

# De personeelsbehoefte van de VOC overzee en aan boord, be- zien in Aziatisch en Nederlands perspectief\*

J. R. BRUIJN

Het bedrijf van de Oost-Indische Compagnie heeft steeds aan vele handen werk gegeven, zowel in patria als op de schepen en overzee in Azië en aan de Kaap. De omvang van de handel en de territoriale verplichtingen bepaalden de aantallen. Het is bekend dat de compagnie op den duur steeds meer in interne Aziatische verwickelingen betrokken raakte en dat juist in de eerste helft van de achttiende eeuw de handel zijn grootste omvang bereikte<sup>1</sup>. De grootte van de uitgaande en terugkerende vloten weerspiegelen dit laatste sprekend. Schepen werden immers alleen in zee gestuurd, als zij nodig waren en hun aantal werd afgestemd op de behoefte aan scheepsruimte zoals die door het bestuur in Azië werd aangegeven.

## AANTALLEN REIZEN EN OPVARENDEN

De scheepsbeweging tussen de Republiek en de overzeese gebieden van de compagnie is tevens de graadmeter bij uitstek voor het bepalen van de omvang der behoefte aan personeel aan boord en overzee en voor het bepalen van de overlevingskans bij het in dienst treden bij de VOC. Het schip was in feite het enige middel voor verplaatsing van het overzees werkende personeel en het bestaan van vaste administratieve gebruiken in dit scheepsverkeer hield onder andere in, dat de aantallen personen, die zich inscheepten of van boord gingen aangetekend werden. Deze gebruiken strekten zich bijvoorbeeld uit tot zaken als het invullen van monsterrollen en het bijhouden van scheepsgrootboeken of tot het eenvoudig noteren van ronde getallen opvarenden, al of niet naar categorieën onderverdeeld. Vaak ook werd de consumptie van het scheepsvoedsel tot op de man nauwkeurig verantwoord, tegelijk met vermelding van aantallen zieken en doden. De compagniesadministratie bevatte al dit soort gegevens, maar vele ervan zijn sindsdien verloren.

Een nog niet voltooide historisch kwantitatieve analyse van het scheepvaartverkeer van de compagnie heeft reeds voor grote periodes vrij volledige reeksen cijfers over de personeelsbehoefte aan het licht gebracht. Vooral de aantallen mensen die zich in de steden van de zes Kamers of in de zeegaten inscheepten zijn nu bekend;

\* Voordracht gehouden op het congres van het NHG te Utrecht/Driebergen, 24 oktober 1975.

1. Zie hiervoor in het algemeen K. Glamann, *Dutch Asiatic Trade 1620-1740* (Kopenhagen-Den Haag, 1958).

helaas zijn geen gegevens beschikbaar over hen die weer voet aan wal in de Republiek zetten. Dat deel van de administratie is waarschijnlijk in de negentiende eeuw verloren gegaan<sup>2</sup>. Gelukkig is wel veel bewaard gebleven betreffende de ont- en inschepingen in Batavia, zodat het opmaken van een numerieke balans over werwing van personeel en afdanking redelijkerwijs mogelijk is. Bij dit onderzoek naar de personeelsbehoefte en het verlies aan mensenlevens in compagniesdienst zijn uitdrukkelijk niet diegenen betrokken, die in de Republiek aan de wal op de kantoren en werven en in de pakhuizen van de zes Kamers werkzaam waren. Vooral door haar werven behoorde de compagnie tot de allergrootste werkgevers in den lande<sup>3</sup>.

In tabel I is per periode van tien jaar weergegeven hoeveel schepen respectievelijk uit de Republiek en uit Azië vertrokken<sup>4</sup>. Het ging daarbij om allerlei typen schepen met een variërend aantal opvarenden. Het waren weliswaar voor het overgrote deel zwaar bemande 'retourschepen' (verdeeld in enkele klassen) en fluiten, maar er bevonden zich daaronder ook kleine galjoten en hoekers of de speciaal gebouwde pakketboten van het einde der achttiende eeuw. Deze kleine, scheepstypen waren hoofdzakelijk bestemd voor het overbrengen van berichten, alle overige hadden primair het transport van goederen en mensen tot taak. Na aankomst in Azië werden zij óf weer direct voor een retourreis gereed gemaakt óf voor kortere of langere tijd in de interaziatische handel van de compagnie ingezet. De verschillen in aantallen tussen uit- en thuisvarende schepen moeten dus niet alleen uit ongelukken op de uitreis overkomen - dat aandeel was betrekkelijk gering - maar vooral uit gebruik, slijtage, sloop en ongelukken in Azië verklaard worden.

TABEL I

## AANTALLEN UIT DE REPUBLIEK EN AZIË VERTROKKEN SCHEPEN

	uit patria	uit Azië		uit patria	uit Azië
1602-10	76	44	1700-10	280	193
1610-20	115	50	1710-20	311	244
1620-30	141	71	1720-30	382	318
1630-40	157	75	1730-40	375	311
1640-50	165	93	1740-50	314	235
1650-60	205	103	1750-60	291	245
1660-70	238	127	1760-70	292	233
1670-80	232	133	1770-80	290	245
1680-90	204	141	1780-90	276	195
1690-1700	235	156	1790-95	119	75

2. M. A. P. Meilink-Roelofs, *Van geheim tot openbaar* (Leiden, 1970).

3. Zie bijvoorbeeld A. J. Deurloo, 'Bijltes en klouwers', *Economisch- en Sociaal-Historisch Jaarboek*, XXXIV (1971) 7.

4. De cijfers in de tabellen I tot en met III worden voor de jaren na 1770 onder voorbehoud gegeven. Het zojuist vermelde onderzoek, aan de Rijksuniversiteit te Leiden op breder schaal door drs. F. S. Gaastra, prof. dr. I. Schöffers en mij verricht, is voor die periode nog niet geheel voltooid.

Vier categorieën personen scheepten zich in patria in. De grootste was die der zeevarenden, van jongens tot schippers toe. Zij waren een dienstverband voor drie jaar in de Oost aangegaan; sedert 1658 was dit voor de laagstbetaalde matrozen vijfjaar en voor scheepsjongens zelfs tien jaar. Soldaten moesten vijfjaar op repatriëring wachten. Hun aantal aan boord van uitgaande schepen bedroeg of een derde in het ene en tweevijfde in het andere jaar of een reeks van jaren een derde van het aantal opvarenden. De laatste twee categorieën betroffen passagiers en handwerkslieden. Zij konden meestal op de vingers van een a twee, soms op die van drie handen geteld worden. Kooplieden, onderkooplieden en assistenten werden pas sedert 1742 tot de passagiers gerekend, maar andere functionarissen, eventuele familieleden en bedienden van begin af aan. Handwerkslieden vertrokken naar de Oost om in een van de kantoren van de compagnie en vooral in Batavia hun ambacht te gaan uitoefenen.

Dat de compagnie op haar schepen en overzee veel personeel nodig had, blijkt uit tabel II, waaruit ook naar voren komt dat zeer velen niet naar patria terugkeerden. Deze nieuwe cijfers geven aanleiding om in dit artikel op een drietal aspecten van deze grote behoefte aan personeel nader in te gaan. Hoe moet de sterke stijging gedurende de achttiende eeuw verklaard worden? Had dit vertrek van duizenden blanken uit Europa voor Azië gevolgen? En wat betekende deze uittocht voor de Republiek zelf?

TABEL II  
AANTALLEN PERSONEN AAN BOORD BIJ VERTREK UIT PATRIA EN AZIË

	uit patria	uit Azië		uit patria	uit Azië
1602-10	8.000		1700-10	49.000	22.000
1610-20	20.000?	8.000?	1710-20	60.000	26.000
1620-30	25.000	7.000?	1720-30	72.000	38.000
1630-40	29.000	9.000	1730-40	77.000	37.000
1640-50	36.000	11.000?	1740-50	74.000	23.000
1650-60	41.000	14.000?	1750-60	81.000	31.000
1660-70	37.000	14.000	1760-70	87.000	29.000
1670-80	45.000	15.000	1770-80	77.000	29.000
1680-90	39.000	16.000	1780-90	67.000	22.000
1690-1700	44.000	19.000	1790-95	27.000	9.000

Een nauwkeurige verantwoording van de cijfers in genoemde en nog volgende tabellen zal eerst later bij de publicatie van de volledige tabellarische overzichten van alle scheepsbewegingen gegeven worden. De cijfers zijn hier naar boven en beneden op duizendtallen afgerond; die betreffende de jaren 1770-95 moeten als voorlopige beschouwd worden, terwijl enkele gegevens over 1602-60 enigszins gebrekkig zijn. Niet van alle reizen werden de opvarenden steeds aangetroffen. In deze ge-

vallen werd het gemiddelde aantal opvarenden tijdens die reizen, waarvan deze gegevens wel volledig bekend waren, vermenigvuldigd met het totaal aantal werkelijk gemaakte reizen. Na terugkeer in de Republiek werd iedereen afgedankt. Het bij het onderzoek gebruikte materiaal stond niet toe te onderkennen bij hoeveelen van een hernieuwde dienstneming sprake was<sup>5</sup>.

#### I. DE STIJGENDE RECRUTERING VAN PERSONEEL

De verdubbeling in de achttiende eeuw van het aantal opvarenden bij vertrek uit de Republiek in vergelijking met de voorgaande eeuw kan niet alleen uit de toegenomen scheepvaart verklaard worden. Immers, de gemiddelde bezettingsgraad van de schepen nam sterk toe: van ongeveer 180 tot 230 per schip. De stijging is nog opvallender, wanneer de gemiddelden over 1602-1730 en 1730-95 tegenover elkaar geplaatst worden, namelijk 184 en 252.

Dit alles kan samenhangen met veranderingen in het scheepspark van de compagnie: de schepen werden groter en kleinere types werden minder gebouwd. Deze ontwikkeling had zich reeds sedert omstreeks 1680, dus ruimschoots vóór 1730 ingezet. Hierin moet de verklaring niet gezocht worden, want ook een min of meer gelijksoortige toeneming van de bemanningen op de retourschepen had daarmee moeten samengaan, maar deze was uitgebleven. De gemiddelde bezettingsgraad hierbij schommelde voortdurend tussen 105 en 120 per schip en de aantallen zeelieden onder hen waren toereikend voor de behandeling van schip en tuig. Uitgaande schepen werden met het oog op de personeelsbehoefte in Azië altijd ver overbemand en in de mate hiervan was verandering gekomen.

Gedurende reizen van meer dan zeven en acht maanden, zoals die naar Batavia duurden, was sterfte binnen een scheepsgemeenschap normaal, evenals ziekte. Gebrek aan voldoende drinkwater en vers voedsel op de lange trajecten tot aan of na de Kaap konden hiertoe nog bijdragen. Geregeld gingen mensen in Kaapstad aan de wal om in het ziekenhuis aldaar herstel te zoeken. In dit vaste patroon van jaarlijkse reizen naar Azië bereikte toch menig schip met bijna volledige bemanningen zijn bestemming, andere daarentegen leden aanzienlijke verliezen. Een gemiddelde sterfte aan boord van zes tot negen a tien procent was tot omstreeks 1730 een gegeven, waarmee de bewindhebbers van de compagnie en de autoriteiten in Batavia bij hun personeelsbeleid rekening konden houden. Slechts in de jaren 1689-1695 was dit percentage tot vijftien à vijfentwintig opgelopen.

De schepen waren volgepakt met mensen. Een besmettelijke ziekte kon snel om zich heengrijpen en voor verzorging van zieken was weinig ruimte. Schoute, de arts-historicus, stelde dat aan boord scheepsongevallen en aanpassingen aan klimaatwisselingen tot de normale doodsoorzaken gerekend moeten worden. Wan-

5. Op dit probleem wordt nog later teruggekomen (233).

neer sterfte onder de vier procent bleef, wees dit op het uitblijven van besmettelijke ziekten. Bij de meeste schepen was dit het geval. Als de sterfte echter hoger opliep, kon dit aan de voeding - scheurbuik - en 'koortsen' geweten worden of soms aan het verloop van de reis. Met koortsen werd doorgaans het heersen van typhus bedoeld, door tijdgenoten soms al als zeer besmettelijk onderkend. Deze typhus, meestal als vlektyphus aangeduid, waarde in de zeventiende eeuw in legers rond ('Hongarische sieckte') en maakte toen talloze slachtoffers<sup>6</sup>. In 1689-95 was dit waarschijnlijk ook op de schepen van de compagnie het geval. De grote sterfte verontrustte de autoriteiten en stimuleerde onder meer het gebruik van destilleermachines, opdat de voorraad en de kwaliteit van het drinkwater vergroot konden worden<sup>7</sup>. Een verband tussen vlektyphus en drinkwater bestond evenwel niet.

