



Faculteit letteren en Wijsbegeerte
Academiejaar 2007-2008

De haven van Vlissingen in de 17^{de}- 18^{de} eeuw: Studie van een droogdok

Wouter Van Belle
20044422

Scriptie tot het behalen van de graad van Master in de Geschiedenis

Promoter: Prof. Dr. Michael Limberger

Dankwoord

Allereerst gaat mijn dank uit naar mijn promotor Prof. Dr. Michael Limberger die altijd klaar stond om me te helpen en nuttige tips te geven. Mijn dank gaat ook uit naar Dr. Jan Parmentier die me op het idee bracht om het droogdok in Vlissingen als onderwerp te nemen voor mijn scriptie. Daarnaast moet ik mijn vriendin Saskia bedanken voor de enorme steun die ze me gegeven heeft. Zonder haar zou het veel moeilijker zijn geweest om dit werk tot een goed einde te brengen. Ten slotte moet ik mijn ouders bedanken die dit alles mogelijk hebben gemaakt door me te laten doen wat ik graag doe en voor hun steun en vertrouwen doorheen de voorbije vier jaar.

Inhoud

Dankwoord	1
Inhoud	2
Inleiding	6
1. Probleemstelling	6
2. Bronnen	10
Hoofdstuk 1	11
1.1. Geografische situering.	11
1.1.1. Vlissingen en Walcheren.	11
1.1.2. Zeeland en de Scheldedelta.	12
1.2. De economische toestand in de republiek in de 17 ^{de} en begin 18 ^{de} eeuw	13
1.2.1. Het midden van de 17 ^{de} eeuw	13
1.2.2. Eerste helft 18 ^{de} eeuw	14
1.2.3. De positie van Vlissingen en Zeeland op economisch vlak	15
1.3. De politieke situatie vanaf het midden van de 17 ^{de} en begin 18 ^{de} eeuw.	17
1.3.1. Bestuur in de Republiek de Verenigde Nederlanden	17
1.3.2. Gewestelijk bestuur	18
1.3.3. Prinsen van Oranje en Zeeland	19
1.3.4. Oorlogen	20
1.4. De Admiraliteit	21
1.4.1. geschiedenis	21
1.4.2. De admiraliteit van Zeeland	24
1.4.3. De equipagemeester	26
1.5. Deelbesluit	28
Hoofdstuk 2: Vlissingen en Veere	29
2.1. Voorgeschiedenis Veere en Vlissingen	29
2.1.1. Geografisch	29

2.1.2. Veere	29
2.1.3. Vlissingen	30
2.1.4. Prinsen van Oranje	31
2.2. Economie in de 17 ^{de} en 18 ^{de} eeuw	32
2.2.1. Visserij	32
2.2.2. Overzeese Handel	33
2.3. demografie	35
2.3.1. Veere	35
2.3.2. Vlissingen	35
2.4. De Havens van Vlissingen en Veere	36
2.5. Marine	37
2.5.1. Kaapvaart	38
2.6. Deelbesluit	40
Hoofdstuk 3: Het droogdok	41
3.1. Wat is een droogdok?	41
3.1.1. Geschiedenis droogdok	41
3.2. Het droogdok in Vlissingen	43
3.2.1. Datering	43
3.2.2. De architect	46
3.2.3. Reden van de bouw en financiering	47
3.2.4. Het droogdok tot 1745	48
3.2.5. Nageschiedenis	49
3.3. Deelbesluit	51
Hoofdstuk 4: De constructie van het droogdok	52
4.1. Beginsituatie	52
4.2. Verschillende fases	54
4.2.1. Eerste fase: uitgraven van het dok	54
4.2.2. Tweede fase: bouw van de watermolen	56
4.2.3. Derde fase: bouw van de sluisdeuren	57
4.2.4. Vierde fase	58
4.2.5. Vijfde en laatste fase	58

4.2.6. Kleine werken	60
4.3. Eindsituatie	61
4.4. Deelbesluit	62
Hoofdstuk 5: Analyse	63
5.1. Kosten	63
5.1.1. Arbeidskosten	63
5.1.1.1. De arbeidskosten voor het uitgraven van het dok	66
5.1.2. Transportkosten	66
5.1.2.1. Transportschepen	67
5.1.3. Houtkosten	68
5.1.4 Diverse kosten	69
5.1.4.1 Bier	70
5.2. kostenanalyse	71
5.2.1. Uitgebreide kostenanalyse	72
5.3. Lonen	74
5.4. Deelbesluit	78
Hoofdstuk 6: Besluit	79
Bibliografie	81
Geraadpleegde bronnen	87
Kaarten	89
Afbeeldingen	107
Bijlagen	115
Bijlage 1: Het ‘nieuwe dok’ 1688-1694	116
Bijlage 2: Het verloop van de werken	118
Bijlage 3: Loontabel	122
Bijlage 4: Kwitanties op het einde van de werken	128

Bijlage 5: Kwitanties van diverse leveringen	129
Bijlage 6: Bierleveringen	131

Inleiding:

1. Probleemstelling

Vlissingen is een havenstad gelegen aan de monding van de Westerschelde in Zeeland¹. Dit onderzoek handelt over de havenstad Vlissingen en meer bepaald over het droogdok dat deel uitmaakte van de Vlissingse haveninfrastructuur. Het onderzoek zal zich dus voornamelijk toespitsen op het droogdok en de haven van Vlissingen in de 17^{de} en 18^{de} eeuw en niet zozeer op de stad Vlissingen an sich. Al kan de haven natuurlijk niet zonder de stad en omgekeerd.

Literatuur over grote infrastructuurwerken aan havens zoals het aanleggen van een dok is vrijwel onbestaande. Over onderhoudswerken aan havens zoals het baggeren van een havengeul om die op diepte te houden is er wel al het een en ander geschreven maar daar houdt het dan ook meestal mee op. Op veel literatuur kan deze studie zich dus niet beroepen. Waar deze studie wel in verdergaat is in de relatie tussen de Gentse universiteit en het Zeeuws archief. Doorheen de laatste jaren zijn er al een heel aantal maritieme onderzoeken gedaan door Gentse studenten met materiaal uit het Zeeuws archief. In deze werken kwam vooral de scheepsbouw van de Zeeuwse admiraliteit aan bod maar bijvoorbeeld ook de studie van Vlaeminck over het personeel binnen de Zeeuwse admiraliteit². Met dit onderzoek is het de beurt aan de haveninfrastructuur van Vlissingen met het droogdok. Het doel van deze studie is om het tot stand komen van het droogdok te onderzoeken met daarbij een analyse te maken van de kosten die werden gemaakt bij het bouwen van het droogdok en de lonen analyseren die werden uitbetaald bij het bouwen van het droogdok. Deze studie wil ook een bijdrage leveren aan de weinige literatuur die er reeds bestaat over de infrastructuurwerken in havens.

De Vlissingse haven werd op het einde van de 16^{de} en begin van de 17^{de} eeuw fors uitgebreid. In 1580-81 breidde men de bestaande haven uit met de zogenaamde Pottekaaihaven. Een ingrijpender verandering was de aanleg van de dokhaven of Oosterhaven. Deze nieuwe haven werd in opdracht van prins Maurits gebouwd en

¹ Zie kaart 1 voor geografische situering

² Vlaeminck T., *Veelzijdige mannen in de haven, een studie naar de equipagemeesters binnen de Zeeuwse admiraliteit tijdens de 18^{de} eeuw*, Gent (licentiaatverhandeling Geschiedenis Universiteit Gent), 2005.

was klaar in 1614. Deze twee uitbreidingen waren te danken aan het gunstig economisch klimaat dat er heerste maar ook aan de Prins van Oranje die in het midden van de 16^{de} eeuw de stad Vlissingen verwierf. Door het in handen zijn van de Prins van Oranje had Vlissingen minder af te rekenen met de macht van Middelburg. Na Prins Maurits zal Prins Willem III op het einde van de 17^{de} eeuw het voorstel doen aan de Admiraliteit van Zeeland om een nieuwe dokhaven aan te leggen. De keuze betreffende de locatie waar het droogdok moest komen liet hij open. Er waren twee kandidaten: Veere en Vlissingen, die laatste haalde het uiteindelijk. De dokhaven die werd aangelegd was een uitbreiding en herstelling van de bestaande dokhaven. Ondanks de economische toestand die slechter en slechter werd in de provincie Zeeland werd er ook een droogdok gebouwd in Vlissingen. Dit droogdok was in die periode iets wat nog niet voorkwam in de Nederlanden, een unicum dus.

Met deze studie willen we enerzijds onderzoeken hoe het droogdok tot stand is gekomen, hoe het bouwen van het dok in zijn werk ging en waarom Vlissingen de voorkeur kreeg op Veere voor het bouwen van het droogdok. Anderzijds willen we ook een analyse maken van de kosten en van de lonen die werden betaald aan de arbeiders en ambachtlieden tijdens de aanleg van het droogdok

Deze studie zal zich dus toespitsen op de casus van het droogdok dat volgens een groot deel van de literatuur werd gebouwd in Vlissingen in het begin van de 18^{de} eeuw. Dat het droogdok van 1704 tot 1706 gebouwd werd is terug te vinden in de meeste literatuur zoals ook in het basiswerk over Nederlandse havens van Sigmund³. In een recenter werk van Kuipers staat er echter dat het droogdok al voltooid was in 1697⁴. Daarnaast vinden we in de inventaris van het Zeeuwse archief twee bouwperiodes van het droogdok, namelijk van 1688 tot 1694 en een van 1704 tot 1706. Beiden met de benaming: “Equipagerekeningen extraordinaris betreffende het nieuwe droogdok”. Er zijn dus in de literatuur drie mogelijke periodes of data weergegeven waarin het droogdok gebouwd kan zijn. Daarom ook de keuze voor een ruimere tijdsafbakening van 1687 tot 1745. 1687 omdat dit het jaar was waarin Willem III als Stadhouders aan het Admiraliteitscollege van Zeeland het voorstel deed om een nieuwe dokhaven te bouwen in Zeeland voor de vloot. Vlissingen kreeg de voorkeur op Veere. Vooral omdat er in Vlissingen al een dokhaven lag, maar deze was

³ Sigmund, J.P. Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800, Amsterdam 1989.

⁴ Kuipers J.J.B., *Maritieme geschiedenis van Zeeland. Water werk glorie en avontuur van Zeeland*, Vlissingen 2002, p. 35

in ernstig verval geraakt. Doordat de keuze op Vlissingen viel beïnvloedde dit onrechtstreeks ook de plaats waar het droogdok zou komen. Het jaartal 1745 als einde voor de tijdsafbakening is gekozen omdat het droogdok dan sterk in verval raakt en voor een lange periode buiten gebruik raakte.

Dit droogdok in Vlissingen was het allereerste droogdok dat werd gebouwd in de Verenigde Provinciën. De reden voor de bouw van een droogdok is niet heel duidelijk. Het volgende droogdok dat door de Nederlanders werd gebouwd was bijna een eeuw later in Hellevoetsluis, een grote nood aan droogdokken zal er waarschijnlijk niet geweest zijn.

In het eerste hoofdstuk beginnen we met een geografisch bespreking van Vlissingen. Daarnaast zal Vlissingen en provincie Zeeland gekaderd worden binnen de economische en politieke toestand binnen de Verenigde Provinciën. Het economische kader is nodig om een eventuele verklaring te vinden voor de bouw van het droogdok en om de lonen die werden uitbetaald te kunnen analyseren. In dit hoofdstuk gaan we dan verder met het uitleggen van de werking van de Nederlandse admiraliteit die de opdracht gegeven had tot het bouwen van het droogdok.

In het tweede hoofdstuk gaan we dieper in op de geschiedenis van de stad Vlissingen en vooral die van zijn haven. We vergelijken de evolutie van de haven van Vlissingen met die van de haven van Veere doorheen de 17^{de} eeuw. Deze twee steden situeren zich allebei op het eiland Walcheren in Zeeland en waren ook elkaars concurrenten. Daarnaast stonden deze steden rechtstreeks onder het gezag van de prinsen van Oranje. De prins van Oranje was Heer van Vlissingen en Markies van Veere. In 1555 verkregen de prinsen van Oranje deze twee steden. In de 16^{de} eeuw was Veere een drukke handelshaven met een goed uitgeruste marinehaven. Vlissingen was doorheen de 16^{de} eeuw voornamelijk een vissershaven. In de loop van de 17^{de} eeuw zal dit beeld wijzigen. In dit hoofdstuk hopen we ook een verklaring te vinden voor het plaatsten van het droogdok in Vlissingen en niet in Veere.

We behandelen het droogdok in drie hoofdstukken. Het eerste dat hierover handelt, het derde hoofdstuk, beschrijven de precieze datering van de bouw van het droogdok en de motieven voor die bouw. Daarnaast wordt er dieper ingegaan op wat een droogdok precies is en waarvoor het werd gebruikt. In een tweede deel binnen dit

hoofdstuk gaan we dieper in op de onbekende architect van het droogdok. Een Engelsman met de naam John Perry die de plannen had getekend van het droogdok. Ten slotte wordt er een korte nageschiedenis van het droogdok na 1745 gegeven.

Hoofdstuk vier geeft de bouw van het droogdok weer in verschillende fases. In dit hoofdstuk trachten we te achterhalen hoe de bouw van het droogdok in zijn werking. Daarnaast bespreken we ook de problemen die er onvermijdelijk opduiken bij het bouwen.

Hoofdstuk vijf handelt over de analyses van de kosten aan het droogdok en daglonen die werden betaald aan de arbeiders en ambachtslieden. De lonen zullen worden vergeleken met de algemene lonen in Nederland rond die periode die weergegeven zijn in het werk van de Vries⁵. Daarnaast zullen deze lonen ook vergeleken worden met de gemiddelde lonen die betaald werden aan de arbeiders en ambachtslieden die aan land werkten voor de admiraliteit⁶. De lonen zullen dan verder ook nog worden vergeleken met die bij het bouwen van het schip Goes in de jaren dertig van de 18^{de} eeuw.

Tot slot een beschouwend hoofdstuk waarin de resultaten van dit onderzoek besproken zullen worden en enkele kanttekeningen zullen worden gemaakt.

⁵ Vries J. de, Woude A. van der, *Nederland 1500-1815, de eerste ronde van economische groei*, Amsterdam 2005

⁶ Asaert G. (red.), *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, Bussum 4dln., 1976- 1979, deel 2 pp. 144

2. Bronnenbespreking

De bronnen die in dit werk werden gebruikt zijn voornamelijk de equipagerekeningen met betrekking tot het bouwen van het droogdok in Vlissingen en de acquitten ervan. Dit zijn geen gewone equipagerekeningen maar rekeningen extraordinaris. Het bouwen van het droogdok en van het nieuwe dok behoorde namelijk tot het dagelijkse takenpakket van de equipagemeester. Volgens de inventaris van het Zeeuws archief zijn er twee reeksen rekeningen en hun acquitten die handelen over het droogdok. Een van 1688 tot 1694 en een van 1704 tot 1706. Naast de rekeningen zijn er ook de al eerder vermelde acquitten van de rekeningen. Deze acquitten bevatten onder andere de kwitanties van de rekeningen die meestal in detail weergegeven waaraan het geld werd besteed⁷. In het geval van het droogdok geven de kwitanties niet altijd veel meer gedetailleerde informatie over de gedane levering of opgeknapte karwijen. Daarnaast worden de lonen in de acquitten in tabellen weergegeven en kun je de loongegevens per persoon in detail terugvinden. Er is wel een nadeel aan de acquitten, er is namelijk geen indeling in folio's zoals bij de rekeningen wel het geval is.

Het gemeentearchief van Vlissingen was helaas geen goede bron voor informatie. Het archief brandde namelijk uit aan het begin van de 19^{de} eeuw en heeft voornamelijk archiefstukken van de afgelopen twee eeuwen. Wat er wel nog te vinden was waren twee afbeeldingen van het droogdok in het begin van de 18^{de} eeuw, de enige afbeeldingen die er bestaan over het droogdok in die periode.

⁷ Meijer A.C., 'Het archief van de Zeeuwse rekenkamer, een schatkamer voor historici en genealogen', in: Meijer A.C., Priester L.R., Uil H., *Gids voor historisch onderzoek in Zeeland*, Amsterdam 1991, p. 107

Hoofdstuk 1:

1.1. Geografische situering.

1.1.1 Vlissingen en Walcheren.

De stad Vlissingen ligt, om precies te zijn, op 51° 26' 42" breedtegraad een 1° 14' 42" lengtegraad⁸. Vlissingen ligt in het Zuiden van het eiland Walcheren aan de Westerschelde. Walcheren was in de 17^{de} -18^{de} eeuw een eiland. Je mag de huidige situatie waarin Walcheren samen met Zuid-Beveland een schiereiland vormt dus niet gelijk stellen met de situatie toen. Op Walcheren is Vlissingen niet de enige stad want daarnaast heb je nog Veere en Middelburg. Het eiland was niet zo groot, ongeveer 200 km² maar het was wel het eiland met de grootste bevolkingsdichtheid en het meest geürbaniseerde. Als direct achterland bij Vlissingen was dit klein. Wel was Walcheren het grootste eiland in vergelijking met alle andere eilanden in Zeeland.

Het eiland is vlak, hoofdzakelijk bestaande uit kreekruggen, lagere poelgronden en kleigrond. Het grootste deel van de oppervlakte werd gebruikt voor landbouw. Het wegennet in de 17^{de} -18^{de} eeuw was, net zoals in de 16^{de} eeuw al, van povere kwaliteit. De wegen waren kleiachtig, smal en in de winter nauwelijks bruikbaar. Op het einde van de 17^{de} en begin van de 18^{de} eeuw werden de belangrijkste wegen drie maal per jaar gecontroleerd. De belangrijkste wegen waren: de weg tussen Vlissingen en Middelburg en tussen Veere en Middelburg. De meeste bomen op het eiland, voor de rest bestond de begroeiing vooral uit lage begroeiing, waren langs deze wegen en andere wegen te vinden en werden door de bevoegde steden aangeplant en onderhouden⁹.

Walcheren werd omringd door de Noordzee in het Noordwesten, de Honte of Westerschelde in het Westen, het Veerse gat in het Oosten en in het Zuiden was er het water tussen “het Vlacke” en “het Hooft van Arnemuiden” dat grotendeels overeenkomt met de rede van Arnemuiden. De Walcherse rede was uitermate geschikt voor scheepvaart. Hij bood een beschermde ligplaats tegen ruwe zee en

⁸ Winkelman H.P., *Geschiedkundige plaatsbeschrijving van Vlissingen*, Vlissingen, 1972, p.11

⁹ De Klerk A. P., *Het Nederlandse landschap, de dorpen in Zeeland en het water op Walcheren, Historisch-geografische en waterstaatshistorische bijdragen*, Utrecht, 2003, p.80 en pp. 216-217

sterke wind. Daarnaast was de rede makkelijk toegankelijk voor grote schepen en had weinig problemen met ijsgang in de winter¹⁰.

In de overige Zeeuwse eilanden had men geregeld te kampen met overstromingen en landverlies. Walcheren bleef in deze periode meestal gespaard van groot landverlies en als het al gebeurde dan was de schade beperkt tot de randen van het eiland. De meest bedreigde plaatsen op het eiland waren te vinden bij de stad Veere, bij Westkapelle, tussen Rammekens en Vlissingen en enkele jonge polders in het Zuidoosten¹¹.

1.1.2. Zeeland en de Scheldedelta.

Het eiland Walcheren maakt deel uit van de provincie Zeeland. De provincie is een archipel van eilanden en schiereilanden. De scheldedelta domineert Zeeland voor een groot stuk en Walcheren heeft hier een centrale ligging. Zowel in de Westerschelde of Honte en aan Het Veerse gat of Weilingen hadden de schepen een goede vaarroute om de havens te bereiken. De Westerschelde zal pas op het einde van de 14^{de} en het begin van de 15^{de} eeuw belangrijk worden voor de scheepvaart. Tot in de 16^{de} eeuw was de Oosterschelde de beste vaarroute, maar door stormvloed en overstromingen veranderde deze stroom ongunstig voor het scheepvaartverkeer.

De Schelde zelf, waarvan de monding hier zo van belang is, is eigenlijk een vrij korte rivier. Van aan de Bron in het huidige Franse Gouy tot aan de monding in de Noordzee is ze ongeveer 370 kilometer lang¹². De Scheldemonding is uiteraard belangrijk voor Vlissingen maar dat was het ook voor de Republiek. Het vormt een van de zes grote zeegaten waarover de zeven Verenigde Provinciën beschikten. Op de kaart kun je duidelijk zien dat de Westerscheldemonding het meest Zuidelijke zeegat was van de Republiek. Deze Zuidelijke ligging zorgde, zoals eerder vermeld, voor veel minder ijsgang in de winter dan aan de andere zeegaten.

1.2. De economische toestand in de republiek in de 17^{de} en begin 18^{de} eeuw

¹⁰ Sicking L., *Neptune and the Netherlands: State, Economie, and war at sea in the Renaissance*, Boston, 2004, p.45

¹¹ De Klerk A. P., *ibid.* p.210

¹² Bruin M. P. de, *Aan de rede, Zeeland aan de waterkant*, Bussum, 1975, p.17

1.2.1. Het midden van de 17^{de} eeuw

De Gouden eeuw van de economie van de Republiek eindigde in de jaren zestig en zeventig van de 17^{de} eeuw. De jaren van grote voorspoed waren voorbij en de Republiek moest zich gaan aanpassen aan de veranderde economische situatie¹³. De Vries ziet in 1663 een omslagjaar naar een economische crisis. Een aantal factoren liggen aan de basis van deze crisis. Een eerste factor zijn de vele oorlogen en in deze periode de Engelse zeeoorlogen en de Franse inval in 1672. Deze oorlogen zorgden voornamelijk voor een verstoring van de handel maar daarom nog niet iets onoverkomelijks. Daarnaast speelde de mercantilistische handelspolitiek van de belangrijke omringende landen een grote rol. Deze mercantilistische politiek zorgde voor meer dan enkel een verstoring van de handel. Door deze politiek werd de Republiek gedwongen om in alle sectoren van het economische leven aanpassingen door te voeren. Het mercantilisme zorgde dus voor een ander economisch klimaat. Ten slotte was er nog een laatste factor die meespeelde om als omslagpunt het jaar 1663 te nemen, namelijk het einde van de bevolkingsgroei¹⁴.

De crisis uitte zich ondermeer in een algemene bouwstop in deze periode. Een van de kernproblemen van de Republiek waren de hoge lonen die niet werden aangepast aan de veranderende economische situatie. De hoge lonen zorgden voor een zeer dure productie binnen de Nederlanden. De Gouden eeuw van de economie van de Republiek eindigde in de jaren zestig en zeventig van de 17^{de} eeuw. Economische groei was uitgesloten doordat de investeringspolitiek niet meer bleek te werken. De traditionele Europese markten waren verzadigd en er werden meer en meer protectionistische maatregelen genomen door Engeland en Frankrijk, waarop de Republiek niet meteen antwoorden op kon vinden. Om de problemen op te lossen kon de Republiek wel een grote hoeveelheid kapitaal aanwenden die in bijna een eeuw van voorspoed was opgehoopt. Men investeerde niet meer in de traditionele sectoren zoals de visserij maar zocht het verder van huis in de kolonies. Het waren vooral particuliere investeringen die naast de staat zelf die de veelal risicovolle investeringen deden voor uitbreiding in de handel buiten Europa¹⁵. De Republiek was

¹³ Boxer C. R., *Zeevarend Nederland en zijn wereldrijk 1600-1800*, Leiden, 1976, p.276

¹⁴ Vries J. de, Woude A, van der, *Nederland 1500-1815, de eerste ronde van economische groei*, Amsterdam, 2005, p.773

¹⁵ Ibid., pp.776-782

op het einde van de 17^{de} eeuw langzaam haar dominante positie in de Europese handel aan het verliezen en het zal haar positie niet meer innemen in de 18^{de} eeuw.

1.2.2. Eerste helft 18^{de} eeuw

In de eerste helft van de 18^{de} eeuw en eigenlijk doorheen de hele 18^{de} eeuw tot de laatste twee decennia onderging de economie van de Republiek geen grote veranderingen. De economie had wel een structurele aanpassing ondergaan in de crisisperiode van het einde van de 17^{de} eeuw. In elke tak van de economie probeerde men zo min mogelijk arbeidsintensief te werken. De moedernegotie die sterk aan belang had ingeboet werd als het ware vervangen door een intercontinentale handel met goederendistributie in het achterland¹⁶.

De Republiek zelf had te kampen met een enorme staatschuld. De staat had in de crisisperiode getracht om met enorme investeringen de economie er terug bovenop te krijgen. Deze investeringen bleken echter geen winst op te leveren waardoor de staat zich nog dieper in de schulden werkte. Door de grote schuldenlast zag de staat en groot deel van zijn inkomsten verdwijnen aan betaling van de hoge intresten op het geleende bedrag waarmee ze had geïnvesteerd. Zo ging bijvoorbeeld na 1713 ongeveer 70% van de belastingsinkomens van Holland naar rentebetalingen. Een slecht belastingsysteem zorgde ervoor dat de staat ook niet meer belastingen kon heffen. Op die manier ging veel geld onbelast naar een kleine toplaag binnen de Republiek. De staat kon weinig doen tegen deze machtige toplaag en er waren ook geen krachtige politieke leiders die het belastingsysteem konden hervormen¹⁷.

Op het einde van de 18^{de} eeuw zal de economie van de Republiek uiteindelijk in een zware crisis terechtkomen. De economie die al de hele 18^{de} eeuw niet optimaal draaide kon het nu niet meer aan¹⁸. In verhouding met de omvang van de Republiek had het een groot aandeel in de handel van koloniale waren. De VOC had nood aan reorganisatie en de plantage-economie in West-Indië had zware klappen te verduren en er kon weinig aan gedaan worden. De staat zelf zag zijn schuld de pan uit rijzen en

¹⁶ Ibid., p.278

¹⁷ Ibid., pp.783-784

¹⁸ Boxer C. R., *ibid.*, pp.386-387

kon de belastingen niet blijven verhogen. De gewijzigde economische structuur van het begin van de 18^{de} eeuw kon het niet meer aan¹⁹.

1.2.3. De positie van Vlissingen en Zeeland op economisch vlak

De economische crisis zoals die zich voordeed eind 17^{de} eeuw in de Republiek trof natuurlijk ook de regio Zeeland. De Gouden eeuw op economisch vlak situeerde zich in Zeeland een tweetal decennia eerder. De grote bloeiperiode van Zeeland stak vroeger van wal dan die van de Republiek. De konvooi- en licentgelden in Zeeland daalden in verhouding met Amsterdam en het Maasgebied van 43% rond 1600 tot 19% rond 1620 – 1630 en op het einde van de 17^{de} eeuw was dit nog maar 8% meer. In de eerste helft van de 17^{de} eeuw was de groeimarge van de economie in Zeeland vrijwel nihil²⁰. De Zeeuwse visserij stortte in de eerste helft van de 17^{de} eeuw als het ware in en op bijna elk vlak nam de concurrentie van Holland zo toe dat Zeeland moeilijkheden begon te kennen. Enkele industrietakken bleven wel sterk zoals de scheepsbouw die door de Zeeoorlogen in stand bleef. De scheepsbouw zal in de 18^{de} eeuw wel te kampen krijgen met moeilijkheden wanneer ook de admiraliteit minder schepen liet bouwen²¹.

De reden van het eerdere economische verval in Zeeland dan in Holland had alles te maken met de sluiting van de Schelde en het wegvallen van Antwerpen als dé handelsmetropool en stapelmarkt. De rede van Arnemuiden diende om de grote schepen te ontladen en de goederen in kleinere schepen over te laden en te vervoeren naar Antwerpen. Vooral Middelburg profiteerde hiervan als grootste stad en dankzij ondermeer het stapelrecht van wijnen. Zeeland die dacht de profiteren van de sluiting van de Schelde kwam bedrogen uit want op langere termijn betekende het bijna de doodsteek van de economie in deze regio. Enkel Vlissingen en Middelburg konden de economische schade enigszins beperken door de aanwezigheid van de WIC en VOC²². Toen Antwerpen nog floreerde in de 16^{de} eeuw lag Zeeland op een perfecte plaats om te delen in de handel naar Antwerpen. Na de val van Antwerpen en de sluiting van de

¹⁹ Ibid., pp.786-787

²⁰ Verburg C. M. Zeeland: een geschenk van de Schelde, 2000 jaar sociaaleconomisch landschap aan de Scheldemonde, Middelburg, 2007, pp.38-39

²¹ Unger W. R., Ships and Shipping in the North Sea and Atlantic, 1400-1800, Hampshire, 1997, deel V, p.5

²² Boxer C. R., ibid., p.276

Schelde hoopten ze in Zeeland en vooral Middelburg om de positie van Antwerpen over te nemen²³. Middelburg en de rest van Zeeland waren echter niet geschikt om deze positie over te nemen. In een eerste instantie bleef de handel wel voortduren maar de handelaars richtten zich meer en meer op Amsterdam. De scheepvaart rond Walcheren ging zich meer en meer beperken tot de omringende landen. Zeeland zat voor de val van Antwerpen in de dichte periferie van Antwerpen en profiteerde hiervan. Na de sluiting van de Schelde werden Middelburg en Vlissingen en de andere Zeeuwse steden 'gateways' die meer en meer afhankelijk werden van Amsterdam. En tegenover Amsterdam hadden ze een veel minder gunstige ligging dan tegenover Antwerpen²⁴.

De economie van Zeeland stagneerde in het begin van de 17^{de} eeuw en op den duur trad er een contractie op. Uiteindelijk evolueerde Zeeland van een dominante en commercieel sterke regio naar een achtergesteld agrarisch gebied²⁵. In de loop van de 18^{de} eeuw werd Zeeland een regio met vooral een maritiem karakter en gefnuikte agrarische productiviteiten, hoeft het nog gezegd dat het zeer slecht ging met de economie in Zeeland vanaf het midden van de 17^{de} en doorheen de 18^{de} eeuw.

²³ Verburg C. M. *ibid.*, p. 38

²⁴ Lesger C., *Handel in Amsterdam ten tijde van de Opstand, kooplieden, commerciële, expansie en veranderingen in de ruimtelijke economie van de Nederlanden ca. 1550-ca.1630*, Hilversum, 2001, p.99-109

²⁵ Verburg C. M. *ibid.*, p.39

1.3. De politieke situatie vanaf het midden van de 17^{de} en begin 18^{de} eeuw.

1.3.1. Bestuur in de Republiek de Verenigde Nederlanden

Het hoogste bestuursorgaan in de Republiek was de Staten-Generaal. In de Staten-Generaal zetelden zeven gewesten die bij de Unie van Utrecht verenigd werden. Deze gewesten waren Gelderland, Holland, Utrecht, Friesland, Overijssel, Groningen en Zeeland. De Staten-Generaal was het hoogste bestuurlijke orgaan maar het was zeker niet allesbepalend. Daarnaast had men nog aantal andere bestuursorganen zoals de Raad van State, de generaliteitsrekenkamer, de colleges van de admiraliteit, enz.. Tussen deze colleges stond de figuur van de stadhouder, vervuld door de Prinsen van Oranje. Zij bekleedden deze functie niet opeenvolgend. De republiek was, ondanks het aanwezig zijn van stadhouders, een federatie van gewesten zonder veel centralisatie. Zo werd ook Den Haag gekozen om de Staten-Generaal te vestigen, Den Haag dat in het begin van de Republiek weinig voorstelde²⁶.

In het midden van de 17^{de} eeuw had de Republiek geen stadhouder in een van twee stadhouderloze tijdperken. Dit stadhouderloze tijdperk zal eindigen met het zogenaamde rampjaar voor de Republiek in 1672. Willem III werd in dat jaar de nieuwe stadhouder. Hij zal de Republiek door een moeilijke periode loodsen waarbij Frankrijk en Engeland de oorlog aan de Republiek hadden verklaard. Willem III regeerde bijna als een monarch, voor hem had geen enkele stadhouder zoveel macht gehad. Met de vrede van Nijmegen in 1678 kwam er een einde aan de oorlog. De Republiek zal daarna tien jaar vrede kennen om in 1688 opnieuw ten strijde te trekken tegen Frankrijk. In deze nieuwe oorlog had de Republiek wel de steun van Engeland want Willem III was de koning van Engeland geworden. Deze oorlog werd besloten met het verdrag van Rijswijk in 1697. Willem III regeerde met vrij vaste hand over de Republiek tot zijn dood in 1702²⁷. Met zijn dood begint het tweede stadhouderloze tijdperk in de Republiek. Er komt echter geen einde aan de reeks oorlogen. In 1702 start de Spaanse Successieoorlog waarin de Republiek het opnieuw op moet nemen tegen het Frankrijk van Lodewijk XIV. De Republiek deed het zonder

²⁶ T'Hart M., Cities and statemaking in the Dutch Republic, 1580-1680, in: *Theory and Society*, Vol 5, nr.5 (1989), p.663 en 668

²⁷ Roorda D. J., De Republiek in de tijd van stadhouder Willem III 1672-1702, in: Blok D. P., Prevenier W., Roorda d. J., (red), *Algemene Geschiedenis der Nederlanden – Nieuwe Tijd*, 8, Bussum, 1979, pp.282-297

stadhouder tot in 1747. Dit maal werd Willem IV de nieuwe stadhouder en werd het ambt van stadhouder erfelijk. Na 1702 en de dood van Willem III kwam er geen sterke leider meer aan de macht in de Republiek. De leiders van de Republiek in de 18^{de} eeuw streefden vooral naar een status-quo. Na de Spaanse successieoorlog werd de Republiek een gewone speler op het internationale politieke toneel in plaats van de wereldmacht die het vroeger was.

1.3.2. Gewestelijk bestuur

De Staten-Generaal was dus het hoogste bestuursorgaan binnen de Republiek maar de gewesten hadden ook veel macht. In Zeeland had men ook een gewestelijk bestuur, genaamd de Staten van Zeeland. In deze Staten van Zeeland zetelden de steden Middelburg, Vlissingen, Veere, Zierikzee, Goes en Tholen. Naast de steden zetelde de eerste edele ook in de Staten van Zeeland. De eerste edele was in elk gewest de prins van Oranje of zijn afgevaardigde. Voor de opstand hadden Vlissingen en Veere en uiteraard ook de eerste edele geen plaats in het bestuur²⁸. De eerste edele was de stadhouder van de Republiek maar die duidde meestal een plaatsvervangende vertrouwenspersoon aan om deze functie te vervullen. Na de dood van Willem III werd de post van eerste edele afgeschaft. De stadhouderloze tijdperken waarbij er geen stadhouder in de vergadering zetelde kunnen als een logisch gevolg van de opstand gezien worden. Als vertegenwoordiger van de vorst in functie van het hoofd van het gewestelijke bestuur werd hij eigenlijk overbodig aangezien er geen vorst meer was²⁹.

Het dagelijkse bestuur van het gewest was in handen van permanente colleges. Hierin zaten zeven leden, zes van de steden en een van de eerste edele. Deze permanente colleges werden de gedeputeerde staten of gecommitteerde raden genoemd. De gecommitteerde raden hadden de taak om de resoluties van de Staten-Generaal uit te voeren, de eigen financiën te beheren en ze regelden de rechtspraak waar de zaken van het gewest mee te maken had³⁰. In Zeeland bestond de uitzonderlijke situatie waar de gecommitteerde raden ook deel uitmaakten van het admiraliteitscollege. De

²⁸ Fruijn J. R., *Geschiedenis der staatsinstellingen in Nederland tot de van de Republiek*, 's-Gravenshage, 1922, p.242

²⁹ *Ibid.*, p.218-219

³⁰ *Ibid.*, p218-219 en 243

Staten van Zeeland en het Zeeuwse admiraleitscollege hadden beiden hun zetel in de abdij van Middelburg. Dezelfde personen van de gecommiteerde raden vergaderden te Middelburg in de voormiddag voor de Staten van Zeeland en in de namiddag voor de admiraleit zoals later nog zal worden vermeld³¹.

De Staten van Zeeland hadden net als de andere gewesten in de Republiek een vrij grote autonomie. In Zeeland zelf was er niet altijd eendracht tussen de steden en in het bestuur. Middelburg was voor de opstand de grootste stad met de meest welvarende haven. Wanneer Veere en Vlissingen toetraden tot de Staten van Zeeland zag Middelburg zijn positie bedreigd worden. In Middelburg werd wel de zetel van de staten van Zeeland en het Zeeuwse admiraleitscollege opgericht. Op het eiland Walcheren was het al langer Middelburg tegen de rest. Tijdens de opstand probeerde Middelburg dan ook Vlissingen, die als een van de eerste steden zich had aangesloten bij de rebellen, terug tot rede te brengen. De gezant van Middelburg werd toen door de bevolking van Vlissingen uitgelachen en wandelen gestuurd³². Ondanks het feit dat Vlissingen en Veere na de opstand ook zetelden in de Staten van Zeeland bleef Middelburg de grootste en machtigste stad in Zeeland. De toetreding van Veere en Vlissingen stond ook in nauw verband met de Prinsen van Oranje.

1.3.3. Prinsen van Oranje en Zeeland

Zeeland was net als Holland een sterk geürbaniseerd gebied maar de prinsen van Oranje konden meer gewicht in de schaal werpen in Zeeland dan in Holland. De Prinsen van Oranje hadden namelijk een speciale band met Zeeland en in het bijzonder met Veere en Vlissingen³³. In de inleiding werd reeds vermeld dat de prins van Oranje Heer van Vlissingen en Markies van Veere was. Deze titel werd in 1555 gekocht en in 1581 kwam het Veerse Markizaat, waar Vlissingen deel van uitmaakte, definitief in het bezit van de Oranjes³⁴. Door het bezit van dit Markizaat hadden de prinsen ook meer macht in Zeeland. De stemmen van Vlissingen en Veere in de

³¹ Van Vliet A., Van wangedrocht naar comité. De Zeeuwse marine-organisatie (1572-1795), in: Bruijn J. R. (red.), *Marinekapiteins uit de achttiende eeuw: een zeeuws elftal*, Den Haag/Middelburg, 2000, p.10

³² Veldhuis N., *Vlissingen: 1572-1972*, Vlissingen, 1972, p.43-44

³³ Price J.L., *Holland and the Dutch republic in the seventeenth century*, Oxford, 1994, p.226

³⁴ Fruijn J. R., *Geschiedenis der staatsinstellingen in Nederland tot de van de Republiek, 's-Gravenhage*, 1922, p.241

gecommitteerde Raden en dus ook in de Zeeuwse admiraliteit waren voor de Oranjes. Samen met zijn eigen stem als eerste edele maakte dat drie stemmen van de in totaal zeven stemmen. Dit is geen meerderheid voor de Oranjes maar zorgde wel voor een grote invloed in Zeeland. De prins van Oranje zal ondermeer rechtstreeks invloed hebben op de uitbreidingen en aanlag van een nieuwe haven in Vlissingen op het einde van de 16^{de} en 17^{de} eeuw.

