



De Republiek en de Torstensonoorlog (1643-1645)

*Maritieme macht in het schemergebied tussen
oorlog en vrede*

Daniël Turk*

Op 13 oktober 1644 vond een treffen plaats tussen de Deense en Zweedse marines nabij het eilandje Fehmarn, voor de oostkust van Sleeswijk-Holstein. Tussen de wirwar van rood-witte en blauw-gele vlaggen viel er in de mêlee ook een twintigtal Nederlandse schepen te ontwaren. Dit eskader was echter niet gezonden door de Staten-Generaal of uitgerust door een van de vijf admiraliteitscolleges die gezamenlijk de Staatse vloot vormden. En hoewel in dit Zweeds-Deense conflict enorme commerciële belangen op het spel stonden, was de Nederlandse Republiek officieel geen belligerent. De Nederlandse maritieme macht speelde desalniettemin een cruciale rol in het afdwingen van voor de Republiek gunstige handelsvoorwaarden in het Oostzeegebied. Het is in veel opzichten een klassiek voorbeeld van hoe de symbiose tussen de commerciële en militaire aspecten van 'seapower', die juist zo karakteristiek was voor de westerse benadering van maritieme macht, zich in het verleden heeft gemanifesteerd.



FOTO ZWEDS MARIITM HISTORISCH MUSEUM

De zeeslag tussen Deense en Zweedse schepen bij Fehmarn in 1644, tijdens de Torstensonoorlog

De traditionele synergie tussen overzeese handel en afhankelijkheid enerzijds en het budget voor de marine anderzijds is in het Westen al lang verwaterd. Het vrije gebruik van de zee wordt als een vanzelfsprekendheid gezien en scheepvaart en de zeggenschap over haveninfrastructuur zijn los komen te staan van nationaal (veiligheids)beleid.¹ In China daarentegen is er, zoals Jonathan Holslag recentelijk betoogde in zijn studie 'Every Ship a Warship', sprake van een toenemende militarisering van zijn civiele maritieme sector.² Hoewel in dat land het onderscheid tussen publiek en privaat op zijn zachts gezegd diffuus is te noemen, laat dat onverlet dat de maritieme sector en 'private' scheepvaartbedrijven een integraal onderdeel vormen van China's maritieme strategie.

Het omstreden minderheidsbelang van de Chinese scheepvaartonderneming Cosco in een haventerminal van Hamburg is slechts één voorbeeld van hoe dit zich manifesteert.³ De gevolgen van een Chinees meerderheidsbelang in de Griekse haven Piraeus deden zich eerder al gelden toen Chinese marineschepen in 2017 in Piraeus afmeerden tijdens wat officieel een diplomatiek bezoek, maar vermoedelijk een

proefvaart was. Want de haast complete controle over de havenoperaties stelt China ook in staat de haven te gebruiken voor zogeheten 'dual-use'-doeleinden. Een Griekse parlementariër sprak van een vorm van neokolonialisme alleen zonder de 'gunboats'.⁴ Die spreekwoordelijke gunboats zijn er wel degelijk, alleen niet perse in de vorm van traditionele grijze rompen. In Aziatische wateren krijgen Amerikaanse marineschepen in toenemende mate te maken met de witte rompen van de Chinese kustwacht en de blauwe

* D.P. (Daniël) Turk MA, MSc is als onderzoeker verbonden aan de Nederlandse Defensie Academie. Hij promoveert aan de Vrije Universiteit Brussel op het onderwerp 'small navies'.

- 1 Andrew Lambert, *Seapower States: Maritime Culture, continental empires and the conflict that made the modern world* (New Haven, Yale University Press, 2018) 311.
- 2 Jonathan Holslag, 'Every Ship a Warship', september 2022. Zie: <https://www.jonathanholslag.be>.
- 3 Gerben van der Marel, 'Duitse regering beperkt Chinees belang in terminal Hamburg', *Het Financieele Dagblad*, 26 oktober 2022.
- 4 Geoffrey F. Gresh, *To Rule Eurasia's Waves: the new great power competition at sea* (New Haven, Yale University Press, 2020) 67.

rompen van de People's Armed Forces Maritime Militia – de 'kleine blauwe mannetjes' – die opereren in de maritieme 'gray zone', het schemergebied tussen oorlog en vrede. Zij vormen een extensie van de Chinese maritieme macht om middels 'coercive' maritieme diplomatie 'winning without fighting' te bewerkstelligen.⁵

Westerse landen hebben moeite een antwoord te vinden op de verschillende verschijningsvormen van dit hybride karakter van de Chinese machtsontplooiing op zee, terwijl die juist eeuwenlang het fundament vormden van de westerse invulling van maritieme macht. Het biedt de gelegenheid de aandacht te vestigen op een episode uit de Nederlandse maritieme geschiedenis die relatief onderbelicht is gebleven, maar desalniettemin een interessant historisch licht werpt op de inzet van 'hybride' maritieme machtsmiddelen. Het is hierbij nadrukkelijk niet de intentie deze historische case te extrapoleren naar hedendaagse uitdagingen. Tussen strategische studies en geschiedenis ligt, zoals Colin Gray schreef, een 'disciplinary-cultural divide of no small significance'.⁶ Ik wil deze divisie niet slechten, maar mij eerder aansluiten bij de woorden van Geoffrey Till over de rol van geschiedenis binnen strategische studies, namelijk: 'The chief utility of history for the analysis of present and future lies in its ability not to point out lessons, but to isolate things that need thinking about'.⁷ Hopelijk lukt dat door met dit artikel de hedendaagse Chinese

militarisering van het civiele maritieme domein van een historische context te voorzien.

