

'Een kist ligt hier altijd klaar'

MET DE VOC NAAR BATAVIA

Het is wel duidelijk dat de achttiende eeuw, de 'zilveren eeuw', voor Nederland niet alleen maar een periode van stagnatie en achteruitgang was. Dat gold zeker voor de handel en scheepvaart met Azië. Dankzij de monopolisering van deze handel groeide de Verenigde Oostindische Compagnie.

Het handelsvolume van de VOC nam toe en het assortiment artikelen breidde zich uit: naast specerijen kwamen ook textiel, koffie en thee in Europa op de markt. Bovendien werd de Compagnie op Java en Ceylon steeds meer een koloniaal bestuurder. Misschien namen de winsten niet in dezelfde mate toe als de handelsomzet, maar het ging de VOC lange tijd voor de wind. De bouw van nieuwe schepen bijvoorbeeld bereikte tussen 1784 en 1789 een ongekend niveau. De groei van de Compagnie uitte zich niet slechts in cijfers betreffende de handelsomzet of in het aantal schepen, maar ook in een sterke toename van het aantal werknemers.

Het personeel van de VOC

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

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

Het is duidelijk: wie op een VOC-schip uitvoer had maar een kleine kans om gezond en wel in Nederland terug te keren, en die kansen namen in de achttiende eeuw af. De sterfte overzee nam zozeer toe dat het brengen van steeds meer personeel naar Azië een vermindering van het personeel na omstreeks 1750 niet meer kon keren. Niet alleen de groei van het VOC-bedrijf, maar ook de



sterfte overzee was er oorzaak van dat de Compagnie meer mensen in dienst moest nemen. De cijfers in tabel 2 geven deze trend duidelijk weer.

De bewindhebbers moesten elk jaar weer een groot beroep doen op de arbeidsmarkt van de Republiek. Wil men het totaal aantal werknemers van de VOC berekenen dan moeten bij deze cijfers nog de boekhouders en klerken op de kantoren, pakhuizen en de arbeiders op de werven in Nederland worden geteld, in het midden van de achttiende eeuw ongeveer 3.500 mensen. En ook dan zijn nog niet alle personen die in dienst van de VOC arbeid verrichten meegeteld. 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

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

Prof. Dr. Femke S. Gaastra is hoogleraar maritieme en overzeese geschiedenis aan de Faculteit der Geesteswetenschappen van de Leidse Universiteit.

In de zeventiende eeuw

1625: 7.700 (4.500 op de vestigingen in Azië, 1.555 op schepen in Aziatische wateren en zo'n 2.500 en 700 opvarenden op de uit- en thuisreis)

1688: 22.000 (11.551 op de vestigingen in Azië; ik schat dat er circa 4.000 man op de schepen in Azië voeren, en op de uitgaande en thuisvarende vloten respectievelijk 4.000 en 1.600 à 1.900 man)

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

het aantal werkkrachten bij de VOC uit op 57.000.

'Considerabel ongesond'

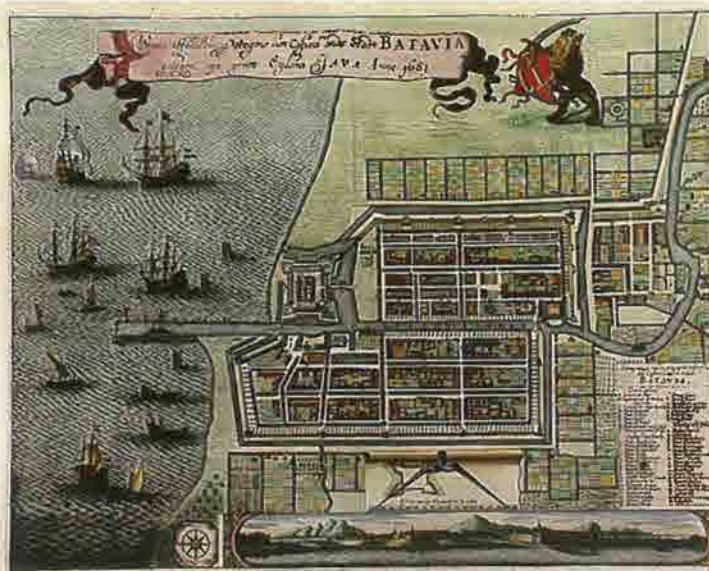
Uitgaande schepen van de VOC zaten overvol: 350 tot soms wel 450 mannen moesten een plaats vinden op een schip van maximaal 45 meter lengte voor een reis van acht of negen maanden. Veel van de opvarenden waren al in slechte conditie en slecht gevoed voordat ze de reis ondernamen. Ziekte en sterfte kwamen dan ook veelvuldig voor. Eenmaal overzee waren de gevaren voor de gezondheid van de VOC-dienaren nog veel groter. Batavia, het centrum van de VOC in Azië en de plaats van bestemming van de meeste schepen, was een bijzonder ongezonde plaats. In de zeventiende eeuw droeg de stad nog trots de titel 'Koningin van het Oosten', maar in de achttiende eeuw verwierf de stad zich de reputatie van 'Moordkuil voor de Europeaan'.

