Universiteit
Leiden
The Netherlands

Scheepsvolk

Gaastra, F.S.

Citation
Gaastra, F. S. (2010). Scheepsvolk. In . Leiden. Retrieved from https://hdl.handle.net/1887/19263

Version:	Not Applicable (or Unknown)
License:	Leiden University Non-exclusive license
Downloaded from:	https://hdl.handle.net/1887/19263

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Prof.dr. Femme S. Gaastra

Scheepsvolk

Universiteit Leiden

Scheepsvolk

Rede uitgesproken door

Prof.dr. Femme S. Gaastra

ter gelegenheid van zijn afscheid als hoogleraar in de

Zeegeschiedenis

aan de Universiteit Leiden

op vrijdag 11 juni 2010.

Universiteit Leiden

Een afscheidscollege nodigt uit om terug te blikken en is daarmee een type college dat bij uitstek geschikt lijkt te zijn voor historici. Immers, historici blikken beroepshalve terug. Maar een persoonlijke terugblik moet dit niet worden. Het lijkt me niet raadzaam om hier nu lang stil te blijven staan bij zaken die een werknemer van het Instituut Geschiedenis de afgelopen 36 jaar heeft mee gemaakt. Zo spannend is dat allemaal niet. Ik zou kunnen opmerken dat huisvesting nu heel anders is dan toen ik begon, dat de namen van ons instituut nogal eens zijn veranderd, dat nieuwe structuren zijn geschapen - de bachelor/masters bijvoorbeeld - en dat van wetenschappers meer dan voorheen ondernemerschap wordt gevraagd. Sommigen zouden dat misschien een VOC-mentaliteit noemen. Laten we maar concluderen, dat veel veranderd lijkt te zijn maar dat ook veel gelijk is gebleven.

Als het gaat om vernieuwing en verandering is het natuurlijk de computer en het internet, die ons leven hebben veranderd. Ook de onderzoeksmogelijkheden op het gebied van geschiedenis zijn door de digitale revolutie spectaculair vergroot. Zelf ben ik binnen gekomen via het *Dutch-Asiatic Shipping* project. Dit project, geïnitieerd door Ivo Schöffer en Jaap Bruijn, mijn leermeesters, bestond in zekere zin uit het bouwen van een database van het scheepvaartverkeer tussen Nederland en Azië in de periode van 1595 tot 1800. Ik zeg 'in zekere zin', want wij noemden dat toen nog geen databestand of 'database', maar spraken van een tabel of tabellarisch overzicht. Toen de gegevens van dit scheepvaartverkeer bijeen waren gebracht, zijn deze nog op de gewone, klassieke wijze in druk uitgegeven, maar inmiddels staan ze ook op internet en zijn ze dus op vele manieren doorzoekbaar.[1]

Het past om bij dit afscheidscollege stil te staan bij een ander project dat het bouwen van een databestand tot doel heeft en waar ik ook bij betrokken ben. Dit databestand zal bestaan of beter, bestaat eigenlijk al, uit gegevens over zo'n 770.000 personeelsleden van de VOC in voornamelijk de achttiende eeuw. Het project is onder verschillende namen bekend, in officiële stukken uiteraard in het Engels: 'The European Labour Market and the Dutch East India Company - a database of the personnel of the Dutch East India Company in the 18th century'. Maar we gebruiken ook de naam 'Opvarenden VOC' en zo is het ook te vinden op internet. Het databestand is gebaseerd op de zogenaamde 'scheepssoldijboeken' of 'scheepsgrootboeken'. Deze boeken vormen de basis van de salarisadministratie van de Verenigde Oostindische Compagnie. In deze boeken werd voor iedere opvarende van een Oost-Indiëvaarder bij vertrek een salarisrekening geopend, met een debet en een credit zijde, waarop de mutaties werden bijgeschreven. De structuur van deze belangrijke bron is op verschillende plaatsen uiteengezet. Hier zal ik nader ingaan op de mogelijkheden die de gegevens bieden voor analyse van de samenstelling van het VOC-personeel en op nieuwe inzichten die zo'n analyse kan bieden.[2]

Alvorens daarop in te gaan, wil ik nog wel opmerken dat dit project wordt uitgevoerd bij het Nationaal Archief onder bekwame leiding van Ton van Velzen en dat het niet had kunnen worden uitgevoerd zonder de inzet - materieel en inhoudelijk - van het Nationaal Archief en van de archiefinstellingen in de vroegere kamersteden van de VOC: de archieven in Delft en Rotterdam, het Westfries Archief (voor Hoorn en Enkhuizen), het Zeeuws Archief in Middelburg en tenslotte het Archief van Amsterdam. Maar ook andere instellingen hebben aan de financiering bijgedragen. Van cruciaal is belang is de steun geweest van de samenwerkende maritieme fondsen, die op verschillende tijdstippen financieel zijn bijgesprongen, en daarmee voortgang van het project hebben veilig gesteld. De gegevens van Zeeland konden worden ingevoerd dankzij de steun de Euregio Scheldemond. En ten slotte is NWO bereid gevonden de invoer van de gegevens van de Kamer Amsterdam van de VOC - de helft van het totale bestand - te subsidiëren.

Het zeevarend personeel van de VOC

Over het personeel van de VOC en over zeevarenden in de zeventiende en achttiende eeuw is veel, heel veel geschreven.[3] Hoewel al wel bekend was, dat vele duizenden mannen op

VOC-schepen de Republiek hadden verlaten kwam deze materie weer in de belangstelling na publicatie van de delen *Dutch-Asiatic Shipping*. Toen kwam ook het besef, dat de Republiek, maar ook andere delen van Europa, een gevoelig bevolkingsverlies hebben ondervonden door massale dienstneming bij de VOC. Immers, zo'n 975.000 mannen vertrokken op VOC-schepen naar Azië, en maar 367.000 keerden terug.

