



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Een Amsterdamse kapitein uit het einde der 16de eeuw: Joachim Pietersz. Cleynsorghe
Troost, W.

Citation

Troost, W. (1971). Een Amsterdamse kapitein uit het einde der 16de eeuw: Joachim Pietersz. Cleynsorghe. *Mededelingen Van De Nederlandse Vereniging Voor Zeegeschiedenis*, 22, 20-28. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305398>

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305398>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

JOACHIM PIETERSZ. CLEYSORGHE*

door W. Troost

Bij de Amsterdamse admiraliteit waren omstreeks 1600 verscheidene officieren indienst met de naam Cleynsorghe. Zo kennen wij Dirck Jaspersz. Cleynsorghe van der Gouwe, Pieter Dircksz. Cleynsorghe, Dirck Pietersz. Cleynsorghe en tenslotte de hoofdfiguur uit dit artikel: Joachim Pietersz. Cleynsorghe. De laatste twee kapiteins waren waarschijnlijk broers. Joachim Pietersz. Cleynsorghe had nog meer familieleden op de vloot. In 1592 blijken twee van zijn zwagers "de principale officien" op zijn schip te bedienen.

In deze schets zal alleen de staat van dienst van Cleynsorghe bij de Amsterdamse admiraliteit worden nagegaan. Over zijn bezigheden vóór deze periode is trouwens weinig bekend. Het enige, dat wij nog over hem te weten komen, betreft niet nader omschreven activiteiten bij het begin der Opstand. Volgens een verklaring van de admiraliteit zou hij "int beginsel dezer troublen" het land "getrouwe ende merckelijcke diensten" hebben gedaan. In de jaren 1587 en 1588 was Cleynsorghe pachter van de "impost der hoornbeesten" (runderen van drie jaar en ouder) te Assendelft. Hoewel de ining van de imposten voor de pachters meestal een lucratieve bezigheid was, schijnt Cleynsorghe zich in dit werk niet te hebben kunnen handhaven. Na twee jaar geraakte hij in financiële moeilijkheden. In 1590 bedroeg zijn schuld aan de Staten van Holland wegens achterstallige pachttermijnen 800 gulden; een voor die tijd fors bedrag en voor een kapitein op een maandtraktament van 30 gulden beslist een schuld om zwaar tegenaan te kijken. 1)

1589-1591: Blokkade-, convooi- en kruiserdienst

De naam Joachim Pietersz. Cleynsorghe werd voor het eerst in 1589 genoteerd in het resolutieboek van de Amsterdamse admiraliteit. Hij was toen kapitein geworden op één van de "minste", doch "best beseylste" schepen van dit college; waarschijnlijk een boeier.

Op "ernstige begheerte" van prins Maurits, de admiraal-generaal, moest deze admiraliteit "in der ijle ende zoo haest eenichsintse moegelijc is" een eskader van zes schepen uitrusten ter versterking van de blokkadevloot voor Duinkerken. Begin juni 1589 ontving de nieuwe kapitein opdracht zich gereed te maken voor deze dienst. 2) Medio juni lag hij in het Vlie. Het wachten was op de andere schepen, die reeds voor de convooidienst waren ingezet. Het convooieren had nu eenmaal bij de admiraliteiten een duidelijk hogere prioriteit dan de wachtdienst op de Vlaamse kust. Eind juni konden eindelijk drie schepen uit het Vlie naar Texel vertrekken, waar zich nog een vierde schip bij het contingent voegde. De blokkadedienst voor Duinkerken duurde slechts kort, omdat in deze jaren de kust tijdens het winterseizoen niet bezet werd gehouden. Oorspronkelijk zouden de schepen tot 1 november op hun wacht blijven. De Zeeuwen hadden echter reeds de eerste dagen van oktober hun eigen schepen en zelfs enige bodems van andere colleges teruggeroepen en voor convooidienst ingezet. Een goed excuus voor de Amsterdamse admiraliteit om de schepen op haar "repartitie" ook van de Vlaamse kust weg te trekken.

De Amsterdamse kapiteins kregen toen opdracht om tot eind november te gaan kruisen in de Noordzee tussen 't Riff en de Nederlandse kust; zij mochten alleen "bij noot van weder" binnen lopen. Deze opdracht gold, zoals de admiraliteitsheren dit formuleerden, niettegenstaande de "contrarie last" van andere colleges of personen (de Zeeuwen!). Hoewel de admiraliteit Cleynsorghe na zijn kruiserdienst nog wilde inzetten voor het convooieren op Engeland, Frankrijk en Hamburg, werd uiteindelijk toch hiervan afgezien. De boeier moest in het Vlie "in goede ende sekere bewaerynge" worden opgelegd.

* Noten achterin, blz. 57

De 2e december 1589 werden de kapitein en zijn volk daar afgedankt. Cleynsorghe kreeg opdracht met zijn bemanning over land op te komen. Over Texel en Petten, waar flink "geteerd" werd zonder te betalen, trok het bootsvolk naar Amsterdam. 3)

Een maand na terugkomst uit zee stonden de geldzorgen weer centraal, waarop de kapitein "quaelijc eenigen raet" wist, tenzij de aflossing van de schuld aan de Staten van Holland drastisch werd getemporiseerd. Cleynsorghe verzocht de admiraliteitsheren zijn request voor een dergelijke regeling van een begeleidend schrijven te voorzien. Enige raadsheren kenden de situatie waarin de kapitein verkeerde. Zijn verzoek resulteerde in een prachtig "voorschrijvens", waarin de verdiensten van Cleynsorghe uitgebreid, doch in overigens vage termen werden gememoreerd. Ook zijn dienst van het vorige jaar als "schipscapiteyn voor Duynkercke ende elders" werd daarin aangehaald. Nog geen drie maanden later maakte de kapitein echter een tactische fout. Na zijn montering was hij met zijn boeier, bemand met 40 koppen, zonder meer naar het Vlie gezeld. Het college had hem echter eerst nog met een speciale opdracht willen belasten, doch door de handelwijze van de kapitein moest dit schriftelijk geschieden. In de brief aan Cleynsorghe sloegen de raadsheren dan ook een corrigerende toon aan. Hun schrijven begon aldus: "Ons heeft well vreempt gedacht, dat ghij op ghisteren door dese stadt zijt gepasseert zonder ons aen te spreken omme te verstaen 't gundt U zoude belast werden te doen". 4)