De stad was in de achttiende eeuw uitgegroeid tot een vrij omvangrijke metropool: er woonden omstreeks 1730 zo'n 20.000 mensen binnen de muren en zo'n 100.000 mensen in kampongs daaromheen. De slaven, ongeveer 30.000 in getal, vormden de grootste groep onder de bewoners. Het aantal Chinezen lag daar overigens niet ver onder. De Europese bevolkingsgroep was veel geringer: naast circa 5.000 Compagniesdienaren (mannen) en vijftienhonderd andere Europeanen (voor tweederde mannen) rekende men ook nog een aantal van 700 mestiezen (van gemengd Europees-Aziatische afkomst, meer vrouwen dan mannen) tot deze groep. Van de Compagniesdienaren waren de meeste of zeeman (velen van hen verbleven op de schepen op de rede) of soldaat (gelegd in kazernes of posten rond de stad). Het getal

der 'gekwalficeerde dienaren', de hogere ambtenaren, was maar klein, ongeveer 350 man; zij woonden in huizen in de betere wijken van de stad, zoals aan de Tijgersgracht, en hadden vaak ook buitenhuizen. Cijfers over mortaliteit in Batavia laten zien dat in 1733 een omslag plaatsvond. In dat jaar schoot de sterfte omhoog. P.H. van der Brug heeft in een fascinerende studie over de ongezondheid van Batavia in de achttiende eeuw de cijfers geanalyseerd en heeft zo kunnen vaststellen wat de oorzaak moet zijn geweest van deze omslag en van de hoge sterftcijfers in Batavia sinds dat jaar. De sterfte trof vooral nieuwkomers, en vooral nieuwkomers in de lage rangen, dus de soldaten en zeeleden. Van der Brug geeft daarvan sprekende voorbeelden. In sommige jaren was binnen twaalf maanden na aankomst al zo'n 75 procent van de soldaten overleden. De ziekte die Batavia in 1733 getroffen had, kende aldus Van der Brug een aantal karakteristieken die alle wijzen op malaria. De ongezondheid was beperkt tot dat deel van Batavia dat langs de kust lag. Dat wist de tijdgenoot ook: een uur gaans rond Batavia was het al veel gezonder, twee uur gaans van de stad was het 'zo gezond als het op een plaats immer kan zijn'. Ook was wel duidelijk dat de avond en nacht gevaarlijk waren. Zo raakte het 's avonds spelevaren in de grachten van de stad na 1733 geheel in onbruik. De rijkere Compagniesdienaren konden zonder veel problemen overdag in de stad werken, voor de avond vertrokken ze met hun koetsen naar de in het binnenland gelegen huizen en tuinen. Het duidt allemaal op de malariamuskiet, die een vliegbereik heeft van ongeveer twee, drie kilometer, en die tussen zonsondergang en zonsopgang steekt. De vraag is vervolgens wat dan de oorzaak is geweest

Tabel 2: Omvang van het personeel van de VOC

Batavia, in de zeventiende eeuw ook wel 'moordkuil voor Europeanen' genoemd. De oorzaak was waarschijnlijk malaria.



van de plotselinge toename van de malaria in 1733. Die oorzaak zal, zo meent Van der Brug, gelegen zijn in de aanleg van visvijvers op het aangeslibde strand – of beter: modder – voor de stad. Die visvijvers boden met hun stilstaand, brak of zout water een ideale broedplaats voor de gevreesde muskiet. Kaarten in de achttiende eeuw tonen die visvijvers, dicht bij de Bataviase benedenstad en bij de kazernes van de soldaten. Het laat zich raden dat deze malaria een doem heeft gelegd op de stad. Nieuwkomers werd gevraagd of ze al een 'baarse stoot' hadden gehad, een eerste hevige koortsaanval, die overigens voor velen al fataal was. Hoe rampzalig de situatie zich ontwikkelde blijkt uit vele persoonlijke getuigenissen. Zo noteerde Theodorus Bergsma in een brief van 5 november 1772 aan zijn moeder te Leeuwarden:

'Een kist ligt hier altijd klaar. Vanavond ben ik met ymant in geselschap, morgenavond op zijn begrafenis, overmorgen boelgoed, betovermorgen vergeten.'

