

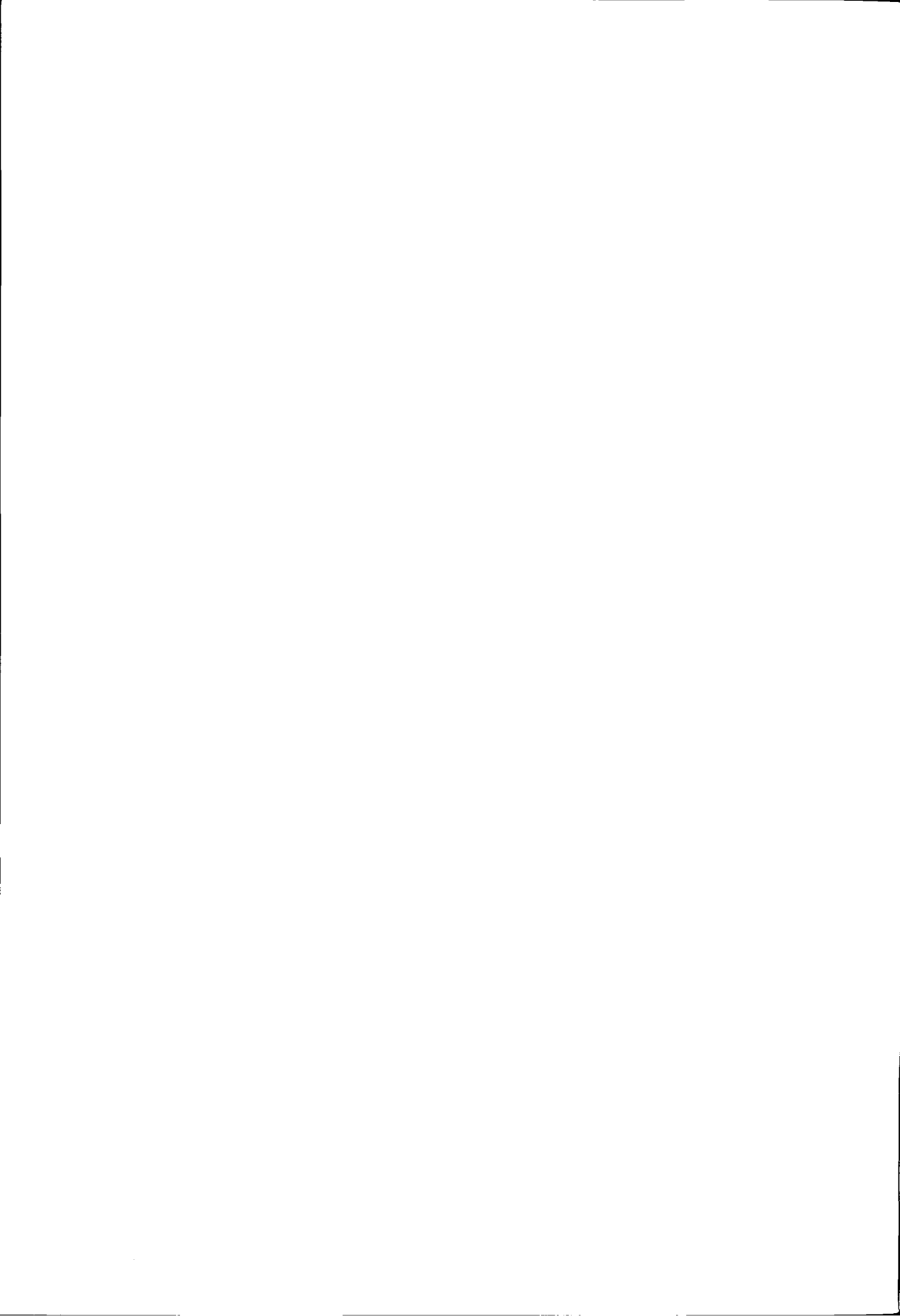
OCEANI GERMANICI

P A R S

Uitgevaren voor de Kamer-Zeeland

*onder redactie van
Jan Parmentier*





UITGEVAREN VOOR DE KAMER ZEELAND



114631

Uitgevaren voor de Kamer Zeeland

onder redactie van Jan Parmentier



Walburg Pers

VLIZ (vzw)
VLAAMS INSTITUUT VOOR DE ZEE
FLANDERS MARINE INSTITUTE
Dostende - Belgium

Deze publicatie werd mede mogelijk gemaakt door een bijdrage van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling, met als co-financiers de provincies Oost-Vlaanderen, West-Vlaanderen en Zeeland, het ministerie van OCW en de Vlaamse Gemeenschap.



ZEEUWS ARCHIEF nationaal archief



© 2006 respectievelijke auteurs, p/a Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Zutphen

www.walburgpers.nl

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Voorzover het maken van kopieën uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikel 16b Auteurswet 1912 juncto het Besluit van 20 juni 1974, Stb. 351 zoals gewijzigd bij Besluit van 23 augustus 1985, Stb. 471 en artikel 17 Auteurswet 1912, dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoedingen te voldoen aan de Stichting Reprorecht (Postbus 3051, 2130 KB Hoofddorp). Voor het overnemen van gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken (artikel 16 Auteurswet 1912) dient men zich tot de uitgever te wenden.

Zoveel mogelijk is getracht de eventuele rechthebbenden van de afbeeldingen te achterhalen. Rechthebbenden die in dit verband niet zijn benaderd wordt verzocht zich met de uitgever in verbinding te stellen.

Beelden omslag:

Voorkant achtergrond: Kaart van de 17 Nederlandse Provinciën, midden achttiende eeuw. Links: Profiel van Middelbrug uit 1661 (Zeeuws Archief, Middelburg), rechts: Aanmonstering van scheepsvolk. Tekening van J.H. Koekkoek (1778-1851) (Zeeuws Archief, Middelburg)

Omslagontwerp: Henk Wals, Lauwers-C, Nijmegen

Ontwerp binnenwerk: Zetterij van Dam, Utrecht

ISBN 90.5730.409.0
NUR 688

Inhoud

Voorwoord <i>Roelof Koops</i>	7
Uitgevaren voor de Kamers; 700.000 mensen overzee <i>Ton van Velzen</i>	11
De voc als werkgever <i>Femme S. Gaastra</i>	31
De Vlaeminck en de Zeeuw; 30.000 mensen overzee <i>Veerle Delahaye, Frederik Demeulenaere, Eva Kusters, Arne Van Eessen, Joke Verfaillie en Tom Vlaeminck</i>	47
Ik ga om een goede buit te halen. Zuid-Nederlanders in dienst van de Verenigde Oost-Indische Compagnie, 1602-1660 <i>Stefan Deconinck</i>	88
Tussen paradijs en kerkhof. De kansen van een voc-soldaat <i>Roelof van Gelder</i>	107
Zeelieden en soldaten op weg naar de Oost. In de voetsporen van een Vlaamse soldaat rond 1700 <i>Jan Parmentier</i>	117
Personenregister	133
Scheepsnamenregister	135



Voorwoord

114947

ROELOF KOOPS

In 2002 werd in Nederland het feit herdacht dat de VOC, de Verenigde Oost-Indische Compagnie, vierhonderd jaar tevoren in 1602 werd opgericht. In het kader van de hiervoor georganiseerde landelijke herdenkingsactiviteiten hebben het Nationaal Archief in Den Haag, waar de archieven van de VOC berusten, en de archiefdiensten van de steden waar vroeger een kamer van de VOC gevestigd was: Delft, Rotterdam, Amsterdam, Middelburg (Zeeuws Archief), Hoorn en Enkhuizen (Archiefdienst West-Friese Gemeenten) een project gestart tot microverfilming en gedeeltelijke digitalisering van de scheepssoldijboeken uit het archief van de VOC in wezen de personeelsboekhouding van deze Compagnie. Het hoofddoel was de in deze scheepsboeken opgeslagen informatie toegankelijk te maken voor het grote publiek. Ook zouden de te digitaliseren gegevens zo gekozen en gepresenteerd worden, dat zij eveneens bruikbaar zouden zijn voor wetenschappelijke onderzoekers.

De scheepsboeken zouden eerst verfilmd worden en vanaf de microfiches zouden de gegevens ingevoerd worden in een database; dit ter bescherming van de originelen. Ook zouden de deelnemers aan het project een set microfiches krijgen, zodat de uitgebreide informatie op meer plaatsen beschikbaar zou zijn.

Het project startte in 2000 met het pilot-project 'Uitgevaren voor de Kamer Delft'. In deze pilot Delft zijn de standaarden geformuleerd waaraan het grote project zou moeten voldoen en is de werkwijze vastgesteld en uitgetest. De microfichering werd uitbesteed aan de firma Microformat Systems in Lisse en voor de data-invoer werd voor CombiWerk in Delft gekozen. Deze verzelfstandigde sociale werkplaats van de gemeente Delft fungeerde als hart van het project. Hier werkten de mensen onder deskundige begeleiding vanuit het Nationaal Archief aan de reusachtige taak om alle gedefinieerde gegevens in de database in te voeren. De wijze van invoeren en de interpretatie van de gegevens werd gedetailleerd vastgelegd, zodat gedurende de lange doorlooptijd van dit project dezelfde regels gebruikt zouden worden.

Vanwege de enorme omvang van dit project werd na en mede op basis van de ervaringen in de pilot Delft gekozen voor een aanpak per kamer, conform het organisatie-model van de VOC.

Tot zover geen probleem, maar het project diende ook nog gefinancierd worden en dat bleek aanmerkelijk minder eenvoudig dan gehoopt en verwacht.

Zoals gezegd is het totale project in 2000 van start gegaan met de verfilming en invoering van de kamer Delft als pilot. Afgezien van de begeleiding kwamen de kosten van deze pilot van € 57.000 voor 80% voor rekening van het Nationaal Archief en voor

20% voor rekening van het gemeentearchief Delft. Voor het totale project werd op basis van de ervaringen van de pilot Delft een totaal bedrag begroot van € 600.000. Overigens maken de huidige inzichten duidelijk dat de totale kosten echter de 1 miljoen euro zullen gaan overschrijden. De projectgroep ging aan de slag om te proberen dit reusachtige bedrag bij elkaar te brengen. Ondanks het feit dat dit samenwerkingsproject in het kader van het voc-jaar uitgevoerd zou worden lieten alle grote potentiële sponsors het afweten. Alleen kleinere bijdragen werden van een aantal kleinere fondsen verkregen. Met deze bijdragen, aangevuld met een eigen bijdrage van het gemeentearchief Rotterdam, kon alleen de kamer Rotterdam nog gedaan worden. Binnen de projectgroep werd hierop afgesproken dat het project alleen stapsgewijs verder door zou kunnen gaan als de andere archiefdiensten die binnen dit project samenwerkten met een eigen bijdrage en met sponsors en subsidiënten uit "eigen kring" de financiering voor de "eigen kamer" zouden kunnen rond krijgen. Voor de kamer Hoorn kon met behulp van de Archiefdienst West-Friese Gemeenten en het VSB Fonds Noord-Holland Noord alleen geld bij elkaar gekregen worden voor de digitale invoer van de gegevens bij Combiwerk.

De volgende grote hobbel was de kamer Zeeland. Deze kamer is net zo omvangrijk als de kamers Delft, Rotterdam en Hoorn bij elkaar, daardoor en door prijsstijgingen en voortschrijdend inzicht was voor deze kamer € 249.000 benodigd.

Om dit grote bedrag bij elkaar te brengen hebben wij met succes een beroep kunnen doen op Europese gelden via de Euregio Scheldemond te Gent, waarbinnen de Belgische provincies Oost- en West-Vlaanderen en de provincie Zeeland samenwerken.

Dat dit gelukt is was in wezen het gevolg van een gelukkig toeval. In 2001 woonde ik het conferentieoord in Wachtebeke nabij Gent een door de Euregio Scheldemond georganiseerde conferentie bij over de mogelijkheden en onmogelijkheden van grensoverschrijdende projecten binnen het ophanden zijnde Interreg III programma. Alhoewel ik wegens de uitvoering van een eerder Euregio-project zeer wel op de hoogte was dat het noodzakelijk is een projectpartner aan de andere kant van de landsgrens te hebben om voor financiering in aanmerking te komen, heb ik toen toch in de rondvraag van de informatiesessie het probleem aangesneden dat als je een prachtig grensoverschrijdend project had, dat van waarde zou zijn voor de gehele Euregio Scheldemond, maar geen partner aan de andere kant van de grens of er dan toch niet nog iets mogelijk zou kunnen zijn. Ik kreeg toen het antwoord dat ik verdiende en bij voorbaat al wist, nl. dat het dan echt niet door zou kunnen gaan. Dit vragen naar de bekende weg leverde echter wel op dat ik later in de befaamde wandelgangen door prof. Luc François van de Universiteit Gent werd aangesproken met de mededeling dat deze universiteit graag de Vlaamse partner wilde zijn voor het even eerder door mij geschetste project. Wij raakten verder in gesprek, een bezoek aan de universiteit volgde en er ontstond iets moois.

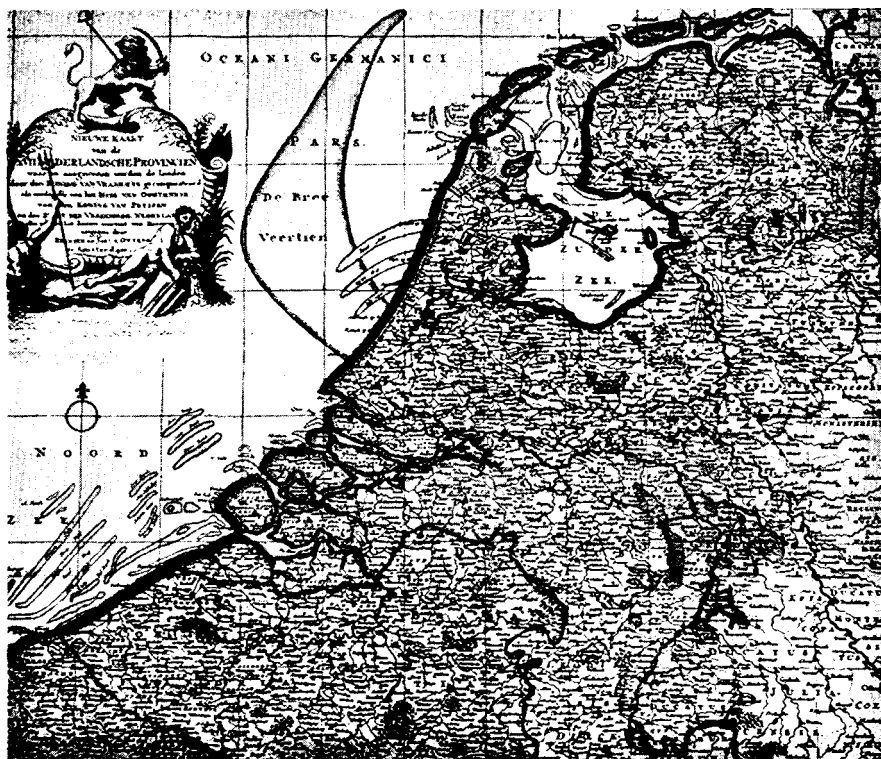
De inhoudelijke grond dat wij een beroep op Euregio-gelden konden doen was gelegen in het feit dat juist bij de kamer Zeeland naast Zeeuwen ook zeer veel scheepsvolk uit de Zuidelijke Nederlanden, inwoners dus van de huidige Euregio Scheldemond, aanmonsterden, waardoor het project informatie zou genereren over economische en demografische geschiedenis van de gehele huidige Euregio. Om voor deze gelden in aanmerking te komen diende de 'Kamer Zeeland' wel "verzelfstandigd te worden" in een apart pro-

ject "Uitgevaren voor de Kamer Zeeland", moest er verplicht voor dit (deel)project een partner aan de andere kant van de landsgrens gevonden worden, die wij dus in de Universiteit Gent al gevonden hadden, en moest nog 50% co-financiering worden gevonden omdat de Euregio Scheldemond voor maximaal 50 % subsidieert.

Met de nodige inspanningen zijn wij hier uiteindelijk in geslaagd. In oktober 2002 is dit project door de Euregio goedgekeurd en van start gegaan. De grensoverschrijdende partner werd, zoals gezegd, gevonden in de Universiteit Gent, waar door en onder leiding van de maritiem historicus dr. Jan Parmentier al veel onderzoek naar en in archieven van de VOC werd en wordt gedaan. De co-financiering kwam voor rekening van de provincies Zeeland en Oost- en West-Vlaanderen, het Vlaams gewest, en het Nationaal Archief en het Zeeuws Archief namens het ministerie van Onderwijs Cultuur en Wetenschappen.

Tijdens een op 10 juni 2005 gehouden symposium in Gent werd het project 'Uitgevaren voor de Kamer Zeeland' officieel afgesloten. In deze bundel treft u de teksten aan van de lezingen en presentaties die tijdens dit symposium zijn gehouden.

Tot slot van dit voorwoord wil gaarne alle mensen die in grote landelijke projectgroep en in de Zeeuwse begeleidingsgroep hebben samengewerkt, de projectcoördinator Ton



Kaart van de 17 'Nederlandsche' provinciën. Uitgegeven door Reinier en Josua Ottens in Amsterdam, midden achttiende eeuw (Private collectie).

van Velzen, en de medewerkers van Combiwerk bedanken voor hun niet aflatende inzet om dit project gerealiseerd te krijgen. Tevens bedank ik Jan Parmentier voor zijn inspanningen bij de voorbereiding van het symposium. Daarnaast bedankt op deze plaats nogmaals de Euregio Scheldemond en de genoemde co-financiers dat zij dit in mijn ogen prachtige project financieel mogelijk hebben gemaakt.

Ik sluit dit voorwoord af met het uitspreken van de hoop dat op korte termijn ook de financiering voor de nog resterende kamers gevonden zal worden, want het gehele project is te mooi en te waardevol om het niet af te maken. Want ook voor dit samenwerkingsproject geldt dat 'het geheel meer is dan de som van de delen'.

Roelof Koops
Directeur Zeeuws Archief,
projectverantwoordelijke project 'Uitgevaren voor de Kamer Zeeland'

Uitgevaren voor de Kamers; 700.000 mensen overzee

TON VAN VELZEN

De scheepssoldijboeken van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (voc) zijn het hart van de personeelsadministratie van dit reusachtige bedrijf, dat bijna tweehonderd jaar een grote rol heeft gespeeld op de arbeidsmarkt in Holland en Zeeland. In deze boeken worden van iedere werknemer die per schip uit de Republiek vertrok naar Indië¹ naast een aantal persoonsgegevens ook de financiële vorderingen en verplichtingen genoteerd. Het gaat om de financiële verhouding tussen het bedrijf en de individuele werknemers. Het is dus een subadministratie die niet rechtstreeks is verbonden met de jaarrekening. De posten op de persoonsrekeningen worden niet getotaliseerd met uitzondering van het gedeelte dat betrekking heeft op de uitreis, de reis naar Azië. Het totale bedrag dat alle werknemers in een bepaald jaar nog van het bedrijf tegoed hadden, werd in deze administratie niet vermeld. Ook ontbreekt de administratie van personeelsleden die de overtocht als passagier maakten, doorgaans hoge functionarissen als opperkooplieden en dergelijke. Dienaren² die in Azië in dienst zijn genomen, staan ook niet in deze boeken. Het is niet bekend, hoe groot hun aandeel in het totale personeel was³.

De personeelsadministratie werd door elke kamer (vestiging) afzonderlijk gevoerd, maar wel volgens centraal vastgestelde regels – de organisatie van de voc komt nog aan bod –. De administratieve eenheid is het scheepssoldijboek waarin de personalia en salarisgegevens van alle betaalde opvarenden van iedere reis van elk uitvarend voc schip werden genoteerd. De gegevens werden per werknemer genoteerd en de rekening opent met de datum waarop het schip de rede verliet. De rekening sloot uiteindelijk met de uitbetaling bij het einde van het dienstverband van wat deze of zijn rechthebbenden nog tegoed hadden van de voc. Er bestaan grote verschillen in de lengte van de arbeidsperiode, variërend van enkele dagen tot enkele tientallen jaren. Later beschrijf ik de rekeningen meer in detail.

De salarisadministratie per kamer bestond dus uit een grote verzameling scheepssoldijboeken. Voor in elk scheepssoldijboek is een 'alphabeth', ook wel register genoemd, een index op voornaam; alle opvarenden zijn geordend op de eerste letter van hun voor naam en daarna op folionummer. Een overkoepelende index ontbreekt.

De rekening(en) van een opvarende zijn goed te vinden als bekend is voor welke kamer hij uitvoer, met welk schip en in welk jaar. Zijn deze gegevens van de opvarende niet voorhanden, dan is het zoeken naar hem een uiterst moeizame klus.

Het project

Het Nationaal Archief en de archiefdiensten van Amsterdam, Zeeland, Delft, Rotterdam, Hoorn en Enkhuizen – steden waar vroeger een kamer (vestiging) van de VOC was gevestigd – in samenwerking met de afdeling geschiedenis van de universiteiten van Leiden en Gent, hebben het initiatief genomen de scheepssoldijboeken uit de achttiende eeuw op het internet toegankelijk te maken. Aanleiding was de herdenking in 2002 van de oprichting van de VOC in 1602, vierhonderd jaar geleden. Het hoofddoel is vooral de persoonsgebonden informatie in deze boeken toegankelijk te maken voor zowel het grote publiek als voor wetenschappelijke onderzoekers. Dit gebeurt door die gegevens in een database te zetten en deze te publiceren op het internet. Met een zoekmodule kan de database bevraagd worden.

De doorlooptijd werd aanvankelijk nogal optimistisch geschat op drie en een half jaar exclusief Amsterdam, dat bijna de helft van het bestand vormt. Nu zal de invoer van kamer Enkhuizen eind 2005 gereed zijn. De totale gegevensinvoer inclusief kamer Amsterdam vergt ruim tien jaar. Inmiddels worden veel meer gegevens ingevoerd dan oorspronkelijk gepland waren.

De financiering van het project is een moeizaam karwei. Subsidieaanvragen om het project in één keer te financieren zijn afgewezen. Daarna besloten de projectpartners het geheel op te knippen en het project kamersgewijze te realiseren. De opvarenden waren immers niet in dienst van de VOC, maar van een van de kamers. Voor de gegevensinvoer van de vier kleine kamers – Delft, Rotterdam, Hoorn en Enkhuizen – en ook voor kamer Zeeland is een financiering gevonden.

Vanaf mei 2000 worden de data ingevoerd en volgens planning zal eind 2005 de data-entry van deze kamers klaar zijn. Dan is ruim vijftig procent van het totale bestand van opvarenden ingevoerd en staan de gegevens op het internet. De fondsenwerving voor kamer Amsterdam is in volle gang.

Voordat ik het project nader beschrijf, geef ik een korte schets van de VOC, het aantal personeelsleden en de arbeidsmarkt in de achttiende eeuw. Vervolgens komen het administratieve systeem en de scheepssoldijboeken aan bod. Daarna geef ik enkele voorbeelden en ik eindig met een beschrijving van het werkproces.

De organisatie van de VOC

De Verenigde Oost-Indische Compagnie werd in 1602 opgericht als een samenvoeging van een aantal afzonderlijke compagnieën. Doel was het scheppen van een sterke organisatie die in staat was een sterke positie in Azië op te bouwen en het voorkomen van onderlinge concurrentie, die zorgde voor een prijsopdrijvend effect bij de aankoop van specerijen. De Compagnie kreeg het alleenrecht van de Republiek in de handel in en met het octrooigebied, zeg maar vanaf Kaap de Goede Hoop tot aan Japan. De Staten Generaal verleende de VOC een aantal soevereine rechten: zij mocht onder andere verdragen sluiten met regeringen in Azië, soldaten in dienst nemen en forten bouwen. In de Republiek bestond de organisatie uit zes zelfstandige vestigingen (kamers) die elk bestuurd werden door een aantal bewindhebbers. Het samenbindend element werd gevormd door het college van de Heren Zeventien, een soort centrale directie die slechts

bij eenstemmigheid besluiten kon nemen. Bij de oprichting was al een zetelverdeling vastgelegd. Amsterdam mocht acht leden naar dit college afvaardigen, Zeeland vier en de vier kleine kamers elk één. Nummer zeventien kwam per toerbeurt uit een van de kleine kamers.

De Heren Zeventien stelden jaarlijks op centraal niveau de data vast, waarop de aangevoerde artikelen geveild zouden worden met de veilingcondities. Ook bepaalden zij hoeveel schepen en manschappen naar Azië gezonden zouden worden en de hoeveelheid aan goederen, goud, zilver, munten en negotiepenningen. Ook werd de 'eis van retouren' vastgesteld, een opsomming van goederen die door Batavia geleverd moest worden.

De afzonderlijke kamers werden naar rato belast met het bouwen en uitrusten van schepen, het werven en inschepen van manschappen, goederen en edele metalen.

Ook hier gold de vaste verdeelsleutel van vijftig, vijftentwintig en zes-en-een-kwart procent.

De organisatie in de Republiek was nogal decentraal. In Azië werd de VOC centraal geleid vanuit het hoofdkantoor te Batavia door het college van Gouverneur Generaal en Raden. In de hoofdvestigingen van de VOC in Azië werd wel de personeelsadministratie bijgehouden, maar de boeken werden aan het einde van ieder boekjaar, op eenendertig augustus afgesloten en daarna opgestuurd naar Batavia. Een centrale rol in het aanleveren van gegevens voor de personeelsadministratie van de kamers werd vervuld door het soldijkantoor in Batavia. Hierover later meer.

In de loop van de achttiende eeuw werd de concurrentie voor de VOC steeds sterker, vooral door de Engelse East India Company. In de Vierde Engelse zeeoorlog (1780 – 1784) werden een aantal schepen gekaapt en lag de aanvoer vanuit Indië nagenoeg stil. Daarna herstelde het bedrijf zich enigszins. In 1795 viel Frankrijk de Republiek binnen en de Engelsen maakten jacht op schepen met bestemming Republiek. De schulden van de VOC waren toren hoog en het Patriottisch bewind nationaliseerde min of meer de organisatie. Dit was het einde van de scheepvaartverbinding met eigen schepen en eigen personeel.

De plaatselijke VOC archieven werden op den duur gecentraliseerd in Amsterdam en uiteindelijk zijn zij overgedragen aan het rijksarchief in Den Haag, nu het Nationaal Archief geheten.

Personeel

De VOC bemande haar schepen en ook de vestigingen in het octrooigebied uitsluitend met eigen personeel; haar mensen en goederen vervoerde zij alleen met eigen of gecharterde schepen. De schepen voor de uit- en thuisreis, naar Azië en terug, werden alleen in de Republiek gebouwd, elke kamer had een eigen werf. In de achttiende eeuw werden hierop ruim 750 schepen gebouwd. In Azië had de VOC ongeveer 25 vestigingen met daarbij nog een aantal ondergeschikte kantoren.

Tussen 1700 en 1795 voeren ruim 655.000⁴ dienaren van de VOC naar de Oost in 2950 uitreizen, gemiddeld 222 opvarenden per schip. De opvarenden kunnen in vier categorieën worden ingedeeld: 1) zeelieden zowel voor de uit- en thuisreis als ook voor de intra-Aziatische vaart, 2) soldaten en 3) handwerklieden voor de vestigingen in Azië. Daarnaast is er nog een kleine categorie overige dienaren.

Verreweg het grootste aandeel aan boord hadden de zeelieden (60%) en de soldaten (30%)⁵. De samenstelling binnen deze groepen was nogal heterogeen, maar het overgrote deel werd gevormd door de matrozen en de soldaten.

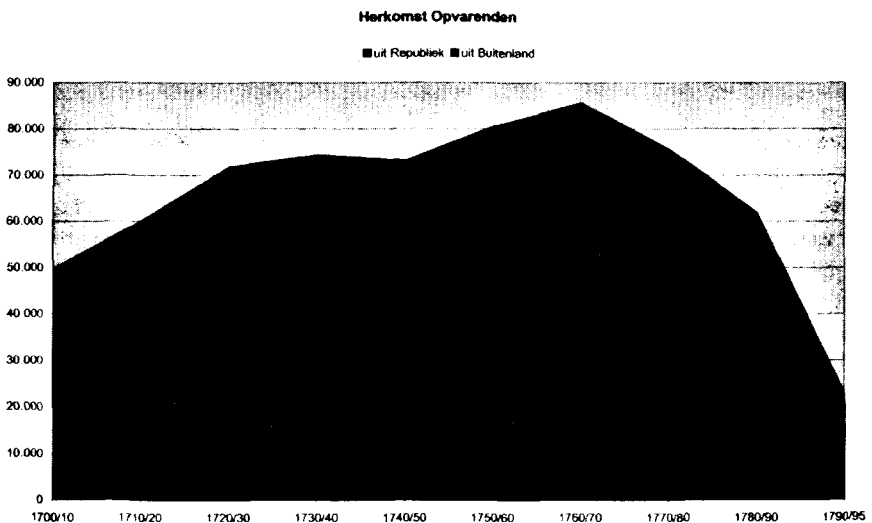
De VOC was uitgesproken de grootste particuliere werkgever in de Republiek in de achttiende eeuw en was hierdoor een belangrijke speler op de arbeidsmarkt.

Arbeidsmarkt, herkomst en lonen

Uit enkele steekproeven blijkt dat iets meer dan de helft van het personeel niet afkomstig was uit de Republiek⁶. Op zich geen opmerkelijk gegeven, want de Republiek behoorde in de achttiende eeuw tot de welvarendste gebieden in Europa. De lonen waren hoog, waarschijnlijk de hoogste in Europa. Binnen de Republiek was het loonpeil in het gewest Holland tweemaal zo hoog als in de landgewesten en vergeleken met het naburige Westfalen zelfs driemaal zo hoog⁷. In Holland was het inkomen per hoofd van de bevolking in 1742 in de steden hoger dan op het platteland⁸. Nu is de hoogte van het loonpeil maar een aanwijzing voor koopkracht en welvaart; de hoogte van de prijzen en accijnzen en bijvoorbeeld de beschikbaarheid van huisvesting zijn ook belangrijke indicatoren. Want er was ook er een grote werkeloosheid en tegelijkertijd werd er veel seizoenarbeid verricht door arbeidskrachten uit omliggende streken met een lagere levensstandaard⁹.

Het is duidelijk dat de Republiek een grote aantrekkingskracht uitoefende op de omringende landen. Lucassen heeft een schatting gemaakt van het aantal immigranten dat in de periode 1600-1800 naar Holland kwam. Aan de hand van gepubliceerd onderzoek gebaseerd op huwelijksregisters komt hij tot een schatting van een immigratie van in totaal 600.000 immigranten uit het buitenland naar de Hollandse steden¹⁰. Daarnaast was er ook een aanzienlijke trek van het platteland naar de steden en vestig-

Aantallen Nederlandse en buitenlandse opvarenden, 1700-1795



den zich veel stedelingen in Amsterdam. Deze stad behoorde bij de grootste in Europa. In de haven was er een grote vraag naar arbeidskrachten.

Behalve de mensen die zich blijvend in de Nederlanden vestigden, waren er ook velen die tijdelijk naar de Noordzeekust trokken, zowel seizoenwerkers of trekarbeiders maar ook wel mensen die zich voor een langere periode in west Nederland vestigden en later weer vertrokken.

Veel opvarenden kwamen uit het toenmalig Duitssprekend Europa, een gebied dat doorliep tot Koningsbergen / Kaliningrad. Een belangrijk gedeelte kwam ook uit de Zuidelijke Nederlanden, Elzas – Lotharingen en de Franche Comté. Een derde rekruteringsgebied vormde Scandinavië. Betrekkelijk weinig werknemers kwamen uit Engeland en Frankrijk. Dit wordt waarschijnlijk in belangrijke mate veroorzaakt door het beleid van de regeringen in die landen, die hun eigen koopvaardij en marine krachtig steunden. In het algemeen geldt dat hoe verder de plaats van herkomst van de kust lag, hoe groter de kans dat de opvarende een soldaat was¹¹.

Het grote aantal 'buitenlandse' opvarenden bij de voc is slechts een deel van de grote groep werkzoekenden die naar de Republiek en voornamelijk naar Amsterdam kwam. Velen monsterden ook aan bij de Admiraliteit¹² (marine) en bij andere compagnieën. Maar omdat de scheepssoldijboeken een vrijwel volledig beeld geven van de herkomst van bijna alle opvarenden, zijn zij een belangrijke bron voor de bestudering van de arbeidsmarkt in de Republiek die een sterk internationaal karakter had.

De lonen die de voc betaalde, waren niet hoog en gedurende de tweehonderd jaar van haar bestaan wijzigde de compagnie deze nauwelijks. De gages voor soldaten en matrozen varieerden van f 9 tot f 11 per maand, voor onderofficieren in scheepsdienst van ongeveer f 18 tot f 24¹³. De maandlonen vanaf derdewaak (derde stuurman) tot opperstuurman lagen tussen de f 26 en de f 50. Een schipper kon tussen de f 60 en f 80 per maand verdienen¹⁴.

Vergeleken met de lonen aan de wal zijn de bedragen niet hoog. Maar op de wal liepen men het risico gedeelten van het jaar zonder werk te zitten. En bij de voc kreeg men bovendien ook kost en inwoning. Daarnaast bestond de mogelijkheid om bij terugkeer naar de Republiek al dan niet officieel (een) kist(en) met goederen mee te nemen die goed verkocht kon worden. Dit systeem heette 'voering'; de inkomsten daaruit staan niet in de scheepssoldijboeken.

Maand- en schuldbrieven

Werknemers van de voc konden een maandbrief ondertekenen. Dit was een door de voc opgestelde brief die door de werknemer werd ondertekend. Hierin stond dat meestal drie maandlonen per jaar door de kamer in Holland of Zeeland kon worden uitbetaald aan hetzij de echtgenote, hetzij de kinderen of een van de ouders. Aan anderen mocht geen maandbrief worden verleend. De maandbrief was op naam gesteld en was niet overdraagbaar of verhandelbaar. De voc garandeerde dat de maandbrief bij voorrang werd uitbetaald wanneer er ruimte was op de rekening van de ondertekenaar. In het hoofd van de persoonsrekening werd altijd vermeld of de werknemer wel of geen

maandbrief had verleend. In Azië moest men er dan voor zorgen dat er voldoende ruimte op de rekening bleef.

Wanneer een werknemer wel getrouwd was, maar geen maandbrief had verleend – weggemaakt in het taalgebruik van de VOC – dan kon de eega met haar trouwboekje naar de bewindhebbers gaan, om alsnog een maandbrief te laten opmaken. Vermoedelijk moest deze stap gezet worden wanneer de echtgenote een beroep deed op sociale ondersteuning.

Vaak tekenden opvarenden een schuldbrief, obligatie of transportceel, ook wel vaderlandse schuld genaamd. Ook dit was een officieel VOC formulier. Het was een schuldbekentenis aan toonder en daarom overdraagbaar. Ook bij dit formulier garandeerde de VOC dat deze bij voorrang zou worden afgelost uit het tegoed van het personeelslid. Omdat deze schuldinschrijving op de rekening van de werknemer meestal resulteerde in een negatief saldo, werd hiermee bij uitbetaling van het loon in Azië rekening gehouden. Het was gebruikelijk dat in Azië per jaar zes maandlonen werden uitbetaald.

Vaak werden de schuldbrieven verleend aan volkhouders die mensen leverden aan de compagnie.

Volkhouders verstrekten aan 'kansarmen' huisvesting en soms ook een uitrusting en zij probeerden dezen bij de VOC onder te brengen. De kwaliteit van de mensen, huisvesting en uitrusting liet vaak veel te wensen over.

In ruil voor hun diensten kregen de volkhouders vaak een schuldbrief die zij weer doorverkochten aan transportkopers. Zij werden ook wel 'ceel- of zielverkopers' en 'zielkopers' genoemd¹⁵.

Het administratieve systeem

De Heren Zeventien hadden de regels vastgesteld hoe de personeelsadministratie gevoerd moest worden zowel op de schepen van alle kamers als in de vestigingen in Azië. De regels staan in resoluties, maar worden ook behandeld in het standaard werk van Pieter van Dam¹⁶. Ook zijn de regels afzonderlijk gepubliceerd. Lequin heeft het administratieve systeem in zijn dissertatie behandeld¹⁷. In deze bijdrage wordt het systeem meer gedetailleerd behandeld en breng ik enkele verbeteringen aan.

Op de schepen stond de personeelsadministratie in scheepssoldijboeken, in de vestigingen te Azië en op de Kaap in garnizoensboeken. In de vestigingen werd in het garnizoensboek voor elk personeelslid per 1 september een rekening geopend; de rekening sloot per 31 augustus, het einde van het boekjaar. Werd iemand in het boekjaar overgeplaatst naar een andere vestiging, dan werd op de vestiging van waar men vertrok op de datum van overplaatsing de rekening gesloten. Op de nieuwe vestiging werd op datum van aankomst een rekening geopend. Telkens als een rekening gesloten werd, kreeg het personeel een rekening op papier overhandigd, de originele rekening. De rekening in de scheepssoldij- en garnizoensboeken zijn afschriften voor de Compagnie. De afgesloten garnizoensboeken werden naar het soldijkantoor in Batavia gestuurd.

De scheepssoldijboeken werden voor elke reis apart aangelegd. De uitreis begon bij het uitvaren van de haven in de Republiek en werd afgesloten in de haven van bestemming, meestal Batavia of Colombo op Ceylon, soms de Kaap. De thuisreis begon in Azië. Voor reizen in Azië werd ook een scheepssoldijboek aangelegd. Bij de directe vaart op China werd de uit- en thuisreis (soms) als een geheel beschouwd. In de scheepssoldij-

boeken van de pakketboten die een snelle verbinding met Indië moesten verzorgen, werden soms zowel de uit- als thuisreis geboekt, maar dan wel elk afgesloten; soms staan er meerdere uit- en thuisreizen in een boek.

Voor elke uitreis van elk schip dat naar Indië vertrok werden twee identieke scheepssoldijboeken aangelegd, die bij aankomst in de haven van bestemming werden afgesloten. De boeken werden op het soldijkantoor te Batavia gecontroleerd, één exemplaar werd teruggestuurd naar de kamer in de Republiek, de andere bleef op het soldijkantoor achter.

De noteringwijze in de scheepssoldijboeken was identiek aan het systeem in de garnizoensboeken. Maar de scheepssoldijboeken van de uitreizen nemen een aparte plaats in, omdat daarin na de salarisgegevens van de uitreis ook salarisgegevens uit de daaropvolgende scheepssoldij- of garnizoensboeken werden opgetekend. Elk jaar stuurde het soldijkantoor een salarisoverzicht van alle personeelsleden naar de kamers met vermelding van het saldo, de periode en de naam van de (hoofd)vestiging of het schip.

De garnizoensboeken en de scheepssoldijboeken van de intra-Aziatische vaart zijn verloren gegaan. Maar vrijwel alle scheepssoldijboeken uit de achttiende eeuw zijn bewaard gebleven. De 192 boeken uit de zeventiende eeuw zijn bijna allemaal van de kamer Amsterdam. In Dutch Asiatic Shipping (DAS) deel 2 worden alle uitreizen van VOC schepen chronologisch weergegeven, elke reis heeft een eigen nummer¹⁸. In de bijgevoegde tabel worden de aantallen scheepssoldijboeken en het aantal uitreizen per kamer weergegeven. Het zijn 2797 delen tegenover 2950 uitreizen, dat is nagenoeg 95 procent. De ontbrekende delen betreffen een aantal door de VOC gehuurde schepen met vermoedelijk ook een gehuurde bemanning. Ook staan in een aantal soldijboeken van pakketboten meerdere reizen vermeld. Daar staat tegenover dat enkele soldijboeken twee keer voorkomen in de administratie en dat enkele reizen in DAS ontbreken. Bij elkaar is dat voldoende reden om de 95 procent als een betrouwbaar gegeven te beschouwen. Derhalve beschikken we over een periode van nagenoeg honderd jaar over een bijna volledige personeelsadministratie van de grootste particuliere werkgever in de Republiek.

In de scheepssoldijboeken worden eerst de zeelieden ingeschreven, daarna de soldaten en ten slotte de handwerkslieden. Soms staan de oplopers (onervaren matroos / lichtmatroos) en jongens als een aparte groep tussen de zeelieden en de soldaten. Deze volgorde wordt lang niet altijd gevolgd. Bij de kamers Delft en Rotterdam is de volgorde binnen de zeelieden en de soldaten min of meer hiërarchisch. Bij kamer Zeeland wordt binnen deze groepen vaak een alfabetische volgorde gebruikt. In de scheepsrekening, de tegenrekening van de Compagnie, worden de afzonderlijke posten op de persoonsrekeningen getotaliseerd. Maar omdat het hier de Compagnie betreft, staan alle posten die bij het personeel debet staan, hier op de creditzijde en omgekeerd. De posten 'gage op de hand' en 'vaderlandse schuld' die bij de individuele werknemer debet staan geboekt, zijn elk getotaliseerd en een creditpost. In sommige scheepssoldijboeken wordt deze rekening voorin op folio 1 genoteerd, in andere komt hij na alle reguliere opvarenden.

Daarna worden de 'opstappers' aan de Kaap genoteerd, meestal eerst die van de eigen kamer, vervolgens die van andere kamers. Een vaste volgorde is niet voorgeschreven. Zoals eerder vermeld staat voor in een index op voornaam. Soms kan men achter in het boek een boedelbeschrijving vinden van opvarenden die op de uitreis zijn overleden, soms ook hun testament of codicil. Van Dam zegt 'agter in 't verkeerde eynde van

't grootboek' en soms wordt dat zo geïnterpreteerd dat ook het boek wordt omgekeerd en daarna worden de gegevens genoteerd¹⁹.

De salarisadministratie werd geboekt volgens het grootboekstelsel:

Elk personeelslid maar ook enkele goederen die met de persoonsuitrusting te maken hadden (scheepskisten, dekens, hangmatten, kleding en een post van meestal f 200 die meestal werd gebruikt voor het kopen van verse levensmiddelen) kreeg een eigen grootboekrekening, meestal één rekening met een linker en rechter bladzijde. De linker bladzijde is de debetzijde, ook staat er wel op 'is verschuldigd'. Rechts is de creditzijde, ook wel 'moet hebben'. In de kop van elke rekening staat het folionummer en de naam van het schip, het jaar van de reis en de kamer. Vervolgens wordt op de linker folio de naam van de werknemer genoteerd met plaats van herkomst, rang en vervolgens of er enkele maandlonen, maximaal drie, jaarlijks door de vestiging wordt uitbetaald aan hetzij echtgenote, ouders of kinderen ten laste van het loon van het personeelslid. Soms worden deze gegevens voor een deel ook op de creditzijde geschreven.

Het schema van de persoonsrekening staat in de bijgevoegde afbeelding.

Schema persoonlijke rekening van VOC-dienaren

DEBET			CREDIT		
datum	omschrijving	bedrag	datum	omschrijving	bedrag
vertrek	2 maanden gage op de hand vaderlandse schuld	f	aankomst	verdiende gage over X maanden X dagen sedert datum vertrek tot datum aankomst	f
	kist	f		saldo, indien van toepassing	f
	uitrustingsstukken	f			
	saldo, indien van toepassing	f			
	Totaal	f		Totaal	f

De post saldo is of positief (te goede) of negatief (te quaat); deze post is een sluitpost omdat beide totalen gelijk moeten zijn. Wanneer er een vaderlandse schuld is, is het saldo meestal negatief.

Het loon dat op de uitreis werd verdiend, werd niet uitbetaald. De opvarende kreeg een rekening met in het hoofd dezelfde gegevens als op de rekening in het soldijboek en daaronder uiteraard dezelfde posten. Met deze rekening ging de werknemer naar zijn volgende standplaats op een vestiging of een schip. Daar werd hij ingeschreven in het garnizoens- of scheepssoldijboek met dezelfde persoonsgegevens. Ook wordt vermeld met welk schip hij naar Azië is gevaren en waar zijn laatste / jongste rekening is gesloten met welk saldo. Een positief saldo werd alleen vermeld, maar niet in de berekening betrokken. Een negatief saldo werd op de volgende rekening aan de debetzijde de eerste post met de omschrijving 'te quaat aangebracht'. Op deze manier was het meteen duidelijk dat er nog financiële verplichtingen in patria waren naast een eventuele maandbrief.

Aan het einde van het boekjaar of bij verandering van standplaats werd de rekening gesloten en gesaldeerd en de werknemer kreeg zijn volgende rekening. Als hij na een aantal jaren weer terugkeerde naar de Republiek, dan moest hij met zijn stapeltje rekeningen naar de soldijadministratie van de kamer bij welke hij in dienst was. Na controle – de saldo's waren immers door het soldijkantoor te Batavia ook naar de desbetreffende kamers gezonden – werd het totaal aan saldo's uitbetaald, verminderd met eventuele betalingen (maand- en schuldbrief) aan derden.

Het schema van de rekening staat is bijgevoegde.

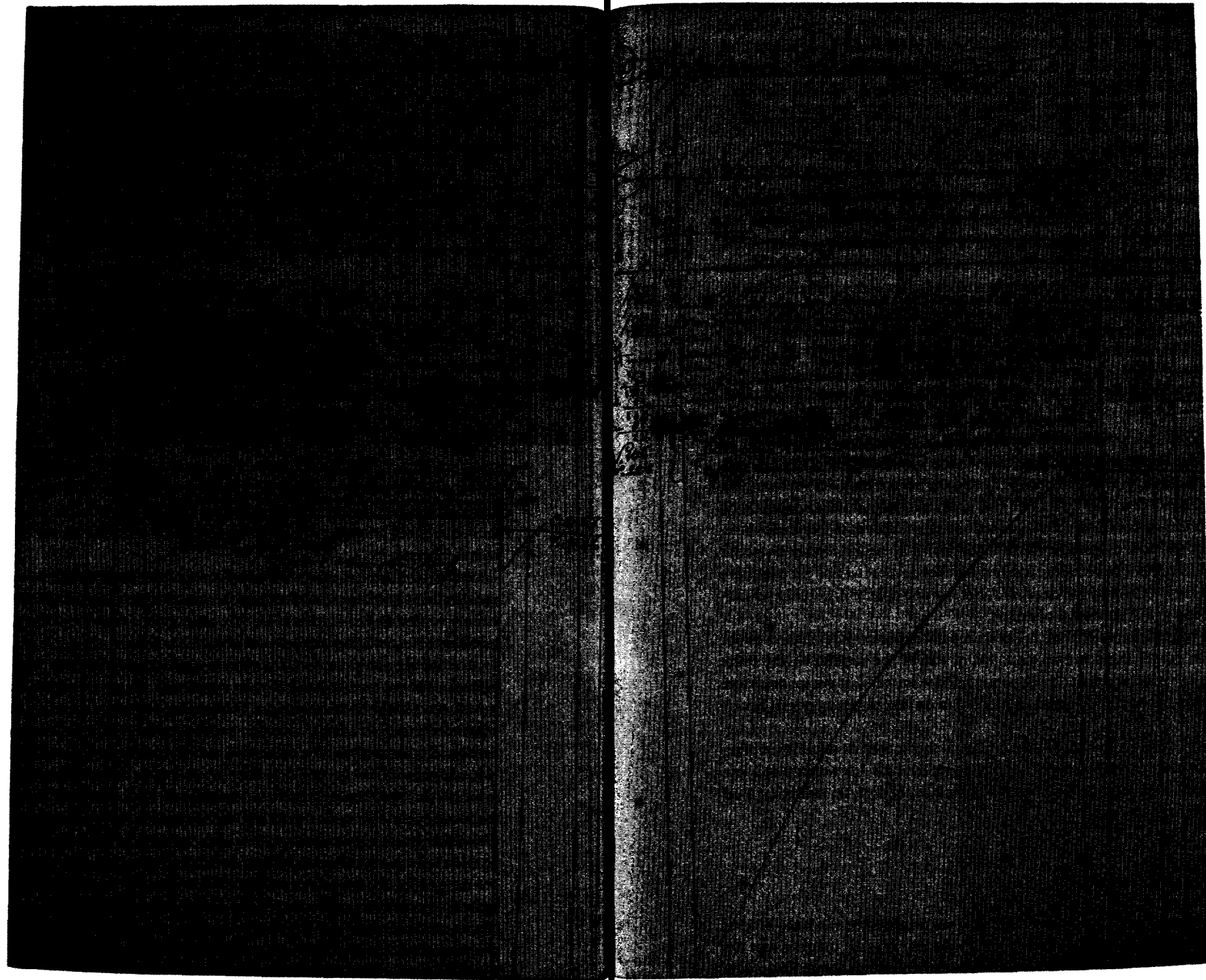
Laus Deo		In het schip		Anno		voor Kamer	
DEBET				CREDIT			
voornaam, familienaam, plaats van herkomst, rang, wel / niet vermaakt [maandbrief] aan (begunstigde)				soms: voornaam, familienaam, plaats van herkomst, rang			
datum	2 maanden gage ad f..... op de hand	f.....		datum	boeking van f..... aan gage over ... maanden en ... dagen ad f..... per maand sedert (datum vertrek) tot heden (sluitdatum van de rekening, links vermeld) dat (reden van sluiting van de rekening, bijvoorbeeld aankomst in Batavia of overlijden) de boeken sluiten (en continueert)	f.....	
datum	(vaderlandse) schuld aan(houder schuldbrief)	f.....					
datum	... stuks (uitrusting) ad f.....	f.....					
	... stuks (uitrusting) ad f.....	f.....					
	... stuks (uitrusting) ad f.....	f.....					
	... stuks (uitrusting) ad f.....	f.....					
datum	eventueel saldo te goede (positief) :	f.....		datum	eventueel saldo te kwaad (negatief)	f.....	
	TOTAAL DEBET	f.....			TOTAAL CREDIT	f.....	
datum	uitbetaling (deel) maandbrief	f.....			saldo te kwaad (A) of te goede (B):	A	B
datum	uitbetaling (deel) schuldbrief	f.....		datum	in principe jaarlijkse boeking (of per datum van verandering van vestiging of schip) van het saldo van de verdiende gage in de Oost (gage minus uitbetalingen, onkosten en dergelijke)	f.....	
datum	uitbetaling per procuratie aan een gemachtigde	f.....			idem	f.....	
datum	uitbetaling (deel) schuldbrief	f.....		datum	idem	f.....	
datum	ingetrokken rekening(en)	f.....		datum	idem	f.....	
datum	uitbetaling (deel) schuldbrief	f.....		datum	einde dienstverband	f.....	
	Totaal	f.....			TOTAAL	f.....	
datum	uitbetaling (deel) maandbrief	f.....					
datum	uitbetaling aan de 'verdiender' zelf	f.....					
	TOTAAL	f.....					
soms handtekening							

De wijze van noteren was niet in alle kamers precies hetzelfde. In het bijzonder het boeken van de betalingen op de schuldbrieven varieert. De verschillende noteringen hebben echter geen gevolgen voor de hoogte van de uitbetaling aan de werknemer of zijn rechthebbende.

De verschillende manieren van boeken hebben alle hetzelfde doel. In de rekening van de uitreis wordt de schuldbrief geboekt als een betaling, terwijl het in feite een preferente vordering van derden is. De VOC staat garant voor die preferentie en is terughoudend bij uitbetaling van het loon in Azië.

Het gevolg van deze noteringwijze is dat het ondertekenen van een schuldbrief vrijwel altijd tot gevolg heeft, dat de opvarende bij aankomst in Azië een saldo 'te quaat', een schuld heeft staan op zijn rekening. Met deze rekening komt hij op zijn volgende standplaats. Daar is het dan meteen duidelijk dat maar een beperkt deel van de maandlonen mag worden uitbetaald, want hij moet sparen om te kunnen aflossen. Het was gebruik dat in Azië drie keer per jaar twee maandlonen werden uitbetaald, maar als de rekening een tekort vertoonde drie keer één maandloon²⁰. Zijn nieuwe rekening opent ook op de debetzijde met de post 'te quaat aangebracht'. In elk negatieve saldo is dus het vorige negatieve saldo verwerkt; dit in tegenstelling met positieve saldo's. En soms komt daarbij nog de extra verplichting van de maandbrief.

Het gevolg van deze noteringwijze is dat wanneer in de Republiek de schuldbrief in delen wordt afgelost en dit wordt geboekt in het scheepssoldijboek, men het probleem moet oplossen dat op papier deze schuld niet twee keer als uitgave wordt geboekt, eenmaal fictief op de rekening van de uitreis en daarna de feitelijke uitbetaling. Bij kamers Delft en Rotterdam worden de feitelijke uitbetalingen geboekt links van de marge op de debetzijde en aldus buiten de optelling gehouden. Bij kamer Zeeland worden de feitelijke uitbetalingen gewoon geboekt maar wordt aan de creditzij-



Rekening in de scheepssoldijboeken van Isaac Jijskoot (Nationaal Archief, Den Haag)

de het bedrag van de schuldbrief als positief saldo geboekt, wanneer het soldijkantoor in Batavia meldt dat het saldo van volgende rekening hetzij 'effen' – dat wil zeggen nul – hetzij positief is. De meest precieze oplossing geeft de boekhouding van kamer Enkhuizen. Daar wordt elke feitelijke uitbetaling op de schuldbrief, dus ook een gedeeltelijke aflossing, op de debetzijde als uitgave en op de creditzijde als inkomst geboekt.

Het verband tussen de saldi en de uitbetalingen aan derden

De (saldi van de) persoonsrekeningen van de werknemers op de verschillende vestigingen in Azië of op de intra-Aziatische vaart kwamen na 31 augustus van elk jaar, het einde van het boekjaar, binnen op het soldijkantoor te Batavia. Vandaar werden de bedragen doorgegeven aan de verschillende kamers in de Republiek. De tijd die ligt tussen het afsluiten van het boekjaar op de vestiging in Azië en het noteren van het saldo in het scheepssoldijboek in de kamer in de Republiek is groot; alleen al de overtocht duurt minimaal zes maanden. Dus bij elke boeking van een positief of negatief saldo over een (deel van een) boekjaar moet minstens een half jaar geteld worden bij de sluitingsdatum om de datum van inschrijving te krijgen; tien maanden lijkt meer voor de hand te liggen. Op die datum was duidelijk of er ten laste van dat saldo betalingen gedaan konden worden.

In een eerdere alinea is gemeld dat het bedrag van de schuldbrief werd geboekt als betaling en dat door deze noteerwijze de opvarende zijn uitreis met een schuld afsloot. Doorgaans beëindigde hij zijn reis met een batig slot, zij het dat daar een vordering uit een schuldbrief tegenover stond. En de VOC had gegarandeerd dat deze vordering bij voorrang zou worden uitbetaald uit de tegoeden van de schuldenaar. Dit is niet helemaal correct. Eerst wordt de maandbrief uitbetaald, van het eventuele restant alvast een deel van de schuldbrief. Om de betaalcapaciteit te berekenen moet dus bij het negatieve bedrag van het tekort het bedrag van de schuldbrief worden opgeteld, kortweg schuldbrief minus tekort is gelijk aan betaalcapaciteit.

Wanneer een volgend negatief saldo in het scheepssoldijboek wordt geschreven dat kleiner is dan een eerder ingeschreven saldotekort, dan is het verschil tussen beide posten de volgende betaalcapaciteit. In elk nieuw saldo is immers het vorige negatieve saldo verwerkt. Maar soms zijn de uitgaven groter dan de inkomsten en neemt het tekort toe.