1.3.4. Oorlogen

In het economische en politieke luik komen de vele oorlogen al uitdrukkelijk naar voren. In de 17^{de} en 18^{de} eeuw volgen de vele oorlogen elkaar in sneltempo op. Van 1652, met de eerste Engelse zeeoorlog tot in en met 1747 waren er maar liefst zes grote oorlogen waarin de Republiek verwickeld in raakte³⁵. Zes oorlogen zonder de vele koloniale conflicten in rekening te brengen. Doorheen de periode verschuift de oorlog van een overwegend maritiem karakter naar oorlogsvoering op het land. Na de Spaanse successieoorlog verloor de Republiek haar status van wereldmacht. De verandering in oorlogsvoering loopt vrij parallel met het verliezen van status van wereldmacht. Het laatste grote vlootbouwprogramma in de Republiek onder Willem III vond met moeite voltooiing in het begin van de 18^{de} eeuw³⁶. De verschuiving weg van het maritieme karakter van oorlogsvoering was belangrijk voor de activiteiten in de havensteden waar de admiraliteit gevestigd was.

³⁵ De zes oorlogen waren de drie Engelse zeeoorlogen, de oorlog van de liga van Augsburg of de negenjarige oorlog, de Spaanse successieoorlog en ten slotte de Oostenrijkse successieoorlog. Boxer C. R., *Zeevarend Nederland en zijn wereldrijk 1600-1800*, Leiden, 1976, pp.405-406

³⁶ Bruijn J. R., *The Dutch navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Columbia, 1993, p.101

1.4. De Admiraliteit

1.4.1. geschiedenis

De naam en de functie van admiraal is van Arabische oorsprong. De Arabische bevelhebber van een vloot, zowel een handelsvloot als oorlogsvloot, werd Amir Al-Rahl genoemd. Het woord werd via de Latijnse vertaling verbasterd tot admiraal en werd gebruikt om de leider van de vloot mee te benoemen³⁷. Om van de Amir Al-Rahl naar de 17^{de} en 18^{de} eeuwse Admiraliteit in de Republiek te komen is toch enige uitleg nodig.

Het gebruik van de term admiraal kwam in de 14^{de} eeuw via de kruistochten ook in gebruik in West-Europa. De admiraliteit evolueerde vrij snel naar een permanente functie. Daarvoor werd er enkel een admiraal aangesteld voor een enkele operatie of opdracht. Het admiraliteitsschap werd permanent door de aanhoudende zeegevechten tijdens de honderdjarige oorlog. De Vlaamse vloot werd zowel door de Fransen als Engelsen aangevallen. De graaf van Vlaanderen, Lodewijk van Male greep in door een admiraal te benoemen die de Vlaamse vloot moest beschermen. Een jaar later, in 1378, benoemde de graaf een tweede admiraal om het Zwin te beschermen door middel van patrouilles langs de kust. In 1388 werden de twee functies in een persoon verenigd en werd het admiraalsschap permanent gemaakt. Deze admiraals van Vlaanderen hadden voornamelijk een oorlogstaak. Zo maakte het uitschrijven van kaperbrieven geen deel uit van hun takenpakket³⁸.

In de loop van de 15^{de} eeuw werden de functies van de admiraliteit uitgebreid. Ze mochten zich nu onder andere ook bezig houden met de regeling van de kaapvaart. De admiraliteit werd beter geregeld en kreeg langzaam een algemeen bestuursapparaat. Toen de macht in handen van de Habsburgers overging viel de organisatie van de admiraliteit voor een korte periode weg. Om terug orde op zaken te stellen vaardigde Maximiliaan in januari 1488 een belangrijke ordonnantie uit met betrekking tot het zeewezen. In deze ordonnantie werd de admiraliteitsfunctie duidelijk omschreven. Kort na 1488 werd Veere de zetel van de admiraliteit. Holland erkende de admiraliteit van Veere niet. Kiezer Karel V voerde een reeks

³⁷ Diekerhoff F. L., *De oorlogsvloot in de 17^{de} eeuw*, Bussum, 1967, p.11

³⁸ Asaert G. (red.), *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, Bussum 4dln., 1976- 1979, deel 1, pp.295-296

hervormingen door maar Holland bleef toch weigerachtig staan tegenover de Veerse admiraliteit³⁹. In 1536 verklaarde Holland uiteindelijk dat Zeeland, waar Veere ligt, meer geschikt was voor het uitrusten van oorlogsschepen dan de eigen provincie. Dit duidde op een specialisatie van Zeeland op het gebied van maritieme oorlogsvoering. Je mag echter het opportunisme van Holland niet uit het oog verliezen want door deze toegeving moest het zelf minder schepen inzetten tijdens conflicten. Zo kon Holland altijd over een maximaal aantal eigen schepen beschikken om handel te voeren⁴⁰.

Vanaf 1550 werd Veere de thuishaven van een permanente vloot. Veere had hiervoor een goede haven en de belangrijke heren van Veere speelden ook een rol in de plaatsing van de vloot. De schepen moesten dus in vredetijd blijven liggen in de haven. Voor 1550 werden de schepen van de admiraliteit tijdelijk gehuurd of aangeslagen⁴¹. De man die naar een permanente vloot streefde was Cornelis de Schepper die onder Karel V benoemd werd tot ‘superintendent’ die belast is met het oppertoezicht op het zeewezen. De vloot was vrij klein en was bedoeld om de kern te vormen van een grotere vloot in een oorlogssituatie. Deze Habsburgse vloot was een experiment in reactie op een serie oorlogen en een continue oorlogsdreiging van Frankrijk. Het experiment duurde niet lang, van 1550 tot 1561⁴². Eigenlijk duurde het maar tot 1560, toen verhuisde de admiraliteit van Veere naar Gent en de nog overgebleven schepen van de vloot werden het jaar daarop verkocht⁴³

Tijdens de opstand raakte de organisatie van de admiraliteit in verval. Zeeland en Holland keerden zich tegen Spanje en erkenden Willem van Oranje als hun stadhouder. De Prins als opperbevelhebber en verantwoordelijk voor de zeezaken probeerde opnieuw een centrale admiraliteit op te richten. Dit ging echter moeilijk doordat de verschillende provincies zo veel mogelijk autonomie wilden behouden. Tijdens de beginjaren van de opstand hadden enkele provincies al hun eigen admiraliteit opgericht zoals in Zeeland. Uiteindelijk werden er vijf admiraliteitscolleges opgericht in juni 1597. Een tijdelijke regeling die uiteindelijk

³⁹ Ibid., pp.297 en 299-300

⁴⁰ Sicking L., *Neptune and the Netherlands: State, Economie, and war at sea in the Renaissance*, Boston, 2004, pp.270-271

⁴¹ Ibid., pp. 407-409

⁴² Ibid., pp. 416-418

⁴³ Bruijn J. R., *Varend verleden: de Nederlandse oorlogsvloot in de zeventiende en achttiende eeuw*, Amsterdam, 1998, p.15

twee eeuwen zal blijven bestaan. Deze vijf colleges waren die van Amsterdam, Rotterdam, het Noorderkwartier, Friesland en ten slotte Zeeland. Deze waren respectievelijk gevestigd in Amsterdam, Rotterdam, Enkhuizen en Hoorn met een wisselsysteem, dokkum en later Harlingen en als laatste Middelburg. De Prins was als admiraal-generaal de voorzitter van alle colleges⁴⁴.

De colleges moesten instaan voor het beheer van de vloot in al zijn aspecten. Het moest zorgen voor de bouw, uitrusting en onderhoud van oorlogsschepen. Ook moesten zij voor het bemannen, uitrusten en bewapenen van de schepen instaan. Om deze taken te kunnen uitvoeren hadden de admiraliteitscolleges werven, pakhuizen en een grote hoeveelheid personeel. De admiraliteit was ook bevoegd om kaperbrieven uit te schrijven en verantwoordelijk bij de verkoop van de gekaapte goederen. De admiraliteitscolleges hadden ook een rechterlijke functie. Ze hadden de rechterlijke macht in alle zeezaken. Meestal traden ze op tegen kapers die een schip gekaapt hadden zonder toestemming of tegen misdrijven die werden gepleegd door hun eigen personeel. De admiraliteitscolleges moesten hun activiteiten zelf financieren en hieruit vloeit hun vierde taak voort. Het financieren deden ze door middel van Konvooi- en licentgelden. Deze belasting werd geheven op alle inkomende schepen en goederen in havens of lang rivieren en op karren langs de grenswegen. De tarieven die werden geheven werden vastgelegd door de Staten-Generaal. De inkomsten hieruit waren om de gewone dagelijkse of ordinairis kosten te dekken. Er kon in oorlogstijd of wanneer er speciale of extra-ordinairis kosten zich voordeden beroep gedaan worden op de Staten-Generaal⁴⁵. Een speciale kost kan bijvoorbeeld de aanleg van een nieuw dok of nieuwe scheepswerf zijn.

De Colleges waren zeer zelfstandig maar toch waren ze delen van de generaliteit. Op nationaal vlak werd er overleg gepleegd met de verschillende colleges in het Haags Besogne. In het Haags besogne, in Den Haag gevestigd, kwamen de vertegenwoordigers van de admiraliteitscolleges samen om overleg te plegen. Na de Spaanse Successieoorlog in 1713 verloor het Haags Besogne aan kracht, bijgevolg was de decentralisatie zeer sterk. Toen konden ook volgende admiraals-generaal geen

⁴⁴ Van Vliet A., *ibid.*, pp.9-10

⁴⁵ Bruijn J. R., *Varend verleden*, pp.17-20

eenheid meer brengen zoals ze daarvoor gedaan hadden. Willem III was de laatste die hier wel in slaagde⁴⁶.

1.4.2. De admiraliteit van Zeeland

De admiraliteit van Zeeland is dus een van de vijf admiraliteitscolleges in de Republiek. De leden van de generaliteitscolleges werden door de Staten-Generaal benoemd nadat het gewest kandidaten had voorgesteld. Zo had het gewest toch enige invloed op de admiraliteit. Dit was de algemene regel. Voor Zeeland was er een uitzondering. In Zeeland mochten er zeven gecommiteerde raden van de Staten van Zeeland worden aangesteld als raden van de admiraliteit. Eigenlijk had de Staten-Generaal hier dus weinig zeggenschap in en was de gewestelijke invloed veel groter in Zeeland dan in andere admiraliteitscolleges. Deze leden of raden hadden de titel 'Edele Mogende Heeren de Gecommitteerde Raden ter Admiraliteit in Zeeland'⁴⁷. In elk admiraliteitscollege zaten er ook een aantal leden die niet van het gewest zelf waren. In Zeeland waren dat er drie: Amsterdam, Utrecht en de laatste zetel werd om de zeven jaar met een beurtrol bezet door Dordrecht, Delft en Rotterdam. Naast deze drie had je nog de zes leden van Zeeland en het hoofd van het college; de admiraal-generaal. Deze laatste stuurde meestal een plaatsvervanger daar hij niet in alle colleges zelf kon zetelen. De afgevaardigden van Zeeland bestonden uit telkens een van Middelburg, Vlissingen, Veere, Goes, Tholen en Zierikzee. Het Zeeuwse college kwam minstens tweemaal per week samen in de abdij in Middelburg om te vergaderen. Door het overwicht van de Zeeuwen tekenden de afgevaardigden uit de andere gewesten nauwelijks present. Ook de leden die niet van Walcheren waren durfden op geregelde tijdstippen wegblijven. Naast de grote gewestelijke invloed was de ambtsperiode in Zeeland ook veel langer dan in andere colleges. Sommige leden zetelden zelfs dertig tot veertig jaar in het admiraliteitscollege⁴⁸.

Het admiraliteitscollege kende naast de raden nog een aantal andere functies die moesten worden uitgeoefend. De ontvanger-generaal, de commies-generaal, de advocaat-fiscaal, de secretaris, de controleurs en collecteurs waren ook

⁴⁶ Ibid., p.20

⁴⁷ Verhees-van Meer J. T. H., *De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog 1702-1713*, Middelburg, 1986, p.123

⁴⁸ Bruijn J. R., *The Dutch navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, pp.103-104

admiraliteitsfuncties waarin de Staten-Generaal de macht tot benoemen had. Voor de functies stelde het college telkens twee namen voor waaruit de Staten-Generaal er een kon kiezen. De overige functies, zoals deurwaarders, boden, veilingmeesters, procureurs, griffier, commissarissen van monsterring, bewakers van de prijzen en de equipagemeesters mochten de admiraliteitscolleges zelf benoemen. Al deze admiraliteitsfunctionarissen waren verantwoordelijk voor het grote takenpakket dat door de Staten-Generaal was opgelegd⁴⁹.

De admiraliteit van Zeeland week nog op een ander punt af van de andere marineorganisaties. De boekhouding moest niet worden gecontroleerd door de Staten-Generaal maar werd door de Zeeuwse Rekenkamer nagezien. In 1616 werd er een compromis gesloten zodat de Zeeuwen toch hun boekhouding moesten doorsturen. De rekeningen bleven echter door de Zeeuwse Rekenkamer nagezien worden en na zes maanden na het afgelopen boekjaar kreeg Den Haag dan de rekeningen te zien om ze te controleren. De financiering moest, zoals al eerder vermeld, gebeuren door het ontvangen van konvooi- en licentgelden. Deze opbrengsten lagen nooit echt hoog. Naast de konvooi- en licentgelden was de Zeeuwse admiraliteit voor 45% afhankelijk van subsidies uit de slecht betalende gewesten Utrecht, Overijssel en Gelderland. Als dan nog eens Staten van Zeeland ook niet konden betalen dan verkeerde de admiraliteit in moeilijkheden. Zo waren de drie gewesten in 1694 1600000 en de Staten van Zeeland 360000 gulden schuldig aan de Zeeuwse admiraliteit. Dit maakte dat de werking van de admiraliteit niet altijd even vlot verliep en dat leveranciers gewoonweg weigerden te leveren⁵⁰.

De faciliteiten van de Zeeuwse admiraliteit concentreerden zich bijna allemaal op het eiland Walcheren. De admiraliteit vergaderde in de abdij van Middelburg, ook wel eens het hof van Zeeland genoemd. De luitenant-admiraal die de admiraal-generaal verving had ook in Middelburg zijn ambtswoning. Naast Middelburg hadden ook Vlissingen, Veere en Zierikzee faciliteiten voor het onderhouden, uitrusten en bevoorraden van schepen van de admiraliteit. Vlissingen werd de grootse haven voor de marine in Zeeland, op het einde van de 17^{de} eeuw konden er ongeveer tachtig oorlogsschepen in het dok worden ondergebracht⁵¹.

⁴⁹ Verhees-van Meer J. T. H., *ibid.*, p.123

⁵⁰ Van Vliet A., *ibid.*, pp.14-15

⁵¹ *Ibid.*, p.15

1.4.3. De equipagemeester

Er zal nu wat dieper worden ingegaan op het beroep van equipagemeester binnen de admiraliteit omdat het in nauw verband staat met het verdere onderzoek en de gebruikte bronnen. De equipagemeester is een ambtenaar binnen de admiraliteit die hoofdzakelijk instond voor het bouwen of huren van oorlogsschepen en het bevoorraden, uitrusten en indien nodig repareren van deze schepen. De uitrusting van een schip omvatte ondermeer proviand, keukenmateriaal, zeilen, kabels, ankers en geschut⁵². Grofweg valt het takenpakket uiteen in drie delen, namelijk het uitrusten en onderhouden van zeeschepen, het transporteren van gestockeerde goederen en het bestellen en stockeren van goederen die nodig zijn voor de uitrusting van het schip. De opdrachten die de equipagemeesters moesten uitvoeren kregen ze van de Gecommitteerde Raden ter Admiraliteit. De taken die ze kregen moesten zo snel mogelijk worden uitgevoerd⁵³.

Wat opvallend is bij de taakomschrijving van de equipagemeester is het feit dat er geen infrastructuurwerken tussen staan. Het bouwen van een dokhaven of van een droogdok staat niet in de algemene taakomschrijving maar de equipagemeester was hier toch verantwoordelijk voor. Het bouwen aan een haven waren speciale kosten voor de admiraliteit en de equipagemeester. Zoiets was speciaal en werd extra-ordinaris genoemd. In het geval van een extra-ordinaris bemoeiden de Staten van Zeeland zich, naast de admiraliteit. Dit kwam niet enkel voor bij een bijzondere uitrusting maar ook bij gevallen van fraude⁵⁴.

In Vlissingen, maar ook in Veere en Middelburg, had de equipagemeester een assistent-equipagemeester onder zich. Die assistent was vast in dienst en werd door de equipagemeester aangesteld. Hij moet zich vooral bezig houden met de praktische kant van het equipageambt. Zoals leveringen voor het arsenaal en het betalen van arbeiders, sjouwers en timmerlui. De arbeiders, sjouwers en timmerlui waren niet vast in dienst. De equipagemeester had ook nog een secretaris onder zich die de

⁵² ZA, Toegang 508 Inventaris Rekenkamer C, 9de stuk equipage- en ammunitiemeesters, p. 5

⁵³ Vlaeminck T., *Veelzijdige mannen in de haven, een studie naar de equipagemeesters binnen de Zeeuwse admiraliteit tijdens de 18^{de} eeuw*, Gent (licentiaatverhandeling Geschiedenis Universiteit Gent), 2005, p.30

⁵⁴ Ibid., p.30

rekeningen moest opstellen in kalligrafisch schrift. De secretaris was net als de arbeiders niet vast in dienst⁵⁵.

De equipagemeester was een belangrijke functie binnen de admiraliteit waar ook veel geld mee gemoeid ging. De hoeveelheid geld die ze kregen voor hun werking was afhankelijk van grote werken en oorlogssituaties. De rekeningen van de equipagemeesters maakten een belangrijk deel uit van de administratie van de oorlogsvoering te water die door de tesorier-generaal werd gevoerd. Het belang van de functie vertaalde zich ook in het loon dat de equipagemeester kreeg en dat niet gering was. Het loon was wel afhankelijk van de grootte van de haven en het aantal activiteiten. De equipagemeester van Vlissingen verdiende het meest omdat hier het meeste oorlogschepen onderdak vonden⁵⁶.

⁵⁵ Ibid., p.42

⁵⁶ ZA, Toegang 508 Inventaris Rekenkamer C, 9de stuk equipage- en ammunitiemeesters, p.4-5

1.5. Deelbesluit

Vlissingen was door zijn geografische ligging aan de Westerschelde voorbestemd om tot een havenstad te verworden. Het achterland bij Vlissingen was echter te beperkt om als afzetmarkt te dienen. De economie van Vlissingen en van Zeeland had hiermee een structureel probleem. De economie van de Republiek ging op het eind van de 17^{de} eeuw in crisis en zou doorheen de 18^{de} eeuw nooit meer het niveau van de Gouden eeuw halen. In Zeeland ging de economie al in de eerste helft van de 17^{de} eeuw achteruit. In de 18^{de} eeuw bleef de economische toestand in Zeeland slecht. Ondanks de economische malaise werden er toch uitbreidingswerken aan de haven uitgevoerd in Vlissingen tussen 1688 en 1694. Als kers op de taart kwam daar later nog een droogdok bij.

De reden voor de bouw van het droogdok moet worden gezocht bij de Zeeuwse admiraliteit. De Zeeuwse admiraliteit zetelde in Middelburg maar gebruikte Vlissingen als een van zijn vlootbasissen. De Zeeuwse admiraliteit was een van de vijf admiraliteitscolleges in de Republiek. Het was echter een buitenbeentje binnen de admiraliteitscolleges. Binnen de Zeeuwse admiraliteit had het eigen gewest Zeeland bijna alle macht, terwijl dit bij de vier andere colleges niet het geval was. De Oranjes hadden op hun beurt een vrij grote invloed op Zeeland door de stemmen van Veere, Vlissingen en zichzelf in de Raden van Zeeland.

Hoofdstuk 2: Vlissingen en Veere

2.1. Voorgeschiedenis Veere en Vlissingen

De oorsprong van beide steden heeft een zelfde verklaring. Veere en Vlissingen zijn ontstaan op de plaats waar een overzet heen en weer voer. Veere ontstond waar de veerboot aanmeerde die van Campen kwam en Vlissingen ontstond waar de veerboot aanmeerde die van Breskens kwam⁵⁷. De ontstaansgeschiedenis van Veere en Vlissingen is een eerste gelijkenis tussen de twee steden. Het verder uitgroeien van deze aanmeerplaatsen tot steden verliep echter niet altijd geheel parallel.

2.1.1. Geografisch

Vlissingen en Veere zijn twee havensteden die zich situeren in Zeeland op het eiland Walcheren. Vlissingen ligt in het Noordelijk gedeelte van het eiland en Veere in het Zuidelijke gedeelte. Zie kaart 2 voor de exacte situering. Veere en Vlissingen zijn twee van de drie grote steden op het eiland. De derde grote stad is Middelburg. Zoals eerder vermeld lag Vlissingen aan de Westerschelde en Veere aan het Veerse Gat. Beide zeegaten hadden in vergelijking met de Maas- en Zuiderzeehavens weinig last van verzanding. Men had weinig problemen om de haventoeegangen op diepte te houden. In het midden van de 17^{de} eeuw werd Vlissingen de enige haven in de Republiek waar de grootste schepen met 80 stukken konden aanmeren⁵⁸. Het Veerse Gat voor Veere was een stuk minder diep in vergelijking met de Westerschelde voor Vlissingen⁵⁹. Beide havensteden bevinden zich op het eiland Walcheren dat al in het eerste hoofdstuk aan bod kwam.

2.1.2. Veere

Veere begon in de 12^{de} - 13^{de} eeuw als een kleine nederzetting waar het veer overging naar Campen. Veere zou vrij snel uitgroeien tot een stad. Vooral de Heren van Borselen speelden hierin een belangrijke rol. De heren van Veere waren leden van de familie van Borselen. In de 15^{de} eeuw kende Veere zijn laatste grote groei. Die groei liep ongeveer gelijk met het verkrijgen van het stapelcontract voor wol met Schotland.

⁵⁷ Midavaine J. H., *Veere: de eens zo machtige koopstad aan het Veerse Gat*, Vlissingen, 1996, p.22-23

⁵⁸ Vandersmissen H., *Nederlanders en de zee: Maritiem*, Bussum, 1983, p.19

⁵⁹ Sigmund, J.P., *Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800*, Amsterdam, 1989, p. 96 en 106

De haven werd aangepast aan de noden van de handel in de 15^{de} eeuw. In het verkrijgen van het stapelcontract speelden de heren van Veere een cruciale rol. In 1444 trouwde Wolfert van Borselen met de toenmalige dochter van de Schotse koning. Via dit huwelijk ontstonden er goede contacten met Schotland en zo kon Veere het stapelcontract voor de schotse wol in handen krijgen⁶⁰. Eerder werd reeds vermeld dat Veer voor een korte periode in de 16^{de} eeuw de thuishaven was voor de Habsburgse Vloot. Opnieuw heeft Veere dit te danken aan de toenmalige heer van Borselen die nauwe banden had met de Habsburgers. Veere had veel te danken aan zijn beschermheren om zich te ontwikkelen. Niet enkel de stad profiteerde van de inspanning van de heren van Borselen. De heren van Veere zouden de inspanningen niet doen mochten ze er zelf niet voldoende van kunnen profiteren. Vanaf 1560 werd het markizaat van Veer te koop aangeboden. Uiteindelijk komt het markizaat in de handen van Willem van Oranje in 1581 nadat het voor een korte periode in handen was van Phillips II. Veere was zijn voorspoed brengende heer kwijt en moest het nu op zichzelf zien waar te maken, want de Prinsen van Oranje zouden nooit meer zoveel geld in de stad investeren zoals de heren van Borselen dat hadden gedaan⁶¹.

2.1.3. Vlissingen

Door zijn strategische ligging was Vlissingen voorbestemd om een militaire haven te worden⁶². Dat was thans de mening van Kautz, maar uit de ontstaansgeschiedenis valt dit niet echt af te leiden, integendeel. De stad Vlissingen ontstond als een kleine vissersgemeenschap aan het begin van de 7^{de} eeuw. Die nederzetting lag ten westen van het huidige Vlissingen. In de loop van de 13^{de} eeuw ontstond Vlissingen waar het nu nog altijd ligt. Vanaf het begin van de 14^{de} eeuw ontstond er een echte haven die ongeveer in het midden van de stad lag, daarvoor was er enkel een natuurlijke veilige plaats om schepen voor anker te leggen. De ontwikkeling van de stad werd geremd tot het einde van de 16^{de} eeuw. Middelburg stak telkens stokken in de wielen bij Vlissingse pogingen om zich te ontwikkelen. In tegenstelling tot Veere had Vlissingen geen heer die machtig genoeg was om hier tegen in te gaan en zelf te investeren. In 1581 kwam Vlissingen samen met het markizaat van Veere in handen van Willem van

⁶⁰ Damsté P. H., *Veere: vier eeuwen markizaat*, De Bilt, 1955, p.22

⁶¹ Polderman T., Blom P., *Veere, van vissersbuurt tot vestingstad: bouwstenen voor stadsgeschiedenis*, Goes, 1996, p.33

⁶² Kautz E. A., *Der Hafen von Vlissingen, Seine Stellung und Entwicklungssichten im internationalen Verkehr*, Jena, 1933, p.11

Oranje. Vlissingen was zeer belangrijk voor Willem van Oranje. Net als Gibraltar de sleutel van de Midditerrane zee was, zo was Vlissingen de sleutel van de schelde. Wie de Schelde beheerste kon ook de handel beheersen die over de schelde naar Antwerpen voer⁶³.

2.1.4. Prinsen van Oranje

Willem van Oranje kreeg in 1581 het markizaat van Veere in handen en daarbij de havenstad Vlissingen. Voor Veere was dit niet zo goed aangezien ze hun beschermheer kwijt waren. Voor Vlissingen betekende de machtsoverdracht net het omgekeerde. Vlissingen was daardoor bevrijd van de rem die Middelburg op de ontplooiing van de stad zette. De prinsen van Oranje zagen in dat Vlissingen van groot strategisch belang was. Op last van prins Maurits aan het begin van de 17^{de} eeuw en van Willem III op het einde van diezelfde eeuw werd de haven van Vlissingen aangepast en uitgebreid voor de militaire vloot. Voor de prinsen zelf was de aankoop van het markizaat op politiek vlak ook een goede zet. Naast zijn eigen stem kreeg de Prins van Oranje er die van Vlissingen en Veere bij in het gewestelijke bestuur binnen Zeeland. Veere en Vlissingen werden in 1581 verenigd onder een heer maar dit zorgde niet voor betere tijden, voor geen beiden.

⁶³ Broeder D. L., *The history of Zeeland: history of the six most important towns*, Veere, 1925, p.12

2.2. Economie in de 17^{de} en 18^{de} eeuw

De economie in beide steden ging in deze periode vooral in dalende lijn. Veere en Vlissingen beginnen elk op hun manier vrij goed aan de 17^{de} eeuw. Maar kunnen deze positieve lijn niet doortrekken. Tegen het eind van de 18^{de} eeuw was het zo erg geworden dat Vlissingen een stad met stille straten genoemd werd en Veere was er nog erger aan toe en kreeg de weinig eer aandoende naam bouwval opgeplakt ⁶⁴. De algemene economische trend in Zeeland werd voor deze periode al besproken in het eerste hoofdstuk. Voor de stedelijke economie van deze twee havensteden belichten we de twee belangrijkste sectoren naast de kaapvaart: de visserij en de overzeese handel.

2.2.1. Visserij

De haringvisserij speelde voor Veere en Vlissingen een belangrijke rol voor het midden van de 16^{de} eeuw. Daarna verdween de haringvisserij van het voorplan. In het begin van de 17^{de} eeuw stapten zowel Veere en Vlissingen in de Noordse Compagnie. De Noordse Compagnie werd opgericht om georganiseerd walvissen te gaan vangen. In de beginjaren bracht de Compagnie goede winsten op maar halverwege de jaren dertig van de 17^{de} eeuw begonnen de eerste tekenen van verval van de Compagnie zichtbaar te worden. Steeds meer vissers gingen buiten de Compagnie om gaan vissen en de walvispopulatie daalde. De compagnie bleef bestaan maar men begon ernaast ook partenrederijen op te richten⁶⁵. Vanaf de tweede helft van de 17^{de} eeuw was er geen sprake meer van walvisvangst vanuit Vlissingen. In Veere hield de walvisvangst op te bestaan na 1685⁶⁶. In de periode daarna tot het begin van de 18^{de} eeuw stond de visserij op een laag pitje in zowel Veere als Vlissingen. In het begin van de 18^{de} eeuw trachtten beide steden om de visserij te promoten en terug op gang te brengen. In Vlissingen begon men in 1717 opnieuw met kabeljauwvisserij uit te oefenen en dit met 10 hoekers. Maar om aan het nodig scheepsvolk te raken moest men mannen gaan aanwerven in Zierikzee en andere steden. Dit had echter weinig succes. In 1751 probeerde de stad om de kabeljauwvisserij te herlanceren maar zonder veel succes. In

⁶⁴ Verburg C. M. Zeeland: een geschenk van de Schelde, 2000 jaar sociaaleconomisch landschap aan de Scheldemonde, Middelburg, 2007, p.39

⁶⁵ Leeman C., *De geschiedenis van de Veerse visserij, 1250-1961*, Middelburg (herziene uitgave 1955, 1997, p.25

⁶⁶ Ibid., p.26

1751 probeerde men ook opnieuw op walvisvangst te gaan maar hier ook zonder veel succes⁶⁷. In Veere zijn een aantal gelijkaardige initiatieven terug te vinden om de visserij nieuw leven in te blazen. Om het tekort aan scheepsvolk op te lossen deed de stad een verzoek aan het weeshuis om de weeskinderen te stimuleren om dienst te nemen op de vissersvloot. In 1732 verleende het stadsbestuur van Veere de nodige faciliteiten om een oesterbedrijf op te richten⁶⁸. Een lange lijst van dappere initiatieven, maar zowel in Veere als in Vlissingen met weinig succes.

2.2.2. Overzeese Handel

Aan het begin van de 17^{de} eeuw zorgde de koopman De Mucheron voor een korte heropleving van de handel maar deze heropleving verdween even snel als ze gekomen was⁶⁹. De enige vrijwel constante in de handel in Veere was de Schotse stapel. Het stapelrecht betekende voor Veere dat het alle waren uit Schotland die onder dit recht vielen eerst moesten gelost worden in Veere. Alle goederen moesten in een stapelplaats in Veere worden opgeslagen voordat de goederen verder konden worden verhandeld. De Schotten kregen door het stapelrecht te verlenen aan Veere enorme voordelen in de stad. De schotten kregen ondermeer een huis in Veere, ze werden vrijgesteld van accijnzen, ze kregen een plaats in de kerk en nog veel meer. Niet alle van de vele voordelen die in het contract stonden werden verwezenlijkt⁷⁰. Aan het begin van de 17^{de} eeuw bracht het stapelrecht nog veel op voor Veere maar dit ging al snel zakken. In 1662 verhuisde de Schotse stapel voor 14 jaar. Voor Dordrecht was dit echter niet zo'n succes. Een groot deel van de Schotten bleef op Veere varen maar een ander deel lapte de regels van het stapelrecht aan hun laars en voeren ergens anders heen. Wanneer Veere het stapelrecht terugkreeg na Dordrecht werd dit door de Schotten nooit meer volledig nageleefd. Het bleek voor hen voordeliger om ergens anders, vooral in Rotterdam, hun waar direct aan de man te brengen dan eerst naar Veere te varen. Dit hadden de Schotten ondervonden toen ze niet graag op Dordrecht varen. Na 1676 keerde het Schotse stapelrecht terug naar Veere maar de handel haalde nooit meer het niveau al lage als voorheen en zou blijven dalen doorheen de 18^{de} eeuw⁷¹. De West Indische Compagnie en de Verenigde Oost-Indische Compagnie

⁶⁷ Bruine W. de, 'Een stille stad met stille straten: het economische leven in Vlissingen in de achttiend eeuw' in: *Zeeuws tijdschrift*, Vol. 34, nr.1 (1956), p.10

⁶⁸ Leeman C., *ibid.*, p.29

⁶⁹ Polderman T., Blom P., *ibid.*, p.34

⁷⁰ Damsté P. H., *ibid.*, p. 23

⁷¹ Damsté P. H., *ibid.*, pp.37-39

deden ook Veere aan maar het belang van deze Compagnieën was niet zo groot in Veere als in Vlissingen⁷².

De handel in Vlissingen was lang geremd geweest door Middelburg. Op het eind van de 16^{de} eeuw en het begin van 17^{de} eeuw kon Vlissingen zich eindelijk ontplooiën. Vlissingen bleef echter onderdoen voor Middelburg maar verkreeg toch de vestiging van de West Indische Compagnie en de verenigde Oost-Indische Compagnie. Beide Compagnieën zorgden voor welvaart in Vlissingen. De twee Compagnieën zorgden er voor dat het economische verval in Vlissingen ongeveer drie decennia later ingezet werd dan in Veere waar het verval al in de jaren twintig van de 17^{de} eeuw begon. Naast de Compagnieën werd er vooral dicht bij huis gevaren en vooral op Frankrijk en Engeland⁷³. In de 18^{de} eeuw probeerde men zich te mengen door illegaal slaventransport te organiseren maar dit bleek niet zo winstgevend te zijn⁷⁴.

⁷² Polderman T., Blom P., *ibid.*, pp. 35-36

⁷³ Kraker A. M. J. de, (red.), *De Westerschelde een water zonder weerga, Ontstaansgeschiedenis en kaartbeeld, havens, handel en scheepvaart, verkeer, verdronken dorpen, oorlog en verdedigingwerken, natuur en milieu en andere aspecten van de Westerschelde*, Kloosterzande, 2002, p. 63

⁷⁴ Bruine W. de, *ibid.*, p.9

2.3. demografie

Voor de 17^{de} eeuw kennen we geen gegevens over het aantal inwoners in Vlissingen. In de 17^{de} en 18^{de} eeuw loopt de demografische evolutie in Veere en Vlissingen ongeveer gelijk. Beiden kennen een daling in het aantal inwoners doorheen de 18^{de} eeuw. Het aantal inwoners in beide steden verschilt wel, Vlissingen heeft in de 17^{de} en 18^{de} eeuw altijd meer dan het dubbele en meer aantal inwoners dan Veere.

2.3.1. Veere

Aan het einde van de 15^{de} eeuw telde Veere ongeveer 2500 inwoners. Het aantal inwoners steeg verder en in het midden van de 16^{de} eeuw waren er ongeveer 3500 inwoners in Veere⁷⁵. Doorheen de 17^{de} eeuw bleef het aantal inwoners min of meer gelijk. Aan het einde van de 17^{de} eeuw en het begin van de 18^{de} eeuw begon het bevolkingsaantal te dalen. Aan het begin van de 18^{de} eeuw telde Veere nog 3000 tot 2700 inwoners. Dit aantal bleef dalen. In het midden van de 18^{de} eeuw waren er nog 1700 tot 1800 inwoners⁷⁶. Het aantal maximum van het aantal inwoners in de 16^{de} eeuw zal niet meer worden geëvenaard, op het eind van de 19^{de} eeuw woonden er nog slechts 800 inwoners in Veere⁷⁷.

2.3.2. Vlissingen

Over Vlissingen zijn er minder cijfergegevens over het aantal inwoners bekend door een gebrek aan bronnen. Het gemeentearchief van Vlissingen ging namelijk in vlammen op in 1809 na een Engels bombardement. In de 17^{de} eeuw waren er vermoedelijk een 10000 tal inwoners in Vlissingen⁷⁸. Naar het midden van de 17^{de} eeuw zou het aantal inwoners gedaald zijn tot ongeveer 8000 inwoners⁷⁹.

⁷⁵ Veldhuis N., *Korte geschiedenis van de stad Veere*, Veere, 1980, p.5

⁷⁶ Polderman T., Blom P., *ibid.*, p.39

⁷⁷ Veldhuis N., *ibid.*, p.5

⁷⁸ Dert L. F., *De bewogen geschiedenis van Vlissingen tussen 1500 en 1750 en De Evertsen*, Barendrecht, 1993, p.7

⁷⁹ Tirion I., *Hedendaagsche historie, of tegenwoordige staat van alle volkeren; XXste deel; Vervolgende de beschrijving der vereenigde Nederlanden, en wel in 't bijzonder van Zeeland. Met nieuwe landkaarten, plans der steden en konstige printverbeeldingen versierd*, 1751-1753, fotomechanische herdruk, Amsterdam, Pieter Boddaert etc., 1969, p.115

2.4. De Havens van Vlissingen en Veere

Over de Veerse haven kunnen we vrij kort zijn de situatie van de haven aan het begin van de 17^{de} eeuw is vrijwel identiek aan die van op het einde van de 18^{de} eeuw. Als we de kaart die dateert uit het midden van de 17^{de} eeuw nemen en die naast een kaart leggen die dateert van het midden van de 17^{de} eeuw, dan zijn we nauwelijks een verschil. Een langzaam verval is het enige dat er gebeurt met de Veerse haven⁸⁰.

Droogdok en dok laatste dingen in groot vlootbouwprogramma op het eind van 17^{de} eeuw⁸¹.

