

Peter FitzSimons

BATAVIA

Het waargebeurde, avontuurlijke verhaal van
de ondergang van het VOC-schip *Batavia* in 1629



Karakter Uitgevers B.V.

Inhoud

Doorsnede van de <i>Batavia</i>	6
Voorwoord	13
Noot van de auteur	21
Inleiding: De handel in specerijen	23
Hoofdstuk 1: Over de zeven zeeën	47
Hoofdstuk 2: De samenzwering	88
Hoofdstuk 3: Maanlicht op de golven	118
Hoofdstuk 4: Batavia's Kerkhof	145
Hoofdstuk 5: De greep wordt sterker	174
Hoofdstuk 6: Een duivelse eed	209
Hoofdstuk 7: De gebeden der stervenden	244
Hoofdstuk 8: De aanval	285
Hoofdstuk 9: Verlos ons van het kwaad	311
Hoofdstuk 10: Het recht zegeviert	338
Epiloog	382
Noten en verwijzingen	399
Bibliografie	425
Register	431

Voorwoord

Eind 1999 kwam het gesprek tijdens een lunch met mijn toenmalige uitgevers Shona Martyn en Alison Urquhart toevallig op de schipbreuk van het schip *Batavia* in de zeventiende eeuw. We dachten dat het misschien een prachtig onderwerp voor een boek zou kunnen zijn. Die middag ging ik naar de bibliotheek van de *Sydney Morning Herald* om achtergrondinformatie te zoeken. Ik was meteen verkocht. Om te beginnen was ik diep onder de indruk van het prachtige schip. Toen de replica een paar maanden eerder de haven van Sydney binnenvoer en afstuurde op zijn ligplaats bij het Maritime Museum in Darling Harbour, gebeurde dat tijdens extreem laag water, omdat anders de top van de grote mast niet onder de Sydney Harbour Bridge door paste. En het origineel van dit schip was bijna vierhonderd jaar geleden gebouwd! Ik was er ondersteboven van.

Maar wat het verhaal zo fascinerend maakte was niet de omvang van het schip, maar wat zich tussen de bemanningsleden afspeelde toen het schip eenmaal onderweg was. Veel Australiërs waren weliswaar al enigszins bekend met het verhaal, vooral die in het westen. Maar voor mij was het allemaal nieuw. Toen ik las wat er gebeurd was, vond ik de ondergang van de *Titanic* vergeleken met deze verbijsterende geschiedenis net zo spannend als een picknick van de zondagsschool. Ik kon nauwelijks geloven dat zo'n fantastisch verhaal in dit land niet alom bekend was. Ik was meteen vastbesloten er een boek over te schrijven.

Korte tijd later had ik daarvoor ook een contract ondertekend en begon ik aan mijn onderzoek. Sinds die tijd is er een hoop gebeurd. Ik ben tussendoor met andere projecten bezig geweest, waaronder een groot aantal andere boeken. Ook ben ik naar een andere uitgever overgestapt. Maar steeds weer keerde ik terug naar de *Batavia* en verrichtte ik onderzoek, tot ik zover was dat ik mij aan de afronding van het verhaal kon wijden. Het boek dat u in handen hebt is het eindresultaat.

INLEIDING

De handel in specerijen

‘Jezus Christus is goed, maar handel drijven is beter.’

Het officieuze motto van de Verenigde Oost-Indische Compagnie

De tijd waarin dit verhaal speelt, wordt gekenmerkt door ingrijpende veranderingen. Het is de periode waarin de eeuw van de grote ontdekkingsreizen geleidelijk overgaat in het koloniale tijdperk. Tevens is het een periode waarin de ene wereldmacht zichzelf te gronde richt door religieus fanatisme, en een ander snel in opkomst is dankzij het vurige geloof in de institutionele macht. Het is het einde van een tijdperk waarin de meeste mensen hun hele leven binnen een straal van dertig kilometer rond hun geboorteplaats blijven. En het is het begin van een tijd waarin gebeurtenissen aan de ene kant van de wereld gevolgen kunnen hebben voor de meest afgelegen en schijnbaar onbeduidendste rots aan de andere kant. Het is kenmerkend voor de merkwaardige symmetrie van deze geschiedenis dat zelfs de rotsen die in dit boek voorkomen, de Houtman Abrolhos-eilanden, twee eigenschappen hebben: ze vormen de zuidelijkste eilandengroep ter wereld die door koraalriffen wordt omringd, en de noordelijkste eilandengroep op het zuidelijk halfrond waar zeeleeuwen leven.

