

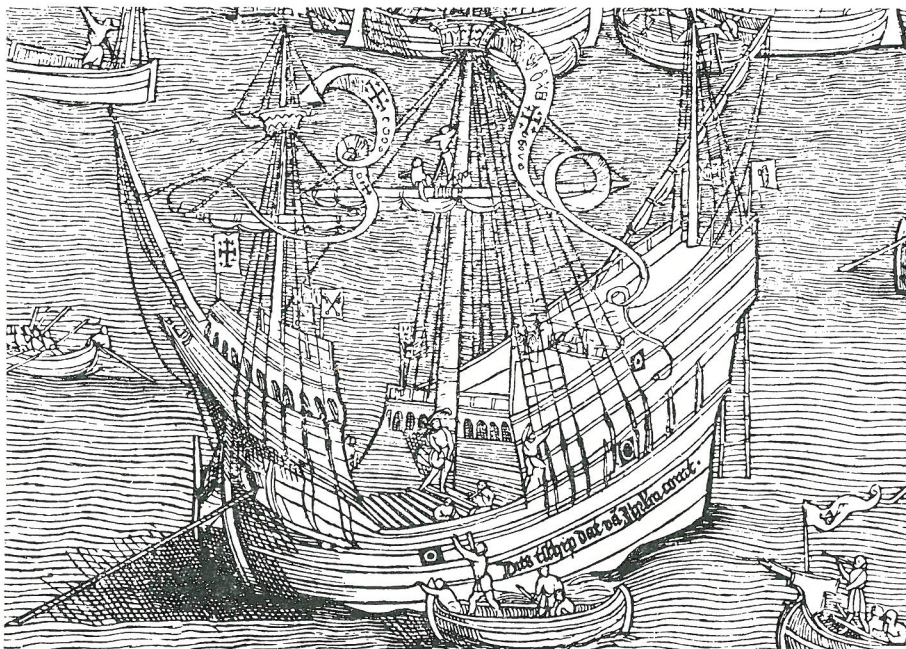
DE PALESTINASCHEPEN VAN DIERICK VAN PAESSCHEN (1511-1521)

(met een bijvoegsel over :
de buiskonvooiëring in 1521)

door Roger DEGRYSE

1. DIERICK VAN PAESSCHEN EN ZIJN PALESTINAREIZEN

Dierick Paesschen of van Paesschen Rutgeertssone, herkomstig van Calcar in het vorstendom Kleef¹, was een te Antwerpen ingeburgerde koopman, reder en kapitein². Volgens sommige Antwerpse kronieken voer hij van 1511 tot 1519 tot drie maal na elkaar met zijn schip en met pelgrims naar Palestina om er Jerusalem te bezoeken. Wat we uit allerhande bescheiden, waaronder vooral archiefstukken, over zijn herkomst, huwelijken, gezin, fortuin, schepen, reizen en wedervaren vernemen, is voor een deel door August Thys in een artikel verzameld en gepubliceerd geworden, spijtig genoeg meestal zonder de nodige aanduiding van de gebruikte bronnen³. In dat opzicht vormt dan ook de filiatie tussen de verschillende kronieken, die het over de reizen van



A. — „Dits tschip, dat van Jherusalem comt”, vermoedelijk de „Salvator I”, detail uit de gravure getiteld „Antverpia mercatorum emporium, actum 1515”. Antwerpen, Stedelijk Prentenkabinet.

Dierick van Paesschen hebben en elkaar soms tegenspreken, een moeilijkheid ⁴. Dat de opeenvolgende reizen van deze ondernemende kapitein naar het Heilig Land en Rome in de besproken periode en ook nog lang nadien heel wat belangstelling opwekten, is niet zonder reden. De Antwerpse magistraat had immers, door het voorschieten van geld en het lenen van kanonnen, een belangrijk aandeel in deze ondernemingen, die tevens op de handel in de Middellandse Zee afgestemd waren.

Volgens de kronieken zou Dierick van Paesschen voor zijn eerste reis publiciteit gemaakt hebben door middel van een druksel in verschillende talen, waaronder, naast het Diets, ook het Frans en Latijn. Het reisgeld bedroeg per persoon tachtig Hongaarse dukaten en de reisweg liep over Jerusalem, Rome en Santiago de Compostella ⁵. Bij dat eerste vertrek, in februari 1511, zou er op het opgesmukte passagierschip, de „Salvator”, een feestelijkheid plaatsgevonden hebben. Op een banket verwelkomde Dierick van Paesschen de Antwerpse stadsmagistraat benevens andere notabelen, waaronder sommige pelgrims en hun verwanten, die in de kronieken met hun naam vernoemd worden ⁶. De eigenlijke afvaart, na het vertrek uit Antwerpen, moet pas op het einde van februari of in de loop van maart gebeurd zijn, aangezien de kapitein toen nog vóór de Antwerpse wethouders een paar akten onderschreef. Zo ging hij op 25 februari een overeenkomst aan met Anthonis Robyns, barbier of chirurgijn uit Mechelen, een van de bedevaarders, inzake de vereffening van het reisgeld, dat in diens geval tot 50 Hongaarse dukaten teruggebracht geworden was ⁷. De volgende dag verbond hij zich tegenover de schepenen de stukken geschut, die de stad hem in bruikleen gegeven had en die voor de bewapening van zijn schip dienen moesten, na zijn reis hetzij terug te geven, hetzij naar hun waarde te vergoeden ⁸. Dierick van Paesschen werd op zijn tocht vergezeld niet alleen door een zeker aantal pelgrims, maar ook door zijn vrouw, Martina van den Bare, en zijn schoonvader. Op de terugreis werd Rome aangedaan, vanwaar enkele bedevaarders, waaronder Dierick van den Bare, genoemde schoonvader, te paard naar Antwerpen weerkeerden. Bij hun aankomst aldaar zouden zij, als eersten, die van de verre reis terug thuis kwamen, feestelijk worden ingehaald en dit niettegenstaande het droevige nieuws, dat ze brachten, van het overlijden tijdens de pelgrimstocht van drie van hun gezellen. Dit wederzien moet eind november gebeurd zijn. Dierick van Paesschen zelf deed met de overige bedevaarders en zijn schip de Antwerpse haven eerst op 24 maart 1512 aan, toen hij vóór Lillo arriveerde. Ook hij en de rest van zijn gezelschap zagen zich triomfantelijk onthaald, vermits de Antwerpse magistraat hen aldaar in twee roeibarges tegemoet voer om hen te verwelkomen. Van beide zijden bracht men zelfs, bij wijze van begroeting, een eresaluut. Toen het schip en de begeleidende bootjes op de rede vóór de stad zelf verschenen, bevonden zich aldaar, eveneens in barges, de stedelijke koloniers in volle wapenrusting. Na de aankomst op de kaaïen van de Werf, gingen Dierick van Paesschen en zijn gezellen, samen met het ganse gevolg, waaronder de magistraat en de notabelen, naar de Onze-Lieve-Vrouwekerk. Aldaar bood genoemde kapitein aan de geestelijkheid en de stad Antwerpen een geschenk van de Johannieten of Hospitaalridders van Sint-Jan van het eiland Rhodos aan, namelijk twee metalen bollen of sferen, van de grootte van een Hamburgse bierton, die aan het gewelf bevestigd werden en er nog vele jaren zouden blijven hangen. Deze pittige bijzonderheden, die ons door de kronieken onder de vorm van overlevering aan de hand gedaan worden,

zijn te omstandig en te treffend om zuivere verzinsels te zijn en geen grond van waarheid te bevatten⁹.

Eenmaal terug thuis, stond Dierick van Paesschen voor de financiële afwikkeling van de afgelopen reis. Hij ging over tot de inning van het reisgeld, die de pelgrims hem nog verschuldigd waren, en diende daarbij, na beroep op de genadigde rechtspraak van de schepenen, zich somtijds met minder dan de door hem gevraagde tachtig Hongaarse dukaten tevreden te stellen. Aldus moest hij optreden tegen een zekere Hendrik van Outmeer om hem te dwingen tot de uitkering van 40 dukaten, zijnde het resterende deel van het passagegeld, dat die hem nog te betalen had. Onder voorwendsel, dat de kapitein de in zijn „quarten” of reiskontrakt beloofde voorwaarden en verbintenissen niet nageleefd zou hebben, weigerde deze pelgrim inderdaad het nog verschuldigde reisgeld te vereffenen. De schepenen veroordeelden hem evenwel op 22 april 1512 tot het voldoen van de schuldeiser binnen de veertien dagen, daarbij het geschil betreffende het nakomen of niet van de reisvoorwaarden aan de arbitrage van goede mannen overlatend¹⁰. Kort daarop, op 17 juni, diende Dierick van Paesschen vóór de Antwerpse magistraat het getuigenis van een derde in te roepen, ten einde Volkert Jacopssone, burger van Gouda in Holland, er toe te brengen zich aan diens belofte minstens 70 Hongaarse dukaten als passagegeld te geven, te houden¹¹. Dit reisgeld was inderdaad per bedevaarder eerst telkens na afloop van de reis uit te keren en in geval van overlijden van de pelgrim tijdens de tocht werd het verminderd¹².

Kort na zijn terugkeer te Antwerpen, eind 1512 of begin 1513, verloor Dierick van Paesschen zijn vrouw Martina na nog geen drie jaar huwelijk. Daardoor geraakte hij met zijn schoonvader, Dierick van den Bare, gewikkeld in een erfeniskwestie, die, na scheidsrechterlijke uitspraak van goede mannen, op 24 maart 1513, door de Antwerpse schepenen bijgelegd werd. Voortaan was hij aan zijn schoonvader een rente ten bedrage van 6 pond 5 schellingen groten in Brabantse munt, belegd op zijn woning in de Wijngaardstraat, verschuldigd¹³. Dit huis zou hij het volgend jaar verlaten, aangezien hij op 31 maart 1514 zich een nieuwe woning aanschafte, ditmaal op de hoek van de „Pisternstraten in Grieken”¹⁴. Op 7 april deed hij zijn huis in de Wijngaardstraat van de hand¹⁵. Dit alles ging gepaard met enkele andere financiële verrichtingen, waaronder de verkoop van de rente, die hij nog op het achterhuis van „de Wyngaert” bezat¹⁶ en de hypothekering van zijn nieuwe woning¹⁷. Deze haast van Dierick van Paesschen om zijn huishoudelijke zaken te beredderen is ongetwijfeld te verklaren door de bekommernis klaar te zijn voor een nieuwe overzeese tocht naar het Heilige Land. Over de voorbereiding zelf daarvan vernemen we weinig of niets.

Een kontrakt, dat Dierick van Paesschen op 10 mei 1514 met twee groepen pelgrims afsloot en waarschijnlijk gesteund was op de ervaringen tijdens de eerste tocht opgedaan, geeft ons enig idee van de voorwaarden, waarin de tweede reis naar Palestina onder zijn leiding plaatsgreep. Deze overeenkomst, die aanvankelijk slechts voor een gezelschap van zowat twintig bedevaarders, waaronder een vrouw, gold, maar naderhand nog tot een tweede groep van zulke gegadigden uitgebreid werd, stipuleerde in een twaalfstal punten wat volgt¹⁸:

1. De patroon-kapitein van de „Salvator” verbindt er zich toe zijn schip tegen mei 1514 te Rammekens in Zeeland zeilree te houden, ten einde met de eerste gunstige wind te kunnen vertrekken, en, in geval van verzuim

daarvan, aan elk van de pelgrims voor iedere dag wachters een vergoeding van twintig stuivers uit te keren.

2. De genoemde patroon-kapitein zal op zijn schip moeten beschikken over een bewapening bestaande uit vijf „hootstucken” of zware kanonnen, twee vuurslangen en drieëntwintig haakbussen met schroeven, benevens over voldoende pieken, stokken en soortgelijke afweermiddelen, zoals de bootslui behoren te hebben.

3. De genoemde patroon-kapitein mag vóór het logies, dat als verblijf aan een pelgrim toegewezen is, geen bagage, pakken of andere goederen leggen, waardoor aan die reiziger en zijn gezellen licht of ruimte zouden kunnen ontnomen worden.

4. Het door de patroon-kapitein aan de pelgrims te leveren proviand als wijn, brood, vlees ende andere levensmiddelen zullen, zoals het op zijn „kaarten” gespecificeerd wordt, goed, vers en deugdelijk moeten zijn, zoals het past en van rechtswege verschuldigd is aan eerzame lieden, die er recht op hebben.

5. De genoemde patroon-kapitein zal, om handelsverrichtingen of om kooplui ter wille te zijn, in enige haven of stad niet langer mogen toeven, dan voorzien in zijn „kaarten”.

6. Op de dag van de afreis zal door al de pelgrims samen een raad van zes man worden verkozen, waaronder de patroon-kapitein, die als voorzitter ervan fungeren moet, en wat door die raad met meerderheid van stemmen beslist wordt, zal, in ieders voordeel, door iedereen nageleefd dienen te worden en dit zonder enige tegenspraak.

7. De patroon-kapitein zal verplicht zijn zich te houden aan al de artikels of punten staande in zijn „kaarten”, uitgezonderd nochtans wat de twee eerste ervan aangaat, namelijk die betreffende het niet op tijd afreizen en het medenemen van het „cleyen scip” in geval er niet genoeg pelgrims aan de tocht zouden deelnemen, in welke twee gevallen hem door de medeopvarenden kwijtschelding ten eeuwigen dage verleend wordt.

8. De patroon-kapitein zal aan boord van zijn schip een bemanning van bootsgezellen, kwartiermeesters, busschietters en dienaars tellende tot veertig koppen moeten in dienst hebben en, in geval een van die bemanningsleden onderweg langdurig ziek zou worden of zou overlijden, dan zal hij hem moeten vervangen door in de dichtst bijgelegen haven een bekwame opvolger aan te werven. Bovendien zal hij ervoor zorgen, dat het schip steeds voorzien is van al de ankers, zeilen, kabels en dergelijke benodigdheden of want, die bij de uitrusting van zulk een vaartuig voor zulk een reis passen of behoren.

9. De patroon-kapitein zal, na de aankomst te Jaffa, ertoe gehouden zijn, in overeenstemming met wat in zijn „kaarten” gestupuleerd staat, op zijn kosten, de pelgrims, en dan nog wel eenieder van hen, het Heilig Graf te Jerusalem en de andere heilige plaatsen in Palestina, waarheen men zich van oudsher op bedevaart begeeft, te laten bezoeken, zonder evenwel in de betaling van de fooien te moeten tussenkomen, en hij verbindt zichzelf met zijn bezittingen ertoe de tekortkomingen op dat gebied in alle trouw goed te maken.

10. Elke pelgrim zal in het schip over een verblijf of ligplaats, die zeven voet breed en lang is, beschikken en elke twee pelgrims zullen een kast gezamenlijk ter beschikking hebben.

11. Mocht het gebeuren dat enkele van de in het contract genoemde pelgrims zich in hun woorden of daden tegenover de Moren of Mammelukken opstandig of uitdagend zouden gedragen, dan zullen zij alleen en niet de overige medeopvarenden de gevolgen van dit optreden inzake kosten, lasten of andere schade moeten ondergaan, alhoewel de patroon-kapitein voor hen in dergelijk geval ten goede zal mogen spreken.

12. In geval Adriaen Diericxzone en zijn gezelschap van bedevaartgangers in onderhavig kontrakt opgenomen willen worden, dan zal de patroon-kapitein gehouden zijn hen daarin volgens dezelfde door hem aangegane verbintenissen en beloften te aanvaarden.

Ongetwijfeld moet Dierick van Paesschen met de *Salvator* kort na 10 mei 1514 voor de tweede maal naar Palestina vertrokken zijn. Hoeveel bedevaarders toen met hem meegingen en of ook het in het contract genoemde „cleyn scip” van de partij was, komen we niet te weten. Evenmin vernemen we iets over de wederwaardigheden van het vaartuig en van de pelgrims tijdens deze nieuwe reis. Volgens de kronieken was de *Salvator* op 26 mei van het volgend jaar in de Scheldehaven terug en kwam de Antwerpse magistraat nogmaals het schip en zijn opvarenden, in twee galeien tegemoetvarend, verwelkomen ¹⁹.

