

Leidse universiteit is ten ondergegaan door de algemene val van de Republiek. Interne factoren binnen de Leidse instelling kunnen hiervoor niet als oorzaak aangewezen worden.

Els Stronks

A. Wegener Sleeswijk, *De gouden eeuw van het fluitschip* (Franeker: Van Wijnen, 2003, 207 blz., €29,50, ISBN 90 5194 259 1).

Onder de schepen die in de zeventiende eeuw vanuit de Nederlandse zeehavens de wereldzeeën bezeilden, heeft het fluitschip altijd een speciale plaats ingenomen. Het is op zeventiende-eeuwse afbeeldingen inderdaad een opvallend type met zijn ingesnoerde romp en zijn peervormige achterschip. Over de ontwikkeling van het schip en over wat een fluitschip nu maakt tot een fluitschip, bestaat in maritieme kringen de nodige discussie. Wegener Sleeswijk heeft in dit boek de bestaande theorieën tegen het licht gehouden en op een aantal punten zijn eigen opvattingen gefundeerd gepresenteerd. De nadruk in zijn studie ligt op de zeventiende eeuw omdat er over de fluit na 1700 naar zijn oordeel voldoende bekend is.

In de eerste hoofdstukken besteedt de auteur veel aandacht aan het feit dat de fluit, zoals in de literatuur nog wel eens vermeld staat, geen uitvinding is van Pieter Jansz. Liorne in 1595. Dit berust op een foutieve interpretatie van de Hoornse kroniek van Velius die hiervoor de belangrijkste bron is. Liorne bouwde wat later als eerste nog slankere schepen dan de eerste in 1595 gebouwde Hoornse fluitschepen, hetgeen hij kon doen omdat hij als doopsgezinde scheepsbouwer de schepen niet bewapende. Dat betekende minder gewicht en minder bemanning en dus minder kosten maar na de beëindiging van het Twaalfjarige Bestand raakt dit type fluit al snel in onbruik.

Het fluitschip is het resultaat van ontwikkelingen in de scheepsbouw die zich voordeden in de laatste decennia van de zestiende eeuw en die, al experimenterend, leidden tot steeds verder gaande verbeteringen. Liorne's verbetering was er daar een van. Aanvankelijk veranderden Noord-Nederlandse scheepsbouwers de verhoudingen van schepen door bestaande schepen achteraf te verlengen waardoor ze een slankere vorm kregen. Vervolgens begon men schepen met deze verlengde romp nieuw te bouwen, de zogenaamde 'gaings'. Uit deze 'gaings', waarvan Wegener Sleeswijk de oudste dateert op 1588, ontstaat het fluitschip dat in 1595 in Hoorn gebouwd is. Voor het succes dat de fluit daarna zou hebben, zijn vele factoren aan te wijzen. De meest bekende is wel dat de vorm van de fluit het mogelijk maakte de Sonttol te ontduiken dan wel te verminderen, maar ook aspecten als eenvoudige zeilvoering, weinig bemanning, lage gages, de mogelijkheid om hout mechanisch te zagen hetgeen de bouwkosten gunstig beïnvloedde etc. droegen hun steentje bij.

In de eerste helft van de zeventiende eeuw zien we het fluitschip in een aantal naar vaart gespecialiseerde typen terug: als Groenlandvaarder, Straatvaarder, suikerfluit, houthaalder en als Indië-fluit voor de VOC. Het gemiddelde laadvermogen neemt toe van zo'n 100 last tot 180 last aan het einde van de eeuw en het aantal bemanningsleden van 9 à 10 last per man naar 13 à 14 last per man. De bewapening was meestal gering (afhankelijk van het doel van de schepen).

In het laatste hoofdstuk besteedt de auteur aandacht aan de bouw van en de varianten op de fluit zoals de hekboot en het katschip. De gehele achttiende eeuw door blijft de fluit een veelgezien werkpaard op zee, totdat na de Franse tijd zijn plaats wordt ingenomen door andere typen, waaronder de galjoot. In de galjoot bleef de karakteristieke rompvorm van de fluit

voortbestaan. Wegener schat dat er rond 1650 tussen de 650 en 1000 fluitschepen in de vaart waren.

