

citaten en verwijzingen meermaals terug). Toch is dat uiteindelijk slechts een keerzijde van de vele kwaliteiten waarvan dit boek blijk geeft, zoals de genereuze eruditie en de scrupuleuze nauwkeurigheid waarmee Wessels analyseert, formuleert en (steeds weer opnieuw) nuanceert. Die maken het de lezer niet altijd gemakkelijk, maar ze maken *Bron, waarheid en de verandering der tijden* wel tot een — voor zover dat mogelijk is — definitieve en beslist interessante studie.

Tom Verschaffel

J. E. Schooneveld-Oosterling, ed., *Generale missiven van gouverneurs-generaal en raden aan Heren XVII der Verenigde Oostindische Compagnie, XI, 1743-1750* (Rijks geschiedkundige publicatiën. Grote serie CCXXXII; Den Haag: Instituut voor Nederlandse geschiedenis, 1997, xii + 949 blz., f151,-, ISBN 90 5216 085 6).

De grondlegger van deze reeks bronnenpublicaties, dr. W. Ph. Coolhaas, berekende in 1960 dat er tien delen van elk zo'n 800 bladzijden nodig zouden zijn om alle generale missiven van de gouverneur-generaal en raden in Batavia van 1610 tot 1800 uit te geven. Dat bleek een misrekening te zijn. Deel X is nog niet uitgekomen, en zal de jaren 1737 tot 1743 beslaan. Het hier besproken deel XI begint met de missive van 3 juli 1743 en eindigt met een missive van 29 september 1750. Nu zijn er verschillende mogelijkheden: Coolhaas was een optimist, óf zijn schatting dat het ging om 120.000 foliobladen was te laag, óf de selectie van Coolhaas was voor de bewerkers na hem te beperkt. Waarschijnlijk is de combinatie van deze drie er de oorzaak van dat wij nu pas tot het midden van de achttiende eeuw gevorderd zijn.

Deel XI bevat de tekst van 41 missiven uit Batavia van 1743 tot en met 1750. Een generale missive is een officiële rapportage van de gouverneur-generaal en raden van Indië aan de Heren XVII over de gang van zaken in alle vestigingen van de compagnie in Azië. Alle kantoren worden erin besproken en zo krijgt de lezer van de missive een prachtig beeld van wat zich afspeelt op Ambon, Ternate, Banda, in Makassar, Palembang, Siam, China, Japan, Sumatra's westkust, Bengalen, Coromandel, Ceylon, Malabar, Perzië, Mokka, Kaap de Goede Hoop, Java's oostkust, Bantam, Cheribon en, altijd als laatste, Batavia. De missiven zijn toegankelijk gemaakt door uitgebreide indices, vier in getal, en wel op persoonsnamen, geografische namen, scheepsnamen en overige termen. Vooral die laatste index is voor eenieder die zich graag verdiept in vreemde zaken interessant. Om er een paar te noemen: guttegom, malmals, ragiador, sollogesjes, thombo, oeliam. Die termen worden niet verklaard, maar een ervaren lezer kan uit de context vaak wel opmaken waarover het gaat. Want dat moet gezegd: het lezen van deze bronnen is voor onge oefenden in het achttiende-eeuwse Nederlands niet gemakkelijk.

De missiven worden overigens niet integraal weergegeven. Coolhaas merkte destijds al op dat hij, hoe hij zijn keus ook zou doen, steeds historici zou teleurstellen. Vervolgens lichtte hij zijn beperkingen toe en tevens zijn voorkeur, destijds de niet-Indonesische gebieden en de economische geschiedenis. De weggelaten teksten werden kort geparafraseerd. De bewerkster van deel XI geeft geen uitgebreide verantwoording van haar keuze. Zo te zien is die niet geheel anders dan die van Coolhaas.

De periode 1743-1750 beslaat de tijd van gouverneur-generaal Gustaaf Willem baron van Imhoff. De vader van Gustaaf Willem was afkomstig uit Oost-Friesland. Hij trouwde met Isabella Boreel. De Amsterdamse familie Boreel had vele bestuurlijke relaties en handelscontacten in hoge kringen, onder meer met de VOC. Gustaaf Willem, geboren in 1705, ging in 1725 naar Batavia, in de rang van onderkoopman. Hij steeg snel in de organisatie. In 1729

werd hij bevorderd tot opperkoopman. Het jaar erop al benoemde de Indische regering hem tot haar secretaris en tegelijkertijd tot waterfiscaal. In 1732 werd Van Imhoff extra-ordinaris lid van de Raad van Indië.

