

## *Inhoud*

Proloog	9
De VOC in eigen land en in Azië	13
Een mysterieus ongeval	18
Het VOC-schip <i>Amstelveen</i>	21
In de Baai van Sawqirah	34
Twee oude brieven	44
Op Kaap Mataraca (Ras Madrakah)	49
Verlaten in de woestijn	55
Langs de Golf van Masirah	59
Honger, dorst, rotsen en rovers	61
In de val van de Bedoeïenen	65
Bij twee brede rivierarmen (Duqm)	66
Gered door wat water	69
Het lot van de kleine Javaanse jongen	72
Een hartelijker ontvangst	75
Door de hoge Wahiba duinen	79
Ontmoetingen langs de Sharqiyah kust	83
Een sluwe schipper-koopman in Hadd	89
Onthaal in Maskat	92
Onrust in de Arabische handelsvloot	97
Bij de resident op Kareek	101
Zout van Bandar Abbasi	104
Een verrassend weerzien in Maskat	106
Via Cochim naar Batavia	110
Nogmaals naar Maskat	114
Eindelijk terug in Middelburg	117
Cornelis Eyks, een leven op zee	122
Oorzaak en locatie van de schipbreuk	129
De opvarenden en hun lot	133
Resterende raadsels	138
‘Het gesalveerde volk’	141
Verantwoording	143
Literatuur	147



1 – *De Stadt Musschatte in Arabië*. Het oudste stadsgezicht van Maskat van Nederlandse origine. Met vele scheepjes in de baai en twee VOC-schepen op de rede. Gravure, Jan Jansz. Struys, Amsterdam, 1676.

## Proloog

Jaren geleden, in de zomer van 1997, vond een van mijn vrienden bij een *brocanteur* in de Provence een achttiende-eeuws boek: een bundel met allerhande verhalen in het Nederlands. Hij bladerde het vluchtig door. In de titel van een van die verhalen viel hem het woord AMSTELVEEN op. Interessant, dacht hij, daar woon ik, en hij kocht het min of meer achteloos. Pas na thuiskomst zag hij dat het betreffende verhaal niet over zijn woonplaats ging, doch over een schip. Over de stranding van de *Amstelveen*, een Oost-Indiëvaarder van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC). Nóg interessanter wellicht, maar hij deed er verder weinig mee tot medio 2008 op internet een artikel van een inwoner van Amstelveen verscheen over 'De VOC-schepen Amstelland en Amstelveen'. Daarin stond iets over een vergeefse duikpoging naar het wrak van de *Amstelveen* in de jaren negentig. Het oude boek werd niet genoemd. Over de schrijver, Cornelis Eyks uit Middelburg, stuurman op de *Amstelveen*, was aanvankelijk ook niets te vinden.

In het najaar van 2008 vroeg de eigenaar van het boek mij aan de hand van Eyks' relaas na te gaan waar het schip was vergaan: 'Waar ligt het wrak en wat zou er nog van over zijn? Zou er van de lading nog iets geborgen kunnen worden?' Mooiere puzzels zijn nauwelijks denkbaar voor iemand die vanaf z'n twaalfde meer dan vijftig zomers zeilde op het Wad en ook elders tamelijk veel gevaren heeft. Zelfs over de Indische Oceaan, van Penang (Malakka) via Djibouti naar de Rode Zee, doch vanzelfsprekend ver uit de zuidkust van het Arabisch Schiereiland — zoals het hoort.

Het raadsel van de schipbreuk in rustig weer, op een van oudsher druk bevaren route langs een verlaten kust, leek aanvankelijk niet zo moeilijk. Eyks had de navigatiegegevens uit het scheepsjournaal van de dag, waarop de *Amstelveen* verging, nauwgezet in zijn *Aantekeningen* vermeld. Na een paar weken meende ik de locatie wel te kunnen aanwijzen. Omdat ik er echter niet helemaal zeker van was, hield ik een slag om de arm. Aan de eigenaar van het boek gaf ik de mijns inziens meest waarschijnlijke plaats van het ongeval door: de mogelijke vindplaats van resten of sporen van het wrak. Met een vleugje weemoed gaf ik het boek terug. Het was ineens misschien wel een heel waardevol boek geworden. Immers, wie droomt er — op een lome windstille dag op het water — nou nooit eens van een rijke lading in een eeuwenoud scheepswrak?

Eyks' journaal beslaat een periode van drie jaar. Dertig schepelingen overleefden de schipbreuk. Het relaas van hun voettocht door een dorre woestijn en langs eindeloze hete stranden liet mij echter niet meer los. Zou het mogelijk zijn dát deel van het verslag te bewerken tot een boeiend boek — een filmscript wellicht — zonder het ultieme geheim prijs te geven?



2 – Het dorp Amstelveen omstreeks 1780. Tekening J. Bulthuis (1750–1801). Amstelveen was destijds een gemeente met plm. 5000 inwoners, meest boeren en turfstekers, woonachtig in en om een gelijknamig dorp. Welgestelde Amsterdammers bezaten soms een landhuis in dit nabijgelegen arcadia. Op 30 augustus 1747 werd in een vergadering van de Heren XVII onder leiding van mr. Pieter Six besloten een nieuw schip – *Amstelveen* genaamd – toe te voegen aan de vloot, die in de herfst van dat jaar naar de Oost zou vertrekken. In de 200 jaar van haar bestaan zond de VOC in totaal vier schepen met die naam naar Indië. Daarvan zijn er twee vergaan: een bij Kaap de Goede Hoop, en een op de zuidkust van het Arabisch schiereiland.