De symbiose tussen de economische en militaire aspecten van maritieme macht

De Franse minister Jean-Baptiste Colbert, de architect van de maritieme ambities van Lodewijk XIV, stuurde in 1671 zijn zoon op een tour door Engeland en de Nederlandse Republiek om ieder aspect van hun macht ter zee te bestuderen. De memoranda die Colbert onder ogen kreeg bevestigden zijn vermoeden van de symbiotische relatie die bestond tussen hun maritieme economieën enerzijds en capaciteiten anderzijds. Beider capaciteiten hadden de Fransen van dichtbij gezien toen zij aan de zijde van de Republiek betrokken raakten in de Tweede Engelse Zeeoorlog (1665-67). Al bleef de rol van *la Marine Royale* beperkt tot die van bliksemafleider, de omvang en intensiteit van de reeks zeeslagen op de Noordzee boezemden Colbert ontzag in. Hoe anders dan dankzij die hechte symbiose hadden de Nederlanders zich in enkele decennia kunnen omvormen van 'slechts Spaanse onderdanen tot een van de vooraanstaande zeemogendheden'.⁸ In het enorme Franse scheepsbouwprogramma dat zich onder het toezien van Colbert ontvouwde, stond Mercurius evenwel goeddeels aan de zijlijn.⁹ Het begrijpen van de synergie tussen de maritieme economie en navenante capaciteiten bleek iets anders dan er zelf invulling aan te geven.

In de Republiek stond Mercurius juist centraal. Sterker, het was lange tijd onduidelijk waar de rol van Mercurius ophield en die van Mars begon. De Nederlanders, met toen nog Antwerpen als het financiële en economische epicentrum van de Nederlanden, verwierven al hun leidende positie in het maritieme handelsverkeer toen ze nog 'slechts Spaanse onderdanen' waren. Al voor het uitbreken van de Opstand waren de Hollandse en Zeeuwse handelsvloeten groter dan die van Frankrijk en Engeland samen.¹⁰ Historisch is een dergelijke leidende handelspositie vaak hand in hand gegaan met maritieme suprematie. De Neder-

- 5 Andrew S. Erickson en Ryan D. Martinson, "'War without Gun Smoke". China's Paranaival Challenge in the Maritime Gray Zone', in: Andrew S. Erickson en Ryan D. Martinson (red.), *China's Maritime Gray Zone Operations* (Annapolis, Naval Institute Press, 2019) 1-2.
- 6 Colin S. Gray, *The navy in the post-Cold War world: the uses and value of strategic sea power* (University Park, Pa, Pennsylvania State University Press, 1994) 7.
- 7 Geoffrey Till, *Maritime Strategy and the Nuclear Age*, 2nd ed. (London, Macmillan Press, 1984) 224-25.
- 8 Gijs Rommelse en Roger Downing, 'The seventeenth-century Anglo-Dutch Wars in a European context', in: Gijs Rommelse en David Ormrod (red.) *War, Trade and the State. Anglo-Dutch Conflict, 1652-89* (Woodbridge, The Boydell Press, 2020) 54-55.
- 9 Mercurius, waarschijnlijk afgeleid van het Latijnse *Merx* (wat zoveel betekent als 'koopman' of 'commercie'), was in de Romeinse mythologie de god van onder meer handel en financieel gewin. In de context van dit artikel hanteer ik hem als symbool voor de commerciële aspecten van maritieme macht.
- 10 J.D. Tracy, 'Herring Wars: The Habsburg Netherlands and the Struggle for Control of the North Sea, ca. 1520-1560', *The Sixteenth Century Journal* 24 (1993) (6) 252.



Scheepvaartbedrijven zoals Cosco vormen een integraal onderdeel van China's maritieme strategie, waarbij maritieme infrastructuur ook wordt gebruikt voor 'dual-use'-doelinden

FOTO ANP, MICHAEL PROBST

landers bereikten echter hun dominantie positie in het Europese handelsverkeer dankzij innovatiekracht en concurrentievoordelen, en niet omdat zij de bescherming genoten van een eigen of door de Habsburgers verschaft oorlogsvloot. Integendeel, zelfs gedurende de eerste jaren van de oorlog tegen Spanje bezaten de opstandige gewesten geen noemenswaardige zeemacht.

'Every ship a warship' is toepasbaar wanneer we spreken over de Nederlandse zeemacht in die periode. De maritieme macht van zeemogendheden beruiste traditioneel altijd op hun koopvaardij. Tot ver in de zeventiende eeuw vervulden handelsvloeden een 'dual-use'-rol. Dit was niet anders voor de Republiek. Haar eerste zeemacht bestond uit grote aantallen kleine vlieboten, gebouwd voor vrachtverkeer op de binnenlandse vaarwegen, die plots werden ingezet om de Vlaamse kust te blokkeren. De admiraliteitscolleges deden tussen 1599 en 1601 dan wel een halfslachtige poging het Nederlandse maritieme potentieel om te zetten in een volwaardige marine met speciaal daarvoor gebouwde oorlogsschepen, maar deze inspanningen werden al snel weer opgegeven.¹¹ In

plaats daarvan ontvouwde zich een tamelijk unieke wijze waarop de Republiek haar veiligheid op zee vormgaf; een organisatiestructuur die als geen ander invulling gaf aan de synergie tussen de commerciële en militaire aspecten van maritieme macht.

Er is onder historici nogal wat discussie over de effectiviteit van de Nederlandse maritieme organisatiestructuur in de zeventiende eeuw; een discussie die zich toespitst op de vraag of het (relatieve) maritieme succes van de Republiek het resultaat was *dankzij* of juist *ondanks* de wijze waarop ze haar maritieme veiligheid had vormgegeven. Jan Glete verbaast zich erover dat Nederland tijdens een lange, uitputtende oorlog een leidende economische mogendheid werd zonder een marine te ontwikkelen die in staat was haar wil aan haar vijanden op te leggen.¹² J.R. Jones stelt dat de Nederlandse zeemacht nooit de commerciële dominantie van de Republiek had kunnen evenaren omdat veel

11 Jan Glete, *Navies and Nations: Warships, Navies and State building in Europe and America, 1500-1860*, vol. I (Stockholm, Almqvist & Wiksell International, 1993) 156.

