

Groepje:

Aantekeningen:

Spiegel van het verleden



De reconstructie van de Batavia in volle glorie | Wikimedia Commons, Publiek domein

Leesdoel:

Antwoorden sleutelvragen:

Op dit moment is er een grote operatie gaande rondom de reconstructie van het VOC-schip de Batavia. Wat is het verhaal achter het oorspronkelijke schip?

5 Spiegelretourschip

De Batavia is een reconstructie van het VOC-schip de Batavia. Dat Nederlandse spiegelretourschip werd tussen 1627 en 1628 gebouwd op de Peperwerf in Amsterdam. Het originele schip was in zijn tijd een technisch hoogstandje, ontworpen voor de lange en gevaarlijke reizen van de *Vereenigde Oostindische Compagnie* (VOC). De 'spiegel', het rijkelijk versierde vlakke deel boven het roer, is gelieerd aan de macht die de VOC wilde uitstralen. Met haar kleurrijke houtsnijwerk, imposante afmetingen, hoge masten en robuuste romp was de Batavia zowel een vervoersmiddel als een afspiegeling van macht.

De bouw van het schip was volledig handwerk. De kiel, de dragende balk onderaan het schip, werd als eerste geconstrueerd.

25 Vervolgens plaatsten scheepstimmerlieden de spanten, die samen het geraamte van de romp vormden. Daarna bevestigden zij de houten huidplanken met houten pennen en ijzeren bouten. De naden werden minutieus afgedicht, waarna de afbouw kon beginnen.

30 De dekken werden voorzien van verblijven voor de bemanning en ruimtes voor de lading. Tot slot werden de masten geplaatst. Deze houten constructies konden wel vijfendertig tot vijftig meter hoog worden en droegen de ra's, waaraan de zeilen waren bevestigd. Met de tuigage kreeg het schip zijn definitieve vorm en werd het klaar gemaakt voor lange zeereizen.

35 De levensduur van een spiegelretourschip was zo'n vijftien jaar.

40

In 1619 veroverde Jan Pieterszoon Coen de stad Jacatra en stichtte er Batavia. Batavia werd de hoofdstad van de Nederlandse kolonie 'Nederlands-Indië'. Batavia heet tegenwoordig Jakarta.

Aantekeningen:

Noodlottige reis

De Batavia bood plaats aan meer dan driehonderd opvarenden en was geladen met kostbare handelswaar, zoals zilver, goud, juwelen en zware zandstenen blokken die bedoeld waren voor de bouw van een poort in Batavia.

Op 29 oktober 1628 koos het schip het ruime sop vanaf Texel richting de Javaanse stad Batavia. In eerste instantie verliep de tocht voorspoedig, ondanks dat het bestaan aan boord verre van comfortabel was.

Slechts enkele opvarenden, zoals de kapitein en opperkoopman hadden een eigen hut met toilet. Bemanningsleden leefden en sliepen tussen de vracht op het dek, omringd door de geur van teer, hout en zweet. Scheurbuik en andere ziektes tierden inmiddels welig, daar het proviand slechts bestond uit scheepsbeschuit, gezouten vlees en water dat snel bedierf.

Na een tussenstop bij Kaap de Goede Hoop escaleerden spanningen tussen schipper Adriaen Jakobsz en opperkoopman François Pelsaert. Samen met onderkoopman Jeronimus Cornelisz beraamde de schipper plannen voor een opstand aan boord.

Het noodlot sloeg toe op 4 juni 1629, toen het schip vastliep op Morning Reef voor de westkust van Australië. De Batavia liep zware schade op en veertig opvarenden sneuvelden. De overlevenden bereikten verschillende kleine eilanden in de omgeving, waar zich een volgende tragedie afspeelde.

Cornelisz greep de macht en onder zijn schrikbewind werden meer dan honderd-twintig mensen vermoord.

Pelsaert wist met een kleine sloep de verre overtocht naar Batavia te maken om hulp te halen. Na een reis van drieëndertig dagen keerde hij terug met reddingsschepen. Dankzij het verzet van soldaat Wiebbe Hayes en zijn medestanders konden de

muiters worden verslagen. Cornelisz en zijn belangrijkste aanhangers werden berecht en ter plaatse geëxecuteerd.

Ondanks de ramp kon een groot deel van de waardevolle lading worden geborgen. Onder de geredde voorwerpen bevonden zich zilver, juwelen en de beroemde Rubensvaas.

In 1963 werd het wrak van de Batavia teruggevonden bij de Abrolhos-eilanden voor de kust van Australië. Sindsdien zijn tal van voorwerpen, waaronder kanonnen, munten en onderdelen van het schip, uit het wrak gehaald. Door deze ontdekking konden onderzoekers meer leren over de scheepsbouw, de handel en

het leven aan boord van VOC-schepen.

