

BOEKBESPREKINGEN

De VOC-scheepvaart op Azië J.R. Bruijn, F.S. Gaastra en I. Schöffers m.m.v. A.C.J. Vermeulen ed., *Dutch-Asiatic shipping in the 17th and 18th centuries I, Introductory volume*. Rijks Geschiedkundige Publicatiën Grote serie 165 (Den Haag 1987) 356 blz/Dfl 45,-.

In juni 1987 verscheen het Introductory volume I van *Dutch-Asiatic shipping (DAS)*. Dit eerste deel, dat als laatste van drie banden gereed kwam, is het innemende resultaat van een groot en daarom veeljarig Leids onderzoek naar omvang en karakter van de scheepvaartverbinding tussen de Republiek en Azië in de periode 1595-1795, onderhouden door de Verenigde Oostindische Compagnie (VOC) en enkele zogenaamde vóórcompagnieën. Geïnspireerd door soortgelijke studies over scheepvaart door de Sont en de Spaanse handel op Amerika, stelden de Leidse historici Schöffers, Bruijn en Gaastra zich ten doel een zo volledig mogelijk beeld te geven van de VOC-scheepvaart op Azië om daarmee historisch-statistisch materiaal algemeen beschikbaar te maken. Het onderzoek begon eind jaren zestig met het verzamelen van kwantitatieve gegevens. Een leger student-assistenten sprokkelde uit geselecteerde VOC-bronnen de namen bijeen van alle schepen die in de zeventiende en achttiende eeuw uit patria naar Azië waren gezonden. Zij verzamelden informatie over type, grootte, bouwjaar en plaats van de schepen, havens en data van vertrek en aankomst in de Republiek, Kaap de Goede Hoop en Azië, het aantal reizen en opvarenden, de naam van de schipper en de waarde van de lading. Deze gegevens, samengebracht in overzichtelijke schepenlijsten, werden in 1979 gepubliceerd als de delen II Outward- en III Homeward-bound voyages. Acht jaren verstreken voor de onderzoekers met een feestelijke zucht van verlichting het eerste deel konden presenteren - heel toepasselijk op de 'VOC-werf' in Amsterdam, waar een replica van een achttiende-eeuws VOC-schip op stapel staat. Een internationale workshop over *Company and shipping*, met bijdragen van 'vertegenwoordigers' van andere Europese handelscompagnieën op Azië, zette de heuglijke gebeurtenis extra luister bij.

Deel I bevat een analyse van het statistisch materiaal (de schepenlijsten) van de delen II en III, doorweven met een studie

van het scheepvaartbedrijf van de VOC, die gebaseerd is op recente en klassieke VOC-publikaties en eigen archiefonderzoek. Het uitgangspunt is de VOC-scheepvaart op Azië. Daarom stopt het onderzoek in 1795, bespreken de auteurs de handel tussen patria en Azië alleen als lading aan boord en blijven uiteraard de Compagnieshandel en scheepvaart *in* Azië geheel buiten schot. De studie opent met een korte voorgeschiedenis van de VOC en de ingewikkelde organisatie van de Compagnie in de Republiek met zes kamers, zeventien Heren en een Haags Besogne, bewindhebbers en participanten. Vervolgens komen de schepen en scheepsbouw, route, risico's en reisduur van het traject tussen patria en Azië, de ladingen in waarde en volume, en de opvarenden aan bod. De lezer krijgt een helder inzicht in de activiteiten die de Compagnie ontplooiden tussen de aanbesteding van een VOC-schip en het uitzeilen anderhalf jaar later: de inrichting van een Compagnieswerf, de werkzaamheden en taken van werklieden en functionarissen en hun verdiensten, de uitrusting en het afzeilen naar de rede, het laden en lossen van de schepen en de formaliteiten voor de afvaart en na terugkeer in de Republiek. Ook scheepsnamen, tonnages en typen worden uitvoerig besproken.