Wordt uit Batavia een positief saldo gemeld, dan is theoretisch de schuldbrief afgelost. Dat klopt niet altijd. Als ook een maandbrief is getekend die ook wordt geïnd, kan bij een positief saldo toch de schuldbrief niet volledig zijn afgelost. De vordering bleef staan en wordt pas later afgelost.

Twee rekeningen als voorbeeld

Op de bijgevoegde foto van een persoonsrekening staan de gegevens van Isaac Jijskoot uit Rotterdam. Uit de rekening blijkt dat hij op 25 oktober 1735 als matroos met het schip *Knappenhof*²¹ is vertrokken. Het schip vaart voor rekening van kamer Rotterdam en volgens DAS vertrekt hij uit het Goereese Gat op weg naar Batavia. Hij verdient negen gulden per maand, guldens van twintig stuivers, elk zestien penningen groot. In

cijfers wordt het bedrag dertien gulden, vijftien stuivers en 13 penningen als volgt geschreven f 13.15.13. Zijn moeder Trijntje Buijs mag elk jaar vierentwintig gulden, twee maandlonen, op het Rotterdamse Oost-Indisch huis ophalen, mits het saldo van Isaac toereikend is. (zie bijgevoegde foto²²)

Per 25 oktober 1735 wordt zijn voorschot van twee maanden gage, de kosten van een (scheeps)kist en een paar schoenen ingeboekt. Bovendien is hij aan Jan Jansen²³ f 150 verschuldigd; hij heeft een transportbrief getekend, een overdraagbare schuldbekentenis. In totaal is er een bedrag van f 174 en 4 stuivers aan uitgaven geboekt. Bij aankomst in Batavia op 9 juli 1736 heeft hij f 76 en 10 stuivers verdiend en gesaldeerd met zijn uitgaven levert dat een tekort van f 97.14.- stuivers op.

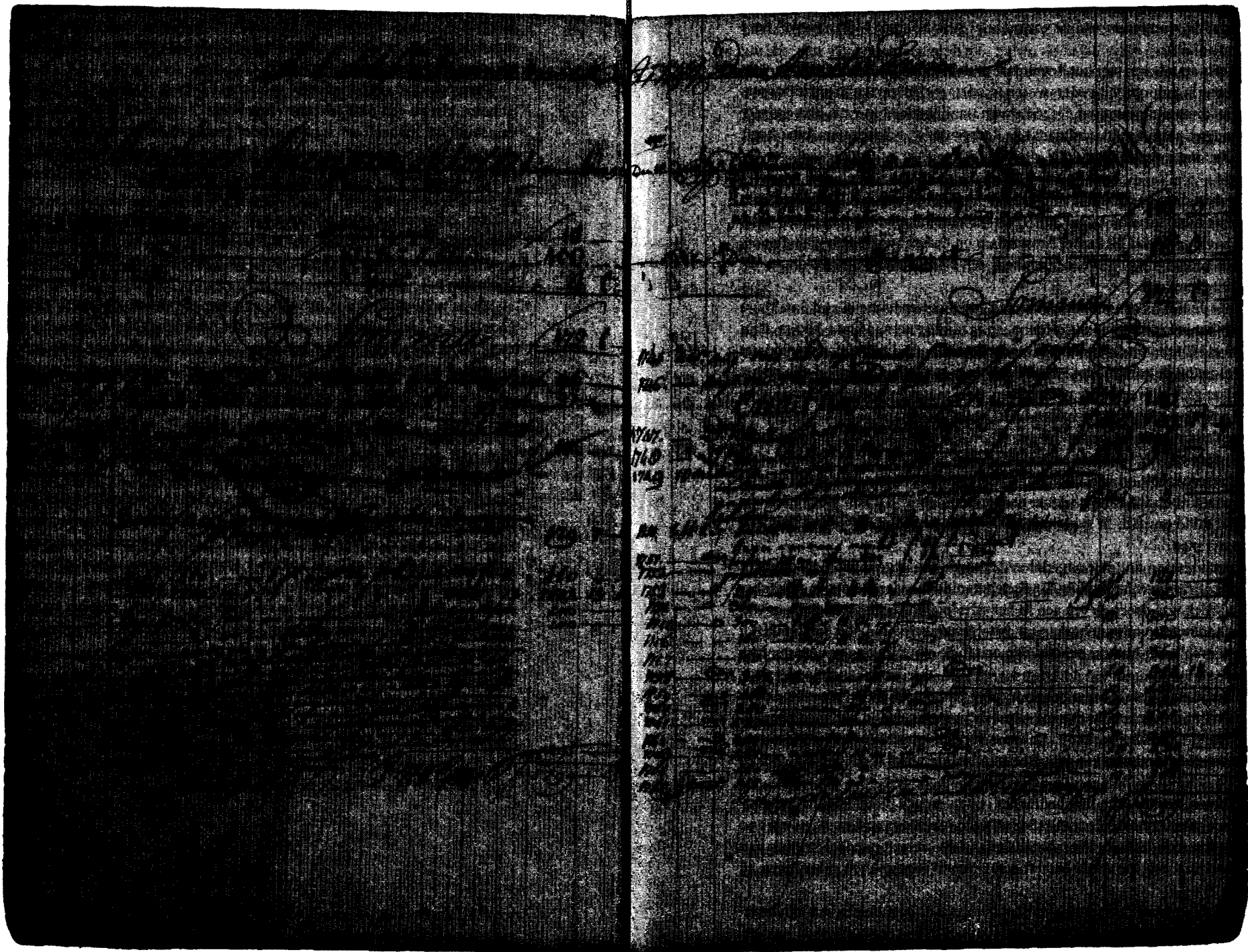
Tot 28 december vaart hij in Azië op 't *Huijs ten Donk*, vervolgens verblijft hij tot 28 februari 1738 in het hospitaal te Batavia. Daarna vaart hij op de *Everswaard*, belandt in 1739 opnieuw op Kaap de Goede Hoop en repatrieert ten slotte in 1740 met het schip *Westenhoven*.

De schuldbekentenis is inmiddels in vier termijnen afbetaald. Uiteindelijk blijft voor Isaac zelf een saldo over van 75 gulden, 16 stuivers en 8 penningen, maar daarvoor moet hij wel bewijsstukken overleggen. Isaac was één rekening kwijtgeraakt, de andere worden uitbetaald in augustus en september 1740. Uiteindelijk wordt de verloren rekening op 8 december 1741 uitbetaald. Zijn moeder heeft de maandbrief van f 18 per jaar niet geïncasseerd.

Op de creditzijde staan een paar rekensommetjes, waaruit blijkt hoe de betalingscapaciteit wordt berekend. Onder de aankomstdatum staan twee aftreksommen naast elkaar; de eerste: f 150.- min f 97.14.- geeft f 52.6.-; f 52.6.- min f 18.- geeft f 34.6.- (vierendertig gulden en zes stuivers). Hier staat dat het bedrag van de schuldbrief (f 150) min het saldotekort (f 97.14.-) het bedrag f 52.6.- oplevert. Hiervan wordt de reservering van de maandbrief (f 18) afgetrokken en dan resteert vierendertig gulden en zes stuivers. Dit bedrag wordt op 7 oktober 1737 betaald aan de houder van de schuldbrief en op 14 november van datzelfde jaar f 50.14.-. In som 2 staat: f 97.14 min f 47 geeft f 50.14.-. Hier staat dat het eerste saldotekort (f 97.14.-) min het tweede saldotekort (f 47.-) een betalingscapaciteit van f 50.14.- oplevert. De reservering voor de maandbrief voor dat jaar is al gemaakt.

Detail van de rekening van Isaac
Jijskoot (Nationaal Archief, Den Haag)

150		97.14	
97	14	47	
<hr/>		<hr/>	
52	6	50.14	
18			
<hr/>			
34	6		



Rekening in de scheepssoldijboeken van Andries Jurriaen Scholts (Nationaal Archief, Den Haag)

Op deze folio staan nog meer sommetjes en de werkwijze is tekens dezelfde. Wel blijkt daaruit dat de reservering van de maandbrief gehandhaafd blijft, hoewel deze niet geïnd wordt.

Uit de digitale stamboom van het Rotterdam archief blijkt dat Isaac Jijskoot / Jyskoot op 7 april 1715 is gedoopt. Zij ouders waren Isaac Isaacs Jijskoot en Trijntje Buijers die op 17 januari 1708 zijn getrouwd. De vader van Isaac overleed in 1728, zijn moeder op 9 november 1735, ruim een maand nadat de *Knappenhof* was uitgevaren. Isaac heeft zijn moeder nooit meer gezien.

Op een andere foto staat de rekening van Andries Jurriaen Scholts uit Luenenburg; in de index schrijft men Schultz. Op 14 juli 1744 vertrekt hij met de *Diemermeer* naar Colombo. Hij heeft getekend bij kamer Amsterdam op Colombo als soldaat te dienen, zijn maandloon bedraagt f 9. Gewoonlijk tekent een soldaat voor vijf jaar, de uit- en thuisreis niet meegerekend.

Op weg naar de Kaap doet de *Diemermeer* nog het Kaapverdische eiland San Tiago aan. Via Batavia vaart het schip naar Colombo, op 15 augustus 1745 komt hij aan. Zijn verdere loopbaan blijft hij op Ceylon. Op 10 maart 1749 krijgt hij toestemming om 'met stilstand van gagie bij de particuliere vaart zijn fortuin te zoeken'. Maar op 18 oktober van datzelfde jaar gaat hij weer bij de VOC werken. Op 9 maart 1765 stopt de betaling en hij overlijdt op 16 september daarop volgend. Hij heeft een testament gemaakt.

Toen hij aankwam in Colombo had hij een tekort van f 56.3.--. Maar op 31 augustus 1745, de sluitdatum van het boekjaar, bedraagt het nog maar f 53.13.--. Afgerond levert dat een betalingscapaciteit op van f 96 dat in september 1746 aan de houder van de schuldbrief wordt uitbetaald. Eind boekjaar 1746 vermindert zijn tekort met f 37 en een jaar later is zijn saldo positief. In 1747 wordt dus op de schuldbrief f 37 ingelost, het restant in januari 1749.

Op de debetzijde staan nog drie ongedateerde betalingen wegens het intrekken van rekeningen. Het saldo van een rekening dat door het soldijkantoor in Batavia aan de kamer in de Republiek was doorgegeven een in het scheepsoldijboek van de uitreis was bijgeschreven, kon worden teruggeboekt naar de werknemer in Azië. Met toestemming van zijn superieuren heeft Andries Scholts zijn originele rekeningen naar Amsterdam laten sturen.

Op de debetzijde worden de bedragen als uitgave geboekt, bij de desbetreffende saldi aan de creditzijde wordt een markering gemaakt, gepointeerd in boekhouderstaal. En op het kantoor in Colombo wordt op zijn lopende rekening aan de creditzijde het totaal van de ingetrokken rekeningen bijgeboekt. Administratief is dit een waterdicht systeem.

De eerste administratieve betaling bedraagt f 129.7.- voor '2 p[ae]s ingetrokke[n] rekeningen per Bengalen 1752'. Op de creditzijde zijn een rekening van f 39.7.- en van f 90 aangekruist. De tweede administratieve betaling van f 480 betreft twee rekeningen van f 120 respectievelijk f 360. De derde betreft een zevental ingetrokken rekeningen ad f 2844.13.5

Na zijn overlijden wordt het restant verdeeld volgens de bepalingen van zijn testament, volgens het soldijboek:

'Ingehouden f 100.--. voor de gereformeerde armen

Ingehouden f 100.--. voor de lutherse armen

f 1495.--. op dato [11april 1769] per ordre van de Heer Burgem[eester] Huijskens be-

taald aan Frans de Wilde als gemachtigde van Johan Hendrik Ludolph Schulz, van Cuno Godfried Schulz, meerderjarig, van Anna Elisabeth Schulz wed[uwe] Johan Hendrik Stubbe, van Christiaan Ludolph van Zahn, als in huwelijk hebbende Anna Catharina Schulz, zijn halve broeder en zusters de geïnstitueerde erfgenaam voor 4/5; voorts van de zelve Cuno Godfried Schultz als nog g'institueerde erfgen[ame] over 3/5 in 1/5, van Andries Pieter Klug, van Johan Georg Unvieth, van Georg Fredrik Zimmermann, van Johan Christoffel Lodewijk Fleisch 't samen mede geïnstitueerde erfgenamen voor 1/5 in 1/5 en laatstelijk van Johan Nicolaas Zandel als gequalificeert voor de noodlijdende armen te Hitsacker als mede geïnstitueerde erfgenamen voor het nog overige 1/5 in 1/5 onder borgtocht van J.H. Kleijnveld, camerb[ode] die aanneemt de Comp[agnie] te indemneren, renuncieerende de benifitie ordinis [et] excusionis, dien effecte verstaande, 't origineel get[ekennd]'

Hieronder staan de handtekeningen van Frans de Wilde en kamerbode J.H. Kleijnveld.

Zo'n uitgebreide verantwoording staat niet vaak in de scheepssoldijboeken, maar bij nalatenschappen worden vaak de rechthebbenden vermeld. En wanneer een ander dan het personeelslid zelf een bedrag ontvangt, wordt vaak de zinsnede 'renunciërende het beneficium ordinis et excusionis', dat wil zeggen dat hij zich direct aansprakelijk stelt tegenover schuldeisers.

Het maandloon van Andries Scholts was eerst f 9 en bij zijn overlijden bedroeg het f 40, dus hij heeft een goede carrière gemaakt. Kennelijk had hij ook andere verdiensten, want hij int zijn salaris niet. Soms laat men dan het loon 'voortdragen', ook wel afgekort met 'V.D.' of 'D.V.'. Het bedrag dat in het scheepssoldijboek staat is dan een sub-totaal dat niet meegeteld wordt. Ofwel de rekening loopt over meerdere jaren of het goetod wordt opgevoerd in de volgende rekening.

Hetzelfde systeem van het verzenden van rekeningen naar patria werd gebruikt, als men daar geld wilde laten betalen aan gemachtigden. De rekeningen werden ingeleverd en de posten gepointceerd.

Soms wordt in het scheepssoldijboek aan de creditzijde geen bedrag ingevuld, maar 'effen' of 'liquide'; de inkomsten en uitgaven zijn dan even groot.

Wanneer een werknemer weer terugkeerde naar de Republiek op een schip dat voer voor een andere kamer, wordt vaak genoteerd aan de creditzijde 'per biljet' of 'paspoort'. Hiermee wordt aangeduid dat er kennelijk een verrekening moet plaatsvinden met de andere kamer.

Als een dienaar overlijdt terwijl zijn rekening een tekort vertoont – in het hospitaal moest hij bijdragen in de kosten –, wordt deze laatste rekening geboekt aan de debetzijde. Het betreft een uitgavenpost.

Hiermee is het belangrijkste van deze administratie behandeld. Het is een logisch en samenhangend geheel. Verdere varianten worden niet beschreven, zij kunnen uit dit systeem verklaard worden.

De gegevensinvoer

Omdat de scheepssoldijboeken betrekking hebben op alle uitreizen van VOC schepen is ervoor gekozen gebruik te maken van de scheepsgegevens uit Dutch Asiatic Shipping

(DAS)²⁴. Per kamer is een tabel gemaakt met alle inventarisnummers van de scheepssoldijboeken met de scheepsnaam. De schrijfwijze van DAS is overgenomen. Hieraan zijn toegevoegd de DAS nummers en de plaats en datum van vertrek en plaats en datum van aankomst.

Daarna worden de persoonsgegevens uit de scheepssoldijboeken ingevoerd, gekoppeld aan een schip. Een groot aantal soldijboeken is verfilmd en de gegevens worden gelezen van de microfiches. Dit gebeurt om de originelen te beschermen. Ook krijgen de deelnemers aan het project een set microfiches, zodat de informatie op meer plaatsen beschikbaar is.

Kamer	aantal soldij boeken	aantal uitreizen naar DAS	%
Amsterdam	1377	1461	93,3
Zeeland	634	681	93,1
Delft	205	206	99,5
Rotterdam	195	198	98,5
Hoorn	181	194	93,3
Enkhuizen	205	210	97,6
Totaal	2797	2950	94,8

De gegevensinvoer wordt gedaan door de medewerkers van Combiwerk in Delft, een sociale werkplaats; zij worden vanuit het Nationaal Archief uitvoerig begeleid. In mei 2000 is begonnen met de invoer van kamer Delft.

De namen van de opvarenden en de plaatsen van herkomst worden letterlijk overgenomen uit de scheepsrekening. De naam in het 'alphabeth' is soms anders gespeld. Deze index is gemaakt nadat de rekeningen zijn ingeschreven en soms worden hierin duidelijk fouten gemaakt. Bij sommige kamers ondertekent het personeelslid zelf bij de uitbetaling, maar ook hier wordt de schrijfwijze uit het hoofd van de rekening gevolgd. De redenen daarvoor zijn dat bij de gegevensinvoer duidelijk moet zijn welke naam ingevoerd moet worden; bovendien wordt in de verdere administratie van VOC de naam uit de rekening gebruikt. En ook worden bij de ondertekening soms verschillende schrijfwijzen gebruikt.

Aanvankelijk werden alleen de namen, plaats van herkomst en de rang – dat wil zeggen functie die ook hiërarchisch zijn geordend – van de opvarenden ingevoerd. De schrijfwijze van de functies is ook gestandaardiseerd. De eerste lijst bevatte zo'n vijftig functies, inmiddels zijn het er meer dan honderd.

Nadat de data van kamer Delft, dat als proefproject diende, waren ingevoerd, bleek dat de invoerders voldoende geschoold waren om ook gegevens over het einde van het dienstverband (tijd, plaats en manier) te kunnen invoeren. Deze manieren zijn ook gestandaardiseerd. Wanneer het einde van de diensttijd plaats vond op de heen of terugreis, wordt als plaats ingevoerd 'schip' gevolgd door de scheepsnaam. Dit gebeurt ook als een schip vergaat. Ook bij repatriëring wordt het schip genoemd, de naam wordt uit de rekening overgenomen. De combinatie scheepsnaam en jaartal maakt het mogelijk dat hieraan automatisch een DAS nummer wordt toegekend. Dit lukt in meer dan negentig procent, bij de overige tien procent moet dit handmatig.

Vindt het einde van het dienstverband plaats op een vestiging in Azië of op de intra-Aziatische vaart, dan wordt 'Azië' ingevoerd. De overige plaatsaanduidingen spreken

voor zich. Bij kamer Zeeland werd ook ingevoerd of een opvarende een maandbrief en / of een transportbrief (overdraagbare schuldbekentenis) had laten maken. Hierover later meer. Tenslotte zijn ook bij kamer Zeeland aanvullende gegevens ingevoerd bij schepelingen die pas later aan boord kwamen, meestal op Kaap de Goede Hoop of de Kaapverdische eilanden. Vermeld wordt met welk schip zij uit de Republiek zijn vertrokken en voor welke kamer. In het soldijboek van dat schip bevindt zich hun rekening. Deze laatste aanvullende gegevens zullen alsnog bij de al eerder ingevoerde kamers worden toegevoegd.

De manier van invoeren en de interpretatie van de gegevens zijn gedetailleerd vastgelegd, zodat gedurende de lange doorlooptijd van dit project dezelfde regels gebruikt worden. Het lezen van de plaatsnaam van herkomst levert vaak de grootste problemen op, vooral de buitenlandse. In het algemeen is de kwaliteit van de administratie in de scheepssoldijboeken zeer hoog. Een probleem blijft om gedurende de lange invoertijd de gegevens steeds op dezelfde wijze in te voeren. Ook blijft het moeilijk om steeds letterlijk in te voeren, zeker als het een onzin naam lijkt.

Deze gegevens worden gepresenteerd op een test website, maar nog niet alle ingevoerde data zijn zichtbaar. Ook de zoekmodule is nog beperkt. Ook de toelichting en verwijzingen zijn nog heel summier. Presentatie op het internet is een integraal onderdeel van het project. Verbetering hiervan heeft prioriteit.

Besluit

Begin 2006 zijn de gegevens van alle opvarenden van Enkhuizen ingevoerd. Ook de gegevens van degenen die tussentijds op een van de schepen van kamer Delft, Rotterdam of Hoorn zijn opgestapt, zijn aangevuld met de vermelding van het schip waarmee ze uit de Republiek vertrokken. Dan resteert nog de gegevensinvoer van kamer Amsterdam en daarvoor is een aanzienlijk bedrag nodig.

Verder zal de voorlopige website aanzienlijk verbeterd moeten worden met meer zoekmogelijkheden en een ruimere toelichting.

Verder is er nog een wens inzake de plaatsnamen. Deze worden letterlijk uit de bron overgenomen en dat levert een aantal problemen op. Een duidelijk voorbeeld is de naam Den Haag. Hiervan zijn zoveel varianten dat alle Haagse opvarenden slecht met veel zoekopdrachten te vinden zijn, terwijl duidelijk is dat steeds dezelfde plaats bedoeld wordt. Wellicht kan dit probleem met behulp van een software programma worden opgelost.

Daarnaast zijn er plaatsnamen die naar verschillende steden of dorpen verwijzen. En verder is van een aantal namen onduidelijk welke plaats er mee wordt bedoeld of waar het ligt.

Voorlopig ligt de prioriteit bij het invoeren van de gegevens en het verbeteren van de presentatie op de website. Wellicht kan voor de plaatsnamen later een oplossing worden gerealiseerd.

NOTEN

- 1 Met Indië en Azië wordt het hele handels- of octrooigebied van de compagnie werd bedoeld, zeg maar van Kaap de Goede Hoop tot Japan.
- 2 Lequin, F., *Het personeel van de verenigde Oost-Indische Compagnie in Azië in de achttiende eeuw, meer in*

- het bijzonder in de vestiging Bengalen, Leiden 1982, I, 4; de term dienaar wordt door de VOC gebruikt voor alle personeelsleden.
- 3 Lequin, a.w., I, 46.
 - 4 Bruijn, J.R., F.S. Gaastra en I. Schöffer, *Dutch – Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries*, Den Haag 1979 en 1987, RGP 165-167, deel I, 144, tabel 27. DAS verwijst naar deze delen.
 - 5 DAS deel I, 146.
 - 6 Bruijn, J.R. en J. Lucassen (eds.), *Op de schepen der Oost-Indische Compagnie*, Groningen 1980, 23 e.v., 139 e.v.; DAS, deel 1, 152 e.v.
 - 7 Lucassen, J., *Immigranten in Holland 1600-1800. Een kwantitatieve benadering*, Amsterdam 2002, 12.
 - 8 Zanden, J.L. van, *De economie van Holland in de periode 1650-1805: groei of achteruitgang?* In *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* 102 (1987), 468.
 - 9 Vries, J. de en A. van der Woude, *Nederland 1500-1815; de eerste ronde van de moderne economische groei*, Amsterdam 1995, derde druk 2005, 748.
 - 10 Lucassen, J., *Immigranten in Holland 1600-1800. Een kwantitatieve benadering*, Amsterdam 2002 ISSN 1389-6466 (Amsterdam 2002), 21.
 - 11 Engelsen en Franssen nemen slecht in beperkte mate dienst, hun regeringen voerden een restrictief beleid.
 - 12 Bruijn, J.R., *De admiraliteit van Amsterdam in rustiger jaren, 1713-1751*, Amsterdam 1970, 145
 - 13 Gaastra, F.S., *De geschiedenis van de VOC*, Zutphen 1991, 91.
 - 14 DAS deel I, 211.
 - 15 Gaastra, a.w., 91.
 - 16 Dam, P. van, *Beschrijvinge van de Oostindische Compagnie*, Den Haag 1927, boek I, deel I, 620-622, 701-722.
 - 17 Lequin, a.w., I, 12-20. Een weergave hiervan staat ook in de inleiding van de Archieven van de Verenigde Oostindische Compagnie, 's-Gravenhage 1992, 47 e.v. en bijlage 11, 113.
 - 18 DAS deel II.
 - 19 Van Dam, a.w., boek 1, deel 1, 701.
 - 20 Lequin, a.w., I, 53.
 - 21 In de bron *Knappenhoff*; in dit project worden de scheepsnamen gespeld volgens DAS.
 - 22 Nationaal Archief (NA), inventaris VOC 14180 folio 117.
 - 23 Vermoedelijk betekent Jan Jansen hetzelfde als N.N.; de naam doet er in feite ook niet toe, want het is een schuldbrief aan toonder.
 - 24 Bruijn, J.R., F.S. Gaastra en I. Schöffer, *Dutch – Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries*, Den Haag 1979 en 1987, RGP 165-167. In deel II staan alle uitreizen.

De VOC als werkgever

FEMME S. GAASTRA

De basis van de salarisadministratie van de Verenigde Oostindische Compagnie wordt gevormd door de zogenaamde scheepssoldijboeken of scheepsgrootboeken, waarin voor iedere opvarende van een Oost-Indiëvaarder bij vertrek een salarisrekening werd geopend, met een debet en een creditzijde waarop de mutaties werden bijgeschreven. De database betreffende het VOC-personeel, die onder de naam 'Uitgevaren voor de kamers' op internet toegankelijk is, is op deze scheepssoldijboeken gebaseerd. De structuur van deze belangrijke bron en de mogelijkheden die de gegevens bieden voor analyse en verder onderzoek komen elders in deze bundel aan de orde. In deze bijdrage zal ik ingaan op het personeelsbeleid van de VOC en ik zal dat beleid dat toelichten aan de hand van twee aspecten: 1) de werving van soldaten in de tweede helft van de achttiende eeuw en 2) de werving en inkomsten van het hogere personeel. Een enkele keer zal ik gegevens uit de database gebruiken.

Het personeel van de VOC

Een van de meest geciteerde gegevens over het personeel van de VOC zijn de aantallen personen die aan boord van de schepen van de Compagnie de Republiek hebben verlaten en het getal van diegenen die weer scheep zijn gegaan naar Europa. Die cijfers worden in tabel 1 weergegeven.

Tabel 1 *Opvarenden op de VOC-schepen naar en van Azië*

	Naar Azië	Van Azië
1602-1700	317.800	114.400
1700-1795	655.200	252.500
Totaal	973.000	366.900

Het archief van de VOC bevat een nagenoeg volledige serie scheepssoldijboeken vanaf 1700 – alleen voor de kamer Amsterdam zijn er ook scheepssoldijboeken uit de zeventiende eeuw. Het project 'Uitgevaren voor de kamers' richt zich in eerste instantie op de scheepssoldijboeken van na 1700: het betreft dus de ruim 655.000 man die in de achttiende eeuw op VOC-schepen zijn uitgevaren. Overigens moet worden bedacht dat sommige opvarenden meerdere keren uitvoeren, het gaat dus om minder dan 655.000 individuele personen. De grote stijging van het aantal vertrekkers na 1700 hangt samen met

verschillende factoren. De belangrijkste zijn: de sterke groei van Europees-Aziatische handel na 1700, de uitbreiding van de VOC in Azië, waar de Compagnie zich ontwikkelde tot grote territoriale mogendheid, en de grotere sterfte onder de Europeanen in Azië in de achttiende eeuw, vooral in Batavia, die steeds meer mensen vroeg om opgevalen plaatsen te vullen.

Het aantal compagniesdienaren werkzaam in Azië nam als gevolg van deze factoren tot het midden van de achttiende eeuw toe, daarna trad, juist ook door de al genoemde sterfte, een daling in. De cijfers in tabel 2 geven deze trend duidelijk weer.

Tabel 2 *Omvang van het personeel van de VOC*

In de zeventiende eeuw

1625	4.500 (inclusief 1.555 op schepen in Aziatische wateren; daarbij de opvarenden op de uit en thuisreis, zo 2.500 en 700, maakt totaal 7.700)
1688	11.551 (Personeel op de kantoren; ik schat dat er circa 4.000 op de schepen in Azië zijn, en op de uitgaande en thuisvarende vloten respectievelijk 4.000 en 1.600 à 1.900. Het totaal komt dan op zo'n 22.000 man personeel)

In de achttiende eeuw

	Inclusief personeel op de schepen in Azië	Inclusief personeel op uitvarende en thuisvarende vloten
1700	18.117	25.000
1753	24.897	35.000
1780	18.452	27.000

Indien men het totaal aantal werkenden bij de VOC wil berekenen, dan moeten hierbij nog de werknemers op de kantoren, pakhuizen en werven in Nederland worden geteld. In het midden van de achttiende eeuw had de kamer Amsterdam ongeveer 350 man in vaste dienst, waarvan 100 als boekhouder, klerk etc. op het Oost-Indisch Huis, voorts 150 in 'managementbanen' op de werf en dan nog eens 50 garbuleurs (voor het lossen der schepen) en 50 'slachthuiswerkers' etc. voor proviandering schepen. In feite hadden ook de arbeiders op de werf min of meer een vaste baan, in Amsterdam waren dat er 1.100 à 1.300. Het personeelsbestand bij de overige kamers was min of meer in overeenstemming met het aandeel dat deze kamers in de werkzaamheden van de Compagnie hadden – Zeeland één kwart, de vier kleine kamers elk één-zestiende – wat dus betekent dat de VOC in de Republiek ongeveer 3.400 of 3.500 werknemers telde. In Nederland en Azië had de Compagnie omstreeks 1750 38.500 personeelsleden in dienst en daar moesten dan tenslotte de 60 ordinaris en 10 extra-ordinaris bewindhebbers of directieleden nog worden bijgeteld.¹

Dit zijn toch nog niet alle personen die in dienst van de VOC arbeid verrichtten. Immers, de Compagnie maakte overzee ook gebruik van Aziatische werkkrachten, zowel van slaven als van vrije werknemers. Telt men die erbij dan worden de cijfers nog veel hoger: voor 1753 komt het aantal werkkrachten bij de VOC uit op 57.000.²

Men kan gemakkelijk onder de indruk komen van de administratieve prestaties die de VOC heeft volbracht om betaling van al deze dienaren in goede banen te leiden. De punctualiteit en precisie bij de boeking van de mutaties in de salarisrekeningen, en, niet te vergeten, bij de uitbetalingen zijn inderdaad opmerkelijk. Bovendien moet bedacht worden dat de Compagnie op wereldwijde schaal opereerde en dat dus die admi-

nistratieve gegevens de halve wereld over moesten worden gezonden alvorens in de boeken te kunnen worden verwerkt. Nauwkeurig ook gaven de boekhouders van de monsterring van de kamers in de scheepssoldijboeken en monsterrollen aan van welke plaats de dienaren afkomstig waren.

Ondanks de indrukwekkende administratie heeft het personeelsbeleid van de Oostindische Compagnie geen goede naam. Daar zijn verschillende factoren voor aan te wijzen. Hoe betrouwbaar de VOC ook was in haar uitbetalingen, een goed betalende werkgever was de Compagnie niet. De hoogte van de gages voor de soldaten en zeelieden was, zo wordt vaak gesteld, onvoldoende om, althans in Nederland, een gezin te kunnen onderhouden.³ Een tweede factor die heeft bijgedragen tot het negatieve oordeel over de VOC als werkgever betrof het systeem van arbeidsbemiddeling. Het systeem van zielverkopers pakte zeer nadelig uit voor de werknemers, die immers een hoge prijs moesten betalen voor hun dienstneming bij de Compagnie. Bovendien was er in Compagniesdienst sprake van willekeur en weinig doordacht beleid bij bevordering zijn en bij, wat toen zo mooi werd genoemd 'opklimming in functies' beruiste eerder op recommandatie, nepotisme, en patronage dan op bevordering op basis van kwaliteit. Tenslotte was er meer in het algemeen een neiging om de dienst bij de VOC als negatief te beschouwen vanwege het feit dat men zo lang van huis was, en dat ook de kans om heelhuids terug te keren gering was en in ieder geval in de loop der tijd geringer werd. Het vertrek naar Azië werd zo steeds meer een stap waarbij men definitief uit de maatschappij wegtrok – en dat trok natuurlijk avonturiers, maar ook mannen in Europa zo aan de rand van de samenleving verkeerden dat ze in Europa geen toekomst meer zagen.

Het is bekend dat de VOC in de loop der tijd steeds meer moeite kreeg om voldoende personeel aan te trekken. Hebben de bewindhebbers getracht om de negatieve factoren te ondervangen en de situatie voor hun personeel te verbeteren? Welke ontwikkelingen zijn er in de loop der achttiende geweest in het personeelsbeleid van de Compagnie? Is het negatieve beeld terecht? Het zijn vragen die goed te beantwoorden zijn door twee categorieën personeel nader te onderzoeken, namelijk die van de soldaten en die van het hogere personeel.

De werving van soldaten in de tweede helft van de achttiende eeuw

De problemen van de werving tot aan de vooravond van de Vierde Engelse Oorlog (1780-1784)

In 1741 stelde de nieuw benoemde gouverneur-generaal en groot hervormer Baron van Imhoff een *Projectreglement op de troepen van in Indië* op. Dit plan, behelsde verbetering van de kwaliteit van de soldaten, die 'eer scheen te bestaan uit bedelaars dan uit soldaten'; bevordering van orde, krijgstucht, oefening en krijgsgesest was het doel. Van Imhoff stelde dat de troepenmacht van de Compagnie zo'n 10.000 man telde, die de VOC per maand f 130.000 kostte. Dat kon bij een modernere aanpak en zuiniger beheer beter worden geregeld. De militia in Azië zou, zo gaf Van Imhoff aan, moeten bestaan uit 13.802 man. Zowel de Heren Zeventien als ook de Staten Generaal namen het plan over. Maar papier was geduldig, tot grote verbetering kwam het niet, en zeker het getal van 13.802 manschappen voor de troepenmacht in Azië werd steeds moeilijker te halen.⁴

In de loop der achttiende eeuw werd het tekort aan soldaten nijpend, ondanks het voortdurend uitzenden van nieuwe manschappen. Van Imhoff stelde dat de kamers van de VOC elk jaar 3000 soldaten naar Azië lieten vertrekken. Dat aantal was aan de hoge kant, maar tussen 1745 en 1765 waren er toch gemiddeld 2800 soldaten per jaar op de uitgaande vloot. De malaria, die in Batavia na 1734 toesloeg, holde de fysieke kracht van de Compagnie in Azië uit.⁵ Militair gezien kwam de VOC er na 1750 dan ook uiterst zwak voor te staan. Een sombere berekening uit 1778 maakte duidelijk dat in en rond Batavia weliswaar 1150 soldaten waren gelegerd, maar dat slechts 187 Europese soldaten gezond genoeg waren om de stad daadwerkelijk te beschermen. Nadat de bewindhebbers al eens in 1762 om troepen van de Staten Generaal hadden gevraagd, deed de Hoge Regering onder gouverneur-generaal Reynier de Klerk in 1778 opnieuw een dringend beroep op de Stadhouder Willem V als 'opper-bewindhebber' van de VOC. Zou het niet mogelijk zijn om 2000 militairen en 200 artilleristen voor rekening van de Generaliteit te werven en die manschappen dan aan de Compagnie over te dragen? Ook aan de Heren Zeventien werd geschreven en in dat schrijven werd de noodkreet aan de prins nog eens toegelicht. De Maatschappij bevond zich in Azië 'een bijna weerlozen toestand'.⁶ Gevolg van dit alles was dat de bewindhebbers besloten tot de bouw van vijf extra schepen om extra troepen over te kunnen brengen. Tegelijkertijd gaven ze de kamers toestemming om via premies aan soldaten en douceurs aan volkhouders de aantrekkelijkheid van dienstneming bij de Compagnie te vergroten.⁷

Een van de grote belemmeringen om dienst te nemen bij de Compagnie vormde het systeem van de schuld- of transportbrieven. Het systeem is bekend. Een soldaat of zee-man kreeg in de periode tot het aan boord gaan op het VOC-schip logies en voeding van een volkhouder, die hem ook een eenvoudige uitrusting meegaf. Voor deze dienst gaf de aankomende soldaat zijn twee maanden gage op hand (bij een gage of soldij van f 9 per maand was dat dus f 18) en een schuldbekentenis, die de volkhouder kon verzilveren bij de VOC wanneer duidelijk was dat de betreffende soldaat genoeg verdiend. De waarde van die schuldbrieven bedroeg f 150 gulden en bij een gage van f 9 per maand duurde het dus lange tijd eer de soldaat zelf iets van de Compagnie kon trekken. Overigens deed de volkhouder die transportbrieven van de hand omdat hij meestal niet kon wachten op de lange tijd die met uitbetaling gemoeid was en omdat hij het risico van een voortijdig overlijden van de soldaat in kwestie niet wilde lopen. In dat geval betaalde de VOC immers slechts uit tot de datum van overlijden. Dat renteverlies en risico was verrekend in de prijs van de schuldbrief – zo werd voor een transportbrief van nominaal f 150 vaak minder dan de helft betaald.

Men kan zich voorstellen dat de volkhouder, wilde hij de transactie met winst afsluiten toch minder dan de helft van de nominale waarde van die transportbrief aan de betrokken soldaat moest hebben besteed. En daardoor viel het systeem nog nadeliger uit voor de nieuwbakken soldaat. Hij moest immers de volkhouder het volle pond betalen, veel meer dan de werkelijke kosten van wat hij genoten had. Deze vorm van arbeidsbemiddeling dreigde vast te lopen toen door hoge sterfte en oorlogsrisico de koersen van de transportbrieven zo daalde, dat ook de kosten voor de volkhouders er niet meer mee betaald werden. Om de werving op peil te houden besloten de kamers tenslotte zelf transportbrieven op te kopen. De kamer Zeeland was daar zeer actief in en heeft een enkele keer nog enig winstje op weten te maken.

In de discussie over het aantrekken van soldaten ging het systeem van transportbrieven steeds meer een rol spelen. Door het geven van een 'douceur', een vast bedrag,

aan de volkhouder bij het in dienst treden, werd het systeem overbodig. Maar hoewel die douceurs werden ingevoerd, bleef daarnaast het systeem van transportbrieven bestaan. Om meer en betere soldaten te krijgen waren ingrijpender maatregelen nodig. De Zeeuwse bewindhebbers erkenden dat de situatie voor de soldaten voor Indië niet allemaal zo rooskleurig was. 'Welk sterveling is er actueel ongelukkiger dan wel een Indisch soldaat?', zo schreven ze in februari 1780 aan hun Amsterdamse collega's.⁸

Naast verhoging van soldij en douceurs voor de volkhouders dachten de Zeeuwen daarom ook aan andere wijze van werven. De kwaliteit van de door de volkhouders aan-gebrachte soldaten liet veel te wensen over:

dat dezelve het uitschot van het menselijk geslacht zijn .. deserteurs, vagebonden voor justitie uit hun vaderland gevlucht. Welk een vertrouwen kan de Compagnie, wanneer zij zich in moeilijke omstandigheden bevindt in zoodanig een opgeraapt hoop stellen ?⁹

Weliswaar durfden de bewindhebbers nu niet direct de volkhouders buiten te sluiten, maar ze stelden voor om de werving ook via werfofficieren te laten doen. 'Kapiteins' zouden moeten worden aangesteld, die dan een premie of aanritsgeld van f 100 gulden per man zouden krijgen voor hun onderhoud en transport tot inscheping. Deze kapiteins zouden bovendien f 80 per maand verdienen en bij aanstelling ook nog eens f 1000 of f 1500 ontvangen. De uitrusting voor de op deze wijze aangeworven soldaten zou door de kamer worden verstrekt, die de kosten daarvoor bij de betrokkene in rekening zou brengen. Belangrijk motief voor Zeeland was om de militie uit de verwaarloosde toestand te halen en zo 'de kwade reuk, waarin die dienst bij de buitenlander is' weg te nemen.¹⁰

Maar de uitwerking van plannen voor werving met werfofficieren liepen niet zo vlot. In het najaar van 1780 was nog maar van twee werfofficieren sprake, maar werd wel besloten om te bezien of men de volkhouders niet tegen een vast douceur soldaten kon laten leveren. De zo gehate transportbrieven zouden dan niet langer nodig zijn. Deze soldaten zouden ook ten aanzien van gage op dezelfde wijze moeten worden behandeld als de soldaten door werfofficieren geworven, dat wil zeggen, ze zouden ook de uitrusting van de Compagnie krijgen, maar op de uit- en thuisreis geen gage verdienen.

De rampzalige equipage van 1782

Het uitbreken van de oorlog met Engeland in december 1780 doorkruiste de invoering van dit alles. Wel werd nu getracht om soldaten te werven door een vaste premie van f 60 aan volkhouders te beloven en er werden zes werfofficieren benoemd.

Uiteindelijk kreeg men in 1781 ook een vloot bijeen om de met zoveel moeite bijeengebrachte versterking naar Azië over te brengen. Acht schepen, zwaar bemand en met grote aantallen soldaten aan boord, zouden de versterking moeten brengen. De aanvulling van de troepenmacht was nu door de oorlog meer dan ooit nodig. De acht schepen zouden vertrekken in september 1781. De twee grote Zeeuwse Oost-Indiëvaarders van deze vloot, de *Both* en de *Zeeuw*, voeren in augustus 1781 eerst van Vlissingen naar Texel om zich daar bij de overige schepen te voegen. Inderdaad voeren de acht schepen op 11 september 1781 uit, maar ze keerden na vijf dagen buitengaats te zijn geweest al weer naar Texel terug. In de Slag bij de Doggersbank, in augustus van dat jaar,

was de vloot van de Republiek weliswaar geen nederlaag toegebracht, maar na afloop van de gevechten kon niet aan een veilig konvooi worden gedacht. Daarom zocht de vloot op de Texelse rede weer een veilig toevluchtsoord.

Vervolgens brak een lange periode van afwachten aan. Eerst op 6 juli 1782 vertrok de vloot, nu gekonvooieerd door twee schepen van de marine. Het werd een van de meest rampzalige uitrustingen van de VOC. Op de 2 december 1782 liep de vloot de Tafelbaai binnen en kwam op de rede voor anker. De volgende dag al besloten de gouverneur en raad van de Kaap de Goede Hoop om een kleine hoeker naar Nederland te zenden, de *Postiljon*, om verslag te doen van het drama dat zich voltrokken had. De vloot had, zo gaf de gouverneur aan, onderweg al 919 man verloren en nu werden nog eens 756 zieken aan de wal gebracht, onder hen vele soldaten.¹¹ Uiteindelijk werd de ramp nog groter. Van de 2201 opvarenden van de vloot bleken er 1202 overleden en moesten 915 in het Kaapse hospitaal worden opgenomen. De oorzaak was scheurbuik. De reis was met 22 weken nog zo slecht niet geweest maar, zo stelt Leuftink in zijn studie over ziekten en ziekte bestrijding op de schepen, tijdens de vele maanden van wachten op de Texelse rede was de vitaminespiegel van de bemanning en soldaten niet op peil gebleven.¹² Op de twee marinefregatten, de *Brunswijk* en de *Jason*, die zich pas bij vertrek in juli 1782 bij de vloot hadden gevoegd, deed zich deze massale sterfte dan ook niet voor.

Uiteraard viel zo het hele plan om de militie overzee te versterken in duigen. Het is zeer zelden dat in de zakelijke correspondentie van de Heren Zeventien medemenselijkheid doorklinkt, maar bij deze gelegenheid toonden de bewindhebbers toch een menselijk gezicht:

*Als mensch en met het noodlot onder medemenschen innig bewogen, beklagen wij zoo veele ongelukkigen als het slachtoffer geworden zijn van hun engagement in 's maatsch. Dienst.*¹³

Hoe rampzalig de reis op deze schepen moet zijn geweest en welke stemming aan boord moet hebben geheerst kunnen we ons indenken als we – weer via de databank – de sterfte data van de opvarenden nalopen. Ik deed voor het Zeeuwse schip de *Zeeuw*. Al voor vertrek in juli 1782 waren er op dit schip zestien sterfgevallen te noteren op dit schip, terwijl het scheepssoldijboek aangeeft, dat van de oorspronkelijke bemanning 53 man tenslotte de tocht niet meemaakte – ‘absent bij afvaart’, zo werd aangetekend. De *Zeeuw*, onder bevel van schipper Willem Udemans jr, voer met 261 koppen uit. Op de reis tot de Kaap, dus van 6 juli tot 2 december 1782, overleden er 121 man. Na vertrek was er op 15 juli nog een sterfgeval, in augustus werd het slechter 6 sterfgevallen onder de soldaten, in september vielen 9 sterfgevallen te betreuren. Maar in oktober was het goed mis. In deze maand overleden 30 man. Vooral in de tweede helft van de maand leek de voortwoekerende scheurbuik niet te stuiten. Na 14 oktober was er nog maar nauwelijks een dag waarop geen sterfgevallen te noteren waren, op vele dagen moesten twee of drie doden met een ‘één twee drie in godsnaam’ in golven worden gegleden. November was desastreus, in deze maand overleden 72 man. Op sommige dagen moesten vier of vijf lichamen overboord gezet. Zo overleden tussen 14 en 18 november niet minder dan 18 personen, en ook de vijf dagen aan het einde van de maand moesten mistroostig geweest zijn, van 26 tot en met 30 november stierven eveneens 18 man. Na aankomst aan de Kaap was de sterfte niet direct over, op 5 december bijvoorbeeld, kwamen nog 6 opvarenden aan boord te overlijden.

De bewindhebbers waren niet slechts persoonlijk geraakt door de grote verliezen,

maar vreesden terecht, dat berichten over deze rampzalige uitzending de lust tot dienst nemen bij de voc verder zou verminderen.

Regimenten uit het buitenland

De rampzalige reis van 1782 gaf de Kaapse gouverneur Baron van Plettenberg overigens wel de gelegenheid om zich van een ander probleem te ontdoen, namelijk dat van de aanwezigheid van manschappen van het regiment Luxemburg aan de Kaap.¹⁴ De bewindhebbers hadden in 1781 namelijk naar nog een ander, nieuw en onorthodox middel gegrepen om in de tekorten aan militairen te voorzien. Er was in februari 1781 een kleine delegatie naar Parijs vertrokken, bestaande uit de Zeeuwse bewindhebber Paulus van der Perre en de advocaat van de Compagnie Frederik Boers, om te spreken over Franse steun tegen mogelijke Engelse agressie in Azië. Voor de Fransen was daarbij van groot belang dat de Kaap de Goede Hoop niet in Engelse handen zou vallen. In Parijs werd aan Van der Perre en Boers de suggestie gedaan eens te onderzoeken of er niet officieren zouden zijn die een compleet regiment aan de voc zouden willen leveren. Zo werd bij een contract of 'capitulatie' van 7 april 1781 met de *Chevalier de Luxembourg* overeengekomen dat deze 1.110 man zou leveren. Kort daarop werd met de officier Charles-Daniel de Meuron een capitulatie gemaakt. De Meuron verbond zich aan de levering van 1.120 man (tien compagnieën van 112 man plus nog ongeveer vijftig officieren). De kosten voor dit regiment, 'Suisse Neufchatelois', met officieren van Zwitserse nationaliteit (en protestants), zou een dienstverband van vijf aangaan.¹⁵ Tenslotte werd in juli 1781 met Baron von Waldner (*Freiherr* Christian Waldner von Freundstein) een contract gemaakt voor de levering van 600 soldaten.

In totaal werden zo in Parijs 2.830 man geworven. Het transport van deze troepen was niet zo eenvoudig, maar een kleine ingehuurde vloot van Franse particuliere schepen wist toch al in mei 1782 het Luxemburgse regiment bij de Kaap af te zetten. Daar was men niet voorbereid op de komst van deze troepen en de vraag was, hoe deze manschappen in de bestaande militie in te passen. Op 25 mei was er overleg in de raad van de Kaap. Moesten de troepen van het Regiment Luxemburg als Hollandse troepen moesten worden beschouwd? Vallen ze, zo vroeg de commandant van de Kaap, Robbert Gordon, zich af onder mijn bevel? Pas later bleek dat ze inderdaad onder bevel van Gordon mochten staan. Maar veel plezier beleefde men niet van deze groep soldaten. De ingehuurde regimenten waren overigens niet de enige nieuwe troepen die aan de Kaap werden gelegerd. Ook Franse troepen waren aangevoerd.¹⁶ Al deze soldaten zorgden voor veel onrust aan de Kaap, maar ook voor veel vertier vrolijkheid. 'Klein Parijs' werd Kaapstad wel genoemd.

Maar vooral de Luxemburgers bezorgden de gouverneur hoofdpijn. Ik wou dat ik ze nooit gezien had en ik wil dergelijke mensen nooit in mijn leven weer ontmoeten, zo verzuchtte Van Plettenberg, die, nu de rechtstreeks uit Nederland verzonden versterking aan de scheurbuik ten prooi was gevallen, een argument had om die Luxemburgers naar Ceylon door te zenden.

Na 1784 leek het door de vrede wat gemakkelijker om soldaten te werven, in ieder geval gingen de *douceurs* aan de volkhouders, die in de oorlog waren opgelopen tot f 85, weer omlaag, naar f 60 per soldaat. Maar het optimisme bleek misplaatst. Tenslotte viel in het voorjaar van 1786 de beslissing om de transportbrieven geheel te laten vervallen. Volkhouders werd een premie van f55 tot f 60 gulden per man in het vooruitzicht gesteld, iemand die zich individueel aanmeldde kreeg ook een dergelijke premie. De nieuwe soldaat werd bovendien voorzien van een vrije, dus door de Compagnie betaalde uitrusting, en bij aankomst in Batavia mocht de Hoge Regering hem een of twee maanden gage verstrekken. Op de terugreis werd hem geen gage gegund, bij behouden terugkeer wel een *douceur* van f 100. Het wegvallen van de transportbrieven bij de soldaten is in de database goed te zien. Zo vertrok de *Slot ter Hoge* voor Zeeland in 1780 met 95 soldaten, van wie er slechts drie geen schuldbrief hadden laten passeren. Het schip *Zeeland* zeilde in 1791 uit met 142 soldaten en van hen waren er maar twee die een schuldbrief hadden getekend.

Inmiddels was er door de bewindhebbers ook gewerkt aan een nieuwe ‘koop van soldaten’ om de nood te lenigen. In augustus 1786 waren de onderhandelingen daarover met de hertog Karl Eugen van Württemberg tot een goed einde gebracht en stemde de kamer Zeeland in met een capitulatie gesloten met deze Duitse vorst. De hertog beloofde de *voc* twee bataljons te leveren van bijna 2000 soldaten. Een troepenmacht van een compagnie grenadiers, een compagnie jagers en acht compagnieën infanterie zouden samen 1796 koppen omvatten, dan zou er nog een compagnie artillerie van 179 koppen aan worden toegevoegd. De bewindhebbers betaalden f 160 voor ieder man. De manschappen, gezonde soldaten en niet kleiner dan 5 Hollandse voet en een duim, kregen bij vertrek een uitrusting mee, slechts voor wat ze aan boord van de schepen nodig hadden werden ze op hun rekening belast.¹⁷

Maar deze kostbare voorzieningen hebben de machtsbalans in Azië niet wezenlijk in het voordeel van de Compagnie veranderd.

Onderkooplieden en assistenten

De aanstelling tot onderkoopman

De soldaat stond in de hiërarchie van het *voc*-personeel overzee onderaan. Aan de top stonden de kooplieden, opperkooplieden en bestuurders van de vestigingen in Azië. De namen van die functionarissen werden elk jaar in de gedrukte naamlijsten, keurig naar hiërarchie geordend, opgesomd. Maar op de uitgaande schepen vinden we die topfunctionarissen niet terug, daar zijn geen of nauwelijks gouverneurs, raden van Indië, opperkooplieden of zelfs kooplieden te vinden. In de loop der achttiende eeuw was het onderkoopmanschap een cruciale functie geworden voor een loopbaan bij de *voc*. Deze functie was normaler wijze de hoogste waarin een jongeman in Compagniesdienst kon worden uitgezonden – slechts een heel enkele keer werd iemand in de rang van koopman uitgezonden en dan betrof het bijna altijd een jurist, die als aankomend lid van de Raad van Justitie te Batavia was benoemd. De database laat dat ook zien. De enige administratieve functie hoger dan onderkoopman in de database is die van raad van

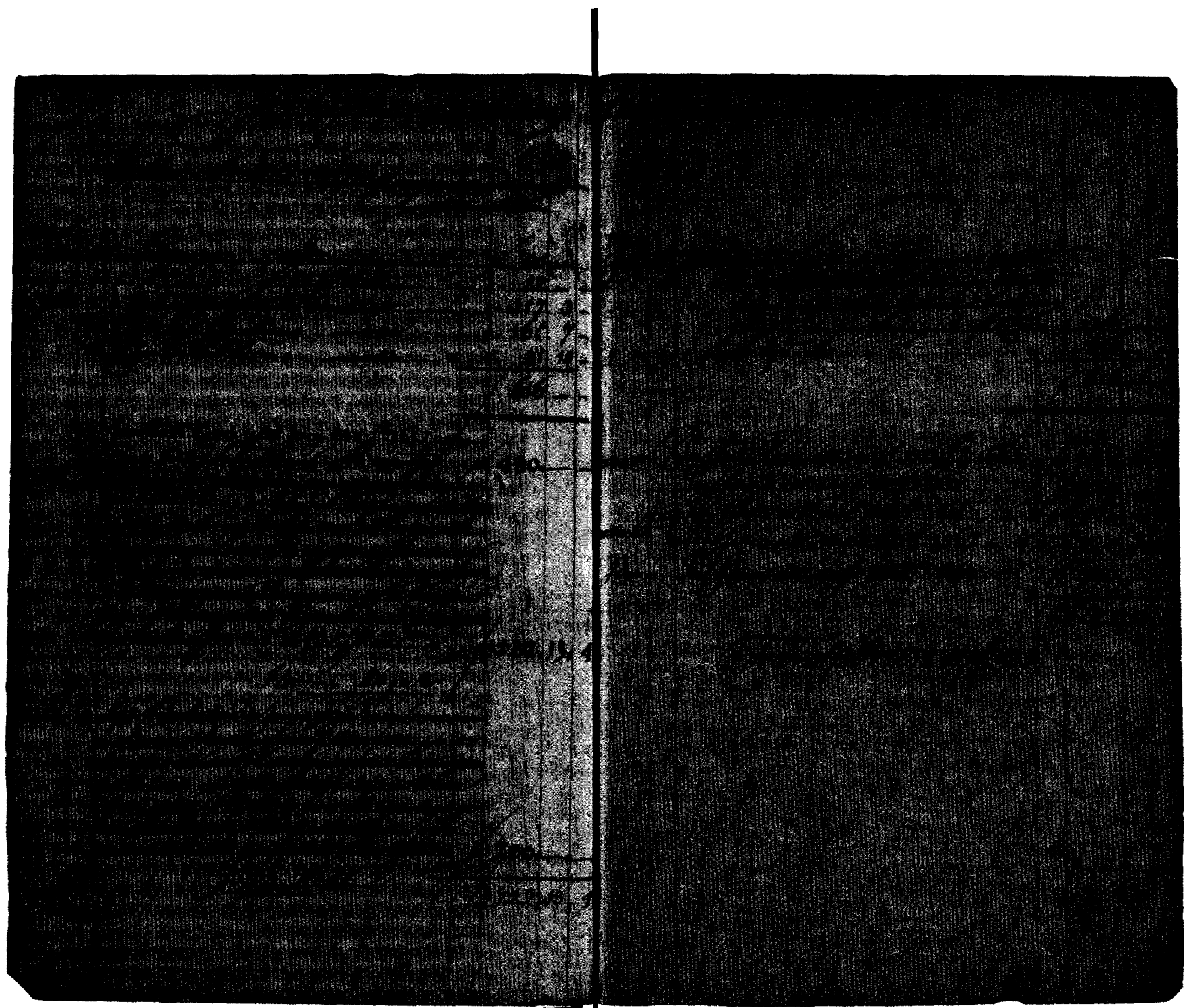
Justitie, in de achttiende eeuw vertrokken er dertien personen in deze functie voor de kamer Zeeland en één voor Enkhuizen.

