



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Het oorlogsschip "De Alkmaar" en zijn wapenfeit bij Kijkduin in 1673

Belonje, J.

Citation

Belonje, J. (1972). Het oorlogsschip "De Alkmaar" en zijn wapenfeit bij Kijkduin in 1673. *Mededelingen Van De Nederlandse Vereniging Voor Zeegechiedenis*, 24, 11-14. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305418>

Version: Publisher's Version

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

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305418>

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

Maas, especially to Rotterdam which had an independent shipcarpenters' guild after 1554. The shipcarpenters of many rapidly growing commercial centers of the fifteenth and sixteenth centuries did not seek the establishment of a formal chartered and regulated organization. Amsterdam and Rotterdam are the exceptions. For Amsterdam shipcarpenters, in a rapidly growing town with a well established guild system and a government deeply involved in regulating all aspects of shipping, the choices were limited. They could let the town government legislate for them. That had obvious disadvantages. Guild organization was common so the shipcarpenters turned first to larger guilds which might protect them and then finally to self-regulation through the chartering of their own independent guild. At Rotterdam the situation was very much the same. At Hoorn a shipcarpenters' guild existed but it did not have a guild letter. Brielle, the port of the herring fishery in the fifteenth century, Enkhuizen, the rapidly growing center of the fishery in the sixteenth century, and Edam, reputed to be the greatest shipbuilding center in sixteenth century Holland, had no shipcarpenters' guilds at all. If the shipcarpenters were organized in these three towns it was on a personal and informal basis. These men apparently did not feel the need for a set of regulations to cover their actions. Shipcarpenters in stagnate or declining towns did. And though they may have been taking a defensive measure that is not to say that the shipcarpenters took restrictive action. To look at all guilds as impediments to economic growth would be ignoring the facts. The regulations laid out in the guild letter may have in fact been relatively open and designed instead to promote growth in the industry. Indeed a regulated industry might prove less restrictive of competition than one informally organized. Both Amsterdam and Rotterdam shipcarpenters had a guild and there is no indication that growth of the industry was stunted there by the method of organization. Indeed, in both towns in the late sixteenth and early seventeenth centuries extensive public investment was made in shipbuilding facilities. To assess the restrictiveness of the regulations not only is it necessary to know the effectiveness of the regulations but also to know about the nature of the market for shipping tonnage in Holland and Zeeland. Throughout the fifteenth and sixteenth centuries that market was growing and it seems that some towns or more precisely some shipcarpenters did not feel that their sales were growing fast enough. So these men sought solace in better or rather in more formal internal organization of their trade. The guild letters of shipcarpenters' organizations can be used effectively in at least one sense. The simple fact of issuing a guild letter demonstrates the intent or aspiration of the tradesmen involved. Whether or not the regulations were enforced or how they effected the trade is not crucial. The great fear for the historian who uses guild bye-laws is always that they may give a false picture of the true situation. But here only the intention and not the action is important. The pitfall has been avoided. Conclusions about the desires of shipbuilders derived from these documents are valid but of course conclusions about the shipbuilding industry itself must be treated with a great deal more care. The maritime history of Holland and Zeeland before 1595 must in part be based on an understanding of shipbuilding so this evidence, the guild letters and related guild material, is valuable as a first step in examining the origins of superior Dutch ships. Of course, a great deal of other information must be brought to bear on the shipbuilding industry, its structure, personnel and methods of operation before it is possible to assess the contribution of Dutch shipbuilders to the shipping industry and indeed to Dutch maritime expansion of the fifteenth and sixteenth centuries. The men who built the ship though were conscious of their position in the economy and the legitimate legal structure of their towns. Faced with internal or external difficulties they deliberately chose a course of action to meet those difficulties. Shipbuilders apparently were aware of their options and rather than passively accept the situation they picked a positive course of action from among those options.