Ondanks de indrukwekkende personeelsadministratie 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 ze niet. De hoogte van de gages voor de soldaten en zeelieden was, zo wordt vaak gesteld, onvoldoende om althans in Holland en Zeeland een gezin te kunnen onderhouden.[4] 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 zelf een hoge prijs moesten betalen voor hun dienstneming bij de Compagnie. Ten slotte 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, een kans die in de loop der tijd geringer werd door de hoge sterfte in Batavia na 1734. Het vertrek naar Azië werd zo steeds meer een stap waarbij men definitief uit de maatschappij wegtrok - en dat trok misschien avonturiers, maar ook mannen die zo aan de rand van de samenleving verkeerden dat ze in Europa geen toekomst meer zagen.

En zo kreeg ook het personeel van de VOC zelf een negatief stigma. Daar kwam nog bij dat de Compagnie haar personeel voornamelijk uit de steden rekruteerde, terwijl voor andere takken van scheepvaart, waar hogere lonen werden betaald, dorpen en plattelandstreken eerder het rekruteringsgebied waren. Het is een beeld dat ook heel duidelijk uit de database naar voren komt. In de 770.000 ingevoerde soldijrekeningen worden zo'n 151.000 verschillende plaatsnamen genoemd. Amsterdam komt met 108.500 vermeldingen veruit het meeste voor, dan volgen er nog zes plaatsen met meer dan tien duizend vermeldingen: Rotterdam (26.000), Hamburg (15.900), Middelburg (14.550), Delft (13.700), Leiden (11.800) en Den Haag (10.700). Dat is bij elkaar al bijna een kwart van het totaal. Er zijn vervolgens zo'n 70 steden in binnen- en buitenland die tussen de 1000 en 10.000 man leveren. Ook die steden zijn samen goed voor een kwart van herkomst vermeldingen in de soldijrekeningen. Plaatsen die maar een of twee keer voorkomen, beslaan 19 procent van het totaal.

De VOC dreef, zo leek het wel,op een soort tweede keus van matrozen en soldaten, op een stedelijk proletariaat, op jonge ongetrouwde mannen en op buitenlandse zeelieden (en soldaten) die geen andere keus hadden dan om dit gevaarlijke maar slecht betaalde beroep uit te oefenen.

Dat beeld is echter gaan schuiven, het is genuanceerd en bijgesteld, maar wacht op definitieve herziening. De historicus Roelof van Gelder stelt op grond van zo'n vijftig reisbeschrijvingen, geschreven door Duitse VOC-dienaren, dat die Duitsers zeker niet tot het onontwikkelde, bijna criminele 'schuim der natie' behoorden. Voor velen telde niet alleen geldelijke motieven, maar ook nieuwsgierigheid en zucht naar avontuur. Voor sommigen van deze Duitsers, met name voor de ambachtslieden, gold het vertrek naar Azië als een zijstap van hun *Wanderschaft,* de gebruikelijke rondreis langs steden door Duitsland en Europa op zoek naar werk en ervaring.[5]

Er is ook opgemerkt, dat de Hollandse en Zeeuwse steden altijd al een bron waren voor zeelieden. In de officiersrangen en bij de wat beter betaalde onderofficieren waren deze stedelingen juist sterk vertegenwoordigd. Maar onder de soldaten treffen we deze stedelingen nauwelijks aan, die baan liet men kennelijk liever over aan anderen - meest buitenlanders. Het is trend die bij schepen van Hoorn en Enkhuizen, van Zeeland en Delft al onderzocht is.[6] Een originele bijdrage kwam van de Delftse

historicus K.L. van Schouwenburg. Van Schouwenburg analyseerde de scheepssoldijboeken van de 202 Oost-Indiëvaarders van de Kamer Delft die tussen 1700 en 1795 voor deze kamer met in totaal 41.965 opvarenden naar Azië uitvoeren. Daarvan was er een kwart afkomstig uit Delft. Opvallend is, dat het aantal Delftenaren onder de militairen veel geringer was dan onder de matrozen of het kader. Het Delftse aandeel in deze categorie liep na 1720 al terug en in de tweede helft van de 18e eeuw waren er nog maar enkele Delftenaren bereid om als soldaat naar Azië te vertrekken. Ook het aandeel Delftenaren onder matrozen nam wel af, maar veel minder sterk, terwijl bij het kader - zeevarenden in officiers- of onderofficiersfuncties - het percentage op circa 35 procent bleef. Voor de meesten van de Delftse zeevarenden in de hogere rangen betekende het vertrek op één der schepen van de Delftse Kamer geen definitief afscheid van het vaderland: 70 tot 80% van hen keerde weer behouden terug. Ook van de matrozen zetten velen weer voet aan wal, in de eerste helft van de 18e eeuw keerde 60% van de uit Delft afkomstige matrozen weer terug, na 1750 zakte dat percentage langzaam. De terugkeer was ook vrij snel: ongeveer de helft was binnen twee jaar weer thuis. Voor de soldaten was het perspectief om ooit nog eens in Europa terug te keren veel geringer: keerde in de eerste decennia van deze eeuw nog één op de drie weer in Nederland terug, later in de eeuw was dat nog maar één op de tien![7]

