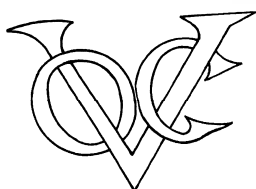


# De R.O.C.



*E* *De Grootte Schip van de R.O.C. geplaatst by de zee van 12*



**Lesboek**

# De Gouden Eeuw van Nederland



Aan het eind van de Middeleeuwen veranderde veel in Nederland. Vooral op het gebied van de handel, wetenschap en de kunst. Vooral de handelaren profiteerden hiervan, zij haalden spullen van over de hele wereld, vaak enkel de grondstoffen, en liet er vervolgens in Nederland luxe producten van maken. Die producten werden dan met veel winst verkocht. Zo werden de handelaren steeds rijker en rijker. Geld werd steeds belangrijker.



Kijk, op het schilderij hierboven zie je de Beurs in Amsterdam. Het is een schilderij, geschilderd in 1653. De mensen op het schilderij, voornamelijk mannen, zijn handelaren.

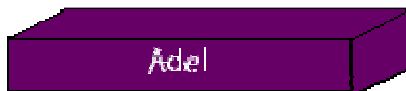
In de 17e eeuw ging het heel goed met de Nederlandse handel, en nijverheid. Dat kwam omdat de Antwerpse haven voor de scheepvaart werd afgesloten. Geen enkel schip kon meer naar Antwerpen varen. En de meeste spullen werden per schip van over de hele wereld aangevoerd. De meeste schepen gingen nu echter door tot Amsterdam. En nu er geen nieuwe producten meer in Antwerpen aankwamen vertrokken de handelaren uit Antwerpen en gingen naar Amsterdam. Door de scheepvaart en de handel ging het ook goed met de nijverheid. Er ontstonden overal bedrijven die de ingevoerde producten verder gingen bewerken. Denk maar aan een koffiebranderij, spinnerij of een tabaksbedrijf.

Omdat het zo goed ging met ons land in de 17e eeuw noemen we deze eeuw daarom de Gouden Eeuw. Maar niet iedereen kon genieten van al het goeds. Nederland had in die tijd een gelaagde samenleving. En eigenlijk bestond de bevolking uit vijf groepen die niet allemaal even groot waren.

# Bevolkingsopbouw in de Gouden Eeuw



Hieronder kun je zien welke groepen mensen in welke laag horen. Het was heel moeilijk om van de ene naar de andere groep te stappen. De laag waar je in zat werd al bij je geboorte bepaald. Behoorde je vader tot de derde laag, dan behoorde jij daar ook toe. En opklimmen was echt niet makkelijk.



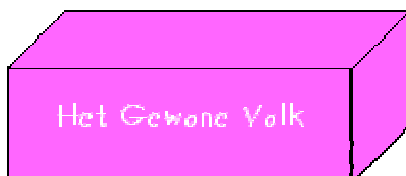
Het was zeker onmogelijk om ineens in de eerste laag terecht te komen. In deze groep zaten eigenlijk alleen mensen die al vanaf hun geboorte van adel waren. Van **adel** kon je niet worden. Dat was je of je was het niet. Het lag er maar net aan of je ouders van adel waren of niet.



Tot de tweede groep behoorden de hele **rijke mensen**. Deze mensen, eigenaren van bedrijven, rijke boeren met veel grond, rijke handelaren enzovoort, waren vaak net zo rijk als de mensen in de eerste groep. Ze waren enkel niet van adel.



De derde groep, die van de **kleine burgerij** was een groep mensen die allen een beroep hadden waardoor ze niet rijk werden, maar waar ze genoeg mee verdienden om van te leven. Je kunt bijvoorbeeld denken aan ambachtslieden, onderwijzers, kleine handelaren.



In de vierde groep zaten de mensen die in grote **armoede** leefden. Soldaten, matrozen, landarbeiders en mensen die werkzaam waren in de nijverheid. Zij moesten hard werken en kregen vaak erg weinig loon. Er was meestal niet genoeg om een gezin van te kunnen onderhouden.

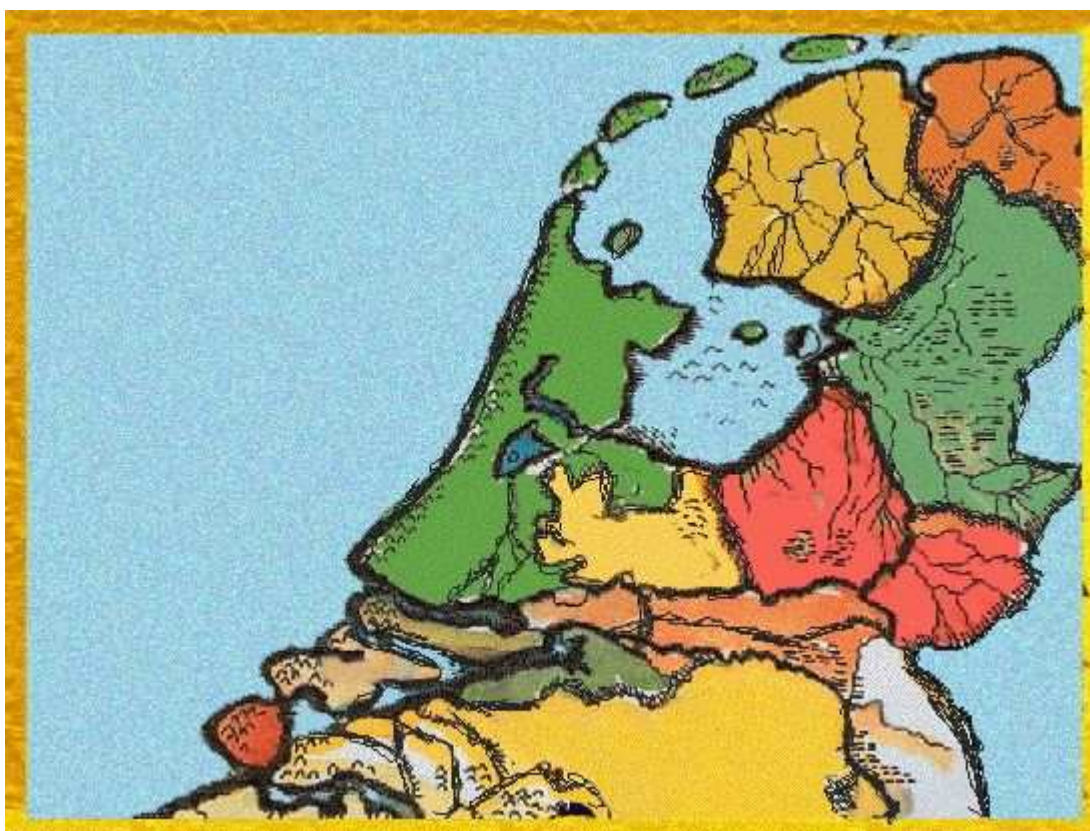


In de vijfde groep zaten de **mensen die helemaal geen werk hadden**. Velen van hen trokken maar wat door het land, in de hoop ergens een baan te krijgen. Soms moesten ze bedelen en stelen. Veel mensen uit deze groep kregen soms voedsel en onderdak van de Kerk of van andere rijke mensen die zich het lot van deze groep aantrokken.

# Welvaart



Je kon in de bevolkingspiramide zien dat de eerste paar lagen heel klein zijn. Misschien ben je al vaker een bevolkingspiramide tegengekomen. Dan heb je steeds hetzelfde gezien. De rijkste mensen en de mensen met de meeste macht vormden altijd de kleinste groep. Ook hier, in de Gouden Eeuw was dat dus het geval. Waarom noemen we de 17e eeuw dan toch de Gouden Eeuw? Want zoveel welvaart was er voor de laagste groepen zo te zien ook weer niet. En bovendien was het niet overal in ons land even goed leven.



De rijkdom kon je voornamelijk vinden in het westen van ons land. Dat kwam omdat in deze gebieden veel meer handel en nijverheid te vinden was. Dat betekende dat er meer geld en meer werk te vinden was dan elders in ons land. In het oosten en ook in het zuiden waren de meeste mensen boer. De grond was niet overal even vruchtbaar en daarom bracht de oogst weinig op. Je kunt je dus misschien wel voorstellen dat er in deze delen van ons land grote armoede heerste. Kijk eens op het kaartje hierboven, het groene stuk, zonder de eilanden, was eigenlijk het rijkste deel van het land.



Maar de Gouden Eeuw heeft niet alleen maar met geldzaken te maken. Ook met de wetenschap ging het goed in de 17e eeuw. Er werden belangrijke uitvindingen gedaan die vandaag de dag nog van grote betekenis zijn. Zo werd bijvoorbeeld de telescoop uitgevonden en kon men voor het eerst echt de ruimte in kijken.

Het ging ook goed met de kunst. Vooral met de schilderkunst. Je hebt vast wel eens van de Nachtwacht gehoord. De Nachtwacht werd in 1642 geschilderd door de schilder Rembrandt van Rijn en het hangt in het Rijksmuseum in Amsterdam. Je ziet het schilderij ook hiernaast. In werkelijkheid is het heel groot. Je kunt daar trouwens nog veel meer prachtige schilderijen zien van beroemde kunstenaars uit de Gouden Eeuw.



Fototoestellen waren er nog niet in die tijd. Maar de rijke mensen wilden heel graag afbeeldingen van hun familie, of van zichzelf hebben. Daarom lieten zij schilderijen van zichzelf maken. De schilders van die schilderijen noemden zich ambachtslieden. En ze waren tijdens hun leven nog niet zo beroemd en vaak zelfs onbekend. Omdat het vooral op het gebied van handel en nijverheid, van wetenschap en schilderkunst heel goed ging in Nederland, noemen we de 17e eeuw de Gouden Eeuw.

# Amsterdam als Stapelmarkt



Vooraf in het westen van ons land was er een bloeiende handel. Amsterdam was het middelpunt. Door het sluiten van de haven van Antwerpen (in België) werd de haven van Amsterdam de belangrijkste haven van heel Europa. Van alle plekken op de wereld kwamen de producten naar Amsterdam om doorgevoerd te worden of om gedurende een bepaalde tijd te worden opgeslagen in een van de grote pakhuizen langs het water. Daarom noemen we Amsterdam een stapelmarkt.



Hierboven zie je een schilderij van de Amsterdamse haven en het IJ. Wat een drukte! Het schilderij is geschilderd in de Gouden Eeuw.

Schepen voeren af en aan naar onze hoofdstad. Iedereen wist ons kleine landje te vinden. Het was er een drukte van jewelste. Behalve de vele handelaren waren er ook andere mannen in de stad. Ze kwamen niet uit Amsterdam maar van elders in Nederland. Ze hoorden dat er voldoende werk te vinden was in de stad. In andere delen van het land was dat niet altijd even makkelijk geweest. Zij kwamen hun geluk beproeven in Amsterdam. En natuurlijk waren er veel buitenlandse handelaren in de stad aanwezig. Om producten te verhandelen. En te bekijken wat er zoal in de Amsterdam te koop was.



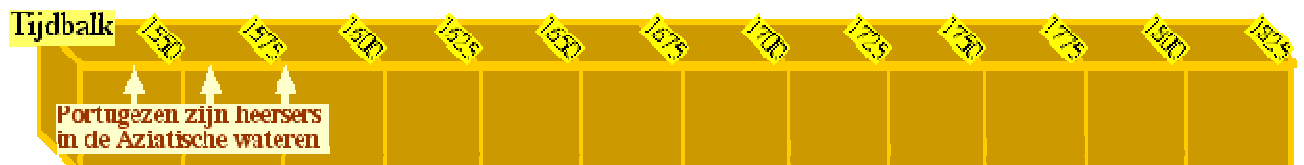
Als je vandaag de dag door Amsterdam loopt zie je overal langs het water nog de grote pakhuizen waar eens de producten uit de zeventiende eeuw in werden opgeslagen.

Doordat er zoveel te verhandelen viel in Amsterdam ging het niet alleen de handelaren goed af, maar ook de bedrijven die werden opgericht om bij die handel te helpen. Denk maar eens aan een vervoerbedrijf die alle producten van de ene plaats naar de andere plaats bracht. En zo kun je zelf vast nog meer bedrijfjes bedenken die handig gebruik maakten van alle handel in Amsterdam. De handel hielp zo dus ook velen aan een baan die niet direct iets met een handelsproduct te maken hadden.

