



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Zeeziek! Arbeidsongeschiktheid na bedrijfsongevallen op zee in de achttiende eeuw

Boer, T.W.M. de; Oudsten, J.E. den

Citation

Boer, T. W. M. de, & Oudsten, J. E. den. (2023). Zeeziek!: Arbeidsongeschiktheid na bedrijfsongevallen op zee in de achttiende eeuw. *Jaarboek De Achttiende Eeuw*, 55, 64-86. doi:10.5117/DAE2023.004.BOER

Version: Publisher's Version

License: [Licensed under Article 25fa Copyright Act/Law \(Amendment Taverne\)](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/3642384>

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

Zeeziek!

Arbeidsongeschiktheid na bedrijfsongevallen op zee in de achttiende eeuw

Tessa de Boer

Universiteit Leiden

t.w.m.de.boer@hum.leidenuniv.nl

Jessica den Oudsten

Radboud Universiteit Nijmegen

jessica.denoudsten@ru.nl

Abstract

The maritime sector was one of the largest employers of the Dutch Republic, with a constant high demand for labor. Life at sea was full of risks, and for sailors, accidents or violent assaults often resulted in permanent physical or mental impairment. The handling of the accident, the aftercare and the way seafarers with permanent disabilities reshaped their lives have hardly been studied. This article shows that socioeconomic provisions existed for incapacitated seafarers and provides insight into the similarities and differences among various types of shipping organizations in the way incidents were handled. It reveals how some sailors were able to continue their maritime careers despite their disability.

Keywords: Dutch mariners, workplace accidents, physical disability, mental impairment, compensation for damages, treatment

In de vroegmoderne tijd was de zee meer dan ooit tevoren een snelwegennet dat grote delen van de wereld met elkaar in verbinding bracht. Het collectief van schepen dat op en neer voer, bracht ingrijpende transformaties voort op het gebied van economische ontwikkeling, demografie, consumptie en cultuur. Dit was niet mogelijk zonder de arbeid die werd geleverd door een enorme, grotendeels anonieme massa zeelieden in dienst van marines,

compagnieën en de private koopvaardij. In de achttiende-eeuwse Nederlandse Republiek in het bijzonder was de maritieme sector een zeer grote werkgever.¹

Het leven op zee was een hard bestaan en vele risico's lagen op de loer. Schipbreuken, zeeslagen, ruige zeeën, kapers, (tropische) ziekten, onderlinge schermutselingen of domweg ongelukken resulteerden met grote regelmaat in verwondingen, sommige met permanente lichamelijke of geestelijke schade tot gevolg. Voor deze arbeidsongeschikt geraakte zeelieden zat een carrière aan boord vol zware fysieke arbeid er in veel gevallen niet meer in. In hoeverre namen verschillende soorten rederijen hun verantwoordelijkheid voor de afhandeling van dergelijke bedrijfsongevallen? Op wat voor nazorg en sociaaleconomische voorzieningen konden zij vervolgens rekenen? En welke keuzes maakten de getroffen zeelieden zelf om hun leven na allerhande 'zeeziekten' opnieuw in te richten?

Deze vragen raken aan veel verschillende conceptuele en inhoudsgerichte historiografische debatten. Interessant genoeg vallen de antwoorden echter tussen wal en schip. Uitgebreid historisch onderzoek naar de vroegmoderne wortels van de Nederlandse verzorgingsstaat heeft aangetoond dat sociale vangnetten voor de minderbedeelden in de Republiek relatief breed waren, maar spitst zich toe op algemene voorzieningen voor de armen en ouderen in plaats van specifieke voorzieningen voor de (vroegtijdig) arbeidsongeschikten.² De historiografie over beperking heeft traditioneel een sterke focus gehad op de negentiende en vooral twintigste eeuw.³ De vroegmoderne periode blijft vooralsnog redelijk onderbelicht, al is dit tijdvak (voor de Angelsaksische context) in het afgelopen decennium meer op de kaart gezet dan daarvoor; dit artikel voegt zich hierbij met een Nederlandse invalshoek.⁴ Onderzoek over gezondheidszorg op zee betreft veelal beschrijvingen van de werkzaamheden van chirurgijns of de behandeling van ziekten (in tegenstelling tot verwondingen) en heeft een sterke focus op de daadwerkelijke initiële behandeling in plaats van allerhande nazorg.⁵ Het

1 De Vries en Van der Woude, *The First Modern Economy*, 405-406, 490.

2 Zie Israel, 'Dutch influence on urban planning'; Israel, *The Dutch Republic*, 353-357; Van der Heijden, *Serving the urban community*; Van der Heijden, *Civic Duty*; Frijhoff en Prak, *Geschiedenis van Amsterdam*, 132-135; Parker, 'The pillars of a new community'; Zuijderduijn en Pelzl, 'Saving the best for last?'; Zuijderduijn en Overlaet, 'Strategies for old age'; Van de Pol en Kuijpers, 'Poor Women's Migration'.

3 Zie onder andere Blackie en Moncrieff, 'State of the Field', 11-17.

4 Zie bijvoorbeeld Turner, *Disability in Eighteenth-Century England*; Schaap Williams, *Unfixable Forms*; Hobgood, *Beholding Disability in Renaissance England*.

5 Zie onder andere Brown, *Poxed & Scurvied*; Leuftink, *Harde heelmeeesters*.

standaardwerk op dit gebied, Arnold E. Leuftinks *Harde heelmeesters*, bevat wél enkele relevante passages over deze nazorg. Daaruit blijkt bijvoorbeeld hoe de ziekenverpleging van gewonde matrozen van de Admiraliteit aan wal verliep.⁶ Deze passages zijn echter sterk gericht op de situatie bij de VOC en Admiraliteiten specifiek en veel minder op werknemers van private koopvaardij schepen. Private rederijen waren nochtans juist de grootste maritieme werkgever in de Republiek.⁷ De bescheiden historiografie die wél expliciet de levensomstandigheden van zeelieden met een functionele beperking in de vroegmoderne tijd aanstipt, is vrijwel exclusief gericht op de Britse context en kent weinig internationaal vergelijkend perspectief noch internationale equivalenten.⁸

Hoewel al deze historiografieën elk een stukje aan de puzzel bijdragen wat betreft de bredere context, grijpen ze steeds net naast de centrale thematiek van dit artikel: de relatie tussen arbeid (op zee) en beperking. Deze had verschillende aspecten, waarvan er drie opeenvolgend(e) in dit artikel centraal staan. Ten eerste arbeid als *oorsprong* van een beperking; ten tweede arbeidsrelaties als (juridische) grond van *vergoeding* voor beperkingen; en ten derde de *impact* van beperking op de mogelijkheid voor het individu om arbeid te leveren ten dienste van het eigen levensonderhoud en de maatschappij als geheel. In veel gevallen was het een bedrijfsongeval op zee dat de relatie tussen arbeid en beperking naar boven bracht, en de getroffen zeeman deed zoeken naar een manier om op de middellange tot lange termijn om te gaan met arbeidsongeschiktheid.

Analyses van dit proces bieden nieuwe inzichten over hoe arbeid en beperking in de vroegmoderne tijd naar (maatschappelijke) waarde geschat werden. Nieuw ontsloten bronnen, zoals het notariële archief van Amsterdam, en nieuwe technieken zoals *Handwritten Text Recognition*, stellen ons in staat om met verrassend detail de centrale thematiek in drie opeenvolgende fasen te illustreren.⁹ Ten eerste, onder welke omstandigheden aan boord vonden ernstige bedrijfsongevallen plaats? Ten tweede, hoe werd

6 Leuftink, *Harde heelmeesters*, 104, 182-184, 202-206.

7 Zie onder meer Fusaro, 'The Invasion of Northern Ligitants', 27; Lequin, *Het personeel van de Verenigde Oost-Indische Compagnie*; De Vries en Van der Woude, *The First Modern Economy*, 406; Dillo, *De nadagen van de Verenigde Oostindische Compagnie*; Bruijn, *Schippers van de VOC*.

8 Zie onder andere Brown, *Poxed & Scurvied*, 43-44; Hudson, 'The relief of English disabled ex-sailors'; Nielsen, 'Disability, fraud and medical experience'.

