



SZOMMER GÁBOR

Holland navigációs tudás Japánról, 1608–1641*

„Csak csodálkozni lehet azon,
hogy a mieink már ilyen régóta
vannak ott, de mégsem
fedezték fel a teljes szigetet.”

A fenti kritika¹ ugyan nem a hollandok által Japánban létrehozott, tanulmányunkban vizsgált teleppel kapcsolatban fogalmazódott meg, ennek ellenére annak a komoly átalakulásnak az emblémája lehetne, amelyen a holland navigációs tudás keresztülment a kijelentés születésének időpontja körül. A holland Egyesített Kelet-indiai Társaság (VOC) a 17. század elején új szereplőként bukkant fel az ázsiai kereskedelmi rendszerben, ez pedig a Társaság rendelkezésére álló ismeretekre is alapvetően rányomta bélyegét. Az 1620–1630-as évek azonban jelentős változásokat hoztak.

Az Ázsiára vonatkozó navigációs tudás 17–18. századi hollandiai kezelését és annak intézményi hátterét (gyakorlatilag a VOC Vízteni Intézetének működését) jól ismerjük Günther Schilder alapos tanulmányából.² Kees Zandvliet hasonlóan izgalmas áttekintést nyújt a VOC jelentősebb ázsiai csomópontjainak tevékenységéről. Szövegein keresztül nemcsak az elsődleges holland centrumban, Batáviában működő térképészeti műhely munkájába nyerünk betekintést, hanem részletesen megismerhetjük egy középszintű központ, Tajvan térképészeti feladatok elvégzésében játszott szerepét is.³ Ugyanakkor a legalsó szintek működéséről már jóval kevesebb adat érhető el – dolgozatom mindenekelőtt e téren kíván javítani a helyzeten. Egészen pontosan két „alsó szintre” igyekszem összpontosítani. A nagyobb hangsúlyt egy, a hierarchia alján található szervezeti egység, a VOC Japánban működő és a tajvani középszintű holland központtal szoros kapcsolatban álló kereskedőtelepének a navigációs tudás kezelésében betöltött szerepére helyezem. A másik – a jelen írásban kevésbé részletezett – szint a hajók szintje. Ezzel összefüggésben leginkább a felhalmozott tudás al-

* A dolgozat elkészítésében a Japán Alapítvány nyújtott komoly támogatást. Segítségüket ezúton is szeretném megköszönni.

¹ Cornelis van Nijenroode (Hirado) levele a kormányzó-generálisnak (Batávia), 1626. október 17. Afaande brieven, 7598 8 4. f. 57. A dolgozathoz az eredeti forrásoknak a Tokiói Egyetem Történettudományi Intézetében található mikrofilmen rögzített másolatait használtam. A szövegben az Intézet (és nem az eredeti lelőhely, a holland *Nationaal Archief* [korábban *Algemeen Rijksarchief*]) által használt jelzetek szerepelnek.

² Schilder, Günther: *Organization and Evolution of the Dutch East India Company's Hydrographic Office in the Seventeenth Century*. Imago Mundi, vol. 28. (1976) No. 1 61–78.

³ Zandvliet, Kees: *Mapping for Money*. Amsterdam, 2002.; Zandvliet, Kees: *The Contribution of Cartography to the Creation of a Dutch Colony and a Chinese State in Taiwan*. Cartographica. The International Journal for Geographic Information and Geovisualisation, vol. 35. (1998) No. 3–4. 123–135.

kalmazásáról esik szó: vagyis arról, hogy a navigációs ismeretek milyen formában voltak jelen a hajókon, és az ismert típusok szerepe hogyan módosult a vizsgált időszakban. Ennek megfelelően sem – a vonatkozó szakirodalom által részletesen tárgyalt – általános navigációs kérdésekkel, gyakorlatokkal, sem a nyílt tengeri hajózás különböző aspektusaival, sem pedig konkrét térképek elemzésével nem foglalkozom bővebben.⁴

E ponton egy tartalmi–terminológiai kérdésről is szót kell ejteni. A jelen dolgozat nem kizárólag a térképészeti tudással (noha a vizsgált tudáskészletnek valószínűleg ez a legmegfoghatóbb és legszembevetőbb része), hanem egy némileg eltérő csoporttal, a navigációs ismeretekkel foglalkozik. Mindenekelőtt a le nem írt és éppen ezért a forrásokban nehezen tetten érhető dimenzióra igyekszem komolyabb hangsúlyt fektetni; ez a tudáscsoport – éppen kevésbé dokumentált volta miatt – általában elkerüli a kutatók figyelmét. Ezen belül elsősorban arra igyekszem fókuszálni, hogy milyen szerepe volt a „tapasztalatnak” – amelyre a térképészeti tudás folytonos bővülése ellenére még a 17. század közepének (vagyis a vizsgált időszak végének) hajóin is komoly szükség volt.

A telepen, illetve a hajókon nyilvánvalóan más-más információs műveletek kerültek előtérbe, emiatt a két szint elemzésének segítségével az általános aspektusok (például különböző tudáskezelési feladatok) és a mindedig alaposabban nem vizsgált konkrét történeti részletek egyaránt jól megközelíthetők. A problémakörön keresztül kibontható néhány „időtlen”, a legtöbb történeti korszakban felvetődő kérdés számos részlete. A kereskedőtelep esetében elsősorban a pótlólagos tudásszerzésen (mindenekelőtt annak koordinálásán), valamint a már begyűjtött és „megfelelő formába öntött” ismeretek sokszorosításán, terjesztésén és elosztásán lesz a hangsúly. A figyelemmel kísért (és egyébként időrendbe állítható) japán események remekül szemléltethetik a tudáskezelési folyamat bizonyos egymásra épülő állomásait: a probléma megjelenésétől (a külső impulzustól) kezdve az elhatározás megszületésén és az adatgyűjtésen keresztül egészen a megszerzett ismeretek rendszeren belüli szétosztásáig. Egy ilyen vizsgálat megvilágíthatja, hogy miképpen fogalmazódtak meg az információkezeléssel kapcsolatos problémák a kora újkorban, milyen válaszok születtek a megoldásukra, emellett pedig az információs jelenség általánosabb történeti vizsgálata számára is nyersanyagul szolgálhat.

Másfelől a konkrét történeti helyzetre (vagyis a hollandok 17. század eleji kelet-ázsiai tevékenységére) is igyekszem figyelmet fordítani. Ez utóbbi aspektus vizsgálata révén – főleg a Tajvan–Japán, vagyis e két alá-fölrendelt csomópont közötti interakción keresztül – a Társaság tudáselosztási rendszerének egészen apró részleteibe is bepillantást nyerhetünk. A japán telep behatóbb vizsgálata a hollandok ázsiai (nem kizárólag térképészeti) tevékenységéről rajzolt képet is árnyalja, hiszen a lerakat működése ebből a szempontból sok ponton sajátos volt. Az egyes központokról számos részletes elemzés olvasható,⁵ ugyanakkor a japán helyzet leírása is hasznos lehet, hiszen a telep több szempontból egyedi sajátosságokkal rendelkezett. Tajvan kapcsán például Zandvliet jól strukturált modellben mutatja

⁴ Viszonylag friss áttekintést ad például: Ash, Eric H.: *Navigation techniques and practice in the Renaissance*. In: Woodward, David (ed.): *The History of Cartography*. Volume 3: *Cartography in the European Renaissance*. Chicago–London, 2007. 174–262. Ezenkívül Eva Taylor klasszikus munkája továbbra is említést érdemel: Taylor, E. R. G.: *The Haven-Finding Art. A History of Navigation from Odysseus to Captain Cook*. London, 1956.

⁵ Lásd például Leonard Blussé Batáviáról szóló tanulmányait: Blussé, Leonard: *Strange Company: Chinese Settlers, Mestizo Women and Dutch in Voc Batavia*. Dordrecht, 1988. A burmai holland jelenlétről lásd: Dijk, Wil O.: *Seventeenth-century Burma and the Dutch East India Company, 1634–1680*. Singapore, 2006. Megemlíthető Heert Terpstra klasszikus tanulmánya is: *De factorij der VOC te Patani*. 's-Gravenhage, 1938.

be a hollandok térképészeti tevékenységének alakulását. Ugyanakkor a modellben ismertett egymásra következő elemek kiépülésének egyik alapfeltétele az a katonai–politikai potenciál volt, amellyel a holland társaság a szigeten rendelkezett.⁶ Japánban viszont ilyen hatalmi helyzetnek nyoma sem volt, ez a különbség pedig a navigációs és kartográfiai tudás egyes sajátosságaira is hatott. Hogy csak egy példát említsek: a tajvanihoz hasonló földmérési munkálatokra természetesen nem kerülhetett sor, mi több, még a látszólag ártalmatlan és a hatalmi viszonyoktól függetlennek tűnő navigációs adatgyűjtés is megghiúsulhatott az érintett japán főemberek gyanakvása és ellenállása miatt.⁷ Összefoglalva tehát: a japán példán keresztül jól bemutatható a holland társaság regionális sokszínűsége, illetve hangsúlyozhatók és kiemelhetők a telepen folytatott, kereskedelemhez közvetlenül nem kapcsolható tevékenységek.

A japán telepnek a térképészeti és navigációs ismeretekkel kapcsolatban játszott szerepéről a telep első másfél évtizedében – az elérhető források csekély száma miatt – nehéz pontos képet alkotni. A telep 1625 előtti levelezése ugyanis erősen töredékesen maradt csak fenn, a ma is hozzáférhető levelek zöme az említett év után született. 1629 és 1633 között egy újabb komoly hullámvölgyet tapasztalunk, mindenekelőtt a politikai okokra visszavezethető Nuijts-ügy miatt.⁸ Az incidens megoldódását követően viszont már rengeteg – immár a Japánban, Tajvanon és Batáviában vezetett naplók szövegeivel is kiegészülve – forrás áll rendelkezésre.

*

⁶ Zandvliet: *The Contribution of Cartography*, 123–135. Gondolatmenetében világosan elkülöníti a térképezés egyes fázisait: az első lépések (1622–1625) a hajózási viszonyok felmérését szolgálták, és a további döntéshozatal közvetlen alapjaként működtek. A megtelepedés után a sziget körüli vizek szisztematikus feltérképezésének hosszú évei következtek; ez a folyamat egészen az 1630-as évek közepéig eltartott. Az erőd felépítését követően hamarosan megjelentek a településről készített nagyléptékű térképek, és az 1640-es években – amikor a holland központ már nem kizárólag kereskedelmi csomópontként működött, hanem a szigeten jelentős mezőgazdasági tevékenység is kibontakozott – megjelentek a földkataszterek és a földméréssel begyűjtött adatokon alapuló térképek. Az 1640-es évek végén pedig – amikor sikerült megszabadulni a magukat a sziget északi részébe befészkelő rivális spanyoloktól – felbukkantak a katonai és adminisztratív uralom alapjául szolgáló kis léptékű térképek. A hollandok Tajvanon kiépülő uralmával kapcsolatban – mindenekeelőtt Tonio Andrade tollából – számos részletes feldolgozás olvasható. A legrészletesebb: Andrade, Tonio: *How Taiwan Became Chinese. Dutch, Spanish, and Han Colonization in the Seventeenth Century*. <http://www.gutenberg-e.org/andrade/> A spanyolok tajvani akcióival kapcsolatosan mindenekeelőtt Boraó Mateo munkásságát érdemes kiemelni. Boraó Mateo, José Eugenio: *An overview of the Spaniards in Taiwan (1626–1642)*. In: *Proceedings of the International Conference on China and Spain during the Ming and Qing Dynasties*, Centre of Sino-Western Cultural Studies, I. P. M., Macao, 306–328. <http://homepage.ntu.edu.tw/~brao2/Profesores/Paper%20Macao%20Overview.pdf>. Letöltés: 2012. 09. 17

⁷ Japánban egyébként állami kezdeményezésre a 17. század elejétől egyre szisztematizáltabb formát öltött a tartományok és földbirtokok felmérése, ilyen irányú törekvések már 1605-ben kimutathatók. Ugyanakkor ez a térképekben testet öltött tudás nem számított állami monopóliumnak, „külös” térképkészítők is könnyen elérhették és felhasználhatták azt. Yonemoto, Marcia: *Mapping Early Modern Japan. Space, Place and Culture in the Tokugawa Period (1603–1868)*. Los Angeles, 2003. 10–17.

⁸ A Nuijts-ügy alapvetően a tajvani japán kereskedésből és az annak akadályozására tett holland lépésekből kibontakozó konfliktus volt; a sógun 1629-ben zár alá vette a holland telepet és a Japánban tartózkodó és oda érkező holland hajókat. Az ellentétek rendezése végül 1633-ra sikerült, addig nem hagyhatták el VOC-hajók a szigetországot.

A japán telep navigációs tudás kezelésében játszott szerepéről kialakított kép pontosításához – nem utolsósorban a közlekedő hajók nagy száma miatt – első lépésként mindenképpen érdemes röviden áttekinteni a japán telep helyzetét a VOC rendszerében, illetve az egyik legfontosabb partnerével, Tajvannal fenntartott kapcsolatát. A lerakat a létrehozását követő első években nem kizárólag (sőt, sok szempontból elsődlegesen nem) kereskedelmi szerepet játszott. Ennek a sajátosságának a megértéséhez mindenképpen szükség van a holland–spanyol–portugál politikai viszonyrendszer rövid áttekintésére. A németalföldi tartományoknak a 16. század közepén kirobbanó felkelése évtizedekig húzódó spanyolelleses háborúba torkollott, amelyhez – az ibériai államok perszonáluniójának eredményeképpen – idővel Portugália is csatlakozott, a hollandok ázsiai felbukkanása, majd a VOC 1602-es létrehozása pedig a konfliktus Európán kívülre történő exportjához (is) vezetett. A felek 1609-ben ugyan tizenkét évre fegyverszünetet kötöttek, az ázsiai régiókban azonban ennek ellenére többé-kevésbé változatlan intenzitással folytak tovább a harcok.

A Dél-kínai-tenger kiemelten fontos volt a hadviselő felek számára. A legjelentősebb spanyol centrum, Manila nemcsak a spanyol hadműveletek elsődleges kiindulópontjának számító adminisztratív és katonai központ volt, hanem gazdasági szempontból is alapvető szerepet játszott⁹ az Amerikából évente érkező ezüstszállítmány, valamint a kínai kereskedők jórészt erre épülő tevékenysége folytán. A térség elsődleges portugál központja Makaó volt, amelyet a portugálok – kihasználva a két állam közötti hivatalos kapcsolatok hiányát – a Japán és Kína közötti hatalmas hasznot hozó közvetítő kereskedelem bástyájává építettek ki. Japán ebben a spanyol–portugál hatalmi térben ugyancsak fontos pontnak számított. A portugál rendszerben az imént említett kereskedelmi út végpontjaként természetesen kiemelt helyet kapott, de a spanyolok számára is sok szempontból jelentős csomópont volt. Egyrészt az 1610-es évek elejétől egyre jobban megélnékült a Japán és Manila közötti – jórészt japán kereskedők által bonyolított – kereskedelmi forgalom,¹⁰ másrészt Japán használható bázist jelentett a Csendes-óceán közelebbi térségeinek felderítéséhez,¹¹ végezetül pedig a szigetország a spanyolok ázsiai jelenlétének alapjául szolgáló Amerika–Manila közötti kereskedőút védelmére és támogatására kidolgozott koncepciókban is szerepet kaphatott.¹²

A térségbe érkező hollandok az első lépések megtétele után gyorsan kiépítették saját csomópontjaikat (központjukat a jávai Bantamban, majd Batáviában, erődöket szerte a

⁹ Manila szerepéről bővebben lásd: Iaccarino, Ubaldo: *Manila as an International Entrepot: Chinese and Japanese Trade with the Spanish Philippines at the Close of the 16th Century*. In: *Bulletin of Portuguese–Japanese Studies*, vol. 9. (2008) No. 16. 71–81.

¹⁰ A részleteket lásd: Villiers, John: *Silk and Silver: Macau, Manila and Trade in the China Seas in the Sixteenth Century*. *Journal of the Royal Asiatic Society Hong Kong Branch*, 1980. 75–76.

¹¹ Ebből a szempontból mindenekelőtt a mitikus „aranyzigetek” keresése említhető, mely – ahogy a későbbiekben még említésre kerül – pár évtizeddel később a hollandok fantáziáját is megmozgatta. A szóban forgó fiktív szigetcsoport elérése a 16. század egészében fel-felbukkant a spanyol és portugál törekvések között. A mítoszról bővebben lásd: Camino, Mercedes Maroto: *Producing the Pacific. Maps and Narratives of Spanish Exploration (1567–1606)*. Amsterdam – New York, 2005. 18–21., 90. Japán – viszonyítási pontként és bázisként játszott – szerepére vonatkozóan: Spate, O. H. K.: *The Spanish Lake*. Canberra, 2004. 106–109.

¹² Barker, Thomas W.: *Pulling the Spanish out of the 'Christian Century': Re-evaluating Spanish–Japanese relations during the seventeenth century*. Eras, 2009. November. <http://arts.monash.edu.au/publications/eras/edition-11/articles/tbarker.pdf>; Borao Mateo, José Eugenio: *The arrival of the Spanish galleons in Manila from the Pacific Ocean and their departure along the Kuroshio stream (16th and 17th centuries)*. *Journal of Geographical Research*, vol. 33. (2007) No. 47. 17–37.

Maluku-szigetcsoporthoz, illetve kereskedőtelepek sorát Indokínában és Japánban), és hamarosan lendületesen – bár némiképpen rendszertelenül és alapvetően eredménytelenül – támadni kezdték a spanyol–portugál érdekeltségeket. A harcok egyik fő centrumából, a szegfűszeg- és szerecsendió-termelő központ Maluku-szigetcsoporthoz ugyan gyorsan sikerült kiűzniük a portugálokat, de a Manilát kiindulópontként használó spanyol erők hamarosan több erődot is építettek a térségben, így a holland uralom megszilárdítása – és az azon alapuló, a gazdasági stratégia alapköveként szolgáló fűszermonopólium megszerzése – évtizedekbe telt. Az offenzíva másik fő célpontja Manila volt. Ez esetben nem a település elfoglalását tűzték ki elsődleges célul, hanem a két gazdasági pillér – az amerikai ezüstimport és a kínai kereskedelem – lerombolását. Ennek megfelelően a VOC huszonöt év alatt tizenhat akciót indított a Fülöp-szigetek térségébe, azonban ezek a blokádok minimális eredményt hoztak.¹³ Végezetül a portugál Makaó is rendszeresen felbukkant a célpontok listáján. Ez esetben ugyancsak nem a település bevétele volt az elsődleges feladat – habár ilyen kísérlettel is találkozunk –, hanem annak gazdasági ellehetetlenítése: azaz az évente Japánba indított kereskedőhajó(k) gazdag rakományának kézre kerítése.

A hollandok 1609-ben a dél-kjúsi Hirado kisvárosban létesített japán telepének alapítását a fent vázolt geopolitikai viszonyrendszerben érdemes elhelyezni, ami a lerakat 1610-es évekbeli tevékenységének sajátosságait is magyarázza: ezekben az években ugyanis a logisztikai feladatok legalább annyira hangsúlyosnak számítottak, mint a kereskedelmi megfontolások. A VOC japán telepe a Manila–Makaó–Maluku-szigetek háromszögben tevékenykedő hajók egyik jelentős ellátó bázisaként működött. A – sokszor erősen megtépzott – holland egységek ide vonulhattak vissza kipihipenni a viszontagságokat, miközben pedig a szigetország a hadműveletek (és sok esetben a kalózkodás) kiindulópontja is volt.¹⁴ 1617-ben például a Manila közelében alaposan helybenhagyott flotta néhány hajója Japán közelébe húzódott vissza, ahol egy portugál kereskedőhajó – akár helyi kikötőben történő – megtámadását fontolgatták. Az 1610-es évek végén, amikor a holland és az angol társaság között rövid konfliktus bontakozott ki, néhány elfogott angol hajót a hollandok ugyancsak Hiradóba küldtek utánpótlásért (alaposan felháborítva ezzel az ottani angol főkereskedőt). Aztán a gyorsan változó helyzet eredményeképpen felállított, a Manilát blokádk alá venni hivatott, tíz hajóból álló közös angol–holland flotta támaszpontja ugyancsak Japánban volt.