Ziektes van een epidemische omvang heersten dus soms in de zeventiende eeuw op de schepen van de compagnie. Het is daarbij merkwaardig, dat het meestal geen op zichzelf staand verschijnsel was, als de bemanningen van de Oostindiëvaarders door ziekte en sterfte getroffen werden. Vaak worstelde tezelfdertijd de marine met soortgelijke problemen, evenals buitenlandse schepen. In 1673 bijvoorbeeld werd 's lands oorlogsvloot voor korte tijd door vlektyphus geteisterd, een jaar waarin ook de schepen van de compagnie veel meer doden dan normaal op de uitreis hadden<sup>8</sup>. Op nog groter schaal deed zich deze overeenkomst in de jaren 1689-95 voor. Een sterftepercentage van éénnentwintig was het gemiddelde over alle reizen in deze periode naar Azië gemaakt. Maar ook de Engelse en Franse oorlogsvloten werden toen geregeld door ziektes en daarmee gepaard gaande sterftes tot inactiviteit gedwongen, direct al in het begin van de Negenjarige oorlog<sup>9</sup>. Wat de aard van de ziektes was, is onduidelijk. Dat de oorzaak alleen in bedorven voedsel en scheurbuik gezocht moet worden, is niet aannemelijk. Waar vaak over 'koortsen' gesproken werd, dringt zich de suggestie op dat de alom verhoogde recruitering van mankracht in oorlogstijd andere groepen mensen dan normaal aan boord bracht, onder wie ook vele soldaten. Deze hadden de klerluis bij zich, de drager van het virus van de vlektyphus.

De toestand verbeterde omstreeks 1695 opvallend en het sterftcijfer bereikte spoedig weer een niveau dat bijna even laag was als in de jaren 1630-1660, dat wil zeggen van zeven a acht procent (zie ook tabel III). De uitrusting van schepen door

6. D. Schoute, *De geneeskunde in den dienst der Oost-Indische Compagnie in Nederlandsch-Indië* (Amsterdam, 1929) hoofdstuk ii, met name 46 en 87-90.

7. Zie hierover D. Schoute, *Occidental Therapeutics in the Netherlands East-Indies during Three Centuries of Netherlands Settlement (1600-1900)* (Batavia, 1937) 18-24 en P. H. Roessingh, 'The Water Supply aboard Ships of the United East Indies Company', in: M. Mollat ed., *Société et Compagnies de Commerce en Oriënt et dans l'Océan Indien* (Parijs, 1970) 631-642.

8. A. E. Leuftink, *De geneeskunde bij 's lands oorlogsvloot in de 17e eeuw* (Assen, 1953) 118.

9. J. J. Keevil, *Medicine and the Navy 1200-1900*, II (Edinburgh-Londen 1958) 172-181; G. Symcox, *The Crisis of French Sea Power 1688-1697* (Den Haag, 1974) 22 en 93.

de compagnie steeg in de eerste decennia van de achttiende eeuw enorm en daarmee hield ook de werving van personeel gelijke tred. De gemiddelde bezettingsgraad aan boord bleef namelijk min of meer gelijk aan vroeger, maar weldra veranderde deze en hierbij treft opnieuw een overeenkomst met de marine.

TABEL III

## GEMIDDELDE STERFTE TUDENS DE REIZEN NAAR AZIË

1620-30	15%?	1700-10	7½%
1630-40	6%	1710-20	6½%
1640-50	7½%	1720-30	9%
1650-60	7½%	1730-40	12½%
1660-70	10%	1740-50	13½%
1670-80	9%	1750-60	9½%
1680-90	9½%	1760-70	11%
1690-1700	15%	1770-75	23%

*Toelichting:*

Voldoende gegevens over 1602-20 ontbreken. Percentages voor de volledige periode 1775-95 konden nog niet vastgesteld worden.

Uit 1731 stammen de eerste duidelijke berichten over het uitbreken van ernstige ziektes aan boord van oorlogsschepen. Deze berichten namen snel in aantal toe en in de jaren veertig was zondermeer sprake van een verontrustende omvang van ziektes en sterfte onder het marinepersoneel. Het moet zeer waarschijnlijk weer vlektyphus geweest zijn. Het is niet bekend, waarom deze besmettelijke ziekte dit keer zo langdurig en heftig rondwaarde. De mogelijkheid van het verschijnen van een kwaadaardiger virus moet niet worden uitgesloten. Op de Engelse vloot heerste vooral in de jaren 1739-41 een zeer ernstige epidemie, door Engelse auteurs als typhus onderkend. De vele recruten toen in de oorlog tegen Spanje en Frankrijk benodigd, brachten deze ziekte mee. In de Zevenjarige oorlog (1756-63) zou de toestand niet veel anders zijn<sup>10</sup>.

Ook de compagnie ontkwam niet aan deze gesel voor haar personeel. Exact in hetzelfde jaar als waarin de marine met verhevigde ziektes en sterfte geconfronteerd werd, ging het dodental op de reizen naar Azië flink omhoog. En daarbij bleef het niet. Velen waren bij aankomst in de Oost zo ziek, dat zij direct in het hospitaal opgenomen moesten worden. Gegevens over het aantal patiënten en sterfgevallen in het hospitaal van Batavia laten zien, dat van 1733 af duidelijk sprake is van een sterke stijging, vooral van sterfgevallen. De aan boord uitgebroken ziektes werkten aan de wal door en hun slachtoffers behoren in feite bij het dodencijfer over de

10. J. R. Bruijn, 'Dutch Men-of-War. Those on Board c. 1700-1750', *Acta Historiae Neerlandicae*, VII (1974) 111-112 en de aldaar in noot 54 vermelde Engelse werken.

reizen gerekend te worden. Vaststelling van hun aantal temidden van de andere hospitaalpatiënten is niet mogelijk. Dat het er velen waren, kan aangetoond worden als op de functie van het hospitaal wordt gelet.

Zowel het Binnen-als Buiten-hospitaal van Batavia waren bedoeld als plaatsen waar ziek compagniespersoneel kon herstellen, opdat het weer als arbeidskracht gebruikt kon worden. Hiervoor kwamen diegenen in aanmerking, die in de Oost geen eigen thuis hadden, zoals zeelieden en diverse soldaten. De compagnie had een duidelijk belang bij herstel van haar werkkrachten. Evenmin als in Europa werden maatschappelijk hoger geplaatsten in een hospitaal opgenomen, zij werden thuis verpleegd. Het dodencijfer van de burgerij van Batavia staat dan ook afzonderlijk vermeld en vertoont niet een vergelijkbaar en aanhoudend scherpe stijging in de jaren dertig. Een voorbeeld van het verloop van de sterfte in het hospitaal: 1729 met 626, 1733 met 1116, 1737 met 1993, 1741 met 1075, 1745 met 1604 en 1749 met 1478 doden<sup>11</sup>.

Aan deze hoge sterfte kwam daarna geen einde, integendeel vaak. Bij de huidige stand van het historisch-kwantitatieve onderzoek naar het scheepsverkeer met Azië zijn over de periode na 1750 nog geen volledige percentages van het dodental op de heenreizen beschikbaar. In tabel III konden wel een drietal voorlopige voorbeelden opgenomen worden. In geen enkel jaar was de sterfte aan boord gelijk, ook per schip waren de verschillen groot. Het ene schip maakte de overtocht met geen of slechts een paar doden, het andere met honderd of meer. Een verband met de duur van de reis is niet aantoonbaar. De doodsoorzaken waren uiteenlopend, van scheepsongevallen tot scheurbuik toe. Zonder hierop verder te willen ingaan, kan toch wel opgemerkt worden dat de grote verschillen in sterfte per schip en per jaar niet wijzen op onvoldoende of verkeerde voeding als voornaamste doodsoorzaak. Zij wijzen veeleer op het heersen van besmettelijke ziektes, door een of meer schepelingen aan boord gebracht. Wijzigingen in het recruteringspatroon kunnen hierbij een rol gespeeld hebben. Op dit patroon wordt nog teruggekomen.

De compagnie ging niet onverschillig aan deze problemen voorbij, maar probeerde verbeteringen aan te brengen, zowel aan boord als in Azië. Schoute heeft dit onderzocht. Helaas bevatte een op verzoek van de bewindhebbers door de medische faculteit te Leiden onder leiding van Boerhaave in 1736 uitgebracht advies geen bruikbare nieuwe voorstellen<sup>12</sup>. In ieder geval werd de bezettingsgraad van de schepen aanzienlijk verhoogd. Deze werd in de jaren zestig zelfs hoger dan gemiddeld driehonderd per schip. Of het de compagnie overzee meer werkkrachten opleverde, moet betwijfeld worden. Het verlies tijdens de reis bleef hoog en reikte in de jaren 1770-75 tot zelfs drieëntwintig procent van alle opvarenden. Het dagregister bijgehouden op het kasteel Batavia en contemporaine bevolkingsgegevens

11. Schoute, *De geneeskunde*, 214 en 236-238; *idem*, *Occidental Therapeutics*, 35-36.

12. *Idem*, *De geneeskunde*, 95-102 en hoofdstukken vi en vii.

maken dankzij de onderzoekingen van Schoute voldoende duidelijk, dat grote delen van de bemanningen onmiddellijk na aankomst naar het hospitaal bleven gaan (bijvoorbeeld van 75 schepen in 1766-68 bijna drieduizend<sup>13</sup>) en dat de sterfte in deze instelling hoog bleef en zelfs nog toenam. Waar meer dan viervijfde van alle schepen uit patria Batavia als bestemming had, kan hier van een representatief beeld gesproken worden.

Ter verduidelijking van de omvang van de sterfte van Europeanen in het hospitaal zijn in tabel IV de jaarlijkse gemiddelden over vijfjarige perioden opgenomen. De scherpe daling in de periode 1780-4 kan ondermeer aan de tijdelijke vermindering van uitrustingen in patria door de Vierde Engelse oorlog toegeschreven worden.

TABEL IV

GEMIDDELDE JAARLIJKSE STERFTE VAN EUROPEANEN IN BATAVIAAS  
HOSPITAAL<sup>14</sup>

1725-9	757	1760-4	1443
1730-4	945	1765-9	1954
1735-9	1582	1770-4	2025
1740-4	1232	1775-9	1827
1745-9	1558	1780-4	873
1750-4	1748	1785-6	1325
1755-9	1600		

Het gaat natuurlijk niet aan om de hoge aantallen patiënten en sterfgevallen in het hospitaal volledig op rekening van pas aangekomen personeel te stellen. Zee-lieden en soldaten reeds in Azië en vooral nabij Batavia werkzaam behoorden als voorheen ook hiertoe. Geen cijfers zijn beschikbaar over de aantallen zieken die hersteld het hospitaal konden verlaten, wel over de gemiddelde dagelijkse bezetting. Deze schommelde in het begin van de achttiende eeuw nog tussen de twee a driehonderd, maar was reeds in de jaren dertig tot zeshonderd gestegen. In de jaren zeventig bereikte het gemiddelde aantal zieken per dag in het Binnen- en Buitenhospitaal de hoogte van duizend à elfhonderd en rondom 1785 was dit nog omstreeks achthonderd<sup>15</sup>. Sterfte en ziekte tezamen, zowel aan boord als in Azië zelf, verhinderden dat de verhoogde recrutering van personeel na 1730 vrucht afwierp bij de werkzaamheden in het compagniesbedrijf. Met andere woorden, de grotere aantallen Europeanen die in de achttiende eeuw aan boord van de Oost-

13. *Idem, Occidental Therapeutics*, 76.

14. Ontleend aan: J. S. Stavorinus, *Voyages to the East-Indies*, vertaald door S. H. Wilcocke, III (2e dr., Londen, 1969) 411; Schoute, *Occidental Therapeutics*, 56, 68 en 80 en *Idem, De geneeskunde*, 237. De cijfers t/m 1774 betreffen kalenderjaren, daarna volgens Schoute's opgave delen van twee jaren, waarschijnlijk van juli t/m juni.

15. Schoute, *De geneeskunde*, 202, 220 en 296; *Idem, Occidental Therapeutics*, 56 en 81.



indiëvaarders de Republiek verheten, waren al spoedig en in feite alleen bestemd voor het aanvullen van tekorten door ziekte en sterfte ontstaan en zelfs hiervoor waren zij op den duur niet toereikend.

## II. AZIË EN HET EUROPESE PERSONEEL VAN DE VOC

De aantallen opvarenden op de uitgaande schepen van de compagnie werden niet bepaald door de behoefte aan personeel aan boord tijdens de reis, maar door de behoefte overzee. Na de eerste decennia van Nederlandse aanwezigheid in Azië tekende zich al spoedig in deze behoefte een min of meer vast patroon af. De schepen in de interaziatische vaart moesten bemand worden, de handelsvestigingen verdedigd, terwijl de handel zelf zijn ambtenaren vereiste. Sterfte en repatriëring na afloop van het dienstverband noopten tot geregelde aanvulling van het overzeese personeel. Extra mankracht was nodig, wanneer oorlogen gevoerd werden en deze was blijvend vereist, wanneer de handels- en ook bestuurlijke activiteiten zich uitbreidden. De compagnie kreeg steeds meer territoriale verplichtingen.