9 Voor dit onderzoek hebben wij de online zoekhulpen (index, HTR) van het notarieel archief te Amsterdam doorzocht aan de hand van de volgende zoektermen: ongeluk, ongeval, arm, been, gewond, mank, blind, doof, kreupel, verminkt. Dit leverde bronmateriaal op over 79 individuele casussen uit het notarieel archief, naast de 151 casussen uit andere collecties.

een dergelijk ongeval afgehandeld, bijvoorbeeld ten aanzien van (de rekening voor) de geboden zorg, of aparte schadevergoedingen voor incidenten op de werkvloer? Ten derde, wat waren de langetermijnperspectieven op sociaal en economisch vlak voor zeelieden met een beperking?

In de analyse van deze drie fasen en bijbehorende aspecten kijken we specifiek naar de verschillen of overeenkomsten tussen de voorzieningen en vergoedingen geboden door 1) de Admiraliteiten, 2) de grote compagnieën zoals de VOC en WIC, en 3) private rederijen. Het is verleidelijk om aan te nemen dat de Admiraliteiten en compagnieën, zijnde grotere organisaties, een meer gevestigde infrastructuur hadden om om te gaan met een verscheidenheid aan ongevallen en arbeidsongeschikt geraakte werknemers. Onze bevindingen tonen echter aan dat ook private rederijen er draaiboeken voor deze scenario's op nahielden en dat de vooruitzichten van arbeidsongeschiktheid na private koopvaardij niet noodzakelijk pessimistischer waren. Over het algemeen stellen wij dat zowel vanuit de zeelieden zelf als vanuit de maatschappij een zekere wens bestond om de getroffen en te re-integreren op de arbeidsmarkt, en zo zowel persoonlijk als maatschappelijk te kunnen blijven profiteren van de toegevoegde waarde van arbeid met een beperking.

De aard en oorzaak van arbeidsongevallen

Schijnbaar de meeste verwondingen aan boord werden veroorzaakt door een ongeluk tijdens de vele werkzaamheden die de bemanningsleden van allerhande schepen moesten uitvoeren.¹⁰ Zeelieden vielen uit een mast, gleden uit of kwamen onder zware objecten terecht tijdens het lossen van het schip. Met het afvuren van kanonnen kon ook veel misgaan. Het schip *Berbice Planters*, bijvoorbeeld, lag in 1790 in Berbice klaar voor vertrek toen de passagiers, onder wie de gouverneur van de kolonie, aan boord kwamen. Ter afscheid gaf de kapitein de opdracht zeven kanonschoten af te vuren. Er waren echter maar zes kanonnen, waardoor één kanon twee keer geladen moest worden. Doordat het kanon in de haast niet goed was schoongemaakt, ontplofte het en vloog de duim van matroos Hendrik Furken eraf. Hij raakte ook zwaargewond aan een andere vinger, die vervolgens 'stijf' werd. Furken werd naar een fort gebracht, waar hij tien weken verbleef om zijn hand te laten genezen.¹¹

10 Leuftink, *Harde heelmeeesters*, 103-104.

11 Stadsarchief Amsterdam (NL-SAA), 5075 (Archief van de Notarissen ter Standplaats Amsterdam), inv.nr. 16398, akte 487.

Sommige ongelukken werden veroorzaakt door slecht weer of een storm. Zo raakte de rechterenkel van hoogbootsman Harmen Reijniers ontwricht toen hij twee watervaten, die losgeraakt waren tijdens de storm, over zich heen kreeg. Hoewel het de chirurgijn lukte om de enkel goed te zetten, kon Reijniers zes weken lang niet uit zijn kooi komen. Uiteindelijk werd hij op eigen verzoek aan land gebracht.¹² Bij de walvisvaart lag een specifiek risico op de loer: Jan de Ruijter gleed aan boord van walvisvaarder *Blauwe Arent* uit over walvisspek op het dek en kwam daarbij met zijn hand in zijn mes terecht. De zenuwen en bloedvaten in de hand waren dusdanig doorgesneden dat de twee middelste vingers nooit zouden herstellen. De Ruijter was 'buiten staat om met zijn linkerhand eenige saken off dienst van eenig belang te kunnen doen': de hand was zo goed als onbruikbaar geworden.¹³

Naast een ongeluk zijn er nog drie categorieën van oorzaken voor verwondingen in de bronnen te vinden: verwondingen die ontstonden door geweld (vechtpartijen of een militaire confrontatie), een ziekte of plotselinge aandoening en predispositie (al bestaande lichamelijke en geestelijke problemen die bijvoorbeeld verergerden). Verwondingen opgelopen in een vechtpartij met een ander bemanningslid werden over het algemeen niet gratis behandeld door de (scheeps)chirurgijn en vielen onder de eigen verantwoordelijkheid. Mogelijk hadden dergelijke maatregelen een preventief effect, door gedrag dat kon resulteren in lichamelijk letsel financieel onaantrekkelijk te maken.¹⁴ Tijdens de walvisjacht werd matroos Hans Jansz bijvoorbeeld plotseling door de commandeur geslagen met een haak, waardoor hij 'bitterlik' jammerde en veel pijn aan zijn arm kreeg. Nadat de walvis, die al door de harpoeniers was geschoten, was gevangen, werd de arm van Jansz bekeken en bleek dat de arm 'aan stukkent' was. Jansz moest de rest van de reis zijn arm in een band dragen. Drie maanden na aankomst in Amsterdam was de arm nog steeds niet 'herstelt of geneezen'.¹⁵

Verwondingen opgelopen tijdens militaire confrontaties (veelal te vinden onder personeel van de Admiraliteiten en in mindere mate de compagnieën) of ontmoetingen met kapers waren wel declarabel. Tijdens de Vierde Engels-Nederlandse Oorlog (1780-1784) kreeg het koopvaardijship *Onverwagt* onverwachts bezoek. Onderweg naar Lissabon kwamen er Britse kapers gewapend met pistolen en houwens aan boord. Een aantal bemanningsleden

¹² NL-SAA, 5075, inv.nr. 6840, scan 70.

¹³ NL-SAA, 5075, inv.nr. 11915, akte 380.

¹⁴ Leuftink, *Harde heelmeesters*, 101.

¹⁵ NL-SAA, 5075, inv.nr. 10155, akte 92. Dit lijkt op zinloos geweld van de kant van de commandeur, maar hierbij moet worden opgemerkt dat de akte is opgesteld in opdracht van Jansz zelf en dus zijn kant van het verhaal vertelt.

werd meegenomen naar het schip van de kapers, waar ze werden bedreigd. De kaper-kapitein wilde dat ze zouden zweren dat het schip 'Hollands' was en onderweg naar Amsterdam. Dat zou het voor de kapers rechtmatig maken om het schip in te rekenen.¹⁶ Na weigering van de bemanningsleden werd de kaper-kapitein gewelddadig en prikte stuurman Harmen Hendriks Seba in zijn arm, waardoor hij 'een groote quantiteit bloed kwijtraakte'. Aangezien het de kapers niet lukte om vast te stellen dat het schip inderdaad afkomstig was uit de Republiek, namen ze alleen een aantal kostbare goederen mee. Ze lieten het schip doorvaren. Voor de stuurman maakte dit geen verschil: zijn arm was zodanig gewond dat hij moest worden afgezet. Seba was zijn arm verloren 'tot behoud van schip en lading'.¹⁷

Slechts een enkeling in onze bronnen kreeg een verwonding die niet was ontstaan door geweld of een arbeidsongeval. Zo kreeg Bootsman David Lankhoff tijdens de reis last van een flauwte en viel hij 'op 't dek needer'. Eenmaal bijgekomen begon hij te klagen over 'swaare pijn' in zijn arm. De chirurgijn dacht aan jicht, maar het lukte niet om de arm te genezen tijdens de reis. Als gevolg kon Lankhoff gedurende de hele reis 'weinig werk' doen.¹⁸

Soms beweerde een zeeman gewond te zijn geraakt bij arbeidsongevallen zoals hierboven beschreven, maar werd dit weerlegd door andere opvarenden. Zo stelde kajuitwacht Laurens Toorenborg dat zijn been was gekneusd doordat het vast was komen te zitten in een kabeltouw. Verschillende andere bemanningsleden verklaarden dat de verwondingen van Toorenborg toch op een andere manier waren ontstaan. Toorenborg zou veel last hebben gehad van muggenbeten en door zijn 'geduurig krabben' werden de beten alleen maar erger. Telkens krabde hij de plekken op zijn been opnieuw open, waardoor het de chirurgijn niet lukte om het been te genezen. In de notariële akten wordt benadrukt dat de wonden op het been van Toorenborg niet waren veroorzaakt door een ongeluk aan boord. Gecombineerd met het feit dat deze verklaringen werden afgelegd op verzoek van de koopman-boekhouder van het schip, Joost Hoop, is het aannemelijk dat de akten dienden om reder Hoop vrij te pleiten van het betalen van de zorgrekeningen en een schadevergoeding aan Toorenborg.¹⁹

Een andere illustratie hiervan is de casus van oppertimmerman Laurens Luder in 1728, die zijn been had bezeerd tijdens het zagen van een grote

¹⁶ Brouwer, *Levenstekens*, 33.

