

'Als je wat wilde, moest je gaan varen'

In gesprek met J.R. Bruijn

Ton Scheeuwe & Erik van der Walle

Dr. J.R. Bruijn is hoogleraar maritieme geschiedenis aan de Rijksuniversiteit Leiden. Zijn belangstelling voor de sociale kant van het varensbedrijf loopt als een rode draad door zijn wetenschappelijke werk. Zo publiceerde hij samen met E.S. van Eyck van Heslinga *Muiterij, oproer en berechting op schepen van de VOC*, en samen met J. Lucassen *Op de schepen der Oost-Indische Compagnie. Vijf artikelen van J. de Hullu*. Hij was hoofdredacteur van de *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, waaraan hij ook als auteur bijdroeg. Recent verscheen het derde en laatste deel van *Dutch-Asiatic Shipping* dat hij, evenals de twee voorgaande delen, samen met F.S. Gaastra en I. Schöffers schreef, en dat elders in dit nummer besproken wordt. Bruijn is onder meer voorzitter van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis.

U wordt met recht als de belangrijkste stimulator van het onderzoek naar de sociale kant van het varensbedrijf beschouwd. Waar is die interesse uit voortgekomen?

Vroeger was zeegeschiedenis in de ogen van velen marinegeschiedenis. Mij trok de menselijke kant van het varensbedrijf veel meer dan de vechtkant. In mijn eerste doctoraal werkcollege - dat was in 1967 - stond de voeding aan boord van oorlogsschepen centraal. Hoe werd dat georganiseerd en gefinancierd - dat vond ik interessant.

De voeding bleek de belangrijkste bron van inkomsten voor een marine-officier te zijn. Had hij een commando dan kreeg hij per man per dag een bedrag aan kostpenningen en het werd normaal geacht daaraan over te houden. Dat was vanzelfsprekend, dat hoorde bij je inkomen. En hoe groter het schip, hoe langer de reis, des te meer verdiende je. Dat was een nieuw aspect, en zo kon je van verschillende officieren een stuk vermogen reconstrueren.

Dat was mijn eerste confrontatie met de sociale kant, met de mens aan boord, en dat heeft me niet meer losgelaten. Ik begon te kijken onder welke condities men ging varen, om wat voor mensen het ging, om hoeveel mensen het ging, waarom er een personeelstekort was. Voor die tijd was dat soort onderzoek bepaald nieuw te noemen. Eigenlijk is mijn directe voorloper De Hullu, dus als je van een bijdrage wilt spreken, is dat misschien de mijne. Het boeit me gewoon. Alleen al het reizen: hoeveel honderden mensen werden er wel niet op die schepen gestopt en hoe gaat dat aan boord met al die nationaliteiten, leidt dat niet tot spanningen? Misschien paste het ook wel in de jaren zestig. Ik ben absoluut geen revolutionair geweest, maar het kan best meegespeeld hebben. Toch, allereerst het idee: die militaire kant wil ik niet op.