Over het algemeen was de groei in de personeelsbehoefte gedurende de zeventiende eeuw niet van opvallende betekenis. Zekere schommelingen zijn verklaarbaar. Toch overwogen de bewindhebbers in de jaren tachtig aan deze groei een halt toe te roepen, bijvoorbeeld door een poging de sterkte van de militaire bezettingen in de verschillende vestigingen vast te leggen<sup>16</sup>. De Negenjarige oorlog en de gelijktijdige golf van ziekte en sterfte op de uitgaande schepen doorkruisten spoedig daarop al iedere vorm van planning. De sterke toeneming in personeel na 1700 hield aanvankelijk gelijke tred met de uitbreiding van de handels- en scheepvaartactiviteiten.

In zekere zin werkte de compagnie met 'uitzendkrachten' voor een bepaalde tijd in dienst genomen. Na afloop keerden dezen, wanneer nog in leven, naar patria terug, alhoewel bijtekenen overzee meer dan eens voorkwam<sup>17</sup>. Dat haar personeel zich behalve voor het verrichten van het werk ook voor blijvende vestiging naar de Oost begaf, was niet het oogmerk van de compagnie. Met andere woorden, van een bewuste politiek tot kolonisatie was, op enkele uitzonderingen na, geen sprake. Daarvoor zou ook de geregelde inscheping van vrouwen en meisjes noodzakelijk geweest zijn en dat gebeurde nooit op enige schaal van betekenis. Het beperkte zich tot familieleden van voornamelijk ambtenaren en handwerklieden en hun vrouwelijk personeel. Vermomming als matroos of soldaat door vrouwen tijdens de heenreis behoorde niet tot de uitzonderingen, maar als speciale categorie opvarenden kwamen zij niet voor.

16. Van Dam, *Beschryvinge van de Oostindische Compagnie*, F. W. Stapel, ed. Rijks Geschiedkundige Publicatiën, Grote Serie LXXXVII (Den Haag, 1943) 322.

17. Van Dam, *Beschryvinge*, 316 en 318.

Compagniesautoriteiten in Batavia waren over het algemeen niet erg te spreken over het merendeel der Europese vrouwen dat zich in de Oost bevond. Pieter Both adviseerde in 1612 aan patria 'dat U.E. geen lichte vrouwen uyt het vaderlant meer en sent. . . Sij en laten haer oude manieren niet ende sijn seer onbeleeft...'. Voor gezinsvorming waren zij niet geschikt, want zij 'hebben van jonck op in de bordeelen geseten ende en connen noch en willen wassen, nayen ofte yets doen'. Latere zeventiende-eeuwse oordelen zijn vaak van min of meer dezelfde aard, met name zoals zij in de Oost-Indise Spiegel van de oud-scheepschirurgijn Nicolaus de Graaff rondom 1700 zijn neergeschreven<sup>18</sup>.

Een en ander betekende echter niet, dat zich in de Oost geen Europese huisgezinnen bevonden. Om hoevele het ging, kan niet vastgesteld worden. Jaarlijkse tellingen van de burgerij van Batavia, waarbij de bezetting van het kasteel met 1260 militairen en ander compagniespersoneel niet meegerekend werd, wijzen uit dat bijvoorbeeld in 1674 in deze stad 602 Europese vrouwen en dochters boven de veertien jaar waren, tegenover 873 mannen en jongens. Er waren toen 549 kinderen tot en met veertien jaar oud. Het betrof hier het administratieve en bestuurlijke centrum van de compagnie. Op andere posten lagen de verhoudingen veel ongunstiger. Historisch-demografisch onderzoek op dit punt ontbreekt evenwel nog. Een voorbeeld uit 1637 laat zien dat op het eiland Banda naast 457 manlijke Europeanen slechts 23 vrouwelijke en 88 kinderen woonden<sup>19</sup>.

Het is duidelijk dat het Europese compagniespersoneel zowel in Batavia maar vooral op de buitenkantoren tijdens zijn dienstverband op relaties met Aziatische vrouwen was aangewezen. Huwelijken met haar werden niet door de compagnie gestimuleerd en het leven in concubinaat werd nog bevorderd door bepalingen, waarbij repatriëring van Aziatische echtgenotes bemoeilijkt of verboden werd. Het is over het algemeen niet mogelijk zich een indruk te vormen over de omvang van deze relaties en de aantallen daaraan in allerlei gradaties ontsproten Indo-Europeanen. In de stad Batavia echter blijken bijvoorbeeld in de jaren zeventig van de zeventiende eeuw op elke tien Europese vrouwen bijna vijf 'Kastise en Mistiese vrouwtjes', zoals De Graaff haar aanduidde, aanwezig te zijn en kinderen van deze benaming in ongeveer dezelfde verhouding ten opzichte van Europese<sup>20</sup>.

Aanvankelijk hadden enkele gouverneurs-generaal wel bij de 'Mayores' een vorm van kolonisatie bepleit. Both stelde voor 'dit landt' gelijk Romulus deed, 'te be-

18. W. Ph. Coolhaas, ed, *Generale Missiven*, I, Rijks Geschiedkundige Publicatien, Grote Serie CIV (Den Haag, 1960) 7, zie ook 10 en 278. J. C. M. Warnsinck, ed., *Reisen van Nicolaus de Graaff*. Werken Linschoten Vereeniging XXXIII (Den Haag, 1930) 13-22 van tweede paginering.

19. J. A. van der Chijs, ed., *Daghregister gehouden in Casteel Batavia, 1674* (Batavia-Den Haag 1916) 28-31; Coolhaas, *Generale Missiven*, I, 615-16.

20. Van der Chijs, *Daghregister* over de jaren 1675 (50-51), 1677 (62), 1678 (47 en 768), 1679 (643), 1680 (852), 1681 (795 en 1682 (1475)); F. A. de Haan, *Oud-Batavia* (Batavia, 1922) 418 en 427-429.

planten met onse natie' door huwelijken met Aziatische vrouwen en Jan Pieterszoon Coen was sterk voorstander van de overkomst van complete Nederlandse huisgezinnen. In 1623 vond hij het zelfs 'veel nodiger dat veel schepen vol jonge dochters ende eerlijke vrouwen, dan vol soldaten naer Indien gesonden werden'. Ook De Carpentier schreef in 1626, dat op deze manier 'deenloopende gesellen partur' gegeven kon worden om hen 'tot nederslach te doen resolveren, welke 't hoofft andersints bij gebreck van dien altijts tot ongestaedicheyt ende veranderinge hangt'<sup>21</sup>. Deze en soortgelijke pleidooien hebben nooit in Azië, met uitzondering bijvoorbeeld van enige boerenfamilies op Java ten tijde van Van Imhoff en op Ceylon, tot een bewuste politiek van kolonisatie met Europeanen geleid. De enige groep die zich buiten compagniesdienstverband, in Batavia en elders ophield, was die der vrijburgers, maar door allerlei beperkende bepalingen, waren zij nooit geheel vrij en werd uitbreiding ervan nauwelijks bevorderd<sup>22</sup>.

Het is niet hier de plaats om nader op het vraagstuk van Europese kolonisatie in te gaan. Wel zij nog opgemerkt dat over het algemeen hiervan in de zeventiende en achttiende eeuw ook elders in Azië weinig sprake was. Van de Portugezen is bekend, dat zij een politiek als die van Romulus in praktijk brachten, maar desondanks steeds met een chronisch tekort aan Europese en Indo-Europese mankracht worstelden. Klimaat, hoge sterfte en de aanwezigheid van het systeem van slavenarbeid waren hinderpalen en massale trek of migratie van Europeanen in deze twee eeuwen vond alleen naar de niet-tropische gebieden van Amerika plaats, waar in min of meer onbewoonde gebieden dankzij grote huwelijksvruchtbaarheid omvangrijke blanke kolonies ontstonden. In landen als Engeland en Frankrijk werd emigratie soms openlijk gepropageerd en droegen vooral politieke en religieuze troebelen ertoe bij, dat velen hun vaderland verlieten. In de Republiek heeft deze oorzaak ontbroken of geen invloed gehad. Het enige gebied van de compagnie, waar wel een blijvende vestiging van Europeanen plaatsvond en waar de bevolking sterk groeide, was in het subtropische deel van Afrika aan de Kaap. Vooral in de laatste decennia van de zeventiende eeuw tot 1706 vond deze vestiging plaats - in 1701 woonden er ongeveer 1250 Europeanen - waarna de bevolking hoofdzakelijk door eigen vermenigvuldiging snel toenam tot ongeveer 15.000 aan het einde van de achttiende eeuw<sup>23</sup>.

Hoe het ook zij, in Azië was de groep van Europeanen in het gebied van de com-

21. Coolhaas, *Generale Missiven*, I, 7 en 201; H. T. Colenbrander, ed., *Jan Pietersz. Coen. Bescheiden omtrent zijn bedrijf in Indië*, I (Den Haag, 1919) 796.

22. G. C. Klerk de Reus, *Geschichtlicher Ueberblick der administrativen, rechtlichen und finanziellen Entwicklung der Niederländisch-Ostindischen Compagnie* (Batavia-Den Haag, 1894) 276-290; M. A. P. Meilink-Roelofs, *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630* (2e dr., Den Haag, 1969) 227-238.

23. R. Ross, 'The 'White' Population of South Africa in the Eighteenth Century', *Population Studies*, XXIX (1975) 221-222.

pagnie beperkt en voor aanvulling of toeneming afhankelijk van nieuwelingen uit patria. Hun aantal was gedurende de zeventiende eeuw vermoedelijk voldoende voor de te verrichten werkzaamheden. Van tijd tot tijd deden zich in sommige opzichten tekorten voor, maar deze waren van voorbijgaande aard of betroffen bijvoorbeeld de kwaliteit van de uitgezonden krachten. Deze situatie veranderde in de volgende eeuw ingrijpend.

De verslechtering van de gezondheidstoestand in Batavia, die zich rondom de eeuwwisseling aftekende, was niet de belangrijkste factor in deze verandering. Een aardbeving in 1699 bracht grondverschuivingen te weeg, die de loop van de rivier van Batavia, de Tjiliwoeng, blijvend wijzigde. De stroom verzandde, het water vervuilde en vóór de monding in zee ontstonden banken. Vooral malaria greep om zich heen. De sterfte onder alle groepen inwoners, Aziaten en Europeanen, nam sterk toe. De waterhuishouding in de stad was nooit meer van de vroegere kwaliteit<sup>24</sup>.

Toch was deze verandering die Batavia de reputatie van een ongezonde stad bracht, niet van beslissende betekenis in het personeelsprobleem dat de compagnie tegemoet ging. Zoals reeds aangetoond, hield in de eerste decennia van de achttiende eeuw de aankomst van nieuwe werkkrachten gelijke tred met de uitbreiding van activiteiten. Een bewijs daarvoor kan ook nog in de afkondiging van een verbod tot werving van 'swarten of inlanderen' als matrozen op retour schepen gevonden worden. Dat gebeurde in 1715<sup>25</sup>. Het betekende, dat in Batavia, China, Bengalen, Coromandel en Ceylon voldoende Europeanen beschikbaar waren om de grote vloten van twintig en meer schepen te bemannen.

Het waren de talrijke ziekte- en sterfgevallen op de uitreizen en na aankomst in de Oost, die zich in de jaren dertig zo opvallend manifesteerden, welke het beeld ingrijpend gingen wijzigen. De aanvulling van werkkrachten, die als vanouds met de uitgaande schepen jaarlijks aankwam, was niet meer toereikend. Er vertrokken wel genoeg mensen uit patria, maar te weinigen overleefden de reis en waren gezond om aan het werk te gaan. Alleen reeds op grond van de cijfers in de tabellen III en IV kan verwacht worden, dat klachten en maatregelen niet uit konden blijven. De 'ongemeene sterfte' onder de Europese militairen was in 1744 aanleiding tot oprichting van een corps inlandse christen matrozen en soldaten. Het was reeds lang gebruik geweest om bij de interaziatische vaart ook 'swarten ofte Moren' (Mohammedanen uit Voor-Indië) als zeelieden te gebruiken, maar in 1751 werden zij zo onmisbaar geacht dat voor zieken onder hen in Batavia speciaal het Moorse hospitaal werd opgericht<sup>26</sup>.

24. Schoute, *De geneeskunde*, 196-200; Stavorinus, *Voyages*, III, 388-414.

25. *Nederlandsch-Indisch Plakaatboek*, IV (Batavia-Den Haag, 1887) 71 en 83-84.

26. *Ibidem*, V (Batavia-Den Haag, 1888) 179 en *ibidem*, VI (Batavia-Den Haag, 1889) 47; Schoute, *De geneeskunde*, 243-4. Zie ook Van Dam, *Beschryvinge*, LXXXVII, 325.