Hasonlóan fontos szerepet játszott a japán telep a holland hajók karbantartásában. Ebből a szempontból fontos regionális központtá lépett elő az 1610-es évek során, és e pozícióját – Batávia elsődleges centrummá válása és a kormányzó-generális ellenkezése dacára

¹³ A Manila ellen irányuló holland törekvések és az ezekkel kapcsolatos koncepciók részletes összefoglalása: Laarhoven, R. – Wittermans, E. P.: *From Blockade to Trade. Early Dutch Relations with Manila, 1600–1750*. Philippine Studies, vol. 44. (1985) No. 33. 485–504.; van Veen, Ernst: *VOC Strategies in the Far East (1605–1640)*. Bulletin of Portuguese–Japanese Studies, vol. 2. (2001) No. 3. 85–105.

¹⁴ A hiradói telep ilyen jellegű tevékenységével többen is foglalkoztak. Mindenképpen érdemes megemlíteni Adam Clulow tanulmányát, amely a politikai háttér alapos ismertetőjét tartalmazza: Clulow, Adam: *Pirating in the Shogun's Waters: the Dutch East India Company and the Santo Antonio Incident*. Bulletin of Portuguese–Japanese Studies, vol. 7. (2006) No. 13. 65–80. Ezenkívül Kato Eiichi arra is felhívja a figyelmet, hogy a hollandok a rabolt kínai selyem egy részét olykor exportálták Japánból, ami ugyancsak arra mutat, hogy ezekben az években a békés kereskedelem másodlagos szerepet játszott. Eiichi, Kato: *From Pirates to Merchants. The VOC's Trading Policy towards Japan during the 1620s*. In: Haellquist, Karl Reinhold (ed.): *Asian Trade Routes. Continental and Maritime*. London, 1991. 181–193.

– egészen az 1620-as évek végéig megőrizte: csak a Nuijts-ügy eredményeként beállt, évekig elhúzódó hajózási szünet vetett ennek véget.¹⁵ A hollandok rendszeresen exportáltak élelmiszert és hadfelszerelést is a háborús övezetekbe. A hiradói angol főkereskedő igen gyorsan felfigyelt a Japánt elhagyó holland hajók sajátos rakományára: több bejegyzésben is olvashatunk a japán élelmiszerek kivitelének fontosságáról vagy éppen a holland telepen öntött ágyúkról és fémalkatrészekről.¹⁶ Sokatmondó, hogy amikor a portugál hajó japán kikötőben történő megtámadásának imént említett ötlete felmerült, a holland főkereskedő azzal érvelt a terv ellen, hogy az könnyen a Maluku-szigetekre irányuló rizsexport végét eredményezheti.¹⁷

A helyzet az 1620-as évek közepén kezdett változni, amikortól a hiradói telep egyre inkább a holland kereskedelem – mindenekelőtt az Ázsián belüli áruforgalom – fontos sarokkövévé vált. Ez – anélkül, hogy részletes elemzésbe bocsátkoznék – több, egy időben érvényesülő tényező eredményének tűnik. Egyrészt Japán egyre kevésbé volt képes az említett támaszpont-funkciót betölteni: 1620-ban a sógun megtiltotta a fegyverek és személyek kivitelét az országból, ami komoly csapást mért e szerepkörre. Ahogy fent olvasható, az évtized végére a hajók karbantartása is lehetetlenné vált (az 1630-as években pedig már nem volt kifizetődő Japánban végezni ezeket a munkákat). Ezzel párhuzamosan a telep gazdasági súlya folyamatosan növekedett. Az 1623-ban létrehozott tajvani holland csomópont a Nuijts-ügy 1633-as lezárására fontos regionális központ lett, és az onnan Japánba irányuló holland kereskedelem volumene és jövedelmezősége robbanásszerűen megnőtt a kapcsolatok újrafelvételét követően.¹⁸

A hollandok Japánra épülő kereskedelmi tevékenysége során a 17. század első felében többé-kevésbé ugyanazok a helyek jöttek számításba kereskedelmi partnerként és a hajóforgalom célterületeiként.¹⁹ A két legjelentősebb térség, amelyhez Japánt rendszeres és szoros kapcsolat fűzte a hollandokon keresztül, Batávia és Tajvan volt. Batávia a VOC ázsiai központjaként kulcsszerepet töltött be a kereskedelmi rendszerben, az európai, illetve az Ázsia többi térségéből származó áruk főként erről a településről érték el a szigetországot. A tajvani holland központ ugyancsak alapvető helyet kapott a japán telep kapcsolatrendszerében. A csomópont létrehozására 1623-ban egy balul sikerült Makaó elleni támadás után került sor, a sziget pedig több tényező folytán is gyorsan a Japán felé irányuló holland kereskedelem fontos centruma lett.²⁰ Egyrészt Tajvanon jelentős mennyiségű – és Japánban igen keresett – szarvasbőr beszerzésére nyílt lehetőség, de talán még lényegesebbnek számított, hogy a kínai kereskedők is hamarosan megkedvelték az új holland kikötőt, az általuk hozott árukat (mindenekelőtt a különböző selyemtermékeket) pedig hatalmas haszonnal lehetett eladni Japánban. Mindehhez járult végezetül, hogy sokszor a Batáviából útnak

¹⁵ Parthesius, Robert: *Dutch Ships in Tropical Waters. The Development of the Dutch East India Company (VOC). Shipping Network in Asia, 1595–1660.* Amsterdam, 2010. 104–107.

¹⁶ Cocks, Richard: *Diary of Richard Cocks, 1615–1622. Diary kept by the head of the English factory in Japan.* Tokyo, 1978–1980. Vol. 1. 35., 41., 53., 150.

¹⁷ Sloos, Dirk Abraham: *De Nederlanders in de Philippijnsche Wateren vóór 1626.* Amsterdam, 1898. 14–15.

¹⁸ Blussé, Leonard: *No Boats to China. The Dutch East India Company and the Changing Pattern of the China Sea Trade, 1635–1690.* Modern Asian Studies, vol. 33. (1996) No. 30. 51–76.

¹⁹ Az 1600 utáni japán külkerkedelem általános áttekintése olvasható például: Totman, Conrad: *Early Modern Japan.* Berkeley – Los Angeles, 1995. 75–79.

²⁰ A tajvani holland erőd létrehozásának legalaposabb összefoglalása: Blussé, Leonard: *The Dutch Occupation of the Pescadores (1622–1624).* In: Transactions of the International Conference of Orientalists in Japan, 1973. 28–43.

induló holland hajók is a sziget érintésével érték el Japánt. Ennek megfelelően az 1620-as években gyorsan megélné a Tajvan és Japán közötti holland hajóforgalom. A két legfontosabb partner mellett ki kell még emelni a mindvégig jelentősnek számító Sziámot; ezen kívül Annam főleg a korai években, Tonkin pedig a vizsgált időszak végén töltött be fontos szerepet a holland telep életében.²¹

*

Az 1620-as évek második felében – legalábbis a levelezésben elsősorban erre találunk utalásokat – nagyon komoly szerepet játszott a „tapasztalat”, a papírra nem vetett tudás. Ekkoriban alig-alig említenek térképeket vagy szöveges útvonalleírásokat – ami természetesen nem jelenti azt, hogy azok ne lettek volna jelen a hajók fedélzetén. 1618 végén a hollandiai vezetők például küldtek néhány térképet a Jáva és Japán között közlekedő hajók számára, kifejezetten hangsúlyozva, hogy azokat nem kell visszajuttatni Európába.²² A hiány sokkal inkább arra utalhat, hogy ekkoriban viszonylag kevés probléma vagy megoldandó kérdés merült fel ezekkel a segédletekkel kapcsolatban. Ez a sajátosság mindazonáltal megnehezíti a térképhasználathoz kötődő gyakorlatok pontos körvonalazását.

Jóval gyakrabban olvashatunk a tapasztalattal kapcsolatos kérdésekről. Számos alkalommal kerül elő a tapasztalt kormányos (*bedreven piloot/ervaaren piloot*) szókapcsolat, mindenekelőtt abban az összefüggésben, hogy milyen nagy szükség lenne ilyen szakemberekre. Ha a szó mögöttes jelentését próbáljuk meghatározni, akkor az látszik valószínűnek, hogy a levélírók „tapasztalat” alatt valamiféle, általában többé-kevésbé behatárolható térséghez, illetve annak valamilyen sajátosságához kötődő konkrét, kézzelfogható tudást értettek. Vagyis a tapasztalat jobbára „ezen a környéken” (*hier ontrent*) vagy adott vidéken felmerülő konkrét hely(zet)ek ismeretét jelentette.²³ Így történhetett például az, hogy amikor egy Tajvan felé tartó hajó kormányosa nem volt járatos (*niet bedreven*) a kínai vizeken, a hirodoi telep tanácsa egy másik vitorlás navigátorát is áthelyezte a fedélzetre.²⁴ A fentiek gyakorlati megnyilvánulására jó példa a holland telepnek helyet adó Hirado kikötője. A holland hajóknak egy öbölben kellett kikötniük, amelynek bejáratában azonban egy nagy, „két hajó méretű” szikla feküdt. A fő problémát az jelentette, hogy a szikla jelentős része láthatatlanul, néhány méterrel a víz felszíne alatt rejtőzött, és nemcsak az öböl bejáratának mintegy kétharmadát zárta el, hanem láthatatlansága miatt különösen veszélyes lehetett volna – a „tapasztalt pilóták” azonban tudtak a létezéséről, így el is tudták kerülni.²⁵

A tapasztalat kérdésköre azonban leggyakrabban nem ilyen formában, hanem a tapasztalatatlanság (vagyis a tapasztalat hiánya), illetve az abból fakadó gondok említésekor érhető

²¹ A hollandok annami és tonkini tevékenységéről lásd: Hoang Anh Tuan: *Silk for Silver: Dutch-Vietnamese Relations, 1637–1700*. Leiden, 2007. 61–70.