## Oprichting van de VOC



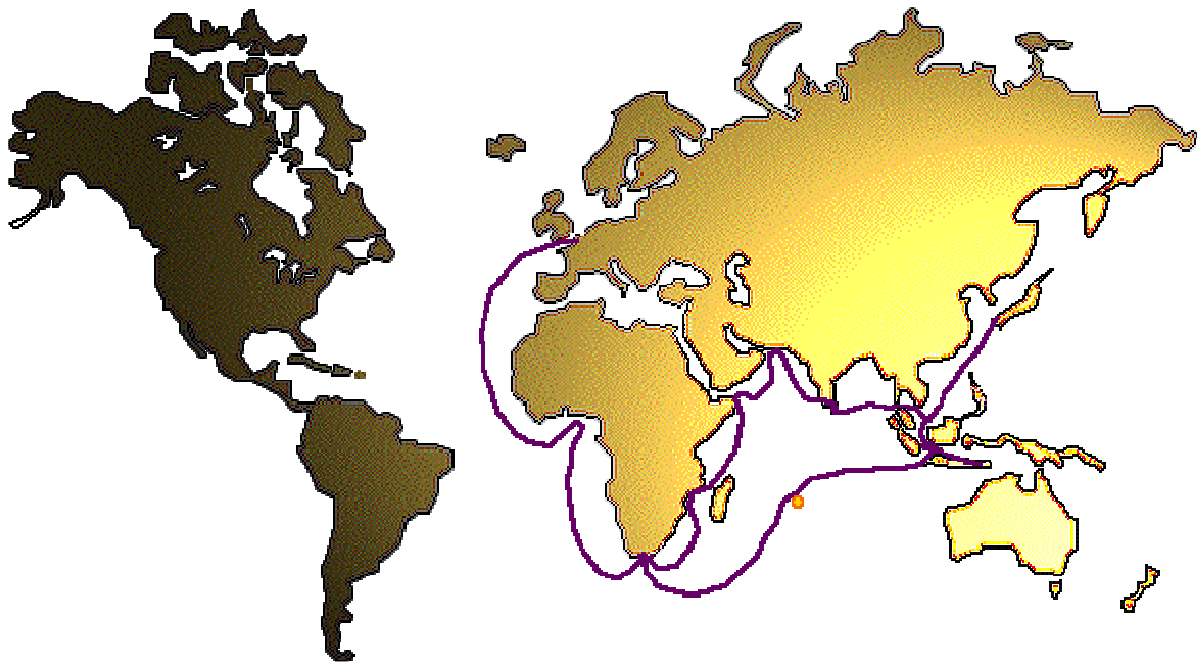
De Portugezen en de Spanjaarden waren al ruim een eeuw de heersers op de vaart naar Indië. Maar aan het einde van de 16e eeuw kwam daar verandering in. De Portugezen kregen namelijk een steeds grotere moeite om hun schepen veilig vanuit Azië naar de Portugese hoofdstad Lissabon te laten varen. Er waren kapers op de kust. Daardoor werden de tekorten peper niet meer aangevuld. En als ergens een tekort aan is, stijgen de prijzen van dat product.



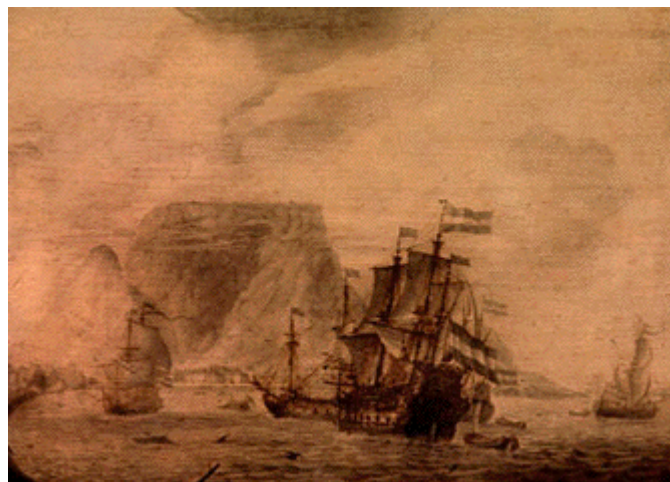
Daardoor kregen de Nederlandse handelaren steeds meer plannen om zelf naar het Oosten te varen om peper te halen. Natuurlijk kon dat niet zomaar. Er moest ten eerste geld zijn om dergelijke grote reizen te betalen. En je moest natuurlijk wel weten hoe je moest varen. Geld was er in de Nederlanden. En kennis van de routes naar Azië was in kaart gebracht. De meeste routes liepen langs het zuiden, en voeren om Kaap de Goede Hoop heen.



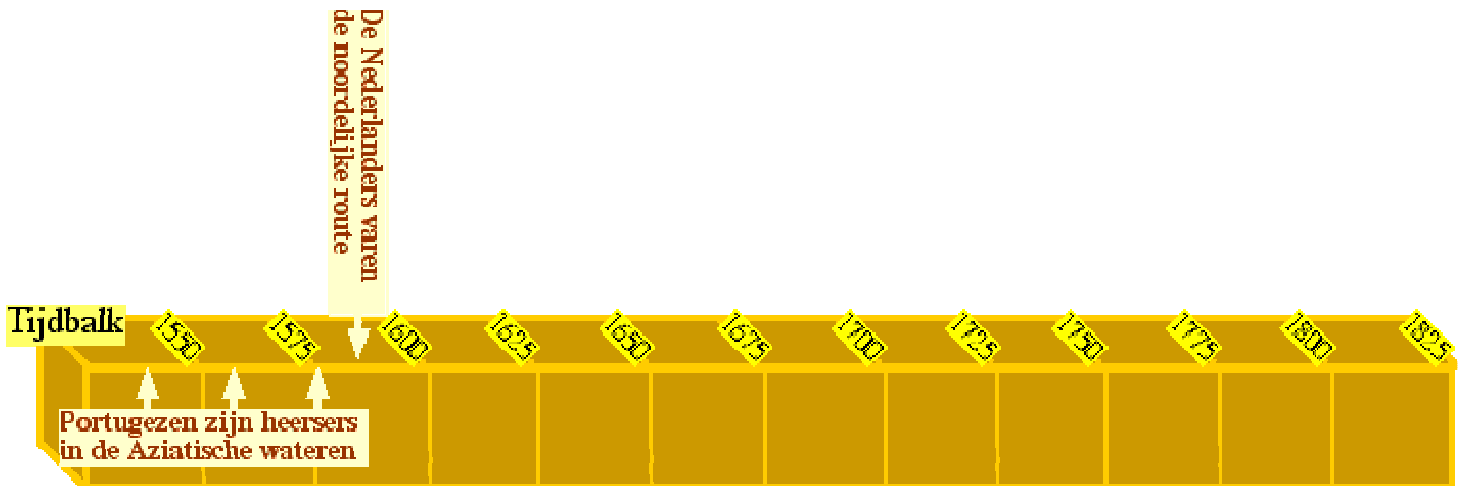
De Nederlanders kozen een route die korter en veiliger was. De route die zij wilden maken liep langs het noorden. In 1595 voer het eerste in de richting van de Karische Zee. Maar doordat het veel te koud was om een doorvaart te maken werd de reis afgebroken. Een nieuwe poging langs het noorden is in vele geschiedenis boeken terug te vinden. De overwintering op Nova Zembla. Na een aantal pogingen hadden de vier schepen Mauritius, Hollandia, Amsterdam en Duyfken meer succes, maar wel langs de zuidelijke route.



Kijk, hieronder zie je de Tafelberg van Kaapstad. En een koopvaardijship uit Nederland ervoor.







Ook deze reis verliep niet zonder tegenslagen. Onderweg stierven veel bemanningsleden aan scheurbuik en pas ruim 15 maanden na vertrek kwamen deze schepen op West-Java aan. Maar er werd definitief mee aangetoond dat de Nederlanders ook in staat waren op Azië te varen. (Cornelis de Houtman)

Toen de vloot terug kwam uit Indië werden binnen zeer korte tijd heel veel kleine handelsbedrijfjes (compagnieën) opgericht. 65 schepen, verdeeld over 15 verschillende vloten werden er op uit gestuurd. 50 schepen kwamen weer terug. De Portugezen waren niet langer de nummer 1 op de Indiëvaart. De Nederlandse schepen waren goed bewapend tegen de Portugezen en de Spanjaarden.



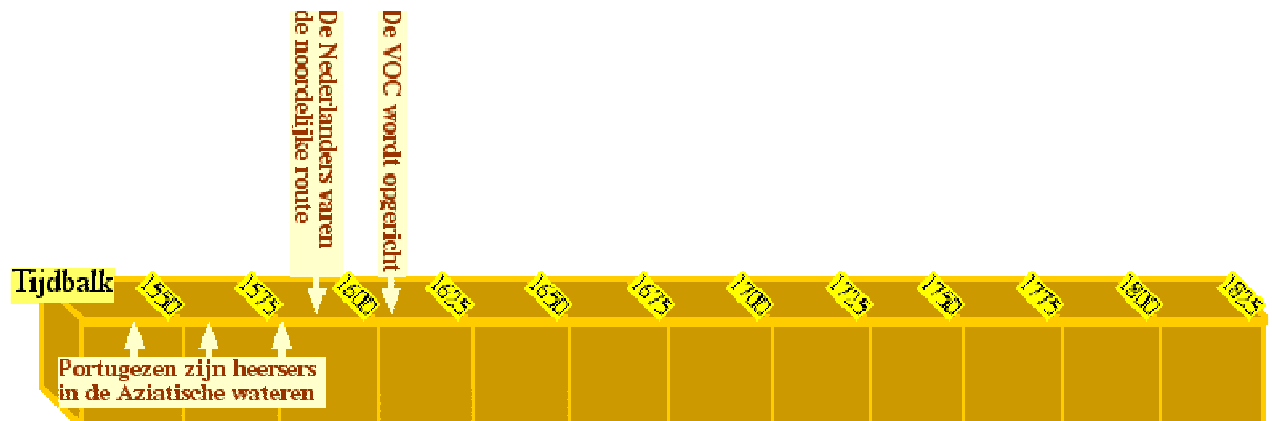
Het gevolg was dat er opeens heel veel producten uit Indië te koop werden aangeboden. En nu daalden de prijzen. Want als je ergens veel van hebt en het makkelijker te verkrijgen is, wordt het goedkoper. Als er nu eens wat meer samenwerking kwam... Eigenlijk wilde de bedrijfjes helemaal niet samenwerken. Ze wilden natuurlijk zelf winsten maken. Maar doordat het aantal compagnieën maar bleef groeien en er teveel concurrentie kwam, werd in 1602 de Verenigde Oostindische Compagnie opgericht.



Op 20 maart 1602 kreeg het nieuwe bedrijf, de VOC van de Nederlandse regering het recht om als enig bedrijf handel te drijven met Indië.



Maar handel voeren uit Nederland alleen was een beetje lastig. Daarom werden in Indië een aantal handelskantoren opgezet. Daarover lees je later meer.



Het ging de Nederlanders hoofdzakelijk om specerijen zoals kruidnagel, kaneel en nootmuskaat. Nergens anders op de wereld groeiden deze specerijen. En daarom was de VOC een wereldhandelaar geworden in specerijen.