Veel van de vondsten zijn tegenwoordig te zien in musea in Fremantle en Geraldton in Australië.



De Rubensvaas uit de Batavia

Nieuwe perspectieven

Tot ver in de twintigste eeuw werd de VOC vooral gezien als een succesverhaal. In schoolboeken lag de nadruk op de handelsgeest van Nederland, de rijke koopmannen, de grote schepen en de belangrijke rol van de VOC in de wereldhandel. De organisatie werd vaak gepresenteerd als voorbeeld van ondernemerschap en economische groei.

Vanaf de jaren zeventig en tachtig gingen historici kritischer onderzoek doen naar de gevolgen van het VOC-optreden in Azië.

In 2022 startte het Huygens Instituut, dat onderzoek doet naar de Nederlandse geschiedenis en cultuur, hun GLOBALISE-project, waarbij miljoenen VOC-documenten online gepubliceerd zijn. Hierdoor kunnen historici beter onderzoeken hoe de VOC werkte en welke invloed zij mondiaal had.

Antwoorden sleutelvragen:

Aantekeningen:

- 125 Deze onderzoeken nuanceren het succes van de VOC-periode, waarbij ook onderwerpen als kolonialisme, machtsmisbruik, geweld en uitbuiting voor het voetlicht worden gebracht. Zo bleek dat de VOC niet alleen
- 130 handelde, maar ook forten bouwde, oorlog voerde en geweld gebruikte om monopolies af te dwingen.
- 135 De VOC wordt inmiddels niet meer uitsluitend gezien als een bron van welvaart voor Nederland, maar ook als een organisatie die profiteerde van ongelijke machtsverhoudingen. Er is meer aandacht voor de ervaringen van de inwoners van de gebieden waar de VOC actief was.
- 140 Het betekent niet dat de prestaties op het gebied van scheepsbouw, navigatie en handel worden ontkend. Moderne geschiedschrijving probeert beide kanten van het verhaal te laten zien: enerzijds de technische innovaties en economische successen, anderzijds de negatieve gevolgen van koloniale overheersing.

Reconstructie

- 150 De reconstructie van de Batavia werd tussen 1985 en 1995 in Lelystad gebouwd onder leiding van scheepsbouwmeester Willem Vos. Oude tekeningen en schilderijen werden gebruikt om een zo waarheidsgetrouw mogelijk schip te bouwen. De bouwers gebruikten tevens historische
- 155 scheepsbestekken: technische beschrijvingen van een schip waarin staat hoe een schip gebouwd moet worden, welke afmetingen het heeft, welke materialen worden gebruikt en hoe de verschillende onderdelen eruitzien. Toch bleven veel details van de originele Batavia onbekend, zoals de inrichting van het schip. Hierdoor is de reconstructie geen replica, maar een weergave
- 160 van de kennis en kunde van toen.
- 165

- 170 Het project van Vos was niet alleen een eerbetoon aan historisch vakmanschap, maar bood ook kansen voor de ruim zeshonderd jongeren die tijdens hun vakopleiding meewerkten aan de bouw. Met traditionele technieken, gereedschappen en materialen werd het schip volledig in de openlucht opgebouwd. De bouwomstandigheden op de werf waren primitief, met slechts een bouwkeet en een slaapschip voor de medewerkers. Water, elektra en andere basisvoorzieningen waren aanvankelijk niet aanwezig. De bouw trok veel bekijks, waardoor de Batavia uitgroeide tot een publiekstrekker.
- 175 Omdat deze Batavia nu door houtrot in slechte conditie is, heeft het groot onderhoud nodig.

Batavia aan land

- 185 Zaterdag 19 september werd het boegbeeld van Museum Batavialand, met masten en al, door sleepboten in een tijdsbestek van zo'n zes uur van Lelystad naar een scheepswerf in Amsterdam gevaren. Daar werd het schip op een stalen draagconstructie geplaatst. Na de werkzaamheden in Amsterdam keert de Batavia op een ponton terug naar zijn thuisbasis. Daar wordt het met een computergestuurd transportvoertuig naar zijn nieuwe plek gebracht. Als alles naar wens verloopt, staat het schip op 2 oktober op het land. Het komt acht meter hoger te staan dan voorheen. Op land kan het hout beter drogen, kan het schip beter worden beschermd tegen weersinvloeden en kan onderhoud gericht worden uitgevoerd.
- 190 Na de plaatsing begint het onderhoudsproces. Een nieuwe fase, waardoor het verhaal van de Batavia behouden blijft voor toekomstige generaties.
- 200

- 205 **Bron:** nos.nl; batavialand.nl; wikipedia.org; huygens.knaw.nl

Antwoorden sleutelvragen:

Leesdoel gehaald?
Opmerking: