

MC VII d 351

ROELOF VAN GELDER

Het Oost-Indisch avontuur

Duitsers in dienst van de VOC (1600-1800)

SUN



1800/26



Zelfportret van Jörg Franz Müller. Tekening, 1681. Stifsbibliothek Sankt Gallen
Dit is de eerste tekening in Müllers berijmde en geïllustreerde verslag over zijn dienstjaren bij de VOC (1669-1682). Hij wijst op de delen van de aarde die hij heeft bereisd en commentarieert dat aldus:

*durch gottes genad zu wasser und landt
Viel wunder dingen hab erkannt
hab ehr gesucht, vort gut und geldt
Ich gereist in all vier theil der welt

darfür danck ich dem schöpffer mein
der mein gelaitsmann thäte sein*

HOOFDSTUK I

De VOC en haar personeel

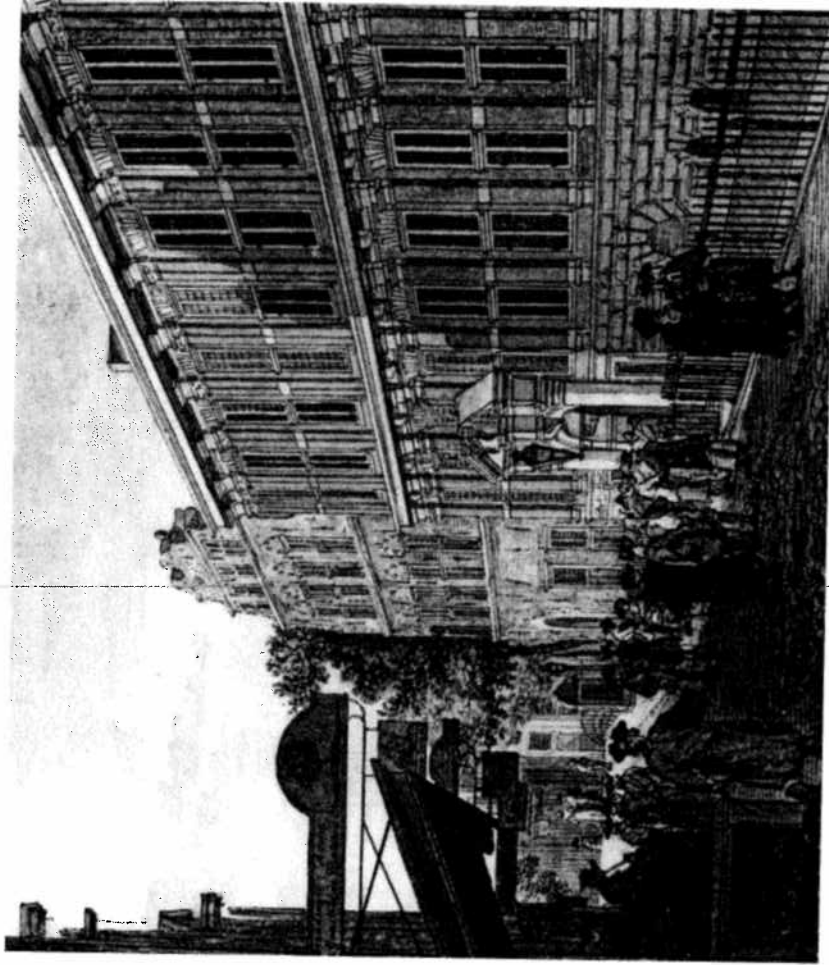
EEN JONGEN UIT SAKSEN

In de vroege ochtend van de vijfde mei 1727 besteedde een jongeman uit Saksen, in zijn logement in Amsterdam, meer dan gewone aandacht aan zijn uiterlijk. Hij poederde zijn haar, legde er een vlecht in en stak zich, hoewel hij geen militair was, in Pruisische soldatenkleren: blauwe onderkleden, een rode lakense jas en witte beenkappen. Deze jongeman heette Johann Gottfried Preller. Hij was drie maanden tevoren uit Saksen in Amsterdam aangekomen na een enerverende voettocht van twee maanden.¹ Hoewel hij noch soldaat was noch enige zeemanservaring bezat, wilde hij naar Oost-Indië. Aangezien hij bij aankomst in Amsterdam, op 29 januari van dat jaar, nog maar zeven stuivers bezat, had er weinig anders voor hem opgezeten dan zijn intrek te nemen in het logement van een zogeheten volkhouder, de plek waar zoveel vreemdelingen aanspoelden. Preller vond zo'n logement in de Dirk van Hasselsteeg bij een zekere Jan Stuiwer. Hier kreeg hij kost en inwoning tot hij aangenomen zou worden bij de VOC en kon uitvaren.

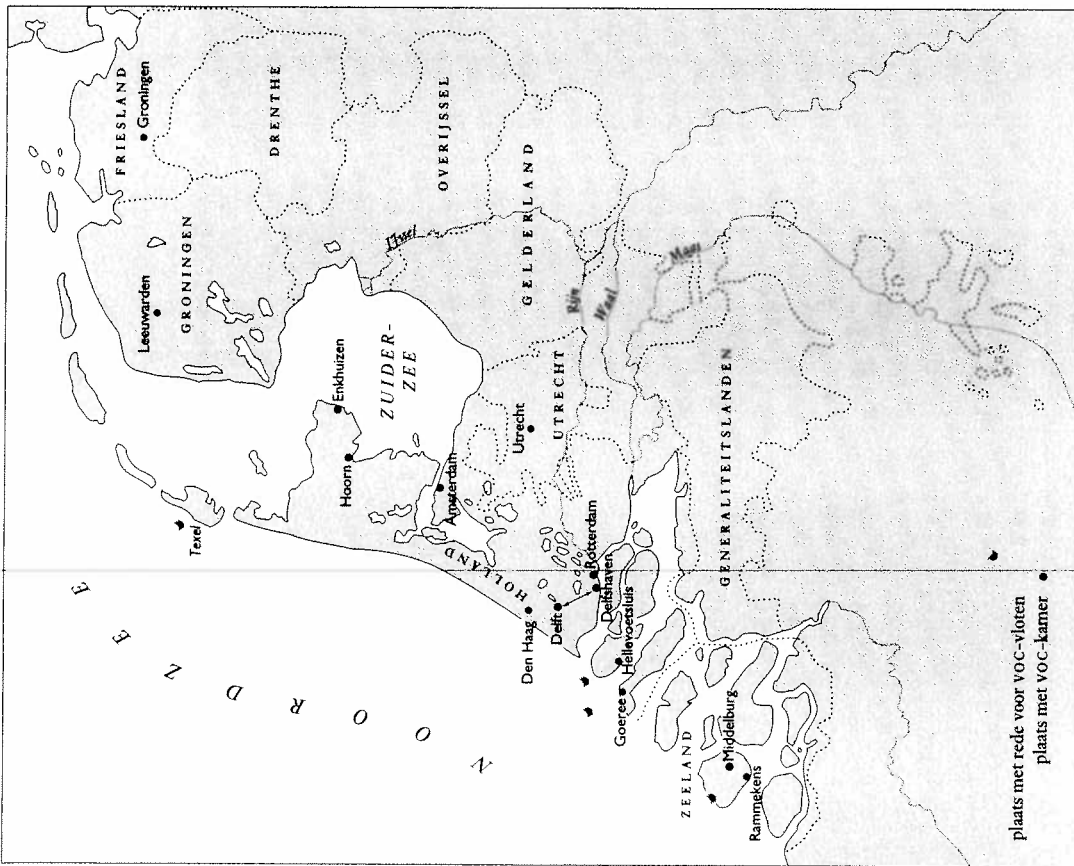
Jan Stuiwer was er alles aan gelegen om Preller en enkele andere Duitsers die bij hem logeerden dienst te laten nemen bij de VOC. Zij kregen dan namelijk een voorschot op hun gage en bovendien een schuldbrief. De logementhouder zou die schuldbrief, ter waarde van 150 gulden, en een deel van dat handgeld krijgen in ruil voor de geboden kost, inwoning en een scheepskist met daarin de benodigdheden voor de lange reis naar Azië.

Jan Stuiwer had Preller en zijn medegasten wat leren exerceren en op die vijfde mei stak hij hen in oude soldatenuniformen, waarvan hij een ruime voorraad bezat. Zo ging Preller met enkele lotgenoten te voet naar het Oost-Indisch Huis aan de Hoogstraat, nog geen tien minuten lopen van de Dirk van Hasselsteeg. Er heerste een enorme drukte. Er was zoveel volk, schrijft Preller, dat het leek alsof er aangemonsterd kon worden voor acht in plaats van voor vier schepen. Na een uur wachten gingen de deuren van het Oost-Indisch Huis open, waarna een geweldig gedrang ontstond. Sommige mannen kropen over de hoofden van anderen naar voren, er werd gestompt en geslagen en enkelen vielen in katzwijn. Toen er voldoende mannen binnen waren werden de deuren gesloten. Degenen die buitengesloten waren bleven dringen en konden slechts met geweld worden verdriven door met ijzeren staven gewapend VOC-personeel.