De hoofdstukken over het traject tussen patria en Azië presenteren in talrijke tabellen de resultaten van het onderzoek naar de gemiddelde duur van VOC-reizen van en naar Azië, die op basis van de schepenlijsten nauwkeurig berekend kon worden. Daarnaast bevatten zij informatie over factoren die de reisduur bepaalden, zoals oceaanstromen, passaatwinden, moessons en de voorgeschreven route. Opmerkelijk is dat van de bijna 4800 reizen, die de VOC-schepen in de zeventiende en achttiende eeuw naar Azië maakten, slechts twee percent op een zandbank, rotskust of tijdens een zware storm in de golven eindigde. Over de ladingen van de VOC-schepen zijn de auteurs relatief kort van stof, omdat de geselecteerde bronnen, die de basis vormden van de schepenlijsten, weinig gegevens bevatten over de goederen aan boord. Het verzamelen van details over de scheepsladingen zou een tijdrovend onderzoek in andere VOC-bronnen vergen. Voor de export van edel metaal en koperen munten naar Azië hebben de samenstellers een dergelijk onderzoek wel uitgevoerd. De resultaten presenteren zij in een pagina's-lange tabel in Appendix IV. De andere goederen, die de Compagnie naar of uit Azië verscheepte, worden

slechts kort genoemd: Europese manufacturen, en gebruiksgoederen als brandewijn, spek, pennemesjes, psalmboeken of grote nijptangen naar Azië (Appendix III) en Aziatische produkten als peper en andere specerijen, later manufacturen en thee naar de Republiek.

De meer dan één miljoen opvarenden van de schepen staan samengepakt in één hoofdstuk, dat voornamelijk een analyse is van de gegevens uit de schepenlijsten met informatie over aantallen zeelieden, soldaten, ambachtslieden en passagiers, en sterfte aan boord, aan de Kaap en in Azië. Daarnaast bevat het hoofdstuk een goed overzicht van andere aspecten van het zeemansleven, zoals recrutering en geografische herkomst, gages en functies, ziekten, desertie en muiterij, waaraan andere VOC-studies reeds veel aandacht besteed hebben.

Behalve deze onderwerpen, die direct met de Compagnieschepen verbonden zijn, besteden de auteurs aandacht aan de algemene organisatie van het VOC-bedrijf in Azië en meer in het bijzonder aan de 'directe bezendingen' naar patria uit het hoofdkantoor Batavia en enkele grote vestigingen als Ceylon, Bengalen, Coromandel en Canton. Ook is een apart hoofdstuk gewijd aan het officiële verversingsstation van de Compagnie aan Kaap de Goede Hoop, 'halverwege' de Republiek en Azië. De gemiddelde duur van het verblijf van de VOC-schepen aan de Kaap is nauwkeurig berekend. Deze verplichte onderbreking vormde een wezenlijk vertragende factor voor de scheepvaart van de VOC in vergelijking met andere Europese compagnieën. Die vergelijking werken de auteurs verder uit voor de scheepsbouw, route naar Azië en reisduur. Dan blijkt hoe rijk de schat aan gegevens is die in *DAS* zijn samengebracht, want zulke volledige en exacte feiten zijn slechts incidenteel voor andere compagnieën voorhanden, wat de vergelijking steeds moeilijk, soms wankel maakt. Toch lijkt het dat VOC-schepen langzamer voeren dan hun Europese concurrenten.

Deel I eindigt met een zorgvuldige verantwoording van de geraadpleegde bronnen. In een laatste hoofdstuk presenteren de auteurs een beredeneerde lijst van VOC-stukken, waaruit de schepenlijsten werden samengesteld. Dit hoofdstuk is als zodanig een heel bruikbare introductie tot het VOC-archief. Na een uitvoerige bibliografie volgt tenslotte een volledig bronnenoverzicht per VOC-reis(nummer) uit de schepenlijsten van de delen II en III. Daarmee besluiten Schöffner, Buijn en Gaastra een imposante VOC-studie, die misschien niet de pretentie

maar zeker wel de autoriteit van een handboek heeft. Voortaan zal elke VOC-student in binnen- en buitenland (dank zij de Engelse tekst) zijn studie van de Compagnie in *DAS I* moeten beginnen. Het is een innemend resultaat, dat zijn bijna twintigjarige ontstaansgeschiedenis waarmaakt, veel respect afdwingt en nog méér lof verdient.

