

# Schepen van de VOC en een vergelijking met de vaart op Azië door andere compagnieën\*

J. R. BRUIJN

Een chauvinistisch onderzoeker van de scheepvaart van de VOC wordt gemakkelijk verdrietig, wanneer hij zijn scheepvaart met die van buitenlandse Aziatische compagnieën vergelijkt. Een Nederlandse Oostindiëvaarder had, zo meldt de literatuur, acht tot negen maanden nodig om Batavia te bereiken, een Deense maar zeven voor een reis naar China. De achttiende-eeuwse zeeofficier Stavorinus klaagt steen en been over verouderde Nederlandse methoden van navigeren<sup>1</sup>. Berichten over wrakvondsten wekken de indruk dat met name Nederlandse Oostindiëvaarders een ontijdig einde hadden.

Chauvinisme en verdriet zijn geen zaken die een historicus behoren te beïnvloeden. Maar vergelijken kan nuttig zijn. Was de scheepvaart van de VOC anders dan die van buitenlandse compagnieën? Moest de VOC de Europese concurrenten in snelheid en veiligheid van de scheepvaart vóór laten gaan? Bij deze vergelijking valt de nadruk op de achttiende eeuw.

## ZELF BOUWEN, KOPEN OF HUREN VAN DE SCHEPEN

De VOC voer met eigen schepen. Zij was scheepsbouwer, scheepsreder en scheepsbevrachter tegelijk. De zes kamers hadden werven voor nieuwbouw en reparatie. De werf van de kamer Amsterdam was vermoedelijk lange tijd de grootste ter wereld. In totaal zijn vermoedelijk een kleine 1600 schepen op compagnies-werven van stapel gelopen. Naar aantallen gemeten vond de grootste produktie rondom de Tweede Engelse oorlog plaats (107 in 1660-1669). In de achttiende eeuw waren de schepen gemiddeld veel groter. De top in de bouw lag in het decennium 1740-1749: 94. In 1746 liepen zelfs zestien schepen in één jaar van stapel, zeven ervan in Amsterdam. De Heren Zeventien stelden doorgaans

\* Als voordracht gehouden op de jaarvergadering van het NHG op 29 oktober 1982.

1. F.S. Gaastra, *De geschiedenis van de VOC* (Haarlem/Antwerpen, 1982) 101; E. Göbel, 'The Danish Asiatic Company's Voyages to China, 1732-1833', *Scandinavian Economic History Review*, XXVII (1979) 20; J.S. Stavorinus, *Voyages to the East Indies*, translated by S.H. Wilcocke (Londen, 1798; herdruk 1969) II, 111-112, 168-169, 428-431 en III, 465-467.

in hun voorjaarsvergadering vast hoeveel schepen in aanbouw moesten worden genomen<sup>2</sup>. Zij baseerden hun besluit op de voorhanden gegevens over de totale vloot en over de te vervoeren goederen. In het volgend najaar werden de nieuwe schepen in de vaart gebracht.

In de zeventiende eeuw placht de compagnie ook schepen van derden te kopen of te huren. Deze gewoonte was ontstaan in tijden waarin de eigen capaciteit ontoereikend was. Standaardisatie in de gebruikte scheepstypes was mede daardoor ver te zoeken. Aan het einde van deze eeuw stopte de compagnie met deze gewoonte en hield voortaan aan een politiek van eigen schepen vast. Pas in de Vierde Engelse oorlog (1780-1784) werden opnieuw enkele tientallen schepen van particuliere bouwers en reders gekocht of gehuurd en onder neutrale vlag gebracht. In het grote geheel echter van twee eeuwen vaart op Azië staat het gebruik van eigen compagnieschepen voorop, met de kanttekening dat de voortgezette huur en aankoop na 1784 aangeeft dat een nieuw beleid in discussie is geweest, maar dat toch niet is doorgevoerd.

De East India Company volgde een andere politiek. De Engelsen waren aanvankelijk met eigen schepen begonnen, gebouwd op twee werven langs de Theems, die eigendom van de company waren. Een overschot aan vrachtcapaciteit en een onderzoek naar de exploitatiekosten van deze werven deden de Court of Directors besluiten voortaan schepen te huren. In 1639 gebeurde dat voor de eerste keer. De twee werven werden na verloop van enige jaren van de hand gedaan. De East India Company sloot nu met particuliere scheepseigenaars bevrachtingscontracten af. Het waren contracten voor één reis, waarbij een bepaald bedrag per ton werd afgesproken. De eigenaars van deze schepen waren scheepsbouwers langs de Theems - onder hen ook de nieuwe bezitters van de voormalige werven van de compagnie in Deptford en Blackwall - en de grote zakenwereld in Londen. Sir Henri Johnson jr. bezat omstreeks 1680 parten in 39 schepen, waarvan 33 door de East India Company waren gecharterd. Er waren directeuren van de company die zo hun eigen schepen huurden! Een dergelijke vermenging van belangen werd in 1708 verboden, maar het bleef ook sedertdien een kleine, nauw met de company gelieerde reders wereld die schepen verhuurde. Daarbij was het een vast gebruik dat de schepen meerdere reizen achtereen maakten. Vervolgens hadden de reders en hun kapitein stilzwijgend het recht om weer een nieuw schip voor bevrachting beschikbaar te stellen. Men sprak openlijk over zogenaamde 'hereditary bottoms'<sup>3</sup>.

2. Algemeen Rijksarchief (ARA), VOC 158, res. Heren 17 van 3-3-1705 en VOC 160, van 22-3-1713.

3. K.N. Chaudhuri, *The English East India Company. The Study of an Early Joint-Stock Company 1600-1640* (Londen, 1965) 95-100; J. Sutton, *Lords of the East. The East India Company and its Ships* (Londen, 1981) 17-37.

Het kwam er dus op neer dat de East India Company vrachtruimte huurde in particuliere, speciaal voor de vaart op Azië gebouwde schepen en wel van een besloten kring van reders. Deze reders bezaten een monopolie en wisten dikwijls hoge vrachtprijzen te bedingen. De duur van de huur was vooraf bepaald. Overschrijding van deze duur kostte de company extra geld. Daarom is het voor Chaudhuri zo vanzelfsprekend om over 'the efficiënt utilisation of the ship' te schrijven<sup>4</sup>, iets waarvoor bij de VOC minder aanleiding bestond. De reders zorgden ook voor de bemanningen. De schepen werden meestal gedurende vier heen- en terugreizen gebruikt, maar meer of minder reizen waren geen uitzondering.

Tot de misbruiken, die het Engelse systeem meebracht, behoorde het charteren van te veel schepen. In 1772 greep de Engelse regering in, mede om de belangen van de marine bij de voorraden scheepsbouwmaterialen veilig te stellen. Zij verbood het charteren van scheepsruimte, zolang de beschikbare hoeveelheid niet tot een bepaalde hoogte was gereduceerd. In 1796 dwong zij de East India Company tot openbare inschrijving bij het inhuren<sup>5</sup>. Het is niet bekend of het Engelse systeem goedkoper was dan dat van de VOC. De charterprijzen konden door de reders worden afgestemd op een periode van vier reizen. Het systeem behoefde niet de bouw van snellere schepen te stimuleren. De contracten prikkelden wel om meer op de reisduur te letten. De VOC had in de Oost de vrijheid om over haar schepen te beschikken, de East India Company niet.

Andere buitenlandse compagnieën waren evenals de VOC wel eigenaar van hun schepen. De Compagnie des Indes bouwde sedert 1720 op haar werf in Lorient. In Portugal was de kroon eigenaar. De Compagnie van Oostende had haar dertien schepen door aankoop in eigen bezit verworven (1722-1727/1731). De Deense Asiatic Kompagnie had sedert 1732 een nieuwbouwwerf in Kopenhagen en betrok bij hoge uitzondering schepen van derden. De Zweedse Ostindiska Kompaniet, in 1731 in Gothenburg gevestigd, kocht haar schepen bij particuliere Zweedse werven, met name in Stockholm<sup>6</sup>. De East India Company was dus de enige grote onderneming die niet haar transportmiddel zelf bezat.

4. K.N. Chaudhuri, *The Trading World of Asia and the English East India Company 1660-1760* (Cambridge, 1978)71.

5. E. Cotton en Ch. Fawcett, *East Indiamen. The East India Company's Maritime Service* (Londen, 1949) 41-50. In *ibidem*, 39 het fraaie verhaal over een wegens smokkel ontslagen kapitein die direct daarna het Franse schip 'Modeste' koopt, dat hij onder de naam 'Locko' via zijn eerdere ship's husband aan de company weet te verhuren.