De opdracht in de brief vervat, hield in dat de kapitein de "ossenschepen" moest convooieren. Ieder voorjaar voeren deze schepen naar Denemarken en Holstein om magere ossen te halen die in Holland, vooral in West-Friesland, werden vetgeweid. In voorgaande jaren was het voorgekomen, dat de vijand zich van deze schepen meester maakte; in 1587 bijvoorbeeld waren er vier genomen. Cleynsorghe moest de in ballast varende schepen met zijn boeier convooieren tot "op Hever", een geul bij het eiland Nordstrand op de Holsteinse kust. Verder gaf de instructie aan, dat hij ook de ossenschepen uit Hoorn mocht meenemen, die naar de Deense haven Rijnkoppe (Ringköbing) voeren; dit laatste mocht alleen geschieden als dit zonder nadeel voor de "op de Hever" bestemde schepen kon geschieden, omdat deze in de meerderheid waren boven de Westfriese schepen. Na de inscheping van de ossen moest Cleynsorghe de schepen weer naar het Vlie begeleiden. 5)

Eind april 1590 weer terug, wachtte hij op nieuwe orders. Eerst deed hij een convooidienst op Hamburg, doch daarna viel de beslissing, dat hij met kapitein Barent Korsz. van schip moest ruilen. Cleynsorghe kreeg opdracht de boot van Korsz., een huurschip, naar Amsterdam te brengen, waar het zou worden afgedankt. Hij ging namelijk het bevel voeren over een nieuwe pinas van 60 last, die door Claes Dircksz. van Edam daar ter plaatse was gebouwd. Het schip werd nu in Amsterdam "zeylreet" gemaakt. Aangekomen in Amsterdam, nam de kapitein met zijn veertig mannen voor acht tot tien dagen zijn intrek in één van de "lantsschepen", die waren opgelegd. Daar hij de boeier moest verwisselen voor de pinas, mocht hij zijn bemanning uitbreiden tot zestig koppen. Hij kreeg opdracht om nog aan te nemen: een hoogbootsmansmaat, een kwartiermeester, een koksmat, een botteliersmaat, een barbier, twee "marsclimms", een "putger" (bootsjongen) en twaalf soldaten. Tevens regelde de admiraliteit de bewapening van het schip. Besloten werd om vier metalen stukken en vier ijzeren gotelingen op het schip te leggen. Het in die tijd acute tekort aan geschut bleek weer eens uit het feit, dat twee metalen stukken (wegende 3.100 ponden) geleend moesten worden van de burgemeesters van Amsterdam, met de belofte de stukken "gansch gaeff" te restitueren of de waarde te vergoeden. 6)

Eind juni 1590 werd Cleynsorghe belast om tezamen met kapitein Jacob Pietersz. Mol kruiserdienst te verrichten. Kapitein Mol voerde eveneens een nieuwe pinas van 60 last. De beide schepen moesten kruisen tussen het "Riff" (Jutse Rif) en de banken, "waernemende de coopvaerders over en weder passerende". De kapiteins moesten goed contact onderhouden en om de twee of drie dagen bij elkaar komen, teneinde hun ervaringen uit te wisselen. Verder luidde de instructie, dat zij zich om de twee of drie weken voor een of anderhalve dag moesten ophouden voor de zeegaten van Texel of het Vlie. Zij zouden dan van de commissaris van de Amsterdamse admiraliteit in het Vlie nieuwe instructies ontvangen. In oktober, toen de Duinkerkers een verhoogde activiteit aan de dag legden, werd de instructie voor Mol en Cleynsorghe nog enigszins uitgebreid.

Wanneer zij op hun kruistocht geladen schepen uit de Oostzee ontmoetten, moesten de kapiteins deze koopvaarders "buyten pericule" tot onder het land convooiëren. Cleynsorghe ontving begin december 1590 orders om tijdig voor het invallen van de vorst op te komen naar Amsterdam. Kennelijk gelukte dit de kapitein niet. Op oudejaarsdag tenminste werd de bode van het admiraliteitscollege, Hans Tronquoy, de vader van de latere kapiteins Dionys en Jacob Tronquoy, naar het Vlie gezonden. De brief, die de bode meenam, bevatte de opdracht aan de commissaris aldaar om de pinas in het Vlie op te leggen; drie vertrouwde bootsgezellen moesten het schip gedurende de winter bewaren. Cleynsorghe en zijn bemanning keerden ook dit jaar over land terug. Gezien de vroegere ervaringen, kreeg de bode opdracht het rauwe bootsvolk te vergezellen; de admiraliteitsambtenaar moest goed acht slaan op hun "handel". Of de "huysluyden" nog overlast is aangedaan komt niet uit de verf. Wel kreeg de burgemeester van het dorpje Hoorn op Texel een half jaar later 55 ponden Vlaams (ongeveer 330 gulden), omdat hij in januari 1591 het scheepsvolk van Cleynsorghe en kapitein Barent Korsz. anderhalf etmaal in de kost had gehad. 7)

Reeds vroeg in het seizoen 1591 werd besloten Cleynsorghe weer te gebruiken in de blokkadevloot op de Vlaamse kust. Hij kreeg nu een boot van 70 last toegewezen, die het jaar tevoren was gevoerd door kapitein Jan Claesz. Breet. Op 20 februari overhandigden de admiraliteitsheren hem "seker rolle ofte lijste", waarnaar de kapitein zich moest "reguleren" bij het aannemen van zijn volk (zestig koppen). Medio maart ontving hij bovendien een kopie van de seinbrief en werd hem door de equipagemeester nog een vlag verstrekt. Daarna was Cleynsorghe gereed om uit te zeilen. Hij vertrok naar Vlissingen. In deze haven namen de Hollandse schepen de loods en aan boord; meestal waren dit Zeeuwen of Vlamingen, die de banken langs de Vlaamse kust goed kenden. Op verzoek van Cleynsorghe had de Amsterdamse admiraliteit geschreven aan het college in Middelburg om ene Sent Jacobsz. van Duynkercke vrij te houden. Deze Duinkerker 8) had reeds in 1590 als "lootsman ordinaire" gediend onder de Amsterdamse kapitein Jan Allertsz. Van zijn kant had de loods ook verzocht dit jaar onder Cleynsorghe te mogen dienen.