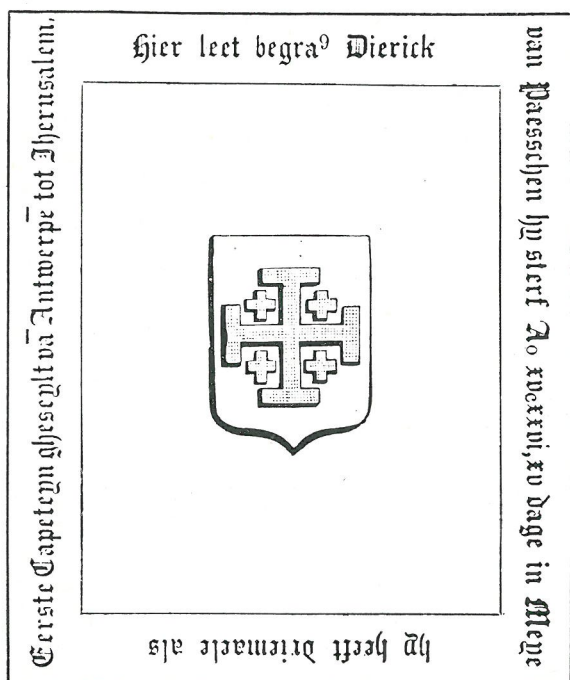
Na zijn voorspoedige terugkeer blijkt Dierick van Paesschen grootse plannen gekoesterd te hebben. Op 6 augustus 1515 verkocht hij zijn huis „in Grieken” aan de hoek van de Pisternstraat aan een handelaar in hout ²⁰, wellicht omdat hij zich een ander huis, gelegen buiten de stadspoorten op het Nieuwwerk, aangeschaft had. Twee maanden later, op 19 oktober, erkende hij vóór de Antwerpse schepenen de stedelijke rentmeesters een bedrag van 1.500 Rijnse guldens aan geleend geld verschuldigd te zijn, waarvoor hij zijn donderbussen in koper of ijzer, zijn huis op het Nieuwwerk, al zijn huisraad, klederen en juwelen, al zijn voorraden hout, liggend te Boudelo, zijn schip de *Salvator* en ook zijn eigen persoon in pand gaf ²¹. Met dat geld zien we hem het jaar nadien niet alleen een karveel met een tonnenmaat van 170 tot 180 vaten op de werf van meester Gillis de Grande, scheepsbouwer, op stapel zetten, maar ook nog naast het stedelijk „baergyhuys” het nodige hout voor de bouw van een nieuw groot Palestinaschip bijeenbrengen ²². Dierick van Paesschen maakte zich inderdaad klaar voor een derde zeereis met bedevaarders naar het Heilig Land en werd daarin, zoals vroeger, door de Antwerpse magistraat gesteund.

Vooraleer opnieuw te vertrekken regelde Dierick van Paesschen door een drietal akten vóór de Antwerpse wethouders zijn financiële toestand en dit op dezelfde dag: 6 mei 1516. Alsdan verwierf hij van een Londens koopman, die met hem naar Jerusalem wou meereizen en daarin een wijze van betaling zag, een rente van 20 schellingen groten in Brabantse munt, belegd op diens woning ²³. Ook betaalde en vereffende hij toen wat hij nog aan Gillis de Grande voor de voltooiing van zijn karveel verschuldigd was ²⁴. Door een derde akte, waarin hij bekende het door hem geleend geld aan de rentmeesters niet op tijd terug te kunnen geven, verkreeg hij van de burgemeesters van Antwerpen uitstel van betaling, evenals de toelating de donderbussen te behouden, daar men hem in zijn voornemen een nieuwe reis naar Jerusalem te ondernemen niet wou hinderen. Dit gebeurde nochtans onder het beding van afstand aan de rentmeesters van het op stapel staande karveel, zodra dit voltooid zou zijn, en de verkoop ervan, in tegenwoordigheid van Gielis

de Grande, tot aflossing van de verschuldigde 1.500 Rijnse guldens. Moest dit niet volstaan, dan waren daar nog al de zaken, die Dierick van Paesschen in pand gaf, namelijk zijn huis staande op het Nieuwwerk met de aanhorigheden, bewoond door genoemde Gielis de Grande, al zijn huisraad, meubelen, juwelen en klederen, zijn „vischeemer” en al zijn voorraden hout liggend op het Kiel bij de Karthuizers en elders te Antwerpen en te Dordrecht in Holland²⁵. Daar Dierick van Paesschen inderdaad nog dezelfde maand met zijn schip, de *Salvator*, en een groep pelgrims naar Palestina vertrok, mogen we aanvaarden, dat zijn karveel werkelijk verkocht geworden is. Wat er met zijn overige bezittingen gebeurd is, weten we niet, tenzij wat aanging zijn passagiersschip. Pas een zestal mijlen in zee, na de afreis uit Antwerpen, strandde de *Salvator* op een zandbank, waar het vaartuig door schipbreuk verging. De patroon en de medeopvarenden konden zich nochtans redden, door met de medegevoerde boot te ontkomen. Ook de twee grote „hootstucken”, die de *Salvator*, als geschenk van de stad Antwerpen aan Rhodos, aan boord had, konden worden opgevist. Deze tegenvaller was ongetwijfeld aan de ouderdom van het schip en de slechte toestand van onderhoud, waarin het zich bevond, te wijten²⁶.

Hoe, na zoveel tegenslag, Dierick van Paesschen zijn fortuin wist te herstellen, komen we niet te weten. Zeker is het dat hij zijn voornemen, om met zijn eigen vaartuig opnieuw naar het Heilig Land te reizen en aldus voor de pelgrims een soort regelmatige dienst op Jaffa te organiseren, niet liet varen. In 1517 deed hij, waarschijnlijk op de Antwerpse scheepstimmerwerven, zijn nieuw passagiersschip bouwen, wellicht het grootste, dat men er in die tijd op stapel gezet had, indien we de kroniekschrijvers mogen geloven. Dit vaartuig, dat, zoals zijn voorganger, *Salvator* geheten werd, had immers een tonnenmaat van 500 vaten. Eenmaal in de vaart gebracht, zou het dus heel wat bedevaarders en goederen, evenals bewapening kunnen vervoeren. Met dat nieuw schip vertrok Dierick van Paesschen in de loop van april 1518 naar Jaffa in Palestina. Indien de overvaart nogmaals goed verliep, was het ditmaal anders gesteld met de ontvangst in het Heilig Land zelf, vermits de kapitein en al de met hem medereizende pelgrims er door de Turken, die hen van verspieding betichtten, gevangen genomen en slechts tegen losgeld terug vrijgelaten werden, vooraleer hun bedevaart voort te mogen zetten. Overgebracht naar Venetië, zouden de bedevaarders zich daarna naar Rome begeven hebben, om vandaar over land naar Antwerpen weer te keren. Aldus diende Dierick van Paesschen met zijn schip, maar zonder passagiers, naar de thuishaven terug te varen, wat in het eerste halfjaar van 1519 moet gebeurd zijn. Wanneer hij in de Scheldestad juist terug was, weten we niet²⁷.

Na een tijd aan wal of te Antwerpen te zijn gebleven, moet Dierick van Paesschen zich opnieuw met handel of scheepvaart ingelaten hebben, aangezien we zijn tweede vrouw, de vroegere weduwe Margaretha Daems, gedurende zijn afwezigheid, op 26 november 1519, in tegenwoordigheid van een vreemde voogd, een hypothecaire lening op haar huis, geheten „de Wilde Zee”, zien aangaan²⁸. Zijn nieuwe ondernemingen, waarover we niets vernemen, moeten Dierick van Paesschen nogmaals in financiële moeilijkheden gebracht hebben. Tot een vierde reis naar Palestina zou het niet meer komen. We mogen zelfs veronderstellen dat zijn groot schip, de *Salvator*, buiten gebruik gesteld geworden was en onttakeld in de Antwerpse haven op een koper te wachten lag. Toch duurde het nog een paar jaar vooraleer het ergste geschiedde. Blijkbaar werd de *Salvator* door de Antwerpse magistraat, wegens insolventie van zijn



B. – Afbeelding van het blazoën en van het inschrift op de zerk van het graf van Dierick van Paesschen, eertijds te zien in de kerk van de Falcontinnen te Antwerpen, naar A. Thys, *Le navigateur Dierick Paesschen, a.w.,* blz. 363.

eigenaar, aan de ketting gelegd en verbeurd verklaard. Op 27 april 1521 inderdaad richtten de schepenen een oproep tot de schuldeisers van Dierick van Paesschen met de bekendmaking dat diens passagierschip voor de som van 590 ponden groten in Vlaamse munt aan Augustijn Terygo, koopman uit Genua, verkocht geworden was en dat de rentmeesters hen zouden uitbetalen, indien ze zich kwamen aanbieden ²⁹. De financiële nood, waarin Dierick van Paesschen zich ook nog nadien bevond, was van zulk een aard, dat zijn echtgenote op 19 maart en 7 april van het volgend jaar geen andere uitkomst zag dan telkens een hypotheek op haar onroerende goederen te nemen ³⁰. Op 9 juli daaropvolgend verkocht zij, met de toestemming van haar man en waarschijnlijk op diens verzoek, haar woning, „de Wilde Zee” ³¹. Het jaar 1522 moet voor Dierick van Paesschen en zijn vrouw beslist nadelig geweest zijn.

In 1523, toen zijn tegenspoed blijkbaar nog niet ten einde was, zien we Dierick van Paesschen, die alsdan in het buitenland vertoefde, als voogd over zijn echtgenote, bij privaatrechtelijke handelingen, telkens door een derde vervangen worden. Op 18 februari van dat jaar verkocht Margaretha Daems, aldus bijgestaan, een goed gelegen naast haar vroeger bezit, „de Wilde Zee”, en enkele maanden later, op 13 mei, deed zij hetzelfde met een rente, die zij nog op dit huis had ³². Ten slotte zien we op 14 januari 1525 Dierick van Paesschen en zijn vrouw vóór een notaris elkaar volmacht voor dergelijke procedures geven ³³. Waarom beiden dit deden, vernemen we evenwel niet.

Dierick van Paesschen stierf op 15 mei 1526 te Antwerpen, alwaar hij in de kerk van de Falcontinnen begraven werd. Op zijn graf aldaar lag een zerk met in het midden de afbeelding van wat zijn blazoen kan geweest zijn, namelijk een Grieks kruis, waarvan de vier gelijke armen vier kleinere Griekse kruisen als in een vierkant omsloten. Dit heraldisch teken, dat eigenlijk het wapen van Jerusalem voorstelde, was omgeven door drie zegepalmen, die ongetwijfeld de drie reizen van de overledene naar Palestina symboliseerden. Daaromheen, langs de rand van de rechthoekige steen, was in gotische letters het opschrift gebeiteld: „hier leet begraven Dierick van Paesschen, hy sterf anno XV^eXXVI,XV dage in Meye, hy heeft driemaele als eerste Capeteyn gheseylt van Andwerpen tot Jherusalem”³⁴. Deze tekst op de grafsteen moet ongetwijfeld heel wat bijgedragen hebben tot het instandhouden van de overlevering nopens de afgestorvene en diens reizen.

2. DE PALESTINASCHEPEN VAN DIERICK VAN PAESSCHEN EN HUN ICONOGAFIE

De twee passagiersschepen, die Dierick van Paesschen, de ene na de andere voor zijn opeenvolgende reizen naar het Heilig Land inzette, droegen elk de naam *Salvator*, zodat we ze respectievelijk de *Salvator I* en de *Salvator II* kunnen heten. Beide vaartuigen blijken bij de tijdgenoten heel wat belangstelling opgewekt te hebben, wat te verklaren is door de trots van de Antwerpenaars over alles wat met hun haven in betrekking stond. Op een paar afbeeldingen uit het begin van de 16de eeuw, voorstellende de Schelde-rede met de aldaar liggende, aankomende of vertrekkende schepen, staat dan ook hetzij de *Salvator I*, hetzij de *Salvator II* te midden van de andere vaartuigen. Het zou nochtans verkeerd zijn te denken dat de etser of schilder van dergelijk tafereel met zijn afbeelding de getrouwe weergave van het scheepvaartverkeer op een bepaalde ogenblik op het oog had. Veeleer was het hem te doen om dit verkeer te verheerlijken door de uiteenlopende scheepstypes, die op verschillende tijdstippen in de haven te zien waren, tegelijk af te beelden. Men moet er zich dus voor hoeden bij de interpretatie van de etsen of schilderijen, die het havenverkeer in die tijd voorstellen, een waarachtig tijdsdocument gesteund op chronologische maatstaven te zoeken, daar waar het slechts om een artistieke uiting van een reeks blikken op die activiteit ging.

De *Salvator I* kennen we iconografisch zeer goed, daar hij voorkomt op de gecommentarieerde houtsnede met de titel „Antverpia mercatorium emporium, actum 1515”, gevende een panoroma van de Antwerpse haven, kaaien, stadspoorten en grote gebouwen aan de havenkant, evenals van de talrijke schepen op de rede. Te midden van al deze vaartuigen is op deze prent, waarvan slechts een enkel exemplaar bewaard bleef, de afbeelding te zien van een driemaster met de vermelding „dits tship, dat van Jherusalem comt”, waarmee kennelijk de *Salvator I* bedoeld werd. Deze uitzonderlijke plaat is, van nautisch standpunt uit, bestudeerd geworden door O. Buysens, die er de weergave in zag van een centrale gebeurtenis in het algemeen havenverkeer, maar daarvoor verkeerdelijk het vertrek van Dierick van Paesschen voor diens eerste reis naar Palestina, op het einde van februari 1511, aanduidde. Dat op de houtsnede van 1515 de *Salvator I* te zien zou zijn, valt zeker moeilijk te betwijfelen. Heel waarschijnlijk toont het centrale gebeuren ons de terug-

keer van Dierick van Paesschen van zijn eerste reis in 1512 of van zijn tweede in 1515 en de manier waarop de pelgrims door de stadsmagistraat, zich in twee roeibarges bevindend, verwelkomd werden. Vooraan, op de plecht van het voorkasteel van de *Salvator I*, nabij de boegspriet, is duidelijk de standaard met het reeds beschreven blazoën van de kapitein, het kruis van Jerusalem, te herkennen. Rekening houdend met de commentaar op de prent, die het over het schip als komend van Palestina heeft, en met de datum 1515, die hetzij slaat op de gebeurtenis, hetzij op het jaar, waarin de gravure gemaakt of gedrukt werd, mogen we met enige zekerheid aanvaarden, dat hier niet zozeer de terugkeer van Dierick van Paesschen van diens eerste reis in herinnering wordt gebracht, dan wel het weerkeren van diens tweede tocht. Dit sluit nochtans niet uit, dat de auteur, die dit gebeuren op het tafereel in beeld bracht, alleen maar aan een feit heeft willen herinneren, dat reeds tweemaal voorgevallen was, namelijk een terugkeer van de *Salvator I*, zonder verder te willen specificeren van welke reis het was, de eerste of de tweede. Weliswaar dacht O. Buysens, dat de datum op de houtsnede als 1513 diende gelezen te worden, daar een vlek op het vierde cijfer hem had doen twijfelen. Blijkbaar had hij zich ook laten verleiden door de vaststelling, dat de kronieken hoofdzakelijk aan de eerste afvaart en terugkeer van de *Salvator I* aandacht geschonken hadden. Wat er ook van zij, het jaartal op de prent is wel degelijk 1515³⁵.

