

Een, twee, drie in godsnaam!

DE SCHEEPSJONGENS VAN BONTEKOE TOONT HARDE WERKELIJKHEID VAN LEVEN OP EEN VOC-SCHIP

Op 28 december 1618 vertrok de *Nieu-Hoorn* van Texel richting Oost-Indië. Voor schipper Willem IJsbrandtsz. Bontekoe zou het een 'gedenckwaardige' reis worden. Een reis waarvan het verslag al in 1646 in boekvorm verscheen en dat direct tot de verbeelding sprak. In 1924 bewerkte Johan Fabricius het tot een jeugdboek. Al is *De scheepsjongens van Bontekoe* in de eerste plaats een familiefilm, er zijn meer dan genoeg mogelijkheden om er in de les mee aan de slag te gaan. Samenwerking met de vakken Nederlands en ckv ligt voor de hand.

DAAN SCHUIJT

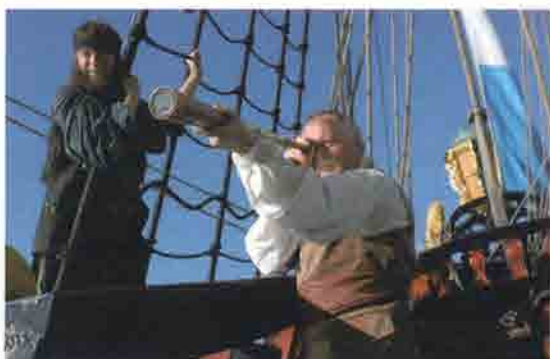
De uitgave van een scheeps-journaal was niet nieuw in 1646 toen het *Journal ofte gedenckwaardige beschijvinghe van de Oost-Indische Reyse van Willem Ysbrandtsz. Bontekoe van Hoorn* verscheen. Sterker nog: Bontekoe's reisverslag was één van de vele. Nadat in 1590 het eerste Nederlandse schip in de Middellandse Zee was doorgedrongen, rolden er vaak journalen van ontdekkingsreizen en handelsexpedities van de persen. Allereerst om de opdrachtgevers verantwoording af te kunnen leggen over het verloop van de reis, maar ook om de opgedane kennis over windrichtingen en zeestromingen met

collega-scheepslui te delen. De uitgevers richtten zich echter vooral op het grote publiek dat genoot van de avontuurlijke (vaak rampzalige) reisverhalen waarin de godvruchtige held talloze beproevingen weet te doorstaan en uiteindelijk in veilige haven terugkeert. Wat dat betreft spant het journaal van Bontekoe de kroon. De *Nieu-Hoorn* is met zijn 1100 ton, ruimte voor 206 bemanningsleden en zware geschut in zeventiende-eeuwse ogen een zeekasteel. Een dergelijk gevaarte tart het noodlot en dat slaat dan ook meedogenloos toe als het schip voor de kust van Sumatra na een ongeluk

ontploft. Op miraculeuze wijze weet de schipper aan de dood te ontsnappen door drie dagen met de overgebleven bemanningsleden in een notendopje op de oceaan te dobberen. De neiging tot kannibalisme die ontstaat kan slechts door de vroomheid van Bontekoe met veel bidden onderdrukt worden. Met hulp van God weten de overlevenden het vaste land te bereiken waar dan nog gevechten op leven en dood volgen met de heidense wilden. Het journaal was met maar liefst 70 herdrukken tussen 1646 en 1800 een *bestseller* in de Nederlandse populaire literatuur.

Fabricius' jeugdboek

Hoewel minstens zo succesvol als het origineel kunnen we Fabricius' journaalbewerking *De Scheepsjongens van Bontekoe* uit 1924 niet dezelfde kwaliteiten toedichten. Om een geschikt jeugdboek te maken, deed Fabricius enkele aanpassingen. Ten eerste baseerde hij zijn boek alleen op het eerste gedeelte van het scheepsjournaal. De reizen die Bontekoe na aankomst in Oost-Indië verder ondernam, komen bij Fabricius niet voor. Bovendien ligt het perspectief in 1924 niet meer bij de schipper, maar bij enkele scheepsjongens. De bottelier (ook wel 'verseballe' of 'scheepsjongen') die het



noodlottige ongeluk met de brandewijn veroorzaakt, heet bij Fabricius Padde, terwijl zijn naam in werkelijkheid Kelemeyn was.