12 *Ibidem*, 163.

van de geopolitieke factoren die dat succes faciliteerden juist in tijden van oorlog fatale zwakheden blootlegden.¹³ En Paul Kennedy vraagt zich in het geval van de Republiek af of een economie ook te afhankelijk kan zijn van de zee.¹⁴ Het reikt te ver om de vroege organisatiestructuur hier in geuren en kleuren te beschrijven, anders dan te constateren dat het onderliggende principe van het Nederlandse maritieme beleid was dat de veiligheid op zee in eerste aanleg werd verzorgd en gefinancierd door de economische actoren die daarvan profiteerden.¹⁵ Het bekendste voorbeeld van de symbiotische publiek-private samenwerking die daaruit voortkwam was de VOC, maar het principe gold breder. Zo had het College van de Grote Visserij de bevoegdheid eigenhandig oorlogsbodems uit te rusten om de Nederlandse visserij op de Noordzee te beschermen tegen de Duinkerker kapers. En Amsterdamse kooplieden organiseerden zichzelf in de Directie van de Levantse handel voor de beveiliging van een handelsroute die voer door de Straat van Gibraltar.¹⁶ Ook andere handelsconsortia schakelden de 'markt' in wanneer zij niet konden rekenen op de bescherming van de admiraliteitscolleges.

Deze lappendeken van verschillende 'zwaarmachten' zou tegenwoordig als een zwaktebod en een ondermijning van het 'sociaal contract' worden beschouwd, maar het stelde de Republiek in staat haar maritiem potentieel tegen relatief lage kosten voor de belastingbetaler te

ontplooiën. In de Europese landen waar begin zeventiende eeuw al wel de maritieme macht volledig onder staatsgezag kwam te staan, zoals Denemarken en Zweden, was dat juist eerder een reflectie van de beperkte omvang van hun handelsvloeden dan een bewuste strategische keuze.¹⁷ Dat dergelijke kleinere, doch relatief professionele zeemachten geduchte tegenstanders of effectieve bondgenoten konden zijn, ervoeren de Nederlandse bemanningsleden van de door Zweden ingehuurde 'hybride' schepen op 13 oktober 1644.

De Torstensonoorlog: de Republiek in de maritieme 'gray zone'

Julian Corbett schreef over de Engelse marine in het Tudor-tijdperk dat die bestond uit 'the whole of its shipping'.¹⁸ Het is een uitspraak die in veel opzichten ook opgaat voor de Nederlandse zeemacht gedurende het gros van de zeventiende eeuw. De idee van 'every ship a warship' gold voor veel van de Nederlandse schepen die voeren op Azië, opereerden in het Atlantische gebied, of de Straat van Gibraltar passeerden. Voor de omvangrijke handel op de Oostzee werd daarentegen het fluitschip gebruikt. Dit type schip, dat vanwege zijn grote laadvermogen en kleine bemanning de spil was in de Nederlandse dominantie van de Europese vrachtaar, was weerloos en kon daarom rekenen op de bescherming van de admiraliteitscolleges die hun inkomsten haalden uit de door de koopvaardij betaalde konvooi- en licentiegelden. Dit zichzelf financierende systeem moet overigens niet worden geïdealiseerd. In 1639 bijvoorbeeld telde de Staatse vloot in het Engelse Kanaal slechts 29 zeilen; een haast verwaarloosbaar aantal wanneer afgezet tegen de omvang van de handelsvloot die zij moesten beschermen.¹⁹

Voor het Oostzeegebied gold daarentegen dat eenmaal de Sont gepasseerd en de sloopstol betaald de Nederlandse handelsschepen in relatieve veiligheid de havens konden aandoen. Het Deense Sonttolbeleid was echter een continu frictiepunt in de betrekkingen tussen beide landen. De nauwe zee-engte stond onder volledige Deense controle waardoor koning

13 J.R. Jones, 'The Dutch Navy and National Survival in the Seventeenth Century', *The International History Review* 10 (1988) (1) 18-19.

14 Paul M. Kennedy, *The rise and fall of British Naval Mastery*, 3rd ed. (London, Penguin Random House, 2017) 51.

15 Erik Odegard, 'Convoys and Companies: Privatising Economic Warfare at Sea in the Dutch Republic, 1580-1800', in: David Morgan-Owen en Louis Halewood (red.), *Economic Warfare and the Sea. Grand Strategies for Maritime Powers, 1650-1945* (Liverpool, Liverpool University Press, 2020) 68.

16 Johan E. Elias, *Het voorspel van den Eersten Engelschen Oorlog. Eerste Deel: Het Britsch-Nederlandsche Antagonisme in Europa* (Den Haag, Martinus Nijhoff, 1920) 50.

17 David Parrott, *The Business of War. Military Enterprise and Military Revolution in Early Modern Europe* (Cambridge, Cambridge University Press, 2012) 291.

18 Julian Corbett, *England in the Mediterranean: A Study of the Rise and Influence of British Power within the Straits, 1603-1713*, vol. 1 (London, Longmans, Green, and Co., 1917; second edition) 170.

19 Frits Snapper, *Oorlogsinvloeden op de overzeese handel van Holland, 1551-1719* (Amsterdam, Drukkerij van Ellerman Harms, 1959) 97.

Christiaan IV een positie had die misschien het beste te vergelijken is met de spreekwoordelijke Saoedische hand op de oliekraan. Met het verhogen van de tol kon hij namelijk de Nederlandse winstmarges afromen en hun leidende positie in het Europese vrachtverkeer ondermijnen. Tijdens de Bestandsjaren (1609-21) waren de spanningen al hoog opgelopen, maar na 1638 volgden verdere verhogingen van de Sonttol als onderdeel van nieuw Deens mercantilistisch beleid.

Dit was het gevolg van een forse ommezwaai in het Deense buitenlandbeleid. Denemarken, eeuwenlang de dominante mogendheid in het Oostzeegebied, zag als het gevolg van de Zweedse expansiepolitiek de regionale machtsverhoudingen kantelen. Dit proces wist Christiaan zelf overigens te versnellen door zich in 1625, aangemoedigd door Engelse en Nederlandse subsidies, te mengen in een religieus conflict dat tot dan toe nog louter een Duitse aangelegenheid was en de boeken in zou gaan als de Dertigjarige Oorlog (1618-48). Christiaans moment als

protestantse 'kampioen' was echter van korte duur. De keizerlijke legerleider Wallenstein nam bezit van Jutland en alleen de Deense marine voorkwam een invasie van de Deense eilanden. De Republiek dreigde nu een dubbele rekening gepresenteerd te krijgen. Niet alleen waren de aan Denemarken verstrekte subsidies in een bodemloze put beland, de Deense nederlaag leek bovendien te resulteren in een nieuw monsterverbond met mogelijk desastreuze gevolgen voor de Nederlandse commercie in de Oostzee. Op Wallensteins initiatief kwam een informele alliantie tussen Spanje, de keizer en de Hanze-steden tot stand.²⁰ Zijn plan behelsde dat het Hanzeverbond een monopolie verkreeg op de Spaanse handel met het Oostzeegebied in ruil voor het openstellen van havens voor Spaanse kaperschepen. Wallenstein zou de geselecteerde havens bezetten, terwijl Spanje het geschut en de maritiem experts beschikbaar stelde voor wat