Het onderkoopmanschap werd dus de basis voor het opklimmen in de administratieve rangen en voor het bereiken van lucratieve posten waarop men het beoogde fortuin kon binnenhalen. Voor de benoeming tot onderkoopman waren door de bewindhebbers afspraken gemaakt – iedere bewindhebber moest natuurlijk aan de beurt komen om een gunsteling of favoriet te benoemen. Het werd na 1770 regel dat met elke Oost-Indiëvaarder van de grootste categorie – een schip van 150 voet lang – een onderkoopman mocht worden gezonden. Maar omdat dan de kleine kamers, die meestal kleinere schepen uitzonden, werden benadeeld (ze zouden het moeten doen met de aanstelling van een assistent), werd in 1772 bepaald dat deze kamers om het jaar een onderkoopmansplaats mochten vervullen – in het ene jaar kwamen Delft en Hoorn aan de beurt, bij de equipage van het volgende jaar Rotterdam en Enkhuizen. In 1772 kwam ook de stadhouder, die als opperbewindhebber al veel invloed kon uitoefenen, met de wens om over enkele plaatsen te beschikken. Hem werd vervolgens de benoeming van drie plaatsen gegund, in ruil daarvoor moesten de kamer Amsterdam twee plaatsen en de kamer Zeeland één plaats inleveren.¹⁸ We kunnen dus aannemen dat de benoemingen tot onderkoopman tot stand kwam door persoonlijke protectie van een bewindhebbers of van de stadhouder. In Zeeland werd in de resoluties nauwkeurig aangegevend welke persoon door welke bewindhebber was aangebracht, zodat ieder aan de beurt kwam.¹⁹

Maar de regelingen gingen nog verder. Omdat er regelmatig bevorderingen in Azië plaats vonden en ook daar personen uit lager rang tot onderkoopman werden benoemd, besloten de Heren Zeventien die benoemingen in mindering te brengen van de in Nederland te vergeven plaatsen. Daardoor werd het uiteraard nog moeilijker om in Nederland een onderkoopmansplaats te verwerven. Het toont ook de poging van de bewindhebbers en van de opperbewindhebber om meer greep te krijgen op het personeelsbeleid overzee. De najaarsvergaderingen van de Heren Zeventien bevatten lange lijsten met achteraf goedgekeurde – en soms afgekeurde – bevorderingen van personen in Azië. Bij de hoogste posities, zoals die van lid van de Hoge Regering of (buitengewoon) raad van Indië, formeerden de Heren Zeventien eerst een nominatie van drie personen, waaruit de stadhouder dan de kandidaat koos.

De database toont ook de gevolgen van deze regeling: voor Zeeland vertrokken er in tussen 1700 en 1794 178 onderkooplieden, dus nog geen twee per jaar. Dat aantal was vrij gelijkmatig over de hele eeuw gespreid, ook na de regeling van 1770 werden er niet gemiddeld niet meer dan twee onderkooplieden per jaar uitgezonden. Op de uitgaande schepen van de kleine kamers voer slechts zelden een onderkoopman uit. Voor de kamer Delft vertrokken er in de hele achttiende eeuw maar twee (in 1701 en 1725), voor Hoorn en voor Rotterdam geen enkele. Opvallend is, dat er voor de kamer Enkhuizen tussen 1700 en 1726 (de database is op dit moment tot die datum beschikbaar) 12 onderkooplieden werden uitgezonden.²⁰

Bij de assistenten, de rang net onder die van onderkoopman, was dat anders. Voor Delft vertrokken 124 jonge mannen in de rang van assistent, voor Hoorn 128, voor Rotterdam 130 en voor Zeeland meer dan 250. Ook daar is de kamer Enkhuizen, met 55 assistenten tot 1726, goed vertegenwoordigd. Het betekent dus dat vele van de onderkooplieden die de kamers mochten aanstellen, in Azië werden bevorderd tot die rang. Maar dat hield niet in dat men in Batavia of Ceylon nu maar vrij was om die bevoor-



Rekening van Willem Alting in het scheepssoldijboek van de Middelburg (1751) (Nationaal Archief, Den Haag)

ringen zelf te doen. Zoals gezegd kwamen alle promoties, van assistent naar onderkoopman, van onderkoopman naar koopman en van die rang naar opperkoopman in de vergadering van de Heren Zeventien – en daar hield ook de stadhouder er een goed oog op.

De inkomsten van onderkoopman

Een onderkoopman ontving een gage van f 36 per maand. Maar om die 36 gulden was het de onderkoopman niet te doen. Waar bij de soldaten toch de hoop op overleven en mogelijk het verdienen een kleine geldsom doel was, daar mikten onderkooplieden op fortuin. Plaatsing op een lucratieve post gaf aan officiële en minder officiële verdiensten vaak een veelvoud van het maandelijks salaris. In die plaatsing van een onderkoopman was men overzee wel vrij. Een indruk van de mogelijkheden die er in dat opzicht waren geven de gegevens die in pamfletten de ronde deden en uit de tabellen die in 1793 werden opgemaakt, toen de VOC had besloten had tot een opmerkelijke maatregel om die minder officiële inkomsten te belasten.²¹ Deze gegevens zijn in tabel 3 bijeengebracht. Het betreft de opgaven die in het pamflet 'De Indisch Patriot' worden genoemd, de inkomsten die F. den Haan in zijn grote werk *Priangan* meedeelt en die afkomstig zijn van de directeur-generaal Johan Siberg uit 1798, en de cijfers in de tabellen die volgens het plakkaat van 29 oktober 1793 de grondslag vormen voor de heffing van het zogenaamde ambtgeld.

Het begrip ambtgeld dook voor het eerst in 1783 in de Compagniespapieren op.²² Maar pas in een schrijven van 4 januari 1791 legden de directeuren in Nederland een plan voor de invoering van een dergelijke belasting aan de Hoge Regering voor. Ze deden dat in voorzichtige bewoordingen en spraken van een 'vrijwillige recognitie', die echter wel door iedereen, die in een nieuwe functie werd aangesteld, moest worden voldaan. In vier termijnen van een jaar zou steeds een kwart van het inkomen in de Compagnieskas gestort worden. De bewindhebbers vertrouwden daarbij op 'een algemeene welwillendheid' onder de dienaren. Daarom zou de bepaling, dat een kwart van de inkomsten zou moeten worden betaald, wat vrijer kunnen worden geïnterpreteerd: de dienaren zouden hun bijdragen mogen laten variëren naar de 'mate der gevoelens van verkleefdheid aan het belang der maatschappij'.

Het is niet geheel duidelijk of de bewindhebbers de mate van verkleefdheid omgekeerd in geld in de buurt van de 25 procent van het inkomen inschatten. De gouverneur-generaal en raden namen echter bij de uitwerking van de opdracht van hun heren meesters uit Nederland het zekere voor het onzekere. Zij stelden in hun resolutie van oktober 1791 niet alleen de betaling van de 'vrijwillige recognitie' verplicht, maar besloten bovendien dat deze een kwart van de jaarlijkse inkomsten moest bedragen. Het ambtgeld, zoals deze belasting voortaan werd genoemd, zou echter alleen geheven over de inkomsten die boven de gage van de VOC en de vaste emolumenten als huishuur, kostgeld en rantsoenen werden genoten.

Maar er waren nog veel meer bepalingen nodig voordat met ingang van half maart 1793 met de inning kon worden begonnen en ook toen liep de zaak, die wel 'één van de onnoozelste uitvindingen op het gebied van de belastingkunst' is genoemd, nog lang niet vlekkeloos.²³ Bij betaling legde de ambtenaar een eed af waarin hij verklaarde inderdaad een vierde deel van zijn jaarinkomen af te dragen, waarna hij het bedrag in een

gleuf van een geldkist liet zakken. Die eed verhinderde sommige dienaren niet heel wat minder te bij te dragen dan zij naar schatting moesten betalen. Nog ergerlijker was dat enkelen de Compagnie bedrogen door velletje schoon papier, netjes gevouwen en van hetzelfde formaat als het papiergeld, in de kist te stoppen.

Op voorstel van Johannes Siberg, toen nog raad ordinaris, werd daarop, in oktober 1793, voor elke functie een vast tarief ingevoerd. Siberg ging bij het opstellen van een lijst met bij de diverse functies behorende bedragen uit van betaling van één zesde van het jaarlijkse inkomen. Het bedrag zou echter niet gedurende vier, maar gedurende zes jaar moeten betaald. Zes jaar was een gebruikelijke ambtstermijn en op deze wijze zou de VOC tenslotte net zoveel binnen krijgen als bij betaling van een kwart gedurende vier jaar. Bovendien werd, geheel volgens Sibergs voorstellen, een groot aantal dienaren van

Tabel 3 *Verdiensten van diverse VOC-ambtenaren in Batavia en op Java aan het einde van de 18de eeuw (in guldens)*

	Pamflet 'Indisch Patriot' (1 mei 1773)	De Haan (Memorie Siberg 27 jan. 1798)	Ambtgeld (plakkaat 29 okt. 1793)
Tweede adm. ijzermagazijn	10.000	28.800	3.360
Eerste adm. ijzermagazijn	12.000	28.800	3.360
Tweede adm. Suikerpakhuis		60.000	2.880
Eerste adm. Suikerpakhuis		60.000	
Tweede Dispensier/provisiemagazijn	24.000	43.200	4.800
Eerste provisiemagazijn		48.000	4.800
Tweede kledingpakhuis		16.800	
Eerste kledingpakhuis		19.200	2.880
Groote Winkel		19.200	2.400
Eerste adm. Pakhuizen bezijden de Watersport		28.800	19.200
Tweede adm. Pakhuizen bezijden de Watersport		28.800	19.200
Tweede adm. graanmagazijn		36.000	4.800
Eerste adm. Graanmagazijn		36.000	4.800
Tweede adm. Pepermagazijn	100.000		19.200
Eerste adm. pepermagazijn	100.000		19.200
Stadsvendu-meester	144.000		19.200
Sabandhar onchristenen	192.000		38.400
Tweede Adm. van Onrust		192.000	4.800
Eerste adm. Onrust		192.000	
Resident Joanna	30.000		
Resident Pakkalongan	30.000		
Resident Rembang	40.000		
Resident Japara	60.000		
Resident Tegal	100.000		
Gezaghebber Java's Oosthoek	100.000		
Directeur-generaal	240.000		vrijgesteld
Commissaris Inlander	288.000		115.200
Resident Cheribon	500.000		288.000
Gouverneur-generaal	'Zeker' 500.000		vrijgesteld

de heffing vrijgesteld. Sommige van die dienaren hadden protest tegen de betaling aangetekend en hebben kennelijk duidelijk kunnen maken dat zij te weinig inkomsten genoten om ambtgeld te kunnen betalen. Maar ook de gouverneur-generaal en directeur-generaal werden vrijgesteld. Het totaal aan ambtgeld, dat de Hoge Regering verwachtte binnen te krijgen op grond van de lijst van november 1793 bedroeg 70.450 rijksdaalders of f 169.080 per jaar. Dat betekende dat de dienaren dus met elkaar zo'n f 1.014.480 aan extra inkomsten opstrekten, een bedrag dat, hetzij nogmaals herhaald, boven op de gage en de officieel vastgestelde emolumenten kwam.

Het zijn deze gegevens die in tabel 3 zijn opgenomen. Ongetwijfeld zullen de inkomsten, met uitzondering wellicht van het bijzonder hoge bedrag van de resident van Cheribon, in werkelijkheid veel hoger zijn geweest. De schatting van de Hoge Regering lijkt aan de lage kant, zeker in vergelijking met de bedragen in het pamflet en in de memorie van Siberg van 1798 worden genoemd. Bovendien had de Hoge Regering, zoals hierboven al bleek, veel vrijstellingen gegeven die niet of nauwelijks gefundeerd waren. Niettemin kwamen er in de volgende jaren veel vrijstellingen bij en werden voor veel ambtenaren de tarieven verlaagd. Daarbij zal mogelijk een rol hebben gespeeld dat door de stremming van de scheepvaart en handel met Europa ten gevolge van de oorlog met Engeland na 1795 veel vertier verdween en dus ook velen in hun inkomsten werden getroffen.

Fortuin was niet voor iedere onderkoopman weggelegd. Willem Alting, die in 1751 op de *Middelburg* als onderkoopman uitvoer was een man die het ver bracht. Hij overleed in 1796 als gouverneur-generaal en was schatrijk geworden in compagniesdienst. Maar anderen hadden minder geluk. Van de 178 Zeeuwse onderkooplieden die voor de kamer Zeeland uitvoeren, stierven er, zo blijkt uit de gegevens van de database, 43 binnen één of twee jaar na aankomst.²⁴

Slot

De pogingen van de bewindhebbers om meer soldaten aan te trekken, waren verschillend van aard, maar lijken gevolg van een weloverwogen beleid. Getracht werd de nadelen van de bestaande arbeidsbemiddeling – het systeem van transportbrieven – weg te nemen. Financiële prikkels werden aangewend, zoals het geven van douceurs, hoger handgeld en het verstrekken van een uitrusting voor rekening van de Compagnie. Ook het aanstellen van werfofficieren lijkt een logische stap. Tenslotte trachtten de bewindhebbers de tekorten op te vangen door hele regimenten in één keer in te huren. Maar voor een belangrijke oorzaak van het tekort – de malaria te Batavia, had de Compagnie geen oplossing. Ook de tegenslag bij de uitzending van de troepen in 1782 deed zich gelden.

Bij de aanstelling van hoger personeel waren heel andere regels en overwegingen in het geding. Daar ging het – in toenemende mate, zo lijkt het wel – om protectie en nepotisme, daar was de financiële prikkel van een heel andere orde dan bij de soldaten.

Hadden de duizenden soldaten en de tientallen naar fortuin zoekende onderkooplieden niets met elkaar te maken? In de scheepssoldijboeken staan ze ver van elkaar, de onderkooplieden volgen vaak op de tweede bladzijde, na de schipper, de soldaten komen altijd achteraan, pas na alle matrozen en overige zeevarenden. Maar in de cijfers op hun salarisrekeningen zitten misschien meer verbanden dan we zo op het eerste gezicht kunnen zien. Er bestond namelijk een middel om veilig en snel geld in Azië ver-

diend, naar Nederland over te maken: de koop van soldijrekeningen. Een ambtenaar van de VOC kon aan zijn ondergeschikten vragen om hun tegoed aan op de soldijrekening in Nederland aan hem te verkopen. Zo kregen die ondergeschikten, soldaten, matrozen en anderen, in Azië de beschikking over geld, waar ze anders door tal van regels moeilijk aan konden komen, terwijl de koper op deze wijze en deel van zijn fortuin in Nederland alvast op de bank kon zetten.

Deze transacties kan men in de scheepssoldijboeken niet als zodanig herkennen – uitbetaling aan gemachtigden kon natuurlijk op allerlei gronden plaatsvinden. Maar dat het grote schaal voorkwam bewijst wel het geval van Willem Sebastiaan Boers, die als gemachtigde optrad van Carel Brumond, boekhouder te Semarang op Java. Boers verscheen in 1789 voor de Leidse notaris Soetbrood en machtigde een koopman in Amsterdam om wel van zo'n honderd rekeningen geld op te nemen.²⁵ Dezelfde dag liet hij nog meer van dergelijke aktes opmaken, om ook van scheepssoldijrekeningen van andere kamers geld op te nemen. Kennelijk had Brumond Boers gemachtigd om de door hem gekochte saldo's op de soldijrekeningen te ontvangen en machtigde Boers op zijn beurt weer kooplieden om dat voor hem te doen. Zo zijn weer terug bij het efficiënte administratieve apparaat van de VOC.

NOTEN

- 1 Femme S. Gaastra, *The Dutch East India Company. Expansion and Decline* (Zutphen 2003) 80-88.
- 2 Zie voor een goede samenvatting van de omvang van het personeel van de VOC en de ontwikkeling daarin: Jan Lucassen, 'A multinational and its labor force: the Dutch East India Company, 1595-1795', *International Labor and Working-Class History* 66 (2004) 12-39.
- 3 J.R. Bruijn en J. Lucassen (eds.), *Op de schepen der Oostindische Compagnie. Vijf artikelen van J. de Hullu* (Groningen, 1980) 16-17.
- 4 J.E. Heeres, 'De Consideratiën van Van Imhoff', *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde van Nederlandsch-Indië* 66 (1912) 604-615.
- 5 P.H. van der Brug, *Malaria en malaise. De VOC in Batavia in de achttiende eeuw* (Amsterdam 1994).
- 6 Femme S. Gaastra, "Sware continuerende laste en groten ommeslag". *Kosten van de oorlogsvoering van de Verenigde Oost-Indische Compagnie*", in: Gerrit Knaap en Ger Teitler (eds.), *De Verenigde Oost-Indische Compagnie tussen oorlog en vrede* (Leiden 2002) 95-95. De brieven zijn gepubliceerd in: J.K.J. de Jonge, M.L. van Deventer (eds.), *De opkomst van het Nederlandsch gezag over Java* (deel 8, Den Haag 1883) 315-319 (Gouverneur-generaal en Raden van Indië aan Willem V, 31 jan. 1778) en 391 (Geheime missive De Klerk aan Heren XVII, 15 okt. 1779).
- 7 W. van den Huijsen-Steijn, *De werving van soldaten voor de VOC in Europa, 1776-1787* (ongepubl. doct. scriptie Leiden 1992)
- 8 Nationaal Archief, Den Haag (N.A.), VOC 7306, *Bewindhebbers Zeeland aan de kamer Amsterdam*, 4 mei 1780.
- 9 N.A. 137, *resolutie Heren Zeventien* 28 febr. 1780.
- 10 Over deze plannen: W. Van de Huijsen-Steijn, *De werving van soldaten*, 17-20.
- 11 Kaapstad Argiefbewaarplek, K.A., C. 163, p. 259-261, *Resolutie van de politieke raad van Kaap de Goede Hoop*, 3 december 1783, geciteerd via <http://www.tanap.net/content/activities/documents/resolutions—Cape—of—Good—Hope/index.htm>
- 12 Arnold E. Leuftink, *Harde heelmeeesters. Zeelieden en hun dokters in de 18de eeuw* (Zutphen 1991) 95-96.
- 13 N.A., VOC 340, *Heren Zeventien aan gouverneur en raad van Kaap de Goede Hoop*, 5 dec. 1783.
- 14 Kaapstad Argiefbewaarplek, K.A., C. 163, p. 307-319, *Resolutie van de politieke raad van Kaap de Goede Hoop*, 24 december 1782 (zie noot 5).

- 15 Over dit regiment: G. de Meuron, *Le Régiment Meuron* (Laussane 1982); A. Lindner, *The Swiss Regiment Meuron at the Cape and Afterwards, 1781-1816* (Capetown 2000).
- 16 Aan de Kaap waren de volgende regimenten aangekomen: het Franse Austrasie regiment in 24 juni 1781, het eveneens Franse Pondicherry regiment op 2 juli 1781; in mei 1782 het regiment-Luxemburg, op 6 januari 1783 het regiment Meuron en een maand later, op 7 februari 1783, het legioen Waldner.
- 17 Johannes Prinz, *Das württembergischen Kapregiment 1786-1808* (Zweite erweiterte Auflage, Stuttgart 1932). De capitulatie ook in het *Nederlandsch-Indisch Plakaatboek*, deel tien, (Batavia / Den Haag 1892) 960-978.
- 18 NA, voc-achief 181, resolutie Heren XVII, 17 april en 9 oktober 1772.
- 19 Deze 'Lijsten van recommendatie van officieren voor de equipage' bevatten de namen van de schippers, opperstuurlieden, onderstuurlieden, derdewaken, onderkooplieden, assistenten, commandeurs (van de soldaten), oppermeesters (chirurgijns) en ziekentroosters.
- 20 De database is op het moment dat dit artikel wordt geschreven (augustus 2005) voor de kamer Enkhuizen nog niet verder bijgewerkt dan tot 1726. Of er een relatie bestaat tussen deze veelvuldige uitzendingen van onderkooplieden en het feit dat Enkhuizen in de achttiende eeuw een relatief groot deel van privé-inkomsten in Azië door Compagniedienaren verdiend naar de stad wist te halen is nog niet duidelijk. Vergl. Femme S. Gaastra, 'Heren profiteren. Het aandeel van Hoorn en Enkhuizen in de rijkdom van de voc-dienaren in Azië in de achttiende eeuw' in: Steevast. Jaaruitgave van de Vereniging Oud Enkhuizen (Enkhuizen 2003).
- 21 Zie voor het pamflet van de Indisch patriot: G.J. Schutte, *De Nederlandse Patriotten en de koloniën. Een onderzoek naar hun denkbeelden en optreden, 1770-1800* (Groningen 1974). F. de Haan, Priangan. De Preanger-Regentschappen onder het Nederlandsch Bestuur tot 1811 (vier delen; Batavia 1910-1912) deel 1.
- 22 Over het ambtgeld: Mariëtte Crommelin, *Het ambtgeld. De zin en onzin van een belasting* (ongepubliceerde doct. scriptie Leiden, 1996).
- 23 J.A. Sillem, Dirk van Hogendorp (1761-1822) (Amsterdam 1890) 47.
- 24 Het thema van privé-verdiensten van Zeeuwen in de voc: F.S. Gaastra, 'Zeeuwen in de voc', in Jan Parmentier (ed.), *Noord-Zuid in Oost-Indisch perspectief* (Zutphen 2005) 99-118.
- 25 Regionaal Archief Leiden, Not. Archief 2382, fol. 472, 483.

De Vlaeminck en De Zeeuw; 30.000 mensen overzee¹

VEERLE DELAHAYE, FREDERIK DEMEULENAERE, EVA KUSTERS,
ARNE VAN EESSEN, JOKE VERFAILLIE EN TOM VLAEMINCK

1 Inleiding

Gent – september 2004 – de start van het onderzoek van zes licentiaatstudenten in de Geschiedenis. Rond een klein tafeltje ergens op de zesde verdieping van de Faculteit Letteren en Wijsbegeerte worden de hoofdlijnen van het onderzoek besproken. Vast staat dat de scheepssoldijboeken van de VOC (Verenigde Oost-Indische Compagnie) tijdens de 18^{de} eeuw onderzocht zullen worden. Enkel de vraag welke aanpak de voorkeur verdient blijft een heikel punt. Uiteindelijk wordt de knoop doorgehakt, het zou een kwantitatieve analyse worden van de gedigitaliseerde versie van de eerder genoemde bronnencollectie. Het betreft hier wel degelijk de gedigitaliseerde versie, aangezien de gegevens uit de scheepssoldijboeken integraal zijn overgenomen op de webstek www.voc.mindbus.nl. Het is deze website die tijdens dit onderzoek de meeste raadpleging heeft genoten. Daarnaast zijn veel van onze resultaten gebaseerd op het onderzoek van of controle met de microfiches (i.c. de bron zelf) en de bundeling van VOC heen- en retourreizen in Dutch Asiatic Shipping.

Net zoals ieder wetenschappelijk onderzoek diende er ook aan ons studieterrein een zekere begrenzing te worden gesteld. Doordat de bronnencollectie van de VOC-scheepssoldijboeken een enorm aantal gegevens bevat, kunnen immers tal van onderzoekspistes bewandeld worden. Om een duidelijke rechtlijnigheid in dit onderzoek aan te houden hebben we voor de volgende twee afbakeningen geopteerd. Aangezien we ons tijdens de onderzoeksperiode gebaseerd hebben op de gedigitaliseerde versie van de scheepssoldijboeken komen we meteen in aanraking met een eerste begrenzing van het onderwerp. Doordat de makers van de website ervoor geopteerd hebben de scheepssoldijboeken van de verschillende kamers slechts vanaf het jaartal 1700 op te nemen, werden we inzake de periodisering van ons onderwerp meteen al met een eerste beperking geconfronteerd. Hoewel we aanvankelijk zinnens waren de totale 18^{de} eeuw te onderzoeken, hebben we uiteindelijk besloten de gedigitaliseerde gegevens slechts tot het jaar 1760 te onderzoeken.

Waarom nu slechts de eerste 60 jaar van de 18^{de} eeuw onderzoeken?

Deze vraag kan gemakkelijk verklaard worden als we de politiek-economische evolutie van de Republiek tijdens de 18^{de} eeuw bekijken. Hoewel de opstandige gewesten tijdens deze periode hun eersterangspositie onder de Europese staten verloren, konden de inwoners van de Lage Landen tijdens overzeese conflicten toch nog gemeen uit de hoek komen.

Door de gegevens tot en met 1760 te onderzoeken kunnen de resultaten van de pe-

riode 1750-1760 eveneens een indicatie vormen voor de situatie waarin de VOC verkeerde tijdens de tweede helft van de 18^{de} eeuw. Uiteraard hebben we hiermee slechts een indicatie voor ogen, geen staalharde bewijzen. En tot slot dienen we, als laatstejaarsstudenten, er ook op te wijzen dat we tijdens ons onderzoek ook in sterke mate gebonden waren aan de beschikbare periode van één academiejaar. Naast een afbakening in de tijd hebben we er ook voor gekozen het onderwerp geografisch af te lijnen. Hier stonden we echter voor een ruime keuze. De bronnen bevatten immers data van alle zeven kamers van de VOC. De data bestuderen van alle kamers zou binnen de gegeven tijdsspanne van één academiejaar een onmogelijke opdracht zijn geweest. Daarom hebben we, in het kader van het Interreg-project, ervoor geopteerd enkel de data van de kamer Zeeland te bestuderen.

Verder bevatten de bronnen binnen iedere kamer een immens aantal nationaliteiten, of liever : herkomstplaatsen. Opnieuw in functie van het hierboven genoemde project hebben we ervoor gekozen ons onderzoek te beperken tot de Zeeuwse en Zuid-Nederlandse opvarenden. Door juist deze personen te onderzoeken, kunnen we een aantal interessante bevindingen te weten komen. Zo kan onder andere de arbeidswisselwerking tussen beide grensregio's in een duidelijker licht worden gesteld. Ook de mate waarin de VOC bij Zeeuwen en Zuid-Nederlanders een aantrekkelijke werkgever was, kan uit de resultaten afgeleid worden.

Na de afbakening van ons onderwerp kan aan de eigenlijke studie van de VOC-scheepsoldijboeken van start gaan. Zoals reeds eerder vermeld is, bevat deze bron een enorme schat aan historische feiten. Daarom hebben we ons vooral toegespitst op een zuiver kwantitatieve aanpak van het onderwerp. Hiermee willen we dan ook een meer overzichtelijke kijk bieden op de gegevens die de onderzochte bronnencollectie bevatten. Op basis van deze gegevens hebben we een aantal grafieken opgesteld in functie van enkele mogelijke te onderzoeken pistes. In de komende pagina's mag u zich verwachten aan een korte opsomming van mogelijke factoren die een aantal hiernavolgende resultaten kunnen helpen verklaren. Daarna zullen enkele algemene gegevens worden belicht en resultaten per functie worden besproken. Ook zullen data betreffende Zeeuwse en Zuid-Nederlandse opvarenden ontkoppeld worden. Tot slot willen we een overzicht bieden van de reeds onderzochte pistes, maar eveneens de verdere mogelijkheden die deze rijke bronnencollectie kunnen bieden.

2 Enige nuancering

Hoewel we bij de start van ons onderzoek geopteerd hebben voor een kwantitatieve aanpak dient er toch enige nuancering te worden gemaakt bij de accuraatheid van onze resultaten. In de loop van ons onderzoek zijn we immers op een aantal problemen gestoten. Eerst en vooral kunnen wij, als onderzoekers, niet steeds de juiste herkomstplaats van een opvarende te weten komen. Bepaalde plaatsnamen komen binnen Europa immers verschillende malen voor. Zo kan er onder andere gewezen worden op het stadje Heusden. Deze plaats is zowel een stadje vlakbij de Belgisch-Nederlandse grens, als een randgemeente van de stad Gent, gelegen in de Belgische provincie Oost-Vlaanderen. En zo zijn er nog voorbeelden van plaatsnamen die de Republiek en de Zuidelijke Nederlanden met elkaar gemeen hebben. Denk maar aan plaatsen zoals Middel-

burg of Zwijndrecht. Als de herkomstplaats van een bepaald persoon Middelburg is, is het hoogst waarschijnlijk dat hij uit de Zeeuwse hoofdstad afkomstig is. Toch mag het bestaan van gelijknamige plaatsnamen in verschillende gebieden niet zomaar afgedaan worden als een detail. We kunnen er immers nooit volledig zeker van zijn dat iemand uit de plaats met de grootste waarschijnlijkheid afkomstig is. Een alternatief kan erin bestaan afleidingen te maken uit de persoonsnaam van een opvarende. Rekeninghoudende met de grote migratiegolven binnen Europa tijdens de Nieuwe Tijden kan het niet verwonderen dat deze aanpak weinig betrouwbaar is.

Een ander probleem waarmee we geconfronteerd werden lag in de limitering van het aantal raadpleegbare opvarenden. Indien de bezoeker van de hier eerder genoemde webstek alle opvarenden van een bepaald schip wil opvragen, krijgt hij slechts een lijst van 250 opvarenden te zien. Een VOC-retourschip telde tijdens de 18^{de} eeuw echter een hoger aantal bemanningsleden. Dit probleem kon echter opgelost worden door de bemanning van een schip per functie te reconstrueren. Zo konden de bekleeders van alle functies aan boord opgeteld worden, waardoor een vrij volledig beeld ontstaat van de opvarenden. Toch dient hier opgemerkt te worden dat niet alle functies opgenomen staan op de webstek. Tijdens ons onderzoek is eveneens gebleken dat op deze elektronische pagina sommige schepen niet opgenomen zijn. Op het eerste zicht blijkt dus dat we opnieuw rekening dienen te houden met een zekere foutenmarge in de resultaten van ons onderzoek. Toch mogen we ons hoofd niet te vlug laten hangen. Doordat we als historici er nog steeds voor opteren de bron zelf te bestuderen, hebben we voor de missende functies en schepen de microfiches van de scheepssoldijboeken geraadpleegd. Deze fotografische vastlegging van de bronnencollectie heeft dan ook uitsluitel kunnen bieden voor een groot aantal vraagtekens die de gedigitaliseerde versie met zich meebrengt. Maar opnieuw dient ook hier enige nuancering te worden aangebracht. De bronnen die ons zijn overgeleverd hebben immers dikwijls sterk geleden onder de tand des tijds, en de slechte kwaliteit of leesbaarheid van sommige passages uit de scheepssoldijboeken verhinderen het de onderzoeker dan ook correcte afleidingen te maken uit de bronnen. Samenvattend kan dus gesteld worden dat er in de raadpleging van de hiernavolgende resultaten zeker en vast rekening dient te worden gehouden met een foutenmarge.

3 Mogelijke factoren

Zoals reeds eerder werd vermeld bestond onze initiële inzet erin een louter kwantitatieve aanpak van de gedigitaliseerde scheepssoldijboeken. Toch hebben we er ons ook aan gewaagd een aantal verklaringen te zoeken voor bepaalde stijgingen of dalingen in onze resultaten.

Bepaalde gebeurtenissen kunnen immers enkele wijzigingen in de resultaten hebben teweeg gebracht. Daarom willen we een breder historisch kader aanbieden waarin de resultaten van ons onderzoek passen. Omdat de scheepssoldijboeken onderdeel vormen van een internationale maatschappij vonden we het noodzakelijk zowel gebeurtenissen binnen Europa, als voorvallen in de overzeese gebieden in dit kader op te nemen. Zo zijn er in de regio van Batavia, meer bepaald Java, tijdens de 18^{de} eeuw maar liefst drie burgeroorlogen uitgevochten (1703-1708, 1719-1723 en 1749-1755). Maar aangezien



Mooi voorbeeld van bronnenschade (scheepssoldijboek Kattendijke (1756)) (Nationaal Archief, Den Haag)

we vooral de Zeeuwse en Zuid-Nederlandse opvarenden bestuderen willen we de grootste aandacht schenken aan gebeurtenissen binnen Europa, en dan in het bijzonder binnen de Republiek/Zeeland en de Zuidelijke Nederlanden.

Maar los van deze politieke en economische gebeurtenissen willen we een grote nadruk leggen op de bekendheid van de VOC, en dan vooral waarvoor de VOC bekend stond. Na raadpleging van literatuur blijkt dat de Compagnie met een slechte verloning, poevere arbeidsomstandigheden, hoge mortaliteit, enz. als een slechte werkgever bekend stond. Ook het grote aantal schipbreuken hebben het imago van de VOC geen goed gedaan. Als men in rekening houdt dat een VOC-schip meer dan 250 opvarenden telt, en het enkel mannelijke opvarenden waren, dan moet het met man en muis vergaan van zo'n schip een enorm aantal families hebben getroffen. Wetende dat mond-aan-mondreclame één van de voornaamste manieren was voor de VOC bekend te worden, dient het niet te verwonderen dat een dergelijke negatieve berichtgeving veel potentiële werknemers afgeschrikt moet hebben. Willen we jaartallen plakken op de belangrijkste schipbreuken, dan steken 1721 en 1748 er met kop en schouders boven uit.

Bekijken we de politiek/militaire geschiedenis van de 18^{de} eeuw, dan vangt deze voor beide gebieden aan in mineur. Tussen 1702 en 1713 wordt immers de Spaanse Successieoorlog uitgevochten. Hoewel dit conflict op lange termijn voor de Republiek, en hier in het bijzonder voor Zeeland, buitengewoon nefast bleek te zijn, zal deze oorlogssituatie op de korte termijn vooral een sterke bloei van de kaapvaart in hand werken. Een groot aantal Zeeuwen was tijdens deze periode actief in deze gelegitimeerde vorm van piraterij. Dit kan een daling in het aantal Zeeuwse opvarenden op voc-schepen verklaren. Toch dient hierin zeker genuanceerd te worden. Zeker, de bloei van de kaapvaart kan een verklaring vormen voor een daling van het aantal Zeeuwse opvarenden. Anderzijds zijn er ook andere gebeurtenissen die op een tegengestelde tendens kunnen wijzen. Zo heerste er in 1709 een dramatische hongersnood in Zeeland. Deze, voor ongetwijfeld veel kleine Zeeuwse landbouwers, grote tegenvaller kan immers een stijging in het aantal Zeeuwse opvarenden verklaren.

Jammer genoeg bleef Zeeland tijdens de 18^{de} eeuw niet gespaard van verdere hongersnoden. De jaren 1739-1740 staan bijvoorbeeld eveneens gekend als heuse hongerjaren.

Toch zijn er ook meer politiek stabiele periodes op te merken tijdens de eerste helft van de 18^{de} eeuw. Wanneer bijvoorbeeld in 1706 het Anglo-Bataafs Condominium aanvangt, en de Republiek dus samen met Engeland zeggenschap krijgt over de Zuidelijke Nederlanden, kan deze regio voor een korte periode (tot en met 1713) van de lange oorlogssituatie pauzeren. Doordat emigratie sterk vermindert tijdens een meer stabiele periode, kunnen deze zeven jaar een daling in het aantal Zuid-Nederlandse opvarenden verklaren. Maar niet alleen politieke situaties kunnen verschillen verklaren in de resultaten die de scheepssoldijboeken ons bieden. Ook economische gebeurtenissen kunnen een grote impact hebben op het aantal Zeeuwse en Zuid-Nederlandse contingent matrozen of soldaten. Zo kan er gewezen worden op het bijzonder belangrijke jaar 1720. In dit jaar geeft de West-Indische Compagnie haar monopolie immers prijs op de vaart naar West-Indië. Doordat deze vrijstelling het ontstaan gaf aan een groot aantal particuliere rederijen (c.f. de meest bekende, de Middelburgse Commerce Compagnie) kan ook dit economisch scharnierpunt opnieuw een daling in het aantal Zeeuwse opvarenden helpen verklaren. Ook in de Zuidelijke Nederlanden hielden de jaren '20 van de 18^{de} eeuw een bloei op economisch vlak in. In 1723 zag in Oostende immers de Generale Indische Compagnie het levenslicht. Ongetwijfeld zal deze lucratieve maatschappij een groot aantal Zuid-Nederlanders hebben aangetrokken, wat dan weer een daling in het contingent opvarenden afkomstig uit dit gebied kan verklaren.

Tot slot hebben er naar het einde van de door ons onderzochte periode toe vooral militaire gebeurtenissen een mogelijke invloed uitgeoefend op het aantal Zeeuwse en Zuid-Nederlandse opvarenden. Vooral de Oostenrijkse Successieoorlog (1740-1748) dient hier zeker vermeld te worden. Deze oorlogssituatie kan een bijzonder grote invloed hebben op de hiernavolgende resultaten aangezien zowel de Zuidelijke Nederlanden als Zeeland/de Republiek in dit conflict verwickeld waren. Vooral de Zuidelijke Nederlanden werden vlug betrokken in deze oorlog, wat opnieuw een stijging in het aantal Zuid-Nederlandse opvarenden kan betekenen. Wanneer de Franse troepen in 1748 Zeeuws-Vlaanderen overrompelen kan deze gebeurtenis dan weer wijzen op een stijging in het Zeeuwse aantal opvarenden.

4 De functies

Aan boord van een schip waren er een hele hoop beroepen vertegenwoordigd. We hebben ervoor gekozen om een eerste onderscheid te maken tussen zeelui (= zij die een met het schip gerelateerde activiteit uitoefenen) en militairen. Beide groepen zijn nog verder hiërarchisch indeelbaar. Voor wat betreft de zeelui hebben we een onderscheid gemaakt tussen officieren, onderofficieren, ambachtslui, matrozen en jongmatrozen. Aan de top van de piramide stonden officieren, met de kapitein of schipper als onbetwiste leider.² Op de tweede plaats zijn er de onderofficieren. Bij deze categorie hebben we meer dan twintig verschillende functies ondergebracht zoals bijvoorbeeld de bottelier en de bootsman.³ Nog een trapje lager vind je dan de ambachtslui die verantwoordelijk waren voor het onderhoud van het schip.⁴

En tenslotte zijn er nog de (jong)matrozen die in de scheepssoldijboeken aangeduid worden met verschillende benamingen en waartussen, net als bij de andere soorten functies trouwens, een verdere rangorde is te onderscheiden.⁵

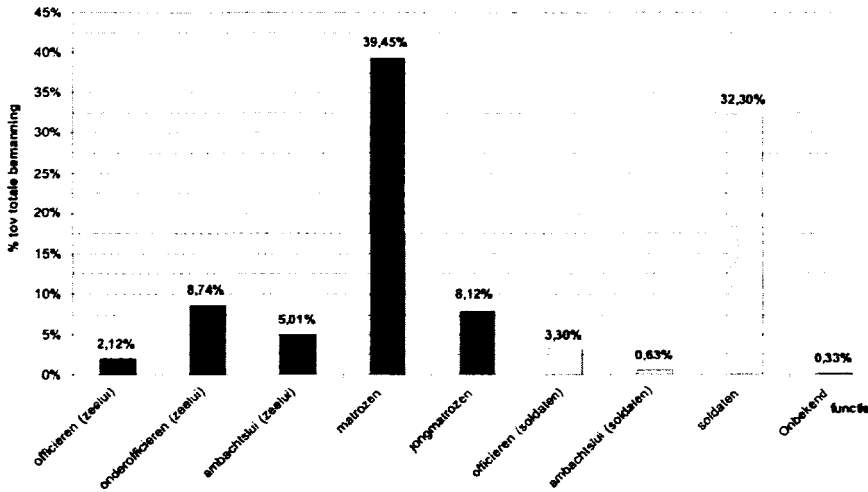
Ongeveer een zelfde hiërarchische ordening is mogelijk voor de militairen. Hier is de opdeling die we hebben gemaakt niet vier-, maar driedelig. Aan het hoofd van de militairen stond een kapitein, die zoals we later nog zullen zien, vaak gerekruteerd werd in Duitsland. Het was echter niet altijd zo dat het bevel over de soldaten in handen was van een kapitein (ook wel commandeur van de soldaten genoemd). Het is heel goed mogelijk dat de hoogste militaire rang aan boord van een schip niet kapitein, maar luitenant of sergeant was. Veel van de bemanningsleden uit deze categorie waren bovendien nog geen volwaardige officieren, maar officieren in opleiding, de zogenaamde adelborsten. In tegenstelling tot bij de zeelui hebben we er hier voor gekozen om geen verdere opdeling te maken in officieren en onderofficieren, omdat de groep anders te klein zou worden.⁶

Ook onder de militairen waren er ambachtslui te vinden. Zij hielden zich vooral bezig met het onderhoud van de wapens. Een goed voorbeeld hiervan is de zwaardveger, die was belast met het assembleren van slag- en steekwapens.⁷ Veruit de grootste groep militairen was echter 'gewoon' soldaat. De vlag dekt hier echter niet helemaal de lading, want naast soldaten hebben we hieronder ook vaandrags, tamboers, ed. gecatalogeerd.⁸ Tenslotte is er nog een kleine groep waar men niet met zekerheid van kan zeggen welke functie ze hebben uitgeoefend, omdat dit niet vermeld stond op de website. Zij vormen de groep 'onbekend'. Bezien in het totale aantal bemanningsleden is dit echter maar een zeer kleine groep. Uiteraard is niet iedere beroepscategorie even sterk vertegenwoordigd. In grafiek 4.1. wordt een overzicht gegeven van het aandeel van elke beroepscategorie ten opzichte van het totale aantal bemanningsleden. Het aandeel van elke categorie ligt in de lijn der verwachtingen.

De kleinste groep is de hierboven juist genoemde categorie 'onbekend'. Zeer klein (ongeveer 1%) is ook het aandeel van de militaire ambachtslui. Dat van de maritieme ambachtslieden was vijf keer groter. Zowel bij de militairen als de zeelui nemen ook de officieren logischerwijs maar een klein deel van het totale aantal bemanningsleden voor hun rekening, namelijk 2,5% bij de zeelui en 3% bij de soldaten. Helemaal vergelijkbaar zijn de twee groepen natuurlijk niet, want bij de zeelui is er nog een extra categorie van onderofficieren die instaat voor meer dan 8% van de totale bemanning. Het grootst is het aandeel van de bemanningsleden die het laagst staan op de hiërarchische ladder: de

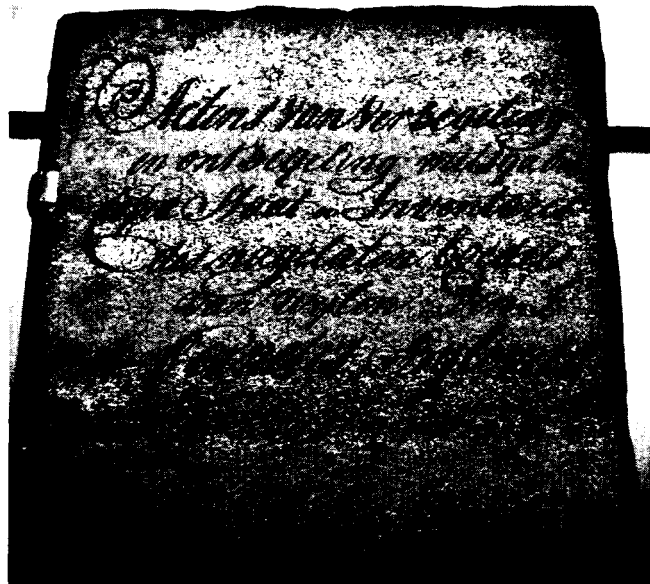
matrozen en de soldaten. Zij zorgen voor het gros van de bemanningsleden met respectievelijk 32 en 39%.

Grafiek 4.1 Aandeel van de beroeps categorieën ten opzichte van de totale bemanning (kamer Zeeland 1700-1760)



Aangezien men via de databank van bijna elk bemanningslid over de naam, plaats van afkomst en meestal ook de rang beschikt, kan men met deze gegevens verder op zoek gaan in andere bronnen. Vooral over de officieren kan men informatie terugvinden in andere archieven van de VOC of andere maritieme ondernemingen, staten van goed, tot zelfs dagboeken en reisverhalen. Wijzelf volgden een interessant spoor in het archief

Staat van goed van Cornelis Bijleveld (1756) (Zeeuws Archief, Middelburg)

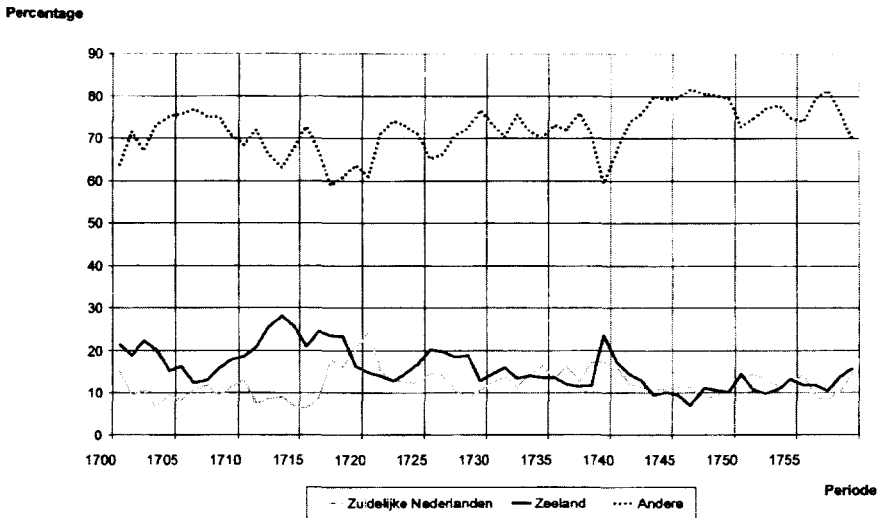


van de weeskamer van Veere. Hier stooten we op archiefstukken die handelden over de bezittingen van een zekere Cornelis Bijleveld, een koopman 2^e klasse in dienst van de VOC. Blijkbaar was hij niet de enige van de familie met maritieme ambities, want ook zijn broer was actief binnen de VOC. Uit de stukken blijkt duidelijk zijn materiële welstand. Hij had zelfs de beschikking over enkele slaven. Het aangehaalde voorbeeld van Cornelis Bijleveld toont hoe men aan de hand van gegevens uit de databank verder op zoek kan gaan naar meer informatie over een specifiek bemanningslid. De kans op succes is uiteraard groter bij officieren dan bij gewone matrozen. Omgekeerd is de website natuurlijk ook een rijke bron voor diegenen die hun primaire gegevens uit andere bronnen hebben gehaald. Voor genealogen is het interessant om een blik te werpen op het leven van familieleden in dienst van de VOC. Hoelang ze in dienst waren, naar waar ze reisden, de eventuele schulden die ze aangingen, al deze informatie is dankzij de website veel sneller en gemakkelijker raadpleegbaar.

5 Afkomst

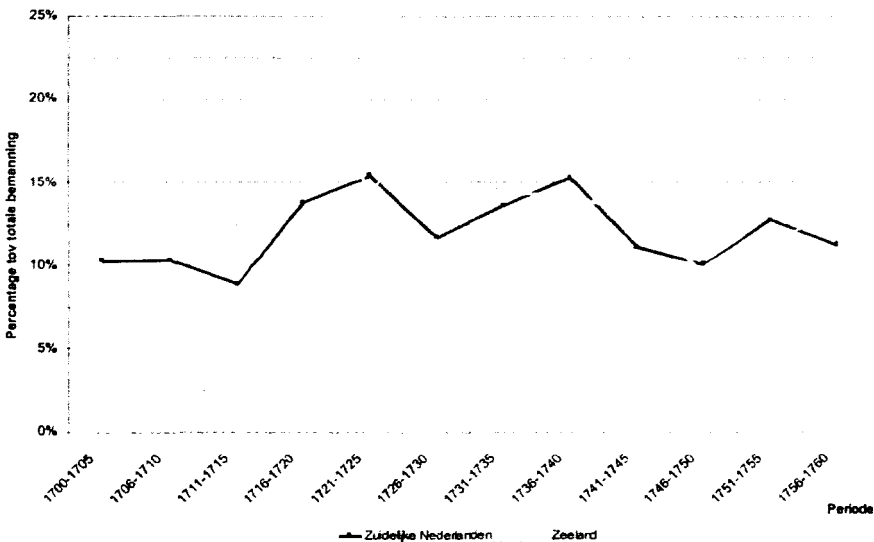
Wat betreft de afkomst van de bemanning zien we dat tussen de 60 à 80% van de bemanningsleden van de kamer Zeeland niet uit Zeeland of de Zuidelijke Nederlanden afkomstig was (zie grafiek 5.1. Afkomst bemanning in dienst van de VOC). Men diende dus buiten deze twee gebieden te rekruteren. Hiervoor keek men vooral in de richting van Duitsland en Scandinavië, maar ook in Frankrijk, Zwitserland, Engeland, werden er bemanningsleden gerekruteerd. Hieronder concentreren we ons echter vooral verder op de Zuid-Nederlanders en Zeeuwen in dienst van de VOC.

Grafiek 5.1 *Afkomst bemanning in dienst van de VOC (kamer Zeeland 1700-1760)*



In grafiek 5.2. wordt in vijfjaarlijkse gemiddelden een overzicht gegeven van het procentueel aandeel Zuid-Nederlanders en Zeeuwen ten opzichte van de totale bemanning

Grafiek 5.2 De verhouding Zuid-Nederlanders vs. Zeeuwen ten opzichte van de totale bemanning (kamer Zeeland 1700-1760)



Hieruit blijkt dat de Zeeuwen de eerste twintig jaar van de achttiende eeuw duidelijk in de meerderheid zijn in vergelijking met de Zuid-Nederlanders (20% Zeeuwen t.o.v. 10% Zuid-Nederlanders, maar dat hun aandeel vermindert, en in enkele jaren zelfs onder dat van de Zuid-Nederlanders duikt. Het aandeel van beide groepen kent echter helemaal geen rechtlijnig verloop, maar het is een proces van pieken en dalen.

We hebben getracht enkele factoren op een rijtje te zetten die mogelijks een invloed hebben gehad op het aandeel Zeeuwen en Zuid-Nederlanders in dienst van de VOC.

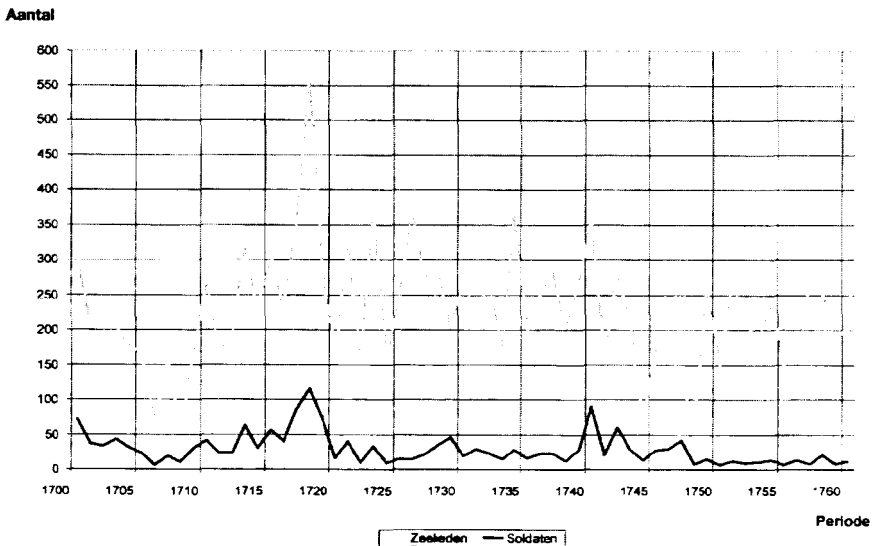
- Bij de aanvang van de achttiende eeuw vindt men al een eerste potentiële beïnvloedende gebeurtenis: de Spaanse Successieoorlog (1702-1713). Deze zou verantwoordelijk kunnen zijn voor een daling van het aantal bemanningsleden tijdens het conflict, en een stijging op het einde van de oorlog. Vooral bij de Zuid-Nederlanders is de stijging van hun aandeel na afloop van de Spaanse Successieoorlog erg opvallend. Op tien jaar tijd steeg het aandeel Vlamingen en Brabanders van 9 naar 15%.
- De oprichting van de GIC (Generale Oost-Indische Compagnie) in het jaar 1723 had logischerwijs een invloed op het aantal Vlamingen en Brabanders dat in dienst was van de VOC. Zij kozen vaak voor de GIC als werkgever en dit zorgde voor een daling van de Zuid-Nederlanders in Zeeuwse dienst tot 12% in 1731, tegenover 16% enkele jaren daarvoor. Toen in 1731 de activiteiten van de GIC werden stopgezet keek men in de Zuidelijke Nederlanden opnieuw meer richting het Noorden en steeg het aandeel Zuid-Nederlanders in dienst van de VOC.
- Ook andere concurrenten van de VOC hadden waarschijnlijk invloed op het aantal Zeeuwen en Zuid-Nederlanders bij de kamer Zeeland. Vooral vanaf 1735 trok de Middelburgse Commerciale Compagnie veel Zeeuwen aan. Dit is goed te zien in de

grafiek, want er is dan opnieuw een scherpe daling zichtbaar die meer dan tien jaar zal aanhouden. De activiteiten van Duinkerke en andere kapers, die een piek bereikte in de jaren 1740 kunnen ook bijgedragen hebben aan een verdere daling van het aandeel van zowel Zuid-Nederlanders als Zeeuwen. Op langere termijn speelde waarschijnlijk ook de Engelse East India Company eenzelfde rol.

- Als laatste factor was er de Oostenrijkse Successieoorlog (1740-48) die waarschijnlijk verantwoordelijk was voor een zelfde evolutie in het aandeel Vlamingen en Brabanders als de Spaanse Successieoorlog in het begin van de achttiende eeuw.

Er zijn waarschijnlijk nog andere factoren die de pieken en dalen kunnen verklaren, ook socio-economische, maar het is niet altijd gemakkelijk om een duidelijke correlatie vast te stellen. Opvallend is, dat het aandeel van de Zeeuwen hoofdzakelijk in dalende lijn verloopt. Van een piek in 1712 van 23% zakt het aandeel Zeeuwen tot een dieptepunt in 1748 van amper 10% van het totale aantal bemanningsleden. De Zeeuwen die mee waren aan boord van het schip waren vooral zeelui. Grafiek 5.3. (ditmaal in absolute cijfers) toont aan dat er, enkele uitzonderlijke jaren niet te na gesproken, ongeveer vijf keer meer zeelui dan militairen te vinden waren onder de Zeeuwse bemanningsleden. Het aantal militairen bedraagt bijna nooit meer dan 100, terwijl het aantal zeelui systematisch veel hoger ligt met een piek in 1718 van meer dan 550 zeelieden die afkomstig waren uit Zeeland.