6. L. Denoix, 'La Compagnie des Indes au XVIII<sup>e</sup> siècle. Ses activités diverses', *Revue d'histoire économique et sociale*, XXXIV (1956) 149-150; CR. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825* (Londen, 1969) 57 en 209; T. Velschow, 'Voyages of the Danish Asiatic Company to India and China 1772-1792', *Scandinavian Economic History Review*, XX (1972) 148; C. Koninckx, *The First and Second Charters of the Swedish East India Company (1731-1766)* (Kortrijk, 1980) 156-157; K. Degryse, 'De Maritieme organisatie van de Oostendse Chinahandel (1718-1735)', *Mededelingen Marine Academie van België*, XXIV (1976/1977) 19-24 en 49-55.

De Oostindiëvaarders werden in Europa, niet in Azië gebouwd. Op de grote VOC-werf op het eilandje Onrust voor Batavia werden ze alleen gerepareerd. Slechts kleinere schepen bestemd voor gebruik in Azië werden van Aziatische scheepsbouwers in India en later ook op Java betrokken. Financiële en praktische (de aanvoer van bepaalde materialen) overwegingen deden de Heren Zeventien altijd vasthouden aan bouw in patria. Het gebruik van de 'Schaapherder' in 1690 in Indië gebouwd, en van de 'Batavier' in 1735 in Batavia van stapel gelopen, voor de vaart tussen patria en Azië was heel uitzonderlijk. Bouw in eigen land bezorgde werk aan eigen mensen en hield geld thuis. Organisatorische redenen deden de East India Company afzien van nieuwbouw in Bombay. Uit eigen belang verzetten ook de scheepsbouwers langs de Theems zich hiertegen. Pas diep in de achttiende eeuw, in 1777, leidden schaarste aan scheepsbouwmaterialen in Engeland en ervaring met de hoge kwaliteit van de Indiase scheepsbouw ertoe dat de company een enkel schip in Bombay kocht. Deze teakhouten schepen bleven langer dan de Europese in de vaart. In feite was de VOC de Engelsen met een dergelijke aankoop voorgegaan. Ter vervanging van een kort te voren vergaan retourschip kocht in 1772 factorij-personeel in China van de gouverneur van Macao een ander, iets groter schip, dat het 'Herstelder' noemde. Het was een te Bombay in 1769 gebouwd schip, dat goed zou voldoen. Rompplanken met sponningen aaneengevoegd en niet gebreeuwd gaven grote waterdichtheid. Het bleef echter bij dit ene schip. De Portugezen daarentegen lieten al sedert de zestiende eeuw Oostindiëvaarders in Goa en later ook in Brazilië bouwen<sup>7</sup>.

De East India Company voer niet met oude schepen. Vier reizen maakten de schepen meestal, ouder dan tien jaar werden ze maar zelden. De VOC daarentegen gebruikte haar bodems zolang deze in goede staat waren. Zes, zeven en meer reizen door één schip waren niet uitzonderlijk. De 'Meijenburg', in 1713 door de kamer Zeeland gebouwd, maakte tot 1738 elf tochten naar Azië, waarna het schip in Batavia werd gesloopt. Dit was het hoogste aantal heen- en terugreizen ooit door een VOC-schip gemaakt. Het gebruik van een wat ouder, maar geregeld onderhouden schip kon voordeliger zijn dan de aanschaf van een nieuw. De oudere schepen die in de vaart bleven, verloren dikwijls niet veel van hun snelheid. De 'Meijenburg' voer tijdens haar negende en tiende reis over het traject van de Kaap naar Batavia even lang als tijdens haar eerste en tweede! De VOC

7. Chaudhuri, *The English East India Company*, 98; Chaudhuri, *The Trading World*, 202; Cotton en Fawcett, *East Indiamen*, 50-51; A.J. Qaisar, 'Shipbuilding in the Mughal Empire during the Seventeenth Century', *Indian Economic and Social History Review*, V (1968) 160-164; L. Dermigny, *La Chine et l'Occident. Le commerce à Canton au XVIIIe siècle* (Parijs, 1964) 790-794; CR. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire*, 57 en 207-211. F. Mauro, *Le Portugal et l'Atlantique au XVIIe siècle 1570-1670* (Parijs, 1960) 43-49; W.Z. Mulder, 'Het vergaan van het fregat Rhijnburg op de Zuidchinese kust in het jaar 1772', *Tijdschrift Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap*, LXI (1944) 625-628.

hield in de achttiende eeuw haar schepen wat langer in de retourvaart dan daarvoor. Een vaste regel is niet aan te wijzen. De Franse, Deense en Zweedse compagnieën handelden net zoals de Nederlandse<sup>8</sup>.

De VOC was gedurende haar bestaan de grootste rederij in het verkeer met Azië. Meer schepen had zij in de vaart en meer reizen liet zij deze tussen Europa en Azië maken dan enige andere compagnie, *met* inbegrip van de East India Company<sup>9</sup>. Tussen 1602 en 1794 vertrokken 1772 schepen voor 4789 overtochten naar de Kaap en naar Azië. Tweederde van deze overtochten vond plaats in de achttiende eeuw; bij de 3401 terugreizen rustte het accent nog zwaarder op deze eeuw. Ook naar tonnage gemeten spreekt het belang van de achttiende eeuw. Kleinere scheepstypen werden minder gebruikt en vooral na 1740 steeg de gemiddelde tonnage van de retourschepen. Deze intensivering en schaalvergroting in het verkeer tussen de Republiek en Azië gingen vergezeld van een sterk verhoogde vraag naar zeevarend en ander personeel.

Ter illustratie de volgende voorbeelden. In 1630-1640 zeilden jaarlijks een vijftiental schepen naar de Oost, een halve eeuw later twintig. In 1730-1740 was dit aantal tot 37 schepen gestegen en sedertdien daalde het geleidelijk tot ongeveer 27. Aan zeelieden en andere opvarenden scheepten zich jaarlijks respectievelijk 3.000, 4.000, 8.000 en nog eens 8.000 mensen in<sup>10</sup>.

Deze schepen voeren met een economisch oogmerk. Daarom gaat achter deze intensivering en schaalvergroting van de scheepvaart een uitbreiding van de hoeveelheid te transporteren goederen schuil. Gaastra heeft daarvan nog onlangs een duidelijk overzicht gegeven<sup>11</sup>. Handel en scheepvaart tussen de Republiek en Azië en werkgelegenheid bij de compagnie waren in de achttiende veel groter dan in de zeventiende eeuw. Bijna tot het einde van haar bestaan stak de VOC in deze ver boven haar Europese concurrenten uit.

#### DE ZEEWEG NAAR AZIË: VOOR- EN NADELEN VOOR DE VOC

De omvang van de scheepvaart werd bepaald door de behoefte aan tonnage, de scheepsbewegingen zelf werden nauw bepaald door de mogelijkheden die winden

8. Dermigny, *La Chine*, 208; E. Gabel, 'Asiatisk Kompagnis Kinafarter 1732-1772. Sejlruiter og sejltider', *Handels-og Sofartsmuseets Arbog Kronborg* (1978) 38-41; Velschow, 'Voyages', 149-150; Koninckx, *Swedish East India Company*, 173.

9. Volgens Sutton, *Lords of the East*, 162-168 charterde de East India Company tot en met 1794 in totaal 955 schepen, die ongeveer 2600 reizen maakten (2198 tot en met 1774). Een overzicht van Europese reizen naar Azië in de zeventiende eeuw in N.S. Steensgaard, 'European Shipping to Asia 1497-1700', *Scandinavian Economic History Review*, XVIII (1970) 9.

10. J.R. Bruijn, 'De personeelsbehoefte van de VOC overzee en aan boord, gezien in Aziatisch en Nederlands perspectief', *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden*, XCI (1976) 219-220.

11. Gaastra, *De VOC*, 122-135.

en zeestromen boden. 'The shipping movement between Europe and Asia was a highly seasonal one', schrijft Chaudhuri bondig<sup>12</sup>. Dat gold voor bijna alle compagnieën. De moessonwinden maakten Zuid-Azië en China gedurende een half jaar voor zeilschepen onbereikbaar. Het tijdstip van de gebruikelijke veilingen in Europa maakte het wenselijk dat de schepen ruim vóór de winter terug waren.

De VOC echter was minder dan haar concurrenten aan seizoenen gebonden. Batavia was het hele jaar door vanuit de Indische Oceaan en Straat Sunda bereikbaar en schepen konden vandaar in feite 'ten allen tijde' naar Europa vertrekken. Daarom hield de equipage der schepen de bewindhebbers het hele jaar bezig. Bij de andere compagnieën was die bezigheid tot de maanden november-april beperkt. De drie bekende vloten, die jaarlijks naar Azië vertrokken: de kerstmis-, paas- en kermisvloot waren op den duur niet erg aan hun tijdsaanduiding gebonden. Onderzoek naar de maanden van vertrek uit patria wees uit dat de sterk toenomen scheepvaart in de achttiende eeuw zich niet meer liet leiden door christelijke feestdagen of Amsterdams vermaak<sup>13</sup>.