20 Golo Mann, *Wallenstein. His life narrated by Golo Mann* (London, André Deutsch Limited, 1976) 364-5.

De Vierdaagse Zeeslag tijdens de Tweede Engelse Zeeoorlog. De Franse minister Colbert probeerde te leren van de symbiotische relatie die zou bestaan tussen de Nederlandse en Engelse maritieme economieën enerzijds en hun militaire capaciteiten anderzijds



een ‘tweede Duinkerken’ moest worden. Het Spaanse oog viel om praktische redenen op Oost-Friesland, terwijl de keizer opteede voor een stad in Pommeren direct aan de Oostzee, waar de Nederlandse koopvaardij het kwetsbaarste was.²¹

De Dertigjarige Oorlog en de hervatting van de oorlog tussen Spanje en de Republiek na 1621 zijn – incidenten daargelaten – gescheiden conflicten gebleven en in de historiografie ook als dusdanig behandeld. Als dit ‘Baltic design’ doorgang had gevonden was een actieve betrokkenheid van de Republiek in de ‘Duitse’ oorlog onafwendbaar geworden. Wallensteins plan liep echter stuk op het verzet van de Hanzestad Stralsund. Zijn in 1628 aangevangen belegering van een van de laatste protestantse bolwerken in Duitsland noopte Gustaaf Adolf van Zweden te interveniëren en hij voorkwam daarmee de ondermijning van de Nederlandse handelspositie in de Oostzee. Althans tijdelijk, want het onderstreepte nog maar eens dat de Nederlandse commerciële dominantie in de regio rustte op geopolitieke ontwikkelingen waar de Nederlanders zelf maar tot op zekere hoogte (militaire) invloed op kon uitoefenen.

Dit was Christiaan niet ontgaan. Vernederd door Wallenstein en overvleugeld door Zweden, resteerde hem nog één troefkaart: de beheersing van de Sont. Wat Spanje en Wallenstein niet lukte met militaire middelen, kon Christiaan doen met mercantilistisch beleid: het verhogen van de Sonttol om de Nederlandse Oostzeehandel te ondermijnen. Denemarken sloot in 1630 een vredesverdrag met de Spaanse en Oostenrijkse Habsburgers; niet veel later gevolgd

door een handelsverdrag. Het Deense mercantilistische beleid om de eigen scheepvaart te stimuleren werd in 1638 verder aangescherpt door de verhoging van de Sonttol en de introductie van een nieuwe heffing op het groeiende handelsverkeer over de Elbe, dat Denemarken vanwege het bezit van Glückstadt kon afdwingen.²² De enige Nederlandse reactie bestond uit het sturen van een gezantschap dat zich beriep op gemaakte afspraken in 1544, maar onverrichter zake wederkeerde nadat de Deense afvaardiging liet weten dat dit verdrag indertijd was gesloten met Karel V en niet met de Staten-Generaal.²³

Met name in Amsterdam nam de roep om krachtadiger optreden toe. Stadhouder Frederik Hendrik wist deze geluiden voor nu te bezweren. Hij vreesde dat een oorlog met Denemarken het hem moeilijker maakte zijn veldtocht in de Zuidelijke Nederlanden voort te zetten, juist nu daar, sinds Frankrijk in 1635 actief aan de oorlog tegen Spanje deelnam, progressie te behalen viel. Wel werd in 1640 een geheim verdrag met Zweden gesloten waarin dat land onder meer het recht kreeg om in de Republiek ‘ammunitie, schepen en volk te kopen, huren, aan te werven en daarvandaan uit te voeren’.²⁴ De Deens-Spaanse toenadering ging eveneens een stap verder. In 1641 sloten zij in Madrid een maritiem verdrag dat overduidelijk was gericht tegen de Republiek. Beide koninkrijken kwamen overeen de Nederlandse sluishandel tussen Noord-Duitsland en Spanje een halt toe te roepen door actief schepen, ladingen, pakhuizen en handelscertificaten te controleren en te confisqueren.²⁵ De sluishandel was Spanje al langer een doorn in het oog, maar ook de Denen merkten dat de Nederlanders in toenemende mate hun eigen goederen door lieten gaan als Zweeds, omdat deze dan waren vrijgesteld van tolheffing.²⁶

Denemarken schatte terecht in dat de Republiek niet bij machte was haar vloot in de Oostzee in te zetten. Niet alleen waren de beschikbare middelen van de admiraliteitscolleges tot hun uiterste gerekt vanwege de aanhoudende dreiging die uitging van de Duinkerker kapers, ook hadden ze moeite invulling te geven aan een verzoek van de Staten-Generaal een hulpvloot te

21 Peter H. Wilson, *Europe's Tragedy. A History of the Thirty Years War* (London, Allen Lane, 2009) 427.

22 Willem J. Kolkert, *Nederland en het Zweedsche Imperialisme* (Deventer, Ch. Dixon, 1908) 13-4.

23 Charles E. Hill, *The Danish Sound Dues and the Command of the Baltic. A Study of International Relations* (Durham, Duke University Press, 1926) 130.