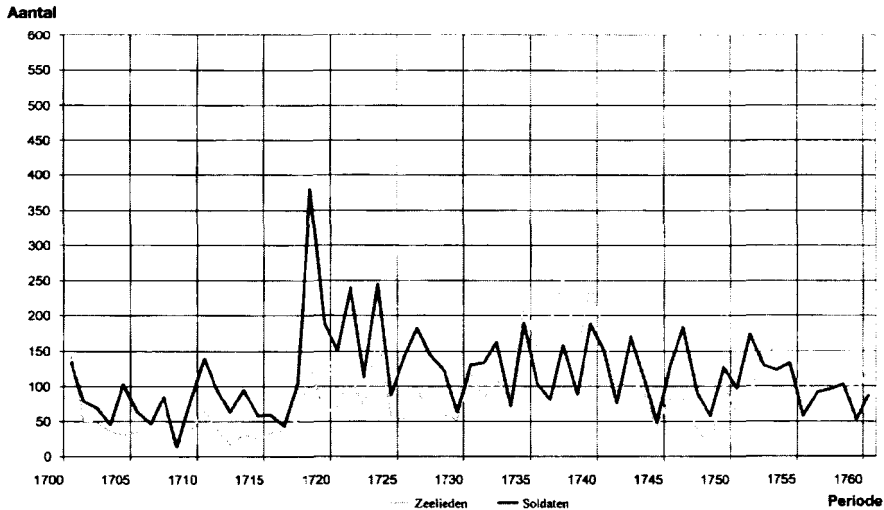
Grafiek 5.3 *Bemanning afkomstig uit Zeeland. Zeelui vs. militairen (kamer Zeeland 1700-1760)*



Bij de bemanning afkomstig uit de Zuidelijke Nederlanden zien we dan weer net het omgekeerde. Over het algemeen waren bij hen meer militairen dan zeelui te vinden (zie grafiek 5.4. Bemanning afkomstig uit de Zuidelijke Nederlanden: zeelui vs. soldaten). Bij de Vlamingen en Brabanders lag het aandeel militairen – zeelieden ook veel dichter

bij elkaar dan bij de Zeeuwen. Gedurende twee periodes (1734-42 en 1753-60) waren er zelfs meer Zuid-Nederlandse zeelui dan soldaten in dienst van de VOC. De verklaring hiervoor moet misschien gezocht worden in het stopzetten/vermindern van andere maritieme ondernemingen zoals de GIC, waardoor er maritiem personeel op overschot was in de Zuidelijke Nederlanden en men dan maar in het Noorden z'n geluk ging beproeven.

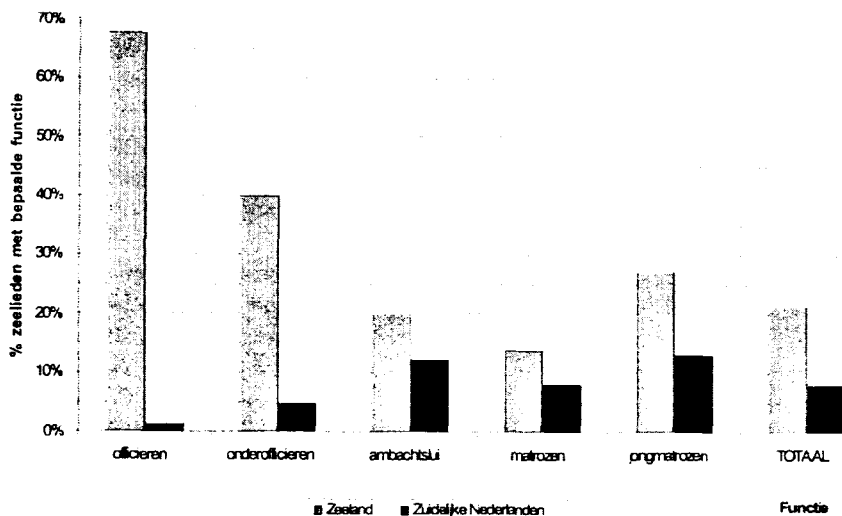
Grafiek 5.4 *Bemanning afkomstig uit de Zuidelijke Nederlanden: zeelui vs. soldaten (kamer Zeeland 1700-1760)*



Hierboven bleek al dat er bij de Zeeuwen meer zeelui dan militairen te vinden waren. Als men dit dan nog eens verder gaat opdelen volgens functie, dan blijken ze verhoudingsgewijs erg veel officieren te leveren (zie grafiek 5.5.). Bijna 70% van de officieren en 40% van de onderofficieren was afkomstig uit Zeeland. Deze werden dus vooral lokaal gerekruteerd. De Zuid-Nederlanders zijn hier daarentegen duidelijk ondervertegenwoordigd. Zij zorgden tijdens de onderzochte periode maar voor amper 2% van de officieren en 5% van de onderofficieren. De verhoudingen bij de ambachtslui, matrozen en jongmatrozen lagen dan weer veel dichter bij elkaar. Zowel Zuid-Nederlanders als Zeeuwen leverden relatief vrij veel jongmatrozen. 27% van de jongmatrozen was afkomstig uit Zeeland en 13% uit Vlaanderen en Brabant. Als men weet dat Zeeland en de Zuidelijke Nederlanden respectievelijk voor 22 en 8% van het totale aantal zeelui zorgden, valt de vergelijking inderdaad positief uit.

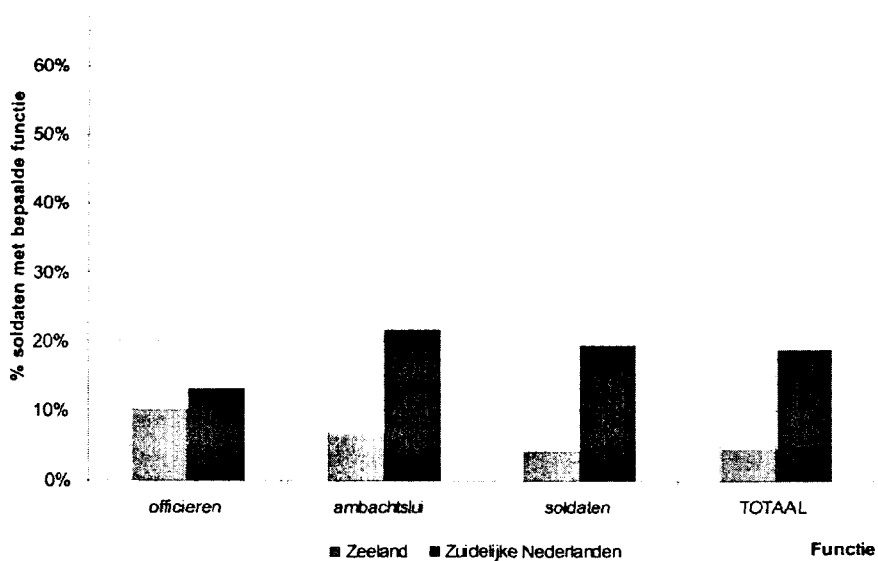
De Zuidelijke Nederlanden leverden ook een vrij hoog aandeel van zo'n 12% in het totaal aantal ambachtslui. De matrozen waren aan boord van een schip duidelijk de grootste groep, maar bij de Zeeuwen was dit daarentegen de kleinste categorie. Slechts 13% van de matrozen was van Zeeuwse oorsprong, duidelijk fel onder de hierboven al aangehaalde 22% van het totale aantal zeelieden dat van Zeeland afkomstig was. De Zuidelijke Nederlanden, leverden dan weer precies evenveel matrozen als hun aandeel in het totale aantal zeelieden, namelijk 8%.

Grafiek 5.5 Afkomst zeelieden volgens functiegraad (kamer Zeeland 1700-1760)



Bij de militairen was de situatie helemaal anders. Uit de volgende grafiek 5.6. blijkt duidelijk dat het aandeel van militairen uit Vlaanderen en Brabant veel groter was dan het aandeel van de militairen afkomstig uit Zeeland (19% tegenover 5%). De Zeeuwen die dienst deden in de VOC als militair, waren in vergelijking met hun aandeel in totaal aantal militairen wel relatief vaak officier of ambachtsman, respectievelijk 10% en 7%. Bij de soldaten waren er dan weer amper Zeeuwen te vinden, een schamele 4%. Ook de

Grafiek 5.6 Afkomst soldaten volgens functiegraad (kamer Zeeland 1700-1760)

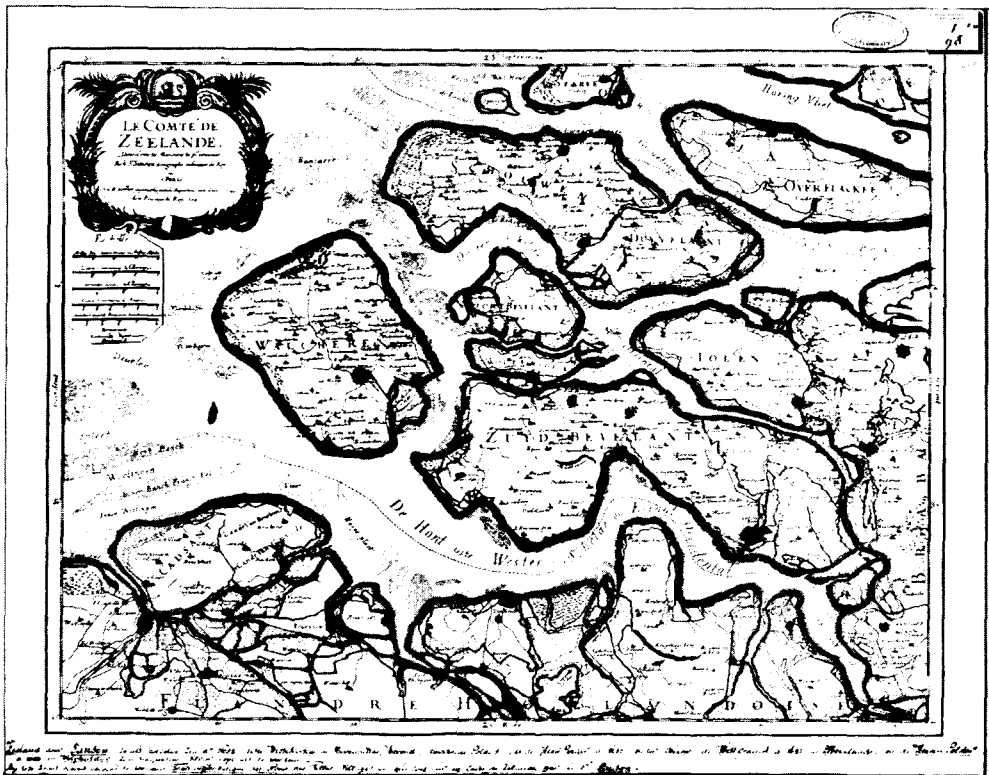


Vlamingen en Brabanders namen, een beetje verrassend toch zo'n 13% van de officierenposten voor hun rekening. Zij konden dus ook tot de hoogste regionen opklimmen bij de militairen. Het waren dus niet enkel Duitse officieren die het mooie weer maakten bij de VOC. Bij de zeelieden was doordringen tot de hoogste treden van de hiërarchische ladder voor buitenlanders blijkbaar veel moeilijker, want daar was bijna 70% van de officieren een Zeeuw.⁹ Vrij hoog is ook het aandeel Zuid-Nederlanders van 22% in de groep van ambachtstluit – soldaten. Misschien wel de belangrijkste vaststelling is dat de grootste groep militairen afkomstig was van buiten de Zuidelijke Nederlanden of Zeeland. In geen van alle militaire functies vormden de Zuid-Nederlanders of Zeeuwen een dominante groep, zoals dat bij de zeelui wel het geval was.

6 De Zeeuw

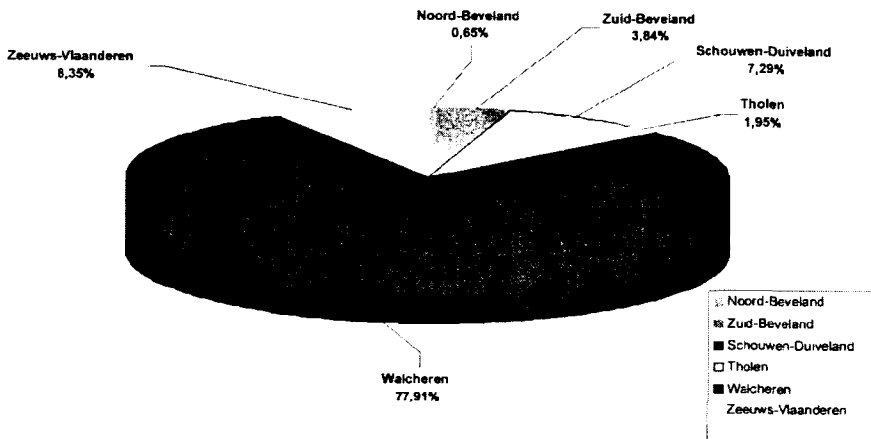
Zeeland is Nederlands meest zuidwestelijke provincie. Het opmerkelijkste geografische kenmerk is de alomtegenwoordigheid van water. Het gebied is nauw verbonden met en bijna volledig omgeven door de Noordzee, bovendien mondt de Schelde erin uit en ligt de vroegere monding van het Zwin vlakbij. Doorgaans worden vijf regio's onderscheiden (zie afb. hieronder). In het zuiden ligt Zeeuws-Vlaanderen, dat grenst aan de huidige

Kaart van Zeeland uit 1651 (Collectie Zelandia Illustrata, Zeeuws Archief, Middelburg)



ge Belgische provincies West- en Oost-Vlaanderen, en ook voor een stukje aan de provincie Antwerpen. Daarboven, in het westen, ligt Walcheren. Iets oostelijker daarvan bevindt zich Zuid-Beveland met erboven het kleine Noord-Beveland. Nog wat meer naar het oosten vind je Tholen, en helemaal in het noorden van de provincie ligt Schouwen-Duiveland. De zeegerichte geografie, de strategische ligging bij de belangrijkste economische toegangen tot Brugge, Gent en Antwerpen en de handelsactiviteiten van de Zeeuwen zelf maakten dat Zeeland van oudsher een belangrijke maritieme en economische rol vervulde. Conflicten werden veelal op zee uitgevochten, via de inzet van kapers en marienvloten. Vaak moesten deze oorlogsvloten de eigen Zeeuwse koopvaardij, die van cruciaal belang was voor de economische welvaart, veilig stellen. In 1552 en 1553 voor bijvoorbeeld een grote vloot oorlogsschepen in konvooi mee met koopvaarders die richting Spanje gingen, om ze van Franse kapers te vrijwaren. Zeeland was bovendien een belangrijk West-Europees handelscentrum. Er was een bloeiende visserij, er bestonden belangrijke contacten met Engeland, Schotland en Antwerpen en er bevonden zich diverse stapelmarkten in Middelburg en Veere. Op het einde van de 16de eeuw kreeg de handel een nieuwe impuls. Onmiddellijk na de behouden terugkeer in 1597 van de Amsterdamse Houtman uit Oost-Indië, de zogenaamde 'Eerste Schipvaart', ontstonden in Middelburg plannen voor een soortgelijke reis. Het jaar erop vertrokken twee expedities, één uit Veere en één uit Vlissingen. Snel bleek dat er aan dit soort handelsreizen grote risico's waren verbonden. Niet alleen de reis zelf, maar ook de concurrentie tussen verschillende expedities brachten de winstmarges in gevaar. Daarom werd in 1600 de Zeeuwse Compagnie opgericht, die een tegengewicht vormde voor de andere compagnieën die over de hele Nederlanden de kop opstaken, en waaronder de Amsterdamse de belangrijkste waren. De meeste van deze compagnieën sloegen echter de handen ineen en in 1602 verkreeg de VOC het octrooi van handelsmonopolie voor het gebied tussen Kaap de Goede Hoop en de Straat van Magelhaes. Onder de zes kamers die het kapitaal van de VOC bijeenbrachten, nam Zeeland met een bijdrage van 20 procent op het totale kapitaal, een voorname plaats in.¹⁰ De kamer Zeeland toonde zich zeer actief en nam tot een kwart van de VOC-uitredingen voor haar rekening. Op deze manier zorgde de VOC voor werkgelegenheid (voor de meest uiteenlopende nationaliteiten) en leverde ze een

Grafiek 6.1 *Afkomst Zeeuwse opvarenden (kamer Zeeland, 1700-1760)*



wezenlijke bijdrage aan de economische welvaart van de Zeeuwse bevolking in de 17de en 18de eeuw.¹¹ Volgens onze tellingen zijn tussen 1700 en 1760 ongeveer 111.000 personen met de kamer Zeeland meegevoerd naar Zuid-Oost Azië. Zo'n zestenduizend onder hen waren van oorsprong Zeeuws.

Tabel 6.1 *Bijdrage bemanningslui door Zeeuwse regio's (kamer Zeeland, 1700-1760)*

Geleverde bemanningslui	
Noord-Beveland	102
Schouwen-Duiveland	1.151
Tholen	308
Walcheren	12.304
Zuid-Beveland	606
Zeeuws-Vlaanderen	1.383
Onbekend	3
Totaal	15.857

Het leeuwendeel van de Zeeuwse opvarenden was afkomstig uit Walcheren (zie tabel 6.1). Met een bijdrage van 12304 bemanningsleden, maakt de Walcherse geleding bijna 78 procent van het totaal uit. Binnen het overige kwart nemen Zeeuws-Vlaanderen en Schouwen-Duiveland de belangrijkste plaats in. Deze regio's hebben respectievelijk 1383 en 1151 opvarenden geleverd. Zuid-Beveland zorgde voor 606 man, Tholen voor 308 man en Noord-Beveland voor slechts 102 man. Hier moet natuurlijk rekening gehouden worden met de bevolkingsaantallen van de verschillende gebieden. Noord-Beveland heeft een beduidend kleinere oppervlakte, dus is het vanzelfsprekend dat het inwonersaantal lager ligt en dus ook de bijdrage aan VOC-opvarenden. Walcheren, Zeeuws-Vlaanderen en Schouwen-Duiveland zijn de grootste gebieden en leveren bijgevolg ook meer bemanningslui. Maar dit verklaart nog niet het overweldigende overwicht van Walcherse opvarenden. Als we er de volkstellingen van 1795¹² op na slaan, blijkt dat Walcheren weliswaar het grootste aantal inwoners heeft, maar dit overwicht is lang niet zo overdonderend als je zou verwachten. Zo'n 40 à 45 procent van de Zeeuwse bevolking woonde in Walcheren, en dat ligt een stuk onder de 78 procent dat het heeft bijgedragen aan VOC-opvarenden.

Tabel 6.2 *Aandeel in de VOC-bemanning en het inwonersaantal van de vijf grootste Zeeuwse steden (kamer Zeeland, 1700-1760)*

	Aandeel voc-bemanning in %	Inwonersaantal in 1795	Actieve bevolking ¹³
Middelburg	45 %	17.687	10.612
Vlissingen	22,1 %	5.691	3.415
Veere	6,9 %	1.860	1.116
Zierikzee	5,54 %	6.068	3.640
Goes	5,54 %	3.711	2.226

Tabel 6.3 *Gemiddelde levering bemanning per jaar ten opzichte van de actieve bevolking*

	Gemiddelde levering bemanning per jaar	Gemiddelde levering t.o.v. actieve bevolking in %
Middelburg	117	1,10 %
Vlissingen	57	1,67 %
Veere	18	1,61 %
Zierikzee	14	0,38 %
Goes	7	0,31 %

Wat mogelijk wel een afdoende verklaring kan zijn, is het verstedelijkte karakter van Walcheren toen, en in het bijzonder de lange maritieme traditie van de Walcherse steden. Steden kenmerken zich ten eerste door hogere bevolkingsconcentraties. Bovendien staan stadsbewoners over het algemeen niet in voor de bewerking van hun eigen grond, wat betekent dat ze meer tijd hebben voor en, belangrijker nog, dat ze voor hun levensonderhoud afhankelijk zijn van loonarbeid. Het gevolg is dat er in de stad een groter arbeiderspotentieel aanwezig is. Drie van de vijf grootste steden van Zeeland bevonden zich tijdens de 18de eeuw in Walcheren. Zij zorgden samen voor maar liefst 74 procent van de opvarenden. Middelburg ligt op kop met een bijdrage van 45 procent op het totaal. Het is de grootste stad op Walcheren, met om en bij 18 000 inwoners. De kamer Zeeland van de VOC had er zijn hoofdkwartier en bezat er een aantal gebouwen, pakhuizen en een scheepswerf. Vlissingen, een Walcherse havenstad helemaal in het zuiden, leverde 22 procent en het kleine havenstadje Veere, dat aan de noordwestelijke kust ligt, zorgde voor 7 procent van de bemanning. Het is opvallend dat Veere qua bijdrage aan VOC-opvarenden op de derde plaats staat, maar voor wat inwonersaantal betreft pas op de vijfde plaats komt. Met een inwonersaantal van 1 860 personen moet het Zierikzee (6 068) en Goes (3 711) voor laten gaan. (zie tabel 6.2) Proportioneel gezien heeft Veere dus een groter deel van haar bevolking naar Den Oost gestuurd. Het verschil is beduidend, daar het aandeel geleverde bemanning op ca. 1,6 procent van de totale bevolking komt voor Veere en slechts op ca. 0,3 à 0,4 procent voor Zierikzee en Goes. Ook Vlissingen en, zij het in iets mindere mate, Middelburg leverden proportioneel gezien meer opvarenden. (zie tabel 6.3) Zoals gezegd ligt de oorzaak hiervoor vermoedelijk in het maritieme verleden van Walcherse steden dat ver terug gaat. Walcheren speelde al van in de 14de eeuw een vooraanstaande rol in de Zeeuwse internationale handel, en bijgevolg waren vele van haar inwoners bij handel en zeevaart betrokken.

Middelburg was tot het laatste kwart van de 16de eeuw de onbetwistbare nummer één. In 1406 had het van graaf Willem VI het stapelrecht gekregen dat bepaalde dat alle goederen die Walcheren binnenkwamen via Middelburg moesten passeren. In de eerste helft van de 16de eeuw gaf Karel V de stad nog meer voorsprong door vreemdelingen toe te laten in het stadsbestuur te zetelen (en zo de internationale handel te stimuleren), de wijnstapel aan Middelburg toe te wijzen en toestemming te geven tot het graven van een havenkanaal ter vervanging van de dichtslibbende Arne. Bovendien hielp Karel V om het concurrentiepotentieel van Vlissingen en Veere in de kiem te smoren, onder meer via een verbod op het uitbreiden van de haven in Vlissingen. Middelburg werd een belangrijk handelsknooppunt, waar een grote diversiteit aan internationale handelsgoederen werd opgeslagen en verder verscheept. Brugge, Antwerpen en Bergen op

Zoom waren Middelburgs grootste concurrenten. Maar het verzanden van het Zwin en het wegvallen van de Honte als aanvoerweg verzwakten de positie van respectievelijk Brugge en Antwerpen. Bovendien kon Middelburg rekenen op de plaatselijke overheid die buitenlandse kooplui paaiden met allerlei privileges en had het met de rede van Arnemuiden een belangrijke troef in handen. In 1559 was Middelburg Antwerpen overigens te slim af in de strijd om het stapelrecht voor wijnen op de Schelde, wat betekende dat het driekwart van de Laaglandse wijnaanvoer te verwerken kreeg. Vanaf 1572 verloor Middelburg echter zijn sterke handelspositie, ten gevolge van de Opstand en de oorlog met Spanje. Daarna kon het zijn oude invloed deels terugwinnen. Het bleef een grote maritieme handelsstad, maar ondervond meer concurrentie van Vlissingen en Veere en kon niet langer wedijveren met Amsterdam en Rotterdam. In de 17de eeuw werd Middelburg trouwens de spil van de kamer Zeeland van de VOC, een activiteit die de stad geen windeieren zou leggen. Getuige daarvan zijn het huis van de equipage-meester en het grote pakhuis die nog steeds in Middelburg te bezichtigen zijn. Ook de WIC (West-Indische Compagnie) en de MCC (Middelburgse Commerciale Compagnie) bleken, in de 18de eeuw, voor Middelburg lucratieve ondernemingen.¹⁴

Het in het uiterste zuiden van Walcheren gelegen Vlissingen, stond tot het midden van de 18de eeuw vooral bekend voor zijn bloeiende visserij en de kaapvaart op de Spaanse

Plattegrond van Vlissingen, midden 17^{de} eeuw (Collectie Zelandia Illustrata, Zeeuws Archief, Middelburg)

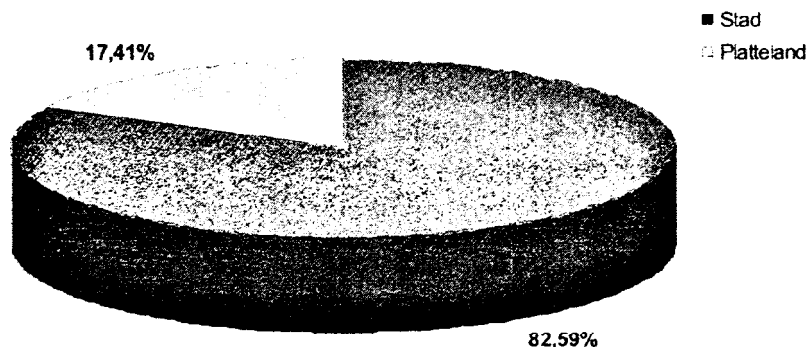


koloniën. Later werd het ook een belangrijk centrum voor slavenhandel. Het beschikte al in het begin van de 14de eeuw over enkele stadsrechten en over verschillende havens (de Oude Haven – weliswaar afgedamd – Voorhaven, Koopmanshaven en Achterhaven). In de 15de eeuw kwam daar nog de Engelse of Vissershaven bij, om de bloeiende handel met Frankrijk en Engeland en de haringvisserij te blijven ondersteunen. Daarenboven verkreeg Vlissingen in 1444 van Filips van Bourgondië het privilege van de haringtol. De handel bleef toenemen en in de 16de eeuw kwam er opnieuw vraag naar een haven-uitbreiding. Middelburg kon echter, met hulp van Karel V, de Vlissingse aspiraties de kop indrukken. Pas op het eind van de eeuw, nadat de stad (via een omweg langs Filips II) in handen van Willem van Oranje was gekomen, kon het graven van de Pottekaai aanvangen. In de 17de eeuw zouden daar nog de Oosterhaven en Dokhaven bijkomen. Dit uitgebreide havencomplex was een belangrijke troef, maar Vlissingen had ook een deel van haar succes te danken aan de afsluiting van de Schelde (1585-1795).¹⁵

Ook Veere was al van in de 14de eeuw van belang voor haringvisserij, kaapvaart en handel met Antwerpen en Engeland. Het uit 1349 stammende privilege van de tolvrijdom op alle grafelijke tollens van Holland en Zeeland was een belangrijke bonus. De bloei van Veere werd verder in de hand gewerkt door het wegvallen van de havens van Westenschouwen en Vliet, de verzanding van het Brugse Zwin, en door het dieper en toegankelijker worden van het eigen Veerse Gat. Vanaf 1400 ontstonden ook handelscontacten met Bordeaux en Italië en al gauw nam Veere de tweede plaats in onder de steden van Walcheren. Op het einde van de 16de eeuw werd Veere de wieg van de Compagnie van Veere, de Zeeuwse pionier op vlak van Oost-Indiëreizen. Bovendien was Veere tot het midden van de 16de eeuw de belangrijkste uitvalsbasis van de marine in de Nederlanden. Maar Veere kon zich voornamelijk onderscheiden doordat het van 1541 tot 1799, mits enkele onderbrekingen, de zetel van de Schotse stapel is geweest, een voorrecht dat men van Middelburg had weten af te snoepen.¹⁶

Hoewel ook Goes en Zierikzee een rol hebben gespeeld in handel en scheepvaart, was die beduidend kleiner en minder verreikend. Goes was reeds in de 14de eeuw een vooraanstaand graanhandelscentrum, maar zou deze positie vooral binnen de eigen streek waarmaken.¹⁷ Zierikzee was meer internationaal gericht. Het had in 1290 tolvrijheid gekregen, en onderhield toen al handelscontacten met Engeland. In de 14de eeuw kreeg Zierikzee invloed in Denemarken en in enkele Duitse Hanze-steden. De 15de eeuw bracht echter weinig goeds: brand, zondvloed, oorlog met Hanze-steden, zeero-

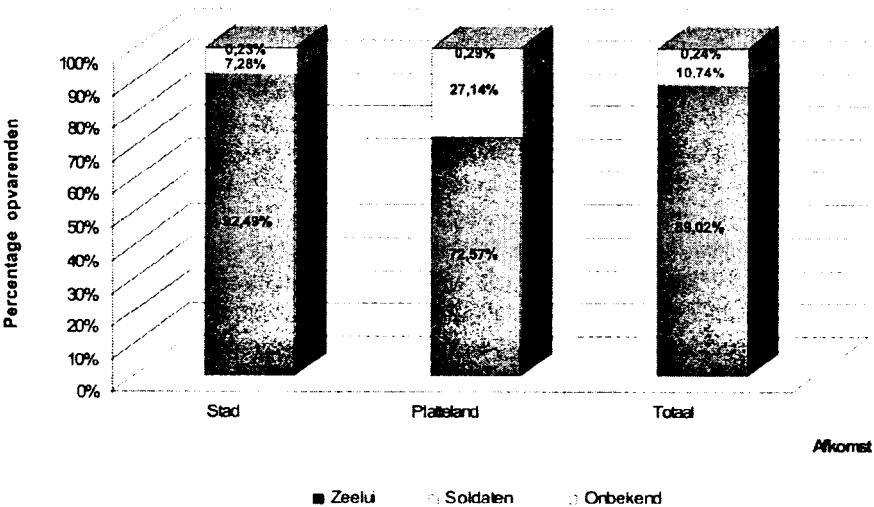
Grafiek 6.2 Afkomst Zeeuwse opvarenden: 'stad' versus 'platteland' (kamer Zeeland, 1700-1760)



vers en Engelsen. Daarenboven werd de stad enkele keren uit haar privileges ontzet. De 16de eeuw bracht nog meer tegenslag: pest, overstroming, verlies van belangrijke handelswegen en Spaanse bezetting. In de 17de eeuw kwam Zierikzee er min of meer bovenop door de komst van een havenkanaal en een herstellende handel, ook internationaal. Maar Zierikzee zou nu vooral naam maken als regionaal agrarisch centrum.¹⁸

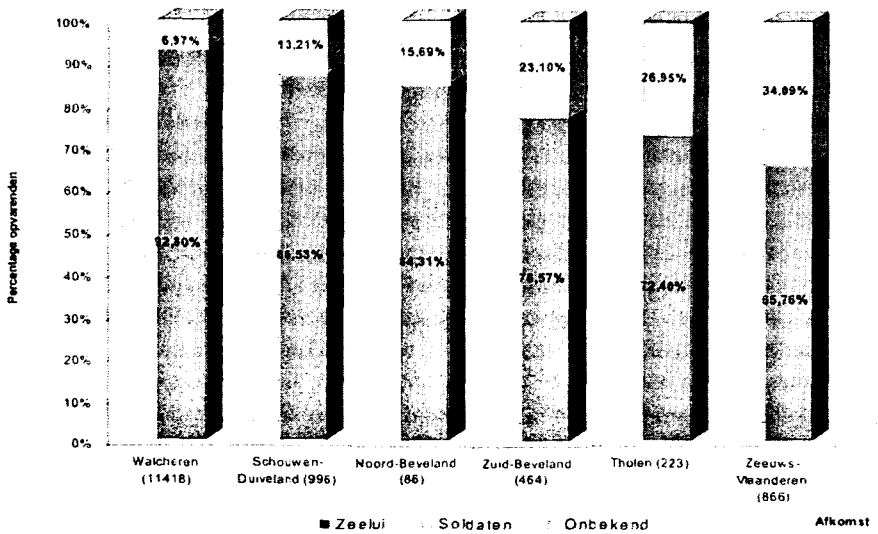
Na wat hiervoor gezegd werd, zal het geen grote verrassing zijn dat 82 procent van de Zeeuwse opvarenden uit de stad afkomstig was en slechts zeventien procent uit landelijk gebied. Onder de noemer stad verstaan we de vijf voornoemde steden Middelburg, Vlissingen, Veere, Zierikzee en Goes. Hierbij moet wel opgemerkt dat het beeld van deze 'steden' niet mag worden verward met dat van de grote Europese steden uit die tijd. Met een inwonersaantal van nog geen 18.000 personen blijft zelfs Middelburg ver onder het bevolkingscijfer van een stad als Amsterdam (217.024 inwoners in 1795¹⁹). Vlissingen, Veere, Zierikzee en Goes lijken qua omvang meer op uit de kluiten gewassen dorpen, maar ze beschikken wel over stadsrechten. Ook de Vlaamse steden die in het volgende hoofdstuk aan bod zullen komen hebben over het algemeen een aanzienlijk grotere omvang. Het contrast tussen 'stad' en 'platteland' was in Zeeland bijgevolg een stuk minder scherp.

Grafiek 6.3 Afkomst Zeeuwse opvarenden volgens functie: 'stad' versus 'platteland' (kamer Zeeland, 1700-1760)



Verder hebben we onderzocht of er een verband is tussen de afkomst en de functie die de bemanningsleden uitoefenden. We vroegen ons af of er misschien duidelijke plaatsgebonden verschillen bestonden in de verhouding van militairen ten opzichte van zee-lui. Wanneer we het verschil tussen stad en platteland bekijken zien we dat de steden over het algemeen meer soldaten leveren dan het platteland. Iets meer dan een vierde van de bemanning die afkomstig is uit plattelandsgebieden, oefenden een militaire functie uit. Wat de stad betreft, is dit slechts 7 procent. Op het totaal blijven militairen duidelijk in de minderheid – wat logisch is wegens het overwicht van opvarenden afkomstig uit de stad. Zeeland levert over het algemeen voornamelijk zee-lui.

Grafiek 6.4 *Afkomst Zeeuwse opvarenden volgens functie: zeelui versus soldaten (kamer Zeeland, 1700-1760)*



Wanneer we vervolgens de spreiding van zeelui en militairen over de Zeeuwse regio's bestuderen, vallen ons grote regionale verschillen op. Ten eerste levert Walcheren slechts een zeer klein percentage aan soldaten, nog geen 7 procent van de Walcherse opvarenden oefende een militaire functie uit. Voorts blijft het percentage voor Schouwen-Duiveland en Noord-Beveland klein, maar het is wel al twee maal groter dan dat voor Walcheren. Onder de opvarenden uit Zuid-Beveland en Tholen bevinden zich al ongeveer voor een kwart militairen, en voor Zeeuws-Vlaanderen is dat zelfs ruim een derde. Dit spreidingspatroon lijkt samen te hangen met de ligging van de regio's. (zie afb. pag. 59) Die gebieden die qua ligging meer naar de open zee gericht zijn leverden het kleinste aantal soldaten. Dit zijn Walcheren en Schouwen-Duiveland. Deze gebieden leveren bijna uitsluitend zeelui. Naarmate we meer naar het binnenland gaan, worden er meer soldaten geleverd. Noord-Beveland en Zuid-Beveland stonden al voor iets meer soldaten in, Tholen ligt nog wat meer inwaarts en Zeeuws-Vlaanderen, dat nauw aanleunt bij Vlaanderen, steekt de kroon. Voor dit laatste gebied kan er mogelijk een sterke overeenkomst met het Vlaamse patroon zijn, maar daarover volgt meer in het volgende hoofdstuk.

7 De Vlaeminck

Aan boord van een voc-schip werden vele talen gesproken. Hoewel Zeeland een aanzienlijk – en belangrijk – deel van de totale bemanning leverde, kwam het gros van de bemanningsleden uit het buitenland: van Noord- en Zuid-Nederlanders, over Duitsers, Scandinaven, Engelsen en Fransen, tot zelfs een enkele Zwitser, Italiaan, Pool, Rus of Portugees. Dankzij de scheepssoldijboeken kan een beeld geschetst worden van deze drijvende smeltkroes aan kleuren, klanken en nationaliteiten. Een compagnie met

internationale uitstraling als de *voc* vormde immers een belangrijke aantrekkingspool voor buitenlandse arbeidskrachten. In hun zoektocht naar een nieuw leven, vonden zij – vaak pas na lange omzwervingen – de weg naar de Zeeuwse havensteden. Eenmaal in Zeeland werden deze migranten door de *voc* met open armen ontvangen. De compagnie had het immers soms knap lastig om genoeg bemanningsleden voor haar Oost-Indiëvaarders te vinden. Deze extra arbeidskrachten waren dan ook meer dan welkom. Rekening houdend met deze belangrijke instroom aan buitenlanders, is het dan ook geen wonder dat de Zeeuwen slechts een kleine (top)laag van de totale bemanning vormden. Het aantal bemanningsleden dat dicht bij huis gerekruteerd werd, mag weliswaar niet onderschat worden: gemiddeld leverde Zeeland een vijftiental procent van de totale bemanning.²⁰ Bovendien kregen de Zeeuwen, zoals reeds eerder bleek, de hoogste posten toebedeeld. Toch moest het grootste deel van de bemanning elders gezocht worden: naast de andere Noord-Nederlandse staten, vormden het Duitstalig gebied en de Zuidelijke Nederlanden de belangrijkste rekruteringsbodems.

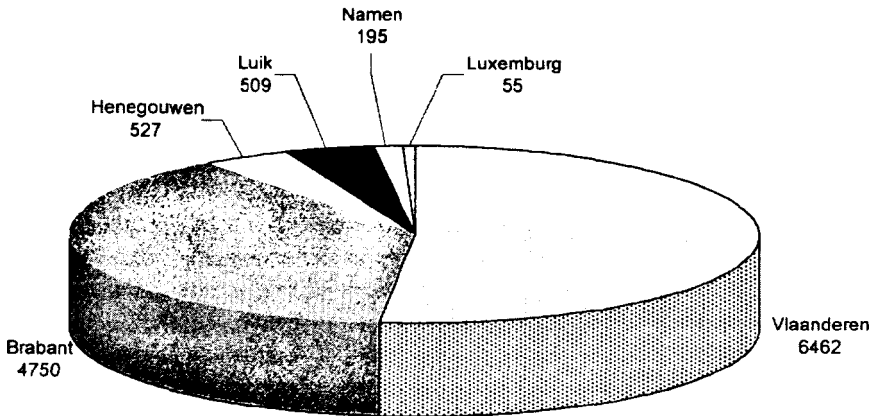
In dit hoofdstuk willen we deze laatste regio nader toelichten. Na een algemene schets van de Zuidelijke Nederlanden, concentreren we ons op de regio Vlaanderen-Brabant. Waar mogelijk blikken we terug naar de Zeeuwse resultaten, om de nodige comparatieve bemerkingen te maken. Zo willen we een beeld schetsen van 'De Vlaeminc' in dienst van de *voc*. Verspreid over de periode 1700-1760 leverden de Zuidelijke Nederlanden met hun 12498 bemanningsleden iets minder mankrachten dan de kernregio Zeeland.²¹ Vooral tijdens de eerste decennia valt dit Zeeuwse overwicht duidelijk af te lezen. Het verschil tussen beide regio's werd dus vooral in deze beginperiode gemaakt. Na de Spaanse Successieoorlog kende het aantal Zuid-Nederlanders immers een grote opmars, met als piekjaar 1720, waarin het voor het eerst het aantal Zeeuwen overtrof. Daarna bleef het aandeel, net als dat van Zeeland, betrekkelijk stabiel rond de dertien procent schommelen. Voor een relevante vergelijking met Zeeland dienen we het gebied echter op te splitsen in kleinere eenheden. Hiervoor volgen we de grenzen van de oude vorstendommen: het Graafschap Vlaanderen en het Hertogdom Brabant (waarop we ons later verder zullen toespitsen), en vervolgens het Graafschap Namen, het Graafschap Henegouwen en het Hertogdom Luxemburg. Ook het Prinsbisdom Luik willen we, hoewel het geen deel uitmaakte van de Oostenrijkse Nederlanden, integreren in ons onderzoek. Delen we de 12498 Zuid-Nederlanders op in deze zes regio's, dan bekomen we de resultaten zoals we ze zien in tabel en grafiek 7.1. Vrijwel onmiddellijk springt het overwicht van de Vlaamse regio in het oog: met haar 6462 rekruterings leverde ze

Tabel 7.1 *Zuid-Nederlanders in dienst van de VOC (kamer Zeeland, 1700-1760)*

	Totaal	Zeelui	Soldaten	Onbekend
Vlaanderen	6462	2848	3603	11
Brabant	4750	2005	2740	5
Henegouwen	527	183	343	1
Luik	509	170	339	0
Namen	195	69	125	1
Luxemburg	55	22	31	2
Totaal	12498	5297	7181	20

meer dan de helft van de Zuid-Nederlandse bemanningsleden in dienst van de VOC-kamer Zeeland. Ook Brabant was opmerkelijk sterk vertegenwoordigd, maar de huidige Waalse streken waren dat veel minder. Waar Vlaanderen en Brabant grenzen aan Zeeland, waren zij immers veel verder verwijderd van de kernregio. Vooral Luxemburg valt met haar 55 bemanningsleden volledig uit de boot.

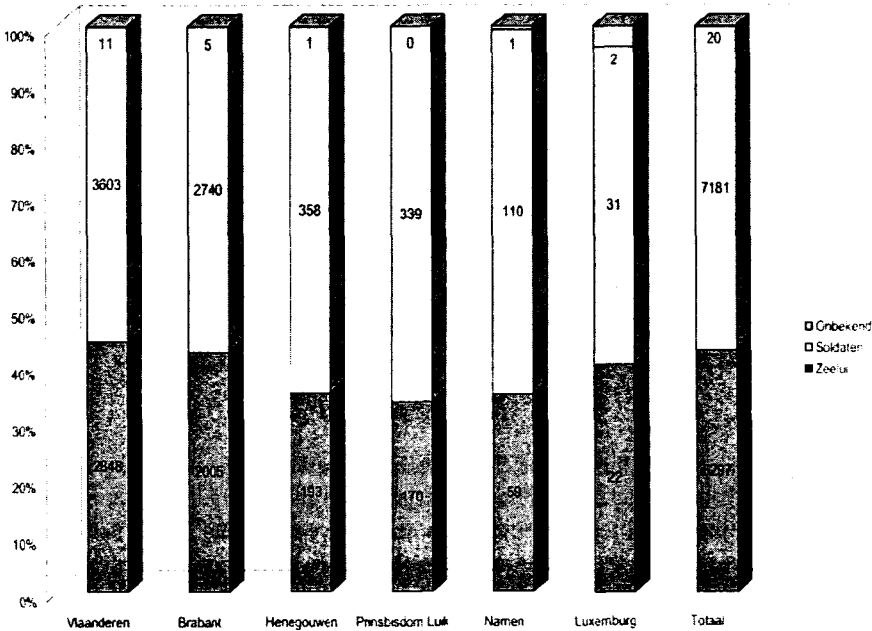
Grafiek 7.1 *Zuid-Nederlanders in dienst van de VOC, opgesplitst per regio (kamer Zeeland, 1700-1760)*



Laten we nu, met deze gegevens in het achterhoofd, de verhouding tussen zeelui en soldaten kort toelichten. Een eerste blik op de resultaten (zie grafiek 7.2) leert ons dat het Zuid-Nederlandse gebied, net als Duitsland, in eerste instantie dienst deed als soldatenleverancier: zo'n 60% van de Zuid-Nederlandse bemanningsleden werd gerekruteerd als soldaat. Hierbij willen we kort even terugblikken naar de gegevens van Zeeland, waar de overgrote meerderheid (zo'n 80%) zeeman was. Een regionale opsplitsing leerde ons dat de Walcherse kernregio voor 90% zeelui leverde, dit terwijl we in de meer perifere zones een ander beeld zagen: Tholen, Beveland en Zeeuws-Vlaanderen – alle regio's die meer naar het binnenland waren georiënteerd – leverden opvallend meer soldaten. Vooral Zeeuws-Vlaanderen leunde met haar 40% soldaten sterk aan bij de Zuidelijke Nederlanden. Deze lijn kunnen we verder doortrekken in de Zuidelijke Nederlanden: hoe verder van de kernregio – en de zee – hoe groter het aandeel soldaten. Enkel het Luxemburgse resultaat lijkt eerder af te wijken van deze algemene trend. Deze resultaten dienen echter gerelativeerd te worden, aangezien het aantal Luxemburgers slechts zeer beperkt was.

Uit de voorgaande analyse bleek dat de regio Vlaanderen – Brabant het gros van Zuid-Nederlandse bemanningsleden – namelijk 11212 bemanningsleden – leverde. Daarom lijkt het ons aangewezen om deze regio nader te bestuderen. We willen dit doen vanuit het perspectief van de wisselwerking tussen stad en platteland. De regio valt ongeveer samen met het huidige Vlaanderen zonder de provincie Limburg (dat deel uitmaakte van het prinsbisdom). Eerst en vooral dienen we een nauwkeurige omschrijving te maken van 'stad' en 'platteland'. Wat betreft de categorie 'stad' opteerden we ervoor om ons te beperken tot de zes grote steden. Hieronder rekenden we de 'grote vier' – Gent, Brugge,

Grafiek 7.2 Zuid-Nederlanders in dienst van de VOC, verhouding zeelui-soldaten (kamer Zeeland, 1700-1760)

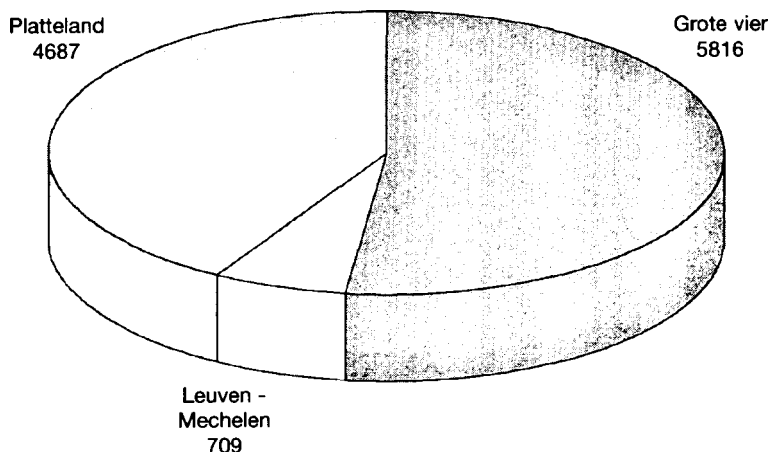


Antwerpen en Brussel – en de twee kleinere steden Mechelen en Leuven. Gent en Brugge waren sinds lange tijd de twee grootste handelsteden en administratieve centra van Vlaanderen. Wat Brabant betreft waren Leuven, Antwerpen en Brussel alle hoofdsteden van één van de drie kwartieren, de grootste omschrijvingen van Brabant. De heerlijkheid Mechelen kende een apart statuut en behoorde tot geen van de drie. Om niet te verzin-ken in onduidelijkheid lieten we de ettelijke provinciesteden, die bovendien sterk bij het platteland aanleunden, links liggen. Dit legt onze Zeeuws – Vlaamse vergelijking echter (deels) aan banden. Door deze beperking mogen we de resultaten immers niet zomaar terugkoppelen naar de Zeeuwse resultaten. Voor de kleinere regio Zeeland hoefden we geen gelijkaardige beperkingen op te leggen: bijna alle steden werden ook als ‘stad’ ge-rekend. Bovendien waren de Zeeuwse steden veel kleiner dan die van de regio Vlaandere-n – Brabant. De stad Middelburg, de grootste van de zes Zeeuwse steden, kon met onge-veer 17000 inwoners niet tippen aan steden als Brugge of Antwerpen.

Bij een eerste algemene blik op de verhouding tussen stad en platteland (zie grafiek 7.3.), blijkt dat de zes steden zorgden voor maar liefst 60% van de rekruteringen. Meer zelfs, als we de kleinere steden Leuven en Mechelen hiervan loskoppelen, dan merken we dat de ‘grote vier’ maar liefst 50% van het totale aantal Vlaams – Brabantse bema-ningsleden leverden.

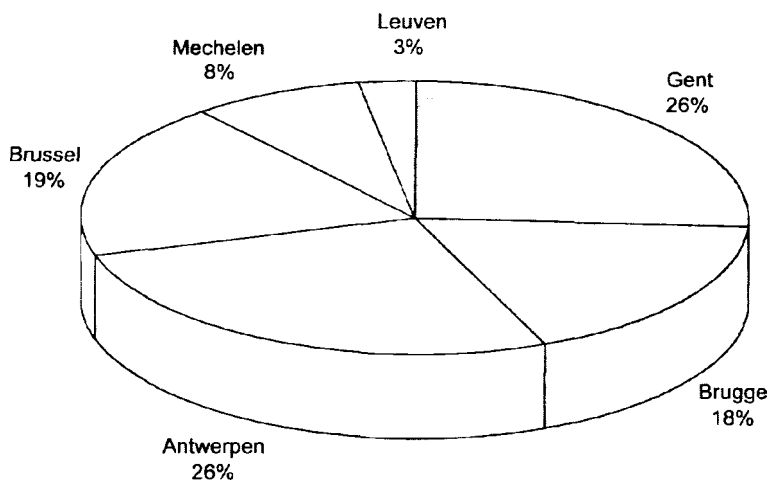
Richten we onze blik nu op deze zes steden en nemen we er grafiek 7.4. bij, dan mer-ken we dat de regio Scheldemonding – met de steden Gent, Brugge en Antwerpen – het sterkst vertegenwoordigd was. De afstand naar de Zeeuwse havensteden was hier klei-

Grafiek 7.3 *Vlaanderen – Brabant: stad versus platteland (kamer Zeeland, 1700-1760)*



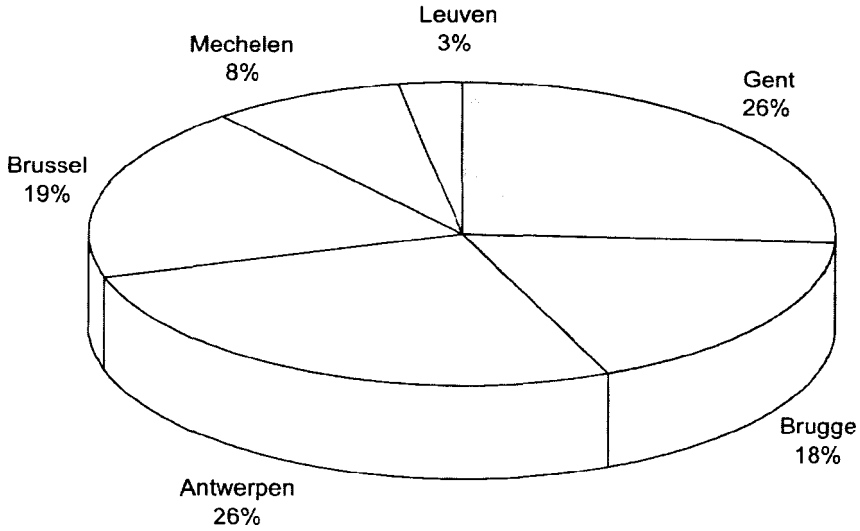
ner dan voor de meer landinwaarts gelegen steden. Vooral Antwerpen en Gent springen – met respectievelijk 1720 en 1665 bemanningsleden – in het oog. Als we er echter de toenmalige bevolkingscijfers bijnemen, dan krijgen we een ander beeld. Brugge, dat slechts half zo groot was als Antwerpen, Brussel en Gent, maakt een grote sprong vooruit. Relatief gezien leverde de stad zelfs het grootste aantal bemanningsleden. Tot slot willen we deze steden ook nog toetsen aan de verhouding tussen zeelui en soldaten, zoals gebeurd is in grafiek 7.5. Ook hier merken we dat de steden die het meest zeewaarts gelegen zijn – en dus het dichtst bij het kerngebied aanleunen – het grootste aantal zeelui leverden. Vooral Antwerpen, de stad die het meest op de zee georiënteerd was, leverde verhoudingsgewijs meer zeelui dan de andere steden. Met haar 45% zeelui sprong ze over het Brabants gemiddelde van 42%. Alle andere steden bleven onder het ge-

Grafiek 7.4 *Vlaanderen – Brabant: 'de grote zes' (kamer Zeeland, 1700-1760)*

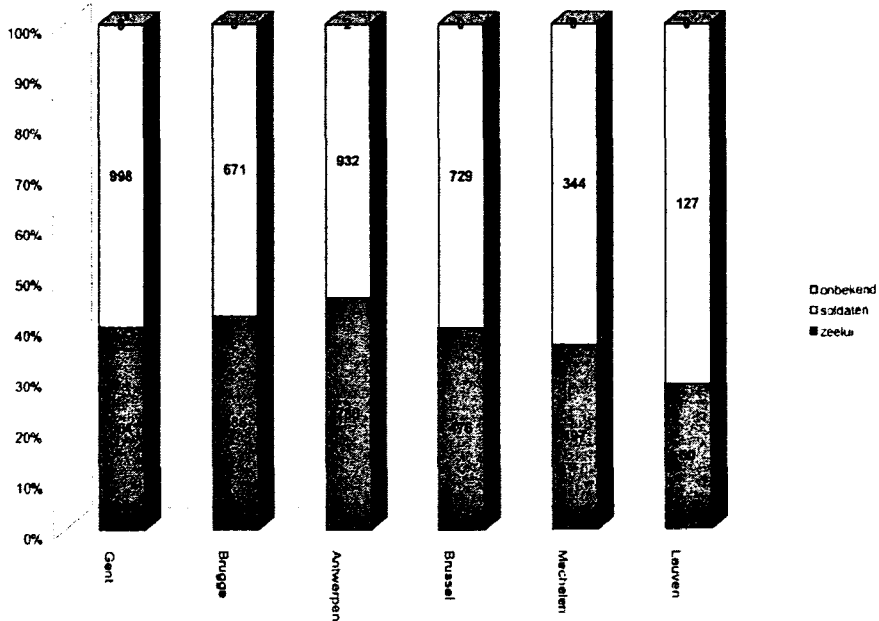


middele van de regio's Vlaanderen (44%) en Brabant (42%). Opmerkelijk zijn de cijfers van Leuven, waar het bij maar liefst 72% van de rekruteringen om soldaten ging. De universiteitsstad bleek dus ook een ware garnizoenstad te zijn.

Grafiek 7.4 Vlaanderen – Brabant: 'de grote zes' (kamer Zeeland, 1700-1760)



Grafiek 7.5 Verhouding tussen zeelui en soldaten in de Vlaamse – Brabantse steden (kamer Zeeland, 1700-1760)

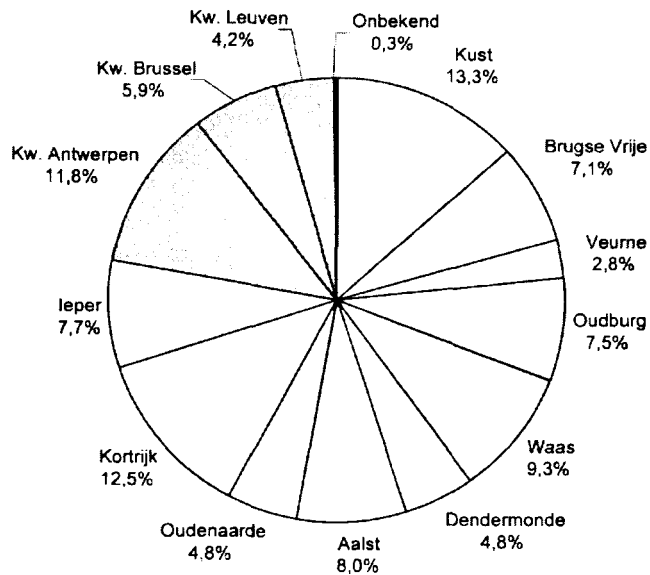


Alles wat niet tot de grote zes behoorde, provinciesteden inclus, rekenden we tot het platteland. Om een beeld te krijgen van de spreiding binnen Vlaanderen en Brabant, besloten we deze plattelandsregio verder op te splitsen. Voor deze opdeling volgden we de grenzen van de grootste administratief – gerechtelijke omschrijvingen, voor Vlaanderen en Brabant respectievelijk de kasselrijen en de kwartieren. Hierbij maakten we dankbaar gebruik van het Metrologisch Vademecum voor Vlaanderen van Mertens en Vandewalle, dat een handig overzicht biedt van alle plaatsen, met de kasselrij of meierij waartoe ze behoorden. Daarnaast moesten we ook teruggrijpen naar enkele gepubliceerde kaarten om bepaalde probleem- en grensgevallen op te lossen.²² De opdeling van Vlaanderen zag er als volgt uit: Brugse Vrije en Veurne Ambacht (die beide grensden aan de kust), Oudburg (met Gent als centrum)²³, Land van Waas (de regio tussen Gent en Antwerpen)²⁴ en vervolgens de meer landinwaarts gelegen kasselrijen Ieper, Kortrijk, Oudenaarde, Land van Aalst en Land van Dendermonde. De kustregio werd, omwille van haar unieke karakter, afgesplitst van respectievelijk Brugse Vrije en Veurne Ambacht en gerekend als een aparte categorie. De bemanningsleden uit dit kustgebied kwamen voornamelijk uit de havensteden Oostende en (in mindere mate) Nieuwpoort. Bij de analyse van beide kasselrijen moeten we hiermee dus rekening houden.