De kapitein werd met zijn boot op wacht gelegd voor de havens van Nieuwpoort en Grevelingen. Afgezien van de moeilijkheden met de Zeeuwen (zie hieronder) vermelden de resoluties slechts het kleine nieuws. In juni bleek Cleynsorghe zich in Vlissingen in de schulden te hebben moeten steken voor de aankoop van proviand. Ook verspeelde hij een tros, waarvoor hem in oktober een nieuw "touw" van 10 duim werd toegezonden. Verder had de kapitein behoefte aan een nieuwe bezaan en tenslotte was er de klacht, dat de schuit - die hij had meegekregen - nauwelijks boven water was te houden, een handicap, daar de schuit nodig was om de vissers uit Grevelingen en Nieuwpoort binnen te houden.

Eind oktober 1591 werden de Hollandse schepen van de kust teruggeroepen voor kruisdienst. De vier kapiteins moesten met hun schepen "twee aan twee" kruisen, en indien zij twee reeds in zee zijnde kruisers zouden ontmoeten, twee eskaders van drie schepen vormen. De opdracht luidde, dat zij tussen het Vlie en 't Riff en "Heyligenlant" (Helgoland) en "elders waer de meeste vaert der schepen" was, heen en weer moesten lopen. Deze beveiliging van de voornaamste scheepvaartroute moest zolang plaatsvinden tot "het weder hem tottet vriezen soude willen schicken". 21 November zond de admiraliteit echter brieven aan haar commissaris in het Vlie en de "schout, burgemeesteren ende schepenen van Texel" met het verzoek de schepen, zodra die binnen zouden vallen, naar Amsterdam op te zenden. Zaterdag 30 november 1591 kon Cleynsorghe dan ook reeds met zijn volk worden afgedankt. 9)

1591: Verwikkeld in Hollands-Zeeuwse tegenstellingen

Illustratief voor de moeilijkheden, welke geregeld ontstonden tussen de "samenwerken-de" vloten van Holland en Zeeland zijn de ervaringen van Joachim Pietersz. Cleynsorghe in de zomer van 1591. Deze moeilijkheden, onder meer ontstaan door de controverse tussen beide provincies op het punt van de convooiën en licenten, leidden tot onduidelijke gezagsverhoudingen in de blokkadevloot, zoals wij zullen zien. De achtergronden van de meningsverschillen kunnen binnen het kader van dit artikel

niet uitvoerig worden belicht. Volstaan zal worden met het aanstippen van enkele voor de "kwestie Cleynsorghe" relevante punten. Het voornaamste hangijzer was de toevoer op de vijand. De Zeeuwen wensten een streng verbod van de vaart op de Vlaamse havens. De handel op de vijand behoefde niet stopgezet te worden, doch wel geleid langs streng door de Zeeuwen gecontroleerde toevoerlijnen. Deze liep voor Vlaanderen via "'t Sas" naar Gent; de toevoer op Brabant vond plaats via Lillo naar Antwerpen. Zeeuwse oorlogsschepen met commiezen aan boord waren gestationneerd bij Lillo en "de Philippijnen" (Filippine); daar moest worden verbodemd (overgeladen), zodat de Zeeuwen alle toevoer op en uitvoer van de vijand onder controle hadden. Belangrijker was echter dat de Zeeuwen hadden bedongen, dat zij van al dit verkeer door de Zeeuwse wateren de helft van het licentgeld konden innen. Een aanzienlijke versterking voor de admiraliteitskas in Middelburg. Deze regeling, geformaliseerd in het "provisioneel accoord" van 1590, bleef tot 1597 een twistpunt. De Hollandse admiraliteiten trachtten het gehele licentgeld in hun kassen te doen vloeien door paspoorten uit te geven op de Vlaamse havens. Voor de schippers was dit bovendien aantrekkelijk, daar de overlading bij de controlepunten 't Sas van Gent en Lillo dan verviel. Geregeld dreigden de Zeeuwen schepen en goederen met een Hollands paspoort op verboden havens in beslag te nemen. 10)

Ook Cleynsorghe raakte in deze geschillen betrokken. Het bevel over de blokkadevloot werd in 1591 gevoerd door de Zeeuwse kapitein Legier Pietersz. als admiraal. Het Hollandse contingent op de Vlaamse kust stond onder commando van de Amsterdamse kapitein Cornelis Jansz. Schouts als vice-admiraal. Begin juni 1591 ontving Cleynsorghe, die op wacht lag voor de haven van Nieuwpoort een schriftelijke instructie van Legier Pietersz., welke eindigde met de woorden: "aldus gelast ende bevolen van wegen mijn heeren van der Admiraliteyt in Seelant". De twistpunten tussen de admiraliteiten, zoals hierboven summier weergegeven, waren aan de kapiteins bekend. Gezien de inhoud van de instructie was het duidelijk, dat Cleynsorghe er weinig voor voelde deze richtlijnen zonder meer op te volgen. Zijn motivering luidde: "want wij mijn heeren van Hollandt dienen ende haer (Zeeland) niet". Een uitspraak die de admiraliteitsheren in Amsterdam goed gedaan zal hebben en zelfs de resoluties van de Staten-Generaal zou halen. 11)