Het eerste Palestinaschip van Dierick van Paesschen, staande op de houtsnede van 1515, is niet alleen door O. Buysens, maar ook door Jules Van Beylen bestudeerd geworden. Beide specialisten in de oude scheepsbouwkunde kwamen tot de overtuiging, dat het afgebeelde vaartuig een groot schip in karveelbouw, zoniet een groot karveel kan geweest zijn. Vooraan had het een hoog voorkasteel met scherpe kop en achteraan een lang, plat en ruim achterkasteel, dat wel de helft of nog meer van het schip in beslag nam en dus voor het onderbrengen van reizigers zeer geschikt moet geweest zijn. Het voerde drie masten en een boegspriet met het daarbij horend tuig. De fokkemast en de grote mast waren elk voorzien van een steng met marszeil, terwijl de bezaansmast gans achteraan tegen het hek wel een op het eerste zicht heel eigenaardige plaats innam, vermits hij niet midscheeps, maar excentrisch en omzeggens aan stuurboordzijde stond. Dit was, volgens J. Van Beylen, in de zestiende eeuwse scheepsbouw normaal, vermits midscheeps in het achterkasteel zich de helmstok bevond en die moest naast het onderste deel van de bezaansmast vrij gehanteerd kunnen worden om te draaien³⁶. Op te merken is dat in de kontrakten, die Dierick van Paesschen voor zijn eerste of tweede reis met sommige pelgrims afsloot, de *Salvator I* telkens als „scepe” aangeduid stond. De term „t cervel” zien we, voor de aanduiding van dit vaartuig, eerst veel later bij een enkele kroniekschrijver verschijnen³⁷.

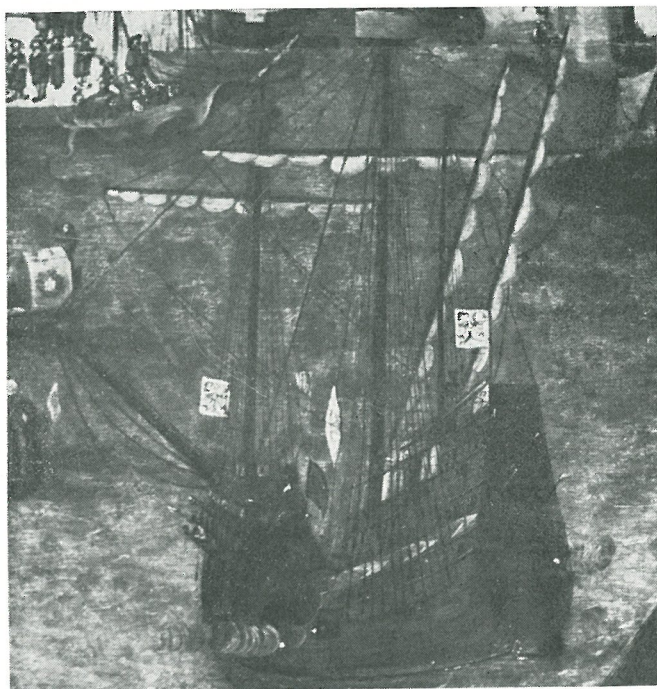
De *Salvator I* moet in ieder geval een schip met een niet te versmaden tonnenmaat geweest zijn. Dit is af te leiden niet alleen uit de samenstelling en het aantal van zijn bemanning, maar ook uit de opstelling en de aard van zijn bewapening. Het aantal manschappen aan boord, bestaande uit de kapitein, kwartiermeesters, busschieters, bootsgezellen en dienaars, telde minstens veertig koppen³⁸, zodat we mogen veronderstellen, dat het aantal medeopvarende pelgrims en kooplui het dubbel daarvan kan hebben bedragen, wat het totaal aantal aan bezetting op zowat honderdentwintig man brengt. Dit zou dan

kunnen wijzen op een schip van minstens 120 vaten aan draagvermogen, maar heel waarschijnlijk had de *Salvator I* een grotere tonnenmaat.

Van de grootte van het eerste Palestinaschip van Dierick van Paesschen kan men zich ook een idee vormen aan de hand van de bewapening van het vaartuig. Volgens de schepenbrief van 26 februari 1511 kreeg de kapitein de beschikking over elf stukken geschut van middelmatig kaliber, namelijk serpentijnen, en twee kanonnen van zwaar kaliber van het soort genoemd „cortouw”, benevens over twee dozijn haakbussen. Al deze vuurwapens waren in ijzer. Ze dienden blijkbaar over de vier kwartieren en de beide kastelen van het schip verdeeld te worden, maar daarover vernemen we niets ³⁹. Over de bewapening van de *Salvator I* tijdens diens tweede tocht naar Palestina worden we door het kontrakt van 10 mei 1514 ingelicht. De patroon-kapitein verbond zich inderdaad alsdan ertoe aan boord van zijn schip te hebben vijf „hootstukken” of zware kanonnen, twee serpentijnen of vuurslangen en drieëntwintig haakbussen, benevens pieken en andere afweermiddelen. Indien het aantal haakbussen dus ongeveer gelijk bleef, dan zien we het zwaar geschut vermeerderd en het geschut van middelmatig kaliber verminderd worden, wat ongetwijfeld een gevolg was van de ervaringen opgedaan tijdens de eerste reis ⁴⁰. Op de houtsnede van 1515 zien we aan bakboord van de *Salvator I* drie geschutspoorten of openingen, waar vuurmonden uitsteken, wat beantwoordt aan de bewapening van zeven stukken geschut, voorzien in het kontrakt van 1514. Inderdaad aan stuurboord moeten er zich minstens eveneens drie kanonnen bevonden hebben. Of het „cley n scip”, waarvan in laatstgenoemd jaar sprake is, ook met geschut bewapend was, weten we niet ⁴¹.

Beide Palestinaschepen van Dierick van Paesschen blijken op de Antwerpse werven nabij de Slijkpoort gebouwd te zijn geweest. Op de prent van 1515 staat inderdaad boven de afbeelding van deze plaats te lezen: „hier maect men schepen, die tot Jherusalem varen ende andere oec”. Gekoppeld aan de vermelding staende op de romp van de *Salvator I*, als zijnde zulk een Palestina-schip, is het duidelijk dat in beide gevallen er slechts sprake kan zijn van het vaartuig van Dierick van Paesschen. Volgens een zestiende eeuwse kroniek, zou deze patroon inderdaad al zijn schepen, ten getale van vier, namelijk de twee passagiersvaartuigen, het karveel en het „cley n scip” of misschien de „Sanctus Jacobus”, te Antwerpen hebben laten bouwen ⁴². Overigens vernemen we uit verschillende bescheiden, dat Dierick van Paesschen op bepaalde ogenblikken over grote hoeveelheden hout, bestemd voor het bouwen van schepen, beschikte. Aldus had hij reeds vóór de verdwijning van de *Salvator I* door schipbreuk in 1516 een hele partij hout ter waarde van meer dan 300 Rijnse guldens nabij het stedelijk „baergyhuys” samengebracht met het doel die voor het bouwen van een tweede groter passagierschip te gebruiken ⁴³. Na het verlies van zijn eerste Palestinaschip ging hij verder met het aankopen van zulk hout. Zo kocht hij in de loop van 1517 dertig eiken balken van het Antwerps gasthuis Sint-Elisabeth, dat dit hout uit zijn domein van het Peerdsbos haalde ⁴⁴. We mogen dan ook veronderstellen dat de *Salvator II*, het nieuw groot passagiersschip van Dierick van Paesschen, nog dat jaar of in het begin van het volgende van stapel liep.

De *Salvator II* was werkelijk een groot vaartuig, vermits hij een draagvermogen van 500 vaten had. Wellicht staat hij afgebeeld op het anonieme schilderij, dat de rede van Antwerpen met de aldaar liggende schepen in 1518 of een van de volgende jaren voorstelt. Ongeveer in het midden van dit



C. – Groot schip met meersen, wellicht te vereenzelvigen met de *Salvator II*, detail uit het schilderij met een panorama van de Antwerpse rede in 1518 of een van de volgende jaren (tot 1540). Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum „Steen”, vroeger Koninklijk Museum voor Schone Kunsten, nr 633.

tafereel ziet men inderdaad de bakboordzijde en de achterkant met spiegel van een grote driemaster met niet minder dan vier dekken in zijn achterkasteel. Het schip is in zijn hoge masten getooid met twee standaarden, waarop het wapen van Jerusalem te herkennen is⁴⁵. Weliswaar twijfelde O. Buysens er aan of het wel de *Salvator II* kan geweest zijn. Volgens hem dient men er rekening mede te houden, dat op het doek het embleem van Dierick van Paesschen naderhand kan zijn bijgeschilderd⁴⁶. Met de gegevens, waarover we thans beschikken, kan evenwel met grote waarschijnlijkheid aanvaard worden, dat we met het afgebeelde schip voor een weergave van de *Salvator II* staan. Indien zo, dan brengt het doek als centrale gebeurtenis ongetwijfeld het vertrek van Dierick van Paesschen naar Jaffa in 1518, hetzij diens terugkeer het jaar nadien in herinnering.

Het vaartuig dat op het anoniem kunstwerk geconterfeit staat, ziet er wel degelijk als een groot passagiersschip uit. Zijn achterkasteel met brede onder-spiegel en vernauwde bovenspiegel vertoont drie verdiepingen, de bovenste, met een balkon of galerij. We mogen veronderstellen dat zich aldaar de logies van de pelgrims bevonden. Het voorkasteel met scherpe kop blijkt slechts twee verdiepingen te tellen en dus minder ruim te zijn geweest. De drie masten, waarvan vooral de fokkemast en de grote mast door hun grootte in het oog springen, konden aan hun ras vier kolossale zeilen dragen. Ook de boegspriet ziet er zeer groot uit. De totale zeil oppervlakte moet dus aan-

zienlijk geweest zijn. De bemanning, nodig om het vaartuig van 500 vaten te bedienen, was bij gevolg zeer talrijk. Alleen reeds in 1521, om het pas verkochte, maar onttakelde schip terug te bemannen, was er een tijdelijke bezetting van zowat vierenveertig koppen, bestaande uit bootsgezellen, piloten, kwartiermeesters, busschieters en timmerlui, benevens een schipper, vereist ⁴⁷. Het vaartuig, staande op het anoniem schilderij, was zwaar bewapend. Het had aan beide boorden, boven de waterlinie, telkens twee zware kanonnen en in het achterkastel, aan beide zijden van het roer, telkens een kanon van lichter kaliber. Bovendien waren beide kastelen voorzien van serpentijnen. Zo zien we uit het achterkasteel, op de twee bovenste balkons, de lopen van drie lichte kanonnen uitsteken. Op het voorkasteel tellen we vier serpentijnen, waarvan drie achterwaarts en zijwaarts kunnen schieten en aldus het achterkasteel kunnen bestrijken, en een licht boordkanon, dat op zee gericht is. Rekening houdend met nog zulk een vuurwapen aan de andere zijde van het voorkasteel en met twee zware kanonnen boven de waterlinie aan stuurboord, komt dit altezamen op tien serpentijnen of lichte kanonnen en vier vuurmonden van zwaar kaliber. Over het juist aantal stukken geschut aan boord van de *Salvator II* worden we evenwel door geen enkel bescheid ingelicht. Wat er ook van zij, in zijn geheel biedt het schip, voorgesteld op de anonieme schilderij, een grootse en majestatische, ja breugeliaanse aanblik. Als „groot schip” of meerschip behoorde het ongetwijfeld tot het type van de „grand nef” of kraak uit de zuiderse of Middellandse Zeelanden. Kennelijk wou de onbekende kunstenaar, die het tafereel, waarop het afgebeeld staat, maakte, in de trant van de toen reeds gangbare traditie, tegelijk een centraal gebeuren te midden van het druk scheepvaartverkeer en dit verkeer, zo dierbaar in de ogen van de Antwerpenaars, ophemelen en verheerlijken. Daarom plaatste hij het grote schip, dus de *Salvator II*, te midden van de andere vaartuigen, schuin tegenover de Werf en getooid met emblemen, die de tijdgenoten konden herkennen, zoals dit in het artistieke beeldverhaal paste.

De *Salvator II*, die, zoals gezegd, slechts één keer naar Palestina voer, werd in 1519 of een van de volgende jaren, na de terugkeer van Dierick van Paesschen van diens derde tocht, als pand voor insolventie, aan de ketting gelegd, om uiteindelijk in april 1521 aan een Genuees te worden verkocht. De nieuwe eigenaar had er op zijn beurt geen geluk mee, aangezien hij, korte tijd na de aankoop, zijn vaartuig als vijandelijk goed door de admiraliteit, in naam van de keizer, aangeslagen zag worden om als oorlogsschip tot konvoiering van de haringbuizen te dienen. Aan de *Salvator II* was evenwel geen lang leven meer beschoren, vermits aan zijn bestaan door schipbreuk weldra een einde zou komen, maar toen droeg dit schip een nieuwe naam, meer bepaald „de Jhesus van Andwerpen”, en stond het niet meer onder het gezag van Dierick van Paesschen ⁴⁸.

3. DE „SALVATOR II”, ALIAS DE „JHESUS”, ALS VLAGGESCHIP IN 1521

Dat de *Salvator II*, alias de „Jhesus”, vereenzelvigd kan worden met het groot schip, dat op het anonieme schilderij van 1518 of een van de volgende jaren te zien is, blijkt ook uit hetgene we vernemen over de organisatie van de buiskonvoiering in 1521. Karel V, die, na zijn kroning tot keizer van het Heilig Roomse Rijk, voor een gevaarlijk conflict met Frans I, vorst van Frankrijk, stond en in de onzekerheid verkeerde nopens de houding, die de

Engelse koning, Hendrik VIII, daarin zou aannemen, zag zich in 1521 genoopt tot de mobilisatie van zijn zee- en landstrijdkrachten in de Nederlanden over te gaan. Zijn voornaamste bekommernis daarbij was de verdediging van Zeeland en vooral van het eiland Walcheren, waar de Fransen het inzicht zouden hebben gehad een landing te ondernemen. Daarbij kwam dan nog de kwestie van de bescherming van de haringvisserij van Vlaanderen, Zeeland en Holland, die zonder bewapende begeleiding niet konden uitvaren. Aangezien voor de haringvisserij, waarvan het seizoen aan het verlopen was, de tijd drong en men op de resultaten van de onderhandelingen, die te Calais met de Engelsen gevoerd werden, niet kon blijven wachten, gaf de keizer op 22 augustus 1521 aan Adolf van Bourgondië-Beveren, heer van Veere en admiraal van de zee, het bevel tien oorlogsschepen uit te rusten en daarmee gedurende de maanden september en oktober de vloot van de haringbuizen te konvooieren. De onkosten daartoe zouden worden bestreden door een toelage van 14.000 pond van 40 groten elk, waarvan 10.000 pond, komende van een bijdrage door het gewest Zeeland aan de keizer toegestaan, en 4.000 pond komende van de opbrengst van de schepen en de goederen, die te Arnemuiden ten nadele van de Fransen en Bretoenen aldaar geconfisqueerd geworden waren. Daarbij kwam nog de opbrengst van de heffing van een lastgeld op de aangevoerde verse en gekaakte haring ten bedrage van vijf schellingen groten Vlaams per last ⁴⁹.

Adolf van Bourgondië-Beveren stuurde, zoals het hem opgedragen was, begin september een vloot van tien oorlogsbodems in zee, staande onder het bevel van vice-admiraal Willem van Cats, baljuw van Goes, die als vlaggeschip de „Jhesus van Andwerpen” onder zijn gezag kreeg. De andere negen vaartuigen bestonden uit gehuurde schepen, waarbij naderhand nog een op de Fransen veroverd schip gevoegd zou worden. De aanvankelijke vloot van tien oorlogsschepen had in het totaal een tonnenmaat van 2.240 vaten en een bemanning van 2.044 man, waaronder zowat 950 krijgslieden, hellebaardiers en kolveniers, niet inbegrepen de 78 busschieters of kanonniërs. Het overige duizendtal bestond uit gewone zeelui, waaronder zowat 690 bootsgezellen, benevens de officieren. De „Jhesus” zelf had met zijn 500 vaten niet minder dan 508 koppen aan boord ⁵⁰.