¹ Over het leven van Preller: Van Gelder 1996a.



Het Oost-Indisch Huis in Amsterdam in de Hoogstraat. Tekening door Reinier Vinkeles, 1768. Gemeentearchief Amsterdam.
Links zijn de uithangborden van kroegen en logementen te zien.



De VOC-kamers en -havens in Nederland

de bewindhebberszaal toegelaten, waar ze door enkele achter een lange tafel gezeten bewindhebbers werden gemonsterd. Preller moest een aantal exercities uitvoeren en werd uitgevraagd over zijn militaire loopbaan. Hij gaf wat namen op van commandanten onder wie hij gediend zou hebben en werd aangenomen als soldaat voor negen gulden in de maand. 'Ik hield mijzelf', schreef hij later, 'voor de gelukkigste mens ter wereld omdat ik aangenomen was.'² Later die dag dient zich een man aan die Prellers plaats naar de Oost wil innemen. 'Maar', schrijft Preller, 'daar zou ik zelfs voor duizend gulden niet op zijn ingegaan.'

Drie vragen dienen zich aan bij dit verhaal. Ten eerste: waarom melden zoveel mannen zich aan bij de Compagnie? Wisten ze niet wat voor zware arbeid hun te wachten stond en welke risico's ze liepen? Al eerder, in 1694, had een andere Oost-Indiëvaarder vergelijkbare aferelen gezien, en dezelfde bezetenheid beschreven, 'terwijl het toch met alle recht de naam mag dragen van zich voor slaaf te verkopen'.³ Ten tweede: hoe gebruikelijk was het dat een Duitser zo zijn best deed om aan te monstere? En ten derde: waarom werd iemand als Preller eigenlijk aangenomen, terwijl hij geen enkele maritieme of militaire ervaring bezat?

Om die vragen te beantwoorden is het noodzakelijk kort de geschiedenis, de organisatievorm en vooral het personeelsbeleid van de VOC te behandelen.⁴

OPRICHTING, BLOEI EN VERVAL VAN DE VOC

Toen Johann Gottfried Preller aanmonsterde bestond de VOC al 125 jaar. In zekere zin was het een routinés bedrijf geworden, met periodiek georganiseerde wervingscampagnes voor de vloten die twee- of driemaal per jaar uitvoeren, met de terugkeer van de retourvloot in de zomer en de daaropvolgende veilingen van de Aziatische producten. De VOC was voortgekoemen uit een in 1602 door de overheid afgedwongen fusie tussen een aantal zogeheten voorcompagnieën. Dat waren Hollandse en Zeeuwse gelegeheidsondernemingen die op de Oost voeren en vandaar peper en specerijen haalden. Door hun onderlinge concurrentie hadden deze ondernemingen elkaar zo verzwakt dat de verkoopprijzen en dus de winstmarges daalden. Door de fusie ontstond een sterk bedrijf dat zeer wel in staat was de Spanjaarden en Portugezen met wie de jonge Republiek in oorlog was, niet alleen economisch maar ook militair afbreuk te doen. Doel

2. Preller, f. 56r.

3. Langhansz, 1705, p. 20.

4. Voor de meest recente en gedetailleerde overzichten van de geschiedenis van de VOC zie DAS 1; Gaastra 1991; Van Goor 1994; De Vries en Van der Woude 1995, met name de paragrafen 9.6 en 10.3.

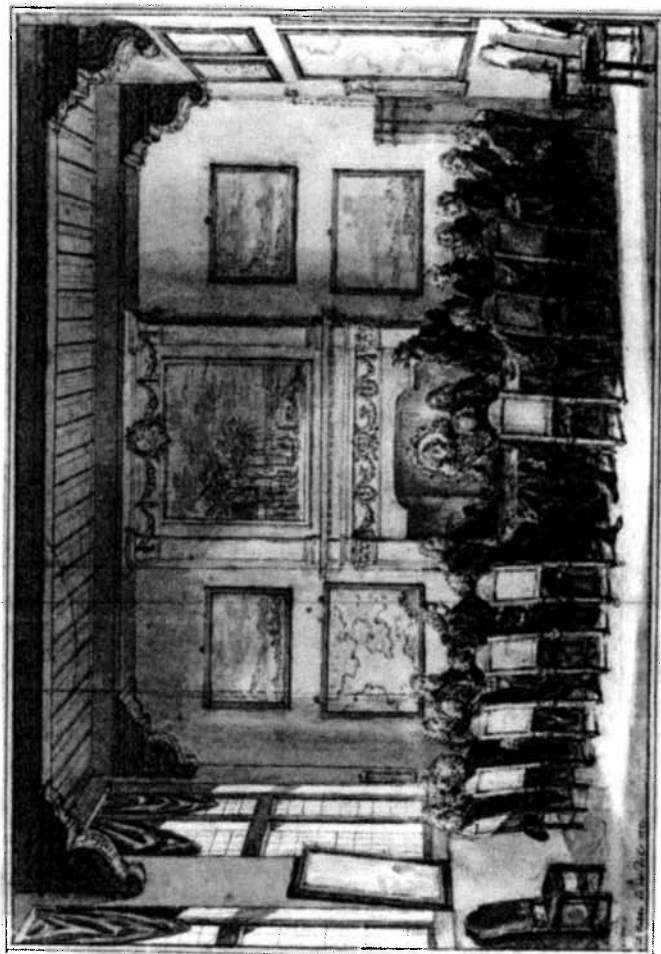
de eerste plaats textiel zoals katoenen stoffen en zijde, en verder porselein, koffie en thee namen een steeds groter deel van de lading in.

De bestuursstructuur en de rechten van de Compagnie waren vastgelegd in het 46 paragrafen tellende octrooi van 1602. Dit was de concessie die de Staten-Generaal aan de VOC had verleend. Dat octrooi omvat verregaande en voor die tijd hoogst ongebruikelijke bevoegdheden van zowel commerciële als militaire, juridische en staatsrechtelijke aard. De VOC had het alleenrecht gekregen om naar Azië te varen en handel te drijven ten oosten van Kaap de Goede Hoop en ten westen van Straat Magelaen. Wie vanuit Nederland buiten de Compagnie om naar Azië voer riskeerde verbodverklaring van schip en goederen. De Compagnie mocht uit naam van de Staten-Generaal personeel werven, waaronder militairen, handelscontracten aangaan, forten bouwen, oorlog voeren en vrede sluiten. De Compagnie kreeg dus een aantal soevereine rechten die gewoonlijk uitsluitend waren voorbehouden aan een staat.

De VOC was een gedecentraliseerd bedrijf. In de zes steden waar een voorcompagnie gevestigd was geweest, of waar er juist een in oprichting was, kwam een vestiging of 'kamer'. Dat betrof Amsterdam, Middelburg (daar heette de kamer 'Zeeland'), Hoorn, Enkhuizen, Delft en Rotterdam. Elke kamer bezat een grote mate van zelfstandigheid. Zij brachten zelf het kapitaal bijeen voor de uitrusting der schepen, voor de aankoop van het zilver en goud waarmee in Azië werd ingekocht, zij werven hun eigen personeel en bouwden zelf schepen. Ze huurden, kochten en bouwden hun eigen kantoren en pakhuizen. Elke kamer organiseerde ook de opslag en veiling van de retourgoederen.

De Compagnie werd in de eerste plaats gefinancierd door middel van aandelen. De grootste inleg vond plaats in Amsterdam, de op een na grootste in de kamer Zeeland. Daarop volgden de kleinere kamers. De verhouding tussen de ingelegde bedragen weerspiegelt ruwweg de in het octrooi vastgestelde verdeelsleutel, een compromis tussen de deelnemende voorcompagnieën. Deze verdeelsleutel bepaalde de hoeveelheid door de afzonderlijke kamers te bouwen en uit te reden schepen en de in- en verkoop van goederen in Azië en Nederland. Amsterdam zou de helft van die activiteiten op zich nemen, Middelburg een kwart en de kleinere kamers elk een zestiende. Deze verdeling is ook terug te vinden in het aantal directieleden, de bewindhebbers. Amsterdam kreeg uiteindelijk twintig bewindhebbers, Middelburg twaalf en de kleinere kamers elk zeven. Uit deze lokale directieën werd de centrale directie gekozen, een college van zeventien bewindhebbers, in de wandeling de Heren xvii genoemd.

In Azië was het bestuur, anders dan in de Republiek, centraal geregeld. In Batavia zetelde het hoogste gezag, de gouverneur-generaal en de Raad van Indië, die alleen verantwoordelijkheid verschildigd waren aan de Heren xvii in Nederland. Vanuit Batavia werden bestuur, handel en alle militaire activiteiten in de vestigingen gecoördineerd.



Een vergadering in het Oost-Indisch Huis in Amsterdam. Tekening door Simon Fokke, 1771. Gemeentearchief Amsterdam.