In Vlissingen is de situatie wel anders. De haven kende een drie grote werken in de haven die de haven groter maakten. Om het verloop makkelijk te volgen staat er op kaart 13 een overzicht afgebeeld van de haven van Vlissingen waarbij de verschillende havens en dokken aangeduid zijn met een letter. Deze letters zullen worden gebruikt bij de beschrijving van het verloop van de uitbreidingen hieronder. De letters K tot en met R werden voor het einde van de 16^{de} eeuw aangelegd. De letter I staat voor de Pottekaaihaven die werd aangelegd tussen 1580 en 1581. Een grotere verandering was de aanleg van de Oosterhaven tussen 1609 en 1614. De Oosterhaven komt overeen met de letters C en A. In de Oosterhaven werd er een dok aangelegd. Dit dok komt overeen met de meest linkse A. De andere A staat voor de uitbreiding van het dok in 1688 tot 1694. De letter G staat ten slotte voor het droogdok dat na de werken van 1688 tot 1694 werd gebouwd⁸².

⁸⁰ Zie kaart 14 en 15

⁸¹ Bruijn J. R., *Varend verleden: de Nederlandse oorlogsvloot in de zeventiende en achttiende eeuw*, Amsterdam, 1998, pp.123-125

⁸² Sigmund, J.P., *ibid.*, p.110

2.5. Marine

De admiraliteit van Zeeland had zijn zetel in Middelburg en had vier havens als uitvalsbasis. Deze havens waren Middelburg, Zierikzee, Veere en Vlissingen. Veere had al in de 16^{de} eeuw gediend als vlootbasis voor de Habsburgers. Vanaf die periode had de stad voor de admiraliteit een arsenaal, een kraan en een goed uitgeruste werf voor het herstellen en bouwen van schepen. Op de admiraliteitswerf heerste er een grote bedrijvigheid tot het midden van de 17^{de} eeuw. Toen verloor de Veerse marinehaven aan belang in het voordeel van Vlissingen⁸³. Eigenlijk had de Zeeuwse admiraliteit Veere als een van haar basissen kunnen schrappen om de kosten te drukken aan het begin van de 18^{de} eeuw. Maar handig lobbywerk van het Veerse stadsbestuur zorgde ervoor dat de werf bleef ondanks het feit dat de activiteitsgraad op de admiraliteitswerf zeer laag was⁸⁴.

Het gros van de Zeeuwse vloot lag sinds het begin van de 17^{de} eeuw in Vlissingen. Dit was het gevolg van het dok dat daar aanwezig was. Het dok kwam er op last van prins Maurits in 1614⁸⁵. Er konden ongeveer 80 oorlogsschepen voor anker gaan in dit dok. De konden nu schepen beschermd voor anker gaan in de winter in plaats van op de rede te overwinteren. Dit is een reden voor de verschuiving van de vloot van Veere naar Vlissingen. Een andere reden was het feit dat Vlissingen beter gelegen was. Vlissingen lag dicht bij het Zuid-Nederlandse oorlogstoneel en een grote vloot kon makkelijker verzamelen op de brede diepe Westerschelde dan op de minder diepe Veerse rede. Vanaf het einde van de 17^{de} eeuw was Vlissingen de enige haven waar er nog grote reparatiewerken aan de schepen konden worden verricht. Veere had wel nog zijn admiraliteitswerf maar die was enkel nog geschikt om schepen te bouwen. De haven in Vlissingen was op het einde van de 17^{de} eeuw, door nieuwe uitbreidingen, de modernste in Zeeland en een van de best uitgeruste van de hele Republiek. Vlissingen had met het droogdok de uitgesproken faciliteiten voor scheepsreparaties.⁸⁶ Indien men de gelden van de Veerse en Vlissingse equipagemeesters in de 18^{de} eeuw gaat vergelijken is het duidelijk dat er veel meer

⁸³ Reynaert J., *Tegen de stroom oproeien: scheepsbouw bij de Zeeuwse admiraliteit tijdens de eerste helft van de 18^{de} eeuw*, Gent (Licentiaatsverhandeling Geschiedenis universiteit Gent), 2007, p.17

⁸⁴ Van Vliet A., Van wangedrocht naar comité. De Zeeuwse marine-organisatie (1572-1795), in: Bruijn J. R. (red.), *Marinekapiteins uit de achttiende eeuw: een zeeuws elftal*, Den Haag/Middelburg, 2000, pp.15-16

⁸⁵ Grol H. G. van, *De Geschiedenis der oude havens van Vlissingen, alsmede de invloed van Oranje op haar verdere ontwikkeling*, Vlissingen, 1931, p.55

⁸⁶ Reynaert J., *ibid.*, p.15

bedrijvigheid is van de admiraliteit in de haven van Vlissingen dan die van Veere. Enkel in het midden van de 18^{de} eeuw kent Veere een heropleving⁸⁷. Deze heropleving werd veroorzaakt door een brand in het arsenaal van de admiraliteit in Vlissingen. Dit gebeurde op 14 januari 1759 en het arsenaal bleef nog vier branden ondanks het vele bluswerk⁸⁸. Het was vooral door de grote aanwezigheid van de admiraliteit en de uitbreidingswerken in Vlissingen dat de 17^{de} eeuw als bloeiperiode voor Vlissingen word gezien⁸⁹.

2.5.1. Kaapvaart

In Veere en Vlissingen waren er veilingmeesters aangesteld door de admiraliteit. Zij waren verantwoordelijk voor het veilen van alle gekaapte goederen. Het ambt werd altijd bekleed door lieden uit regenten- en koopliedenfamilies. Isaac Rochussen die de equipagemeester was tijdens het bouwen van het droogdok, zal na 1706 de functie van veilingmeester in Vlissingen op zich nemen. Hij volgde Isaac Hurgronje op die uit zijn ambt werd ontheven. Hurgronje had namelijk hele veilingen buiten de boeken om georganiseerd en zulke frauduleuze praktijken konden niet door de beugel. Het misbruik van de positie van veilingmeester kwam wel vaker voor en zeker niet alleen in Zeeland⁹⁰. Van de twee steden Veere en Vlissingen is Vlissingen een echt kapersnest. Veere had ook zijn kapers maar veel minder dan dat er in Vlissingen aanwezig waren. De kaapvaart was een grote bron van inkomsten, althans tot aan het begin van de 18^{de} eeuw. De Spaanse successieoorlog 1702-1713 was de laatste periode waarin de kapers hoogtij vierden. In deze periode kwam meer dan een derde van het totaal aantal kapers in Zeeland uit Vlissingen⁹¹. Al in het begin van de 17^{de} eeuw verdiende een groot deel van de Vlissingse bevolking zijn brood in de kaapvaart. Toen waren er 27 kaperschepen, goed voor 312 kanonnen en een bemanning van ongeveer 3556 mannen. Om de kaapvaart te ondersteunen richtte de West-Indische Compagnie scheepswerf op⁹². De kaapvaart was ook een van de factoren die ervoor

⁸⁷ Reynaert J., *ibid.*, p.44

⁸⁸ Alphen M. A. van, Dissel A. M. C. van, *Chronicle of the Royal Netherlands Navy: five hundred years of Duth Maritime history*, Amsterdam, 2006, p.33

⁸⁹ Oreel C., 'De havens van Vlissingen', in: *Den Spiegel*, Vol 4, nr. 1 (1986), p. 5

⁹⁰ Verhees-van Meer J. T. H., *De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog 1702-1713*, Middelburg, 1986, p.127

⁹¹ Sigmund, J.P., *ibid.*, p.109

⁹² Kraker A. M. J. de, (red.), *ibid.*, p. 64

gezorgd hebben dat de haven verder werd uitgebreid in Vlissingen. De kapers waren onrechtstreeks een deel van de vloot en waren belangrijk voor het land⁹³.

⁹³ Oreel C., *ibid.*, p.4

2.6. Deelbesluit

Door de vergelijking te maken tussen en Veere en Vlissingen is het duidelijker geworden waarom de admiraliteit gekozen heeft om een dok te bouwen in Vlissingen in 1688-94 en niet in Veere. Veere kwam in de 17^{de} eeuw tot stilstand terwijl Vlissingen zich zou gaan ontwikkelen. Elke haven is voor een stuk een vissershaven, een handelshaven en een militaire haven maar de nadruk kan toch op een van deze drie komen te liggen. Veere evolueerde doorheen de 17^{de} en 18^{de} eeuw van een militaire en handelshaven naar een handelshaven. Een handelshaven die het niet goed deed en opnieuw probeerde van hoofdzakelijk een vissershaven te worden. Vlissingen was een visserijhaven die in het begin van de 17^{de} eeuw even evolueerde naar een handelshaven maar op het einde voornamelijk een militaire haven werd. Doorheen de 18^{de} eeuw zal Vlissingen vooral een militaire haven blijven.

Hoofdstuk 3: Het droogdok

3.1 Wat is een droogdok?

Een droogdok is een inrichting om een schip droog te zetten zodat het kan nagezien, schoongemaakt en geschilderd of hersteld worden als er schade onder de waterlijn is opgelopen⁹⁴. Er bestaan twee soorten droogdokken; een drijvend droogdok en een vast droogdok. Met een drijvend droogdok kan je herstellingen uitvoeren op het water. Een vast droogdok is, om het eenvoudig te zeggen, een groot bassin dat je laat vollopen met water om het schip erin te laten varen. Om vervolgens de nodige werken aan het schip uit te voeren laat men het bassin leeglopen om het tenslotte weer te laten vollopen zodat het schip weer kan uitvaren. Het droogdok dat in Vlissingen werd gebouwd was een vast droogdok. Om het dok te gebruiken moest men in de haven het droogdok binnenvaren bij hoog tij. Eens in het droogdok werd het schip met palen gestut zodat het vast lag. Daarna werden de sluisdeuren gesloten en bij laag tij werd het meeste water het dok uit gespuid via twee spuikokers. Het resterende water werd dan door een watermolen weggepompt uit het dok. In Vlissingen werd deze watermolen door paarden aangedreven⁹⁵. Ondanks de watermolen bleef er in het droogdok altijd een hoeveelheid water staan die men niet weggepompt kreeg. Dit kwam door de constructie van de sluisdeuren die niet goed gelukt was. Door dit probleem moest men het water in de dokhaven laag houden om zo de druk op de sluisdeuren te verminderen⁹⁶.

3.1.1 Geschiedenis droogdok

Het droogdok in de haven van Vlissingen mag dan het eerste zijn in de Nederlanden, het was zeker niet het eerste droogdok in de wereld. Je kunt stellen dat het principe van een droogdok, het schip repareren onder de waterlijn op het droge, al bestaat sinds het ontstaan van schepen. Het principe van een droogdok gebruikte men al eerder in de Nederlanden. Tijdens een periode in de 16^{de} eeuw gebruikte men in Middelburg een zogenaamde scheepsbank. Dit was een plaats in het ondiepe en men,

⁹⁴ Definitie van een droogdok uit: Van Beylen J. (red.), *Maritieme encyclopedie*, deel II, Bussum 1970, p.163

⁹⁵ Sigmund, J.P., *Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800*, Amsterdam 1989, p.178

⁹⁶ <http://www.vlissingen.nl/web/show/id=230333>, p.1

wanneer het hoog water was, de schepen plaatste. Bij laag water kwam het schip droog te staan en konden er werkzaamheden onder de waterlijn worden uitgevoerd⁹⁷.

Wanneer dan het eerste echte droogdok ontstaan is, is niet duidelijk. Rond 1070-1080 kende men in China al een droogdok. De Song dynastie bezat twee enorme schepen die enkel voor keizerlijk gebruik waren. Toen deze schepen in verval raakten zocht men naar een oplossing om deze te herstellen. Het herstel van de schepen was niet mogelijk zolang ze in het water lagen. Een zekere Huang Huai-Hsin stelde voor om een groot bassin te graven, dit te laten vollopen met water en wanneer de schepen in het bassin waren het water er terug uit te pompen. Dit plan werd gerealiseerd en de schepen konden op het droge hersteld worden. Nadien kon men weer uitvaren wanneer het bassin weer was volgelopen met water. Dit bassin of dok werd dan de thuisbasis van de twee keizerlijke schepen. De Chinezen besloten het dok te overdekken zodat de schepen volledig beschermd waren tegen de elementen⁹⁸.

Het eerste droogdok in Engeland werd gebouwd in Portsmouth in 1495-1496 op bevel van Hendrik VII. Sarton vermeldde hierbij dat dit waarschijnlijk het eerste droogdok in de wereld was⁹⁹. Zijn veronderstelling was, zoals hierboven blijkt, niet correct. De Engelsen waren dan niet de allereersten die een droogdok bouwden, maar hun kennis was van groot belang bij het bouwen van het droogdok in de haven van Vlissingen. Degene die de plannen maakte voor het Vlissingse droogdok was namelijk de Engelsman John Perry.

Een droogdok is echter geen noodzaak om aan een schip te werken onder de waterlijn. Een ander manier om een schip onder de waterlijn te behandelen was het kielen. Bij het kielen van een schip werd het schip op een zijde getrokken met behulp van een kielpaal. Eens het schip op een zijde was getrokken konden werklieden aan de vrijgekomen zijde werken. Op afbeeldingen 4 en 5 zijn zo'n werken duidelijk te zien. Als de ene kant klaar was deed men hetzelfde met de andere zijde van het schip. De werklieden gebruikten vlotten om aan de gekielde schepen te werken¹⁰⁰.

⁹⁷ Ibid, p. 178

⁹⁸ Needham J., *Science and Civilization in China*, Vol. 4, Taipei 1986, p.660

⁹⁹ Sarton G., 'Floating docks in the Sixteenth Century' in: *Isis*, Vol 36, nr. 3/4 (oktober 1946), p.153

¹⁰⁰ Sigmund, J.P. Ibid, p.178

3.2 Het droogdok in Vlissingen

3.2.1 Datering

In de inleiding werd er al kort ingegaan op de verschillende dateringen van het droogdok. Het grootste deel van de literatuur beweert dat de bouw heeft plaatsgevonden tussen 1704 en 1706. De inventaris van het Zeeuws archief vermeldt twee mogelijke bouwperiodes: van 1688 tot 1694 en van 1704 tot 1706¹⁰¹. De tweede periode wordt teruggevonden in de meerderheid van de literatuur. Een derde mogelijkheid is die van Kuijpers die stelt dat het dok voltooid was in 1697. Dat is dan weer tussen de twee periodes die in de inventaris van het Zeeuws archief terug te vinden zijn. Het enige wat je hieruit kunt afleiden is dat het droogdok ergens tussen 1688 en 1706 moet gebouwd.

De enige manier om de correcte bouwdatum van het droogdok te vinden, is de bronnen onderzoeken. In de bronnen van de eerste mogelijke bouwperiode vinden we het volgende terug:

*Rekeninge de Equipagie en ammonetiemeester Bartholomeus Musch wegens administratie van penningen bij hem gehadt ter sake van de nieuwe Docke tot Vlissingen d'anno 16 achtentachtigh*¹⁰².

Dit staat op de titelpagina van het rekeningenboek van de rekening extraordinaris van het jaar 1688. Dezelfde aanhef vinden we terug in alle opeenvolgende jaren tot 1694¹⁰³. Wat opvalt, is dat er geen vermelding staat van het droogdok maar van een nieuw dok. Het is natuurlijk mogelijk dat het droogdok werd aangelegd binnen de grote werken van de aanleg van een nieuw dok. Maar ook in de verdere en gedetailleerdere beschrijving van de rekening, staat geen vermelding van een droogdok:

¹⁰¹ De equipagerekeningen extraordinaris van het jaar 1688 tot 1694 zijn terug te vinden in de inventaris van het ZA onder de titel: '9.12.1.2.11.3. Equipagerekeningen extraordinaris betreffende het nieuwe droogdok'. De equipagerekeningen extraordinaris van het jaar 1704 tot 1706 zijn terug te vinden in de inventaris van het ZA onder de titel: 9.12.1.2.12.3. 'Equipagerekeningen extraordinaris betreffende het droogdok'. Beiden zijn terug te vinden onder toegangsnummer 508, archieftitel: rekenkamer C.

¹⁰² ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 35940, 1e extraordinaris rekening over 1688, afgehoord 1692 feb. 7, terug te vinden op de titelpagina van de rekening, folio 0

¹⁰³ Zie bijlage 1

Rekeninghe des equipagie- en ammonetiemeester Bartholomeus Mush die hij bij desen is doende inde overgevende aende Edele Mogende Heeren Mijn heeren van de rekenkamer 'S lands en graaflijkheijt van Zeelandt. Ende dat wegens ontfanck en Uitgeeff van penningen bij hem gedaen op ordre van haar Edele Mogende der Gecommitteerde Raden ter Admiraliteijt in Zeelandt omtrent het maken van de nieuwe Docke binnen Vlissingen bequaem tot berging van alle 's landts oorlogsschepen¹⁰⁴.

In de meer gedetailleerde beschrijving staat dus ook niets dat wijst op het bouwen van een droogdok. Tijdens de volgende jaren is er ook niets te vinden dat op het bouwen van een droogdok wijst. Van 1688 tot 1694 werd er geen droogdok gebouwd, enkel een nieuw dok. Zo nieuw was dit dok ook weer niet, het is eerder een grote renovatie en uitbreiding van het vroegere dok. De bestaande en in verval geraakte dokhaven werd uitgediept, de kaaien werden vernieuwd, de sluizen werden vervangen en een sas met twee spuigaten tussen de dokhaven en de Pottekaai werd gebouwd¹⁰⁵.

Het droogdok moet dus in de periode 1704 – 1706 gebouwd zijn. De rekening extraordinaris van het jaar 1704 begint dan ook duidelijk:

Rekening Isaacq Rochussen Slands equipagemeester tot Vlissinge onder zijn ontfangh & uitgeeft in gelde. Rackende de drooge docke over des jare 1704.¹⁰⁶

De start van de bouw van het droogdok is nu met zekerheid 1704, het grootste deel van de literatuur had het dus bij het rechte eind. Waar Kuijpers het jaar 1697 vandaan haalt, is ook te verklaren. In 1697 werd er namelijk beslist om een droogdok te bouwen in Vlissingen. Maar de start van de bouw liet echter zeven jaar op zich wachten. De oorzaak van de vertraging was waarschijnlijk te wijten aan een tekort aan betalingsmiddelen¹⁰⁷.

¹⁰⁴ ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 35940, 1e extraordinaris rekening over 1688, folio 1

¹⁰⁵ Grol H. G. van, *De Geschiedenis der oude havens van Vlissingen, alsmede de invloed van Oranje op haar verdere ontwikkeling*, Vlissingen, 1931, pp.57-58

¹⁰⁶ ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36190, 1e extraordinaris rekening over 1704, folio 0

¹⁰⁷ Grol H. G. van, *Ibid.*, p.59

Het begin van de bouw was dus in 1704 en de werken begonnen op elf augustus van dat jaar. Deze datum is onder meer terug te vinden in de acquitten van de rekening van 1704.

De volgende timmerluijden en chouwens hebben beginnen te wercken omtrent parthije palen te prepareren en deselve in de grondt te geheijen tot het maken van twee aarde dammen bij de steenen beer, tusschen welke (op ordre van den raad) sal werden geformeert een drooge docke om slandts oorlogschepen bij tijde van equipage als anders van onder schoon te maken, timmeren, calfaaten en smeeren. Tot dien eijnde de kadijnge afgestoocken en parthije aarde uijtgewerkt. Alles tzedert den 11 augustij tot den 13 september 1704¹⁰⁸.

Er werd dus op 11 augustus 1704 gestart met de werken aan het droogdok. Hieruit kunnen we ook afleiden waarvoor het dok moest dienen. Het droogdok moest dienen om de oorlogsschepen onder de waterlijn schoon te maken en herstellingswerken uit te voeren. Je kunt hieruit ook al een stuk van het verloop van de bouw afleiden maar er zal hier dieper worden op ingegaan in het volgende hoofdstuk

De precieze einddatum van de werken zijn iets moeilijker te bepalen. Er zijn er namelijk twee. De werken aan het droogdok waren eind 1705 zo goed als afgelopen. In 1706 moest dan enkel nog de afwerking volgen maar zoals je hieronder kunt zien werd er ook iets hersteld.

De restanten ofte werken en deselve volkomen te perfectioneren nogh aan de nieuwe schooven van de snuijfgaten gevrogt en eenige nootsakelijke reparatie aan de groote docke gedaan, alles tzedert den 8 maart 1706 tot en met den laatsten december daar aan volgende¹⁰⁹.

Het droogdok was dus bijna volledig af, er moesten wel nog enkele herstellingen worden uitgevoerd aan het dok en de schotten van de spuigaten moesten nog worden aangepast. Op het einde van 1705 werd het dok in gebruik genomen maar pas eind 1706 was men volledig klaar met alle werken.

¹⁰⁸ ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36191, Acquitten behorende bij de 1e extraordinaris rekening over 1704

¹⁰⁹ ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36211, Acquitten behorende bij de 3e extraordinaris rekening over 1706

3.2.2 De architect

De architect van het droogdok was de Engelsman John Perry. In de literatuur over de haven van Vlissingen wordt hij bijna altijd vernoemd als het over het droogdok gaat. Het enige dat men blijkt te weten is dat hij de Engelse nationaliteit had. Het feit dat hij een Engelsman was, is niet zo verwonderlijk. De Republiek en Engeland waren sinds 1688 verenigd door Willem III. Dit was een personele unie waarbij de Engelsen en de Nederlanders voornamelijk op militair vlak samenwerkten. Die samenwerking was echter niet steeds van harte¹¹⁰. Naast Willem III als verklaring voor en Engelse architect was er ook het feit dat de kennis over het bouwen van een droogdok in Engeland voor handen was. In Engeland werd er al langer gebruik gemaakt van droogdokken. Het aantrekken van de Engelse kennis was niet uniek, zo deed de admiraliteit van Amsterdam in 1727 een beroep op Engelse ingenieurs in een poging om de scheepsbouw te vernieuwen¹¹¹.

John Perry was een officier in de Engelse marine. In 1695 zat hij in de cel op beschuldiging van lafheid. Tijdens zijn verblijf in de cel schreef hij 'Regulations for Seamen'. Dat klaagde de tekortkomingen en misbruik van macht in de marine aan¹¹². Hij werd veroordeeld en raakte in onmin met de Engelse marine. In 1697 werd hij door de Zeeuwse admiraliteit gevraagd om een ontwerp te tekenen van een droogdok voor in de haven van Vlissingen. Perry was namelijk een expert in de waterbouwkunde. Door zijn veroordeling kreeg hij nauwelijks nog opdrachten van de Engelse marine¹¹³. Perry kon bijna niet anders dan ingaan op het voorstel om een plan voor een droogdok te tekenen.

Nadat hij in 1697 de plannen voor het droogdok in Vlissingen had ontworpen werd Perry gevraagd om in Rusland te gaan werken. Peter de Grote had tijdens zijn bezoek aan Londen verschillende ingenieurs geronseld om de infrastructuur in Rusland te verbeteren en om van Rusland een grootmacht te maken. John Perry werd aan de tsaar aangeraden door de Engelse marine als specialist in de waterbouwkunde. De Engelse marine was John Perry, ondanks zijn kennis, liever kwijt dan rijk. De eerdere

¹¹⁰ Bruijn J. R., *Varend verleden: de Nederlandse oorlogsvloot in de zeventiende en achttiende eeuw*, Amsterdam, 1998, pp.122-123

¹¹¹ Vandersmissen H., *Nederlanders en de zee: Maritiem*, Bussum, 1983, p.109

¹¹² Ehrman J., *The navy in the war of William III 1689-1697*, Cambridge, 1953, p.597

¹¹³ Bruijn J. R., 'William III and his two navies' in: *Notes and Records of the Royal Society of London*, Vol. 43, nr. 2 (1989), p117-132, p.125

veroordeling van John Perry kon de tsaar weinig deren, hij wou vooral de mensen vinden die de kennis hadden die hij zocht. John Perry kon niet aanwezig zijn bij de bouw van het droogdok in Vlissingen doordat hij in Rusland voor Peter de Grote aan het werken was¹¹⁴. Perry moest in opdracht van de Tsaar scheepswerven en dokken ontwerpen voor Sint-Petersburg. Die stad werd haast letterlijk uit de grond gestampt en zou in de loop van de 18^{de} eeuw enkel groeien. Naast het project in Sint-Petersburg kreeg Perry ook de opdracht om een kanaal aan te leggen dat de Kaspische Zee zou verbinden met de Zwarte Zee. Hij kreeg maar liefst 40 000 arbeiders om dit project te verwezenlijken. Maar dit ambitieuze project slaagde niet. Het falen was echter meer te wijten aan het tekort aan middelen geleverd door de Russische staat dan aan de plannen van John Perry¹¹⁵.

3.2.3 Reden van de bouw en financiering

De precieze reden voor het bouwen van een droogdok in Vlissingen is onduidelijk. Er was nog geen enkel droogdok in de Republiek. Het principe van een droogdok werd, zoals eerder vermeld, wel gebruikt. Het is goed mogelijk dat de Nederlanders nauw in contact zijn gekomen met het fenomeen van een droogdok tijdens de militaire samenwerking met Engeland. Daar was het gebruik van een droogdok al wijd verspreid. Het ‘gebruik’ van de Engelsman John Perry die de plannen moest opstellen voor het droogdok kan daar op duiden. Er zijn weinig aanwijzingen te vinden die er op duiden dat er in de Republiek nood was aan een droogdok. De echte reden blijft onduidelijk.

Het feit dat het droogdok in Vlissingen werd gebouwd is iets makkelijker te verklaren. De stad beschikte sinds het einde van de 17^{de} eeuw namelijk over een nagelnieuwe, uitgebreide haven. Een groot deel van de haven kon worden afgesloten van de zee door een grote sluis. Doordat de Vlissingse haven al een goede infrastructuur had, kon een droogdok hier makkelijk tot zijn recht komen.

De financiering van het droogdok was een ander paar mouwen. De admiraliteit van Zeeland had het financieel niet onder de markt. Bij de bouw van de nieuwe dokhaven

¹¹⁴ Appleby J. H. ‘The founding of St Petersburg in the Context of the Royal Society’s Relationship with Russia’ in: *Notes and Records of the Royal Society of London*, Vol. 57, nr. 3 (2003), pp. 273-284, p.279

¹¹⁵ McGregor A., ‘Peter the Great’s Visit to London in 1698’ in *The Seventeenth Century*, Vol. 19 nr. 1 (2004), pp. 116-263, p.133

tussen 1688 en 1694 had die al ernstige financiële tekorten. De werken werden in 1691 zo goed als stilgelegd. De inkomsten van de equipagemeester waren drastisch gedaald 694:6:5 ponden Vlaams terwijl dit in de voorgaande jaren 5000 tot meer dan 6000 ponden bedroeg¹¹⁶. Deze hoge bedragen werden nooit meer geëvenaard in de daaropvolgende jaren. De werken werden in 1692 hervat nadat de Staten-Generaal een lening van 238 000 gulden had toegekend aan de Staten van Zeeland¹¹⁷.

De slechte financiële toestand van de admiraliteit was waarschijnlijk de hoofdoorzaak van de zeven jaar uitstel nadat Perry al in 1697 de plannen had gemaakt voor het droogdok. Er werd ook al in 1702 besproken in de Staten van Zeeland of er al dan niet een droogdok zou komen. Uiteindelijk besliste men in 1704 om het droogdok te bouwen¹¹⁸. De bouw van het dok was op last van de admiraliteit maar gezien het niet om gewone of ordinaire werken ging maar extraordinaire hadden de Staten van Zeeland hier ook zeggenschap in. De Staten van Zeeland financierden ook het dok. In 1704 maakte de Staten van Zeeland 25 000 gulden over aan de admiraliteit. Op het einde van 1705 vroeg de admiraliteit nog eens 12000 gulden. Het totale bedrag kwam op 37 000 gulden en dit was ruim genoeg om de totale kostprijs van 35 370 gulden te dekken¹¹⁹. De financiering van het droogdok liep vrij vlot in vergelijking met de voorgaande infrastructuurwerken in Vlissingen en rekening houdend met de slechte economische toestand. De havens van de Republiek hadden allemaal wat problemen bij het uitvoeren van de nodige infrastructuurwerken. Doorheen de 18^{de} eeuw werd de financiering van haveninfrastructuur steeds moeilijker en kon dit enkel gebeuren door middel van kunst- en vliegwerk¹²⁰.

3.2.4 Het droogdok tot 1745

Het dok, dat werd voltooid in 1706 had al problemen in het jaar daarop. In 1707 klaagde men al over de slechte staat van het droogdok doordat de paalworm het hout had aangetast. Eigenlijk liep het al fout in 1705 wanneer het droogdok bijna af was en er al problemen optraden. De moeilijkheden bleven zich na de opening van het dok opstapelen. In 1737 liep het leegpompen van het dok mis en liep er water binnen

¹¹⁶ Zie bijlage 1

¹¹⁷ Grol H. G. van, *ibid.*, pp.58-59

¹¹⁸ Reynaert J., *Tegen de stroom oproeien: scheepsbouw bij de Zeeuwse admiraliteit tijdens de eerste helft van de 18^{de} eeuw*, Gent (Licentiaatverhandeling Geschiedenis universiteit Gent), 2007, p.44

¹¹⁹ *Ibid.*, pp.44-45

¹²⁰ Sigmund, J.P., *ibid.*, p.176

langs de deuren. In het daarop volgende jaar had men hetzelfde probleem maar dan kwam het water binnen via de stenen beer en de spuigaten. Deze problemen werden met enig lapwerk zo goed mogelijk verholpen. In 1744 raakte het droogdok zo erg in verval dat het niet meer werd gebruikt in 1745¹²¹. De situatie was zo slecht dat in 1750 het droogdok werd afgedamd. Deze afdamming was nodig omdat er anders niet meer kon worden gespuid. Dit spuien door de twee spuigaten was nodig om de Pottekaaihaven op diepte te houden¹²².

Het droogdok was gebouwd door de admiraliteit voor het onderhoud van de oorlogsschepen. Het dok werd echter ook opengesteld voor particulier gebruik. Zij moesten dan een huur betalen van tien stuivers per voet voor acht dagen en vijftien stuivers voor het langer dan tien dagen¹²³. Men kan het droogdok bezwaarlijk een goede investering noemen. Door de haast continue slechte staat van het droogdok werd het waarschijnlijk niet zo vaak gebruikt.

3.2.5 Nageschiedenis

Het droogdok raakte in 1745 buiten gebruik. Ondanks de vele plannen om het droogdok te repareren in de 18^{de} eeuw en tijdens de Franse tijd, bleef het buiten gebruik tot het begin van de 19^{de} eeuw. Een van die plannen uit de 18^{de} eeuw kun je terugvinden op afbeelding 3. Het dok werd in 1836-1837 hersteld en vergroot. Dit gebeurde na een inspectie van ingenieur A.F. Tromp en zijn advies om tot herstellingswerken over te gaan. Dit keer bleef het droogdok iets langer in werking, al konden de grootste schepen uit die tijd niet meer binnen wat bij zijn bouw wel nog mogelijk was.

Verschillende pogingen om het droogdok op de lijst van beschermde monumenten te krijgen, mislukten. Het droogdok werd niet afgebroken, maar werd in 1974 gevuld

¹²¹ Tromp A. E., *Geschiedkundig overzicht van den aanleg en gemaakte veranderingen aan het dok der marine in Vlissingen en de daar liggende groote zeesluis, met vermelding van belangrijke bijzonderheden der constructie en andere, 1600-1848*, Vlissingen, 1851, p.13

¹²² Weber W. I. M., 'Een droogdokje in dok: de geschiedenis van een maquette', in: *Den Spiegel*, Vol 4, nr. 1 (1986), pp.10-11, p.11

¹²³ Tromp A. E., *ibid.*, p.12

met aarde om er een loods op te bouwen. Het dok bestaat dus nog onder de loods maar in gedempte vorm¹²⁴.

Dat het dok nog bestaat is ook de verwachting van archeologen. Op kaart 16, een archeologische verwachtingskaart is het dok dan ook terug te vinden. De stad Vlissingen is van plan om de plaats waar het dok lag opnieuw in te richten. Zo zullen de voormalige scheepswerven van de Koninklijke Scheldegroep worden herontwikkeld tot een nieuw stadsdeel. In het masterplan van de herontwikkeling is er ruimte voorzien voor het restaureren en beschermen van het droogdok¹²⁵.

¹²⁴ <http://www.vlissingen.nl/web/show/id=230333>, pp. 2-3

¹²⁵ Meijlink B., Silkens B., *Walcherse Archeologische Dienst: Archeologie in het Scheldekwardier*, Vlissingen, 2007, pp. 4-10

3.3. Deelbesluit

Een droogdok dat gebouwd werd in Vlissingen was nieuw in de Republiek maar op wereldvlak bestond het al veel eerder. Een droogdok diende kortweg om aan de schepen te werken onder de waterlijn. In een droogdok gebeurde dat zonder het schip te kielen maar door het droog te zetten. Het droogdok werd gebouwd van 11 augustus 1704 en bijna volledig afgewerkt op het einde van 1705 maar doorheen 1706 bleef er doorgewerkt worden aan het droogdok. De reden van het bouwen van het droogdok blijft moeilijk te bepalen. Voor de start van de werken werd er eerst zeven jaar gewacht omdat het nodige geld ontbrak. De Engelse architect John Perry bleek een expert te zijn op het vlak van haveninfrastructuur. Tsaar Peter de Grote nam hem ook in dienst voor het uitbouwen van de haven van Sint-Petersburg.

Het droogdok raakte echter vrij snel in verval. In 1745 raakte het in verval en het werd pas hersteld in de jaren dertig van de 19^{de} eeuw. Het droogdok bestaat nu nog maar is niet meer te zien. Het droogdok werd namelijk in de 20^{ste} eeuw niet afgebroken maar gedempt. Het is nu afwachten of het droogdok in zijn originele staat zal worden hersteld met de heraanleg van de wijk.

Hoofdstuk 4: De constructie van het droogdok

4.5. Beginsituatie

Die vernieuwde haven in Vlissingen op het einde van de 17^{de} eeuw was een perfecte haven om er een droogdok bij te bouwen. De vernieuwde dokhaven of Oosterhaven was naar de normen van die tijd zeer modern en iets als een droogdok was zeker niet misplaatst. De Oosterhaven stond voor de uitbreidingswerken in 1688-1694 in verbinding met de Pottekaaihaven door middel van een kanaal. Op kaart 9 van Bleau is deze verbinding goed zichtbaar. Dit verbindingskanaal kon worden afgesloten door middel van twee sluisdeuren zodat er toch een scheiding was. Dit verbindingskanaal werd ook het Ganzengat genoemd¹²⁶. Tijdens de uitbreidings- en vernieuwingswerken op het einde van de 17^{de} eeuw werd er een stenen beer geplaatst om het dok af te scheiden van de Pottekaaihaven. Tijdens de werken aan het droogdok werd de stenen beer voorzien van twee spuigaten om het water uit het dok te laten stromen maar ook om de Pottekaaihaven te spuien en zo dichtslibbing te voorkomen¹²⁷. Deze stenen beer met twee spuigaten werd de Leeuwensluis genoemd naar de twee stenen leeuwen die op de stenen beer stonden¹²⁸.

Waar vroeger het Ganzengat was, ontstond er een kleine inham van de dokhaven tot aan de stenen beer. Het is in deze inham dat het droogdok werd geconstrueerd. Deze plek was ideaal om een droogdok te plaatsen omdat men veel minder moest uitgraven om de gewenste diepte te bekomen. Door de keuze voor deze locatie kon men ook vermijden grond te moeten onteigenen. De aanwezigheid van het droogdok zal weinig veranderen aan het stadsplan. Het enige dat wijzigt is de functie van de plaats waar het droogdok komen zal. Het vroegere verbindingskanaal of Ganzengat dat na de plaatsing van de stenen beer een ietwat verloren plek leek was een ideale locatie voor het droogdok. Het was ook een ideale plaats omdat het droogdok dan een onderdeel zou uitmaken van het dok in de Oosterhaven. Je zou de vraag kunnen stellen of men met een droogdok rekening had gehouden tijdens de vernieuwingswerken en vergroting van de Oosterhaven op het einde van de 17^{de} eeuw. Men had immers de stenen beer veel dichtër naar de Oosterhaven kunnen plaatsen zodat de Pottekaaihaven een stukje langer zou zijn geworden. Wat we wel weten is dat de stenen beer gebouwd is op de plaats waar vroeger de Lappersbrug lag en waar het

¹²⁶ Grol H. G. *ibid.*, p.55

¹²⁷ *Ibid.*, p.57

¹²⁸ Winkelman H. P., *Geschiedkundige plaatsbeschrijving van Vlissingen*, Vlissingen, 1972, p.29

verbindingskanaal hoogstwaarschijnlijk op zijn smalst was¹²⁹. In het voorjaar van 1704 viel na zeven jaar de beslissing om te beginnen met de bouw van het droogdok op de plaats waar vroeger het Ganzengat was¹³⁰.

¹²⁹ Ibid., p.28

¹³⁰ Reynaert J., *Tegen de stroom oproeien: scheepsbouw bij de Zeeuwse admiraliteit tijdens de eerste helft van de 18^{de} eeuw*, Gent (Licentiaatsverhandeling Geschiedenis universiteit Gent), 2007, p.44

4.2. Verschillende fases

Voor het reconstrueren van de werken aan het droogdok gebruiken we de acquitten van de rekeningen. In deze acquitten vinden we gedetailleerde loontabellen met alle arbeiders, hun loon en het aantal dagen dat ze gewerkt hebben. Deze loontabellen beginnen altijd met een inleiding waarin vermeld werd waaraan de arbeiders werkten en de periode waarin ze werkten. Echte plannen van het droogdok en van de werken zijn er helaas niet meer. De reconstructie van de werken aan het dok zijn vooral gebaseerd op de inleidingen van de loontabellen en op een aantal details die terug te vinden zijn in de rekeningen en andere acquitten.