Schepen Radermacher in Batavia schreef in 1768 in een rapport: 'dat India in deze tegenwoordige omstandigheden een zeer groot gebrek aan militie en zeevaart heeft is al te bekend'. Berichten over tekort aan Europeanen werden overtaalrijk. Een onderzoek in de jaarlijks opgemaakte land- en zeemonsterrollen van het compagniespersoneel overzee laat zien dat in de jaren dertig de aantallen Aziatische zeelieden enorm toenemen en die van Europeanen gaan afnemen. Dat valt ook voor de militairen op. Werden in 1729 aan boord van schepen nog 4.410 blanke zeelieden gemonsterd, in 1753 waren het er nog maar 2.390! Het zou nog sterker worden toen rondom 1770 ziekte en sterfte hun top bereikten. Vaak waren minder dan duizend Europese zeelieden in Azië beschikbaar. In de laatste twee decennia zou de situatie niet veel meer verbeteren, er waren bijvoorbeeld in 1785 maar 1.095 Europeanen in actieve zeedienst<sup>27</sup>.

Deze tekorten konden alleen met Aziaten aangevuld worden. Hoe dat langs officiële weg door de autoriteiten in Batavia werd bevorderd, laten verschillende plakaten zien. In 1756 werd besloten 'in dese verlegentheyd' ook Chinezen te gaan werven, nadat een proef met hen geslaagd was. Vooral 'het klimmen der masten' moest hun geleerd worden. Recruitering van voldoende Aziaten bleek evenwel niet altijd mogelijk en vooral Javanen waren weinig genegen in zeedienst te gaan. Soms konden niet alle gereedliggende retourschepen bemand worden en in 1781 werd verordonneerd dat in alle vijf havens, vanwaar rechtstreeks op patria werd gevaren niet-Europeanen in dienst genomen moesten worden, Toepassen (vrije Christen-inlanders in Voor-Indië) in Coromandel en verder Ceylonezen, 'knappe Moren' in Bengalen, Macaoose Portugezen en in Batavia Javanen en Chinezen. Aan de Kaap moesten hun tegen betaling scheepskleren uitgereikt worden! De Chinezen werden bij contract door een leverancier Tan Payko aan de compagnie geleverd. Zij verkregen steeds meer de voorkeur boven de Javanen, die voor de zeedienst 'te lui en te vadzig van aard' waren en niet zo vlug in het werk als de Chinezen. Het enige probleem met deze laatsten was, dat zij 'tot het los- en vastmaken der zeilen... onwillig' waren. Het tekort aan zeelieden werd door deze maatregelen niet opgelost, maar wel verlicht. Om welke aantallen het op den duur ging, blijkt uit een monsterring aan de Kaap in 1792 van 1.417 zeelieden, onder wie '233 Moorsche, 101 Javaansche en 504 Chineesche' bleken te zijn naast 579 Europese<sup>28</sup>!

Deze Aziatische zeelieden werden in patria op de scheepswerven van de Kamers gehuisvest en moesten zo spoedig mogelijk weer aanmonsteren voor de reis terug

27. J. Semmelink, *Geschiedenis der cholera in Oost-Indië vóór 1817* (Utrecht, 1885) 322 en zie ook 386-389. De heer F. Lequin te Leiden gaf mij inzage in de voorlopige resultaten van zijn onderzoek in genoemde monsterrollen.

28. *Nederlandsch-Indisch Plakaatboek*, VII (Batavia-Den Haag, 1890) 186 en 669-670; *ibidem*, X (Batavia-Den Haag, 1892) 53, 157-158, 425, 478-480, 491-495, 665 en 982-983; *ibidem*, XI (Batavia-Den Haag, 1893) 10, 190, 424-425 en 817-818; A.J. Boeseken, *Die Nederlandse Kommissaris en die 18de eeuwse samelewing aan die Kaap* (Kaaipstad, 1944) 17-18.

naar Azië. Uit een hierna nog nader te noemen steekproef naar de geografische herkomst van compagnieszeelieden blijkt duidelijk dat deze aanmonstering ook plaatsvond. Er waren altijd wel mensen met Aziatische geboorteplaatsen onder de zeelieden geweest, maar zij waren in die vroegere tijd van Europese ouders. Rondom 1760 valt een sterke toeneming op van juist die gebieden die in het plakkaat van 1781 bij name genoemd werden. De top werd in het steekproefjaar 1790 bereikt<sup>29</sup>.

Het bewind van de compagnie heeft niet tot gevolg gehad, dat een groeiende Europese samenleving van wezenlijke omvang, zoals aan de Kaap, zich duurzaam in Azië en speciaal op Java nestelde. Integendeel, op dit eiland, in 1777 als 'the most precious jewel in the diadem of our Company' aangeduid<sup>30</sup>, liep de aanwezigheid van Europeanen gestadig terug. Het is volkomen terecht dat Klerk de Reus ruim tachtig jaar geleden neerschreef dat bij gebrek aan mankracht 'Indien am Ende des 18. Jahrhunderts wehrlos dalag'. Het achterwege blijven van kolonisatie en de tries-te lotgevallen van de weliswaar op papier toereikende aantallen manschappen in patria aangeworven, hebben hiertoe hoofdzakelijk bijgedragen. Weliswaar was de waarneming van amper twintig vrouwen van zuiver Europees bloed door ontdekkingsreiziger Cook in 1770 te Batavia niet erg scherp, in 1779 waren er toch maar 232 vrouwen onder de 1.138 Europeanen in de metropool van de compagnie<sup>31</sup>. De aanwezigheid van blank personeel in Azië heeft demografisch alleen bijgedragen tot het ontstaan van groepen Indo-Europeanen van allerlei gradaties. Te midden van een miljoenenbevolking zal dit niet sterk merkbaar zijn geweest.

### III. DE REPUBLIEK EN DE WERVING VAN DE VOC

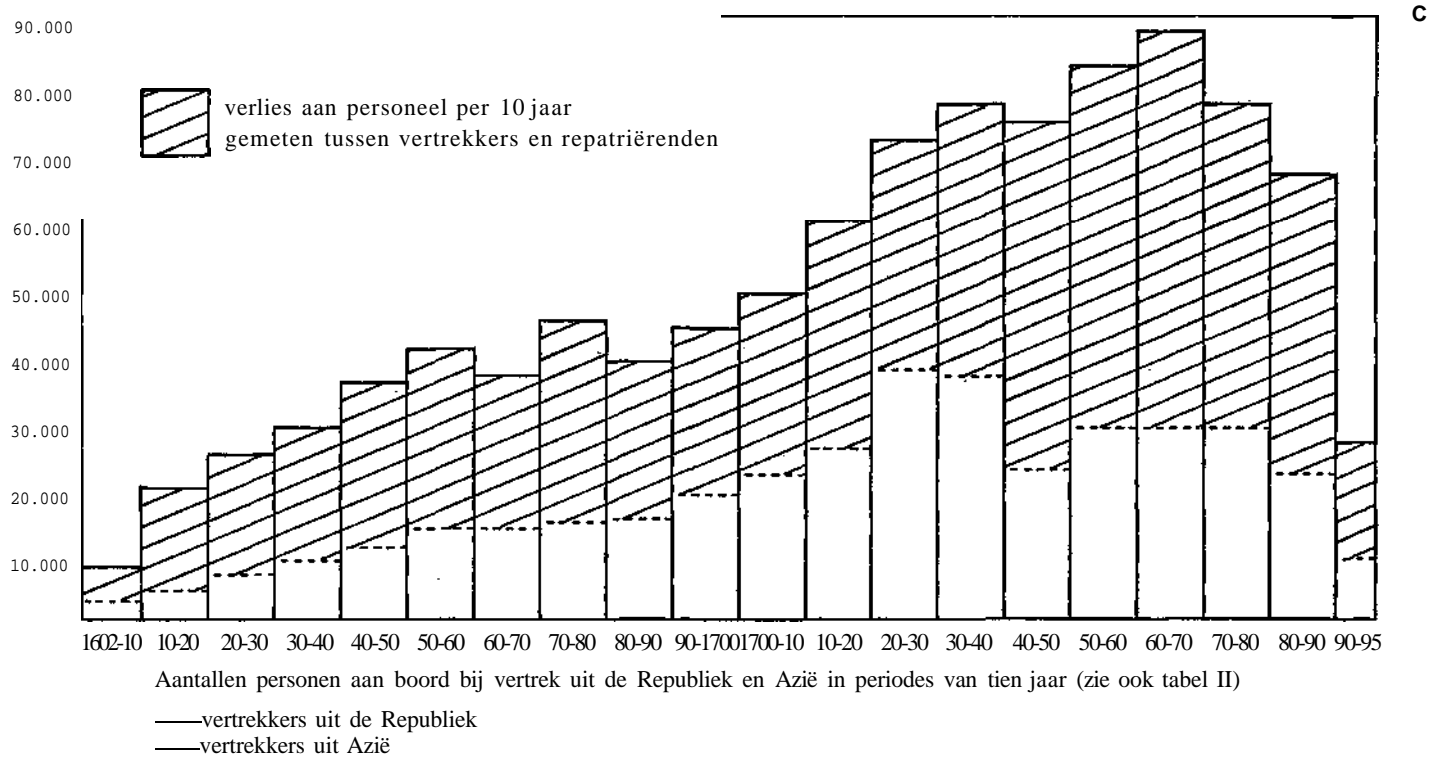
De werving van personeel door de compagnie betekende een uittocht van stijgende aantallen mensen. In de achttiende eeuw ging het jaarlijks geregeld om zeven à achtduizend man. Waar kwamen deze mensen vandaan en riep hun uittocht geen gevolgen op in de gebieden van hun herkomst?

Het archief van de compagnie bevat over personeel, dat na zijn dienstverband en repatriëring weer in patria voet aan wal zette, zeer moeilijk toegankelijke informatie. Het is daarentegen meestal wel mogelijk vast te stellen in welke aantallen het zich in Azië voor de thuisreis inscheepte en soms ook hoevelen op het traject tot aan de Kaap stierven en ziek waren. Verder echter reiken deze gegevens niet. Zij zwijgen over de mutaties die aan de Kaap plaatsvonden. Welk deel van de opvarenden de thuisreis niet volbracht, moet onbekend blijven. Ziekte en sterfte

29. Zie ook de vijf Ceylonezen onder de laagstbetaalde matrozen op de in 1749 vergane 'Amsterdam'. Zie P. Marsden, *The Wreck of the Amsterdam* (Londen, 1974) 268.

30. Stavrovinus, *Voyages*, III, 313.

31. Klerk de Reus, *Geschichtlicher Ueberblick*, 113; De Haan, *Oud-Batavia*, 418; *Verhandelingen Bataviaasch Genootschap*, II (3e dr., Batavia, 1826) 390-395.



hebben waarschijnlijk evenals op de uitreis met wisselende intensiteit huisgehouden, maar op beperkter schaal. De grootte van de bemanning was veel geringer en degenen die de uitreis en het verblijf in Azië overleefd hadden, waren in doorsnee beter bestand tegen een zeereis van gemiddeld zeven of acht maanden. De onervarenheid in het scheepswerk was overwonnen en door het eten van tropische vruchten waren de lichamen langer bestand tegen tekorten aan bepaalde vitamines. De volbeladen staat waarin de schepen voeren, maakte echter dat de ruimte aan boord niet groter was dan op de uitreis.

Het is desondanks vrij willekeurig een percentage te bepalen, waarmee het aantal vertrekkers uit Azië verminderd moet worden om te berekenen hoevelen in patria terugkeerden. Immers, tegenover de zojuist genoemde gunstige factoren staat het feit dat de autoriteiten in Azië van het vertrek van retourschepen steeds gebruik maakten om zogenoemde 'impotenten', dus degenen die niet meer voor werk geschikt waren, kwijt te raken. Hoevelen dit certificaat nog juist niet verwierven, maar toch aan boord gingen is natuurlijk niet bekend. Wel is mogelijk vast te stellen, welke schepen de thuisreis volbrachten, waardoor scheepsongelukken in aanmerking genomen kunnen worden.

Tellingen van het sterftecijfer bijvoorbeeld in de periode 1700-25 tonen een percentage doden tot aan de Kaap van anderhalf a drie procent; dat van de zieken lag enkele malen hoger. Deze gegevens en het vorenstaande in aanmerking genomen lijkt het niet ongegrond om aan te nemen, dat tenminste zes procent van hen die repatrieerden de reis niet volbracht. Enige nuancering naar periodes in dit percentage aan te brengen is niet verantwoord. Tijdens de ongeveer 4.700 uitreizen werden, zoals in tabel I en II aangegeven, een miljoen mensen uit de Republiek vervoerd, tijdens de bijna 3.300 retourreizen ongeveer 370.000. Vermoedelijk hooguit 340.000 zagen de Republiek terug of anders gezegd één van elke drie personen die door de compagnie in dienst waren genomen. Hoevelen onder hen voor een tweede of volgend verband tekenden, is onbekend. Wanneer wij bijvoorbeeld aannemen dat niet minder dan de helft van de repatrianten opnieuw naar de Oost ging, dan nog betekent dit, dat gemiddeld vijfzesde van alle uitvarenden nieuw personeel vormde.