24 Froukje Breedvelt-Van Veen, *Louis de Geer, 1587-1652* (Amsterdam, H.J. Paris, 1935) 157.

25 Jonathan I. Israel, *Nederland als centrum van de wereldhandel: 1585-1740* (Franeker, Van Wijnen, 1991) 156-7.

26 Mits de ladingen in Zweden zelf verkocht werden. Kolkert, *Nederland en het Zweedsche Imperialisme*, 17.

sturen naar Portugal, dat in 1640 was losgebroken van de personele unie met Spanje. Het eskader dat zij uiteindelijk met grote inspanning wisten uit te rusten bestond bijna geheel uit de ‘hybride’ ingehuurde koopvaarders.²⁷

Christiaans overmoed, die in 1625 leidde tot zijn desastreus verlopen interventie in Duitsland, was weer terug. Zijn krijgslust had echter plaatsgemaakt voor een kennelijke behoefte de geschiedenis in te gaan als vrede-stichter. In 1643 wierp hij zich op als bemiddelaar om de oorlog te beëindigen die Europa al decennia in zijn griep hield. Osnabrück en Munster werden voorgesteld als locaties voor vredesonderhandelingen. Maar zijn rol als bemiddelaar was nog niet begonnen of Christiaan werd plotsklaps wederom de oorlog ingetrokken die hij trachtte te beëindigen. Zonder formele oorlogsverklaring viel de Zweedse veldmaarschalk Lennart Torstenson in december 1643 Sleeswijk-Holstein en Jutland binnen. Terwijl Torstenson Jutland bezette, viel een tweede Zweeds leger de Deense provincie Schonen²⁸ binnen. Opnieuw trok Christiaan zich onder bescherming van zijn marine noodgedwongen terug op de Deense eilanden.

Hoewel de nu begonnen oorlog is vernoemd naar de Zweedse legeraanvoerder die de openingszet deed, was de Torstensonoorlog toch voornamelijk een maritiem conflict. Al moet gezegd worden dat het maritieme karakter het gevolg was van de snelle overrompeling van de Deense territoria op het continent. Hoe het ook zij, deze ‘preventieve’ aanval op Denemarken ging om meer dan enkel het Sonttolbeleid. Want terwijl de Zweden werden afgemat in Duitsland en zij de oorlogsinspanningen alleen met de hulp van Franse subsidies nog volhielden, zagen ze met lede ogen aan hoe Christiaan, mede dankzij de verhoging van de Sonttol, zijn strijdkrachten weer opbouwde. De Deense bemiddelingspoging was echter de spreekwoordelijke druppel, zeker omdat die gepaard ging met toenemende assertiviteit op zee. Hamburg en de Elbe werden geblokkeerd en Denemarken ging, ogenschijnlijk in naam van de vrede, over tot de inbeslagname van Zweedse schepen geladen met wapentuig.²⁹ Alsof Christiaan eigenhandig een wapenembargo

Denemarken schatte terecht in dat de Republiek niet bij machte was haar vloot in de Oostzee in te zetten

had afgekondigd. Toch hoopte men in Stockholm juist vanwege het verhoogde Sonttoltarief op Nederlandse steun.

De man die deze steun moest binnenhalen was een ‘captain of industry’ voor wie veel op het spel stond. Louis de Geer, van oorsprong een Waal die zich in 1615 in Amsterdam vestigde, ontwikkelde zich, samen met zijn zwager Elias Trip, tot een grote speler in de internationale wapenhandel. Om de Sonttol te omzeilen emigreerde hij in 1627 naar Zweden om daar met Nederlandse financiering de Zweedse ijzer- en koperindustrie te ontwikkelen. Hoewel De Geer in 1631 in conflict raakte met Gustaaf Adolf over de export van zijn geschut en munitie naar andere – niet altijd bevriende – mogendheden, bleven zijn producten onmisbaar voor het Zweedse leger, alsook de Nederlandse markt.³⁰ Zijn connecties met de leidende Amsterdamse kooplieden maakten hem daarom de ideale gezant om, achter de schermen,

27 Op het moment dat de Staten-Generaal het besluit nam om Portugal in Europa bij te staan, had de VOC in Azië net de belegering van de Portugese vestingstad Malakka afgerond en vonden er ook in Brazilië nog vijandelijkheden plaats tussen de WIC en het Portugese gezag. Dat de Europese politiek in de 17e eeuw ‘complex’ was is een understatement en het maakt de internationale politieke constellatie anno 2023 haast overzichtelijk.

28 Het meest zuidelijke ‘landschap’ (provincie) van Zweden, dat tot 1658 onderdeel uitmaakte van Denemarken.

29 Hill, *The Danish Sound Dues and the Command of the Baltic*, 132-3.

30 Parrott, *The Business of War*, 237.



Louis de Geer speelde achter de schermen een rol in de Torstensonoorlog. Uiteindelijk nam zijn 'privévloot' zelfs, zonder veel succes, deel aan de strijd

Nederlandse steun te winnen en, in lijn met de bepalingen in het geheime verdrag uit 1640, (deels) op eigen kosten een zeemacht in de Republiek te verwerven ter ondersteuning van de Zweedse marine en de landing van Zweedse troepen op de Deense eilanden mogelijk te maken. Want één ding was zeker: zolang de Deense zeemacht de Sont controleerde kon ze betalingen afdwingen en genoot Denemarken het respect als regionale maritieme mogendheid.³¹

Het was aan de gemachtigde Zweedse ambassadeur, de Nederlander Pieter Spiering, om de Staten-Generaal officieel om bijstand te vragen in de oorlog tegen Denemarken. De reactie uit

Den Haag liet zich volgens nog een Nederlander in Zweedse dienst wel raden. De uit de Republiek verbannen Hugo Grotius behartigde op dat moment de Zweedse belangen vanuit Parijs. Net als Den Haag was ook het Franse hof ontstemd over de onaangekondigde aanval op Denemarken. Frankrijk was met name woest omdat het Zweedse leger draaide op Franse subsidies die nu werden gebruikt voor een, in de ogen van Parijs, ongeoorloofde afleiding. Grotius verdedigde de Zweedse 'imperialistische politiek' en veroordeelde, zoals zijn biograaf Henk Nellen schrijft, juist de Nederlandse 'politiek van het veilige midden'. Nu meer dan ooit was de situatie gunstig om de Nederlandse handelsbelangen veilig te stellen, maar Grotius wist dat 'zolang eigenbelang en kortzichtigheid' de doorslag gaven een daadkrachtig optreden wel zou uitblijven.³² Daarin had hij gelijk. Wederom zond de Republiek een gezantschap om tussen de strijdende partijen te bemiddelen.