Al deze elementen komen in dit relaas tezamen, een relaas dat zonder twijfel een van de schokkendste verhalen uit de geschiedenis is. Het is een verhaal vol boeiende elementen, zoals de eerste naamloze vennootschap ter wereld, de wreedheden van het kolonialisme, de strijd tussen goed en kwaad, de spanning en het avontuur van de zeevaart, mouterij, liefde, wel lust, bloeddorst, hebzucht, goud en zilver, misdaad, terreur, brute moorden, seksuele slavernij, aangeboren edelmoedigheid, overlevingsdrang, wraak, redding, het eerste contact met inheemse volkeren en nog veel meer.

Maar om dit verhaal recht te doen en het in de juiste context te plaatsen, moeten we verder terug in de geschiedenis, ongeveer 135 jaar voor het begon...

De Italiaanse ontdekkingsreiziger Christoffel Columbus was niet de enige die zich in 1492 op de uitgestrekte oceaan waagde. Deze Christoffa Corombo, die in dienst was van Ferdinand II van Aragon en Isabella van Castilië, was slechts een van de vele zeevaarders die vanuit Europa vertrokken om een zeeweg naar de Specerij-eilanden te vinden.

Weliswaar is de mensheid al sinds de oudheid geobsedeerd door goud, maar in de vijftiende en zestiende eeuw werden specerijen eerst bijna evenveel, en later zelfs meer waard dan goud. Kaneel was populair omdat daar buitengewone medische eigenschappen aan werden toegeschreven. Het zou zelfs de pest kunnen genezen. 'Niemand die zich kaneel kan veroorloven, hoeft te sterven,'³ zo werd in die tijd gezegd. Ook werd het, net als kruidnagels, beschouwd als afrodisiacum. De kruidnagel had tot in de verste streken een grote reputatie. De Chinezen gebruikten kruidnagels niet alleen als grondstof voor parfums, maar dachten ook dat ze, vermengd met melk, het seksleven konden stimuleren.

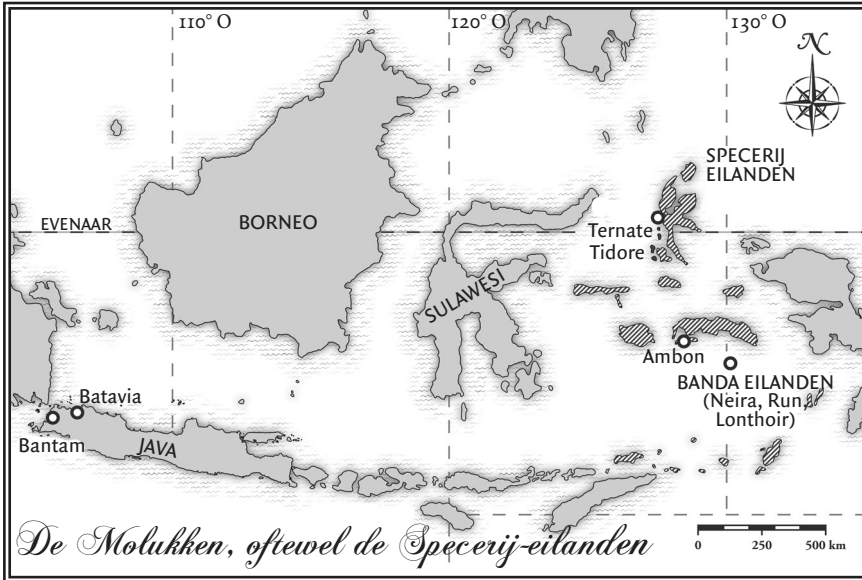
Andere specerijen, zoals nootmuskaat en foelie (beide afkomstig van dezelfde vrucht), werden behalve om hun medicinale eigenschappen ook gewaardeerd als conserveermiddel. Maar het belangrijkste was wel dat deze specerijen, samen met peper, vooral zo geliefd waren omdat ze saai voedsel op wonderbaarlijke wijze omtoverden in een smakelijke maaltijd. Zelfs een klein snufje was genoeg om een flauwe hap in een vorstelijk maal te veranderen, en de rijken van Europa waren dus bereid om daar ook vorstelijke bedragen voor te betalen.