HET OORLOGSSCHIP "DE ALKMAAR" EN ZIJN WAPENFEIT BIJ KIJKDUIN IN 1673*

door Dr. J. Belonje

Vaak hebben de "schepen van oorlog" ressorterende onder de verschillende admiraliteiten en in het bijzonder wellicht die der XVIIe eeuw, namen gevoerd, welke ontleend waren aan de binnen het gebied van die admiraliteiten gelegen stemmende steden. Die steden plachten hun gecommiteerden naar de zeeraden te zenden en naar mate men daar dan kon opkomen voor het plaatselijke belang - hetgeen volstrekt niet tot de zeldzaamheden behoorde - bleef de vertegenwoordiger doorgaans attent en actief. Deze bemoeienissen beperkten zich niet alleen tot materiele zorgen, zij strekten zich zelfs uit tot de naamgeving bij de bouw van nieuwe schepen. Wanneer ik mij thans blijf bepalen tot de admiraliteit van West-Friesland en het Noorderkwartier, dan valt het op dat hier schepen vernoemd zijn naar o.a. de steden Hoorn, Enkhuizen (ook: "Het Wapen van Enkhuizen" en "De Maagd van Enkhuizen"), Medemblik (ook: "Het Wapen van Medemblik" of "Het Casteel van Medemblik"), Alkmaar ("Het Wapen van Alkmaar") en Monnikendam. Dit betekent intussen in het geheel niet, dat een eenmaal toegekende naam afgedaan zou hebben wanneer het aldus vernoemde oorlogsschip door handelingen van de vijand verloren ging, schipbreuk leed, of afgevoerd werd. Zo is het algemeen bekend, dat bij de genoemde admiraliteit een schip de "Alkmaar", soms "Het Wapen van Alkmaar" geheten, gedurende tal van jaren - tezamen gerekend kunnen wij wel spreken van langer dan een eeuw - deel heeft uitgemaakt van het onder de directie van dit bestuurslichaam uitgeruste en onderhouden gedeelte van 's-Lands Vloot. Evenwel, niet uitsluitend gericht op de naam bestonden er betrekkingen tussen de stad en wat men zou kunnen aanduiden als "haar" oorlogsvaartuig. Onder het ressort vooral van de admiraliteit van West-Friesland en het Noorderkwartier toch is het bij herhaling voorgevallen dat de scheepsbouw en de scheepsuitrusting aan de stedelijke magistraten werden overgelaten, wanneer de particuliere ondernemers daar geen baat in zagen. Het valt gemakkelijk te raden vanwaar alle leveranties dan komen moesten. 1) Zelfs hierbij bleef het nog niet, want niet enkel de kapitein maar meestentijds ook het betrokken scheepsvolk moest dan liefst zonder uitzondering gerecrueteerd worden uit dezelfde stad. 2) Met besliste zekerheid valt niet uit te maken wanneer de éérste "Alkmaar" aan de zee-macht van de Geunieerde Provinciën werd toegevoegd. Het moet evenwel reeds in of mogelijk vóór 1639 zijn geweest, want ik vond in een acte van 5 november van dat jaar melding gemaakt van een zekere Jacob Willemsz., die als schipper fungeerde op het oorlogsschip "Alcmaer", "daer Capiteyn op is Jan Warnarsz Capelman" 3). 's Mans schip, dat 80 koppen en 24 stukken geschut voerde en vanzelf thuis behoorde onder de admiraliteit van het Noorderkwartier, schijnt identiek te zijn met "'t Wapen van Alcmaer", dat in de vloot van admiraal Witte de With in de Deens-Zweedse oorlog van 1644/5 gediend heeft. 4) Zoveel is intussen zeker, dat de kapitein Capelman twee jaren tevoren nog het commando voerde in een actie tegen de Duinkerkers op "De Luypaert". 5) In ieder geval was er een in 1654 afgebouwd, 32 stukken voerend fregat "Alcmaer" bij onze vloot nog in 1657 aanwezig, 6) dat onder de kapitein-ter-zee De Groot op 18 oktober 1658 uitvoer en deelnam aan de slag in de Sont. In 1660 werd het bevel gevoerd over "Het Wapen van Alkmaar", bewapend met 64 stukken, door Evert Nagtglas, een stadgenoot, die aan verscheidene zeegevechten onder admiraal De Ruijter heeft deelgenomen. 7) Behalve matrozen had Nagtglas, zoals destijds allengs meer gebruikelijk was geworden, ook soldaten aan boord, hetgeen ons toevallig overgeleverd is door een clausule in een testament van 19 juli 1661. 8) Dat stuk werd namelijk gepasseerd ten verzoeke van de Alkmaarder "Sr. Matthijs Schagen", toen hij op punt stond te vertrekken "gaende in qualite van commandeur over de soldaten op den scheepe van den manhaften Capiteyn Nagtglas ten oorloge ten dienste dezer landen." Gedurende tal van jaren verscheen sedertdien een (Wapen van) Alkmaar in de Nederlandse zeemacht. Bij de uitrusting van de 6 oorlogsschepen, 2 fregatten en één advies-