De inhoud van de omstreden instructie bestond uit drie punten. Het derde punt - dat inhield, dat de kapiteins indien zij "'t seewaert of ten lande" enige zeilen zagen, deze moesten "bespreken" om te zien of het geen schepen van "quaden doene" waren - zal weinig reden tot conflict hebben gegeven. Over één punt waren de Hollanders en de Zeeuwen het namelijk eens: de kust moest bewaakt worden om de Duinkerkers het uitlopen te beletten, maar tevens om de neutralen de handel op Vlaanderen te verhinderen. De andere twee punten waren duidelijk tegen het zere been. Het eerste hield in, dat de kapiteins de schippers van de koopvaarders die de zeegaten voor Duinkerken, Grevelingen of Nieuwpoort in- of uitliepen, moesten ondervragen en de brieven van de Staten van Zeeland doorlezen om te controleren of deze correct en onvervalst waren. Een redactie, waaruit men zou kunnen opmaken, dat de Staten van Zeeland de selectie van de handel op de vijand tot zich hadden getrokken. Het tweede punt maakte het nog erger. Dit gelastte de kapiteins de koopvaarders uit Holland, die in deze provincie geladen waren en daar het licentrecht betaald hadden, op te zenden naar Vlissingen of naar de admiraal, i. c. de Zeeuwse kapitein Legier Pietersz. 11)

Met het doorsturen van deze instructie aan zijn superieuren in Amsterdam maakte Cleynsorghe beslist een goede beurt. Het college stond net zo vijandig tegenover de Zeeuwen, als de admiraliteit van Rotterdam. Dankbaar werd van deze gelegenheid gebruik gemaakt om de kwestie bij de Staten-Generaal aanhangig te maken. Het gehele, logge apparaat van de statenbond trad in werking. Twee gecommiteerden van de Amsterdamse admiraliteit gingen naar Den Haag om de "intentie" van de Staten-Generaal over de handelwijze van de Zeeuwen te vernemen. De enige conclusie, die de Hoogmogende Heren trokken, was de constatering dat de instructie - "sonder daet, paraphure ende ongeteckent" - een "privaet geschrifte" was. Besloten werd dan ook een kopie aan de Staten van Zeeland te zenden en opheldering te vragen. De zaak bij de Staten-Generaal verder op haar beloop latend, formuleerde de Amsterdamse admiraliteit haar standpunt nog eens duidelijk in een instructie. Tevens werd de

commandeur van het Hollandse contingent, Cornelis Jansz. Schouts, opgedragen het schrijven aan al zijn Hollandse kapiteins voor te lezen. De inhoud kwam hier op neer, dat de kapiteins alleen de instructies van prins Maurits als de admiraal-generaal, of van het College van Superintenditie (geboycot door de Zeeuwen!), of van de Amsterdamse admiraliteit mochten opvolgen. In geen geval mochten zij opdrachten uitvoeren afkomstig van andere colleges, lees: admiraliteit van Middelburg of Staten van Zeeland of van andere personen, lees: Zeeuwen, "op pene van als ongehoorsame nae gelegent- heyt gestraft ende gecorrigeert te werden". En toch was de Zeeuw Legier Pietersz., althans in naam, bevelhebber op de Vlaamse kust. 11)

1592: Twee konvoireizen naar Brouage; overlijden.

In 1592 zou Cleynsorghe dienst doen in Franse wateren. In verband hiermede zullen wij in het kort nagaan hoe de situatie in dit land omstreeks 1592 was. Het Spaanse ingrijpen in de partijtwisten in Frankrijk had grote invloed op de militaire situatie in de Nederlanden gehad. Enerzijds was er sprake van een gunstig effect, daar Parma zijn aandacht op Frankrijk had moeten concentreren en aldaar een groot deel van zijn beste troepen had moeten inzetten. Anderzijds vormde de toestand, in het bijzonder in Normandië en Bretagne, een ernstige bedreiging voor onze vitale scheep- vaartroutes. Met behulp van de Ligue nestelden de Spanjaarden zich steeds steviger op de kust van Bretagne, waar vooral Blavet (Lorient) zich tot één van hun voornaamste steunpunten ontwikkelde. De vaart op Nantes, La Rochelle, Brouage (zout), Bordeaux (wijn) en andere Franse havens aan de Atlantische kust had zwaar te lijden onder de aanvallen van Spaanse oorlogsschepen, die vanuit de door de aanhangers van de Ligue en de Spaanse troepen bezette havens opereerden. Ook vanuit het zuiden (Biskaje en Galicië) dreigde Spaans ge- vaar. Verder noordwaarts was de toestand al niet veel beter. Staatse troepen en vloot- eenheden steunden de Franse koning in het gebied van de Seine en de Somme, waar in feite nog slechts één zeehaven (Dieppe) in het bezit van Hendrik van Navarre was. Een opgave van de vijandelijke vlootsterkte in het najaar 1592 geeft een indicatie van de ernstige situatie, waarmee de Hollandse en Zeeuwse koopvaarders werden gecon- fronteerd. De vijand had in totaal 34 eenheden uitgerust, waarvan vijftien in het Seine- gebied waren gestationneerd (zeven schepen in Le Havre, drie in Harfleur en Honfleur en vijf in Fécamp); in de Bretonse haven Blavet lagen nog eens negentien oorlogssche- pen. De bescherming van de handelsroutes was actueel geworden, vooral toen in september 1591 "in conquest - Godt betert - bij de Spaignairts ende Liguers" zeven Zeeuwse schepen "van groter weerde ende defensie" genomen waren. Deze slag werd toege- bracht door vanuit Blavet opererende vijandelijke schepen. Onder de genomen koop- vaarders bevond zich ook het goed bewapende schip "de Witte Lelie", dat getransfor- meerd in een Spaans oorlogsschip nog een rol zou spelen in Joachim Pietersz. Cleyn- sorghe's leven. 12)