De route naar Azië hadden de Portugezen ontwikkeld. Daarin kwam gegeven het vaste patroon van winden en stromen en gegeven de hoedanigheden van het zeventiende- en achttiende-eeuwse zeilschip vrijwel geen verandering. In één opzicht echter hebben de Nederlanders spoedig het Portugese spoor verlaten. Sedert 1616 zeilden zij na het ronden van de Kaap de Goede Hoop niet meer langs de Afrikaanse kust en Madagascar naar Java. Zij voeren toen op 30-40° Zuiderbreedte een tijdlang oostwaarts om vervolgens met de niet-seizoengebonden pasaatwind naar Straat Sunda te koersen. Omdat het op zee niet mogelijk was de juiste lengte te bepalen, was telkens het risico aanwezig om met rampspoedige afloop op de Westaustralische kust te verzeilen. Dit is maar opvallend weinig gebeurd. Deze Nederlandse route was voor de andere compagnieën met hun bezittingen in Zuid-Azië niet van onmisbaar nut. Toen evenwel de directe vaart op China in zwang kwam, werd de zogenoemde Hendrik Brouwer-route of de 'outer passage' door hen dikwijls gevolgd.

Al spoedig veranderde de VOC ook het routepatroon in Europa. In 1628 waren de schepen de 'Dubbele Arend' en de 'Velsen' vermoedelijk de eerste die niet door het Kanaal om de zuid voeren, maar hun weg benoorden Schotland kozen.

12. K.N. Chaudhuri, 'The English East India Company's Ports of Call in the Modern Period' in: *Les grandes escales*, Recueils de la Société Jean Bodin pour l'histoire comparative des institutions, XXXIII (Brussel, 1972) 158. Zie ook V.M. Godinho, *Os descobrimentos e a economia mundial*, II (Lissabon, 1965) 71-78.

13. Zie hierover de hoofdstukken 'The Ocean-Highway to Asia: Route, Duration of the Voyage, and Risk of the Sea', 'The Ocean-Highway Back Home: Route, Duration of the Voyage, and Risk of the Sea' en 'The Ships', in: J.R. Bruijn, F.S. Gaastra en I. Schöffner, *Dutch-Asiatic Shipping*, Rijks Geschiedkundige Publicatiën 165 ('s-Gravenhage, in voorbereiding). Zie daarnaast ook J.P. Sigmond, 'De weg naar de Oost', *Spiegel Historiae*, IX (1974) 358-367.

Deze weg was tijdens de oorlogen met Engeland of Frankrijk veiliger, verhinderde onnodig binnenlopen van Zuidengelse havens en bemoeilijkte smokkel, maar was wel een stuk langer. De VOC heeft deze route 'achterom' als eerste in gebruik genomen, ook voor thuisvarende schepen. In de achttiende eeuw werd zij niet veel meer gebruikt. De Engelse compagnie koos vanuit de Theems de weg door het Kanaal, maar Deense en Zweedse schepen gingen veelvuldig benoorden Schotland om<sup>14</sup>.

De ligging en de centrumfunctie van Batavia veroorzaakten reeds een belangrijke afwijking in het Nederlandse vaarpatroon van dat der andere Europese compagnieën. Er zijn echter nog twee zaken die een vergelijking van de Nederlandse vaart met die van anderen bemoeilijken. In het pre-industriële tijdperk moesten de Europeanen het merendeel van de Aziatische goederen met edel metaal betalen. De VOC vond het benodigde zilver en goud dichtbij in Amsterdam, maar in die omstandigheid verkeerden de meeste andere compagnieën niet. Een deel van hun schepen, thuis onvoldoende met edel metaal beladen, zette eerst koers naar Cadiz in Spanje. Daar werden de nog benodigde hoeveelheden piasters ingeladen. Franse, Deense en Zweedse schepen deden zulks in de achttiende eeuw geregeld. Maar ook de East India Company liet tussen 1695 en 1730 diverse malen Cadiz aandoen<sup>15</sup>.

De tweede zaak betreft de verplichting van VOC-schepen om de Kaap de Goede Hoop als verversingsstation onderweg te gebruiken. Al vroeg in de zeventiende eeuw hadden schippers opdracht de reis aan de Kaap te onderbreken, maar sedert de stichting van Kaapstad in 1652 ging bijna elk uitgaand of thuisvarend schip in de Tafelbaai of in de Valse baai voor anker. Het was ook min of meer een gebod om van de faciliteiten aldaar te profiteren.

De Kaap was onmisbaar voor de VOC, maar alleen vanwege de omvang van haar scheepvaart. De lange duur van de reis naar Azië of terug - ongeveer zeven tot acht maanden - vergde een onderbreking. Dat gold voor alle compagnieën. Elke plaats geschikt voor verversing werd benut, maar vele waren er niet: met name de Kaap Verdische eilanden, de Azoren, St. Helena en Madagascar. De plaatsen waren nimmer ruim van de gezochte benodigdheden voorzien. Voor de VOC-vloot boden ze al spoedig onvoldoende of zoals een instructie over St. Helena schreef 'verversingen van vleesch en groentens... op St. Helena vooral niet in abundantie voor veele schepen zijn te bekomen'<sup>16</sup>. De grote vloten, zwaar bemand met zeelieden, soldaten en andere opvarenden - in de achttiende eeuw oplopend tot drie/vierhonderd man per schip - hadden een vaste, goed voorziene

14. Gobel, 'Voyages to China', 7; Koninckx, *Swedish East India Company*, 124-126.

15. Dermigny, *La Chine*, 249 en 740-741; Gobel, 'Kinafarter', 17; Koninckx, *Swedish East India Company*, 126-127; Chaudhuri, *The Trading World*, 169-172.

16. ARA, VOC 5036, Instructie voor retourschepen van 22-4-1768.

basis nodig. En dat was de Kaap. Zolang de andere compagnieën nog met kleine aantallen, vaak alleen met zeelieden bemande schepen voeren, konden zij volstaan met de beperkte faciliteiten op de genoemde eilanden. Zonodig kon altijd de Tafelbaai worden aangelopen. Zodra echter in de tweede helft van de achttiende eeuw ook hun scheepvaart fors ging toenemen, steeg hun behoefte aan ruimere faciliteiten. De Kaap bood deze, de eilanden niet. Toegankelijk voor alle nationaliteiten, werden de Tafelbaai en de Valse baai voortdurend door meer niet-Nederlandse schepen bezocht. Van 1772 af waren de buitenlandse schepen in de meerderheid<sup>17</sup>!

Het aanlopen van de Kaap was schadelijk voor een vlotte reis. Voor een zeilschip op weg naar Java lag de Kaap immers uit de route. Voortgestuwd door noordoostelijke winden zocht een schip in het zuidelijk deel van de Atlantische Oceaan de westenwinden op, die op 30 graden en hogere breedtes waaien. Met behulp van deze westenwinden geraakte het zonder enig probleem in de Indische Oceaan. Het koerszetten naar de Kaap onderbrak deze voortgang en kostte tijd, net als het weer opnemen van de route na de stop. De ligduur zelf aan de Kaap, aanvankelijk op tien dagen begroot, werd voortdurend langer en liep tot gemiddeld vier weken op. Voor thuisvarende schepen lag de Kaap minder uit de route, maar door lang vasthouden aan een gemeenschappelijk vertrek naar patria moest menig schip blijven wachten. Hun gemiddelde verblijfsduur steeg tot vier a vijf weken.

De schepen van de andere compagnieën werden doorgaans niet met een dergelijk soort vertraging geconfronteerd. De Kaap Verdische eilanden - overigens ook door Nederlandse schepen vaak bezocht - lagen recht in de heenroute, St. Helena, Ascension en de Azoren in die van de terugreis. Het aanlopen van deze eilanden was geen omweg en kostte veel minder tijd. Hiervoor is illustratief dat het grote compagnieschip de 'Goede Trouw' in 1788 maar 160 dagen nodig had om Batavia te bereiken, daarbij wel de Kaap voorbijlopend. Normaal kostte die reis in deze jaren gemiddeld 246 dagen. Twee jaar later in 1790 deed de 'Goede Trouw' wat andere schepen getrouw deden. Zij maakte een stop aan de Kaap. De reis naar Batavia duurde ditmaal 203 dagen. Voor het schip 'Zuidpool' lagen in 1794 tussen vertrek uit de Republiek en uitzeylen uit de Tafelbaai 124 dagen (gemiddeld toen zelfs 158 dagen). In 1802 had deze 'Zuidpool', nu onder Deense vlag de 'Graaf Christiaan Bernstorff' geheten, maar zestien dagen meer nodig om rechtstreeks naar Batavia te zeilen<sup>18</sup>.