Uit de rekening van de konvooiering, ingediend door de admiraal, vernehmen we heel wat bijzonderheden over de bemanning en de bewapening van de „Jhesus”. Deze gegevens kunnen we toetsen aan hetgeen twee tijdgenoten, namelijk Antoine de Conflans en Filips van Kleef, die elk een traktaat over de uitrusting van oorlogsbodems schreven, ons over de uitreding van een groot vaartuig van 500 vaten, dat als vlaggeschip dienen moet, weten te melden. Volgens de eerste van beide deskundigen, moest zulk een oorlogsbodem evenveel man aan boord hebben, als hij aan tonnenmaat vaten telde, d.i. 500 koppen en wel ongeveer zoveel krijgslui als zeelui of van elk zowat 250. Tot de zeelui werden niet alleen de schipper, de kwartiermeesters, de loodsen en de bootsgezellen gerekend, maar ook de schrijver, de barbier of chirurgijn, de kok, de bakker, de hofmeester, de timmerlui, de smeden en zelfs de busschieters ⁵¹, wat ons voor de „Jhesus” brengt tot een totaal van 236 man, zonder de vice-admiraal, aangezien de eigenlijke krijgslui 271 in aantal waren. Degenen onder de bemanning, die niet tot de soldaten, bootsgezellen, werklieden en scheepsjongens behoorden, meer bepaald de schipper, de hogebootman, de onderstuurman, de kapelaan, de provoost, de hofmeester, de edellieden

en natuurlijk ook de gezagvoerder zelf werden, volgens Filips van Kleef, onder de kategorie van de officieren gerekend⁵². Indien we in detail de bemanning van de „Jhesus” nagaan, dan vinden we 196 krijgslieden, 51 kolveniers, 24 hellebaardiers, 16 busschieters, 168 bootsgezellen en 53 overige leden, waaronder een zestiental officieren, zes „putgers”, een trommelaar, een doedelzakspeler, zes trompetblazers, twee koks, een schrijver, drie edellieden, twee schildknappen, acht timmerlieden, twee chirurgijns, een gewone barbier, twee piloten en een timmermansknecht. In genoemde rekening vinden we ook dergelijke bijzonderheden betreffende de negen andere oorlogsschepen⁵³.

Het vlaggeschip van 500 vaten, dat Filips van Kleef als voorbeeld nam, behoorde tot het type van de „grand nef” of kraak. Het was een driemaster met een dubbel dek en met een voor- en een achterkasteel, elk voorzien van twee verdiepingen, en met tussen de beide dekken geschutspoorten, wat toen een nieuwigheid was. Het droeg in het totaal 32 stukken zwaar scheepsgeschut, alhoewel van verschillend kaliber. De overige bewapening bestond uit allerlei draagbare wapens als haakbussen, kleine coleuvers, pieken, hellebaarden, bijlen, ijzeren staven, slaghamers, werpspiezen, bogen, armborsten, pijlen, lansen en zo meer. Filips van Kleef geeft ons in detail de verdeling van al deze wapens over het vaartuig, namelijk op het benedendek, de hals, het voorkasteel, het achterkasteel en de tweede verdieping en ook in de mars. De voornaamste nieuwigheid daarbij was de opstelling van de zwaarste kanonnen op het benedendek boven de waterlijn langs de beide boorden en het in gebruik nemen van vuurmonden op affuit en op wielen. Voortaan was overigens het achterkasteel zwaarder bewapend dan het voorkasteel. Filips van Kleef verschaft ons in zijn traktaat nog allerlei andere bijzonderheden in verband met de strijd te water, de slagorde van de vloot, het vuren en zo meer⁵⁴.

Van de meeste soorten vuurwapens, waarover Filips van Kleef het in zijn verhandeling heeft, is er ook in de rekening van de konvooiering van 1521 sprake. Daar in dit document evenwel inzake de bewapening geen specifieke posten voor onkosten per ingezet oorlogsschip voorkomen, vermits die uitgaven globaal voor gans het smaldeel samen berekend werden, kunnen we alleen aan de hand van de troepenmacht aan boord van de „Jhesus” een idee van diens bewapening krijgen. Zoals gezegd, bevonden zich op het vaartuig zestien busschieters en eenenvijftig kolveniers, waaronder telkens een hoofdman. Zij hadden dus de zorg over een zeker aantal bussen of kanonnen van verschillend kaliber, maar het is niet na te gaan juist hoeveel. Wel weet de rekening van de konvooiering ons te melden dat er bij de schipbreuk van de „Jhesus” veel artillerie, waaronder minstens elf zware stukken, en ook 137 of meer haakbussen verloren gingen⁵⁵.

Voor de strijd op zee was de „Jhesus” ongetwijfeld, volgens de gewoonte van die tijd en zoals ook Filips van Kleef het ons weet te beschrijven, in vier kwartieren ingedeeld, elk staande onder een kwartiermeester, die er het bevel voerde over al de manschappen, zowel zeelui als krijgslui. Elk kwartiermeester had immers de zorg over alles wat zijn kwartier aanging, inbegrepen de artillerie, waarvan hij het gebruik doelmatig te regelen had. Daar we echter niet juist weten hoeveel zwaar en halfzwaar geschut aan boord van de „Jhesus” was en evenmin de juiste indeling ervan over het schip kennen, is het niet mogelijk een nauwkeurige indeling van de bemanning over de vier kwartieren te maken. We mogen nochtans veronderstellen, dat er per kwartier een kleine

honderdtal manschappen op post waren, elke groep voor meer dan de helft samengesteld uit soldaten en kanonniërs. Ook in het ruim, dat een soort vijfde kwartier vormde, moeten er zich heel wat manschappen, waaronder ook degenen, belast met het lozen van het buiswater, bevonden hebben⁵⁶. Dit alles past evenwel zeer goed bij de beschrijving van het groot vaartuig, dat op het anoniem schilderij van 1518 of een van de volgende jaren te zien is, wat het vermoeden versterkt, dat dit schip met de „Jhesus”, alias de „Salvator II”, dient vereenzelvigd te worden. Indien zo, dan brengt het doek ongetwijfeld de roem van dit groot passagiersschip, tevens oorlogsbodem, in herinnering.

De „Jhesus” werd als vlaggeschip onder het onmiddellijk bevel van Willem van Cats, baljuw van Goes, die vice-admiraal was, geplaatst. Samen met de negen andere vaartuigen werd hij begin september voor een eerste konvooiering in zee gestuurd. Na deze eerste reis, werd hij met de andere oorlogsschepen een tweede maal ingezet, ditmaal met minder succes. Omstreeks 9 oktober inderdaad moet het ganse konvooi vóór de Engelse kust, nabij Great Yarmouth, de streek waar gevestigd werd, in een zware storm terecht gekomen zijn. Aldaar strandde de „Jhesus” op een plaats gelegen tussen Grybbys Havyn, ook Coklewater geheten, en het kruis staande in de „Midsond”, alwaar hij in stukken brak. Bij deze ramp verdronken achtendertig krijgslieden, die tot de bemanning van het vaartuig behoorden⁵⁷. De vice-admiraal en een zeker aantal andere bemanningsleden, die met grote moeite door de Engelsen uit hun hachelijke toestand gered konden worden, deden daarna gedurende verscheidene maanden hun best om uit het verzandende wrak de artilleriestukken en andere zaken te recupereren en aan wal te brengen⁵⁸. De overlevende soldaten keerden in kleine groepen naar Vlaanderen of Zeeland terug, wat blijkbaar met vissersboten gebeurde, aangezien we hun doortocht te Blankenberge gesignaleerd vinden⁵⁹. Toen droeg de „Jhesus” in de volksmond nog steeds de naam „scip van Dieric Paes”⁶⁰. Of Dierick van Paesschen zelf in een of andere hoedanigheid op het admiraalschip, waarvan hij vroeger de patroon was, gediend heeft, weten we niet. Wat er ook van zij, meevarend of niet, Dierick van Paesschen moet, van dicht of van verre, de ondergang van de voormalige *Salvator II* met grote spijt meegemaakt hebben. Het mag dan ook gezegd worden: het is niet zonder reden dat zijn naam als pionier van het Antwerpse zeewezen in de annalen en kronieken tot heden is blijven voortleven.

We bedanken de heren G. Asaert, afdelingshoofd bij het Rijksarchief te Beveren-Waas, J. Van Roey, stadsarchivaris te Antwerpen en J. Van Beylen, assistent-afdelingshoofd op het Nationaal Scheepvaartmuseum „Steen”, te Antwerpen, voor hun hulp bij het verzamelen van gegevens over Dierick van Paesschen en diens schepen en voor het gebruik, die we van hun documentatie mochten maken.

BIJVOEGSEL : DE BUISKONVOOIERING VAN HET JAAR 1521

De vloot van konvooischepen, waartoe de „Jhesus” als vlaggeschip behoorde, bestond aanvankelijk uit tien vaartuigen, die door de admiraal, Adolf van Bourgondië-Beveren, samengebracht geworden waren. Afgezien van de „Jhesus”, waren al deze schepen gehuurd geworden. Onder de negen gehuurde vaartuigen waren er twee van de admiraal zelf, één van de rentmeester van Zeeland Bewesterschelde, één uit Antwerpen, drie uit

Zierikzee en twee uit Spanje. Naderhand werd daarbij nog het op de Fransen gekaapt schip, de „Resveillé qui dort” gevoegd. Het was door een van de tien oorlogsbodems, namelijk door de „Marie” uit Antwerpen, te Veere als prise ingebracht geworden⁶¹. Uit de rekening van de konvooiering, die door de admiraal naderhand ingediend zou worden, blijkt dat elk van deze schepen een bemanning had, die evenwichtig uit zeelui en krijgslui samengesteld was en wel meestal naar rato van één man per vat tonnenmaat of bijna zoveel. Het juist aantal leden van elke bemanning en de functie van elk lid ervan vinden we voor de maanden september en oktober 1521, tijdens dewelke de konvooiering plaats greep, nauwkeurig in de rekening gespecificeerd. Hier volgen dan in een lijst de globale gegevens over de betrokken schepen⁶²:

- het groot schip (van Dierick van Paesschen), de *Jhesus van Andwerpen*, vlaggeschip, staande onder het gezag van de vice-admiraal Willem van Cats, 500 vaten en 508 man (de vice-admiraal inbegrepen).
Schipper: niet vernoemd.
- het groot schip van de admiraal van de zee, de *Marie*, 220 vaten en 224 man.
Kapitein: Witte van Haemstede.
Schipper: Willem Bolle.
- de „barcke” van de admiraal van de zee, 120 vaten en 112 man.
Kapitein: Heyndrick Corneliszone van Veere, baljuw van Domburg.
Schipper: Hugo Hermanszone.
- de *Barthoen* van Adolf Herdinck, rentmeester van Zeeland Bewesterschelde, 180 vaten en 174 man.
Kapitein: Dominicus van der Eertbruggen.
Schipper: Aernt Borstlap.
- het schip van Antwerpen, de *Marie*, 200 vaten en 180 man.
Kapitein: Cornelis Adriaenssone van Rozendaal.
Schipper: Gheert Claissone, van Antwerpen.
- het schip van Zierikzee, de *Juliane*, 200 vaten en 178 man.
Kapitein: Clais Symonssone Vacht, alias Calico.
Schipper: Jan Janssone, van Zierikzee.
- het schip van Zierikzee, de *Lyon*, 260 vaten en 178 man.
Kapitein: Pieter van Leeuwaarden.
Schipper: Anthonis Willemszone Mulock, van Zierikzee.
- het schip van Zierikzee, de *Jacop*, 230 vaten en 230 man.
Kapitein: Nycolas Rusticus.
Schipper: Cornelis Willemszone Blochuys, van Zierikzee.
- het karveel van Erasmus Desturisaga, 270 vaten en 217 man.
Meester en kapitein: Erasmus Desturisaga, van San-Sebastian in Spanje.
Schipper: Johan Pierssone Degocia, Spanjaard.
- het klein schip *Berthoen*, genaamd de *Jacht*, 60 vaten en 43 man.
Kapitein: Domingo Dalverado, Spanjaard uit Biscaye.
Schipper: Davyen Golyn van Veere.
- het Franse oorlogsschip de *Resveillé, qui dort*, 60 vaten en 44 man.
Kapitein: Andries Willemszone, van Rozendaal.
Schipper: Herman Scroeyer.

Deze lijst geeft ons min of meer een idee van de krijgsmacht, bestaande in het totaal uit 2.044 manschappen, die de vloot van tien schepen in september 1521 bemanden en dit voor een totale tonnenmaat van, zoals reeds gezegd, 2.240 vaten. Voor de tweede maand van de konvooiering verschilde het aantal koppen van de onderscheiden bemanningen omzeggens niet met dit tijdens de eerste maand, tenzij voor de „Barthoen”, het vaartuig van de rentmeester van Zeeland Bewesterschelde, waarvan de manschappen slechts nog 139 in de plaats van 174 talrijk waren.

Over de eigenlijke konvooiering zelf vernemen we weinig of geen bijzonderheden. De opbrengst van het lastgeld, berekend in Vlaamse groten, bedroeg te Vlissingen, Westkapelle en Zoutelande bijna 301 lb., te Veere bijna 93 lb. en in Vlaanderen en

Holland, benevens te Zierikzee, Brouwershaven, Goederede, Bommenee en Brielle 201 lb.⁶³. Dit kwam neer op een aanvoer van respectievelijk zowat 1.203 1/2 last, 371 1/2 last en 803 1/2 last of in het totaal zowat 2.378 1/2 last verse of geaakte haring. In verband met de inning van dat lastgeld was er inderdaad een probleem geweest. Veel stuurliu, vooral die uit Vlaanderen en Holland, hadden, wegens het te laat inzetten van de vangst en het sluiten door de Engelse en Franse vorsten van een visserijvrede, bezwaren tegen deze heffing geopperd⁶⁴. In beide gewesten blijkt de opbrengst van de taks op de aangevoerde haring dan ook veel minder te zijn geweest, dan hetgeen men ervan verwacht had. Men moet heel wat moeite gehad hebben om er dat lastgeld te heffen⁶⁵. De konvooiering zelf was grotendeels een Zeeuwse aangelegenheid geweest, vermits het gewest Zeeland voor de uitreding van de vloot niet minder dan 14.000 ponden van elk 40 groten uitgetrokken had en het leeuwenandeel in de aangevoerde haring op rekening van de Zeeuwse havens stond. Hoeveel buizen of haringschepen aan de vangst deelgenomen hadden, komen we evenwel niet te weten.

Het totaal aan opbrengst, dienende voor de bekostiging van de buiskonvooiering, bedroeg in ponden van elk 40 groten 17.568 lb. 3 s. 6 d., vermits het lastgeld in dezelfde munt 3.568 lb. 3 s. 6 d. opgeleverd had. Dit was evenwel onvoldoende om al de door de admiraal gedane onkosten te dekken. De uitgaven voor de huur van de schepen, de bezoldiging van de bemanningen, de aankoop van allerlei proviand, artillerie en munitie, het uitvoeren van timmer- en ander werk en het aangaan van financiële verbintenissen waren inderdaad zo oplopend, dat de admiraal een tekort door meer-uitgave van eventjes 28.034 lb. 17 s. 1 d., steeds in dezelfde munt, door hem voorgeschoten, in rekening bracht⁶⁶. Van een financiële liquidatie na afloop van de konvooiering door verkoop van de overblijvende artillerie, munitie, proviand allerhande en buit blijkt er bovendien geen sprake te zijn geweest, aangezien het weinige dat overschoot ten behoeve van de volgende keizerlijke vlootuitrustingen bewaard diende te worden⁶⁷. Bij de lectuur van de door de admiraal ingediende rekening ontkomt men evenwel niet aan de indruk dat er, inzake bepaalde uitgaven, nogal kwistig met het geld omgesprongen, zoniet geknoeid geworden was. Dat blijkt trouwens ook uit de in dat register voorkomende notities en opmerkingen van de hand van de keizerlijke commissarissen en controleurs, belast met het nazicht van al deze uitgaven. Deze ambtenaren blijken nochtans, afgezien van enkele terechtwijzingen, meestal over de mogelijke onregelmatigheden te zijn heengestapt⁶⁸. De admiraal had inderdaad geen schuld aan bepaalde onvoorziene uitgaven, waaronder de onkosten, die het gevolg van de schipbreuk van de „Jhesus” vóór de Engelse kust waren en evenmin aan de onwil van de Vlaamse en Hollandse vissers, om het lastgeld te betalen. De rekening van de konvooiering van 1521 is dus interessant zowel voor de geschiedenis van de haringvisserij en de keizerlijke vloot, als voor het groot schip van Dierick van Paesschen.