Aanwezig is een aantal Amsterdams bewindhebbers, twee advocaten van de Compagnie, stadhouder Willem v en diens representant. In de zaal hangen kaarten van Azië en schilderijen van vestigingen in de Oost. Boven de schouw is een schilderij van het Kasteel van Batavia te herkennen. Links daarvan hangt een gezicht op de stad Raibagh in India en daaronder een gezicht op Ambon. Deze schilderijen hangen tegenwoordig in het Rijksmuseum.

Na de oprichting van de 'Generale Vereenichde Geootroyeerde Oostindische Compagnie', zoals de v.o.c. bij de oprichting in 1602 officieel werd genoemd, heeft het bedrijf zich in Azië snel uitgebreid. In een systematische strijd met de Portugezen, die vanaf het begin van de zestiende eeuw de specerijenimport uit Azië hadden gemonopoliseerd, verwierf de v.o.c. stap voor stap sleutelposities. Allereerst richtten de Nederlanders zich op de Indonesische archipel met het handelscentrum Bantam. De Compagnie kreeg de controle over Straat Sunda en in 1619 stichtte Jan Pietersz. Coen Batavia. Hier zou het bestuurscentrum komen en tevens de centrale ontmoetingshaven voor de Nederlandse schepen. Hier ook werden reusachtige pakhuizen aangelegd voor de opslag van de overal in Azië ingekochte goederen. De Molukken vormden het tweede aandachtsgebied van de Compagnie. Hier kwamen kruidnagels, nootmuskaat en foelie vandaan. Met harde hand wist de Compagnie het monopolie af te dwingen. Op Banda werd de door de Compagnie gecontroleerde nootmuskaatteelt geconcentreerd, en later op Amboen de kruidnagelteelt. Peper groeide op te veel plaatsen om er ooit het monopolie over te verkrijgen, maar met kaneel lukte dat wel, dankzij de definitieve verovering van Ceylon in 1656 op de Portugese. Al eerder was het strategisch gelegen Malakka veroverd, en zo beheerste de v.o.c. de twee routes tussen de Indische Oceaan en de Stille Oceaan: Straat Sunda en de Straat van Malakka. Gestaaft breidde het aantal handelsvestigingen zich uit van Mocha aan de Rode Zee, Gamron, het huidige Bandar Abbas aan de Perzische Golf, Surat in Noordwest-India, posten aan de Coromandalkust en in Bengalen tot Birma, Formosa en Japan in het oosten. In 1652 had de v.o.c. op Kaap de Goede Hoop een verzorgingsstation ingericht waar schepen op de heen- en op de terugreis verplicht waren aan te leggen. De Kaap groeide snel en langzaam maar zeker werd het achterland gekoloniseerd.

Het netwerk van handelsvestigingen in Azië breidde zich snel uit. De Compagnie ging daarbij zeer pragmatisch te werk, uitgaande van de politieke en militaire situatie ter plekke. In het ene geval door zuivere machtspolitiek, in het andere door akkoorden met inlandse vorsten. In de achttiende eeuw bezat de Compagnie zo'n 25 vestigingen in Azië, waar weer vele vestigingen aan onderhorig waren. De grootste vestigingen bevonden zich op Java, Ceylon, de Molukken, aan de Coromandalkust en Kaap de Goede Hoop. Op sommige plaatsen handhaafde de Compagnie zich slechts tijdelijk.

De Nederlanders infiltrerden in het uitgebreide eeuwenoude netwerk van de Aziatische handel, dat zich uitstrekte van China en Japan via de Indonesische archipel, India en Ceylon tot aan het Midden-Oosten. Zij handelden in Azië niet alleen in specerijen, katoen, linnen en edelmetalen, maar ook in zilver en koper uit Japan, tin uit Malakka, porselein uit China, sandelhout uit Timor, slaven uit Mozambique en zelfs olifanten uit Ceylon.

De v.o.c.-kantoren kochten dus zowel in voor de Europese als voor de Aziatische markt.

De v.o.c. was een enorm bedrijf met tientallen inkoopkantoren in Azië en zes verkoopkantoren in Nederland. Bovendien functioneerde zij als transportonderneming en militaire macht. Grosso modo is de Compagnie zeer succesvol geweest. Het eind van de Compagnie kondigde zich aan in de tweede helft van de achttiende eeuw. De structurele oorzaken daarvan waren voor de tijdgenoot niet altijd zichtbaar, maar recente onderzoeken komen tot zes samenhangende ontwikkelingen die haar op den duur funest zijn geworden.⁵ Ten eerste veranderde het goederenpakket. Ten gevolge van een verhoogde vraag in Europa werden meer massagoederen aangevoerd waarover de Compagnie geen monopolie bezat, zoals textiel, koffie en thee, maar waarvan de verwervingskosten hoog waren. Het aandeel van dure producten waarop veel winst gemaakt kon worden, de monopolieproducten zoals kruidnagels, nootmuskaat, foelie en kaneel, nam daarentegen relatief af. Ten tweede stegen de beheerskosten. De handelsposten moesten beschermd worden tegen de groeiende concurrerende macht van de Engelsen en Fransen. Daarvoor waren meer militairen nodig en meer kruisende schepen. Deze ontwikkelingen deden de personeelskosten sterk stijgen. Ten derde, en dit punt hangt met het vorige samen, nam de sterfte onder het personeel in Azië sterk toe waardoor steeds meer manschappen naar de Oost moesten vertrekken en de Compagnie in toenemende mate genoegen moest nemen met onervaren en ook vaak fysiek ongeschikte mannen. Ten vierde was er corruptie. Hoewel de particuliere handel voor het v.o.c.-personeel ten strengste verboden was, kwam die toch op grote schaal voor, wat de Compagnie enorme schade heeft berokkend. Van hoog tot laag leed de Compagnie aan deze 'kanker voor de Compagnie', zoals de directeur van Bengalen het in 1710 noemde. Of nog plasterscher: de 'stinkende wonde, die moeilijk te genesen is', om met gouverneur-generaal Van Imhoff te spreken.⁶ Ten vijfde: in het laatste kwart van de achttiende eeuw werd meer dividend uitgekeerd dan er winst werd gemaakt, waardoor een chronisch gebrek ontstond aan liquide middelen en er geleend moest worden. Ten zesde sloot de boekhouding in Nederland niet aan op die in Azië. Hierdoor kon men niet goed vaststellen welke inkomsten en uitgaven met welke activiteiten verbonden waren en had men niet altijd een juist inzicht in de winstmarges van elk product afzonderlijk.

Die waren veel lager dan men dacht of daalden zelfs tot nul.

⁵ Over het verval zie Steur 1984; Dillo 1991; Gaastra 1991 en De Vries en Van der Woude 1995.

⁶ Geciteerd bij Lequin 1982, pp. 84 en 85.

⁷ Westera 1992, p. 100.

ondenkbaar is dat de VOC juist *dankzij* de vele mogelijkheden tot corruptie zo lang heeft kunnen bestaan. Het vooruitzicht om op officieuze wijze in de Oost fortuin te maken moet menigeen daarheen hebben gelokt. Zij taptten het bedrijf weliswaar geld en goederen af, maar hielden het tegelijkertijd draaiende.