Alleen al logistieke belangen van de handelsvaart maakten aan het eind van de

17. C. Beyers, *Die Kaapse Patriotte 1779-1791* (Kaapstad/Johannesburg, s.a. [1929]) 237-239; in 1700: 43 Nederlandse en 18 buitenlandse schepen, in 1725: 65 en 8, in 1750: 60 en 21, in 1772: 58 en 60, in 1775: 56 en 64 en in 1790: 56 en 101.

18. Bruijn, e.a., *Dutch-Asiatic Shipping*, 11 ('s-Gravenhage, 1979) nos. 4599, 4633 en 4772. De ge-

achttiende eeuw de Kaap voor de Engelsen onmisbaar. Voor de Nederlandse scheepvaart echter verloor de Kaap tegelijk met het einde van de compagnie zijn reden van bestaan. Gelijk in de achttiende eeuw Zweedse, konden nu in het begin van de negentiende eeuw Nederlandse koopvaarders volstaan met een korte stop op één van de eilanden of konden zij rechtstreeks naar Java door zeilen. Hun bemanningen waren immers veel en veel kleiner geworden.

#### EEN POGING TOT VERGELIJKEN VAN REISDUREN

In de twee RGP delen *Dutch-Asiatic Shipping* zijn gegevens ter beschikking gekomen die stellige uitspraken mogelijk maken over de tijd die Oostindiëvaarders nodig hadden om hun bestemming te bereiken. Met behulp van het Centraal Reken Instituut van de Rijksuniversiteit te Leiden zijn hiertoe rekenkundige bewerkingen uitgevoerd<sup>19</sup>. Voor een vergelijken met andere compagnieën ontstond zo een uitgangspunt.

De totale afstand overzee tussen de Republiek en Batavia bedroeg bijna vijftien-duizend zeemijlen. Gemeten over twee eeuwen compagniesvaart was de reistijd 243 dagen, dus acht maanden. Sedert het midden van de zeventiende eeuw lag de gemiddelde reisduur min of meer vast, tenzij oorlogen als tegen Frankrijk dwongen om jaren achtereen de omweg benoorden Schotland te nemen. Het traject naar de Kaap kostte 136 dagen, 41/2 maand; het was ook de langste afstand. Van de Kaap naar Batavia waren 82 dagen nodig, ruim 21/2 maand. Tezamen met een verblijf van een maand aan de Kaap, kwam zo de duur van acht maanden tot stand. Na aftrek van de ligdagen, blijkt dat een Oostindiëvaarder drie zeemijlen per uur aflegde, let wel gemiddeld. Bij zeer gunstige weersomstandigheden werd ook een behoud van acht tot tien zeemijlen in een uur gerealiseerd<sup>20</sup>.

De terugreis uit Batavia vergde gemiddeld bijna evenveel tijd als de heenreis: 235 dagen. De afstand over zee was de kortst mogelijke en bedroeg ongeveer 13.500 zeemijlen. Het traject tot de Kaap vergde 86 dagen, van de Kaap naar patria 117 dagen. Aan de Kaap werden 33 dagen doorgebracht. De vaarsnelheid was gemiddeld wat lager dan op de heenreis<sup>21</sup>.

Deze gegevens over de tijd gebruikt in het verkeer tussen de Republiek en Azië

gegevens over de lotgevallen van het schip 'Zuidpool' na 1795 dank ik aan mevr. drs. E.S. van Eyck van Heslinga te Leiden, die deze in de archieven van het Oost-Indisch Comité en van de Raad van Aziatische Bezittingen aantrof en aan E. Gobel te Kopenhagen.

19. De samenstellers van de RGP delen 166 en 167 ('s-Gravenhage, 1979) zijn met name de heer H.J. Blanksma zeer erkentelijk voor zijn veelvuldige en geduldige hulp aan hen verleend.

20. Gobel, 'Voyages to China', 21 vermeldt een zeer snelle reis uit 1805/1806 met een uurgemiddelde van 41/2mijl. Vergelijk ook J.R. Bruijn, 'Between Batavia and the Cape: Shipping Patterns of the Dutch East India Company', *Journal of Southeast Asian Studies*, XI (1980) 259, waarvoor nog geen gebruik van computerberekeningen kon worden gemaakt.

21. Per decennium en naar bestemming gerangschikte cijfers zijn opgenomen in de in noot 13 vermelde hoofdstukken.

noden tot een vergelijken met soortgelijke van andere compagnieën. Dat is echter niet eenvoudig. Voor het traject van de Theemsmonding naar Bombay wordt zonder nadere specificatie een reisduur van zeven à acht maanden vermeld. Achttiende-eeuwse gegevens over de Compagnie des Indes betreffen telkens twee cijfers waarbinnen een bepaald traject door een niet genoemd aantal schepen werd afgelegd. Ondanks deze onvolledigheid wekken die gegevens toch de indruk dat Franse reizen korter duurden dan de Nederlandse, terugreizen bijvoorbeeld vier tot zes weken. Franse schepen hielden meer vast aan een koers ten westen of ten oosten van Madagascar langs en ontwikkelden verversingsstations op Bourbon (Réunion) en Ile de France (Mauritius). Portugese schepen waren tussen Lissabon en Goa zes maanden onderweg. Tot in details uitgewerkt cijfermateriaal is over de periode na 1730 wel beschikbaar over de kleine Deense en Zweedse compagnieën en dit leent zich voor één bepaalde route tot een vergelijking met de Nederlandse vaart<sup>22</sup>. Hierdoor is er tevens aanleiding om stil te staan bij enkele achttiende-eeuwse maatregelen van de compagnie tot verbetering van haar scheepvaart.

De vergelijking betreft de vaart op China, waarover onder meer de grote studie van de Fransman Dermigny handelt. Elk Europees land dat zichzelf respecteerde en vaart op Azië bedreef zond in de achttiende eeuw schepen naar China. In Canton golden geen monopolies en iedere Europeaan kon proberen daar thee, porselein en zijde te kopen. De VOC onthield zich lang van een directe verbinding met China. De Chinezen zelf brachten in hun jonken de begeerde produkten naar Batavia, vanwaar deze verder hun weg naar de Republiek vonden. In die situatie kwam verandering, waardoor de Heren Zeventien hun marktpositie in Europa ondermijnd achtten. In 1728 besloten zij daarom tot een directe vaart vanuit de Republiek op Canton, met voorbijgaan van Batavia. Al na zes jaar werd deze vaart vanuit de Republiek weer gestaakt, maar voortaan nam wel de Hoge Regering in Batavia de uitrusting van compagniesschepen naar China op zich. De directe verbinding Canton-de Republiek bleef sinds 1728 duurzaam gehandhaafd. Jörg heeft dat recentelijk uitvoerig beschreven<sup>23</sup>.

Vanuit Canton zijn tot 1795 in totaal 187 compagniesschepen naar patria vertrokken. In 1756 werd ook de vaart vanuit de Republiek op China hersteld, maar de betreffende schepen moesten eerst Batavia aandoen alvorens naar Canton te kunnen doorzeilen. Naar Batavia brachten zij personeel en wat lading en daar na-

22. Chaudhuri, 'Ports of Call', 158; L. Denoix, 'Les escales de la Compagnie des Indes au XVIII<sup>e</sup> siècle' in: *Les grandes escales*, Recueils de la société Jean Bodin pour l'histoire comparative des institutions, XXXIII (Brussel, 1972) 211-216, 224-226; C.R. Boxer, 'The Carreira da India, 1650-1750', *Mariner's Mirror*, XLVI (1960) 36. Zie verder de in noten 1, 6 en 8 genoemde publikaties van Gpbel, Velschow en Koninckx.

23. C.J.A. Jörg, *Porcelain and the Dutch China trade* (Den Haag, 1982) 20-45; voor de jonkenvaart L. Blussé, 'Chinese Trade to Batavia during the Days of the VOC', *Archipel*, XVIII (1979) 195-213.

men zij nog enige goederen voor China in. De grootste activiteit in de Chinavaart ontplooidde de VOC in de jaren 1760-1780, De East India Company had altijd ontbetwist de meeste schepen op de rede van Whampoa, maar achter haar kwam de VOC als tweede<sup>24</sup>. Daarnaast bleef ook de jonkenvaart op Batavia doorgaan.