De verschillende fases die hieronder besproken worden zijn meestal geen afgesloten gehelen. Voor de indeling van de werken in verschillende fases werd er vooral rekening gehouden met waar het zwaartepunt van de werken zich situeerde. Het is dus goed mogelijk dat een bepaald werk nog niet volledig afgerond is en dat men hieraan moet verder werken in een volgende fase waar de desbetreffende werken echter minder van belang zijn in de bespreking van die fase.

De werken werden geleid door de dokmeester Jacob de Roo. Hij zal de werken leiden tot het einde van 1705. Het dok was toen bijna af en de leiding over de afwerking van het dok werd aan het begin van 1706 overgelaten aan zijn eerste adjudant Pieter Van Riet.

4.2.1 Eerste fase: uitgraven van het dok

De werken begonnen op 11 augustus. Voor het echte bouwen kon beginnen moest de locatie voor het droogdok klaargemaakt worden. De ruimte tussen de stenen beer en de Oosterhaven werd afgesloten van de rest van de haven. Het Ganzengat werd door twee aarden dammen afgesloten van de rest. Nadat het water was weggepompt kon men daartussen beginnen het dok op diepte te brengen¹³¹. Het uitgraven van het dok stond onder leiding van Cornelis Boone. Hij kreeg de opdracht om: *Omtrent 7 voet beneden de bodems van de snuijfgaten vande groote sluis en aan het onder eijnde 5 voet en omtrent ter lengte van den dam tot den andere en in het midden ter breedte*

¹³¹ Zie bijlage 2, nr.1

van omtrent 3 roeden alles wel water pas gegraven¹³². Onder de spuigaten van de stenen beer werd er dus 2,2 meter aarde afgegraven, in het midden 0,94 meter en aan het andere uiteinde 1,6 meter¹³³. Hieruit valt helaas niet af te leiden hoe diep het dok precies was. Boone en zijn mannen zijn niet beginnen te graven vanaf de begane grond maar in een leeg verbindingskanaal. Wat we wel weten is hoeveel kubieke meter aarde uitgegraven werd: *driehondert vijftigh schaften* of 1225 kubieke meter¹³⁴. De mannen van Cornelis Boone waren enkel ingehuurd om het dok te delven. Voor hetwegvoeren van de aarde waren ze maar deels verantwoordelijk. Het is mogelijk dat de onderneming van Cornelis Boone niet groot genoeg was om het volledig zelf te doen. Waarschijnlijk werden er daarom naast Boone nog andere ondernemers ingeschakeld, namelijk Ezechiël Leinissen en zijn zakenpartner Christiaan Verhage. Leinissen en zijn mannen zorgden tot 20 februari 1705 voor het afvoeren van de aarde die uit het droge dok kwam¹³⁵. 20 februari staat in de rekening van 1705 als datum van betaling, maar in de acquitten van die rekening staat er dat Leinissen pas op 20 juli van hetzelfde jaar betaald werd¹³⁶. Het is waarschijnlijk zo dat de werken reeds rond 20 februari beëindigd waren maar dat de betaling voor het werk later volgde. Ezechiël Leinissen en zijn mannen moesten de aarde *gekomen uijt de drooge docke vervoeren tot achter de bane van de heet Pieter Dailij en andere, ten zijde aan de ter Vondel Wal*, waar ze met de aarde uit het droge dok de aarden wal moesten verhogen en verstevigen¹³⁷.

Floris Bedloo mat de locatie waar het droogdok zou komen op. Alles werd opgemeten met de: *Rijnlandse mate van 12 voet in de roe en 12 duijmen in de voet*, met de Rijnlandse roede dus en niet met het Vlissingse stelsel. Het volledige uigraven van het dok werd voltooid voor 20 juli 1705¹³⁸. Bij de voltooiing van de graafwerken word ook het wegwerken van de twee aarden wallen gerekend. Het op diepte brengen van het dok was hoogstwaarschijnlijk al voltooid voor 20 februari 1705, het einde van de opdracht van Ezechiël Leinissen.

¹³² ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36201, Acquitten behorende bij de 2e extraordinaris rekening over 1705, zie ook bijlage 2, nr.17

¹³³ Deze en de andere omrekeningen gebeurden met behulp van: Verhoeff J. M., *De oude Nederlandse maten en gewichten*, Amsterdam, 1982

¹³⁴ Zie bijlage 2, nr.17

¹³⁵ ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36190, 1e extraordinaris rekening over 1704, folio 18 verso en folio 19 recto

¹³⁶ Zie bijlage 2, nr.18

¹³⁷ Ibid., 12

¹³⁸ Ibid., 10

Tot 20 juli 1705 werd er echter meer gedaan dan enkel het delven van het dok. De timmerlui en sjouwers werkten in die periode ook aan het dok. Zij moesten *eenige palen van de oude kadinge uijt de grondt te winden alvorens dat sekeren bowten daar eerst uijt sijn gedreven, deselves palen op sijn lengte gekort om weder te werden geemploijeert*¹³⁹. De oude kade van het Ganzengat werd afgebroken en de nog bruikbare palen werden klaargemaakt om opnieuw te gebruiken. Deze palen werden dan gebruikt om samen met nieuwe palen de kade te vormen van het droogdok. Het recupereren van de palen en het afbreken van de oude kade duurde tot eind 1704¹⁴⁰. De nieuwe palen en de palen die opnieuw werden gebruikt werden in de *grondt geheyt met planken belegd en aarde tegen gevult*¹⁴¹. De palen werden eerst in de grond geheid, daarna werden op de palen planken aangebracht en de ruimte achter de planken werd opgevuld. Het maken van de nieuwe kade was een werk dat doorheen de opeenvolgende fases bleef doorlopen.

4.2.2. Tweede fase: bouw van de watermolen

Er werd al hout geleverd vanuit Holland in 1704¹⁴². De eerste houtlevering vond plaats op de 14^{de} augustus van dat jaar¹⁴³. Over de verwerking van het hout vinden we pas een vermelding in het begin van 1705, het gaat hier over *dennen en vueren hout dat met smalschepen uijt hollandt gekomen was en werd gelost en op de kant gewerkt*¹⁴⁴. Het is zeer onwaarschijnlijk dat er voor 1705 enkel gerecupereerd hout werd gebruikt. De watermolen die het droogdok moest droogmalen werd voornamelijk geconstrueerd uit hout dat werd aangevoerd vanuit Holland. Het geleverde hout dat hierboven werd vermeld, werd gelost en verwerkt tot palen en planken. Er werd ook *hout tot raders van de watermolen verwerkt*¹⁴⁵. De bouw van de watermolen werd voorbereid in de periode van 1 januari tot 11 april. Het hout werd gezaagd tot het *gerequireerde tot de watermolen in voorraad gemaakt*, dus tot het nodige materiaal om de watermolen te construeren¹⁴⁶. De watermolen werd uiteindelijk gemaakt in de periode tussen 13 april en 9 mei. In dezelfde periode werd

¹³⁹ Zie bijlage 2, nr.2

¹⁴⁰ Zie bijlage 2, nr.3 en 4

¹⁴¹ Zie bijlage 2, nr.4

¹⁴² ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36190, 1e extraordinaris rekening over 1704, folio 9 en 10

¹⁴³ Zie bijlage 4, nr.1

¹⁴⁴ Zie bijlage 2, nr.5

¹⁴⁵ Ibid., 17

¹⁴⁶ Zie bijlage 2, nr.6

de watermolen afgewerkt met een *houte tent*, een houten constructie rond de molen om het interne raderwerk te beschermen en aandrijving door paarden mogelijk te maken¹⁴⁷.

Tijdens de periode waarin de watermolen werd gebouwd, was men ook bezig met *parthije plank werk en eijken bloken in voorraad te kappen en prepareren*, het verwerken van het geleverde hout dus. De onderdelen die uit het hout werden vervaardigd waren niet bedoeld voor de watermolen maar als onderdelen voor de sluisdeuren van het droogdok.

4.2.3. Derde fase: bouw van de sluisdeuren

Door het voorbereidende werk konden de sluisdeuren vervaardigd en geplaatst worden in de periode van 11 tot 30 mei. Dat de deuren ook meteen werden geplaatst is af te leiden uit het feit dat het *water uijtgemalen werd om het werken droogh te houden*¹⁴⁸. De watermolen werd dus getest en dit kort na zijn afwerking. Het droogmalen van de werf duidt er ook op dat de aarden wal aan de kant van de Oosterhaven reeds was verwijderd. De afwerking van de kade en de ruimte waartussen de sluisdeuren moesten komen moest ook al klaar zijn in deze periode. Het was waarschijnlijk niet de bedoeling om de watermolen meteen te testen want er moest in deze periode al *eenig plankwerk gerepareerd* worden¹⁴⁹. Er werd al vroeg na het bouwen van het droogdok geklaagd over de sluisdeuren¹⁵⁰. Het is mogelijk dat in deze fase, waarin de werf moest worden drooggemalen, de eerste tekortkomingen van de sluisdeuren aan het licht kwamen.

Deze fase was een korte fase, maar het pijnpunt van de sluisdeuren werd al blootgelegd. Een probleem dat de werking van het droogdok zal bemoeilijken en de levensduurte van het droogdok hypothekeren. Naast de sluisdeuren werd in deze fase ook de houtenconstructie rond de watermolen afgewerkt¹⁵¹. Na deze fase worden de al begonnen werken afgewerkt.

¹⁴⁷ Zie bijlage 2, nr.7

¹⁴⁸ Zie bijlage 2, nr.8

¹⁴⁹ Ibid., 24

¹⁵⁰ Tromp A. E., *Geschiedkundig overzicht van den aanleg en gemaakte veranderingen aan het dok der marine in Vlissingen en de daar liggende groote zeesluis, met vermelding van belangrijke bijzonderheden der constructie en andere, 1600-1848*, Vlissingen, 1851, p.12

¹⁵¹ Ibid., 24

4.2.4. Vierde fase

De watermolen is afgewerkt, de sluisdeuren zijn geïnstalleerd en de kade aan de kant van de sluisdeuren is ook al klaar. Het volgende halfjaar, van 1 juni tot eind 1705, zal men bezig zijn om de lopende zaken af te werken. Er werd telkens *gecontinueerd te werken aande drooge docke binnen Vlissinge*¹⁵². In deze fase werd er vooral doorgewerkt aan de kade en aan de vloer van het droogdok. Er werden telkens *heijers* aan het werk gesteld die de palen voor de kade in de grond moesten heien¹⁵³. Het hout dat werd aangevoerd vanuit Holland werd telkens eerst gezaagd en gekapt voor het in de constructie van het droogdok werd gebruikt.

Op het einde van 1705 moet het droogdok zo goed als af geweest zijn. Zes maanden waren ze bezig geweest om de lopende zaken af te werken. Aan de stenen beer waren er nog geen werkzaamheden uitgevoerd, dit zal in de laatste fase gebeuren.

4.2.5. Vijfde en laatste fase

In deze laatste fase werd er vooral gewerkt om *nieuwe schoven tot de snuijfgaten aan de sas te maken*¹⁵⁴. De houten schotten van de spuigaten in de stenen beer werden dus vernieuwd. Deze schotten waren nodig om het water tegen te houden wanneer het dok droog stond en omgekeerd om het water te laten wegstromen. De werken aan de spuigaten was het laatste dat nog moest gebeuren aan het droogdok en dit werd voltooid in het begin van maart 1706.

De werken waren echter nog niet volledig voltooid. Men werkte verder om het droogdok *volkomen te perfectioneren aan de nieuwe schooven van de snuijfgaten gevrogt en eenige nootsakelijke reparatie aan de groote docke*¹⁵⁵. Het droogdok werd dus volledig afgewerkt, de schotten van de spuigaten hadden aanpassingen nodig en het dok in de Oosterhaven werd hersteld zodat het droogdok er zou inpassen. Na de problemen met de sluisdeuren duiken hier problemen met de schotten van de spuigaten op. Deze twee punten, de sluisdeuren en de spuigaten,

¹⁵² Zie bijlage 2, nr.9

¹⁵³ Zie bijlage 2, nr.9 tot en met 14

¹⁵⁴ Zie bijlage 2, nr.15

¹⁵⁵ Zie bijlage 2, nr.16

waren zeer belangrijk voor het droogdok. Het is namelijk langs deze twee punten dat het water tegengehouden werd en ook voor een deel werd uitgelaten. Het tegenhouden van het water eens het dok is droog getrokken is een essentieel onderdeel van het droogdokprincipe. Het is dan ook markant dat er net op dit vlak problemen opduiken bij de bouw van het dok. Anderzijds is het ook wel logisch dat men op deze twee punten het meeste problemen kent, aangezien dit de twee punten zijn die het meest onder druk staan en in contact komen met het water. Niet enkel aan de sluisdeuren en spuigaten diende er extra gewerkt te worden. Aan het einde van de werken op 25 mei werd er nog zand aangevoerd om de kade te op te vullen en te herstellen¹⁵⁶.

Het droogdok werd vanaf 8 maart 1706 volledig afgewerkt. Op de loontabel staat er dat de periode doorloopt tot het einde van dat jaar¹⁵⁷. Het is echter zeer onwaarschijnlijk dat de werken nog zo lang aansleepten. De twee wakers van de werf hebben vanaf 8 maart samen 79 en een kwart dagen gewerkt¹⁵⁸. Dit maakt dat de werken volledig afgelopen waren, rekening houdende met zondagen, rond 27 mei – begin juni 1706. Wanneer er geen werf meer is om over te waken dan moeten de wakers niet meer werken. De werken waren dus waarschijnlijk in het midden van 1706 afgelopen. Het enige werk dat na het midden van 1706 werd verricht waren herstellingswerken aan de stenen beer. Er werd van 28 augustus tot 3 september gewerkt om de stenen beer te herstellen¹⁵⁹. Deze werken aan de stenen beer waren waarschijnlijk niet zodanig belangrijke werken er werd immers niet gewerkt aan de spuigaten. Het gaat hier waarschijnlijk vooral om de afwerking. De grote werkzaamheden voor de afwerking vielen stil rond het midden van 1706. In hetzelfde jaar werkten er ook minder arbeiders aan het droogdok dan voorheen. In de rekening van het droogdok van het jaar 1706 staat er dan ook dat er *weijnige timmerluijden en scheijers* betaald dienen te worden¹⁶⁰. Op het einde van de werkzaamheden werkten er slechts een achttal arbeiders aan het dok, waaronder twee wakers. Voorheen werkten ertussen de 50 en 180 arbeiders¹⁶¹. In deze laatste fase werd de leiding over

¹⁵⁶ Zie bijlage 4, nr.2

¹⁵⁷ Ibid., 31

¹⁵⁸ Zie bijlage 3, nr.4

¹⁵⁹ Zie bijlage 3, nr.1

¹⁶⁰ ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36210, 3e extraordinaris rekening over 1706

¹⁶¹ Zie bijlage 3, nr.1 tot en met 4

de werken overgedragen van Jacob de Roo naar Pieter van Riet. Jacob de Roo is dan ook niet meer terug te vinden in de loontabel¹⁶².

4.2.6. Kleine werken

Bij de afwerking van het droogdok werd de opdracht gegeven om de watermolen te schilderen. Ook werden er twee liggende stenen leeuwen op de stenen beer met de twee spuigaten geplaatst. Vandaar de bijnaam van de stenen beer, 'Leeuwensluis'. Het schilderen en het plaatsen van de leeuwen zijn geen noodzakelijkheden voor het droogdok maar gaven het droogdok toch iets extra. Een droogdok was iets speciaals tijdens die periode in de Republiek. Vooral de plaatsing van de leeuwen als versiering duidt erop dat het dok er goed moest uit zien.

¹⁶² Zie bijlage 3, nr.4

4.3. Eindsituatie

Het droogdok was in 1706 volledig klaar om in gebruik te nemen.

Het dok was 51 meter lang. Door de grillige vorm van het dok is de breedte moeilijk te bepalen¹⁶³. Op de kaart van Vlissingen van Hattinga in 1750 en Tirion in 1753 is het droogdok duidelijk te herkennen tussen de Oosterhaven en de Pottekaaihaven¹⁶⁴. Op een uitvergroot deel van de kaart van Hattinga is te zien dat de vorm van het droogdok niet volledig overeenkomt met de echte vorm¹⁶⁵. Hoe het grondplan van het dok er moet hebben uitgezien is te zien op afbeelding 1. Op dit plan is zijn de sluisdeuren, de blokken waar het schip moest komen te liggen, de stenen beer en de watermolen aangeduid. In de legende van dit plan werd er vermeld dat in het huisje van de watermolen de paarden liepen om de molen aan te drijven.

Op afbeelding 2 krijgen we een ander beeld van het droogdok. Hier zien we een schip in het droogdok liggen waaraan gewerkt wordt. Het schip ligt op de blokken en wordt gestut door palen. Het huisje van de watermolen is ook te zien op deze afbeelding. Het huisje ziet er nogal klein uit in vergelijking met het paard dat in het midden op de voorgrond te zien is. Op deze afbeelding is het dan ook onwaarschijnlijk dat de paarden in het huisje liepen om de molen aan te drijven. De cirkel rond het huisje van de watermolen duidt er ook op dat de paarden er eerder rond liepen dan erin. De twee spuigaten zijn duidelijk te zien op de afbeelding. Er was blijkbaar ook een trap om in het dok te komen wanneer het droog stond. Dat is logisch maar werd niet vermeld in de bronnen. Wat niet op deze afbeelding staat, zijn de twee liggende stenen leeuwen die zich op de stenen beer zouden moeten bevinden. Het is echter mogelijk dat de twee leeuwen zich meer richting de Pottekaaihaven bevinden. Daar vormden ze waarschijnlijk minder een obstakel voor het verkeer dat langs deze passage passeerde.

¹⁶³ Joustra S., 'Vlissingen, de geschiedenis van een haven' in: *De Wete, gedaan aan de leden van de heemkundige kring Walcheren*, Vol 6, nr. 4 (1977) pp. 9-17, p.15

¹⁶⁴ Zie kaart 11 en 10

¹⁶⁵ Zie kaart 17

4.4. Deelbesluit

Het droogdok werd gebouwd tussen de Pottekaaihaven en de Oosterhaven, in het Ganzengat. De werken stonden onder leiding van de dokmeester Jacob de Roo en in 1706 onder leiding van Pieter Van Riet. De bouw ging van start op 11 augustus 1704. Er zijn vijf fases te onderscheiden in het bouwproces. In de eerste fase werd het dok uitgegraven en op diepte gebracht. In dezelfde fase begon men aan de kade te werken. De watermolen om het water uit het dok te werken, werd in de tweede fase geconstrueerd terwijl de werken aan de kade verdergingen. In de korte derde fase werden de sluisdeuren vervaardigd en geplaatst. Het dok werd in deze periode voor de eerste maal droog gemaakt, nadat het waarschijnlijk door een probleem was volgelopen. Over de volgende fase zijn er weinig details gekend. Men ging door met de werken en vooral het maken van de kade. In de laatste en vijfde fase werd er gewerkt aan de twee spuigaten in de stenen beer. Dit werk aan de spuigaten was niet zonder problemen en er moesten aanpassingen gebeuren. De werken werden beëindigd rond het midden van 1706. De problemen die men ondervond met de constructie van de sluisdeuren en spuigaten hypothekeerden een lang bestaan van het droogdok.

Hoofdstuk 5: Analyse

5.1. Kosten

De totale kostprijs van het droogdok bedroeg 5 894 ponden, 12 schellingen en 2 groten Vlaams. In de onderstaande tabel is duidelijk te zien dat in het jaar 1705 de meeste kosten werden gemaakt. Dat dit jaar zo boven de andere jaren uitsteekt is niet moeilijk te verklaren. 1705 was immers het enige jaar waarin er gewerkt werd aan het droogdok gedurende het ganse jaar. In 1704 begon men op 11 augustus met de werken en halfweg 1706 waren de werken voltooid. Het is dus logisch dat het zwaartepunt 1705 is.

Tabel 5.1 Totale kostprijs droogdok¹⁶⁶

Jaar	ponden	schellingen	groten Vlaams
1704	1043	14	3
1705	4318	15	1
1706	532	2	10
Totaal	5894	12	2

Dit zijn de kosten per jaar en de totale kost over de drie jaren heen. Deze kosten vallen uiteen in een aantal specifieke kosten zoals arbeidskosten, transportkosten, materiaalkosten en diverse bijkomende kosten. Het eerste dat we zullen bespreken zijn de arbeidskosten.

5.1.1. Arbeidskosten

Bij het bouwen van een schip maakte men in Zeeland meestal gebruik van een sjouwrol en een timmerrol. Hierop werden respectievelijk de lonen en het aantal dagen werk van de sjouwers en de timmerlui bijgehouden¹⁶⁷. Bij de bouw van het droogdok werd dit niet gedaan. Maar in de acquitten zijn er wel tabellen terug te vinden waarop alle werknemers genoteerd staan. Hier vindt men het aantal dagen terug dat ze hebben gewerkt en hun verdiende dagloon. Daarnaast vindt men ook de

¹⁶⁶ ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36190, 1e extraordinaris rekening over 1704 folio 1, ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36200, 2e extraordinaris rekening over 1705, folio 1 en ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 436210, 3e extraordinaris rekening over 1706, folio 1.

¹⁶⁷ Reynaert J., *Tegen de stroom oproeien: scheepsbouw bij de Zeeuwse admiraliteit tijdens de eerste helft van de 18^{de} eeuw*, Gent (Licentiaatsverhandeling Geschiedenis universiteit Gent), 2007, p.113

functie van de werknemer in deze loontabellen. In de bijlage zijn er vier loontabellen terug te vinden die representatief zijn voor de bouwperiode van het dok¹⁶⁸.

De arbeidskosten per jaar en de totale arbeidskosten zijn terug te vinden in de onderstaande tabel. Hier zien we opnieuw dat de grootste kosten in 1705 gemaakt werden.

Tabel 5.2. Arbeidskosten¹⁶⁹

Jaar	ponden	schellingen	groten Vlaams
1704	646	2	7
1705	2719	1	6
1706	224	10	6
Totaal	3589	14	7

De arbeiders die aan het droogdok werkten waren timmerlui en sjouwers. Andere werknemers waren nog de wakers, de smid, de slepers met paarden en een aantal arbeiders die palen in de grond moesten heien; de *'heijers'*.

Om de arbeiders te betalen bestonden er twee tarieven; een zomerloon en een winterloon. Er kon namelijk langer gewerkt worden in de zomer dan in de winter. Het betalen van een winterloon gebeurde meestal vanaf oktober en liep door tot april. Een zomerloon betekende voor de arbeiders dat zij ongeveer een schelling meer werden betaald dan wanneer het winterloon werd uitgekeerd. De meeste arbeiders uit dezelfde arbeidscategorie verdienden evenveel. Jacob de Roo die als dokmeester de leiding had over de werken kreeg het hoogste loon met 6 schellingen en 3 groten Vlaams per werkdag. De assistent van de Roo, Pieter Van Riet, kreeg 6 schellingen per werkdag. Deze twee kregen in vergelijking met de rest een toploon. Hun loon bleef constant en was dus niet onderhevig aan zomer of winter.

De sjouwers kregen gemiddeld 3 schellingen 4 groten Vlaams. Dit loon was hier in tegenstelling tot dat van de timmerlui niet onderhevig aan zomer of winter. Het loon van een sjouwer zal zelfs in de zomer van 1705 lager liggen dan het voorgaande winterloon. Het zomerloon van 1705 was 3 schellingen, dit is dus 4 groten Vlaams lager dan het gemiddelde loon. De hoofdman van de sjouwers werd 1 schelling 6 groten Vlaams meer betaald dan de rest van de sjouwers. De hoofdman van de

¹⁶⁸ Bijlage 4, nrs. 1 tot en met 4

¹⁶⁹ ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36190, 1e extraordinaris rekening over 1704 folio 1, ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36200, 2e extraordinaris rekening over 1705, folio 1 en ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 436210, 3e extraordinaris rekening over 1706, folio 1.

sjouwers was Cornelis Boone, waarschijnlijk dezelfde man die verantwoordelijk was voor het uitgraven van het dok. Cornelis Boone deed financieel een goede zaak met de bouw van het droogdok. Zijn loon als hoofdman van de sjouwers in combinatie met het contract voor het delven van het dok moet hem een aardige duit hebben opgeleverd. De sjouwers maakten de grote meerderheid van de arbeiders uit.

Het loon van de timmerlui lag tussen de 5 schellingen 6 groten en de 4 schellingen 6 groten Vlaams per dag gedurende de zomer. Het loon werd duidelijk beïnvloed door de al dan niet reeds opgedane ervaringen. Het hebben van ervaring deed je loon stijgen. Het winterloon van een timmerman was ongeveer 4 schellingen 6 groten Vlaams. Een leerling-timmerman verdiende een stuk minder dan een volleerd timmerman. Hij verdiende ongeveer 2 schellingen 4 groten Vlaams per werkdag. Dit was ongeveer de helft van wat een goed ervaren timmerman per dag verdiende.

Jacob de Roo en Pieter van Riet hadden een hoog loon maar ze waren niet de enige. De smid die meewerkte aan het bouwen van het droogdok kreeg 6 schellingen 4 groten Vlaams per werkdag. Die smid was Pieter Becquar. Hij werkte samen met zijn leerling Isaacq Wijaar. De leerling-smid werd logischerwijs minder betaald dan zijn meester, namelijk 4 schellingen. Becquar verdiende als leerling-smid echter meer dan een gewone sjouwer. De smid en zijn leerling verdienden uiteindelijk niet zo veel, want ze werkten maar enkele dagen per maand aan het dok. In vergelijking met de timmerlui en sjouwers was dat zeer weinig. De meesten werkten veel langer aan het dok. Anderen die ook maar enkele dagen per maand moest helpen waren de slepers. Zij moesten helpen wanneer er zware stukken te verplaatsen en verslepen waren. Adriaan Laurens en Adriaan Souvon waren de twee slepers die het meest in dienst werden genomen. De slepers verplaatsten het materiaal met twee paarden die zij zelf meebrachten. De meerkost dat het gebruik van die paarden voortbracht verklaart het hoge loon dat slepers ontvingen. Ze kregen 10 schellingen 6 groten Vlaams per dag. Zij ontvingen het hoogste loon van alle arbeiders maar het aantal werkdagen van een sleper beperkte zich meestal tot een of twee dagen.

Bij de werkzaamheden waren er ook twee zogenaamde *wakers* aangesteld. Pieter van Ruijsenfelt en Pieter Andriessen waren de *wakers* bij de werken aan het droogdok. Zij werden aangesteld om toezicht houden op de werf. Deze opzichters klopten de meeste uren van alle arbeiders. Zij moesten immers elke werkdag aanwezig zijn om

de aan hen opgelegde taak te vervullen. Aangezien ze met twee waren is het waarschijnlijk zo dat men elkaar afwisselde. Aangezien je voor het houden van toezicht geen speciale ervaring moet hebben of een ambacht moet kunnen uitoefenen, kreeg je als *waker* 3 schellingen 4 groten Vlaams per dag. Evenveel als een sjouwer.

Salomon Van Wingen staat niet vermeld in de loontabellen maar hij heeft toch meegewerkt aan het droogdok. Hij was een schilder en was verantwoordelijk voor het schilderen van de watermolen. Hoeveel Van Wingen per dag verdiende is niet bekend maar voor het schilderen van de watermolen kreeg hij in totaal 9 schellingen 13 groten Vlaams¹⁷⁰.

5.1.1.1. De arbeidskosten voor het uitgraven van het dok

Het delven van het dok werd in onderaanneming gegeven aan Cornelis Boone, Ezechiël Leinissen en diens zakenpartner Christiaan Verhage. Cornelis Boone nam het grootste aandeel in het uigraven van het dok voor zijn rekening. Leinissen en Verhage moesten vooral zorgen voor de afvoer van de aarde dat uit het dok kwam. De totale kost voor het delven van het dok en het afvoeren van de aarde bedroeg 185 ponden 13 schellingen 4 groten Vlaams. Ezechiël Leinissen en Christiaan Verhage ontvingen daarvan 93 ponden 6 schellingen 8 groten Vlaams met hun werk¹⁷¹. De rest van de totale som ging naar Cornelis Boone, dat is 92 ponden 6 schellingen en vier grooten Vlaams¹⁷².

5.1.2. Transportkosten

De transportkosten van het materiaal dat nodig was om het droogdok te bouwen zijn telkens terug te vinden in de rekeningen onder het derde somma van de uitgaven. Er zijn voornamelijk transportkosten terug te vinden in bronnen uit 1704 en 1706. In het laatste jaar van de werken was er nauwelijks aanvoer van materiaal meer nodig en zijn er dus ook bijna geen transportkosten. In de tabel 5. 3 vallen de jaren 1704 en

¹⁷⁰ ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36200, 2e extraordinaris rekening over 1705 folio 12 verso en ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 436210, 3e extraordinaris rekening over 1706 folio 8 verso en 9 recto.

¹⁷¹ ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36200, 2e extraordinaris rekening over 1705 folio 18 verso en 19 recto.

¹⁷² ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36200, 2e extraordinaris rekening over 1705 folio 18 verso en ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36190, 1e extraordinaris rekening over 1704, folio 13 verso en 14 recto

1705 sterk op in vergelijking met het laatste jaar. De totale kostprijs van het transport bedroeg 145 ponden 2 schellingen 4 groten Vlaams.

Tabel 5.3 Transportkosten¹⁷³

jaar	ponden	schellingen	groten Vlaams
1704	65	0	0
1705	73	16	10
1706	3	13	4
totaal	142	9	2

In verhouding met de andere kosten vallen de transportkosten nogal mee. De precieze verhouding tegenover de andere kosten zal worden besproken in de kostenanalyse. Het in grootste mate aangevoerde materiaal was hout. Daarnaast waren ook zand en kolen erg gegeerd, zij het dan in veel mindere mate dan het hout. De transporteurs waar men het meest beroep op deed waren de schippers Frans Fidon en Jan Lievense. Naast onkosten die direct konden worden toegewezen aan de vracht werd door de schipper ook andere onkosten aangerekend. Deze onkosten bestonden voornamelijk uit 5 schellingen voor het betalen van tol en nog eens 5 schellingen die de schipper vroeg om zijn knecht te vergoeden voor zijn diensten. Daarnaast kon de schipper als het nodig was, bijvoorbeeld ook zijn extra onkosten aan touwen inbrengen en terugvorderen. Het transport gebeurde voornamelijk met schepen.

5.1.2.1. Transportschepen

Bij het transporteren van hout gebruikte men dus schepen. In de kwitanties van deze leveringen spreekt men altijd van zogenaamde *smalschips ladinge*¹⁷⁴. Dit blijkt een specifieke term te zijn die enkel werd gebruikt wanneer het ging om het transporteren van hout. Bij het transport van kolen bijvoorbeeld had men het enkel over een schuit die diende te worden uitgeladen¹⁷⁵. Als we het letterlijk nemen en het schip als een ‘smal’ schip zien dan is het scheepstype dat hier het meest op aansluit een katschip of kat. Een kat was een vrachtschip dat nogal rechthoekig was met een smal dek. Het schip had een smalle polakkertuigage. Het schip was uitermate geschikt om

¹⁷³ ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36190, 1e extraordinaris rekening over 1704, folio 1 recto, ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36200, 2e extraordinaris rekening over 1705 folio 1 recto en ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36190, 1e extraordinaris rekening over 1704, folio 10 verso en 11 recto.

¹⁷⁴ Bijlage 5, nr. 1 en 2 zijn voorbeelden van een kwitantie.

¹⁷⁵ Bijlage 5, nr. 3

houtvrachten te vervoeren en diende dit doel dan ook werkelijk. Het schip wel geen bulkgoederen vervoeren en voer uitermate traag¹⁷⁶. Een afbeelding van een kat kun je zien op afbeelding 8. Het is natuurlijk zeer de vraag of het hier wel degelijk over een kat ging, echt hard maken kunnen we dit immers niet. Het feit dat de kat ideaal was voor het transporteren van hout en het feit dat een kat een smal uitzicht heeft, doen ons dit toch vermoeden. In het jaar 1704 vinden we in de kwitanties terug dat er een vlot werd gemaakt om het hout tot in Vlissingen te krijgen¹⁷⁷. Het lijkt onwaarschijnlijk dat een kat niet groot genoeg zou zijn geweest om het te transporteren aangezien het speciaal daarvoor werd ingezet in de vaart naar het Balticum om hout. Het is onmogelijk om op basis van de term *smalschip* en het houttransport met zekerheid te kunnen afleiden dat het wel degelijk om katschepen ging.

5.1.3. Houtkosten

Uit wat er getransporteerd werd bleek al dat hout hier een groot volume innam en de meest gebruikte materiaalsoort was. Het hout zet al de andere gebruikte materialen in de schaduw. Zodanig zelfs dat men ervoor koos om al het materiaal dat buiten het hout viel, onder de noemer diverse kosten te plaatsen. In tabel 5.4 zien we de totale kostprijs van de houtwaren die 1831 ponden 11 schellingen en 10 groten Vlaams bedraagt.

Tabel 5.4. Houtkosten¹⁷⁸

Jaar	ponden	schellingen	groten Vlaams
1704	305	7	4
1705	1429	18	
1706	96	6	6
totaal	1831	11	10

Er werden verschillende soorten hout gebruikt bij de aanleg van het droogdok. De voornaamste soorten waren vurenhout, den en eik.

Het hout werd geleverd in alle vormen en maten: planken, blokken, balken en gewone boomstammen. Indien nodig was het hout al op voorhand verzaagd tot planken.

¹⁷⁶ Asaert G. (red.), *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, Bussum 4dln., 1976- 1979, deel 2, pp. 33-36

¹⁷⁷ Bijlage 5, nr. 4

¹⁷⁸ ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36190, 1e extraordinaris rekening over 1704 folio's 9-10, ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36200, 2e extraordinaris rekening over 1705, folio's 8-10 en ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 436210, 3e extraordinaris rekening over 1706, folio 5.

Maar sowieso werd alles ter plekke nog op maat gezaagd en gekapt. Alle hout was afkomstig uit Dordrecht dat als het ware als distributiecentrum diende voor al het hout dat men nodig had. Arnoldus Thoofd was de houthandelaar in Dordrecht die voor het overgrote deel van de houtleveringen instond. Hij zorgde voor de voorraad aan hout maar niet voor het transport naar de bouwwerf in Vlissingen.

5.1.4. Diverse kosten

Zoals je op tabel 5.5 kunt zien bedroeg de totale kostprijs van de diverse kosten 330 ponden 15 schellingen 7 groten Vlaams.

Tabel 5.5 Diverse kosten¹⁷⁹

Jaar	ponden	schellingen	groten Vlaams
1704	27	2	4
1705	92	6	5
1706	211	7	11
Totaal	330	16	8

Waar de overige kosten kleine bedragen laten optekenen voor het jaar 1706 vindt men hier bij diverse kosten het grootste bedrag. Dit is te verklaren doordat er op het einde van de werken veel kleinere afwerkingen nodig waren. Afwerkingen waar er geen grote hoeveelheden hout meer aan te pas kwamen en er dus ander materiaal nodig was. De diverse kosten bestaan uit de betaling van de stenen leeuwen, zeven paar laarzen om met droge voeten te kunnen werken in het dok, de kost van een kleine hoeveelheid kolen, pek, ijzer, kalk, steen en zand en ook nog de betaling van kruiwagens en schoppen. Daarnaast waren er ook nog de administratiekosten voor het opstellen van de rekeningen, het heen en weer reizen naar Middelburg om de beslissingen van de admiraliteit over te brengen. De administratiekosten doorheen de drie jaar zijn vrijwel gelijk en draaien rond de 6 ponden. De andere kosten zijn vrij kleine kosten die rond de 1 tot 3 pond draaien met uitzondering van het ijzer dat hier met 42 ponden 6 groten Vlaams een uitschieter is. De kosten van het ijzer zijn echter ook klein in vergelijking met de andere kosten. De grootste kost binnen de diverse kosten zijn echter voor de bierleveringen. Het bier werd nog niet eerder genoemd als deel van de diverse kosten en daar gaan we nu wat dieper op in.

¹⁷⁹ ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36190, 1e extraordinaris rekening over 1704 folio's 10-11 en 18-19, ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36200, 2e extraordinaris rekening over 1705, folio's 11-12 en 26-27 en ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 436210, 3e extraordinaris rekening over 1706, folio's 6-13.

5.1.4.1. Bier

De kosten die werden gemaakt voor de aankoop van bier zijn voor de drie jaren terug te vinden in de acquitten van het laatste jaar. Het bier werd aangekocht voor de arbeiders. Soms kregen de arbeiders een vat extra als ze goed hadden gewerkt. Het bier was dus een middel om de werkmannen te motiveren, misschien ook als een soort compensatie voor het harde werk en natuurlijk ook om de dorst te lessen. In totaal werden er 117 vaten geleverd en verbruikt¹⁸⁰. Dit waren geen gewone vaten maar grote vaten van ongeveer 230 liter. Alles samen geeft dit een verbruik van ongeveer 26910 liter bier over de 3 jaren dat er werd gewerkt aan het droogdok. Dit lijkt op het eerste gezicht veel maar als je als je het aantal arbeiders in rekening zou brengen dan valt dit nog goed mee. De totale kostprijs van het bier bedroeg 122 ponden 17 schellingen en 6 groten Vlaams. Het bierverbruik zorgt voor meer dan een derde van alle diverse kosten samen.