Van Schouwenburg had zijn gegevens al in een databestand opgenomen, maar had daar nog geen namen van opvarenden vermeld. Hij kon dus nog niet nagaan hoeveel zeevarenden voor een tweede of volgende keer een reis maakten. Jaap Bruijn, die een studie maakte van schippers van de VOC, kon wel de loopbaan van individuele schippers volgen en hij toonde aan dat schippers bij de VOC langzaam opklommen en vele reizen maakten - tien reizen was geen uitzondering.[8]

Er is ook op gewezen, dat in tegenstelling tot het gangbare beeld, er toch vrij wat zeelieden van de getrouwd waren - het systeem van maandbrieven, waarbij een zeeman ieder jaar drie maanden van zijn gage aan zijn vrouw kon laten overmaken ('vermaken' zei men bij de VOC) toont dat aan. En hoewel die achtergebleven vrouwen het soms moeilijk hadden, wisten velen van hen toch overeind te blijven en was dus de gehuwde Oostindië-ganger gewoner dan gedacht.[9]

Ten slotte wil ik er op wijzen, dat de verdiensten in de achttiende eeuw wat minder laag waren dan vaak wordt gesteld. Weliswaar bleven de vaste gages onveranderlijk laag - voor een ervaren matroos op 12 gulden per maand. Maar na 1744 kreeg iedereen die thuis kwam een 'douceur' of bonus. In principe was gedacht dat bedrag in de plaats zou komen voor de gepermitteerde bagage, zodat de smokkelhandel beter zou kunnen worden aangepakt. Die beperkte eigen handel liet men ten slotte toch maar weer toe. De douceurs bleven echter. Voor een schipper bedroegen die wel 2.000 of zelfs 3.000 gulden, maar ook de lagere rangen kregen een aantrekkelijk douceur. De matroos, die 12 gulden per maand verdiende, kreeg 150 gulden, een bootsman of schieman met maandelijkse gage van zo'n 24 gulden ontving bij thuiskomst 300 gulden.[10] Het waren best hoge bedragen; wie dus na twee of drie jaar thuiskwam werd met een extra jaarsalaris beloond. Men kan zich voorstellen dat zo'n uitkering tegelijkertijd een krachtige stimulans was om het nog maar eens te proberen en opnieuw bij de VOC dienst te nemen.

De vraag is nu, wat de gegevens uit de database kunnen bijdragen om een nieuw beeld verder vorm te geven.

De opvarenden van de *Oostrust*, 1739

Om nu inzicht te krijgen in de mogelijkheden van het databestand analyseerde ik de bemanning van één schip. Ik maakte een tamelijk willekeurige keuze: de Amsterdamse Oost-Indiëvaarder *Oostrust*, die op 17 februari 1739 van de rede van Texel vertrok met bestemming Batavia. De *Oostrust*, in 1721 gebouwd, was een VOC-schip van het grootste charter, dus zo'n 45 meter lang, en had al zeven keer de reis naar Azië gemaakt. De naam het schip was ontleend aan de naam van

hofstede 'Oost Rust' in Nieuwer-Amstel (nu Amstelveen) van de VOC-bewindhebber Arnout Schuit. Een gemakkelijke reis zou het niet worden. Het schip was bij vertrek uit Texel op een zandbank lek gestoten en de schipper Willem Vroom was gedwongen om de Shetland eilanden aan te doen om een noodreparatie uit te voeren. Op 3 juli, zo'n vier en halve maand na vertrek, ankerde de *Oostrust* in de Tafelbaai. De Kaap de Goede Hoop werd al vrij snel weer verlaten, op 18 juli werd de reis voortgezet. Maar Batavia werd niet bereikt, want al twee dagen na vertrek bleek dat 'het schip over het gantsche lighaam soo slegt gesteld was', dat de schipper moest besluiten om een veilige haven te zoeken. De Tafelbaai kon niet meer worden bereikt, maar Vroom zocht zijn toevlucht in de Mosselbaai, ten oosten daarvan.

Daarop besloot de Kaapse raad de tien kisten met zilver aan boord alvast veilig te stellen. Deze kisten werden samen met 24 kanonnen door een hoeker overgenomen en naar de Tafelbaai gebracht. De *Oostrust* zou daarna ook zelf kunnen terugvaren naar de Tafelbaai, zodat dan meteen kon worden gezien hoe het schip zich zou houden op volle zee. Dat bleek niet best, ondanks nieuwe reparaties die nog in de Mosselbaai waren uitgevoerd. Tenslotte verklaarde een commissie van 'scheepsverstandigen', bestaande uit de equipagemeester, de baas der timmerlieden en schippers en timmerlieden van aanwezige retourschepen, dat de slechte conditie van het schip verder varen belette. Houten balken en verbindingen waren verrot, de spiegel werkte geweldig, bij het slingeren van het schip 'gingen de hutten en het geheele boord van het halfdek over en weer'.[11] Kortom, rijp voor de sloop en dus gingen alle opvarenden van boord. Zij zetten met andere schepen de reis naar Batavia voort, een enkeling bleef hangen aan de Kaap. Ook dat is allemaal in het databestand gemakkelijk terug te vinden.

Wie in de database het scheepssoldijboek van de *Oostrust* van 1739 aanklikt, krijgt 350 namen te zien. Dat zijn niet allemaal namen van personen aan boord van het schip. Naast de namen van de 294 opvarenden zijn er ook 56 namen van vrouwen, ouders of broers van de opvarenden, die het recht hebben gekregen om drie maanden gage van de soldijrekening van hun man, zoon of broer op te nemen - de maandbrief dus.