²² Az Amszterdam kamara levele Jan Pietersz. Coennak, 1618. december 23. Közli: Colenbrander, H. T. (ed.): *Jan Pietersz. Coen*. 's-Gravenhage, 1922. Vol. 4. 411. A kérdéses térképek minden bizonynyal Hessel Gerritsz munkái voltak. Erre vonatkozóan lásd: Zandvliet: *Mapping for Money*, 90. Eszerint a korai években a térképek készítése Európában, elosztásuk pedig Ázsiában, minden bizonynyal az említett időszakban központként funkcionáló jávai Bantamban történt.

²³ Így 1624-ben például az „*op dit vaerwater ervaerne personen*” szókapcsolatot olvashatjuk a Tajvanról Batáviába küldött kormányosok jellemzéseiként. Groeneveldt, Pieter Willem: *De Nederlanders in China*. 's-Gravenhage, vol. 1. 1898. 500.

²⁴ A hirodoi telep tanácsának határozata, 1633. november 4. Papieren en boeken, Resolutien boek, Anno 1620–1641, 7598 5. f. 37.

²⁵ Cornelis van Nijenroode (Hirado) levele a kormányzó-generálisnak (Batávia), 1626. október 24. Afsaande brieven, 7598 8 4. f. 71.

tetten. Japánban az 1620-as években kezdett mind égetőbbé válni a tapasztalt szakemberek hiánya. A hirádoi telepre eleinte viszonylag kevés holland hajó látogatott, az évek múltával viszont fokozatosan nőtt a számuk. Amíg a telep működésének első éveiben nem volt ritka az olyan esztendő sem, amikor egyáltalán nem érkezett holland vitorlás, addig az 1610-es évtized végére rendszeressé váltak a látogatások. Az évtizedfordulón mindez elsősorban a megélnékül katonai tevékenységnek volt köszönhető – mindenekelőtt annak, hogy az angolokkal közösen szervezett spanyol- és portugállelles flotta regionális bázisa Japán volt –, de az 1620-as években a kereskedelem fellendülésének eredményeként rendszeresen ötnél több holland hajó érkezett évente Tajvanról és Batáviából. A dinamikus növekedést – ahogy arról már szó esett – átmenetileg megtörte a politikai színezetű Nuijts-ügy, a viszály elsimítása után viszont gyorsan visszaállt a régi trend. Az 1630-as évtized derekán rendszeresen évi nyolc hajó látogatott Japánba, az évtized végére pedig stabilan tíz fölé emelkedett a szám.²⁶ Ez kereskedelmi szempontból nyilván örvendetes volt, ugyanakkor az utazások sikeres lebonyolításához a megfelelő tudással – tehát jelen esetben a japán vizek ismeretével – felvértezett szakemberekkel is fel kellett (volna) tölteni ezeket a hajókat, ami viszont már egyáltalán nem ment gördülékenyen. Ráadásul tovább súlyosbította a helyzetet, hogy 1626-ban a sógun rendeletben tiltotta meg, hogy japán bárkák az érkező holland hajókkal találkozzanak. Az intézkedés azért okozhatott komoly problémát, mert a hollandok a jelek szerint rendszeresen igénybe vették a helyi lakosok segítségét célkikötőjük eléréséhez.²⁷ A nyílt tengeri hajózás többé-kevésbé rutinfeladatnak számított (ami természetesen nem jelentette azt, hogy veszélytelen és problémamentes lett volna), a legnagyobb odafigyelésre a céltárság megközelítésekor volt szükség: meg kellett találni a keresett települést vagy a szükség esetén biztonságot nyújtó kikötőhelyeket a – nem feltétlenül jól ismert – partvidéken, el kellett kerülni a part közelében található esetlegesen veszélyes részeket és tengeráramlatokat stb.

Ha a konkrét szövegek felé fordulunk, számos utalást találunk a navigációs ismeretek hiányából fakadó problémákra; olykor akár Japán elérése is komoly kihívást jelenthetett. 1626-ban például a *Wapen van Enkhuizen* és a *Wapen van Zeeland* nevű hajóknak vissza kellett fordulniuk Tajvanra. Az esetet az teszi érdekessé, hogy az okok között nemcsak az időjárás (a viharokban elvesztett horgonyok és az ellenszél) szerepel, hanem a tudás dimenzióját, a „kikötők beható ismeretének hiányát” is megtaláljuk. Amíg a (főellenség és gyakori összehasonlítási alapul szolgáló) portugálok az időjárás körülmények kedvezőtlené válása esetén rögtön tudták, hogy hol található menedékre a partvidéken, addig a „mieink nem ismerik úgy a kikötőket, mint a nyílt tengert”.²⁸ Más esetekben a következmények nem voltak ennyire komolyak. 1633-ban a *Venloo* nevű jacht a környező vidék ismeretének hiánya miatt nem mert menedéket keresni a japán partok öbleiben. 1634-ben a

²⁶ A Japánba látogató holland hajókkal kapcsolatos adatokat lásd: Mulder, W. Z.: *Hollanders in Hirado, 1597–1641*. Haarlem, 1984. 263–299.

²⁷ Cornelis van Nijenroode (Hirado) levele a kormányzó-generálisnak (Batávia), 1627. február 5. Afgaande brieven, 7598 8 4. f. 113. A telep vezetője azt is hangsúlyozta, hogy mekkora kockázattal jár a holland navigátorok és kormányosok tapasztalatlansága.

²⁸ Ilyen incidensekkel mindenekelőtt 1625 és 1635 között találkozunk. A problémák megszorodásában valószínűleg közrejátszhatott a hajóforgalom fent részletezett bővülése és az említett 1626-os sóguni rendelet, de az is megeshet, hogy a korábbi évek hasonló gondjaira a forráshiány miatt nem vetül fény. Az 1635 utáni évek viszonylagos nyugalma mindenesetre a – később részletezendő – térképészeti és tudáselosztási mechanizmus sikerességére utal. Cornelis van Nijenroode (Hirado) levele a kormányzó-generálisnak (Batávia), 1627. február 5. Afgaande brieven, 7598 8 4. f. 113.

Venloo és a Schagen nevű hajók – amelyek navigátorai ugyancsak nem jártak korábban Japánban – azt hitték, hogy Hirado közelében vannak, holott a településtől több száz kilométerre eső Szacuma tartomány partjait látták.²⁹ Hirado sikeres elérése után pedig még mindig komoly kihívást jelentett a kikötés, amit nemcsak az imént említett, víz alatti szikla nehezített meg, hanem a kikötő öblében található erős áramlat is. Ez utóbbi miatt került komoly bajba 1627-ben a *Woerden*, amely túlsodródott a kikötőn, és megfeneklett a telep előtti sziklákon. Az incidensről beszámoló levélíró fontosnak tartotta kiemelni, hogy korábban sem a hajó parancsnoka, sem a kormányos nem járt még Japánban, ezért „nem ismerték a hely fekvését”.³⁰

A tapasztalatlanságból adódó kisebb-nagyobb bonyodalmak tehát még az 1630-as évek közepén is gyakran számítottak, noha ekkorra a hollandok japán telepe már negyedszázados múltra tekinthetett vissza. A problémát a holland döntéshozók is érzékelték, akik több módon igyekeztek javítani a helyzeten. Magától értetődő lehetőségként adódott a hajós szakemberek „tanítása”, ami ebben az időszakban elsősorban a megfelelő gyakorlat szerzésén keresztül történt. Egy hradói telepen maradt „tapasztalt” kormányost például 1625-ben – vagyis amikor a hollandok még a Tajvan környéki vizekről sem rendelkeztek teljes körű és tökéletes ismeretekkel – a főkereskedő Tajvanra küldött egy japán hajón. Az illetőt ugyan nem elsősorban tudásszerzési céllal indította útnak, de az utazás e szempontból is jó alkalomnak bizonyult. Az előzetes értesülések szerint a japán hajók ugyanis a Pescadores szigetecsoport és Tajvan között közlekedtek, ami jóval biztonságosabb megoldásnak számított, mint a Kína partjai közelében történő hajózás. Ennek megfelelően a főkereskedő felhívta az említett kormányos figyelmét arra, hogy mindenre alaposan figyeljen, Tajvanra érkezése után pedig számoljon be a látottakról a kormányzóknak.³¹ A kormányosok „kölcsönadása” egyébként valószínűleg nem számított ritkának, de a hollandok néhány évvel később már egyértelműen igyekeztek elkerülni az ilyen szituációkat.³²

A helyzeten ugyanakkor nemcsak a hiányzó tudás megszerzésével vagy az ismeretek bővítésével, hanem a már rendelkezésre álló tudás elosztásának hatékonyabbá tételével is lehetett javítani. A gyakorlatban ez azt jelentette, hogy a kérdéses központban megfelelő ismeretekkel felvértezett szakembert állomásoztattak, aki szükség esetén a bajba került hajók fedélzetére ment, és segített azokat biztonságos helyre kalauzolni. Tajvanon például rendszeres gyakorlatnak tűnik, hogy hajókat küldtek a Batáviából vagy Japánból érkező vitorlások elé,³³ és az 1630-as években a hradói telepen is több ilyen szakembert találunk. A két legnevezetesebb személy Frans Visscher és Mathijs Quast volt, azonban egyiküket sem azért küldte Japánba a Társaság, hogy efféle esetekben segítkezzenek, emiatt ez a megoldás csak átmeneti lehetett.³⁴ Mindazonáltal, ha a telepre arról érkezett hír, hogy egy hol-

²⁹ Nicolaes Couckebacker (Hirado) levele Hendrik Brouwernek (Batávia), 1634. február 15. Afgaande brieven, 7598 8 11. f. 48.; Nicolaes Couckebacker (Hirado) levele Hans Putmannak (Tajvan), 1635. február 15. Afgaande brieven, 7598 8 12. f. 18.