jacht, die de admiraliteit van het Noorderkwartier in 1672 leveren zou, was "'t Wapen van Alkmaar" onder de kapitein Jan Croock. Dit was het schip dat zich onder gelijk commando ten tijde van het samenbrengen van de vloot geschaard had bij het smaldeel van de vice-admiraal Jan de Liefde op 17 augustus 1673, vier dagen dus voor de slag bij Kijkduin, voorzien als het toen was van een bemanning van 248 (260?) koppen en 63 (64?) stukken geschut. 9)

Op kapitein en schip kom ik hierna uitvoeriger terug. Hier zij voorts aangetekend, dat kapitein Claes Ancker van Alkmaar het commando had over "'t Wapen van Alcmaer" in 1674, 10) en dat ditzelfde schip op 15 mei 1690 vaarbereid lag toen de Alkmaarder Diert Jansz. Cromhout verklaarde te staan" op zijn vertrek als luitenant ter zee ten dienste dezer landen onder het commando van den Edelen Manhaften Capiteyn Jan Kalf met het schip "'t Wapen van Alcmaer." 11) Schip en bemanning namen vervolgens deel aan de bekende slag bij Beachy Head of Bevesier. 12)

En zó is het nog geruime tijd verder gegaan. Tot de "navaale Magt van de Staat" behoorde in 1782 wederom onder de admiraliteit van het Noorderkwartier een "Alkmaar", uitgerust met 50 stukken. De kapiteins, die deze bodem dirigeerden wisselden vrij snel, want in 1782/3 en 1783 traden respectievelijk als zodanig op D. J. van Rijnveld en C. J. Bloys van Treslong. 13) Ditzelfde schip, thans van 54 kanons voorzien volgens de officiële opgaven, bevond zich in de zomer van 1784 in Zeeland en stond toen onder het commando van de kapitein-ter-zee Daniël Heckers. Na het binnenvallen droeg Heckers het bevel over aan den kapitein Jacob Zeewold, in wiens plaats in 1784 Jan Rickers junior in gelijke functie opvolgde. De laatste vertrok in mei van het volgende jaar met het schip naar de Middellandsche Zee. 14) Tenslotte deed het dienst in de slag bij Camperduin.

In die bloedige zeeslag van 11 oktober 1797 werd de "Alkmaar" te 3 uur in de middag na een zwaar gevecht, waarin 33 doden en 82 gewonden vielen, aan de Engelsen overgegeven. Het schip, organiek voorzien van 56 stukken en een bemanning van 350, doch met een tekort van 29 koppen, stond onder commando van de kapitein-luitenant-ter-zee Jan Willem Krafft en had deel uitgemaakt van de voorhoede. Toen de strijd geëindigd was kwam het op sleeptouw van de "Monmouth", die na enkele dagen sukkelen op 14 oktober te Sheerness binnenviel. Herstel volgde en daarna kreeg het schip onder dezelfde (!) naam bij het Britse eskader aldaar een plaats, onder bevel van de kapitein G. Burdon: de admiraliteit had het namelijk nog geschikt geacht voor gebruik ter zee. Er bestaan Engelse tekeningen van het oude vaartuig. 15)