Bij deze cijfers - hiernaast ook in een grafiek uitgebeeld - dient nader stilgestaan te worden, want de personeelsbehoefte van de VOC zal in de gebieden, waaruit gerecruteerd werd, merkbaar zijn geweest, vooral in de achttiende eeuw. De recrutering van personeel wat geografische en sociale herkomst betreft, behoort evenwel tot de nog weinig onderzochte kanten van het compagniesbedrijf. Daar het hierbij jaarlijks om duizenden mensen ging, zal in deze situatie voorlopig geen verandering komen. Onderzoek naar het niet-zeevarende en niet-militaire personeel zal verhoudingsgewijs eenvoudiger zijn, omdat dit eerder dan zeelieden en soldaten aan anomieit ontsteeg. Het kon het ambtelijke en handelsapparaat in Azië en



aan de Kaap carrière maken. Hogeren onder hen werden met hun naam in correspondentie, bij benoemingen en in personeelsoverzichten geregeld vermeld. Zeelieden en soldaten werden alleen met hun naam, plaats van herkomst en rang in de monster- en scheepsgrootboeken opgetekend, voor de rest steeds als bepaalde categorieën personeel. Als zij door uitzonderlijke eigenschappen of verrichtingen opvielen, konden zij ook als individuen bekend worden. Zo klom soldaat Johannes Thedens uit Duitsland tot gouverneur-generaal op<sup>32</sup>. Zelfs van de hoogsten onder de zeevarenden, de schippers, zijn geografische en sociale herkomst en het verloop van hun carrières niet bestudeerd.

In de literatuur wordt meestal als vaststaand aangenomen, dat de compagnie vele buitenlanders in dienst had. Boxer vermoedt dat tot ongeveer 1740 de meerderheid van de zeelieden uit eigen land was<sup>33</sup>. Met name soldaten waren van uitheemse oorsprong en kwamen uit Duitsland en andere delen van Midden-Europa. Buitenlandse zeelieden waren uit Noord-Duitsland, Denemarken, Scandinavië en de Baltische landen afkomstig. Deze en andere soortgelijke gegevens berusten op indrukken van tijdgenoten of op enkele incidentele opgaven van equipages. Statistieken werden door de compagnie niet opgemaakt. Het verschijnsel van buitenlanders voor één seizoen of langduriger in de Republiek werkzaam was te normaal om daar bijzondere aandacht aan te besteden.

Amsterdam was zeker in de zeventiende, maar waarschijnlijk ook nog tot diep in de achttiende eeuw de stad met de meest gevarieerde bevolkingssamenstelling. Herkomsten lagen over heel Europa verspreid. De onderzoeken in de ondertrouwregisters, verricht onder leiding van dr. S. Hart, hebben dat onlangs met harde cijfers onderstreept. Deze onderzoeken toonden overigens ook aan, dat de stroom van buitenlanders en Nederlanders naar Amsterdam niet steeds een gelijkmatige was<sup>34</sup>.

De bewerkingen van deze Amsterdamse ondertrouwregisters en een grote representatieve steekproef naar de geografische herkomst van zeelieden in dienst van de compagnie gedurende de achttiende eeuw maken het tezamen met het voorgaande mogelijk nieuwe inzichten te krijgen in enkele problemen, vooral recentelijk door Boxer en Van der Woude aangesneden: het tekort aan zeelieden, demografische ontwikkelingen in het gewest Holland en daarmee verbonden het vraagstuk van de

32. J. de Hullu, 'De matrozen en soldaten op de schepen der Oost-Indische Compagnie', *Bijdragen Taal-, Land- en Volkenkunde Nederlandsch-Indië*, LXIX (1914) 337.

33. C. R. Boxer, 'The Dutch East-Indiamen: their Sailors, their Navigators, and Life on Board, 1602-1795', *Mariner's Mirror*, LIX (1962) 84-86.

34. S. Hart, 'Historisch-demografische notities betreffende huwelijken en migratie te Amsterdam in de 17e en 18e eeuw', *Maandblad Amstelodamum*, LV (1968) 63-69.

S. Hart, 'Tabellen en notities betreffende migratie naar Amsterdam', in stencil, naar aanleiding van een voordracht op 17.11.1973 voor de Historisch Demografische Kring.

DE PERSONEELSBEHOEFTE VAN DE VOC

armoede<sup>35</sup>. Het nu beschikbaar gekomen materiaal nodigt namelijk uit op deze drie zaken nader in te gaan.

De steekproef naar de geografische herkomst leverde verrassende uitkomsten op. Zij werd tussen 1700 en 1795 gedaan aan de hand van scheepsgrootboeken. Deze zijn voor de achttiende eeuw bewaard gebleven. De verdiensten van elk bemanningslid werden erin aangetekend. In het kader van hun doctoraal-studie geschiedenis verrichtten W. A. Jansen en P. A. de Wilde deze steekproef. De voornaamste uitkomsten worden hierbij voor het eerst gepubliceerd. Uit elke twee achtereenvolgende jaren werd de helft van de scheepsgrootboeken op de herkomst van de zeevarenden en ook ambachtslieden onderzocht. Om de tien jaar werd dit opnieuw gedaan en telkens werd er op toegezien, dat op deze wijze ook werkelijk de helft van het aantal reizen in die twee jaar, gelijkelijk naar rato over de zes Kamers verdeeld, bestreken werd. Zo vertegenwoordigen de uitkomsten dus een gemiddeld jaarcijfer. In totaal werden 301 scheepsgrootboeken gedepouilleerd en bijna 45.000 zee- en ambachtslieden op hun herkomst onderzocht. Het aandeel van hen op Amsterdamse schepen bedroeg 49%, van Zeeuwse ruim 22% en van de overige vier Kamers elk ongeveer 7%. De volledigheid bij de vermelding van plaats van herkomst was groot, van slechts een half procent ontbrak dit gegeven of kon de plaats niet gelezen worden. In tabel V is de verhouding tussen binnen- en buitenlanders weergegeven. Als binnenlanders werden allen beschouwd, wier plaats van herkomst binnen de grenzen van het huidige Nederland lag.

TABEL v

GEOGRAFISCHE HERKOMST VAN ZEE- EN AMBACHTSLIEDEN

	binnenl.	%	buitenl.	%	onbekend	%
1700-1	2.562	75,9	780	23,1	35	1,0
1710-1	2.909	75,5	922	24,0	21	0,5
1720-1	3.446	73,2	1.240	26,3	24	0,5
1730-1	2.880	61,1	1.787	37,9	48	1,0
1740-1	2.538	58,7	1.739	40,2	46	1,1
1750-1	2.851	49,9	2.822	49,4	38	0,7
1760-1	2.773	55,6	2.204	44,3	5	0,1
1770-1	2.618	47,2	2.921	52,6	12	0,2
1780-1	1.217	53,5	1.052	46,3	5	0,2
1790-1	2.365	47,6	2.591	52,1	17	0,3

35. C. R. Boxer, 'Sedentary Workers and Seafaring Folk in the Dutch Republic, in: J. S. Bromley en E. H. Kossmann, ed., *Britain and the Netherlands*, II (Groningen, 1964) 148-168; A. M. van der Woude, *Het Noorderkwartier. Een regionaal historisch onderzoek in de demografische en economische geschiedenis van westelijk Nederland van de late middeleeuwen tot het begin van de negentiende eeuw*. AAG. Bijdragen XVI Wageningen (1972) 365-374.

De cijfers voor 1740-1 representeren vrijwel exact de gemiddelde verhouding over de gehele achttiende eeuw gemeten. Twee conclusies dringen zich onmiddellijk op. Het absolute aandeel van Nederlandse zeelieden in de bemanningen van de VOC onderging geen verandering en het aandeel van de buitenlanders lag in de eerste decennia van de eeuw op een opvallend lager niveau dan op grond van dé literatuur verwacht kon worden.

Hart immers toonde aan dat in de jaren 1651-1665 maar liefst ruim 57% van de bruidegoms, die in Amsterdam bij hun eerste ondertrouw opgaven zeeman van beroep te zijn, uit het buitenland afkomstig was<sup>36</sup>. Het verschil tussen dit percentage en de hiervoor genoemde is erg groot. Een nadere vergelijking tussen beide moet verantwoord geacht worden, omdat wat het recruiteringspatroon van de VOC betreft dat van de kamer Amsterdam niet van dat der overige Kamers afweek.

Nu behoeft het percentage van ruim 57% buitenlanders onder de zeelieden-bruidegoms niet zonder meer te betekenen, dat maar twee van de vijf zeelieden uit Nederland afkomstig was. Het aandeel van een belangrijke groep Nederlanders kon niet in Hart's tellingen betrokken worden, namelijk van degenen, die wel in Amsterdam aanmonsterden, maar thuis in hun woonplaatsen als Waterland of Friesland trouwden en woonden. Het hoge percentage roept tevens vragen op aangaande de intensiteit waarmee buitenlanders naar de Republiek en speciaal naar Amsterdam trokken. Waren het er rondom 1650-65 niet veel meer dan een halve eeuw later? Aan de intekening in de ondertrouwregisters kunnen geen absolute cijfers over de omvang van deze immigratie ontleend worden, maar toch wel een trend, die vooral voor buitenlandse zeelieden van belang is, omdat hun recruiting pas in de havenstad zelf plaatsvond.

Het blijkt nu dat uit die landen en gebieden, waaruit in de jaren 1650-65 veruit de meeste buitenlandse zeelieden-bruidegoms kwamen - Noord-Duitsland, Denemarken, Zweden en Noorwegen - sedertdien opvallend minder mensen naar Amsterdam trokken. Deze scherpe daling kwam pas na 1725 tot stilstand, waarna het aantal iets steeg, maar nooit het niveau van het tweede en derde kwart van de zeventiende eeuw ook maar benaderde. En het waren juist déze buitenlanders, onder wie de compagnie tot in de tweede helft van de achttiende eeuw het overgrote deel van haar niet-Nederlandse zee- en ambachtlieden recruteerde. Zou uit het zo verrassend samenvallen van ontwikkelingen in Amsterdam en bij de compagnie niet de conclusie getrokken mogen worden, dat de top in de aanwezigheid van buitenlanders op Nederlandse schepen rondom 1640-75 gelegen heeft en dat daarna tot rondom 1730 een sterke vermindering optrad?

In de Republiek zelf moesten toen de zeelieden gevonden worden om in het merendeel der bemanningsbehoeften van marine, koopvaardij en VOC te voorzien.

36. S. Hart, 'Zeelieden te Amsterdam in de zeventiende eeuw. Een historisch-demografisch onderzoek', *Mededelingen Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis*, XVII (1968) 7.

Maakte de teruggang in de activiteiten van sommige takken van nijverheid dit mogelijk? De oorlogsvloot kon in 1694 nog met 20 à 24.000 man zee kiezen<sup>37</sup> en de groei in de equipages van de VOC leverde ook voorlopig geen problemen op.

Rondom 1730 kwam geleidelijk aan verandering in deze situatie. Een paar ontwikkelingen vielen toen samen. Het was in de zeventiende eeuw niet anders geweest: van elke drie VOC-opvarenden kwam gemiddeld maar één in patria terug. De grote uitbreiding echter van de handelsactiviteiten in het begin van de achttiende eeuw vereiste veel meer mensen, zodat in absolute aantallen gemeten voortdurend meer zeelieden aan de Republiek verloren gingen. Dat gebeurde temidden van een bevolking die reeds sedert de tweede helft van de zeventiende eeuw niet meer groeide, en zelfs in aantal drastisch terugliep. Dat was vooral het geval in het gewest Holland. De onderzoekingen van Van der Woude hebben aangetoond, dat in 1622 de bevolking van dit gewest 672.000 bedroeg, omstreeks 1680 zelfs 883.000, maar dat dit aantal daarna afnam. Omstreeks 1750 woonden er in Holland nog maar 783.000, welk cijfer ook voor 1795 werd vastgesteld. Een daling sedert 1680 van niet minder dan elf procent<sup>38</sup>!

Dit gegeven is daarom zo belangrijk, omdat blijktens het onderzoek van Jansen en De Wilde de VOC haar Nederlandse zee- en ambachtsslieden in de eerste helft van de achttiende eeuw voor drie kwart in Holland vond. Later verminderde dit tot ongeveer tweederde. Deze Hollanders kwamen vrijwel constant voor bijna negentig procent uit de oude achttien stemhebbende steden en het 'dorp' Den Haag, die tezamen tussen de vijftig en zestig procent van de totale Hollandse bevolking herbergden. Een grotere recrutering van zeelieden onder stedelingen dan onder plattelanders ligt voor de hand, maar een verhouding van 9 tegen 1 is een erg groot verschil.<sup>39</sup> Dit vraagt nadere bestudering. Het zijn opnieuw de tellingen van Van der Woude en die van Jansen en De Wilde, die hiervoor gelegenheid bieden.