De 294 man kunnen we verdelen in drie categorieën: 183 zeelieden, van scheepsjongens tot de schipper, 104 militairen, meest soldaten, maar ook de adelborsten worden hiertoe gerekend, en 7 handwerkslieden, zoals kuipers, zeilmakers, timmerlieden. Het eerste dat opvalt, maar dat niet verrast, is het grote verschil in herkomst tussen de zeevarenden en de militairen. Bij militairen komt 75 % uit het buitenland, bij de zeevarenden is dat 53 %. Het past bij wat algemeen in de literatuur wordt opgemerkt en bevestigt nog maar eens, dat de soldaten een aparte plaats in het personeel innemen.

Verschillen tussen rangen en beroepen

Er blijken echter niet alleen verschillen te bestaan tussen de beroepsgroepen aan boord, maar ook bij de rangen van zeevarenden is dat het geval. Voor schipper Willem Vroom was het de zevende reis naar Batavia. Zijn eerste reis, als scheepsjongen, maakte Vroom in 1713. Daarna klom hij op en in 1734 kreeg hij zijn eerste commando. Het werd hem in 1736 niet aangerekend, dat hij zijn schip *Loosdrecht* verspeelde op de Goodwin Sands voor de kust van Kent en ook nu werd hem het lekstoten van de *Oostrust* niet verweten.[12] Na thuiskomst, begin september 1742, inde hij zijn gage op het Oost-Indisch huis te Amsterdam, zo'n ƒ 3.300.[13] Hij vertrok het volgend jaar voor een nieuwe reis als schipper naar Azië. Van die reis keerde hij niet meer terug.

Dat opklimmen - we noemden het al eerder - is een patroon dat we ook bij de andere opvarenden van de *Oostrust* zien. De opperstuurman Jacob Walraven had tenminste vier reizen gemaakt voor hij in 1739 uitvoer. Hermannus Soet, kwartiermeester aan boord van de Oostrust, maakte zeven reizen en eindigde als schipper. Ook Jan van Daalen, nog maar matroos in 1739, maakte zeven reizen en was in 1759 schipper.

Voor de meeste opvarenden betekende de reis met de *Oostrust* echter het definitieve afscheid van Europa. Van de soldaten keerde maar 11 procent naar Nederland terug, van de zeevarenden 46 procent, dus toch ook minder dan de helft. Voor de jonge zeevarenden, de zogenaamde hooplopers en jongmatrozen, was dat percentage ongunstiger dan gemiddeld, voor de ervaren matrozen en de dekofficieren, zoals de kwartiermeesters, de bottelier, schieman of konstabel, was het percentage gunstiger. De oorzaak daarvan ligt, dunkt me, in het feit dat die jongere zeelieden langer in Azië moesten blijven en dus eerder slachtoffer werden van tropische ziektes dan de oudere ervaren zeelieden, die weer snel thuisvoeren.

De kern van de groep zeevarenden werd gevormd door de bosschieters, de ervaren matrozen, die hun naam overigens ontleenden aan het feit dat zij ook het geschut konden bedienen. Aan boord van de *Oostrust* waren er 41 bosschieters. Twee van hen liepen er weg bij Shetland eilanden, drie drosten er aan de Kaap. Meer dan de helft, namelijk 26 van hen, keerde veilig in Europa terug, de meesten waren eigenlijk vrij snel weer thuis. (namelijk 11 in 1740, 8 in 1741, 3 in 1742 en de anderen voor 1748). Er waren vijf bosschieters uit Amsterdam, die keerden alle terug. Bij elkaar maakten deze vijf 15 reizen. Jan van Poelwijk begon in 1731 als jongen, voer vervolgens drie keer als bosschieter en de laatste keer als kwartiermeester, hij overleed in 1757. Hij was de enige die van deze vier die ten slotte in Azië overleed. Vier bosschieters kwamen uit andere plaatsen in de Republiek (2 uit Den Haag, 1 uit Utrecht en 1 uit Limmen) van wie er drie terugkwamen. Eén van de Hagenaars, Dirk Hermeling, overleed in Azië in 1741. Ook van deze groep voer vaker uit, gemiddeld maakten ze twee reizen.

Dan waren er de bosschieters uit het buitenland, 32 in getal. Dat is een opmerkelijk hoog aandeel: 78 %. De meesten van hen kwamen uit Noord Duitsland en het Oostzee gebied (plaatsen als Bremen, Altona, Lübeck, Stralsund en Stettin), een aantal uit Scandinavië (o.a. Bergen, Trondheim, Kristiansand, Stockholm). Dat is geen verrassing. Stockholm bijvoorbeeld komt ruim acht duizend keer in de database voor, Bremen ruim zevenduizend. Twee van deze groep, Jan Anthoni en Pieter Gardoni, kwamen uit Venetië - bijzonder, maar toch ook niet ongewoon: het databestand geeft in totaal 682 namen van opvarenden afkomstig uit Venetië. Van deze 32 buitenlanders, kwamen er 18 in Europa terug, een wat mindere score dan bij de Nederlandse bosschieters. Maar ook onder deze groep van 32 man waren er (10) die meerdere reizen maakten. Drie of vier keer varen was voor hen gewoon. Opvallend is de loopbaan van Matthijs Luttie uit Bremerle, die vijf keer uitvoer tussen 1739 en 1753 en ten slotte in 1756 in Azië overleed. Al even opvallend is wel dat deze buitenlanders, of ze nu een of meer reizen maakten, bijna zonder uitzondering als bosschieter waren aangemonsterd, terwijl de kleine groep uit de Republiek in lagere rangen begon, maar soms ook hoger eindigde. Of dat een algemeen patroon is nu nog moeilijk te zeggen. Het beeld wordt in ieder geval bevestigd door de Noorse historicus Sindre Aarsbog in zijn studie naar VOC-opvarenden uit Noorwegen.[14] Mogelijk hadden deze buitenlandse zeelieden al ervaring op gedaan in de Nederlandse koopvaardij voordat zij de stap naar de VOC waagden.