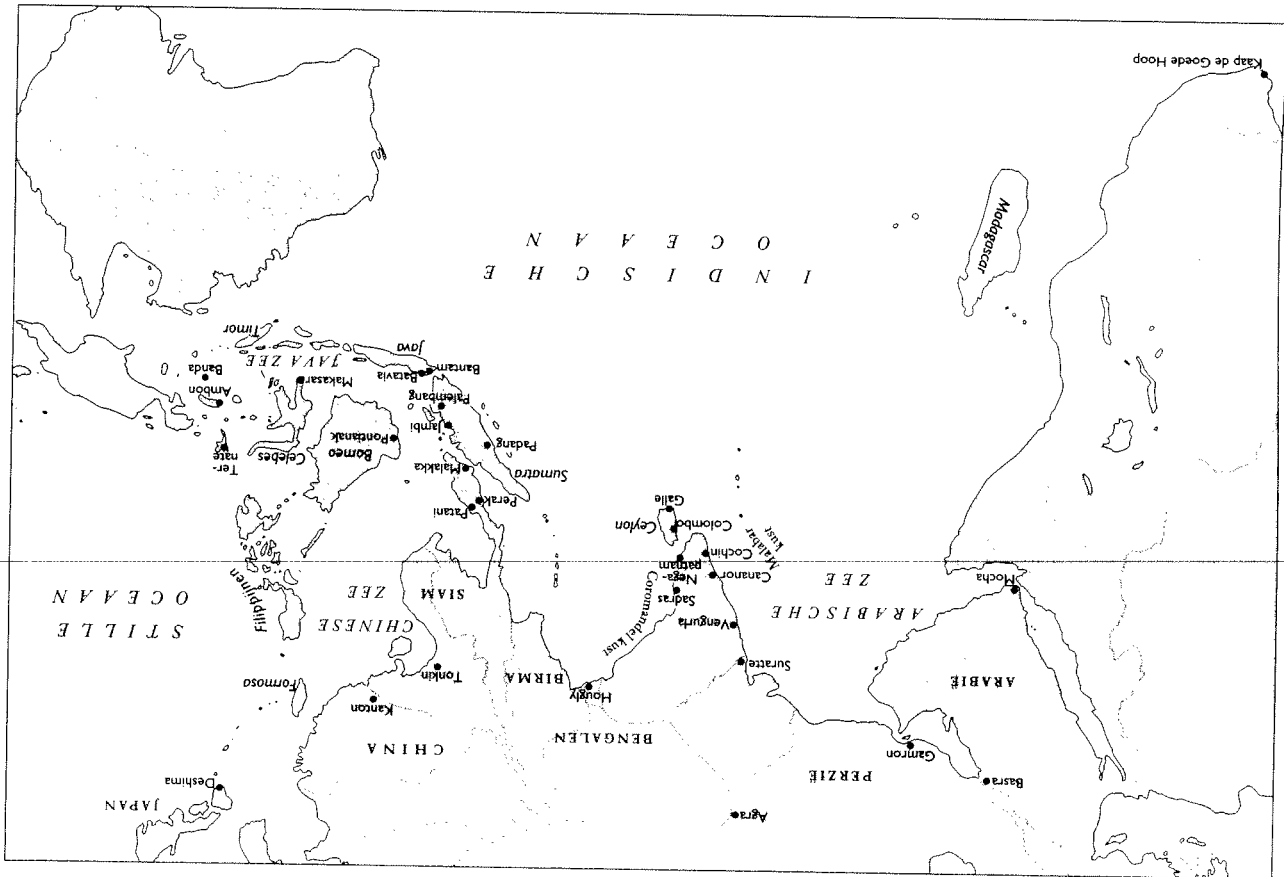
Ondanks de structurele negatieve ontwikkelingen bleef de Compagnie de gehele achttiende eeuw bestaan. De genadeklap kwam met de Vierde Engelse Oorlog (1780-1784). Toen wist de superieure Engelse vloot het scheepvaartverkeer tussen Azië en de Republiek stil te leggen. De retouren bleven uit, waardoor de liquide middelen nog verder uitgeput raakten. In Azië kon men door gebrek aan edelmetaal niet meer inkopen, terwijl de voorraden in de pakhuizen bleven liggen. Door de oorlog en door slecht beleid bouwde het bedrijf een miljoenenschuld op. Dankzij grote leningen van de overheid bleef het bedrijf nog wel op de been en maakte het zelfs weer winst. Maar in 1796, een jaar nadat de Fransen de Republiek waren binnengetrokken, had de Compagnie een schuld van bijna 120 miljoen gulden. De staat nam deze schuld over en zo viel, terwijl de Engelsen de Oost-Indische vestigingen één voor één innamen, definitief het doek voor de 'Loffelijke Compagnie'. Omdat het octrooi niet meer verlengd werd, hield de VOC formeel op te bestaan op 1 januari 1800.

HET PERSONEEL VAN DE COMPAGNIE

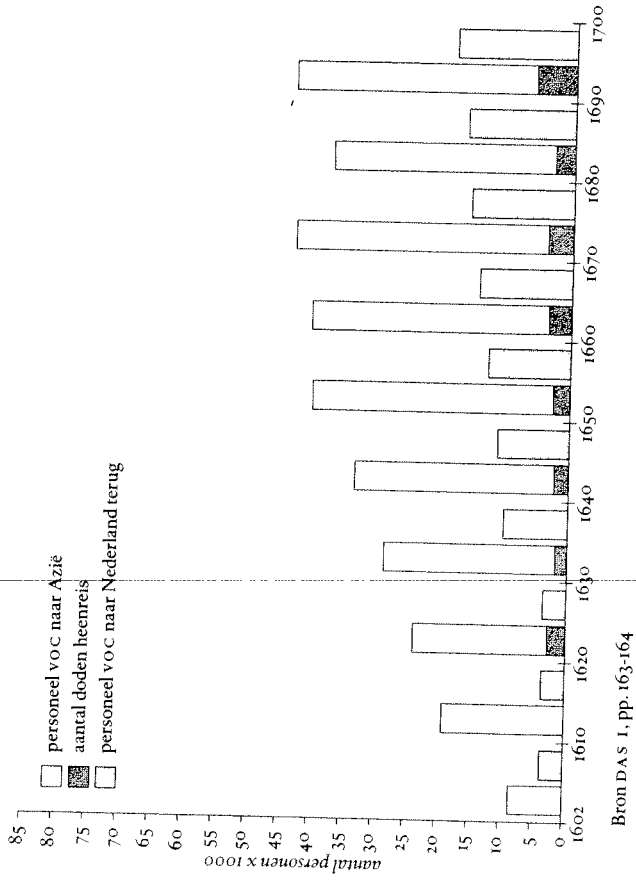
De VOC had zeer veel personeel in dienst: in Nederland, in Azië en op de schepen. De aantallen fluctueerden in de tijd, maar in de achttiende eeuw was de VOC verreweg de grootste Nederlandse werkgever geworden. In grote trekken is aan te geven om hoeveel mensen het ging.

In Nederland had elke kamer zijn eigen administratie, werf en pakhuizen en ook de zorg voor het werven van het eigen personeel. Elke kamer had zijn kantoren voor de boekhouding en de personeelsadministratie. In de pakhuizen waren sjouwers en garbulateurs of kruidlezers aangesteld, terwijl op de werven timmerlieden, smeden, zeilmakers en touwslagers werkten. Op de werf van de grootste kamer, die van Amsterdam, werkten in de achttiende eeuw tussen de 1000 en de 1300 man, die van Middelburg gaf aan 600 tot 700 man werk, die van de kleinere kamers aan 150 tot 200 man.

De Compagnie had ook een groot effect op de werkgelegenheid in de stad. Talloze bedrijven leverden aan de VOC: hout, touw, pek, teer, ijzer, zeildoek, wapens en munitie voor de schepen, en enorme hoeveelheden voedsel en drank voor de opvarenden. Dankzij de geïmporteerde Aziatische producten ontstonden nieuwe industrieën, zoals kruideniers-, stoffen- en suikerraffinaderijen, en nieuwe winkels, zoals katoendrukkerijen en porseleinwinkels en theezaken. Tenslotte profiteerden talloze



Vestigingen van de VOC in Azië

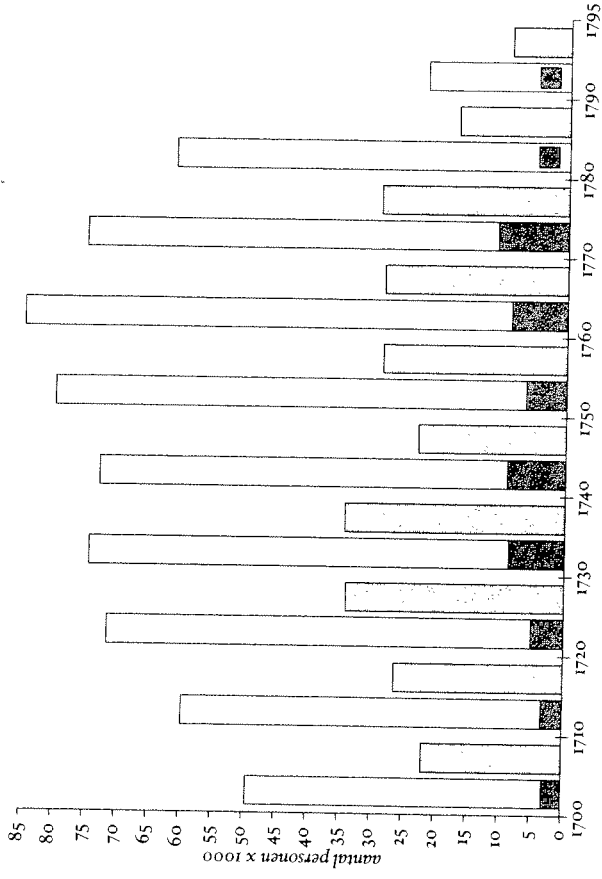


Aantal VOC-dienaren dat naar de Oost vertrok en het aantal doden onderweg, alsmede het aantal dat terugkeerde naar Nederland

logementhouders, leveranciers van persoonlijke uitrustingsstukken als scheepskisten, kleren en kooigoed van de Compagnie en niet te vergeten, zoals in elke havenstad, de hoeren.⁸

Het aantal werknemers in Azië was vele malen groter dan in Nederland. Op de tientallen vestigingen waren duizenden mensen nodig voor bestuur, beheer, defensie, het bouwen van woonhuizen, pakhuizen en schepen en voor de geestelijke en de lichamelijke gezondheidszorg en onderwijs. Dat betekende werk voor bestuurders, soldaten, kooplieden, klerken, ambachtlieden, predikanten, schoolmeesters en chirurgijnen. Daar kwamen nog de matrozen op de schepen bij die het intra-Aziatische verkeer onderhielden. Het aantal personeelsleden in Azië bedroeg in 1687-1688 ruim 11.000 en in 1700 ruim 18.000. Daarna begon het aantal sterk te stijgen: in 1753 tot bijna 25.000, het grootste aantal dat er ooit geweest is. In 1780 waren het er 18.500.⁹ Het aantal militairen was verreweg het grootst. Het meeste personeel was gestationeerd in Batavia, op Ceylon en op de oostkust van Java.