Deze gebeurtenissen in Frankrijk noodzaakten tot het nemen van maatregelen. Aller- eerst werd "bij affixie van biljetten" de vaart op Brouage en nabijgelegen havens tot 20 februari 1592 gesloten. Na deze datum zou een groot convooi worden uitgerust. Op 27 januari ontvingen de admiraliteiten opdracht de benodigde voorbereidingen te tref- fen. De Amsterdammers zouden vier schepen leveren, de admiraliteit van Hoorn twee en de Zeeuwen drie schepen. Binnen veertien dagen moesten de oorlogsschepen gereed zijn; een eis waarover de Amsterdamse admiraliteit haar twijfels had. Ook tegenover de Zeeuwse assistentie stond het college sceptisch. Zij wees er nog eens op dat de Zeeuwse schepen op de Vlaamse kust steeds later arriveerden dan overeengekomen was. Ook in het vorige jaar bij de operaties ter ondersteuning van de Franse koning kwamen de Zeeuwen eerst na acht weken opdagen. Situaties, die volgens de Amster- damse admiraliteit niet zonder gevaar waren geweest. Verder was het college van me- ning dat, gezien het "meerder getal" van haar schepen, een Amsterdamse kapitein als convooi-commandant moest worden aangewezen; een eis waaraan het College van Super- intendentie tegemoet kwam. Typierend voor de verhouding Holland-Zeeland is weer de vaagheid, waarmee de zaken

door het College van Superintenditie werden afgedaan. Toen de instructie kwam signa- leerde de Amsterdamse admiraliteit, dat daarin niet werd gerept over de Zeeuwse sche- pen. Ook was niets vastgelegd over de Amsterdamse commandeur ("admirael") van het eskader. Het was dus niet duidelijk of de Amsterdamse kapitein ook over de Zeeuwse schepen het bevel zou voeren. Een probleem, dat zich overigens vanzelf oploste, daar de admiraliteit van Middelburg geen schepen leverde. Tot "meerder avancement" van de uitrusting koos de admiraliteit zelf vier kapiteins uit, zonder eerst een voordracht aan de admiraal-generaal te zenden. Onder deze ka- piteins bevond zich ook Joachim Pietersz. Cleynsorghe. Hij kreeg de boot "de Zeerid- der" toegewezen; dit schip werd ook wel "de Verlanger" genoemd, omdat het in 1591 was verlengd. Tot commandeur werd benoemd Cornelis Jansz. Schouts, de kapitein waaronder Cleynsorghe het vorige jaar op de Vlaamse kust had gediend. Begin maart zou gemonsterd worden, doch in verband met de vorst werd dit uitgesteld. Eind maart waren de oorlogsschepen echter gereed "om de voiage te beginnen ende met Godes hulpe te volbrengen". 13)

Ter begeleiding van de koopvaarders en het kruisen op de kusten van Bretagne en de Vendée waren de volgende kapiteins van de admiraliteiten van Amsterdam en Hoorn be- schikbaar:

ADM.	NAAM KAPITEIN	NAAM SCHIP	AANTAL LASTEN	AANTAL KOPPEN
A	Cornelis Jansz. Schouts a)	het Zeepaert	125	90
A	Joachim Pietersz. Cleynsorghe	de Zeeridder	90	80
A	Broer Jansz. van Medemblik	"een boot"	100	80
A	Sacharias Seiffertsz.	"een boot" b)	73	70
H	Symon Jacobsz. Blauwhulck			
H	Dirck Claesz. Veldtmuys			

a) = Admiraal (= commandeur) van het eskader;
b) = Huurschip (gehuurd van Harmen Claesz.), op 3 augustus 1592 door de admiraliteit gekocht.

Eind maart 1592 ging de vloot dus onder zeil. Opvallend is het geregelde contact tussen de admiraliteit en haar convooi-commandant. Uit Engeland en Frankrijk zond Schouts brieven, die prompt door de raadsheren werden beantwoord. In mei wist Schouts uit Plymouth te melden, dat hij vernomen had dat een Spaanse zeerover - met de fraaie naam: Melaets - met een groot schip en een pinas de Noordzee was ingezeild. Verder berichtte hij dat zijn voornemen was om het eskader na aankomst in Frankrijk te split- sen. Drie schepen zouden onmiddellijk terugzeilen met de gereed liggende koopvaar- ders. De andere oorlogsschepen zouden zeven of acht dagen wachten tot het convooi weer lading had ingenomen. Een procedure, die niet conform zijn instructie was. De convooi-commandant kreeg dan ook opdracht zijn eskader bij elkaar te houden om de vijand "des te vrijmoediger te moegen aenvallen" en de koopvaarders "meerder ze- kerheyt" te bieden. Tijdens het laden der koopvaarders is Schouts' eskader waarschijnlijk gebruikt om Hendrik van Navarre te steunen in diens strijd tegen de Ligue en de Spanjaarden. Van Franse zijde waren loodsen en stuurlieden beschikbaar gesteld, die afkomstig waren uit La Rochelle en St. Martin op Ile de Ré. Ieder van deze "pilooten" kreeg naderhand bij aankomst in Amsterdam van de admiraliteit een "vereering" van acht rijksdaalders, boven hetgeen hun door "die" van La Rochelle en St. Martin was toegezegd. Verschillende keren moet het tot een treffen zijn gekomen, getuige de uitkeringen aan gewonde bootsgezellen, die de admiraliteit na afloop van de reis moest doen. Van één

treffen, namelijk met het Spaanse oorlogsschip "de Witte Lelie" zijn uitvoerige gegevens beschikbaar. Het vond plaats bij het eiland Heys (Ile de Yeu). Hoewel het vijandelijke vaartuig niet groot was, impliceerde dit niet dat het een gemakkelijke prooi was. Het schip was namelijk zeer zwaar bemand met honderd Spanjaarden, hetgeen bij een entergevecht van meer betekenis was dan het aantal stukken geschut. De bewapening bestond overigens uit zes gotelingen: twee van 2525 pond, twee van 1750 pond en de andere twee van 2900 pond. Verder waren er nog twee steenstukken aan boord, die samen 300 pond wogen.

