

Fascinerende inkijk in bedrijfsgeheimen

De wereld van de VOC bij het Nationaal Archief

Tot en met 7 januari 2018 is in het Nationaal Archief in Den Haag de tentoonstelling *De wereld van de VOC* te bezoeken. Aan de hand van ruim tweehonderd items verdeeld over een tiental categorieën wordt geprobeerd een zo compleet mogelijk beeld neer te zetten van de eerste multinational in de wereldgeschiedenis.

Er is geen enkele plek die zo veel aanspraak kan maken op het organiseren van deze tentoonstelling als het Nationaal Archief. Dit instituut beheert immers het enorme archief van de Verenigde Oost-Indische Compagnie dat ruim een kilometer aan plankruimte inneemt. Het voc-archief is nu grotendeels gedigitaliseerd, maar het is vooral indrukwekkend om de papieren versie op de planken te zien liggen. Die versie staat in de klimaatruimtes, niet bij elkaar, maar opgedeeld in verspreid staande fragmenten tussen andere rekken. Als je langs die rekken loopt, is het grappig om te zien dat je dat voc-archief er zo uit kunt pikken. De andere, meer hedendaagse documenten (van bijvoorbeeld verschillende ministeries) zijn allemaal mooi opgeborgen in dozen van A4-formaat, maar dat geldt zeker niet voor de voc-stukken! De voc deed niet aan uniforme formaten en dat maakt dat er op de betreffende planken een verzameling dozen staat van allerlei afmetingen

en waarvan een flink gedeelte alleen maar liggend geplaatst kan worden. Die liggende dozen bevatten soms boekwerken die bijna niet te tillen zijn.

Authentieke scheepsjournaals

Maar die rommelige uitstraling van het voc-archief, verdwijnt volledig als je de tentoongestelde documenten bekijkt. Want daaruit komt de voc naar voren als een bedrijf dat zijn zaken uitstekend op orde had en die ook allemaal zeer nauwgezet vastlegde. De authentieke scheepsjournaals, kaarten, brieven, tekeningen, objecten en schilderijen laten de bezoeker zien dat er binnen dat bedrijf letterlijk *niets* aan het toeval werd overgelaten. Alles werd vastgelegd in overzichtslijsten, overeenkomsten en verdragen en van alle belangrijke documenten werden kopieën afgeschreven.

Als bezoeker maak je aan de hand van een tablet een reis door de complexe wereld van de voc. De

Hans Vermeer is
redacteur van Kleio.





items liggen uitgestald in een half verduisterde ruimte die de sfeer uitstraalt van een scheepsruim met uitzicht op een (hoorbaar) golvende zee. Door de gedimde belichting is de informatie op de tablets ook het beste te lezen en te bekijken. Als steun vind je bij elk item de hertaling naast de zeventiende-eeuwse tekst. Documenten worden afgewisseld met filmpjes die het *voc*-verleden koppelen aan het heden, zoals een gesprek met Philippa van Loon, nakomeling van Willem van Loon, mede-oprichter van de *voc*. Of zoals een filmpje waarin Joris Luyendijk de overeenkomsten onderzoekt tussen beurspraktijken van toen en van nu. Maar de meeste indruk maken toch de authentieke documenten die een goed inzicht geven in de dagelijkse praktijk van dit bedrijf.

Zo laat een stuwadoorslijst zien welke hoeveelheden goederen op welke plek in het schip opgeslagen moesten worden. Bevoorradingslijsten tonen de

hoeveelheden levensmiddelen die voorafgaand aan een reis aan boord werden genomen. Op instrumentenlijsten is te zien wie tijdens de reis verantwoordelijk was voor bepaalde belangrijke instrumenten, zoals het kompas en de kaarten. Het journaal van een chirurgijn geeft een indringend beeld van de (primitieve) behandeling van de zieken met daarbij soms een doodskop om aan te geven dat de patiënt het niet had gehaald. En op Sri Lanka (toenmalig Ceylon) maakt men bij geschillen rondom landafspraken zelfs tegenwoordig nog gebruik van de zogenaamde *tombo's* (subsidieregisters) die destijds waren opgesteld door de *voc*.

Zelfs de vaarroute (de zogenaamde 'wagenweg') was op kaarten vastgelegd als twee lijnen waarbinnen een kapitein moest laveren. Die kaarten vormden een van de grootste schatten van de VOC en ook dat laat de tentoonstelling goed zien. Ze werden angstvallig geheimgehouden voor concurrenten en daarom ook bewust niet gedrukt maar getekend om verspreiding ervan tegen te gaan. Na elke reis leverde de kapitein zijn kaarten weer in zodat ze konden

1727	Wegens Aankomst 2 Schepen	Longen	Butter	Kippen	Eibrenen	Waren van de Schippers	68
van	Nieuw-Edighoven	260	280	2 28	1753	Willelm de Looze	
Amsterdam	Leiden	360	380	2 28	1753	Wouter van Dyk	
	Albionyk	260	280	2 28	1720	Gelym de Haze	
	Beekmanroede	260	180	2 20	1723	Dirk van Mol	
	Gaarneendam	260	380	2 20	1724	Willelm van Ginkel	
	Boisvoort	248	148	2 10	1733	Dirck van Topt	
de Goghen	Linckhoken	248	240	1 80	1734	Jan Kruip	
	Wijnen van Hout	248	240	1 80	1725	Heinrich Schade	
	Wassburg	248	248	1 80	1728	Jap de Haze	
	Hanleem	248	148	1 80	1728	Dirck van Bismarck	
	Gonela	148	240	2 80	1721	Peter Tenmarman	
	Landkroon	248	140	2 00	1725	Willelm Verbeek	
de Goghen	Knapenburg	148	240	1 80	1727	Peter Tenmarck	
	Pelst Aldersom	250	300	2 20	1734	Gillis Oudemans	
	Haften	230	300	2 20	1731	Heinrich Looft	
	Westerbeek	130	300	2 20	1722	Henricus de Vrij	
	Laenenburg	150	180	1 20	1723	Jan de Haze	
	Middelwark	130	100	1 20	1727	Heinrich Tenmarck van Beek	
	Leuter - Polle	118	80	60	1722	Heinrich Klooster	



worden bijgewerkt aan de hand van zijn ervaringen. Die ervaringen leidden ertoe dat de reisduur naar de Oost geleidelijk steeds korter werd, van ongeveer een jaar tot vijf of zes maanden. Aanvankelijk zeilden de schepen nog langs de Europese en Afrikaanse kusten en oriënteerde men zich op getekende kustprofielen en zogenaamde *portulanen* (van *portus* = haven; kaartjes dus waarop de havensteden stonden aangegeven). Pas later durfde men zich op volle zee te wagen. De schepen maakten daar gebruik van de gunstigste winden en golfstromen. Die stuurden de schepen eerst naar de kust van Brazilië om daarna via de Kaap de oversteek te maken richting Australië waar men zich op een cruciaal moment moest voorbereiden: op het juiste moment afslaan naar het noorden voordat men op de kust liep. Daarbij moest de bemanning afgaan op de kennis en ervaring van de kapitein, omdat men nog geen betrouwbare instrumenten had om de juiste lengtegraad te kunnen meten. Dat het juiste moment van afbuigen vaak te laat kwam, blijkt wel uit het grote aantal *voc*-scheepswrakken voor de Australische westkust.

Educatief programma

Onderwijsprogramma