VOETNOTEN

¹ In de Antwerpse schepenbrieven en andere bescheiden vinden we meestal de schrijfwijze „Paes”, „Paesch” of „Paesschen”, zonder het voorzetsel „van”. Uit een van deze stukken (ASA, SR 137, f° 200 r°, 5 dec. 1510) blijkt zelfs dat men soms aarzelde tussen deze schrijfwijze en die met „van”, voorzetsel dat we dan doorgehaald vinden. Op de duur blijkt nochtans de Antwerpse schrijfwijze met „van” het gehaald te hebben. In voetnoot korten we in het vervolg deze naam af tot DVP. Daar de meeste gelijktijdige bescheiden over DVP Antwerpse schepenbrieven zijn, korten we telkens Antwerpen Stadsarchief af tot ASA en Schepenregister tot SR, gevolgd door het erbij horend nummer, ambtsjaar in oude stijl en boekdeel (I of II). – Voor Calcar of Kalkar, het geboortestadje van DVP aan de Beneden-Rijn, thans in Noordrijnland-Westfalen (Duitse Bondsrepubliek), evenals voor de afstammingsnaam „Rutgheertssone, zie voetnoot 13. – Wanneer DVP juist zijn geboorte grond verliet, weten we niet, maar eind 1503 of in de loop van 1504 werd hij te Antwerpen als burger ingeschreven. Brussel, Alg. Rijksarch., Rekenkamer 4973, poortersboek over het ambtstermijn 1 okt. 1503-30 sept. 1504.

- ² Reeds in 1507 voer „Theodericus Pasche, vulgariter dictus Paesschen”, als „magister sive exercitor, d.i. schipper, met het vaarttuig, de „Sanctus Jacobus” (zijn eerste schip ?), over Lissabon naar Madeira, om er, in opdracht van een koopman uit Keulen, bij de Keuls-Antwerpse kolonist Jacob de Monteverda (Groenenborch) een lading suiker te halen. – DVP wordt op 13 febr. 1511 (n.s.) in een schepenbrief vernoemd in verband met het verlies, dat hij en enkele andere kooplieden op zee geleden hadden door de schipbreuk van het koopvaardijvaartuig *de Marie* vóór de Engelse kust nabij de plaats „Cordua”. Als verlies werd door DVP „drie quartelen ende een half tune nagelen” (kruidnagel) aangegeven. Een van de andere kooplui, die met hun naam vernoemd worden, was de „facteur” van handelaars uit Nuremberg. R. DOEHAERD, *Études anversoises. Documents sur le commerce international d'Anvers, 1488-1514* (Ports, Routes et Trafics, XIV. École pratique des Hautes Études, VIe section, Centre de recherches historiques), Paris, 1962, dl II, Certificats (1505-1510), blz. 275-276, nr 1889, Latijnse tekst van 12 okt. 1508, en dl III, Certificats (1512-1513) et Lettres échevinales (1490-1514), blz. 210, nr 3661, naar ASA, SR 137 (1510, I), f° 268 r°. – Dr. J. VAN ROEY, *Handelsvaart van de Zuid-Nederlanders (Maritieme geschiedenis der Nederlanden)*, dl I, Bussum, 1976, blz. 261-276), blz. 257.
- ³ A. THYS, *Le navigateur Dierick Paesschen* (Bull. de la Soc. roy. de Géogr. d'Anvers, dl IX, Antwerpen 1884-1886, blz. 355-367), met twee bewijsstukken en een afbeelding van de tekening en de tekst op de zerk van het graf van DVP, eertijds te zien in de kerk van het klooster van de Falcontinnen te Antwerpen. – Zie ook: F. DONNET, *Thierry van Paesschen* (Biogr. nat., publiée par l'Ac. roy. des Sc., des Let. et des Beaux-Arts, dl XVI, Brussel 1901), kol. 460-464. – CH. MAROY, *Nos Marins, Dierick Paesschen* (La Belg mar., col. et éc., 30 apr. 1922, voorpagina). – O. BUYSENS, *Antwerpia Mercatorum Emporium, actum 1515 (?)* (Meded. v. d. Mar. Ac. van België, boek VI, Antwerpen, 1952, blz. 171-201. – De drie laatstgenoemde artikels duiden soms wel hun bronnen aan, alhoewel ze grotendeels op de studie van A. Thys steunen.
- ⁴ FL. PRIMS, *De kronijken van Antwerpen* (Antwerpsch Archievenblad, 2de reeks, dl I, 1926, blz. 25-36). – De kronieken verwarren de opeenvolgende reizen van DVP en telkens ook de data van diens vertrek en aankomst bij de terugkeer. Vandaar het belang van de Antwerpse schepenbrieven voor deze dateringen. – Volgens de kronieken zou in 1512 ook Willem van der Geest, een Antwerpse reder en schipper, met een groot vaartuig een zeereis naar het Heilig Land ondernomen hebben. A. THYS, *a.w.*, blz. 359.
- ⁵ LOUIS VAN CAUKERKEN, *Het begin van de oude borch, nu onse stadt Antwerpen*. ASA, Privilegiekamer 116, blz. 171-172, met verwijzing naar het werk van dezelfde schrijver: *Chronyck van Antwerpen, 1500-1600*, eveneens in handschrift. Brussel, Kon. Bibl. v. België, HS 7563-7567, heden te Antwerpen in het Prentenkabinet). – L. van Caukerken was achtereenvolgens rentmeester-generaal (1688-1690) en tesorier (1691-1693) van Antwerpen en hij zag de archieven van zijn stad in.
- ⁶ *Annales Antverpi Manuscriptum Secr. V. K.*, dl II, ASA, Privilegiekamer 121, sub annis 1509 (o.s.) - 1510 (o.s.) (tekst in het Ned. en gesteund op archivalia). De receptie op het schip van DVP zou volgens deze zeventiende eeuwse kroniek op 15 febr. 1509 (o.s.) plaatsgevonden hebben, wat kennelijk een vergissing inzake de jaardatering is. In dezelfde kroniek staat ook te lezen dat de Schelde vóór Antwerpen van 25 jan. tot 11 febr. 1511 (n.s.) toegevroren bleef, zodat DVP eerst daarna kon vertrekken.
- ⁷ *Ib.*, sub anno 1510 (o.s.). – A. THYS, *a.w.*, blz. 366, bewijsstuk I, naar ASA, SR 137 (1510, I), f° 300 v°-301 r°, 25 febr. 1510 (o.s.).
- ⁸ A. THYS, *a.w.*, blz. 367, bewijsstuk II, naar ASA, SR (1510, I), f° 301 v°. Zie aldaar ook f° 268 v°.
- ⁹ L. VAN CAUKERKEN, *a.w.*, blz. 172. – *Ann. Antv.*, *a.w.*, sub annis 1509 (o.s.) - 1512.
- ¹⁰ ASA, Vonnisboeken 123, f° 129 v°. – Zie bijlage I.
- ¹¹ R. DOEHAERD, *a.w.*, dl III, blz. 12, nr 2206 en blz. 13, nr 2211, naar ASA, Certificaten Boeck 4, f° 22 r° en v°. – Zie bijlage II.
- ¹² Dat blijkt uit het kontrakt afgesloten door A. Robyns. Zie voetnoot 7.
- ¹³ „Dierick Paesschen, coopman geboren van Calcar in den lande van Cleve” had op 3 juni 1510 met „Mertine, wettige dochter Diericx van den Bare” een huwelijkskontrakt gesloten. ASA, SR 138 (1510, II), f° 16 r° en v°. – De woning in de Wijngaardstraat, „den Wyngaert” of vroeger „de Boeckpersse” geheten, met het

- daarbij horende achterhuis, „Egipten” genaamd, was door DVP op 1 juli 1510 aangekocht geworden. ASA, SR 137 (1510, I), f° 111 r° en v°. – Op 11 juli daaropvolgend loste DVP een rente van 5 lb. 5 s. gr. Brab. in, die op zijn woning ten voordele van het godshuis Falcon belegd was. ASA, SR 138 (1510, II), f° 144 v°. – Op 5 dec. van hetzelfde jaar werd het achterhuis „Egipten” door DVP aan de Genuese koopman Dominicus de Novaria verkocht. ASA, SR 137 (1510, I), f° 200 r°. – Voor de beslechting van het geschil tussen DVP en zijn schoonvader, eerst door goede mannen op 20 febr. 1513 (n.s.), daarna door de schepenen op 24 maart 1513 (n.s.), zie twee akten daarover: ASA, SR 142 (1512, II), f° 217 r°. In beide stukken wordt DVP telkens „Rutgeertssone” genaamd.
- 14 ASA, SR 143 (1513, I), f° 253 v° en 254 r°, drie stukken. – Voor de aankoopdatum zie ook ASA, SR 147 (1515, I), f° 332, verkoopakte van 6 aug. 1515, waarin we lezen: „den lesten dach in maerte voer Paesschen anno 1500 ende derthiene” (o.s.). Pasen viel in 1514 inderdaad op 16 april.
- 15 R. DOEHAERD, *a.w.*, dl III, blz. 231, nr 3661, naar ASA, SR 143 (1513, I), f° 343 r°, 1ste stuk, gedateerd „7a aprilis anno (15)13 ante Pascha” (o.s.), d.i. 1514 (n.s.).
- 16 R. DOEHAERD, *a.w.*, dl III, blz. 231, nr 3798, naar ASA, SR 143 (1513, I), f° 343 r°, 2de stuk, gedateerd „5de meye anno 14”. Het gold hier de aflossing door Dominicus de Novaria van de rest van een rente van 7 lb. gr. Brab. Zie voetnoot 13. – Op 14 maart 1514 (n.s.) had DVP reeds een rente, belegd op hetzelfde achterhuis, aan de weduwe L. Snijders verkocht. ASA, SR 144 (1513 II), f° 269 r°, gedateerd „14 die marcii (1513)” (o.s.).
- 17 Op 7 april 1514 (n.s.), de dag, waarop hij zijn woning „den Wyngaert” verkocht, leende DVP van meester Jacob van Wissenborch, chirurgijn, een som gelds tegen een rente van 3 lb. 10 s. gr. Brab., belegd op zijn huis in de „Pisternstraten”. ASA, SR 143 (1513, I), f° 259, gedateerd „7 die aprilis (1513)” (o.s.).
- 18 ASA, Collectanea 4 (1539), f° 9 r°-10 v°, gedateerd „10a die may anno 14”. Zie bijlage III.
- 19 *Ann. Antv.*, *a.w.*, sub annis 1513 (o.s.)- 1515. – L. VAN CAUKERKEN, *a.w.*, blz. 172, verwacht deze reis met de volgende, die op een schipbreuk eindigde.
- 20 ASA, SR 147 (1515, I), f° 332 r° en v°. – Zie voetnoot 14.
- 21 ASA, SR 148 (1515, II), f° 68 r°. – Zie bijlage IV.
- 22 Zie de voetnoten 24 en 25, evenals de bijlagen V en VI.
- 23 „Ende es te wetene dat dese schult toecompt ter saken van der voyagien ende reysen, die de selve Andries (Trimgeer, coopman van Londen) metten voerseiden Diericke (van Paesschen) in meeningen es te doene tot Jherusalem”. ASA, SR 150 (1516, II), f° 68 r°.
- 24 ASA, Collectanea 4, f° 14 r°. Zie bijlage V.
- 25 Ibidem, f° 14 r° en v° met het slot van de tekst op f° 20 r°. Zie bijlage VI.
- 26 A. DE ROOVERE, *Dits die excellente cronike van Vlaenderen*, Antwerpen, 1531, dl II, kap. J, f° 2 v°, kol. 2, waar we als datum van vertrek Sint-Marcusdag (25 april) vinden, wat door de schepenbrieven van 6 mei 1516 tegengesproken wordt. – *Ann. Antv.*, *a.w.*, sub anno 1516, waar 21 mei als datum van de schipbreuk staat. – Deze was volgens A. De Roovere aan „quade bewaringhe” van het vaartuig te wijten.
- 27 A. DE ROOVERE, dl II, kap. J, f° 6 r°. – *Ann. Antv.*, *a.w.*, sub anno 1518, met verwijzing naar J. J. REYGBERSBERGH VAN CORTGENE, *Die cronycke van Zeelandt*. Antwerpen, 1551, f° 201. – L. VAN CAUKERKEN, *a.w.*, blz. 173.
- 28 ASA, SR 155 (1519, I), f° 163 r°.
- 29 ASA, Gebodenboek A (1489 o.s.-1539), f° 107 r°, vermeld door P. GÉNARD (*Bull. des Arch. d'Anvers*, publié par ordre de l'administration communale, dl I, Antwerpen, 1864, blz. 170). – Zie bijlage VII.
- 30 Op 19 maart 1522 (n.s.) verkocht Marg. Daems, met de goedkeuring van DVP, haar man en voogd, die op dat ogenblik dus thuis was, een rente van 20 s. gr. Brab., belegd op een andere, kleinere woning, palend aan haar huis „de Wilde Zee”. Ibid. Op 7 april van hetzelfde jaar verkocht ze, nogmaals bijgestaan door haar echtgenoot en voogd, aan het godshuis van de Derde Orde, een rente ten bedrage van 2 lb. 10 s., belegd op een andere, kleiner woning, palend aan haar huis „de Wilde Zee”. Ibid., f° 268 r°, gedateerd „7 die aprilis ante Pascha (1521)” (o.s.). In beide gevallen ging het dus om een hypotheek.
- 31 ASA, SR 162 (1522, II), f° 157 v°.