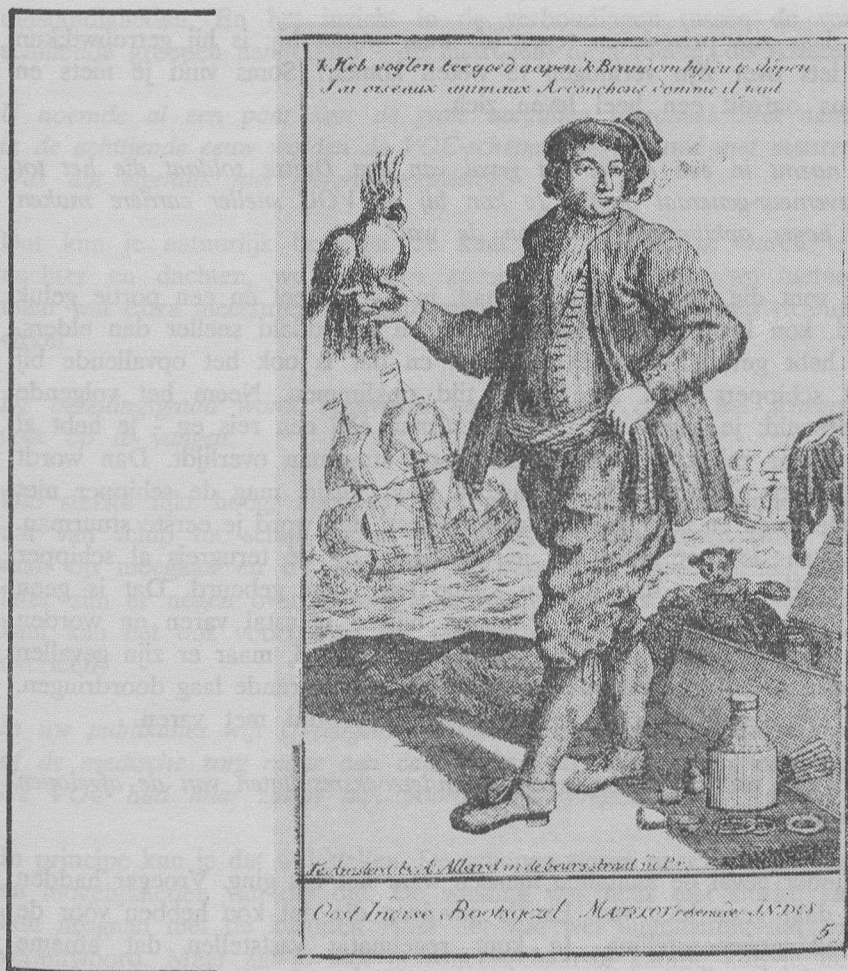
Het onderzoek maakt vaak een sterk detaillistische indruk.

Bij dit soort onderzoek ligt het detailwerk altijd aan de basis. Over de recrutering van het personeel van de VOC bijvoorbeeld bestond eigenlijk niets; je moest het doen met de artikelen van De Hullu. We zijn hier in Leiden begonnen het beeld in te vullen. Eerst het kader vaststellen: het gaat om een miljoen gerecruteerden - waar komen die vandaan? Aan de hand van die gegevens kun je het percentage Nederlanders bepalen. Dan sterven er een hoop - hoe komt dat? Ga eens naar de gezondheid kijken, ga eens naar de voeding kijken.

Wil je weten wie er in de hogere rangen doordringen dan moet je de scheepsbetaalboeken doorwerken. Samen met mevrouw van Eyck heb ik de laatste jaren in werkcolleges carrières van schippers gereconstrueerd: wie is schipper op een reis; wat was hij voor die reis; hoe is hij opgeklommen?

De recrutering bleek bij de VOC anders te werken dan bij de marine. Bij de marine kom je binnen als adelborst - dan kom je al uit de bovenlaag van de bevolking. De officieren zijn meestal Nederlanders hoewel dat in de zeventiende en achttiende eeuw geen vereiste is. De VOC recruteert uit eigen gelederen, de officieren zijn heel vaak klimmers, die onderaan de ladder begonnen zijn en je vindt er allerlei nationaliteiten onder. Ken je de loopbaan van een schipper dan zet

'Als je wat wilde, moest je gaan varen'



Een zeeman toont een papegaai die hij uit Oost-Indië heeft mee-gebracht. Rechts, naast zijn kist, staan andere levende en dode waren die hij voor eigen rekening heeft vervoerd. Gravure van A. Allard. (Uit C. en A. Allard, *Droyten van Boeren en Boerinnen*, Leiden ca. 1700, Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam)

je daar zijn privé-leven tegen af: waar woont hij; is hij getrouwd; kun je iets over zijn vermogen te weten komen? Soms vind je niets en soms ontrolt een heel leven zich.

U noemt in een artikel het geval van een Duitse soldaat die het tot gouverneur-generaal brengt. Je kon bij de VOC sneller carrière maken en hoger opklimmen dan aan de wal?