¹⁸⁰ Zie bijlage 6, nrs. 1-3

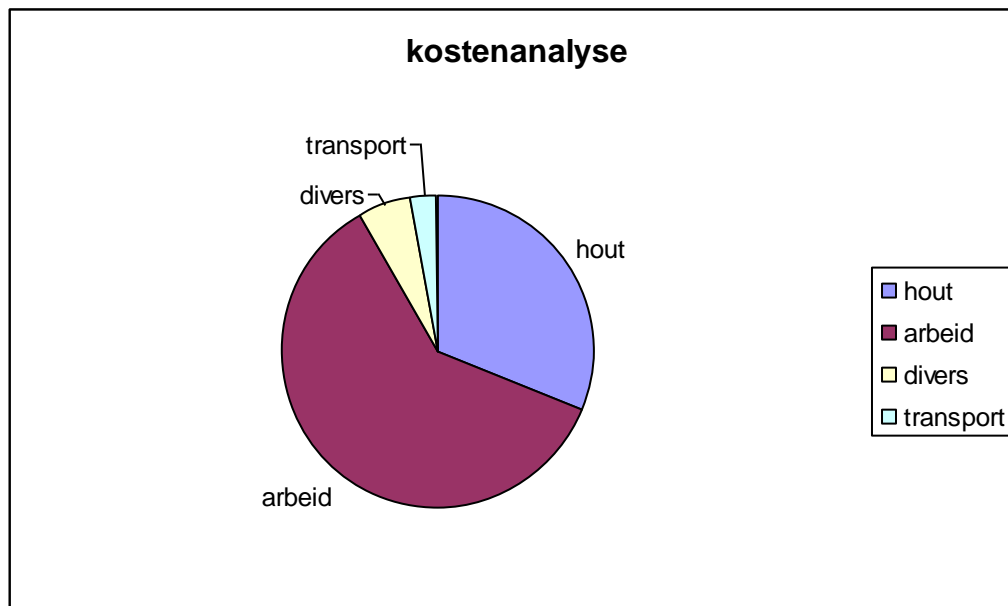
5.2. kostenanalyse

De totale kostprijs van 5894 ponden 12 schellingen 2 groten Vlaams werd onderverdeeld in vier grote categorieën. Wanneer we de vier categorieën omzetten naar procentuele gegevens bekomen we het resultaat in tabel 5.6.

Tabel 5.6 Kostenanalyse

Kosten	Procent
hout	31,07%
arbeid	60,62%
divers	5,60%
transport	2,71%

De arbeidskosten zijn duidelijk de hoogste kosten met een aandeel van 60,62 procent. Op de tweede plaats staan de houtkosten met 31 procent van de totale kosten. Samen goed voor 91,69 procent. De diverse kosten en de transportkosten vervolledigen de totale kost met respectievelijk 5,60 en 2,71 procent. In het onderstaande taartdiagram is het nog duidelijker dat de arbeidskosten de overgrote meerderheid uitmaken van de totale kosten



Wat we hieruit kunnen afleiden is het feit dat het bouwen van het dok erg arbeidsintensief was. De vele arbeiders moesten natuurlijk allemaal betaald worden en zo lopen deze kosten makkelijk op. Je kunt hier wel opmerken dat de lonen misschien hoog waren en dat zo de arbeidskosten, zonder veel arbeid, de hoogte in gejaagd werden.

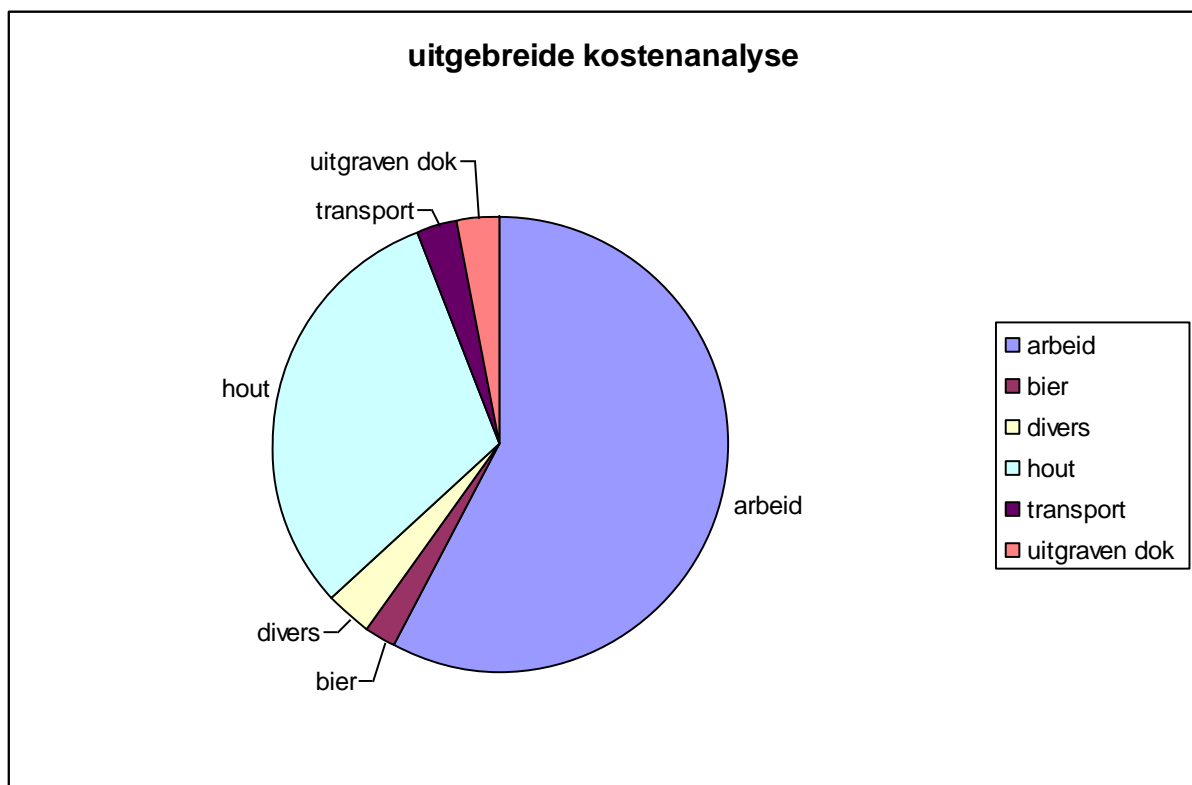
5.2.1. Uitgebreide kostenanalyse

De vorige kostenanalyse behandelde enkel de vier grote categorieën. In de bespreking van de kosten zagen we echter ook nog de kosten verbonden aan het uitgraven van het dok en de kosten die werden gemaakt met de aankoop van bier. In tabel 5.7 zien we opnieuw de kostenanalyse maar deze keer uitgebreid met de bierkosten en de kosten verbonden aan het uitgraven van het dok, kortom de uitgebreide kostenanalyse.

Tabel 5.7 Uitgebreide kostenanalyse

Uitgebreide kosten	procent
arbeid	57,47%
bier	2,15%
divers	3,45%
hout	31,07%
transport	2,71%
Uitgraven van het dok	3,15%

In het onderstaande taartdiagram zijn de wijzigingen in de kostenverdeling duidelijk te zien. De arbeidskosten zonder de kosten van het uitgraven van het dok blijven met 57,47 procent de grootste kosten binnen de totale kost.



Echt grote wijzigingen zijn er echter niet. Vooral de diverse kosten zijn door het apart nemen van het bierverbruik met ongeveer een derde gedaald. Naast de houtkosten en

de arbeidskosten liggen de overige zeer dicht bij elkaar rond de 2-3 procent. Het is opvallend dat de houtkosten zo hoog liggen. Het vervoeren van het hout daarentegen, de transportkosten met andere woorden, was eerder laag. De kostprijs van het hout is de prijs die werd betaald aan de houthandelaar in Dordrecht. De totale kostprijs van het gebruiken van hout voor de bouw van het droogdok is in principe de som van de prijs van het hout zelf en de transportprijs. Samen zou deze totale houtprijs dus ongeveer 33 procent of een derde van de totale kostprijs bedragen.

5.3. Lonen

De lonen van de verschillende beroepsgroepen werden al behandeld bij de bespreking van de arbeidskosten. In tabel 5.8 staan de gemiddelde lonen van een timmerman, van een sjouwer en van een smid. De lonen werden omgerekend van ponden Vlaams naar stuivers. Zoals eerder al werd vermeld verdiende een smid het meest, gevolgd door een timmerman en een sjouwer, die uiteindelijk het minst verdiende.

Tabel 5.8 Gemiddelde daglonen bij de bouw van het droogdok in stuivers¹⁸¹

Zomerdagloon	1704	1705	1706
timmerman	30	27	27
sjouwer	20	18	20
smid (ambacht)	-	38	-

Over de drie jaren is er toch een loonschommeling zichtbaar. Een timmerman verdiende in de zomer van 1704 gemiddeld 32 stuivers terwijl hij in de twee opeenvolgende jaren 3 stuivers minder verdiende. In 1705 en 1706 bleef het loon van een timmerman constant. Het loon van een sjouwer kende een kleine daling in 1705 maar herstelde zich naar het oude niveau van 20 stuivers in 1706. Voor de jaren 1704 en 1706 zijn er geen gegevens over het loon van een smid. Er werd namelijk geen beroep gedaan op een smid in deze jaren.

De lonen op zich zeggen natuurlijk niets. Om te weten welke waarde deze lonen hebben en om te bepalen of dit hoge lonen waren moeten we deze lonen gaan vergelijken met lonen van dezelfde beroepen en uit dezelfde periode. Er zijn cijfers voorhanden uit die periode van ongeschoolde arbeiders in het bouwvak. Deze ongeschoolde arbeiders kunnen we gelijkstellen met de sjouwers die aan het droogdok hebben meegewerkt. Zij moesten ook geen opleiding genoten hebben om mee te mogen werken. Deze cijfers van de Vries geven de lonen weer van ongeschoolde arbeiders uit de volgende landen of regio's: Holland, Oost-Nederland, Vlaanderen en Brabant, Duitsland en Engeland. Er zijn geen cijfergegevens van de lonen in Zeeland bij. In tabel 5.9 vinden we deze gegevens terug. In deze tabel vinden we de lonen terug uit twee periodes, van 1650 tot 1679 en van 1745 tot 1754. Het bouwen van het droogdok situeerde zich tussen deze twee periodes door. Men mag echter aannemen dat de lonen tussen de twee gegeven periodes ongeveer gelijk waren

¹⁸¹ Gegevens uit bijlage 3, nr. 1 tot en met 4 omgerekend naar stuivers

aan het loon uitgekeerd tijdens de periodes. Zeker in de Republiek waren de lonen vrij stabiel¹⁸².

Tabel 5.9 Zomerdagloon in het bouwvak in stuivers voor ongeschoolde arbeiders¹⁸³

land/streek	1650-1679	1745-1754
Holland	18,7	18,3
Oost-Nederland	13,6	13,6
Vlaanderen-Brabant	13,8	12
Duitsland	9	7,9
Engeland	12,1	14,2

De sjouwers die meewerken aan het droogdok hadden in de jaren 1704 en 1706 hogere lonen dan gelijk welk land of streek in tabel 5.9. In deze twee jaren lag het loon van een sjouwer bijna twee stuivers hoger dan dat in Holland. Terwijl Holland de hoogste loonstandaard heeft van de gegeven landen en streken in de tabel. Enkel voor 1705 zitten de Vlissingse sjouwers met 18 stuivers gemiddeld per dag net onder het dagloon van een Hollandse sjouwer maar nog altijd ver boven de rest. De sjouwers hadden in vergelijking met Holland, Oost-Nederland, Vlaanderen en Brabant, Duitsland en Engeland zeer hoge lonen. Enkel de loonstandaard van Holland komt ook maar enigszins in de buurt.

Zoals al eerder gezegd bevat tabel 5.9 geen loongegevens van sjouwers in Zeeland. De gegevens van de Vries zijn ook lonen die niet uitbetaald werden door de admiraliteit. In tabel 5.10 zien we wel lonen van de admiraliteit bij de bouw van een schip. Het schip werd in Zeeland gebouwd in de periode van 1732 tot 1738, ongeveer drie decennia na het bouwen van het droogdok. Eerder werd er al aangehaald dat de lonen in de Republiek weinig onderhevig waren aan grote schommelingen dus kan hier ook de vergelijking gemaakt worden.

Tabel 5.10 zomerdaglonen bij scheepsbouw in de jaren 30 van de 18^{de} eeuw in stuivers¹⁸⁴

Timmerman	24-36
Sjouwers	18

¹⁸² Vries J. de, Woude A. van der, *Nederland 1500-1815, de eerste ronde van economische groei*, Amsterdam, 2005, p. 706

¹⁸³ Vries J. de, Woude A. van der, *Ibid.*, p.707

¹⁸⁴ Reynaert J., *Tegen de stroom oproeien: scheepsbouw bij de Zeeuwse admiraliteit tijdens de eerste helft van de 18^{de} eeuw*, Gent (Licentiaatsverhandeling Geschiedenis universiteit Gent), 2007, p.113

In tabel 5.10 varieerde het loon van een timmerman tussen de 24 en 36 stuivers per dag. Het gemiddelde loon van een timmerman die meewerkte aan het droogdok past hier mooi tussen. In 1704 is dit zelfs precies 30 stuivers, het midden tussen 24 en 36 stuivers. De jaren 1705 en 1706 zitten met 27 stuivers hier net onder maar nog altijd tussen de 24 en 36 stuivers per dag die werden betaald aan een timmerman binnen de admiraliteit. Het sjouwersloon uit komt perfect overeen met het loon dat werd uitbetaald aan een sjouwer die hielp met de bouw van het droogdok in 1705. In dat jaar werkten ook de meeste sjouwers aan het droogdok. In het jaar ervoor en erna lag het loon twee stuivers hoger dan bij de een sjouwer bij de scheepsbouw. De lonen van de timmerman en sjouwer uit tabel 5.10 lopen sterk gelijk met de loonstandaard bij de bouw van het droogdok. Dit is niet zo verwonderlijk aangezien het beiden lonen zijn van dezelfde admiraliteit uit dezelfde regio.

Bij de laatste vergelijking nemen we de gemiddelde lonen die werden gehanteerd bij de admiraliteit rond 1700. In tabel 5.11 werden de gebruikte lonen bij het droogdok uit tabel 5.8 omgezet naar gulden. De omzetting van stuivers naar gulden is nodig om de lonen te kunnen vergelijken met de gegevens uit tabel 5.12.

Tabel 5.11 Gemiddelde daglonen bij de bouw van het droogdok in Guldens¹⁸⁵

Zomerdagloon	1704	1705	1706
timmerman	1,6	1,35	1,35
sjouwer	1	0,9	1
smid (ambacht)	-	1,9	-

Naast de het loon van een timmerman of sjouwer kunnen we nu ook de vergelijking maken met het loon van ambachtslieden. In het geval van het droogdok was dit een smid. In tabel 5.12 staat er echter niet gespecificeerd om welke ambacht het gaat. Dit kan misschien verklaren waarom de smid van het droogdok bijna het dubbele verdiende dan een ambachtsman bij de admiraliteit rond 1700. De lonen van de timmerlui liggen dan weer dicht bij elkaar met uitzondering van 1704 waarbij er een kleine uitschieter is die ook boven de gemiddelde zomerdaglonen zit van het algemene loon van een timmerman bij de admiraliteit. Het loon voor sjouwerswerk bij het droogdok ligt dan weer een tiende tot twee tienden hoger dan het hoogste loon van een sjouwer binnen de algemene lonen van de admiraliteit.

¹⁸⁵ Gegevens uit bijlage 3, nr. 1 tot en met 4 omgerekend naar gulden

Tabel 5.12 Gemiddelde daglonen binnen de admiraliteit aan land in guldens¹⁸⁶

zomerdaglonen	ca. 1700
timmerman bij admiraliteit	1,00-1,5
sjouwerswerk bij de admiraliteit	0,70-0,80
ambachtslieden te Amsterdam	0,70- 1,00

De lonen van een timmerman die werden uitgekeerd voor het bouwen van het droogdok zijn in vergelijking met andere timmermanslonen niet uitzonderlijk hoog maar ze zijn ook zeker niet aan de lage kant. Deze lonen kunnen dus als gemiddeld bestempeld worden binnen de categorie van de timmermanslonen. De lonen van het sjouwerswerk dat werd verricht aan het droogdok zijn in vergelijking met alle andere sjouwerslonen hoger. Enkel de lonen in 1705 waren gelijk met die van sjouwers bij het bouwen van een schip voor de admiraliteit. De lonen van de timmerlui en de sjouwers waren allebei nogal aan de hoge kant in vergelijking met andere lonen uit die periode. Hieruit kunnen we concluderen dat wie meewerkte aan de constructie van het droogdok als timmerman of sjouwer meer kon verdienen dan wanneer men ergens anders hetzelfde werk deed.

¹⁸⁶ Asaert G. (red.), *ibid.*, deel 2, p.144

5.4. Deelbesluit

De totale kostprijs van het droogdok bedroeg 5894 ponden 12 schellingen en 2 groten Vlaams. De arbeidskosten wogen met een aandeel van 60,62 procent het zwaarst door bij de verschillende kosten. Op de tweede plaats kwamen de kosten die werden gemaakt voor de aankoop van hout met een aandeel van 31,07 procent. De diverse kosten en de transportkosten vervolledigen ten slotte het totale kostenplaatje. De arbeidskosten waren zo hoog door het feit dat het bouwen van een droogdok vrij arbeidsintensief was. De kosten van de arbeid waren ook het gevolg van de hoge lonen die werden betaald aan de arbeiders. De timmerlui en sjouwers die meewerkten aan het droogdok kregen een relatief goed loon. De sjouwers kregen zelfs in vergelijking met de omringende regio's en landen een zeer hoog loon.

Hoofdstuk 6: Besluit

Vlissingen heeft het droogdok voornamelijk te danken aan de aanwezigheid van de admiraliteit in de 17^{de} en 18^{de} eeuw. De economie in de Republiek zat vanaf het einde van de 17^{de} eeuw in crisis en in de 18^{de} eeuw werd het al niet veel beter. Indien de admiraliteit het niet nodig had geacht om in het begin van de 18^{de} eeuw een droogdok in Vlissingen te bouwen dan was het er nooit gekomen. De exacte reden waarom het droogdok werd gebouwd blijft onduidelijk. Wat we wel weten is dat het droogdok van Vlissingen het allereerste droogdok was in de Republiek. In Engeland gebruikte men al veel langer droogdokken. Vlissingen gebruikte dan ook een Engelse architect om de plannen te tekenen voor het droogdok. Deze architect was John Perry, hij was een specialist in het ontwerpen van havens en mocht zijn expertise ook in Sint-Petersburg toepassen.

Het droogdok werd in Vlissingen gebouwd omdat het belangrijkste haven was van de Zeeuwse admiraliteit. De haven van Vlissingen was sinds het uitbreiden en herstellen van het dok in 1688-94 een van de modernste havens in de Republiek. Het is dan ook logisch dat men in een dergelijk haven een droogdok plaatste en niet in een andere, minder moderne en goed uitgeruste haven. De aanleg van het dok in 1688-94 kon ook in Veere hebben plaatsgevonden. Veere en Vlissingen waren beide kandidaat voor de havenuitbreiding. Maar Veere heeft eigenlijk nooit een serieuze kans gemaakt op de havenuitbreiding. Vanaf het begin was de stad Veere immers bijna tot stilstand gekomen. De economische activiteit daalde, de bevolking daalde ook en de Veerse haven kwam langzaam in verval.

De bouw van het dok begon op 11 augustus 1704 en was afgelopen in het midden van 1706. Bij het bouwen van het droogdok ontstonden er al problemen met de sluisdeuren en de spuigaten waaruit het water moest worden gespuid. Het droogdok zal uiteindelijk slechts 39 jaar functioneren want in 1745 was het zo erg in verval geraakt dat het onbruikbaar werd.

De totale kost van het droogdok bedroeg 5894 ponden 12 schellingen 2 groten Vlaams. De admiraliteit bleef daarmee binnen zijn budget die het had gekregen van de Staten van Zeeland. De Staten van Zeeland financierden de bouw van het dok omdat deze activiteit niet onder de dagelijkse bevoegdheden viel van de admiraliteit

en zijn equipagemeester. Uit de kostenanalyse bleek dat de grootste kost de arbeidskosten waren die 60,62 procent van de totale kosten uitmaakten. Op de tweede plaats kwamen de kosten die werden gemaakt voor de aankoop van hout met een aandeel van 31,07 procent. De diverse kosten en de transportkosten vervolledigen ten slotte het totale kostenplaatje. Ten slotte bleek uit de loonanalyse dat de arbeiders en ambachtslieden een meer dan behoorlijk loon kregen voor hun werk aan het droogdok. Dit bleek na vergelijking met lonen van arbeiders en ambachtslieden uit andere streken en landen maar ook na vergelijking met lonen uit dezelfde periode die ook door de admiraliteit werden uitbetaald voor arbeiders en ambachtslieden.

Bibliografie:

Uitgegeven Bronnen:

TIRION I., *Hedendaagsche historie, of tegenwoordige staat van alle volkeren; XXste deel; Vervolgende de beschrijving der vereenigde Nederlanden, en wel in 't bijzonder van Zeeland. Met nieuwe landkaarten, plans der steden en konstige printverbeeldingen versierd*, 1751-1753, fotomechanische herdruk, Amsterdam, Pieter Boddaert etc., 1969.

VISSCHER N., Visscher-Romankaart van Zeeland, 1655, Facsimile-uitg. van: *Zelandiae Comitatus novissima Tabula, delineata Per Nicolaum I. Visscherum*, Amsterdam, RAZ, 1973.

Literatuur:

ALPHEN M. A. VAN, DISSEL A. M. C. VAN, *Chronicle of the Royal Netherlands Navy: five hundred years of Dutch Maritime history*, Amsterdam, 2006.

APPLEBY J. H. 'The founding of St Petersburg in the Context of the Royal Society's Relationship with Russia', in: *Notes and Records of the Royal Society of London*, Vol. 57, nr. 3 (2003), pp. 273-284.

ASAERT G. (red.), *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, Bussum 4dln., 1976-1979.

BOXER C. R., *Zeevarend Nederland en zijn wereldrijk 1600-1800*, Leiden, 1976.

BROEDER D. L., *The history of Zeeland: history of the six most important towns*, Veere, 1925.

BRUIN M. P. DE, *Aan de rede, Zeeland aan de waterkant*, Bussum, 1975.

BRUINE W. DE, 'Een stille stad met stille straten: het economische leven in Vlissingen in de achttiende eeuw', in: *Zeeuws tijdschrift*, Vol. 34, nr.1 (1956), pp.9-12.

BRUIJN J. R., *Varend verleden: de Nederlandse oorlogsvloot in de zeventiende en achttiende eeuw*, Amsterdam, 1998.

BRUIJN J. R., *The Dutch navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Columbia, 1993.

BRUIJN J. R., 'William III and his two navies', in: *Notes and Records of the Royal Society of London*, Vol. 43, nr. 2 (1989), p117-132.

BRUIJN J. R., *De admiraliteit van Amsterdam in de rustige jaren 1713-1715: Regenten en financiën, schepen en zeevarenden*, Amsterdam, 1970.

DAMSTE P. H., *Veere: vier eeuwen markizaat*, De Bilt, 1955.

DE KLERK A. P., *Het Nederlandse landschap, de dorpen in Zeeland en het water op Walcheren, Historisch-geografische en waterstaatshistorische bijdragen*, Utrecht, 2003.

DE WIT L. F., *De bewogen geschiedenis van Vlissingen tussen 1500 en 1750 en De Evertsen*, Barendrecht, 1993.

DIEKERHOFF F. L., *De oorlogsvloot in de 17^{de} eeuw*, Bussum, 1967.

EHRMAN J., *The navy in the war of William III 1689-1697*, Cambridge, 1953.

FAGEL P., *Zeven eeuwen Veere*, Middelburg, 1983.

FRUIJN J. R., *Geschiedenis der staatsinstellingen in Nederland tot de van de Republiek*, 's-Gravenshage, 1922.

GROL H. G. van, *De Geschiedenis der oude havens van Vlissingen, alsmede de invloed van Oranje op haar verdere ontwikkeling*, Vlissingen, 1931.

HOOGENDOORN- BEKS W. J. M., Hattinga-Verschure J. C. M., *De Hattinga's en hun topografische atlassen*, Utrecht, 1977.

JOUSTRA S., 'Vlissingen, de geschiedenis van een haven', in: *De Wete, gedaan aan de leden van de heemkundige kring Walcheren*, Vol 6, nr. 4 (1977) pp. 9-17.

KAUTZ E. A., *Der Hafen von Vlissingen, Seine Stellung und Entwicklungssichten im internationalen Verkehr*, Jena, 1933.

KUIPERS J.J.B., *Maritieme geschiedenis van Zeeland. Water werk glorie en avontuur van Zeeland*, Vlissingen, 2002.

KRAKER A. M. J. de, (red.), *De Westerschelde een water zonder weerga, Ontstaansgeschiedenis en kaartbeeld, havens, handel en scheepvaart, verkeer, verdronken dorpen, oorlog en verdedigingwerken, natuur en milieu en andere aspecten van de Westerschelde*, Kloosterzande, 2002.

KUYPER J., *Gemeente-atlas van Nedeland naar officieele bronnen bewerkt*, vijfde deel: Zeeland, Leeuwarden, 1990.

LEEMAN C., *De geschiedenis van de Veerse visserij, 1250-1961*, Middelburg (herziene uitgave 1955), 1997.

LESGER C., *Handel in Amsterdam ten tijde van de Opstand, kooplieden, commerciële, expansie en veranderingen in de ruimtelijke economie van de Nederlanden ca. 1550-ca.1630*, Hilversum, 2001.

Mc GREGOR A., 'Peter the Great's Visit to London in 1698', in: *The Seventeenth Century*, Vol. 19 nr. 1 (2004), pp. 116-263.

MEIJER A.C., 'Het archief van de Zeeuwse rekenkamer, een schatkamer voor historici en genealogen', in: Meijer A.C., Priester L.R., Uil H., *Gids voor historisch onderzoek in Zeeland*, Amsterdam 1991, pp. 107-113.

MEIJLINK B., SILKENS B., *Walcherse Archeologische Dienst: Archeologie in het Scheldekwartier*, Vlissingen, 2007.

MIDAVAINÉ J. H., *Veere: de eens zo machtige koopstad aan het Veerse Gat*, Vlissingen, 1996.

NEEDHAM J., *Science and Civilization in China*, Vol. 4, Taipei, 1986.

OREEL C., 'De havens van Vlissingen', in: *Den Spiegel*, Vol 4, nr. 1 (1986), pp. 4-5.

POLDERMAN T., BLOM P., *Veere, van vissersbuurt tot vestingstad: bouwstenen voor stadsgeschiedenis*, Goes, 1996.

POPPE – DE LOOF L., *Vlissingen dokkershaven, masterplan*, Vlissingen, 2007.

PRICE J.L., *Holland and the Dutch republic in the seventeenth century*, Oxford, 1994.

REYNAERT J., *Tegen de stroom oproeien: scheepsbouw bij de Zeeuwse admiraliteit tijdens de eerste helft van de 18^{de} eeuw*, Gent (Licentiaatsverhandeling Geschiedenis universiteit Gent), 2007.

RISSEEUW A. A., "Caertboeck" *Zeeland*, Vlissingen, 1978.

ROORDA D. J., 'De Republiek in de tijd van stadhouder Willem III 1672-1702', in: Blok D. P., Prevenier W., Roorda d. J., (red), *Algemene Geschiedenis der Nederlanden – Nieuwe Tijd*, 9, Bussum, 1979.

SARTON G., 'Floating docks in the Sixteenth Century' in: *Isis*, Vol 36, nr. 3/4 (1946), pp. 153-154.

SICKING L., *Neptune and the Netherlands: State, Economie, and war at sea in the Renaissance*, Boston, 2004.

SIGMUND, J.P., *Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800*, Amsterdam, 1989.

T'HART M., 'Cities and statemaking in the Dutch Republic', 1580-1680, in: *Theory and Society*, Vol 5, nr.5 (1989), pp.663-687.

TROMP A. E., *Geschiedkundig overzicht van den aanleg en gemaakte veranderingen aan het dok der marine in Vlissingen en de daar liggende groote zeesluis, met vermelding van belangrijke bijzonderheden der constructie en andere, 1600-1848*, Vlissingen, 1851.

VAN BEYLEN J. (red.), *Maritieme encyclopedie*, deel II, Bussum, 1970.

VANDERSMISSEN H., *Nederlanders en de zee: Maritiem*, Bussum, 1983.

VAN DER HEYDEN H. A. M., *Kaarten en kunst van de zeventien provinciën der Nederlanden met beknopte geschiedenis van de Nederlandse cartografie in de 16^{de} en 17^{de} eeuw*, Alphen aan den Rijn, 2001.

VAN DE WATER J., 'De Koninklijke marine en haar relatie met Vlissingen 1', in: *Den Spiegel*, Vol 4, nr. 4 (1986), pp.20-23.

VAN DE WATER J., 'De Koninklijke marine en haar relatie met Vlissingen 2', in: *Den Spiegel*, Vol 5, nr. 1 (1987), pp. 22- 23.

VAN VLIET A., 'Van wangedrocht naar comité. De Zeeuwse marine-organisatie (1572-1795)', in: Bruijn J. R. (red.), *Marinekapiteins uit de achttiende eeuw: een zeeuws elftal*, Den Haag/Middelburg, 2000.

VELDHUIS N., *Korte geschiedenis van de stad Veere*, Veere, 1980.

VELDHUIS N., *Vlissingen: 1572-1972*, Vlissingen, 1972.

VERBURG C. M. *Zeeland: een geschenk van de Schelde, 2000 jaar sociaaleconomisch landschap aan de Scheldemonde*, Middelburg, 2007.

VERHEES-VAN MEER J. T. H., *De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog 1702-1713*, Middelburg, 1986.

VERHOEFF J. M., *De oude Nederlandse maten en gewichten*, Amsterdam, 1982.

VISSCHER N., *Speculum Zelandiae, dat is een beschrijvinge ofte afbeelding der steden, ambachts-heerlijckheden, dorpen, castelen, ridderlijke hofsteden, huijsen en gebouwen gelegen inde eijlanden en de graeflijckheit van Zeelandt*, herdr. Amsterdam, 1978.

VLAEMINCK T., *Veelzijdige mannen in de haven, een studie naar de equipagemeeesters binnen de Zeeuwse admiraliteit tijdens de 18^{de} eeuw*, Gent (licentiaatverhandeling Geschiedenis Universiteit Gent), 2005.

VRIES J. DE, Woude A, *van der, Nederland 1500-1815, de eerste ronde van economische groei*, Amsterdam, 2005.

WEBER W. I. M., 'Een droogdokje in dok: de geschiedenis van een maquette', in: *Den Spiegel* Vol 4, nr. 1 (1986), pp.10-11.

WINKELMAN H.P., *Geschiedkundige plaatsbeschrijving van Vlissingen*, Vlissingen, 1972.

Elektronische bronnen:

- <http://www.vlissingen.nl/web/show/id=230333>

Geraadpleegd op: 16/04/2008

Gebruikte bronnen:Archief Zeeland:

Toegangsnummer: 508
 Archieftitel: Rekenkamer C

9. 9e stuk: Equipage- en ammunitiemeesters
 9.12. Inventaris
 9.12.1. Rekeningen en bijbehorende stukken
 9.12.1.2. Vlissingen
 9.12.1.2.11. Bartholomeus Musch
 9.12.1.2.11.3. Equipagerekeningen extraordinaris betreffende het nieuwe droogdok

- **35940**, 1e extraordinaris rekening over 1688, afgehoord 1692 feb. 7
- **35950**, 2e extraordinaris rekening over 1689, afgehoord 1692 mrt 8
- **35960**, 3e extraordinaris rekening over 1690, afgehoord 1692 mrt 11
- **36130**, 4e extraordinaris rekening over 1691, afgehoord 1693 mrt 18
- **36140**, 5e extraordinaris rekening over 1692, afgehoord 1694 apr. 22
- **36150**, 6e extraordinaris rekening over 1693, afgehoord 1694 okt. 5
- **36160**, 7e extraordinaris rekening over 1694, afgehoord 1701 jan. 25

Toegangsnummer: 508
 Archieftitel: Rekenkamer C

9. 9e stuk: Equipage- en ammunitiemeesters
 9.12. Inventaris
 9.12.1. Rekeningen en bijbehorende stukken
 9.12.1.2. Vlissingen
 9.12.1.2.12. Isaacq Rochussen
 9.12.1.2.12.3. Equipagerekeningen extraordinaris betreffende het droogdok

- **36190**, 1e extraordinaris rekening over 1704, afgehoord 1706 feb. 17
- **36200**, 2e extraordinaris rekening over 1705, afgehoord 1706 sep. 4
- **36210**, 3e extraordinaris rekening over 1706, afgehoord 1707 nov. 29

Toegangsnummer: 508
 Archieftitel: Rekenkamer C

9. 9e stuk: Equipage- en ammunitiemeesters
 9.12. Inventaris
 9.12.1. Rekeningen en bijbehorende stukken
 9.12.1.2. Vlissingen
 9.12.1.2.12. Isaacq Rochussen
 9.12.1.2.12.4. Acquitten equipagerekeningen extraordinaris betreffende het droogdok

- **36191**, Acquitten behorende bij de 1e extraordinaris rekening over 1704
- **36201**, Acquitten behorende bij de 2e extraordinaris rekening over 1705
- **36211**, Acquitten behorende bij de 3e extraordinaris rekening over 1706

Gemeentearchief Vlissingen:

Toegangsnummer: 414

Archieftitel: Historisch Topografische Atlas

- Catalogusnummer: 1924
- Catalogusnummer: 1141

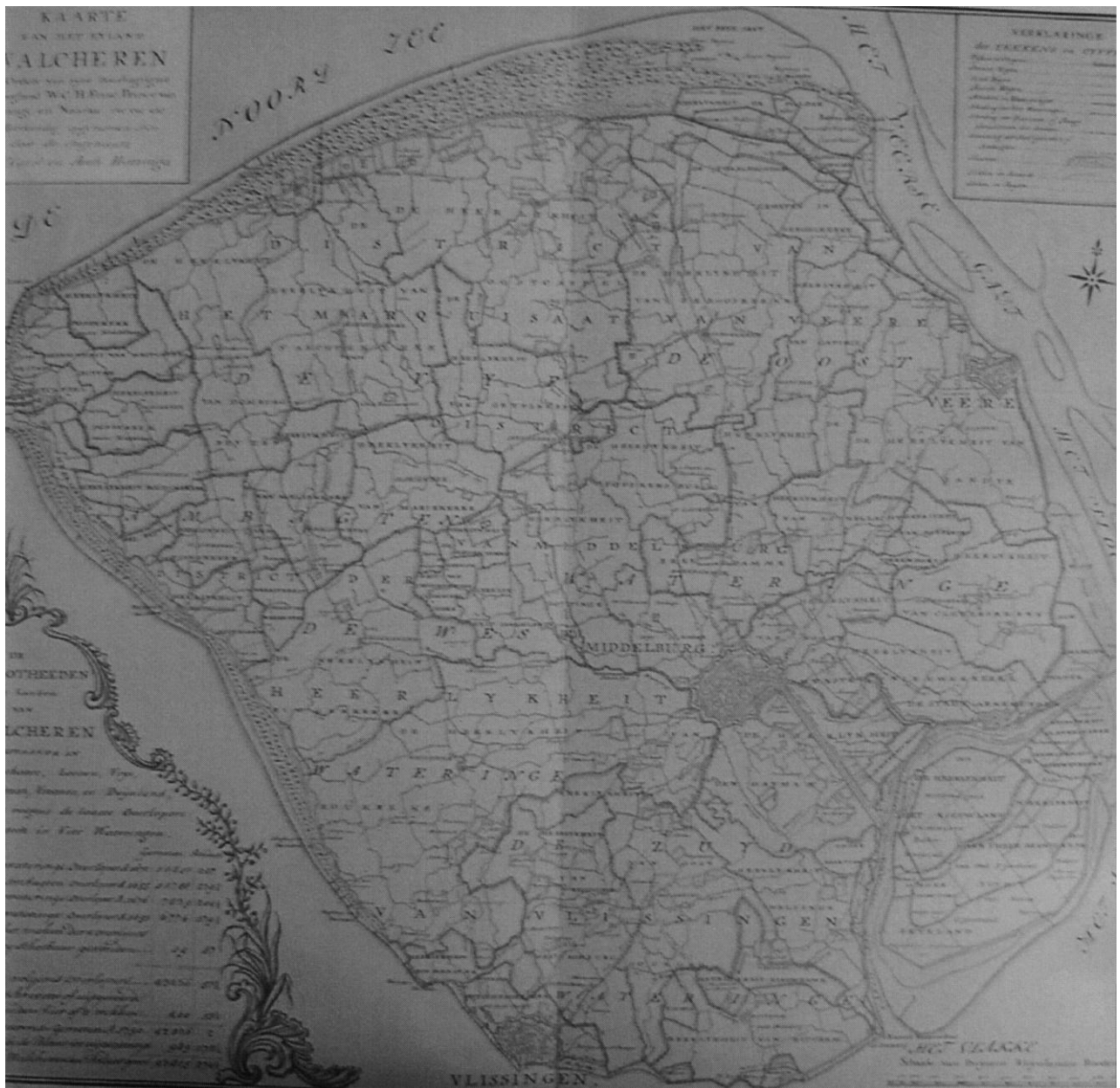
Kaarten

Kaart 1: Zeeland eind 17^{de} eeuw¹⁸⁷



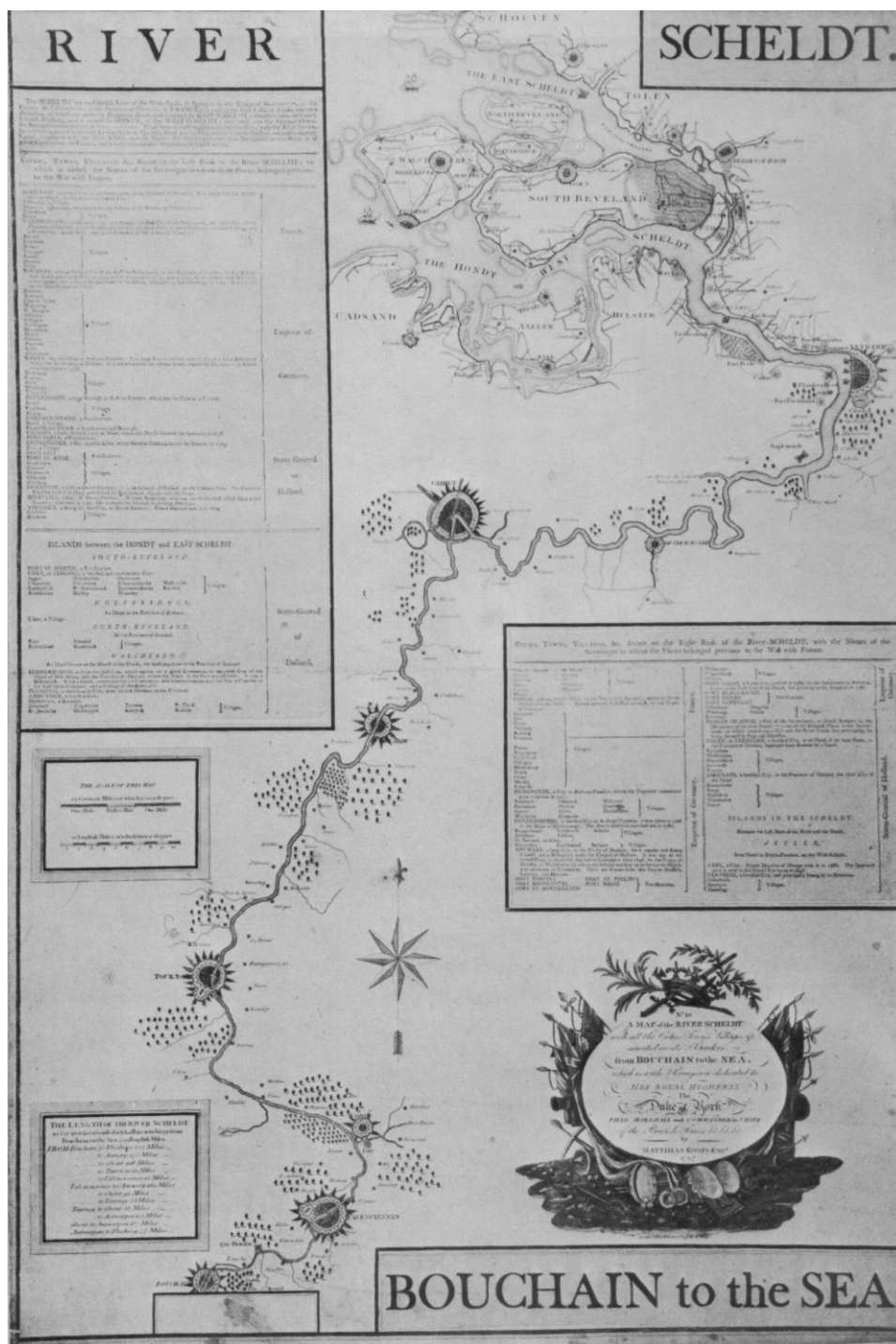
¹⁸⁷ Visscher N., Visscher-Romankaart van Zeeland, 1655, Facsimile-uitg. van: Zelandiae Comitatus novissima Tabula, delineata Per Nicolaum I. Visscherum, Amsterdam, RAZ, 1973, p.35