Twee- of driemaal per jaar zeilde een vloot uit Nederland naar Azië.



Men voer op grote reitourschepen van 500, 1000 of in de achttiende eeuw zelfs 1200 ton, maar ook op kleinere schepen als fluiten, jachten en fregatten. Aan boord bevonden zich in de eerste plaats zeevarenden (officieren, onderofficieren en matrozen) en soldaten. Daarnaast ging nog een klein aantal ambachtslieden en passagiers mee. Uit de bewaard gebleven personeelsadministratie blijkt hoeveel personen er jaarlijks uitvoeren. In de beginjaren van de Compagnie, tussen 1602 en 1610, voeren 8500 mensen naar de Oost. Dat aantal liep snel op tot meer dan 40.000 tussen 1690 en 1700 en nog grotere aantallen in de achttiende eeuw. In de periode 1760-1770 vielen de piekjaren. In die tien jaar waagden 85.500 personen de oversteek. De schatting is dat in totaal 973.000 personen in dienst van de Compagnie naar Azië zijn vertrokken en dat er 366.900, dus minder dan een derde, zijn teruggekeerd.¹⁰ Ruwweg voeren in de zeventiende eeuw jaarlijks 4000 man van de achttiende eeuw zie per jaar weg en in de achttiende eeuw 7000. Dit betekende een groot beroep op de arbeidsmarkt, en de Nederlandse beroepsbevolking kon dit dan ook nooit opbrengen.

8. Over de Compagnie in Nederland zie Van Gelder en Wagenaar 1988; speciaal over Amsterdam in het midden van de achttiende eeuw zie Gawronski 1996.
9. Gaastra 1991, pp. 85 en 86.
10. D.A.S. 1, p. 144.

Door het groeiende scheepvaartverkeer tussen Nederland en Azië had de Compagnie in de achttiende eeuw steeds meer zeevarenden nodig. Maar ook in Azië zelf groeide de behoefte aan personeel. Het bedrijf had in Azië steeds meer mensen nodig voor het beheer, voor de defensie en als beman- ning op de schepen. Maar elke toename van personeel werd weer geheel of gedeeltelijk tenietgedaan door een desastreuze ontwikkeling: het sterfte- cijfer op de schepen naar Azië, en vooral op de vestigingen aldaar, steeg alarmierend. De sterfte op het traject van Nederland naar de Kaap bedroeg in de periode 1700-1750 zeven procent, en voor het stuk van de Kaap tot Azië iets meer dan tien procent. In de periode 1750-1780 stegen die per- centages respectievelijk tot acht en tot een kleine twaalf procent.¹¹ In Batavia brak in 1733 een malaria-epidemie uit die een enorm aantal slachtoffers maakte, en in de volgende jaren werd het leven in de stad steeds ongezon- der.¹² Van tijd tot tijd konden de schepen vanuit Batavia niet op tijd uitvaren omdat er te weinig zeevarenden waren, en ook de schepen voor de inter- Aziatische handel waren onderbemand of konden niet uitvaren.

In Azië trachtte de Compagnie de personeelstekorten op te vangen door de reclutering van Aziatische soldaten, matrozen en ambachtslieden. Inheemse soldaten dienden de v.o.c. al in de zeventiende eeuw,¹³ en in 1706 werden inheemse matrozen aangenomen voor de intra-Aziatische vaart.¹⁴ Voor de schepen naar Europa wierf de Compagnie vanaf 1781 ook systema- tisch Aziaten, vooral Chinezen, Javanen en Bengalezen.¹⁵ Daarnaast deed men een onophoudelijk beroep op de Heren xvii in Nederland om meer en vooral bekwaam personeel te sturen.

Dat men in Azië met personeelstekorten kampte wil nog niet zeggen dat men in Nederland die zorg voortdurend deelde. De Compagnie-direc- tie probeerde altijd en overal de kosten te beheersen, dus ook die van het personeel. Wanneer men de resoluties van de Heren xvii van de achttien- de eeuw doorbladert, dringt zich niet onmiddellijk het beeld op van een permanent personeelstekort, en als deze kwestie ter sprake komt gaat het in de eerste plaats om zeelieden en dan nog wel *ervaren* zeelieden, en niet om soldaten. Ook de levendige beschrijvingen van een veel te groot aantal werkzoekenden dat zich bij de poort van het Oost-Indisch Huis in Amster- dam verdringt, wekken niet de indruk dat men om manschappen verlegen zat.¹⁶ Wegens overaanbod werden in sommige jaren mannen doorgestuurd van Amsterdam naar andere kamers. In 1772 besloten de Heren xvii een aanzienlijke vloot van dertig schepen uit te rusten, en wel wegens 'het aan- houdende gebrek van volk in Indiën' en juist omdat men in Nederland 'een ruyme toevloed van het selve heeft'.¹⁷

De Compagnie kon, vanuit Nederlands perspectief gezien, in het alge- meen beschikken over voldoende personeel. Alleen incidenteel ontstonden

problemen, die in hetzelfde jaar per kamer konden verschillen. Het pro- bleem was niet zozeer een gebrek aan werkwilgen in het algemeen, als wel een gebrek aan een bepaald deel van het personeel, namelijk ervaren zeelie- den. Al in 1692 constateerden de Heren xvii 'schaarshyft van 't zeeva- rend volk of matrosen'.¹⁸ In 1740 slaagde de kamer Amsterdam er niet in het benodigde aantal zeevarenden te vinden.¹⁹ Vijf jaar later, in 1745, spra- ken de Heren xvii hun bezorgdheid uit over een onvoldoende aanbod van ervaren zeelieden. Men besloot zich te beraden op middelen om dit pro- bleem op te lossen. In 1761, tijdens de Zevenjarige Oorlog, moesten de bewindhebbers constateren dat van de 28 schepen die volgens het besluit van het jaar daarvoor hadden moeten uitvaren, er 16 nog niet vertrokken waren. De oorzaak daarvan was het gebrek aan zeevarenden, die elders voor een hogere gage gingen varen.²⁰

Het gebrek aan ervaren personeel is ook af te lezen uit de voorstellen tot oplossing van het probleem. Die oplossingen getuigen overigens van een geringe vindingrijkheid der bewindhebbers en van een des te grotere zui- nigheid; ze waren bovendien incidenteel van aard. Zo gaven de Heren xvii van tijd tot tijd de afzonderlijke kamers toestemming de gages te verhogen. Toen in 1619 de kamer Amsterdam moeite had ervaren stuurlieden te vin- den, verhoogde hij hun maandelijks gage van 55 tot 70 gulden.²¹ In 1692 en in 1693 besloot de Compagnie matrozen en soldaten 'kost- of looppelt' te betalen, dat wil zeggen dat zij zeven tot acht ^{11. D.A.S. I, pp. 162-167.} stuivers per dag ontvingen, gerekend vanaf de dag dat ze ^{12. Zie hierover Van den Brug 1994.} waren aangemonsterd. Zij ontvingen dat geld pas wanneer ^{13. Van Dam, I, p. 605; al in 1685.} ze aan boord waren. Het jaar daarop bood men bovendien ^{14. Dillo 1992, p. 87.} nog een extra maand gage. In de achttiende eeuw zijn de ^{15. Idem, p. 104; Bruijn 1976, p. 230.} gages eveneens enige malen tijdelijk verhoogd. In 1761 bij- ^{16. Hesse in 1680; Langhansz in 1693; Raetzel in 1694; Prel- voorbeeld mochten de kamers overgaan tot een verhoging ^{17. In 1727; Schroder in 1738 en in 1738 en} van een of twee gulden per maand voor het volk en voor de ^{18. Naporra in 1752. Trevennot, f. 4: 'der gemeinlich sich in das} onderofficieren, die tot 14 gulden verdienden. 'Maar', zo ^{19. Ost-Indische Haus eindrin- werd eraan toegevoegd, men dient daar voorzichtig mee te ^{20. genden erschricklichen Menge des Volckes'. 17. Notulen 30 september 1772 (v.o.c. 134).} zijn opdat 'het waare belang van de maatschappij altoos in ^{18. Van Dam, I, p. 613.} agt werde genomen'.²² De nood in deze jaren moet hoog zijn ^{19. Dillo 1992, p. 87 (v.o.c. 11.153, ff. 3 en 9).} geweest, want het besluit werd in 1762 herhaald. Opmerke- ^{20. Resoluties Heren xvii, I april 1761 (v.o.c. 130).} lijk genoeg werd daarbij aangetekend dat men geen onder- ^{21. Van Langeraad 1897, p. 619.} scheid hoefde te maken tussen nieuwelingen en oudgedien- ^{22. Resoluties Heren xvii, I april 1761 (v.o.c. 130).} den van de Compagnie. Kennelijk liet men dat ervaringscri- ^{23. Resoluties Heren xvii, 10 maart 1762, 7 mei 1762, 26 oktober 1762 (v.o.c. 13).} terium varen. Ook het handgeld werd verhoogd: van twee tot ^{24. Resoluties Heren xvii, 1 april 1761 (v.o.c. 130).} drie maanden. Bovendien stelden de Heren xvii vast dat de ^{25. Resoluties Heren xvii, 10 maart 1762, 7 mei 1762, 26 oktober 1762 (v.o.c. 13).} volkhouders voor iedere soldaat die ze aan boord brachten ^{26. Resoluties Heren xvii, 10 maart 1762, 7 mei 1762, 26 oktober 1762 (v.o.c. 13).} drie gulden zouden ontvangen. De kamers moesten verder ^{27. Resoluties Heren xvii, 10 maart 1762, 7 mei 1762, 26 oktober 1762 (v.o.c. 13).} overwegen of er nog andere middelen te verzinnen waren ^{28. Resoluties Heren xvii, 10 maart 1762, 7 mei 1762, 26 oktober 1762 (v.o.c. 13).} om meer zeevarenden en soldaten aan te trekken.²³ Tien jaar}}