De vent die iets in zijn mars had, in leven bleef en een portie geluk had, kon heel goed carrière maken en gemiddeld sneller dan elders. Je hebt gevallen waarin mensen - en dat is ook het opvallende bij die schippers - in zeer korte tijd opklimmen. Neem het volgende voorbeeld: je begint als derde stuurman aan een reis en - je hebt al een paar reizen gemaakt - de eerste stuurman overlijdt. Dan wordt je tweede stuurman. Is er aan de Kaap ruzie, mag de schipper niet verder mee en is er geen plaatsvervanger, dan word je eerste stuurman. De kans is zeer groot dat je vervolgens op de terugreis al schipper bent. En dat is dan in een kleine twee jaar gebeurd. Dat is geen exceptioneel geval. Zulke schippers blijven meestal varen en worden dan ook niet tot de sociale bovenlaag gerekend, maar er zijn gevallen waarin ze ook sociaal opklimmen en in de besturende laag doordringen. In zo'n geval stoppen ze na verloop van tijd met varen.

Wat zijn voor U de belangrijkste onderzoeksresultaten van de afgelopen tien jaar?

In ieder geval de aantallen mensen waar het om ging. Vroeger hadden we daar geen idee van. En de gevolgen die dat kon hebben voor de bevolkingssamenstelling. Je kunt regelmatig vaststellen dat afname van de bevolking in een plaatsje correleert met de recrutering voor de VOC.

Wat de inhoudelijke kant betreft, denk ik dat onze kennis eenvoudigweg meer verfijnd geraakt is - op het gebied van de voeding, de medische zorg, de aard van de ziekten enzovoort. De scriptie van Iris Bruijn is daar een goed voorbeeld van.

Ook een nieuw element is het verband tussen reisduur en levens-

'Als je wat wilde, moest je gaan varen'

omstandigheden. En het inzicht in de verhoudingen tussen de verschillende groepen aan boord - de matrozen, de soldaten, de Aziaten.

U noemde al een paar keer de grote aantallen personeel. Met name in de achttiende eeuw worden de VOC-schepen volgestouwd met mensen. Was dat eigenlijk niet onverantwoordelijk?

Dat kun je natuurlijk beweren. Je kunt ook zeggen: ze waren vrij nuchter en dachten, we verliezen zóveel mensen, laten we meteen maar wat extra meesturen. Vanzelfsprekend werd dat vaak een vicieuze cirkel.

De bezettingsgraad wordt opgevoerd om de sterfte onder het scheepsvolk op te vangen.

Die sterfte lijkt hoog, maar je moet goed in de gaten houden dat dat van schip tot schip enorm verschilde. Er zijn reizen waar 400 man op meegaan en bij aankomst in Batavia acht, negen maanden later zijn er negen overleden. Dat is natuurlijk niks. Aan de andere kant kan het ook voorkomen dat twintig, dertig procent de reis niet overleeft.

In uw publikaties wijt U dergelijke gevallen niet zozeer aan de voeding of de medische zorg maar aan calamiteiten als een vlektyfus-epidemie. De VOC had haar zaken aan boord goed geregeld?

In principe kun je dat wel stellen. De schepen waren naar de standaard en mogelijkheden van die tijd. De voeding was heus niet slecht. Het kon misgaan met de kwaliteit maar het was wel uitgemeten; dat was verantwoord. Maar als je met personeelsschaarste kampt, kun je niet meer selecteren. Dan loop je de kans mensen aan boord te halen die iets onder de leden hebben. Dat zijn dan de paar rotte appels die de rest aansteken. Tegen vlektyfus is, met de medische kennis in die dagen, geen kruid gewassen. Daar konden de chirurgijns ook niets aan doen. Dweilen met de kraan open noem je dat tegenwoordig.

U zegt, het voedingspakket was in orde. Diebels zegt in zijn artikel met zoveel woorden dat het voedsel, of het gebrek daaraan, de weerstand aanmerkelijk aantastte en de bemanning net in leven hield.