Kaart 2: Walcheren rond 1750¹⁸⁸



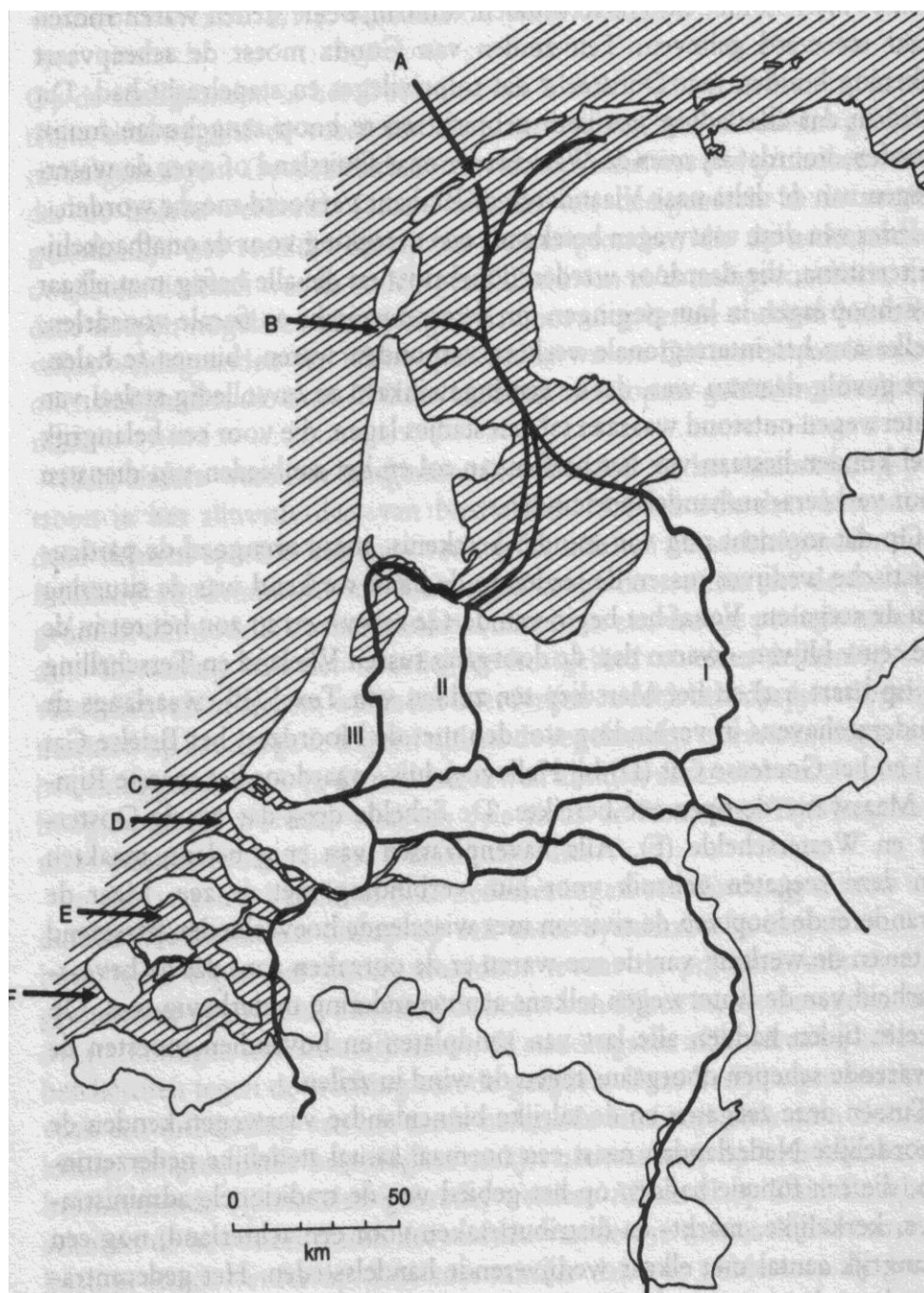
¹⁸⁸ Hoogendoorn-Beks W. J. M., Hattinga-Verschure J. C. M., *De Hattinga's en hun topografische atlassen*, Utrecht 1977

Kaart 3: De loop van de schelde op het eind van de 18^{de} eeuw¹⁸⁹



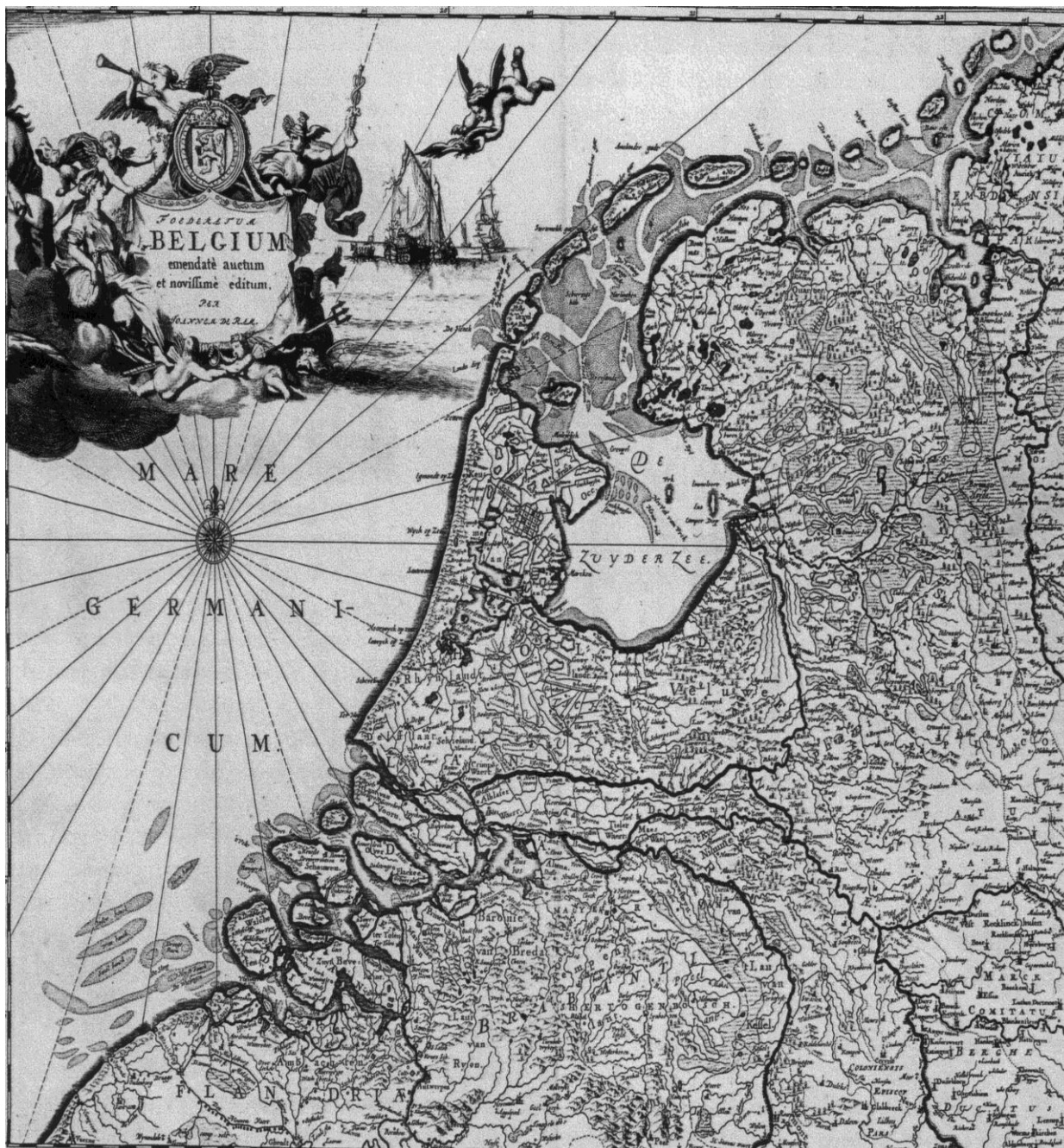
¹⁸⁹ Bruin M. P. de, *Aan de rede, Zeeland aan de waterkant*, Bussum, 1975, p.18

Kaart 4: Zeegaten en binnenlandse hoofdvaarroutes¹⁹⁰



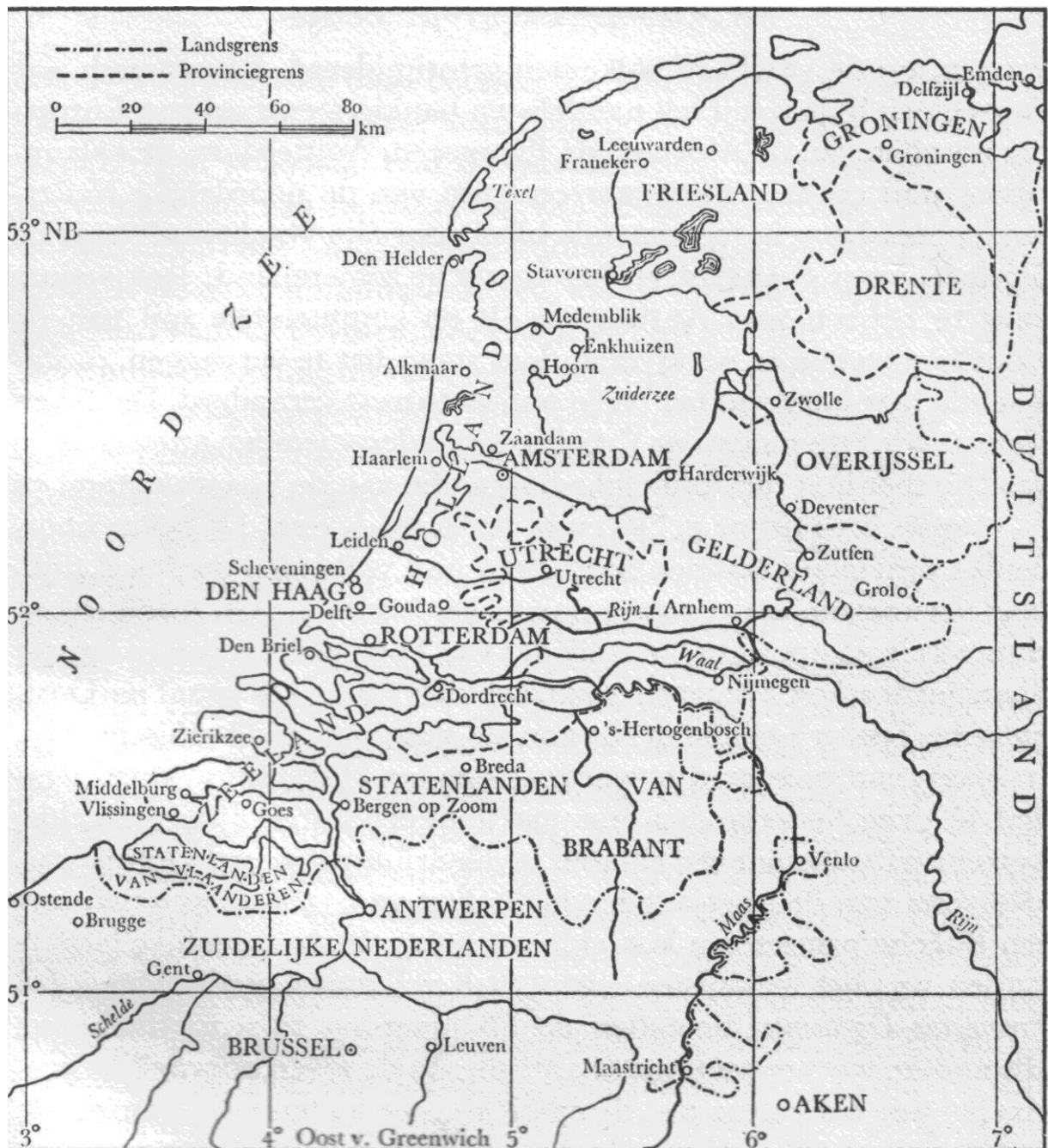
¹⁹⁰ Vries J. de, Woude A, van der, *Nederland 1500-1815, de eerste ronde van economische groei*, Amsterdam, 2005, p. 29

Kaart 5: De Zeven Provinciën, eind 17^{de} eeuw¹⁹¹



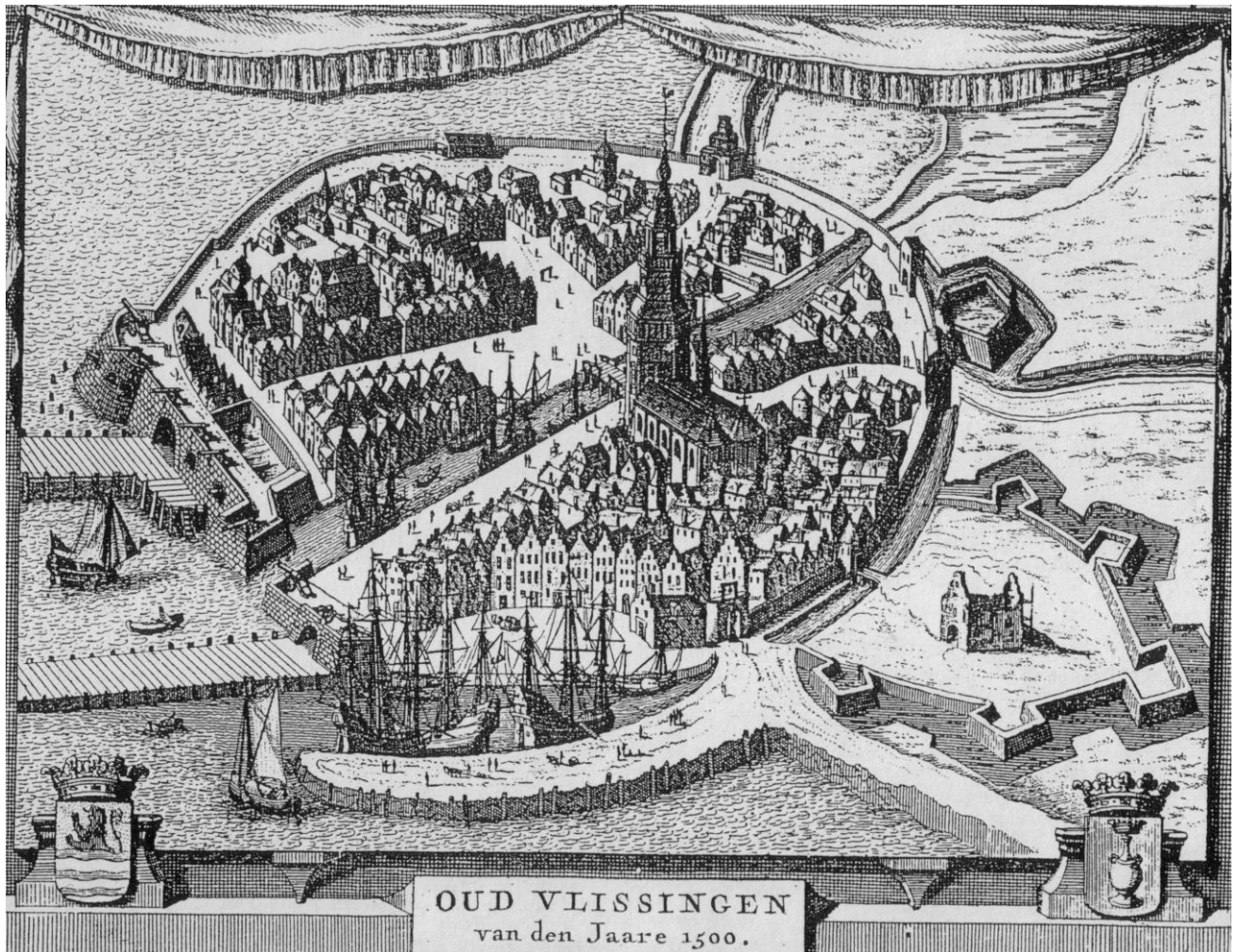
¹⁹¹ Van Der Heijden H. A. M., *Kaarten en kunst van de zeventien provinciën der Nederlanden met beknopte geschiedenis van de Nederlandse cartografie in de 16^{de} en 17^{de} eeuw*, Alphen aan den Rijn, 2001, p.19

Kaart 6: De Republiek in de tweede helft van de 17^{de} eeuw¹⁹²



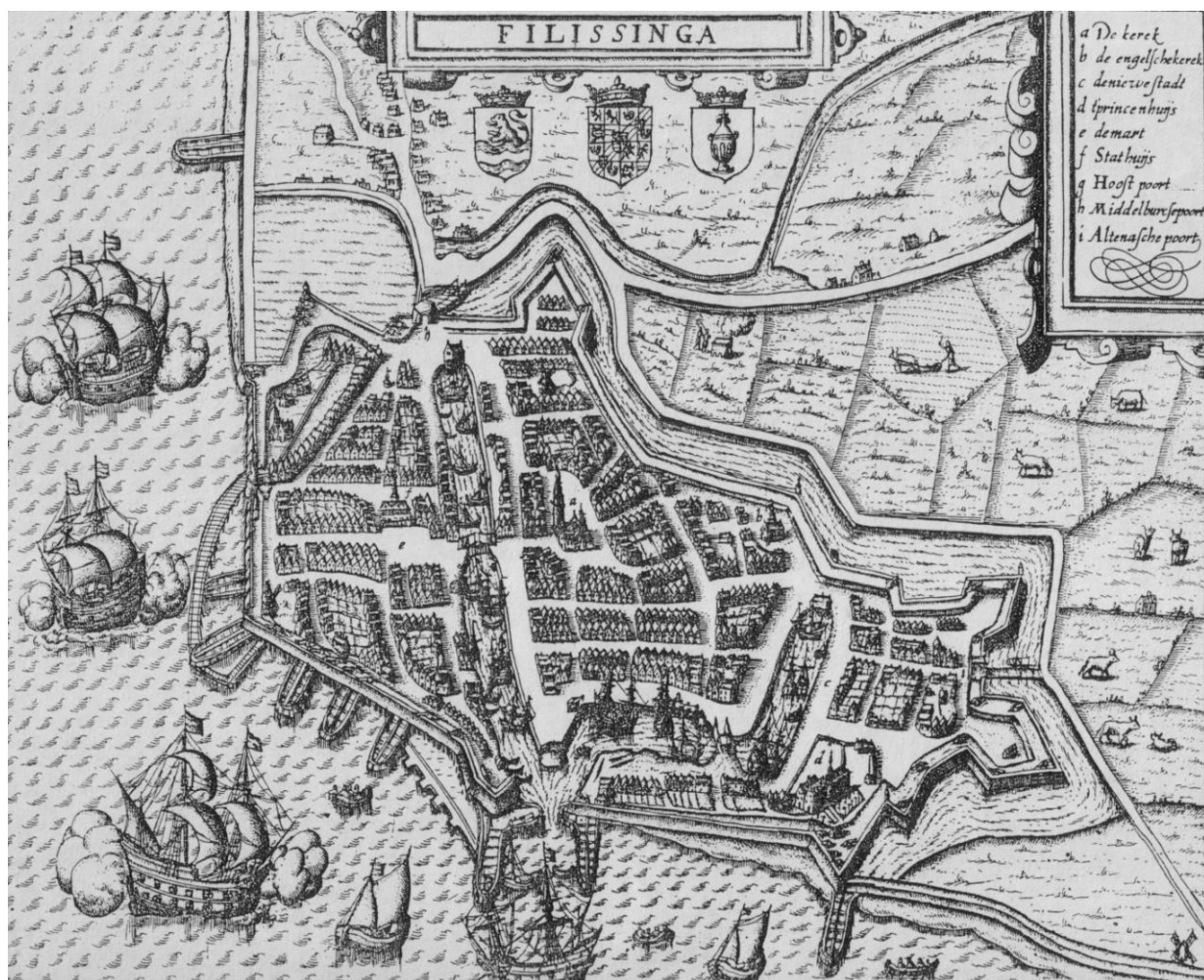
¹⁹² Boxer C. R., *Zeevarend Nederland en zijn wereldrijk 1600-1800*, Leiden, 1976, p.31

Kaart 7: Vlissingen rond 1500¹⁹³



¹⁹³ Dert L. F., *De bewogen geschiedenis van Vlissingen tussen 1500 en 1750 en De Evertsen*, Barendrecht, 1993, p.4

Kaart 8: Vlissingen rond 1600¹⁹⁴



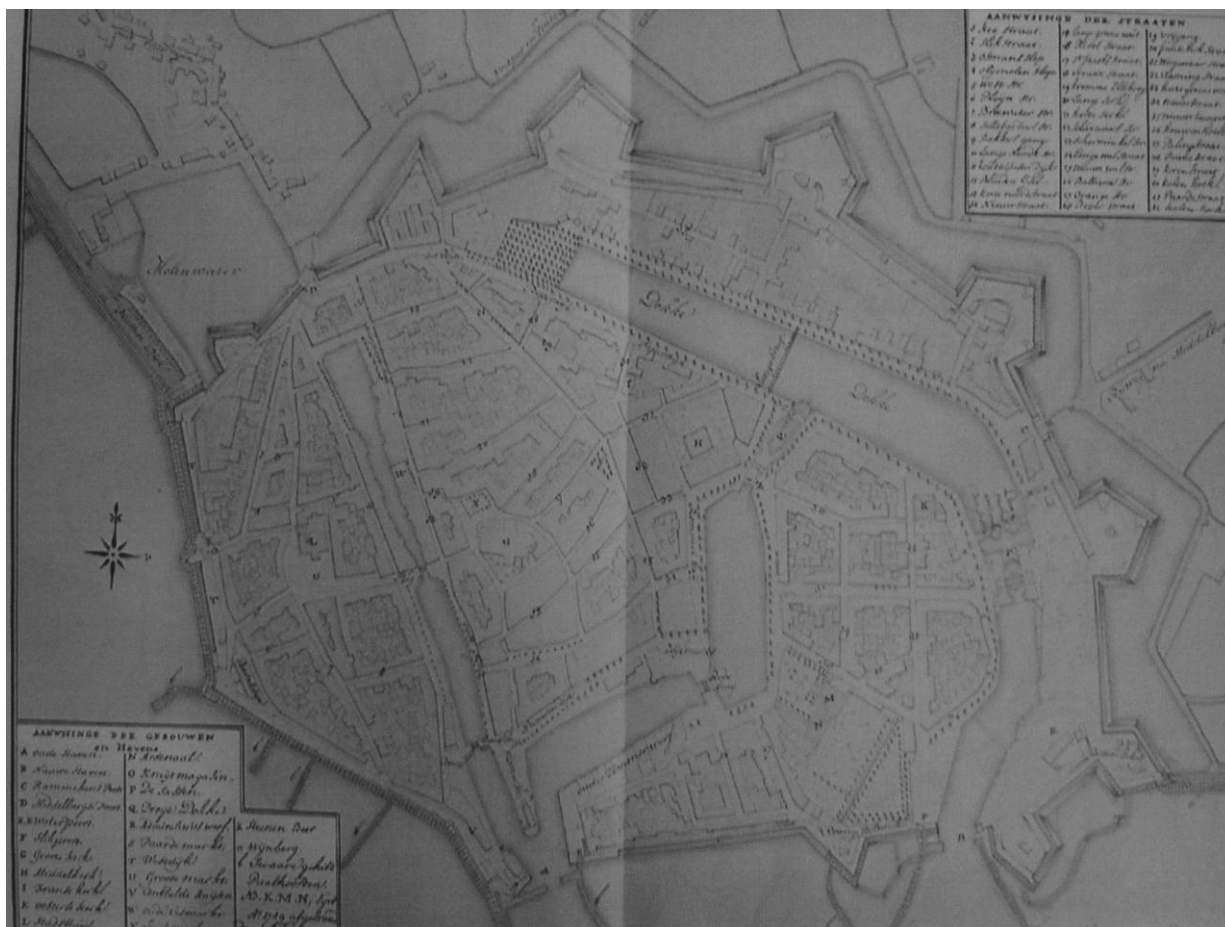
¹⁹⁴ Risseuw A. A., "Caertboeck" Zeeland, Vlissingen, 1978, p. 19

Kaart 9: Vlissingen in het midden van de 17^{de} eeuw¹⁹⁵

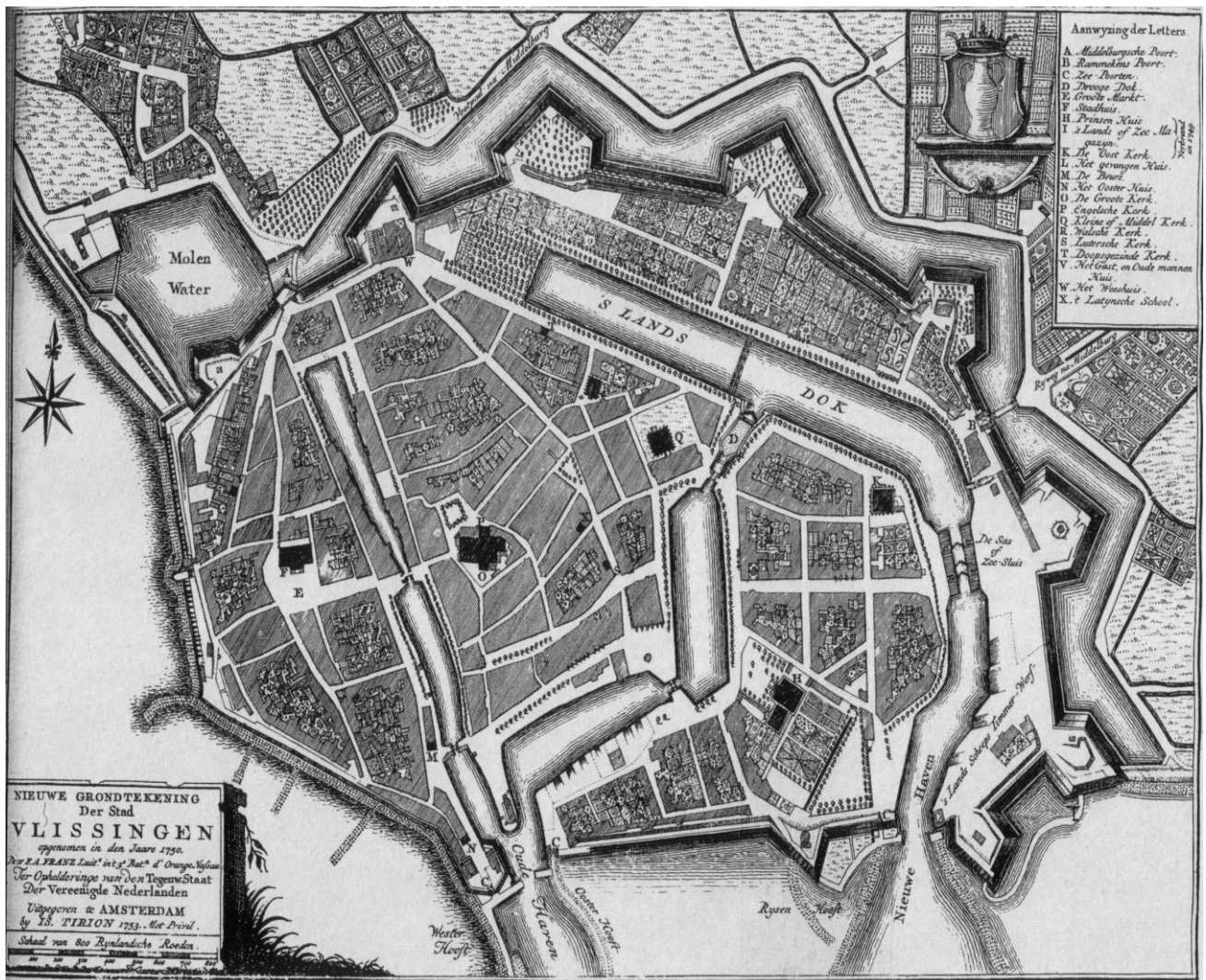


¹⁹⁵ Poppe-de Loof L., *Vlissingen dokkershaven, masterplan*, Vlissingen, 2007, p.14

Kaart 10: Vlissingen in 1750¹⁹⁶



¹⁹⁶ Hoogendoorn-Beks W. J. M., Hattinga-Verschure J. C. M., *De Hattinga's en hun topografische atlassen*, Utrecht 1977

Kaart 11: Vlissingen in 1753¹⁹⁷

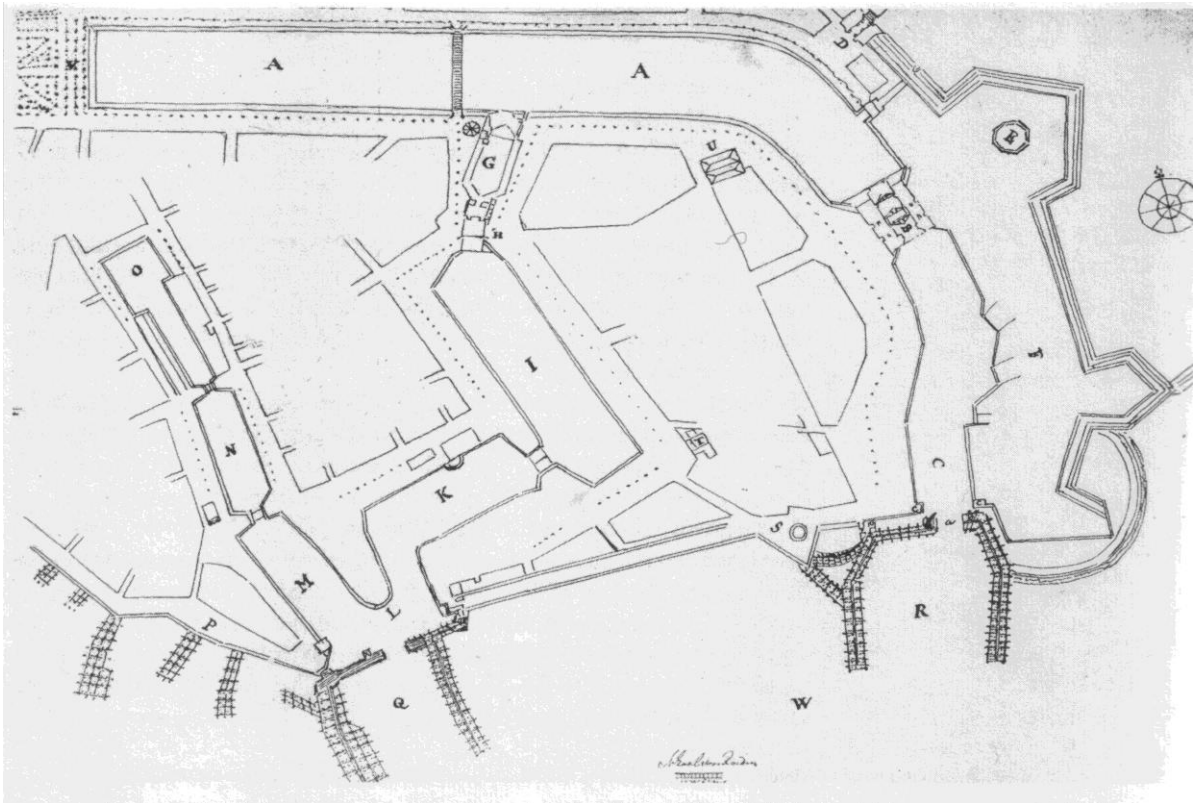
¹⁹⁷ Tirion I., *Hedendaagsche historie, of tegenwoordige staat van alle volkeren; XXste deel; Vervolgende de beschrijving der vereenigde Nederlanden, en wel in 't bijzonder van Zeeland. Met nieuwe landkaarten, plans der steden en konstige printverbeeldingen versierd*, 1751-1753, fotomechanische herdruk, Amsterdam, Pieter Boddaert etc., 1969, p.109

Kaart 12: Vlissingen op het einde van de 18^{de} eeuw ¹⁹⁸



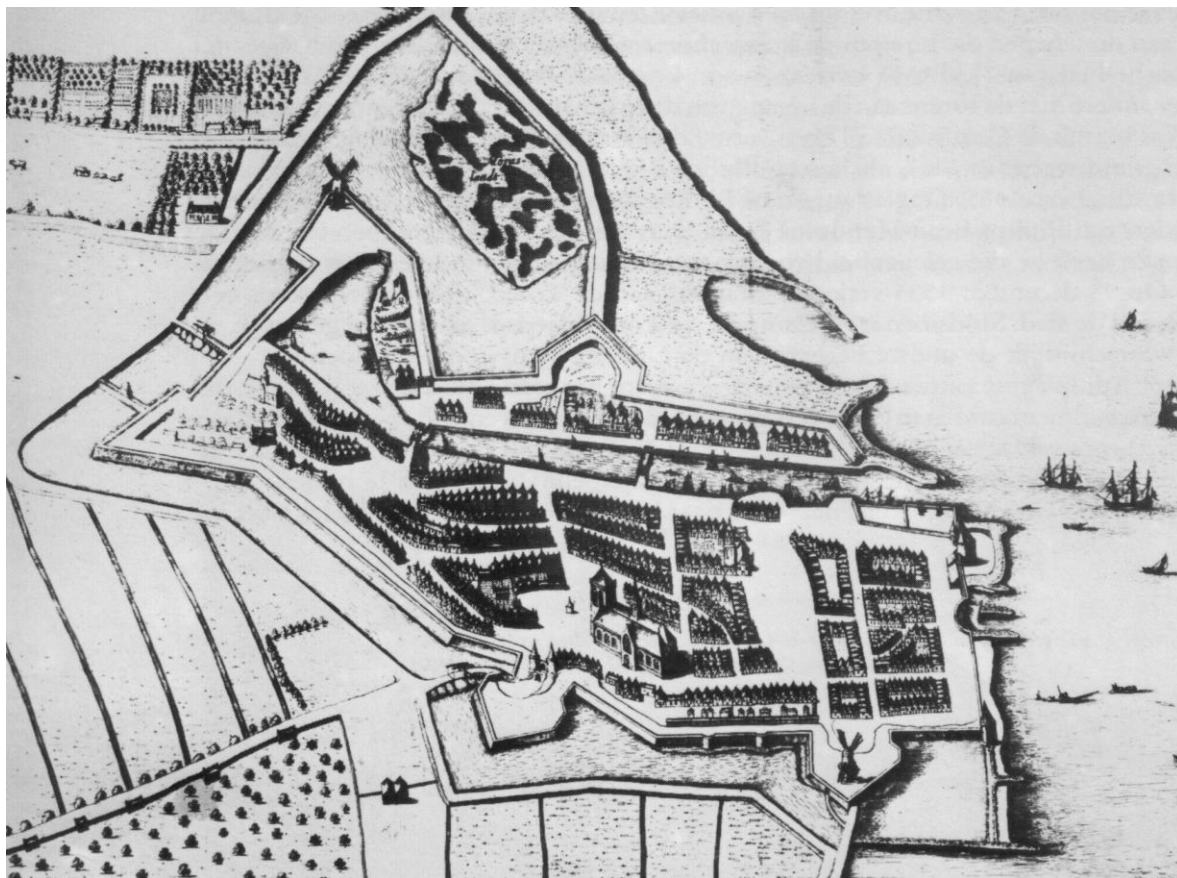
¹⁹⁸ Kuyper J., *Gemeente-atlas van Nedeland naar officieele bronnen bewerkt, vijfde deel: Zeeland*, Leeuwarden, 1990