Dit Spaanse schip werd aangetast door twee Amsterdamse schepen, namelijk "de Zeeridder" (90 last, 80 koppen) onder kapitein Joachim Pietersz. Cleynsorghe en een boot (100 last, 80 koppen) onder kapitein Broer Jansz. De Staatse schepen voeren toen in admiraalschap met de andere oorlogsschepen en koopvaarders. Over het gevecht dat deze twee kapiteins leverden is weinig bekend. Veel illusies behoeft men zich echter niet te maken. Slechts drie gevangenen werden gemaakt. De rest zal wel in het entergevecht zijn gebleven of na afloop de voeten zijn gespoeld. Dit laatste dan conform de instructies, dat ter zee geen kwartier mocht worden gegeven. Op het veroverde schip werd een prijsbemanning geplaatst, waaraan ook een Franse "pilot" werd toegevoegd. 19 Juli 1592 lagen de Amsterdamse schepen weer bij Marken, met bij haar de buitgemaakte "de Witte Lelie". De kapiteins verschenen in het admiraliteitscollege om nadere orders te vragen. De opdracht luidde, dat alles in gereedheid moest worden gebracht voor een tweede tocht. Daar de schepen erg vuil waren en sommige nodig moesten worden gerepareerd, diende een en ander met de grootst mogelijke spoed te geschieden. Het ergst was Cleynsorghes schip "de Zeeridder" er aan toe. Het gevecht met de Spanjaarden zal hierop wel van invloed zijn geweest. Besloten werd "de Zeeridder" naar Amsterdam te laten opkomen; de andere schepen kregen elders hun beurt. Deze laatste maatregel werd genomen om verloop onder het bootsvolk af te nemen. 14)

Op het maken van een tweede convooireis was van verschillende zijden aangedrongen. Op 21 juli 1592 verscheen Mr. Nicasius de Silla, pensionaris van Amsterdam (1584 - 1600) in het college en verzocht namens de burgemeesters van de stad de vier kapiteins opnieuw naar Frankrijk te zenden. Inmiddels was ook vanuit het Noorderkwartier druk in deze richting uitgeoefend. De uiteindelijke beslissing lag bij de Staten-Generaal, doch deze liet niet lang op zich wachten. Eind juli gelastte de admiraliteit de kapiteins zich in allerijl voor vier maanden te victualiëren om eerdaags weer uit te zeilen.

De Zeeuwen, die twee schepen zouden uitrusten, lieten deze reis weer verstek gaan, zodat dezelfde schepen, inclusief de twee bodems van de admiraliteit van Hoorn, het convooi zouden begeleiden. Tevens moesten de oorlogsschepen in de tijd dat gelost en geladen werd kruiserdienst verrichten op de Bretonse kust.

De uitrusting van Cleynsorghes schip ondervond moeilijkheden, doordat een belangrijk deel van het bootsvolk was vertrokken. De "timmeragie" aan "de Zeeridder" werd hierdoor vertraagd en ook het "overwerpen" van de oude ballast vorderde slecht. De equipagemeester werd daarom gemachtigd om op kosten van de kapitein acht mannen te huren om het werk op tijd gereed te hebben. Tevens kreeg de provoost-geweldige opdracht "bij trommelslach" al het volk van Cleynsorghe, dat nog in de stad was, op te roepen. Hoeveel mannen de geweldige uit de herbergen heeft gekregen is niet bekend, maar veertien dagen later kon er "revue" worden gehouden. Elk van de kapiteins kreeg nog een nieuwe vlag en toen was het wachten nog op een gunstige wind. 15)

Op 11 augustus 1592 liepen de zes oorlogsschepen uit Texel met een vloot van 35 "vendengevaarders" 16). Typerend voor de verwarde situatie in de Franse burgeroorlog was de waarschuwing van de admiraliteit aan de kapiteins om daar ter lande niet in "enige steden of fortressen" te gaan, maar steeds aan boord te blijven "om alle periclen ende bedroch te voorkomen".

Over deze reis is zo goed als niets bekend. Na drie maanden liepen de oorlogsschepen de haven van Vlissingen binnen. Op 11 november 1592 verschenen drie kapiteins in het college om verslag uit te brengen. Tevens werd medegedeeld, dat kapitein Cleynsorghe was overleden. Over de doodsoorzaak geven de archiefstukken geen uitsluitel. 17) Na het overlijden van Cleynsorghe deden zich nog enige financiële moeilijkheden voor,

mede doordat de persoon van de nieuwe kapitein van "de Zeeridder" niet door iedereen werd geaccepteerd. Het betrof hier de voormalige luitenant van Cleynsorghe, Jan Jacobsz. Calis. De admiraliteit schreef aan prins Maurits en het College van Superintendentie, dat zij het raadzamer vond het schip af te danken. Zij motiveerde dit met een veelheid van redenen. Ten eerste om het vergevorderde seizoen, ten tweede omdat het grootste deel van de bemanning ziek was en ten derde omdat door een commando-overdracht de weduwe nadeel zou kunnen ondervinden bij het overdoen van de proviand. Dit laatste punt werd nog aangedikt door er op te wijzen, dat tussen de nieuwe kapitein en de twee zwagers van Cleynsorghe, die in officiersrangen op "de Zeeridder" dienden, gauw onenigheid kon ontstaan over de victualie. Tenslotte trok de admiraliteit het zee-manschap van Calis nog in twijfel, door er op te wijzen dat deze in het voorjaar openlijk had verklaard "ter zeevaart nyet zoo bequaem noch bedreven te wezen, als wel op de binnewateren, tenaensiene sijner swacke conditie ende gestaltenisse".

Deze argumenten noch het feit dat twee leden van het admiraliteitsbestuur deze, in Den Haag mondeling toelichtten, konden iets veranderen aan het besluit "de Zeeridder" voor een derde tocht naar Frankrijk uit te rusten. Ook de benoeming van Jan Jacobsz. Calis als opvolger van Cleynsorghe werd niet ongedaan gemaakt. De schipper van "de Zeeridder" verzocht ontslag in verband met zijn "indispositie". Wellicht was hij één van de zwagers van de oude kapitein. De weduwe kreeg vrij snel de resterende kostgelden en de achterstallige soldij afgerekend. Wel liet Pieter Symonsz. Lootsman nog beslag leggen op het tegoed van de weduwe om zijn vordering in verband met de financiering van de victualie te verhalen. 18)

Verwikkelingen rondom het buitgemaakte Spaanse oorlogsschip

Zodra het buitgemaakte Spaanse oorlogsschip medio juli 1592 in Amsterdam was binnengebracht, meldde zich één der eigenaren. Het was Willem Jansz., wonende te Vlissingen, die optrad namens Geleyn Jaspersz. en de andere reders. Tevens legde hij een "voorschrijven" over namens de admiraliteit van Zeeland, alsmede een brief van de magistraat van Vere.