Het inwonertal van zeventien van de negentien steden verminderde tussen 1680 en 1750 drastisch. In totaal waarschijnlijk met 90 à 95.000 personen. De bevolking van Amsterdam bleef in deze periode min of meer op peil, alleen die van Den Haag nam met tienduizend toe<sup>40</sup>. De compagnie echter kon in deze steden bepaald niet minder personeel werven, vaak juist in tegendeel. In tabel VI zijn de recruteringcijfers weergegeven, nog nader onderverdeeld in groepen van steden, wier inwonertal vóór en na 1750 daalde óf wier bevolking stabiel bleef en groeide. Tot

37. J. C. de Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*, IV (2e dr., Haarlem, 1861) 743 en 746-749.

38. Van der Woude, *Noorderkwartier*, 193.

39. Hoezeer de werving van VOC personeel voornamelijk in steden plaatsvond, blijkt ook uit andere cijfers. Uit de stad Utrecht kwam in de steekproefjaren 1700 t/m 1790 met 42, 38, 48, 38, 43, 68, 52, 39, 29, 39 de helft of meer van het totaal aantal zee- en ambachtsslieden van het gewest Utrecht.

40. Van der Woude, *Noorderkwartier*, 185 en 190-191.

deze tweede groep behoorden na 1750 naast Den Haag en Amsterdam ook Rotterdam en Schiedam.

TABEL VI  
RECRUTERING UIT DE NEGENTIEN HOLLANDSE STEDEN

	gewest Holland	19 steden	Amsterdam	17-15 steden*	2-4 groei- steden**
1700***	1918	1694	874	785-549	909-1145
1710	2247	1969	908	1031-773	938-1196
1720	2509	2258	1033	1164-879	1094-1379
1730	2112	1849	846	946-594	903-1255
1740	1886	1640	860	715-501	925-1139
1750	2028	1787	934	793-539	994-1248
1760	1793	1568	744	495	1073
1770	1739	1508	792	433	1075
1780	844	740	444	159	581
1790	1512	1310	676	362	948

\* Tot en met 1750 in de eerste kolom alle, behalve Amsterdam en Den Haag, in de tweede kolom naast deze twee steden ook Rotterdam en Schiedam niet meegeteld.

\*\* Mutatis mutandis, zie \*.

\*\*\* Scheepsgrootboeken over 1700 van de kamer Hoorn ontbreken.

De compagnie moet volgens deze gegevens verhoudingsgewijs een steeds groter percentage stedelingen werk hebben geboden. Zij wierf immers evenveel of zelfs meer mensen temidden van een kwijnende bevolking. Of zij zelf tot deze kwijning bijdroeg, wordt hier in het midden gelaten. Wel kan reeds geconstateerd worden, dat over het algemeen slechts een van elke drie naar de Oost vertrekkenden, in patria terugkwam en waar dit een vast verschijnsel was moet dit verlies aan mannen en jongens in meestal hun vruchtbaarste levensfase invloed op de sexratio in vooral kleine stedelijke gemeenschappen uitgeoefend hebben. Voor een stad als Delft kan hierop in het vervolg nog worden teruggekomen. De nadruk moet er hierbij op gelegd worden, dat deze recruteringsproces een constant proces was en in de achttiende eeuw van veel groter omvang was dan voordien. Bij benadering kan ook vastgesteld worden om hoeveel zee- en ambachtslieden het ging. Uitgaande van de veronderstelling dat de helft van alle repatrianten voor een tweede termijn bijtekende (waarschijnlijk een te hoge schatting) en verder de percentages van niet-terugkerenden en het aandeel van de Hollandse steden in de totale bemanningen in acht nemende, kan globaal berekend worden dat de negentien steden in het eerste kwart van de achttiende eeuw 20.000 en in de drie volgende kwarten achtereenvolgens 21.000, 19.000 en 14.000 zeevarenden verloren hebben<sup>41</sup>.

41. Over het bevolkingsverloop in het gewest Zeeland zijn vrijwel geen gegevens beschikbaar. De stad Middelburg zou in het midden van de zeventiende eeuw omstreeks dertig duizend in-

Waren het echter wel altijd zuiver zeevarenden? Of anders gezegd, stroomden uit de andere takken van zeevaart telkens voldoende mensen naar de VOC toe? Het lijkt niet waarschijnlijk. De marine vroeg in de Spaanse Successie oorlog nog steeds veel personeel, na 1713 daalde deze behoefte scherp, maar in de jaren 1730 nam deze weer iets toe. Van de koopvaardij kan niet worden aangenomen, dat zij zo sterk in betekenis afnam, dat zij de compagnie jaarlijks meer zeelieden overliet. Hierbij moet tevens in het oog worden gehouden, dat juist het traditionele gebied, waaruit vele zeelieden ter koopvaardij kwamen, Holland benoorden het IJ zowel op het platteland als in de steden reeds sedert 1650 aanzienlijk in inwonertal afnam<sup>42</sup>. Zal de compagnie daarom niet in toenemende mate genoeg hebben moeten nemen met mannen en jongens die voor het eerst in hun leven het zeegat uitgingen, met andere woorden onbevaren en ongeoeffend personeel? Een reeks van factoren werkte hierbij samen. Er was de algemene stijging in behoefte aan zeevarenden bij de compagnie door de meerdere verschepingen sedert 1700. Nederland en in het bijzonder het gewest Holland moesten daarin een groter aandeel leveren, doordat het aanbod van buitenlanders in vergelijking met vroeger veel geringer was geworden. Het verlies aan personeel door sterfte was altijd reeds hoog, maar het betekende nu, dat bevaren Nederlandse zeelieden in voortdurend hogere aantallen aan de Republiek verloren gingen en dat geleidelijk meer onbevarenen hun plaatsen gingen innemen. Dit gebeurde zowel absoluut als relatief in stijgende mate. De Hollandse steden zagen hun inwonertal immers sterk teruglopen.

Wie waren die onbevarenen? Een beantwoording van deze vraag kan slechts een speculatief karakter hebben, omdat betrouwbaar en voldoende bewijsmateriaal ontbreekt. De veronderstelling dat deze onbevarenen vaak onder de jongeren en werklozen gezocht moeten worden, dringt zich evenwel snel op. In steden als bijvoorbeeld Leiden, Haarlem en Gouda was de plaatselijke nijverheid aan het eind

woners geteld hebben, in 1795 waren het er twintigduizend. Negentiende-eeuwse auteurs schetsen een geleidelijk verlopende daling tussen beide data. Geboortecijfers en aantallen nieuw ingeschreven poorters doen minder geleidelijkheid vermoeden. De compagnie wierf uit de Middelburgse bevolking in de steekproefjaren 1700 t/m 1790 158, 155, 131, 126, 102, 119, 175, 139, 38 en 141 zee- en ambachtslieden. In vergelijking met andere steden zeer hoge aantallen. Gegevens over de economische en sociale omstandigheden zijn schaars, maar wijzen op verslechtering (G. A. Fokker, 'Iets over de bevolking van Middelburg vóór 1795', *Archief. Zeeuwisch Genootschap der Wetenschappen*, III (1878) 2de afd., 81-100; S. S. Coronel, *Middelburg voorheen en thans* (Middelburg, 1859) 134-187; N. W. Posthumus, *De geschiedenis van de Leidsche lakenindustrie*, III (s-Gravenhage, 1939) 1044-1045). Vlissingen zou omstreeks 1740 achtduizend inwoners gehad hebben en veertig jaar later zesduizend. Uit deze stad kwamen in de steekproefjaren 72, 46, 71, 55, 55, 47, 34, 64, 5 en 62 zee- en ambachtslieden (H. P. Winkelman, *Geschiedkundige plaatsbeschrijving van Vlissingen* (Vlissingen, 1873) 155-178 en 248 en W. S. Unger en J. J. Westendorp Boerma, 'De steden van Zeeland', *Archief. Zeeuwisch Genootschap der Wetenschappen* (1955) 51 en 62. Middelburg en Vlissingen tezamen leverden de compagnie gemiddeld tweederde van alle Zeeuwse recruten. In welk verband deze hoge recrutering staat tot andere scheepvaartactiviteiten in beide steden, verdient nader onderzoek.

42. Van der Woude, *Noorderkwartier*, 367-373.

van de zeventiende eeuw in betekenis afgenomen. Een dalende bevolking ging hiermee samen of volgde erop. Berichten over vertrek en armoede zijn talrijk. Posthumus is in deze voor Leiden een goede informant<sup>43</sup>. In genoemde steden echter neemt de recruitering voor compagniesdienst niet overeenkomstig af. Tabel VII geeft enig inzicht om welke aantallen het kon gaan.

TABEL VII  
INWONERTAL EN RECRUTERING BETREFFENDE LEIDEN EN HAARLEM<sup>44</sup>

	Leiden		Haarlem	
	inwoners	zeelieden VOC	inwoners	zeelieden VOC
1700	54.000	38	32.500	63
1710	51.000	49	(1707)	42
1720	48.000	103		67
1730	50.000	45		32
1740	39.000	68		29
1750	37.000	91	26.800	67
1760	31.000	131	(1748)	48
1770	32.000	109		70
1780	30.000	30		18
1790	30.000	68	21.200 (1795)	45

De cijfers betreffende Leiden zijn sprekend. Kwam in het eerste kwart van de eeuw nog geen drie procent van alle Hollandse zee- en ambachtslieden uit de sleutelstad, in het derde kwart was dit aandeel verdubbeld tot zes procent, terwijl de bevolking met meer dan een derde verminderd was. Voor Haarlem valt een soortgelijke ontwikkeling op, zij het een veel minder geprononceerde en voor steden als Gouda en Dordrecht geldt hetzelfde. Posthumus schetst grote armoede en werkloosheid onder de Leidenaars. De produktie in de lakenindustrie bleef dalen evenals de daglonen en een overstap naar andere takken van nijverheid was niet mogelijk. Wegtrekken of leven van de ondersteuning was de keuze. Ligt het niet voor de hand, dat velen van deze paupers vrijwillig of onvrijwillig in contact kwamen met een bedrijf als de compagnie, dat een voortdurende behoefte aan personeel had? Dit ligt nog te meer voor de hand bij weeshuisjongens. Het gebruikelijke tewerkstellen in de plaatselijke nijverheid - in de zeventiende eeuw werden zelfs kinderen uit het Luikse geïmporteerd<sup>45</sup> - gebeurde meestal niet meer. Het zou niet verbazen wanneer op veel groter schaal dan voorheen regenten van een weeshuis hun jongens een em-

43. Posthumus, *Leidsche lakenindustrie*, III, hoofdstuk viii.

44. De inwonertallen zijn voor Leiden ontleend aan *ibidem*, 1037-1038 en voor Haarlem aan Van der Woude, *Noorderkwartier*, 189.

plooi bij de compagnie bezorgd hebben en dat het niet alleen om 'onwillige' jongens ging.

De VOC is ongetwijfeld voor diverse Hollandse steden een afnemer van grote aantallen werkrachten geweest. Hoeveel soldaten hierbij ook nog betrokken moeten worden, is onbekend. Het ging om veel meer mensen dan in de zeventiende eeuw en daardoor heeft zij een rol gespeeld bij het probleem van de armoede. Door haar werkverschaffing droeg zij bij tot een verzachting van dit probleem en door de grote sterfte onder haar personeel was zij er verantwoordelijk voor dat maar weinigen in hun stad terugkeerden. Dat was geen nieuw verschijnsel, maar het was in de achttiende eeuw van veel groter omvang en betekenis.

Cijfers die het bovenstaande daadwerkelijk bevestigen ontbreken. Locale onderzoeken zullen hiervoor noodzakelijk zijn. Dat weesjongens in compagniesdienst traden, staat evenwel zondermeer vast. Regenten van het Leidse Armkinderhuis stelden in 1765 dat zij 'altoos aan jongens die uyt eige beweging verzoeken naar Oost Indien te gaan' toestemming gaven<sup>46</sup>. Het gaat alleen om de frequentie en intensiteit. Het strekte daarom 'tot geen de menste straf' als zij jongens 'van kwaad gedrag' naar Oost- of West-Indië expedieerden. Tot hun meerderjarigheid van vijftiëntig jaar bleven de regenten voor hun wezen verantwoordelijk. Sommige jongens of jonge mannen gingen op grond van het beheersen van een vak als onderofficier naar de Oost. Dat het initiatief bij de recrutering niet per se bij de compagnie gelegen behoef te hebben, kan blijken uit een brief van een bewindhebber aan genoemde regenten van 1784 dat hij 'met alle plezier de jongens hebben aan dienst geholpen ten verzoeken van de regenten', maar dat de compagnie bij herhaald voorkomen van lichamelijk onbruikbare recruten 'hoe langer hoe huiveriger worden sal om de jongens uit de Godshuysen te plaatsen'. Deze passages mogen wijzen op normale achttiende eeuwse praktijken, de gegevens die Hallema verzamelde, tonen het bestaan aan van een oude praktijk in de stad Delft<sup>47</sup>, waar een van de Kamers gevestigd was<sup>47</sup>.