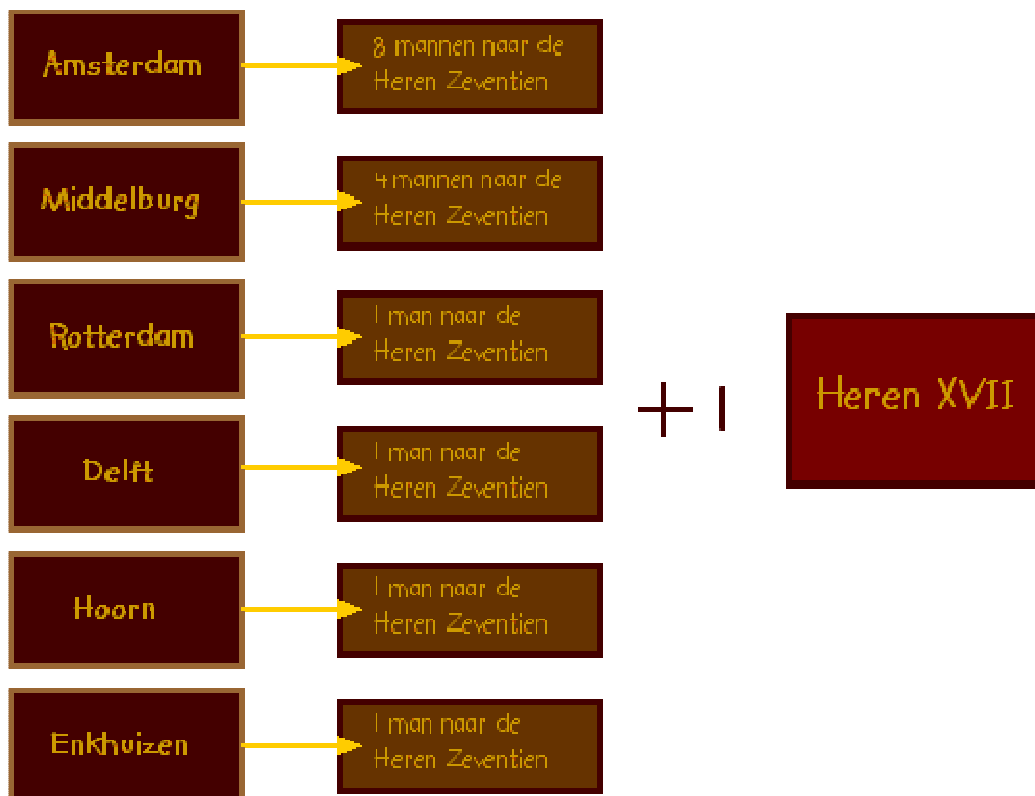
De oude compagnieën werden nu de verschillende afdelingen van de VOC. We noemen die afdelingen de 'kamers'.

Er waren zes kamers. Amsterdam was de grootste, daarna volgde Zeeland, Rotterdam en tenslotte Delft, Hoorn en Enkhuizen.

# Het Bestuur van de VOC



Toen de VOC werd opgericht zijn er eigenlijk een aantal kleinere bedrijven samengegaan. Het waren bedrijven uit Enkhuizen, Middelburg, Delft, Hoorn, Rotterdam en Amsterdam. Toen deze bedrijven samen opgingen in de VOC werden de oorspronkelijke bedrijven 'kamers' genoemd. Amsterdam was de grootste kamer. De bevelhebbers hielden zich bezig met de dagelijkse leiding van de VOC. Er waren 17 bevelhebbers. Deze bevelhebbers noemden zich de Heren XVII (XVII = 17). De zeventien bevelhebbers waren afkomstig uit de 6 kamers van de VOC.



Kijk eens op het schema hierboven. Hier kun je zien hoeveel mannen er per kamer naar de Heren Zeventien (XVII) mochten.

Omdat Amsterdam de grootste kamer was mochten zij 8 mannen sturen. Middelburg 4 en de rest maar 1.

Als je alle mannen optelt kom je op een getal van 16. Kijk maar.

Nu is het natuurlijk niet eerlijk. Want stel je voor, er moest voor een beslissing worden gestemd. Dan had de kamer van Amsterdam al meteen de helft van de stemmen. Daarom kwam er nog een man, uit een van de andere kamers. Waar deze 17e man vandaan kwam wisselde per jaar.

De Heren XVII vergaderden een paar keer per jaar gedurende een aantal weken achtereenvolgend. Ze beslisten hoeveel schepen er moesten uitvaren naar de Oost, stelden data vast, beslisten hoeveel geld en goederen met de schepen meegestuurd moesten worden. Maar ze kregen het op den duur zo druk dat ze eigenlijk al het werk niet meer zelf aankonden. Daarom werden er een aantal commissies opgericht. Deze commissies hielpen de Heren XVII bijvoorbeeld met het lezen van de post, met het schrijven van nieuwe regels, inspecteerden de boekhouding van de kamers enzovoort.



## Het Haags Besogne



De belangrijkste commissie was het zo genoemde Haags Besogne dat in Den Haag een aantal keren per jaar vergaderde. Je zult denken, waarom Den Haag? De VOC heeft toch niets met Den Haag te maken.

Niet direct, hoewel de regering van de Nederlanden natuurlijk wel al in Den Haag zat. Nee, de kamers Middelburg en Amsterdam konden het niet zo best samen vinden. De Middelburgers wilden niet naar Amsterdam komen om daar te vergaderen. En de Amsterdammers niet naar Middelburg. Daarom werd een plaats in Den Haag gekozen. En dat was dus meteen ook handig omdat ook de regering daar zat. Het Haags Besogne hield zich vooral bezig met het controleren van de bezigheden van de VOC in Azië.

# Privileges



De VOC werd het enige Nederlandse bedrijf dat naar Azië mocht varen om daar specerijen te halen. Het was een privilege dat het bedrijf werd gegeven door de Nederlandse regering. Een privilege is een voorrecht, iets wat de een wel mag, maar de ander niet.



Behalve dat de VOC het privilege had om naar Azië te varen, mochten zij ook in het gebied tussen Kaap de Goede Hoop en Straat Magelhaen namens de regering van Nederland oorlog voeren en verdragen sluiten met de vorsten in Azië. En ze mochten hun eigen handelsposten bouwen en daarbij de bestuurders aan stellen. Er was niet zo'n hele strenge controle op deze regeling. In die tijd hoefden de Compagnie directeuren enkel de eed van trouw af te leggen. Een mondelinge afspraak. En je begrijpt natuurlijk wel dat daar niet zelden misbruik van werd gemaakt. Want zonder strenge controle konden de directeuren eigenlijk gewoon hun eigen gang gaan. En macht was iets dat velen prachtig vonden.

Op het schilderij hierboven zie je het hoofdbestuur van de VOC, de Heren Zeventien. De tekst eronder zegt: Compagnie Souveraine, zij mochten een eigen leger hebben en eigen munten maken en uitgeven, iets wat normaal alleen de koningen mochten.



# Een Stukje VOC in Bezit



Er gebeurden nog wel eens vreemde dingen binnen de VOC. Nou ja, vreemd... In ieder geval hoorde het anders. Een voorbeeld daarvan is bijvoorbeeld het verkrijgen van geld.

De VOC moest ergens geld vandaan halen. Want het erop uit sturen van schepen en het kopen van handelswaar kostte de VOC natuurlijk veel geld. En voordat je winsten maakt van de uit Azië gehaalde producten, moest de VOC eerst geld hebben om daar sowieso te komen!

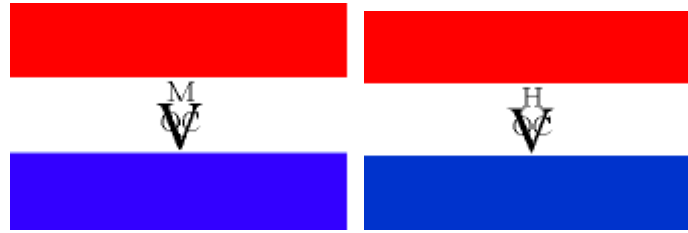
Je had het plaatje hiernaast al eerder gezien, de Beurs, in Amsterdam. Vandaag de dag om nog steeds aandelen te kopen en te verkopen.

En zo ging het ook met de aandelen van de VOC, lees maar snel verder.



Het geld kwam hoofdzakelijk van aandelen. Dat was in die tijd zeer modern. De VOC was een bv, een bedrijf waarvan iedereen die wilde een stukje kon kopen. Van elke kamer kon men een aandeel kopen. Dat betekent dat je een heel klein stukje van dat bedrijf hebt gekocht.

In dit geval van die kamer. Als dat bedrijf dan winst maakt, dan deel je een beetje mee in de winst. Maakt het bedrijf verlies, tja, dan wordt het aandeel minder waard. Een aandeel was maar een heel klein stukje. Maar als je genoeg geld had kon je er natuurlijk meer kopen. Dat gebeurt nog steeds trouwens, op de beurs. Toen de VOC voor het eerst de aandelen te koop aanbood waren er heel veel mensen die een aandeel wilde hebben, rijk en arm. Mensen die een aandeel hadden wilden graag weten wat er gebeurde met de geldzaken van de VOC. En ze wilden dus informatie. Maar de directeuren wilden die informatie helemaal niet geven. En toen de compagnie winst maakte kregen de aandeelhouders vaak helemaal niets.

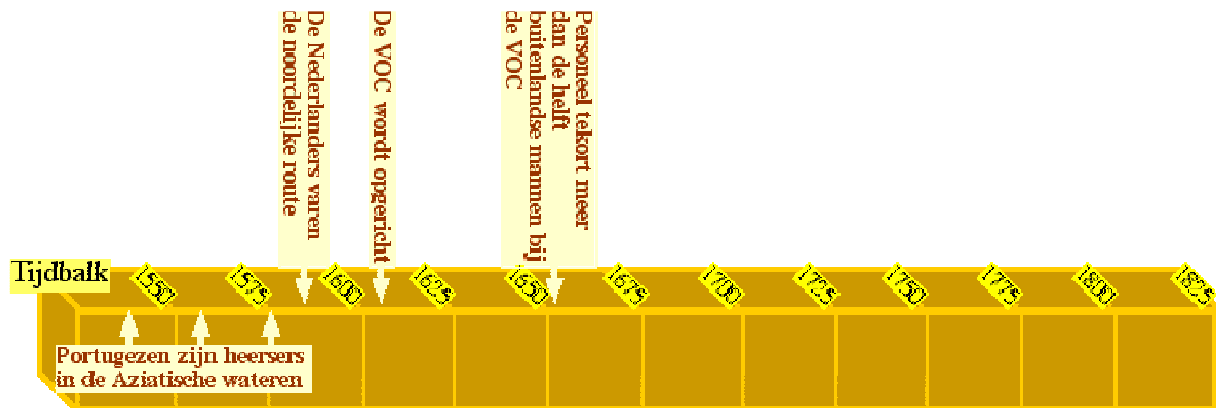


Dit zijn de VOC vlaggen van de Kamers van Middelburg en van Hoorn. Je kunt aan de vlag zien van welke kamer het schip afkomstig is. M staat voor Middelburg, H voor Hoorn en zo zul je ook R van Rotterdam en A van Amsterdam zien.

## Nieuwe mensen bij de VOC



De schepen werden groter, en er werd steeds meer handel gedreven vanuit Indië. De Verenigde Oost-Indische Compagnie had daarom ook steeds meer mensen nodig om de schepen te bemannen. En om de handelskantoren in Indië te voorzien van personeel. Voor elke vloot die uitvoer waren duizenden mannen nodig. Zoveel mannen konden er in de Nederlanden niet gevonden worden. De Nederlanden haalden hun personeel vooral uit Noord Duitsland en Scandinavië. Het resultaat was dat rond 1650, een kleine 50 jaar na de oprichting van de VOC, het grootste deel van de bemanning van buitenlandse afkomst was.



Het was dus lastig om voldoende personeel te krijgen. Je zult denken, "Waar blijven dan al die mannen die megingen met zo'n schip? Kwamen zij dan niet meer terug?" Heel veel mensen bleven in Indië achter om daar een nieuw leven op te bouwen. Maar, een andere reden is eigenlijk dat er aan boord van een VOC schip niet zelden iemand dood ging. Of, in het ergste geval, zonk het hele schip!!

Daarover krijg je later meer informatie.

Er werd eigenlijk niet zo streng gekeken naar het aannemen van nieuw personeel. Het was al moeilijk genoeg om harde werkers te vinden die wilden meezeilen op zo'n grote reis. En daarom werden eigenlijk alle mannen aangenomen die eruit zagen alsof ze wel goed en hard zouden werken. En wat je dan allemaal binnen haalde...