¹⁷ NL-SAA, 5075, inv.nr. 16374, akte 194.

¹⁸ NL-SAA, 5075, inv.nr. 10187, akte 148.

¹⁹ NL-SAA, 5075, inv.nr. 10260, akte 231; 10261, akte 562.

plank.²⁰ Zijn medebemanningsleden verklaarden in hun getuigenis over het incident dat Luder al vóór het ongeluk meerdere (geïmpliceerd aangeboren) lichamelijke beperkingen had: hij zou een ‘persoon van gang eenigsints mismaakt [zijn], en van beenen niet te wel gesteld; ook van lichaam inwendig vrij wat bedorven, en zwakkelijk gesteld’. Ze benadrukken dat ze Luder meermaals hadden gewaarschuwd dat de te zagen plank te zwaar voor hem was, maar dat hij daar niet naar luisterde en daardoor zelf schuld had aan het incident. Verder zou hij tijdens zijn herstel aan boord telkens geprobeerd hebben om weer op te staan en aan het werk te gaan, wat de verwondingen aan zijn been alleen maar verergerde en volledige genezing onmogelijk maakte. De getuigen interpreteerden dit gedrag als recalcitrant, maar misschien moet het gezien worden als Luders verwoede pogingen om zijn capaciteiten ondanks zijn beperkingen te demonstreren. Ook hier kan aangenomen worden dat door Luder duidelijk als de ‘schuldige’ aan te wijzen, de getuigenissen de rederij vrij zouden pleiten van vergoedingen. Verklaringen van bemanningen met een tegenovergestelde toon in het betoog bevestigen deze functie. Dan werd er expliciet benadrukt dat het incident *in scheepsdienst* had plaatsgevonden, en het slachtoffer vóór het ongeluk volledig gezond, nuchter, en in staat om te werken was geweest – met de implicatie dat de rederij nu aansprakelijk gesteld kon worden voor het regelen van de medische zorg, een schadevergoeding, en wellicht een langdurige uitkering.²¹

De vaakst getroffen lichaamsdelen waren handen, armen of benen. De aard van de verwondingen varieerde van een wond aan of breuk van een arm of been tot het afzetten van vingers, handen, armen en benen. Er waren ook mannen die gewond raakten aan hun gezicht en daardoor (deels) blind werden. Matroos Cornelis Roeloffsz kreeg in Groenland een touw in zijn linkeroog, waardoor hij ‘aanstonds een schrickelijke pijn gevoelde en vervolgens bevond daer door [het oog] geen gezigt te hebben’. De stuurman werd geroepen om naar het oog te kijken, omdat er geen chirurgijn aan boord was. De stuurman gaf Roeloffsz enkele middeltjes, maar wist verder niet wat hij moest doen. Er werd een chirurgijn van een ander schip gehaald die vaststelde dat het linkeroog van Roeloffsz ‘weg of uijt was’. Roeloffsz kon nooit meer met zijn oog zien.²²

Stuurman Claas Deelden, ten slotte, raakte gewond aan een bijzonder gevoelig lichaamsdeel. Al vanaf het begin van de reis naar Marseille had hij

20 NL-SAA, 5075, inv.nr. 9321, akte 3871.

21 NL-SAA, 5075, inv.nr. 8514, akte 569; 6979, akte 67; 10710, akte 397.

22 NL-SAA, 5075, inv.nr. 11920, akte 253.

kwaaltjes. Voor vertrek kreeg hij rugpijn, tijdens de reis werd hij 'siekelijk' en kreeg hij pijn in zijn benen. Hierdoor kon hij 'sijn wagt niet waerneemen' en moest hij in zijn kooi blijven. Bij aankomst in Marseille begon hij zich net weer wat beter te voelen en hij besloot te helpen bij het lossen. Met matroos Tobias Steuring begon hij aan het lossen van 'witte ronden kasen' toen het flink misging. Steuring gooide een kaas tegen het 'gemagt' (het geslachtsdeel) van Deelden. Die viel hierdoor om, waardoor zijn geslachtsdeel klem kwam te zitten. Met 'grote pijn' stond hij op en strompelde hij naar achteren, ging op het dek liggen en riep de bootsman en de rest van de bemanningsleden. Zij zagen dat het 'gemagt off sakje' van de stuurman zodanig opgezwollen was 'dat het wel soo groot was als twee vuijsten'. Er werd snel een chirurgijn van de wal gehaald om Deelden te aderlaten. De chirurgijn maakte ook een speciaal papje om het geslachtsdeel van Deelden te laten genezen.²³ In het geval van ernstige verwondingen was medisch pappen en nathouden het begin van een langdurig proces van nazorg, schadevergoeding en omgang met plotselinge arbeidsongeschiktheid.

De afhandeling van het ongeval

Nadat een ongeval of geweldsincident had plaatsgevonden met blijvende beperking als gevolg, begon voor de zeeman een lange periode van herstel en het wennen aan een nieuw leven. Direct na het ongeval was er vaak langdurige zorg nodig, wat op verschillende manieren kon worden georganiseerd en waarvoor de kosten vaak betaald werden door de werkgever van de zeeman. Bovendien konden zeelieden na het kwijtraken van een lichaamsdeel aanspraak maken op een vergoeding. De hoogte hiervan varieerde per werkgever en per lichaamsdeel.

Afhankelijk van de compagnie of rederij waar de man voor werkte, bestonden er verschillende reglementen voor vergoedingen. Aan de basis van al deze vergoedingen stond het maritiem recht, wat meestal op alle organisatorische vormen van rederij in Europa van toepassing was. Al sinds de middeleeuwen bevatte dit maritiem recht stipulaties dat het welzijn van gewond geraakte zeelieden de (financiële) verantwoordelijkheid was van de rederijen. De principes uitgedrukt in de *Rôles d'Oléron*, een van de bekendste sets maritieme wetten uit de (hoge) middeleeuwen, waren bijvoorbeeld nog leidend in de vroegmoderne periode, en bevatten expliciete bepalingen dat de zorg voor zeelieden en de kosten hiervan voor rekening van het

23 NL-SAA, 5075, inv.nr. 11948, akte 183.

schip zouden komen.²⁴ Naast algehele gerechtelijke principes speelden er ook economische consideraties als het ging om het garanderen van het welzijn van personeel (vlak) na een ongeluk, vooral in de context van de compagnieën. Goede sociale voorzieningen zijn historisch in verband te brengen met economische ontwikkeling, en een solide medische infrastructuur kwam de algehele gezondheid en fysieke sterkte van het personeel ten goede.²⁵ Een gezond en sterk personeelsbestand leverde op den duur meer omzet op. Compagnieën zoals de VOC, die te maken hadden met grootschalige sterfte en ziekte onder hun gelederen, maakten dus al vroeg in de zeventiende eeuw een kosten-batenanalyse als het ging om het bieden van grootschalige zorg.²⁶ De *garantie* op medische (na)zorg zal bovendien de nodige potentiële rekrut over de streep getrokken hebben om dienst te nemen in de Compagnie – in beginsel niet de meest aantrekkelijke carrière.²⁷