Toen in het begin van 1736 problemen op Ceylon ontstonden, stuurde de Hoge Regering Van Imhoff erheen als nieuwe gouverneur. Zijn aanpak was praktisch en direct. Begin 1737 en ook het jaar erop ging hij op reis om zich persoonlijk van de toestand op de hoogte te kunnen stellen. Van Imhoff nam snel beslissingen en al in 1738 werd geconstateerd dat de rust teruggekeerd was. Eigenlijk wilde de gouverneur toen terug naar de Republiek, naar Amsterdam, waar zijn familieleden hem wel aan een aanzienlijke positie zouden kunnen helpen. Dat lukte niet, maar in 1740 werd Van Imhoff benoemd tot lid van de Raad van Indië, onder gouverneur-generaal Adriaan Valckenier. In oktober van dat jaar vond in Batavia de beruchte Chinezenmoord plaats. Dit leidde tot een regeringscrisis en tot de 'opzending' van Van Imhoff naar Nederland, waar hij in 1741 aankwam. Toen bleek dat de Heren XVII hem inmiddels tot gouverneur-generaal hadden benoemd, in plaats van Valckenier die teruggeroepen werd om zich te verantwoorden voor de gang van zaken in 1740. Van Imhoff kon zich vrijpleiten en zette uiteindelijk in 1743 weer voet aan wal in Batavia, dit keer als de hoogste gezaghebber van de compagnie in Azië.

Op een schilderij van Ph. van Dijk uit 1744 zien wij de kersverse gouverneur-generaal afgebeeld, in een klassiek interieur, met een globe naast zich, een donkere bediende in exotische kleding op de achtergrond. Van Imhoff kijkt ons recht aan, een kleine tevreden glimlach op de lippen. De indruk is die van een energieke man. En dat was hij ook. Vrijwel geen onderdeel van de organisatie van de compagnie ontsnapte aan zijn aandacht. Een belangrijk aspect was bijvoorbeeld het feit dat zoveel Europeanen al na een kort verblijf in Batavia stierven. De 'ongesondheijt' van Batavia was sinds het midden van de jaren dertig van de achttiende eeuw spreekwoordelijk en niemand wist precies waarom. Van Imhoff nam maatregelen, zo goed hij kon met de middelen van zijn tijd. Zo stichtte hij het Buitenhospitaal waar een strenge hygiëne heerste. De werkelijke oorzaak van de ongezondheid waren de visvijvers die in 1733 dichtbij Batavia in bedrijf werden genomen (zie P. H. van der Brug, *Malaria en malaise. De VOC in Batavia in de achttiende eeuw* (Leiden, Amsterdam, 1994)). In die vijvers ontwikkelden zich de muskieten die malaria overbrengen voorspoedig. De meeste pas gearriveerde nieuwkomers hadden weinig weerstand tegen de malaria. De helft overleed al binnen een halfjaar na aankomst.

De gevolgen van deze 'voorbeeldelose' sterfte waren ernstig. Uit de missiven blijkt dat Van Imhoff en zijn raden van Indië iedere keer weer klagen over het gebrek aan mensen, zowel aan soldaten als aan scheepsvolk. Schepen kunnen niet uitvaren, forten worden niet bemand. In de missive van 17 oktober 1749 bijvoorbeeld laat de Indische regering weten dat het toezicht op wat er precies in de Molukken gebeurt, niet volledig kan zijn 'door gebrek aan zeevarende' (755).

Naast de bestrijding van de ongezondheid nam Van Imhoff veel andere initiatieven, zo ook op het terrein van scholing. Hij richtte in 1743 een Académie de marine op, een zeevaartschool, en in 1745 een Latijnse school en seminarium. Beide overleefden Van Imhoffs regeerperiode niet lang. Zo verging het ook andere instellingen en maatregelen, niet omdat het op zichzelf geen loffelijke initiatieven waren, maar omdat zij op de lange termijn toch niet goed overdacht bleken. Van Imhoff overleed in november 1750, na een paar maanden ziek te zijn geweest. Het reilen en zeilen van de compagnie in Azië onder zijn bewind is nu door de publicatie van de generale missiven een stuk dichterbij gebracht.