Het voedingspakket was samengesteld naar de inzichten van die tijd. In de tweede plaats, men onderbreekt de reis bewust om voedsel en vooral ook drinkwater aan te vullen. Water was eigenlijk nog veel belangrijker; er zijn meer mensen doodgegaan door gebrek aan vocht dan door gebrek aan voedsel. Alleen, het voedsel bevatte niet die bestanddelen die wij nu belangrijk vinden, zoals vitaminen. Maar wie kon dat wel bieden? Niemand. De Engelsen en de Fransen zaten daar ook mee.

De Denen en de Zweden zijn geen territoriale macht zoals de VOC. Zij hoeven dergelijke aantallen mensen niet mee te nemen en hebben meer ruimte op hun schepen. De VOC móet op alle mogelijke manieren maximaliseren?

De VOC is een territoriale macht en moet dus zelf haar bezittingen verdedigen - heeft daar soldaten voor nodig. Het VOC-schip is tegelijk oorlogsschip. Dat is nu eenmaal de structuur en daarom moet ze, om die term te gebruiken, maximaliseren. Dat VOC-schip móet vol. Dat verandert pas als de VOC ter ziele is; dan gaat de marine naar Azië. Later komt ook het koloniale leger op gang. In de negentiende eeuw vaart weer alleen die koopvaarder met een lading en een bemanning die toereikend is voor dat schip.

Er was ook ruimte voor, want we voerden niets uit naar Indië. Er gingen wat gebruiksgoederen mee, en ballast en edelmetaal. De ruimte die overbleef was beschikbaar voor mensen; die werd gestopt. De kleinere compagnieën hoefden geen grote aantallen soldaten over te varen. Dat betekent dat de omstandigheden aan boord van die schepen beter konden zijn.

Maar ook die schepen legden onderweg aan om te verversen, net als de Nederlandse. Alleen, die Nederlandse reizen duurden wel eens wat langer omdat men altijd aan de Kaap gebonden was.

De Denen bijvoorbeeld gaan naar de Kaapverdische Eilanden zolang die nog niet uitgedroogd zijn, of naar de Canarische Eilanden. Als

'Als je wat wilde, moest je gaan varen'

het nodig was, deden ze de Kaap nog aan, maar meestal maakten ze een doorgaande reis van de Kaapverdische Eilanden naar het eerste aanlooppunt in Azië.

Gegeven de structuur van de compagnie deed men wat in zijn vermogen lag.

Dat denk ik wel, ja.

En ook op het gebied van de voeding deed men, gegeven de inzichten van die tijd wat mogelijk was. Tegen calamiteiten als besmettelijke ziekten...

Daar probeerde men iets tegen te doen maar men kòn er weinig tegen doen. Ik roep misschien een wat mooi beeld op - het is natuurlijk gewoon een bedrijf dat winst wil maken. Toch denk ik niet dat je de bewindhebbers er op kunt betrappen dat ze bewust vernieuwingen tegenhouden. Er wordt bijvoorbeeld geëxperimenteerd met het maken van drinkwater tijdens de reis. Als het kan, zijn ze bereid daar de apparatuur voor te installeren. In dit geval blijkt het om allerlei redenen niet lonend te zijn, maar men probeert het. De Zeeuwen gaan zeekraal eten als ze in de gaten krijgen dat dat gezond is. Je kunt niet zeggen dat ze ouderwets waren, je kunt misschien wel zeggen, laten ze vijftig man minder met dat schip meesturen, dan hebben die overige 250 meer ruimte. Maar de bewindhebbers denken: dat schip heeft nu eenmaal een capaciteit van 300 man, zo zijn ze ontworpen, zo staan ze in de boeken, dus dat stoppen we erop. Minder dan het maximum is in de ogen van de heren wanbeleid.

Economische motieven prevaleerden maar er was een normale zorg voor het personeel zoals je dat vandaag de dag...