Als Bontekoe na de schipbreuk eenmaal aan land komt, trekt hij met vier scheepsjongens verder een rivier op. Daar worden zij door inheemsen aangevallen. Bontekoe ontsnapt, maar de vier jongens worden gevangen genomen. In 1646 blijven de vier daar achter en zullen zij waarschijnlijk vermoord zijn. In 1924 worden de jongens door een inheems meisje bevrijd en keren ze naar het strand terug. Ten slotte bedacht Fabricius een heel eigen einde van het verhaal. Wanneer de scheepsjongens eind 1620 terugkeren in Vlissingen kunnen zij met een bootje tot Dordrecht komen, maar moet de laatste etappe naar Hoorn met een slee over dichtgevroren rivieren. In werkelijkheid keerde Bontekoe pas in 1625 terug. Een paar van zijn scheepsjongens zijn op de terugreis op Madagascar blijven hangen.

De scheepsjongens van Bontekoe is Fabricius' bekendste boek geworden, hoewel er tot zijn dood in 1981 nog regelmatig (reis-) boeken van hem verschijnen. Het publiek verslindt ze, maar de critici moeten er weinig van hebben.

Historisch OK?

De speelfilm is gebaseerd op het boek van Fabricius. Een verantwoorde documentaire over de VOC is het dus niet en dat geven de filmmakers ook toe. Om een paar dingen te noemen: in 1620 at men in Nederland nog geen aardappels en VOC-schepen waren te diep om

aan een steiger te liggen voor vertrek: dat gebeurde vanaf de rede. Ook het drankgelag dat de opmaat is voor de ontplofing van de Nieu-Hoorn was op een VOC-schip onbestaanbaar.

Dat betekent niet dat er onzorgvuldig te werk is gegaan. Zo zijn de scènes die spelen in Hoorn opgenomen in Enkhuizen, omdat daar meer zeventiende-eeuwse huizen staan. Het straatbeeld is ontleend aan schilderijen van Vermeer, de interieurs met name aan die van Jan Steen. Kostuums zijn afgekeken van portretten van VOC-koopmannen.

De scènes op de Nieu-Hoorn zijn op de Bataviawerf in Lelystad opgenomen, te herkennen aan de 'L' boven het VOC-logo in de film. De oorspronkelijke Batavia is van later datum, maar exact eenzelfde type schip als de Nieu-Hoorn. Wanneer Bontekoe en zijn scheepsjongens in Indië (de 'Indische' scènes werden in Australië opgenomen) aan boord gaan om huiswaarts te keren, ligt daar de replica van VOC-schip de *Duyfken* voor ze klaar. Dit type schip maakte begin zeventiende eeuw ook in werkelijkheid deel uit van de VOC-vloot.

Leven op een schip

Het eerste gedeelte van de film, op het schip tot aan de ontplofing, is het meest geschikt voor in de klas. Na de schipbreuk wordt het toch meer een avonturenfilm. Dit deel laat goed zien hoe het er op een VOC-schip aan toe ging. De openingstitels zijn wat dat betreft al direct interessant. Terwijl de namen van de acteurs door het beeld flitsen, zie je de koksmat Harmen (Thomas Acda) die de mensen op het schip te drinken geeft.