Het Spaanse oorlogsschip was namelijk "de Witte Lelie", welk schip van 40 last in september 1591 op weg naar Bordeaux bij het rondenvan de uiterste punt van Bretagne ter hoogte van Conquet genomen was door een Spaans oorlogsschip uit Blavet. Na de verovering van "de Witte Lelie" door de Spanjaarden gebruikt voor hun aanvallen op de scheepvaart in de Franse wateren.

De eigenaars verzochten het schip te mogen loskopen. Alvorens te beslissen liet de admiraliteit het schip taxeren door Cornelis Jansz. Geelvinck en Pieter Symonsz. Lootsman. Deze "goede mannen", die op "goede begeerte ende resolutie" van het college met de schatting waren belast, kwamen tot de conclusie dat het schip "met alle sijne zeylagie, wandt, touwen, anckers ende wes voor sijne toebehooren daerop tegenwoordelijc es"; naar hun beste weten uiterlijk 2.000 gulden mocht opbrengen. Het geschut was in deze som niet begrepen. Ter vergelijking mag dienen, dat het schip van kapitein Sacharias Seiffertsz. (groot 73 last) ongeveer tezelfder tijd werd gekocht voor 4.075 gulden.

De admiraliteit bood nu het schip voor 1.284 gulden aan, een bedrag dat was gebaseerd op het uit te keren buitgeld. Als goed koopman vroeg Willem Jansz. dit bod tot "morgenvrouch" in beraad te mogen houden om vervolgens het college te verzoeken dat de resolutie "een weinich gemodereert ende inde somme vermindert" mocht worden. De admiraliteit hield zich echter aan het genoemde bedrag, waarbij zij nog aantekende, dat dit alles ging onder het voorbehoud dat ook de admiraliteit van Hoorn met de regeling akkoord ging. Dit voorbehoud werd gemaakt, omdat tevens twee schepen van deze admiraliteit met de begeleiding van het convooi belast waren geweest.

Zes weken later verschenen de schipper Geleyn Jaspersz. van Vlissingen en de Amsterdamse koopman Pieter de Stries in het college om namens "de gemeene reeders" het schip te "lossen". De koopman verklaarde binnen twee of drie dagen het geld op tafel te zullen brengen en stond hiervoor garant ("hem daervoor sterck maekende"). De adjunct-equipagemeester werd daarna opgedragen "de Witte Lelie" aan de schipper terug te geven. De drie dagen van Pieter de Stries werden er zeventien, doch toen kreeg

de koopman zijn "quitancie" en werd het geld veilig opgeborgen in "de ijzere kiste, staende binnen deser camere".

De verdeling van de buitgelden gebeurde eveneens met de nodige omzichtigheid. Allereerst concludeerde het college, dat het schip, het geschut en de goederen het land toekwamen en de kapiteins hiervan niets "eygens" mochten hebben of pretenderen. Bij de vraag "hoedanige recompense" men hun zou geven, besloot het college artikel 22 van de resolutie op de beveiliging der zee van januari 1592 te hanteren. Dit hield in, dat een maand soldij werd uitgekeerd voor zoveel mannen als de vijand op het veroverde schip had gehad. Verder zou 200 gulden voor de admiraliteiten worden achtergehouden en de kapiteins nog een extra verering worden gegeven, waarvoor 300 gulden werd gereserveerd; dit laatste bedrag werd uiteindelijk een goede 200 gulden, namelijk de kosten van vier zilveren schalen.

Hierna werden de vier Amsterdamse kapiteins uit het eerste Brouage-convooi in het Prinsenhof ontboden. Op de vraag welke "actie ende recompense" zij pretendeerden te hebben, antwoordden de kapiteins heel wijselijk dit aan de beleefdheid van de heren raden over te laten. Ook volgde nog een "examinatie" van de kapiteins en de vier Franse loodsen om de juiste toedracht te weten te komen. Verder werd de kapiteins, die een eventuele uitkering zouden krijgen, de verplichting opgelegd de Franse loodsen te "contenteren", als de bestuurders van La Rochelle of St. Martin in gebreke bleven. Dit bedrag moesten zij dan in mindering brengen op hun uitkering. Dat dit bedrag niet ten laste van de admiraliteit kwam, motiveerde het college met er op te wijzen dat het land uiteindelijk maar 200 gulden kreeg.

Vlot met het uitbetalen waren de heren niet. Toen kapitein Broer Jansz. op 1 februari 1593 naar zijn woonplaats Medemblik vertrok, kreeg hij een akte mee voor de kapiteins van het Noorderkwartier. Hierin werden dezen gelast voor 10 februari in Amsterdam te verschijnen in het geval zij nog enige aktie in dit proces zouden willen ondernemen. Zo niet, dan moest de raad "onder hun hantschrift" tijdig van het tegendeel op de hoogte worden gebracht. Van enige aktie van Blauwhulck en Veldtmuys blijkt verder niets. Wel ondernam het "gemeene schipsvolck" van kapitein Sacharias Seiffertsz. nog een poging om iets van de buit(gelden) binnen te krijgen. Zij beriepen zich er op dat de oorlogsschepen in admiraalschap voeren. Het college wees hun aanspraak echter af met de motivering dat Cleynsorghe en Broer Jansz., de "buyt geabordeert ende ver-overt hebbende", alleen daarin gerechtigd waren.

Uit het voor de admiraliteit gereserveerde bedrag van 300 gulden deed het college nog iets voor de kapiteins. Bij de zilversmid Hubert Gillisz. werden een aantal zilveren schalen gekocht van ongeveer vijftig gulden per stuk. Hiervan waren er twee bestemd voor Broer Jansz.; de andere twee werden in 1594 aan de weduwe van kapitein Joachim Pietersz. Cleynsorghe "ter vereeringhe" overhandigd.