Maar behalve lof en respect ontlokt *DAS I* ook enkele kritische opmerkingen. Allereerst is het te betreuren dat in de studie een verantwoording ontbreekt van de tellingen en berekeningen die ten grondslag liggen aan de talrijke tabellen. Wanneer een onderzoeksmethode 'vanzelf spreekt', is dit geen bezwaar, maar in het geval *DAS I* betekent het dat de lezer met een aantal brandende vragen blijft zitten. Een voorbeeld: tabel 12 geeft de gemiddelde totale duur van de reis van de Republiek naar Azië, per decennium in dagen. Deze reis bestond uit drie delen: het traject van patria naar Kaap de Goede Hoop, het verblijf aan de Kaap, en het traject van de Kaap naar Batavia of Ceylon. De gemiddelde duur van deze drie onderdelen is ook, per decennium en in dagen, weergegeven in respectievelijk de tabellen 6, 8 en 11. Het 'spreekt vanzelf' dat de totale reisduur gelijk is aan de som van de delen (oftewel tabel 12 = tabel 6 + 8 + 11). Een klein constant verschil van twee dagen zou mogelijk zijn door dubbeltelling van de dag van aankomst en vertrek aan Kaap de Goede Hoop als laatste/eerste dag van de reis en eerste/laatste dag van het verblijf. Daarnaast zijn kleine wisselende verschillen van maximaal drie dagen mogelijk door afronding van de reisduur per onderdeel. Welke verklaring hebben de auteurs echter voor verschillen van 7 - 9 - 15 - 17 - 23 of 48 (!) dagen tussen de totale reisduur en de som van de delen?¹ Zijn dit storende drukfouten (zoals in tabel 15a: 34 dagen in plaats van 84) of vervelende tel- en rekenfouten of zijn de berekeningen van de totale reisduur gebaseerd op alle reizen en die van de deelgemiddelden op een beperkt aantal, omdat van sommige schepen gegevens over aankomst- en vertrekdatum aan de Kaap ontbraken? Een verantwoording van de onderzoeksmethode had uitkomst geboden en vooral ook een onbehaaglijk gevoel over de zin van dergelijke berekeningen en over de betrouwbaarheid van de gepresenteerde cijfers weggenomen.

Een teleurstelling vormen de littekens die de lange ontstaansgeschiedenis van de studie in *DAS I* heeft achtergelaten. Zij manifesteren

zich niet alleen in onevenwichtigheden als verschillende spellingen van een zelfde naam (88: Fockes, Fokkes en Fockesz) of onnodige herhalingen van bepaalde passages (69-84-111: regels voor verblijf aan de Kaap), maar ook in de inhoud van de studie, die op punten reeds bij het verschijnen achterhaald is. Het duidelijkst blijkt dit in hoofdstuk zes - de vergelijking tussen de VOC en andere Europese compagnieën - waarvan Bruijn de oorspronkelijk Nederlandse tekst in 1982 op de jaarvergadering van het Nederlands Historisch Genootschap in een lezing presenteerde. Twee jaar later verscheen de voordracht als artikel in de *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* (BMGN 99 (1984) 1-20). Vervolgens verstreken ruim drie jaren voor in 1987 de vrijwel letterlijke Engelse vertaling als hoofdstuk zes van *DAS I* het licht zag. Precies twaalf maanden eerder echter, in juni 1986, verscheen het proefschrift van C.A. Davids over de wetenschap en de ontwikkeling van de navigatietechniek in Nederland tussen 1585 en 1815. In zijn dissertatie (192-196) verwerpt Davids op overtuigende wijze het negatieve beeld, dat Bruijn in het *BMGN*-artikel schetst, van het niveau van de navigatiekennis van VOC-officieren in de tweede helft van de achttiende eeuw en de pogingen van de Compagnie om op het gebied van de navigatie vernieuwingen door te voeren. Davids' nieuwe inzichten zijn echter niet meer in *DAS I* opgenomen. Dat is spijtig, te meer daar Bruijns negatieve conclusies een smalle basis hebben. Hij constateert een gebrek aan initiatief tot vernieuwing bij de VOC, maar veronderstelt dat andere compagnieën dergelijke pogingen wél ondernamen, hoewel gegevens over buitenlandse ontwikkelingen niet voorhanden zijn. Wanneer een gefundeerde studie als die van Davids dergelijke conclusies achterhaalt, dan zou dat meer dan voldoende reden moeten zijn een nog te publiceren tekst aan te passen. De samenstellers huldigen kennelijk een andere mening en hebben zich van een plastisch-chirurgische ingreep onthouden.