Nee nee nee, natuurlijk niet. De bewogenheid met het lot van de mensen was natuurlijk niet zo groot als tegenwoordig. Het doel is die retourlading te krijgen in die hoeveelheden en in die soorten. Dàt is het doel van de Compagnie. Dat wil niet zeggen dat je dat dan ook coûte que coûte moet halen. Als er wat meer ziektegevallen aan boord worden verwacht, is men wel bereid om nog een tweede

of derde chirurgijn mee te sturen. Dat is gewoon ook in het belang van de Compagnie. Maar de heren dachten niet: laten we nou eerst zorgen dat de bemanning het goed heeft aan boord.

In de loop van de achttiende eeuw begint de VOC achter te lopen bij de concurrentie. Heeft men daarop gereageerd?

Men krijgt inderdaad in de loop van de eeuw in de gaten dat men achterloopt. Dat doet de Republiek dan overigens op meer punten. Het opvallende is dat er dan een groep is die een poging doet het tij te keren. Vóór 1740 is er bijvoorbeeld een hele serie scheepsrampen geweest: in sommige nachten verliezen ze wel vijf schepen - een kapitaal!

Men probeert de oorzaken op te sporen en in overleg met scheepsbouwers wordt er dan een beter type gebouwd. In de jaren vijftig en zestig komen er haast geen scheepsrampen meer voor. Af en toe is een scheepsramp natuurlijk onvermijdelijk. Het schip dat bij Hastings is vergaan, was één van die eerste nieuwe schepen. Dat is in een storm terechtgekomen die alle proporties te buiten ging - dat lag niet aan het schip. Ook worden de nieuwste instrumenten ingekocht en komt er in die tijd een aantal nieuwe atlassen bij. Op het eind van haar bestaan introduceert de VOC weer een goedkoper retourschip, waar minder mensen op kunnen maar dat wel goedkoper is in bouw en exploitatie. Die switch kunnen ze wel opbrengen. Nogmaals, ik wil het niet idealiseren maar de VOC is zeker geen star bedrijf. Het sterftekwestie en het gebrek aan soldaten en zeelieden - daar hebben ze geen antwoord op gehad.

Waarom heeft men in Uw ogen dat personeelstekort niet onder de knie gekregen?

De arbeidsmarkt was niet toereikend. Bedenk wel dat Nederland een bevolking van anderhalf à twee miljoen zielen had en de VOC een enorm groot bedrijf was, de multinational van de zeventiende en achttiende eeuw. Zij legde jaarlijks op die arbeidsmarkt een beslag van zo'n 7 à 8000 nieuwe mensen. Naast de andere varende takken was dat een enorm aantal. Dat kon de Nederlandse arbeidsmarkt, ook met de stroom van gastarbeiders, niet aan.

'Als je wat wilde, moest je gaan varen'

Ondanks de hoge werkloosheid in de achttiende eeuw?

Dat blijft inderdaad de vraag. Waarom ging men niet naar de VOC, althans niet in voldoende mate.

Het moet de bevolking toch niet onberoerd hebben gelaten als zovelen naar zee gaan en lang niet iedereen terugkeert.

Dat vind ik altijd het moeilijke. Je weet dat velen niet terug zullen keren. En het moet toen toch ook opgevallen zijn dat Piet en Klaas niet meer terugkomen. Ik denk dat het het aureool had: daar moet je gaan werken omdat je dan werk hebt. Een mengsel van bittere noodzaak en avontuur. Zij die terugkwamen, konden toch wat laten zien. Ze waren wat rijker en konden mooie verhalen vertellen. Kent U dat prentje van die zeeman met z'n papegaai? Dat vind ik altijd zo'n mooi beeld. Zo zijn ze niet allemaal teruggekomen maar het trekt natuurlijk toch als je zoiets ziet of hoort. Je gaat weg als matroos maar je komt terug als bootsman. Als je wat wilde, moest je gaan varen.