³⁰ Cornelis van Nijenroode (Hirado) levele [Batáviába], 1630. január 14. Afgaande brieven, 7598 8 6. f. 10.

³¹ Cornelis van Nijenroode (Hirado) levele, 1625. március 20. Afgaande brieven, 7598 8 3. f. 82-83.

³² *Diaries kept by the Heads of the Dutch Factory in Japan*. Tokyo, 1974. Vol. 1. 25.

³³ Lásd például: Blussé, Leonard et. al: *De dagregisters van het kasteel Zeelandia, Taiwan, 1629–1641*. 's-Gravenhage, 1986. Vol. 1. 35., 262. (1630. augusztus 13.; 1636. július 20.) (A digitalizált változat elérhető az interneten: <http://www.historici.nl/retroboeken/taiwan/#page=0&size=800&accessor=toc&source=1>)

³⁴ A Japánban töltött időszak mindkét navigátor számára afféle tanulóidő volt, és mindketten a későbbi tevékenységük eredményeképpen váltak híressé. Quast az 1630-as években Tajvan feltérké-

land hajó bajba került a közeli vizeken, általában rájuk hárult a veszély elhárítása. Erre 1634-ben – amikor az említett, Japánba törött főarboccal érkező *Schaagent* Mathijs Quast segítette ki³⁵ – és 1635-ben – amikor Visscher ment egy utat tévesztett hajó fedélzetére³⁶ – egyaránt sor került.

Ezek a módszerek azonban messze nem működtek tökéletesen, és hosszabb távon nem is voltak fenntarthatók. A szakemberek utaztatással történő képzése rendkívül időigényesnek számított, ahogy arra sem adódott lehetőség, hogy valamennyi holland telepen külön személyt állomásoztassanak az eltévedt hajók megsegítésére. Visschernek és Quastnak speciális feladatot kellett elvégeznie Japánban, és amikor ezt befejezték, hamarosan átvezényelték őket, így csak átmenetileg segíthettek. A szakemberek mozgását csak lassan lehetett megoldani, és soha nem volt belőlük elég. A legtökéletesebb megoldásnak végül a tudás konkrét személyektől való „eloldozása” és tárgyi hordozón való elérhetővé tétele bizonyult. Bár az 1620-as évektől kezdve mind a Tajvan, mind a Japán környéki vizekről számos térkép készült, sokkal inkább a hangsúlyok módosulásáról beszélhetünk, semmint az írott/tárgyiasult forma kizárólagosságáról. A korábbi gyakorlatok módosításához sok esetben drasztikus adminisztratív fellépésre is szükség lehetett, a személyes tapasztalat pedig még hosszú ideig megőrizte jelentőségét.³⁷

A különböző írott navigációs segédletek közül a térképek játszották a legfontosabb szerepet, ugyanakkor érdemes azonnal leszögezni, hogy nem ezek voltak az egyedüli segédeszközök. Az éppen aktuális utazások előkészületeként a navigátorokat nemcsak térképekkel látták el, hanem további – írott és szóbeli – instrukciókkal is (a gyakorlat funkciójáról később még bővebben esik szó). Arra is találunk példát, hogy egy „tapasztalt” pilóta leírta a Japánba tett hajóútjai során felhalmozott tapasztalatait, és ily módon próbált segíteni

pezésében is részt vett, azonban igazán híressé a Japántól keletre feltételezett „aranyzigetek” megtalálására kiküldött expedíció parancsnokaként vált. (Az expedíció ötlete egyébként Japánban gyűjtött információkon alapult.) Lásd: Verseput, J. (ed.): *De reis van Mathijs Hendriksz. Quast en Abel Jansz. Tasman ter ontdekking van de Goud- en Zilvereilanden, (1639).* 's-Gravenhage, 1954. Visscher az 1630-as évek elején egy japán kereskedőcsalád alkalmazásában állva gyűjtött tapasztalatot a térségről – legalábbis 1633-ban az ő alkalmazottjukként kereste fel Tonkint. (Nicolaes Couckebacker (Hirado) levele Hendrik Brouwernek (Batávia), 1634. november 24. Afgaande brieven, 7598 8 11. f. 86.) Más régiók feltérképezésében is részt vett: 1638 nyaráról származik egy utalás, amely szerint Hainan szigetéről készített térképet a japán telep alkalmazottjaként. (Johan van den Burch (Tajvan) levele Nicolaes Couckebackernek (Hirado), 1638. augusztus 20. Afgaande brieven, 7598 8 10. f. 131.) A tanulmányban vizsgált időszak után egy rövid időre visszatért Európába. 1640-ben újra Japánban bukkant fel (*Diaries kept by the Heads of the Dutch Factory in Japan.* Tokyo, 1974. Vol. 4. 264. (1640. augusztus 24.)), de a következő évtizedben Tasman navigátoraként töltötte be legismertebb pozícióját. Posthumus, Mayjes R.: *De Reizen van Abel Janszoon Tasman en Franchoyz Jacobszoon Visscher, ter nadere ontdekking van het Zuidland (Australie) in 1642–1644.* 's-Gravenhage, 1919.

³⁵ *Diaries kept by the Heads of the Dutch Factory in Japan*, I. 183. (1634. október 2.)

³⁶ Nicolaes Couckebacker (Hirado) levele a Hirado északnyugati oldalán horgonyzó hajó parancsnokának. 1635. szeptember 22. Afgaande brieven, 7598 8 12. fol. 29.

³⁷ 1628-ban például ilyen adminisztratív lépésekre került sor, amikor a batáviai vezetők pénzbüntetés kilátásba helyezésével igyekeztek a navigátorokat az előírt, biztonságosabbnak ítélt útvonal használatára kötelezni. Jan Pietersz. Coen (Batávia) levele Pieter Nuytsnek (Tajvan), 1628. május 18. Jan Pietersz. Coen (Batávia) levele Cornelis van Nijenrodénak (Hirado), 1628. május 18. Mindkét levél olvasható: Colenbrander, H. T. (ed.): *Jan Pietersz. Coen.* 's-Gravenhage, 1923. Vol. 5. 273., 275.

azoknak a navigátoroknak, akik még nem jártak az említett vidéken.³⁸ A telep levelezésében azonban a térképekre találjuk a legtöbb utalást.

Az új térképekre, illetve a meglévők bővítésére támasztott igényekkel az 1620-as évek második felében találkozunk először. Ez egybeesik a batáviai térképészeti tevékenység felindulásával, emellett azonban több helyi sajátosságot is érdemes megemlíteni. A fő probléma és motiváció – ahogy feljebb már szóba került, és ahogy a japán főkereskedő levelében olvasható – a japán part menti vizek ismeretének hiánya, illetve az ebből fakadó „balesetek” voltak. A térképek készítésének és bővítésének szükségességét és hasznosságát először 1627 elején vetette fel a japán telep főkereskedője.³⁹ Mindenképpen érdemes hangsúlyozni, hogy nem központi kezdeményezésről van szó; a vállalkozást – ellentétben például a Tajvan környéki tengerrészek felderítésével – nem Batáviából sürgették.⁴⁰ A szöveg több érdekes mozzanatot is tartalmaz. A problémát nem kizárólag a holland navigátorok tudáshiánya tette égetővé, hanem a sógun fent említett rendelkezése, amelyben megtiltotta, hogy japán bárkák az érkező holland hajók elé menjenek. Hogy egy ilyen rendelkezés kavargást okozhatott, arra utal, hogy a holland hajósok a korábbi időszakban a japán part menti vizeken történő hajózás során valószínűleg erősen támaszkodtak a helyi szakemberek segítségére. Ez azt is megmagyarázza, hogy a központi vezetés miért nem tett mindaddig semmilyen lépést a Kjúsú környéki vizek feltérképezésére, mi több, ötlet szintjén sem került szóba ilyen vállalkozás. A kereskedő – válaszul a megváltozott viszonyokra – a Batáviába küldött levélben egy kormányos Japánba küldését javasolta, akinek elsődleges feladata a Hirado közelében található partvidék (konkrétan a Goto szigetek, illetve Arima és Szacuma tartományok közelében fekvő tengerrészek) feltérképezése lett volna. A levélben – mintegy melleslegesen megemlítve – az is olvasható, hogy a projekt nem járna nagy kiadással (hiszen csak egy személy mozgatójáról lett volna szó), ez pedig arra utal, hogy mindaddig nem alapvetően pénzügyi okok miatt nem került sor részletesebb térképek készítésére. Nijenroode leveléből végezve az is kiderül, hogy – noha maga az ötlet a japán telepen fogalmazódott meg – a térképrajzolás expedícióval kapcsolatos döntés Batávia hatáskörébe tartozott – már csak amiatt is, mert onnan érkezett a kormányos. A felvetésből azonban – valószínűleg a bekövetkező holland–japán konfrontáció miatt – hosszú évekig semmi sem valósult meg, és még egy 1634-es Batáviából küldött levél is ismeretlen területként utal az említett régióra.⁴¹

Hasonló tervekkel 1633-ban találkozunk újra, ekkor azonban már más igény állt a háttérben. Már a korábbi években is többször felmerült, hogy a holland telepet érdemes lenne máshová költöztetni. Mindaddig Nagaszaki került szóba, de az említett évben érkező új főkereskedőnek – Nicolaes Couckebackernek – adott instrukciókban már a Szakai közelében fekvő Ki no Kuni neve bukkant fel. A döntés megalapozásához további ismereteket kellett gyűjteni a kiszemelt célterületről, viszont térkép rajzolásáról nem esett szó, a dokumentumokban a „felfedezés” szerepelt feladatként. A navigációs célú adatgyűjtés és tengeri felde-

³⁸ Nicolaes Couckebacker (Hirado) levele Hendrik Brouwernek (Batávia), 1635. február 15. Afgaande brieven, 7598 8 8. f. 16.

³⁹ Cornelis van Nijenroode (Hirado) levele a kormányzó-generálisnak Batáviába, 1627. február 5. Afgaande brieven, 7598 8 4. f. 113.