Tot diepe droefenis stemt het kaartmateriaal dat in *DAS I* is opgenomen. Meerdere kaarten zijn rechtstreeks gekopieerd uit andere publikaties. Dat is een gebruikelijke gang van zaken, maar het gevaar is dat de kaarten onvoldoende aan hun doel beantwoorden. Met de kaartjes 1 en 2, die de uitleg van de VOC-route van Amsterdam of Rotterdam naar zee moeten ondersteunen, is het nog triester gesteld.

Boekbesprekingen

Het zijn verkleinde kopieën, met Tipp-ex en viltstift bewerkt, van kaart 18 en 19 uit B.C. Damsteegt, *Nieuwe spiegel der zeevaart* (overigens niet in de bibliografie vermeld). Relevante, in de uitleg genoemde, aardrijkskundige namen als Vlieland, Terschelling, Amelander Gat, Delft of Fort Rammekens ontbreken. De spelling van de namen verschilt in tekst en kaart. De tekst spreekt van de Moscovische rede onder Texel, terwijl de kaart Coopvaarders rede geeft. Bovendien zijn de kaarten door het kopiëren en verkleinen grotendeels onleesbaar geworden. Zulke kaarten dienen geen enkel doel en kunnen maar beter ontbreken.

Deze onvolkomenheden werpen echter niet meer dan een lichte schaduw over het inzicht dat *DAS I* verschaft in de geschiedenis van het scheepvaartbedrijf van de VOC. Het is een loftrompet, die de kritische noten speelt. De samenstelling en voltooiing van *Dutch-Asiatic shipping* zijn een uitzonderlijke prestatie, waarvan het belang, niet alleen voor de VOC-historiografie, moeilijk te overschatten is.

Els M. Jacobs

Noot

1. Gemiddelde reisduur Republiek-Azië in dagen:

a. Batavia	volgens tabel 12	volgens tabel 6 + 8 + 11
1610-19	328	280
1630-39	200	209
1610-99	238	245
b. Ceylon	volgens tabel 12	volgens tabel 6 + 8 + 11
1660-69	240	255
1680-89	278	261
1690-99	252	275

De lijst is niet uitputtend. Overigens bestaan dergelijke opmerkelijke verschillen ook tussen de tabellen 21 en 15 + 17 + 20 voor de thuisreis uit Azië.

Het VOC-schip de 'Amsterdam' J.H.G. Gawronski ed., *Jaarrapport van de Stichting VOC-schip 'Amsterdam' 1986/Annual Report of the VOC-ship 'Amsterdam' Foundation 1986* (Amsterdam 1987).

Als er een scheepstype is dat in aanmerking komt om het zeevarende verleden van Nederland te vertegenwoordigen, dan kan dit alleen maar een Oostindiëvaarder zijn. Met dit pleidooi voor 'one of the finest types of ship ever built for commercial purposes' besloot Peter Marsden in 1974 zijn onvolprezen boek *The wreck of the Amsterdam*.¹ Het lijkt erop dat Marsdens woorden in de jaren tachtig serieus genomen worden. Hoe valt anders het enthousiasme te verklaren waarmee aan de bouw van levensgrote replica's van deze grote koopvaarders wordt gewerkt? In het Holland-village bij het Japanse Nagasaki ligt momenteel de 'Prins Willem' en in Amsterdam is de Stichting 'Amsterdam bouwt Oostindiëvaarder' thans bezig om voor het eerst sinds bijna twee eeuwen een schip van de Verenigde Oostindische Compagnie te bouwen. De VOC, ooit 's werelds grootste handelsorganisatie, staat in de belangstelling als nooit tevoren. Ook de ontdekking van een grote hoeveelheid porselein en goud in het wrak van de in 1751 in Indonesische wateren gezonken Compagniesbodem de 'Geldermalsen' sprak menigeen tot de verbeelding. De puur commerciële en nogal onwetenschappelijke bergingsoperatie deed echter vele historici en archeologen de wenkbrauwen fronsen. Dat het ook anders kan, bewijst de gang van zaken rond het sinds 1749 bij de kust van Hastings (Zuid-Engeland) liggende wrak van de 'Amsterdam'. De Stichting VOC-schip 'Amsterdam', die zich bezighoudt met het onderzoek naar en de toekomstige berging van dit wrak, publiceerde onlangs het jaarrapport over 1986. In deze korte bijdrage zal worden ingegaan op dit fraai verzorgde rapport.