later blijkt er een overvloed aan 'volk voor Indiën' te zijn.²⁴ In 1776 is de situatie weer omgekeerd en wordt het handgeld voor ervaren matrozen tot vier en voor onervaren matrozen tot drie maanden gage verhoogd. Wanneer deze maatregel onvoldoende effect zou hebben, dan mochten de kamers aan ervaren zeelieden een eenmalige premie van maximaal 18 gulden uitloven, een bedrag dat in 1778 tot 25 gulden werd verhoogd.²⁵ Het dienstverband van de matrozen werd verkort en de aanbengers van 'volk' ontvingen een hogere beloning. Regelmatig deed de Compagnie een beroep op de stedelijke weeshuizen om weesjongens te leveren. Dat klinkt dramatischer dan het in werkelijkheid geweest is. Het gebeurde namelijk nooit onder dwang, en de verplichte minimumleeftijd steeg van dertien naar veertien en later naar zestien jaar.²⁶

In 1780 laat de kamer Zeeland een noodkreet horen. Men kan, schrijven de bewindhebbers, nog niet de helft van de nodige soldaten werven en dat werd geweten aan de afschrikwekkende praktijken der volkhouders.²⁷ Dat ook de lage betaling een oorzaak zou kunnen zijn van het wegblijven van personeel drong slechts langzaam door. Pas in 1780 stelden de bewindhebbers van de kamer Amsterdam vast dat de hoge schuld waaronder de uitvarende soldaat gebukt ging (namelijk een schuldbrief van 150 gulden die hij na aanmonstering ontving) en de daaruit voortvloeiende 'bektrompen staat, waar in hij zig in Indiën bevind', de voor- naamste oorzaken waren waardoor de buitenlander van de v.o.c.-dienst werd afgeschrikt. Het zette hem, nog steeds volgens de bewindhebbers, ook aan tot desertie, vooral naar de vestigingen van andere naties.²⁸

Behoorlijk laat, pas vanaf 1770, werden voor deze problemen oplossingen van meer structurele aard aangedragen. Voorgesteld werd op te houden met het systeem van de volkhouders, die ook wel 'zielverkopers' werden genoemd, en daarvoor in de plaats ruime, gezonde, door de Compagnie beheerde opvanghuizen voor v.o.c.-personeel te bouwen. Van al die mooie en vertliche plannen voor een goede opvang met sanitaire voorzieningen is niets terechtgekomen.²⁹

Vershillende volkhouders en volkhoudsters in Zeeland hadden in de achttiende eeuw wervers in dienst die personeel moesten zoeken in Maastricht, Venlo, Sluis, Sas van Gent en Breda.³⁰ In 1780 deed de Compagnie een proef met een speciaal aangestelde werver die voor de kamers Delft en Rotterdam tweehonderd man moest aanbrengen, zowel matrozen als soldaten. Hij ontving voor elke man 40 gulden, voor welk bedrag hij ze dan wel moest kleden en voeden tot ze aan boord gingen. Deze wervers kregen een officiële,

voorgedrukte brief mee, waarin stond dat de v.o.c. nog 'eenig Boodsvolk en Soldaten' nodig had en dat de drager van dit document gekwalificeerd was om gedurende twaalf maanden in Holland te werven. Hij moest er zich daarbij wel voor wachten mannen van het Staatse leger of van de admiraliteiten aan te nemen.³¹

Afnemend animo

Het is opvallend dat in de achttiende eeuw meer personeel aanmonsterde uit gebieden die niet traditioneel op de scheepvaart waren georiënteerd en dat dus weinig of geen ervaring bezat: mannen uit de Nederlandse steden alsmede steeds meer buitenlanders en dan nog wel in toenemende mate uit de landinwaarts gelegen gebieden.³²

Men heeft hiervoor een verklaring gezocht in de stagnering van de bevolkingsgroei van de Republiek, waardoor het land, nog minder dan voorheen, kon voldoen aan de groeiende vraag van de v.o.c. naar personeel. Ook is erop gewezen dat de aantrekkingskracht van de v.o.c. voor ervaren zeelieden toch al verloren was gegaan en dat veel zeevarenden bewust kozen voor een baan bij een andere tak van de zeevaart, zoals de Europese koopvaardij, de walvisvaart, of de vaart op West-Indië. Daar waren de reizen korter en veiliger en de lonen hoger. De v.o.c., anders gezegd, werd door zeevarenden langzamerhand gezien als een tweede keus.³³

Behalve bovengenoemde factoren moet men mijns inziens ook de risico-afweging in de verklaring betrekken. Immers, wie de keuze had dienst te nemen bij de v.o.c. of bij een andere tak van scheepvaart, zal de voor- en nadelen zeker hebben afgewogen. Vooral na 1730 neemt het aantal Nederlanders in v.o.c.-dienst in absolute zin af.³⁴ Dat geldt zowel voor soldaten als voor matrozen. Een verklaring zou kunnen zijn dat juist vlak vóór deze periode de v.o.c. geconfronteerd werd met enorme verliezen van schepen. Het aantal gevallen van schipbreuk viel gemiddeld over de hele periode dat de v.o.c. bestond wel mee. Op de heenreis ging 2 procent der schepen verloren door schipbreuk, doordat een schip ten prooi viel aan kapers, of doordat ze in oorlogstijd veroverd werden door schepen van een vijandelijke mogendheid. Voor de retourreis was dat 4 procent.

Dat gemiddelde is misleidend. Soms zijn er namelijk echte rampjaren geweest. In totaal staat van 246 v.o.c.-schepen vast dat ze tussen 1602 en 1795 zijn vergaan. Maar liefst 107 gingen verloren in de periode 1700-1750. Nog nauwelijker afgebakend: tussen 1721 en 1748 verloor de Compagnie 89 schepen, en nog preciezer: tussen 1720 en 1730 37.³⁵ Het jaar 1722 bijvoorbeeld verliep rampzalig. Vijf schepen ver-

(v.o.c. 4987 en A.R.A. Archief Radermacher, 236). J. H. van Kinsbergen, schout bij nacht van de Amsterdamse admiraliteit, schreef een pamflet waarin hij eveneens pleitte voor opvanghuizen.

30. A.R.A. Archief Radermacher, 236.

31. De tekst van een exemplaar afgegeven in Middelburg op 22 december 1780 is opgenomen als bijlage 5 bij Verdoordt 1977: een ander exemplaar werd in 1794 afgegeven in Amsterdam (v.o.c. 4990).

32. Bruijn 1976, p. 237.

33. Zie Van Royen 1992.

34. Bruijn en Lucassen 1980, p. 24.

35. Das 1, pp. 75 en 91.

24. v.o.c. 134.

25. Na de Vierde Engelse Oorlog, toen er minder wervingsproblemen waren, werden deze verhogingen weer teruggedraaid (Dillo 1992, pp. 87-88 en 93-94).

26. Bruijn 1976, p. 241 e.v.;

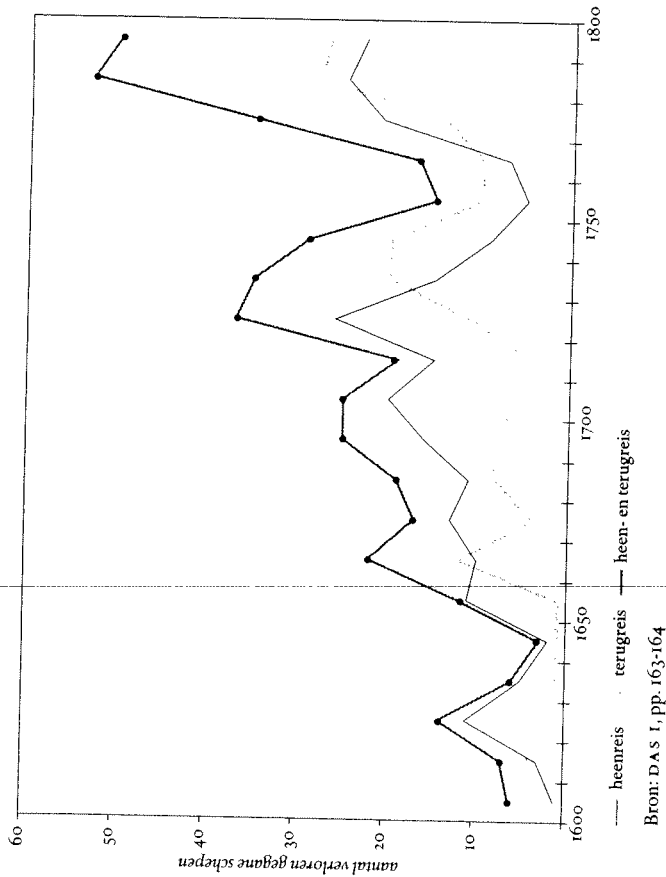
over weesjongens in Zeeland: Van der Doe en Wiggers 1987; in Leiden: Leget 1977; in Delft: Hallema 1957.