- ³² „mits dat de selve Dierick, huer man, buyten lants is". Ibid., f° 363 r°, gedateerd 18 febr. 1522 (o.s.). – „mids dat de voirseide Dierick, huer man, buyten lants is". ASA, SR 163 (1523, I), f° 35 v°. – Voor het goed, gelegen naast haar vroegere woning „de Wilde Zee", zie voetnoot 30.
- ³³ Antwerpen, Rijksarch., Notariaat nr 522, fonds Jacobus de Platea, dl I, f° 2 v° en 3 r°, notariële akte in het Latijn.
- ³⁴ A. THYS, *a.w.*, blz. 363-364. – B. LINNIG, *Oud Antwerpen, kerken en kloosters*, Antwerpen 1925, blz. 34-36.
- ³⁵ O. BUYSENS, *a.w.*, blz. 178 en 194-195. – De twee galeien, die op de prent te zien zijn, brachten O. Buysens in de war, daar ze volgens hem Venetiaanse vaartuigen waren en in 1513 en 1515 zulke schepen de Antwerpse haven niet zouden aangedaan hebben. Ibid., blz. 174. – De prent van 1515 berust heden in het Prentenkabinet te Antwerpen.
- ³⁶ O. BUYSENS, *a.w.*, blz. 181-184. – J. VAN BEYLEN, *Schepen van de Nederlanden, van de late middeleeuwen tot het einde van de 17de eeuw*, Amsterdam, 1970, blz. 6.
- ³⁷ Ongetwijfeld ging de tekst van het kontrakt van 10 mei 1514 terug op een vroegere versie, namelijk die van het kontrakt van de eerste reis, dat we evenwel missen. In het bewaard gebleven stuk is er althans sprake van „eenen scepe geheeten Salvator". ASA, Collectanea 4, f° 9 r°-10 r°. Zie bijlage III. – De aanduiding „karveel" voor de „Salvator" vindt men bij L. VAN CAUKERKEN, *a.w.*, blz. 171: „het carvel... dat een groot schip was om met pelgrims te vaeren naer... Jerusalem".
- ³⁸ Kontrakt van 10 mei 1514, art. 8. – Bijlage III.
- ³⁹ A. THYS, *a.w.*, blz. 367, bewijsstuk II.
- ⁴⁰ Art. 2 van het kontrakt. – Bijlage III.
- ⁴¹ Genoemd kontrakt, art. 7. – Bijlage III.
- ⁴² „Anno eodem (1526) sterff Dierick van Paesschen naer dyen hy alhier getimmer hadde vier schepen ende van Antwerpen aff naar t Heylich Lant oft Jerusalem geseylt ende geweest hadde". N. DE WEERT, *Chronijcke van Nederlant, bysonderlyck der stadt Antwerpen, sedert den jaere 1097 tot den jaere 1565* (*Chronique de Brabant et de Flandre*, publiées par Ch. Piot, Brussel, 1879), blz. 93. – Volgens dezelfde schrijver bevond er zich tot 1576 in het stadhuis te Antwerpen een afbeelding van de „Salvator" (I). *Ib.*, blz. 84-85. – Zie ook A. DE ROOVERE, *a.w.*, dl II, kap. J, f° 6 r°, betreffende de „Salvator" II, „t meeste dat oeyt t Antwerpen gheweest hadde": „ende was daer ghemaect".
- ⁴³ ASA, SR 148 (1515, II), f° 68 r°. Pandbrief van 19 okt. 1515. – ASA, Collectanea 4, f° 14 r° en v° en 20 r°. Pandbrief van 6 mei 1516. – Zie bijlagen IV en VI.
- ⁴⁴ „Item, ontfanghen van Dierick van Paesschen voor 30 eyken houten tot eenen schip te maken, coempt 12 lb. 18 s.". Post uit de rekening van het gasthuis. EDM. GEUDENS, *Le „Peerdsbosch" ou le domaine rural du Bremdonck*. Antwerpen, 1908, blz. 29.
- ⁴⁵ „Dit belangrijk, ongelukkiglijk niet zuiver bewaard document kan niet vóór 1518 en niet na 1540 geschilderd zijn geweest. Immers de noordelijke toren van de hoofdkerk was eerst in 1518 voltooid en zoals het blijkt uit de kroniek... werden de wijzerplaten er eerst in 1540 op aangebracht. Ons schilderij nu toont ons de voltooide torenspits, doch zonder de wijzerplaat...". A. J. J. DELEN, Koninklijk Museum voor Schone Kunsten Antwerpen, *Beschrijvende catalogus*, dl I. *Oude meesters*. Antwerpen, 1948, blz. 174-175. Dit schilderij, genummerd 633, bevindt zich thans in het Nationaal Scheepvaartmuseum „Steen" te Antwerpen. – Mr A. H. CORNETTE, *Iconographie van Antwerpen*, Antwerpen, 1933, nr CXLVII, met afbeelding van het doek en commentaar. – Voor de tonnenmaat, zie voetnoot 47.
- ⁴⁶ O. BUYSENS, *a.w.*, blz. 198-199.
- ⁴⁷ „By den voirseiden admirael (Adolf van Bourgondië-Beveren) betaelt viere ende viertich bootsgezellen, Ytalianen, Spaignarden ende andere, daer inne begrepen den scipper, busschieters, pyloten, quartiermeesters, tymmerlieden ende diergelycken, die in 't voirseide scip waren van den viceadmiraal (Willem van Cats) ten tyden, doen voirnoemde heere, den admiraal Adolf van Bourgoingnen, t selve scip anhaelde als geconfisqueert...". – „Alsoe t voirseide scip van Dierick Paes, groot vyfhondert vaten, toebehoorende den voirnoemden Augustin Terrieu, Genevois, die t selve scip gecocht hadde, by den voirnoemden amiral ... geanneveert es geweest als geconfisqueert, by bevel van der voirseide Kon. Maj. ...". Brussel, Alg. Rijksarch., Rekenkamer nr 26.103, rek. v. d. konvooiering v. 1521, f° 10 v° en 11 r°.

- ⁴⁸ „Willem van Cats, viceadmiraal, gestelt up t groot scip van Dierick Paes, groot vyfhondert vaten, ghe-naempt den Jhesus van Andwerpen, geanneveert in den dienst van der Kon. Maj., by den vorseiden Adolf van Bourgoingne, admiraal van der zee, uuyten handen van een Genevois, genaempt Augustyn Terrieu, omme met noch (thien) neghenen andere scepen ende luyden van oirloghen, te beschermen de visschers ende harinckman ende andere hemlieden gheneerende jehens de Fransoysen, vyanden van der vorseide Kon. Maj., voor den theelt 1521 lestleden...”. Ibid., f^o 9 r^o.
- ⁴⁹ Ibid., f^o 1 v^o - 3 v^o, met de tekst achtereenvolgens „van der acte van den consente van t lastgelt, geacordeert by den Staten ts landts van Vlaenderen, Hollant ende Zeelant” (kopie), „van den brieven van executorie, geexpedieert by der voir. K. Maj., om t lastgelt realick te innene over al Vlaenderen, Hollant, Zeelant, Vrieselant ende Voorne” (kopie) en „van andere brieven van executorie”, respectievelijk gedateerd van 22 en 23 aug. en 28 dec. 1521. – Voor de financiële bijdrage van het gewest Zeeland, zie ibid., f^o 5 r^o en v^o, rubriek „ontfanck” in de rekening zelf. – H. MALO, *Les corsaires dunkerquois et Jean Bart. Des origines à 1702*, Parijs 1912-1913, dl I, blz. 76.
- ⁵⁰ Zie: Bijvoegsel, de buiskonvooiering van 1521.
- ⁵¹ A. DE CONFLANS, *Les faits de la marine et navigaiges*, uitgave A. Jal (*Annales maritimes et coloniales*, 27ste jaargang, 2de serie, dl II, Parijs 1842, blz. 22-38), tekst van omstreeks 1515. A. de Conflans was een Franse scheepskapitein.
- ⁵² PHILIPPE, DUC DE CLÈVES, comte de la Marcke, seigneur de Ravenstein, *Instructions sur toutes manières de guerroyer tant par mer que par terre*, données à Charles, roi de Castille. Het handschrift berust te 's Gravenhage: Nat. Bibliotheek, MS nr 71 E 46. – Dr JOHANNA K. OUDENDIJK, *Een Bourgondisch ridder over den oorlog ter zee* (Ned. Ak. v. Wet., Comm. voor Zeegeschiedenis), Amsterdam, 1941, blz. 42 en 70. Dit werk bevat de tekst van het gedeelte van de verhandeling van Filips van Kleef over de zeeoorlog. – R. DEGRYSE, *Filips van Kleef, rebel en admiraal in Franse dienst* (*Marine*, Maandblad v. d. Belg. Zeevaartbond, 55ste jaar, nr 9, nov.-dec. 1955, blz. 7-11). – Filips van Kleef was admiraal van de Bourgondische hertog in de Nederlanden van 1485 tot 1489. In Franse dienst ondernam hij als admiraal zagezegd van de koninkrijken Napels en Jerusalem met een vloot van 28 vaartuigen, bestaande uit kraken en galeien, en in samenwerking met de Venetiaanse vlootmacht, in 1501 en 1502, in de Middellandse Zee een kruistocht tegen de Turken. Zijn onderneming, gericht tegen het eiland Mytilini, het vroegere Lesbos, mislukte en zijn vlaggeschip, de „Lomellina”, met 600 man aan boord, leed, als gevolg van storm, schipbreuk op de rotsachtige kust van Kythira, tussen Z.-Griekenland en Kreta.
- ⁵³ Brussel, Alg. Rijksarch., Rekenkamer nr 26.103, rek. v. d. konvooiering, f^o 9 r^o - 20 v^o (voor sept. 1521) en f^o 21 r^o - 28 v^o (voor okt. 1521).
- ⁵⁴ Als kanonnen worden vernoemd: „kanons de fonte ou de fer, gectant feu ou pierres”, „grosses couleuvrines” en „faucons”, respectievelijk behorend tot het zwaar, half-zwaar en licht kaliber. Dr. JOHANNA K. OUDENDIJK, *a.w.*, blz. 72-73 en 122-123.
- ⁵⁵ Onder de artillerie, die bij de schipbreuk vóór Great Yarmouth samen met de „Jhesus” verloren ging, bevonden zich twee „cortauwen de fonten”, een „fauconnet de fonte”, een „yser slange, schietende drie dumen cloots”, benevens 138 haakbussen en heel wat „ommegeande tuygen”. Gered uit het schip en te Great Yarmouth in bewaring gebracht, waren een „yser cortau met twee cameren”, een „cortau de fonte”, twee „halve serpentynen de fonte” en twee „yseren groote bussen”. De uitdrukking „de fonte” betekent gegoten in brons. Brussel, Alg. Rijksarch., Rekenkamer nr 26.103, 85 r^o - 87 r^o en 90 v^o. – Van „een ander courtau oick de fonte, wegende 4.573 lb., genaemt den dollen cortau”, voorzien van een affuit „mitten raeden”, waarvan we niet weten of hij zich eveneens aan boord van de Jhesus bevond, is er sprake op f^o 41 v^o en 85 r^o. In de rubrieken over de artillerie vinden we ook telkens het gewicht van de stukken en van de kanonballen vermeld.
- ⁵⁶ Dr JOHANNA K. OUDENDIJK, *a.w.*, blz. 81 en 129. – De term „putger”, staande in de rekening van de konvooiering van 1521, is onduidelijk, alhoewel misschien afgeleid van „putse” (emmer). Zie voetnoot 53.
- ⁵⁷ „dat t groot scip van Dierick Paes, genaemt den Jhesus, daerup de voirseide Willem van Cats, vice admiraal, mede voer ter oirloghen, omtrent den 8en of 10en dach van octobre 1521 lestleden onder Ingelant, by tempeeste ende fortune van quaden

- wedere ende groote impetuose wynden, bleef ende in stucken stack up de kuste van Ingelant voor Jermuyden. Daer inne dat verdroncken t getal van achtendertich personen van den crychsknechten van den voirseiden scepe. Alsoe dat de voirseide vice admirael met alle de reste van zynen luyden van oirloghen met alle neersticheyt met hulpe van den Ingelschen, die up de voirseide strange waren, nauwelicke ende met grooter adventure hem salveerde. Ende an landt twesende, dede alle zyn beste ter stont, al eer t voirseid scip vervullen zoude van den zande, by hulpe van den booten van den Ingelschen, omme daer uyt te halen ende te salveren d artillerie ende de bussen, dat in t voirseid scip was in grooten getale..." Brussel, Alg. Rijksarch., Rekenkamer nr 26.103, rekening v. d. konvooiering, f° 72 v°. – Zie ook f° 11 r°. – Voor de lokalisatie van het wrak, zie Handlist of the Archives of Great Yarmouth Corporation of date before 1835, preserved in the Town Clerk's Department, 1965, blz. 47, naar Great Yarmouth Court Roll C/4/223 (1521-1522), m. 14 v°. – Deze stadsarchieven bevinden zich thans onder het toezicht van de Norfolk and Norwich Record Office te Norwich. In de desbetreffende rekening is er sprake van vier „bombas" (bombaarden), namelijk twee slangen en twee haakbussen, herkomstig uit het gestrande vaartuig van de vice-admiraliteit van Vlaanderen.
- ⁵⁸ Brussel, Alg. Rijksarch., Rekenkamer nr 26.103, rek. v. d. konvooiering, f° 72 v°, randnota naast de tekst vermeld in voetnoot hierboven.
- ⁵⁹ „Item, by diverse gesellen van orloghen, by benden, ten diverschen stonden alhier (te Blankenberge) ghepasseert ende ghecommen uutten scepen van Dieric Paes, ghebleven up de custen van Inghelandt, in t convoeyeren van de harincbussen, verteert ende hemlieden, om beter ghedaen dan ghelaten, ten verzouke ende bede van huerlieder capitain, ghedeffroeyert, comt 2 lb. 4 s. gr.". Ib., nr 32.239, rek. van Blankenberghe (1 maart 1521-31 april 1522), f° 15 v°.
- ⁶⁰ J. J. REYGERSBERGH VAN CORTGENE, *a.w.*, f° 201, betreffende de schipbreuk van „Dierick Paes schip van Antwerpen". – Zie ook de voetnoten 57 en 59.
- ⁶¹ Brussel, Alg. Rijksarch., Rekenkamer nr 26.103, rek. v. d. konvooiering, f° 20 v°. – J. J. REYGERSBERGH VAN CORTGENE, *a.w.*, f° 201, betreffende het inbrengen van dat gekaapt vaartuig te Veere.
- ⁶² Zie voetnoot 53. – Er waren dus twee vaartuigen uit Antwerpen: de „Jhesus" en de „Marie".
- ⁶³ Brussel, Alg. Rijksarch., Rekenkamer nr 26.103, rek. v. d. konvooiering, f° 6 v°-8 r°.
- ⁶⁴ Aanvankelijk stond er in de rekening als opbrengst in beide gewesten met laatstgenoemde steden opgetekend: „overmidts de quae de betalinge, aermoede ende sobre neeringhe, wesende onder de visscherie, ter cause van der jegewoirdigher oirloghe... Nyet". Achteraf werd dit laatste woord doorgestreept en vervangen door „1.205 lb. 9 s. 9 d." (in ponden van elk 40 gr.). Ib. 7 v° en 8 r°. – In ponden Vlaams kwam dit bedrag neer op ca. 201 lb.
- ⁶⁵ „Ende want eenighe van den voirseide visschers zwaricheyt ende weygeringhe maken t voirseid lastgelt te betalen onder t dixel van zekeren appointementen ende ordonnanacie zydert gemaect tot Calays der visscherie angaende ende anderssins, midswelcken die voirseide toereedinghe van scepen ... verachttert worden". Ib., f° 3 v°, keizerlijke brief van „executorie ... omme t lastgelt realick te innen over al Vlaenderen, Hollant, Zeelant, Vrieslant ende Voorne" van 28 dec. 1521. – De visserijvrede, die ook voor de Vlamingen gold, werd te Calais op 2 oktober 1521 gesloten.
- ⁶⁶ Ib., f° 84 r°. – Het tekort viel ten laste van de landsvorst, Karel V, die over de wijze van terugbetaling door beroep op een „bede" of anderszins beslist zou.
- ⁶⁷ Heel wat voorraden aan proviand, die voor de reis van Karel V naar Spanje klaar lagen, waren aan de tien konvooischepen geleverd geworden. Ib. f° 30 r°. – Op het einde van de rekening vinden we een staat met de opsomming van de stukken artillerie, die ter beschikking van de keizer gesteld werden. In beide gevallen kon er dus geen afrekening gemaakt worden. – Zie ook f° 9 v° en 10 r°.
- ⁶⁸ Op elke opmerking naast de betwiste posten volgt meestal de aantekening „transeat", om de aanvaarding van de betrokken uitgave door de commissarissen aan te duiden. Soms vonden deze controleurs wel echte vergissingen of ook wel tweemaal dezelfde uitgave in rekening gebracht. Ib. f° 9 v° en 10 r° (opmerkingen op de overdreven uitgaven aan soldij) en 38 v°.

BIJLAGEN

I

22 april 1512 (n.s.)

Uitspraak van de Antwerpse schepenen in het geschil tussen Dierick van Paesschen, als aanlegger, en diens passagier, Henrick van Outmeer, als verweerder, nopens de betaling van het door laatstgenoemde nog verschuldigde passagiersgeld ten bedrage van 40 dukaten. De verweerder krijgt veertien dagen tijd om de eiser te voldoen.

Antwerpen, Stadsarchief, Vonnisboek nr 1234, f° 129 v°. – Vermeld door F. DONNET, Bibl. Nat., dl XVI, *a.w.*, kol. 462, zonder aanduiding van fonds.

Tusschen Diericke van Paesschen ende Henric van Outmeer.