Kaart 13: Overzichtsk kaart van de uitbreidingen in de haven van Vlissingen¹⁹⁹

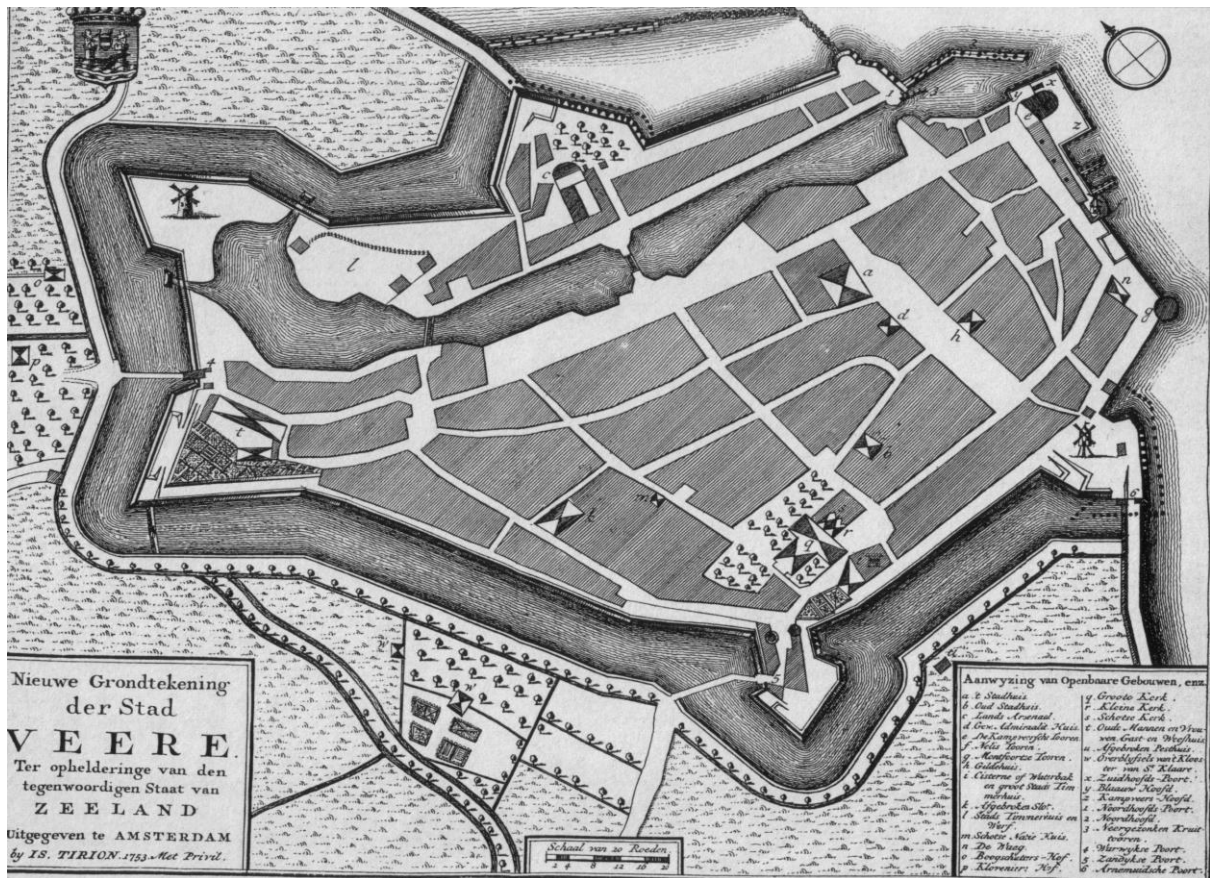


¹⁹⁹ Sigmund, J.P., *Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800*, Amsterdam, 1989, p.110

Kaart 14: Veer in het midden van de 17^{de} eeuw²⁰⁰

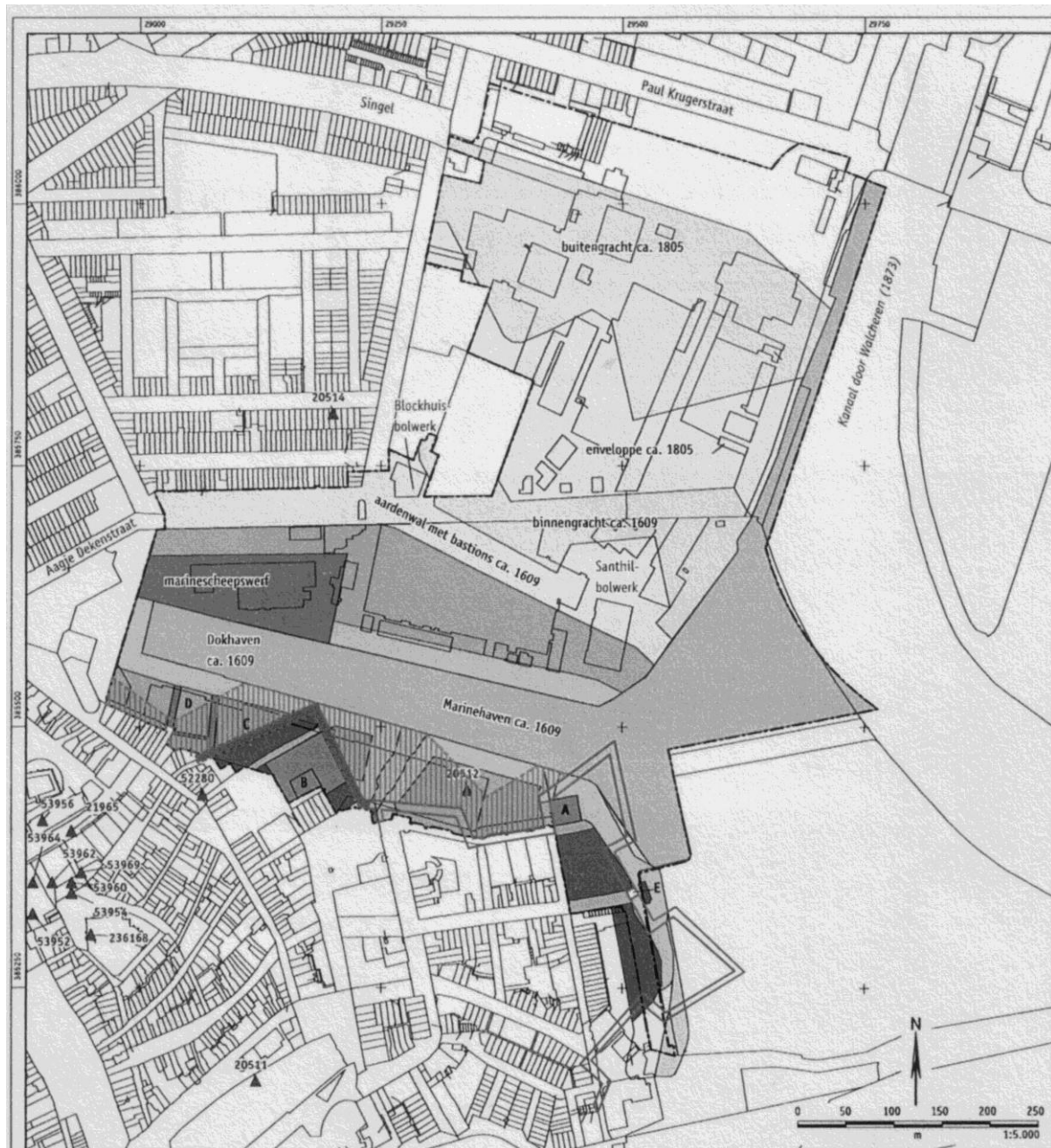


²⁰⁰ Fagel P., *Zeven eeuwen Veere*, Middelburg, 1983, p. 36

Kaart 15: Veere in 1753²⁰¹

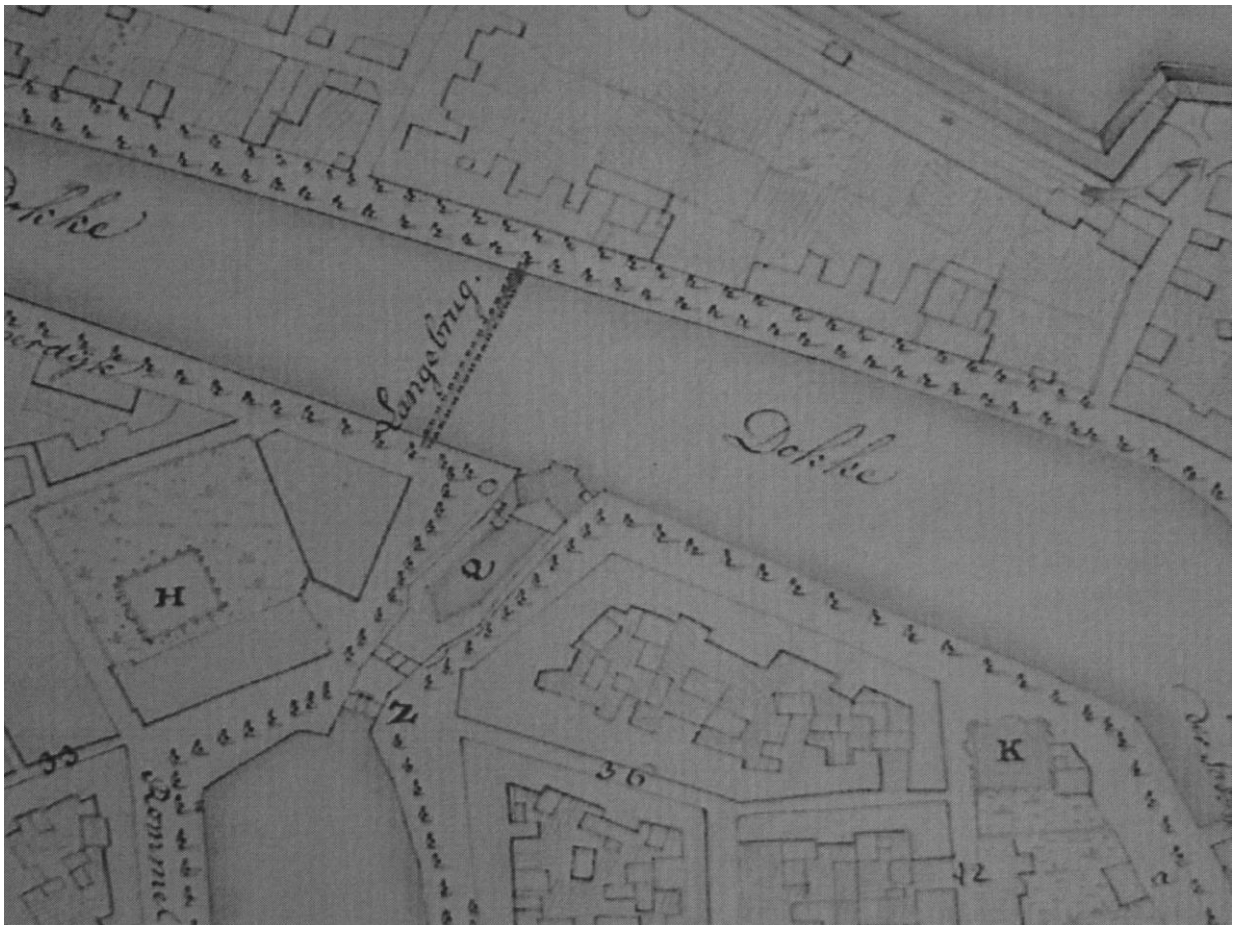
²⁰¹ Tirion I., *Hedendaagsche historie, of tegenwoordige staat van alle volkeren; XXste deel; Vervolgende de beschrijving der vereenigde Nederlanden, en wel in 't bijzonder van Zeeland. Met nieuwe landkaarten, plans der steden en konstige printverbeeldingen versierd*, 1751-1753, fotomechanische herdruk, Amsterdam, Pieter Boddaert etc., 1969, p. 78

Kaart 16: Archeologische verwachtingskaart van het Scheldekwartier in Vlissingen²⁰²



²⁰² Meijlink B., Silkens B., *Walcherse Archeologische Dienst: Archeologie in het Scheldekwartier*, Vlissingen, 2007, p.4

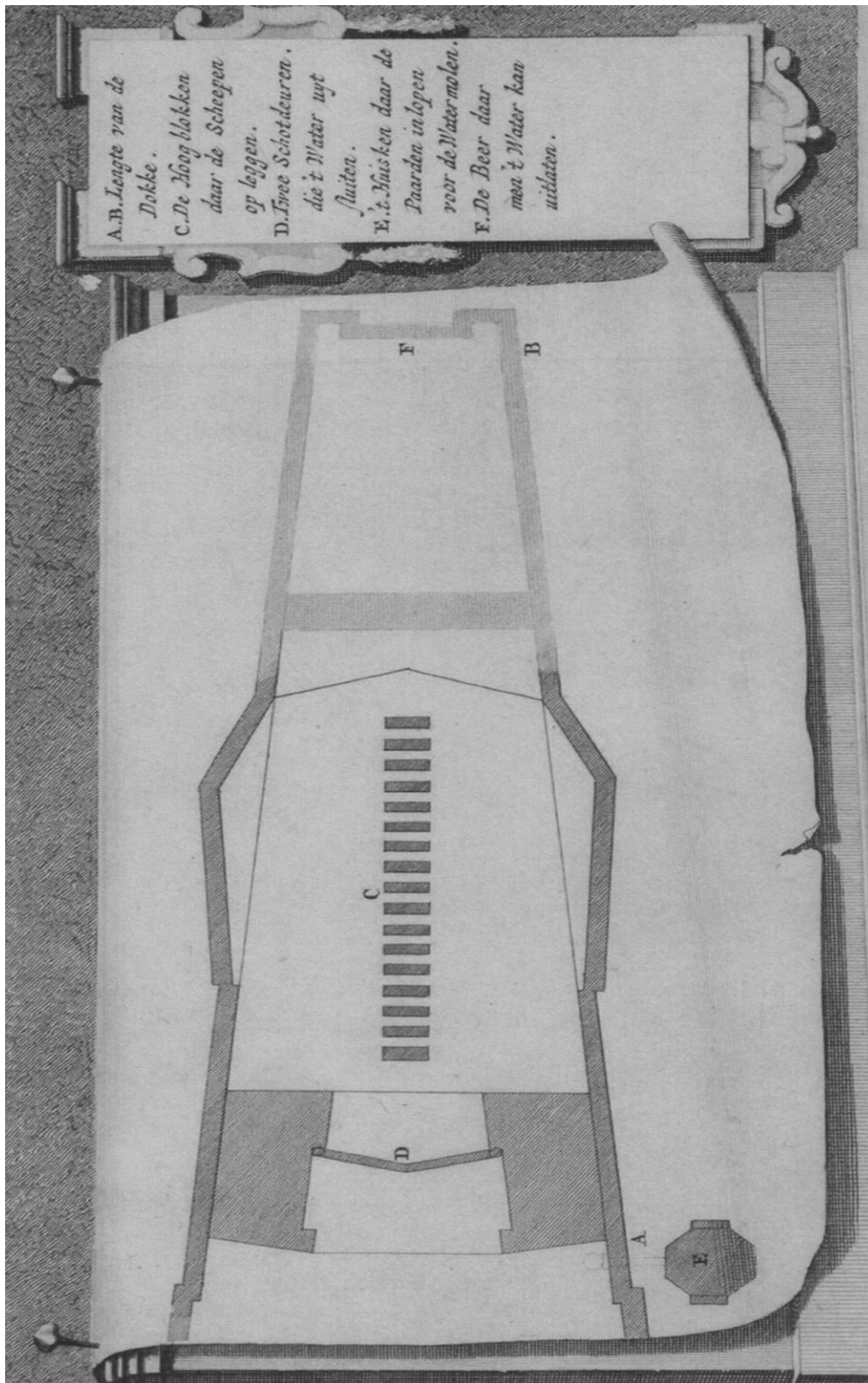
Kaart 17: Het Droogdok, detail uit kaart 10²⁰³



²⁰³ Hoogendoorn-Beks W. J. M., Hattinga-Verschure J. C. M., *De Hattinga's en hun topografische atlanten*, Utrecht 1977

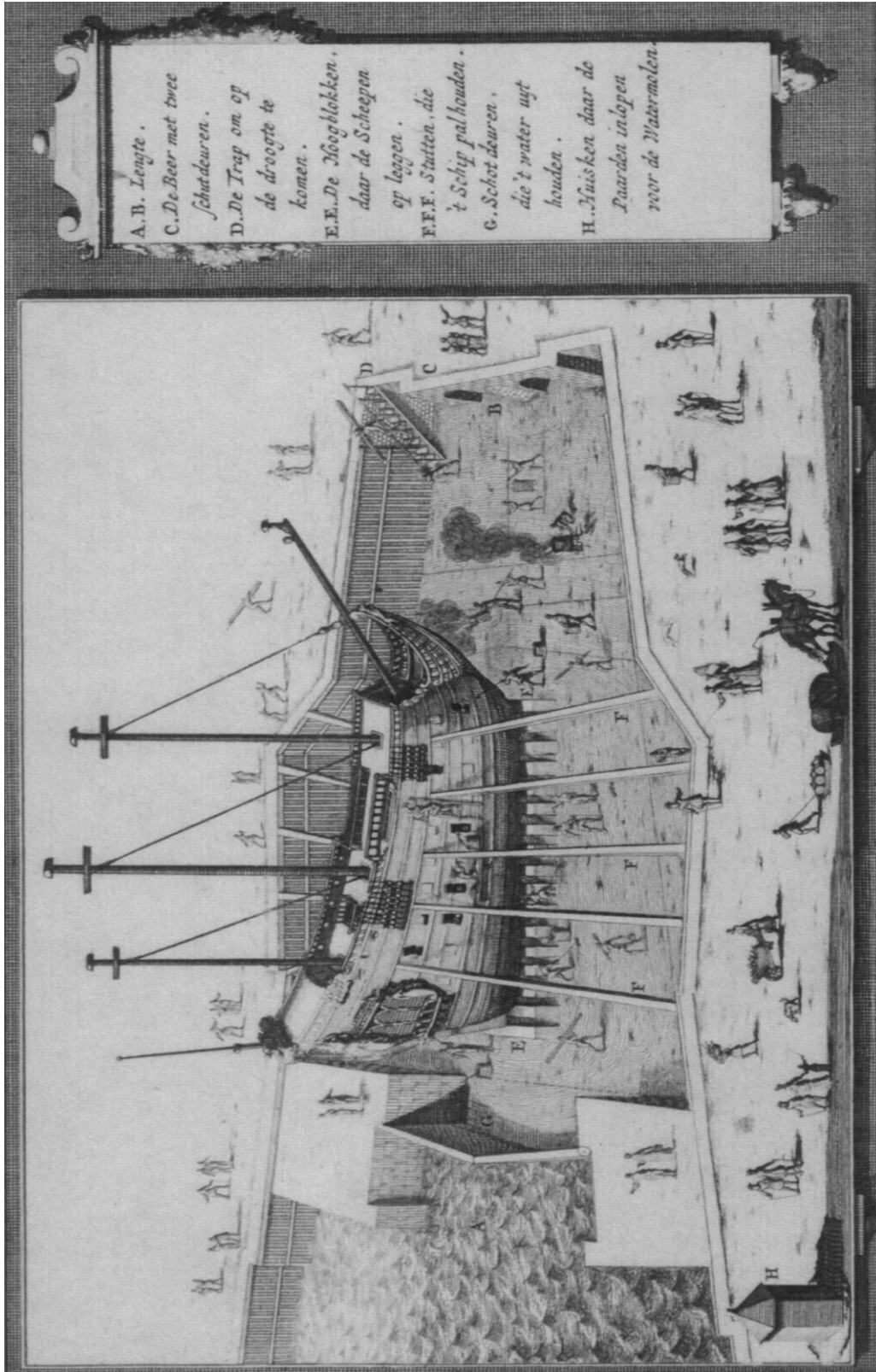
Afbeeldingen

Afbeelding 1: Het droogdok in 1718²⁰⁴



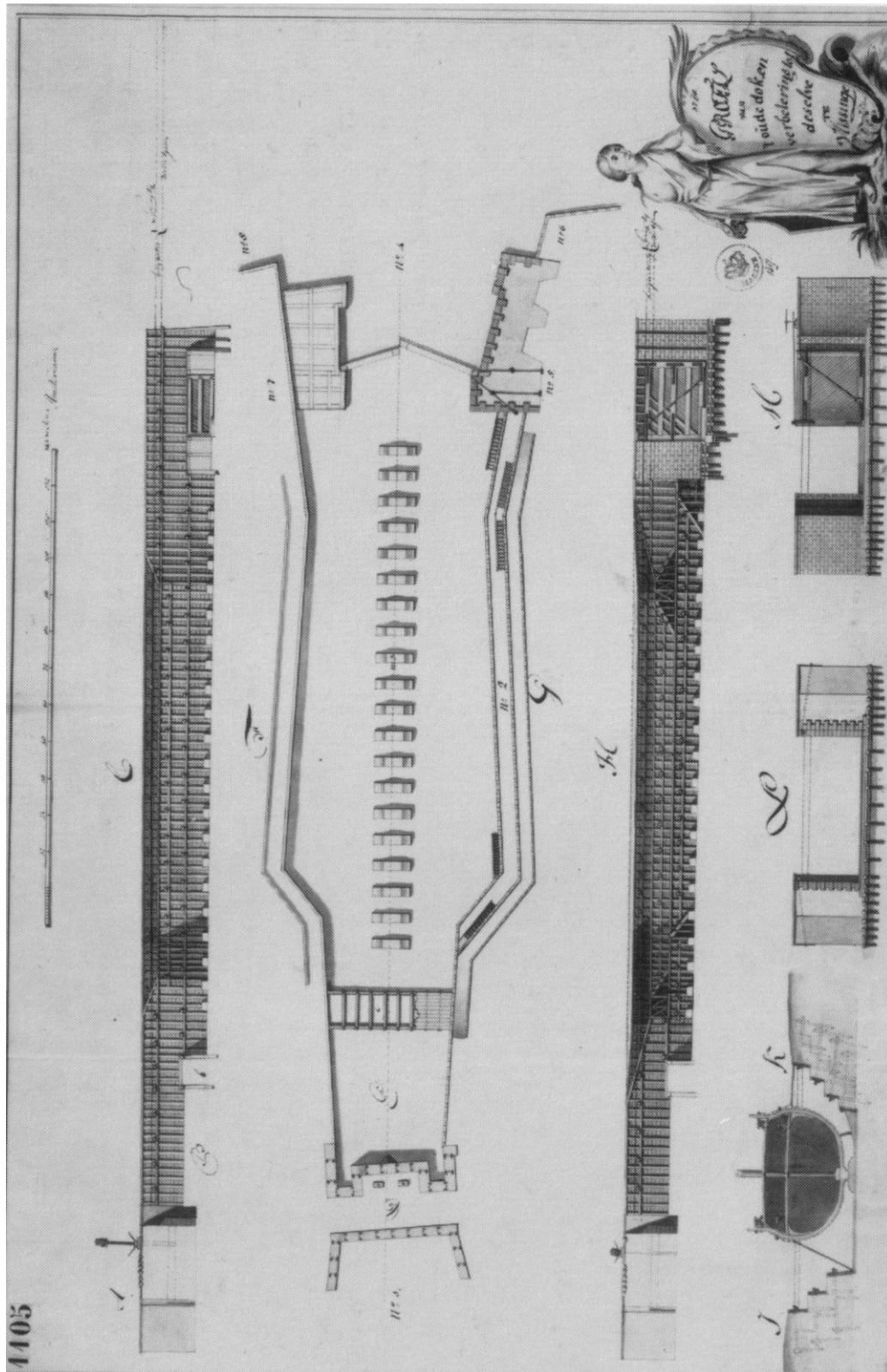
²⁰⁴ Gemeentearchief Vlissingen, Historisch Topografische Atlas, inv. nr. 1924

Afbeelding 2: Schets droogdok 1718²⁰⁵



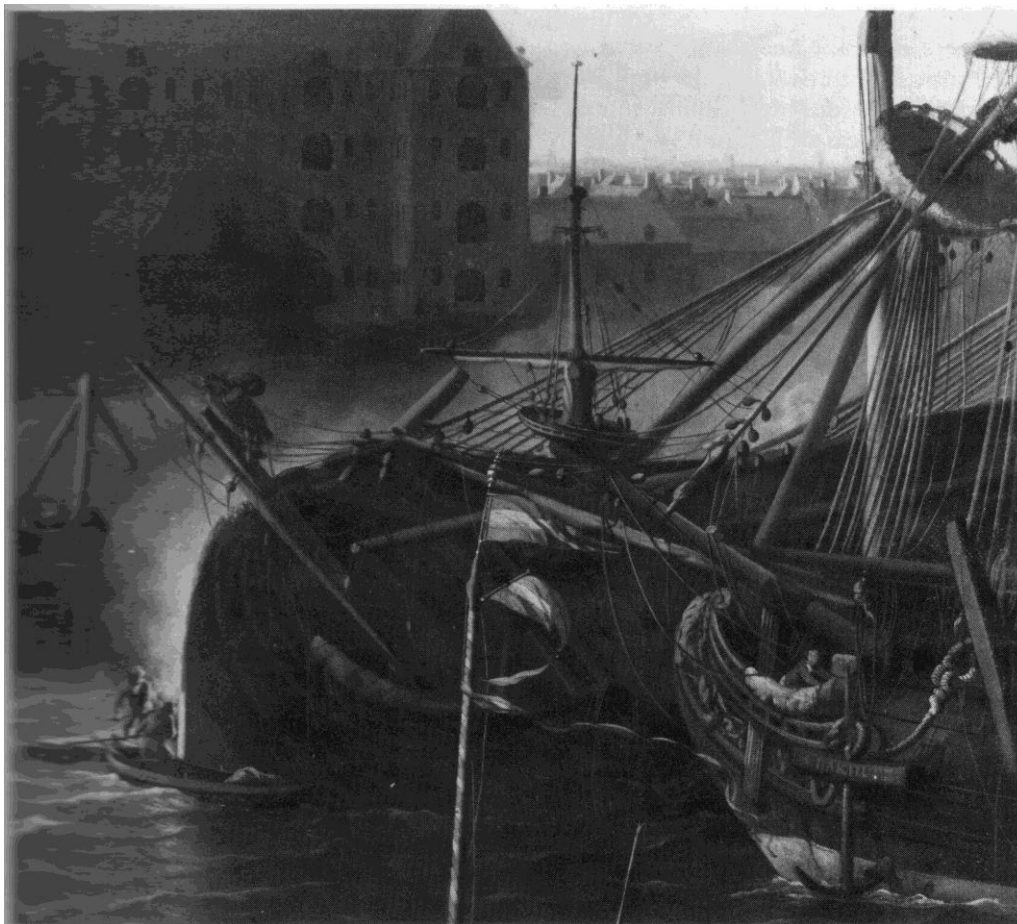
²⁰⁵ Gemeentearchief Vlissingen, Historisch Topografische Atlas, inv. nr. 1141

Abbeelding 3: Het droogdok eind 18^{de} eeuw²⁰⁶



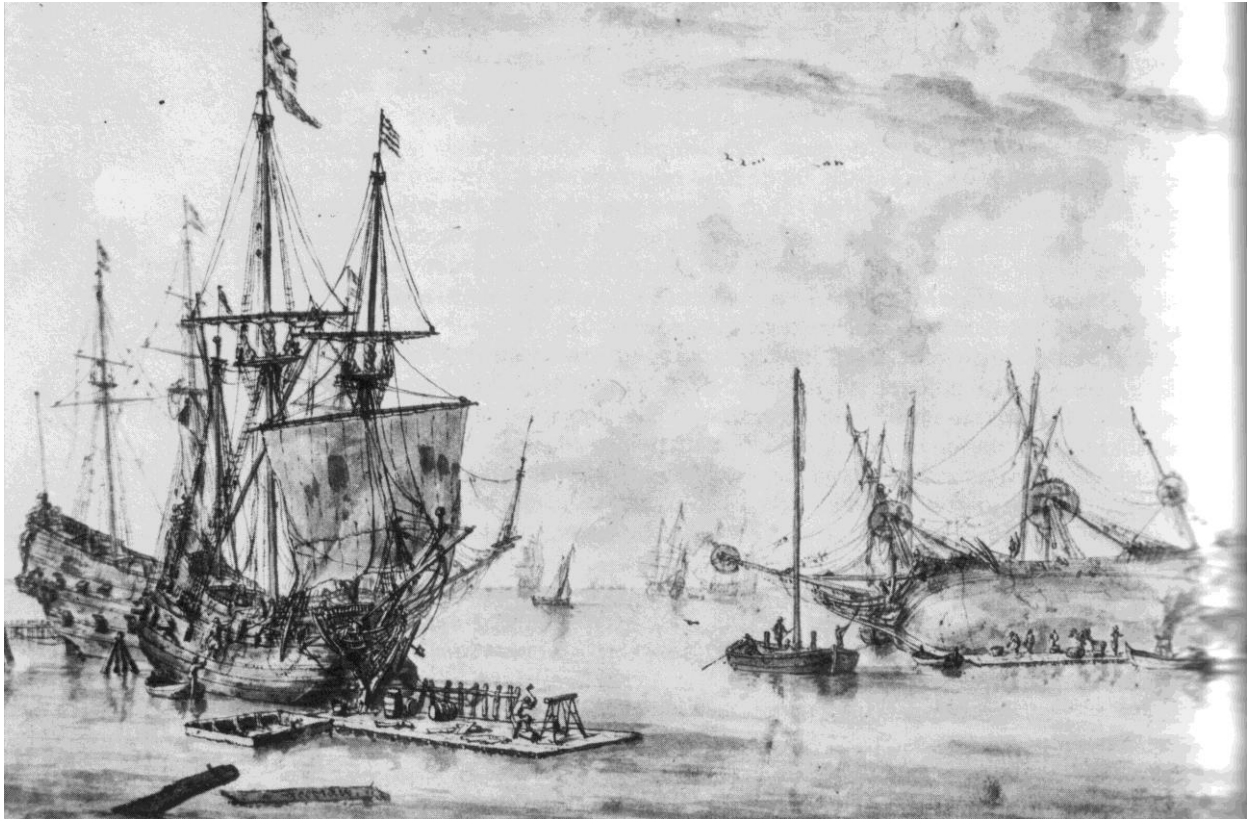
²⁰⁶ Sigmund, J.P., *Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800*, Amsterdam, 1989, p.111

Afbeelding 4: Het kielen van een schip en onderhoudswerken²⁰⁷



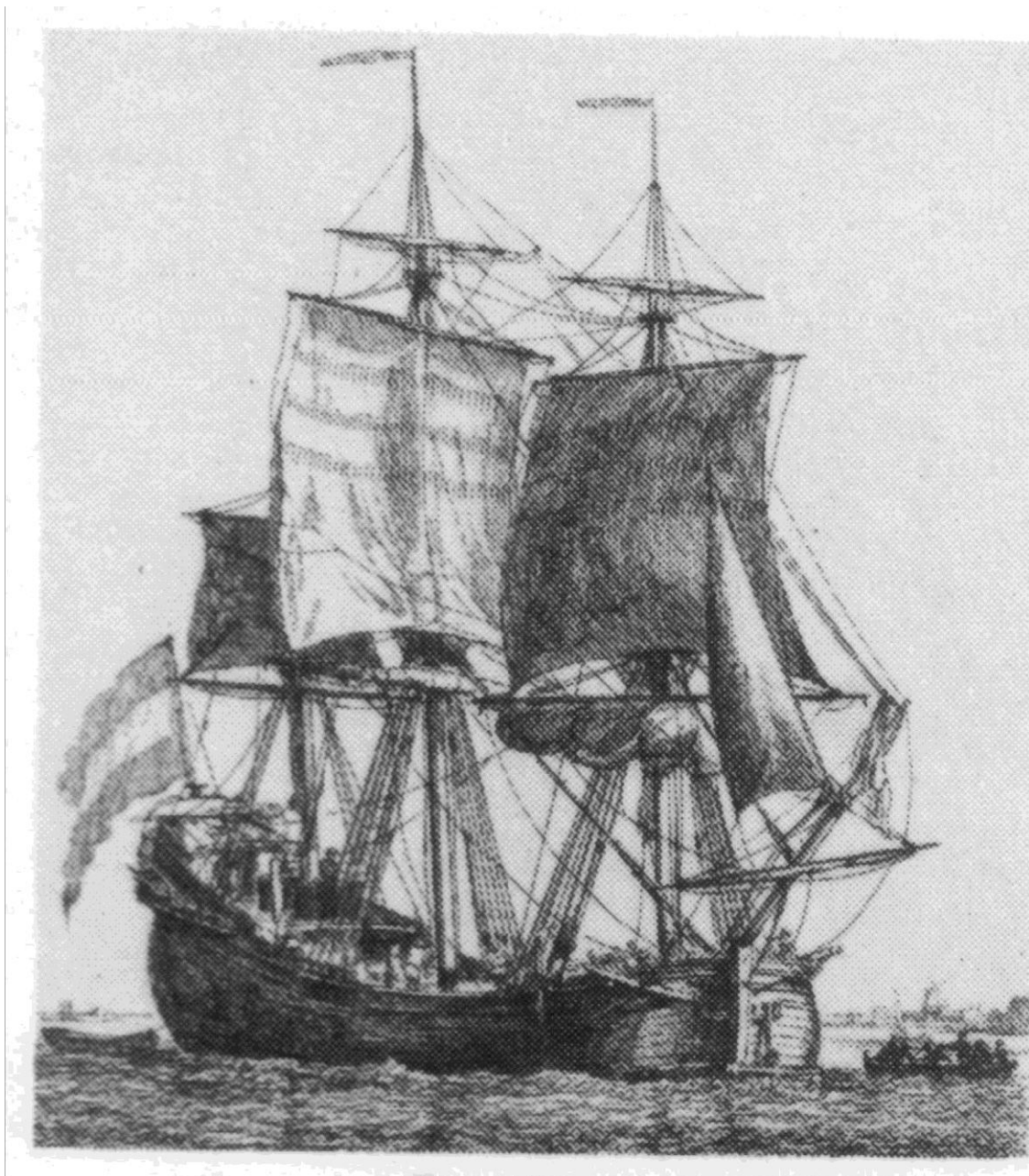
²⁰⁷ Asaert G. (red.), *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, Bussum, 1976- 1979 deel 3, p.55

Afbeelding 5: Het kielen van een schip en onderhoudswerken²⁰⁸



²⁰⁸ Asaert G. (red.), *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, Bussum, 1976- 1979 deel 2, p.75

Afbeelding 8: Scheepstype: de kat²⁰⁹



²⁰⁹ Asaert G. (red.), *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, Bussum 4dln., 1976- 1979, deel 2, pp. 33-36

Afbeelding 7: Sint-Petersburg eind 18^{de} eeuw²¹⁰



²¹⁰ McCreery C., Ports of the World, prints from the national maritime museum, Greenwich 1700-1870, Londen, 1999, p.71

Bijlagen

Bijlage 1²¹¹ Het ‘nieuwe’ dok 1688-1694**1688**

Rekeninge de Equipagie en ammonetiemeester Bartholomeus Musch wegens administratie van penningen bij hem gehadt ter sake van de nieuwe Docke tot Vlissingen d’anno 16 achtentachtigh.

Ontvangen £5935:14:2

Uitgaven £5434:1:9

1689

Rekeninge de Equipagie en ammonetiemeester Bartholomeus Musch wegens administratie van penningen bij hem gehadt ter sake van de nieuwe Docke tot Vlissingen d’ anno 16 negenentachtigh.

Ontvangen: £ 6553:2:7

Uitgaven: £5505:2:4

1690

Rekeninge de Equipagie en ammonetiemeester Bartholomeus Musch wegens administratie van panningen bij hem gehadt ter sake van de nieuwe Docke tot Vlissingen d’anno 16 tnegentigh.

Ontvangen: £ 5661:4:-

Uitgaven: £ 4139:2:3

1691

Rekeninge de Equipagie en ammonetiemeester Bartholomeus Musch wegens administratie van penningen bij hem gehadt ter sake van de nieuwe Docke tot Vlissingen d’anno 16eenennegentig.

²¹¹ ZA, Rekenkamer C, inv. nrs. 35940, 35950, 35960, 36130, 36140, 36150, 36160, Equipagerekeningen extraordinaris betreffende het nieuwe droogdok over de jaren 1688, 1689, 1690, 1691, 1692, 1693 en 1694, telkens de titelpagina van het desbetreffende jaar en telkens het eerste folio van elk jaar waar de totale inkomsten en uitgaven genoteerd staan.

Ontvangen: £ 694:6:5

Uitgaven: £ 913:1:6

1692

Rekeninge de Equipagie en ammonetiemeester Bartholomeus Musch wegens administratie van panningen bij hem gehadt ter sake van de nieuwe Docke tot Vlissingen d'anno 16 tweennegentigh.

Ontvangen: £ 3670:2:3

Uitgaven: £ 3566:18:10

1693

Rekeninge de Equipagie en ammonetiemeester Bartholomeus Musch wegens administratie van panningen bij hem gehadt ter sake van de nieuwe Docke tot Vlissingen d'anno 16 drijennegentigh.

Ontvangen: £ 3939:12:6

Uitgaven: £ 3976:1:-

1694

Rekeninge de Equipagie en ammonetiemeester Bartholomeus Musch wegens administratie van panningen bij hem gehadt ter sake van de nieuwe Docke tot Vlissingen d'anno 16vierennegentigh.