De stuurman, de chirurgijn, de koopman, Schele, een bonkige matroos en de schipper zelf krijgen allemaal een kroes aange-reikt. In een oogopslag krijg je een idee van een aantal functies en de hiërarchie aan boord. Als Hajo (Pim Wessels) zich later bij Bontekoe aanbiedt, komt de schipper uit een kroeg waar manschappen geronseld zijn. Een van de aanwinsten is Pieterzoon, een messentrekker. Hij vormt het clichébeeld van een wanhopige outcast die we-nig andere mogelijkheden had dan zich aan te melden voor een gevaarlijke onderneming als het varen voor de VOC. Het aandeel van dit soort *kalissen* op een schip was vele malen groter dan dromerige avonturiers als Hajo. In de zeventiende eeuw was er weinig romantisch aan een zee-reis van een paar maanden. Het ruwe zeemansleven, de pik-orde die onder de bemanning uitgevochten wordt en de ijzeren tucht die de schipper zijn man-nen oplegt, komen uitgebreid terug in de film. De scheepsjon-gens worden als jongsten van het stel gepest. Vooral de onbenul-lige Padde moet het ontgelden. Schele, een soort dorpsgek op zee, ziet zijn kans schoon om

niet langer zelf het mikpunt te hoeven zijn en matroos Jopkins gooit met emmers water naar de jongens. Aan de andere kant is er respect als Hajo en Rolf tijdens een storm een zeil uit de mast weten te halen. Tijdens een lange periode van windstilte slaan ziektes als scheurbuik toe. De chirurgijn kan niet meer doen dan ader-latingen en wachten op vers fruit. Sommige manschappen overlijden en worden met een 'een, twee, drie in godsnaam' overboord gegooid. Als Pieter-zoon wordt gesnapt als hij de voorraadkast probeert te roven en vervolgens bemanningsleden met een mes bedreigt, wordt hij met een mes door zijn handen aan de mast vastgezet.

Al deze scènes zijn dus opge-nomen op de replica van de Batavia. Aan de hand van de beelden kan een grove plat-tegrond van het schip gemaakt worden. De verschillende ruimten aan boord tonen de functies en hiërarchie die er gold. In het tweede deel van de film, dat in Indië speelt, staat de overlevingsstrijd van de drie scheepsjongens centraal. De zeven bemanningsleden die de

scheepsramp hebben overleefd, roeien richting Sumatra (in werkelijkheid waren het er 72 en hebben zij hun kleding als zeilen gebruikt). Daar stuit de expeditie op een inheems dorp. De manier waarop de inlan-ders afgebeeld worden, kan als voorbeeld van stereotypering bekeken worden en vergeleken worden met de zeventiende-eeuwse beschrijvingen van Bontekoe zelf.

Er bestaan VOC-studies in overvloed die gebruikt kunnen worden om feit en fictie met elkaar te vergelijken. Het oorspronke-lijke scheepsjournaal van Bontekoe is (via internetboekwinkels) volop verkrijgbaar, het boek van Fabricius eveneens en beschrijvin-gen van de Nieu-Hoorn kunt u via studies over de Batavia achterhalen.

Andere scheepsjournalen uit dezelfde tijd zijn bijvoorbeeld **Geleynssen de Jongh in het land van de Groot-Mogol** en het dagboek dat Francisco Pelsaert na de on-dergang van de Batavia bijhield.

In de serie **Tekst in Context**, een reeks historische literatuur, verscheen in 2001 **Verhalen over verre landen. Reizen op papier 1600-1800** (red. Karel Bostoen e.a., Amsterdam University Press) Het tweede hoofdstuk gaat over het scheeps-journaal van Bontekoe en bevat fragmenten uit de oorspronkelijke tekst, die van Fabri-cius en opdrachten voor leerlingen.

Zeer toegankelijk voor leerlingen zijn VOC-liederen. Met name liedteksten over de heenreis, het leven aan boord en contact met de inheemse bevolking zijn geschikt om naast de film te leggen. Tweedehands is nog wel verkrijgbaar **Wie wil d'r mee naar Oost-Indië varen** (samenstelling Bert Paasman, uitgeverij Querido, ISBN 9021405725) en het ensemble Camerata Trajectina bracht in 2002 de cd **Van Varen en Vechten – Lieder van de Ver-enigde Oost-Indische Compagnie (1602 – 1795)** uit.

De Scheepsjongens van Bontekoe
Regie: Steven de Jong, 135 minuten
Met o.a.: Peter Tuijnman, Thomas Arda, Cees Geel, Pim Wessels, Martijn Hen-dricks en Billy Zomerdijk