Een belangrijke bron voor de auteur is een schilderij van de onbekende zeeschilder Philips van Macheren, dat zich bevindt in het stadhuis van Veere. Het is recent geïdentificeerd als een voorstelling van de rede van Veere in het jaar 1651 met daarop alle schepen die in dat jaar van de rede zijn vertrokken. Het is een soortgelijk schilderij als het stuk waarop de Edamse scheepsbouwer Jacob Matijssen Osterlinck met dochter en schoonzoon staan afgebeeld, tezamen met de 92 schepen die bij hem tot 1688 van stapel waren gelopen. Interessant van het Veerse schilderij is een bijbehorende tabel die verwijst naar de afgebeelde schepen en een aantal karakteristieken van die schepen (aantal dekken, kanonnen, lengte van de romp, lasten en dergelijke). Op het schilderij staan 12 fluitschepen afgebeeld en 2 Groenlandvaarders. Op basis van de gegevens in de tabel voert Wegener Sleeswijk een aantal berekeningen uit en komt hij tot conclusies die uw recensent niet altijd op hun merites kan beoordelen omdat hem de daartoe noodzakelijke technische kennis ontbreekt. Wel komt het mij voor dat het toch vrij hachelijk is om op basis van een dergelijke overigens zeer waardevolle en interessante bron, al te gedetailleerde conclusies te trekken.

Tot slot gaat de auteur uitvoerig in op de besturing van de zeventiende-eeuwse zeilschepen. Tot de invoering van het stuurrad in de achttiende eeuw gebeurde dit of rechtstreeks met een helmstok, of indirect met stuurtalies of met een kolderstok. In feite betreft het hier een algemene problematiek voor de zeilvaart in de zeventiende eeuw die aan de hand van de fluit wordt behandeld.

Hoewel de tekst zich niet altijd gemakkelijk laat lezen en de lijn moeilijk is vast te houden door de uitwijdingen op specifieke onderdelen, is het boek een waardevolle bijdrage over de kennis van het fluitschip, vooral voor diegenen die geïnteresseerd zijn in de scheepsbouw-technische kanten. Ik kan mij voorstellen dat het in die kringen stof tot verdere discussie geeft. Voor de algemene (maritieme) historicus biedt het eveneens een schat aan gegevens, niet in het minst vanwege de grote hoeveelheid afbeeldingen en reconstructie-tekeningen van fluitschepen. Na lezing van dit boek bekruipt mij het gevoel dat het interessant zou zijn als er, na de replica's van Oostindiëvaarders (*Batavia* en *Amsterdam*), een oorlogschip (*Zeven Provinciën*), een koggeschip (*Kampen*), een jacht (*Duyfken*) en een Statenjacht (*Utrecht*), nu eens een replica van een fluitschip op stapel gezet zou worden om zo nog meer informatie te krijgen over de bouw en zeileigenschappen van dit typisch Nederlandse schip.

J. P. Sigmond

H. Ketting jr., *Leven, werk en rebellie aan boord van Oost-Indiëvaarders (1595-1650)* (Dissertatie Leiden 2002; Amsterdam: Aksant, 2002, 380 blz., ISBN 90 5260 073 2). A. de Roever, *De jacht op sandelhout. De VOC en de tweedeling van Timor in de zeventiende eeuw* (Dissertatie Leiden 2002; Zutphen: Walburg pers, 2002, 384 blz., ISBN 90 5730 233 0).

De proefschriften van Herman Ketting en Arend de Roever, die toevallig allebei in het 'VOC-jaar' 2002 verschenen, illustreren aardig de verschillende perspectieven van waaruit de geschiedenis van de Oostindische Compagnie tegenwoordig wordt benaderd. Ketting beziet de compagniesgeschiedenis helemaal van de scheepvaarkant, De Roever concentreert zich op politieke, militaire en commerciële aspecten. Ketting behandelt klassieke maritiem-historische thema's als aanmonstering, herkomst van zeelui, werk aan boord, voedselvoorziening en