Na deze droevige ervaringen is het bepaald geen wonder, dat de naam "Alkmaar" bij onze marine van later tijd allengs gemakkelijk vergeten werd. Het was eerst in 1873 dat het plan opkwam de oude aanduiding wederom te vergeven; op 8 oktober van dat jaar was Z. M. de Koning tegenwoordig geweest bij de viering van het derde eeuwfeest van het beleg der stad en enkele dagen later ontving de Raad van Alkmaar bericht, dat aan het eerste oorlogsschip, hetwelk voor de Koninklijke Marine van stapel zou lopen, de naam "Alkmaar" zou worden toegekend. Deze belofte werd ingelost. In het volgende jaar kwam voor dit plan in aanmerking een nog ongepantserd schroefstoomschip der 3e klasse van ruim 1000 ton voorzien van zes stukken van 12 cm. en een bemanning van 112 koppen. Het nieuwe vaartuig heeft o. m. bekendheid verworven door zijn reis naar West-Indië via de Westkust van Afrika zowel als in zijn functie van "stationsschip" te Curaçao. 16)

En zo kon de aloude naam nu weer behouden blijven tot de aanvang der XXe eeuw.

Na deze bijzonderheden over het oorlogsschip de "Alkmaar" in het algemeen moge nu het reeds eerder genoemde wapenfeit aan de orde komen. Merkwaardig is, dat de bronnen van onze zeegeschiedenis over dit feit volkomen zwijgen. Ik vond het relaas der gebeurtenis verhaald in een acte, die de plaatselijke notaris Pieter van Everdingen geruime tijd nadat deze voorgevallen was, op papier had gebracht. 17)

Op 10 september 1674 verschenen voor hem "Willem Reyersz timmerman, Gerrit Claesz Cock mede timmerman en Symon Reyersz bootsgesel, alle geweest hebbende in de laatste see bataille tusschen dezen staet ende die van de Engelsche ende France, Maendach den 12. Augustij 1673 op het s'Landts scip "'T Wapen van Alcmaer, gecommandeert door

Capiteijn Jan Croock". Hun eensluitende verklaringen ten overstaan van twee getuigen afgelegd, waren zoals opgemerkt werd gegeven ten verzoeke van hun hier genoemde commandant. De tekst, die geheel voor zichzelf spreekt, laat ik hier letterlijk volgen. De comparanten zeiden: "dat op den voorsz. dach omtrent naar gissinge drie quartier uurs naar suijtooster son het weer van mist eenichsints opclarende, vier Engelsche branders te loefwaert dicht aen vertoonden. Sulcx waer van den eenen sijde een fluijt van 180 lasten omtrent groot gemonteert met acht stucken canon ende ten minsten 25 man recht op het voorsz. schip "Wapen van Alcmaer" aenquam in meninge om het selve aen boort te clampen. Daerop den voorn. capiteijn Croock ordre stelden dat twaelf van sijne goede ende bevaren matrosen wel versien met houwers 18) ende pistools in de chaloup souden vallen om te sien of sij den voorsz. brander met het volck niet conden veroveren omme alsoo daarvan ontslagen ende vrij te zijn. 'Twelck aenstonts is geobserveert, ende hoeseer uyt den voorsz. brander met canon ende musquetten wiert gescoten, soo sijn egter ende dies niettegenstaende de voorsz. 12 gecommendeerde matrosen sich verder vigelerende en couragierende daerop aengevallen, soodanich dat het voorsz. volck van de brander met beyde sijn chaloupen worden genootsaect te vlugten. Als wanneer de voorsz. brander wierd veroverd, ende aenstonts eerst de Engelsche vlach van achteren ende naderhand des conings geus van de boegspriet met den lantaarn ende scansleden zijn afgehaelt 19). 'Twelck gedaen sijnde den voorsz. brander met vuur is aangesteecken ende vernielt, ende de voorsz. gecommendeerde bootgesellen met hun veroverde vlaggen, lantaarn en scansleden aen hun eygen boort gecomen. Eyndigende hiermede haerluyder verclaringe."