Wat Brabant betreft namen we de drie kwartieren Antwerpen, Brussel en Leuven als basis.²⁵ De plattelandsgebieden van de heerlijkheid Mechelen, dat weliswaar een afzonderlijk statuut kende, rekenden we om de duidelijkheid te bewaren tot het kwartier Brussel.

Als we een eerste blik werpen op grafiek 7.6, dan lijkt de verdeling op het eerste zicht nogal gelijklopend. Toch zijn er enkele belangrijke uitschieters. Vooral de kustregio springt, met haar 621 bemanningslui, in het oog. De zeelui vonden blijkbaar gemakkelijk de weg naar Zeeland, en er was duidelijk sprake van enige vorm van uitwisseling tussen de

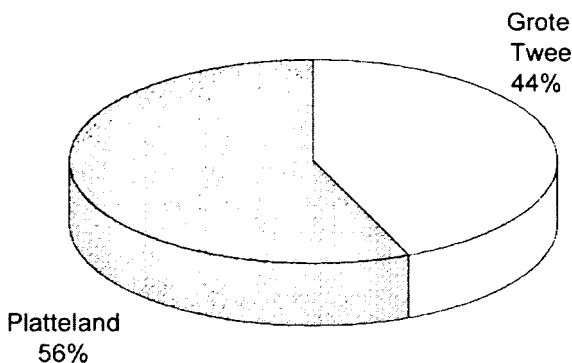
Grafiek 7.6 *Het Vlaams – Brabantse platteland, opgedeeld in kasselrijen en kwartieren (kamer Zeeland, 1700-1760)*



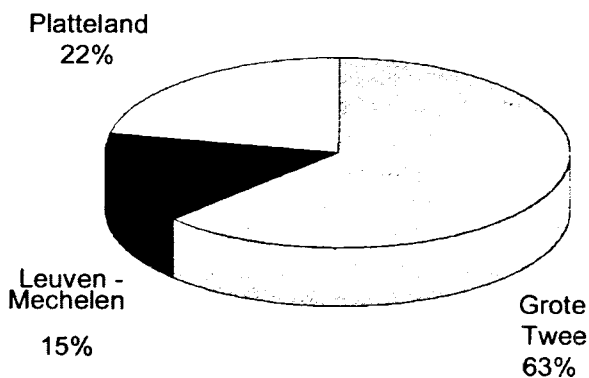
Vlaamse en Zeeuwse havens. Het merendeel van deze kuststreek maakte deel uit van de kasselrij Brugse Vrije (met de belangrijke havenstad Oostende), waardoor haar 7% slechts een onvolledig beeld schetst. Ook het kwartier Antwerpen, dat met de Schelde over een belangrijke verbindingsweg met Zeeland beschikte, leverde opvallend meer bemanningsleden dan de andere regio's. De Schelde maakte de al niet grote afstand tot het nabije Zeeland immers nog een flink stuk kleiner. Het verwachte verschil tussen grensregio's als Land van Waas en meer landinwaarts gelegen kasselrijen is echter minder duidelijk. Dit komt voornamelijk door het opmerkelijk grote cijfer van de kasselrij Kortrijk, vooral te danken aan haar karakter van soldatenleverancier (zie grafiek 7.9).

We merken ook dat deze grafiek opvallend sterk beheerst wordt door de Vlamingen. Het Brabantse platteland lijkt veel minder sterk vertegenwoordigd. Dit doet ons vermoeden dat Brabanders veel meer dan Vlamingen uit de steden afkomstig waren. Dit vermoeden wordt bevestigd in de grafieken 7.7. en 7.8. Waar in Vlaanderen slechts 44% uit de twee grote steden Gent en Brugge afkomstig waren, ligt dat cijfer voor de Brabantse grootsteden Antwerpen en Brussel op een flinke 63%. Als we bij dit cijfer bovendien nog Mechelen en Leuven rekenen, dan komen we aan maar liefst 78% van het totale aantal Brabantse rekruteringen.

Grafiek 7.7 Vlaanderen: stad versus platteland (kamer Zeeland, 1700-1760)

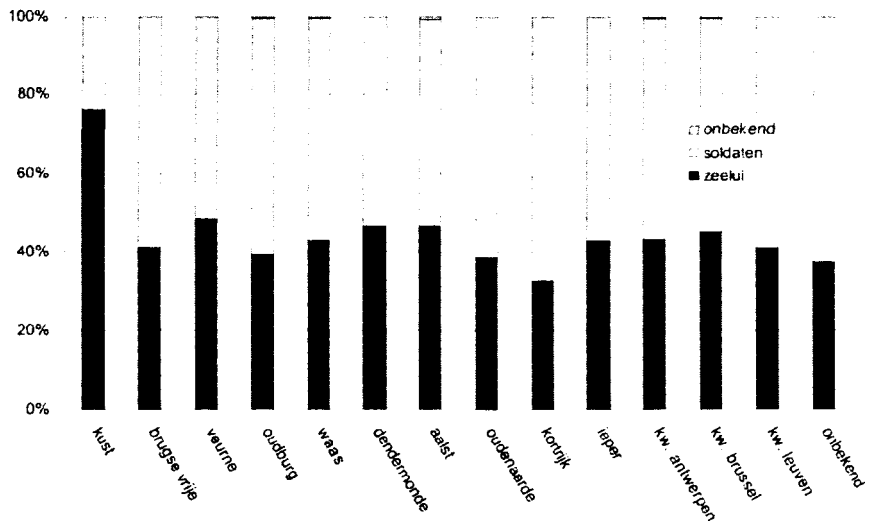


Grafiek 7.8 Brabant: stad versus platteland (kamer Zeeland, 1700-1760)



Ook op het platteland dienen we de verhouding tussen soldaten en zeelui kort te toetsen. Een eerste indruk op grafiek 7.9. geeft ook hier een eerder gelijklopend beeld, zonder grote uitschieters. Enkel de kuststreek valt op door haar uniek karakter als leverancier van zeelui. Deze regio, die zo'n 80% zeelui leverde, leunde qua karakter sterk aan bij Zeeland. Opvallend is ook dat de grensgebieden van de regio Scheldemonding opvallend meer Zeelui leverden. Hoewel dit in het Vlaamse land van Waas niet zo duidelijk is, merken we dit vooral in het Brabantse kwartier Antwerpen. Hiervoor verschuiven we de analyse naar een lager niveau en delen we het kwartier op in de kleinere meierijen. Zo blijken de meierijen Arkel en Land van Rijen, beide grenzend aan Zeeland en de Schelde, de kaap van de 50% zeelui te overschrijden.²⁶ Een laatste belangrijke uitschieter is de regio Kortrijk – Ieper. Ons reeds eerder vermelde vermoeden wordt hier bevestigd: de regio Kortrijk gold – opvallend meer dan de andere regio's – als een echte soldatenleverancier.

Grafiek 7.9 *Verhouding tussen zeelui en soldaten in het Vlaams – Brabantse platteland (kamer Zeeland, 1700-1760)*



8 Mortaliteit

Een laatste aspect dat wij onderzocht hebben aan de hand van scheepssoldijboeken van de kamer Zeeland, is het thema mortaliteit. We hebben ons de vraag gesteld naar de algemene gezondheid aan boord en specifiek gezien dus naar het aantal overlijdens dat tijdens zo'n reis voorviel. Deze gegevens kunnen we achterhalen door naar het einde van het dienstverband van een voc-bemanningslid binnen de soldijboeken te kijken: in geval van overlijden werd de plaats en vooral de datum systematisch vermeld. Zelfs indien de betreffende persoon tientallen jaren later in dienst van de voc overleed, noemde men dit toch in het scheepssoldijboek. We hadden dus een duidelijke grens nodig om het fenomeen mortaliteit te bespreken en we hebben in dit geval gekozen om

enkel de mortaliteitsratio tijdens de heenreis te berekenen. We hielden dus de datum van aankomst in Oost-Indië in het oog en noteerden alle overlijdens die zich voor die markering plaatsvonden. Het verblijf in de oostelijke gebieden zelf, de inter-Aziatische vaart en de terugreis werden zo buiten beschouwing gelaten.

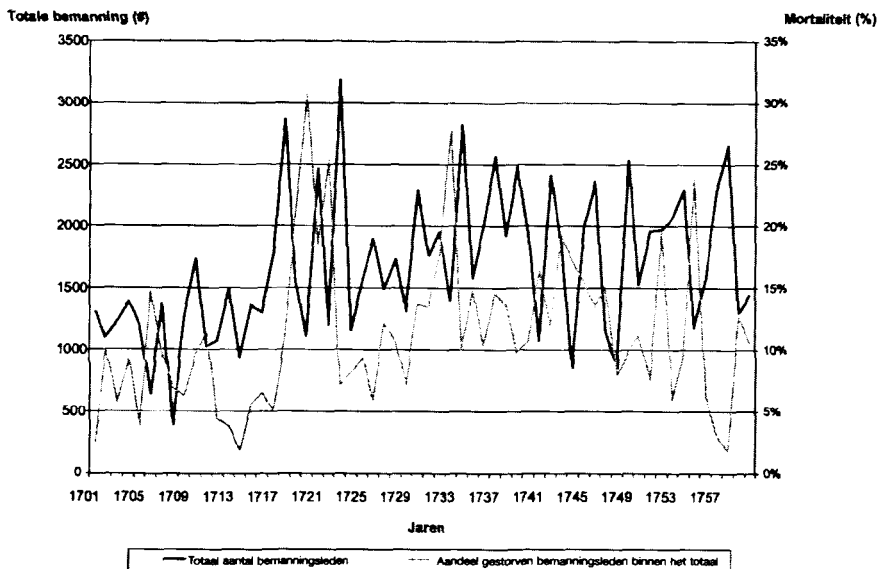
Wanneer we grafiek 8.1 bekijken, zien we duidelijk dat de algemene mortaliteitsratio tijdens de bekeken periode gemiddeld tussen de 10 à 15% bedroeg. Dit aandeel lijkt enorm hoog: minstens één op tien van alle opvarenden stierf voordat hij voor de eerste keer de oostelijke gebieden bereikte. Dit valt echter te verwachten, want het leven aan boord van een Oost-Indiëvaarder hield nu eenmaal een uiteenlopend aantal gevaren en risico's in. We kunnen allereerst enkele algemeen gekende zaken aanhalen²⁷. Zo waren de levensomstandigheden aan boord van een Oost-Indiëvaarder enorm zwaar. De bemanning moest samenleven in krappe, donkere en vooral slecht geventileerde ruimtes. Frisse lucht benedendeks was enkel afkomstig van luiken en geschutspoorten, die bij minder goed weer werden gesloten. Deze omstandigheden waren dan ook ideaal voor het ontkiemen van ziektes: dit kon gaan van een gewone verkoudheid tot een longontsteking of dysenterie. Ook meer tropische ziekten kwamen voor, zoals bijvoorbeeld malaria. De klimaatswisselingen die de bemanning gedurende enkele maanden moest ondergaan, hielpen de algemene gezondheidstoestand natuurlijk niet echt vooruit. Hun voedsel kon bovendien eerder eentonig zijn en arm aan vitamines. De aandoening scheurbuik, die *precies ontstond door het gebrek aan vitamine C*, was dan ook een bijkomend gevaar waarmee men rekening moest houden.

De ernst van de toestanden die we net hebben opgesomd, nam vooral toe naarmate de reis langer duurde. Een gemiddelde heenreis kon enkele maanden tot een halfjaar of langer in beslag nemen, afhankelijk van de weersomstandigheden en de periode waarin men vertrok. Hoe langer de reis duurde, hoe groter het risico natuurlijk werd dat voedsel bedierf en dat ziektes uitbraken. Naast deze leefomstandigheden kunnen ook nog andere risicofactoren genoemd worden, zoals vijandige schepen of extreem slechte weersomstandigheden. Ook conflicten aan boord, het eventuele brandgevaar op de houten schepen en ongevallen op de werkvloer maakten deel uit van het dagelijks leven. Men probeerde al deze risicofactoren natuurlijk op te vangen met het invoeren van een aantal maatregelen. Zo moest de bemanning geregeld hun hebben en houden schoonmaken en kreeg men wijn of brandewijn als 'versterking'. Zieke werden zoveel mogelijk geïsoleerd, wat natuurlijk erg moeilijk was gezien de beperkte ruimte op zo'n schip. De aanwezige medische hulp was bovendien meestal erg primitief. We moeten wel nuanceren dat het geschetste levenskader wel een evolutie in de tijd meemaakte: ziektes vormden de voornaamste doodsoorzaak in de zeventiende eeuw, terwijl in onze periode vooral ongevallen als gevolg van gevaarlijke arbeid, slechte weersomstandigheden of conflicten bovenaan de lijst stonden.

Veel van deze gebeurtenissen kunnen in principe achterhaald worden via het raadplegen van scheepsjournalen of andere verhalende bronnen. Zo werd bijvoorbeeld het dagboek van de gezusters Lammens, die in 1736 als passagiers met hun broer meereisden naar den Oost, uitgegeven door de Linschoten Vereniging²⁸. Enkele voorbeelden maken al gauw duidelijk wat er allemaal met zo'n bemanningslid kon gebeuren: zo viel een jongen bij woelig weer van een trap, met als gevolg dat zijn arm terug in de kom moest gezet worden. Enkele dagen later viel een hooploper uit Kontich overboord en verdronk, wat een dag later opnieuw gebeurde met een Duitstalige persoon. Nog een

week later viel er een matroos uit de ra die later aan zijn verwondingen overleed, en zo kunnen we maar doorgaan met het opsommen van gebeurtenissen.

Grafiek 8.1 *Evolutie totaal aantal bemanningsleden en aandeel gestorvenen (kamer Zeeland 1701-1760)*



We kunnen onze uitleg echter niet besluiten met het vermelden van een gemiddelde mortaliteitsratio van 10 à 15%. In dit geval zegt de berekening van het gemiddelde immers niet veel, want zoals u ziet komen er een groot aantal schommelingen voor in onze gegevens. Deze zogenaamde mortaliteitspieken, hier voorgesteld per jaar, kunnen oplopen tot 30% en zijn vaak moeilijk te verklaren. Naast de algemene toestand aan boord kunnen deze gegevens natuurlijk ook beïnvloed zijn door het wisselende aantal personen dat naar de overzeese gebieden vertrok. Deze gegevensreeks wordt eveneens weergegeven op grafiek 8.1, zodat we even een korte vergelijking kunnen maken. We zien dat deze factor in sommige gevallen inderdaad een invloed kan gehad hebben. Wanneer we even de hoogste mortaliteitspiek bekijken, namelijk rond de jaren 1720-1723, zien we bijvoorbeeld een voorafgaande verhoging in het aantal nieuwe manschappen. Werden deze gestorven personen misschien het slachtoffer van hun eigen onervarenheid? Voor velen was het in die periode namelijk hun eerste reis, waarin het kaf van het koren werd gescheiden. Een zelfde patroon zien we opnieuw rond de jaren 1706, 1743 en 1756. In evenveel gevallen kwam deze gelijklopende evolutie tussen beide gegevensreeksen echter niet voor. Dit zien we ook wanneer we de correlatiecoëfficiënt voor deze twee gegevens berekenen: die meldt ons met een waarde van 0,51 immers een matige correlatie. Er was dus een zeker verband aanwezig tussen de grootte van de bemanning en de mortaliteitsratio's, maar ook een aantal andere factoren speelden duidelijk een rol.

Sommige andere gegevens kunnen inderdaad enkele van deze mortaliteitspieken verklaren. Zo was de periode 1720-1721 een gekend rampjaar voor de voc: van alle ka-

mers samen vergingen toen meer dan 40 schepen²⁹. Wat de heenreizen van de kamer Zeeland betreft, betekende dit het verlies van twee schepen: de *Aagtekerke* strandde voor de kust van Plymouth en de *Zandenburg* ging 80 mijlen van de Berlengas verloren, een eilandengroep voor de kust van Portugal. Beide schipbreuken zorgden voor een groot aantal overledenen, maar hun scheepssoldijboeken waren niet opgenomen in de bronnenverzameling die we hebben geconsulteerd. Een groep schepen waarvan we wel over gegevens beschikken, had tijdens die jaren wel een uitzonderlijk lange tijd nodig om de overzeese gebieden te bereiken. Bij wijze van steekproef geven we in tabel 8.1 dan ook eens alle heenreizen van de kamer Zeeland tijdens het jaar 1721. Sommige schepen, waaronder de beide schepen die verloren zijn gegaan, kenden duidelijk een problematische heenreis. Waarschijnlijk ten gevolge van het weer hadden ze dan ook tien tot twaalf maanden nodig om hun bestemming te bereiken, in tegenstelling tot de gemiddelde zes à acht maanden. Niet toevallig waren het dan ook die schepen die de hoogste mortaliteitsratio's kenden. In sommige gevallen, zoals bij de *Samaritaan*, de *Heinkensand*, de *Spiering* en de *Meijenburg* overschreed deze ratio zelfs de grens van 20%, wat een verdubbeling was van de normale mortaliteitsratio.

Tabel 8.1 *Heenreizen jaar 1721: relatie tussen mortaliteitsratio & duur van de reis (kamer Zeeland)*

Schip	Vertrekdatum	Duur	Mortaliteit	Opmerkingen?
<i>Nieuwvliet</i>	15/02/1721	7m	4,23%	
<i>Ravestein</i>	15/02/1721	7m	7,14%	
<i>Samson</i>	15/02/1721	8m	8,52%	
<i>Meijenburg</i>	15/02/1721	10m	25,33%	
<i>D'Uno</i>	15/02/1721	11m	17,32%	
<i>Zandenburg</i>	15/02/1721	/	?	16/03/1721, Berlengas
<i>Spiering</i>	12/05/1721	8m	27,34%	
<i>Raadhuis van Vlissingen</i>	12/05/1721	10m	17,44%	
<i>Heinkensand</i>	26/06/1721	10m	29,63%	
<i>Steenhoven</i>	17/12/1721	8m	4,96%	
<i>Samaritaan</i>	17/12/1721	11m	24,44%	
<i>Aagtekerke</i>	17/12/1721	/	?	../12/1721, Plymouth

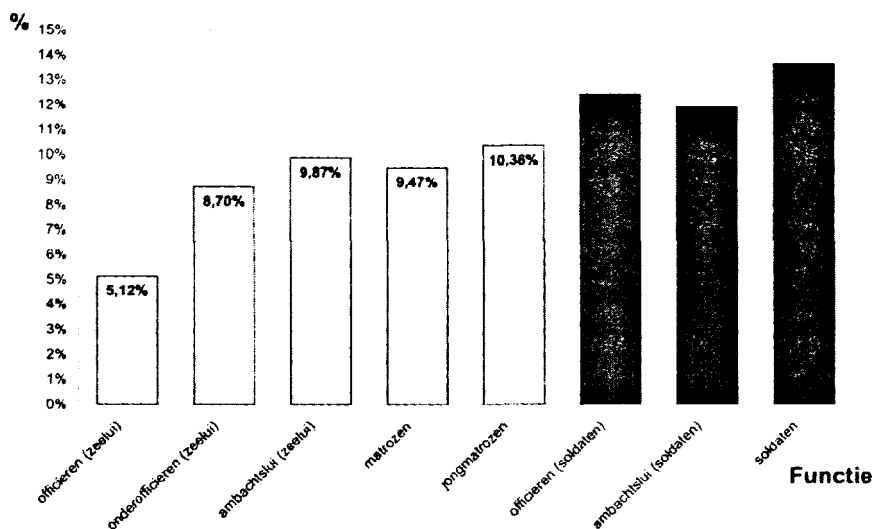
In 1722 verloor de kamer Zeeland nog eens drie schepen tijdens de heenreis, namelijk bij Kaap de Goede Hoop. Het betroffen de *Schotse Lorrendraaier*, de *Rotterdam* en de *Standvastigheid*, die opnieuw niet in onze bronnen werden aangetroffen. Wanneer we de andere schepen tijdens dat jaar bekeken, ontdekten we echter opnieuw gelijkaardige gegevens zoals in 1721. Ook het jaar 1735 is zo'n voorbeeld, met de gekende schipbreuk van 't *Vliegend Hart* en de *Anna Catherina* bij de Scheldemonding. De grootste pieken binnen ons mortaliteitsverloop werden dus duidelijk niet veroorzaakt door één enkel schip, maar door een reeks omstandigheden die het grootste deel van de vloot van dat jaar of die periode troffen.

Oorlogssituaties kunnen natuurlijk ook een rol spelen. Zo zien we in deze grafiek bijvoorbeeld een hoge mortaliteitsratio aan het einde van onze bekeken periode, wanneer de Zevenjarige Oorlog in volle gang was. Men mag echter zeker ook de situatie in de overzeese gebieden niet uit het oog verliezen. Uit onze tijdslijn is gebleken dat ook daar een aantal conflicten zijn losgebarsten. Meerbepaald tijdens de jaren 1703-1708,

1719-1723 en 1749-1755 moest de Republiek zijn eigen handelsvestigingen beschermen en zond men toen dus logischerwijze meer soldaten mee met de heenreizen. Soldaten hadden nauwelijks een taak aan boord, waren onervaren en vooral niet gewend aan het leven op zee. De mortaliteitsratio lag tijdens die jaren dan ook beduidend hoger, zoals vooral het geval was tijdens de laatste twee van die conflicten.

Met het vermelden van deze conflictsituaties en de rol van soldaten binnen die gebeurtenissen hebben we meteen al een eerste hint gekregen van het bestaan van beroepsspecifieke mortaliteitsratio's. In grafiek 8.2 kunnen we dan ook meteen zien dat zeelieden in het algemeen duidelijk betere overlevingskansen hadden dan militairen. Deze laatste groep kende een gemiddelde mortaliteit van rond de 12% terwijl dit aandeel bij de zeelieden slechts 8 à 9% bedroeg. Zelfs de officieren onder de soldaten, die dan ook heel wat minder privileges hadden dan hun gelijken onder de zeelui, waren er slechter aan toe dan de laagste beroepsgroepen onder de zeelieden. De reden hiervoor werd al eerder aangehaald: soldaten hadden over het algemeen minder zee-ervaring en beschouwden zo'n reis als vervoer naar hun eigenlijke werkplaats. Er moet trouwens ook rekening gehouden worden met de leeftijd van de betrokken personen: matrozen en vooral jongmatrozen waren erg jonge personen, soms zelfs tussen de tien en de zestien jaar. Jongeren waren natuurlijk meer vatbaar voor ziektes dan de oudere bemanning, waarin al een schifting was gebeurd toen zij de lagere functies uitoefenden. Hetzelfde geldt voor adelborsten, die bij de soldaten tot de officieren werden gerekend: ook deze personen waren doorgaans jong, wat de hoge mortaliteitsratio in hun categorie ten dele verklaart.

Grafiek 8.2 Gemiddelde mortaliteitsratio per beroepscategorie (kamer Zeeland 1701-1760)



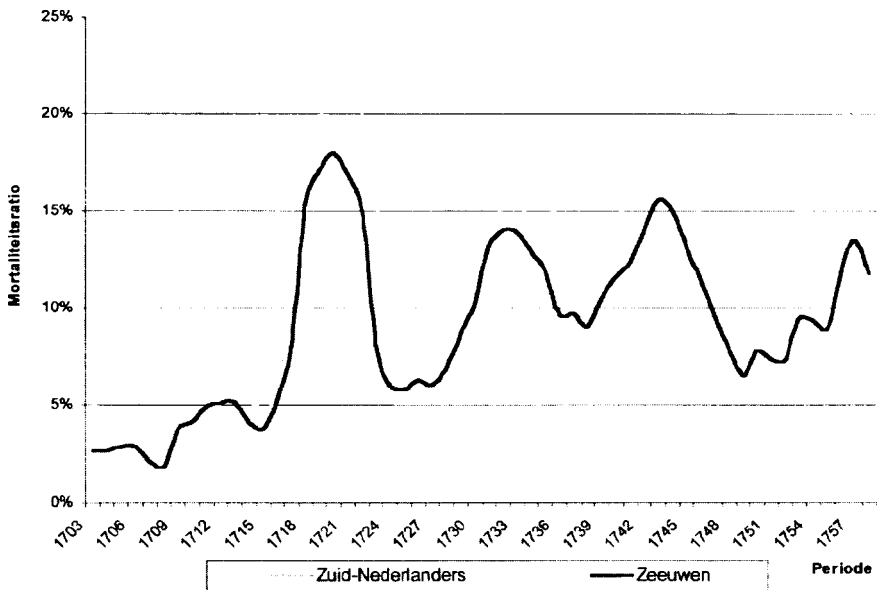
Een tweede opvallend kenmerk van grafiek 8.2 is het feit dat binnen de twee belangrijkste beroepsgroepen het risico voor hogere beroepen – vooral de officieren en in mindere mate de onderofficieren wat de zeelui betreft – heel wat lager lag dan bij de rest van de bemanning. Deze personen hadden dan ook beter voedsel tot hun beschikking, een

betere en ruimere behuizing op de schepen en vooral ook minder risicovol werk. Het leek net alsof er op zo'n schip twee verschillende werelden bestonden: die van de gepri-vilegieerden en die van het gewone werkvolk.

Het voorgestelde beroepsoverzicht kan ons tenslotte ook iets meer vertellen over de overlevingskansen van Vlamingen en Zeeuwen op de Oost-Indiëvaarders. Wanneer we het profiel van de gemiddelde Vlaming en de gemiddelde Zeeuw bekeken, zagen we immers dat we de eerste persoon vooral binnen de militaire rangen aantroffen, terwijl de Zeeuw voornamelijk als zeeman aanmonsterde. Zuid-Nederlandse bemanningsleden hadden dus, wanneer we even verder redeneren, duidelijk een grotere kans om te sterven dan hun noordelijke collega's. De meeste officieren bij de zeelui waren trouwens Zeeuwen, wat de mortaliteitsratio bij deze nationaliteitsgroep nog meer naar beneden drukt.

Wanneer we de mortaliteitsevolutie van deze twee groepen dan ook uitzetten op grafiek 8.3, wordt deze redenering bevestigd³⁰. De Zeeuwse gegevens blijven systematisch onder de Zuid-Nederlandse lopen. Zo komen we tot een gemiddelde mortaliteitsratio van 8,87% voor Zeeuwen, terwijl die van de Zuid-Nederlandse bemanningsleden opliep tot een gemiddelde van 13,81%. Slechts bij enkele gekende crisisjaren, zoals bijvoorbeeld de periodes rond 1721 en rond 1735, lopen de lijnen wat dichter samen en is het verschil in mortaliteit quasi-onbestaand. In uitzonderlijke situaties maakten functi-verschillen of ervaring dus duidelijk niets meer uit.

Grafiek 8.3 *Vergelijking mortaliteitsratio Zuid-Nederlanders & Zeeuwen via vijfjaarlijkse gemiddelden (kamer Zeeland 1701-1760)*



De vraag rest ons nu nog wat er gebeurde met de nabestaanden van de overleden opva- renden. De voc-administratie hield normaal gezien alle gegevens bij, zodat familieleden in geval van overlijden werden verwittigd en er eventueel een restsom kon uitge-

keerd worden. Het afhandelen van deze zaken was dan ook een problematiek waar heel wat mensen mee te maken hadden. Zelfs in de archieven van de kleinste heerlijkheden vinden we sporen terug van personen die naar den oost voeren. Zo troffen we in een formulierboek uit Ardoorie, een dorp uit het zuiden van het Brugse Vrije in Vlaanderen, nota's aan in verband met deze problematiek³¹. Een formulierboek was meestal van de hand van één of andere notaris of dorpsgriffier en werd gevormd door een min of meer systematisch ingerichte reeks richtlijnen en modellen voor akten die men in de dagelijkse praktijk kon nodig hebben³². In dit geval hebben we te maken met een formulierboek uit het midden van de achttiende eeuw, opgesteld door dorpsgriffier en notaris Jan Baptiste Van Coquelaere. Op pagina 30 gaf hij een uitleg die als volgt luidde:

*'Acte ende procuratie tot het ontfanghen van pennijn(ghen) op de oostindische camer met het gone voorder daert toe gherequireert,
Tot het stipuleren van diere als volght,
Alvooren doet te notteren dat soo wanneer eenen persoon hebbende gheweest reijsen naer oostindien ende overleden sijnde sijn hoirs willende pretenderen tgonne hem op de oostindische camer is compiterende wort gherequireert acte als volght,
Te weten dat voor hem notaris moeten compareren 3 a 4 personen vande naeste bloetvrienden ofte andere die verclaeren seir wel ghekent thebben den vader ende moeder met den persoon den wel(cken) in oostindien overleden is,
Oock dat den sel(ven) overledenen geene andere nocte naerder bloetvrienden ofte hoirs recht tot sijne successie hebbende in leven en sijn als de gone bij hem te denumeren te weten... daer bij voughende pertinente redenen van wetenschap waer naer moet ghestelt worden eenen persoon aen(de) welcken moet ghegeven worden procurae(tie)speciaele en(de) irrevocable omme over ende uijt hemlieden naeme somme van penninghen hem lieden als eenighen hoir ende erfghenaemen vande voorn(oemden), dat is den persoon die overleden is, is compiterende ende aldaer berustende sijn – midtsg(aede)rs om van dies quitantie te gheven ende voorts is alles te doene al of sijn comparan(ten) al omme bij ende sel(fs) present waeren selve souden commen ofte vermoghen te doenen, alles met belofte ende onder tverbant als naer rechte,
Eijndelijnghe wordt oock gheraviseert emmers bij die van d'oostindische camer versocht acte van egalisatie van schepenen van dat op dierghelijcke acten van hem notaaris volle gheloove ghegeven ende gheattribueert wort
Ofte wel de voors(eid)e comparanten voor de weth alle tselve onder eedt te doen v(er)claren'*

Om een erfenis van een gestorven bemanningslid van een Oostindiëvaarder te kunnen opeisen, moest met dus een aantal getuigen hebben die verklaarden wie de erfgenamen waren en hoe men dit kon weten. Diezelfde getuigen moesten bovendien ook verklaren dat er geen enkele andere persoon bestond die zou kunnen aanspraak maken op de achtergelaten goederen. De manier van overhandigen werd eveneens uit de doeken gedaan, terwijl ook de verbintenis met de Oostindische kamer tot stand moest gebracht worden. Zowel de plaatselijke schepenbank of notaris als de voc-administratie moesten elkaar erkennen. Toch werkte dit informatiesysteem blijkbaar niet uitstekend. De volgende afbeelding stelt bijvoorbeeld de aanhef van een staat van goed of boedelbeschrijving voor van een matroos, Benedictus Cabooter³³. Deze persoon was afkomstig uit het dorp Koekelare – opnieuw binnen het Brugse Vrije – en stierf tijdens zijn eerste reis op het schip *Snoek* in Aziatische wateren. Zijn overlijden werd door de

seventhien hondert ses en dertigh op Popkensbourg volgens het bescheedt twelcke hij rendant heeft becommen van d'Oostindische Camer van Zeelandt' Deze boedelbeschrijving werd iets meer dan drie jaar na Judocus' overlijden opgesteld. Het document vermeldt bovendien nog een interessante schuld van de weduwe: ze had in 1737 iemand naar de Zeeuwse administratie gestuurd om te informeren naar haar man. Men wist deze persoon dan ook te vertellen dat Judocus in augustus van het jaar ervoor nog in leven was op Malacca. In de originele staat van goed vinden we dit terug in de volgende bewoordingen:

'Schult aen Joanne Dedier over 't informeeren op d'Oostindische Camer van Zeelandt ten jaere seventhien hondert sevenendertigh of den gecurateerden noch in leven was ofte niet, ende was ultimo augustus seventhien hondert ses en dertigh op Malacca noch in leven in ghevolghe het briftie - 1 schelling 2 groten Vlaems courant'

Informatie was dus wel degelijk voorhanden en kon verkregen worden. De voc heeft niet voor niets een gigantische en bruikbare administratie achtergelaten, waar onder andere wij nu hebben gebruik van gemaakt. Helemaal perfect liep dit systeem voor het thuisfront echter toch niet.

9 Besluit

Als besluit wordt ten eerste de invloed van de reeds aangehaalde factoren op het werknemersbestand van de voc overlopen. Daarnaast wordt het profiel van de modale 'Vlaeminck' en 'Zeeuw' meegegeven. Tot slot worden enkele verdere onderzoeksmogelijkheden aangestipt.

Een eerste element dat van belang is om het veranderlijk aandeel Zeeuwen en Zuid-Nederlanders na te gaan, is de concurrentie. De handelsactiviteiten van de Oostendse Compagnie en de kaapvaart zorgden voor een tijdelijke daling van het aandeel Zuid-Nederlanders die voor de Zeeuwse kamer werkten. Voor wat het aandeel Zeeuwen betreft, kan gesteld worden dat de Middelburgse Commercie Compagnie zeker vanaf 1735 een alternatieve tewerkstelling in de maritieme sector bood³⁵. Ook mag men niet vergeten dat de zogenaamde 'lorrendraaiers' in de achttiende eeuw nog steeds actief waren in de illegale handel op West-Afrika. Naar schatting zou drievierde van hun smokkelschepen vertrokken zijn uit Zeeuwse havens³⁶. Deze private handelaars moeten dus een aanzienlijk aantal bemanningsleden hebben aangeworven die anders bij de Zeeuwse kamer van de voc zouden zijn tewerkgesteld. Daarnaast kan men zich de vraag stellen in welke mate de Engelse East India Company ervaren Zeeuwse zeelui rekruteerde.

Ten tweede moet gewezen worden op het feit dat er een verband vast te stellen is tussen het internationale politieke klimaat en de aantrekking van Zuid-Nederlanders. Zowel tijdens de Spaanse (1702-1713) als de Oostenrijkse Successieoorlog (1740-1748) was er een gevoelige daling van het aandeel bemanningsleden die uit het huidige België afkomstig waren. Wanneer de rust terugkeerde, werden verhoudingsgewijs gezien terug meer Zuid-Nederlandse opvarenden gerekruteerd. De vraag is echter of de migratie van Vlaamse werkzoekenden richting Zeeland bevorderd werd door het stabiele klimaat of doordat de tewerkstellingsmogelijkheden in de kaapvaart daalden in vrede tijd.

De invloed van algemene socio-economische factoren is minder duidelijk. Wel kan men stellen dat er een verhoogde aanwerving van Zeeuwen en Zuid-Nederlanders plaatsvond in de crisisjaren 1709 en 1740. Opvallend is echter het feit dat het aandeel Zeeuwse opvarenden vanaf 1730 daalt. Een verklaring hiervoor kan erin liggen dat zij er vanaf de jaren 1730 meer voor voelden om zich door de Middelburgse Commerce Compagnie te laten aanwerven omdat deze compagnie zijn bemanning immers per expeditie uitbetaalde. Dit is echter een hypothese die verder moet onderzocht worden. Het probleem met de voornoemde factoren is dat het moeilijk blijft om het gewicht van elke gebeurtenis en oorzaak afzonderlijk te meten. Zo is het bijvoorbeeld niet vanzelfsprekend om te stellen dat de Oostenrijkse Successieoorlog voor een daling van het aandeel Zuid-Nederlanders zorgde, aangezien er net dan een bloeiperiode voor de Duinkerke kaapvaart aanbrak.



voc-soldaten aan de Coromandelkust, ca. 1720 (Nationaal Archief, Den Haag)

Het profiel van de bemanning uit Zeeland en de Zuidelijke Nederlanden verschilde sterk. Wat de Zeeuwen betreft, moet gezegd worden dat er tussen 1700 en 1760 zo'n 15.677 Zeeuwse opvarenden geteld werden. Zij bedroegen tussen de 10% en 30% van de totale bemanning, alhoewel hun aandeel daalde doorheen de tijd. Opvallend is dat bijna 90% van de Zeeuwen als zeeman aanmonsterde op een schip. Dit gebied leverde eveneens tweederde van de officieren. Zeeuws-Vlaanderen vormde de spreekwoordelijke uitzondering op de regel: deze regio was in sterkere mate een soldatenleverancier. Daarnaast bood de VOC ook tewerkstellingskansen voor jongeren. De functie van jongmatroos of jongen kwam hoofdzakelijk toe aan jongeren tussen de tien en zestien jaar.

Wat de afkomst betreft, kan samenvattend gezegd worden dat meer dan 75% van de Zeeuwse opvarenden uit Walcheren afkomstig was, wat enigszins logisch is, rekening houdend met de grotere bevolkingsdichtheid. Meer dan vier vijfden van de Zeeuwen kwam uit één van de vijf grotere steden. Middelburg bracht het grootste aantal bemanningsleden aan, gevolgd door Vlissingen, Veere, Goes en Zierikzee. Wat het huidige België betreft, werden 12.498 opvarenden geteld tussen 1700 en 1760. Hieronder bevonden zich 6.462 Vlamingen. De Zuidelijke Nederlanden leverden tussen 10 en 20% van de totale bemanning. Dit aandeel varieerde sterk tijdens de onderzochte tijdspanne. In tegenstelling tot de Zeeuwen, beoefende 60% van de Zuid-Nederlanders een militaire functie. Naast gewone soldaten, werden eveneens frequent officieren gerekruteerd in dit gebied. Ook in deze regio zat er een vreemde eend in de bijt: drie vierde van de door de kuststeden geleverde bemanningsleden was zeeman. Voor Antwerpen, eveneens een havenstad, leunden de verhoudingen dichter aan bij het binnenland. Zoals gezegd, kwam de helft van de uit het huidige België afkomstige opvarenden uit het tegenwoordige Oost- en West-Vlaanderen. Bijna 60% kwam uit een middelgrote stad. Voor het Nederlandstalige gebied waren vooral Gent en Antwerpen van belang, maar in verhouding tot de stedelijke bevolking leverde Brugge meer bemanningsleden. Brussel, Leuven en Mechelen waren vaker de plaats van herkomst van soldaten. In tegenstelling tot Zeeland, kwam ruim 40% van de opvarenden uit het platteland. Opvallend is de geografische uitgestrektheid van het afstotingsgebied. Zowel dorpen uit de kasselrij Kortrijk, het Brugse Vrije, Oudburg als het kwartier Antwerpen worden in de scheepssoldijboeken vermeld.

Ook betreffende de mortaliteit tijdens de heenreis, is er een verschil waar te nemen tussen de Zeeuwen en de Zuid-Nederlanders. Een bemanningslid dat uit het huidige België afkomstig was, had meer kans om te sterven tijdens de heenreis dan een Zeeuw. De oorzaak hiervoor ligt hoogstwaarschijnlijk in het feit dat de Zuidelijke Nederlanden vooral soldaten leverden. Deze groep was in vergelijking met geroutineerde zeelui minder vertrouwd met het leven aan boord en vatbaarder voor allerlei ziektes. Dit argument kan eveneens de hogere mortaliteit van de jongmatrozen verklaren, want ook zij waren onervaren en bovendien nog zeer jong.

Wat onderzocht werd aan de hand van de scheepssoldijboeken, is slechts een voorbeeld van wat kan nagegaan worden met behulp van deze bron. In combinatie met ander bronnenmateriaal of met alternatieve onderzoeksvragen kan heel wat meer informatie over de bemanning verkregen worden. Hier volgt een bondig en zeker niet volledig overzicht van een aantal andere onderzoeksmogelijkheden. Parochieregisters, wezerijakten, notariaatsarchieven en Staten van Goed kunnen genealogen verder op weg helpen om informatie over een opvarend familielid te achterhalen. Deze bronnen kunnen eveneens aangewend worden om het carrièreverloop van één enkele persoon te belichten. Scheepsjournalen, briefwisselingen en reisverslagen zijn uitgelezen bronnen om bijvoorbeeld de hoge mortaliteit of desertie op een bepaald schip te onderzoeken. Daarnaast wordt ook het dagelijks leven aan boord zichtbaar.

Door het stellen van alternatieve onderzoeksvragen kan eveneens nog veel aanvullende informatie verkregen worden. Eerst en vooral kan een historicus zich toespitsen op andere rekruteringsgebieden. Zo kan men onderzoeken uit welke regio's de Franse en Scandinavische opvarenden vooral afkomstig waren en wat hun precieze functie aan boord was. Ook kan men de samenstelling van de bemanning van de Zeeuwse

kamer door middel van scheepssoldijboeken vergelijken met de situatie voor wat de andere Kamers van de VOC betreft. Daarnaast kan eveneens ingegaan worden op een ander thema. Men kan een meer uitgebreide studie van de mortaliteit aan boord aanvatten of de evolutie van de koopkracht van de bemanning en de besteding van het loon onderzoeken. De hiërarchie aan boord op basis van de vergoeding of de carrière-duur en het einde van de overeenkomst zijn eveneens onderwerpen waarnaar nog veel onderzoek kan verricht worden. Natuurlijk moet steeds de link gemaakt worden met de ruimere socio-economische context. Er zijn dus vast en zeker nog veel mogelijkheden voor historici.

NOTEN

- 1 Wat de afbeeldingen betreft, gaat onze dank uit naar de heer Roelof Koops en de medewerkers van het Zeeuws Archief. Ook kregen we de toestemming van de heer Weber, conservator van het Zeeuws Maritiem MuZEEum in Vlissingen, om afbeeldingen van collectiestukken te gebruiken. Het Nationaal Archief van Den Haag mag eveneens niet vergeten worden, aangezien ook deze instantie voor materiaal zorgde. Wat het inhoudelijke aspect betreft, gaat onze erkentelijkheid uit naar drie personen in het bijzonder. Eerst en vooral verdient drs. Stefan Deconinck een woord van dank, aangezien hij de moeite nam om onze lezing voor het symposium, de basis is van dit artikel, door te nemen en uitgebreid van commentaar te voorzien. Prof. dr. I. Devos gaf ons nuttige tips voor wat het demografische aspect van deze studie betreft. Voor de kritische opmerkingen, maar minstens evenzeer voor de algemene ondersteuning gedurende het academiejaar, rest ons nog één iemand te bedanken, namelijk dr. Jan Parmentier. Hij maakte op regelmatige basis tijd vrij om samen met ons de voortgang van het onderzoek te bespreken en hielp ook met de eindredactie van dit artikel.
- 2 Volgende functies rekenden we bij de zeelui: kapitein/schipper, opper-stuurman (luitenant), onder-stuurman, derde waak / sousluitenant / onderluitenant, tweede luitenant, titulair luitenant, koopman, schrijver en raad van justitie.
- 3 De onderofficieren: hoogbootsman en hoogbootsmansmaat, bootstman, opperschieman, schieman en schiemansmaat, bottelier en botteliersmaat, kok en koksmaat, versebalie, opperkonstapel, konstapel en konstapelsmaat, provoost, kwartiermeester, opperboekhouder, boekhouder, assistent (van de boekhouder), ziekentrooster / krankbezoeker, hofmeester, oppermeester, ondermeester, seconde of tweede meester en derde meester, predikant.
- 4 De ambachtsslui: timmerman, oppertimmerman, ondertimmerman, huistimmerman, scheepstimmerman, zeilmaker, opperzeilmaker en onderzeilmaker, kuiper, opperkuiper, onderkuiper, watermaker, opperwatermaker, onderwatermaker, smid, grofsmid, barbier, chirurgijn, koperslager, leggermaker, loodgieter, metselaar, schrijnwerker, ambachtsgezel, beeldhouwer, blikslager, blokmaker, borenmaker, draaier, geelgieter, holdraaier, molenmaker, slotenmaker, tinnegieter, vijlenkapper en wagenmaker.
- 5 De matrozen: bosschietier / busschietier, hooploper, oploper, matroos, opperbootsgezel en bootsgezel.
De jongmatrozen: jongmatroos, jongbootsgezel, jongen.
- 6 De militaire officieren: kapitein (militair)/commandeur van de soldaten, luitenant (militair), sergeant en adelborst.
- 7 De militaire ambachtsslui: roerslotenmaker, lademaker, patroontasmaker, zwaardveger en affuijtmaker.
- 8 Soldaten korporaal, lantspassaat, vaandrig, tamboer, kajuitwachter, kanonnier, soldaat, jongsoldaat en rekrut.
- 9 Cf. supra.
- 10 *Zeeuwse encyclopedie*, Koninklijk Zeeuwsch genootschap der wetenschappen, Middelburg, 1984, Deel I, pp. 453-457 en pp. 480-486; Deel II, 311-315; Deel III, pp. 196-200, 208-210 en 235-237.
- 11 V. Enthoven, Veel vertier, De Verenigde Oostindische Compagnie in Zeeland, een economische reus op Walcheren, *Archief van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen*, Middelburg, 1989.

- 12 Vroegere cijfers zijn niet beschikbaar, dus moeten wij ons behelpen met deze gegevens, die net buiten de onderzoeksperiode vallen. Op 35 jaar tijd zijn er echter geen grote verschuivingen te verwachten. De demografische tendensen van 1700 – 1760 liggen vermoedelijk in dezelfde lijn, er zijn geen aanwijzingen die dit tegenspreken. Hieruit volgt dat de gegevens uit 1795 bruikbaar blijven voor vergelijking met onze onderzoeksresultaten.
- 13 De cijfers van de actieve bevolking voor deze gebieden zijn gebaseerd op een ruwe schatting. Uit verschillende historisch-demografische studies komt naar voor dat het aandeel van de bevolking jonger dan 15 jaar omstreeks 1800 ongeveer 35 procent bedraagt en het aandeel van 65-plussers ongeveer 5 procent. We kunnen er dus van uitgaan dat de actieve bevolking (15 tot 64 jaar) ongeveer 60 procent bedraagt. Hierbij moeten we wel bedenken dat de afbakening 15 tot 64 jaar eerder eng is, heel wat kinderen en ouderen werkten immers ook.
- I. Devos, C. Vandenbroeke, *Historische demografie*, in: J. Art, M. Boone (red.), *Inleiding tot de lokale geschiedenis van de 12de tot de 18de eeuw*, Gent, 2004, p. 203.
- 14 *Zeeuwse Encyclopedie*, II, pp. 313-315.
- 15 *Zeeuwse Encyclopedie*, III, pp. 235-237.
- 16 *Zeeuwse Encyclopedie*, III, pp. 196-200.
- 17 *Zeeuwse Encyclopedie*, II, pp. 513-514.
- 18 *Zeeuwse Encyclopedie*, III, pp. 405-406.
- 19 Volgens de volkstelling van 1795.
- 20 Dit cijfer moet echter gerelativeerd worden: waarschijnlijk zullen sommige buitenlanders – na enige tijd in Zeeland vertoefd te hebben – immers hun Zeeuwse woonplaats opgegeven hebben.
- 21 Ter vergelijking: de regio Zeeland leverde 15792 bemanningsleden aan de VOC.
- 22 P. Vandewalle en J. Mertens, *Metrologisch Vademecum voor Vlaanderen*, Brugge, Genootschap voor Geschiedenis, 2003, 93 p. en J. Bossu, *Vlaanderen in oude kaarten: drie eeuwen cartografie*, Tielt, Lannoo, 1983, 167 p.
- 23 Tot deze regio rekenden we ook de twee ambachten Boekhoute en Assenede.
- 24 Deze regio wordt door Mertens en Vandewalle tot de kasselrij Oudburg gerekend. Omwille van haar belang hebben wij haar in onze analyse nog steeds als afzonderlijke kasselrij gerekend.
- 25 Hier een kort overzicht (meierijen die niet voorkwamen, zijn niet opgenomen):
- Kwartier Antwerpen: land van Rijen, bijvank Lier en de meierijen Arkel, Zandhoven, Geel, Herentals, Hoogstraten en Turnhout.
 - Kwartier Leuven: kwartier Tienen en de meierijen Aarschot, Geten, Halen, Kuntich, Leuven en Zichem.
 - Kwartier Brussel: de meierijen Asse, Brussel, Gaasbeek, Grimbergen, Kampenhout, Kapelle-op-den-bos, Merchtem, St. Genesius-rode en Vilvoorde. De plattelandsgebieden van de heerlijkheid Mechelen, dat een afzonderlijk statuut kende en tot geen van de drie kwartieren behoorde, werden in deze analyse bij het kwartier Brussel gerekend.
- 26 Meierij Arkel: 21 zeelui en 18 soldaten. Land van Rijen: 24 zeelui en 22 soldaten.
- 27 VOC-Kenniscentrum. Leiden, Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde, 2002 – 2005, URL: <http://voc-kenniscentrum.nl/index.html>.
- 28 M.L. Barend-Van Haeften, *Op reis met de VOC. De openhartige dagboeken van de zusters Lammens en Swellengrebel*, Zutphen, Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, 1996, 179 p. (Linschoten-Vereeniging XCV).
- 29 Dutch Asiatic Shipping, Den Haag, Instituut voor Nederlandse Geschiedenis, 2005, URL: <http://www.inghist.nl/Onderzoek/Projecten/DAS>.
- 30 We kozen bij het opstellen van deze grafiek voor een voorstelling via vijfjaarlijkse gemiddelden. Het is immers onze bedoeling om een algemene trend te onderzoeken: de gegevens per jaar op de grafiek zetten zou dan ook een beïnvloeding betekenen door specifieke gebeurtenissen of bepaalde rampjaren.
- 31 Rijksarchief Brugge, Heerlijkheid en Parochie Ardoioe, 238 (Formulierboek midden 18de eeuw), pp. 30-31.
- 32 G. van Dievoet, “Notarisboeken en formulierboeken voor notarissen in de Zuidelijke Nederlanden van 1500 tot 1800”, *Ars Notarius*, LXXXV, 1998, pp. 51-84.
- 33 Rijksarchief Brugge, Staten van goed Brugge Vrije, 1750 (Benedictus Cabooter).

- 34 Stadsarchief Brugge, Staten van goed (Judocus Bogaert).
- 35 H. den Heijer, *Goud, ivoor en slaven, scheepvaart en handel van de Tweede West-Indische Compagnie op Afrika, 1674-1740*, Zutphen, Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, 1997, p. 358.
- 36 *Ibid.*, p. 271.

Ik ga om een goede buit te halen

Zuid-Nederlanders in dienst van de Verenigde Oost-Indische Compagnie, 1602-1660

STEFAN DECONINCK

De rol die de toplaag van Zuid-Nederlandse financiers en handelaars heeft gespeeld bij de uitbouw van de Verenigde Oost-Indische Compagnie is al uitgebreid bestudeerd¹. Het succes van de opkomst van de VOC in de 17^{de} eeuw was echter niet enkel te danken aan de ingebrachte kapitalen van de vermogende elite van de Republiek, maar in grote mate ook aan de inbreng van de honderdduizenden eenvoudige lui die in dienst van de Compagnie naar Azië trokken om er het handelsimperium uit te bouwen. In deze bijdrage gaan we in op een segment uit deze groep, namelijk de werknemers van alle rangen en standen die vanuit de Zuidelijke Nederlanden in dienst traden van de Compagnie in de periode van 1602 tot 1660.²

We beginnen deze bijdrage met een schets van de personeelsbehoefte van de VOC, voor de uitrusting van de schepen en de bemanning van de handelsnederzettingen in Azië. Dit vormt het achtergrondkader voor de analyse van de Zuid-Nederlandse inbreng, waarbij we kijken naar het aandeel in de personeelsbezetting, de beroepsgroepen waar Zuid-Nederlanders in terecht komen, de gewesten waar de VOC rekruteert en de kamers die er het beste in slagen om personeel uit het Zuiden aan te trekken. Bij dit alles mogen we de betrekkelijkheid van de bevindingen niet uit het oog verliezen, zoals uiteengezet zal worden wanneer we het bronnenmateriaal bespreken. Ten slotte kijken we naar de carrièrekansen in Indië, waarbij we ingaan op de levensloop van een aantal opmerkelijke figuren.

Personeelsbehoefte van de VOC in de eerste helft van de zeventiende eeuw

Aan het begin van de zeventiende eeuw ontwikkelde de rechtstreekse handel tussen de Verenigde Provinciën en Azië zich als een nieuwe economische activiteit. De handel op Oost-Indië betekende niet enkel een stimulans voor investeerders en handelaars in de Republiek, maar genereerde lokaal ook bijkomende bedrijvigheid in de scheepsbouw en aanverwante sectoren, goederenopslag, administratie en boekhouding, en allerlei toelevering van levensmiddelen, werktuigen, munitie of verpakkingsmateriaal.

De zeevaartsector was in de Republiek een belangrijke werkgever. In 1610 verschaftte deze sector werk aan 33.000 zeelieden. In 1680 verdienden 50.000 zeevaarders er hun brood. Voortbouwend op de eerste ervaringen van de schipvaarten van de Voorcompagnieën sinds 1595, stuurde de VOC vanaf 1602 jaarlijks een aantal vloten uit naar Oost-Indië om specerijen, zijde, katoen en andere exotische handelswaar in te kopen. Het aantal schepen dat naar Azië werd uitgestuurd, steeg tijdens de eerste zes decennia van het bestaan van de Compagnie van 91 bodems gedurende de periode 1602-1611, tot 261 voor

LE COMMERCE DES EUROPEENS EN ASIE.