Wel werd besloten om voor het jaar 1644 een eskader van de Staatse vloot onder leiding van admiraal Witte de With uit te rusten om de Nederlandse handelsvloot door de Sont te konvoieren. Frederik Hendrik verplichtte hen de Sonttol gewoon te betalen om de Denen niet te provoceren, al stond hij hen wel toe het lagere tarief van voor de verhoging af te dragen. Dat was dan ook zijn enige concessie richting de groep kooplieden, uit met name Amsterdam en de steden in het Noorderkwartier met traditioneel grote belangen in de Oostzee, die vond dat de marine actief moest worden ingezet. Zij hadden, zoals zou blijken, de niet geheel onterechte vrees dat Zweden uiteindelijk een verdrag met Denemarken zou sluiten waarin geen rekening werd gehouden met de Nederlandse handelsbelangen en dat bij nieuwe Zweedse vrijstellingen hun handelspositie nog verder zou verslechteren. Hoewel de Republiek officieel neutraal bleef, stond de Staten-Generaal wel oogluikend toe dat De Geer voor eigen rekening een hulpvloot in Nederlandse havens mocht uitrusten. De tegenwerking die hij hierin aanvankelijk ondervond was niet zozeer van principiële aard als wel praktisch; het 'officiële' eskader van De With moest namelijk deels worden verworven uit dezelfde vijver als waar

31 Martin Bellamy, *Christian IV and his navy: a political and administrative history of the Danish Navy, 1596-1648* (Leiden, Brill, 2006) 242.

32 Henk Nellen, *Hugo de Groot: een leven in strijd om de vrede, 1583-1645* (Amsterdam, Balans, 2007) 545-6.

De Geer nu in aan het vissen was.³³ De Nederlandse markt voor bewapende koopvaarders bleek niet onuitputtelijk.

De hulpvloot die De Geer in mei 1644 onder leiding van Maarten Thijssen toch bijeen wist te brengen bestond uit 32 schepen, waarvan tien dienst deden als transport voor de inschepping van een deel van Torstensons leger op Jutland. Gerard Kernkamp schrijft in zijn dissertatie *De Sleutels van de Sont* (1890), dat de meeste schepen niet sterk bewapend waren.³⁴ Er is dan ook nogal wat onduidelijkheid als het gaat om de exacte omvang van de bemanning en het aantal stuks geschut – wat gezien de ontstaansgeschiedenis van deze ‘privévloot’ misschien ook niet verwonderlijk is. Dat De Geers schepen hoe dan ook gevechtskracht ontbeerden bleek wel uit de eerste twee confrontaties in mei bij het Lysterdyb.³⁵ Slechts negen door Christiaan IV in persoon geleide Deense oorlogsschepen, de meesten van een groter charter dan Thijssens bewapende koopvaarders, dwongen de Nederlanders weer hun havens op te zoeken.³⁶ De nederlaag maakte pijnlijk duidelijk dat lichtbewapende Nederlandse koopvaarders geen partij waren voor de zwaardere Deense oorlogsbodems.

De beoogde vereniging met de Zweedse vloot kwam dus nog niet tot stand. Inmiddels was een keizerlijk leger Denemarken te hulp geschoten en Holstein binnengevallen, waardoor Torstenson genoodzaakt was zich uit Jutland terug te trekken.³⁷ De beslissing moest daarom op zee worden geforceerd. Op 1 juli vond bij Kolberger Heide een zeeslag plaats tussen 25 Deense en 34 Zweedse oorlogsbodems. Het gevecht eindigde tactisch onbeslist, maar ondanks de Zweedse overmacht lukte het niet de doorgang bij de Sont te forceren en bleven alle zeestraten die het Kattegat met de Oostzee verbonden in Deense handen.³⁸

De Geer had inmiddels de zomermaanden van 1644 benut om zijn vloot opnieuw uit te rusten. Idealiter liet hij deze tegelijk uitzeilen met het Staatse eskader dat onder De With vertrok, maar de Nederlandse gezanten maakten hier bezwaar tegen; het zou te veel een vijandige indruk

maken op Denemarken.³⁹ Men had klaarblijkelijk nog niet door hoezeer de Republiek zich inmiddels al in de maritieme ‘gray zone’ bevond. In juli stak Thijssen wederom in zee. Christiaan anticipeerde zijn komst, maar niet dat Thijssen direct door de Sont zou varen en de Denen wachtten hem daarom vergeefs op in de Grote Belt.⁴⁰ Het geschut op het imposante slot Kronborg, toen al eeuwenlang het symbool van de Deense dominantie van de Sont, kon niet voorkomen dat Thijssen zich in augustus vrijwel ongeschonden met de Zweedse zeemacht kon verenigen.⁴¹

Het conflict ging nu de beslissende fase in, niet alleen militair maar ook diplomatiek. Zweden had er inmiddels mee ingestemd dat de Republiek de rol van bemiddelaar op zich nam, al wist men in Stockholm maar al te goed dat er voor de Nederlanders veel op het spel stond. De Zweden waren daarom verbolgen dat zij, in hun ogen, niet alleen de kastanjes uit het vuur haalden maar dat Nederlandse koopvaarders bovendien de Deense oorlogskas spekten door gewoon de Sonttol te blijven betalen. De Zweedse onderhandelaars stemden evenwel vooralsnog in om te wachten met het sluiten van een aparte vrede. Zij hoopten immers dat hun geheime wapen, De Geer, erin zou slagen de Republiek alsnog aan hun zijde te krijgen.⁴²

Op 13 oktober 1644 werden de kaarten echter opnieuw geschud. De Zweedse zeemacht, nu verenigd met de schepen van Thijssen, had de Deense vloot een vernietigende slag toegebracht. Christiaan had zich zo laat in het seizoen veilig gewaand en een deel van zijn vloot al opgelegd.

33 Breedvelt-Van Veen, *Louis de Geer*, 165.

34 Gerard Wilhelm Kernkamp, *De sleutels van de Sont: het aandeel van de Republiek in den Deensch-Zweedschen oorlog van 1644-1645* (Den Haag, Nijhoff, 1890) 62.