Het was in Delft een vast gebruik dat jongens van het Weeshuis der Gereformeerden binnen Delft door de compagnie in dienst werden genomen. Dat bewindhebbers tevens vaak regent van het weeshuis waren, vergemakkelijkte dit. Het gebeurde elk jaar en Hallema berekende dat gemiddeld één van de zes jongens, die jaarlijks uit het huis ontslagen werden, dit lot ten deel viel. In 1730 werden twaalf jon-

45. Posthumus, *Leidsche lakenindustrie*, III, 600 en 1088-1105.

46. D. Janssen, 'Brieven uit het Leidse Armkinderhuis', *Spiegel der Historie*, III (1968) i-ii, 14-19.

47. A. Hallema, 'Emigratie en tewerkstelling van wezen op de schepen en in het gebied der VOC en WIC gedurende de 17e en 18e eeuw', *Tijdschrift voor geschiedenis*, LXX (1957) 204-217; H. Hardenberg, *Het Burgerweeshuis voor Nederlands Hervormden te 's-Gravenhage, 1564-1964* ('s-Gravenhage, 1964) 141; J. D. Schmidt, *Weezenverpleging bij de Gereformeerden in Nederland tot 1795* (Utrecht, 1915) 192-193.



gens genoemd en in 1741 achttien, die met schepen van de kamer Delft uitzielden. Voor het weeshuis had deze tewerkstelling - Hallema betwijfelt of van vrijwilligheid sprake was - financiële kanten; het was een bron van inkomsten.

Enkele steekproeven in het archief van het Leidse Armkinderhuis wijzen uit dat met name in de jaren veertig duidelijk sprake is van plaatsing van weesjongens in kleine groepjes aan boord van Oostindiëvaarders. Rondom 1770-75 illustreert een financieel overzicht, dat het weeshuis waarschijnlijk nog weer hogere aantallen jongens in compagniesdienst heeft (in 1776 bijvoorbeeld eenentwintig). Onder de categorie weggelopen wezen zullen ongetwijfeld ook velen hun weg naar het Oostindisch huis van een van de zes Kamers gevonden hebben. Een afzonderlijke weeshuisadministratie betreffende compagnieszaken, zoals in Leiden en Amsterdam, bestrijkt alleen delen van de achttiende eeuw. Bij een berekening van de aantallen weesjongens die naar Azië gingen moet wel in het oog gehouden worden of hun stad in bevolkingstal veranderde<sup>48</sup>.

Dat ook vele bedeeden bij de compagnie werk als zeeman vonden, blijkt uit de studie van Van Voorst van Beest naar de Rooms-katholieke armenzorg in Rotterdam. Het was een normaal verschijnsel dat de diaconie van de gereformeerde kerk of de armenzorgen van de andere kerken hun gealimenteerden een zeemans uitrusting bezorgden. Door deze werkverschaffing werd de oorzaak van de armoede weggenomen. Deze zeelieden stonden in de vorm van maand- en transportbrieven hun gages geheel of ten dele aan de diaconie en de armenzorgen af, zowel als vergoeding voor hun uitrusting en eventuele voorschotten als voor alimentatie van hun vrouwen en kinderen. Enig statistisch materiaal over de frequentie van deze werkverschaffing ontbreekt, maar Van Voorst van Beest merkt op dat het zeer veelvuldig voorkwam en hij geeft talloze achttiende eeuwse voorbeelden. Ook de diaconie van Middelburg onderhield aantoonbare relaties met de compagnie<sup>49</sup>.

De omstandigheid dat Delft zetel van een compagnieskamer was, moet op de bevolking en de plaatselijke economie vermoedelijk een groter stempel gedrukt hebben dan in de meeste overige Kamers. De drie tot vijf schepen die jaarlijks door de kamer Delft werden uitgerust, waren in de eerste helft van de achttiende eeuw voor meer dan de helft met zeelieden uit de eigen stad bemand. In totaal werden blijkens de tellingen van Jansen en De Wilde in 1700 respectievelijk 129, 1710 respectievelijk 201, 1720 respectievelijk 228, 1730 respectievelijk 187 en 1740 respectievelijk 150 zeelieden door de compagnie geworven. De stadsbevolking liep in deze tijd van

48. Gemeente-archief Leiden, Archief van het Heilige Geest Weeshuis, VII, 813 en XIV, 1009. De heer C. W. Delforterie te Leiden wees mij op deze stukken en gaf mij inzage in door hem gemaakte excerpten. Gemeente-archief Amsterdam, Archief van het Aalmoezeniersweeshuis 343, 413-420; mededeling van drs. H. A. Diederiks te Amsterdam.

49. C. W. van Voorst van Beest, *De Katholieke armenzorg te Rotterdam in de 17e en 18e eeuw* ('s-Gravenhage, 1955) 81-82 en 112-120. Coronel, *Middelburg*, 168; zie ook Schmidt, *Weezenverpleging*, 84.

24.000 in 1680 met tienduizend terug tot 1749. Een cijfer uit 1732 geeft nog 22.000 inwoners. Bijkerk berekende het cijfer voor 1749 en constateerde daarbij een zeer opvallend overschot aan vrouwen en een relatief hoog aantal gebroken gezinnen. De werving van de compagnie zal hiertoe bijgedragen hebben. De economie van de stad was volgens Rogier als een zinkend schip<sup>50</sup>. Hoewel de kamer Delft ook verder in de eeuw ongeveer evenveel schepen bleef uitreden, daalde het aandeel van Delftenaren onder de zeelieden drastisch: 1750 met 95, 1760 met 102, 1770 met 55, 1780 met 23 en 1790 met 40!

Rotterdam bleef vrij constant een belangrijk leverancier van zeelieden, verhoudingsgewijs niet minder dan Amsterdam. In tabel VIII zijn weer gegevens over stadsbevolking en gerecruteerde zee- en ambachtlieden bijeengebracht. Dat onder de Rotterdamse bedelden waren, zagen wij; voor Amsterdam zal dit niet anders gelegen hebben, ook wat weesjongens betreft. Oldewelt legde voor de zeventiende eeuw een verband tussen een daling van de hoeveelheid bedelaars die zonder officiële toestemming te Amsterdam bedelden en opgepakt werden, met tijden van oorlog waarin de marine grote behoeften aan personeel had. Voor de achttiende

TABEL VIII  
INWONERTAL EN RECRUTERING BETREFFENDE ROTTERDAM EN AMSTERDAM<sup>51</sup>

	Rotterdam		Amsterdam	
	inwoners	zeelieden VOC	inwoners	zeelieden VOC
1700	51.000 (1690)	228		874
1710		244		908
1720		276	220.000	1033
1730		325		846
1740	44.000 (1745)	200		860
1750		244		934
1760		220		744
1770		199		792
1780		80		444
1790	57.500 (1795)	181	221.000 (1795)	676

50. J. Bijkerk, 'De omvang en de samenstelling van de huishoudens in Delft anno 1749' (ongepubliceerde ingenieurs-scriptie Wageningen, 1972); prof. dr. A. M. van der Woude verleende mij inzage. J. Rogier, 'De betekenis van de terugkeer van de Minderbroeders te Delft in 1709'. *Archief voor de geschiedenis van de katholieke kerk in Nederland*, II (1960) 192-193.

51. De inwonertallen voor Rotterdam zijn ontleend aan G. J. Mentink en A. M. van der Woude, *De demografische ontwikkeling te Rotterdam en Cool in de 17e en 18e eeuw* (Rotterdam, 1965) 39, en voor Amsterdam aan Hart, *Historisch-demografische notities*, 65 en Van der Woude, *Noorderkwartier*, 232-233.

eeuw ontbreekt deze samenhang; de aantallen opgepakte bedelaars lagen toen minstens de helft lager, althans tot 1754 wanneer betreffende gegevens gaan ontbreken<sup>52</sup>. De compagnie zou met haar groeiende jaarlijkse behoefte wel eens voor deze samenhang gezorgd kunnen hebben.

De nieuwe gegevens over de omvang van de personeelsbehoefte van de compagnie en over de zo stabiel hoge recrutering van zee- en ambachtslieden uit een dalende of stagnerende Hollandse bevolking waren aanleiding tot dit wellicht wat speculatieve betoog over wezen, bedeeden en bedelaars. Recrutering van steeds meer onbevaren personeel vloeit hieruit vanzelfsprekend voort. Aanvankelijk zal het niet opgevallen zijn, maar rondom 1730 begon het aan het licht te komen. Omstreeks die tijd kwamen klachten over gebrek aan kennis van zee- en scheepswerk en zij zouden niet meer verstommen. Deze klachten werden bij de admiraliteiten het eerst gehoord. Het merendeel der matrozen bleek bij aanmonstering nog nooit eerder aan boord van een schip te zijn geweest. Onder hen waren ook meer jongens dan vroeger. De marine vond haar zeelieden min of meer in hetzelfde reservoir als de compagnie, maar kwam meestal op de tweede plaats. Dit reservoir was in de jaren 1730 en volgende, toen de marine na een periode van weinig of geen uitrustingen weer wat meer oorlogsschepen naar zee zond en een paar duizend zeelieden nodig waren, veel kleiner en van slechter gehalte dan in de zeventiende eeuw. De compagnie putte er al lang op grote schaal uit en de bevolking was teruggelopen<sup>53</sup>. De marine bood altijd slechts een tijdelijk emplot en was daarvoor voor diaconie, armenzorg en weeshuisregenten minder aantrekkelijk. Bovendien wierf de compagnie haar meeste mensen voor de kerstvloot en begon dus eerder. Zelfs in oorlogstijd, in 1747, kregen marineofficieren het consigne bij hun werpingen niet die voor Oostindiëvaarders te hinderen.

Dit verklaart waarom de marine het eerst op geregelde schaal de onbevarenheid bemerkte en omstreeks 1740 met tekorten kreeg te kampen. In 1744, 1747 en 1748 waren zelfs bewoners van het Amsterdamse rasphuis en voor veel geld speciaal in Noord-Duitsland en Denemarken aangeworven zeelieden nodig om extra sche-

52. W. F. H. Oldewelt, 'Het aantal bedelaars, vondelingen en gevangenen te Amsterdam ten tijde van welvaart en crisis', *Jaarboek Amstelodamum*, XXXIX (1942) 22-23 en 31-34.

53. De samenstelling van bemanningen bij andere takken van zeevaart week waarschijnlijk af van die bij de marine en de compagnie. De walvisvaart was zeer speciaal wat geografische herkomst betrof gebonden aan de Nederlandse, Duitse en Deense Waddeneilanden (C. de Jong, *Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart* (Pretoria, 1972) 80-81). Een Zeeuws voorbeeld is zeer illustratief. De Middelburgse Commerce Compagnie, die zich toelagde op slavenhandel en andere zaken in West-Afrika en West-Indië wierf tussen 1732 en het einde van de eeuw 3.288 zeelieden. Hiervan kwam 35% uit het buitenland, 42% uit Zeeland en de rest uit overig Nederland (W. S. Unger, 'Bijdragen tot de geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel', *Economisch-Historisch Jaarboek*, XXVIII (1961) 22-23). De kamer Zeeland had blijkens de steekproeven in de jaren 1730-1790 onder 7.202 man iets meer dan de helft buitenlanders in dienst en maar 21% Zeeuwen.

pen te bemannen<sup>54</sup>. Anders dan in de zeventiende eeuw, toen zich ten tijde van de grote zeeoorlogen soms problemen voordeden bij het werven van voldoende manschappen voor de omvangrijke oorlogsvloten - welke incidenteel van aard waren - begon zich nu een structureel gebrek aan zeelieden af te tekenen. Het was vooral nog voornamelijk kwalitatief van aard. Ook de compagnie ging het bemerken. Van Imhoff schreef in 1744, dat het aan goed zeevolk en officieren mankeerde. Stavorinus stelde duidelijk 'those who are merely nominal sailors, and who have never stood upon a deck, who constitute the greatest number of the mariners in the employ of the Company'. Merkwaardig genoeg meende deze Zeeuwse zeeofficier in dienst van de VOC, dat sedert 1740 de toestand verslechterd was. Vóór die tijd 'a sufficient number of able seamen could be procured, not to be compelled to have recourse to landsmen for filling up a ship's complement'<sup>55</sup>.

Het is in deze fase, dat het personeelsprobleem voor de compagnie, evenals trouwens voor de marine, onoplosbaar werd. De behoefte aan mankracht nam toe, niet meer door uitbreiding van scheepvaartactiviteiten, maar door hoge sterfte. Verhoogde recrutering bracht armer en lichamelijk zwakker volk aan boord. De kans op het uitbreken van ziektes steeg. Het was een vicieuze cirkel.