## Specerijen



Waar ging het de VOC in eerste instantie nu eigenlijk om? Als je zomaar een keukenkastje opent zul je vast wel een busje peper aantreffen. Peper, heel gewoon denk je, peper, dat zoiets ooit zo waardevol geweest is. Onbegrijpelijk. Peper was zo'n 500 jaar geleden een hele dure specerij. In Nederland was het nergens te vinden. Peper groeit aan een peperstruik. De peperstruik is een klimplant die langs jonge bomen omhoog klimmen. De besjes van de peperstruik worden geplukt zolang ze groen zijn. De besjes worden gedroogd en zo krijg je dan zwarte peper. Deze peperstruik was alleen maar in Indonesië te vinden. En toen de mensen er in Nederland achter kwamen hoe lekker het was om het eten met peper te bereiden wilde iedereen het heerlijke kruid in huis hebben. De VOC heeft er van alles aan gedaan om zoveel mogelijk peper te krijgen. Niet altijd op een nette manier overigens, maar daarover lees je later meer.

De prijs van peper was hoog, heel hoog. Je kent vast wel de uitspraak "het is peperduur", nu weet je waar dat vandaan komt. Vandaag de dag kun je een klein busje peper al voor € 0,39 cent kopen. Nog steeds komt onze peper uit Indonesië. Hoewel er inmiddels ook pepervarianten uit andere landen te krijgen zijn.

Nog een kruid waar de Nederlanders dol op waren, gember. Je kent het wel, een vreemd soort wortel, die nog het meest lijkt op het gewei van een hert. De naam gember komt dan ook van het woord singaber, wat gewei van een hert betekent. De wortels van de gemberplant worden na de oogst gewassen, geschild en daarna gedroogd in de zon. Gember komt in heel veel producten voor in Nederland maar komt oorspronkelijk ook uit Indonesië.



Enkele andere specerijen die de Nederlanders uit de Oost haalden waren bijvoorbeeld nootmuskaat, foelie en kruidnagelen. Het waren stuk voor stuk zeer gewilde specerijen waar de Nederlanders dol op waren. En omdat het zo moeilijk was om er aan te komen, immers er moest een lange zeereis voor gemaakt worden, waren deze specerijen erg duur. Hieronder zie je het Peperhuis in Enkhuizen, daar werd de peper bijvoorbeeld verhandeld na aankomst uit Indië.



Hoe de VOC aan specerijen is gekomen is een mooi verhaal. Vele landen haalden specerijen uit Indië, net als Nederland, maar geen van die landen had het bedacht om te handelen tussen de Aziatische landen onderling. En dat was heel slim van de VOC. En, heel goedkoop vergeleken met de manier waarop andere landen met Azië handelden.

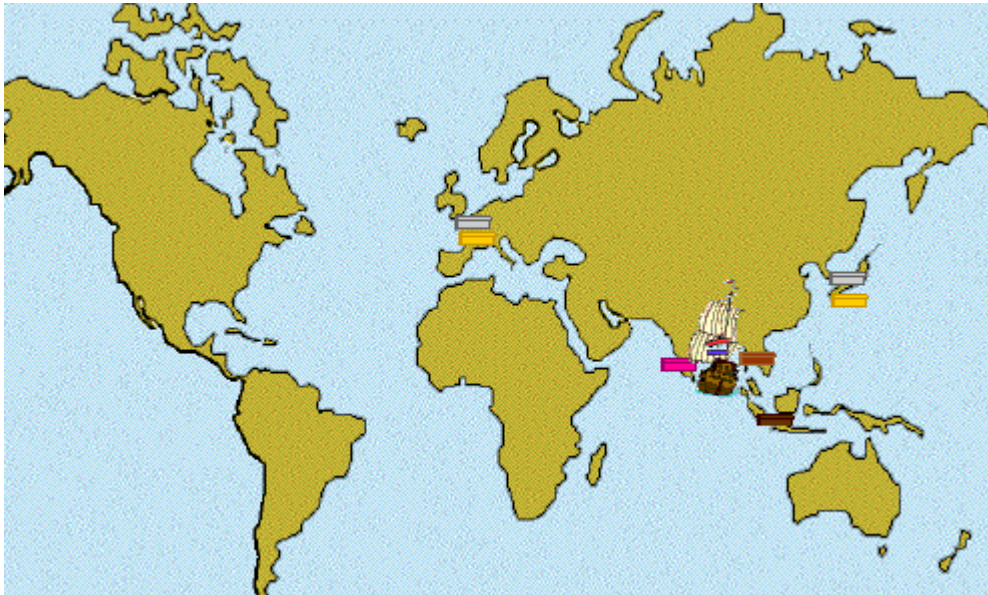
Kijk, wat in het ene land veel waard is, was in het andere land veel minder waard en wel volop verkrijgbaar. De Nederlandse VOC investeerde eigenlijk maar een klein beetje geld aan goud en zilver.

Met goud en zilver uit Europa werden in Siam hertenvellen gekocht. De hertenvellen gingen naar Japan en daar kreeg de VOC zilver en goud in ruil voor die hertenvellen. Maar we hadden toch al zilver en goud? Dat klopt en ze ruilden het in Siam. Maar in Japan kreeg de VOC veel meer zilver en goud terug voor de hertenvellen dan zij er eigenlijk aan hadden besteed.

Met een nog grotere hoeveelheid goud en zilver dan voorheen gingen de VOC schepen naar India. Daar werd voor een deel van dat zilver en goud textiel gekocht.



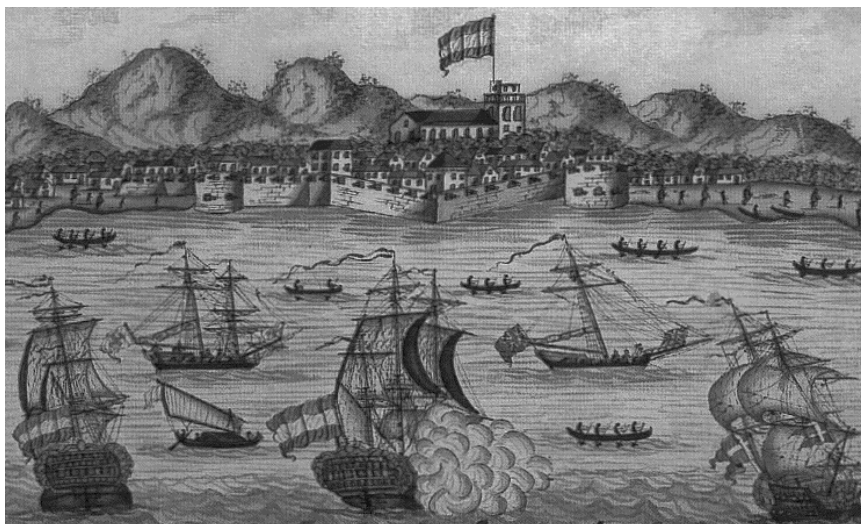
En dat textiel wilde de mensen in Indië graag hebben en daarom werd het textiel uiteindelijk geruild tegen specerijen.



## Handel en Oorlog



Azië was niet alleen maar voor de Nederlandse handelsvaart. In tegendeel. De Portugezen waren de Nederlanders al voor gegaan. De Portugezen hadden er alles aangedaan om hun routes geheim te houden. En toen de VOC uiteindelijk ook in Indië was aangekomen kon dat maar één ding betekenen ...Oorlog!



Hierboven kun je zien hoe de Nederlandse vloot VOC schepen de handelspost Malakka in Indië van de Portugezen aanvalt. Zo kreeg de VOC ook deze handelspost in bezit.



Je kon al eerder lezen dat de VOC schepen regelmatig oorlog voerden met de Portugese schepen op zee. De Portugezen waren namelijk niet zo blij met de komst van de Nederlanders. Voor de aankomst van de Nederlanders was de specerijen handel in handen van de Portugezen. Zij hadden overal contracten met de Indonesische vorsten afgesloten. In die contracten stond dat de vorsten alleen maar aan de Portugezen specerijen mochten leveren. Toen Nederland ook ging handelen in de specerijen betekende dat natuurlijk een grote strop voor de Portugezen. Al voordat de VOC werd opgericht werd er flink oorlog gevoerd tussen de Portugezen en de Nederlanders.

Voor de kust van de Bantam kwam het toen tot een heuse zeeslag. De zeelui aan boord van de VOC schepen waren geen oorlogvoerders. Het waren zeemannen, geen soldaten. En vechten en oorlog voeren was iets waar ze zich vaak niet op ingesteld hadden. Maar dat kon de Portugezen weinig schelen en de VOC schepen konden zich alleen verdedigen door ook de aanval in te zetten.



Later kreeg de VOC overigens zijn eigen leger in dienst. Er werd niet alleen oorlog gevoerd op zee. Ook in de Oost werd oorlog gevoerd tegen de Portugezen. De Heren XVII hadden in de eerste paar jaar dat de VOC bestond steeds de schippers van de schepen de opdracht gegeven om aanvallen te doen op de Portugese handelsposten die ze onderweg tegenkwamen. En zonder al te veel moeite viel de eerste handelspost van de Portugezen op Ambon in Nederlandse handen. Meer over het leger van de VOC kun je overigens vinden in het Legermuseum in Delft.

# Contracten



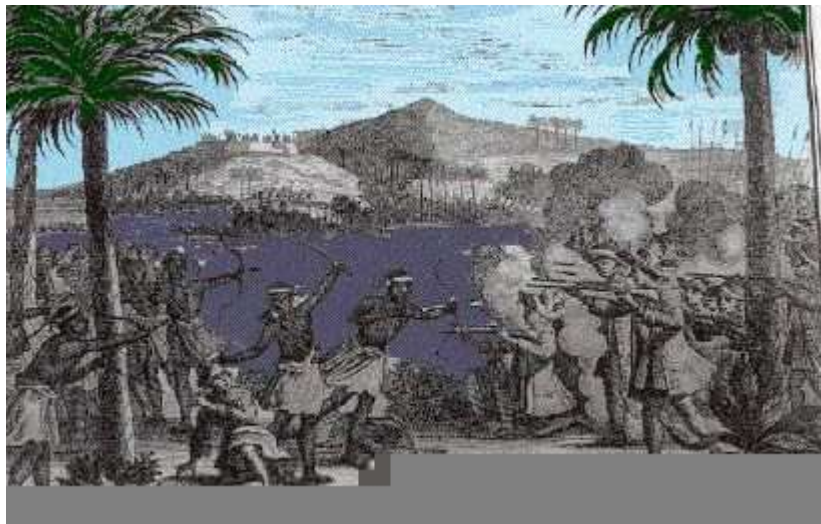
De VOC sloot contracten met Indonesische vorsten zoals je al hebt gelezen. Op Ambon ging dat in het begin vrij goed. Maar er waren ook plaatsen waar de bevolking helemaal geen zin had om met de VOC samen te werken.



De plaatselijke bevolking vond dat ze veel te weinig betaald kregen. Op de Molukken was dat het geval. Geen contract met de VOC dus. Maar de VOC liet zich niet zomaar weerhouden. De VOC vond dat alle eilanden waar specerijen te verkrijgen waren automatisch aan Nederland toebehoorden.

Ze moesten en zouden de specerijen van de Molukken in handen krijgen zonder er zelf al te veel voor te hoeven werken. En dus werd er grof geweld gebruikt om de Molukse bevolking te dwingen.

En zo maakte de VOC vrienden en vijanden in de Indonesische archipel.



