Zeeverhalen uit de Maritieme Geschiedenis

Ware gebeurtenissen van schipbreuken, ontdekkingen en zeehelden

Inhoudsopgave

1. De zee als kruispunt van de wereldgeschiedenis
2. Vroege zeevaart: van kustvaart tot oceaanroutes
3. Het tijdperk van de grote ontdekkingsreizen
4. Navigatie en techniek: hoe zeevaarders hun weg vonden
5. Leven aan boord: dagelijkse realiteit op een zeilschip
6. Beruchte schipbreuken en hun oorzaken
7. Kapiteins en bemanningen: moed, gezag en overleving
8. Handelsvaart en de Verenigde Oost-Indische Compagnie
9. Oorlog op zee: beroemde zeeslagen en zeehelden
10. Piraten en kapers: de schaduwzijde van de zeevaart
11. Wrakken onder water: archeologie en recente ontdekkingen
12. De erfenis van de maritieme geschiedenis in het heden

Hoofdstuk 1- De zee als kruispunt van de wereldgeschiedenis

Toen archeologen in 1982 bij de Zuid-Engelse kust het wrak van de Mary Rose lichtten, het oorlogsschip van Hendrik VIII dat in 1545 zonk voor de ogen van de koning zelf, haalden ze meer dan alleen een scheepsromp naar boven. Tussen de scheepsbalken lagen longbows van Engels taxushout, Venetiaans glaswerk, muntgeld uit heel Europa en de persoonlijke bezittingen van bemanningsleden die van de Theems tot de Levant hadden gevaren. Dat ene wrak vertelde het verhaal van een wereld die via het water met elkaar verbonden was, lang voordat er sprake was van vliegtuigen, spoorlijnen of telegraafkabels. De zee was de ruimte waarin die wereld samenkwam.

Dit boek gaat over die ruimte en over de mensen die haar bevaarden. Niet als achtergrond bij de geschiedenis, maar als de plek waar geschiedenis werd gemaakt: waar rijken opkwamen en instortten, waar ziektekiemen en gewassen continenten overstaken, waar oorlogen werden beslist en fortuinen werden gewonnen of verloren in de diepte. De komende hoofdstukken volgen schepen, kapiteins, ontdekkers en wrakken door de eeuwen heen. Dit eerste hoofdstuk schetst waarom de zee al die eeuwen door zoveel gewicht heeft gedragen.

Water als snelweg, niet als barrière

Voor wie op het land leeft, lijkt de zee vaak een grens: het punt waar de kaart stopt en het onbekende begint. Voor wie haar bevaart, was de zee eeuwenlang het tegenovergestelde. Een reis van Amsterdam naar

Lissabon over land, door bossen, langs rivieren en over bergpassen, kostte weken en was vol gevaren. Over water, met een gunstige wind, kon een schip dezelfde afstand in een fractie van die tijd afleggen, met aanzienlijk meer lading dan een karavaan paarden ooit zou kunnen torsen. Die simpele rekensom verklaart waarom vrijwel elke vroege beschaving van betekenis zich aan een kust, een rivier of een zee ontwikkelde.
De Middellandse Zee is daarvan het meest bestudeerde voorbeeld. Feniciërs voeren er vanaf ongeveer 1200 voor Christus doorheen, stichtten handelsposten van Tyrus tot Cádiz en verspreidden hun alfabet, de basis van het Griekse en later het Latijnse schrift, via diezelfde vaarroutes. Grieken volgden met kolonies langs de kusten van Sicilië, Zuid-Italië en de Zwarte Zee. Romeinen noemden de Middellandse Zee uiteindelijk simpelweg Mare Nostrum, onze zee, en bouwden er een rijk omheen dat zonder die waterweg nooit bestuurbaar was geweest. Graan uit Egypte voedde Rome; zonder de korenschepen die jaarlijks tussen Alexandrië en Ostia heen en weer voeren, was de stad binnen een paar maanden verhongerd.
Ditzelfde patroon herhaalde zich op andere continenten, met andere zeeën. De Indische Oceaan verbond al voor onze jaartelling Oost-Afrika, Arabië, India en Zuidoost-Azië via de monsoonwinden, die half het jaar de ene en half het jaar de andere kant op bliezen. Zeevaarders wisten dat als ze in april vertrokken, de wind hen naar India droeg, en dat diezelfde wind hen in oktober weer thuis zou brengen. Die voorspelbaarheid maakte handelsroutes mogelijk die eeuwen standhielden, lang voordat een Europees schip de Indische Oceaan had bereikt.