Het structurele kwalitatieve tekort werd op den duur ook kwantitatief, hoewel voor de compagnie niet van ernstige aard. Deze kreeg haar schepen uiteindelijk altijd bemand in zee, maar aan de gestegen behoefte kon Holland niet voldoen. In absolute aantallen (zie tabel VI) bleef het ongeveer gelijke aantallen zeevarenden leveren, maar in verhouding tot de overige gewesten nam zijn aandeel af (75% in 1730 tot 64% in 1790). Vooral uit de landgewesten kwamen meer mensen. Maar zoals tabel V reeds laat zien, in de stijgende behoefte moest over het algemeen door buitenlanders voldaan worden en hun percentage liep van 23 procent in 1700 uiteindelijk tot 52 procent in de laatste decennia op.

In 1700 kon de compagnie nog met jaarlijks 3.300 zeevarenden en ambachtslieden volstaan, vijftig jaar later waren het er ruim 5.700 geworden, welk aantal daarna rondom en beduidend boven de 5.000 bleef schommelen. Bijna 1.800 buitenlanders monsterden in 1700 aan, in de tweede helft van de achttiende eeuw jaarlijks meer dan 2.500! Is grotere immigratie in deze eeuw aantoonbaar en uit welke gebieden?

Tak in zijn boek *Die Hollandsgänger* geeft aan, dat de in het begin van de zeventiende eeuw aangevangen trek van mensen uit Hannover en Oldenburg na allerlei schommelingen in het midden van de achttiende eeuw zijn grootste omvang be-

54. J. R. Bruijn, *De admiraliteit van Amsterdam in rustige jaren, 1713-1751* (Amsterdam-Haarlem, 1970) hoofdstuk I.

55. H. van Malsen, *Waterland. Schetsen uit de koloniale en maritieme geschiedenis van het Nederlandsche volk* (Leiden, 1929) 26-27 en 46; J. S. Stavorinus, III, 406.

reikte en dat dit ook voor andere delen van Noordwest-Duitsland gold<sup>56</sup>. Meer dan voorheen waren er jongeren onder en kwamen velen uit meer ver landinwaarts gelegen streken. Tack hield zich voornamelijk met de seizoenmigratie bezig, maar zijn beschrijving van de wijze waarop vele migranten in Amsterdam als zeeman bij de walvisvaart aanmonsterden past ook en in feite beter bij die voor compagniesdienst. Hart's tellingen van de inschrijvingen in de ondertrouwregisters van Amsterdam tonen eveneens een stijgend aantal bruidegoms uit dezelfde Duitse gebieden, beginnend in de jaren twintig en min of meer tot aan het einde van de achttiende eeuw op een hoog niveau blijvend. Bruidegoms daarentegen uit andere traditionele gebieden als Sleeswijk-Holstein, Denemarken en Scandinavië - de leveranciers van echte zeelieden - lieten zich in gestaag afnemende hoeveelheden inschrijven of met andere woorden, het Duitse element en vooral van meer landinwaarts gelegen oorsprong nam opvallend toe. Het waren steeds meer mensen, die de zee niet kenden, als zij werk in de Republiek en met name in Amsterdam zochten.

Wat de herkomst van de buitenlandse zee- en ambachtslieden van de compagnie betreft, is blijkens de steekproeven van Jansen en De Wilde alleen van een flinke relatieve daling van het aantal Denen en Sleeswijk-Holsteiners sprake en daarnaast valt sedert 1740 een grote toename in aanwervingen van Duitsers uit het binnenland op. Opvallend genoeg stijgt ook de trek van Belgen en Fransen naar compagniesdienst, vooral bij de kamer Zeeland.

De ontwikkelingen in het voorgaande geschetst leiden tot de conclusie, dat de op het eerste gezicht zo verrassend lage deelneming van buitenlanders aan het scheepswerk van de compagnie rondom 1700 in een logische relatie tot de zo hoge deelneming door Hollanders staat. De compagnie verschaftte werk aan hen, die door de vermindering van de plaatselijke nijverheid zonder emplooi raakten. Het werd door de stijgende behoefte aan personeel en door de gebruikelijke hoge sterfte hieronder een proces dat bijdroeg tot de ontvolking van de meeste Hollandse steden, maar van die ontvolking en verarming ook de gevolgen ondervond. Het werden steeds meer de laagste lagen uit de bevolking, met werk en de zee niet vertrouwd, waaruit gerecrueteerd moest worden. Weeshuizen en armenzorgen boden hun mensen aan. Dat gedurende dit proces klachten over onbekwaam zeevolk gehoord gingen worden, is een logisch gevolg, evenzeer als het voortdurend voorkomen van veel ziekte en sterfte. Deze 'zeelieden' waren er ontvankelijker voor.

De behoefte aan personeel bereikte in de jaren'1720-40 door de omvang der scheepsreizen een top, maar de verliezen door sterfte - daarna juist enorm toenevend - trachtte de compagnie door grotere scheepsbemanningen te compenseren. Aan deze extra vraag kon uit de soms bijna gehalveerde stedelijke bevolkingen niet

56. J. Tack, *Die Hollandsgänger in Hannover und Oldenburg*. Ein Beitrag zur Geschichte der Arbeiter-Wanderung (Leipzig, 1902) 34-42, 86-97, 137-143 en 169-173.

worden voldaan. Wel kwamen uit de landprovincies meer mannen, maar het waren hoofdzakelijk buitenlanders die deze plaatsen bezetten. Het aandeel onder hen, dat uit arme, niet zeevarende streken van Duitsland kwam, werd steeds groter. De verwoestingen door de Oostenrijkse Successie- (1740-48) en Zevenjarige Oorlog (1756-63) aangericht droegen slechts tot deze Duitse intocht bij. Onder deze arme en slecht gevoede mensen, die in de hoop op werk en hogere lonen dan thuis naar de Republiek trokken, was het uitbreken van ziektes als vlektyphus niet vreemd. Mutatis mutandis gold voor de marine, die na een periode van betrekkelijke stilstand sinds 1713 in de jaren dertig weer meer emplooi bood, hetzelfde. Voor de hoge sterftecijfers onder compagniespersoneel behoeven dus niet in Azië de oorzaken gezocht te worden!

Het rondom 1730-40 zich duidelijk aftekenende tekort aan bevaren zeelieden in de Republiek was structureel van aard. De bevolking nam wel niet meer zo sterk af en stabiliseerde zich in de tweede helft van de eeuw zelfs, de economische activiteit echter werd niet groter. De armoede steeg. De compagnie probeerde de verliezen aan mensen voortdurend goed te maken door grotere recruteringen. Het buitenland bleef aan deze behoefte voldoen, maar waarschijnlijk met steeds meer moeite. Zelfs een absoluut tekort aan zeelieden werd merkbaar, vooral toen de marine tijdens de Vierde Engelse Oorlog (1780-84) enkele schepen meer dan normaal moest bemannen.

Het was vooral dit feit dat Boxer als illustratie aangreep bij zijn stimulerende onderzoek naar het door hem zo duidelijk geponeerde probleem van het tekort aan zeelieden in de Republiek<sup>57</sup>. Zelfs drieduizend man waren in de zomer van 1781 voor de oorlogsvloot maar ternauwernood te vinden en twee jaar later, toen de compagnie haar equipages drastisch had verminderd, konden niet meer dan negentien van de eenendertigduizend zeelieden en soldaten aangeworven worden. In pamfletten en andere geschriften wijdden tijdgenoten toen beschouwingen aan 'de schaarsheid van het zeevarend volk'. De oorlog ging voorbij en ook de compagnie rustte weer vele schepen uit. Haar vijfduizend zeelieden konden weer elk jaar gevonden worden, in binnen- en buitenland. Het oude proces werd voortgezet, maar niet voor lang. De oorlogen als gevolg van de Franse revolutie zouden het afbreken.

Boxer wijdde aandacht aan armoede, hoogte van lonen en omvang van de bevolking als mogelijke oorzaken voor het evidente tekort aan zeelieden aan het einde van de achttiende eeuw. De historisch-demografische onderzoeken van de Wageningse school hebben voor het bevolkingsverloop sedertdien nieuwe gegevens aangedragen. Daarnaast echter moet ook in aanmerking worden genomen, dat de compagnie in de achttiende eeuw een veel grotere invloed op de Nederlandse samenleving heeft gekregen dan in de zeventiende eeuw. Temidden van een stagne-

57. Zie noot 35.

rende economische bedrijvigheid breidde zij haar scheepvaart- en handelsactiviteiten sterk uit. Zij had veel meer personeel nodig dan voorheen en daaraan kon de Republiek met een dalende of maar amper gelijkblijvende bevolking in feite niet voldoen. De compagnie deed het armoedeprobleem niet ontstaan, maar hielp het door haar omvangrijke recruteringen en het grote verlies aan mensenlevens wel bestrijden!

Het onderzoek naar de omvang van het personeel van de schepen van de VOC tussen de Republiek en Azië raakt vele kanten van de economische en sociale geschiedenis van Nederland. Uitgaande van deze nieuwe gegevens is geprobeerd enkele kanten te beroeren, vaak alleen in een vragende of suggererende vorm. De studies van Hart en van Jansen en De Wilde maakten het mogelijk meer speciaal op het zeevarende element onder de bevolking van de Republiek in te gaan. Het lijkt nu toch aannemelijk dat zich hieronder voortdurend veranderingen voltrokken en dat de aanwezigheid van buitenlandse zeelieden aan boord van Nederlandse schepen evenmin altijd van gelijke aard en omvang was.

In dit artikel zijn de soldaten, toch ongeveer één derde van de opvarenden, niet ter sprake gekomen. Zij raken niet het vraagstuk van de verhouding tussen Nederlandse en buitenlandse zeevarenden en de recrutering van hen. Van de geografische herkomst der soldaten is nog weinig bekend. Een bemanningslijst van het schip 'Amsterdam' uit 1749 bevestigt de hiervoor genoemde indruk van tijdgenoten, dat het overgrote deel der soldaten uit het buitenland afkomstig was, met name uit Duitsland. Op de 'Amsterdam' was nog geen vijftien procent Nederlander<sup>58</sup>. Of over het algemeen echter het Nederlandse element niet wat hoger gelegen zal hebben, lijkt gezien de kringen waaruit de zeevarenden geworven moesten worden, niet onwaarschijnlijk. Omdat het vaak juist legers waren, waarin ziekten als vlektyphus heersten, zou aan de werving van militairen meer aandacht geschonken moeten worden, dan nu mogelijk is.

58. P. Marsden, *The Wreck of the Amsterdam* (Londen, 1974) 270-275.

# De Verenigde Oost-Indische Compagnie in de zeventiende en achttiende eeuw: de groei van een bedrijf Geld tegen goederen. Een structurele verandering in het Nederlands-Aziatisch handelsverkeer \*

F. S. GAASTRA

Het bedrijf van de Verenigde Oost-Indische Compagnie laat zich gemakkelijk in twee delen splitsen: de 'ommeslag' hier te lande, bestaande uit de verzorging van uitgaande vloten en de verkoop van uit Azië aangevoerde goederen, en het Aziatisch deel, waar handel werd gedreven in een gebied, zich uitstrekkend van Arabië tot Japan, en waar door toenemende territoriale verplichtingen steeds meer bestuurstaken werden verricht. De band tussen beide bedrijfsonderdelen werd gevormd door het scheepvaartverkeer tussen Europa en Azië en het behoeft wel geen betoog, dat deze band voor de compagnie een levensbelang was.

In de achttiende eeuw nam het compagniesbedrijf in omvang toe, zeker waar het de Europees-Aziatische handel betrof. Het is niet de bedoeling in dit artikel deze ontwikkeling volledig te beschrijven en er een sluitende verklaring voor te geven. Hier zullen wij voor een beperkt aantal onderdelen van deze handelsbeweging - het aantal heen- en terugreizen, de uitvoer van edel metaal en de waarde van de retourgoederen - omvang en verloop vaststellen en trachten enkele factoren op te sporen, die van invloed zijn geweest op de onevenredig snelle groei van één van deze onderdelen, namelijk van de uitvoer van zilver en goud uit Nederland.

Gegevens over het aantal reizen en waarde van de lading der schepen zijn ontleend aan de resultaten van een onderzoek betreffende de scheepsbeweging tussen de Republiek en Azië in de zeventiende en achttiende eeuw, dat te Leiden door dr. J. R. Bruijn, prof. I. Schöffers en de auteur van dit artikel wordt verricht. Een volledige verantwoording van alle gegevens zal bij publicatie van de uitkomsten van dit onderzoek kunnen worden gegeven.

## SCHEPEN EN LADING

Ieder jaar werd door het college van de Heren XVII bepaald, hoeveel schepen naar Azië zouden uitvaren. Bij de besluitvorming lieten de bewindhebbers zich leiden door de behoefte aan scheepsruimte in Azië, zowel met het oog op de inter-Aziatische handel als voor het overbrengen van de retourgoederen. Uiteraard stelden daarbij de beschikbare hoeveelheid schepen en de gereede geldmiddelen grenzen aan

\* Voordracht gehouden op het congres van het NHG te Utrecht/Driebergen, 24 oktober 1975.