Ontvangen: £ 1545:15:-

Uitgaven: £ 1646:4:-

Bijlage 2: Het verloop van de werken

1. De volgende timmerluijden en chouwers hebben beginnen te wercken omtrent parthije palen te prepareren en deselve in de grondt te geheijen tot het maken van twee aarde dammen bij de steenen beer, tusschen welke (op ordre van den raad) sal werden geformeert een drooge docke om slandts oorlogschepen bij tijde van equipage als anders van onder schoon te maken, timmeren, calfaaten en smeeren. Tot dien eijnde de kadijnge afgestoocken en parthije aarde uijtgewerkt. Alles tzedert den 11 augustij tot den 13 september 1704²¹².
2. De volgende timmerluijden en chouwers hebben gecontinueert te werken aan de drooge docke binnen Vlissinge omtrent eenige palen van de oude kadinge uijt de grondt te winden alvorens dat sekeren bouwten daar eerst uijt zijn gedreven deselves palen op sijn lengte gekort om weder te werden geemploijeert een parthije aarde in de elaninier beginnen te werken, alles tzedert den 15 september tot den 11 october 1704²¹³.
3. De volgende timmerluijden en scheijers en chouwers hebben gecontinueert te werken aan de drooge docke binnen Vlissinge omtrent parthije oude palen uijt de grond te vinden de bequame daar van op sijn lengte gekort en nevens andere tot de nieuwe kadinge ingelegt mitsgaders parthije aarde uijt gedolven en op de kant gewerckt alles tzedert den 11 october tot 8 november 1704²¹⁴.
4. De volgende timmerluijden en chouers hebben in dienst van 'tland gecontinueert te werken aan de drooge docke binnen Vlissingen omtrent parthije oude palen doorgezaagt en bequaam gemaakt tot de boven gordinge deselve in de grondt geheyt met planken belegt en aarde tegen gevult . Verscheijde smalschepen met hout uit Hollandt gekomen gelost en op de kant gewerckt. Tzedert den 6 december tot den 31 dito 1704²¹⁵.
5. De volgende timmerluijden en chouwers hebben gecontinueert te werken aande drooge docke binnen Vlissingen omtrend parthije dennen dennen en vueren komt met smalschepen uijt hollandt gekomen gelost en op de kant gewerckt eenige palen en

²¹² ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36191, Acquitten behorende bij de 2e extraordinaris rekening over 1705

²¹³ Ibid., 2

²¹⁴ Ibid., 2

²¹⁵ Ibid., 2

plancken daar van reets in voorraad gekapt en gerepareerd als mede eenig hout tot raders van de watermolen. Als anders gefatsoeneert om tegen den gestelden tijdt en bijnaam waar te werden verwerkt, alles tzedert den 1 januarij tot den 14 februarij 1705.²¹⁶.

6. De volgende timmerluijden en chowers hebben in dienst gecontinueerd te werken omtrent parthije dennen balken en planken mits gaders eenige eijcken sommers uijt Hollandt gekomen, gelost benefens eenige vloten dennen balcken uijt het water tot op de kant gewerkt en de meeste denne balken tot palen gezaagt en punten aangekapt, plancken gerepareert en eenige sommers tot blocken gezaagt het gerequireerde tot de watermolen in voorraad gemaakt, alles ten behoeve vande te maken drooge docke binnen Vlissingen tzedert den 16 februarij tot den 11 april 1705²¹⁷.
7. De volgende timmerluijden en chowers hebben in dienst van tlandt gecontinueerd te werken aande drooge docke binnen Vlissinge met parthije plank werk en eijcken bloken in voorraad te kappen en prepareren, Item de Watermolen getimmert met een houte tent darover gemaakt tzedert den 13 april tot den 9 meij 1705²¹⁸.
8. De volgende timmerluijden en chowers hebben in dienst van tlandt gecontinueerd te werken aan de nieuwe deuren voor de drooge docke tot Vlissingen. De houten tent over de watermolen voltimmert parthije onder palen gestopt en op sijn lengte gekort, eenig plankwerk gerepareerd en het water uijtgemalen om het werken droogh te houden. Alles tzedert den 11 meij tot den 30 meij 1705²¹⁹.
9. De volgende Timmerluijden, scheijvers en heijers hebben in dienst van tlandt gecontinueerd te werken aande drooge docke binnen Vlissinge omtrent parthije houte palen en paal plancken te prepareren en deselve vervolges in de grondt geheijt en smalschipladinge met hout uit hollandt gekomen, gelost en op de kant gewerkt, alles tzedert den 1 junij 1705²²⁰.

²¹⁶ ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36201, Acquitten behorende bij de 2e extraordinaris rekening over 1705

²¹⁷ Ibid., 6

²¹⁸ Ibid., 6

²¹⁹ Ibid., 6

²²⁰ Ibid., 6

10. De volgende Timmerluijden, scheijvers en heijers hebben in dienst van tlandt gecontinueerd te werken aande drooge docke binnen Vlissingen tzedert den 29Junij tot den 25 julij 1705²²¹.
11. De volgende Timmerluijden, scheijvers en heijers hebben in dienst van tlandt gecontinueerd te werken aande drooge docke binnen Vlissingen tzedert den 25 julij tot 22 augustij 1705²²².
12. De volgende timmerluyden, scheijvers en heijers hebben in dienst van tlandt gecontinueerd te werken aande drooge docke binnen Vlissinge tzedert den 24 augustij tot den 19 september 1705²²³.
13. De volgende timmerluijden, scheijvers en heijers hebben in dienst van tlandt gecontinueerd te werken aande drooge docke tot Vlissinge tzedert 21 september tot den 14 november 1705²²⁴.
14. De volgende timmerluijden, backeraarts en heijers hebben in dienst van 't landt gecontinueerd te werken aan de drooge docke binnen Vlissing tzedert den 16 november tot den 31 december 1705²²⁵.
15. De volgende timmerluijden en scheijvers hebben in dienst van tlandt gecontinueerd te wercken aan de drooge docke binnen Vlissingen omtrent nieuwe schoven tot de snuijfgaten aan de sas te maken als anders, tzedert den 1 januarij tot den 6 maart 1706²²⁶.
16. De volgende timmerluijden, Smits en chouwens en anderen komen vanden lande te gaet over dienst en arbeit bij haar luijden gedaan aande drooge docke binnen Vlissingen, omtrent de restanten ofte werken en deselve volkomen te perfectioneren aan de nieuwe schooven van de snuijfgaten gevrogt en eenige nootsakelijke reparatie

²²¹ Ibid., 6

²²² Ibid., 6

²²³ Ibid., 6

²²⁴ Ibid., 6

²²⁵ Ibid., 6

²²⁶ ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36211, Acquitten behorende bij de 3e extraordinaris rekening over 1706

aan de groote docke gedaan, alles tzedert den 8 maart 1706 tot en met den laatsten december daar aan volgende²²⁷.

17. Verklare en en certificeere ik ondergeschrevene dat Cornelis Boone aangenomen hebbende het uijtgraven en op de kant brengen van de aarde bij den steenen beer. Tot het maken van een drooge docke binnen Vlissingen te weten aan het een eijnde vande voornoemde docke. Omtrent 7 voet beneden de bodems van de snuijfgaten vande groote sluis en aan het onder eijnde 5 voet en omtrent ter lengte van den dam tot den andere en in het midden ter breedte van omtrent 3 roeden alles wel water pas en onder linnie gegraven. Alle het voornoemde werk achtervolgens de conditie van besteding door hem is volbragt en afgedaan ten nombre van driehondert vijftigh schaften à twee en dertigh stuijvers de schaft, alles gemeten met de Rijnlandse mate van 12 voet in de roe en 12 duijmen in de voet door den gesworen Landtmeter Floris Bedloo rendeerende te samen de somme van drieentnegentigh ponden ses schellingen en acht grooten Vlaams²²⁸.

18. Verklare en certificeere ik onderschreevene: dat Ezechiël Leinissen en Christiaan Verhage aangenomen hebbende de aarde gekomen uijt de drooge docke te vervoeren tot achter de bane van de heet Pieter Dailij en andere, ten zijde aan de ter Vondel Wal achter deselven bane soo langh die is moeten planeeren een bankettje breed 4 voet om de aarde die boven afgestort sal worden ten hoogte van 4 voet op te setten en 4 voet laten doceeren om voorts de aarde een half voet hoger te storten als de tegenwoordigh wal en dito wal te verdicken 4 voet breeder als die tegenwoordigh is te weten boven boven op kruijns en soo voorts van 't een eijnde tot de andere en van onder tot boven onder de binnen gebragt worden. Alle het voorschrevene werk achtervolgens de conditie van leestedinge door haar is volbragt en afgedaan ten nombre van driehondert vijftigh schaften à vijff schellingen de schaft, alles gemeten met Rijlandtsmate van 12 voeten in de Reede en 12 duijms in de voet door den gesworen landmeter Floris Bedloo rendeerende te samen de somme van sevenentachtigh ponden, thien schellingen Vlaams, Vlissingen den 17 julij 1705. Betaalt 20 julij²²⁹.

²²⁷ Ibid., 16

²²⁸ ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36201, Acquitten behorende bij de 2e extraordinaris rekening over 1705

²²⁹ Ibid., 18

Bijlage 3: Loontabellen

1. Lonen van 11 augustus tot 11 oktober 1705

	Dagen	Loon in Schellingen	ponden, schellingen en groten Vlaams
<i>Timmerluijden</i>			
Jacob de Roo	24	6+ 2/3s	£8:-:-
Pieter Van Riet	21	6s	£6:6:-
Pieter de Maker	1/2	5+1/2s	£-:2:9
Anthonij van Middagh	2 + 1/2	5+1/2s	£-:13:9
Sijnom Kleijen	15+1/4	5+1/2s	£3:16:3
Jan de Smidt	14+ 3/4	4+1/2s	£3:6:4+1/2
Mattheus de Witt	14+ 3/4	4+1/2s	£3:6:4+1/2
Cornelis Dick	14+ 3/4	5s	£3:13:9
Lievens Wuijs	12+ 1/2	4+1/2s	£2:16:3
Jan Dirckens	9+ 1/2	4+1/2s	£2:2:9
Marijnis Jossen	1/2	5s	£-:8:9
Jan Harmans	1/4	6s	£-:1:6
Evert Sijmons	1/4	6s	£-:1:6
Augustijn de loo	2	2+2/3s	£-:5:4
Adriaan de Rooi	7	5s	£1:15:-
Claas vanden Hoven	1	5s	£-:3:4
Gilles Viskens	1+ 1/2	5s	£-:7:6
<i>chouwers</i>			
Cornelis Boon (kopman)	21+1/2	5s	£5:7:6
Adriaan van Ruijsenfelt	24+1/4	3+1/3	£4:-:10
Pieter van Rijsenfelt (Waker)	37+1/2	3+1/3	£6:8:4
Pieter Andriessen (Waker)	37+1/2	3+1/3	£6:5:-
Hendrik Wiljemars	24+1/4	3+1/3	£4:-:10
Jan Berkmaes	19+1/2	3+1/3	£3:5:-
Jan Leijs	13+2/4	3+1/3	£2:5:10
Christiaan Antheunissen	21+3/4	3+1/3	£3:12:6
Pieter Gernaij	20+1/2	3+1/3	£3:8:4
Frans de Lorette	20	3+1/3	£3:6:8
Herman Noreijtsjens	17+1/2	3+1/3	£2:18:4
Hendrik Leppens	16	3+1/3	£2:13:4
Pieter Van Damme	20		£1:4:2
Willem Willemsen	7+1/4	3+1/3	£3:6:8
Andries de Beer	5+1/4	3+1/3	£-:17:6
Philip Kooman	3+1/4	3+1/3	£-:10:10
Lievens de Jager	17+1/2	3+1/3	£2:18:4
François kantijns	16	3+1/3	£2:13:4
Jacob Willems	9+1/2	3+1/3	£1:11:8
Guiliaam de Welaart	13+1/4	3+1/3	£2:4:2
Gilles Empe	14+1/4	3+1/3	£2:7:6
Jan Wigmans	12+1/2	3+1/3	£2:-:10
Cornelis Baai	13	3+1/3	£2:3:4
Jan Vander Beecke	4	3+1/3	£-:13:4
Claas kodde	13+1/4	3+1/3	£2:4:2
Jacon Savoyen	5	3+1/3	£-:16:8
Cornelis van Ogem	13	3+1/3	£2:3:4

Pieter Dart	12+1/4	3+1/3	£2:-:10
Hendrik fundt	10+1/4	3+1/3	£1:14:2
Jacob Foekmans		5 3+1/3	£-:16:8
Willem Spenser	7+1/4	3+1/3	£1:4:2
Guiliaam Lanoyt	7+1/4	3+1/3	£1:4:2
Engel Van Dride		7 3+1/3	£1:3:4
Jan de Smalle	6+1/2	3+1/3	£1:1:8
Thomas Lievens	5+3/4	3+1/3	£-:19:2
Pierre Boele		4 3+1/3	£-:13:4
Jan Pieters		5 3+1/3	£-:16:8
Jan Adriaans Beyen		3 3+1/3	£-:10:-
Stoffel Taarlink	3+1/4	3+1/3	£-:10:10
Pieter Navier	1+3/4	3+1/3	£-:5:10
Pieter Lagarde	3+1/4	3+1/3	£-:10:10
Boudewijn		3 3+1/3	£-:10:-
Pieter de Lange	1+1/4	3+1/3	£-:10:-
Jacob Bernegoine		1 3+1/3	£-:4:2
<u>Voerlijden</u>			
Adriaan Souvons met 2 paarden		1	£-:10:6
Jan Terle		2 1s	£-:2:-
<u>Totaal</u>			£130:3:-

Bron: ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36191, Acquitten behorende bij de 2e extraordinaris rekening over 1705

2. Lonen van 16 november tot den 31 december 1705

	Dagen	Schellingen	schellingen, ponden, groten Vlaams
Jacob de Roo	29+2/3	6+2/4s	£9:18:4
Pieter Van Riet	24+1/2		6 7:7:-
Gillis Veskens		25 4+1/6	£5:4:2
Pieter de Roo	32+1/2 en 3+2/3	3+1/4 en 3+1/3	6:10:-
Mattheus Dewit		18 3+2/3	3:6:-
Benjamin de Bussunij	1+3/4	3+2/3	£-:6:5
Jan Vanden Meer	2+1/4	3+2/3	£-:8:3
Pieter Becquar(Smid)	6+1/4	6+1/3	£2:1:8
Isaacq Wijjaar(Smid)	6+1/4		4 £1:5:-
Adriaan Laurens en 2 paarden (dezelfde; 37 voer à 5 stuivers)	1+1/2	10+1/2	£-:15:9
Hendrik Wiljemars		37 3+1/3	£1:10:10
Pieter Van Ruijssenfelt(waker)	55+1/2	3+1/3	£6:3:4
Pieter Andriessen (waker)	54+1/2	3+1/3	£9:3:4
Antonij Hoglandt	4+1/2	3+1/3	£9:1:8
Jan Devriend		15 3+1/3	£-:15:-
Gilles Dekouter	30+1/4	3+1/3	£2:10:-
Pieter Stoppelaan	14+3/4	3+1/3	£5:-:10
Jan Wiguind	22+1/4	3+1/3	£2:9:2
Leendert Maas	27+1/2	3+1/3	£3:14:2
Pieter Lodewijk		22 3+1/3	£2:5:10
Barend Berckelink	25+1/4	3+1/3	£3:13:4
Pieter Steppe	4+1/2	3+1/3	£4:4:2
Govert Hulstbergen	11+1/2	3+1/3	£-:15:-
Pierre Debon		20 3+1/3	£1:18:4
Frans Vanhoute	21+3/4	3+1/3	£3:6:8
Joris Kassier	1/2	3+1/3	£4:12:6
Dirk Debois	1/2	3+1/3	£-:1:8
Jacob Maassen		1 3+1/3	£-:3:4
Philip Dourdon	1/2	3+1/3	£-:1:8
Jan Sroene		12 3+1/3	£2:-:-
Bartholomeus Gregorius	15+1/4	3+1/3	£2:10:10
Lambregt Janssen	7+1/2	3+1/3	£1:5:-
Cornelius Daalder	13+1/2	3+1/3	£2:5:-
Michiel Kerkhove		12 3+1/3	£2:-:-
Adriaan Gregorius	6+3/4	3+1/3	£1:2:6
Barend Waginan	7+1/4	3+1/3	£1:4:2
Gerrit Buyseleer	4+1/4	3+1/3	£1:4:2
Jan Devijn	4+1/4	3+1/3	£-:14:2
Michiels Boons	4+1/4	3+1/3	£-:14:2
Pieter Thomasz	4+1/4	3+1/3	£-:14:2
Thomas Depla	2+1/2	3+1/3	£-:14:2
Beloning voor extra werk			£-:8:4
Pieter de Jonge	9 boots zant à 1 gulden		£-:16:16
Jan Thoene	38 voer aarde à 5 stuivers		£1:10:-
Jacob Daalhoge	3 voer aarde à 5 stuivers		£1:11:8
Steven Vanliere	3 voer aarde à 5 stuivers		£-:2:6
Totaal			£-:2:6
			£118:10:3

Bron: ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36201, Acquitten behorende bij de 2e extraordinaris rekening over 1705

3. Lonen van 25 juli tot 22 augustus 1705.

	Dagen	Schellingen	ponden, schellingen en groten
Jacob de Roo	23+3/4	2 gulden	£7:18:4
Pieter Van Riet	23+1/2	6 s	£7:1:-
Gilles Viskens	21+1/4 en 1	6 en 5	£6:12:6
Pieter de Roo	17+1/4 en 4+3/4	6 en 4+1/2	£6:4:10
Jan Desmit	17+3/4 en 4+1/2	4+1/2 en 6	£5:6:10
Mattheus Dewit	18+1/4 en 4+1/2	4+1/2 en 6	£5:9:1
Simon Uijs	16+3/4	4+1/2	£3:15:4
Jan Dirckens	9+3/4	4+1/2	£2:3:10
Abraham Zutterman	21+1/4	3+2/3	£3:17:11
Cornelis Bosman		22 4+1/2	£4:19:-
Adriaan Rongen	19+1/2		4 £4:7:9
Willem Ampert		20	4 £4:12:3
Pieter Kestloo		23	4 £5:3:6
Pieter Janssen		22	4 £4:10:-
Reynier Buijtevest	21+3/4		4 £4:7:-
Thomas Ronler		23	5 £5:15:-
Geleijn de Timmerman	21+3/4		4 £4:7:-
Darnout Vankeiser	22+1/2	4+1/2	£5:1:3
Pieter Delsort	25+1/2		5 £6:7:6
Pieter de Neeff	31+1/2 en 9+1/2	4+1/2 en 6	£5:17:9
Anthony Vammiddag	4+1/2		5 £1:2:6
Joos Van Loo	22+1/4	3+2/3	£4:1:7
Benjamin Bussanij		22 4+1/2	£4:19:-
Cornelis Ebbenhout	21+1/4	4+1/2	£4:15:7
Anthonij Van Mullem		20 4+1/2	£4:10:-
Anthonij Debruijne	4+3/4	4+1/2	£1:1:4
Cornelis Sutterman	11+1/4	3+2/3	£2:1:3
Jans Merselussen	9+1/2	4+1/2	£2:2:9
Dirck Janssen		9 4+1/2	£2:-:6
Jan Vander Mee	8+3/4	4+1/2	£1:19:4
Joos Kommers	8+3/4	4+1/2	£1:19:4
Cornelis Dewilde	1/2	4+1/2	£-:2:3
Jacob Snoeck	8+3/4	4+1/2	£1:19:4
Adriaan Kamerlijnck	6+1/4	4+1/2	£1:8:1
Leuyn Brandt		1 4+1/2	£-:4:6
Pieter Brandt de Jong	3+1/2		4 £-:14:-
Abraham de Lange	4+1/4		4 £-:17:-
Jacob Janssen		4 4+1/2	£-:18:-
Jacob Claessen	3+1/4	3+2/3	£-:11:11
Cornelis Maartensen		2 4+1/2	£-:9:-
Pieter Bagnor		18 2gulden	£6:-:-
Isaacq Wijjaar		17	4 £3:8:-
Louis Grijs	2+3/4	3+2/3	£-:10:1
Jacob Fernande		22	3 £3:6:-
Huybregt Frederiks	19+1/4 en 1	3s en 1 gulden	£3:1:1
Adriaan Sauvons met 3 paarden		28 6 gulden	£28:-:-
Adriaans Sauvons met 2 paarden	1+1/4	10+1/2	£-:13:1
Cornelis boone		20 1gulden	£5:-:-
Hendrik Wiljemars		24 1 gulden	£4:-:-
Adriaan Van Ruijssenfelt	22+1/4	1 gulden	£3:14:2

Pieter Van Riuijssenfelt	38+3/4	1 gulden	£6:9:2
Pieter Andriessen	38+3/4	3 en 3+1/3	£6:9:2
Anthonij Hoglandt	8+1/2 en 13+1/4	3 en 3+1/3	£3:9:8
Gillis Dekouter	9+1/2 en 10+1/2	3 en 3+1/3	£3:11:-
Jan Boone	9+1/2 en 12+3/4	3+1/3	£3:3:6
Cornelis Baaij	21+3/4	3	£3:12:6
Jan Deloo	3/4	3+1/3	£-:2:3
Pieter Stoppelaar	22	3+1/3	£3:16:4
Jan Wigman	25+1/2	3+1/3	£4:5:-
Leendert Maas	21+1/2	1+1/3	£1:15:10
Jan Sroene	5+3/4	3	£-:17:3
Leendert Coudenissen	1/2	3+1/3	£-:1:8
Coenraad Everaartsen	23+1/4	3+1/3	£3:17:6
Andries Dewilde	22+1/4	3	£3:6:9
Jan Debuck	7+3/4	3	£1:3:3
Andries Neefjan	8+1/2	3	£1:5:6
Pieter Nourix	10 en 6	3s en 1 gulden	£2:10:-
Adriaan Joris	9+1/2 en 13+1/2	3s en 1 gulden	£3:13:6
Frederik Snijder	22	3	£3:6:-
Jan Verbare	21+1/4	3	£3:3:9
Jan de Ruijck	14	3	£2:2:-
Aarnout Moens	7+3/4	3	£1:3:3
Lieven Hollevoet	9+1/2 en 13 +1/2	3s en 1 gulden	£1:3:3
Jan Tabast	9+1/2 en 12+1/4	3s en 1 gulden	£3:13:6
Frans Leretle	9+3/4	3	£3:9:4
Pieter labaar	19+3/4	3	£1:9:3
Jacob Bockeroij	20	1 gulden	£3:5:10
Pieter Lodewijck	11+1/4 en 11+1/4	1 gulden	£3:6:8
Jan Matthijsen	11+1/4 en 11+1/4	3s en 1 gulden	£3:11:3
Pfilip Elsbergen	10+1/4 en 5+2/4	3s en 1 gulden	£1:1:-
Barend Berkelink	10 en 12+3/4	3s en 1 gulden	£2:9:11
Michiel Keymeulen	23	1 gulden	£3:12:6
Adriaan Salarie	9+1/4 en 14	3s en 1 gulden	£3:18:4
Jan Robart	21	3	£3:14:5
Anthonu Plak	10+1/2 en 13	3s en 1 gulden	£3:3:-
Huijbregt Gardelijn	7	3	£3:14:1
Christiaan Anthenning	9+1/2 en 13	3s en 1 gulden	£1:11:-
Aarnout Vlieger	10+3/4	3	£3:11:10
Andreas Ros	9+1/2 en 13	3s en 1 gulden	£3:6:9
Hendrik Frederiken	22+1/4	3	£3:7:4
Jan Vanden Later	8 en 13	3s en 1 gulden	£3:11:10
Casper Nijngen	9+1/2 en 13+ 1/2	3s en 1 gulden	£1:13:9
Jacob de Malijn	11+1/4	3	£3:13:6
Pieter Popre	9+1/2 en 13+1/2	3s en 1 gulden	£3:13:6
Maarten Laurensen	18	3	£2:14:-
Jan Franssen	1/4	3	£-:2:4
Jasper Janssen de Jonge	13	1 gulden	£2:3:4
Wouter Janssen	20	3	3:-:-
Gabriel Pore	21+1/4	3	£3:3:9
Pieter Servaas	9+3/4	3	£1:9:3
Govert Hulsbergen	10+1/2	3	£1:11:6
Louis Lauijl	5+1/4	3	£-:15:9
Jan Voort	22+1/4	3	£3:6:9
Gerrit Wielemoms	5	3	£-:18:-

Jacob Fonteijne	10 en 13		3	£3:13:4
La Frans	4+3/4		3	£-:14:5
Pieter Rochussen	6+1/2		3	£-:19:6
Pieter Debon		22	3	£3:6:-
Jacob Bagijn	9+1/2 en 13+1/2		3	£3:12:8
Jan Rietvelt	7+1/2		3	£1:2:6
Leendert Van Meele	7+3/4		3	£1:3:3
Frans Vanhoute	22+1/4		3	£3:6:9
Lambregt Kranse	18+1/4		3	£2:14:9
Jan de Vrijer	22+1/4		3	£3:6:9
Pieter de Wolf		6	3	£-:18:-
Adriaan Hebbegoed	20+3/4		3	£3:2:3
Jan Thomassen		4	3	£-:12:-
Adriaan Verhart		22	3	£3:6:-
Jan Boeregion	9+1/2 en 12	3s en 1 gulden		£3:8:6
Arij Van Gendt	3 en 9+3/4	3s en 1 gulden		£2:1:6
Claas Kodde	2+1/2		3	£-:7:6
Pieter Lanij	7+1/2		3	£1:2:6
Frans Bule	20+3/4		3	£3:2:3
Joris Deloo	19+1/2		3	£2:18:6
Jan Metselaar	7+1/4		3	£1:1:9
Gerard Gitel	20+1/2		3	£3:1:6
Martijn Lasteur	7+1/2		3	£1:2:6
Steven Groenewout		22	3	£3:6:-
Jacob Terguw	22+1/4		3	£3:6:9
Jacob de Roo		3	3	£-:9-
Andries Wals	14+3/4		3	£2:4:3
Anthonij De Kock	17+1/2		3	£2:12:6
Pieter Dert	9+1/2		3	£1:8:6
Michel Eijsling	2+3/4		3	£-:8:3
Jan Adriaansen	15+1/2		3	£2:6:6
Gerrit Bol	11+1/4		3	£1:13:9
Carel Lacrooij	13+1/2		3	£2:-:6
Pierre Dekerck	3/4		3	£-:2:3
Jan Pietersen Gene	13+3/4		3	£2:1:3
Hendrik Vesselen	17+3/4		3	£2:13:3
Jan verkamme	2+1/2		3	£-:7:6
Louis Kontijn	21+1/4		3	£3:3:9
Mattheus Berbia	4+3/4		3	£-:14:3
Arnout Duren		22	3	£3:6:-
Claas Depijn	17+1/2		3	£2:12:6
Jan Ruijtenhouwer	11+1/9		3	£1:13:9
Pieter Damer	14+1/2		3	£2:3:6
Frans Drink	3/4		3	£-:2:3
Jacob Sayen	17+1/9		3	£2:11:9
Pieter Stevensen	3+1/2		3	£-:10:6
Roechick Slock	11+1/2		3	£1:14:6
Willem Huybregten	2+3/4		3	£-:8:3
Lieven Brandt	4+1/4		3	£-:12:9
Jacob Welkom	5+1/2		3	£-:16:6
Jan Philip		7	3	£1:1:-
Gerrit Hendricksen	4+1/2		3	£-:13:6
Rijck Hermansen	15+1/2		3	£2:6:6
Pieter Hermansen	15+1/2		3	£2:6:6

Jacob Devriendt	14+1/4	3	£2:2:9
Jacob Ribis	2+3/4	3	£-:8:3
Jan Michielsens	13+1/4	3	£1:19:9
Anthinij Laijaes	2	3	£-:6:-
Leendert de Nijs	2+1/4	3	£-:6:9
Hendrik Janssen	1	3	£-:-9
Steven Janssen	19	3	£2:17:-
Lambregt de Vrome	1+1/2	3	£-:4:6
Gillis Debeeck	16	3	£2:8:-
Philip Koopman	2+1/4	3	£-:6:9
Coenraad sacse	1/2	3	£-:1:6
Lievens Dejager	10+1/2	3	£1:11:6
Pierre Steppe	5+1/2	3	£-:16:6
Govert Huybregtsen	11+1/4	3	£1:13:9
<u>Voerluijden</u>			
Jan Thomas 156 voer à 5 stuivers			£6:10:-
Andries Symonsen 121 voer à 5 stuivers			£5:-:10
David Tiel 20 voer à 4 stuivers			£-:16:8
<i>Shuijt Luijden hun comende over halen</i>			
<i>brenge van schov aarde dienende tot</i>			
<i>aanvullinge en steviginge van de grondt</i>			
<i>tusschen 't paal en timmerwerk binnen</i>			
<i>docke à £3:10 per schuijt</i>			
<u>Schuijten aarde</u>			
David Vandewater	1		£3:-:10
Jan rosviersen	5		£17:-:10
Pieter Lembergtsen	2		£7:-:-
Pieter Marijnissen	1		£3:10:-
David Petersen	3		£10:10:-
<i>Een ton bier per ordre de heer Raatsheer</i>			
<i>J. Backer tot een fooije voor 'twerk</i>			<u>2:13:04</u>
<u>Totaal</u>			<u>£522:3:9</u>

Bron: ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36201, Acquitten behorende bij de 2e extraordinaris rekening over 1705

4. Lonen van 1 januari tot den 6 maart 1706

	Dagen	Schellingen	ponden, groten, grooten Vlaams
Pieter Van riet	16+1/4	6	£4:17:6
Gilles Viskens	49	4+1/6	£10:4:2
Pieter de Roo	1+1/2 en 50+1/4	3+1/3 en 3+2/3	£9:9:3
Adriaan Laurens en 2 paarden	6+1/2	10+1/2	£3:8:3
Hendrik Wiljemars	50	3+1/3	£8:6:8
Pieter Ruijssenfelt	51+1/4	3+1/3	£8:10:10
Pieter Andriessen	28	3+1/3	£4:13:4
Gilles Dekouter	1+1/2	3+1/3	£-:5:-
<i>Aan Gilles Viskens over pijn en smert</i>	<i>gelt ter sake van</i>	<i>sijn quetsuere</i>	
<i>bekomen in Slandts werk en dat op</i>	<i>ordre van de</i>	<i>heren Raadsheren</i>	
<i>en meester toegelegd</i>			£3:-:-
<i>Totaal</i>			£52:15:-

Bron: ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36211, Acquitten behorende bij de 3e extraordinaris rekening over 1706

Bijlage 4: Kwitanties op het einde van de werken

1. Ontfangen uijt handen van den equipagemeester d'Heer Jacob Rochussen de somme van: een pond elff schellingen en acht grooten Vlaams over vier dagen en drieschoff dienst gedaan als steenhouwer omtrent de reparatie van 't metselwerk aanden steenen beer van de docke binnen Vlissingen 't zedert den 28 augustij tot den 3 september 1706.

£1:11:8.

Hubert de Greij²³⁰

2. Ontfangen uijt handen van den equipagemeester d'Heer Jacob Rochussen de somme van: ses schellingen en acht grooten Vlaams over twee boots zandt gebragt aan de drooge docke tot reparatie en aanvulling van de kaeijng, Vlissinge den 15 mejj 1706.

£-:6:8.

Pieter de Jong²³¹

²³⁰ ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36211, Acquitten behorende bij de 3e extraordinaris rekening over 1706

²³¹ Ibid., 21

Bijlage 5: Kwitanties van leveringen

1. ontvangen uijt handen van den equipagemeester d'heer Isaak Rochussen de somme van: negen ponden ses schellingen en acht grooten vlaams over vragt van een smalschips lading eijken hout gebragt van Dordregt tot Vlissingen ten behoeve de Droge docke mits gaders 300 stucse veueren 5/4 duijms deelen voor de equipeerende oorlogschepen namentlijk £ 8:10:-. voor de vragt vant smalschip eijken hout, 5 schellingen voor mijn knegt over te helpen lossen, 5 schellingen voor onkosten van paspoort en 6 schellingen 8 grooten vlaams voor de gemelt 300 veuerene deelen extra als hebbende op schwijken gelegt, Vlissingen den 17 maart 1705

Totaal: £9:6:8.

Frans Fidon²³²

2. ontvangen uijt handen van den equipagemeester d'Heer Isaak Rochussen de somme van: thien ponden Vlaams over vragt van een smalschips ladinge eycken blocken, denne hout en dito plancken van Dordregt tot Vlissingen ten behoeve van de drooge docke binnen Vlissingen à £ 9:10:-. voor de vragt, 5 schellingen voor onkosten van paspoort en 5 schellingen voor mijn knegt over te helpen lossen, Vlissingen den 20 maart 1705

Totaal: £10:-:-.

Jan Lievense²³³

3. Ontvangen uijt handen van den equipagemeester d'Heer Isaak Rochussen de somme van: negen schellingen en twee grooten Vlaams over drie hoet kolen uijt kransteven schuijt tot in slandtes smitse tot het smeden van ijserwerk hoorende tot de drooge docke tot Vlissingen 3 schellingen per hoet en 2 grooten Vlaams voor den boote, Vlissingen den 1 october 1705.

Totaal: £-:9:2.

Philip Schotje²³⁴

²³² ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36191, Acquitten behorende bij de 2e extraordinaris rekening over 1705

²³³ Ibid. 23

²³⁴ ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36211, Acquitten behorende bij de 3e extraordinaris rekening over 1706

4. Ontvangen uyt handen van den equipagiemeester d' Heer Isaacq Rochussen de somme van : vijftien ponden, derthien schellingen en vier grooten vlaams. Over vragt van een smalschips ladinge denne en veuren balken, bestaande in 14 ligte platte dennen balken en 143 onder voets vueren balken. Achter aen gesleept van Dordregt tot Vlissinge ten behoeve van de drooge docke alhier voor mijn smalschips lading: £ 9:-.-, voor het vlot van 17 balkjes à 2 gulden: £ 5:13.9, voor onkosten van touwerk om t'vlot te woelen en slepen: £ 1:-.-, Vlissingen den 23 december 1704
£ 15:13.4

Frans Fidon²³⁵

5. Ontfangen uyt handen van den equipagiemeester d' Heer Isaak Rochussen, de somme van: twaalf ponden vlaams over vracht van een smalschips ladinge eijken roeden en greijnen houtwaren mist's gaders een vlodt van 6 platte denne balcken en andere achter aen gesleept tot Dordregt geladen en na Vlissingen gebracht tot het maken van een drooge docke te weten:voor vracht van smalschips ladinge: £8:10.- ,voor 'tvlodt : £3:-.- ,voor paspoort geld en andere onkosten: £-:5.- ,voor de knegt voor 't helpen lossen: £-:5:- ,Vlissingen den 14 augustij 1704.
Totaal: £12:-.-

Abraham Franssen²³⁶

²³⁵ ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36191, Acquitten behorende bij de 1e extraordinaris rekening over 1704

²³⁶ ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36191, Acquitten behorende bij de 2e extraordinaris rekening over 1705

Bijlage 6: Bierleveringen2. Bierleveringen in 1704²³⁷

Datum	Maand	Vaten (okshoofd)	Prijs
26	<u>augustus</u>	2	£2:2:4
9	<u>september</u>	1	£1:1:2
12		1	£1:1:2
22		1	£1:1:2
20	<u>oktober</u>	2	£2:2:4
27		2	£2:2:4
4	<u>november</u>	2	£2:2:4
10		2	£2:2:4
19		2	£2:2:4
<u>TOTAAL</u>			<u>£15:17:6</u>

²³⁷ Ibid., 27

2. Bierleveringen in 1705 in de maanden juni augustus²³⁸

Datum	Maand	Vaten (okshoofd)	Prijs
16	juni	1	£1:1:2
17		1	£1:1:2
19		1	£1:1:2
22		1	£1:1:2
23		1	£1:1:2
25		1	£1:1:2
26		2	£2:2:4
28		1	£1:1:2
29		2	£2:2:4
	Juli		
1		2	£2:2:4
3		2	£2:2:4
4		2	£2:2:4
7		2	£2:2:4
8		2	£2:2:4
13		1	£1:1:2
14		1	£1:1:2
15		2	£2:2:4
16		2	£2:2:4
18		2	£2:2:4
20		1	£1:1:2
21		1	£1:1:2
22		1	£1:1:2
23		1	£1:1:2
24		1	£1:1:2
25		2	£2:2:4
28		1	£1:1:2
29		3	£3:3:6
30		1	£1:1:2
	Augustus		
1		2	£2:2:4
3		2	£2:2:4
4		1	£1:1:2
5		2	£2:2:4
6		2	£2:2:4
7		2	£2:2:4
10		2	£2:2:4
TOTAAL			£57:3:-

²³⁸ Ibid., 27

3. Bierleveringen vanaf augustus door andere leverancier in 1705²³⁹

Datum	Maand	Vaten (okshoofd)	prijs
7	<i>augustus</i>	2	£1:17:4
11		3	£2:13:4
12		2	£1:17:4
13		2	£1:17:4
14		2	£1:17:4
16		2	£1:17:4
17		2	£1:17:4
20		2	£1:17:4
21		2	£1:17:4
22		1	£-:18:8
24		1	£-:18:8
25		2	£1:17:4
27		1	£-:18:8
28		3	£2:13:4
31		1	£-:18:8
	<i>september</i>		
1		1	£-:18:8
2		1	£-:18:8
3		1	£-:18:8
4		1	£-:18:8
5		1	£-:18:8
9		1	£-:18:8
10		1	£-:18:8
11		1	£-:18:8
12		1	£-:18:8
14		1	£-:18:8
15		1	£-:18:8
16		1	£-:18:8
17		1	£-:18:8
18		1	£-:18:8
21		1	£-:18:8
28		1	£-:18:8
29		1	£-:18:8
	<i>oktober</i>		
3		1	£-:18:8
5		1	£-:18:8
8		1	£-:18:8
12		1	£-:18:8
19		1/2	£-:6:8
21		1	£-:18:8
26		1	£-:18:8
	<i>november</i>		

²³⁹ ZA, Rekenkamer C, inv. nr. 36211, Acquitten behorende bij de 3e extraordinaris rekening over 1706

4		1/2	£-:6:8
11		1	£-:18:8
12		1/2	£-:6:8
19		1/2	£-:6:8
23		1/2	£-:6:8
26		1/2	£-:6:8
	<u>December</u>		
2		1/2	£-:6:8
4		1/2	£-:6:8
8		1/2	£-:6:8
11		1/2	£-:6:8
14		1/2	£-:6:8
16		1/2	£-:6:8
17		1/2	£-:6:8
22		1/2	£-:6:8
Totaal			<u>£ 53:17:6</u>