Peper was zo duur dat het soms 'zwart goud' werd genoemd. Een klein vaatje nootmuskaat van vijf kilo dat in Oost-Indië een bedrag kostte gelijkwaardig aan één cent, leverde in Europa zeshonderd keer zoveel op⁴.

Afgezien van de kooplieden die dicht bij de plaats van herkomst werkten, wist bijna niemand waar die specerijen vandaan kwamen. De mensen die van het geheim op de hoogte waren, probeerden hun handelsmonopolie te beschermen door de herkomst van de specerijen streng geheim te houden. Vooral de Europeanen tastten in het duister.

Sommigen beweerden dat de specerijen afkomstig waren van kleine, exotische eilanden, ver, ver weg in het oosten, die beschermd zouden worden door een 'duivels monster' dat niets liever deed dan schepen aanvallen. Anderen spraken van een land ver weg, waar krijgers woonden⁵ die met groot genoegen de rottende hoofden van hun slachtoffers op hun hutten spietsten. Weer anderen dachten dat de specerijen afkomstig waren uit, of uit de buurt van, de Hof van Eden, die echt zou bestaan en ergens in Azië zou liggen. Al deze verhalen hadden één ding gemeen, en dat was dat de specerijen afkomstig waren uit een zeer ver land en dat de reis daarheen bijzonder gevaarlijk was. De Portugezen slaagden er als eersten in een weg te vinden naar deze legendarische eilanden, de tegenwoordige Molukken, en daar vaste voet aan wal te krijgen. Begin 1512 bereikte de Portugese zeevaarder António de Abreu met twee schepen enkele van deze eilanden, de Banda-eilanden om precies te zijn. De laatste tien mijl volgden ze nagenoeg hun neus, want de heerlijke geur van nootmuskaat kwam hun over zee tegemoet. Aanvankelijk verliep het contact met de inheemse bevolking goed. Voor een habbekrats konden de Portugezen hun ruimen vullen met zowel nootmuskaat als kruidnagels. Die laatste kwamen van de eilanden Ternate en Tidore, iets meer dan driehonderd zeemijl naar het noorden. Ze slaagden erin met hun waardevolle lading veilig en wel terug te keren naar Lissabon, en hadden bovendien iets bij zich wat minstens evenveel waard was: zeekaarten waarmee ook andere Portugezen de Specerij-eilanden konden vinden.

Maar kort na 1590 was er sprake van een doorbraak, toen twee broers uit de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden, Cornelis en Frederik de Houtman, door een consortium van negen Hollandse kooplieden naar Lissabon werden gestuurd. Ze hadden de opdracht handelsbetrekkingen aan te gaan en tegelijk zoveel mogelijk te weten te komen over de exacte locatie van de Specerij-eilanden. Om dat laatste doel te bereiken ontfutselden ze zwaarbewaakte zeekaarten aan de Portugezen. Voor straf belandden ze in de gevangenis, maar dat kon de pret niet drukken. Drie jaar later waren ze weer op vrije voeten en terug in Amsterdam. Cornelis de Houtman slaagde erin 300.000 gulden bij elkaar te krijgen voor de bouw van vier schepen, die specifiek ontworpen waren voor reizen naar de Specerij-eilanden.



Na het ronselen van een bemanning en het inslaan van koopwaar om handel mee te drijven, vertrokken de gebroeders De Houtman op 2 april 1595 met de schepen *Amsterdam*, *Hollandia*, *Mauritius* en *Duyfken* naar de Oost. De vloot stond onder bevel van Cornelis en het doel van de reis was de haven van Bantam in Straat Soenda, aan de westpunt van Java.

In veel opzichten verliep de reis rampzalig. De tocht draaide meer om moord en roof dan om handel, maar het netto-eindresultaat – en daar ging het de Hollandse kooplieden uiteindelijk om, of het nou mensenlevens kostte of niet – was dat de overgebleven schepen twee jaar later, op 11 en 14 augustus 1597, terugkwamen in Amsterdam. Weliswaar had tweederde van de oorspronkelijke bemanning de reis niet overleefd, maar de ruimen lagen vol specerijen. Heel Amsterdam stond op stelten. De investering van 300.000 gulden werd met de verkoop van de specerijen weer terugverdiend, en er werd zelfs een kleine winst gemaakt.