Zoals gezegd, waren de kansen op terugkeer voor de zeelieden in lagere rang geringer. Maar vier van de veertien hooplopers keerden naar Nederland terug en elf van de 39 jongmatrozen. Amsterdammers hadden een wat betere score bij terugkeer dan het gemiddelde, daar lag het percentage van repatrianten op 56 procent. Wie terugkeerde voer vaak opnieuw uit. Totaal waren er in alle zeevarende rangen 52 Amsterdammers aan boord en 4 handwerkslieden. Die maakten bij elkaar - je moet dan wel stug zoeken in de database - 147 reizen, dus gemiddeld ruim 2,5 reis. Het valt op dat de hooplopers en jongmatrozen die wel terugkeerden, daarna vaak een bescheiden carrière doorliepen en later dan als bosschieter of onderofficier voeren.

De dominee en de koopman

Er waren twee personen aan boord, die het verdienen om apart genoemd te worden: de dominee en de koopman. Deze twee

worden in het databestand onder zeevarenden gerekend. Op lang niet ieder schip van de VOC voer een predikant mee. Van Lieburg, die een studie heeft gemaakt van Indische predikanten, geeft aan dat er 635 keer predikanten zijn vertrokken om in Batavia of op een andere VOC-vestiging werkzaam te zijn. Enkelen voeren voor een tweede keer uit, zodat het om 617 individuele personen gaat.[15] Daar was Philip Smit of Schmidt aan boord van de *Oostrust* dus één van. Deze Philip Smit (1699-1775) was afkomstig uit het Duitse Hanau. Dat was een plaats waar vanouds een Nederlandse hervormde gemeente bestond en waarschijnlijk behoorde ook hij daartoe. Smit had zijn opleiding in Leiden genoten en was daarna predikant in Laren en Blaricum. Wat hem bewoog om op 30-jarige leeftijd zijn heil in Azië te zoeken, is niet bekend, maar hij heeft zijn stap vast niet berouwd. Ik zou haast zeggen dat hij eruit heeft gehaald wat er in zat.

Hij gebruikte zijn oponthoud aan Kaap de Goede Hoop om in het huwelijk te treden. Hij vroeg namelijk op 18 juli, dus 15 dagen na aankomst, toestemming om wat langer aan de Kaap te mogen verblijven om te trouwen met Johanna Constantia Pfeil. Hoe het komt dat hij aan deze 'Kaapse dochter' is blijven hangen? Zou het huwelijk al afgesproken zijn en motief voor vertrek zijn geweest? Het was een goed huwelijk - althans in de zin dat het hem financieel zal hebben geholpen. Johanna was de dochter van de rijke, uit het Zweedse Karlskrona afkomstige vrijburger Daniel Pfeil en Anna Maria Six van Chandelier, die in Bengalen was geboren. Het huwelijk vond in augustus plaats, in november zeilde het paar door naar Batavia en vandaar verder naar Ceylon.[16]

Smit bleef vervolgens zijn gehele leven werkzaam in de plaats Galle op Ceylon. In 1769, zeventig jaar oud, ging hij met emeritaat. Het werd hem op zijn verzoek toegestaan in Galle te blijven wonen. Volgens het scheepssoldijboek van de *Oostrust* overleed hij op 22 december 1775 en liet hij een dochter na. Zijn totaal verdiende gage bedroeg *f* 33.456, in Galle had hij *f* 1.560 per jaar verdiend. Let wel, we hebben het hier over de reguliere gages, niet over de extra emolumenten die predikanten ook nog genoten. Het geld dat Smit verdiende is overigens steeds in Nederland uitbetaald aan gemachtigden, de laatste uitbetaling werd in 1782 gedaan.[17]

De koopman aan boord was een onderkoopman. Het was zeer ongebruikelijk dat iemand in de hoge rang van koopman uitvoer - volgens de database kwam het in de achttiende eeuw maar vijftien keer voor. Het onderkoopmanschap was de beste beginrang voor een jongeman die carrière wilde maken in de Oost. Het was een zeer gezochte baan, door velen, niet ten onrechte, beschouwd als de toegangspoort voor het maken van fortuin. Patronage speelde een rol bij de benoeming en soms kon betaling van een klein bedrag helpen. Je zou het onvriendelijk 'smeergeld' kunnen noemen, de ontvanger zal het eerder hebben opgevat als een bonus. Bedragen van 2.000 tot 3.500 gulden worden genoemd.[18] Men bedenke dat een onderkoopman 36 gulden per maand verdiende. De onderkoopman op de *Oostrust* was Meyert Adolf van Idsinga (1716-1763).