In tijden van oorlog draaide de Admiraliteit in veel gevallen op voor de kosten van de verzorging van gewonde zeelieden en soldaten. In de meeste havensteden van de Republiek waren er overeenkomsten tussen de Admiraliteiten en de stadsbesturen over de opname en verpleging van zieke of gewonde matrozen als gevolg van een zeeslag.²⁸ Een bekende zeeslag is de Slag bij de Doggersbank ten tijde van de Vierde Engels-Nederlandse Oorlog. In augustus 1781 werd er hard gevochten tussen een eskader van zeven schepen uit de Republiek en ongeveer hetzelfde aantal Britse schepen.²⁹ Er waren meer dan honderd doden en honderden gewonden aan beide kanten. De gewonden werden aan wal gebracht en opgevangen in gasthuizen, onder andere het Gasthuis in Amsterdam. Vanaf 14 augustus kwamen de gewonden aan; hun verwondingen en verpleging zijn nauwkeurig bijgehouden. Er waren mannen met schotwonden, gebroken of verbrijzelde ledematen en verbrande lichaamsdelen. Sommigen overleden na een dag of een aantal dagen alsnog. Anderen bleven lange tijd in het Gasthuis om te revalideren. Kwartiermeester Jacob Klink van oorlogsschip Admiraal de Ruyter verbleef het langst in het Gasthuis. Hij was tijdens het gevecht zijn rechteronderbeen verloren, waarna zijn been ter hoogte van zijn dij werd geamputeerd. Klink werd op 15 augustus 1781 binnengebracht en bleef maar liefst tot 26 oktober

²⁴ Brown, *Poxed & Scurvied*, 22.

²⁵ Parker, 'The pillars of a new community'; Solar, 'Poor Relief and English Economic Development'.

²⁶ Brown, *Poxed & Scurvied*, 35-36.

²⁷ Lequin, *Het personeel van de Verenigde Oost-Indische Compagnie*, 63; Gaastra, *De geschiedenis van de VOC*, 88; Leuftink, *Harde heelmeeesters*, 9, 58-59.

²⁸ Leuftink, *Harde heelmeeesters*, 232-233.

²⁹ Ibidem, 234.

1782 in het Gasthuis om te revalideren.³⁰ Nadat Klink uit het Gasthuis werd ontslagen werd er een rekening opgemaakt voor hem en nog vijftien andere mannen. De Admiraliteit betaalde het Gasthuis in juli 1783 een rekening van 904 gulden. Dit bedrag bestond uit 175 gulden voor een chirurgijnsknecht die in dienst van de gewonden had gewerkt en 729 gulden voor het verblijf van de mannen (drie gulden per persoon per week), die samen in totaal 1701 dagen in het Gasthuis hadden verbleven.³¹

Behalve de betaling van het verblijf konden zeelieden die gewond waren geraakt in tijden van oorlog ook aanspraak maken op een (eenmalige) schadevergoeding. De Staten-Generaal hadden een lijst met vergoedingen per verloren lichaamsdeel opgesteld, variërend van 1500 gulden voor het verlies van beide ogen of beide armen tot 200 gulden voor het verlies van één voet (Tabel 1). De vergoedingen werden overgenomen door de VOC, de WIC en de Sociëteit van Suriname als koopvaardij schepen in Suriname moesten worden ingezet 'tot defensie' van het land.³² Deze convergentie van tarieven op nationale schaal over verschillende typen rederijen is opvallend, en is wellicht een teken van de competitie tussen de Admiraliteiten en compagnieën op de krappe arbeidsmarkt, waar markant slechtere arbeidsvoorwaarden (bijvoorbeeld door lagere tarieven te bieden) rekruten ontmoedigden.³³

Hoewel er in de historiografie wel aandacht is geweest voor gewonde Admiraliteitszeelieden als gevolg van oorlog, is dat voor andere (grote) compagnieën en vooral voor de koopvaardij niet het geval. In veel literatuur wordt bijvoorbeeld geen of nauwelijks aandacht besteed aan de afhandeling van bedrijfsongevallen aan boord van private schepen.³⁴ Desalniettemin hadden verschillende private rederijen wel hun eigen reglementen voor het geval er een ongeval zou plaatsvinden. Al voor een schip vertrok werd bij de Waterschout een contract ondertekend door zeelieden waarin gedetailleerd werd beschreven welk gedrag er van hen werd verwacht aan boord, maar ook wat er zou gebeuren in het geval van opgelopen letsels. Aan boord van het koopvaardij schip *Sara en Margareta* bevond zich bijvoorbeeld een contract waarin een clause was opgenomen over vechten en gewond raken. In het geval dat het schip een vijandelijk schip tegenkwam, werd de bemanning geacht om hun lichaam en leven te wagen ter verdediging van het schip. Als het mocht gebeuren dat

30 NL-SAA, 342 (Archief van de Gasthuizen), inv.nr. 1275, scans 12-21.

31 NL-SAA, 342, inv.nr. 1275, scans 30-31.

32 NL-HaNA (Nationaal Archief), 1.05.01.02 (Archief van de Tweede WIC, 1674-1791), inv nr. 625, scans 458-459; 1.05.03 (Archief van de Sociëteit van Suriname, 1682-1795), inv.nr. 373, scan 598.

33 Lequin, *Het personeel van de Verenigde Oost-Indische Compagnie*, 63; Gastra, *De geschiedenis van de VOC*, 88; Leuftink, *Harde heelmeeesters*, 9, 58-59.

34 Van Royen, *Zeevarenden op de koopvaardijvloot*; Bruijn, *Zeegang*.

Tabel 1. Het uitgekeerde bedrag in guldens per verlies lichaamsdeel in oorlogstijd.

Het verlies van	Vergoeding (in guldens)
Beide ogen	1500
Eén oog	350
Beide armen	1500
Rechterarm	450
Linkerarm	350
Beide handen	1200
Rechterhand	350
Linkerhand	300
Beide benen	700
Eén been	350
Beide voeten	450
Eén voet	200

Bron: NL-HaNA, 1.05.01.02, inv.nr. 625, scans 458-459; 1.05.03, inv.nr. 373, scan 598.

een bemanningslid ‘kreupel of verminkt’ werd als gevolg van het gevecht, zou de genezing voor rekening van het schip en de lading komen. Aangezien contracten met soortgelijke bewoordingen in de scheepsdocumenten van meerdere schepen zijn aangetroffen, kan gesteld worden dat het gaat om een standaardclausule in de contracten van private rederijen.³⁵

Uit het notariële archief van Amsterdam blijkt dan ook dat sommige private rederijen inderdaad de kosten voor medische zorg op zich namen. Matroos Dreves Willems verwondde zijn voet bij het inhalen van een touw, wat een grote ‘versweering’ veroorzaakte. Op kosten van de rederij mocht Willems in het Gasthuis in Amsterdam verblijven, maar zijn voet bleef ‘stijff’, waardoor hij niet in staat was om nog ‘scheepsdienst te kunnen doen’.³⁶ Ook het verblijf in een buitenlands fort of hospitaal kon door de rederij worden vergoed. Eerdergenoemde stuurman Claas Deelden verbleef in Marseille in een hospitaal ter genezing van zijn geslachtsdeel. De rekening van ongeveer 22 *livres* werd door Deelden betaald uit een maandgage die de kapitein voor hem had achtergelaten in Frankrijk. Het overige deel van zijn salaris, ongeveer 36 gulden per maand, moest Deelden gebruiken om terug naar de Republiek te reizen.³⁷

35 The National Archives (TNA), Prize Papers, High Court of Admiralty (HCA), 32-243.1, Contract van het schip *Sara en Margareta*; 32-254.1, Contract van het schip *Vrouw Christina*. De documenten zijn na de kaping van de schepen door het Britse Prize Court in het Engels vertaald.