⁴⁰ A Tajvanba küldött batáviai levelek ezzel szemben gyakran hangsúlyozták, mennyire fontos lenne a közeli tengerrészek feltérképezése. Lásd: Groeneveldt: *De Nederlanders in China*, I. 545.

⁴¹ Hendrik Brouwer, Antonio van Diemen, Pieter Valcq és Johan van der Burch (Batávia) levele Nicolaes Couckebackernek (Hirado), 1634. május 24. Afgaande brieven, 7598 8 7. f. 44.

rítés néhány évvel korábban megfogalmazott igénye azonban szóba sem került.⁴² A tervek kivitelezéséhez nem kellett feltétlenül külön expedíciót indítani, a kérdéses vizek felderítésére az Edóba tett éves utazások is megfelelő alkalmat biztosítottak – legalábbis a telep tanácsa különböző okokra hivatkozva addig halasztotta az ügyet.⁴³ A terület megvizsgálására végül 1634 elején sor került, azonban – valószínűleg a hajós szakemberek hiánya miatt – azt már nem sikerült megállapítani, hogy a kikötő nagyobb hajók számára is alkalmas-e, vagy csak bárkák köthetnek ki, az ügy kielégítő lezárása így tovább váratott magára. A kereskedők megítélése szerint további információszerezésre volt szükség, amihez egy hajó kiküldését tartották a megfelelő megoldásnak (tudniillik a vízmélyégi adatok összegyűjtéséhez). A labdát ezzel visszadobták Batáviának, ugyanis az erre vonatkozó döntést újfent ott kellett meghozni. A felfedezést a hatásköri hierarchia mellett a megoldatlan szakemberkérdés is lassította, az pedig még tovább bonyolította a helyzetet, hogy az expedíciót lehetőleg Hirado tartományura előtt is titokban kellett tartani.⁴⁴ A következő hajóval végül nemcsak Batávia felhatalmazása érkezett meg, hanem a feladat elvégzésére alkalmas szakemberek is. Ekkorra viszont újra felmerült a Goto–Arima térség feltérképezésének igénye, így választani kellett. A tanács augusztusban másodlagosnak ítélte Ki no Kuni felderítését,⁴⁵ majd 1634 őszén teljesen elvetette a projektet.⁴⁶ A Szakai környéki vizek alapos felderítésére tehát végül nem került sor.

A Ki no Kuni felderítését háttérbe szorító, nagyobb súlyú és komolyabb hatású kérdés (újfent) a dél-kjúszú vizek és partvidék feltérképezése volt. A háttérben húzódo megoldandó problémának még mindig ugyanaz számított: a Japánba érkező holland hajók kormányosainak és a navigátoroknak a tapasztalatlanságból fakadó veszélyek és az azokból származó kellemetlenségek mind gyakoribbá válása. Az 1627-es első felvetés után 1634-ben került újra napirendre a kérdés. Couckebacker ugyanabban a levélben, amelyben beszámolt Ki no Kuni első felderítéséről, szölt az említett, még fel nem térképezett területek felfedezésének tervéről és szükségességéről is.⁴⁷ A megvalósításra végül 1634 nyarán kerülhetett sor. Júniusban egy kormányos – Hendrik Aertsen⁴⁸ – útra kelt, hogy adatokat gyűjtsön a Goto

⁴² Szakai és a közelében fekvő területek nem voltak teljesen ismeretlenek a hollandok számára, hiszen a kereskedők évente esedékes edói látogatásuk során érintették a térséget. A kérdéses előírást lásd: *Diaries kept by the Heads of the Dutch Factory in Japan*, I. 326–327. (1633. május 30.)

⁴³ *Diaries kept by the Heads of the Dutch Factory in Japan*, I. 12. (1633. szeptember 15.)

⁴⁴ Nicolaes Couckebacker (Hirado) levele Hendrik Brouwernek (Batávia), 1634. február 15. *Afgaande brieven*, 7598 8 11. f. 48.

⁴⁵ *Diaries kept by the Heads of the Dutch Factory in Japan*, I. 169. (1634. augusztus 11.)

⁴⁶ *Diaries kept by the Heads of the Dutch Factory in Japan*, I. 186. (1634. október 5.)

⁴⁷ Nicolaes Couckebacker (Hirado) levele Hendrik Brouwernek (Batávia), 1634. február 15. *Afgaande brieven*, 7598 8 11. f. 48.

⁴⁸ Aertsen több alkalommal is felbukkan a japán telep dokumentumaiban, de ezek az említések csak töredékeiben világítják meg pályafutását. Az 1620-as évek közepétől japán kereskedők szolgálatában utazott szabadúszó navigátorként (*vrij stierluiden*). 1633-ban el akarta hagyni a szigetországot, azonban a japán tisztviselők – éppen arra hivatkozva, hogy „már nyolc éve” helyi hajókon utazott, így tulajdonképpen japánnak számít – nem engedélyezték ezt. Pieter van Santen (Hirado) levele Nicolaes Couckebackernek (Edo), 1633. október 30. *Afgaande brieven*, 7598 8 7. f. 17. A kérdéses holland vállalkozás kapcsán „alkormányosként” említik (Coolhaas, Willem Ph. (ed.): *Generale Missiven van gouverneurs-generaal en raden aan Heren XVII der Verenigde Oostindische Compagnie*. 's-Gravenhage, 1960. Vol. 1. 488–489.), és valószínűsíthetően évekre a Társaság alkalmazottja maradt: ezt valószínűsíti, hogy 1637-ben – a VOC Japánból kiküldött hajójának fedélzetén – Tonkinról készített térképet. *Diaries kept by the Heads of the Dutch Factory in Japan*. Tokyo, 1974. Vol. 3. 212. (1637. március 27.)

szigetcsoport körüli vizekről, és térképet készítsen. Az expedíció azonban pár héttel később visszafordulni kényszerült, ugyanis amikor a helyi régensek – akik a tartományúr távollétében az ügyeket intézték – megtudták a tartományi központ közelébe érő holland hajó érkezésének célját, távozásra szólították azt fel. A hollandok kénytelen-kelletlen visszatértek Hiradóba. (Ezután született az a korábban említett döntés, amely a Goto régió felderítését minősítette fontosabbnak.) A kudarc után nem sokkal megérkezett a batáviai vezetők – egyébként hónapokkal korábban papírra vetett – üzenete, amely újfent hangsúlyozta a vállalkozás fontosságát, ezért a hollandok még egy kísérlet útnak indítása mellett döntöttek.⁴⁹ Mielőtt az újabb expedíció – mindössze egy hónappal a korábbi kudarc után – útnak indult volna, a hollandok az újabb hatalmi-adminisztratív konfrontációt elkerülendő, a hirádoi régensek ajánlólevelét is beszerezték. Mindazonáltal ez sem segített; az expedíció új vezetője, Visscher – aki a telep naplójában olvasható jellemzés szerint a legalaposabban ismerte a partvonalat, és a legjobban értett a térképkészítéshez⁵⁰ – hasonló választ kapott, mint Aertsen. A gotói régensek tartották magukat korábbi álláspontjukhoz: ha egy idegen hajó véletlenül a tartomány partjaira vetődne, minden segítséget megadnak neki – következképpen semmi szükség a környező vizek és partok felderítésére. Bizonyos területeket mégis sikerült feltérképezni, így teljes kudarcról nem beszélhetünk, de a gotói térség egészének térképre vitelére nem került sor.⁵¹

A felfedezőutak a kudarc ellenére tovább folytatódtak. 1635-ben ismét elindult két holland, hogy ezúttal a Hiradótól északra fekvő közeli ismeretlen részeket térképezzék fel.⁵² Az adatgyűjtést 1636-ban újfent egyedi igények tették szükségessé. A hirádoi kikötő előnytelen tulajdonságai miatt ismételten felmerült, hogy másik kikötőhelyet kellene keresni a hajók számára (ezúttal nem volt szó az egész telep átköltöztetéséről), így sor került a kisvárostól északra található közeli öböl feltérképezésére, amelyről Visscher nagyleptékű térképet is rajzolt.⁵³ Batávia a kikötőváltással kapcsolatos döntést végül a Japánban tartózkodókra bízta, és Quast, illetve a többi „tapasztalt tengerész” véleményének kikérését javasolta. Az említett hajósok fel is keresték a kérdéses öblöt, és „minden ponton megmérték a víz mélységét”, de a felmérés eredménye (és a többi tényező számbavétele) végül azt támasztotta alá, hogy a kikötőváltás nem járna különösebb előnyökkel.⁵⁴

A hollandok térképészeti expedíciói ezzel le is zárultak Japánban a vizsgált időszakban.⁵⁵ Az adatgyűjtésben főszerepet játszó hajósok, Quast és Visscher, hamarosan elhagy-

⁴⁹ A levél dátuma: 1634. május 24.

⁵⁰ *Diaries kept by the Heads of the Dutch Factory in Japan*, I. 169. (1634. augusztus 11.)

⁵¹ A történetet összefoglalja: Nicolaes Couckebacker, (Hirado) levele Hendrik Brouwernek (Batávia). 1634. augusztus 24. Afgaande brieven, 7598 8 11. f. 86. Az események menete a telepen vezetett hivatalos naplóban is követhető.

⁵² *Diaries kept by the Heads of the Dutch Factory in Japan*, I. 259. (1635. augusztus 6.)

⁵³ Antonio van Diemen, Philips Lucasz, Aerts Gijssels és Johaan van der Burch (Batávia) levele Nicolaes Couckebackernek (Hirado), 1636. június 2. Afgaande brieven, 7598 8 8. f. 103.

⁵⁴ Nicolaes Couckebacker (Hirado) levele Antonio van Diemennek (Batávia), 1636. november 2. Afgaande brieven, 7598 8 12. f. 108–109.