Allereerst echter aandacht voor de vraag hoe het mogelijk was dat de 150 voet metende 'Amsterdam' reeds op zijn eerste uitreis naar de Oost zo dicht bij huis verging. Het in 1748 op de werf van

de kamer Amsterdam gebouwde schip kreeg in oktober van dat jaar de in de Letse stad Mittouw geboren Willem Klump als gezagvoerder toegewezen. Met 333 opvarenden aan boord zeilde kapitein-luitenant Klump op 8 januari 1749 van Texel weg. Twee eerdere pogingen om uit te varen, waren wegens de slechte weersomstandigheden mislukt. De weergoden gunden de 'Amsterdam' geen rust, want na ten derde male te zijn uitgevaren, kwamen schip en bemanning in het Kanaal terecht in 'as violent a storm of wind as has been known in the memory of man'.² Klump besloot hierop Pevensey Bay binnen te varen. Waarschijnlijk kwam de 'Amsterdam' op 23 januari op deze volgens de VOC-kaarten veilige ankerplaats aan. Het schip had intussen vele zieken aan boord en tot overmaat van ramp brak op deze plaats ook het roer. Op zondag 26 januari werd de gehavende 'Amsterdam' door Klump bij Bulverhythe op de kust gezet.

Waarom nam Klump deze beslissing? Volgens Marsden vreesde de drieëndertigjarige kapitein-luitenant een munterij onder de bemanning. Een deel van het scheepsvolk zou namelijk de drankvoorraad geplunderd hebben, met alle gevolgen van dien.³ E. Crone is het niet eens met deze visie. Volgens hem was niet de onrust aan boord de doorslaggevende factor voor de beslissing de 'Amsterdam' aan de grond te zetten, maar het gevaar dat het schip door de zuidwesterstorm van de ankerplaats naar de kust zou drijven en daar stuk zou slaan. De stranding is volgens Crone een bewijs van het kundige zeemanschap van Klump. Dat de Heren XVII deze mening ook toegedaan waren, blijkt uit het feit dat Klump reeds in 1750 weer het commando over een Oostindiëvaarder kreeg. Met deze 'Ruyskestein' bereikte hij na acht maanden Batavia.⁴

Hoe het ook zij, door de 'Amsterdam' bij hoogwater aan de grond te zetten, konden de opvarenden (inclusief drie passagiers) bij laagwater het schip verlaten. Bovendien konden op die manier de voor de Oost bedoelde kisten met zilver aan wal gebracht worden. Het gestrande schip zou de Engelse kust echter nooit meer verlaten. Nadat Klump via de vertegenwoordiger van de VOC in Londen de Engelse berger Whitfield had ingeschakeld, bleek pas hoe ernstig de situatie van de 'Amsterdam' was. De trotse Oostindiëvaarder zonk steeds sneller in het zand weg, zodat het bergingswerk al spoedig gestaakt werd. Men constateerde dat 'the Ship is so much swerved [weggezakt] in the

sand, that it is impossible to get at the cargoe, and the Ship being always full of water'.⁵ Voor de Heren XVII was de 'Amsterdam' verloren gegaan, maar voor het nageslacht is het wrak in het drijfzand van de kust van Bulverhythe bewaard gebleven.