Jan Croock, de commandant, behoorde tot een bekende Alkmaarse familie waaruit reeds meermalen kapiteins-ter-zee waren voortgekomen. De betrokkene was bij het aangaan van zijn tweede huwelijk op 6 maart 1661 nog "stuurman", maar hij werd reeds op 5 mei 1666 als kapitein van een oorlogsbodem ten dienste dezer landen genoemd; hij nam deel aan de Vierdaagse Zeeslag van dat jaar, toen zijn schip 2 doden en 4 gekwetsten had. Zijn naam wordt overigens bij herhaling in notariële acten van volgende jaren genoemd, 20) daarbij is er een, gedateerd 22 juni 1671, waarin hij verklaarde van zins te zijn om "eerstdaeghs tzee te gaen". 21) In 1674 voerde hij het bevel over "'t Wapen van Gelderland" en in 1676 over "De Calve", in het laatste geval ter beveiliging van de zee en tot afbreuk van de vijand. In 1677 was hem daarentegen het schip de "Mercurius" toegewezen, "geequipeert om te cruysen op de verwacht wordende Oost-Indische re-tourschepen". In zijn geboortestad overleed hij, blijkbaar na een ziekte van enige maanden, nog steeds "capitein te water" zijnde, op 18 december 1678 en zijn begrafenis had aldaar plaats in de Grote- of St. Laurenskerk op de 23 december, uit zijn eigen woonhuis, staande aan de zuidzijde van de Oudegracht.

Veel is er te doen geweest om voor de deelnemers aan de verovering van de brander een erkenning van overheidswege te verkrijgen. Toen er na het gevecht op dit punt niets gebeurde, zag kapitein Jan Croock zich genoodzaakt om persoonlijk hierin verandering te brengen, althans om een poging in die richting te ondernemen.

De bovenstaande akte levert daarvan het duidelijke bewijs. Het duurde tot 13 maart 1676 eer de Raad van State terzake een ordonnantie verleend heeft, maar zulks hield nog niet in, dat toen tevens de gelden bestemd voor de betrokkenen uitbetaald zouden worden, ofschoon de betreffende lastgeving op de Ontvanger-Generaal Mr. Cornelis de Jonge van Ellemeet ten bedrage van zesduizend gulden toch luidde "ten behoeve van capiteyn Johan Kroock ende desselfs onderhebbende officieren en matroosen". Daarom zag Croock zich gedwongen om op 24 oktober 1677 voor notaris Van Everdingen te verschijnen teneinde een volmacht te verstrekken op H. J. Sijes te Groningen, die zich met de invordering der premie zou belasten. 22)

Toen Croock kort daarop stierf werd de volmacht teniet gedaan. De weduwe, die van haar echtgenoot het vruchtgebruik op zijn bezittingen had verkregen, 23) kon daarna het juridische steekspel opnieuw beginnen, maar zij had hier slechts een gering belang bij en trouwens, zij overleefde haar echtgenoot niet lang; haar begrafenis had in de Alkmaarse Grote Kerk plaats op 16 februari 1686. Bij haar boedelscheiding, die eerst in 1693 gevolgd is, moest over de vordering op de Staat geconstateerd worden: "alsoo weynigh apparentie sigh opdoet tot becoming van dat geld, werd deselve post hier niet uytgetogen,

maer alleen gebragt voor Memorie". Zo stond de betrokken notaris tenslotte niet anders te doen dan op 29 november 1719 ter Weeskamer van Alkmaar te verschijnen en daar met goedkeuring van de Heren Weesmeesteren op naam van "de erffgenamen van Kapiteyn Johan Krook en sijn vrouw saliger mitsgaders van sijne officiren en matroosen" de bewuste originele ordonnantie van de Raad van State der Verenigde Nederlanden ter somme van f 6000, -- voor het nemen van de Engelse brander bij Kijkduin op 13 maart 1676 toegestaan, mitsgaders nog een requeste en apostille daarbij behoorende, te deponeren. De Weesmeesters borgen de documenten op in hun lade no. 53 ... 24) Een ongetwijfeld dappere daad was met dat al bijzonder slecht beloond!



Rotsige kust nabij de vindplaats van de 'Zuytdorp'. (Foto Western Australian Museum)