⁵⁵ E ponton érdemes röviden utalni arra, hogy ezekben az években már más vidékeken is egyre gyakrabban került sor hasonló – noha nem feltétlenül ennyire szisztematikus – expedíciókra. Amikor a hollandok például 1637-ben egy hajót küldtek Tonkinba, akkor a hajósok rögtön hajózási adatokat is gyűjteni kezdtek, és ezek alapján azonnal feljegyezték és javították a náluk lévő térkép hiányosságait és pontatlanságait – annak ellenére, hogy Tajvantól eltérően a település minimális katonai jelentőséggel bírt, és a kereskedés kiépítése terén is csak az első lépésekről volt szó. *Diaries kept by the Heads of the Dutch Factory in Japan*. Tokyo, 1974. Vol. 2. 212., Vol. 3. kötet. 203.

ták a szigetországot, és más térségekben és expedíciók során kamatoztatták tudásukat. Az adatok összegyűjtése azonban csak a probléma megoldásának kezdetét jelentette.

*

A következő feladat az adatok megfelelő rendszerezése – jelen esetben térképekre vitele – volt. Japán vonatkozásában mindenekelőtt Goto és Arima térségének adatai számítottak fontosnak, hiszen az érkező hajók ebből az irányból közelítették meg Hiradót. Ahogy láttuk, az első komolyabb adatgyűjtő expedícióra 1634 nyarán került sor. Ehhez képest igen rövid idő után, a Batáviából 1635 elején Európába küldött összefoglaló levél mellékleteként már találkozunk Goto térképével.⁵⁶ A Gotót ábrázoló új térkép még ugyanabban az évben – egy Tajvanból küldött levél mellékleteként – Japánba is eljutott, mi több, a navigátor használta is az utazás során.⁵⁷ A következő utalás japán térképekre majdnem pontosan egy évvel később, a tajvani kormányzó Japánba küldött levelében bukkan fel. Az nem derül ki egyértelműen, hogy az egy évvel ezelőtti térkép másolatáról van-e szó, vagy frissített verzióról, mindenesetre a „Gotto és Firando térképe” kifejezés talán inkább az utóbbi eshetőséget valószínűsíti.⁵⁸ Ezután rendszeresen találkozunk a Goto szigetéről készült térképekkel a dokumentumokban. 1638-ban Amaxa [Amakusza] és Arima térképeit küldték Batáviába Hiradóból. Mivel japán főemberektől kapott térképekről volt szó, ez esetben alapvetően a kibontakozó Simabara felkelés szemléltetése lehetett a fő cél, nem a navigációs problémák megoldása.⁵⁹ Jól látszik tehát, hogy az 1630-as évek második felében nemcsak az adatgyűjtő expedíciók szaporodtak meg, hanem számos térkép is készült Japánról, mindenekelőtt azokról a korábban ismeretlen területekről, amelyek ismerete a hajóközlekedés szempontjából lényegesnek számított. Egy további feladat azonban még mindig adódott: ezeknek a térképeknek az összes Japánba tartó hajón ott kellett lenniük, ez pedig a sokszorosítás, illetve a terjesztés kérdésköréhez vezet bennünket tovább.

*

A terjesztés problémája ugyancsak 1634-ben bukkant fel, valószínűleg amiatt, mert ekkor születtek az első új, szétosztandó térképek.⁶⁰ A feladat két részből állt. Először az eredeti példány lemásolásával természetesen létre kellett hozni a szétosztandó térképeket. A térké-

⁵⁶ A levél nyomtatásban megjelent verziója csak kivonatot tartalmaz erről a részről: „A hazaküldött térképek Hiradóból, a Schaagen nevű fluijt fedélzetén érkeztek”. Coolhaas, Willem Ph. (ed.): *Generale Missiven van gouverneurs-generaal en raden aan Heren XVII der Verenigde Oostindische Compagnie*. 's-Gravenhage, 1960. Vol. 1. 490. (1635. január 8.) A levél pontos szövege ugyanakkor tartalmazza az ábrázolt térséget is: „...és egy térkép a Goto szigetéről, ami mellett, a japán papírok között egy napló is található.” Henrick Brouwer (az Utrecht fedélzetén, Vlakke Hoek közelében) levele. ARA 1.04.02. inv. 1111. f. 143–144.

⁵⁷ Hans Putman (Tajvan) levele Nicolaes Couckebackernek (Hirado), 1635. augusztus 29. Afgaande brieven, 7598 8 8. f. 89.

⁵⁸ Hans Putman és Jan vander Burch (Tajvan) levele Nicolaes Couckebackernek (Hirado), 1636. augusztus 15. Afgaande brieven, 7598 8 8. f. 115.

⁵⁹ Nicolaes Couckebacker (Hirado) levele Antonio van Diemennek (Batávia), 1638. február 17. Afgaande brieven, 7598 8 14. f. 31. A hadműveletekben holland hajók is részt vettek, a batáviai vezetők pedig a helyzet elemzésére használták a térképeket, ezután az elérhető hajók felhasználásával kapcsolatos tanácsokat fogalmaztak meg, ezenkívül pedig mozsarakat és „gránátokat” is küldtek. Az incidens a térképek döntéshozatalban játszott szerepét is jól illusztrálja. Phillips Lucassen, Jan Gosens, Cornelis van der Lijn és Abram Welsingh (Batávia) levele Nicolaes Couckebackernek (Hirado), 1638. június 16. Afgaande brieven, 7598 8 10. f. 105.

⁶⁰ Hans Putman (Tajvan) levele Nicolaes Couckebackernek (Hirado), 1634. augusztus 15. Afgaande brieven, 7598 8 7. f. 109.

pek másolásában ugyancsak fontos szerepet játszott a japán telep, azonban e téren nem a kereskedőknek, hanem a hajók tisztjeinek – akiknek Japán elhagyásáig jó pár szabad hónapjuk volt – akadt tennivalójuk: mind a kínai, mind a tajvani partokat, mind pedig a japán vizeket ábrázoló térképek gyakran előkerültek.⁶¹ Az, hogy ilyen sok példát találunk a Japánban folytatott térképmásolói munkára, arra utal, hogy ez a tevékenység az 1930-as évek második felében mindenképpen rendszeresnek számított a hirádoi telepen. Másrészt mindez a rendszeren belüli munkamegosztással kapcsolatosan is érdekes adaléknak számít: amíg a térképeket nagyobb központban (főleg a batáviai vagy tajvani térképkészítő műhelyekben) készítették, addig a sokkal mechanikusabb másolási munkákat a centrum a hierarchia alsóbb szintjeinek adta ki feladatként, ahol nem feltétlenül szakképzett munkatárs végezte ezt. Ilyen alkalmakkor többször megesett, hogy Tajvanon egyetlen térkép sem maradt: az eredeti példányról kellett a másolatokat készíteni, a korábbi másolatokat pedig már az egyes hajókon használták.⁶²

E ponton érdemes kitérni röviden a térképhasználati gyakorlatra. Japánt a hajók egy része közvetlenül Batáviából érte el, de sokkal gyakoribbnak számítottak a Tajvanról vagy Tajvan érintésével érkező vitorlások, következésképpen a telepen a Kína, illetve Tajvan partvidékét ábrázoló térképek ugyanolyan gyakran megfordultak, mint a déli japán szigetek térképei. A térképek elosztása során a hajómozgások iránya számított jelentős tényezőnek. Az egyes hajóutakhoz a célterület térképére volt nagyobb szükség, ezeket pedig általában az indulás előtt bocsátották a navigátorok rendelkezésére. A hajósok viszont csak addig tartották maguknál a kapott térképeket, amíg kellett – vagyis az aktuális utazás végéig. A japán telep elosztási feladatai ehhez a szerkezethez igazodtak. A térképek körforgásának gyakorlata az 1630-as évek közepén szilárdult meg, és több levélben is felbukkant utasítás formájában.⁶³ Először 1635-ben olvasható említés arról, hogy Tajvanon egyes hajók navigátorainak Gotót, Hiradót és a japán vizeket ábrázoló térképeket is átadtak. Ezeket a japán telepen el kellett kérni a hajósoktól, és – mivel a jelek szerint a sikeres célba érkezés után már kevés szükség volt rájuk – vissza kellett küldeni Tajvanra, hogy ott a következő Japánba tartó hajó rendelkezésére bocsáthassák azokat.⁶⁴ A Japánba küldött hajókon egyidejűleg több

⁶¹ Hans Putman és Jan vander Burch (Tajvan) levele Nicolaes Couckebackernak (Hirado), 1636. augusztus 15. Afgaande brieven, 7598 8 8. f. 115. (Az utasítás szerint három-négy példányt kellett készíteni.) Hans Putman (Tajvan) levele Nicolaes Couckebackernek (Hirado), 1635. augusztus 29. Afgaande brieven, 7598 8 8. f. 89; Paulus Traudenus, Pieter Antonisz Overtwater, Johan van Lingen, Cornelis Cesaer és Jan Barentz Pels (Tajvan) levele Maximilliaen le Maire-nek (Hirado), 1640. augusztus 8. Afgaande brieven, 7598 8 16. f. 56.

⁶² A Tajvanról küldött levelek – térképhiányra hivatkozva – gyakran kérik az eredeti példány visszaküldését. Hans Putman (Tajvan) levele Nicolaes Couckebackernak (Hirado), 1635. augusztus 29. Afgaande brieven, 7598 8 8. f. 89.; Johan van der Burch (Tajvan) levele Nicolaes Couckebackernak (Hirado), 1637. július 17. Afgaande brieven, 7598 8 8. f. 68.

⁶³ Itt érdemes ismét feleleveníteni a korábban említett, Tajvanra küldött navigátor történetét, amikor a főkereskedő azzal indokolta a döntést, hogy az illetőnek Hiradóban nem vennék hasznát, viszont „az ide jövő hajókon jól használható lehet, és jól ismeri ezt a térséget” (ti. Japánt). Sajnos ez az egyetlen dokumentált eset a kérdéskörre vonatkozóan, de ez arra is utalhat, hogy a részletezett elosztási szisztéma nem korlátozódott a térképekre, hanem esetleg a navigációs ismeretek elosztásának általános gyakorlata volt. Cornelis van Nijenroode levele (Hirado), 1625. március 20. Afgaande brieven, 7598 8 3. f. 82–83.