De compagnie beschouwde de Chinavaart als iets speciaals. Zij kende daarvoor sedert 1755 zelfs een aparte China-commissie. De directe tweezijdige vaart werd als een beurtvaart beschouwd, waarbij zoveel doenlijk hetzelfde schip de heen- en terugreis maakte. Vrijwel altijd werden nieuwe schepen ingezet of dezelfde nog eens voor een tweede, hooguit derde maal gebruikt. Voor de meeste China-schepen was de reis naar Canton de maiden-voyage, waarna zij verder op andere trajecten hun bestemming vonden. Het waren niet alleen de nieuwste, maar ook de grootste schepen van de compagnie. De reizen uit China terug waren vaak sneller dan die op de overige routes; aan de Kaap was het oponthoud zo kort mogelijk. De aantallen opvarenden lagen op de terugreis tussen de 100 en 110 man.

Naar schepen en tonnage gemeten nam de VOC alzo na de East India Company in de Chinavaart een vooraanstaande plaats in. Betekende dit nu ook dat de VOC haar thee, porselein en zijde snel en veilig verscheept zag? In 1728-1734 nam een rondreis naar Canton en terug bijna twintig maanden (598 dagen) in beslag<sup>25</sup>. Na 1756, toen op de heenreis in Batavia moest worden gestopt, kostte een rondreis gemiddeld 52 dagen meer tijd (650), bijna 22 maanden.

Franse schepen maakten over het algemeen beduidend snellere rondreizen dan de Nederlandse, ten minste drie maanden. Hun reisafstand was natuurlijk iets korter. Een aantal Franse schepen bleef door bijzondere omstandigheden zeer lang weg uit Lorient, waardoor het door Dermigny voor de hele Franse Chinavaart berekende gemiddelde een enigszins vertekend beeld geeft<sup>26</sup>. Maar hoeveel sneller kregen de directeuren van de Deense en Zweedse compagnieën hun thee in de pakhuizen te Kopenhagen en Gothenburg! Deense Chinavaarders waren minder dan 550 dagen onderweg, hadden dus gemiddeld honderd dagen of wel ruim drie maanden kortere rondreizen. Voor de Zweedse compagnie gold hetzelfde. Het betreft hier berekeningen gebaseerd op respectievelijk 97 en 85 reizen tussen 1732 en 1792/1786. Dit grote verschil in reistijd met de VOC viel ook de tijdgenoot in de Republiek op en deed zich de gehele periode voor<sup>27</sup>. Hoe moet dat worden verklaard?

24. Dermigny, *La Chine*, 206.

25. De reisnummers 2865/6897 niet meegerekend (zie noot 18).

26. Dermigny, *La Chine*, 265 en deel IV, 35. Van de 33 reizen in 1770-1790 werden 18 in minder dan 550 dagen afgelegd, bij de VOC 4 van de 49.

27. Gdbel, 'Voyages to China', 21-22; Koninckx, *Swedish East India Company*, 145 en 476. Elf schepen van de Oostendse Compagnie maakten rondreizen van gemiddeld 575 dagen (Degryse, 'De maritieme organisatie', 37-38); J. de Hullu, 'Over den Chinaschen handel der Oost-Indische Compagnie in de eerste dertig jaar van de 18' eeuw', *Bijdragen Taal-, Land- en Volkenkunde Nederlandsch-Indië*, LXXIII (1917) 140.

De Deense en Zweedse bodems volgden dezelfde route als de Nederlandse. Op de heenreis voeren ze meestal benoorden Schotland om en door het Kanaal voeren ze thuis. Via de 'outer passage' zeilden ze naar Straat Sunda en vervolgens bewesten Borneo langs naar de Zuidchinese Zee. Ook Franse schepen kozen deze route, tenzij ze vanuit India door Straat Malakka gingen. De route verklaart dus niet het verschil in reisduur. De Scandinaviërs maakten lange tijd bijna geen gebruik van het verversingsstation aan de Kaap. De Fransen kwamen er vermoedelijk evenmin veelvuldig. Dat werd pas in de laatste decennia van de achttiende eeuw wat meer het geval. Nederlandse Chinavaarders deden op uit- én thuisreis de Kaap aan en dat kostte veel tijd, zoals reeds opgemerkt. Voor de andere schepen was een korte onderbreking heen bij de Kaap Verdische eilanden en terug bij St. Helena toereikend. Daarnaast namen zij ook vers voedsel en water in, in Straat Sunda voor anker liggend. Dat vergde hooguit vijf tot zeven dagen.

De Nederlandse Chinavaarders moesten na 1756 op de heenreis telkens vanuit Straat Sunda naar Batavia om personen en goederen te ontschepen en handelswaren in te nemen. Zij hadden in de Republiek driehonderd en meer opvarenden aan boord gekregen. Men kan dus gerust stellen dat voor de VOC de eigenlijke Chinavaart in Batavia begon. Voor de andere compagnieën was dat al in Europa; hun schepen waren voor een handelsreis bemand en dienden niet tegelijkertijd voor transport van mensen, waardoor ze meer ruimte voor levensbenodigdheden beschikbaar hadden en minder tijd in een aanloophaven behoeften te besteden. In de zes jaar van directe Chinavaart in 1728-1734 had ook de VOC met kleine bemanningen volstaan.

Er is nog een reden waarom de vergelijking van de duur van de rondreizen toch niet kan worden gemaakt. De Fransen, Denen en Zweden poogden de reis naar Canton zo kort mogelijk te houden en kozen met het oog op de moesson in de Zuidchinese Zee de wintermaanden als vertrek. De ondervinding leerde dat de schepen steeds later konden uitzeilen, op den duur zelfs in het vroege voorjaar. Maar zulke overwegingen speelden bij de VOC geen rol. Het tijdstip van vertrek van de Batavia-Cantonvaarders hield geen verband met die moesson, de periode van vertrek uit de Republiek strekte zich over vele maanden uit, de duur van de rondreis onbedoeld verlengend.

Er is echter nog een mogelijkheid om de snelheid van de Nederlandse schepen met andere zuiver te vergelijken. Dat is de terugreis uit Canton. Alle Europese schepen waren in Canton van dezelfde omstandigheden in handel en weer afhankelijk. Hoe eerder ze rondom de jaarwisseling konden vertrekken, des te vroeger in de zomer kwam de thee in Europa op de veiling. De tendentie in de loop van de achttiende eeuw is duidelijk: de Chinavaarders kwamen steeds eerder thuis. Aanvankelijk keerde het merendeel der Franse, Deense en Zweedse schepen in juli en augustus terug, op den duur al in juni en juli. De Nederlandse arriveerden

eerst tussen juli en september, daarna wat meer in juli<sup>28</sup>. Voeren de Nederlandse Chinavaarders dan langzamer dan de andere en hadden zij minder bekwaam personeel aan boord?

## VOC-SCHEPEN VAREN LANGZAMER

Nederlandse schepen blijken trager te zijn geweest. Denen bereikten de Sont in 189 dagen, later, toen zij de Kaap aanliepen, in 203 dagen. VOC-schepen hadden vanuit Canton gemiddeld 225 dagen nodig over een wat kortere afstand. Het contrast is nog scherper te tonen: tot Kaapstad waren de Denen in de jaren 1770-1790 niet langer dan 84 dagen onderweg<sup>29</sup>, Nederlanders 98 dagen, dus twee weken langer. De Zweden kenden ongeveer dezelfde reisduren als de Denen. De veronderstelling ligt voor de hand dat de VOC in scheepsbouw en stuurmanskunst achterop was geraakt.

De beide Noordse compagnieën hadden op hun Chinavaarders een officiers-corps, dat veel meer ervaring met deze vaart bezat dan het Nederlandse. Voor hun officieren was de Chinavaart hoofdzaak. Dezelfde schepen voeren dikwijls jaren achtereen met dezelfde kapiteins en officieren. Alvorens kapitein te worden moest een stuurman het traject meerdere malen hebben bevaren. Daarna was het niet uitzonderlijk dat hij als kapitein zes reizen naar Canton maakte. Franse offi-

28. Overzicht van de maanden, waarin Chinavaarders van de Franse, Zweedse, Deense en Nederlandse compagnieën in hun thuishavens arriveerden:

	april	mei	juni	juli	aug.	sept.	okt.	dec.	tota;
<i>Franse</i>									
1719/69	1	3	11	42	9	2	1	5	74
1770/90	1	1	12	10	5	2	1	—	33
<i>Zweedse</i>									
1731/64		1	9	19	13	4	3		49
1765/95		4	30	14	1	2	—	—	51
<i>Deense</i>									
1732/71			18	28	11	1	1		59
1772/92		2	8	20	7	2	—	—	40
<i>Nederlandse</i>									
1730/64			12	24	21	14	4		78
1765/93		1	10	45	23	9	3	—	91

Gebaseerd op: Dermigny, *La Chine*, 247-248; Velschow, 'Voyages', 150; Gpbel, 'Kinafarter', 38-41; Bruijn, e.a., *Dutch-Asiatic Shipping*, III.