35 Gelegen nabij de Deense Waddeneilanden.

36 Roger Charles Anderson, *Naval wars in the Baltic, 1522-1850* (London, Francis Edwards Ltd., 1969) 48-9.

37 Kolkert, *Nederland en het Zweedsche Imperialisme*, 19.

38 Jan Glete, *Swedish naval administration, 1521-1721: resource flows and organisational capabilities* (Leiden, Brill, 2010) 168-9.

39 Kernkamp, *De sleutels van de Sont*, 74.

40 De zeestraat tussen Seeland en Funen.

41 Anderson, *Naval wars in the Baltic*, 59.

42 Hill, *The Danish Sound Dues and the Command of the Baltic*, 139.

In de voorafgaande Deens-Zweedse oorlogen hadden de Zweden immers hetzelfde gedaan. Alleen in tegenstelling tot die eerdere conflicten beschikte de Zweedse zeemacht nu over havens in Noord-Duitsland, waardoor ze operaties langer kon voortzetten.⁴³ Samengevoegd met

het 'Nederlandse' eskader wist de Zweedse admiraal Wrangel, mede dankzij zijn grote numerieke overwicht, de Deense zeemacht, bestaande uit zeventien oorlogsbodems,⁴⁴ bij Fehmarn te overvallen en nagenoeg geheel te vernietigen. Slechts vijf schepen wisten te ontsnappen en ruim 1.000 Denen werden gevangengenomen.⁴⁵ Plotsklaps was de machtsbalans geheel omgeslagen. De gehuurde scheepsmacht van De Geer werd ontbonden en Zweden kon beginnen met het dicteren van zijn eisen.

43 Glete, *Swedish naval administration*, 171.

44 Het Deense eskader bestond uit vijftien oorlogsbodems en twee galeien, de gecombineerde vloot uit zestien Zweedse en 21 gehuurde Nederlandse schepen.

45 Anderson, *Naval wars in the Baltic*, 63-4.



Winnen zonder te vechten

Dat Stockholm zich nu in een positie bevond waarbij ze niet langer rekening hoefde te houden met de Nederlandse belangen, zorgde voor een schokgolf onder de Nederlandse handelseconomie. Amsterdam trok 'alle registers open'. De stadhouder, Zeeland en Zuid-Hollandse handelssteden als Rotterdam, die minder waren blootgesteld aan de ontwikkelingen in de Oostzee, bleven tegen actieve

inmenging maar werden nu door Amsterdam tot een typisch Nederlands compromis gedwongen.⁴⁶ De hoofdmacht van de Staatse vloot zou in het Kanaal blijven, alleen werd middels de heffing van een eenmalig 'Last- en Veilgeld' op de Nederlandse koopvaarders die op de Oostzee voeren, de *extraordinaris equipage* van een tijdelijke tweede vloot gefinancierd.⁴⁷ Een

⁴⁶ Israel, *Nederland als centrum van de wereldhandel*, 158.

⁴⁷ Kolkert, *Nederland en het Zweedsche Imperialisme*, 20.

Het slot Kronborg domineerde met zijn kanonnen de Sont, maar het geschut bleef stil toen Witte de With 700 koopvaardijsschepen zonder tolbetaling door de waterweg escorteerde

FOTO ANDERS ILLUM



De actie door De With in de Sont was een klassiek voorbeeld van ‘winning without fighting’

zeemacht bestaande uit 48 schepen – waaronder een zestal grote ‘convooischepen’ gehuurd van de VOC⁴⁸ – zou de Nederlandse handelsvloot zonder betaling van de tolheffing door de Sont begeleiden. Omdat de heffing van het ‘Last- en Veilgeld’ gelijkwaardig was aan het Sonttolarief schoot de gemiddelde koopman er niet veel mee op, maar het stelde de Republiek in staat maritiem machtsvertoon te ontplooiën ter voorkoming dat Zweden tot een voor Nederland nadelig vergelijk met Denemarken kwam.

De Zweedse gezanten hadden aanvankelijk beloofd te wachten tot mei 1645 alvorens officieel de vredesonderhandelingen aan te vangen. Zo kregen Nederlandse bemiddelaars meer tijd nieuwe instructies van het thuisfront af te wachten.⁴⁹ Maar begin 1645 had Torstenson reeds het keizerlijke leger uit Holstein verjaagd en was Christiaan zo ten einde raad dat

hij zelfs overwoog IJsland te verpanden om de oorlog te kunnen voortzetten.⁵⁰ De gesprekken begonnen daarom al in februari. En hoewel Zweden in zijn eisenpakket rekening hield met de Nederlandse wens tot tariefverlaging, was dit wel conditioneel aan Nederlandse deelname in de oorlog. Kwam die toezegging niet dan zou Zweden deze eis laten vallen en de Nederlandse bemiddelende rol unilateraal worden beëindigd.⁵¹ De Zweedse delegatie hoefde hier echter niet op te wachten, want in april 1645 ontvingen de Nederlandse gezanten nieuwe instructies van de Staten-Generaal waarin de Republiek een eigen eisenpakket op tafel legde met het Sonttolarief zoals overeengekomen in 1544 als uitgangspunt. Ging Denemarken niet akkoord dan zou een officiële oorlogsverklaring volgen.⁵²

De nieuwe assertieve houding van de Republiek werd kracht bijgezet toen De With met zijn *extraordinaris equipage* 700 koopvaardijsschepen zonder tolbetaling door de Sont escorteerde.⁵³ Het was een schouwspel dat Christiaan zelf vanaf slot Kronborg gadesloeg.⁵⁴ De With had instructies gekregen alleen in zelfverdediging te handelen, maar het geschut op Kronborg bleef stil. Een deel van zijn vloot voer mee met de koopvaardijsschepen, een ander eskader posteerde hij bij de ingang van de Sont en een derde smaldeel recht tegenover Kopenhagen. Het restant werd gestationeerd bij de uitgang van de zee-engte.⁵⁵ De Sont werd nu in haar volledigheid door de Nederlandse zeemacht gecontroleerd zonder een schot te hebben gelost.