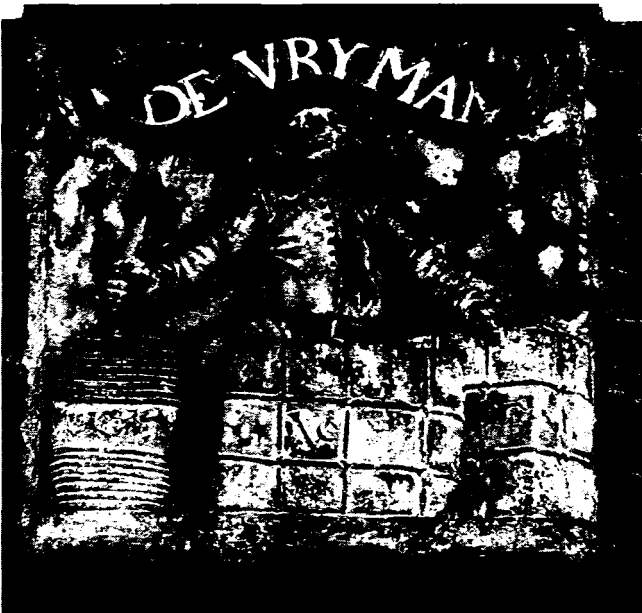
Le commerce des Européens en Asie, 18^{de} eeuw. Deze kaart geeft een overzicht van de belangrijkste plaatsen, van Aleppo tot Japan, waar Europese handelscompagnieën in Azië actief waren (Universiteitsbibliotheek Gent)

de tien jaar tussen 1652 en 1661. Deze schepen moesten natuurlijk allemaal worden bemand met zeelieden. Het aantal zeelieden op de schepen groeide naarmate ook de omvang van de bemanning op de schepen toenam; op basis van gegevens uit het eerste decennium valt op te maken dat de bemanningen eerder beperkt is, met een gemiddelde van 110 koppen per schip, terwijl 50 jaar later het aantal koppen soms kon oplopen tot meer dan 350, waarvan 200 zeelieden. Het jaarlijkse aandeel van de VOC in de Noord-Nederlandse zeevaart steeg in de periode 1610-1680 daarom van 2.000 (6%) naar 8.500 (17%) zeelieden. In de periode 1602-1610 werkten er 8.000 zeelieden en ambachtslieden/onderofficieren voor de Compagnie (gemiddeld 1.000 per jaar), in de periode 1630-1640 was dit naar 25.000 gestegen (gemiddeld 2.500 per jaar).³

Naarmate het actieterrein van de Compagnie zich in Azië uitbreidde, groeide ook de nood aan personeel aan de wal. In 1605 veroverde de VOC in Ambon haar eerste bruggenhoofd in Azië. In 1609, 1610 en 1612 volgen nederzettingen op respectievelijk Java (Jacatra), de Coromandelkust van India (Palliacatte) en Ceylon. Jan Pietersz. Coen stichtte Batavia in 1619, en in 1621 roeide hij de bevolking van de Banda-eilanden uit voor de absolute controle over de nootmuskaatproductie. Formosa wordt in 1624 de springplank voor de handel met China. In 1642 wordt Malakka veroverd op de Portugezen; in dat zelfde jaar moet de VOC haar Japanse factorij verhuizen van Hirado naar Desjima in de baai van Nagasaki. Jan van Riebeeck stichtte in 1652 een verversingsstation op de Kaap de Goede Hoop. In 1658 is heel Ceylon onder controle van de Compagnie en in de vijf jaar die daarop volgen valt ook de peperproductie van de Indiase Malabarkust in handen van de VOC. Al deze forten, factorijen en *comptoirs* moesten bemand worden met handelspersoneel zoals kooplieden en assistenten, bestuurlijke functionarissen en administratief personeel zoals klerken en boekhouders, ambachtslui, predikanten en schoolmeesters, en de vele militairen die de nederzettingen moesten beschermen tegen

Europese concurrenten en lokale heersers. De militairen werden door de bestuurders van de VOC in de Republiek met grote tegenzin aangeworven, want ze waren duur en brachten niet direct iets op voor de handel. Wie rechtstreeks met de toestand op het terrein te maken had, zag wel de noodzaak in van de uitbouw van een militaire macht. In 1619 deed gouverneur-generaal Jan Pietersz. Coen in een brief aan de Heren XVII zijn beklag over de onderbezetting van de forten en kantoren. De 10 forten op de Molukken waren slechts bemand met 448 koppen (kooplieden en soldaten, zwarten, overgelopen Spanjaarden en vrijlieden), in Ambon met 134 koppen, in Banda met 500, in Solor met 31, in Jacatra met 340 en met 150 op de Coromandelkust (in totaal 1468 compagniesdienaren). Het liefst had Jan Pietersz. Coen 700 soldaten en 300 matrozen in Batavia gelegerd, *niet om de plaetse alleen te bewaren, maar om een goet deel van 't omleggende land veyl en naastgelegen coninckrijcken in toom te houden*. De Heren XVII verworpen een uitgebreide kolonisatiepolitiek zoals Coen die voorstelde, maar ze zagen wel in dat een minimale bezettingsmacht noodzakelijk was om de handelsmonopolies te beschermen.⁴

Het is moeilijk om exact vast te stellen hoeveel personen er de eerste zestig jaar van het bestaan van de Compagnie op die manier per schip naar Indië reisden. Als we op basis van onze telling van VOC-personeel, die verder aan bod komt, een voorzichtige schatting mogen maken voor de 866 schepen die tussen 1602 en 1660 zijn uitgevaren, dan komen we uit op een maximum van 151.160 koppen⁵. Dat wijkt weinig af van de raming van Bruijn en Gaastra, waarbij er 153.400 mensen in Compagnies dienst naar Azië zijn vertrokken.⁶ Beide ramingen leveren een jaarlijks gemiddelde op van 2600 tot 2650 verse arbeidskrachten die inschepen. Op het eerste zicht lijkt aantal dit ruimschoots voldoende, gezien de VOC tijdens de periode 1630-1640 op de schepen en aan de wal een personeelsbezetting nodig had van jaarlijks 9.000 koppen.⁷ Toch was deze recrutering niet te ruim gemeten. Ongevallen, schipbreuk, oorlog, ziekten en ontbering eisten een hoge tol onder de Europeanen in Indië en de uitgedunde gelederen moesten daarom regelmatig met nieuwe contingenten zeelieden en soldaten aangevuld worden. Om het



Gevelsteen van het huis 'De Vrijman' op de Dam in Middelburg. Een van de pakken met goederen draagt het VOC-logo.

personeelsniveau op peil te houden moesten er voor de drie vloten die ieder jaar uitvoeren inderdaad telkens meer dan 850 man worden aangeworven.⁸

Slechts 44.900 dienaren keerden uiteindelijk tussen 1602 en 1660 naar Europa terug. Van de overblijvende 108.500 die niet meer terugkwamen, stierven er 22.900 (15% van het totale aantal dienaren) tijdens hun (heen- en terug)reis tussen Europa en Azië.⁹ De anderen stierven in de loges en forten op de tropische kusten. Sommige overlevers die erin slaagden om hun contract uit te dienen, bleven als *vrijman* in Oost-Indië wonen en huwden er met een inlandse vrouw.

Voor de werving van die duizenden bemanningsleden voor schepen en de overzeese factorijen hoefde de VOC niet enkel een beroep te doen op de arbeidsmarkt van Holland, Zeeland en de andere gewesten van de Republiek. Ook de vele buitenlandse migratiearbeiders, die aangetrokken werden door de bloei van de Hollandse en Zeeuwse steden, vormden een bruikbare *pool* waaruit kon worden geworven.¹⁰ Onder hen bevonden zich ook heel wat inwoners van de Spaanse Nederlanden, die over het algemeen in het Noorden betere loonvoorwaarden aantroffen dan in Vlaanderen of Brabant.¹¹ De VOC bood daarentegen veel minder aantrekkelijke maandlonen; zeker voor geschoolde arbeiders liggen die eerder aan de lage kant. Timmerlieden en metselaars arbeiders uit Antwerpen, Brugge en Gent bijvoorbeeld verdienden bij de VOC in een betrekking die vergelijkbaar was met hun kunde en kwaliteiten maandelijks 2,25 tot 11,5 gulden minder dan in hun eigen stad. Bovendien was het voor buitenlanders over het algemeen moeilijk om meteen bij de VOC aan de slag te gaan in goed betaalde functie, in een rang die hoger was dan matroos, soldaat of adelborst, omdat voor het geschoolde middenkader blijkbaar de voorkeur werd gegeven aan kandidaten uit de Republiek zelf.¹² Ook ongeschoolde arbeiders uit de grotere Zuid-Nederlandse steden kregen als gewoon zeeman bij de VOC (een matroos verdiende 9 tot 10 gulden per maand) een stuk minder dan de 11,5 tot 15 gulden die ze in Antwerpen of Gent zouden kunnen verdienen. Voor ongeschoolde Zuid-Nederlandse arbeiders uit de kleinere steden en van het platteland waren de lonen bij VOC meestal wel interessanter.¹³

Het reële loonniveau is niet de enige factor die meespeelt in de overwegingen om dienst te nemen bij de Compagnie. Het contract dat met de VOC werd afgesloten bood gedurende een periode van minstens vijf jaar zekerheid van een vast maandloon, kost en inwoon. Op de schepen kregen de matrozen per week vier tot vijf pond scheepsbeschuit, een kan bier, een pond kaas, een half pond boter, anderhalf pond pekelvlees, wat gedroogde vis en gort, erwten en bonen waar een smurrie van werd gekookt die aangeemaakt werd met wat kruiden. Naast de maandelijkse lonen had het personeel op de wal ook nog recht op bijkomende rantsoenen rijst, vlees, wijn en arak, die naar gelang de rang in omvang toenamen.¹⁴

Het personeel had tijdens de vijf jaar dienst ook nog wat om naar uit te kijken. Het grote personeelsverloop bood aan de overlevers kansen om hogerop te klimmen naar posities waardoor het loonverschil met thuis veel minder belangrijk werd. Een extraatje bijverdienen kon ook: militairen met een achtergrond als handwerker lieten zich tijdens hun wacht vervangen zodat ze tijd hadden om voor eigen rekening hun vroegere ambacht uit te oefenen. Het was de Compagniesdienaren die naar Europa terugkeerden ook toegestaan om *voering* mee te nemen, een kleine hoeveelheid handelswaar die voor eigen rekening mocht worden verkocht; de waarde van deze *voering* verschilde ook naargelang de rang van de dienaar.¹⁵

Achter in de scheepssoldijboeken zijn de testamenten verzameld van de personen die tijdens de reis op het schip zijn overleden. De lijst van hun bezittingen, die na hun overlijden op het schip per opbod aan de rest van de bemanning werden verkocht, geven een beeld van wat een Compagniesdienaar aan boord bij zich had. Adelborst Cornelis Dingemans stierf in 1644 op 39-jarige leeftijd op het schip *Walvis*, enkele weken voor de aankomst in Europa. Uit de inventaris bij zijn testament blijkt dat hij een grote hoeveelheid Indiase textiel meebrengt in zijn bagage, waaronder een pond salem pores, een pond sifs, een rol zwarte satijn, twee rollen armozijn, zijden en gingans kleren.¹⁶

Wanneer de hoeveelheid voering de toegestane quota overschreed, hebben we het over *particuliere handel* van goederen buiten het medeweten van de Compagnie om. Dit was lucratiever dan de legale voering, maar er bestond altijd een kans dat de Compagnie bij een controle deze illegale lading onderschept, op straffe van verbeurdverklaring van de goederen en een deel van het verdiende loon.¹⁷

Zoals R. van Gelder in zijn bijdrage vermeldt, oefende de mysterieuze kant van Indië ook een grote aantrekkingskracht uit op avonturiers en kansloze stumpers die aan de andere kant van de wereld rijkdom en geluk hoopten te vinden. Hoewel het grote fortuin slechts voor weinigen was weggelegd, dreven verhalen over het fabelachtige Oosten steeds weer nieuwe rekruten naar de wervingskantoren van de Compagnie.

Over het algemeen mogen we daarom veronderstellen dat de dienst bij de VOC voornamelijk mensen aantrok die nauwelijks een andere uitweg hadden dan te keizen voor de Compagnie. Het rekruteringsdomein van de VOC bestond voornamelijk uit mannen uit de lagere klassen, boeren, arbeiders, jonge ongeschoolden, avonturiers en criminelen die geen ervaring hadden in de zeevaart.¹⁸ Werk- en landlozen werd uiteindelijk het kader van soldaten en ambachtslui dat de schepen en overzeese nederzettingen moest bemannen.

Zuid-Nederlandse compagniesdienaren

Bronnen voor kwantitatief onderzoek naar compagniesdienaren.

Voor het onderzoek naar de Zuid-Nederlanders bij de VOC hebben we gebruik gemaakt van bronnen die personeelsgegevens bevatten. Een eerste belangrijke reeks bronnen hiervoor zijn de scheepssoldijboeken, de personeels- en loonsadministratie aan boord van het schip. In de meeste gevallen staan naam, rang, maandloon en plaats van herkomst van de bemanning in de scheepssoldijboeken genoteerd. In zijn bijdrage gaat Ton van Velzen uitgebreid in op deze bron en de mogelijkheden ervan om het VOC-personeel te bestuderen. Vergelijkbaar materiaal is te vinden in de monsterrollen en de 'lijsten van gekwalificeerde personen', waarin een opsomming, met naam en toenaam, is terug te vinden van militairen en ander personeel dat dienst deed in diverse forten en factorijen. De scheepssoldijboeken, monsterrollen en lijsten geven allemaal een beeld van een populatie compagniesdienaren, van hoog tot laag, die zich op een bepaald moment op een schip, een fort of een factorij bevindt. Ze zijn daarom geschikt als bron voor een kwantitatieve studie van deelpopulaties, zoals de Compagniesdienaren uit de Zuidelijke Nederlanden.

Bij het gebruik van kwantitatieve bronnen voor de periode 1602-1660 stuiten we op een methodologisch probleem. Een groot deel van de zeventiende-eeuwse documenten

uit het VOC-archief is in 1832, tijdens een drastische schoonmaakactie om meer ruimte te scheppen voor nieuw materiaal, door de Nederlandse overheid verkocht en verloren gegaan. Vooral stukken van financiële aard, waaronder de personeelsboekhouding, hebben deze operatie niet overleefd. Voor de periode 1602-1660, waarin er 866 schepen werden uitgereed, zijn er daarom slechts negentien scheepssoldijboeken bewaard gebleven – een fractie dus van wat er oorspronkelijk aan bronnenmateriaal heeft bestaan. Van de 455 terugkerende schepen uit deze periode zijn er maar een viertal boeken bewaard.¹⁹ Een 60-tal andere documenten bevat monsterrollen van de fort en andere personeelsgegevens voor de inter-Aziatische vaart.

Deze bronnenschaarste heeft natuurlijk belangrijke consequenties voor de waarde van berekeningen die we op basis van dit materiaal hebben gemaakt. Omdat we slechts te maken hebben met een selectie van bronnen, te vergelijken met een willekeurige maar niet-representatief bedoelde steekproef, moeten de conclusies uit de berekeningen daarom met een zekere omzichtigheid worden benaderd.

Identificatie van Zuid-Nederlanders

Zuid-Nederlanders op de kaart

Voor we de Zuid-Nederlanders in de bronnen kunnen tellen, moeten we duidelijk afbakenen wie wel en wie geen Zuid-Nederlander is tijdens de jaren 1602-1660; met andere woorden moeten we grenzen trekken rond het gebied dat we in de rest van het verhaal 'Zuidelijke Nederlanden' gaan noemen.

In 1602 was de Tachtigjarige Oorlog nog niet halfweg, en de grillige frontlijn die (Zeeuws) Vlaanderen en Brabant scheidde van de 7 noordelijke gewesten zou tot de Vrede van Münster in 1648 nog diverse territoriale correcties kennen. Vanuit het zuiden knaagde Frankrijk in deze periode ook aan de grens van de Zuidelijke Nederlanden, en werden Artesië en delen van Kamerijk in 1659 met de Vrede van de Pyreneeën door de Fransen geannexeerd.

Om in de praktijk de identificatie van Zuid-Nederlanders tijdens al die grensverhuivingen werkbaar te houden, is er gekozen voor een pragmatische afbakening van het territorium: voor onze studie omvatten de Zuidelijke Nederlanden het grondgebied van het huidige koninkrijk België, het huidige Groothertogdom Luxemburg, de voormalige graafschappen Artesië en Kamerijk, en het gedeelte van het voormalige graafschap Henegouwen dat nu bij Frankrijk behoort. Deze afbakening heeft tot gevolg dat stukken van het hertogdom Luxemburg worden afgesneden, gebieden als Opper-Gelre (wat min of meer overeenkomt met het noordelijke gedeelte van de huidige Nederlandse provincie Limburg) in deze studie niet bij de Zuidelijke Nederlanden horen terwijl het Prinsbisdom Luik er wel bij wordt gerekend. Duinkerke, Rijsel en Tongeren zijn Zuid-Nederlands, Roermond en Calais zijn dat niet. Deze pragmatische benadering bleek in de praktijk te werken, mede dankzij de hulp van de plaatsnamenregisters van Gosselin, Grootaers en Kloeke.²⁰ Wie afkomstig was uit een plaats die niet met behulp van het werk van deze drie heren gesitueerd kan worden, komt dus volgens onze omschrijving niet uit de Nederlanden.

Zuid-Nederlanders in de boeken

Nadat we de grenzen hadden getrokken, moesten de Zuid-Nederlanders worden opgespoord in de scheepssoldijboeken, monsterrollen en andere documenten. De herkomst van het merendeel van de Compagniesdienaren kon gemakkelijk worden vastgesteld omdat de voc-administratie de gewoonte had om bij de naam van de persoon ook de plaats van herkomst te noteren. In die gevallen waar er geen plaats van herkomst vermeld was, hebben we deze persoon als Noord-Nederlander meegeteld. Problemen stelden zich met de namen van plaatsen die zowel in het Noorden als in het Zuiden voorkomen, zoals Hasselt, Heusden, Bergen of Nieuwpoort. We hebben personen uit dit soort plaatsen niet meegerekend als Zuid-Nederlanders (het gaat in totaal slechts om 14 van deze twijfelgevallen). Mensen uit Bergen zijn natuurlijk wel Zuid-Nederlands als hun herkomst *Bergen in Henegouwen* luidt.

Ook bij deze manier van identificeren zijn kanttekeningen te maken. Heel wat Zuid-Nederlanders zijn tijdens de katholieke herovering van de zuidelijke provinciën geëmigreerd naar het Noorden of naar Duitsland. Compagniesdienaren uit Amsterdam, Emden of Hamburg zouden dus eigenlijk Zuid-Nederlandse roots kunnen hebben. Dit kon niet op een systematische manier worden nagegaan, en daarom gaan we ervan uit dat wie uit Duitsland komt, Duits is, en wie uit Amsterdam beweert te komen ook een echte Amsterdammer is. Dit is ook in omgekeerde richting toegepast, zoals bij François Caron. Zijn ouders waren Franse hugenoten die zich tijdelijk in Brussel hebben gevestigd, om na de geboorte van François verder te trekken naar de Verenigde Provinciën. Hoewel hij er nooit lang heeft gewoond, schrijft Caron zich rond 1620 bij de voc in als 'uit Brussel' en staat in deze studie daarom als (Spaanse) Brabander geregistreerd.

Cijferen met Zuid-Nederlanders

Op basis van de bronnen die geschikt zijn voor kwantitatief onderzoek, kan een globale berekening gemaakt worden voor de aanwezigheid van Zuid-Nederlanders in het personeelsbestand van de voc voor de periode tot en met 1660 (tabel 1).

In tabel 1 is een onderscheid gemaakt voor personeel op de uitkomende schepen (de heenvaart van Europa naar Azië), de schepen die vanuit Azië vertrokken met bestemming Europa (retourvaart) of een andere Aziatische factorij (intra-Aziatische vaart), en de bezetting van de forten en garnizoenen.

Tabel 1 *Absolute en procentuele aanwezigheid van Zuid-Nederlanders bij de voc, 1602-1660*

	A		B		C		D	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
Zuid-Nederlanders	145	4	210	4	180	5	535	4
Totale personeel	3.491		5.595		3.563		12.649	

Kolom A bevat gegevens over de bemanning van de uitkomende schepen.

Kolom B bevat gegevens over de bemanning van de schepen in Azië.

Kolom C bevat gegevens over de garnizoenen in de forten.

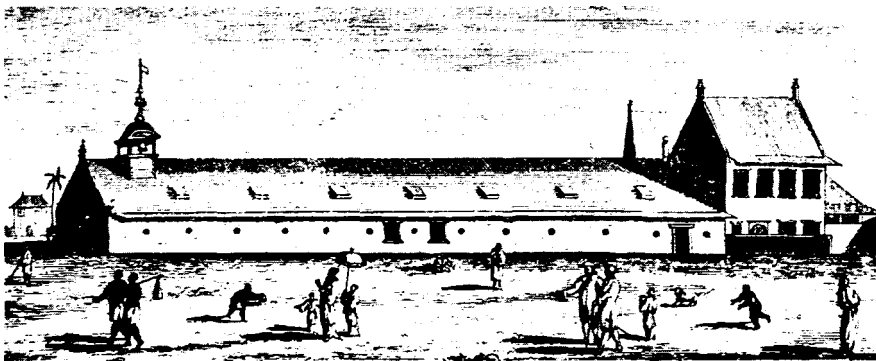
In kolom D zijn al de gegevens bij elkaar opgeteld.

Uit de tabel blijkt dat een goede 4 procent van de mensen aan boord van de uitkomende schepen uit de Zuidelijke Nederlanden komt. In Azië blijken ze eerder een voorkeur te geven aan een functie aan de wal (forten en garnizoenen) dan aan de scheepvaart tussen de handelsposten.²¹

Vier scheepssoldijboeken bevatten gegevens over de retourvaart.²² Uit berekeningen blijkt dat het aandeel van de Zuid-Nederlanders dat inscheept voor de thuisreis naar Europa met 3% een lager ligt dan het gemiddelde aandeel. Waar zijn die Zuid-Nederlanders dan gebleven?

Een eerste mogelijke verklaring is dat Zuid-Nederlanders sneller dan anderen geveld worden door het klimaat en de ontberingen van werken in de tropen. Soms moesten bemanningen van aankomende schepen meteen in het hospitaal van Batavia worden opgenomen, zoals de kok Hans Fierens uit Antwerpen, die in mei 1640 met de *Gulden Buis* in Batavia aankwam.²³

Het register van Overgekomen Brieven en Papieren voor het jaar 1624 bevat een opsomming van overleden personen, onder meer Jan du Bois uit Duinkerke en Frans van Esel uit Gent.²⁴ Adelborst Claes Claesen uit Sint-Truiden overlijdt in 1622, en laat een testament na ten gunste van zijn broer.²⁵



Het hospitaal van Batavia, waar zieke Compagniesdienaren werden opgenomen. Uit: Johan Nieuwofs Zee en lantreise, door verschillende gewesten van Oostindien, Amsterdam, 1682.

Een andere mogelijkheid is dat Zuid-Nederlanders het leven in de Oost wel zien zitten en zich na het aflopen van hun contract met de Compagnie als vrijburger vestigen of een gezin stichten. Onderbarbier Philips van der Eijcken uit Brussel vertrok in 1647 naar Indië, trouwde tussen 1656 en 1661 op Banda met een inlandse vrouw en overleed daar na 14 jaar dienst.²⁶ Carel Grankaert uit Namen was al vrijburger toen hij op 8 mei 1622 in Batavia huwde met Francisca Defiau, de weduwe van een zekere Pieter Jansz. uit Antwerpen. Het paar kreeg een erf ter beschikking in de Middenstraat in Batavia.²⁷ Schoolmeester Jan van den Broeke uit Antwerpen, die in 1622 in Indië aankwam, had trouwens in Batavia een school opgericht speciaal om meisjes voor te bereiden op hun huwelijk.²⁸

Een derde mogelijkheid voor het verdwijnen van Zuid-Nederlanders uit de statistieken is desertie. Busschieter Jan Planx uit Mechelen, zijn kompaan soldaat Jan Verdoncq uit Vlaanderen en twee anderen nemen in 1652 aan Kaap de Goede Hoop benen

om naar de Portugezen in Moçambique over te lopen. De honger en het ruwe terrein dwong ze om weer naar de Kaap terug te keren, waar Jan van Riebeeck ze veroordeelde tot een symbolische executie en een zeer reële lijfstraf, 'nevens een bannissement voor elck 2 jaren langh inde kettingh offte ijsere bout aende beenen als slaven voordien heere sondere gagie ende alle andre vuijle gemeene wercken te arbeijden'.²⁹

De Zuid-Nederlander en zijn beroep

Om een beeld te kunnen vormen in welk soort rang en beroep de Zuid-Nederlanders terecht kwamen, kijken we meer in detail naar de uitkomende schepen en de scheepsbemanningen in Azië (tabel 2).

In tabel 2 staat per kolom de procentuele verdeling weergegeven van beroeps-categorieën, met een vergelijking tussen Zuid-Nederlanders en de totale scheepsbemanning.

Tabel 2 *Procentuele indeling van het scheepspersoneel per beroeps-categorie*

	A		B		C		D
	Znl.	Tot.	Znl.	Tot.	Znl.	Tot.	% Znl
<i>Handel</i>	1,4	2,5	2,9	4,8	2,3	3,9	2,2
<i>Zeevaart</i>	55,9	66,9	62,4	78,5	57,9	74,0	3,2
Officieren	0,0	1,1	3,3	2,5	2,0	1,9	4,0
Onderofficieren	17,9	20,1	15,7	24,7	16,6	22,9	2,8
Scheepsvolk	37,9	45,0	43,5	51,3	41,1	49,2	3,3
<i>Militair</i>	42,6	28,0	32,9	15,0	36,1	20,1	7,0
Hoge rangen	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0
Lage rangen	40,7	27,5	32,9	14,3	36,1	19,4	7,3
<i>Ambachten e.a.</i>	0,7	0,3	0,5	0,8	0,6	0,6	3,6
<i>Anderen</i>	1,4	2,2	1,4	0,8	1,4	1,3	4,1

Kolom A: beroeps-categorieën waarin Zuid-Nederlanders (Znl.) en het totale personeel (Tot.) op de uitkomende schepen tewerkgesteld zijn.

Voor kolom B: idem, voor de schepen in Azië.

Kolom C: idem, voor de totale scheepsbemanningen (op uitgaande schepen en de Aziatische vaart samen).

Kolom D: procentuele aanwezigheid van Zuid-Nederlanders ten aanzien van de totale bemanning binnen de beroeps-categorie.

Het handelspersoneel bestaat uit de hoge functies van opperkoopman tot de lagere functie van jongassistent. Tot de scheepsofficieren rekenen we hier de commandeur, schipper, opperstuurman en boekhouder met een maandloon vanaf 36 gulden. Bij de groep 'onderofficieren' hoort de middenmoot van het scheepspersoneel zoals stuurman, predikant, kuiper, bottelier, timmerman, kwartiermeester, etc. Hun maten rekenen we hier ook bij omdat ze met hun maandloon van 14 gulden en meer een rang hoger staan in de hiërarchie dan het lagere scheepsvolk zoals matrozen, bootslui en scheepsjongens.

De hogere militaire rangen gaan van kapitein, luitenant en vaandeldrager tot sergeant (vanaf 22 tot 28 gulden per maand), daaronder beginnen de lagere rangen van lanspassaat tot adelborst en soldaat (respectievelijk 12, 10 en 9 gulden per maand).³⁰

De categorie 'ambachten' zijn beroepen die in Indië aan de wal worden beoefend, zonder directe link met handel, scheepvaart of militaire taken voor de VOC. Het gaat bijvoorbeeld om handwerklieden of schoolmeesters.

Af en toe reisde er op de schepen een beperkt aantal passagiers mee die niet in de dienst van de Compagnie stonden, waaronder huispersoneel, vrouwen van compagniesdienaren of vrouwen die in het kader van bevolkingsinplantingen naar Indië werden gestuurd.³¹ Deze groep is samengebracht in de categorie 'anderen', samen met de dienaren die wel een salaris kregen maar waarvoor geen beroep stond vermeld.

Uit tabel 2 blijkt dat de overgrote meerderheid van de Zuid-Nederlanders werkt in de lagere beroepsgroepen en looncategorieën: meer dan drie vierden van de Zuid-Nederlanders zit in de groep van scheepsvolk en lage militaire rangen, terwijl dit voor de gemiddelde personeelsdoorsnede een zestal procentpunten lager ligt. Zuid-Nederlanders zijn minder dan gemiddeld terug te vinden bij het handelspersoneel, scheepsofficieren en –onderofficieren. Hoewel de meeste Zuid-Nederlanders op de schepen werkten als zeeman, vinden we bij de militairen op de schepen meer Zuid-Nederlanders dan we zouden verwachten voor de gemiddelde personeelsbezetting, zoals af te lezen is in kolom D van tabel 2. Het aantal Zuid-Nederlanders met een lage militaire rang is significant hoger (7,3%), de vertegenwoordiging binnen de rangen van de scheepsofficieren scoort gemiddeld (4,0), met een sterke ondervertegenwoordiging bij de hogere militairen (0%), het handelspersoneel (2,2%) en het middenkader op de schepen (2,8%).

Gewest en beroep bij de VOC

In de eerste kolom van tabel 3 worden de Zuid-Nederlanders ingedeeld naar hun gewest van herkomst.

Meer dan 83% van alle Zuid-Nederlanders is afkomstig uit Brabant en Vlaanderen, niet toevallig de gewesten die het dichtst bij de Republiek zijn gelegen en waar voor het grootste deel Nederlands wordt gesproken.

Tabel 3 *Herkomst van de Zuid-Nederlanders naar gewest en sector*

	% totaal	zeelieden	militairen
Artesië	2	60,0	40,0
Brabant	46	62,4	37,6
Henegouwen	3	55,6	44,0
Kamerijk	4	42,9	57,1
Limburg	1	0	100
Luik	6	22,7	77,3
Luxemburg	1	0	100
Namen	1	40,0	60,0
Vlaanderen	37	65,0	35,0
gemiddeld		62,4	37,6

Uit meer gedetailleerde analyses van de cijfers blijkt dat het Vlaamse binnenland opvallend genoeg twee keer zoveel personeel levert als de Vlaamse kust, terwijl men zou verwachten dat juist Vlaamse kustbewoners vertrouwd zijn met de zee en eerder zouden aanmonsteren dan echte landrotten. Wellicht konden Vlaamse zeelieden dichter bij huis genoeg werk en avontuur vinden zodat ze de VOC niet nodig hadden. Het is opvallend dat er in de collectie Zuid-Nederlanders bijvoorbeeld slechts 2 Oostendenaars terug te vinden zijn, terwijl anderzijds Duinkerke zeer goed vertegenwoordigd is.³²

In Brabant is het omgekeerde het geval: de maritiem gerichte gebieden rond Antwerpen leveren bijna twee keer zoveel zeevarend personeel als de meer landinwaarts gelegen gebieden.

De telling leerde ook dat meer dan de helft van de Zuid-Nederlanders afkomstig is uit de steden Antwerpen, Gent, Brussel, Brugge, Mechelen en Duinkerke.

Op basis van de berekeningen in tabel 3 kunnen we ook nagaan of er een relatie bestaat tussen het gewest van herkomst en de inlijving als militair of zeeman.³³

In de Zuidelijke Nederlanden kunnen we drie rekruteringszones onderscheiden, waarin de afstand tot de zee bepalend blijkt te zijn voor de keuze die gemaakt wordt in welk beroepsgroep er bij de VOC wordt aangemonsterd. Vlaanderen is het maritieme gewest bij uitstek, waar zeelieden zowel in de kuststreek als in de binnengebieden in de meerderheid zijn. Brabant volgt perfect het Zuid-Nederlandse gemiddelde; meer in detail levert het Brabantse kustgebied in hoofdzaak zeelieden, in het binnenland levert verhoudingsgewijs meer militairen. Gewesten die het verst van de zee zijn afgelegen, vormen de rekruteringsbasis voor militairen.

De groep van Zuid-Nederlandse kooplieden komt in de globale statistieken niet zo sterk naar voor. Toch zijn er ook hier een aantal interessante bemerkingen te maken met betrekking tot hun herkomst. Handelssteden als Antwerpen en Gent leveren samen de helft van de 32 Zuid-Nederlandse kooplieden die in de kwantitatieve bronnen zijn teruggevonden; Antwerpen zelf is goed voor 11 kooplieden en assistenten. Naar de sociale achtergrond van deze kooplieden en eventuele banden met lokale koopmansfamilies, wat hun carrièremogelijkheden bij de Compagnie zou kunnen verklaren, is nog geen verder onderzoek verricht.

De dienst bij de verschillende kamers

Personeel dat in dienst van de Compagnie wilde treden moest zich om aan te monteren eerst naar de 6 steden begeven waar een kamer van de Compagnie was gevestigd.

In de diverse bronnen staat sporadisch het schip opgetekend waarmee een persoon *in het land is gekomen*, zoals de overkomst naar Azië in VOC-jargon werd genoemd. Met behulp van Dutch Asiatic Shipping kan opgezocht worden door welke kamer het schip, waarmee de Zuid-Nederlander in Azië aankwam, is uitgezonden. Tabel 4 geeft een overzicht van de Zuid-Nederlanders op de uitkomende schepen, opgedeeld naar de uitzendende kamer. Hoewel we voorzichtig moeten zijn met conclusies op basis van onze matingen (er zijn slechts scheepssoldijboeken bewaard voor de kamer Zeeland tegenover tegenover 17 exemplaren voor de kamer Amsterdam), blijkt de kamer Zeeland, die het dichtst bij de Zuid-Nederlandse gewesten ligt, de grootste aantrekkingskracht uit te oefenen op mensen uit het Zuiden.

Tabel 4 Zuid-Nederlanders uitgekomen voor de verschillende kamers

Amsterdam 1,4 tot 8%, gemiddeld 4,3%	Zeeland 8%
---	---------------

Wanneer we alle teruggevonden personeelsgegevens bekijken, inclusief die van de forten en kantoren, blijkt dat bijna de helft van de Zuid-Nederlanders waarbij de Kamer van herkomst is teruggevonden, is uitgekomen voor de kamer Zeeland. Dat geldt zeker voor de Vlamingen; de Brabanders blijken toch een duidelijke voorkeur te geven aan Amsterdam.

Leven en werken in Indië

Uit de studie van de scheepssoldijboeken, monsterrollen en andere documenten met personeelsgegevens is niet enkel materiaal tevoorschijn gekomen dat bruikbaar is voor het becijferen en berekenen. De personeelsgegevens bieden ook een inkijk in het leven (en vaak ook de dood) van een Europese Compagniesdienaar in Azië. Aan de hand van de informatie over zijn loon, eventuele promotie en overplaatsingen kon de activiteit van 821 Zuid-Nederlanders worden gereconstrueerd. Omdat de bronnen met personeelsgegevens voor onze periode zo onvolledig bewaard zijn gebleven, zijn ook de biografische gegevens over de Compagniesdienaren slechts zeer fragmentair; in de meerderheid van de gevallen is de 'biografie' beperkt tot een of twee lijntjes. Neem bijvoorbeeld Jacques Artsen uit Antwerpen. Hij voer in 1622 in op het schip *Westfriesland* terug naar Zeeland, en verdiende als assistent 17 gulden per maand.³⁴ Dat is alles wat we over hem konden vinden. Heel zelden duiken mensen op in verschillende documenten. Als dat gebeurt, kan hun verhaal een paar regels langer worden maar er is bijna nooit genoeg informatie om iemand voor langere tijd te kunnen volgen en iets substantieels te weten te komen over eventuele carrièrekansen van Zuid-Nederlanders bij de v.o.c. In enkele gevallen lukte het wel, en in de onderstaande voorbeelden zien we zes carrières van Zuid-Nederlanders die het met wisselend succes gemaakt hebben in de Oost.

Elias Boudaen uit Antwerpen kwam in 1647 op het schip *Noordmunster* vanuit Zeeland aan in Batavia, als koopman aan een loon van 60 gulden per maand. In 1649 werkte hij als opperkoopman in Suratte. Tot zijn overlijden in 1652 was hij belast met de handel op Basra.³⁵ Gezien zijn hoge rang, moet hij waarschijnlijk al eerder in Indië zijn geweest, maar daar hebben we geen gegevens over teruggevonden.

Meer geluk hebben we met bronnen over Octavio Macquelein uit Antwerpen, wiens carrière we wel kunnen reconstrueren. In 1627 vertrok hij als assistent met een gage van 13 gulden met het schip *Nassau* vanuit Texel naar Batavia. In 1628 verdiende hij al 20 gulden per maand. Van 1633 tot 1648 verbleef hij op Ambon of de omliggende kwartieren, waar hij in 1642 tot onderkoopman promoveerde met een gage van 40 gulden. Twee jaar later was hij opgeklommen tot de rang van fiscaal, aan 50 gulden per maand, en in 1646 kreeg hij als opperkoopman in Ambon 90 gulden per maand. Na een uitzonderlijke loopbaan van dertig jaar in Indië werd hem tussen 1655 en 1657 vrijdom vergund en stapte hij de actieve dienst.³⁶ We weten niet of hij daarna naar Europa is teruggekeerd.

Jan Ingeland uit Antwerpen keerde wel terug na een carrière van 20 jaar, die in 1628 begon als adelborst aan boord van het schip *'s-Gravenhage*, vervolgens assistent (in 1638) en onderkoopman (in 1643) uiteindelijk koopman op de Molukken in 1644. Van 1645 tot 1648 werkte hij in Gale op Ceylon, en oudejaarsavond 1648 scheepte hij in op het schip *Olifant* om behouden naar Europa terug te keren.³⁷

Een vierde voorbeeld is dat van Leendert Jansen uit Tongeren, die na een (niet te reconstrueren) diensttijd in Indië in 1648 op het schip *Vrede* naar Europa is teruggekeerd in de functie van onderkoopman aan 36 gulden per maand. Twee jaar later kwam hij met het schip *Prinses Royaal* weer in Indië aan, en werd hij tweede in rang op het kantoor Wingurla op de westkust van India. In 1654 was hij daar opperhoofd en koopman, tot hij door het bestuur in Batavia in 1658 om onbekende reden werd weggehaald en naar Europa teruggestuurd.³⁸

Jacques Caulier uit Gent vertrok in 1641 op het schip *Bergen op Zoom* vanuit Zeeland naar Batavia met de rang van assistent voor 20 gulden per maand. In 1646 werd hij onderkoopman aan 40 en 45 gulden in fort Geldria (Paliacatte) op de Indiase Coromandelkust. In 1649 was hij daar koopman, later fiscaal en in 1655 de tweede in rang. Van 1659 tot 1666 was hij opperhoofd in Masulipatam, waar hij werd verdacht van fraude. Een onderzoek naar zijn eventuele malversaties leverde de Compagnie niets op, en het vertrouwen werd hersteld met zijn promotie tot opperhoofd van Paliacatte in 1668, en tenslotte tot gouverneur van alle bezittingen op de Coromandelkust in 1676. Hij overleed in Paliacatte in 1679.³⁹

Van een ander slag was Charel de la Dosse uit Duinkerke. Hij kwam als soldaat met het schip *Zutphen* in Indië aan, mogelijk vanuit Zeeland in 1638. In 1641 werkte hij als ziekentrooster, toen hij van de kerkeraad van Batavia de toestemming kreeg om mee te doen aan het examen van predikant. Hij slaagde op 29 oktober en in november kreeg hij zijn aanstelling als predikant, met een salaris van f 90 per maand. Op 26 mei 1642 werd hij op de *Rog* naar Coromandel gestuurd waar hij op 11 juli aankwam. Hij werd daar geroemd als een zeer geleerd man, maar zijn weinig stichtelijke levenshouding zorgde voor herhaalde klachten. In een brief klaagde de kerkeraad van Paliacatte over *'den onbehoorlijcken ommegangh'* van de la Dosse en ze vroeg de kerkeraad van Batavia dat ze *'van een ijveriger, vroomer en stichtiger dienaer mochten werden versien, die de cudde meer liefde mocht toedraegen'*. De la Dosse moest zich op 4 april 1644 in Batavia gaan verantwoorden, de kerkeraad schorste hem en stuurde hem in 1645 terug naar Europa.⁴⁰

We eindigen ten slotte met de meest succesvolle carrière die uit het onderzoek naar voren is gekomen, namelijk die van François Caron uit Brussel (1600-1673). Over zijn beginjaren bij de VOC bestaat wat onduidelijkheid: C. Boxer beweert dat Caron in 1619 als koksmat in de factorij van Hirado in Japan is aangekomen, terwijl hij volgens een andere bron pas een jaar later met het schip *Schiedam* in Azië was aangekomen als jongassistent. Hoe het ook zij, in 1626 werkte Caron in Japan als assistent voor 15 gulden per maand. Hij was er in geslaagd om Japans te leren, en vergezelde daarom het hoofd van de factorij op diens hofreis naar de Shogun in Edo. In 1633 had hij zijn contract met de Compagnie uitgediend. Hij werd gevraagd om bij te tekenen, met een promotie tot koopman in het vooruitzicht. Die bevordering kwam er op 9 april 1633, en hij kreeg een maandgeld van 60 gulden. Caron was toen tweede in rang bij de VOC in Japan. Op 3 maart 1636 tekende hij opnieuw bij, en werd zijn salaris verhoogd tot 100 gulden per maand. Toen hij zijn contract in 1638 nogmaals verlengde, werd hij bevorderd tot opperkoopman. Hij kreeg het vooruitzicht op de benoeming tot *'president ende opperhoofd over des compagnies*

Beschrijvinghe
Van het Machtigh Koninghrijcke
J A P A N,

Verbattende

Den aerdt en eyghenschappen van 't Landt,
manieren der Volckeren, als mede harerouwelijcke
wreedtheydt teghen de Roomfche Chri-
ftenen, ghefeldt

Door *François Caron.*



AMSTERDAM,

Woo: Joost Hargers, Boeck-verkooper op den Dam, in de Boeck-
winkel/Dezden het Stadt-huys. 1652.

Titelpagina van 'Beschrijvinghe van het machtighh koninghrijcke Japan'. François Caron publiceerde in 1636 in opdracht van de VOC een studie over het land en het volk van Japan. Het werk werd een groot succes, dat tientallen keren is herdrukt en vertaald werd in het Duits, Frans en Engels. Caron F., Beschrijvinghe van het machtigh koninghrijcke Japan, ..., Amsterdam 1652 (Universiteitsbibliotheek Gent).

commerciën in Japan' aan 180 gulden per maand wanneer Nicolaes Couckebacker zijn functie als opperhoofd zou neerleggen, wat op 12 februari 1639 gebeurde. In 1641 zat zijn dienst erop, en keert hij terug naar Batavia. In afwachting van het vertrek van de retourvloot wordt benoemd tot schout en tijdelijk lid van de Raad van Indië, en op 13 december leidde hij de vloot als commandeur op de terugreis naar Europa. Caron werd bij zijn terugkeer in de Republiek goed opgevangen in de regentenmaatschappij. De Heren XVII waren tevreden over zijn werk, en schonken hem een premie van 1500 gulden. Er werden plannen gemaakt voor een huwelijk met Constantia Boudaen, een telg uit een gegoede Haagse familie waartoe ook Constantijn Huygens behoorde.

In 1643 keerde Caron als lid van de Raad van Indië aan een maandgeld van 350 gulden terug naar Batavia op het schip *Olifant*. In september 1643 leidde hij een vloot met 1700 manschappen naar Ceylon om de Portugezen uit Gale en Negombo te verdrijven. Een jaar later volgde zijn benoeming tot gouverneur van Formosa. Onder zijn bewind werden er een aantal veranderingen doorgevoerd in de zwavelontginningen, rijst-, suiker- en indigoproduktie en de handel met Chinese warlords werd opgevoerd, waardoor de opbrengsten voor de VOC bleven stijgen. Door hervormingen in het Indische bestuur

werden leden van de Raad van Indië voortaan verplicht om in Batavia te resideren; Caron werd daarom als Raad van Indië in 1646 uit Formosa naar Batavia teruggeroepen. Daar werd hij in 1647 tot Eerste Raad of Directeur-Generaal, benoemd. Hij werd daarmee na de Gouverneur-Generaal de op één na belangrijkste man van de VOC in Indië. Boze tongen fluisterden over zijn betrokkenheid bij particuliere handel. Hij moest zich in 1651 bij de Heren XVII komen verantwoorden in verband met deze geruchten. Hij verdedigde zich, maar werd eervol ontslagen... Zijn Indische carrière leek op een dood spoor te zijn beland, tot hij door Colbert werd gevraagd om voor Frankrijk de handelsbesprekingen met Oost-Indische vorsten te leiden. Hij ging hierop in, wat hem in de Republiek niet in dank afgenomen en eeuwige verbanning uit de Republiek werd zijn deel. In 1665 zeilde hij als mede-directeur van de pas opgerichte Franse Compagnie des Indes naar Madagascar. Hij stichtte een factorij in Surat en in 1672 leidde hij de Fransen naar het noorden van Ceylon. De handelscompagnieën lieten zich niet onbetuigd in de oorlog tussen Frankrijk en de Republiek die dat jaar was uitgebroken, en onder druk van de VOC moesten de Fransen hun nederzetting op Ceylon ontruimen. François Caron zeilde datzelfde jaar naar Frankrijk terug. Toen hij in Lissabon nieuws wilde inwinnen over de situatie in Frankrijk, verging zijn schip in de monding van de haven en Caron verdronk op 5 april 1673 in de Taag.⁴¹

Om de besluiten

Ondanks schaarste aan bronnen met personeelsgegevens kan er toch een representatief beeld worden geschetst van de Zuid-Nederlandse aanwezigheid in Compagniesdienst tot de jaren 1660. Het aandeel van de Zuid-Nederlanders dat richting Indië vertrok moet tussen 4 en 5% hebben bedragen. Het waren vooral Vlamingen en Brabanders die aanmonsterden, en de meesten van hen kwamen uit een vijftal steden. Zeelieden waren in de meerderheid, maar het Brabantse binnenland leverde verhoudingsgewijs ook aardig wat militairen; het aandeel militairen licht bij de Zuid-Nederlanders trouwens hoger dan bij de gemiddelde personeelsdoorsnede. Vlamingen kiezen voornamelijk voor de Kamer Zeeland om naar Indië te varen, de Brabanders trekken bij voorkeur naar Amsterdam om zich bij de Compagnie te melden.

De succesvolle handel met Azië maakte van de VOC een groeipool, waar de vraag naar personeel voortdurend toenam. De door ziekte en ontberingen uitgedunde contingents moesten worden aangevuld en nieuwe handelsposten moesten worden bemand. Het magere loon maakte de VOC-dienst niet echt aantrekkelijk voor gekwalificeerde arbeiders uit het Zuiden. Wellicht waren het vooral ongeschoolden die verleid konden worden door een contract met een vast maandloon. Voor de carrièremogelijkheden moesten ze het niet doen, maar met een goede uitgangspositie, wat geluk en een goede gezondheid konden sommigen blijkbaar toch opklimmen. De combinatie van zucht naar avontuur en de stille hoop op de kans uit duizenden klinkt ook door in onderstaand afscheidslied⁴²:

*'Adieu, mijn wijf en kinderen al,
ik ga om een goede buit te halen.
Als ik weer bij u kom, dan zal
ik alleman met goud betalen.'*

NOTEN

- 1 Onderzoek naar de Zuid-Nederlandse kapitaalbreng in de Aziatische handelscompagnieën in het Noorden strekt zich nu al bijna vijftig jaar uit, beginnende met de studie over het 'Oudste aandeelhoudersregister van de Kamer Amsterdam der Oost-Indische Compagnie' van J.G. van Dillen uit 1958, tot het recente onderzoek van O. Gelderblom uit 2000 over de 'Zuid-Nederlandse kooplieden en de opkomst van de Amsterdamse stapelmarkt (1578-1630)' en de geactualiseerde studie van K. Degryse over het 'Zuid-Nederlands kapitaal in de VOC en de voorcompagnieën' die gepubliceerd werd in 2005.
- 2 De bijdrage is gebaseerd op de gelijknamige masterscriptie die in 1992 is ingediend aan de Universiteit Gent.
- 3 Bruijn (J.R.), Van Eyck van Heslinga (E. S.), 'Seaman's employment in the Netherlands (c. 1600-c. 1800)', in: *The Mariner's Mirror*, 70, 1984, pp. 7-20.; Lucassen (J.), *Zeevarenden in: Akveld (L.M.) (ed.), Maritieme Geschiedenis der Nederlanden. Deel II. De zeventiende eeuw, van 1585 tot 1680*, Bussum, De Boer Maritiem, 2, p. 133.
- 4 De Jongh (D.), *Het krijgswezen onder de Oostindische Compagnie*, Den Haag, Van Stockum en Zoon, 1950, p. 46. Volgens J. Van Dillen vond Jan Pietersz. Coen dat de Republiek overbevolkt was. Hij wenste in het Oosten een koloniaal rijk te stichten zoals de Spanjaarden en Portugezen dat in Amerika hadden gedaan. Van Dillen (J.G.), *Van rijkdom en regenten. Handboek tot de economische en sociale geschiedenis van Nederland tijdens de Republiek*, Den Haag, 1970, p. 123.
- 5 Personen die meerdere keren heen naar Azië reisden, zijn ook meerdere keren meegeteld.
- 6 Bruijn (J.R.), Gaastra (F.S.), e.a., *Dutch-Asiatic shipping in the 17th and 18th centuries*, Den Haag, Nijhoff, 1979, 1 (Rijks Geschiedkundige Publicatiën 165), p. 170.
- 7 Bruijn (J.R.), Lucassen (J.), (red.), *Op de schepen der Oost-Indische Compagnie. Vijf artikelen van J. de Hullu ingeleid, bewerkt en voorzien van een studie over de werkgelegenheid bij de VOC*, Groningen, Wolters-Noordhoff, 1980, pp. 14-15.
- 8 Bruijn (J.R.), Gaastra (F.S.), *Dutch-Asiatic shipping*, I, p. 170.
Lucassen (J.), *Zeevarenden*, pp. 132-133.
- 9 Bruijn (J.R.), Gaastra (F.S.), *Dutch-Asiatic shipping*, I, p. 170.
Een vergelijking tussen het sterftecijfer aan boord en op het Europese vasteland:
Een reis tussen Nederland en Batavia van 8 maanden kostte gemiddeld 6% tot 7,5% van de opvarenden het leven. In Europa liet jaarlijks gemiddeld 2,6% tot 2,7% van de volwassen mannen tussen 25 en 34 jaar het leven.
Lucassen (J.), *Zeevarenden*, p. 145.
- 10 Zie Lucassen J. en Penninx R., *Newcomers. Immigrants and their descendants in the Netherlands, 1550-1995*, Amsterdam, Het Spinhuis, 1997, pp. 28-30, 53.
- 11 Op basis van Vandenbroecke (C.), *Sociale geschiedenis van het Vlaamse volk*, Beveren-Nijmegen, Orbis en Orion-Gottmer, 1982, 301 p., Van der Wee (H.), *Prijzen en lonen als ontwikkelingsvariabelen. Een vergelijkend onderzoek tussen Engeland en de Zuidelijke Nederlanden, 1400-1700*, in: *Album aangeboden aan Charles Verlinden ter gelegenheid van zijn dertig jaar professoraat*, Gent, 1975, pp. 413-447.
- 12 Van Gelder, *Het Oost-Indisch avontuur. Duitsers in dienst van de VOC*, Nijmegens, SUN, 1997, p. 56.
- 13 Op basis van Verlinden (C.) e.a., *Documenten voor de geschiedenis van prijzen en lonen in Vlaanderen en Brabant*, Brugge, De Tempel, 1965, pp. 93, 113, 361, 362, 997; Van Deursen (A.T.), *Mensen van klein vermogen. Het kopergeld van de Gouden Eeuw*, Amsterdam, Bert Bakker, 1991, p. 15; De Vries (J.), *An inquiry to the behaviour of wages in the Dutch Republic and the Southern Netherlands 1580-1800*, *Acta Historiae Neerlandicae; Studies on the history of the Netherlands*, 10, 1978, pp. 81-82; Gegevens uit de diverse scheepsmonsterrollen en grootboeken die voor dit onderzoek zijn doorzocht.
- 14 ACDA (J.W.), *Voor en achter de mast, het leven van de zeeman in de 17de en 18de eeuw*, Bussum, Unieboek, 1976, p. 19; Nationaal Archief, eerste afdeling - VOC, inv. nr. 1167: register van brieven en papieren overgekomen in 1649 ('monsterrolle van 't generaele guarnisoen ende logievoolck op heeden, ultimo augustij 1648 op de volgende plaetsen in Amboina residerende bevonden werden, zij de daerbij gespecificeert hoe veel der winnende mitsgaders wat tot ransoen genieten-de is').
- 15 In een reglement uit 1717 van de Heren XVII wordt in detail vastgelegd wat de omvang van de voering mag bedragen. Een gewezen gouverneur mocht 3 kisten vullen met katoenen en zijden stoffen, een matroos had maar ruimte voor 6 stuks textiel. Nationaal Archief, Eerste af-