36 NL-SAA, 5075, inv.nr. 10783, akte 1468.

37 NL-SAA, 5075, inv.nr. 11948, akte 183.

Evenwel bevat deze notariële documentatie bewijsstukken van de actie die getroffen zeelieden zelf namen om hun rechten op te eisen bij de rederij. Zo zijn er verwijzingen dat ze bij de Commissarissen voor Zeezaken (succesvol) procedeerden om hun gelijk te halen.³⁸ Ook mobiliseerden zeelieden hun sociale netwerk om medische rekeningen en schadevergoedingen te bewerkstelligen, zoals de casus van Hans Granssen uitwijst. In oktober 1750 was hij met koopvaardijship Vrede vertrokken uit Amsterdam. De uit Gdańsk (Polen) afkomstige matroos Granssen viel tijdens het lossen van het schip in het ruim. De andere zeemannen zagen direct dat het slecht met hem ging, want er kwam 'bloed uijt neus, mond en ooren'. Ze brachten hem snel naar zijn kooi, waar hij zes weken heeft gelegen. Daarna merkten de andere bemanningsleden dat hij:

Sodanig doof en harthorend was geworden dat hij geen de minste scheepscommando's konde verstaan en men zelfs hem niets dan met uit-termaaten hard schreeuwen aan zijn gehoor konde brengen en wanneer hetzelfde dan nog maar flauwelijk van hem begreepen wierd.³⁹

Granssen was door de val dus doof geworden. Zelfs als zijn collega's schreeuwden kon hij hen nauwelijks verstaan. Voor de reis begon had Granssen gelogeed in het logement van Barthel Meijn op 't Water (Damrak) in Amsterdam. De andere pensiongasten, opgetrommeld voor een verklaring, stelden dat ze voor de reis geen enkele 'harthorendheid' hadden bespeurd bij Granssen. Na de reis, in 1751, verbleef VOC-chirurgijn George Adam Meijssel ook in het pension van Meijn. Hij onderzocht Granssen en vond dat in diens oren 'zeer veel geronne bloed teegens het trommel vlies aan sat'. De oren waren dusdanig beschadigd dat er volgens Meijssel geen middel was om 'hem op eenige wijze te cureeren'.⁴⁰ In september 1751 machtigde Granssen logementhouder Meijn om van de boekhouders van de Vrede een geldbedrag te ontvangen 'weegens bekomene doofheid' in scheepsdienst. In de akte staat ook een opmerking over de taal die Granssen sprak. Hoewel hij uit het huidige Polen afkomstig was, kon hij voor zijn vertrek 'de hollandse taal' verstaan en op het moment van het opstellen van de akte 'ook nog leesen en schrijven'.⁴¹ Hij was dus, ondanks zijn doofheid of slechthorendheid, wel in staat om in het Nederlands te communiceren.

38 NL-SAA, 5075, inv.nr. 9930, akte 5145; 12303, akte 78.

39 NL-SAA, 5075, inv.nr. 10256, akte 563.

40 NL-SAA, 5075, inv.nr. 10257, akte 798.

41 NL-SAA, 5075, inv.nr. 10257, akte 882.

Nieuwe horizons

De betaling van de behandelkosten en wellicht een (eenmalige) schadevergoeding konden het initiële financiële leed verzachten. Het vooruitzicht om permanent arbeidsongeschikt te raken was echter een veel penibelere kwestie. De grote meerderheid van functies aan boord vereiste (zware) fysieke arbeid. Als de zeeman met een beperking deze functies niet meer kon uitvoeren, en hij dus op deze wijze niet meer in zijn levensonderhoud kon voorzien, dan had dit een drastische impact op zijn dagelijks bestaan, vaak voor de rest van zijn leven. Waar konden deze mannen op rekenen qua dagelijkse sociaaleconomische steun? En welke keuzes maakten ze zelf om hun leven opnieuw vorm te geven?

Het sociaal vangnet voor diegenen die langdurig niet in staat waren om zichzelf te voorzien was in de Republiek redelijk breed. Armen konden een beroep doen op verschillende confessionele of burgerlijke liefdadigheidsinstellingen, zieken konden verpleging zoeken in gasthuizen en bejaarden konden onderdak en verzorging vinden in zogenaamde oude mannen- en vrouwenhuizen.⁴² Voor bejaarde zeelieden waren er zelfs specifieke voorzieningen: zij die decennialang op zee hadden overleefd en het tot een hoge leeftijd hadden geschopt, konden hun oude dag slijten in speciale verzorgingshuizen.⁴³ In de late zeventiende eeuw had de Britse ambassadeur William Temple een bezoek gebracht aan een van dergelijke oorden in Enkhuizen en hij was diep onder de indruk van het comfort en de goede zorg die de gepensioneerde zeebonken ontvingen: 'Those who had past their whole lives in the Hardships and Incommodities of the Sea, should find a Retreat stor'd with all the Eases and Conveniences that Old-age is capable of feeling and enjoying.'⁴⁴

Maar niet alle zeelieden hadden het geluk om ongeschonden de pensioenleeftijd te halen. Gedwongen pensioen door een ernstig ongeluk met blijvende beperkingen kwalificeerde hen niet voor zulke verzorging, waardoor ze dus andere voorzieningen moesten zoeken voor financiële en medische ondersteuning. In de vroegmoderne tijd, en zeker in de achttiende eeuw, was het ontvangen van een vaste uitkering bij arbeidsongeschiktheid (zeker als de oorzaak hiervan een bedrijfsongeval was) geen geheel onbekend fenomeen. Men erkende dat armoede alleen geen criterium

42 Israel, 'Dutch influence on urban planning'; Parker, 'The pillars of a new community'; Israel, *The Dutch Republic*, 353-357; Frijhoff en Prak, *Geschiedenis van Amsterdam*, 132-133.

43 Israel, *The Dutch Republic*, 355.

44 Temple, *Observations upon the United Provinces*, 146.

moest zijn voor financiële steun, maar dat misgelopen inkomsten door arbeidsongeschiktheid extra én langdurige uitkeringen rechtvaardigden.⁴⁵ Dit soort uitkeringen werd in de Republiek vaak georganiseerd door de gilden: alle gildebroeders betaalden een contributie voor lidmaatschap, welke gelden vervolgens besteed werden aan de financiële ondersteuning van collega's die het beroep vanwege hun invaliditeit niet meer konden uitvoeren.⁴⁶ Er was echter geen gilde voor zeelieden. In plaats daarvan werd het initiatief voor dit soort uitkeringen door andere instituties genomen, en niet geheel verrassend waren de zeelieden vaak wederom aangewezen op de rederij voor enige vorm van langdurige uitkering.

In de Republiek namen rederijen tot op zekere hoogte hun verantwoordelijkheid. Private rederijen hielden soms een beetje salaris in om uit te keren aan 'the seafaring poor',⁴⁷ wat waarschijnlijk (zoals bij soortgelijke initiatieven in Engeland) ook zeelieden met een beperking omvatte.⁴⁸ Zowel de marine als de VOC kenden een systeem van uitkeringen voor zeelieden die in dienst arbeidsongeschikt waren geraakt.⁴⁹ Leuftink beschrijft bijvoorbeeld een casus uit de registers van de VOC-kamer Amsterdam, waarbij de echtgenote van een zeeman met een beperking een toelage toegekend kreeg van tien stuivers per week, omdat haar echtgenoot sinds diens ongeluk aan boord voortdurende zorg behoefde.⁵⁰ Het is echter zeer aannemelijk dat veel in aanmerking komende kandidaten nooit een dergelijke uitkering wisten te bewerkstelligen, althans op basis van wat blijkt uit onze bevindingen in de bronnen over de schrijnende staat van sommigen onder hen.

De verdere levensloop van zeelieden met een beperking – mét of zonder toegekende uitkering – en de keuzes die ze hieromtrent maakten (of voor hen gemaakt werden) werden beïnvloed door het type en de ernst van de beperking. Velen vonden toch weer werk, ondanks hun soms ernstige fysieke beperkingen. De arbeidsmarkt in de Republiek was over het algemeen zeer krap en arbeid op zee vormde daarin geen uitzondering; ook de arbeid van personeel met een arbeidsbeperking was kostbaar.⁵¹ We vinden dan ook meerdere gevallen van zeelieden met een functionele beperking die na

45 Hudson, 'The Relief of English Disabled Ex-Sailors', 235-236; Frijhoff en Prak, *Geschiedenis van Amsterdam*, 133-135; Leuftink, *Harde heelmeeesters*, 104.