In den saken geport in rechte voer amptman etc tusschen Diericke van Paesschen, aanlegger ter eenre syden, ende Henricke van Ouctmeer, verweerder, ter andere, aengaende veertich ducaten, de welke de voirseide aanlegger hem (a) seide competerende, mids seker verwaerden tusschen hem partijen gemaect, als dat de voirseide aanlegger den selven verweerder gelooft hadde ten Heyligen Lande te leveren, dewelke hy, aanlegger, soe gedaen hadde. Sustinerende mids dien te commen tot synder betalingen. Den verweerder antwoordende ende kennende genoecht de veertich ducaten sculdich te syne, maer refuserende de selve te betalen, mids dat de voirseide aanlegger de vorwaerde tusschen hen partijen gemaect niet gehouden en hadde, presenterende tselve te thoenen metter quarten desselfs aenleggers, tenderende soe te commen by goede manne om vereenicht te worden in hueren differenten, opdat sy conden oft anders t gescil metten advise overbrocht te wordene, om alsdan geuuttent te worden soe na recht behoeren soude. Den aanlegger replicerende als voeren, hopende sonder eenich vertreck te comen tot synder betalingen, met meer worden ende redenen te beiden syden geallegeert.

Soe es, ter manissen des voirseids amptmans, by heeren Willeme Draeck (b) etc gewesen voer een vonnisse, mids den belieuenen des voirseids verweorders, dat de selve sculdich sal syn (c) den voirseiden aanlegger te betalen de veertich resterende ducaten ende dat binnen 14 dagen naestcommende. Ende oft partijen eenich ander gescil hadden, als dat d aanlegger anders getracteert soude hebben geweest (d), dan na uutwysen den quarten der af, versendt men partijen by goede mannen om der af vereenicht te worden oft anders, soe dat na recht behoert overbrocht te worden den voirseide wethoude(re)n. Aldus gedaen des donderdeg 22 dage van aprillis na paesschen 15 jaer ende 12.

- (a) „hem”: bijgevoegd tussen de lijnen.
- (b) „Draeck”: idem.
- (c) „syn”: idem.
- (d) „geweest”: idem.
- (e) „om der af vereenicht te worden oft anders”: idem.

II

17 juni 1512

Twee verklaringen van Gheert Raes, poorter van Antwerper, die bevestigt, dat hij er bij was, toen Dierick van Paesschen zich tevreden verklaarde met de betaling van een passagiersgeld van 70 dukaten in de plaats van de overeengekomen 80 dukaten, hem verschuldigd door Volkert Jacobssone uit Gouda, die als pelgrim zou deelnemen aan de bedevaart over zee naar het Heilig Land.

Antwerpen, Stadsarchief, Certificatieboek 4 (1512), f° 22 r° en v°, twee niet op elkaar volgende teksten onder dezelfde datum „XVII die junii”. – Vermeld door R. DOEHAERD, *Études anversoises*, dl III, *a.w.*, blz. 12, nr 2206 en blz. 31 nr 2211.

1

Gheert Raes, *opidanus juravit*, dat hem kenlick is, dat hy der by ende ane geweest is ten tyde als Dierick Paesch aen nam diversche pelgrims omme naden Heiligen Lande

te reysene, dat doen een genaemt Volkert Jacopssone vander Gouwe aen den voerseiden Diericke quam omme insgelycx hem selven (a) aen hem te bestadene ende dat Diericke doen heischte 80 ducaten, gelyc de andere pelgrims gaeven, der op de voerseide Volkert antworde dat hy zoe vele nyet en vermochte, maer en mochte nyet meer geven dan 70 ducaten. Der op Dieric doen antworde: wel zoe verre ghy nyet meer en vermoecht, soe ben ic tevreden (ende ic) (b) (geef U quyte om godswille) (c) (sette U d andere op U pelgrimagie) (d) (ende was op die condicie zoe tevreden) (d) ende ic schelt U quyte, inne zoe verre ghy t vermoecht (ende meer.....) (e), zoe stelle ic U die op U pelgrimagie.

- (a) „hem selven”: bijgevoegd tussen de lijnen.
- (b) Doorgehaald in de tekst.
- (c) Bijgevoegd tussen de lijnen en doorgehaald.
- (d) Doorgehaald in de tekst.
- (e) Bijgevoegd tussen de lijnen en doorgehaald, waarschijnlijk te lezen: „ende meer gevet” of „ende meer geeft”.

2

Ten versucke van Diericke Paesschen

Gheert Raes, *opidanus*, *juravit*, dat hem kenlic es dat Volckaert Jacopssone vander Gouwe gecomen is by Diericke van Paesschen ende heeft tegen hem verdingt de reyse van Jherusalem, Roomen ende Sint Jacops omme tseventich Hongersche ducaten, op alsulcken condicie, dat hy nyet en vermochte te geven 80 ducaten ende dat hy hem dair up gaf de 10 ducaten omme goidswille ende vermocht hyt wel, soe soude hy geven 80 ducaten oft de voiseide Dieric settet hem op syn reyse ende beevaert.

Eodem die (a).

- (a) Voordien, op f^o 22 r^o: „XVII die junii”, jaar 1512.

III

10 mei 1514

Kontrakt tussen Dierick van Paesschen, als patroon en kapitein van het passagierschip genaamd de „Salvator” (I), en twee groepen pelgrims, die zich met dat vaartuij naar Palestina op bedevaart willen begeven.

Antwerpen, Stadsarchief, Collectanea 4 (1508-1539), f^o 9 r^o - 10 r^o. – Deze tekst werd ons gesignaleerd door de heer J. Van Roey, stadsarchivaris. De nummering van de twaalf items is van ons. Tussen haakjes staat de geannuleerde tekst.

Dierick van Paesschen, patroon ende capiteyn general van eenen scepe geheeten Salvator, *ex una*, heer Bernaert Pfoot, heer Moris Luydeman, heer Thomas Janssone, Gaspar Varenholt, Hans van Sternbergh, Sebastiaen van Rotenhan (Philips Jacops van Hellemstet), Goessein van Sulem Volckenbot, Jan Wolterssom, (meester Everaerd Hermans Hakenborch), meester Peter bastaert van Matenes, Hans van Hoff tot Volberdingen, Philips Jacops van Hellemstet, Christoffel van Roosenau, Michiel Cranich, elck voer hem zelve ende voort in den name van Pock uuyt Myssen, Dierick Huyberts, meester Everaerd van Hoesen ende Lambrechte van den Bolcke *quos susceperunt* de voerseide heer Thomaes Janssone, voort in den name van Janne Huyne ende Margriet Baey *eodem uxoris quam suscepit (ex altera, elc voor hem selven ex altera)*. Bekenden ende verlyden. Alsoe de voerseide Dierick hen aengenomen heeft by der gracen goids te vuere metten voerseide scepe totten Heyligen Lande ende andere plaetsen navolgende zynre kaerten daer of zynde, ende ten eynde dat alle twisten ende differenten, die tussen hen namaels ter causen van der selver reysen zoude moegen spruyten ende rysen, verhuedt soudn moegen worden ende te bet te neder geleet ende gedecideert soudn moegen worden. Soe eest dat zy tsamen gesloten, geordineert, bevoorwaert ende geraempt hebben; raemden, sloten, ordineerden ende bevoorwaerden dese navolgende punten, vorwaerden ende clausulen:

1. In den eersten, dat de voerseide patroon ende capitayn gehouden zal wesen metten voerseide zynen scepe reede te zyne om seylen den 16den dach deser jegewoirdiger

maent van meye ende liggen reede tot Rammekens, zynen windt aldaer verwachtede, ende seylen metten jersten winde bequaem, die hem god verleenen zal, ende indien de selve capiteyn ende patroen metten voerseiden jersten bequamen winde nyet en seylde, maer dien versuymde ende overliet gaen ende nyet en dede als voeren, dat in dien gevalle hy gehouden zal zyn tegenover elcken van den voerseide pelgroms elcx daechs twintich stuvers, soe lange als hy langer beydt dan den tyt boven gespecificeert.

2. Item, dat de voerseide capitayn ende patroen op zyn voerseid scip sal moeten hebben vive hootstucken, 2 slangen, 23 haeghbussen met vysen, pyken ende dien aengaende andere stocken ende weeren, gelyc ende alsoe de bootslieden schuldich zyn te hebbene.

3. Item, dat de voerseide capitain ende patroen nyet en zal moegen enige packen oft andere onleden oft goeden stellen oft leggen voer yemants staucie oft logie om ennighe licht oft beruynte ennigen bruders oft pelgremes te benemene.

4. Item, dat alle alsulcke provande, te wetene wyn, broot, vleesch ende alle andere victalie, als de voerseide patroen zynen pelgremes gheven zal na uuytwysen der kaerten, goet, versch ende duechdelic wesen zal, gelyck men mannen van eeren van gods wegen ende van rechts wegen schuldich is te gevene.

5. Item, dat de voerseide capiteyn ende patroen om ennigerhande coopmanschap oft coopliede wille nyet en sal bliven in ennigerhande havene oft in ennige stede dan na uuytwysen zynder kaerten.

6. Item, dat men ten dage van den afreysene boven gespecificeert kiezen zal by den gemeynen pelgremes, soe dat proffytelicxt sal moegen wesen, 6 raetslieden, daer af d ierste ende een wesen sal de voerseide capiteyn ende patroen ende soe wat by den voerseide raetslieden gesloten ende onsloten sal worden met meeste stemmen ende voyzen, dat men onderhouden zal, zonder yemants wederseggen, tot profytte van hen allen in den scepe wesende.

7. Item, dat de voerseide capiteyn ende patroen gehouden zal zyn te onderhouden alle de artiklen ende punten zynre kaerten, uuytgenomen de twee jerste artiklen, te wetene van nyet gevaren te hebbende op zynen gerechten tyt in der kaerten gespecificeert ende tweede, dat hy t cleyn scip nyet mede en neemt, ende dat ter saken dat hy gheen pelgroms genoeg en heeft, daer af zy den voerseide patroen mids desen claerlic quyte schelden tallen dagen.

8. Item, dat de voerseide capiteyn ende patroen van zynen bootslieden, meesters ende busschieters, dieneers den scepe dienende, sal moeten hebben tot 40 persoonen toe ende ofter yemandt van den voerseide bootslieden, meesters, busschieters ende dieneers lange sieck ware oft storve, dat in dien gevalle de capiteyn ende patroen gehouden zal zyn in de plaetse van dien te settene ter naester havenen eenen anderen bequaem wesende ende dat t selve scip altyt versien sal wesen van allen anckers, seylen, cabelen ende dier gelyc gewant ende reeschape tot alsulcken scepe ende reysen behoorende.

9. Item, dat zoe wanneer alle die voerseide pelgroms by der hulpe goids gecomen zelen zyn tot Jaffa, dat alsdan die capiteyn ende patroen gehouden zal zyn den voerseide pelgroms ende elcken van hen te laten besuecken t Heylich Graff ende andere heylige plaetsen, na oude costumen, op zynen cost, uuytgenomen de courtesie, na uuytwysen zynre kaerten ende, by alsoe hy dat nyet en dede ende voerseide pelgroms daer schade, hinder oft intrest by hadden, dat geloofde de voerseide capitayn ende patron by zynder trouwen hen dat op te rechtene ende te veldoene *obligans se et sua ubicumque et qualiacumque*.

10. Item, dat elc pelgrom hebben zal in t voerseid scip een plaetse lanck 7 voeten ende breed, wesende vier vierendeel Antwerpscher maten, ende elc 2 een kiste.

11. Item, in gevalle ofter ennige pelgroms waren, van denghenen, die bovengenoempt zyn, hen rebel makende in woorden oft in wercken tegen de Mooren oft Mammelugken, dat die selve misdadige daer af alleene dragen zal die costen, lasten ende schaden, zonder den voerseide capitayn oft pelgroms daer af ennigen last te hebbene in enniger manieren, behoudelic dat de voerseide capitayn den selven misdadigen behulpich zal zyn met woorden.

12. (Item, in gevalle Adriaen Diericxsone met zynen geselschap sal willen begrepen zyn in dit contract, dat de capiteyn ende patroen gehouden sal syn hem daer inne te acceptere na zynder belooften) (a).

Xa die may anno XIII^o Colibrant. – Passatum per Colibrant Xa maii anno XIII^o.

(a) In de rand bijgevoegd met verwijzing naar de tekst.

IV

19 oktober 1515

Dierick van Paesschen bekent aan de rentmeesters van de stad Antwerpen een som van 1.500 Rijnse guldens verschuldigd te zijn. Als borg voor de betaling van dit bedrag, stelt hij in de handen van genoemde rentmeesters zekere koperen bussen wegend 20.400 pond, zekere ijzeren bussen, zijn huis met aanhorigheden staande op het Nieuwwerk, al zijn huisraad, klederen en juwelen, al zijn hout liggend te Boudelo, zijn passagiersschip, dat 4.000 gulden waard is, en zich zelf. Hij belooft geen enkel van de opgesomde goederen weg te voeren, te vervreemden of op enige andere wijze te verduisteren of af te staan om aldus zich aan zijn verbintenis te onttrekken.

Antwerpen, Stadsarchief, Schepenbrieven, register nr 148 (1515), f^o 68 r^o. De heer J. Van Roey, stadsarchivaris, signaleerde ons deze tekst.

Dieric van Paesschen (capitain vande scepe) (a), *opidanus*, *debet* den rentmeesteren der stad van Antwerpen *aut latori* de somme van vyfthienhondert Rynsche guldenen, eens tot 20 stuvers voer elken guldene verekent, toecommende van geleende gelde, *dandum media marcii oft* (b) ten vermanen van den vorseide rentmeesteren, met allen finacie, scaden ende interesten, diemen int obbrengen van de vorseide penningen hebben ende lide sal, *unde obligavit*, ende sette in handen vande vorseide rentmeesteren, in den eersten zekeren coperen bussen, wegende 20 (c) duysent 400 pond. Item, sekere yseren bussen, geextimeert op 800 guldenen. Item, zyn huys ende pertinentien, gestaen op d Nieuwerck buyten de poorte, geestimeert op 300 Rynsche guldenen. Item, alle zynen huysraet, cleederen ende juweelen, ten minsten weerdt hondert lb Brabantsch. Item, alle zyn hout staende tot Bouweloo, weerdt zynde 6 hondert Rynsche guldenen. Item, zyn scip, weerdt wesende vier duysent guldenen, ende vordane hem selven, *et sua* (d). Ende geloefde egheene van de vorseide goederen ewech te voeren of tontvremdene by hem selven of iemand anders in enniger manieren, renuncierende ende verthiende midts deser (e) alle behelpe van allen gheesteliken of wer(elt)liken rechten, respite geimpetreert oft te impetieren in enniger manieren.

19de octobri anno XV (f).

(a) Doorgehaald in de tekst.

(b) „media marcii oft”: bijgevoegd tussen de lijnen.

(c) „XX”: bijgevoegd tussen de lijnen ter verbetering van „thien”, doorgehaald in de tekst.

(d) „et sua”: bijgevoegd tussen de lijnen.

(e) „deser”: bijgevoegd tussen de lijnen.

(f) In de rand links, naast de 4de en 5de lijn: „heer Draeck...”.

V

6 mei 1516

Akte, waardoor Gielis de Grande, scheepstimmerman, zich voldaan verklaart in zake de betaling van de door hem reeds gepresteerde werkuren en geleverd hout en gereedschap bij het bouwen van een karveel van de grootte van 170 à 180 vaten voor rekening van Dierick van Paesschen, schip waarvan hij de constructie verder zal afwerken.

Antwerpen, Stadsarchief, Collectanea nr 4 (1508-1539), f^o 14 r^o. – Dit stuk werd ons gesignaleerd door de heer G. Asaert, assistent-rijksarchivaris van het Rijksarchief te Beveren-Waas. – Het wordt ook aangehaald, maar met verwijzing naar het tweede passagiersschip van Dierick van Paesschen, de „Salvator II”, waarmee hij het karveel verkeerdelijk vereenzelvigde, door O. BUYSENS, *a.w.*, blz. 185.