In 1969 kwam de 'Amsterdam' volop in het nieuws, toen werknemers van het aannemingsbedrijf William Press & Son Ltd. tijdens het aanleggen van een riool bij Hastings opeens vele voorwerpen uit het wrak naar boven haalden. Al spoedig werd de Council for Nautical Archeology, en daarmee Peter Marsden, erbij betrokken. Marsden ontdekte na een oriënterend onderzoek dat de 'Amsterdam' voor driekwart bewaard was gebleven. Tegenwoordig is Marsden een van de adviseurs van de Stichting VOC-schip 'Amsterdam'. De Stichting heeft recentelijk een aantal tegenslagen te verwerken gekregen. Niet alleen waren er ernstige financiële problemen, waardoor het veldonderzoek (de opgravingen in en rond het wrak) in een te korte tijd met een minimaal aantal deelnemers moest worden verricht, maar ook was er het schokkende bericht dat het Amsterdamse pand waarin een groot gedeelte van de vondsten uit het wrak bewaard werden, afgebrand was. Gelukkig zijn er ook positieve dingen te melden. In het jaarrapport over 1986 wordt namelijk uiteengezet wat er dat jaar bereikt is, en dat is niet gering.

Het jaarrapport bestaat naast een inleiding en appendices uit een viertal onderdelen: een verslag van het veldwerk bij de kust van Hastings, een hoofdstuk over verwerking en conservering van de vondsten, een aantal nauw met de 'Amsterdam' samenhangende historische studies en tenslotte een vijftal verslagen van deelonderzoeken.

Over het veldwerk bij Hastings kan worden opgemerkt dat in 1986 relatief weinig nieuw materiaal uit het wrak werd opgevist. Men moest zich voornamelijk concentreren op versteviging van de scheepsromp met behulp van bouten. Deze versteviging had absolute prioriteit, omdat de scheepsromp kwalitatief sterk achteruitgegaan is. Om instorting van een deel van de romp te voorkomen, was al eerder een damwand rond het wrak aangebracht. Een opmerkelijke vondst, op de bodem van Pevensey Bay in 1986, was een ijzeren kanon, dat waarschijnlijk van de 'Amsterdam' afkomstig was. Als dit werkelijk zo is, belooft dit het een en ander voor toekomstig onderzoek. Op

Boekbesprekingen

deze manier zou namelijk de oorspronkelijke ankerplaats van de 'Amsterdam' achterhaald kunnen worden.

Over de verwerking van de vondsten uit de 'Amsterdam' is zorgvuldig nagedacht. Vanaf de allereerste opgraving in 1984 is gekozen voor het gebruik van computers. De voor- en nadelen van het gebruik van deze informatie-verwerkende apparatuur worden in het jaarverslag nauwkeurig tegen elkaar afgewogen. Ook aan de conservering van de opgegraven voorwerpen, zoals hout, leren schoeisel en patroontassen, ceramiek en wijnflessen, is uiteraard veel aandacht besteed.

Eén van de historische studies die in het jaarrapport worden beschreven, is het onderzoek naar de opvarenden van de 'Amsterdam'. De namen van deze mensen zijn bekend, dank zij een zich in het Algemeen Rijksarchief in 's-Gravenhage bevindende betaalrol. Het belang van deze historische bron is evident: van allerlei vondsten met initialen uit het wrak kan nu de (vermoedelijke) eigenaar worden opgespoord. Ook zijn op de betaalrol rang, gage en geboorteplaats van (bijna) alle opvarenden te vinden. Misschien is het mogelijk om door middel van het bezoeken van allerlei gemeentelijke archieven in de geboorteplaatsen van opvarenden die de ramp overleefden, onbekend schriftelijk materiaal boven tafel te krijgen. Dit zou eventueel de vraag of er sprake was van muiterij aan boord bevestigend kunnen beantwoorden.

De overige historische studies zijn een onderzoek naar de oorspronkelijke toestand van de kust bij Hastings, een bijdrage over het scheepstimmerhout voor de Amsterdamse werf van de VOC, een opzet tot systematische bewerking van achttiende-eeuwse scheepsbouwkundige handboeken, de ruimtelijke indeling van een retourschip van 150 voet en een studie over het personeel en de produktie van de kamer Amsterdam omstreeks 1750.