En zo begon het allemaal. In maart 1599 bereikte een vloot van acht schepen onder bevel van Jacob van Neck de Spicerij-eilanden. De volgende zes jaar stuurden acht verschillende compagnieën in totaal 65 schepen verdeeld⁶ over 15 vloten op pad. De meeste keerden terug met ruimen vol waardevolle specerijen. Ze hadden echter te kampen met één groot probleem.

HOOFDSTUK 1

Over de zeven zeeën

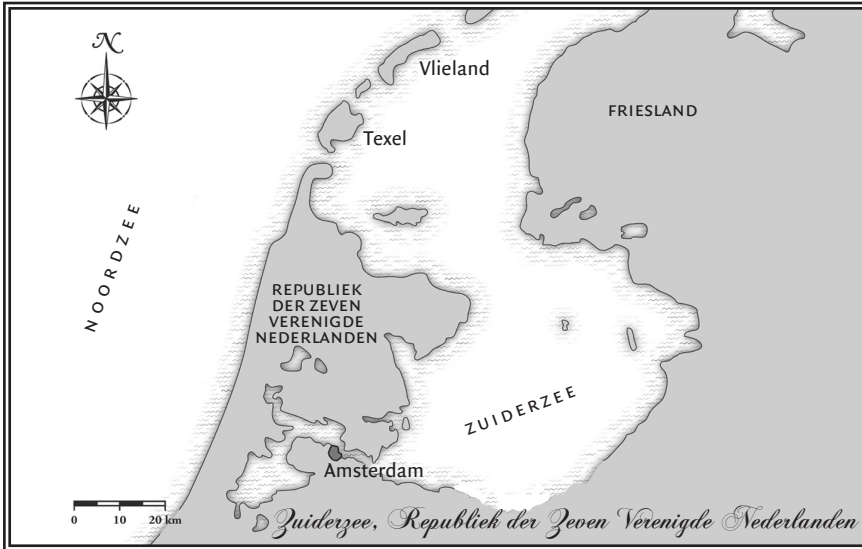
*Qua patet orbis
(Zo wijd de wereld strekt...)*

Motto van het Korps Mariniers

Amsterdam, 27 oktober 1628

Het is een merkwaardig gevoel als je levensdroom werkelijkheid wordt en je de realiteit kunt vergelijken met wat je in je fantasie al zo vaak hebt meegemaakt.

De wind op het IJ wakkert aan en blaast een blonde lok naar achteren, die zojuist is ontsnapt uit het modieuze blauwe hoedje van Lucretia Jans. Ze duwt de lok weer netjes terug. Dan leunt ze over de boeg van de kaag, het zeilscheepje dat haar naar de plek brengt waar de indrukwekkende Oost-Indiëvaarder²⁶ *Batavia* op haar ligt te wachten. Voortdurend zwaait ze naar de figuurtjes aan de wal. Het zijn haar twee zussen en haar beste vriendinnen. Ze beginnen al te vervagen te midden van de vormeloze massa die zich rond de Montelbaanstoren in Amsterdam heeft verzameld om afscheid te nemen. Lucretia blijft even staan in het vroege ochtendlicht voor ze zich afwendt van de reling en de situatie in ogeschouw neemt. Omdat de haven van Amsterdam ondiep is, moeten grote en diepstekende schepen zoals de *Batavia* eerst naar het eiland Texel varen, ten noorden van de Zuiderzee, aan het zeegat naar de Noordzee. Alle passagiers en voorraden worden dan in de loop van enkele weken met kleinere vaartuigen naar de grote schepen gebracht die daar voor anker liggen tot ze kunnen vertrekken.