Waren, ideeën en ziekten over het water

Wat over de zee reisde, was zelden alleen koopwaar. Specerijen uit de Molukken, zijde uit China en wierook uit Zuid-Arabië bereikten markten duizenden kilometers verderop, maar met die goederen reisden ook technieken, religies en talen mee. Het boeddhisme verspreidde zich vanuit India naar Sri Lanka en Zuidoost-Azië grotendeels via maritieme routes. De islam bereikte de kusten van Oost-Afrika en later die van het huidige Indonesië niet via legers die over land optrokken, maar via handelaren die met de monsoon meevoerden en zich in havensteden vestigden.

De zee bracht ook minder welkome lading mee. Toen in 1347 Genuese handelsschepen in Messina aanlegden met een bemanning die was besmet met de pest, begon een epidemie die binnen vier jaar een derde van de Europese bevolking zou doden. De ziekte had de Zwarte Zee bereikt via handelsroutes uit Centraal-Azië en sprong vervolgens van haven naar haven mee met de scheepvaart, sneller dan ze zich over land had kunnen verspreiden. Eeuwen later, na 1492, keerde dit patroon zich om: Europese schepen brachten pokken, mazelen en griep naar Amerika, waar de inheemse bevolking geen immuniteit tegen had opgebouwd. Historici schatten dat deze ziekten, meer dan wapens, verantwoordelijk waren voor de catastrofale bevolkingsdaling in de eeuw na de eerste contacten.

Tegelijk bracht die uitwisseling ook gewassen die de wereld blijvend veranderden. De aardappel, afkomstig uit de Andes, bereikte via Spaanse schepen Europa en werd binnen twee eeuwen een hoofdvoedsel van Ierland tot Pruisen. Tomaten, maïs en cacao volgden dezelfde route de andere kant op dan de ziekten, en suiker, tabak en

koffie werden op hun beurt vanuit Europa en Afrika naar nieuwe plantages aan de andere kant van de oceaan verscheept. Deze wisselwerking, door historici wel de Columbiaanse uitwisseling genoemd, had zonder de zee eenvoudigweg niet kunnen plaatsvinden op de schaal en snelheid waarmee ze zich voltrok.

Machtsverschuivingen die op het water werden beslist

Wie de zee beheerste, beheerste vaak ook de geschiedenis die erna kwam. De Slag bij Salamis in 480 voor Christus, waarin een Griekse vlootmacht een veel grotere Perzische vloot in de nauwe zeestraat bij Athene versloeg, wordt door veel historici gezien als het keerpunt dat de Perzische opmars door Europa stopte. Zonder die overwinning op het water had de klassieke Griekse beschaving, met haar filosofie, theater en politieke ideeën, zich mogelijk nooit op dezelfde manier kunnen ontwikkelen.
Achttien eeuwen later bepaalde een andere zeeslag de koers van een heel continent. Toen de Spaanse Armada in 1588 richting Engeland voer met het doel een invasie mogelijk te maken, zorgden een combinatie van Engelse tactiek, slecht weer en navigatiefouten ervoor dat de vloot uiteenviel voordat ze haar doel bereikte. Spanje bleef na dat jaar weliswaar nog decennia een grootmacht, maar de mythe van Spaanse onoverwinnelijkheid op zee was doorgeprikt, en dat gaf ruimte aan Engelse en Nederlandse maritieme ambities die in de eeuwen daarna zouden uitgroeien tot wereldwijde handelsnetwerken en koloniale rijken.
Ook de opkomst van kleinere staten tot wereldspelers liep via het water. De Republiek der Zeven Verenigde