## NIEUWSTE GESCHIEDENIS

J. F. Fischer Fzn., *De dag-journalen met de complete authentieke geschiedenis van 's landschip van oorlog Delft en de waarheid over de zeeslag bij Camperduin* (Franeker: Van Wijnen, 1997, 544 blz., f239,50, ISBN 90 5194 166 8).

Precies tweehonderd jaar na de slag bij Camperduin lag er een biografie op tafel van 's lands oorlogsschip 'Delft', dat bij die slag verloren ging. Door de bevrogenheid van de auteur wekt het schitterend uitgevoerde werk onweerstaanbaar de indruk van een epos, niet alleen over die slag maar ook over het schip zelf. De inleiding leest als het verhaal van een plotselinge verliefdheid, ontvlamd toen Fischer voor het kantoor van de havenmeester te Scheveningen een gerestaureerd anker zag staan dat van de 'Delft' kon zijn geweest. Sedertdien is zijn liefde voor dat schip niet meer geluwd. Een belichaamde historische sensatie. Wie zal hem erom blamen? De uitgave laat zien wat een schat aan informatie door speurzinnigheid en volharding ook over een geheel vergeten object uit het verleden boven water kan worden gebracht, en hoezeer zo'n object dan kan gaan leven. Fischer heeft zich vereenzelvigd met 'zijn' schip. Het wordt als een troetelkind in beeld gebracht, van de conceptie en aanbesteding door de Admiraliteit te Rotterdam in 1781, tot de capitulatie voor de Britten op 11 oktober 1797 en de ondergang van het wrakgesloten schip vier dagen later. Van de 376 opvarenden waren er toen 47 gesneuveld en 113 verdronken, naast 97 vermisten. Kapitein Gerrit Verdooren werd krijgsgevangen gemaakt, maar na terugkeer door de krijgsraad van alle blaam gezuiverd. Het wrak zelf verdween uit de herinnering. Bijna twee eeuwen later, in oktober 1977, stiet het net van een viskoter er bij toeval op, twintig mijl uit de kust voor Scheveningen. In een vijftigtal duiktochten is tot nu toe een groot aantal voorwerpen van het schip geborgen. Volgens de schrijver kan dit bij geschikt getij nog jaren doorgaan.

Het boek dat Fischer over de 'Delft' heeft samengesteld is de meest complete biografie van een schip die een historicus zich kan wensen. Het is gelukkig ook in een toegankelijke taal geschreven. Het voor landrotten zo weerbarstige idioom van de scheepsbouwers en zeilers wordt in een zeer uitvoerige woordenlijst verduidelijkt. Het boek weet ook de volstrekte leek met de tastbare realiteit van een vroegmodern zeilschip vertrouwd te maken, van de uitrusting van een matroos tot de bevoorrading, van de salarissen tot de ordeproblemen, van het dagelijks leven aan boord tot de bedrijfsongevallen, van het praktijkonderricht in de stuurmanskunst tot de komische aarzelingen over de diplomatieke cadeaus die de dey van Algiers verwacht. Alle aspecten van de scheepsbouw, van het schip, van de bemanning, van het leven op het schip en van de wederwaardigheden ervan in de Noordzee, het Kanaal en de Middellandse Zee worden er zo uitvoerig en gedetailleerd mogelijk in verhaald, in strikt chronologische volgorde. Daarnaast worden de bronnen nog eens in extenso gepubliceerd. Zo vinden we er het complete bestek van het schip (met losbladige reconstructietekeningen), een integrale inventaris van het opgetuigde schip, lijsten van scheepsbehoeften, de inhoud van de medicijnkist, de scheepsjournalen, uitvoerige schema's van de oorlogshandelingen, de volledige tekst van tal van officiële stukken over de marine, de handelingen van de krijgsraad, en een groot aantal illustraties over aspecten van scheepsbouw, marine en oorlogvoering, naast de beschikbare portretten van alle betrokkenen, tot en met een afbeelding van een haarlokje van de eerste luitenant, door een nazaat in Denemarken piëteitsvol bewaard (321). De auteur heeft dan ook alle afbeeldingen opgenomen die van verre of nabij met het leven van 'zijn' schip te maken kunnen hebben gehad. De uitgever verdient een groot compliment voor dit in alle opzichten schitterend verzorgde boek, met een heldere typografie, een fraaie lay-out en een perfecte kleurendruk.