Tenslotte worden in het jaarrapport een vijftal deelonderzoeken van scheepsonderdelen en losse voorwerpen beschreven. Opmerkelijk is de analyse van de inhoud van een witte, tingeglazuurde zalfpot. De vakgroep Farmaceutische Chemie van de Universiteit van Amsterdam concludeerde dat de bruine substantie uit de pot Unguentum Basilicum is, een zalf die onder andere 'bequaam [is] alle sweergaten te suiveren en te genesen'.⁶ Dit fascinerende deelonderzoek informeert

ons over de medische verzorging aan boord van een achttiende-eeuwse Oostindiëvaarder.

Het zal de lezer intussen duidelijk zijn: het onderzoek naar de 'Amsterdam' is van het allergrootste belang voor onze maritieme geschiedenis. In de eerste plaats is het wrak van de 'Amsterdam' uniek: het is het meest volledige VOC-wrak dat ons bekend is en het is bovendien makkelijk vanuit Nederland te bereiken. Een uitgebreid onderzoek naar dit wrak levert gegevens op over scheepsbouw, scheepsuitrustingen en scheepsladingen in het midden van de achttiende eeuw en vergroot onze kennis over het VOC-bedrijf in het algemeen en de mensen die op de Oostindiëvaarder dienst namen. In de tweede plaats is het belang van dit onderzoek gelegen in de voortreffelijke wijze waarop wetenschappers van diverse pluimage kunnen samenwerken. Het onderzoek naar de 'Amsterdam' is een geïntegreerd archeologisch-historisch onderzoek, waarbij historici ook materiële overblijfselen als primaire bronnen gebruiken en archeologen hetzelfde doen met schriftelijke bronnen. Een dergelijke interdisciplinaire aanpak valt, rekening houdende met eventuele toekomstige ontdekkingen van scheepswrakken, alleen maar toe te juichen. Een ieder die de wetenschappelijke bestudering van ons maritieme verleden een warm hart toedraagt, zal het jaarrapport van de Stichting VOC-schip 'Amsterdam' over 1986 met genoegen inzien.

P.J. Moree

Noten

1. P. Marsden, *The wreck of the Amsterdam* (London 1974) 245.
2. *Ibidem*, 53.
3. *Ibidem*, 55.
4. J.H.G. Gawronski ed., *Jaarrapport van de Stichting VOC-schip 'Amsterdam' 1986/Annual Report of the VOC-ship 'Amsterdam' Foundation 1986* (Amsterdam 1987) 36-37, 44. Kennelijk was niet iedereen overtuigd van het kundige zeemanschap van Willem Klump, blijkens een hoog opgelopen ruzie aan boord van de 'Ruyskestein'

Boekbesprekingen

in 1751. Op 12 juni van dat jaar werd de veertig-jarige luitenant van die bodem, Sijbrand Sweers, door een op volle zee gehouden krijgsraad veroordeeld. Sweers, die 'met menigte van vuile woorden en brutalitijten, tegens den Capt Luijtenant, heeft uitgevaaren. Seggende in de ordres van den Capt Luijtenant te lachen', verloor twee maanden gage en moest op ordentelijke wijze in aanwezigheid van het gehele scheepsvolk Klump om excuus vragen. Had de weigering van Sweers om 'den Capt Luijtenant zijne ordres te obedieeren' soms iets te maken met het feit dat Klump tweeëne-half jaar eerder zijn schip 'verspeeld' had? Bron: Algemeen Rijksarchief, VOC-archief, inventarisnummer 6265, scheepssoldijboek 'Ruyskestein' (1750-51).

5. Marsden, *The wreck of the Amsterdam*, 87.
6. Gawronski ed., *Jaarrapport* 1986, 88.

Specialist in het drukken
van familiedrukwerk en
klein zakendrukwerk.

NU OOK
COPIEER-AFDELING



DRUKKERIJ BRERO
ДРУККЕРИЯ ВВЕРО

HAVEN 58 - LEIDEN - TEL. 071 - 144483

Volop parkeergelegenheid