46 Frijhoff en Prak, *Geschiedenis van Amsterdam*, 133-135.

47 TNA, HCA, 32-243.1, contract van het schip Sara en Margareta; 32-254.1, contract van het schip Vrouw Christina.

48 Brown, *Poxed & Scurvied*, 43-44; Hudson, 'The Relief of English Disabled Ex-Sailors'.

49 Leuftink, *Harde heelmeeesters*, 104.

50 Ibidem.

51 Israel, *The Dutch Republic*, 355.

het ongeval toch weer in scheepsdienst opduiken, ondanks het verlies van ledematen of zintuigen en eerdere verklaringen van hun collega's dat de zeeman in kwestie nooit meer in staat zou zijn om op een schip te dienen. Jan Willem Adami, de kok op de *Juffrouw Margareta*, raakte bijvoorbeeld in 1745 zijn linkerbeen kwijt toen er tijdens het stuwen van de lading een baal goederen op gevallen was. In de verklaringen over het incident benoemen zijn makkers meermaals dat Adami hierdoor niet meer op schepen zou kunnen werken.⁵² Adami lijkt het hier niet mee eens te zijn geweest, want in datzelfde jaar duikt hij op aan boord van de *Hoop*, varende naar Curaçao.⁵³ Tijdens deze reis wordt Adami echter aangeduid als matroos, wat betekent dat hij hoogstwaarschijnlijk vanwege zijn beperking in functie gedegradeerd was. Deze degradatie was echter niet altijd onvermijdelijk. Barend Duker, timmerman op de *Vrouw Agneta*, raakte in 1745 ook onherstelbaar verminkt aan zijn linkerbeen, maar dit verhinderde hem niet om zijn beroep weer op te pakken, want in 1748 voer hij op de Oostzee als oppertimmerman.⁵⁴ Provoost Cornelis den Otter, die zijn rechterhand had verloren in dienst bij de VOC, maakte na het ongeluk toch nog een nieuwe vaart naar Oost-Indië, waar hij overleed.⁵⁵

Naast het verlies van ledematen was ook het verlies van zintuigen niet altijd een belemmering. Frans Cineker van Waerendorp, een VOC-matroos, was blind aan beide ogen, maar bleef tot zijn overlijden in 1727 doorvaren met de Compagnie.⁵⁶ De aanwezigheid van meerdere andere, vergelijkbare casussen in onze data suggereert dat personeel met een beperking regelmatig meevoer op schepen in de achttiende eeuw. Hoewel de *volwaardigheid* van een verdere carrière op zee niet altijd gegarandeerd was, betekende een lichamelijke of zintuiglijke beperking dus niet per definitie het *einde* ervan.

Men kon er zelfs voor kiezen om aan land binnen de maritieme sector werkzaam te blijven. Marten Haack, stuurman op schip St. Franciscus, raakte in 1733 zijn been kwijt nadat het door de scheepschirurgijn verkeerd gezet was.⁵⁷ Haack lijkt zich in de jaren daarna aan land gevestigd te hebben als volkhouder.⁵⁸ Volkhouders, ook wel slaapbazen of zielenknijpers genoemd, beheerden pensions voor aangemeerde zeelieden en traden soms op als hun 'manager' door de zeelieden onder hun hoede uit te baten aan

52 NL-SAA, 5075, inv.nr. 11893, akte 285; 10232, akte 446.

53 NL-SAA, 5075, inv.nr. 10236, akte 446.

54 NL-SAA, 5075, inv.nr. 12303, akte 78; 11904, akte 213.

55 NL-SAA, 5075, inv.nr. 13295, akte 676; NL-HaNa, 1.04.02, inv.nr. 6470, folio 29.

56 NL-SAA, 5075, inv.nr. 7555, scan 993; NL-HaNa, 1.04.02, inv.nr. 5516, folio 177.

57 NL-SAA, 5075, inv.nr. 10103, akte 18.

58 NL-SAA, 5075, inv.nr. 10223, akte 449.

rekruterende rederijen of door de zeelieden (tegen fraaie rentes) krediet te verschaffen tijdens hun verblijf aan wal.⁵⁹ De transitie van zeeman naar volkhouder impliceert aanmerkelijke sociale mobiliteit binnen de maritieme sector, en fysieke beperkingen waren vanwege de veranderende aard van de werkzaamheden geen belemmering om sociaaleconomisch op te klimmen.

Er waren echter andere typen beperkingen die een terugkeer op de maritieme arbeidsmarkt wel degelijk konden verhinderen. Met zichtbare, lichamelijke beperkingen kon in veel gevallen letterlijk en figuurlijk gewerkt worden. Geestelijke beperkingen werden in deze periode helemaal anders begrepen, maar kwamen wel voor als direct gevolg van incidenten en ongevallen op zee. Er is vooralsnog weinig historiografisch zicht op (blijvende) geestelijke beperkingen binnen de premoderne maritieme sector. Leuftink stelt kort dat het overgrote deel van het zeevarend personeel, vooral bij de compagnieën, door hun zeer lage sociaaleconomische positie vaak in gebrekkige fysieke *en* psychische staat waren nog vóór ze aan boord kwamen. Daardoor zouden ze in beginsel al kwetsbaarder zijn geweest voor ernstige ongelukken, met alle gevolgen van dien.⁶⁰

Onze bronnen geven een voorzichtige eerste inkijk in de permanente *psychische* schade die het leven op zee kon veroorzaken – specifiek schade die zo ernstig en zo blijvend was, dat ze arbeidsongeschiktheid tot gevolg had. Door het beperkte begrip van de auteurs van de achttiende-eeuwse bronnen blijft het uiteindelijk gissen naar de exacte diagnoses. Wat de bronnen echter wel duidelijk vertellen, is hoe men deze geestelijke beperkingen beschouwde in de achttiende eeuw, en welke stappen er werden ondernomen om de ‘patiënt’ in bescherming te nemen.

Getuigenverklaringen van de naaste omgeving van gerepatrieerde zeelieden, plus casusomschrijvingen van opgetrommelde dokters, lijken te suggereren dat aandoeningen vergelijkbaar met een post-traumatische stressstoornis (PTSS) meer dan eens voorkwamen. Personeel van de VOC is hier het vaakst in verband mee te brengen. Zeelieden op de routes van en naar Oost-Indië werden geconfronteerd met lange, ontwortelende absenties van ‘huis’, permanent gebrek aan privacy, erbarmelijke omstandigheden ten aanzien van voedsel en gezondheidszorg, (tropische) ziektes en een verhoogd risico op blootstelling aan (ernstig) geweld op zee of land. De link tussen het varen naar Oost-Indië en de aantasting van de mentale gezondheid werd vaak al gemaakt door de directe omgeving van gerepatrieerde zeemannen. In 1707 verklaarden getuigen (waaronder meesterchirurgijn Alexander

59 Den Oudsten, ‘Waar ben jij nu thuis?’, Leuftink, *Harde heelmeeesters*, 63, 67-68.

60 Leuftink, *Harde heelmeeesters*, 67-68.

Oosterman) bij een Amsterdamse notaris op verzoek van Caatje van Kanten dat haar man Sijmen Brouwer ‘nu met de laatste schepen uyt Oostindien gekomen tenemaal in zijn sinnen en verstand is geraakt’.⁶¹ Brouwers grillige gedrag sinds zijn repatriatie met de VOC vormde een bedreiging voor zijn vrouw en kinderen: hij dreigde hen te vermoorden, had de meubels kort en klein geslagen en beweerde dat deze daden hem ingegeven waren omdat ‘de geestelyke boosheid uijt de lugt hem altijd [toeriep] dat hij gek was, hetwelke de oorszaak was dat hij uyt oostindien moest thuys komen, want het gehele land hing aan syn thuiskomst’.⁶² Een andere casus, uit 1716, beschrijft hoe Willem Jan Merks sinds zijn repatriatie met de VOC ook ineens zeer gewelddadig en impulsief gedrag tegen zijn directe omgeving vertoonde.⁶³

De notariële getuigenverklaringen waarin de bovenstaande gevallen beschreven werden, dienden als documentatie om opname in het zogenoemde dol- of krankzinnigenhuis te ondersteunen. In de opnameregistraties in het archief van deze instantie in Amsterdam zitten bijvoorbeeld zulke getuigenverklaringen als bijlagen in dossiers.⁶⁴ Ze dienden om aan te tonen dat de patiënt in kwestie vanwege diens geestelijke gesteldheid niet in staat was om voor zichzelf te zorgen en een gevaar vormde voor zijn of haar omgeving, waardoor mantelzorg in de privésfeer ook geen optie meer was. Opname in het dolhuis en bijbehorende ‘zorg’ was dan de laatste oplossing. De verpleging werd ofwel betaald door de naasten van de patiënt, ofwel (in het geval van behoeftigen) pro deo toegekend door de stedelijke autoriteiten.