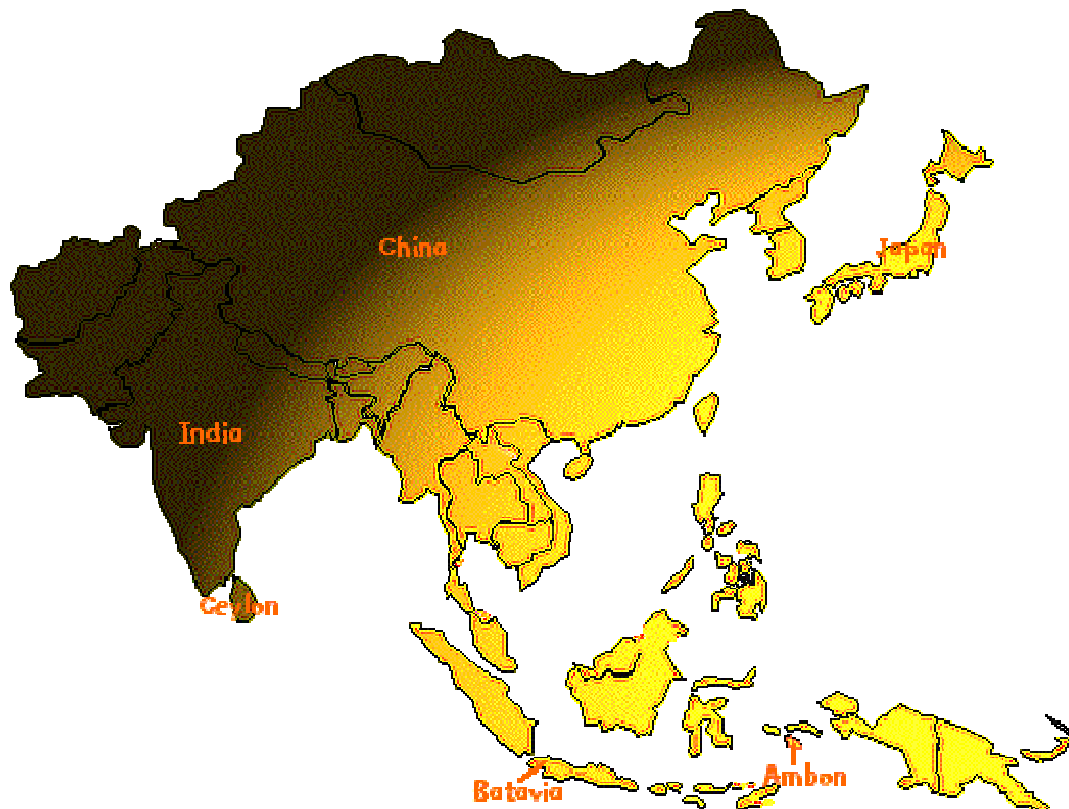
Al snel bleek dat de leiding van de VOC eigenlijk helemaal niet meer zo blij was met al het oorlog voeren. De kosten voor wapens en soldaten waren hoog. En dat was zonde van het geld. En dit keer vroeg de VOC de gouverneurs om het rustiger aan te doen. Toch wisten de Heren XVII dat oorlog voeren en geweld eigenlijk de enige manier was om de zaken in Indië naar hun hand te zetten. Er waren echter ook gebieden die helemaal niet bang werden van de dreigementen van de VOC. In China bijvoorbeeld, en in Japan ook niet. De VOC kon daar toch goed handelen, en zonder

geweld! En er waren ook lokale vorsten die wel oren hadden naar wat extra steun in ruil voor wat specerijen. Die steun kon bestaan in de vorm van geld, goederen en militaire hulp. In ruil daarvoor kreeg de VOC dan een handelscontract voor lange tijd en zouden de vorsten niet aan de Portugezen, Spanjaarden of de Engelsen leveren.

## Ambon en de Molukken



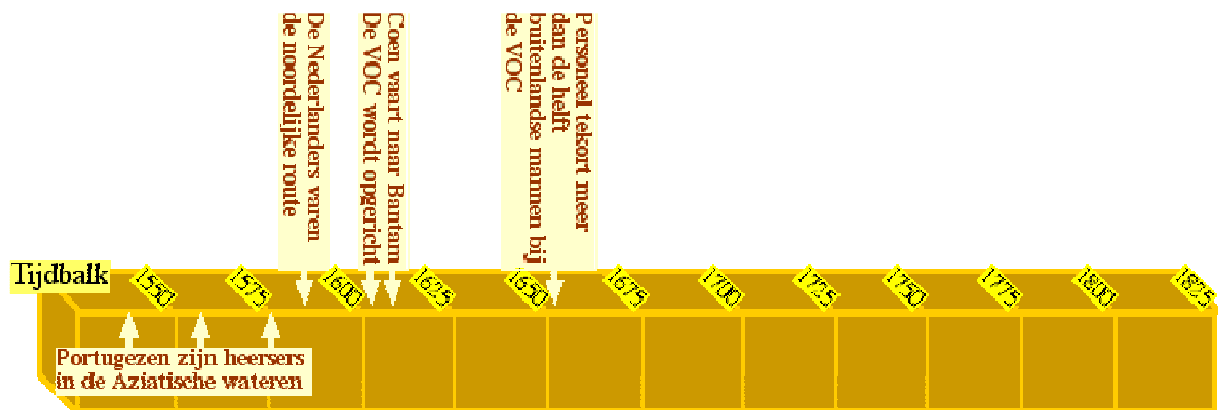
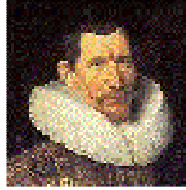
Met Ambon had Nederland voor het eerst een koloniaal bezit in Azië weten te bemachtigen. En niet veel later volgden de Molukken. De Ambonezen en de Nederlanders konden redelijk met elkaar overweg. De Portugezen hadden de Ambonezen namelijk de schuld gegeven van het mislukken van de zeeslag en hadden daarom flink wat Ambonezen vermoord. Nog lange tijd hebben wij Ambon en de Molukken in ons bezit gehad.



Het grote nadeel voor de VOC echter was dat de Nederlandse schepen weer terug moesten naar Nederland met de specerijen en dus niet in Indië konden achterblijven om de handelsposten die zij hadden veroverd te verdedigen.

En de Spanjaarden maakten daar handig gebruik van. De Spanjaarden hadden zich namelijk gevestigd op de Filippijnen. En van daaruit was het voor hen gemakkelijk om de ingepikte Nederlandse handelspost op hun beurt weer af te pikken van de Nederlanders. Een hele toestand!

De VOC heeft geprobeerd om dat probleem op te lossen door forten te stichten, factorijen. En deze zouden steeds bemand zijn. En van daaruit kon het gebied worden verdedigd tegen vijanden en er kon vanuit de factorij makkelijker worden gehandeld. Iemand die met harde hand heeft geregeerd in het Oosten was J.P. Coen.



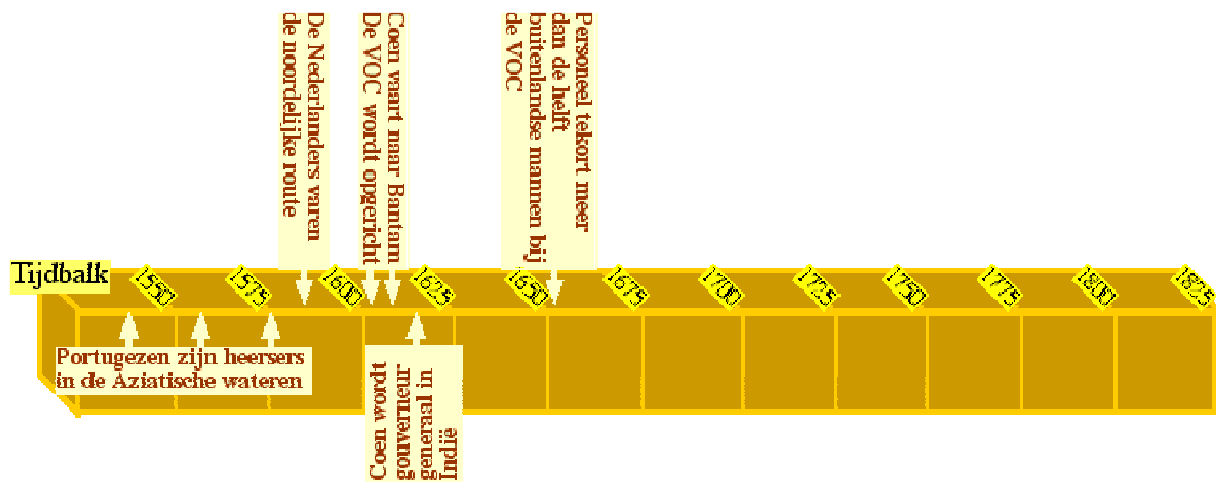
## Jan Pieterszoon Coen



Op 12 mei 1612 vertrekt de jonge opperkoopman J.P. Coen naar Indië. Hij heeft het bevel over twee schepen van de Amsterdamse kamer. Coen is erg streng. Hij vindt het niet goed dat zijn bemanning lang aan land blijft. Zeker niet om te luiëren en te genieten van het leven op de mooie plekken die de schepen onderweg tegenkwamen. Bovendien zou dat voor de VOC veel te veel kosten.

Toen Coen bij Bantam aan kwam, 9 februari 1613, zag hij dat veel landgenoten waren vermoord en dat de grote pakhuizen van de VOC in brand waren gestoken. Hij werd heel erg boos en was van plan om sterkere pakhuizen neer te zetten. En ook stevige en veiliger huizen voor de Nederlanders. Coen zou zich niet zomaar laten verslaan en vertrouwd daarom niemand. Zelfs zijn collega's niet. Sommigen waren corrupt.





De Portugezen waren altijd al vijanden van de VOC en de Engelsen hadden volgens hem het recht niet om zomaar naar Indië te komen en daar te handelen. Hij had trouwens de inheemse bevolking verboden om aan de Engelsen te leveren. Als in april van het jaar 1618 de gouverneur-generaal, Laurens Reael wordt teruggehaald naar Nederland mag Jan Coen zijn plaats innemen. Coen wordt de nieuwe gouverneur-generaal. Dat is trouwens de hoogste rang bij de VOC.

Bantam, waar Coen inmiddels 5 jaar eerder was aangekomen was een rommeltje geworden. De Portugezen, Chinezen, Engelsen en zelfs de Fransen probeerden zich aldoor in de handel te mengen.

De Nederlanders hadden daarom opeens meer interesse in het havenstadje Djakarta. Coen dacht dat dit een prima plaats was om een nieuwe sterke handelspost te stichten. Maar de vorst van het stadje is helemaal niet blij met de plannen van Coen die hem netjes toestemming gevraagd had. Omdat de inheemse vorst niet wilde meewerken besloot Coen om het stadje met geweld te veroveren. Terwijl Coen en de inheemse bevolking bezig waren met de strijd om het stadje haalden de Engelsen een nieuwe streek uit. Zij stichtten hun vesting gewoon recht tegenover die van Coen.