Bergsma kon ook melden dat het een uitzondering was dat hij nog steeds in goede welstand verkeerde. Helaas voor Theodorus duurde die uitzonderingstoestand niet lang, in 1773 overleed hij. De inwoners van Batavia waren verzwakt en zagen er ongezond uit, aldus de havenmeester Paravicini in 1753:

'... daar d' meeste menschen nu zoo bleek als spoken uytzien, en zo mager en zwak zijn, dat ze aan de minste ziekte die haar overkomt geen weerstand kunnen bieden en dierhalven overmeesterd zynde, in het gras moeten byten'

Steeds meer mensen trokken uit de stad weg, het inwonertal van de stad binnen de muren, met de oude benedenstad, nam af. Langzamerhand trokken ook minder welgestelde employees van de VOC weg uit het ongezonde gebied. Maar soldaten en zeelieden werden nog steeds in grote getale slachtoffer van de malaria. Het antwoord van de bewindhebbers op deze problemen

was het uitzenden van meer troepen en meer zeelieden om het grote verlies van manschappen overzee te compenseren. Het zal duidelijk zijn dat deze maatregel geen oplossing bood, maar dat de tragedie alleen maar groter werd. In Nederland en in Europa werd zo langzamerhand ook wel bekend dat er enorme risico's waren verbonden aan dienstneming bij de VOC. Het is begrijpelijk dat bijna niemand uit de Republiek meer bereid was als soldaat de VOC te dienen, het overgrote deel van de soldaten kwam op den duur uit het buitenland, meest Duitsland.

Wie wil nog naar Batavia varen?

De personeelsadministratie van de VOC is nog groten-deels in tact en daarin is nog goed na te zoeken wie nog bij de VOC durfde aan te monteren. De basis van die administratie wordt gevormd door de scheepssoldijboeken en die zijn voor bijna alle reizen na 1700 nog in het VOC-archief in Den Haag bewaard. Voor de kamer Amsterdam zijn er ook scheepssoldijboeken uit de zeventiende eeuw. Enige jaren geleden is het project 'Uitgevaren voor de kamers', en dat project behelst het

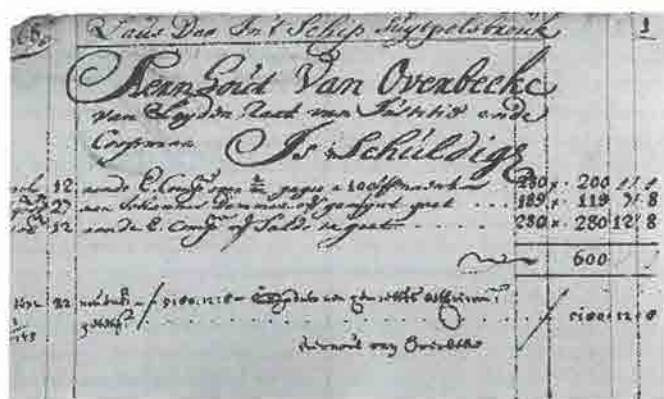
'Het is begrijpelijk dat bijna niemand uit de Republiek meer bereid was als soldaat de VOC te dienen.'

maken van een database met gegevens van 655.000 mannen die in de achttiende eeuw op Oost-Indiëvaarders zijn uitgevaren. Overigens moet worden bedacht dat sommige opvarenden meerdere keren uitvoeren, het gaat dus om minder dan 655.000 individuele personen. Ondanks deze indrukwekkende administratie had de Oostindische Compagnie geen goede naam als werkgever. Dat kwam niet alleen door de hoge sterfte, ook het systeem van arbeidsbemiddeling droeg daartoe bij. Een van de grote belemmeringen om dienst te nemen bij de Compagnie vormde het systeem van de schuld- of transportbrieven. Een soldaat of zeeman kreeg in de periode tot hij aan boord ging 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 af, die de volkhouder kon verzilveren bij de VOC wanneer duidelijk was dat de betreffende soldaat genoeg had verdiend. De waarde van die schuldbrieven of transportcelen bedroeg meestal f 150 en bij een gage van f 9 per maand duurde het dus lang voor de soldaat zelf iets van de Compagnie kon trekken. Overi-



Andries Beeckman, *Het kasteel van Batavia*, 1656-1658 (Rijksmuseum). Het 's avonds spelevaren in de grachten van Batavia raakte in de achttiende eeuw geheel in onbruik. Voor de avond vertrokken de rijken naar hun buitenhuizen uit angst voor de malariamuskiet.





gens deed de volkhouder die transportcelen snel 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 Compagnie immers slechts uit tot de datum van overlijden. Dat renteverlies en risico was verrekend in de prijs van de transportceel; vaak werd minder dan de helft van de nominale waarde van f 150 betaald. De transportcelen werden opgekocht door een ceelkoper of zielkoper.