27. Brief van de kamer Zeeland aan de Heren x v 11, 28 februari 1780 (v.o.c. 73, f. 225).

28. v.o.c. 137.

29. In 1772 stelde de Pruisische hofraad F.H. Metzringk voor een behoorlijk opvanghuis in Amsterdam te bouwen (A.R.A. Archief Radermacher, 236).

Ook de Zweedse arts en botanicus Thunberg oppert dit als oplossing (Thunberg 1792-94, p. 75). In 1776 kwam Hendrik Meijers Hendriksz uit Middelburg met een rapport onder de titel *Reflectien over de Equipage*, waarin hij voorstelde een 'equipage-huis' in het Nieuwe Diepbij Den Helderte bouwen



Bron: D.A.S. I, pp. 163-164

Verlies aan VOC-schepen, per 10 jaar bijeengenomen

gingen op de heenreis bij de Kaap en zes op de terugreis bij Mauritius. In 1737 gingen nog eens acht schepen op de terugweg naar de kelder.

Het nieuws over dergelijke rampen arriveerde snel in Nederland. Kran-
ten berichten erover, en over twaalf rampen van VOC-schepen zijn sensa-
tionale pamfletten verschenen, met titels als *Rampspoedige Reize Van Het*
O. I. Schip De Naarstigheid.³⁶ Daarnaast raakte een nieuw genre liedjes in
zwang, namelijk op het vergaan van VOC-schepen. Een voorbeeld daarvan
is *Het Waerachtig en droevig verhael, van het Ellendig verongelukke van het*
Huis Ternisse in 1720. Ook op het vergaan van de schepen Amsterveen en
Samson in 1722, en op de elf schepen die in een 'schrikkelijk onweder' in
hetzelfde jaar bij Kaap de Goede Hoop vergingen, verschenen liedjes in
druk. Een onderkuiper die deze storm had meegemaakt op het schip Geer-
truida, dat zwaar gehavend Kaap de Goede Hoop bereikte, maakte er een
negentien strofen tellend lied op. Een soldaat op datzelfde schip verbaasde
er zich over dat dit gedicht bij zijn terugkeer in Amsterdam al gedrukt was
en dat de liedjesverkopers het al uitventten.³⁷ Een zelfde treurige rampen-
piek zou zich herhalen tussen 1770 en 1795. Op het verongelukken van het

retourschip Mentor in 1780 bij Kaap de Goede Hoop maakte een soldaat
aan de Kaap een liedje met de regels

Dit gedicht dat is nog haden
Op de Kaap de Goede Hoop
Maar het zal in korte tijden
Zijn in Amsterdam te koop.³⁸

Het effect van dergelijke rampen op de publieke opinie is moeilijk vast te
stellen, maar de verhalen die in gedrukte vorm de ronde deden zullen ook
zeker mondeling zijn rondverteld en gezongen in herbergen en trekschui-
ten, bij uitstek plaatsen waar het nieuws werd uitgewisseld. In ieder geval
zal dit soort tragedies, die zo sterk het risico van de Oost-Indiëvaart bena-
drukten, de animo om dienst te nemen bij de VOC niet hebben verhoogd.
En hoewel zullen er niet geweest zijn die voor de eer bedankt hebben,
zoals de Amsterdamse pruikenmaker Jacobus Huysman, die in 1720 van
zijn VOC-schip gedeserteerd was 'omdat hij een ander schip sag vergaen'.³⁹

Dit negatieve imago moet nog versterkt zijn door de toenemende ziek-
tegevallen en de stijgende mortaliteit op de schepen en in Azië. Tussen
1660 en 1730 was de sterfte op de uitgaande schepen gemiddeld 9,5 pro-
cent; tussen 1730 en 1780 12,3 procent.⁴⁰ In 1733 brak in 36. Landwehr 1991, nrs. 430-
Batavia een malaria-epidemie uit die tot 1738 duurde. Vóór 445
die tijd overleed in het eerste jaar na aankomst 5 tot 10 pro-
cent van het VOC-personeel, na 1733 liep dat op tot 40 à 50
procent en in 1775 zelfs tot 60 à 70 procent.⁴¹ Deze slachting
onder het personeel moet ook in Nederland zijn doorge-
drongen en de populariteit van een reis naar de Oost danig
hebben verminderd.

In achttiende-eeuwse Duitse reisverslagen komen op-
merkingen over het moordende karakter van het Aziatische
klimaat steeds vaker voor. Van de duizenden die hier komen,
schrijft een VOC-officier in 1771 in een brief uit Batavia, blij-
ven er nauwelijks vijftig in leven en van hen maken er nog
geen vijf fortuin. Oost-Indië is al lang niet meer wat het
twintig of dertig jaar geleden was. Wel kan men hier als offi-
cier snel carrière maken omdat er wel dertig per jaar ster-
ven.⁴² Het is dan ook niet merkwaardig dat Batavia inmid-
dels de bijnaam gekregen had van 'het kerkhof der Europe-
anen', of 'het graf der Duitsers', of zelfs 'het graf der Am-
sterdamers'.⁴³ Bepaald geen opmerkingen die onderne-
mende jongemannen aanspoorden om die kant op te gaan.
Het perspectief van het dienstverband bij de VOC werd lang-
zaamaan slechter en hierin ligt op zijn minst een deelverkla-
ring voor het toenemend gebrek aan ervaren personeel.

Tegelijkertijd doen eigentijdse opmerkingen vermoeden dat de reputatie van zeevarenden afbrokkelde. Guilelmus Tisingh, boekhouder van de kamer Amsterdam, publiceerde in 1780 een pamflet over het teruglopende animo voor de zeevaart. Hij schrijft daarin dat men een matroos of een jongen die varen ging als 'een slecht kerel' beschouwde 'en een ondeugende gast, die niet wil oppassen'.⁴⁴ Amelanders, zo heette het in 1786, voeren op alle delen van de wereld behalve op Oost-Indië, enkelen uitgezonderd. Dat gold namelijk als 'een schande en een gevolg van een losbandig leven, waartoe zy zelden vervallen'.⁴⁵

KWALITATIEVE ACHTERUITGANG VAN HET PERSONEEL

Gebrek aan ervaring

Problemen met het *aantal* mensen dat zich aandienende bij de VOC waren incidenteel van aard. Bij de Opst-Indische huizen van de zes kamers bleven zich mannen verdringen die als matroos of als soldaat wilden uitvaren. Daar stond tegenover dat opmerkingen over onervarenheid van het zeevarend personeel toenamen. Ook het feit dat de zeevarenden uit steeds verder gelegen gebieden in Europa kwamen doet vermoeden dat een groeiend aantal mannen geen ervaring ter zee bezat. Voor soldaten is datzelfde patroon vastgesteld en ook van hen is gezegd dat ze minder goed voor hun taak berekend waren. Dat verband staat niet vast. Een man hoeft niet uit een kuststreek te komen om een ervaren soldaat te zijn. Wel is het zo dat velen die als soldaat aanmonsterden in het geheel geen militaire ervaring bezaten, zoals Johann Gottfried Preller, maar dat zal altijd wel zo geweest zijn. Zij werden aan boord en anders na aankomst te Batavia genoegzaam gedrild. Maar de matrozen moesten acht of negen maanden lang een schip voort laten zeilen en onderhouden.