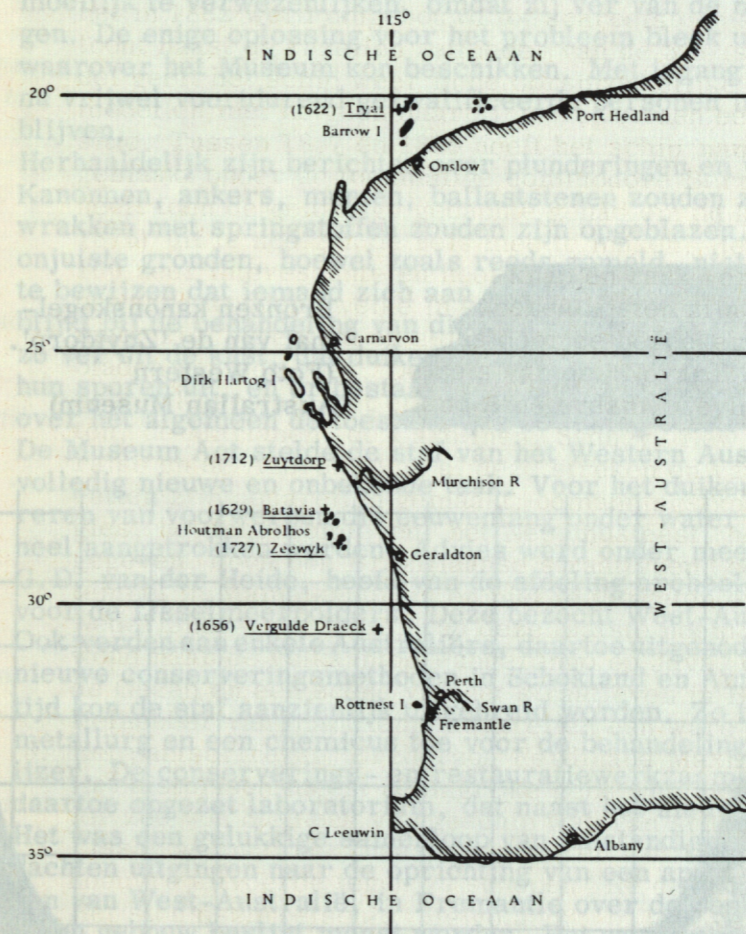
NEDERLANSE SCHEEPSRESTEN IN WEST-AUSTRALIE*

door Drs. F.J.A. Broeze en Dr. J.R. Bruijn

Op weg van Kaap de Goede Hoop naar Batavia zijn in de 17e en 18e eeuw een aantal Oostindiëvaarders op de westkust van Australië gestrand. Het was gewoonte om na lange tijd op een breedte van 35° tot 40° gevaren te hebben, vervolgens met de Z.O. passaat naar het noorden te koersen, maar door onjuiste lengtebepaling of slechte weersomstandigheden kwamen sommige — overigens een opvallend gering aantal — schepen in onvrijwillige aanraking met de rotsige Australische westkust. Wrakstukken van deze schepen zijn teruggevonden. Het betreft die van de 'Batavia', 'Vergulde Draeck', 'Zuytdorp' en 'Zeewijk'.

De 'Batavia', het meest bekende en beruchte schip, verging in 1629 op één van de noordelijkste eilanden van de Houtman Abrolhos, voor deze kust gelegen ter hoogte van Geraldton. Door toeval en wetenschappelijke naspeuringen werd het wrak in 1961/63 ontdekt. De lotgevallen van de 'Batavia' en van haar opvarenden, en het bergen van de

resten zijn sindsdien onder meer door te Australische auteurs, H. Drake-Brockman en H. Edwards, beschreven. De 'Vergulde Draeck' strandde in 1656, en resten ervan zijn in 1963 vier mijl uit de kust, ongeveer zestig mijl ten noorden van Perth, aangetroffen. Het wrak van de 'Zuytdorp', in 1712 vergaan en in 1958 geïdentificeerd, ligt nabij de monding van de Murchison River ten noorden van Geraldton, terwijl dat van de 'Zeewijk' in 1966 door duikers definitief voor één van de zuidelijkste eilanden van de Houtman Abrolhos werd gelocaliseerd. Restanten van bewoning van deze eilandjes door de schipbreukelingen waren reeds in de 19de eeuw door een hydrografische expeditie en door guanoverzamelaars gevonden. De journalist-duiker H. Edwards heeft recentelijk in 'The Wreck on the Half Moon Reef' de lotgevallen van de 'Zeewijk' en de ontdekking van het wrak vastgelegd. Over het lot van een ander wrak, de 'Aagtekerke' (1726), bestaat geen zekerheid. De ontdekking in een kort tijdbestek van de 'Zuytdorp',



* Een keuze uit betreffende literatuur is opgenomen op blz. 52