Die onderkoopman had aan boord ook een lichte administratieve taak. Hij sloot bijvoorbeeld de soldijrekening af van degenen die aan boord kwamen te overlijden. In dergelijke gevallen werden de nagelaten spulletjes van de overledene geveild en ook dat werd door de onderkoopman geadministreerd. Verrekening vond plaats via de soldijrekening: wie kocht werd daarvoor belast op zijn rekening, het tegoed werd op rekening van de overledenen geboekt en later in Amsterdam aan de erfgenamen betaald. Deze praktijk deed zich enige keren op de *Oostrust* voor en daarbij blijkt dat de bemanning soms de gekste zaken mee aan boord nam. Zo had bijvoorbeeld de korporaal Jan Fleurs, die al binnen een maand na vertrek overleed, naast zijn gewone plunjespullen, 10 paar damesmuiltjes mee. Toch niet voor eigen gebruik, denk ik, misschien was er in Batavia of aan de Kaap wel grote vraag naar dameschoentjes in de laatste Europese mode. Meyert van Idsinga zag er kennelijk ook wel wat in, hij kocht er acht paar.[19]

Uitzonderlijk - omdat onderkoopman een echte beginrang was - is het feit dat Meyert van Idsinga al eerder een reis had gemaakt naar Batavia, in de lagere rang van assistent. Hij was in 1737 met de Rotterdamse Oost-Indiëvaarder *Maria Adriana* naar Batavia gevaren en was in 1738 al weer terug. De vraag is natuurlijk ook nu weer wat een jongeman van goede huize bewoog om zoveel risico te nemen en naar Indië te varen. Nieuwsgierigheid of ongedurigheid? Meyert was de zoon van de gemeentesecretaris van Harlingen. Zijn vader overleed in 1739, er was een groot gezin - Meyert had zes broers en zes zusters - en ook die omstandigheden kunnen hebben meegeholpen om het besluit te maken naar de Oost af te reizen.

Hij zou zijn vaderstad daarna niet terugzien. Hij trouwde in 1744 in Batavia met Balthazarina Kien. Ook dat was een goed huwelijk. Balthazarina, geboren in Bergen op Zoom, was de dochter van een Raad van Justitie in Batavia. Na administratieve functies in Batavia te hebben bekleed werd Van Idsinga in 1750 commandeur van Sumatra's Westkust. In die hoedanigheid nam hij het initiatief tot oprichting van Sociëteit van Padang, de hoofdplaats van dit commandement. Dit was een naamloze vennootschap op gelijke wijze georganiseerd als de Amfioen of Opium Sociëteit, maar veel minder succesvol. In 1757 werd deze Padangse Sociëteit al weer opgeheven.[20] Inmiddels had Van Idsinga Padang verlaten, in 1756 was hij gouverneur van Ambon geworden. Daar overleed hij op 6 januari 1763, zijn vrouw overleed drie dagen later. Hun zoon Balthasar Daniel, die in Groningen rechten studeerde, was enig erfgenaam. Zijn ooms, die voor hem als voogd optraden ontvingen de gage van zijn vader (ongeveer 30.000 gulden) in Amsterdam.[21] Dat bedrag heeft Meyert in Azië kennelijk niet nodig gehad. En de voogden kregen ook de beschikking over de bedragen die na de dood van zijn vader vanuit Batavia naar Nederland werden overgemaakt, bij elkaar een som van *f* 181.649.[22] Een aardig bedrag in de achttiende eeuw, waarmee Balthasar een financieel onbezorgde studietijd tegemoet kon gaan. Toch vermoed ik dat de oude Van Idsinga nog wel wat meer fortuin heeft gemaakt, maar dat zou nader onderzoek vergen. De sociale stijging van de familie wordt nog eens benadrukt door het huwelijk van Balthasar met iemand uit een adellijke familie: Margaretha Theodora barones Collot d' Escury (1751-1807).[23] Een Franse naam, maar toch echt Friese adel.[24]

Conclusie

Wat leert nu deze korte zoektocht door het scheepssoldijboek van de *Oostrust*? Het is natuurlijk wat zot om, als er zo'n overweldigend hoeveelheid materiaal aanwezig is, één scheepssoldijboek te nemen en daarop conclusies te baseren. Het ging mij er ook niet om verstrekkende conclusies te trekken, maar ik wilde laten zien hoe belangrijk het is dat we nu een individuele personen in de verschillende soldijboeken kunnen volgen en dat we veel preciezer dan voorheen de herkomst van de opvarenden kunnen bepalen.

Duidelijk is dat de opvarenden een verschillend vooruitzicht hadden bij vertrek uit Nederland. Enkelen aan boord mochten hopen op een comfortabel verblijf in de tropen, op welvaart of rijkdom en hoopten misschien thuis te varen om op gepaste wijze van het verworven fortuin te genieten. In het geval van Meyert van Idsinga ging dat laatste niet op, maar heeft zijn nageslacht de vruchten geplukt van dat fortuin - en zo zal het vaker zijn gegaan.

Voor de soldaten was het uitzicht treurig. Voor hen was de kans op overleven gering. Het geringe animo in de Hollandse en Zeeuwse steden om in deze hoedanigheid uit te varen duidt erop, dat men dat ook wel wist. Maar voor veel zeelieden was het perspectief beter. Natuurlijk, het bleef een riskante baan, maar velen zullen zijn uitgevaren in de hoop en de verwachting na twee of drie jaar weer thuis te zijn en een nieuwe reis te maken in een wat beter betaalde rang.

Eén van de belangrijkste zaken die we op het spoor kunnen komen is dat zoveel zeelieden meerdere keren op en neer voeren. Dat betekent ondermeer dat het bevolkingsverlies voor de

Hollandse steden minder groot is geweest dan lang gedacht en dat de invloed van de VOC op die steden positiever is geweest. Het demografisch 'lek' was kleiner dan gedacht, de vaart naar Indië was een stabiele bron van werkgelegenheid en inkomen voor veel stedelingen. Dienstneming bij de VOC was misschien toch minder exotisch dan gedacht.