- deling, Archief van de familie Radermacher (toegang 1.10.69), inv. nr. 132.
- 16 Voor meer informatie over de handel in Indiase textiel, verwijzen we naar de virtuele bibliotheek van EURINDIA op <http://www.eurindia.org/>.
- 17 Nationaal Archief, eerste afdeling – VOC, inv. nr. 1167; De Jongh (D.), *Het krijgswezen*, p. 84; Lucasen (J.), *Zeevarenden*, p. 142.; Acda (J.W.), *Voor en achter de mast*, p. 19.
- 18 Vanaf 1614 begonnen de klachten van de overheid in Indië over de slechte kwaliteit van de bemanningen.
Boxer (C.R.), 'The Dutch East-Indiamen: their sailors, their navigators and life on board, 1602-1795', in: *The Mariner's Mirror*, 1963, 49, p. 84.
De Jongh (D.), *Het krijgswezen*, p. 50.
- 19 De volgende inventarisnummers van het Nationaal Archief in Den Haag verwijzen naar scheepssoldijboeken van uitgaande schepen: 5269 (*Schagen*, 23/3/1633-23/9/1633), 5270 (*Nassau*, 2/5/1635-22/9/1635), 5271 (*Keizerin*, 18/1/1636-18/7/1636), 5272 (*Zwolle*, 31/12/1637-14/6/1638), 5273 (*Zon*, 31/12/1637-15/7/1638), 5273 (*Maan*, 31/12/1637-15/5/1638), 5274 (*Rog*, 15/4/1638-15/4/1639), 5275 (*Gulden Buis*, 3/5/1640-18/10/1640), 5276 (*Nassau*, 16/9/1641-31/3/1642), 5277 (*Walvis*, 3/5/1643-3/11/1643), 5278 (*Koning van Polen*, 4/1/1645-4/6/1645), 5279 (*Olifant* 6/4/1646-6/12/1646), 5280 (*Prinses Royaal*, 16/9/1647-16/4/1648), 5281 (*Olifant*, 17/1/1648-17/8/1648), 5282 (*Tijger*, 22/5/1649-22/12/1649), 5283 (*Koning van Polen*, 10/4/1649-31/11/1649), 12673 (*Gulden Gans*, 8/5/1644-8/11/1644), 146371 (*Naarden*, 24/12/1659-3/6/1660), en 6844 (rekeningenregister van het schip *Westfriesland*, 28/12/1620-25/9/1622).
Uit de collectie Overgekomen Brieven en Papieren bevat inv. nr. 1230 de monsterrol van het schip *Hilversum* dat in 1660 is uitgekomen. Uit de collectie Geleyenssen de Jongh bevatten de nummers 76 en 78 de het jaarnaal en grootboek van het schip *Amsterdam* dat in 1635 is uitgekomen.
Informatie over uitredingen en terugkerende schepen op basis van de elektronische versie van Dutch-Asiatic shipping via <http://www.inghist.nl/Onderzoek/Projecten/DAS/>.
- 20 Grootaers J., Kloeke G., *Systematisch en alfabetisch register van plaatsnamen voor Noord-Nederland, Zuid-Nederland en Fransch-Vlaanderen*, Den Haag, Nijhoff, 1934, 114 p.; Gosselin J., *Alfabetische naamlijst der gemeenten en derzelver onderhoorigheden uitmakende het Koninkrijk der Nederlanden*, Amsterdam, Van Kesteren, 1826, 579 p.
- 21 Als kanttekening moet gezegd worden dat ook troepenverplaatsingen per schip gebeurden, zodat militairen ook op de monsterrollen van de intra-Aziatische schepen terecht kunnen komen. Bovendien bestaat
- 22 Nationaal Archief, eerste afdeling – VOC, inv. nr. 5270 (*Nassau*, 31/12/1635 – 2/8/1636), 5276 (*Nassau*, 31/12/1642 – 13/7/1643), 5279 (*Olifant*, 6/12/1646 – 10/8/1647) en 5278 (*Koning van Polen*, 19/12/1647 –
- 23 Nationaal Archief, eerste afdeling – VOC, inv. nr. 5275 (scheepssoldijboek van het schip *Gulden Buis*).
- 24 Nationaal Archief, eerste afdeling – VOC, inv. nr. 1080: register van brieven en papieren overgekomen in 1624.
- 25 Nationaal Archief, eerste afdeling – VOC, inv. nr. 1078: register van brieven en papieren overgekomen in 1623.
- 26 Nationaal Archief, eerste afdeling – VOC, inv. nr. 5280: scheepssoldijboek van *Prinses Royaal*.
- 27 Nationaal Archief, eerste afdeling – VOC, inv. nr. 1078: register van brieven en papieren overgekomen in 1623.
- 28 Kalff (S.), *Indische scholen onder de Oost-Indische Compagnie*, Baarn, Hollandia, 1919, p. 4; Nationaal Archief, eerste afdeling – VOC, inv. nr. 6844: scheepssoldijboek van het schip *West-Friesland*.
- 29 Nationaal Archief, eerste afdeling – VOC, inv. nr. 3988: register van brieven en papieren overgekomen in 1653 ('Sententienboek van fort de Goede Hoop').
- 30 Loongegevens op basis van informatie in de scheepssoldijboeken.
- 31 Europeanen in Azië leefden vaak in concubinaat met Aziatische slavinnen en om de goede zeden van de gemeenschap te vrijwaren verzocht Goeverneur-Generaal Jan Pietersz. Coen de Heren XVII om vrouwen uit Europa mee te zenden. In 1609 waren er al 36 ongetrouwde vrouwen naar Ambon gereisd. In ruil voor een gratis tocht naar Indië, kleding en een bruidsschat moesten ze een huwelijk sluiten. De Europese vrouwen in Indië kregen een betrekking als opzichtster van een armentehuis of weeshuis, of als vroedvrouw. Na de eerste helft van de zeven-

tiende eeuw stond het voc-bestuur niet meer zo positief ten aanzien van de aanwezigheid van Europese vrouwen. Deze vrouwen kostten te veel aan bruidsschat en zouden der hun inhelige en ijdele natuur hun mannen aanzetten om zich ten koste van de Compagnie te verliezen. Het huwelijk met een inlandse slavin hield voor de voc meer voordelen in: de echtgenoot moest zelf voor de kosten van het huwelijk opdraaien, Aziatische vrouwen zouden minder hebzuchtig zijn, en door deze band met Azië zouden de mannen langer in Indië blijven en voor de Compagnie kunnen renderen. De kinderen die uit gemengde huwelijken werden geboren waren potentiële arbeidskrachten, die veel sterker en gezonder zouden zijn omdat ze aan het klimaat waren aangepast. Vanaf 1650 mochten daarom enkel hoge ambtenaren hun Europese vrouw naar Indië meebrengen. Taylor (J.G.), *Europese en Eurziatische vrouwen in Nederlands-Indië in de voc-tijd, Jaarboek voor vrouwengeschiedenis, 1986, 7, pp. 10-15.*

- 32 Dit kan verklaard worden door de wederzijdse migratie van zeelieden tussen Oostende en Duinkerke. Zie daarvoor Degryse (K.) en Parmentier (J.), 'Kooplieden en kapiteins. Een topografische studie van de kooplieden, supercargo's en scheepsofficieren van de Oostendse handel op Oost-Indië en Guinea (1716-1732)', in C, 1995, p.124, en Debrock (W.), 'Gens d' Oostende et de Dunkerque en temps de guerre et en temps de paix', in *Revue des Amis du Vieux Dunkerque*, 16, 1983, p. 115-131.
- 33 Voor de kolommen 'zeelieden' en 'militairen' zijn gegevens gebruikt uit de soldijboeken en monsterrollen van uitkomende schepen, schepen in Azië en terugkerende schepen.
- 34 Nationaal Archief, eerste afdeling – voc, inv. nr. 6844: register van de *Westfriesland*.
- 35 Nationaal Archief, eerste afdeling – voc, inv. nr. 1175: register van brieven en papieren overgekomen in 1651 ('lijste van alle de Edele Compagnies gequalificeerde dienaers op den zosten januarij anno 1651 in nederlants India bevonden'); inv. nr. 1182: register van brieven en papieren overgekomen in 1652 ('lijste der gequalificeerde personen toucherende soo de commertie als militie benevens aenwijsinge met wadt scheepen, jaeren, qualite en gagie hier blijven aengelangt mitsgaders door wijen en wanneer successivelijck gevordert, hoe en waar, anno dato residerende'); Coolhaas (W.), *Generale missiven van gouverneurs-generaal en raden aan heren XVII der voc, 1639-1655*, Den Haag, Nijhoff, 1964, p. 417 p. (Rijks Geschiedkundige Publicatiën nr. 112).
- 36 Nationaal Archief, eerste afdeling – voc, inv. nr. 1110: register van brieven en papieren overgekomen in 1634 ('rolle der soldaten ende officiers, guarnisoen houdende ende tot besettinge van 't casteel Amboyna, ende omleggende quartieren van Laricque, Ourie, Hittoe, Passo, Oma, Vliassers ende andere plaetsen, Maij 1633'); inv. nr. 1142: register van brieven en papieren overgekomen in 1644 ('lijste van de personen in Amboijna ende d'omleggende quartieren van dien guarnisoen houdende welckers tijt tegens primo october ende eerder anno 1644 staet te expireren; rolle der officieren ende soldaten guarnisoen houdende in Amboijna tot besettinge van 't casteel Victoria de redouten ende stercken Hittoe, Hittoe Lamma, Zeyt Larike, Ourien, Nousatello, Passo, Oma, Honomoa, Louhoe, Waijbartij, Laala, Cambello, Lessidi, Cleen Hattuaaha, adij primo September anno 1643'); inv. nr. 1166: register van brieven en papieren overgekomen in 1648 ('lijste der gequalificeerde persoonen van de commertie ende militie in Orien-ten resorterende onder de gehoorsaamheyt des Nederlantsche Compagnie, benevens hare qualiteyten ende gagnes, daer voort alhier int lant gecomen, alsmede hoe, wanneer en door wien successie verbetert sijn. Oocq haere qualitee en gagnes jegenwoordich beledende dese lopende maendt december anno 1647'); inv. nr. 1167: register van brieven en papieren overgekomen in 1649 ('monsterrolle van 't generaele guarnisoen ende logievolck op heeden, ultimo augustij 1648 op de volgende plaetsen in Amboina residerende bevonden werden, zij de daerbij gespecificeert hoe veel der winnende mitsgaders wat tot ransoen genietende is'); inv. nr. 1217: register van brieven en papieren overgekomen in 1657 ('notitie der Bersonen welcke uyt den dienst der edele compagnie gaende, op haer versoock (uytgenomen eenige weynige) in burgerlycke vrijdom gestelt sijn, beginnende sedert den eersten decembris anno 1655').
- 37 Nationaal Archief, eerste afdeling – voc, inv. nr. 1142: register van brieven en papieren overgekomen in 1644 ('lijste van de personen in Amboijna ende d'omleggende quartieren van dien guarnisoen houdende welckers tijt tegens primo october ende eerder anno 1644 staet te expireren'); inv. nr. 1166: register van brieven en papieren overgekomen in 1649 ('monsterrolle van 't generaele guarnisoen ende logievolck op heeden, ultimo augustij 1648 op de volgende plaetsen in Amboina residerende bevonden werden, zij de daerbij gespecificeert hoe veel der

- winnende mitsgaders wat tot ransoen genietende is'); inv. nr. 5281 (scheepssoldijboek van het schip *Olifant*, 17/1/1648-17/8/1648).
- 38 Nationaal Archief, eerste afdeling – Wollebrand Geleynssen de Jongh, inv. nr. 307A ('monsterrolle van d'officieren, matrosen ende soldaten bescheijden op 't schip de *Vreede*'); Nationaal Archief, eerste afdeling – VOC, inv. nr. 1189: register van brieven en papieren overgekomen in 1653 ('lijste van gequalificeerde personen touch[erende] soo de commercie als militie benevens aenwijsing [met] wat scheepen, jaaren, qualite en gagie hier blijven aengela[ngt] midsgaders door wien ende wanneer successievelijck gevordert, hoe ende waer anno dato residerende sijn').
- 39 Nationaal Archief, eerste afdeling – VOC, inv. nr. 1166: register van brieven en papieren overgekomen in 1649 ('monsterrolle van 't generaele guarnisoen ende logievolck op heeden, ultimo augustij 1648 op de volgende plaetsen in Amboina residerende bevonden werden, zij de daerbij gespecificeert hoe veel der winnende mitsgaders wat tot ransoen genietende is'); inv. nr. 1175 ('lijste van alle de edele compagnies gequalificeerde dienaers op zoen januarij anno 1651 in nederlants India bevonden'); Coolhaas (W.), *Generale missiven van gouverneurs-generaal en raden aan heren XVII der VOC, 1655-1674*, Den Haag, Nijhoff, 1968, p. 52 (Rijks Geschiedkundige Publicatiën nr. 125).
- 40 Nationaal Archief, eerste afdeling – VOC: inv. nr. 5274 (scheepssoldijboek van het schip *Rog*, 1642); Valentyn (F.), *Keurlyke beschryving van Chormandel, Pegu, Arrakan, Bengale, Mocha, ...*, *Vyfde deel*, Amsterdam/Dordrecht, 1726, p. 118; Coolhaas (W.), *op.cit.*, 1964, p. 251; Mooij (J.), *Bouwstoffen voor de geschiedenis der Protestantsche Kerk in Nederlandsch-Indië*, deel 1, Weltevreden, 1927, pp. 592-593, 607, 701.
- 41 Gebaseerd op de annotaties van C. Boxer in zijn uitgave van Caron's *A true description of the Mighty Kingdoms of J and Stam*, London, Argonaut Press, 1935, pp. XV-CXXII. Nationaal Archief, eerste afdeling – VOC, inv. nr. 1108: register van brieven en papieren overgekomen in 1634 ('copie sententien van 29 november 1632 tot 22 augustij 1633'); inv. nr. 1166: register van brieven en papieren overgekomen in 1649 ('monsterrolle van 't generaele guarnisoen ende logievolck op heeden, ultimo augustij 1648 op de volgende plaetsen in Amboina residerende bevonden werden, zij de daerbij gespecificeert hoe veel der winnende mitsgaders wat tot ransoen genietende is'). Nationaal Archief, eerste afdeling – VOC, archief van de Nederlandse factorij in Japan, inv. nr. 1492: – schuldboek ('soldijrekeningen van het personeel in het comptoir Firando eind december 1638'); inv. nr. 1494: schuldboek ('soldijrekeningen van het personeel in het comptoir Firando, 1640').
- 42 Paasman (B.), *Wie wil d'r mee naar Oost-Indië varen. Liedjes uit de Compagniestijd*, Amsterdam, Querido, 1991, pp. 12-14.

Tussen paradijs en kerkhof De kansen van een VOC-soldaat

ROELOF VAN GELDER

Over het dienstverband bij de VOC deden de vreselijkste verhalen de ronde. Schipbreuk, ziekte en oorlog zijn de meest beschreven vormen van ellende. 'Slechts één van de drie mannen die naar Azië gingen komt terug', zo luidde een gezegde. Batavia werd al in de zeventiende eeuw 'het kerkhof der Europeanen' genoemd en hoe langer de VOC zich in Azië bevond hoe slechter de naam werd. Wat je daar te wachten staat, laat zich samenvatten als 'Mühe, Elend, Transfal, Hunger und Durst', aldus een chirurgijn die zelf de tocht in 1680 had gemaakt. Toch moet hij die *Elend* niet onoverkomelijk hebben gevonden.¹ Hij is in totaal driemaal in dienst van de VOC naar Azië gereisd. Kennelijk bestond er ook een minder onaangenaam Azië. Goed, het kon er ongemakkelijk zijn, maar er werden toch ook veel verdiend. Het geld lag er in het Indische paradijs voor het oprapen, zo viel te beluisteren, het klimaat was voortreffelijk en de bewoners, de dieren en de planten waren interessant. Soms kon men zich al in Europa persoonlijk vergapen aan de rijkdommen die enkele gelukkige repatrianten hadden mee teruggebracht. Aan hun huizen, hun koetsen, hun personeel, ja aan hun hele levensstijl viel af te lezen hoe ongelofelijk rijk ze waren geworden. Azië stond ook voor een exotisch continent. Wie in staat was te lezen kon zich op de hoogte stellen van het vele bizarre en mysterieuze dat Azië bood en een aantal VOC-dienaren heeft beschreven dat juist dat een prikkel is geweest om de reis te ondernemen.

Dit artikel wil de factoren schetsen die een rol speelden bij het succes dat een gemiddelde VOC-dienaar in Azië kon hebben. Het gaat daarbij niet om degenen die in een hoge rang vertrokken, of om mannen die dankzij familierelaties automatisch hogerop konden komen. Niet alleen hadden die zich door verwanten die hen waren voorgedaan op de hoogte kunnen stellen van de mogelijkheden die er lagen, ook waren zij ervan verzekerd te arriveren in een gespreid bedje. Hier gaven connecties en niet capaciteiten de doorslag.

Het gaat ook niet om de matrozen. Doorgaans bleef een matroos een matroos al hadden zij de mogelijkheid om op te klimmen in de hiërarchie. Hier gaat het om degenen die geen gebruik konden maken van zo'n sociale voorsprong, om de gemiddelde soldaat, ambachtsman of klerk. Dat waren mannen die vaak geen benul hadden van het reizen ter zee, laat staan dat ze enig inzicht in leven en werken in Azië bezaten. Een van die honderdduizenden, wordt hier als voorbeeld genomen, zomaar iemand, toevallig een Duitser, en toevallig ook nog iemand die in Middelburg is aangemonsterd.

Het betreft Georg Leonhard Schwarz, die tussen 1734 en 1741 de VOC diende, aanvankelijk als soldaat, later als ambachtsman. Wat over hem bekend is weten we voornamelijk dankzij de memoires die hij in 1748, zeven jaar na zijn terugkeer, publiceerde onder de titel *Reise in Ost-Indien*. Een herdruk verscheen drie jaar later. En nog tijdens zijn leven, in 1774, werd een derde herziene en uitgebreide editie gepubliceerd.²

Een kuipersknecht zonder doel

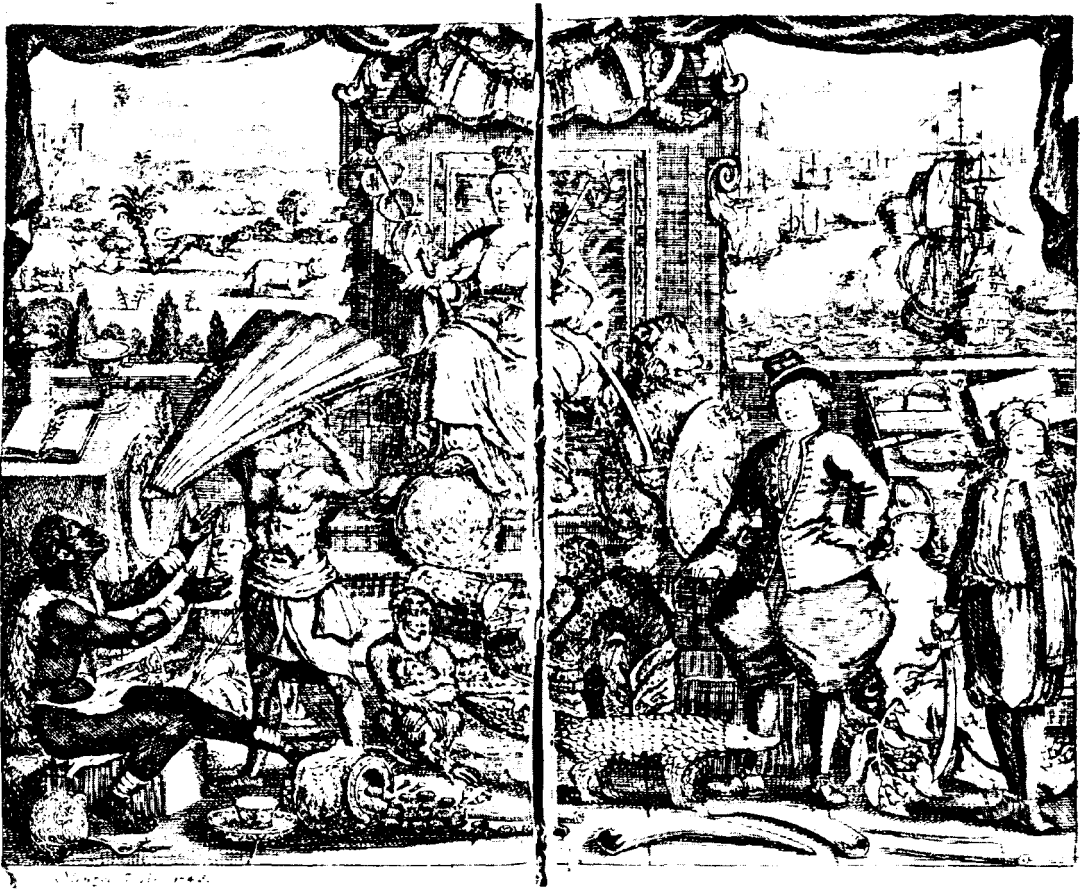
Georg Leonard Schwarz werd in 1711 geboren in Beutelsbach, een dorpje in Württemberg, tien kilometer ten oosten van Stuttgart, een druif- en fruit- en houtrijke streek, waar de intensieve wijnbouw vele kuipers werk verschafte. Schwarz volgde dan ook een opleiding tot kuiper. Hij deed dat in Ludwigsburg en begon vervolgens aan zijn *Wanderschaft*, de periode waarin een gezelschap van meester naar meester trekt, ervaring opdoet en tenslotte na een reeks succesvolle dienstjaren de meesterproef mag afleggen.

Uit het relaas over zijn jeugd blijkt niets uit een vooropgezette levensloop. Na een leertijd besluit hij naar Nederland te reizen omdat hij had gehoord 'daß man allda einen guten Lohn bekomme'.³ Hij trekt langs de Neckar en de Rijn naar Keulen, maar hoort daar dat het in Holland zo duur is, dat hij rechtsomkeert maakt. Hij krijgt een betrekking bij een houtheadelaar in Koblenz en moet in deze dienst op een houtvlot de Rijn afvaren naar Dordrecht. Dergelijke vlotten waren grote drijvende dorpen van vele tientallen vierkante meters in oppervlak en met kleine huisjes waar een paar honderd man op leefden. Op zijn eerste reis komt Schwarz niet ver. Het is zomer en het water staat laag. Het vlot blijft twaalf weken liggen en de mannen aan boord doden de tijd met dobbelen, kaarten en drinken. Schwarz verspeelt zijn rok, zijn hemden en zijn overige uitmonstering. Zijn schootsvel raakt in het ongereede en alsof dat niet genoeg was valt ook een essentieel stuk gereedschap, zijn *Bandmesser*, in het water. Ik leek nu wel, schreef hij later, een bedeljongen.

Ondanks dit avontuur behoudt Schwarz zijn baan, vaart nog een paar keer naar Holland en belandt op een van die reizen in Dordrecht in de herberg De Drie Moren. Hij vraagt of er werk voor hem is, maar de waard zegt hem dat hij weinig kans maakt als hij geen aanbevelingsbrieven heeft en als hij de taal niet spreekt. Schwarz maakt weinig aanstalten om hier iets aan te doen. Ook zijn opmerking dat hij wel drie aanbiedingen krijgt om als kuiper te werken maar dat hij die afslaat omdat de gereedschappen zo anders zijn dan in Duitsland, getuigt van weinig initiatief. Maar dan treedt een wending in zijn leven op. In De Drie Moren ontmoet hij een oude Zwitser die vroeger in Oost-Indië heeft gewerkt en die nu de kost verdient als bode voor Duitsers. Deze man stelt voor hem bij een zielverkoper in Rotterdam te brengen. Hoewel dat begrip een slechte naam heeft, maakt Schwarz zich daar geen zorgen over. De Zwitser brengt hem naar Rotterdam, incasseert hiervoor drie gulden en Schwarz wordt ondergebracht bij een uit Wezel afkomstig zielverkoper, die hem fantastische verhalen vertelt over het leven in Azië, waar men diamanten en andere edelgesteenten 'auf der Gasse finden könnte'.⁴ Dit soort fraaie voorstelling van zaken vindt men ook al bij eerdere schrijvers.⁵

Zielkopers hebben een slechte naam, maar in dit geval is dat niet terecht. Het logies is niet slecht, er is ruimschoots eten en drinken. Wanneer de dag van aanmonstering is aangebroken lopen de dertien kostgangers naar het Oost-Indisch Huis aan de Boompjes waar zich 800 man hadden verzameld. Het gedrang is zo hevig dat sommigen bijna werden doodgedrukt. Schwarz houdt zich voorzichtig op de achtergrond en wordt dan ook niet aangenomen. Er waren maar 250 man nodig, zegt hij. Dat najaar vertrok inderdaad maar één schip van de kamer Rotterdam, namelijk de *Hofvliet*, met 206 man aan boord.⁶

Schwarz krijgt nu het advies om naar Middelburg te reizen om daar een poging te wagen. Daar lukt het inderdaad wel. Op 11 oktober 1734 komt hij aan in Middelburg en al een dag later gaat de zielverkoper die 78 man in huis heeft naar het Oost-Indisch Huis om zijn volk te laten aanmonsteren. Schwarz wordt aangenomen als soldaat op de



Titelpagina van 'Reise in Ost-Indien...' door Georg Leonhard Schwarz.

Nieuw Walcheren. Het vertrekt, met 271 man aan boord, op 22 november van Ramme-
kens.⁷

Van het begin af aan blijkt dat een reis naar Azië voor Schwarz geen vooropgezet doel was. Hij is er min of meer toevallig ingerold. Er zijn voorbeelden van mannen die diep uit Duitsland kwamen en daar al besloten hadden naar Azië te gaan. Ze hadden over Azië horen vertellen of ze hadden zelfs boeken over dat vreemde continent gelezen en waren nieuwsgierig geworden. Anderen waren er van overtuigd dat ze er veel geld konden verdienen en hadden daarom huis en haard verlaten. Bij Schwarz is van het een noch het ander sprake. Hij was niet platzak en hij werd ook niet gedreven door nieuwsgierigheid. Toch zal zijn enige motief zijn geweest om er geld te verdienen. De fraaie verhalen van de zielverkoper in Rotterdam hebben hem waarschijnlijk een zetje in oostelijke richting gegeven.

Batavia

De reis naar Batavia duurde slechts zes en een halve maand, maar eiste een hoge tol. Er heersten na Kaap de Goede Hoop volgens Schwarz drie soorten ziekten. Ten eerste signaleert hij de 'razende koorts', een ziekte waarbij mannen onder extreme omstandigheden van hitte en dorst tot wanhoop worden gebracht en vaak suïcidaal gedrag vertonen. Dan is er de *Rohr* (dysenterie) en tenslotte de scheurbuik. Volgens de voc-archieven stierven er van de 271 opvarenden 50 man wat neerkomt op achttien procent.⁸ Schwarz zelf geeft een dramatischer beeld. Hij beweert dat er van de 296 man aan boord van de *Nieuw Walcheren* 76 stierven, wat neerkomt op een kwart, en dat het schip aankwam met 100 zieken. Bij auteurs over dit soort reizen is vaak een kwantitatieve overdrijving waar te nemen, maar ook al gaan we uit van het officiële dodental dan is het aantal van vijftig hoog. Ook het schip dat tegelijk met de *Nieuw Walcheren* was uitgevaren, de veel grotere *Zoetelingskerke*, verloor op de reis 50 van de 271 man. Interessanter is dat Schwarz meldt dat hij tot de 36 man behoorde die gedurende de reis gezond bleven. Als een van de verklaringen daarvoor geeft hij dat hij zijn lot aan een kameraad verbonden had. Wie geen goede kameraad heeft om voor hem te zorgen, zo schreef hij later, en die 'seinen Ration an Wasser und Brod' haalt, 'der mußte vor Hunger und Durst sterben.'⁹ Schwarz heeft ook geen afkeer van zieken en doden, schrijft hij, en helpt zelfs de doden aan dek te brengen en overboord te zetten.

Dat verandert zodra de *Nieuw Walcheren* in Batavia is aangeland op 26 mei 1735. Twee jaar eerder is er een sterke stijging van de mortaliteit opgetreden, die te wijten is aan een permanente malaria-epidemie.¹⁰ Deze keer blijft Schwarz niet gespaard. Hij wordt ziek, houdt het zelf op de *Rohr*, en wordt in het hospitaal ondergebracht. Daar liggen volgens hem 1000 tot 1500 zieken en dagelijks worden vijf tot tien doden naar het kerkhof gedragen. Schwarz overleeft dit. Hij is maar twee weken ziek en wanneer hij is hersteld wordt hij als soldaat geplaatst op het bastion Robijn, het zuidoostelijk bastion van het Kasteel. Dan verandert er iets in zijn tot dan toe toch wat ongestructureerde leven. De Compagnie heeft in Batavia gebrek aan goede vaklieden en van tijd tot tijd wordt bij de nieuw aangekomen soldaten gevraagd of er zich ook vaklieden onder hen bevinden. Schwarz laat weten dat hij kuiper is. Hij wordt ontslagen als militair en krijgt een aanstelling als kuiper in het ambachtskwartier, het zuidoostelijk deel van de oude binnenstad van Batavia. Dat is een grote vooruitgang. Niet alleen is hij bevrijd van de zware tucht, het dagelijks exerceren, het geestdodende wachtlopen en het eentonige voedsel, hij kan nu ook in een particulier huis gaan wonen en zijn eigen maaltijd bepalen. Bovendien gaat hij er in salaris op vooruit. In plaats van negen gulden per maand verdient hij er nu veertien. Daarnaast krijgt hij nog drie thaler kostgeld per maand. Het werk valt mee. Wat ze in een maand verrichtten hadden ze ook in een dag kunnen doen, schrijft hij met enige overdrijving.

Schwarz woont aanvankelijk bij een Chinees, maar huurt al snel met vijf kameraden een huis buiten de stad. Na een jaar verhuist hij en huurt hij een kamer bij een andere ambachtsman, een houtdraaier. Ook hier vertrekt hij na een jaar wanneer een collega hem onderdak biedt. Deze Georg Schreiner, ook een Würtemberger, in redelijke welstand gekomen en drijft als vrijburger een herberg en bezit tien of twaalf slavinnen. Schwarz mag daar gratis wonen als hij 's middags na zijn Compagniedienst meehelpt in de herberg. Hij verdient bovendien wat geld doordat hij de brandewijn die de Compagnie 's ochtends en 's avonds verstrekt om ziekte tegen te gaan en de stemming erin te

houden, niet opdrint maar verkoopt. Zo kan hij langzaam maar zeker een bescheiden kapitaalje sparen. Dat duurt twee jaar, dan heeft hij genoeg gespaard om een volgende stap te nemen. Een andere kameraad vertrekt naar Europa. Ook die dreef een herberg en Schwarz koopt voor dertig thaler diens huisraad en huurt het huis voor vier thaler per maand van de Chinese eigenaar.

Het gaat nu goed met Georg Schwarz. Hij koopt een slaaf en een slavin, houdt kostgangers en schenkt in zijn huis Kaapse wijn en Hollands bier. Later koopt hij er nog een jonge slaaf bij die goed kan koken en gaat hij zelf bier brouwen. Hij verdient zo goed dat hij besluit om met zijn vergaarde kapitaal terug te keren. Zijn tijd zit erop. Wanneer zijn verzoek tot 'verlossing' gehonoreerd is, verkoopt hij zijn huis en een slaaf aan een timmerman uit Echterdingen (ook al weer in Württemberg) en koopt hij een grote hoeveelheid goederen die hij naar Europa wil vervoeren om daar met winst te verkopen. Hij voorziet zichzelf van thee, Spaanse rietjes, sits, mousseline en porselein, maar voor hij zijn terugreis en het vervoer heeft kunnen regelen voltrekken zich dramatische gebeurtenissen. In oktober 1740 vindt de Chinezenmoord, een meedogenloze slachtpartij onder de Chinezen van Batavia waaraan Schwarz na enige aarzeling ook deelneemt. Het gaat hier te ver om op de details in te gaan, maar Schwarz moordt lustig mee en rooft ook nog een voorraad thee. Hij wordt gearresteerd en enige tijd gevangen gezet. In die week wordt het grootste deel van zijn voor Europa bestemde goederen uit zijn huis gestolen zodat alleen nog wat thee, Spaanse rietjes en wat sitsen restereren. Toch vertegenwoordigde dat nog een heel behoorlijk kapitaal.

voc-dienaren mochten weinig goederen mee terugnemen. Smokkel kwam voor van hoog tot laag en de Compagnie heeft er alles aan gedaan om daar paal en perk aan te stellen. Repatrianten mochten een bepaalde hoeveelheid goederen mee terug nemen, maar Schwarz zat daar met zijn thee en rietjes ondanks de diefstal zwaar overheen. Voor dat soort gevallen bestonden bekende oplossingen. Een daarvan was het onderbrengen van de verboden goederen in de kisten van anderen die zelf niet kapitaalkrchtig genoeg waren om iets van waarde mee terug te voeren. Gebruikelijk was dat degene die zijn kist ter beschikking had gesteld bij een geslaagde terugkeer eenderde van de waarde kreeg. Schwarz bracht het surplus van zijn voering onder bij acht verschillende repatrianten. Begin november 1740 begon de *Sara Jacoba*, waarop Schwarz geplaatst was, samen met twaalf andere retourschepen aan de reis terug naar Europa.

Terugkeer

De terugkeer verliep voorspoedig. De *Sara Jacoba* kwam eind januari 1741 op de rede van Kaapstad waar het zes weken bleef liggen. Er stierven hier enkele opvarenden, onder wie ongelukkigerwijs ook twee in wier kisten hij zijn thee en sits had ondergebracht, ter waarde van 500 gulden. Dat was een tegenvaller. Reclameren was uitgesloten aangezien het een illegale actie betrof. Voorlopig hield Schwarz de moed erin. Hij kon zich nog heel wat veroorloven en voor het laatste deel van de reis schafte hij zich voldoende leeftocht aan om niet zoals op de heenreis honger en dorst te hoeven lijden. Zo vulde hij zijn dagelijks scheepsrantsoen aan met wijn, haring, beschuit, gedroogde vis, uien en zuurkool.

Op 1 augustus 1741 arriveert de *Sara Jacoba* op de rede van Rammekens. Schwarz gaat naar Middelburg en neemt zijn intrek bij een koopman. Op 10 augustus begeeft hij zich naar het Oost-Indisch Huis. Zijn gage, na bijna zeven dienstjaren, bedraagt volgens de

wat niet slecht is voor een kuipersleerling. Die financiële positie maakte hem ook tot een aantrekkelijke huwelijkskandidaat. Binnen drie maanden na zijn terugkeer trouwde hij.

In de volgende jaren schreef Schwarz zijn *Reise in Ost-Indien*, een boek dat hij op eigen kosten heeft uitgegeven. Het is zijn reisverhaal doorspekt met vele etnografische bijzonderheden en informatie over flora en fauna. Het voorwoord dateert van 3 mei 1748. Uit de toevoegingen in de derde druk uit 1774, blijkt dat de hertog van Württemberg hem een eervolle baan had verleend, namelijk als *Herrenkieber* bij de hertogelijke *Kellerei* in Cannstatt, iets ten noordoosten van Stuttgart en zo'n tien kilometer van zijn geboortedorp Beutelsbach. Hij was dus kuiper geworden bij de hertogelijke opslagplaats van dranken. Waarschijnlijk heeft, zoals dat met andere voormalige voc-ers het geval is geweest, zijn Oost-Indische loopbaan hem daarbij geholpen. Wie terugkeerde van zo'n periode in de Oost, waar zoveel gevaren op de loer lagen en die gezond en met een zeker kapitaal terugkeerde en bovendien ook nog zijn belevenissen op papier wist te zetten was geen doorsnee persoon, maar iemand die iets in zijn mars had en respect verdiende. Zijn behouden terugkeer vormde het bewijs dat hij een zelfstandig en doortastend man was. Het negatieve imago dat aan 'de Oost-Indiëvaarder' kleefde, slaat vooral op de voc-matroos die beroepsmatig op de schepen van de voc dient, geen vaste woonplaats aan land heeft en vooral bij terugkeer van een van zijn reizen gesignaleerd wordt in omstandigheden die in de ogen van de stedelijke burger zich ongecivileerd gedraagt. De ambachtsman, zoals Schwarz is een ander geval.

Toen in 1778 de derde druk verscheen was hij inmiddels voor de tweede keer getrouwd, had hij zeven kinderen, was hij 63 jaar oud en voelde hij zich 'munter und gesund'.¹³

De kansen van een voc-soldaat

Dit is dus de levensloop van een man wiens leven in Azië succesvol is verlopen. Hij heeft goed verdiend en is gezond teruggekeerd. Welke factoren hebben hierbij nu een rol gespeeld?

We kunnen er zes noemen.

Relaties.

Zoals hierboven al is aangegeven zijn relaties in de hogere kringen een probaat middel om hogerop te komen. Maar Georg Leonhard Schwarz kent als aangewaaide Duitser bij de voc helemaal niemand. Aanbevelingsbrieven heeft hij ook al niet. Die kunnen ook uitstekende diensten bewijzen. Dat was bijvoorbeeld het geval bij een chirurgijnsleerling die aan boord van zijn schip van een stervende Zweed een aanbevelingsbrief voor de eerste apotheker in Batavia had gekregen, de katalysator voor een pijlsnelle carrière.¹⁴

Natuurlijk, er zijn gevallen van mannen die in de laagste functie naar Azië zijn gegaan en tot de hoogste rang zijn gesteden. Abraham Patras vertrok als soldaat en Jacob Mossel als matroos en beiden brachten het tot gouverneur-generaal. Zoiets kwam zelden voor en Schwarz schrijft dat dit alleen kan wanneer iemand geluk heeft en zich goed gedraagt. Hij neemt Abraham Patras die 'nur ein gemeiner Soldat' was, schrijver werd en uiteindelijk, ten tijde van Schwarz' aankomst het hoogste ambt bekleedde, als voorbeeld.¹⁵

Geld

Een aanvangskapitaal gaf in vele opzichten natuurlijk een voorsprong. Men kan zich beter voeden en kleden, en ook een betere indruk maken op superieuren wat weer van pas komt als er een baantje te vergeven is. Ook biedt geld de mogelijkheid om bepaalde diensten af te kopen. Men betaalt dan een superieur of men geeft geld aan degenen die wel die dienst wil doen. In de vrij gekomen tijd kan men iets lucratiefs ondernemen. De een doet bijvoorbeeld inkopen op de markt, een ander kooft bijvoorbeeld voor een groep kameraden en weer anderen doen verstelwerk. Wie geld heeft kan, ook al is het op nog zo'n bescheiden schaal, een handeltje beginnen en zijn kapitaaltje vergroten. Schwarz was begonnen met niets, maar wist op verstandige wijze een klein kapitaal op te bouwen.

Sociale vaardigheden

Het vermogen om zich goed aan te passen aan andere mensen en aan moeilijke omstandigheden, is van levensbelang. Schwarz lijkt makkelijk in de omgang te zijn geweest. Hij maakt snel vrienden. Opvallend is, net zoals dat bij andere Duitsers het geval is, dat men naar een taalgenoot en liefst nog naar een streekgenoot zoekt. De herbergier in Dordrecht is een Zwitser die hem gouden bergen over Azie vertelt, in Rotterdam is de zielverkoper een Duitser uit Wezel, maar in het ambachtskwartier werken drie Würtembergse kuipers en ook andere vrienden van Schwarz komen uit dit hertogdom. De taalkundige en regionale binding is van groot belang om stand te kunnen houden binnen de door Nederlanders beheerste werkomstandigheden.

Vakmanschap en ondernemingszin

Het beheersen van en praktisch vak of het nu timmerman, metselaar, smid of kuiper is, was een factor die mogelijkheden bood. Aan dat soort vaklieden was altijd gebrek in Batavia. Schwarz grijpt deze kans dan ook en krijgt hierdoor de mogelijkheid om stapsgewijs zijn ondernemingszin te tonen. Hij wacht niet af, en verdringt zijn geld niet en bouwt langzaam maar zeker een bescheiden vermogen op.

Taal

Wat de waard in Dordrecht hem al verteld had, namelijk dat hij de taal moet kennen om een baan te krijgen, geldt op een andere wijze ook in Azië. Algemeen werd aangeraden Nederlands te leren lezen, spreken en schrijven omdat je in dat geval kans maakte om hogerop te komen in de civiele dienst en zeker in de branche van schrijvers en administrateurs. Die richting is Schwarz niet opgegaan. Een soldaat hoefde niet veel Nederlands te kennen. Het begrijpen van de commando's was voldoende. Als kuiper zal hij de taal wel beter hebben moeten beheersen, maar strikt noodzakelijk was het niet. En voor het dagelijkse leven was het ook niet nodig. Schwarz trok, zoals hierboven al aangegeven, vooral op met Duitsers. Hij schrijft in ieder geval niets over zijn beheersing van het Nederlands, wel dat hij Portugees en maleis leerde.

Gezondheid en geluk

De bovenstaande factoren en uitgangspunten moesten natuurlijk wel worden benut. Wie dat alert deed, wie een verstandige overlevingsstrategie koos had een goede mate van succes, te meer daar er door de hoge mortaliteit altijd wel ergens posten openvielen. Waar iemand, al had hij nog zoveel relaties, kapitaal of vakkennis weinig of niets aan kon bijdragen was zijn gezondheid. De gezondheidsomstandigheden waaronder

Georg Schwarz moest leven waren slecht. Op de *Nieuw Walcheren* stierven de mannen bij bosjes en in Batavia heerste de malaria. Maar Schwarz bleef gezond. Voor een deel is dit te verklaren uit een goede uitgangspositie Hij kwam goed gevoed aan boord. Ook heeft hij bijtijds ingezien dat het hebben van een 'kameraad' een levensvoorwaarde was. Aan boord blijft hij gezond. Na zijn veertiendaagse ziekte in Batavia schrijft hij geen letter meer over ziekte.

Tenslotte is een portie geluk ook een factor, al heeft niemand daar greep op. Het ongeluk kwam van vele kanten. Het kon liggen in de slechte staat van het schip, in een gebrekkig commando, in te weinig of verkeerd ingeslagen voedsel, in storm, of juist in een te lange periode van windstilte en hitte. En dan bestonden in Azië opnieuw de dreiging van ziekte, de kans op verdwalen tijdens een expeditie, verwonding of de dood bij militaire acties.

Georg Schwarz en geen van zijn lotgenoten zal deze factoren van tevoren puntsgewijs hebben doorgelopen. Dat het hem goed ging constateert hij zelf van tijd tot tijd en dat wijdt hij voornamelijk aan het ingrijpen van God. Dat gebeurt aan boord tijdens de vele sterftegevallen, wanneer hij zijn ochtend- en avondgebeden verricht. Een brand in een scheepskist aan boord wordt door goddelijk ingrijpen tijdig geblust. Dat hij die reis overleefd heeft, zo schrijft hij aan het eind van zijn boek, en dat hij op zijn 63^{ste} jaar nog 'munter und gesund' is, is te danken aan de hulp en genade van God.

Azië bood vele kansen, ook voor hen die geen relaties in de hogere kringen hadden. Wel moest men een gezonde en alerte uitgangspositie hebben en zijn kansen benutten. Niet iedereen deed dat. Velen konden zich psychisch niet aanpassen, of hielden het fysiek niet vol en waren volledig ongeschikt voor de VOC. Lijstjes als het bovenstaande bestonden nog niet, van een echte keuring was geen sprake, maar menigeen had een betere afweging kunnen maken en zich een vroege dood of in ieder geval veel 'Mühe, Elend und Transfal' kunnen besparen.

LITERATUUR

Van der Brug, P.H. van der Brug, *Malaria en malaise. De VOC in Batavia in de achttiende eeuw* (Amsterdam 1994).

Frik, C. Christoff *Frikens Ost-indianische Räysen und Krieges-Dienste* (Ulm 1692)

Van Gelder, Roelof van Gelder, *Het Oost-Indisch avontuur. Duitsers in dienst van de VOC* (Nijmegen 1997).

Van Gelder, Roelof van, 'De koffers van Konrad Raetzel. Een Oost-Indiëvaarder keert terug'. In: Michiel van Kempen, Piet Verkrujssse en Adrienne Zuiderweg (red.), *Wandelaar onder de palmen. Opstellen over koloniale en postkoloniale literatuur. Opgedragen aan Bert Paasman* (Leiden 2004).

Schwarz, Georg Leonhard *Schwarz: Reise in Ost-Indien, Worinnen mancherley Merckwürdigkeiten, Besonders aber die Anno 1740 in seiner Anwesenheit zu Batavia fürgefallene Rebellion der Chinesen, Und dero-selben darauf erfolgte grosse Massacre umständig und aufrichtig beschrieben worden* (Frankfurt/Leipzig 1748, Heilbron 1751, Stuttgart 1774).

NOTEN

1 Frik 1692, p. 3.

2 In de eerste twee drukken staat hij vermeld als Georg Bernhardt Schwarzs. Zijn voornamen moeten echter hebben geluid Georg Leonhard. Zo heet hij in de derde druk, zo staat hij ook vermeld in de betaalsrol van het schip waarmee hij naar Azië voer (NA, VOC 12927, f. 234).

Daar heet hij Jurien Leonardus Swarts van Scharendorf. Scharendorf is Schorndorff, tien kilometer van Beutelsbach.

- 3 Schwarz, p. 1.
- 4 Schwarz, p. 9.
- 5 De zeemleerbereider Christoph Barchewitz, die tussen 1711 en 1722 de VOC diende en wiens boek in 1730 voor het eerst verscheen, haalde deze frase ook al aan. En Schwarz schrijft in zijn voorwoord dat hij dit boek na zijn terugkeer gelezen had.
- 6 DAS, deel 2, p. 434.
- 7 DAS, deel 2, p. 441. Volgens Schwarz zelf 296 man.
- 8 DAS, deel 2, p.441.
- 9 Schwarz, p. 43.
- 10 Van der Brug passim.
- 11 NA, VOC 12927, f.234.
- 12 Schwarz p. 134-135.
- 13 Schwarz, p. 189-190.
- 14 Van Gelder 2004.
- 15 Schwarz, p. 98.

Zeelieden en soldaten op weg naar de Oost

In de voetsporen van een Vlaamse soldaat rond 1700

JAN PARMENTIER

Inleiding

Scheepssoldijboeken vertellen een uitgebreid verhaal over het carrièreverloop van zeelieden en soldaten die tekenden bij de Verenigde Oost-Indische Compagnie (voc), doch dit zijn voornamelijk kwantitatieve gegevens die een uitstekende basis vormen voor een studie van de arbeidsmarkt, het Europese rekruteringsveld van de grootste particuliere werkgever tijdens de zeventiende en achttiende eeuw, de levensstandaard van de opvarenden en, tot op zekere hoogte, van de levensomstandigheden bij de doorsnee 'Oost-Indiëgangsters'. Deze omvangrijke seriële bron biedt ook mogelijkheden om de rol van de Kaapkolonie te analyseren als opstapplaats. Echter grondige studies van de scheepssoldijboeken, die deel uitmaakten van de financiële en personeelsadministratie van deze handelsonderneming, roepen bij historici die zich toelagen op het onderzoek naar kwalitatieve aspecten van het sociaal-economische leven tal van vragen op, en belichten een reeks facetten van het vaak onzekere bestaan in dienst van de Compagnie niet. Bovendien is het wenselijk de resultaten gebaseerd op analyses van dit onderdeel van de voc-boekhouding te kunnen toetsen aan andere bronnen. Kortom de rijkdom en de beperktheid van de scheepssoldijboeken is in feite een uitdaging voor elke onderzoeker.

In deze bijdrage ondernemen we een poging om, met in de hand een uniek egodocument, een Zuid-Nederlandse soldaat in voc-dienst en zijn kompanen te volgen en deze belevenissen te toetsen aan de nuchtere administratieve bronnen van de Compagnie. Meer specifiek bekijken we de indiensttreding of anders gezegd het wespennest van volkhouders en lichtekooien die onervaren lieden vaak hun laatste duit afhandig maakten, waardoor een maritieme of militaire loopbaan bij de Compagnie de enige uitweg leek om de schuldenlast te delgen. Daarnaast peilen we ook naar de motivatie van het lagere personeel om voor jaren naar de onbekende Oost te reizen. Tenslotte schetsen we het leven aan boord zoals het ervaren werd door de auteur van het egodocument.

Berichten uit Oost-Indië

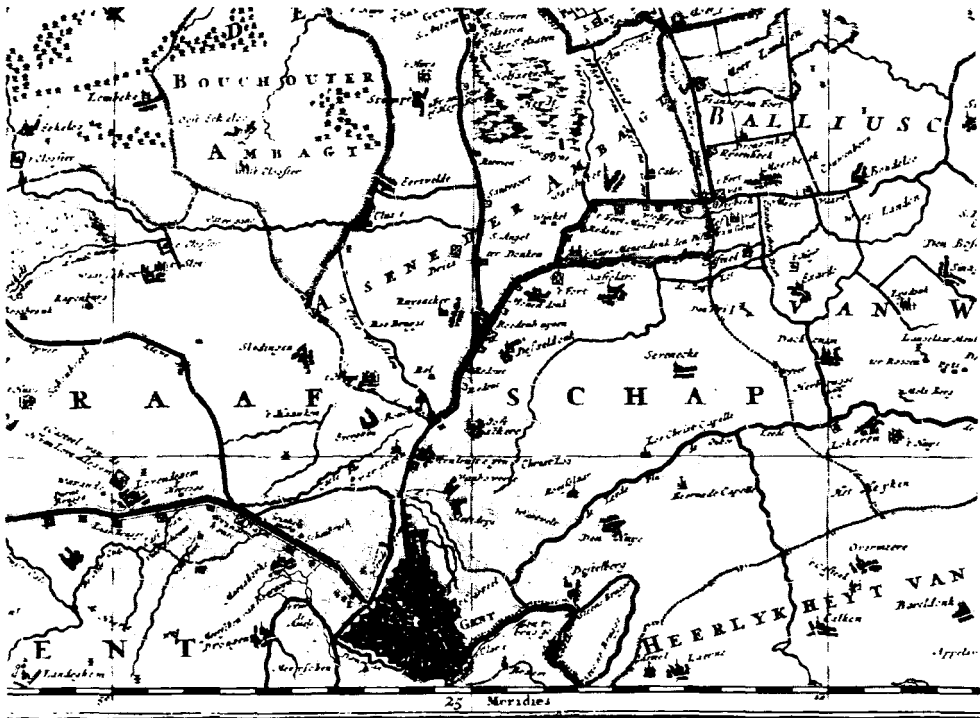
Tijdens de zeventiende en achttiende eeuw verlieten enkele duizenden Vlamingen en Brabanders de Zuidelijke Nederlanden in dienst van de roemrijke Verenigde Oost-Indische Compagnie. Slechts over een klein aantal van deze lieden is er iets meer geweten dan hun naam, rang of soms beroep, leeftijd en geboorteplaats bij de aanmonstering. Van een handvol Zuid-Nederlandse zeelui en soldaten zijn er enkele brieven bewaard, waarin ze voor het thuisfront enige indrukken van het zeemansleven en de exotische

wereld van Java weergeven. De schaarse correspondentie uit de jaren 1655-1662 van Jan van Hille uit Eernegem (nabij Oostende) is hiervan een typisch voorbeeld¹. Echter boeiender is de berichtgeving (17 brieven) van de vier gebroeders Vanden Berghe, afkomstig uit het Oost-Vlaamse Sint-Maria-Horebeke². Tussen 1747 en 1776 woonden zij voornamelijk in Batavia en kunnen wij bij twee van hen de vlotte integratie volgen in de koloniale samenleving³.

Uitgebreide reisgeschriften van VOC-dienaren blijken nog zeldzamer. Vooral de grote massa eenvoudige soldaten en matrozen hebben bijzonder weinig egodocumenten nagelaten die hun leefwereld schetsen. Immers de alfabetiserings- en scholingsgraad bij deze groep was over het algemeen vrij laag. Niettemin penden enkele van deze avonturiers hun belevenissen neer, soms om nadien uit te geven of om het te kunnen navertellen aan familie en vrienden.

De meest kritische en volledige studie over dit soort fascinerende bronnen is gepubliceerd door Roelof van Gelder. Hij onderzocht de uitgebreide Duitse populatie bij de VOC-dienaren en presenteerde zijn resultaten als een collectieve biografie. Voornamelijk het dagelijkse leven van het lagere personeel van de Compagnie werd indringend beschreven. Van Gelder baseerde zich hiervoor in het bijzonder op autobiografische reisverslagen van Duitsers. Opvallend was dat alle 47 door hem geanalyseerde teksten

Carolus' geboortedorp Waarschoot in 1702, gesitueerd tussen Gent en Eeklo. Fragment uit de kaart 'Flandriae Comitatus pars Batava' van Nicolaas Visscher (Collectie Zelandia Illustrata, Zeeuws Archief, Middelburg).



bestemd waren voor publicatie, waardoor men kan twijfelen aan de betrouwbaarheid. Van Gelder stelde het waarheidsgehalte ook in vraag en beklemtoonde dat de auteurs zich van hun beste zijde toonden. Hij gebruikte tal van ambtelijke stukken uit het voc-archief, zoals de scheepssoldijboeken, om dit beeld bij te sturen⁴.

Zuid-Nederlanders, die duidelijk minder talrijk aanwezig waren aan boord van de compagnieschepen dan de Duitsers, hebben slechts enkele reisgeschriften nagelaten. Tot nu toe zijn er drie journalen van Vlaamse militairen teruggevonden. De Gentenaar Pieter Lijn schreef in 1710, na een uitzonderlijk lange loopbaan van 48 jaar in de Oost, in de eerste plaats een merkwaardige historische studie over de ontdekkingsreizen, de Nederlanders in Azië, de Macassarische oorlogen (1667-1669) op Celebes (Sulawesi) en een geschiedenis van de Molukken⁵. Amper een tiental folio's wijdde hij aan persoonlijke belevenissen tijdens zijn verblijf in Indië, waarin de militaire expedities waar Lijn zelf aan deelnam veel aandacht kregen⁶. Dus wanneer men de geschriften van Pieter Lijn grondig leest, blijft men eigenlijk op zijn honger zitten indien men een indringend beeld hoopt te vinden van het dagdagelijkse soldatenleven in Oost-Indië. Aangrijpender is het reisverslag van Reynier Adriaensens⁷. Deze Antwerpse soldaat tekende in 1681 voor zeven jaar bij de voc en werd al snel naar het front gestuurd in de oorlogen nabij Bantam (Java) en Surate (India). Hij overleefde het Oost-Indisch avontuur en mocht in 1689 naar de Lage Landen terugkeren. Eenmaal thuis begon hij zijn "*wedervaeren*" op papier te zetten. Dat het ook zijn bedoeling was het reisverhaal uit te geven, blijkt al op de eerste pagina van het handschrift. Daar noteerde Adriaensens dat hij – na lang aandringen van vrienden en bekenden – had besloten zijn verslag "*in 't licht te geven*". Hij stelde zich het nobele doel hiermee naïeve en onervaren lieden te waarschuwen voor de ontberingen en het harde leven in Oost-Indië⁸. Uiteindelijk is dit zeer onderhoudend reisgeschrift nooit in druk verschenen. Mogelijk was geldgebrek om de uitgave te bekostigen daar de oorzaak van⁹.

Het laatste recent teruggevonden Vlaamse reisgeschrift van een gewone soldaat, die inschepte te Rammekens, de rede van Vlissingen, met bestemming Batavia, is het meest authentieke verhaal van de drie. De auteur, Carolus Van der Haeghe, hield gedurende vijf jaar een dagboek bij zonder dat hij enige intentie koesterde om het ooit te publiceren. De avonturen worden onverbloemd weergegeven, waarbij Carolus regelmatig op een weinig stichtelijke manier naar voren komt. Het feit dat hij in zijn geschriften niets verzweeg of trachtte te verdoezelen vormt een bijkomende aanwijzing dat zijn journal niet voor publicatie vatbaar was. Zoals we later zullen toelichten is dit manuscript als een juridisch bewijsstuk gebruikt tegen Van der Haeghe en is het in die hoedanigheid vanuit Batavia naar Amsterdam meegezonden met de jaarlijkse verslagen en briefwisseling van de verschillende Nederlandse factorijen in Azië¹⁰.

Biografische schets van Carolus Van der Haeghe

De rooms-katholieke auteur van dit unieke reisverslag, Carolus Van der Haeghe, werd volgens een aantekening in de parochieregisters van het Oost-Vlaamse Waarschoot gedoopt op zes juli 1675¹¹. Zijn vader, Jacques genaamd, baatte de enige herberg uit in het gehucht Beke, dicht bij de buurgemeente Zomergem en behoorde tot de middenklasse¹². Door de Franse veroveringstochten onder Lodewijk XIV betaalde hij als 'tavernier'

zowel figuurlijk als daadwerkelijk het gelag van de doortrekkende troepen. Zo werden er in 1697 soldaten van de Hannoveraanse cavalerie bij hem ingekwartierd voor een periode van zeven maanden¹³.

Het geboortedorp van Carolus werd op het einde van de zeventiende eeuw voor tachtig procent bevolkt door landbouwers, maar vaak combineerden ze hun agrarische activiteiten met het weven van lijnwaad. In 1680 werd Waarschoot vermeld als eerste productiedorp van lakens die op de Vrijdagmarkt in Gent te koop werden aangeboden¹⁴. Deze proto-industriële ontwikkeling breidde zich snel uit en zo telde men in 1738 liefst 508 getouwen op een bevolking van 1200 inwoners. Kenmerkend ook voor het economische leven in dit plattelandsdorp was de goed verspreide bijenteelt. Naast een tiental beroepsimkers teelde ongeveer een derde van de bevolking bijen voor eigen gebruik¹⁵.

Op de eerste folio's van zijn dagboek vermeldde Carolus dat hij tot begin maart 1698 werkzaam was bij de griffier van de stad Eeklo, vermoedelijk als 'schrijver'. Maar reeds in oktober 1694, op negentienjarige leeftijd, oefende Van der Haeghe een vergelijkbaar ambt uit bij de griffie van Boekhoute, één van de Vier Ambachten¹⁶. Door zijn functie als ambtenaar werd Carolus opgenomen bij de lokale gegoede stand en wachtte hem een financieel aantrekkelijke loopbaan. Zo stelde zijn werkgever Gillis de Smet, de giffier van Eeklo, hem voor te huwen met zijn nicht Isabella¹⁷. Doch Carolus had zijn hart reeds verpand aan een Brugse schone, die echter door de griffier als te laag van stand werd beschouwd. De moeder van Carolus koos in dit dispuut partij voor Gillis de Smet. Zij verbood hem zelfs de Brugse Cornelia nog te ontmoeten. Het conflict escaleerde in zoverre dat Carolus ontslag nam in Eeklo en als klerk zijn diensten aanbood bij Guillaume du Bois, de griffier van het Ambacht Waarschoot en de Keure van Sleidinge.