Klagen over de kwaliteit van het personeel was geen typisch achttiende-eeuws verschijnsel. Men komt gedurende de hele periode van het bestaan van de Compagnie klachten tegen. In 1611 had de kamer Zeeland nog zo tot 22 man nodig voor het op vertrek staande schip Oranje, 'aangesien er zich veel rabauwen onder het volk dat aangenomen is bevinden, ende die haer ontsien te werken'.⁴⁶ En in 1614 klaagt de eerste gouverneur-generaal van Indië, Pieter Both, over het allerbelabberdst niveau van het personeel dat hij alom aantreft, en dat 'de meeste vagabonden ende 't schuym van 't vaderlandt hier comt'.⁴⁷ Isaac Sunderman, die tweemaal de reis naar Indië maakte, voor de eerste keer in 1692, schrijft later hoe weinig hij wist van varen en van Azië en dat hij uit domheid en onwetendheid had aange-monsterd. Ook herinnerde hij zich later over zijn leven aan boord 'de domigheden der Landluiden, die eerst uit het Bos komen, en nooit Zee of Zout-water gesien hebben'.⁴⁸ De Dordtse dominee François Valentijn, die ook tweemaal naar Indië is gereisd, merkte over zijn thuisreis in 1714 op dat

veel gevaren voortkomen uit onvoorzichtigheid en onkunde der stuurlieden. Hij wijt dat aan het gemak waarmee tweede en derde stuurlieden werden aangenomen, 'schoon geheel onbequaam'.⁴⁹

Het probleem wordt in de achttiende eeuw echter veel ernstiger. De Compagnie heeft steeds meer mensen nodig en neemt het niet zo nauw met de selectie. Uit verschillende verhalen van opvarenden blijkt hoe ze op oneigenlijke gronden door de selectie gekomen zijn. Georg Naporra, een jongeman uit Oost-Pruisen die vrijwel geen zeemanstering had, werd in 1752, gestoken in de kieren van een Oost-Indiëvaarder en met alleen wat vluchtige kennis van de streken van het kompas, aangenomen als matroos. Hij verhaalt uitvoerig hoe er gesjoemeld werd met de aanmonstering. Reeds aangenomen mannen ruilden met afgewezen personen die niet door de selectie waren gekomen wegens gebrek aan bekwaamheid of vanwege een lichamelijke handicap. In 1767 lieten de vroedschap en schepenen van Middelburg een waarschuwing drukken aan het adres van de zielverkopers in de stad die 'bevarene Matroosen, en welgedresseerde Soldaten' aan de Compagnie beweerden te leveren. Maar in plaats daarvan kwamen ze aanzetten met 'onervarene en gantsch onbedrevene persoonen ... ende wel byzonder Matroosen'.⁵⁰ De zielverkopper die iemand bij de Compagnie aanbrengt onder een gefingeerde naam zou worden gestraft. Dat dit niet een probleem van vandaag of gisteren was blijkt uit de mededeling in deze waarschuwing dat tegen dergelijke praktijken al in 1680 opgetreden was. Een Duitser die in 1776 uitvoer stelde vast dat het scheepsvolk grotendeels onbevaren was.⁵¹ De kamer Zeeland klaagt in 1780 over de abominabele kwaliteit van het volk dat de zielverkopers aanbrengen. Men kan wel zeggen, schrijven de Zeeuwse bewindhebbers, dat zij behoren 'tot het uyt-schot van het Menschelijk geslagt', dat ze gedeserteerd zijn, dan wel 'vagabondeerende uyt hun vaderland zijn getoogen, ja zelve

44. Tisingh 1780, p. 7.

45. In de *Tegenwoordige staat van Friesland* (Amsterdam

1786), 11, p. 362, geciteerd

door Van Royen 1992, p. 27.

Omstreeks 1800 werd het tot een schande gerekend dienst te nemen op Oost-Indië of op

oorlogsschepen (Brujin 1976b,

p. 162).

46. Leupe 1872, p. 307.

47. Rietbergen 1987, 11, p. 310.

48. Sunderman 1711, p. 11.

49. Valentijn 1724-26, 1 v. 2,

p. 166.

50. Van der Doe en Wiggers

1987, p. 210.

51. Wurm en Wollzogen

1794, p. 44.

52. VOC 73, f. 225.

Slechte fysieke conditie

De Compagnie hield er geen medische, laat staan een psychologische keuring op na. Hooguit werd gevraagd welke ervaring men had en of er een getuigschrift overlegd kon worden. Wat de Compagnie voor ogen stond waren gezondheid, krachtige en natuurlijk energieke mannen. In de inleiding is al beschreven wat een auteur als Trevennot als de modelsoldaat van de VOC beschouwde: een trouw, gehard en bescheiden man. De werver die in 1780 matrozen en soldaten moest engageren kreeg nauwkeurig omschreven wat er van hen verlangd werd. Ze moesten minimaal vijf voet lang zijn, dat wil zeggen zo'n anderhalve meter, gezond van lijf en leden, en zonder gebreken. Hun leeftijd mocht niet

lager zijn dan 18 jaar; de maximum-leeftijd was 40.⁵³ De soldaten van het Württembergse regiment dat de v o c in 1786 huurde, moesten aan een ver-want signalement voldoen: niet kleiner dan vijf voet en een duim (volgens Hollandse maat), niet jonger dan 17 en niet ouder dan 40. En uiteraard zon-der gebreken, 'kriegtuchtig' en overal inzetbaar.⁵⁴

Verspreide uitspraken over de werkelijke fysieke condities geven een onthutsend beeld. De scheepschirurgijns legden al in de zeventiende eeuw het verband met de slechte behandeling van de opvarenden door de zielver-kopers. Ze hebben gebrek aan kleren, schrijft zo'n chirurgijn in 1696, en dat komt doordat ze hun uitrusting van de zielverkopers hebben gekregen. Die maken de naieve vreemdeling wijs dat ze toch snel in warme streken zijn en daarom geven ze linnen in plaats van wollen plunje mee, waardoor ze doodziek worden.⁵⁵ Een paar jaar later verzucht een collega eveneens dat de oorzaak van de vele zieken en doden aan boord gezocht moet wor-den in de houding van de zielverkopers. Zij dreven de mensen 'soo naackt en bloot' aan boord, zonder voldoende kleren. Bij slecht weer hebben ze dan geen gelegenheid droog te gaan aan te trekken.⁵⁶ Op 16 december 1772 schrijft de chirurgijn Hendrik Kaamans vanaf het schip Oost Capelle, dat bij Texel op het punt stond uit te varen, dat er voor de chirurgijn op een Oost-Indisch schip veel meer werk te doen was dan op de koopvaardij. Hij heeft al 22 zieken en drie doden, 'sijnde volk van de Zielverkooper, die als sonder Leeven aan boord kwaamen...'⁵⁷ Kaamans overdreef niet: van de 355 opvarenden overleden er in de drieëneenhalve maand tot de Kaap 107.⁵⁸ Niet minder ellendig is het beeld dat de Duitser Johann Jacob Volk-mann schetst, die in de jaren zestig de Republiek meermalen bezocht. Hij beschrijft de onschuldige jongemannen die door zielverkopers opgesloten worden, met mooie woorden worden zoetgehouden en 'elend und ausge-mergelt' aan boord komen. Wie niet sterk van gestel is, sterft onderweg, of blijft anders levenslang 'elend'. De meesten van deze ongelukkigen zijn vol-gens hem Duitsers.⁵⁹

De opsteller van een plan tot verbetering van het equipagebedrijf schrijft in 1776 aan de Heren x v i i dat ze het wel met hem eens zullen zijn dat het de schuld van de zielverkopers is dat de arme drommels 'de maag verswakt, de zinnen verbijstert, de lighamen bedorven' aan boord komen. En dat het verwonderlijk is dat deze mensen, die dan ook nog eens de zware scheepskost moeten verteren, levend de Kaap bereiken. Ook kapi-tein Laurens de Sille, die op 4 januari 1780 op het punt staat uit te zeilen op het schip Amsterdam, ziet het somber in. In een brief over de opvarenden schrijft hij: 'Wij hebben elendig volk, veele kinderen, swakke, off oude luij-den, die nu geheel sijn afgemartelt. God beware ons! als wij naar zee gaan. Nimmer heb ik droeviger Equipage gevonden.'⁶⁰

Dit soort opmerkingen komt in de achttiende eeuw vaker voor, zowel in de journaals van de chirurgijns, die de slechte lichamelijke toestand uitge-

breid beschreven, als in de geschriften van degenen die structurele oplossingen zochten voor deze ellende. Het is moeilijk te beoordelen of die conditie in de achttiende eeuw inderdaad achteruitging en de Compagnie eerder genoegen nam met geheel opgebrande lieden. Misschien valt dit ver-schijnsel op omdat er meer bronnen uit die periode bewaard zijn gebleven. Ook zou het kunnen zijn dat men onder invloed van de Verlichtingsideeën meer oog kreeg voor dit soort misstanden onder de zeelieden en soldaten, en dat er daarom met meer compassie over geschreven werd. Zeker is dat het zoeken naar structurele oplossingen beïnvloed is door humane Verlichtingsideeën. Maar dat neemt niet weg dat deze schilderingen van de allerellendigste fysieke toe-stand der opvarenden illustratief zijn voor een ontwikkeling die statistisch vastligt: in de achttiende eeuw was de mortali-teit op de schepen en in Azië angstwekkend toegenomen.⁶¹

53. v o c 137.

54. Bloys van Treslong Prins 1937, p. 15.

55. Schilder 1976, 11, p. 255.

56. Journaal van Jan Loxe, 1699 (v o c 5103).

57. Bibliotheek Nederlands Scheepvaartmuseum, inv. A. 0451, 21.

58. D.A.S. 11, nr. 4162.3.

59. Geciteerd bij Bientjes 1967, p. 238.

60. Bibliotheek Nederlands Scheepvaartmuseum, inv. A. 0451, 20.

Hier valt het aantal doden echter mee: 2 van de 154 opvarenden (D.A.S. 11, nr. 4366.3).

61. D.A.S. 1, pp. 161-167.