In de dossiers van het Amsterdamse dolhuis zijn opnames te vinden van verschillende voormalige zeelieden wiens geestelijke gezondheid een dusdanige klap had opgelopen dat ze niet meer in staat waren om voor zichzelf te zorgen. In september 1761 werd bijvoorbeeld Jan Mulder van Hamelen binnengebracht.⁶⁵ Ongeveer drie weken daarvoor was hij uit Oost-Indië gerepatrieerd met het schip *Walcheren* en had daarna wat tijd doorgebracht in het gasthuis ‘ter geneezing van de ongemakken die hij aan zijn beenen hadden’.⁶⁶ Daarna werd hij overgebracht naar het pension van volkhouder Casper Teunis en die bevond dat Mulder:

Ten uijtterste kranksinnig en kwaadaardig [was] geworden, en bij nagt en dag schreewt, vloekt, raast, zijne kleederen als andersints verscheurt, en

61 NL-SAA, 5075, inv.nr. 7529, folio 314.

62 Ibidem.

63 NL-SAA, 5075, inv.nr. 8465, akte 54.

64 NL-SAA, 342, inv.nr. 955, scan 65.

65 Ibidem, scan 180.

66 Ibidem.

andere luijden verschrikkelijk dreijgt, aanvalt, en slaat, zodanig dat het hem suppliant onmogelijk is de gemelde Jan Mulder (welke ook alhier van vrinden en middelen van bestaan is ontbloot) langer bij zig te houden.⁶⁷

Volkhouder Teunis besloot Mulder dus over te dragen aan het Amsterdamse dolhuis om daar verzorgd te worden. Na zijn opname werd Mulder nog gekeurd door arts Antonius Wilhelmus Schaaf, die hem diagnosticeerde als ‘ten eenemaal getroubleerd in het verstand, zijnde zomwijlen quadaardig, en aan zig zelve niet toevertrouwd’.⁶⁸ Kort daarna, in december, overleed Mulder. Hoewel niet bekend is of de VOC aansprakelijk gesteld kon worden voor de betaling van de kosten van *mentale* gezondheidszorg in het dolhuis, maakt de casus van Dirck de Bruijn duidelijk dat opname van VOC-personeel dusdanig vaak voorkwam dat er wel andere nauwe bureaucratische lijntjes liepen tussen de Compagnie en het dolhuis.⁶⁹ Na de opname van ondertimmerman De Bruijn werd er tussen de regenten van het dolhuis en de directeurs van de VOC een procedure opgestart, waarbij de VOC het uitstaande salaris van De Bruijn toevertrouwde aan de regenten, die vervolgens elk kwartaal een som bij wijze van pensioen zouden overmaken aan zijn moeder Rinsje ‘uyt consideratie van haar hooge Jaaren’.⁷⁰ Het dossier bevat inderdaad in de jaren daarna reguliere kwitanties van Rinsje, die vanwege haar analfabetisme slechts een kruisje zette ter ontvangst.⁷¹ Ook de VOC registreerde in het personeelsbestand keurig deze financiële regeling getroffen ten aanzien van de geestelijk beperkte Dirck de Bruijn.⁷²

Ondanks de financiële toelagen, hernieuwde (arbeids)perspectieven of geboden zorg waren er ex-zeelieden die er vanwege de aard of ernst van hun opgelopen lichamelijke of geestelijke beperkingen niet in slaagden om aan het bestaansminimum te komen. Deze groep heeft nog minder sporen achtergelaten in geschreven bronnen, maar is interessant genoeg verre van onzichtbaar: in *visuele* bronnen zijn ze vaak gerepresenteerd. In de achttiende eeuw waren stedelijke straatbeelden een populair onderwerp voor tekenaars.⁷³ De ‘types’ van voorbijgangers die inwoners konden tegenkomen in een Nederlandse stad werden meer dan eens geschetst door illustratoren

67 Ibidem, scan 181.

68 Ibidem.

69 Ibidem, scan 204.

70 Ibidem, scan 201.

71 Ibidem, scan 202.

72 NL-HaNa, 1.04.02, inv.nr. 6055, f.31.

73 Zie bijvoorbeeld Gerlach et al., *Kijk Amsterdam 1700-1800*.



Afbeelding 1: Prentje (detail) van een bekend 'type' bedelaar, een zeeman met een beperking door een arbeidsongeval. Hendrik Numan, achttiende eeuw. Amsterdam, Rijksmuseum.

als Jacob Cats en Reinier Vinkeles. Eén van deze types was de bedelaar. Het lijkt erop dat een zeeman met functionele beperking en een bedelstaf voor achttiende-eeuwers in de Republiek een bekend en herkenbaar gezicht was.

Dit soort illustraties waren onder meer te vinden op bladen die verschillende typen bedelaars naast elkaar zetten en beschreven. Die overzichtjes lijken een soort moraliserende functie te hebben gehad om het publiek (en vooral kinderen) het onderscheid te leren maken tussen deugdzame en huichelachtige bedelaars – een symptoom van bredere maatschappelijke ideeën over tussen de 'fatsoenlijke' en 'onfatsoenlijke' armen.⁷⁴ De bedelende zeeman met een beperking, te lezen aan de toon van de versjes die meestal aan zijn beeltenis gekoppeld waren,

werd waarschijnlijk gezien als een deugdzame bedelaar die een aalmoes waard was.

Dit discours was nog veel sterker als het een zeeman betrof die een functionele beperking had opgelopen in dienst van de Admiraliteit, en daarmee dus vechtend voor het land. Tegen het einde van de achttiende eeuw begon er in de Republiek expliciet meer verontwaardiging te ontstaan over de 'verwaarlozing' van veteranen die ter land of ter zee verminkt en daardoor arbeidsongeschikt waren geraakt.⁷⁵ Er kwam een sterkere roep om betere sociale voorzieningen voor deze groep. Dit was het resultaat van een

⁷⁴ Jütte, *Poverty and Deviance*, 6, 11-18.

⁷⁵ Zie bijvoorbeeld ook een versje bij het bedelaarstype 'invalide' soldaat: 'Ik Streed wel eer voor Land en Staat, En moest daar voor myn benen derven: Nu vraag ik daaglyks brood langs straat, Van hen voor wie ik dacht te Sterven.' Prent van A. Smit, 1764-1792. Amsterdam, Rijksmuseum.

samenloop van sociale, culturele en politieke factoren, zoals het opkomend patriottisme en verlichte idealen die zorg voor de behoeftige medemens aanmoedigden.⁷⁶ De eerder genoemde zeeslag tegen de Britten bij de Doggersbank in 1781, waarbij meer dan honderd (ernstig) gewonde zeelieden onder grote publiciteit binnengebracht werden in het Amsterdamse gasthuis, wakkerde dit sentiment ook aan. De Staten-Generaal richtten in december het 'Vaderlandsche Fonds dienende in 't algemeen tot aanmoediging van 's Lands Zeedienst' op, waarbij veteranen die op zee verminkingen hadden opgelopen, aanspraak konden maken op reguliere uitkeringen.⁷⁷ De eerste nationale stappen ter voorkoming van het permanent aan lager wal raken van zeebonken met een beperking waren daarmee gezet.