De temperamentvolle Carolus kon het blijkbaar niet zo vinden in zijn nieuw ambt, want een discussie over looneisen zette hem ertoe aan ook deze werkgever in de steek te laten. Desondanks sloot hij in deze periode vriendschap met Jan Philip du Bois, de broer van de griffier. Deze figuur, "*die lange jaren bij de zee gesworven hadde*" vertelde Carolus uitgebreid over zijn reizen. Aangelokt door het avontuur en in het bijzonder om de liefdesperikelen te laten bekoelen, besloot Carolus, na samenspraak met zijn liefs Cornelia ("*mits sij nog jong was*"), in het gezelschap van Jan Philip du Bois de wijde wereld te verkennen.

Van der Haeghe komt in zijn dagboek naar voren als een schrander en pienter persoon met zin voor initiatief. Hij was zeer vlot met de pen en beheerste minstens twee talen. Deze pluspunten buitte hij op verscheidene momenten handig uit. Zo leek het voor hem geen probleem om als schrijver bij verschillende griffiers werk te vinden. In Batavia raakte het invloedrijke raadslid Emmanuel de Bornezee door hem gecharmeerd en bood hem de mogelijkheid om carrière te maken binnen de Compagnieadministratie. Na zijn desertie uit voc-dienst en vlucht naar de Filippijnen, bleek de Spaanse commandant van het fort in Manila snel overtuigd dat Carolus heel wat kwaliteiten had. Hij gaf hem zelfs de vrije hand bij de herstellingswerken aan dit bolwerk.

Carolus was ook soms een waaghals die zich zonder veel scrupules in een of ander avontuur stortte. Bijvoorbeeld het feit dat hij in het gezelschap van enkele andere vrijbuiters met een gammel sloepje het aandurfde om vanuit de Filippijnen naar de Chine-

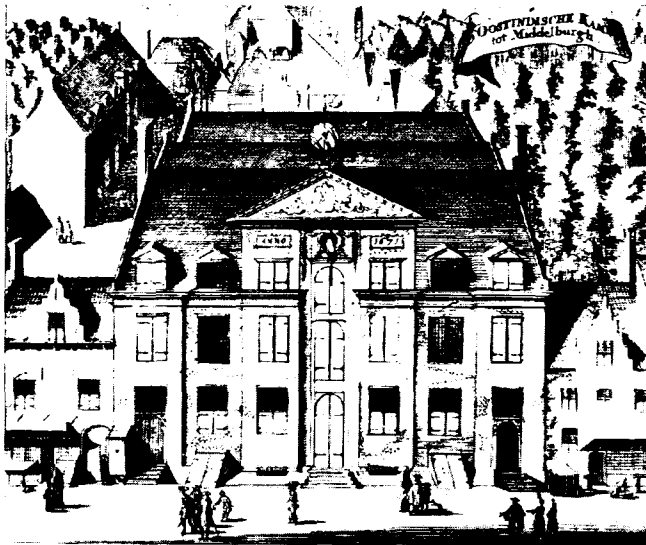
se kust te zeilen was het lot tarten. De voc-dienaren in Deshima (Japan) stonden versted dat zij uiteindelijk met dit vaartuigje de Ryu Kyu-archipel hadden bereikt.

Veel negatiever kunnen we zij opvliegend karakter bestempelen. Zijn temperament, gecombineerd met overmatig drankgebruik, zorgde ervoor dat het soldatenleven in Batavia hem vaak bijzonder zwaar viel. Als flierefluiter nam hij het niet te nauw met de belofte van trouw aan zijn Brugse Cornelia. Zowel in Middelburg, Batavia als in Manila had hij liefjes die hij rozengeur en maneschijn beloofde, maar hij had blijkbaar nooit de intentie zich ergens te binden. Carolus was zoals het Deshima-dagregister vermeldde: *“een roekloos mensch van een ongebonden leven”*¹⁸.

Weg van huis

Kort na middernacht op 3 maart 1699 sloop Carolus Van der Haeghe langs de achterdeur uit de herberg van zijn vader. Enkel zegde hij adieu aan de dienstmaagd Luijne, met wie hij goed kon opschieten. Op zijn bed had Carolus een brief achtergelaten *“daar ad longim gespecificeert stond d'oorzaak van mijn doling”*. Hij vroeg Luijne deze brief pas de volgende morgen aan zijn moeder te geven. Een uurtje later stond Van der Haeghe in Eeklo waar hij zijn vriend Hendrik Verbrugge uit zijn bed trommelde, om Jan Philip du Bois te waarschuwen dat hij dadelijk wou vertrekken. De volgende ochtend reisden beide avonturiers naar Balgerhoeke, gesitueerd halfweg tussen Eeklo en Maldegem. Zij verbleven er enige tijd in het huis van Jacob van Suijt en Maria de Keijser, die jarenlang als meid had gediend ten huize Van der Haeghe. Het oponthoud duurde langer dan verwacht door het strenge winterweer of zoals Carolus noteerde *“door den overvloed van sneeuw die was gevallen, genoeg om iemand te versmagten”*. Terwijl beide vrienden bij het vuur zaten te kaarten, kwam daar rond de middag de moeder van Carolus. Zij smeekte haar zoon naar huis terug te keren, wat hij na lang aarzelen beloofde te doen. Een nachtje slapen bracht Carolus niet echt tot inkeer, want 's morgens, kort nadat zijn moeder richting Eeklo vertrokken was, besloten Carolus en Jan Philip naar Brugge te gaan. Via het Maldegemveld

De Oost-Indische Kamer in Middelburg
(Collectie Zelandia Illustrata, Zeeuws
Archief, Middelburg)



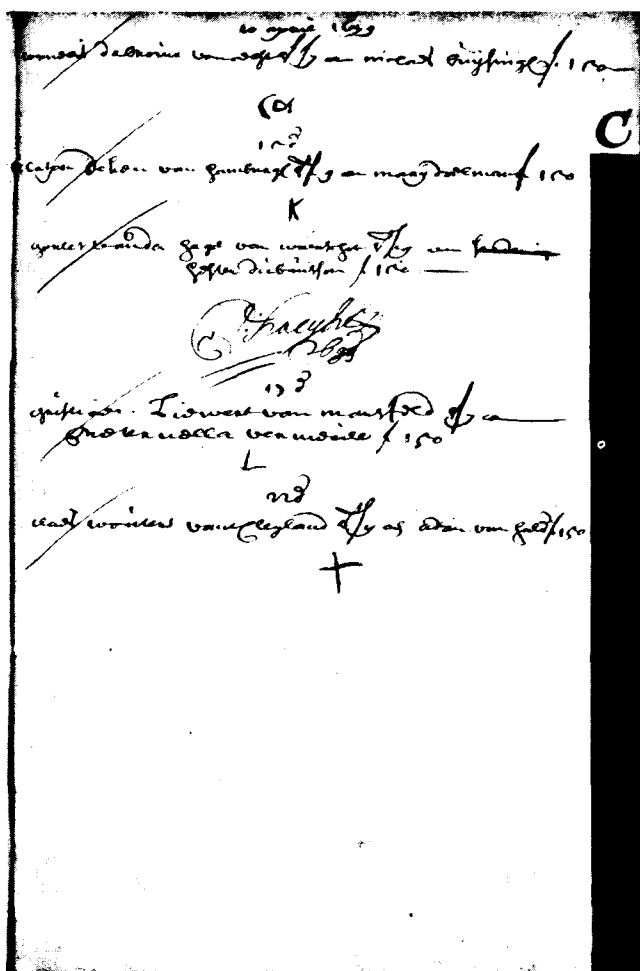
arriveerden ze die avond (5 maart 1699) op hun bestemming, en namen hun intrek in herberg *'t Goude Hoofd*, gelegen aan de Steenstraat in het centrum van Brugge¹⁹. Jan Philip du Bois begaf zich vervolgens naar Oostende om te informeren of er enige schepen weldra naar Spanje zouden zeilen. Hij vernam dat het fregat *St. Francisco* voor zo'n reis werd uitgerust²⁰. De achtste maart vertoefden ze beiden in Oostende en wisten de kapitein van de Spanjevaarder te overhalen hen als passagiers in te schrijven, tegen betaling van 25 gulden per persoon. Echter de volgende dag waren ze verplicht hun reisplannen te wijzigen, na een toevallige ontmoeting met de lokale baljuw. Deze figuur, Jan Rotsaert, kende Carolus persoonlijk en inviteerde hen voor een maaltijd bij hem thuis²¹. Carolus vertelde "*onbedachtelijk*" over de geplande tocht, wat hem door Rotsaert ten stelligste werd afgeraden. Immers het schip zou uitzeylen zonder de bescherming van een konvooi en de kapitein was niet in het bezit van een Turks paspoort²². Bovendien geloofde de baljuw niet dat Carolus de toestemming van zijn ouders had "*om te gaan doolen in vreemde landen*". Onder deze druk beloofde Carolus een tweede maal naar Waarschoot terug te keren, maar dit was zand in de ogen van Jan Rotsaert strooien. Vervolgens zette de beide vrijbuiters drie dagen lang nog eens de bloemetjes buiten in Brugge.

Ten profijte van schoon Hestertje

Pas op 13 maart besloten Van der Haeghe en Du Bois naar het Noorden te trekken, en namen de barge of trekschuit richting Sluis²³. Na een overnachting in de Sluise herberg *Brugge op de Caije* lieten ze zich met het beurtveer naar Vlissingen brengen. Ze bereikten de volgende dag Middelburg, waar het gonsde van leven ten dienste van de VOC.

De kamer Zeeland, waar voor de meeste Zuid-Nederlanders het Oost-Indisch avontuur begon, gold – na Amsterdam – als de voornaamste vestiging. Bij de oprichting van de VOC in 1602 wist Middelburg te bedingen dat zij een kwart van de activiteiten in de onderneming toegewezen kreeg. De administratieve staf van de kamer Zeeland bestond in de achttiende eeuw uit ongeveer 21 man. In de pakhuizen waren sjouwers en garbulateurs of kruidlezers aangesteld, terwijl op de werven timmerlieden, mastmakers, smeden, zeilmakers en touwslagers werkten. De Middelburgse werf behoorde tot de grootste in de Republiek. Zo zijn er in twee eeuwen meer dan driehonderd Oost-Indiëvaarders van stapel gelopen. Daarnaast zijn er tientallen jachten, roeiboten, ponten en andere dienstvaartuigen gebouwd. Zonder rekening te houden met het veelvoud aan arbeiders en ambachtslieden tewerkgesteld in toeleveringsbedrijven van de Compagnie, verzekerde de kamer Zeeland een min of meer vaste betrekking voor duizend personen in Middelburg bij het begin van de achttiende eeuw²⁴.

Een van de meest arbeidsintensieve taken die elke kamer verzorgde was de werving van zeelieden en militairen om de overzeese vestigingen te gaan bevolken en de schepen te bemannen. Jaarlijks bepaalden de Heren XVII, het dagelijks bestuur van de Compagnie, de omvang van de vloot naar Azië. Tussen 1700 en 1710 verlieten er 280 schepen de Republiek met bestemming Oost-Indië²⁵. Daar elk schip in die periode een doorsnee bemanning telde van 180 koppen was de monsterring van vooral het lagere personeel gespreid over het hele jaar. Doordat de tijd tussen de ondertekening van het contract en de inscheping vaak lang bleek, deed de Compagnie steevast een beroep op tussenpersonen



Verzoekboek van het VOC-schip Ijsselmonde (1699), waarin men noteerde dat Van der Haeghe 150 gulden van zijn eerste maandlonen afstond aan Hester Dubuisson (Nationaal Archief, Den Haag)

om potentiële kandidaten voor zich te winnen. Deze ronselaars, volkhouders en zielverkoopsters genoemd, hadden meestal een bijzonder kwalijke reputatie. Echter het beroep ziel- of ceelverkoper/verkoopster was sterk verbreid in de Nederlandse steden waar de VOC een kamer had. Zo maakte in Middelburg rond 1730 de Compagnie gebruik van de diensten van 48 volkhouders²⁶. In tegenstelling tot hun Engelse collega's werden de toekomstige zeevarenden niet het doel van een 'press gang', waarbij zeelui en berooiden 's nachts uit het bed werden gelicht en onder dwang aan boord werden gebracht. De Nederlandse zielverkopers betaalden agenten, kat en hond genaamd, om potentiële kandidaten naar herbergen, kroegen en slaappleaatsen te lokken²⁷. Eenmaal onderdak voorzagen de volkhouders hen rijkelijk van voedsel, drank, tabak en vrouwen tot wanneer ze schulden maakten. Vanaf dat moment waren de gedupeerden verplicht te lenen bij hun logementhouder. De houding van hun gastheer of gastvrouw wijzigde nu drastisch en deze wenste zo weinig mogelijk aan die slachtoffers te spenderen. Tevens werden ze nu opgesloten of mochten ze enkel onder bewaking hun verblijfplaats verlaten totdat ze naar de schepen werden gevoerd. Vóór deze inscheping tekenden ze

een schuldbrief, een transportbrief of transportceel, ten voordele van de ronselaar die voor gewone zeelui en soldaten maximaal 150 gulden bedroeg²⁸. Behalve kost en inwoning werden daarmee de uitrusting afbetaald. Dit hield in dat de zielverkoper kooigoed leverde, wat neerkwam op een matras, een deken, slopen en een kussen. Verder een scheepskist, één plunje, schoenen, naaigerei, een voorraad pijpen en tabak en soms wat brandewijn. Deze investering bedroeg voor de ronselaar nauwelijks dertig gulden²⁹.

Onder de volkhouders waren veel vrouwen, afkomstig uit het maritieme milieu, die poogden de eindjes aan elkaar te knopen omdat hun echtgenoten vaak langdurig op zee verbleven. Zij hadden het financieel moeilijk en moesten deze transportcelen verkopen, meestal tegen de helft van de waarde, om zelf niet failliet te gaan. De meerderheid van deze 'zielkopers' bleken tevens vrouwen te zijn, die verplicht waren heel wat transportbrieven op te kopen om zelf een kleine winst te maken. Immers wanneer een zeeman of soldaat overleed tijdens diensttijd of deserteerde werd de transportbrief niet of maar gedeeltelijk uitbetaald door de Compagnie³⁰.

In dit ongezonde milieu raakte ook Carolus verzeild op Walcheren, doch volgens zijn dagboek kon hij het uitstekend vinden bij zijn mooie waardin. Aanvankelijk logeerden hij en Du Bois gedurende twee weken in een Middelburgse herberg die uitgebaat werd door een zielverkoper. Deze volkhouder, Marten van Maij of de Pape genaamd, was eigenaar van het logementshuis *Het Witte Paard* in de Vlissingestraat³¹. Hij had een lief-tallige dochter Caatje, die zowel Carolus als Jan Philip niet onberoerd liet. Het vervolg laat zich raden:

"Den 27en [maart] had ik een disput met denselven de Pape, om reden van du Bois, over Caaten sijn dogter, dat een seer soet meijksen was, klopten malkanderen digt af, soo dat ik aldaar niet langer en wouw logeren".

Carolus liet dan zijn vriend in de steek en nam zijn intrek in de *Vergulde Valk* op de hoek van de Nederstraat met het Oostpunt (tegenwoordig de Punt)³². Door deze keuze raakte hij verstrikt in de netten van zijn nieuwe waardin Hester Dubuisson. Zo reed hij in haar gezelschap met een speelwagen naar Arnemuiden en Domburg. Op deze tochtjes maakte Carolus kennis met enkele soortgenoten die reeds hadden getekend voor de Compagnie. Dit nam bij hem de laatste twijfel weg om ook dienst te nemen bij de voc. Hij raakte inmiddels in geldnood, doch kon zijn liederlijk leven wat verlengen na een gelukkige ontmoeting met Jan Buyck, een gegoede lakenkoopman uit Eeklo³³. Deze kennis keerde net terug van een zakenreis in Holland en leende Carolus 24 gulden. De volgende dagen ging Van der Haeghe met enige andere 'bonvivants' jagen in Zierikzee, en vinden we hem terug in de armen van Anna van Lind, de dochter van een Middelburgse wijnsteker. Tussendoor dacht hij wel aan zijn Cornelia en vroeg haar per brief naar Zeeland te komen. Twee dagen later ontving hij haar onthutsend antwoord "*dat sijn haar voor pensionare in een convent geretireert hadde tot den tijt van mijn wederkomst*".

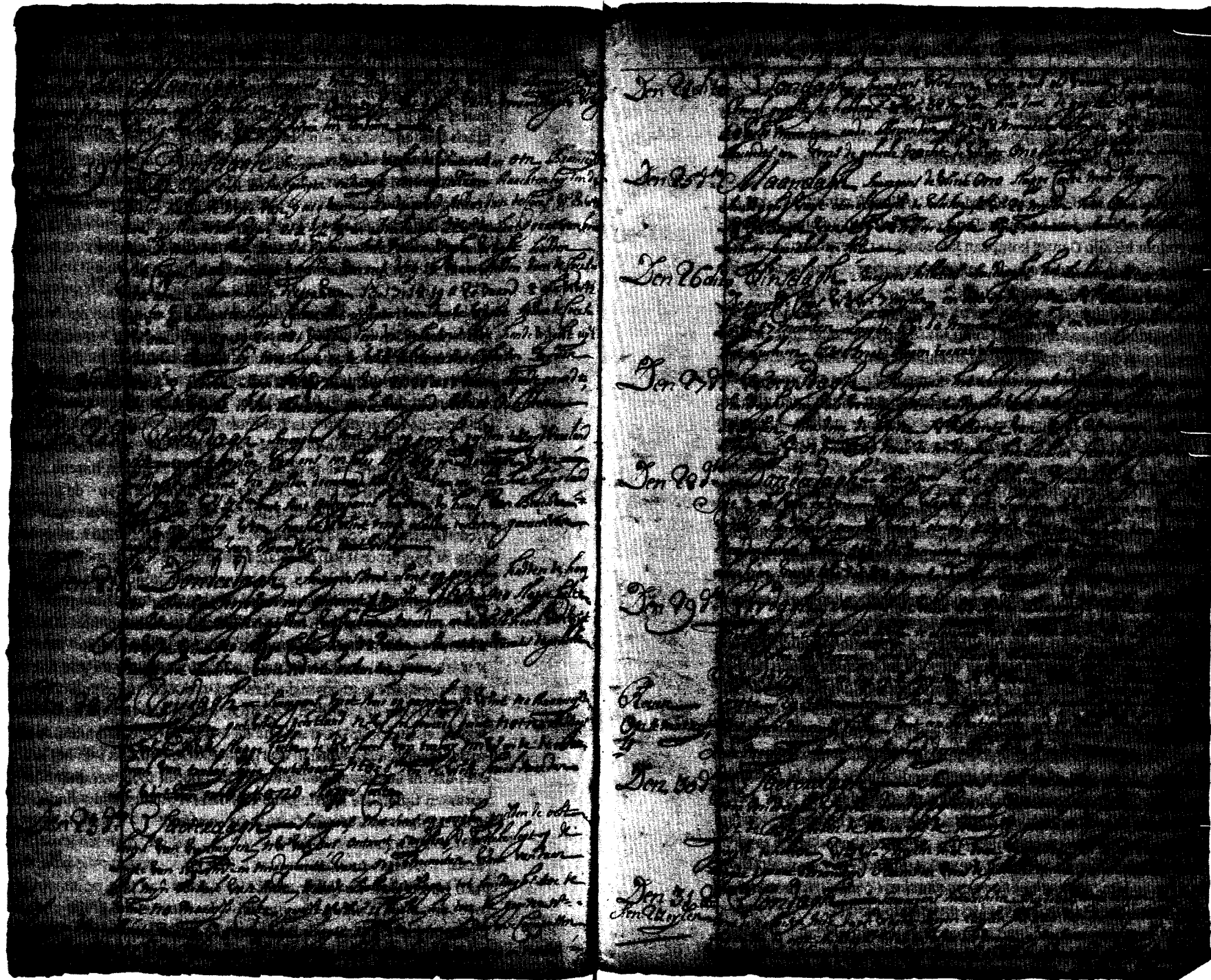
Uiteindelijk tekende Carolus een transportbrief van 150 gulden "*ten profijte van schoon Hestertje mijn waardinne*"³⁴. Enige dagen later werd hij, in het gezelschap van vele andere berooiden, naar het Oost-Indisch Huis gebracht. Zoals Carolus schreef passeerden ze daar de *revue*, want de ronselaars zorgden ervoor dat hun kandidaten er piekfijn uitzagen en fit bevonden werden voor de dienst.

Van der Haeghe kon als soldaat rekenen op een maandloon van negen gulden. Elke nieuwe rekrut ontving dadelijk twee maanden salaris op de hand uitbetaald, waarvan de volkhoud(st)er een deel opeiste. Deze gages bleken bij het begin van de achttiende eeuw een stuk lager te liggen dan de verdiensten van een ongeschoolde arbeider aan land. Zo'n dagloner ving gemiddeld twaalf stuivers terwijl een VOC-soldaat tevreden moest zijn met de helft³⁵. We moeten er echter rekening mee houden dat de soldaten gratis kost en inwoon – in een scheepsruim of soldatenbarak – kregen en door langlopende contracten (vijf tot zeven jaar) werkzekerheid hadden. Niettemin bleven de vooruitzichten om het Aziatisch avontuur te overleven relatief beperkt. Slechts dertig tot veertig procent van de Oost-Indiëgangers wisten vroeg of laat naar Europa terug te keren³⁶. Niet enkel de ontberingen aan boord zorgden voor een aantal slachtoffers, maar vooral het tropische klimaat verzwakte vele Europeanen en maakte hen minder resistent voor ziekten zoals malaria en dysenterie.

Carolus werd in 1700 slechts één van de 8.923 militairen op de monsterrol van 18.117 personeelsleden in Azië³⁷. Maar in tegenstelling tot de verwachtingen bleef het aantal Zuid-Nederlanders dat voor een maritieme of militaire loopbaan koos onder Compagnievlag vrij bescheiden. Tussen 1661 en 1710 monsterde er jaarlijks gemiddeld 190 Vlamingen, Brabanders en Walen aan³⁸. Dit kwam overeen met een bezettingsgraad van 3,2 procent ten opzichte van het totaal aantal opvarenden. Ondanks het chronisch tekort aan personeel toonde de VOC pas op het einde van de achttiende eeuw belangstelling om intensieve wervingscampagnes op te zetten in havens als Oostende en Duinkerke³⁹. Echter bij de kleine Zeeuwse Paasvloot van 1699 – de *Ijsselmonde*, waarmee Van der Haeghe de Lage Landen verliet, en de *Sion* – scheepten maar liefst honderd Zuid-Nederlanders in. Op de *Ijsselmonde*, met 215 koppen, telde men 55 landgenoten van Carolus of 25,5 procent van de totale bemanning⁴⁰. Uit de monsterrol die halfweg de reis, aan de Kaap de Goede Hoop, werd opgemaakt, konden we vaststellen dat 27 van de 70 soldaten, die de *Ijsselmonde* meevoer, van Vlaamse originewaren of 38,5 procent van het totale contingent militairen. Hierbij troffen we ook enkele streekgenoten (uit Boekhout, Lovendegem, Zomergem en Sleidinge) van Carolus aan⁴¹. Deze sterke Zuid-Nederlandse aanwezigheid kan verklaard worden door het feit dat Middelburg de dichtstbijzijnde inschrijvingsplaats was voor Vlamingen en Brabanders. Een bijkomende oorzaak kan de latente oorlogsdreiging zijn geweest aan de vooravond van de Spaanse Successieoorlog. De vrees dat de Zuidelijke Nederlanden opnieuw het Europese strijdtoneel zouden worden was gegrond. Desondanks was het aantal Zuid-Nederlanders dat inscheepte op de Zeeuwse Paasvloot in 1699 wel uitzonderlijk groot, want zij vormden tijdens de laatste jaren van de zeventiende eeuw slechts tien procent van de bemanningen op Zeeuwse Oost-Indiëvaarders⁴².

Aan boord van de *Ijsselmonde*

Op 15 mei 1699, na twee weken wachten op de rede van Rammekens, lichtte de *Ijsselmonde* het anker in het gezelschap van de Ceylonvaarder *Sion* en de West-Indiëvaarder *Windhond*. Het 'uitlopen' gebeurde niet zonder problemen. Het verlaten van de Scheldemonding bleek voor grote zeeschepen niet zo eenvoudig. De stroom lag (en ligt nog) bezaaid met zandbanken zodat vloed en gunstige wind een noodzaak waren om zich



Eerste pagina uit het scheepsjournaal van de IJsselmonde (1699) (Nationaal Archief, Den Haag)

langs die gevaarlijke obstakels te manoeuvreren⁴³. Men voer via een brede geul, de Deurloo, die echter niet zo diep was. Ongeveer ter hoogte van Zoutelande bevond zich een ondiep stuk, dat men bij voorkeur tijdens hoog tij diende te passeren om een stranding te voorkomen⁴⁴. Krachtige westenwinden bij het vertrek van de Paasvloot in 1699 dwongen deze schepen drie dagen op de Vlissingse rede te gaan schuilen, vooraleer ze zich zonder schade langs de Deurloo wisten te laveren⁴⁵. Kort nadien beleefde Carolus zijn eerste bange momenten omdat het schip, komende in de Vlaamse Banken, “*stooten driemaal soo vreeselijck, dat wij mijnde na de grooten kelder te gaan*”.

Over de tocht naar Batavia en het leven aan boord was Carolus in zijn reisverslag erg bondig. Wel toonde hij een bijzondere belangstelling voor de dodelijke ongevallen tijdens de zeereis. Zo verloor hij zijn Gentse kompaan Jan Bautista Graet al op 13 mei. Verder beklagde Carolus zich al na een week op zee over de karige rantsoenen; hij beschreef het als “*dit was 't begin van mijn armoede*”.

Enkele dagen na het zien van het Canarische eiland Ferro (13 juni 1699) raakte de *Ijsselmonde* uit koers en zeilde dicht onder de West-Afrikaanse kust. Ze lieten op 19 juli het anker vallen ter hoogte van de Rio Corso (Liberia) en ruilden met inlanders, die in kano's de Oost-Indiëvaarder benaderden, messen, oude kleren en drank voor verse groenten en fruit. Maar de kapitein, Pieter Boogaard, liet niet toe dat iemand van zijn bemanning aan wal ging. Pas drie maanden later kregen ze Tafelberg in zicht en konden ze zich eindelijk bevoorraden aan Robben Eiland met verse vis en vlees. Van der Haeghe telde 41 doden op het traject tussen Zeeland en de Kaap. Dit is flagrant in tegenpraak met het journaal van scheepschirurgijn Simon Oosterhoorn. Volgens hem bleef de dodentol beperkt tot zeven opvarenden. Wel bracht men aan de Kaap de Goede Hoop 49 bemanningsleden naar het plaatselijke zieken huis, waarover Oosterhoorn noteerde: “*dewelke altemael het scherback onder de leden hadden*”⁴⁶. Aan de Kaapkolonie mochten de zeelieden en soldaten aan wal gedurende achttien dagen. Carolus beperkte zijn commentaar over dit verblijf met één zin, die zijn nonchalante houding kenmerkte, namelijk “*mij diverterende met alderleij plaisieren van dit land; het isser seer duur leven dog de wijn goedkoop 't welk het principaalste was*”. Verder moet hij uitgebreid de lokale bewoners hebben geobserveerd. Hij wijdde toch een pagina aan hun uiterlijk en levensgewoonten, maar zoals al zijn tijdgenoten typeerde Carolus de Hottentotten of de Khoi allesbehalve positief. Volgens hem leken ze beter op “*beesten als menschen*”. Hij besteedde ook aandacht aan de dramatische aankomst van twee andere VOC-schepen in de Saldanha Baai. De Bataviavaarder *Nederland* dreef medio oktober 1699 stuurloos nabij de Kaap omdat de bemanning reeds uitgedund was met 46 opvarenden. Bovendien telde men 64 zieken op een totaal van 145 zeelieden en 109 soldaten. Voor kapitein Leendert van Dijk was “*'t gansch slechte medegeven broodt*” de oorzaak van deze trieste situatie. Het tweede schip in nood was hun gezel de *Sion*. Na een onfortuinlijke reis arriveerde het schip op 27 oktober 1699 aan de Kaap met 21 doden en 34 zieken. De verklaring voor de hoge mortaliteit lag bij het feit dat deze bodem “*met 75 zielen boven zijn monsterrolle beswaart is geweest*”, en daardoor aan boord een nijpend tekort aan voedsel ontstond⁴⁷.

De *Ijsselmonde* vervolgde zijn route langs Mauritius, waarna men op 5 januari 1700 de Javaanse westkust in zicht kreeg. Over dit deel van de reis verstreekte Carolus ook weinig informatie. Opmerkelijk is wel dat hij Jan Philip du Bois – die als matroos op dit schip meevoer – vermeldde, welke samen met Jan de Mulder, “*soone van Joris de Mulder van So-*

mergem” en nog een andere soldaat “bevonden gedurende het gebet te sitten speelen met de kaarten in de voormars, dewelke so dadelijk voor de mast gestelt wierden en vereert elck met 300 slagen voor 't gat, dat sij er bij neervielen”. Carolus ontsnapte tijdens de zeereis aan enige kastijding, maar kwam erg uitgeput in Batavia aan. De tropische warmte en een acuut gebrek aan vers voedsel hadden het grootste deel van de opvarenden zodanig verzwakt, dat deze Oost-Indiëvaarder niet meer op eigen kracht naar de Bataafse rede kon zeilen. Enkele voorbijvarende schepen boden hulp en stonden verse manschappen af om de *Ijsselmonde* naar zijn ankerplaats te loodsen⁴⁸.

Epiloog

Zoals hoger aangegeven hield Carolus Van der Haeghe gedurende vijf jaar een dagboek bij. Het grootste deel van zijn notities beschreven het ongelukkige soldatenleven in Batavia, zijn aangenaam verblijf bij de Spanjaarden in Manila en tot slot de avontuurlijke vlucht richting China, die eindigde in de gesloten wereld van Japan. Deze belevenissen zijn al uitvoerig besproken in een vorige publicatie⁴⁹. Wij nemen de draad weer op het moment dat de Japanse overheid de bagage van Carolus in beslag nam en volgen zijn verdere loopbaan in Compagniedienst voornamelijk met behulp van scheepssoldijboeken van de kamer Amsterdam.

Van der Haeghe en zijn vijf vluchtgezellen werden op de VOC-factorij in Deshima zowel door de Nederlanders als door de Japanners aan een verhoor onderworpen⁵⁰. Carolus legde eerst een leugenachtige verklaring af, waarbij hij benadrukte dat hij uit Spaanse gevangenschap was ontsnapt. Wel gaf hij toe met de *Ijsselmonde* eerst naar Batavia te zijn gevaren, maar hij beweerde nadien vanuit Zeeland naar Curaçao te hebben gezeild, en nabij Yucatan door de Spanjaarden te zijn opgepakt. Zijn mooi verhaaltje kon hij echter niet meer staande houden toen zijn dagboek uit zijn bagage te voorschijn kwam.

Om de Japanners gunstig te stemmen, wenste het Nederlandse hoofd van Deshima Carolus en zijn kompanen op te knopen aan een scheepsmast, wat de gebruikelijke straf was voor deserteurs. Gelukkig voor Van der Haeghe liet de Japanse overheid deze executie onder buitenlanders niet toe.

In het najaar van 1704 beval de Compagniedirectie in Batavia de zes gevangenen naar Java te transporteren om daar terecht te worden. Normaal stond op het misdrijf van Carolus – desertie naar de (Spaanse) vijand – ontegensprekelijk de doodstraf. Echter Carolus en zijn vijf lotgenoten bezorgden de VOC bijzonder nuttige en gedetailleerde informatie over de militaire en economische sterkte van Manila en omgeving. Daar de Compagnie plannen koesterde om, in het kader van de Spaanse Successieoorlog, de Filippijnen in te palmen bleek dit spionageverslag van essentieel belang. Dit feit, gecombineerd met de invloed van die Emmanuel de Bornezee als raadslid aanwendde om zijn vroegere protégé te pardonneren, zorgde ervoor dat Carolus en zijn vrienden gratie verkregen. Van der Haeghe was wel verplicht zijn nog resterende diensttijd bij de VOC vol te maken. Als gewoon soldaat verliet hij op 19 december 1704 Batavia met het retour-schip *Den Berg*⁵¹. Dit schip bereikte zonder noemenswaardige problemen de 23^{ste} juli 1705 de rede van Texel. Op dat moment had Carolus slechts drie jaar en zeven maanden van zijn zevenjarig contract uitgediend. Hierdoor vonden we hem als soldaat terug, in

het najaar van 1705, opnieuw aan boord van een uitzeilende Oost-Indiëvaarder genaamd *Beverwaard*⁵². Intussen was hij in Amsterdam weer het slachtoffer van een zielverkoper geworden. Ten voordele van ronselaar Hans Cratz tekende hij een transportbrief van 150 gulden. Medio augustus 1706 ging Carolus aan land in Batavia, maar we hebben geen weet waar hij tot het volgende jaar gestationeerd was. Van der Haeghe werd in augustus 1707 vanuit Java overgeplaatst naar Ceylon. We vonden zijn naam terug op een lijst, opgemaakt in de factorij Tuticorin, aan de zuidpunt van India⁵³. Carolus was één van de dertig militairen die ingezet werden "*ten dienste der peerlvisserij*"⁵⁴. Sinds de tweede helft van de zeventiende eeuw controleerde de Compagnie deze visserij in de Golf van Mannar, gesitueerd tussen Ceylon en India. Doch bescherming van de parelvisserij bleek noodzakelijk omdat een lokale Zuid-Indiase machthebber ook de opbrengsten opeiste⁵⁵.

Met de *Generale Vrede* mocht Carolus in december 1708 Ceylon verlaten, om vervolgens op 11 augustus 1709 in Nederland af te zwaaien⁵⁶. Dat najaar was hij niet meer opgenomen in de monsterrol van de uitvarende VOC-vloot. We zagen hem wel terug in het kantoor van de Amsterdamse notaris Jeremias Oxfort. Samen met matroos Pieter de Nijs legde Carolus er de zevende oktober 1709 een verklaring af ten verzoeken van Petronella Conraets. Beiden beweerden dat matroos Godfried Regter onvermogen was omdat hij geen zeemanskist had gekregen. Deze arme drommel had gedurende de reis met de *Generale Vrede* zijn plunje moeten opbergen in de kist van de botteliersmaat⁵⁷.

Het laatste teken van leven dat we van Carolus Van der Haeghe konden achterhalen was zijn schuldaflossing bij de volkhouder Hans Cratz. Hij betaalde de laatste twintig gulden af op 11 maart 1710⁵⁸.

Of Carolus ooit nog naar Waarschoot terugkeerde of zijn liefje in Brugge ging opzoeken weten we niet. Na een tienjarig verblijf in Oost-Indië koos hij misschien definitief voor het soldatenleven of het maritieme milieu in Amsterdam.

NOTEN

- 1 V. Arickx, 'Jan van Hille en zijn verblijf in Batavia (1655-1662). Zuidnederlanders in de Noordnederlandse expansie tijdens de 17e eeuw' in *Handelingen Société d'Emulation Brugge*, dl. 101 (1964), 148-194.
- 2 Deze gemeente, nu Horebeke, herbergt sinds de zestiende eeuw een protestantse enclave. Ze is ontstaan door de sterke aanwezigheid van bosgeuzen (J. A. De Jonge, *De Geuzenhoek te Horebeke – van geslacht tot geslacht* (Horebeke 2000) 1-70).
- 3 E. Van Droogenbroeck, 'Brieven uit Batavia. Ofte fraeye en wonderlijke geschiedenis van de Vlaamsche geuzenfamilie Vanden Berghe in dienst van de Verenigde Oostindische Compagnie' in *Vlaamse Stam*, jg. 29 (1993), nr. 3-4, 145-174.
- 4 Roelof van Gelder, *Het Oost-Indisch avontuur. Duitsers in dienst van de VOC (1600-1800)* (Nijmegen 1997), 16-29.
- 5 Pieter Lijn moet in Oost-Indië over een uitgebreide bibliotheek hebben beschikt voor de samenstelling van dit historisch overzicht. Heel waarschijnlijk schreef Lijn deze studie met de intentie het te publiceren. Een analyse van dit manuscript is te vinden bij R. Verdoort, *Zuidnederlanders in dienst van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (1661-1710)*, onuitgegeven licentiaatsverhandeling Universiteit Gent (Gent 1977), 182-272.
- 6 Er bestaan twee, weinig van elkaar verschillende, versies van de notities van Pieter Lijn. Beiden worden bewaard in de Universiteitsbibliotheek van Gent, nl. Hs. 644 en Hs. 3810.
- 7 Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam, Hs. A.3158.

- 8 Ook een aantal Duitse reisgeschriften van VOC-gangers startten hun verhaal met een gelijkwaardige boodschap (Roelof van Gelder, op. cit., 271-275).
- 9 V.D. Roeper en G. J. D. Wildeman, Reizen op papier. Journalen en reisverslagen van Nederlandse ontdekkingsreizigers, kooplieden en avonturiers (Amsterdam 1996), 68 en B. Paasman, 'Rijs is ons broot, ende water is onsen dranck. Reisverslag van een VOC-soldaat' in Indische Letteren. Tijdschrift van de Werkgroep Indisch-Nederlandse letterkunde 8 (1993), nr. 3 / 4, 113-127.
- 10 Nationaal Archief Den Haag (NADH), VOC nr. 1684, Overgekomen brieven en papieren uit Indië aan de Heren XVII en de kamer Amsterdam, 1705: Vierde Boek: Batavia, vierde deel en Jan Parmentier en Ruurdje Laarhoven (red.), De avonturen van een VOC-soldaat. Het dagboek van Carolus Van der Haeghe, 1699-1705, Werken van de Linschoten-Vereeniging, dl. XCIII (Zutphen 1994), 69-150.
- 11 Rijksarchief Gent (RAG), fonds Waarschoot, doopregisters, 1644-1678.
- 12 RAG, Ambacht Waarschoot, Ommestellingen, 1696-1699.
- 13 RAG, Ambacht Waarschoot, Parochierekeningen, 1697-1698 en A. De Vos, Geschiedenis van Waarschoot (Waarschoot 1990), dl. I, 467-468.
- 14 J. Bastin, De Gentse lijnwaadmarkt en linnenhandel in de XVIIe eeuw (Gent 1968), 16.
- 15 A. De Vos, op. cit., dl. I, 371 en 386.
- 16 RAG, Raad van Vlaanderen nr. 22601 B.
- 17 Gillis de Smet combineerde zijn functie als griffier met het ambt van ontvanger der belastingen (RAG, Raad van Vlaanderen nrs. 17898-17899).
- 18 NADH, Nederlandse factorij in Japan, nr. 115, Dagregister Deshima, 1704-1705, 1 september 1704.
- 19 Vanaf het midden van de zestiende eeuw wordt er melding gemaakt van een herberg Den Gouden Cop, gelegen op de hoek van de Steenstraat en de Markt (Stadsarchief Brugge (SAB), Kadaster Sint-Jacobs-zestendeel, 1538-1555, f° 55/3). In de periode 1690-1700 pachtte Jacques Van Boven deze herberg voor 38 £ Vlaams per jaar (SAB, Belastingen Onze-Lieve-Vrouwe-zestendeel, 1690-1700, f° 1).
- 20 De goedbepappende *St. Francisco* – met 24 stukken geschut – vertrok op 16 maart 1699 onder het commando van de Oostendse kapitein Nicolaes Vercurryse naar Cadiz (Algemeen Rijksarchief Brussel, Rekenkamer nr. 26144).
- 21 Jan Rotsaert was aangesteld als baljuw van Oostende tijdens de jaren 1698-1711 (RAG, Raad van Vlaanderen nr. 33881).
- 22 Tijdens de zeventiende en achttiende eeuw werd de Noordzee en vooral de Atlantische ruimte tussen Calais en Gibraltar onveilig gemaakt door Turkse piraten. Dit waren zeerovers uit Barbarije, die hoopten Europese koopvaarders te praaien. De onfortuinlijke bemanningsleden werden vaak als slaven verkocht in Algiers of Tunis. De gebruikelijke beschermingsmaatregelen bestonden uit ofwel de handelsschepen onder begeleiding van konvooiers (oorlogsbodems) te laten zeilen, ofwel door het kopen van Turkse paspoorten, die de koopvaarders immuniteit verleenden voor deze Noord-Afrikaanse zeeschuiemers.
- 23 Na de Vrede van Munster (1648) nam het Brugse stadsbestuur dadelijk het initiatief om de verbindingen met Zeeland te herstellen. Reeds in 1649 verpachtte deze stad twee barge voor het passagiersvervoer tussen Brugge en Sluis. Die kleine schuitten voerden tweemaal daags reizigers via de Damse Vaart naar Sluis. (SAB, Barge nr. 231/340 (Brugge-Sluis, 1680-1795) en A. VandeWalle, 'De Veerschuit Brugge – Sint-Donaas in 1648 en volgende jaren', in *Liber Amicorum René de Keyser* (Oostkerke 1985) 201-204.
- 24 V. Enthoven, 'Veel vertier. De Verenigde Oost-Indische Compagnie in Zeeland, een economische reus op Walcheren', in *Archief van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen* (Middelburg 1989) 87.
- 25 F. S. Gaastra, *De geschiedenis van de VOC* (Haarlem/Antwerpen 1982), 82 en J. R. Bruijn, F. S. Gaastra and I. Schöffer, *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th centuries* (The Hague 1987), vol. I, 163.
- 26 NADH, Collectie Radermacher nr. 236.
- 27 Herman Ketting jr., *Leven, werk en rebellie aan boord van Oost-Indiëvaarders (1595-1650)* (Amsterdam 2002), 63.
- 28 M. A. van Alphen, 'The Female Side of Dutch Shipping: Financial Bonds of Seamen Ashore in

- 17th and 18th Century' in J.R. Bruijn and W.F.J. Mörzer Bruyns (eds.), *Anglo-Dutch Mercantile Maritime Relations 1700-1850* (Amsterdam-Leiden 1991), 125-127.
- 29 Roelof van Gelder, op. cit., 83.
- 30 M.A. van Alphen, op. cit., 130-131.
- 31 In 1570 bestond er reeds een herberg Het Witte Paard in de Vlissingsestraat (Zeeuws Archief (ZA), Kesteloo, IV 34).
- 32 De herberg De Gouden Valk, ook het Valkie genoemd, werd in 1754 nog als taverne uitgebaat (ZA, Hs. 849). Tegenwoordig is het een pension gebouwd in de twintigste eeuw, maar de kelderverdieping stamt nog uit de zeventiende eeuw.
- 33 Jan Buyck werd op 31-jarige leeftijd schepen van de stad Eeklo. Hij bracht het zelfs tot burge-meester tijdens de jaren 1704-1708 en in 1711-1712 (R. Buyck, *De magistraat van Eeklo. Bijdrage tot de sociaal-ekonomische geschiedenis van de 18de eeuw* (Brussel 1982), 345).
- 34 NADH, VOC nr. 12239, Verzoekboek van de *Ijsselmonde* (1699).
- 35 C. Verlinden, E. Scholliers e.a., *Dokumenten voor de geschiedenis van Prijzen en Lonen in Vlaanderen en Brabant (XVe – XIXe eeuw)* (Gent/Brugge 1965), dl. 2, 354-358.
- 36 J.R. Bruijn, F.S. Gaastra and I. Schöffner, op. cit., vol. I, 172.
- 37 F.S. Gaastra, op. cit., 83.
- 38 R. Verdoodt, op. cit., 29.
- 39 G.J.A. Raven, *De geografische herkomst van soldaten in dienst der VOC, 1637-1791, onuitgegeven doctoraalscriptie, Rijksuniversiteit Leiden* (Leiden 1978), 10-11.
- 40 NADH, VOC nr. 12239, Verzoekboek van de *Ijsselmonde* (1699).
- 41 NADH, VOC nr. 12653, Betaalsrol van de opvarenden van de *Ijsselmonde* aan de Kaap (1699).
- 42 R. Verdoodt, op. cit., 32-34.
- 43 De monding van de Westerschelde en de nabije Vlaamse Banken bleken tijdens de zeventiende en achttiende eeuw bijzonder gevreesde hindernissen voor grote zeilschepen. De Compagnie verloor daar liefst negentien schepen (Jan Parmentier, 'De tol van de zee. VOC-schipsbreuken in het Kanaal, op de Vlaamse Banken en aan de Zeeuwse gaten tijdens de 17de en 18de eeuw' in Leo Akveld, Frank Broeze e.a. (red.), *In het kielzog. Maritiem-historische studies aangeboden aan Jaap R. Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zeegechiedenis aan de Universiteit Leiden* (Amsterdam 2003), 206-221).
- 44 W. Weber, *Een gezonken VOC schip 't Vliegend Hart* (Middelburg 1987), 8.
- 45 NADH, VOC nr. 5105, *Journal van de Ijsselmonde* (Vlissingen – Kaap de Goede Hoop, 1699), f° 1.
- 46 NADH, VOC nr. 5105, f° 7.
- 47 NADH, VOC nr. 10446, *Missiven van Kaap de Goede Hoop, 1/11/1699*.
- 48 NADH, VOC nr. 1614, *Overgekomen brieven en papieren uit Indië, Batavia, 1700*.
- 49 Jan Parmentier en Ruurdje Laarhoven (red.), op. cit., 208 p.
- 50 NADH, *Nederlandse factorij in Japan* nr. 115, *Dagregister Deshima, 1704-1705, 1-3/9/1704*.
- 51 NADH, VOC nr. 1681, *Overgekomen brieven en papieren uit Indië, Batavia, 19/11/1704* en VOC nr. 10451, *Missiven van Kaap de Goede Hoop, maart 1705*.
- 52 NADH, VOC nr. 5552, *Scheepssoldijboek van het schip Beverwaard (1705-1706)*, f° 158.
- 53 *De factorij Tuticorin ressorteerde onder het Ceylonese gouvernement*.
- 54 NADH, VOC nr. 12380, *Generale monsterrol van alle Compagniedienaren op het eiland Ceylon, 1708*.
- 55 J. van Goor, 'De VOC op Ceylon' in *Het Machtige Eyland Ceylon en de VOC ('s-Gravenhage 1988)*, 24.
- 56 NADH, VOC nr. 5552, f° 158.
- 57 *Gemeentearchief Amsterdam, Notarieel Archief nr. 7517, f° 559*.
- 58 NADH, VOC nr. 5552, f° 158.

Personenregister

- Adriaensens, Reynier 119
Alting, Willem 40, 44
Artsen, Jacques 99
- Barchewitz, Christoph 116
Berghe, Vanden, gebroeders
118
Bijleveld, Cornelis 53, 54
Boers, Frederik 37
Boers, Willem Sebastiaan 45
Bogaert, Judocus 81, 82
Bois, Guillaume du 120
Bois, Jan du 95
Bois, Jan Philip du 120-122,
128
Boogaard, Pieter 128
Bornezee, Emmanuel de 120,
129
Boudaen, Constantia 101
Boudaen, Elias 99
Boven, Jacques van 131
Boxer, C. 100, 106
Broeke, Jan van den 95
Bruijn, J. R. 90
Brumond, Carel 45
Buijs, Trijntje 23
Buijsers, Trijntje 26
Buyck, Jan 124, 132
- Cabooter, Benedictus 80, 81
Caron, François 94, 100-102
Caulier, Jacques 100
Claesen, Claes 95
Coen, Jan Pietersz. 89, 90, 103,
104
Colbert 102
Conraets, Petronella 130
Coquelaere, Jan Baptiste Van
80
Cornelia 120, 121
Couckebacker, Nicolaes 101
Cratz, Hans 130
- Dam, Pieter van 16, 17
- Deconinck, Stefan 85
Dedier, Joanne 82
Defiau, Francisca 95
Degryse, Karel 103
Devos, Isabelle 85
Dijk, Leendert van 128
Dillen, J. G. van 103
Dingemans, Cornelis 92
Dosse, Charel de la 100
Dubuisson, Hester 123, 124
- Eijcken, Philips van der 95
Esel, Frans van 95
- Fierens, Hans 95
Filips van Bourgondië 64
Filips II 64
Fleisch, Johan Christoffel Lo-
dewijk 27
François, Luc 8
- Gaastra, Femme S. 90
Gelder, Roelof van 92, 118, 119
Gelderblom, Oscar 103
Gordon, Robbert 37
Gosselin, J. 93
Graet, Jan Bautista 128
Grankaert, Carel 95
Grootaers, J. 93
- Haan, F. den 42
Haeghe, Carolus Van der 118-
125, 128-130
Haeghe, Jacques Van der 119
Hille, Jan van 118
Houtman 60
Huijskens, burgemeester 26
Huygens, Constantijn 101
- Imhoff, van 33, 34
Ingeland, Jan 100
- Jansen, Jan 23, 30
Jansen, Leendert 100
- Jansz., Pieter 95
Jijskoot, Isaac 20, 22, 23, 26
Jijskoot, Isaac Isaacs 26
- Karel V 62, 64
Keijser, Maria de 121
Kleijnveld, J. H. 27
Klerk, Reynier de 34
Kloecke, G. 93
Klug, Andries Pieter 27
Koops, Roelof 85
- Lammens, gezusters 75
Lequin, Frank 16
Leuftink, Arnold E. 36
Lijn, Pieter 119, 130
Lind, Anna van 124
Lodewijk XIV 119
Lucassen, Jan 14
Luijne 121
Luxembourg, de 37
- Macquelin, Octavio 99
Maij, Caatjen van 124
Maij, Marten van 124
Mertens, J. 72, 86
Meuron, Charles-Daniel de 37
Mossel, Jacob 113
Mulder, Jan de 128
Mulder, Joris de 128
- Nijs, Pieter de 130
- Oosterhoorn, Simon 128
Ottens, Renier en Josua 9
Oxford, Jeremias 130
- Parmentier, Jan 9, 10, 85
Patras, Abraham 113
Perre, Paulus van der 37
Planx, Jan 95
Plettenberg, van 37
- Regter, Godfried 130

Riebeeck, Jan van 89, 96
Rotsaert, Jan 122, 131

Scholts, Andries Jurriaen 24,
26, 27

Schreiner, Georg 110

Schultz, Cuno Godfried 27

Schulz, Anna Catharina 27

Schulz, Anna Elisabeth 27

Schulz, Johan Hendrik Lu-
dolph 27

Schwarz, Georg Leonhard
107-116

Siberg, Johannes 42-44

Smet, Gillis de 120

Smet, Isabella de 121

Soetbrood 45

Stubbe, Johan Hendrik 27

Suijt, Jacob van 121

Udemans, Willem jr. 36

Unvieth, Johan Georg 27

Vandewalle, P. 72, 85

Velzen, Ton van 92

Verbrugge, Hendrik 121

Vercruysse, Nicolaes 131

Verdoncq, Jan 95

Visscher, Nicolaas 118

Waldemar von Freundstein,
Christian 37

Weber, Wilbert 85

Wilde, Frans de 27

Willem V 34

Willem VI 62

Willem van Oranje 64

Württemberg, Karl Eugen
van 38

Zahn, Christiaen Ludolph van
27

Zandel, Johan Nicolaas 27

Zimmerman, Georg Fredrik

27

Scheepsnamenregister

- Aagtekerke 77
Amsterdam 77
Anna Catharina 77
- Bergen op Zoom 100
Beverwaard 130
Both 35
Brunswijk 36
- Den Berg 129
Diemermeer 26
D'Uno 77
- Everswaard 23
- Generale Vrede 130
Gulden Buis 95, 104
Gulden Gans 104
- Heinkenszand 77
Hilversum 104
Hofvliet 108
Huijs ten Donk 23
- Ijsselmonde 123, 125-129, 132
- Jason 36
- Kattendijke 50
Keizerin 104
- Knappenhof 22, 26, 30
Koning van Polen 104
- Maan 104
Meijenburg 77
Middelburg 40, 44
- Naarden 104
Nassau 99, 104
Nederland 128
Nieuwvliet 77
Nieuw Walcheren 109, 110, 112, 115
Noordmunster 99
- Olifant 100, 101, 104, 105
- Popkensburg 81
Postiljon 36
Prinses Royaal 100, 104
- Raadhuis van Vlissingen 77
Ravestein 77
Rog 100, 104
Rotterdam 77
- Samaritaan 77
Samson 77
Sara Jacoba 111
Schagen 104
- Schiedam 100
Schotse Lorrendraaijer 77
's-Gravenhage 100
St. Francisco 122, 131
Sion 125, 128
Slot ter Hoge 38
Snoek 80
Spiering 77
Standvastigheid 77
Steenhoven 77
- Tijger 104
't Vliegend Hart 77
- Vrede 100, 106
- Walvis 92, 104
Westenhoven 23
Westfriesland 99, 104, 105
Windhond 125
- Zandenburg 77
Zeeland 38
Zeeuw 35, 36
Zoetelingskerke 110
Zon 104
Zutphen 100
Zwolle 104

De Verenigde Oostindische Compagnie (voc) was in de 17de en 18de eeuw de voornaamste werkgever in het gebied rond de Scheldemon-
ding. In *Uigevaren voor de Kamer Zeeland* brengen Nederlandse
en Vlaamse historici deze rol op boeiende wijze in beeld.

Schoepsoldijboeken bevatten een schat aan gegevens over de Zeeuwen
en Zuid-Nederlanders, die in Middelburg tekenden voor het VOC-
avontuur. De digitalisering van deze bronnen, bewaard in het Nationaal
Archief in Den Haag, vormde de aanleiding voor een uitvoerig onder-
zoek naar de herkomst van ruim dertigduizend zeelieden en soldaten
die gedurende de eerste helft van de 18de eeuw inschreepten op
Walcheren. Dit omvangrijke deel van de werknemersadministratie,
die minutieus werd bijgehouden, vormt tevens het uitgangspunt voor
een onderzoek naar de arbeidsomstandigheden en het leven aan boord
tijdens de lange zoe-reizen.

Een analyse van de sterfte onder de bemanningen – van kapitein tot
scheepjongen – die tussen Middelburg en Batavia voeren, leverde
interessante indicaties op van de kwaliteit van hun levens.

Aan de hand van nagelaten dagboeken volgen we de levens van een
Duitsler en een Vlaming in dienst van de voc. De auteurs kozen
bewust voor getuigenissen van figuren die representatief zijn voor de
talrijke kleine lieden die een anoniem bestaan leiden in de Oost.
De zeer levendige en boeiende egyptodocumenten geven een unieke kijk
op de levenswandel van 18de-eeuwse fortuinzoekers en vrijbuiters in
Zuidoost Azië, alsook op hun drijfveren om voor zeven jaar het vader-
land adieu te zeggen en een onzekere toekomst tegemoet te gaan.

Walburg Pers

ISBN 90.5730.409.0



9 789057 304095



NIEUWE KAART

van de

NEDERLANDSCHE PRO

in aangetreden worden de

KEUNING VAN FRANKEIX

de van het HUID VAN OOC

KEUNING VAN FRUIS

BY DER VEREENDEGE NEDER

het laatste contract van de

vergeven door

REMIER DE JESUA OUYEN

de Amster-dam.



O O R

F. S.

U. S.