Het was een klassiek voorbeeld van ‘winning without fighting’. Alleen, zoals duidelijk moge zijn, niet het resultaat van een vooropgezet plan. Het aspect van de Nederlandse maritieme macht dat zich in de ‘gray zone’ bevond bleek dan wel doorslaggevend, de Republiek zelf bleef vanwege conflicterende binnenlandse belangentegenstellingen gedurende de hele crisis achter de feiten aanlopen. Bovendien waren de kooplieden verdeeld over de uitkomst van de uiteindelijke overeenkomst. Het heersende sentiment was dat eerder ingrijpen tot meer Deense concessies had geleid. Al werd de Sonttol verlaagd en de Elbetol geheel afgeschaft, de gedane concessies golden uiteindelijk voor een groot aantal landen. Dit

48 Johan E. Elias, *Schetsen uit de geschiedenis van ons zeewezen* (Den Haag, Martinus Nijhoff, 1915) 119.

49 Hill, *The Danish Sound Dues and the Command of the Baltic*, 142.

50 Wilson, *Europe's Tragedy. A History of the Thirty Years War*, 690.

51 Hill, *The Danish Sound Dues and the Command of the Baltic*, 143.

52 Ibidem, 146.

53 Het aantal koopvaardijsschepen varieert per bron. Sommigen spreken van 300, anderen van tot wel 800 schepen. Kernkamp, die ik als gezaghebbend beschouw, noemt het aantal van 700 koopvaarders. Kernkamp, *De sleutels van de Sont*, 75.

54 De overlevering dat De With, terwijl hij de Deense koning passeerde, ostentatief zijn hoed zou hebben afgedaan moet waarschijnlijk worden toegeschreven aan 19e-eeuws folklore.

55 Kolkert, *Nederland en het Zweedsche Imperialisme*, 20-1.

was, op de langere termijn, wellicht ook de belangrijkste uitkomst van deze internationale crisis: het Nederlandse maritieme machtsvertoon had duidelijk gemaakt dat de Sont niet langer als economisch wapen en politiek drukmiddel gebruikt mocht worden. Volgens de historicus Jonathan Israel vormde de uitkomst dan ook de basis voor de Nederlandse 'maritieme hegemonie in het Oostzeegebied gedurende de rest van de eeuw'.⁵⁶

'Ieder schip een oorlogsschip'?

Terwijl de Torstensonoorlog in de Oostzee woedde, stond elders een maritieme revolutie in de kinderschoenen. Eén die zich op kleinere schaal al had voltrokken in Denemarken en die de Nederlanders in mei 1644 van dichtbij hadden meegemaakt toen Thijssen het met bewapende koopvaarders opnam tegen Deense 'kapitale' schepen. David Parrott schrijft dat dit de laatste keer was dat koopvaardij schepen het op grote schaal opnamen tegen specifiek gebouwde oorlogsschepen.⁵⁷ Met het oog op wat zich een paar jaar later op de Noordzee en het Engelse Kanaal zou afspelen, is dit een aanvechtbare stelling. Want in het Engeland van Cromwell voltrok zich in het maritieme domein namelijk een 'ontkoppeling' van Mars en Mercurius. De handelsvloot en de algehele maritieme economie bleven aan de basis staan van maritieme machtsontplooiing, maar zoals Corbett schreef behelsde de uitfasering van bewapende koopvaardij schepen tot hun eigenlijke rol als koopvaardij schip een heuse revolutie in het maritieme denken. Want deze schepen 'were no longer counted on for the strength of the navy, but, on the contrary were to be regarded as one of its burdens'. Dat niet langer ieder schip een oorlogsschip was, had inherent tot gevolg dat 'the main lines of commerce' dus ook 'the main lines of naval strategy' werden.⁵⁸

Het is de vraag of Colbert, toen hij de memo-randa van zijn zoon onder ogen kreeg, zich bewust was van hoe Mars zich in de Republiek verhiel tot Mercurius. De eerste zeeoorlog met deze 'nieuwe' Engelse marine in 1652 was een

ontnuchterende ervaring. De wanhoop van de Nederlandse admiraals dat zij het moesten stellen met voornamelijk bewapende koopvaarders die niets uitrichtten tegen de Engelse 'berg van ijzer', was van dien aard dat zelfs het tamelijk onrealistische voorstel werd gedaan om dan maar de Deense 'kapitale' schepen te huren die een paar jaar terug zo effectief waren gebleken tegen De Geers 'privévloot'. En ondanks een daarna in gang gezette professionalisering van de Nederlandse zeemacht, voltrok de scheiding tussen Mars en Mercurius zich in de Republiek pas later dan in omringende landen.⁵⁹

Maar de notie dat 'ieder schip een oorlogsschip' kan zijn is door China, zoals onder andere Holslag betoogt, nieuw leven ingeblazen met nieuwe karakteristieken. De militarisering van zijn civiele maritieme sector is in volle gang. Operaties in de maritieme 'gray zone' zijn geen toevallige bijkomstigheid maar onderdeel van een bewuste strategie om nationale belangen veilig te stellen. En koopvaardij schepen zijn onderdeel van de Chinese doctrine en worden door rederijen ook met dat oogmerk gebouwd. In tegenstelling tot De Geers 'privévloot' zullen deze geen gevechtsrol meer op zich nemen, maar vervullen desalniettemin een belangrijke ondersteunende rol. Het is daarom zorgwekkend dat in het Westen, inclusief Nederland, scheepvaart goeddeels is losgekoppeld van nationaal veiligheidsbeleid en dat de maritieme industrie is uitgehold. Maritieme macht behelst immers meer dan alleen het kunnen inzetten van 'grijze rompen'. ■

56 Israel, *Nederland als centrum van de wereldhandel*, 159.

57 Parrott, *The Business of War*, 291.

58 Corbett, *England in the Mediterranean*, 1, 196-7.

59 Ook tijdens de Tweede Engelse Zeeoorlog, die Colbert met zoveel ontzag gadesloeg, huurden de admiraliteitscolleges nog steeds grote VOC-schepen om de oorlogsvloot aan te vullen; schepen die bovendien nog steeds van een groter charter waren dan het gros van de schepen die de 'staande' zeemacht vormden. Erik Odegard, 'The sixth admiralty: The Dutch East India Company and the military revolution at sea, c. 1639-1667', *International Journal of Maritime History* 26 (2014) (4) 683-4.