Informatie over de ligging van een oud scheepswrak kun je immers niet zomaar argeloos publiceren. Dat was al in 1992 de reden geweest om in persberichten de locatie van een duikpoging naar restanten van het wrak van de *Amstelveen* te verhullen. Kort daarvoor was bij Sumatra het wrak van een zusterschip, de *Geldermalsen*, ontdekt en leeggehaald. De veiling van haar lading goud en porselein bracht in 1986 ruwweg 30 miljoen gulden op.

De *Amstelveen* vervoerde echter voornamelijk suiker en specerijen, en van het wrak kon ook weinig of niets meer over zijn. Ik mocht mijn gang gaan en zo kwam het tot dit boek.

Eycks schetst in zijn *Aantekeningen* een aangrijpend beeld van de schipbreuk en, zonder dat te beseffen, een historisch interessant verslag van een wekenlange zwerftocht door de Zuid-Arabische woestijn. Een heuse overlevingstocht naar de bewoonde wereld van een stel berooide, wanhopige zeelieden, blootsvoets over talloze steile klippen, uitgeput door honger en dorst, keer op keer beroofd, vrijwel naakt over gloeiend hete woestijnduinen en schier eindeloze stranden, schooiend om water en wat eten bij bewoners aan de kust, die overigens geleidelijk wel steeds vriendelijker en gastvrijer reageerden.

Over Eyks' journaal was aanvankelijk helemaal niets te vinden, maar over het lot van de bemanning en de lading van het onfortuinlijke schip was wel het een en ander bekend. Overigens slechts uit één bron: een brief uit 1763, bewaard in het archief van de VOC in Den Haag. De locatie van het ongeval werd er summier in vermeld: schip en lading waren geheel en al verloren gegaan op Kaap Mataraca. Verreweg de meeste opvarenden, ook de kapitein en op één na alle officieren, waren omgekomen.

In 1992 kwam de *Amstelveen* in het nieuws via (overigens voorbarige) berichten, dat het wrak van de *Amstelveen* in Oman was gelokaliseerd. In 1993 verscheen nog een krantenartikel van Frits Huis, *Martelgang naar Muscat*, en een zeer informatieve bijdrage van Ben Slot (1993) in een marginaal blad. Daar bleef het bij. De scheepsramp, die al in de achttiende eeuw werd vergeten, raakte opnieuw in vergetelheid. Ook Cornelis Eyks, de jongste derde stuurman op de *Amstelveen* en leidsman van het behouden scheepsvolk, herinnert niemand zich. Zelfs in Zeeland niet.

De duiker die naar het wrak had gezocht, bleek een landgenoot te zijn, destijds werkzaam in Oman, doch 'de vindplaats werd — heel begrijpelijk gezien moge-



3 — *Middelburg omstreeks 1640*. Plattegrond van de ommuurde stad. De stadshaven ligt vol schepen. Bij de scheepswerf van de VOC in de zuidoosthoek liggen vier schepen. Rechts het kanaal naar het Vlakke van Rammekens en de Westerschelde. Guicciardini, plm. 1640.

lijke rovers – niet genoemd.<sup>1</sup> De plaats van deze duikpoging kon vrij eenvoudig worden afgeleid uit het verslag over die expeditie (Kooreman, 1994/95), maar kwam niet overeen met de globale aanduiding in de oude brief aan de Gouverneur-Generaal te Batavia en evenmin met wat Eyks noteerde in zijn journaal.

Waar zouden de overlevenden van deze scheepsramp aan hun ongewisse tocht zijn begonnen en hoever hebben zij moeten lopen om weer in de bewoonde wereld te komen? Klopt het relaas van hun zwerftocht wel als je het vergelijkt met de strandingslocatie, die ik aannemelijk achtte na mijn eerste analyse? Zou het raadsel van de locatie ooit definitief kunnen worden opgelost? Stuk voor stuk vragen die in dit boek onder ogen worden gezien en goeddeels worden beantwoord.

Hoofddoel is echter eindelijk bekendheid te geven aan de beproevingen van het behouden scheepsvolk, zwervend door die doodstille, onherbergzame, kurkdroge, hels hete woestijn met onbarmhartige rovers en te vrijmoedig visiterende vissers. Het schrikbeeld van de dreigende en rovende Bedoeïenen zal de schepelingen ongetwijfeld hun verdere leven zijn bijgebleven. Maar onderweg werd niemand vermoord!

Dat wekte verbazing, vooral in Maskat. Tijdens het laatste deel van hun tocht, dichterbij Ras Al Hadd kregen Eyks en de zijnen overigens steeds meer hulp van gastvrije mensen: van welwillende vissers en hun goedgeefse meelevende vrouwen. Dit werd hun redding. Zij die het uiteindelijk haalden, zullen daar vast en zeker nog vaak dankbaar aan hebben teruggedacht.

1 G. Lindeman (2008). De duiklocatie kon worden achterhaald met behulp van *Google Earth*.