Nederlanden, met nog geen twee miljoen inwoners in de zeventiende eeuw, bouwde een handelsvloot die groter was dan die van Engeland, Frankrijk en Spanje samen. Steden als Amsterdam, Hoorn en Rotterdam groeiden uit tot knooppunten waar graan uit de Oostzee, specerijen uit Azië en zilver uit Amerika samenkwamen en weer verder de wereld in gingen. Deze handel bleek zo lucratief en zo complex om te organiseren dat ze leidde tot nieuwe vormen van ondernemen, zoals de aandelenhandel die in Amsterdam ontstond rond de scheepvaart naar Azië. Hoe die handel precies werd georganiseerd en welke rol grote handelscompagnieën daarin speelden, komt in een later hoofdstuk uitgebreider aan de orde.

De zee als grens van het bekende

Voor de meeste mensen in de geschiedenis was de horizon op zee ook de grens van wat ze met zekerheid wisten. Kaarten uit de veertiende eeuw toonden aan de randen van de bekende wereld vaak monsters, draken of simpelweg lege ruimtes met de aantekening dat hier niemand ooit was teruggekeerd. Die onzekerheid was niet alleen bijgeloof. Zeevaart zonder betrouwbare kennis van stromingen, winden en de eigen positie was een reis met een reëel risico om nooit meer terug te keren, en talloze schepen verdwenen spoorloos in wateren die op de kaart nog grotendeels blanco waren. Toch waren het precies die onbekende randen die zeevaarders dreven om verder te varen dan de vorige generatie. Elke succesvolle terugkeer van een schip dat een nieuwe kust had aangedaan, verlegde de grens van het bekende een stukje verder, en voegde een stukje zekerheid toe aan een kaart die voor die tijd grotendeels

uit aannames bestond. Dit proces van gestaag in kaart brengen, bevaren en terugkeren vormt de rode draad van de grote ontdekkingstochten die in een volgend hoofdstuk centraal staan, net als de navigatietechnieken die het mogelijk maakten om op open water de eigen positie te bepalen zonder enig vast punt aan de horizon. Wat die vroege zeevaarders gemeen hadden met hun negentiende-eeuwse opvolgers, met de kapiteins van kaperschepen en met de bemanningen van VOC-retourvloten, was de dubbele aard van hun bestaan op het water. De zee bood kansen op rijkdom, ontdekking en aanzien die op het land zelden binnen handbereik lagen voor een gewone zeeman of een ambitieuze schipper. Diezelfde zee kon echter zonder waarschuwing een storm, een rif of een vijandelijk schip op hun pad brengen dat alles in één nacht kon verwoesten. Deze spanning tussen kans en gevaar loopt als een terugkerend thema door de verhalen in dit boek, van de eerste kustvaarders tot de kapiteins die eeuwen later beslissingen moesten nemen die het verschil maakten tussen behoud en verlies van hun schip en bemanning.

Een netwerk dat nooit stilstond

Tegen de tijd dat de eerste stoomschepen in de negentiende eeuw de oceanen overstaken, was het netwerk van zeeroutes dat eeuwen eerder was opgebouwd al diep verankerd in hoe de wereld functioneerde. Havensteden als Venetië, Lissabon, Antwerpen en later Londen en New York ontleenden hun welvaart en hun positie in de wereldpolitiek rechtstreeks aan hun ligging aan het water. Zelfs vandaag, in een tijd van vliegverkeer en digitale verbindingen, wordt nog altijd zo'n negentig procent van het wereldwijde