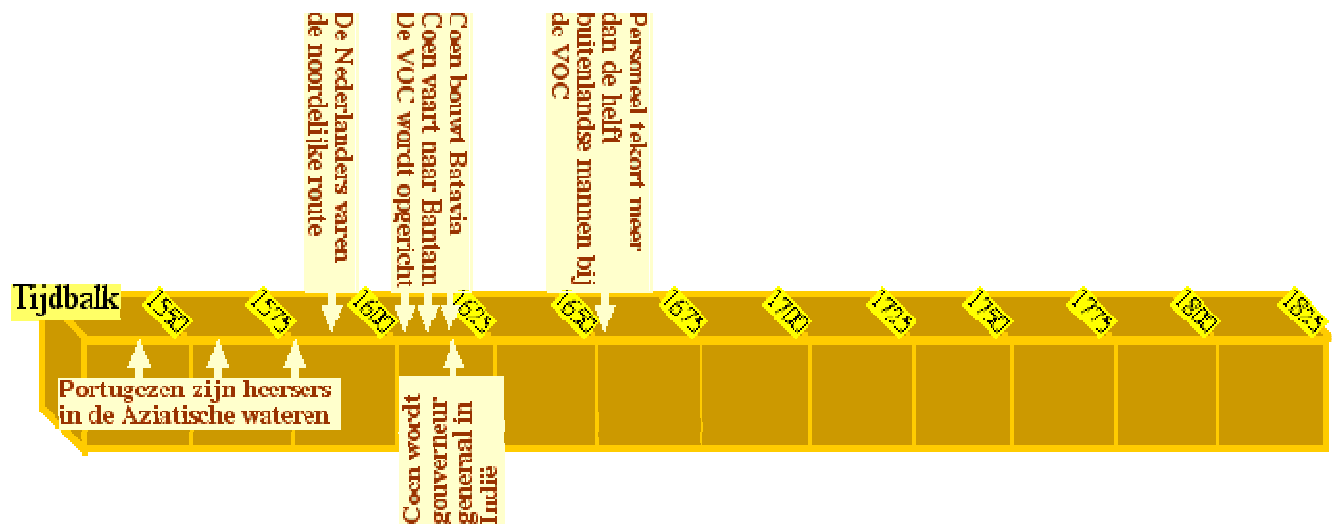




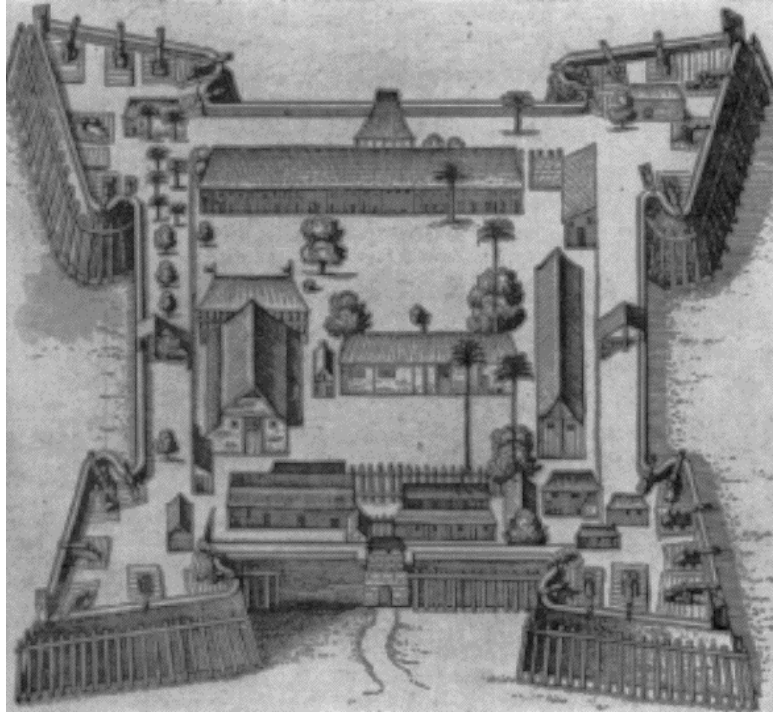
# Batavia



Coen is razend! Hij steekt meteen alle bouwwerken van de Engelsen in brand. De Engelsen stuurden daarop 11 schepen naar de vesting van Coen. Coen kon trouwens maar 7 Nederlandse schepen bij elkaar krijgen. En omdat hij dacht daarom kansloos te zijn, vaart hij zelf naar de Molukken om daar hulp te halen. Met zoveel schepen als Coen kon verzamelen ging hij terug naar Djakarta, waar de Engelsen en de vorst nog steeds aan het onderhandelen waren. Praten lost niets op dacht Coen. Daarom trok hij op de avond van 28 mei in 1619 de stad binnen, stak alles in brand en verbouwde daarna de stad. De nieuwe stad kreeg de naam Batavia.



Het nieuwe fort werd behalve stevig ook prachtig. Het materiaal om het fort te bouwen komt zelfs van diep onder water, waar duikers koraalsteen los hakten. Binnen het fort werden pakhuizen gebouwd en natuurlijk dienstgebouwen van de VOC en het huis van de gouverneur-generaal. Langs de rivier wordt Batavia snel uitgebreid met huisjes, een stadhuis, een kerk, een school en een ziekenhuis. Het wordt een echte stad, een echte Hollandse stad want de stad krijgt een bestuur en een rechtbank met Nederlandse regels. In het stadje woonden heel veel mensen die niet Nederlands waren. Zo zaten er Portugese krijgsgevangenen, veel slaven, Japanse soldaten die waren ingehuurd door de VOC. Natuurlijk waren er wel Europeanen in Batavia. Maar daar was Coen niet zo blij mee. Want deze laatste groep volgde niet overal de regeltjes. Maar in ieder geval was het hem gelukt een fort te stichten in Indië. Van daaruit zou het handelen in specerijen nog makkelijker gaan.



Fort Batavia

## De VOC in Japan



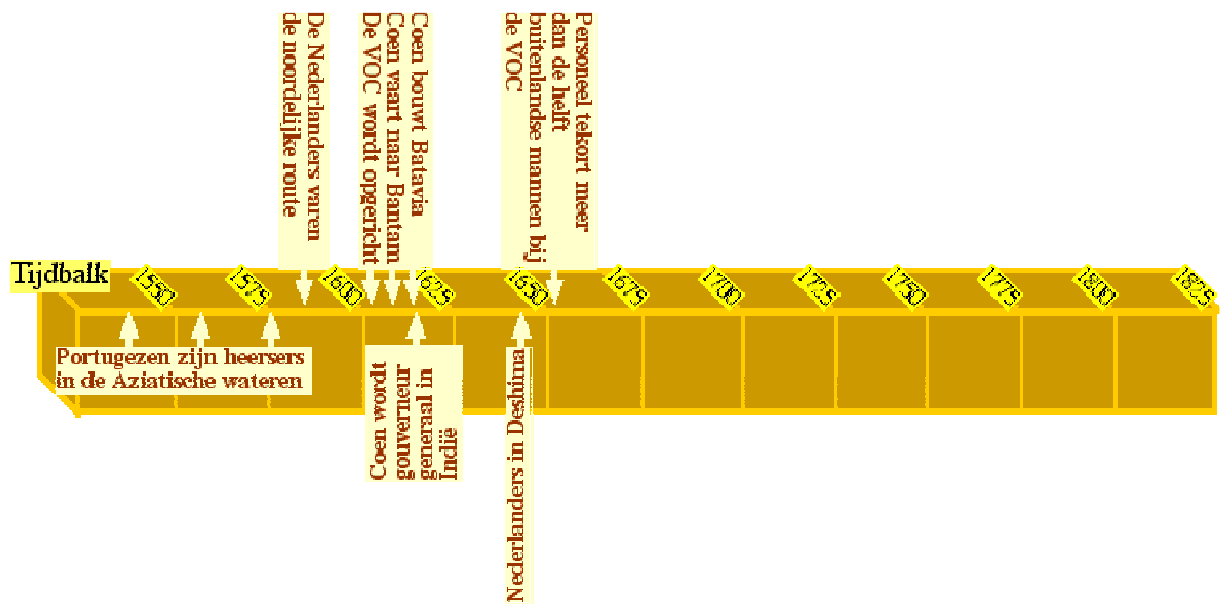
In 1609 kwamen de Nederlanders aan in Japan. Ze hadden een brief van de Nederlandse Prins Maurits bij zich waarin de Japanners werd gevraagd of de VOC een handelspost in Japan mocht stichten. En de VOC kreeg daar toen toestemming voor.

Meteen werd er een factorij gebouwd in de Japanse plaats Hirado.

Maar een aantal jaren later veranderde er een heleboel in Japan. Er waren allerlei opstanden, gericht tegen vreemdelingen en vooral tegen christenen. Alle niet Japanners moesten Japan onmiddellijk verlaten. Overal in het land begonnen de vervolgingen.

Er werd een kunstmatig eilandje gemaakt en in 1641 toen Japan voor de buitenwereld werd afgesloten moesten de Nederlanders verhuizen naar het kleine eilandje dat Deshima werd genoemd.

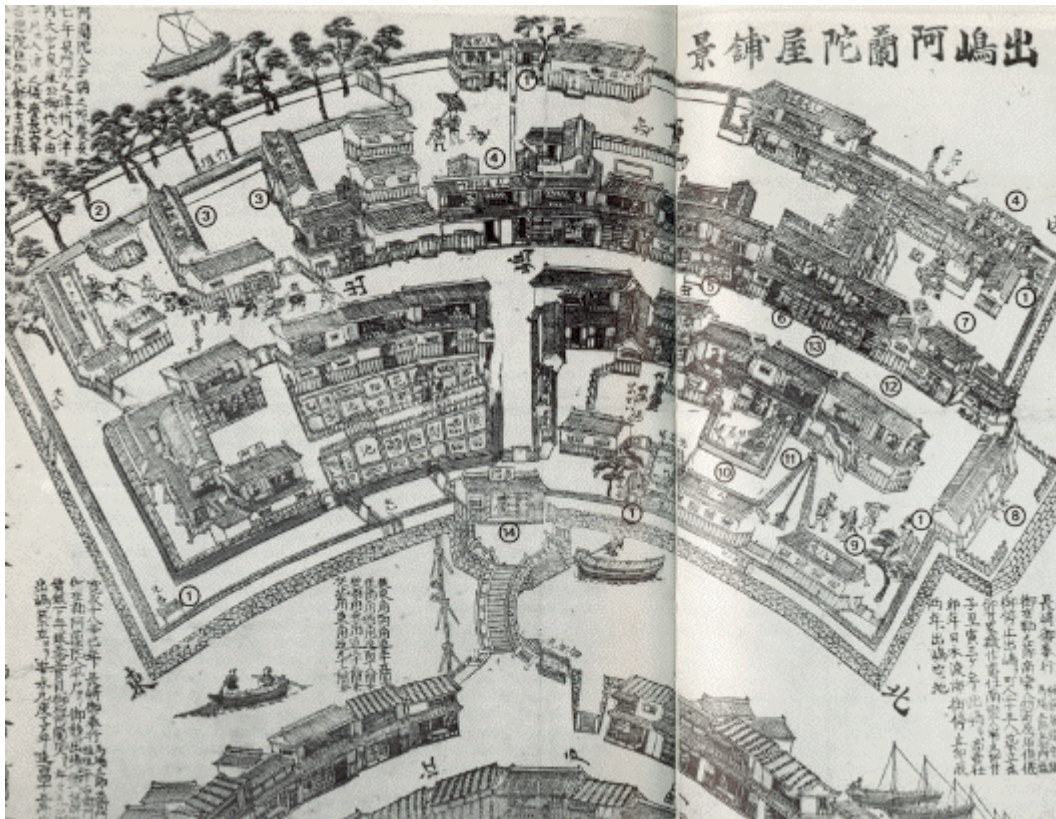




Omdat Nederland toen niet meteen in de aanval is gegaan was het nu nog het enige land uit Europa dat handel mocht drijven met Japan. De Japanners hadden de Portugezen verjaagd omdat die opstandig werden. Ook China kreeg een kunstmatig gemaakt eilandje aangewezen waar zij op moesten wonen. Vanaf de eilandjes konden de buitenlanders handel drijven met Japan. Hieronder zie je het eilandje Deshima voor de kust van Nagasaki. Op dit kleine eilandje woonde dan de Nederlandse handelaren.



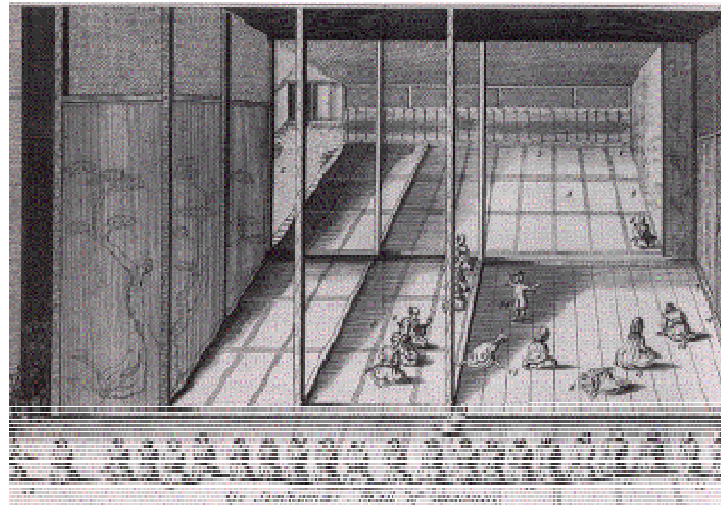
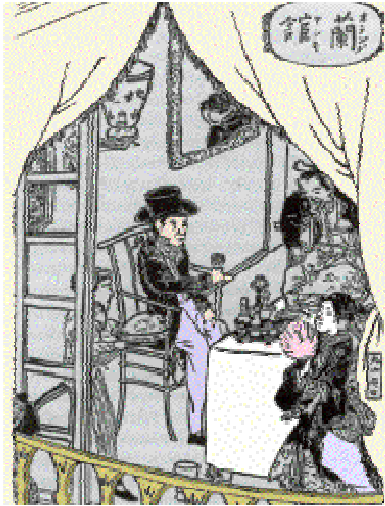




Hier zie je een overzicht van Deshima.