Conclusie

De manier waarop er werd omgegaan met arbeidsongevallen aan boord van de vele schepen die uit de Republiek vertrokken, belicht verschillende aspecten van de relatie tussen arbeid (op zee) en beperking in de vroegmoderne tijd. Het biedt specifiek inzicht in de *waarde* die hieraan werd toegekend, van concrete monetaire vergoedingen tot de toegevoegde maatschappelijke waarde van (maritieme) arbeid door personeel met een beperking. Over de hele lijn speelden zowel de getroffen zelf als de betrokken maritieme instituties een rol in het vormgeven van de concrete vooruitzichten van zeelieden met een beperking. Na een ongeluk konden bemanningsleden aanspraak maken op een (eenmalige) schadevergoeding en werden de kosten die gemaakt waren voor de behandeling van hun verwondingen vaak vergoed. Institutioneel namen zowel admiraliteiten, compagnieën als private rederijen daarin meestal hun verantwoordelijkheid, maar de getroffen zeelieden schroomden evenmin om ook zelf hun vergoeding op te eisen. Daarna begon een periode waarin zij hun leven opnieuw moesten vormgeven; ze moesten leren omgaan met de beperkingen die ze hadden opgelopen als gevolg van hun verschillende 'zeeziekten'.

Hoewel lang niet iedereen erin slaagde om met een beperking genoeg te verdienen om rond te komen, lukte het een deel van de getroffen zeelieden, afhankelijk van hun beperking, wel om hun maritieme carrière (al dan niet op aangepaste wijze) voort te zetten of uit te bouwen. Hun bestaande vaardigheden en hernieuwde inzet werden in veel gevallen

⁷⁶ Leuftink, *Harde heelmeeesters*, 202-206.

⁷⁷ Ibidem.

met open armen opnieuw verwelkomd door werkgevers, die mede door de krapte op de maritieme arbeidsmarkt in de Republiek maximaal gebruik wensten te maken van de aangeboden arbeidskracht. Op basis van de huidige bronontsluiting is het vooralsnog lastig om de re-integratie van zeelieden met een beperking op de arbeidsmarkt, of hun rol in de ontwikkeling van vangnetten voor arbeidsongeschiktheid, te kwantificeren. De komende jaren zal dit ongetwijfeld duidelijker worden: het archiefmateriaal met het verhaal van deze zeelieden komt steeds verder digitaal naar boven drijven.

Bibliografie

- Blackie, Daniel en Alexia Moncrieff, 'State of the Field: Disability History', *History: The Journal of the Historical Association* 107:377 (2022) 789-811.
- Brouwer, Judith, *Levenstekens. Gekaapte brieven uit het Rampjaar 1672* (Hilversum 2014).
- Brown, Kevin, *Poxed and Scurvied. The Story of Sickness and Health at Sea* (Annapolis 2011).
- Bruijn, Jaap R., *Schippers van de VOC in de achttiende eeuw aan de wal en op zee* (Amsterdam 2008).
- Bruijn, Jaap R., *Zeegang. Zeevarend Nederland in de achttiende eeuw* (Zutphen 2016).
- Dillo, Ingrid G., *De nadagen van de Verenigde Oostindische Compagnie, 1783-1795. Schepen en zeevarenden* (Amsterdam 1992).
- Frijhoff, Willem en Maarten Prak eds., *Geschiedenis van Amsterdam. Zelfbewuste Stadstaat, 1650-1813* (Amsterdam 2005).
- Fusaro, Maria, 'The Invasion of Northern Litigants: English and Dutch Seamen in Mediterranean Courts of Law' in: M. Fusaro et al. eds., *Law, Labour and Empire. Comparative Perspectives on Seafarers, c.1500-1800* (Basingstoke 2015) 21-42.
- Gaastra, Femme S., *De geschiedenis van de VOC* (Zutphen 2002).
- Gerlach, Bert et al. eds., *Kijk Amsterdam 1700-1800. De mooiste stadsgezichten* (Bussum 2017).
- Heijden, Manon van der, et al. eds., *Serving the Urban Community. The Rise of Public Facilities in the Low Countries* (Amsterdam 2009).
- Heijden, Manon van der, *Civic Duty: Public Services in the Early Modern Low Countries* (Cambridge 2012).
- Hobgood, Allison P., *Beholding Disability in Renaissance England* (Ann Arbor 2021).
- Hudson, Geoffrey L., 'The Relief of English Disabled Ex-Sailors, c.1590-1680', in Cheryl A. Fury (ed.), *The Social History of English Seamen, 1485-1649* (Woodbridge 2012) 229-252.

- Israel, Jonathan I., *The Dutch Republic: Its Rise, Greatness, and Fall 1477-1806* (Oxford 1995).
- Israel, Jonathan I., 'Dutch influence on urban planning, health care and poor relief. The North Sea and Baltic regions of Europe, 1657-1720' in: Andrew Cunningham en Ole Peter Grell eds., *Health Care and Poor Relief in Protestant Europe 1500-1700* (Londen 1997) 66-83.
- Jütte, Robert, *Poverty and Deviance in Early Modern Europe* (Cambridge 1994).
- Lequin, Frank, *Het personeel van de Verenigde Oost-Indische Compagnie in Azië in de 18^e eeuw, meer in het bijzonder de vestiging Bengalen* (Alphen aan den Rijn, 2005).
- Leuftink, Arnold E., *Harde heelmeesters. Zeelieden en hun dokters in de 18^e eeuw* (Zutphen 1991).
- Nielsen, Caroline, 'Disability, Fraud and Medical Experience at the Royal Hospital of Chelsea in the Long Eighteenth Century' in: Kevin Lynch & Matthew McCormack eds., *Britain's Soldiers: Rethinking War and Society 1715-1815* (Liverpool 2014) 182-201.
- Oudsten, Jessica E. den, 'Waar ben jij nu thuis? Slaapbazen en VOC opvarenden in Amsterdam', Blog voor *Maritiem Portal*, 2021 <https://maritiemportal.nl/blog-waar-ben-jij-nu-thuis-slaapbazen-en-voc-opvarenden-in-amsterdam/> (geraadpleegd 23 juni 2023).
- Parker, Charles H., 'The pillars of a new community. Conflicts and cooperation over poor relief in post-Reformation Holland' in Manon van der Heijden et al. eds., *Serving the Urban Community. The Rise of Public Facilities in the Low Countries* (Amsterdam 2009) 155-167.
- Pol, Lotte van de en Erika Kuijpers, 'Poor Women's Migration to the City. The Attraction of Amsterdam Health Care and Social Assistance in Early Modern Times', *Journal of Urban History* 32:1 (2005) 44-60.
- Royen, Paul C. van, *Zeevarenden op de koopvaardijvloot omstreeks 1700* (Amsterdam 1987).
- Schaap Williams, Katherine, *Unfixable Forms. Disability, Performance, and the Early Modern English Theater* (Ithaca 2022).
- Solar, Peter M., 'Poor Relief and English Economic Development before the Industrial Revolution', *The Economic History Review* 48:1 (1995) 1-22.
- Temple, William, *Observations upon the United Provinces of the Netherlands* (Londen 1673).
- Turner, David M., *Disability in Eighteenth-Century England. Imagining Physical Impairment* (New York 2012).
- Vries, Jan de en Ad van der Woude, *The First Modern Economy. Success, Failure, and Perseverance of the Dutch Economy, 1500-1800* (Cambridge 1997).

Zuiderduijn, Jaco en Ludwig Pelzl, 'Saving the best for last? Old age retirement among the Urban middle classes in Leiden and Regensburg (c.1650-c.1800)', *The History of the Family* 27:2 (2022) 326-349.

Zuiderduijn, Jaco en Kim Overlaet, 'Strategies for old age and agency of the elderly in towns of the Low Countries in the Renaissance', *Continuity and Change* 36:3 (2021) 265-284.

Over de auteurs

Tessa de Boer is promovenda aan de Universiteit Leiden en datacurator bij het Stadsarchief Amsterdam. Haar proefschrift heeft betrekking op de Nederlandse commerciële belangen in het Franse koloniale rijk in de achttiende eeuw. Ze is breed geïnteresseerd in de vroegmoderne tijd en de digitale ontsluiting van archivalia hieromtrent.

Jessica den Oudsten is promovenda aan de Radboud Universiteit in Nijmegen en gastonderzoeker bij het Huygens Instituut in Amsterdam. Haar onderzoek focust zich op de processen van integratie en sociale mobiliteit van de nakomelingen van immigranten in Amsterdam tussen 1660 en 1811. Daarnaast is ze coauteur van het boek *De grootste slavenhandelaren van Amsterdam. Over Jochem Matthijs en Coenraad Smitt* (Zutphen 2022).