Lucretia groeide op in een groot en statig huis aan de Herenstraat in het drukke Amsterdam. Ze had altijd zicht op een woud van masten en droomde als kind al van een lange reis naar een exotisch land achter verre horizonten. Maar toch had ze zich niet kunnen voorstellen dat ze ooit naar de grenzen van de bekende wereld zou varen, een plek waar je alleen kunt komen door een zeereis te maken van ongeveer negen maanden, en die de hoeksteen was van het Hollandse handelsimperium in Oost-Indië: Batavia. Toen ze haar kindertijd achter zich liet en in een jonge vrouw veranderde, fantaseerde ze altijd dat ze op haar avontuur vergezeld zou worden door de enige ware liefde in haar leven. In werkelijkheid gaat ze nu alleen naar haar echtgenoot, Boudewijn van der Mijlen. In Batavia, waar hij sinds twee jaar onderkoopman bij de *voc* is, wacht hij vol verlangen op haar komst, zo hoopt ze althans. Ze hebben het niet makkelijk gehad sinds ze tien jaar geleden trouwden. Ze was toen nog maar zeventien. Hun drie kinderen stierven heel jong en ze hadden te kampen met financiële tegenslagen. Toch wil ze bij hem zijn.²⁷

Droom en werkelijkheid sluiten misschien niet helemaal op elkaar aan, maar de overeenkomst is toch zo groot dat Lucretia zich erg gelukkig voelt nu de afstand steeds groter wordt en de laatste van Amsterdams hoge torenspitsen beginnen te vervagen tegen de achtergrond van huizen en grach-

ten. Terwijl de kaag verder zeilt, ziet ze overal langs de oevers indrukwekkende nieuwe gebouwen van steen en baksteen, waar vroeger alleen gammele houten huisjes stonden. Het zijn imposante stadhuizen, enorme pakhuizen, drukke scheepswerven en schitterende nieuwe woningen van plotseling rijk geworden kooplieden, die stuk voor stuk tijdens haar leven uit de grond zijn gestampt. Het is ongelooflijk hoe snel alles is veranderd. Ze loopt nu tegen de dertig, en in die tijd is de bevolking van Amsterdam iedere tien jaar verdubbeld, zodat er nu bijna 30.000 mensen wonen. Het is Venetië al voorbijgestreefd en zal, zo wordt gezegd, spoedig de rijkste stad ter wereld zijn.

De dag verloopt verder aangenaam terwijl ze langs de kust zeilen, tot ze met eigen ogen het bewijs zien voor de nieuwe rijkdom van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden: de *Batavia* zelf, het indrukwekkende, fonkelnieuwe schip met zijn drie hoge masten en witte zeilen. Hoe dichterbij het schip komen, hoe imposanter het wordt. De romp rijst op uit het water en torent zo hoog boven de opvarenden van de kaag uit dat ze het hoofd in de nek moeten leggen om hem helemaal te kunnen zien.

Rond en langs het schip liggen een stuk of vijf kleinere scheepjes, als lelijke eendjes bij hun sierlijke moederzwaan. Tientallen mannen klimmen touwladders op en af om voorraden af te leveren in het binnenste van het enorme schip. Zeelieden hijsen met blok en takel zware lasten van het ene schip naar het andere, terwijl andere hoog in het want aan het werk zijn en trots de zeilen zetten. Op en rond de *Batavia* heerst een koortsachtige activiteit, gedomineerd door het gevoel dat de grote reis op het punt staat te beginnen en dat er in zeer korte tijd nog heel veel gedaan moet worden.

Ook al heeft de bijna tweehonderdkoppige bemanning het erg druk, toch blijven veel zeelieden en de soldaten die zich inschepen even staan kijken als de knappe blonde vrouw voor het eerst voet aan dek zet. Haar koninklijke maar tegelijk tergend sensuele uitstraling laat ze geen van allen onberoerd. De mannen kijken aandachtig toe terwijl ze aan boord wordt gehesen met een bootsmansstoel; een plank met vier gaten met touwen erdoor, die met behulp van een blok omhoog wordt getrokken.

Ze wordt op de voet gevolgd door haar weelderig gevormde dienstmeid, die herkenbaar is aan haar zwarte jurk, witkanten kapje en schort en zware

klompen. Dat ze dienstmeid is, blijkt ook uit het feit dat ze, in tegenstelling tot haar meesteres, via een van de steile touwladders van de kaag naar het grote retourship moet klimmen. Met de dames komen ook enkele imposante en rijkversierde scheepskisten aan boord, die ongetwijfeld de dure kleren en juwelen van de mooie dame bevatten.

Al die bagage staat in schril contrast tot de bullen van de bemanningsleden, die de afgelopen weken aan boord zijn gekomen. In hun armoedige scheepskisten zit niets anders dan een bord, een kroes, een mes, tabak, pijpen, een tondeldoos om vuur te maken, een hangmat of een met paardenhaar gevulde matras, een kussen van ruwe stof en de stinkende vodden die ze toevallig droegen toen ze geronseld werden.