Tot slot

Zoals gezegd vertrok Van Idsinga op zijn eerste reis met de *Maria Adriana* in 1737. Er is van dat schip een fraai afscheidslied, waarin ook Van Idsinga figureert, al kent de maker van het vers de naam van Van Idsinga niet.[25] Het lied besluit met een voor ons toepasselijk couplet:

Nu heb ik dan het Scheep-volck al,
Hier aangeroerd met eene,
Waar mee ik weg vare sal,
Heel na oost-Inje heene:

10 Wij hoeven niet naar oost-Inje, straks schuin naar de overkant, de receptie ruimte in, dat is voldoende. Het lied gaat verder:

Mijn teyd is weg en ik moet vort
Een daarom zal ik in het kort,
Mijn zelve gaan bereyde,
Om met fatsoen te scheyde.

En dat laatste hoop ik bij deze te hebben gedaan.

Noten

1 J.R. Bruijn, F.S. Gaastra en I. Schöffer, *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries*, in de Rijks Geschiedkundige Publicatiën, grote serie 165, 166 en 167 (Den Haag 1979-1987). Het databestand op internet: http://www.inghist.nl/Onderzoek/Projecten/DAS .

2 Het databestand is te vinden op website: http://vocopvarenden.nationaalarchief.nl/. Zie over het project en de scheepssoldijboeken: Ton van Velzen, 'Uitgevaren voor de Kamers: 700.000 mensen overzee', in Jan Parmentier (ed.), *Uitgevaren voor de Kamer Zeeland* (Zutphen 2006) 31-46.

3 Een samenvattend artikel over de werknemers van de VOC is van Jan Lucassen, 'A multinational and its labor force: the Dutch East India Company, 1595-1795', *International Labor and Working-Class History* 66 (Fall 2004).

4 J.R. Bruijn en J. Lucassen (eds), *Op de schepen der Oostindische Compagnie. Vijf artikelen van J. de Hullu* (Groningen 1980) 16-17.

5 Roelof van Gelder, *Het Oost-Indisch avontuur. Duitsers in dienst van de VOC (1600-1800)* (Nijmegen 1997).

6 J.K. Beers en C. Bakker, *Westfriezen naar de Oost. De Kamers der VOC te Hoorn en Enkhuizen en hun recruteringsgebied, 1700-1800* (Hoorn 1990); Veerle Delahaye, Frederik Demeulenaere, Eva Kusters, Arne van Eesen, Joke Verfaillie and Tom Vlaeminck, "De Vlaeminck en De Zeeuw; 30.000 mensen overzee", in: Jan Parmentier (ed.), *Uitgevaren voor de Kamer Zeeland*, 47-87.

7 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 Zeegeschiedenis* 7 (1988) 76-93, en 8 (1989) 179-186.

8 J.R. Bruijn, *Schippers van de VOC in de achttiende eeuw aan de wal en op zee* (Amsterdam 2008).

9 Danielle van den Heuvel, *'Bij uijtlandigheijt van haar man': echtgenotes van VOC-zeelieden, aangemonsterd voor de kamer Enkhuizen (1700-1750)* (Amsterdam 2005);

Manon van der Heijden, 'Achterblijvers. Rotterdamse vrouwen en de VOC (1692-1795)', in: M. van der Heijden en P. van de Laar (eds), *Rotterdammers en de VOC. Handelscompagnie, stad en burgers (1600-1800)* (Amsterdam 2002).

10 J.A. van der Chijs (ed.), *Nederlandsch-Indisch plakaatboek, 1602-1811*, deel V, *1743-1750* (Batavia 1888) 16-17 (Plakaat van 18 juni 1743, Reglement voor de zee varende dienaren der O.I. Compagnie); Bruijn, *Schippers van de VOC*, 151-153.

11 Resolutie van de Politieke Raad van Kaap de Goede Hoop van 13 augustus, 22 en 29 oktober en van 3 en 10 november 1739, geraadpleegd via www.tanap.net.

12 Bruijn, *Schippers van de VOC*, 213.

13 Nationaal Archief (NA), VOC-archief, inv. No. 6086, Scheepssoldijboek *Oostrust*, f. 6.

14 Sindre W. Aarsbog, *Med Mars og Merkur. En analyse av Norsk deltakelse i VOC basert på skipssoldbøker 1633 -1794* (Hovedoppgave i Historie, Historisk Institutt NTNU, Trondheim 2003) 64-67.

15 F.A. van Lieburg, 'Het personeel van de Indische kerk: een kwantitatieve benadering', in G.J. Schutte (ed.), *Het Indisch Sion: de Gereformeerde kerk onder de Verenigde Oost-Indische Compagnie* (Hilversum 2002) 65-100, aldaar op p. 75-76.

16 Resolutie van de Politieke Raad van Kaap de Goede Hoop van 13 december 1735 (over Daniel Pfeil) en 18 juli 1739 (over het huwelijk), geraadpleegd via www.tanap.net .

17 NA., VOC 6086, Scheepssoldijboek *Oostrust*, f. 8. Overigens geeft C.A.L. Troostenburg de Bruyn, in zijn *Biographisch Woordenboek van Oost-Indische predikanten* (Nijmegen 1893) op, dat Smit in 1785 nog in leven zou zijn.

18 Aan het begin van de 18de eeuw ontstond in Amsterdam rumoer rond de burgemeester en bewindhebber Sautijn, die de door hem te begeven ambten tegen goede prijs verkocht, voor een onderkoopmansplaats werd wel *f* 3.500 betaald. In 1734 zou *f* 2.000 zijn betaald voor een onderkoopmansplaats van Van Imhoff, de latere gouverneur-generaal. F.S. Gaastra, 'De VOC als werkgever", in Jan Parmentier (ed.), *Uitgevaren voor de Kamer Zeeland*, 31-46; A.J.P. Raat, *The Life of Governor Joan Gideon Loten (1710-1789). A Personal History of a Dutch Virtuoso* (Hilversum 2010) 56.