- 1 = wachtpost
- 2 = hospitaal
- 3 = pakhuis
- 4 = tolkenverblijf
- 5 = boekhoudershuizen
- 6 = huis opperhoofd
- 7 = huis aankomend opperhoofd
- 8 = poort voor scheepsladingen
- 9 = pakhuis
- 10 = pakhuis
- 11 = vlaggemast
- 12 = woning pakhuismeester
- 13 = woning chirurgijn
- 14 = hoofdboort

Slechts eenmaal per jaar mochten de Nederlanders van hun eilandje naar Japan, om daar eer te bewijzen aan het Japanse hoofd. Ze moesten dan cadeautjes meenemen. De heen en terugreis duurde bij elkaar zo'n 4 maanden. Niemand sprak de Japanse taal en niemand mocht dat leren. De Japanners hadden hun eigen vertalers. Het uitstapje werd streng gecontroleerd, maar de Nederlanders genoten van dat uitstapje. Immers, Deshima zelf was piepklein. Ongeveer net zo groot als de Amsterdamse Dam. Er stonden een paar pakhuisen en woonhuizen en om in leven te blijven had men vee en wat groente tuinen. Er konden dan ook niet veel mensen wonen op het eiland, rond de 20 tot 25 personen



*Links* zie je een Hollandse VOC dienaar met een Japanse dame van plezier.  
*Rechts* zie je hoe de Nederlandse VOC dienaren bij de Japanse shogun op visite gingen. De Japanse shogun zit achter het scherm

De bewoners van het eiland waren blij met bezoek, de handelsschepen die er twee en heel soms drie keer per jaar aanlegden zorgde voor wat leven op het kleine eilandje. Ze mochten het eiland niet af en slechts enkele Japanners mochten aan land komen om handel te drijven. Overigens woonde er op het eilandje alleen maar mannen. Nederlandse vrouwen mochten er niet komen. En enkel de Japanse dames van plezier werden naar het eilandje gestuurd. Leuk was het leven op het eilandje dus niet. Maar toch heeft de VOC er gedurende haar hele bestaan gezeten om handel te drijven met Japan.

## Navigatie Op Zee



Navigeren, de weg vinden op zee, was in de tijd van de VOC natuurlijk nog niet zo gemakkelijk als vandaag. Als je vandaag gewoon je wegenkaart open slaat of even in je atlas kijkt, dan vergeet je gewoon hoe men aan die kennis is gekomen. Nu kunnen we overigens met behulp van satellieten hele mooie foto's maken van de aarde om er vervolgens de wegen en dergelijke op te kunnen zien. In de tijd van de VOC waren er nog geen satellieten, er waren ook niet zomaar kaarten die je kon openslaan om te kijken waar je heen moest. In die tijd moesten alle gegevens over de gevaren route worden verzameld om er zo een kaart van te maken.

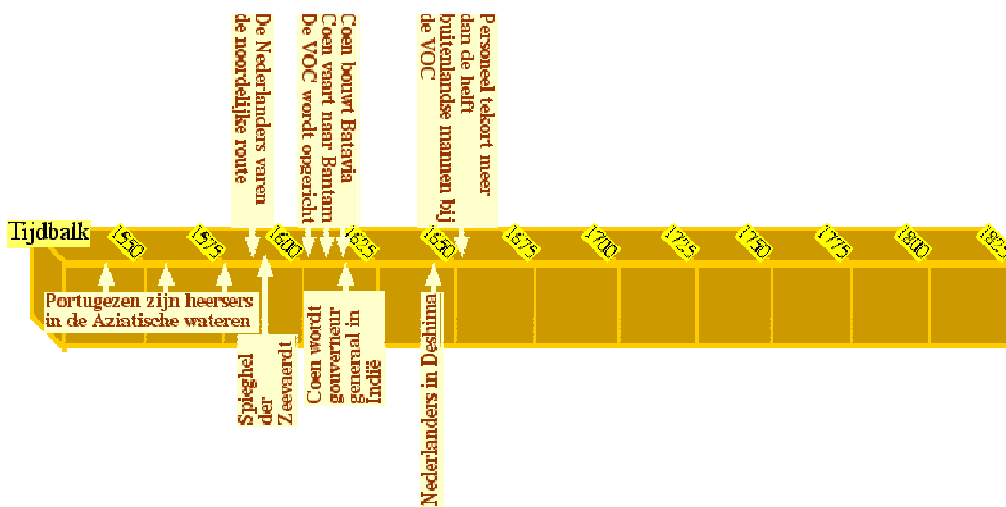




De allereerste gedrukte zee atlas was de 'Spiegel der zeevaerdt' in 1584 .In deze atlas kun je zien hoe er werd genavigeerd en welke instrumenten de zeevaarders gebruikten om hun weg te vinden.

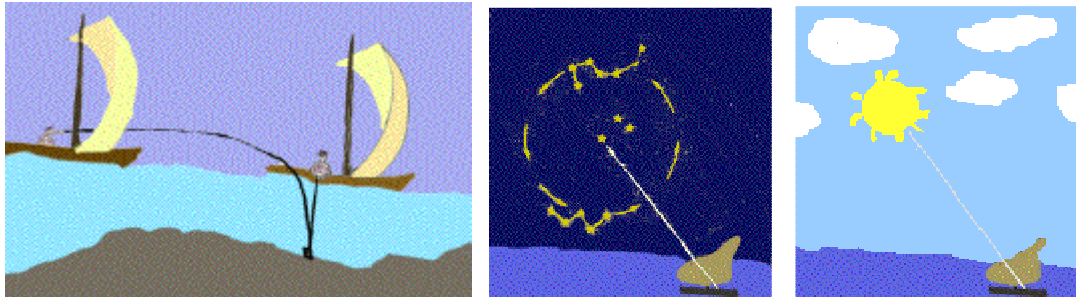


Hierboven zie je een les in de cartografie, het maken van kaarten.



Zo was het bijvoorbeeld heel belangrijk om te weten hoe diep een bepaald stuk van de zee was. Stel je voor dat een volgeladen schip op de zeebodem vastloopt!!! Ze hadden een hele goede manier om de diepte te meten. Er werd een lood bevestigd aan een hele lange lijn. Dat lood werd ingesmeerd met vet en dan werd de lijn in de zee gegooid. Raakte het lood de zeebodem, dan bleef er aan het vet wat zand of schelpen kleven en zo konden ze niet alleen de diepte meten, maar ook uitvinden wat er op die plek op de bodem van de zee lag.

In de zestiende eeuw kon de zeeman zijn breedte bepalen door naar de hoogte van de zon te kijken. En 's nachts navigeerden zij via de poolster



De eerste kaarten waren handgetekende kaarten. Niemand anders dan de schippers kregen kaarten van de VOC. De Heren XVII wilden er zo voor zorgen dat de kennis van de routes niet in handen viel van de concurrent. Het is ook daarom dat de kaarten met de hand werden getekend en niet werden gedrukt. Op deze manier was het voor de concurrent veel moeilijker om kennis te nemen van de routes die de VOC voer.



# Het VOC Schip



De VOC heeft in de 200 jaar dat het bedrijf bestond meer dan 5000 keer schepen naar Indië gestuurd. Niet alle schepen vergingen, er kwamen wel degelijk schepen uit Indië terug naar de Nederlanden. De schepen die de VOC daarvoor gebruikten werden veelal gebouwd op de eigen scheepswerven. Elke kamer had haar eigen scheepswerf. Er werden ook schepen van andere bedrijven of particulieren gekocht en de VOC heeft zelfs schepen gehuurd. Maar dat waren er niet veel. De VOC heeft in totaal 1461 schepen laten bouwen. Per jaar waren dat er gemiddeld 7.

Op elke reis die een VOC schip maakte gebeurde er wel wat. Soms gingen de schepen ten onder door brand, storm of werd het gekaapt door piraten. Maar als er niets ernstigs gebeurde konden de betere VOC schepen het best een jaar of twintig volhouden en soms wel 10 keer naar Indië varen.

Op de scheepswerven werden vooral de zogenaamde retourschepen gebouwd. Het waren grote schepen van wel 10 meter breed en 50 meter lang. Deze schepen werden gemaakt om heen en weer te varen tussen Nederland en Indië. De schepen waren niet voor niets zo groot er moest veel vracht vervoerd kunnen worden op dit schip. Bovendien moest er zo'n 300 man personeel mee.





# De Mensen aan Boord



Allereerst waren er natuurlijk mensen aan boord die ervoor moesten zorgen dat het schip kon varen. Matrozen, een schipper, stuurlieden, een kok, een chirurgijn, scheepsjongens etc. Maar er waren ook passagiers aan boord. De meeste passagiers echter waren handelaren die in Indië hun geluk wilden beproeven. Zo ook de handwerkslieden die ergens in de factorijen in Indië een nieuw bestaan wilden opbouwen. En dan waren er ook de ambtenaren in dienst van de VOC. Deze passagiers reisden niet alleen, vaak ging de hele familie mee aan boord, inclusief dienaren.

Gemiddeld waren er aan boord tussen de 180 en 350 mensen.



Tot 1742 was de baas aan boord van een schip een opperkoopman. Tot die tijd was dat logisch, want toen vond de handel veel op het schip plaats. Maar na die tijd werd de belangrijkste plek ingenomen door een kapitein of een schipper. Als het schip het onderdeel van een grotere vloot was, dan werd er nog een baas aangewezen. De commandeur. Hij was de baas over alle schepen.



Als het schip dus geen onderdeel van een vloot uitmaakte was de schipper de hoogste baas. Hij bepaalde hoe er gezeild moest worden. Verder was er natuurlijk heel veel personeel waar de schipper zich niet persoonlijk mee kon bemoeien. Er waren veel te veel mensen. Daarom gaf de schipper zijn orders direct aan zijn officieren. Deze zorgden ervoor dat iedereen de orders van de schipper ook echt uitvoerde.

## **Straffen aan boord van de VOC Schepen**



### **Regels en wetten aan boord**

De regering van de Nederlanden, de Staten-Generaal, hadden een zogenaamde artikelbrief gemaakt. Daarin stond precies wat wel en niet mocht. De regels gingen over van alles en nog wat, bijvoorbeeld over: diefstal en vloeken, maar ook over de meer voorkomende dingen zoals het gebruik van vuur of het schoonmaken van een schip. Iemand die er voor moest zorgen dat iedereen zich netjes aan de regels hield, heet een provoost. Als iemand zich niet aan de regels hield, kreeg deze persoon een straf.

De provoost kon nooit in zijn eentje een straf uitspreken. Aan boord van een schip was een groep mannen van vijf personen die samen de scheepsraad vormden. Vaak zat ook de schipper in deze raad. Als het schip samen met andere schepen op weg was, en dus voer in een vloot, dan was er een soortgelijke raad, de Brede Raad, in plaats van de scheepsraad.

### **Straffen**

De straffen die je kon krijgen als je je niet aan de regels hield waren niet mis. Zo kon je je maandelijkse loon, je maandgeld kwijtraken. Of moest je een geldboete betalen. Ook kon je een lijfstraf krijgen, een lijfstraf is een pijnlijke straf die iemand je met opzet aandoet. Of je werd opgesloten. Maar als je iets heel ergs had gedaan, dan werd je om het leven gebracht! Een dergelijke straf kreeg je als je bijvoorbeeld een mede opvarende had gedood of als je het schip in gevaar had gebracht. En ook als je anderen tot muiterij had aangezet.

Muiters kregen hele zware straffen. Vaak kregen de leiders van de muiterij de zwaarste straf. Als je aan boord werd gepakt voor muiten kon je overboord worden gegooid, levend. Of je kon worden doodgeschoten. Als het schip in de buurt van land was terwijl de muiters zaten te wachten op hun straffen kon er ook besloten worden om de straffen aan wal af te handelen. Ter dood veroordeelden werden dan opgehangen en bleven hangen totdat ze vanzelf weg geteerd waren. (Ophangen was trouwens een veel voorkomende straf. Zo kon iedereen zien wat er met je gebeurde als je iets heel ergs had gedaan. De hangende lijkten moesten een voorbeeld zijn en zo anderen afschrikken hetzelfde te doen.)