Ja, het is ruw volk, en zij is een elegante dame. Waarschijnlijk is ze zelfs de mooiste vrouw die velen van hen ooit gezien hebben, zo denken ze. Ze past uitstekend bij zo'n prachtig schip als de *Batavia*.

Maar kom op, jongens, aan het werk. De lading moet aan boord!

Texel, 28 oktober 1628

De hele volgende dag is de bemanning nog bezig de laatste voorraden aan boord te brengen. Deze victualiën, waaronder 1500 kilo kaas, 20 ton scheepsbesluit, 34 ton vlees in vaten, 27 ton haring, ruim 8 ton boter, 37 ton gedroogde erwten, 17 ton gedroogde bonen, drieënhalve ton zout en 250 vaten bier, vormen de basisvoorraad waarmee de soldaten, zeelieden, officieren en passagiers negen maanden kunnen worden gevoed. In het ruim zijn ook de enorme vaten met zoet water gestouwd, die ieder 300 liter bevatten. Dan zijn er nog andere voedselvoorraden, en nog meer vaten wijn, bier en sterkedrank. Alles bij elkaar zijn er honderden vaten. Een groot aantal is niet bestemd voor de opvarenden maar voor de inwoners van Batavia, die naar deze producten hunkeren.

Opzij, opzij, zeg ik. Ik moet deze mooie tafels en stoelen naar het ruim brengen. Ze zijn bestemd voor de nieuwe huizen in de snelgroeïende stad, net als deze kisten met gouden en zilveren borden voor de tafels van de rijken en de balen van het fijnste laken en kant voor de dames aldaar en overal elders

in Indië. En dan zijn er nog balen wol, fluweel en linnen van hoge kwaliteit, met franjes van goud- en zilverdraad, bestemd voor de verkoop in India. (Hoewel Batavia veel verder van Amsterdam ligt dan India, zal het schip niet langs India komen. Deze Javaanse buitenpost is immers het centrum van dit handelsimperium en alles, van schepen tot mensen en goederen voor zowel de import als de export, moet eerst hierheen worden gebracht.)

Aangezien al sinds mensenheugenis bekend is dat schepen sneller en stabiel zijn als ze goed in balans zijn, gaat de zwaarste lading in het diepste ruim. Dit geldt ook voor de reservekanonnen en reserveankers, de kanonskogels, de 137 stenen voor de grote poort die aan de ingang van het Kasteel Batavia moet worden gebouwd, het hout voor reparaties aan het schip en de duizenden gele bakstenen die als ballast dienen en na aankomst zullen worden gebruikt voor de bestrating van Batavia. Het zwaarste materiaal van alles, lood voor de daken van Batavia, wordt ook onder in het ruim opgeslagen. Het stouwen van de zware lading is deels een kunst, deels wetenschap. Stouw je te hoog, dan bestaat het risico dat het schip in zwaar weer kapseist. Stouw je te laag, dan wordt het schip traag en moeilijk manoeuvreerbaar. In de loop der eeuwen hebben zeelieden geleerd dat de zwaarste lading het best ergens vlak onder het middelpunt van het schip kan worden gestouwd. Daarom hebben de timmerlieden hier een zwaar houten geraamte gebouwd om die lading op zijn plaats te houden.

Afgezien daarvan zijn er vele kunstvoorwerpen en kostbare juwelen die aan lokale potentaten in de verschillende handelsgebieden ten geschenke kunnen worden gegeven en zijn er rijkversierd aardewerk en spiegels om cadeau te doen aan hen die iets lager in de commerciële hiërarchie staan, maar wel belangrijk zijn voor de Compagnie. En wat we ook niet mogen vergeten zijn de musketten en hun munitie die nog aan boord moeten, evenals grote hoeveelheden netjes samengebonden brandhout om het fornuis in de kombuis de komende maanden brandende te houden. Veel van deze spullen zijn de afgelopen weken zorgvuldig aan boord gestouwd, en nu gaat het alleen nog om de laatste dingen.

Morgen is de dag van vertrek en vandaag om 12 uur 's middags komt het belangrijkste deel van de lading aan boord, zwaar bewaakt door gewapende mannen.