29. Göbel, 'Kinafarter', 29; Velschow, 'Voyages', 146.

eieren hadden in Lorient een eigen opleiding en vormden een gesloten corps<sup>30</sup>. Naar opleiding en carrièreverloop van VOC-officieren is nog geen onderzoek gedaan. Maar wel kan nu reeds worden gesteld, dat voor het overgrote deel der schippers een reis in die hoedanigheid naar China een eerste ervaring was. Tot een routine liet de compagnie de Chinavaart voor haar schippers niet worden, daarmee opgedane kennis prijsgevend. Maar enkele schippers maakten de reis naar Canton drie of vier keer<sup>31</sup>. Menig buitenlandse collega bevoer het traject al jaren, kende de gevaren en wist de mogelijkheden tot bekorting van de reis. Die collega was meestal niet gebonden aan uitvoerige instructies die hem voorschreven welke koersen hij in elk zeegebied moest aanhouden. De 'onbepaald laating der cursen die de commandeerende officieren moeten houden' was iets dat een VOC-schipper zichzelf toewenste. Aan zijn eigen initiatief of inzicht liet de compagnie niet veel over<sup>32</sup>.

Of de VOC voor de Chinavaart wel voldoende het juiste soort schip gebruikte was voor de tijdgenoot een punt van discussie. De diepte van de havens en toegangswegen in patria stelde aan de rompvorm ook haar eisen. Diezelfde tijdgenoot praatte later ook over het beslaan van de scheepsromp met koperen platen, waardoor snelheid en veiligheid van een schip werden vergroot. Het overgrote deel van de Chinavaarders van de East India Company was in 1788 reeds bekoperd. De VOC begon pas na dit jaar het procédé in ernstige overweging te nemen en besliste hierover in 1792 voorlopig positief. Toch ligt hierin niet de verklaring voor de grotere snelheid der Scandinaviërs. Zij gingen na 1792 tot het bekoperen over en bovendien konden zeepokken op de scheepsromp de meeste Nederlandse schepen nog niet sterk in hun vaart belemmeren, want die maakten pas hun eerste reis.<sup>33</sup>

De VOC verspeelde verhoudingsgewijs meer schepen in de Chinavaart dan de beide Noordse compagnieën. Elf heen- en negen terugreizen in totaal eindigden voortijdig, waarvan acht tussen Straat Sunda en Canton. Van deze twintig gingen er twaalf in de jaren 1779-1793 verloren. De Denen en Zweden werden na 1769

30. Göbel, 'Voyages to China', 22-24; Koninckx, *Swedish East India Company*, 305-314; Dermigny, *La Chine*, 222-232; J. Aman, *Les officiers bleus dans la marine française au XVIII<sup>e</sup> siècle* (Gerieve, 1976) 13-20.

31. Het waren K. Kuiper (4x in 1761-1771), B.C. Muller (3x in 1783-1790), J. Och (4x in 1767-1778), K. Pietersen (3 X in 1763-1773), W. Popta (4x in 1767-1778), J. van Voorst (3 x in 1775-1780) en J. Wiebe (3 x in 1759-1767), zie Bruijn, e.a., *Dutch-Asiatic Shipping*, III.

32. ARA, VOC 198, res. Heren 17 van 4-12-1788; Stavroinus, *Voyages*, III, 465-467; Göbel, 'Kinafarther', 13.

33. G. Rees, 'Copper Sheathing. An Example of Technological Diffusion in the English Merchant Fleet', *Journal of Transport History*, N.S., 1 (1971/1972)91-93; H.B. Morse, *The Chronicles of the East India Company Trading to China 1635-1834* (Oxford, 1926) II, 145 en 180; Velschow, 'Voyages', 147.

niet met scheepsverliezen geconfronteerd, daarvoor tien maal, waarvan slechts één keer in de Zuidchinese Zee<sup>34</sup>.

Ontsnapte een vlot en veilig verloop van de scheepvaart op Azië in het algemeen en op China in het bijzonder dan aan de aandacht van de Heren Zeventien? Dat was niet het geval. Aan de hand van verschillende zaken kan zulks worden aangetoond.

#### HET NIVEAU VAN DE STUURMANSKUNST

In de jaren 1720 en 1730 werd de VOC herhaaldelijk door scheepsrampen geteisterd. Niet minder dan 62 schepen vergingen in deze twee decennia. Dat gebeurde vooral in het zeegebied bij de Kaap en op het traject Java-de Kaap. In de Tafelbaai zonken in 1722 tijdens een storm vijf schepen in één nacht, in 1737 zelfs acht tegelijk. De verliezen trokken ook in politieke kringen, in de Staten van Holland en de Staten-Generaal, de aandacht.

Over de vakbekwaamheid der officieren werd twijfel uitgesproken. Beraad over deze zaken kreeg een stimulans door de zogenaamde *Consideratiën* van gouverneur-generaal Van Imhoff, in 1741 bij de Heren Zeventien ingediend<sup>35</sup>. In 1742 werden de instructies voor de schippers herzien. Dat bleek een verbetering. Het aanlopen van de Kaap werd aan strakkere regels onderworpen. In de zuidelijke wintermaanden moest voortaan niet meer de Tafelbaai worden gebruikt maar de Valse baai. Voor de tijdstippen van vertrek uit de Republiek en Azië kwamen enkele nieuwe regels. Tot groter spoed werden schippers en stuurlieden extra geprikkeld door een aanpassing van het bestaande systeem van premies voor snelle reizen. In 1746 werden overtochten naar Batavia of Voor-Indië binnen zes maanden volbracht met negenhonderd gulden beloond, binnen vijfenhalve maand zelfs met twaalfhonderd. Voor reizen van minder dan zes maanden werden al zes- en driehonderd gulden uitgekeerd. Deze maatregelen hadden over het algemeen een positieve invloed op de veiligheid en de duur van de reizen. Aan premies zou de kamer Amsterdam in negen jaar (1760-1768)

34. Jörg, *Porcelain*, 195-201; Göbel, 'Kinafarter', 38-41; Göbel, 'Voyages to China', 21; Koninckx, *Swedish East India Company*, 158-159. In hoeverre overbelading van retourschepen een factor bij het verongelukken was, blijft hier buiten beschouwing.

35. N.J. Krom, *Gouverneur Generaal Gustaaf Willem van Imhoff* (Amsterdam, 1941) 83-97; J.E. Heeres, 'De "Consideratiën" van Van Imhoff', *Bijdragen Taal-, Land- en Volkenkunde Nederlandsch-Indië*, LXVI (1912) 463-472 en 565-572; A.J. Veenendaal, ed., 'Isaac de Pinto. Anecdotes Historiques touchant le Stadhouderat des Indes dans l'illustre maison d'Orange en 1748 et 1749', *Nederlandse Historische Bronnen*, III (Amsterdam, 1983) 129; vriendelijke mededeling van J. Steur te Leusden (U.).

niet minder dan f2.015.196 hebben moeten uitbetalen<sup>36</sup>. Jaarlijks bleven diverse reizen binnen de zes maanden (na aftrek van ligtijd aan de Kaap), een enkele maal zelfs binnen de vijf maanden. Van Imhoffs suggestie om na een goede verversing op de Kaap Verdische eilanden 's winters de Kaap geheel voorbij te lopen, is echter in de praktijk niet opgevolgd.

Door toedoen van Van Imhoff kwam een eind aan een slepende discussie over de kwaliteit der retourschepen. De drie bestaande charters (klassen) kregen in 1742 andere afmetingen, waarbij tevens de onderlinge verhouding tussen lengte, breedte en holte werd herzien. Hierbij werd van de inzichten van de Engelse scheepstimmermansbaas Charles Bentham, verbonden aan de admiraliteitswerf te Amsterdam, geprofiteerd. Met deze nieuwe schepen gebeurden voorlopig weinig ongelukken meer<sup>37</sup>.

Van Imhoff stimuleerde ook tot groter aandacht voor status en kennis der officieren. In 1742 en 1748 werd besloten dat bij bevorderingen aan zekere voorwaarden inzake kennis en ervaring moest worden voldaan. Het volgen van dagonderwijs aan het nieuwe Zeemanscollege in Amsterdam werd verplicht gesteld. In Batavia werd in 1743 een Académie de Marine voor de opleiding van aspirant officieren geopend. De status werd verhoogd door bij de grote schepen over kapiteins te spreken maar gelijkstelling met zeeofficieren kregen zij niet. Daarvoor werd hun niveau nog onvoldoende geoordeeld. Wel gingen diverse zeeofficieren, zonder emplooi bij de marine, met toestemming van hun admiraliteitsbesturen bij de compagnie varen<sup>38</sup>.