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 het volle pond betalen, veel meer dan de werkelijke kosten van wat hij genoten had. In veel gevallen zal het vertrek naar Batavia een wanhoopsbeslissing zijn geweest. Niet iedere opvarende van een VOC-schip had zulke slechte vooruitzichten als de soldaten. Er is een onderscheid tussen zeevarenden en soldaten en tussen hogere en lagere rangen en ook tussen zij die afkomstig waren uit het buitenland en zij die hun woonplaats in de stad of het gebied van de kamer van de VOC hadden.

De Vrouwe Anthoinetta Coenrardina

Het Delftse VOC-schip *Vrouwe Anthoinetta Coenrardina* zeilde op de eerste oktober van 1766 van de rede van Goeree naar Batavia. Wat zullen de verwachtingen geweest zijn van de 305 opvarenden bij hun vertrek? Die opvarenden kwamen uit vele windstreken. Er waren veel Delftenaren aan boord, maar ook inwoners uit andere Hollandse steden waren goed vertegenwoordigd: Leiden met 32 mannen, Den Haag met 26, Rotterdam met twintig en Amsterdam en Gouda allebei met vijf.

Van de 305 opvarenden bij vertrek zagen maar 97 Europa terug. De 189 zeevarenden aan boord hadden wel een grotere kans om te overleven: van hen kwamen 83 weer veilig thuis, dus zo'n 44 procent. Voor de soldaten zag het er veel minder goed uit. Er waren 86 gewone soldaten aan boord en van hen keerde slechts acht naar

Nederland terug. Opvallend is ook dat van de zeevarenden er vijftientig in 1768 alweer in Delft terug waren, aan boord van hetzelfde schip waarmee ze uitgevaren waren. Ten slotte valt op dat er 40 zeevarenden van Delft of Delfshaven aan boord waren, en dat van hen 23, dus meer dan helft, veilig naar hun woonplaats terugkeerden.

Het is een trend die ook in andere literatuur naar voren komt. De Delftenaren hadden over het algemeen de betere posities aan boord, vormden misschien een hechtere groep en kenden een grotere onderlinge sociale controle. Ze bleven niet lang in Batavia en hadden dus betere kansen om te overleven. Velen van hen maakten meerdere reizen en klommen dan ook steeds een rang hoger. Zo laat het scheepssoldijboek van één schip al goed zien, hoe groot de diversiteit is geweest onder het VOC personeel.

VOC opvarenden – de database

De database op basis van de scheepssoldijboeken is nog niet geheel gereed. Gegevens van de schepen van de kamer Amsterdam van de VOC moeten nog worden ingevoerd. Maar de database is al wel via internet te raadplegen en dus voor kleine onderzoekjes te gebruiken. Het adres is <http://vocopvarenden.nationaalarchief.nl>. De database zal in de toekomst een belangrijke bron voor demografisch onderzoek worden en zal ook veel door genealogen worden geraadpleegd. Het is zeker dat velen er de namen van hun voorouders in terug zullen vinden!

LITERATUUR

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.

P.H. van der Brug, *Malaria en malaise. De VOC in Batavia in de achttiende eeuw* (Amsterdam 1994) 55-85.

Bergsma, W.B. (ed.), 'Extract uit een brief geschreven te Batavia, den 5den November 1772 door T. Bergsma aan zijn moeder te Leeuwarden', *Notulen van de Algemeene en bestuursvergaderingen van het Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen* (deel X, 1872), bijlage L.

Geciteerd via Van der Brug, *Malaria en malaise*, 139.

Zie bijv. K.L. van Schouwenburg, 'Het personeel op de schepen van de kamer Delft der VOC in de eerste helft van de achttiende eeuw' en 'Het personeel op de schepen van de kamer Delft der VOC in de tweede helft van de achttiende eeuw', *Tijdschrift voor Zeegechiedenis* 7 (1988) and 8 (1989).

Meer informatie over de scheepssoldijboeken en dit project in: Ton van Velzen, 'Uitgevaren voor de Kamers: 700.000 mensen overzee' in Jan Parmentier (ed.), *Uitgevaren voor de Kamer Zeeland* (Zutphen 2006) 31-46.

▽
Scheepssoldijboek,
1668.