19 VOC 6086, Scheepssoldijboek *Oostrust*, f.199.

20 D. Boone, *De gepriviligeerde handelsociëteyd tot Padang (1751-1757)* (ongepubl. BA-scriptie Leiden 2010).

21 VOC 6086, Scheepssoldijboek *Oostrust*, f. 6. Van de totaal verdiende gage van *f* 30.507 werd *f* 15.860 in de loop der jaren aan diverse gemachtigden uitbetaald, het restant werd op 19 april 1763 betaald Matthijs Adolf van Idsinga (te Harlingen) en Sacco Harmen van Idsinga (te Groningen).

22 NA, VOC 7050, Verdeling van de uitbetaling over de kamers van de VOC van de wissels, getrokken op de Heren Zeventien vanuit Batavia, Ceylon, Bengalen, Malabar, China en Kaap de Goede Hoop, 1755-1773. De wissels van Van Idsinga werden uitbetaald in de jaren 1765-1767.

23 Gegevens over Meyert en Balthasar van Idsinga bij: P.C. Molhuysen en P.J. Blok (eds), *Nieuw Nederlandsch biografisch woordenboek. Deel 10* (Leiden 1937).

24 Zie ook Yme Kuiper, *Adel in Friesland 1780-1880* (Groningen 1993) 451.

25 Dit 'Afscheid-lied, voor het scheepsvolk van het Schip *Maria Adriana* die op 20 october van Rotterdam zijn gevaren, en eerst op den 12 Maart 1737, zijn in zee gelopen, onder bevel van Capiteyn de Wys' bij D.F. Scheurleer, *Van varen en vechten. Verzen van tijdgenooten op onze zeehelden en zeeslagen, lof- en schimpdichten, matrozenliederen.* (Derde deel 1679-1800, Den Haag 1914) 254-260. Zie ook Perry Moree, 'Gezagvoerders op VOC-schepen van de Kamer Rotterdam in de achttiende eeuw', in: M. van der Heijden en P. van de Laar (eds), *Rotterdammers en de VOC. Handelscompagnie, stad en burgers (1600-1800)* (Amsterdam 2002) 136-160.

Bijlage: Samenstelling en herkomst van de bemanning van het VOC-schip *Oostrust*, 1739

	Amsterdam		*Republiek*		*Buitenland*		**Totaal**	
	uit	retour	uit	retour	uit	retour	uit	retour
Jongen	2	1	1	0	0	0	3	1
Hooploper	8	4	4	0	2	0	14	4
Jongmatroos	12	6	9	1	18	4	39	11
Matroos	9	4	10	5	36	14	55	23
Bosschieter	5	5	4	3	32	18	41	26
Overig	12	10	5	3	7	5	24	18
Officieren	4	2			1		5	2
Totaal zeev.	**52**	**32**	**33**	**12**	**96**	**41**	**181**	**85**
Soldaten	2	0	14	0	70	8	86	8
Adelborsten	1	1	4	2	5	0	10	3
Overig	3	0	1	0	4	0	8	0
Totaal mil.	**6**	**1**	**19**	**2**	**79**	**8**	**104**	**11**
Handwerkslieden	4	2	3	0	0	0	7	2
Predikant					1		1	
Onderkoopman			1				1	
Totaal	**62**	**35**	**56**	**14**	**176**	**49**	**294**	**98**

Prof.dr. Femme S. Gaastra (Leeuwarden, 1945)

1972	Doctoraal Sociale en Economische Geschiedenis (cum laude), Universiteit Leiden
1972-1973	Assistant-onderzoeker bij de Nederlandse Organisatie voor Zuiver wetenschappelijk Onderzoek (ZWO)
1973-1974	Leraar aan het Kennemer Lyceum, Haarlem
1974-1999	Wetenschappelijk medewerker resp. universitair docent bij het Instituut voor Geschiedenis, Universiteit Leiden
1989	Promotie Universiteit Leiden: *Bewind en beleid bij de VOC. De financiële en commerciële politiek van de bewindhebbers*, 1672-1702
1992-1993	Fellow Netherlands Institute for Advanced Study in Humanities and Social Sciences (NIAS), Wassenaar.
1999-2003	Universitair hoofddocent
2003-2010	Persoonlijk hoogleraar in de Zeegeschiedenis, Instituut voor Geschiedenis, Faculteit Geesteswetenschappen, Universiteit Leiden

Scheepsvolk

De overstelpende hoeveelheid archiefmateriaal van de Verenigde Oostindische Compagnie laat zich enigszins 'temmen' door de computer. Dankzij de digitale revolutie is het nu mogelijk om grote databestanden aan te leggen en die te doorzoeken en te analyseren. Zo'n groot databestand, dat voor ieder toegankelijk is op internet, is dat van de VOC-opvarenden. Dit databestand bevat gegevens van 770.000 salarisrekeningen van de opvarenden van naar Azië vertrokken Oost-Indiëvaarders in de achttiende eeuw. In mijn afscheidsrede laat ik zien wat de gegevens uit dit databestand aan nieuwe kennis en inzicht kunnen opleveren. Voor mij persoonlijk wordt de cirkel gesloten: ik begon mijn wetenschappelijke loopbaan met het verzamelen van gegevens over het scheepvaartverkeer tussen Nederland en Azië in de VOC-periode (*Dutch-Asiatic Shipping project*), ik sluit hem af met een analyse van het scheepsvolk aan boord van de schepen in dit scheepsverkeer.

Universiteit Leiden