De grotere aandacht van de jaren veertig voor instructie, schip en officier strekte zich ook uit tot de navigatie-instrumenten en de zeekaarten. De examinerator der stuurlieden van de kamer Amsterdam, Jan de Marre (1745-1763), slaagde erin de bewindhebbers te overtuigen dat ook op zijn gebied modernisering noodzakelijk was. Een in 1675 opgestelde 'Generale Lijst' van instrumenten en kaarten aan boord benodigd, was in 1731 herzien. De Marre echter wist al in 1746 aan te tonen dat zonder extra kosten 'nodiger en accurater instrumenten en kaarten' konden worden ingevoerd. Dat gebeurde in 1747. Zodoende nam de compagnie reeds vrij snel de kort tevoren (1731) in Engeland ontworpen octant voor een vlotter

36. Resolutie van Gouverneur-Generaal en Raden van 12-7-1746, afgedrukt in J.A. van der Chijs, ed., *Nederlandsch-Indisch Plakaatboek*, V (Batavia/Den Haag, 1888) 339; G.C. Klerk de Reus, *Geschiedlicher Ueberblick der administrativen, rechtlichen und finanziellen Entwicklung der Niederländisch-Ostindischen Compagnie* (Batavia/Den Haag, 1894) 121.

37. Heeres, 'De "Consideratiën"', 451-455 en 561-564; C. GUI, *Merchant and Mariners of the 18th Century* (Londen, 1961) 70 en 150-151.

38. Heeres, 'De "Consideratiën"', 457-461 en 564-565; E. Crone, *Cornelis Douwes 1712-1773. Zijn leven en zijn werk* (Haarlem, 1941) hoofdstuk iv; G.J.A. Raven, 'Blijven of weggaan? De perspectieven voor marine-officieren tijdens de nadagen van de Republiek 1751-95', *Mededelingen Nederlandse vereniging voor Zeegeschiedenis*, XL/XLI (1980) 35-39.

en nauwkeuriger bepaling der breedte in gebruik. De Marre had verschillende kaarten 'defect' bevonden en verbeterde ze. In 1753 verzorgde hij het zesde deel van de *Zee-fakkell*, waarmee voor het eerst de modernste kaarten van het VOC-gebied in druk verschenen. Door hydrografisch werk in Batavia was de Indische archipel beter in kaart gebracht, met name de zuidkust van Java, van zoveel belang voor de schepen die de toegang tot Straat Sunda zochten. In 1753 werd in Batavia ook speciaal een 'examineur' van de zeekaarten aangesteld (Ohdem)<sup>39</sup>. Hoe zeer in deze jaren aan een juiste navigatie waarde werd gehecht, blijkt uit een notitie waarin wordt opgegeven waarom een zestal schepen tussen 1749 en 1755 hun reis vertraagd zagen<sup>40</sup>.

Dit geheel van maatregelen heeft er onmiskenbaar toe bijgedragen dat de reizen naar en van Azië met inbegrip van China sedert de jaren veertig sneller (zie tabel 1) en vooral veiliger verliepen. In de jaren dertig duurde een uitreis naar Batavia gemiddeld 246 dagen, twintig a dertig jaar later veertien dagen korter. Bij de terugreizen was het verschil nog groter: in de jaren zestig maar liefst een maand korter dan drie decennia eerder. De veiligheid was enorm verbeterd. Ongelukken met schepen zijn niet altijd te vermijden. Maar het was niet meer zoals in de periode 1719-1747 dat in vrijwel elk jaar minstens één of meer schepen in de golven verdwenen. Vooral de jaren zestig springen er uit met snelle reizen en een gering aantal ongelukken. Op 528 heen- en terugreizen vergingen respectievelijk één en zes schepen.

**Tabel 1**

Gemiddelde reisduren heen- en terugreizen (in dagen)<sup>41</sup>

	naar/van Batavia		naar/van Ceylon		van China
1720/29	247	231	243	238	—
1730/39	246	243	279	229	230
1740/49	253	261	276	223	222
1750/59	232	232	231	216	220
1760/69	231	208	235	194	216
1770/79	246	227	209	204	216
1780/89	246	234	262	271	252
1790/95	242	254	239	236	237

En toch stond de compagnie in snelheid van varen ten achter bij andere compagnieën, zoals in de Chinavaart werd geconstateerd. De golf van vernieuwingen ebde langzamerhand weer weg. De waarde van de aangebrachte verbeteringen in de

39. G. Schilder en W.F.J. Mörzer Bruyns, 'Navigatie', in: *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, III (Bussum, 1977) 198-205 en 212.

40. ARA, Collectie Van Braam 149.

41. Ontleend aan de in noot 13 genoemde hoofdstukken.

navigatiemiddelen verminderde, toen bijvoorbeeld het hydrografisch werk in de kaartenmakerswinkel in Batavia na omstreeks 1760 in het slop begon te raken. Ook deel zes van de *Zee-fakkelt* werd niet bijgewerkt. Klachten over onvolledige of foutieve kaarten werden sedert de jaren zeventig talrijker. 'De overzeilder bezuyden de Linie schreeuwt om verbetering' berichtte in 1789 de zeeofficier J.G. Vaillant. Voor de Chinavaart werkte men in 1790 nog met de kaart van Jan de Marre, een verbeterde versie van de zeeofficier A.E. van Braam Houckgeest was opzij gelegd<sup>42</sup>. Aanvullende of corrigerende gegevens in de vele journalen over dit traject waren in strijd met instructies en vroegere gewoonten niet meer in de kaart verwerkt. De Académie de Marine voor aspirant officieren was in 1755 gesloten. De 'Generale Lijst' van instrumenten en kaarten aan boord werd praktisch niet herzien. Alleen het aantal octanten werd uitgebreid<sup>43</sup>. Eén van de weinige zaken waaraan nog werd gesleuteld waren de zeilinstructies. Dit gebeurde vooral in 1767-1770. Zij werden steeds gedetailleerder, ditmaal ook voor de terugreizen. Zo werd bijvoorbeeld voor elke periode van vertrek uit een Aziatische haven een aparte zeilaasorder samengesteld en in druk gebracht. Al met al was het een heel pak papieren dat de scheepsleiding nu bij vertrek alleen reeds voor de navigatie in ontvangst moest nemen<sup>44</sup>. Hierdoor werd eigen initiatief gesmoord, zelfs niet gedoogd.

Pas van het slot der jaren tachtig dateert een herleefde belangstelling bij de VOC voor de navigatie. De 'Generale Lijst' werd aangevuld met de nieuw verschenen *Almanach ten dienste der zeelieden* (de Nederlandse tegenhanger van de Engelse *Nautical Almanac*, in 1766 voor de eerste maal uitgekomen), waardoor het mogelijk werd volgens de modernste methode de lengte ter zee door maansafstanden te bepalen. Daartoe werden ook een sextant en een zakhorloge aangeschaft. In 1790 werd besloten te controleren of de officieren deze nieuwe methode ook toepasten. Davids toonde aan dat sommigen deze onder de knie kregen<sup>45</sup>. In 1783 reeds was binnen opvallend korte tijd de grote zeilinstructie herzien en aanzien-

42. ARA, Admiraliteits Archieven XII, 6 no. 28, Vaillant aan Commissie Van Swinden 31-5-1789 (meij. S. Dörr te 's-Gravenhage vestigde hierop aandacht). Jörg, *Porcelain*, 331 en 333.

43. Zie onder andere twee doctoraal-scripties afdeling Historische Cartografie van de Rijksuniversiteit te Utrecht: R.P.G.A. Voskuil, 'De hydrografische kaartering van de Oostindische Archipel tussen 1787 en 1874' (1976) en M. Kok, 'Ontwikkelingen in de Nederlandse maritieme kartografie in de achttiende eeuw (1730-1815)' (1980). Prof. dr. G. Schilder wees hierop.

44. Zie ARA, VOC 5036; VOC 132, res. Heren 17 van 17-10-1766 en 28-3-1767; VOC 133, *idem* van 14-10-1767, 1-4 en 10-10-1768, 20-4 en 13-10-1769 en 29-9-1770 (met dank aan mevr. C. van Baaien te Leiden en F. Klinkenberg te 's-Gravenhage).