## Muiterij

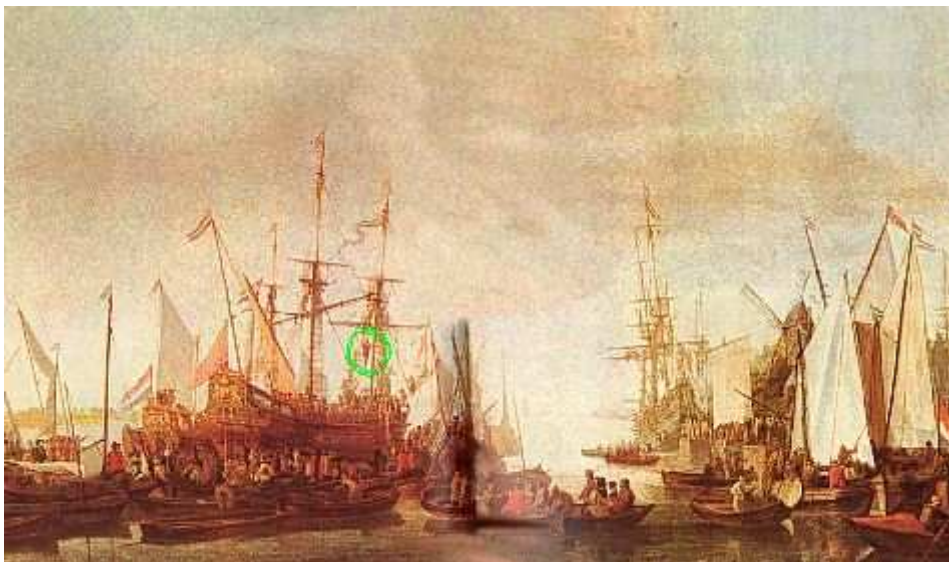
Een zware straf stond er op muiterij. Als je werd betrapt op muiterij kon je de doodstraf krijgen. Muiterij betekent dat je het niet eens bent met de regels aan boord en je al helemaal niet meer naar je baas wilt luisteren. Je probeert dan iemand anders ook te overtuigen van dat gevoel. In de artikelbrieven stond dat je een muiter was als je met iemand anders of met meerdere personen in opstand wilde komen tegen de andere bemanning. Muiter gingen altijd heel voorzichtig te werk. Stiekem bespraken ze de plannen die ze wilden ondernemen.

Je zou kunnen zeggen dat er twee vormen van muiterij waren. Je had muiter die hun werk weigerden en dus gingen staken. En je had muiter die meteen de macht van het schip wilden overnemen. Om heel veel verschillende redenen werd er gemuit. Een aantal voorbeelden kun je misschien zelf wel bedenken.

Er werd gemuit omdat sommige leden van de bemanning vonden dat ze niet waren aangenomen voor het werk dat ze op dat moment deden. Of omdat het eten niet genoeg of niet goed was. Maar er werd ook gemuit door bemanningsleden die stiekem de hele dure spullen aan boord van het schip willen stelen om er daarna mee vandoor te gaan.

## Kielhalen

De veroordeelde werd in zijn ondergoed in een harnas van heel zwaar metaal, lood, in een onhandige houding met zijn armen boven zijn hoofd vastgebonden. Zijn oren werden dichtgestopt en hij moest onderwater bijten in een spons, die op een van zijn bovenarmen was vastgemaakt. Dan werd de veroordeelde, bungelend aan een touw in het water gegooid. Door het zware harnas zonk het lichaam snel.



Het touw waar het lichaam aan vast gemaakt zat, werd geknoopt aan de stuurboord- en aan de bakboord zijde. Een soort lus onder de boot door dus. Als het lichaam diep genoeg gezonken was, voorzichtig, want je mocht de boot toch niet beschadigen, werd de veroordeelde langzaam van stuurboord naar bakboord getrokken. Dat mocht overigens maar drie keer...

Aan beide zijden van de boot lagen de kleine sloepen met daarin een chirurgijn om de gekielhaalde persoon snel te onderzoeken en een als het nodig is snel te behandelen.

Na het kielhalen werd de veroordeelde gelaarsd. Hij werd dan, in dezelfde toestand als bij het kielhalen, vastgebonden aan de mast en een aantal keren met de uiteinden van een touw op zijn natte billen geslagen.

Laarzen kon ook als losse straf worden uitgedeeld. In dat geval was het een straf voor een lichte overtreding.

### **Van de ra laten vallen**

Dit was opnieuw een gruwelijke straf. Ook hier was de veroordeelde bijna bloot en waren zijn handen en voeten gebonden aan een touw. Het ene uiteinde van het touw zat aan de nok van de grote ra gebonden. Aan het einde bij de voeten werd een zwaar blok lood geknoopt zodat het lichaam van de veroordeelde sneller en dieper in het water zou zakken.

Als het blok lood aan het voeteneinde hing en de bovenkant goed vast geknoopt zat, werd de veroordeelde overboord gehangen en daarna opgehesen...

Als de schipper het sein gaf werd de veroordeelde losgelaten en verdween hij met een vaart onderwater.

Het touw waaraan het lichaam was vastgemaakt was gemerkt met een rode lap. Als de rode lap het water had bereikt betekende dat, dat de veroordeelde weer boven water gehaald moest worden.

## **Ziektes, een Grote Vijand**



Als je zo lang met elkaar in een kleine ruimte moet leven kun je je vast wel voorstellen hoe snel een ziekte zich verspreidt. De ruimtes waar de matrozen en gewone scheepsjongens in sliepen en verbleven waren maar klein. hun slaapplek was ergens midden in het schip. Een kleine ruimte waar zo'n 80 hangmatten hingen. Daarin sliepen de harde werkers. Er kwam maar weinig frisse lucht in deze ruimte dus je begrijpt wel dat het een hele ongezonde situatie was voor het personeel. De lucht die er hing moet vreselijk geweest zijn. En je kon er zelfs zo hier en daar een stiekeme behoefte vinden!! Dit dek was een verzamelplaats voor ziektekiemen. Een andere oorzaak voor het uitbreken van ziektes was dat de weerstand van de meeste opvarenden niet zo groot was. Dat kwam eigenlijk door het voedsel. In het voedsel aan boord zaten wel altijd genoeg calorieën, maar er zaten veel te weinig vetten en vitamines in het eten. En juist voor de harde werkers was dat eigenlijk onmisbaar.



Een groot probleem was altijd het goed houden van de voedselvoorraden. Hoe houd je vlees en vis en groente goed, soms meer dan een jaar? Vlees en vis werd sterk gezouten. Vruchten werden zoveel mogelijk gedroogd. Maar je begrijpt natuurlijk wel dat zelfs deze maatregelen het eten niet konden goed houden als het aan boord warmer was dan 30 graden! Het resultaat was dan ook dat men regelmatig bedorven voedsel at.

En zo werd het personeel van een schip ziek. En zonder grote weerstand in een smerige omgeving verspreidden de ziektes zich snel.

## De Chirurgijn



Natuurlijk ging er aan boord van elk schip een dokter mee. De dokter heette in die tijd een chirurgijn. Nu moet je dat natuurlijk niet vergelijken met de dokters van nu met al hun moderne apparatuur en alle kennis die zij inmiddels hebben. In de tijd van de VOC was de kennis van het menselijk lichaam heel beperkt.

Waarschijnlijk weet je wel op welke manier de chirurgijn in die tijd koortsverschijnselen behandelde. Als je koorts had, begon je te zweten en werd je hoofd rood. Omdat bloed ook rood is dacht men dat als je koorts had, dat je dan teveel bloed in je lichaam had. De oplossing was dan dat er een aderlating gedaan moest worden. Er moest bloed uit je lijf gehaald worden en dat deed men door een potje met bloedzuigers op je arm te zetten. Die zogen dan het teveel aan bloed uit je lichaam.

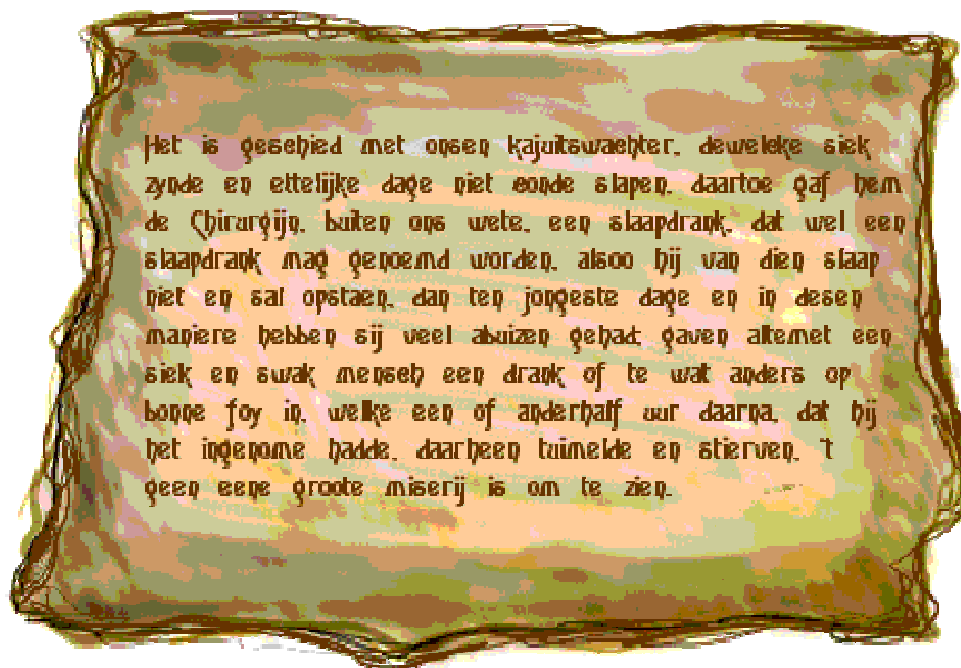




Nu is dit een zeer veel voorkomend voorbeeld. Maar om je nog een voorbeeld te geven, even het volgende. Stel je de onhygiënische slaapruintes van de VOC eens voor. Bah! Als er een matroos een snee in zijn been had die niet goed werd behandeld, kon die snee gaan ontsteken en zweren. En in dergelijke situaties kon een klein sneetje al snel leiden tot amputatie van het been! Ook die zaken moest de chirurgijn behandelen, allemaal aan boord. Zonder narcose, maar met een paar liter alcohol om de patiënt dronken te voeren en vervolgens zijn been af te zagen! En dan waren er nog de besmettelijke ziektes zoals rode-loop, waterzucht, scheurbuik, en de pest. Brr, je moet er toch niet aan denken. Waren die chirurgijns wel kundig genoeg? Hadden ze eigenlijk wel goed geleerd?

In een aantal historische bronnen kun je lezen dat men vindt dat de VOC helemaal geen goede chirurgijns in dienst had. Zou dat echt zo zijn? Wanneer mocht iemand zich eigenlijk een chirurgijn noemen?

In de tijd van de VOC bestonden er al examens voor iemand die 'dokter' wilde worden. Je moest dan naast een aantal jaren studie ook een examen 'stadswondheling' afleggen. Ook de chirurgijns in dienst van de VOC moesten dit examen afleggen voordat de VOC ze in dienst nam. Maar dit examen stelde maar weinig voor. Degenen die deze examens moesten afnemen lieten zich graag omkopen! Er werd dan ook terecht veel geklaagd over het kunnen van de chirurgijn. Een bevelhebber aan boord van een VOC schip schrijft het bericht hieronder naar de Heren XVII:



Het is gesehied met onsen kajuitswaechter, dewelcke siek zynde en ettelijke dage niet soude slapen, daartoe gaf hem de Chirurgijn, buiten ons wete, een slaapdrank, dat wel een slaapdrank mag geroemd worden, alsoo hij van dien slaap niet en sal opstaen, dan ten jongste dage en in desen maniere hebben sij veel abuizen gehad gaven altemet een siek en swak mensch een drank of te wat anders op bonne foy in, welke een of anderhalf uur daarna, dat hij het ingenome hadde, daarheen tuimelde en stierven. 't geen een groote miserij is om te zien.

Dat zegt slechts iets over een chirurgijn, maar een brief zoals deze was niet de enige. Er zijn veel meer brieven geweest waarin de schippers zich hebben beklagd over de werkwijze van de chirurgijns.

Er was eens een reizende chirurgijn, zijn naam was Nicolaes de Graaff. Hij hield hele dagboeken bij over de reizen die hij maakte. Hij schrijft in een van zijn reisverhalen dat als er iets met de chirurgijn gebeurde, de assistent van de chirurgijn het werk moest over nemen. En die assistent had geen enkele opleiding. Vaak was het gewoon de zoon van de chirurgijn die zijn vader wel eens had zien werken!