⁶⁴ Hans Putman (Tajvan) levele Nicolaes Couckebackernak (Hirado), 1635. augusztus 29. Afgaande brieven, 7598 8 8. f. 89.; Hans Putman és Jan vander Burch (Tajvan) levele Nicolaes Couckebackernak (Hirado), 1636. augusztus 15. Afgaande brieven, 7598 8 8. f. 115.; Johan van der

Kína partjait ábrázoló térkép is utazott: ezekről a főkereskedőnek másolatokat kellett készíttetnie, és az új térképeket szét kellett osztania a Tajvan felé tartó hajók között.⁶⁵ Ugyanakkor csak a célterületek térképei voltak a navigátoroknál, a többi – amelyek használatára nem volt szükség – az általános iratok (levelek, könyvelés stb.) között, általában egy kereskedőre bízva utazott. Mi több, a tajvani kormányzó soraiból az is kiderül, hogy természetesnek vette ezt a gyakorlatot.⁶⁶ Az, hogy a Japánt ábrázoló térképek begyűjtését előíró utasítás mindig komoly hangsúlyt kapott a japán telep vezetőjének leveleiben, míg a kínai térképek esetében egyszer sem találkozunk efféle teendővel azokban, ugyancsak arra utal, hogy utóbbi térképek nem a navigátoroknál voltak.

Végezetül érdemes röviden kitérni az adott tudás (jelen esetben a Japánba utazás ismerete) különböző formákban történő megjelenítésére, illetve ennek funkciójára és szükségességére is. Noha az 1630-as évek végére megszorodó térképeknek köszönhetően a megfelelő tudáskészlet minden hajón jelen lehetett, problémák továbbra is adódtak. A legfőbb gondot a navigációs segédletek pontatlansága okozta. Ennek számos oka lehetett: leggyakrabban az adatok hibás volta, illetve a másolási hibák játszottak közre. Az ebből fakadó zavarok hatékony csökkentésének egyik legjobb eszköze az volt, hogy a kérdéses tudást több formában adták át a hajóutakat megelőzően. A gyakorlatban tehát például nemcsak a megfelelő térképek kerültek a hajókra, hanem a követendő útvonal paraméterei szöveges instrukciókban is megjelentek, és szóbeli tudásátadás, beszámoló és megbeszélések is fel-felbukkannak a forrásokban. Végezetül pedig a tapasztalat továbbra is jelentős szerepét sem szabad figyelmen kívül hagyni. Ha tehát a számos módon átadott tudás valamelyike véletlenül hibásnak bizonyult, még mindig volt esély arra, hogy a hiba kiderül, és korrigálni lehet.

*

Összefoglalás gyanánt két mozzanatot emelhetünk ki. Az egyik a térképek és a kartográfia, illetve a katonai küzdelmek és a birodalomépítés közötti viszony. Erre a kapcsolatra számos esetben és térségben rábukkanunk: a vizsgált régióban a legnyilvánvalóbb talán Tajvan környéke, ahol a szembenálló felek – mind a hollandok, mind a spanyolok – nem sokkal a szigetre érkezésük után komoly felderítésbe és térképrajzolásba kezdtek, nem utolsósorban azért, hogy eredményesebbé tegyék a hadműveleteket.⁶⁷ Japánban ugyanakkor nem találunk utalást efféle kapcsolatra. Az 1610-es években – amikor Japán még játszott valamelyikora szerepet a holland hadműveletekben – egyáltalán nincs nyoma ilyen tevékenységnek, a térképezés megindulása után pedig a katonai mozzanatok hiányoznak a telep életéből.

Burch (Tajvan) levele Nicolaes Couckebackernak (Hirado), 1637. július 17. Afgaande brieven, 7598 8 9. f. 68.

⁶⁵ Hans Putman (Tajvan) levele Nicolaes Couckebackernak (Hirado), 1635. augusztus 29. Afgaande brieven, 7598 8 8. f. 89.; Hans Putman és Jan vander Burch (Tajvan) levele Nicolaes Couckebackernak (Hirado), 1636. augusztus 15. Afgaande brieven, 7598 8 8. f. 115.; Paulus Traudenius, Pieter Antonisz Overtwater, Johan van Lingen, Cornelis Cesaer és Jan Barentz Pels (Tajvan) levele Maximilliaen le Maire-nek (Hirado), 1640. augusztus 8. Afgaande brieven, 7598 8 16. f. 56.

⁶⁶ Nicolaes Couckebacker (Hirado) levele Johan van der Burchnek (Tajvan), 1637. február 9. Afgaande brieven. 7598 8 13. f. 44.; Johan van der Burch (Tajvan) levele Nicolaes Couckebackernak (Hirado), 1637. július 17. Afgaande brieven, 7598 8 9. f. 68.

⁶⁷ Borao Mateo alapos áttekintést ad a spanyolok tevékenységéről: Borao Mateo, José Eugenio: *The Spanish Experience in Taiwan, 1626–1642. The Baroque Ending of a Renaissance Endeavour*. Hong Kong, 2009. 44–47.

Érdekes viszont, hogy a holland földrajzi ismeretek olykor *japán* külpolitikai koncepciókban és döntésekben is játszhattak szerepet. Erre remek példa a sóguni tanács egy 1639-es megbeszélése, amely kapcsán érdemes pár mozzanatot – pillanatnyilag inkább vázlatosan és utalásszerűen, mintsem szisztematikusan kifejtve – hangsúlyozni. Az ülés elsődleges témája a portugálok esetleges kiutasításával járó kereskedelmi következmények voltak. A tanácsstagok – többek között a meghívott holland főkereskedő révén – mindenképp arra kívántak választ kapni, hogy a portugálok helyén támadó kereskedelmi úr miképpen tölthető be. A japán főemberek az ülésre számos – japán, kínai, portugál és holland – térképet szereztek be, és ezeket aktívan használták is a beszélgetés során. Amikor olyan kérdések merültek fel, hogy – az 1635 óta szünetelő – japán kereskedelmi hajózás újraindítása esetén a hajóknak félnie kell-e spanyol válaszlépésektől, a holland kereskedő mindvégig a térképen mutatta a fontosabb mozzanatokot.⁶⁸

A másik kiemelendő mozzanat a VOC 1630-as években történő „átalakulása” – ami nem szorítkozott kizárólag térképekkel kapcsolatos kérdésekre, hanem a háttérben történő strukturális átalakulásról volt szó.⁶⁹ A versenyképességhez ugyanis nem volt elegendő az árukhoz való hozzáférés, hanem komoly információs háttér is ki kellett építeni – és alapvetően erre került sor az 1630-as években. A változás eredményeképpen a hajómozgások többé-kevésbé kiszámíthatóvá, a rendszer működése pedig többé-kevésbé előre jelezhetővé vált. Ebbe a képbe illeszkedett a navigációs ismeretek Japán kapcsán felvázolt sokrétű módosulása is.

Van Dyke a könyvelés szisztematizálását említi példaként, azonban ennek a változásnak számos más, sok esetben távolinak tűnő aspektusa is tetten érhető. A legszembetűnőbb a Társaság térképkészítési gyakorlatának gyökeres átalakulása az 1620-as évek végétől, és e téren nem kizárólag (sőt, megkockáztatom, hogy nem is feltétlenül elsősorban) mennyiségi változásról volt szó. Az első Ázsiában készült térképek 1620 körülre datálhatók, és mind ezek, mind például a Tajvan kapcsán kiemelt első térképkészítési hullám alkotásai katonai ütközőzónákat ábrázoltak.⁷⁰ A következő évtizedre azonban – ahogy a japán példa részletekbe menően mutatja – már nem volt jellemző az ilyen „önkorlátozás”. Ugyanakkor számos kevésbé szembeötlő indikátor is jelzi az átalakulást. Ilyen a tudás személyekhez kötött, hallgatólagos dimenziója felől az anyagi formában rögzített, „objektívt” változat felé történő ugyancsak említett elmozdulás. Ha pedig még általánosabb mozzanatra összpontosítunk, akkor felfigyelhetünk a hollandok – sajnos csak érintőlegesen felvetett – tonkini kalandja kapcsán arra, hogy a *szisztematikus* tudásszerzés immár kiemelt hangsúlyt élvezett, ez pedig a mentalitás alapvető módosulására utal. Ily módon tehát a dolgozatban részletesen tárgyalt kérdéskört nem önmagában, hanem egy nagyobb átalakulás, a holland társaság információs mintázatai – és ezen belül infrastruktúrája – átrendeződésének részeként érdemes kezelni.

⁶⁸ *Diaries kept by the Heads of the Dutch Factory in Japan*, 4. 55–58. Az incidens kapcsán nemcsak a térképek jelenléte, hanem a térképhasználati gyakorlat és az ahhoz kötődő háttértudás mozzanata is lényeges. Annak eldöntéséhez, hogy ez az eset egyedinek számított-e, vagy a holland földrajzi ismeretek játszottak-e valamekkora szerepet a japán külpolitikai manőverekben, további kutatások szükségesek.

⁶⁹ Ez a strukturális átalakulás képezi Paul van Dyke gondolatmenetének az alapját. Érvelése szerint ez tette lehetővé, hogy a holland társaság vezető szerepre tegyen szert az Ázsián belüli kereskedelemben. Van Dyke, Paul A.: *How and why the Dutch East India Company became competitive in intra-Asian trade in East Asia in the 1630s*. In: *Itinerario*, vol. 21. (1997) No. 3. 41–56.

⁷⁰ Zandvliet: *Mapping for Money*, 101–103.

GÁBOR SZOMMER

*Information Management as Establishment.
Dutch Navigational Knowledge about Japan, 1608–1641*

In the paper, the author examines topics related to knowledge management in a historical context: the activities of the factory of the Dutch East India Company in Japan. The role of the level of hierarchy he focuses on in information management is far from well-known, and he plans to improve on this situation. The paper is generally a case study, primarily based on unpublished Dutch archival materials. However, it can be useful not only for researchers examining this very special segment of history as the historical data it presents can be useful for researchers focusing on general information-related issues as well.

The author touches on several problems that can be interesting for information science. He shows how the general process of moving from the tacit dimension of knowledge to concrete, written forms took place. Besides, he details several information-related activities. Not only does he focus on the collection of data, but also on the methods of dissemination and usage of the collected information, and the connection between these dimensions and the organizational structure of the Company.