45. CA. Davids, 'Commentaar op CR. Boxers artikel 'The Maritime Twilight of the V.O.C., 1780-95. Some Sources and Problems', *Tijdschrift voor Zeegechiedenis*, I (1982) 124-131.

lijk vereenvoudigd. Daarbij was ondermeer het beruchte wagenspoor verdwenen<sup>46</sup>. Aan de zeekaarten echter werd nog niet veel gedaan.

#### VERANDERINGEN IN DE SCHEPEN

De vergelijking met de Scandinavische Chinavaart leidde tot de veronderstelling dat schippers en stuurlieden van de VOC over het algemeen in stuurmanskunst ten achter stonden bij hun buitenlandse collega's. In het voorgaande kon dit inderdaad worden aangetoond, maar bleek ook dat van compagnieswege in bepaalde periodes pogingen tot verbetering werden gedaan. Maar lag het ook aan het schip zelf? Bewindhebber Cornelis van der Oudermeulen signaleerde grotere scheepsverliezen dan bij andere compagnieën en hij stelde zich omstreeks 1785 ten opzichte van de veiligheid dezelfde vragen als hiervoor ten aanzien van de snelheid: 'hapert het aan het maakelij van onze schepen, aan het beladen van dezelve of wel aan degeene die daarover het bestier voeren'<sup>47</sup>? De veranderingen in de scheepsbouw van 1742, nog in 1749 aangevuld, hadden wel de zeewaardigheid van de schepen vergroot, maar niet voor heel snelle zeilers gezorgd. De ondiepte van menig Nederlands zeegat speelde de grote Oostindiëvaarder steeds meer parten. Vooral die van de kamers Rotterdam en Delft tobde hiermee. Met bredere schepen probeerde men de diepgang te verminderen, maar dat leverde plompe schepen op.

De kamer Zeeland ondervond minder problemen met ondiepte en had wellicht mede hierom meer oog voor buitenlandse vernieuwingen. Het bleek dat het grootste charter Oostindiëvaarder bij andere compagnieën een zogenoemde driedekker was geworden. Een driedekker had drie doorlopende dekken en kende niet meer een soort kuil tussen voor- en achterschip. Driedekkers boden meer ruimte voor het vervoer van mensen, iets waaraan de VOC grote behoefte had. Zij manoeuvreerden gemakkelijker en waren beter tegen hoge stortzeeën bestand. De kamer Zeeland bouwde ze tussen 1764 en 1772, maar andere kamers zagen er niet veel in. Pas in 1780 mocht Zeeland ze weer maken, maar niet eerder dan in 1793 gaven de andere kamers hun ongelijk toe en werd besloten dat alle retourschepen voortaan als driedekkers moesten worden gebouwd<sup>48</sup>. Een laat besluit, want driedekkers voldeden goed, met name in de vaart op China en Japan. Tijdens een orkaan of anderszins bij hoge zeeën zorgde het doorlopende bo-

46. ARA, VOC 135, res. Heren 17 van 18-6 en 24-11-1783; VOC 5036, instructie van 19-9-1783.

47. D. van Hogendorp, *Stukken raakende den tegenwoordigen toestand der Bataafsche bezittingen in Oost-Indië en den handel op dezelve* (Den Haag/Delft, 1801) 275<sup>13</sup>.

48. ARA, VOC 142, minuut res. Heren 17 van 4-4-1764; VOC 293, *idem* van 28-12-1793 (met dank aan N.A.K.M. Zijlstra te Maastricht). Zie ook noot 13.

vendek voor het behoud van het schip<sup>49</sup> en was een kuilschip meerdere malen reddeeloos gebleken.

Veiligheid en snelheid in de vaart tussen de Republiek en Azië verminderden weer in de jaren zeventig en tachtig. Daarvan werden voorbeelden gegeven. Het schip kwam rondom 1790 weer volop in discussie. De erkenning van de kwaliteiten van de driedekker werd reeds genoemd, evenals het besluit tot het bekopen van de scheepsrompen. Maar naast de ondiepte der zeegaten en te lang vasthouden aan achterhaalde opvattingen gingen ook de hoge bouwkosten in deze discussie een rol spelen. Ingehuurde en gekochte koopvaarders bleven in dienst, maar bleken toch duur. In 1793 tenslotte werd zowel voor ondiepte als hoge kosten een oplossing gevonden. Hoewel niet met unanieme instemming van de scheepstimmermansbazen werd besloten tot de bouw van zogenoemde driemast pinkschepen. Dat waren kleinere en veel goedkopere vrachtschepen met een behoorlijk laadvermogen, minder diepgang en een kleine bemanning<sup>50</sup>. Zes pinkschepen werden er nog gebouwd, waaronder de eerder aangehaalde 'Zuidpool'. Deze 'Zuidpool' illustreert hoe een schip met een bekoperde romp en een doorlopend dek onder bevel van een vaste kapitein, die niet werd gehinderd door zeilinstructies en de plicht de Kaap aan te lopen, in de Franse tijd onder Deense vlag diverse snelle en veilige reizen naar Java en China kon maken<sup>51</sup>. Net als de Denen en de Zweden. De pink van 1793 was bij wijze van spreken de wenk naar de toekomst, die de compagnie zelf niet meer had.

49. ARA, VOC 4446, Gouverneur-Generaal en Raden aan China-commissie 23-9-1791 en Canton aan idem 24-11-1791; Stavorinus, *Voyages*, II, 34.

50. ARA, VOC 172, 9-3 en 7-6-1793.

51. De 'Graaf Christiaan Bernstorff (ex 'Zuidpool') maakte onder kapitein W. Stewart (geboortig uit Doornik) de volgende reizen: maart 1798 van Kopenhagen, in augustus te Batavia en op 12 oktober 1798 in Canton, vanwaar eind december weer vertrokken en 20 mei 1799 te Dordrecht; op 28 mei 1800 uit Elseneur met 64 man aan boord, op 1 november in Surabaja en op 12 januari 1801 in Canton, vanwaar eind februari weer vertrokken en op 27 juli 1801 te Emden; 26 december 1801 uit Emden/Delfzijl, 14 mei 1802 in Batavia, 26 juli in Canton, vanwaar op 1 december 1802 weer vertrokken, op 3 juni 1803 in Delfzijl (zie noot 18).

# Nederland en het Indonesische nationalisme. De balans nog eens opgemaakt\*

C. FASSEUR

In de zomer van 1941 verscheen onder redactie van W.H. van Helsdingen en H. Hoogenberk het boek *Daar wèrd wat groots verricht... Nederlandsch-Indië in de xxste eeuw*. Tal van geleerden - van Boeke tot Tinbergen - hadden er hun medewerking aan verleend. Ik kan de verleiding niet weerstaan om uit de prospectus waarmee de uitgeversmaatschappij Elsevier dit werk bij de Nederlandse boekhandel introduceerde een enkele passage aan te halen. Ze luidt als volgt<sup>1</sup>:

Gewogen en te licht bevonden! Moge dit nimmer het oordeel zijn over ons volk, wanneer ooit door sterkere machten de vraag gesteld zou worden of wij recht hebben op een zelfstandig en onafhankelijk voortbestaan. Een der krachtigste argumenten in ons voordeel is de balans van ons koloniaal beheer. Wij hebben Indië ontgonnen als geen tweede land ter wereld; wij hebben er vrede en welvaart gebracht, de bevolking is onder onze leiding op Java vertienvoudigd, Indië is geworden een der eerste productielanden der Aarde. Met fierheid kunnen wij wijzen op hetgeen wij in Indië hebben tot stand gebracht.

En met die verkwikkende mengeling van bevlogenheid en zakelijkheid die soms zo typerend lijkt voor het Nederlandse volkskarakter besloot de uitgever zijn wervend woord aldus:

Moge de boekhandel beseffen, dat de uitgave, die hier aangeboden wordt, van groote nationale betekenis is en dat de in verhouding tot de uitvoering zeer lage prijs slechts bereikt kon worden door te rekenen met een groote oplage. Werkt daarom krachtdadig mee, zooals het goede vaderlanders past!

Ook al houdt men er rekening mee, dat het boek verscheen in het tweede oorlogs-

\* Als voordracht gehouden op de jaarvergadering van het NHG op 29 oktober 1982.

1. Collectie-W.H. van Helsdingen (oud-voorzitter Volksraad), no. 16. Alle geraadpleegde archivalia bevinden zich in het Algemeen Rijksarchief te 's-Gravenhage. De titel van het boek was uiteraard geïnspireerd door het gevleugeld woord van Coen - 'daer can in Indien wat groots verricht worden'. Van Helsdingen zelf had aanvankelijk gedacht aan: *Land van rust en vooruitgang*, maar hiertegen was door P.J. Gerke bezwaar gemaakt, omdat het woord 'rust' in kringen van Indonesische intellectuelen zo'n nare bijmaak had gekregen.