Tenslotte de lotgevallen van de drie gevangen genomen opvarenden. Het waren een Spanjaard en twee Portugezen. Zij waren in Amsterdam in de St. Olofspoort opgesloten. Bij de behandeling van de zaak was het een punt van bespreking, of men onderscheid moest maken tussen de Portugezen en de Spanjaard. De laatste, Johan de Hazes van Castrogardialis (4 mijl van Biscayen), was kapitein op de oorlogsschepen van de Koning van Spanje op de Bretonse kust geweest. Hij werd ter dood veroordeeld. De Portugees Diego Beniter uit Lissabon werd in oktober 1593, na anderhalf jaar opgesloten te hebben gezeten, vrijgelaten. Zijn landgenoot Matthias Hernando van Sambouzes nabij Lissabon kwam er minder genadig af. Hij werd evenals de Spanjaard ter dood veroordeeld. Het feit dat hij korporaal was geweest op de Spaanse galeien, welke dienst deden op de kust van Bretagne, was kennelijk van invloed geweest op de uitspraak.

Op vrijdag 18 september werden de twee ter dood veroordeelden tezamen met 15 Engelse zeeroovers uit de St. Olofspoort gehaald. Met een speciaal hiervoor gehuurde crabschuit werden zij "goetstijts voormiddach" naar Volwijk (Volewijk) gevaren. Hier vond de executie plaats in aanwezigheid van de luitenant-admiraal van Holland, raadsheer Jan Cornelisz. Hooft, broer van de dichter, en de andere leden van het admiraliteitscollege. Ook Pieter Meeuwsz. en Arent Meynertsz., "medebroeders" van de admiraliteit van Hoorn, waren bij de executie tegenwoordig. 19)

door Ir. B. E. van Bruggen

In de ontwikkeling van de constructie van de spanten of "ribben" die, met de kiel als ruggegraat, het model van het schip bepalen, meen ik een lijntje kunnen aangeven, die wellicht de moeite van het registreren waard is.

Witsen 1) geeft uit 1520 een beschrijving, waaruit zou kunnen worden begrepen dat de spanten uit meerdere stukken waren opgebouwd, die evenwel in één vlak lagen en vrij ver uit elkaar stonden. Ik citeer uit deze beschrijving: "De ribben bestonden uit een hout, van meer stukken aan elkander gelast. Het onderscheid van buikstukken, stutten, sitters, en oplangen was nu noch niet bekend" en "De tusschen stant, of ledige plaats tusschen de ribben in, was (mede) van een span ongevaer". Een span was ook de breedte van een ribbe.

In Witsen's tijd, de tweede helft van de 17de eeuw dus, bestond ieder der "inhouten" - de contemporaine naam voor het moderne spant - uit zeven delen, die niet alle in hetzelfde vlak lagen. Een "buikstuk" lag dwars op de kiel, in de kim verlengd door een omhoog gaande "oplang", die in hetzelfde vlak lag; beide stukken "vergaard" door een "sitter" - wij zouden zeggen: knie - die dus tegen buikstuk en oplang aanlag. De oplang werd dan aan zijn boven-eind nog verlengd door een "stut" in het vlak van de sitter, welke stut tot de bovenkant van de verschansing doorliep. Van Yk 2) geeft in 1697 dezelfde constructie, alleen met geheel andere namen: "buikstuk" wordt "legger", "sitter" wordt "buikstuk" (sic), oplang en stut blijven ongewijzigd.

Ik waag het aan te nemen, dat deze constructie ook in het begin van de eeuw wel de normale zal zijn geweest. Van Yk geeft een bestek uit 1629 3) waaruit dit weliswaar niet direct is op te maken, doch waarin hij ook niet het tegendeel poneert, hetgeen hij mijns inziens wel gedaan zou hebben, indien de constructie afweek van de in de tekst beschrevene. Van Dam 4) noemt in een bestek van een V.O.C.-schip uit 1603 ook: buikstuk, zitter en oplang. Een en ander heb ik in de bijgevoegde tekening in fig. 1 verwerkt. Ik heb daarin de helft van een inhoud voorgesteld, gezien vanuit de hartlijn van het schip, dwarsscheeps en in één vlak platgeslagen.

De afstand tussen twee inhouten bedroeg waarschijnlijk omstreeks één duim, hoewel ook grotere afstanden worden opgegeven; bij Van Yk 3 à 4 duim. Er blijft buiten de door deze afstand veroorzaakte ruimte plaats voor grote open stukken naast het buikstuk, boven de sitter en boven de oplang. Een tekening van Sturckenburgh 5) in het Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum schijnt het bestaan van veel van zulke "gaten" wel te bevestigen.

L. van Zwijndregt 6) vermeldt dan in zijn boek uit 1757 dat "reeds in het begin van deze eeuw" (de 18de dus) een betere constructie werd toegepast, waarbij het inhoud uit negen delen bestond: een "legger" op de kiel, waarboven aan weerszijde een oplang, waarboven weer een stut. De "vergaring" van legger en oplang geschiedde door een zitter, waarboven direct een "bovenbuikstuk" aansloot. Dus negen delen: 1 legger, 2 zitters, 2 oplangen, 2 bovenbuikstukken en 2 stutten. (fig. 5)

De originele tekst van deze belangrijke mededeling luidt aldus: "Voor deezen was men gewoon op de wrangen een legger of oplang te zetten, waar naast men een buikstuk plaatste; ook liet men, tot verscherving de stut, die boven 't Schip uitkwam, 5 à 6 voet beneden de oplang koomen. Waardoor men in het gandsche Schip gaaten van 5 à 6 voet tusschen de einden der stutten en buikstukken had, en die men dan aankalfde achter de knieën en steunders. Maar in 't begin deezer Eeuw is men al beter bedacht geweest, te weeten: om eerst een legger op de kiel te plaatsen, op wien men een oplang zet, en op deeze voegde men de stut die 't boven Schip uitmaakt. Dus heeft men twee vergaaringen, om welke te vervangen men eerst een onderbuikstuk of zitter, en op 't zelve een

* Noten achterin, blz. 58