Meester Gielis de Grande, sciptymmerman, geboren uut Normandien, bekende ende verlijde hem volcomelic ende al vernuecht, gepaeyt, gecontenteert ende wel voldaan van Diericke Paesschen van allen alsulcken dachuren, als hij verdient heeft ende noch namaels verdienen sal, aen t volmaecken van eenen nyeuwen craveel scepe, nu ter tyt opten stapel staende, van den grootten van hondert ende 70 oft 80 vaten, ende oic van den houte ende gereetscap, dat de voirseide meester Gielis totten volmaecken van den voerseiden scepe geleverd heeft ende noch leveren sal. Overmits dien dat de voirseide Dierick hem daer af volcomelic betaelt ende voldaan heeft, daermede hij wel content ende tevreden was. *Quitavit etc.* Gelovende etc. Voerdane geloefde voirseide meester Gielis, dat hij t voirseid craveel scip volmaecken ende getrouwelic opreyden sal sonder des voirseids Dierix oft des ghenen, die daertoe recht hebben sal, cost ende last. Ende geloefde oec gheen ander werck aen te nemen, eer hij t voirseid craveel scip volmaect sal hebben. *Unde obligavit se et sua. Sub sigillum VI die may anno 1516.*

VI

6 mei 1516

Dierick van Paesschen bekend de stad Antwerpen 1.500 Rijnse guldens verschuldigd te zijn, waarvoor hij slangen, bussen en kartouwen heeft verpand. Hij kan op termijn niet betalen, maar toch staat de stad hem toe al zijn bussen te houden ten einde zijn voorgenomen nieuwe reis naar Jerusalem niet te verhinderen. Hij krijgt uitstel van betaling tot het nieuw karveel, dat hij op stapel heeft staan, voltooid zal zijn. Hij geeft dit schip in handen van de rentmeester om verkocht te worden in geval van uitblijven van betaling. Mocht de opbrengst van het karveel onvoldoende zijn, dan kan het tekort worden aangevuld door de verkoop van zijn huis met toebehoorten, gelegen op het Nieuwwerk en nu door meester de Grande bewoond, verder door de verkoop van zijn inboedel en ook door het hout, dat hij te Dordrecht en te Antwerpen bij de Karthuizers liggen heeft.

Antwerpen, Stadsarchief, Collectanea, nr 4 (1508-1539), f° 14 r° en v° en f° 20 r° (slot). De tekst van dit stuk volgt onmiddellijk op dit van de akte van 6 mei 1516, waarin meester Gielis de Grande verklaart voldaan te zijn geworden voor de door hem gepresteerde werkuren bij het bouwen van een nieuw karveel (zie vorige bijlage).

Dierick Paesschen, bekende ende verlyde, alsoe hy der stad van Antwerpen schuldich is de somme van vyftiene hondert Rynssche guldene, eens tot 20 stuvers den gulden gerekent, toecommende van den geleenden gelde (daer af den dach ende tyt van betalene vallen soude) (a), de welcke hy geloofd hadde te betalene voor ende eer hy dese reyse van Jherusalem, die hy in meyningen is byder gracen Gods te volbrengen, soude moegen doen ende eer hy uutten lande soude moegen reysen, dair voir hij verbonden ende in handen van den rentmeesters van der stad, ter selve behoef, geset ende gestelt hadde twee halve slangen, twee cartouwen, meer andere bussen ende voidane alle zijn goeden, bernerlycke ende onbernerlycke, totter betalingen toe van den voerseiden sommen van 1.500 Rynssche guldens (*ut littere desuper confecte*) (b). Ende want den voerseiden Diericke nyet wel moegelic en was de voirseide somme nu (c) te betalene ende de bussen te derven, soe hy seyde, biddende ons hertelic, dat wy hem noch langenen dach ende tyt van betalen uut gracen gunnen woude, ende hem de voirseide bussen te laten volgen.

Soe eest, dat wy, burghemeestre (d), uut gracen ende sunderlinge opdat wy zyne voiage ende reyse voirseid nyet beletten, noch verachtenenen en souden, den selven Diericke geconsenteirt ende gegunt hebben, dat hy zyne voirseide bussen mach (e) aenverden ende zyn prouffyt daer mede doen ende insgelycx soe hebben wy hem den dach van betalingen van de voirseide 1.500 Rynssche guldenen uitgesteld tot aender tyt toe zyn nyeu (f) craveel scip, nu alhier op stapel staende, volmaect ende opgereyt sal wezen; d welcke volmaect en opgereyt wezende, de voerseide Dierick overgeeft ende in handen van den voerseiden rentmeesters set ende stelt, omme byden selven rentmeesters (g), ten bywesene van meestere Gielise de Grande, vercocht te wordene ter

voerseide stad behoef ende de penninghen, daer af commende, te ontfangene in mindernisse vander voirseide schult. Ende in soe verre t voerseid craveel scip (h) nyet en verstrece de voirseide 1.500 Rynsche guldenen, soe sette ende stelde de voirseide Dierick noch (i) in versekerhede in handen van den voirseide rentmeesters, tot behoef als voeren, alle zyne goede (bernerlycke ende onbernerlycke, die hy den voirseiden meesteren Gielise overlaet ende besittende es, totten volder betalingen vande 1.500 Rynsche guldenen voorscreven) (j), syn huys metten gronde ende toebehoorten, gestaen opt Nyeuwerck, dair inne de voirseide meester Gielis woonende is. Item, alle zynen huysraet, catheelen, juweelen ende abyten. Item noch alle alsulken hout als hy tot Dordrecht ende alhier ten Chartreusen liggende (k) heeft. Item, noch eenen vischeemer. Item, noch alsulken hout als de selve Dierick liggende heeft buyten baerghuys deser stad, weirdt wezende over de 300 Rynsche guldenen, omme een ander groot scip dair af te makenen. Ende voidrane *se et sua qualiacumque et ubicumque*.

Sub sigillo opidi 6 die may anno 1516.

- (a) Doorgehaald in de tekst.
- (b) Bijgevoegd tussen de lijnen.
- (c) „nu” : bijgevoegd tussen de lijnen.
- (d) „burghemeestere” of „burghemeesteren” : in afkorting, bijgevoegd tussen de lijnen.
- (e) „mach” : bijgevoegd tussen de lijnen.
- (f) „zyn nieu” : bijgevoegd tussen de lijnen.
- (g) „rentmeesters” : in afkorting, bijgevoegd tussen de lijnen.
- (h) „scip” : bijgevoegd tussen de lijnen.
- (i) „noch” : bijgevoegd tussen de lijnen.
- (j) doorgehaald in de tekst.
- (k) Hier eindigt de tekst op f° 14 v°. Het slot volgt eerst enkele bladzijden verder, op f° 20 r°, met daar tussenin blanco papier.

VII

27 april 1521

Oproep door de schout, burgemeesters en schepenen van Antwerpen tot de schuldeisers van Dierick van Paesschen, wiens groot schip, de „Salvator” (II), tot vereffening van zijn schulden, verkocht geworden was, om zich binnen de veertien dagen op het stadhuis aan te bieden, ten einde aldaar van de rentmeesters de gelden te ontvangen, die hen toekomen.

Antwerpen, Stadsarchief, Gebodenboek A (1490-1539), f° XCVII r°.

Gepubliceert ende uitgeroepen by heeren Clause van Lyer, ridder schouteth, burge-meesteren, scepenen der stadt van Antwerpen, den 27en dach van aprilte anno 1521.

Alsoe Dierick Paesschen, ingeseten poortere deser stadt, by consente van zynen creditueren, vercocht heeft Augustynen Terygo, coopmanne van Genes, syn scip met alle zynen toebehoorten, geheeten den Salvator, daer mede hy lestwerven tot Jherusalem geweest heeft, voere de somme van vive hondert ende tnegentich ponden grooten Vleems, naer uutwysen den bescheyde daer af zynde. Welcke voerseide penningen bynnen den derden dage na deser publicacien gebrocht sullen worden onder dese stadt tot behoef van zynen creditueren, die hem gelt oft goet ofte aventure ende rysicke van der zee gedaen hebben. Waeromme, soe eest dat men van s heeren ende van der stadt wegen daecht alle des voerseids Diericx creditueren, dat zy comen van heden in 14 dagen naest comende oft bynnen middelen tyde alhier opter stadthuys by de rentmeesters deser stadt ende onfangen huere penningen, die hen competeren ende comen van den voerseiden Diericke ter saken als voere, met intimatien weder zy comen oft nyet en comen, dat men nochtans huerer absencien nyet tegenstaende procederen sal totter distribucien ende deylingen van den selven penningen, soe na recht ende redenen behooren sal.

Les armements de Dierick van Paesschen pour la navigation sur la Palestine (1511-1519)

(avec un supplement : le convoi de la pêche harenguière en 1521)

Dierick van Paesschen naquit dans la petite ville de Calcar, au duché de Clèves, en Rhénanie. Venu à Anvers, sans doute pour y exercer son métier d'armateur et de commerçant, il y acquit la bourgeoisie en 1503 ou 1504. A partir de 1510, nous le trouvons fréquemment mentionné dans les archives communales. Ainsi nous apprenons qu'il se maria à Anvers une première fois en 1510 et, après le décès de sa première femme, une seconde fois vers 1518. Grâce aux actes passés devant les échevins, nous pouvons suivre toutes les transactions immobilières, faites par lui et par sa seconde épouse, de telle sorte que nous connaissons aussi la situation financière dans laquelle ils se trouvaient à certains moments difficiles avant ou après les armements successifs pour la navigation sur la Palestine.

C'est en 1511 que Dierick van Paesschen partit une première fois avec son propre navire, le « Salvator (I) », et un certain nombre de pèlerins, parmi lesquels sa première femme et son beau-père, et cela sous les auspices des autorités communales, qui lui avaient prêté des pièces d'artillerie. Ce premier voyage s'accomplit dans les meilleures conditions, bien qu'un certain nombre de passagers regagnassent la patrie par terre, après leur pèlerinage à Jérusalem et à Rome. Leur retour à Anvers, ainsi que celui de Dierick van Paesschen même, fut triomphal. Les échevins étaient satisfaits, ce qui explique pourquoi ils patronnèrent dans la suite encore deux nouveaux voyages de Dierick van Paesschen vers la Terre Sainte. Nous ne savons que très peu de choses du deuxième trajet en 1514-1515, cependant le contrat de passage rédigé par Dierick van Paesschen lui-même et qui a été conservé, nous renseigne sur les conditions dans lesquelles un tel voyage s'effectuait. En outre, nous disposons d'une gravure datée de 1515, dénommée « Antverpia mercatorum emporium », sur laquelle nous voyons le port d'Anvers avec les navires arrivants ou partants et parmi ceux-ci « le navire venant de Jérusalem », c'est-à-dire probablement le « Salvator (I) ». En 1516, Dierick van Paesschen partit avec ce grand bateau d'Anvers en vue d'un nouveau voyage vers la Palestine, mais après quelques heures de navigation, il fit naufrage. En plus, il avait dû vendre la nouvelle caravelle, qu'il avait fait construire à Anvers. En 1518 il était en possession d'un nouveau grand bateau, le « Salvator (II) », jaugeant 500 tonneaux. Il fit un troisième voyage vers la Palestine, mais cette fois-ci les pèlerins furent importunés par les Turcs, qui les rançonnèrent comme espions. De retour à Anvers en 1519, Dierick van Paesschen avait contracté tant de dettes, qu'en 1521 il devint insolvable et que le magistrat anversoise lui retira son soutien. Son navire, après avoir été saisi, fut vendu à un marchand de Gênes, afin de satisfaire les créanciers. Le « Salvator (II) », qui, selon les chroniqueurs, était le plus grand bateau qu'on ait jamais construit dans ce temps sur les chantiers d'Anvers, est peut-être représenté sur une toile datant de 1518 ou une des années suivantes. Ce tableau montre le port avec les navires en rade. Parmi ceux-ci nous remarquons en effet un grand bateau orné du pavillon de Dierick van Paesschen avec les armes de la ville de Jérusalem. Ce même navire fut confisqué en 1521 par l'amiral de la mer, Adolphe de Bourgogne, seigneur de Veere et de Beveren, pour servir comme vaisseau commandant dans la flotte de guerre, qui devait convoier les pêcheurs aux harengs en septembre et octobre. Avec douleur, Dierick van Paesschen a sans doute éprouvé le naufrage de l'ancien « Salvator (II) », dont le nouveau nom était le « Jésus d'Anvers », sur les côtes de l'Angleterre, près de Great Yarmouth, à la mi-octobre. Lui-même il mourut quelques années plus tard. Il fut inhumé dans l'église du couvent des Falcontines sous une pierre tumulaire portant, avec les armes de Jérusalem, l'épithaphe : « ici est enterré Dierick

van Paesschen, qui mourut dans l'année 1526, le 15^e jour de mai. Comme premier capitaine, il navigua trois fois d'Anvers à Jérusalem». Ainsi se perpétuait presque jusqu'à nos jours le souvenir de ce grand navigateur anversoïse et de ses bateaux.

ICONOGRAPHIE

- A. *Gravure de 1515, intitulée « Antverpia mercatorum emporium » : Anvers, Stedelijk Prentenkabinet, Vrijdagmarkt 23.*
- B. *L'inscription sur le tombeau de Dierick van Paesschen, selon l'historien A. Thys.*
- C. *Peinture de 1518-1540 : Anvers, Nationaal Scheepvaartmuseum (Musée national de la marine), Steenplein 1.*

The equipments of Dierick van Paesschen for the navigation on Palestine (1511-1519)

(with a supplement about the convoy of the herring-busses in 1521)

Dierick van Paesschen was born at Calcar, a little town in the duchy of Cleve in the Rhineland. He came to Antwerp, probably to practise his business of ship owner, captain or merchant, and became a citizen of this town in 1503 or 1504. From 1510 to 1526 we find often him reported in the town records. In this manner we learn many particularities about his fortune, investments, transactions and also financial difficulties before and after his voyages over sea to Palestine.

Dierick van Paesschen left Antwerp with a number of pilgrims for a first travel to the Holy Land in 1511. His ship was named 'Salvator (I)' and his pilgrimage was supported by the magistrate of his city. Before the departure for the pilgrimage, delegates of the municipality came aboard the ship to see the voyagers off. Dierick van Paesschen was just back the next year and he and his companions were cordial welcome by the magistrate. The captain undertook a second voyage to Palestine in 1514-1515. On a wood-engraving of 1515, named 'Antverpia mercatorum emporium', of which only one specimen is preserved, we see the 'Salvator (I)' as the 'ship, that came from Jerusalem', riding at anchor in the roadstead, and a boat with high officials rowing towards him. We also have the text of the agreement between the captain and the pilgrims with the arrangements for the second voyage. The third travel in 1516 fared badly. The 'Salvator (I)' was wrecked on the coast of England after her departure from Antwerp, but the crew and the passengers were saved. Dierick van Paesschen had soon built a new ship on the dockyards of Antwerp. It was the 'Salvator (II)', a vessel with a tonnage of 500 'tons' (burden), with which he undertook a new voyage to the Holy Land. On this travel the pilgrims were arrested by the Turks, but they could come back. The return of the 'Salvator II' is perhaps represented on an anonymous picture showing the harbour of Antwerp with the ships riding at anchor and, in the central portion, a great vessel with the arms of Jerusalem, probably of 1518 or one of the following years. In 1521 the 'Salvator (II)' was sold by the magistrate of Antwerp to a Genoese merchant in order to pay the debts of Dierick van Paesschen, who was insolvent. In the same year the ship was confiscated by the admiral of the Low Countries, Adolf of Burgundy, lord of Veere and Beveren, and incorporated in the fleet fit out for the convoy of the herring-busses. During this mission the vessel, that served as admiralship, with a crew of 508 men, wrecked on the coast of England near Great Yarmouth and thirty eight soldiers drowned.

Dierick van Paesschen died in 1526. On the tombstone of his grave in the church of the convent of the Falcontines his family arms with the cross of Jerusalem are depicted together with the inscription in Dutch: 'here rest Dierick van Paesschen, who died in the year 1526. As first captain, he travelled thrice from Antwerp to Jerusalem'.

ILLUSTRATIONS

- A. *Print of 1515, named 'Anverpia mercatorum emporium': Antwerp, Stedelijk Prentenkabinet, Vrijdagmarkt 23.*
- B. *Picture of the inscription on the tombstone of Dierick van Paesschen, according to the historian A. Thys.*
- C. *Picture of 1518-1540: Antwerp, Nationaal Scheepvaartmuseum, Steenplein 1.*