

Hoorn en de VOC

H. W. Saaltink

Tin uit de „Risdam”.

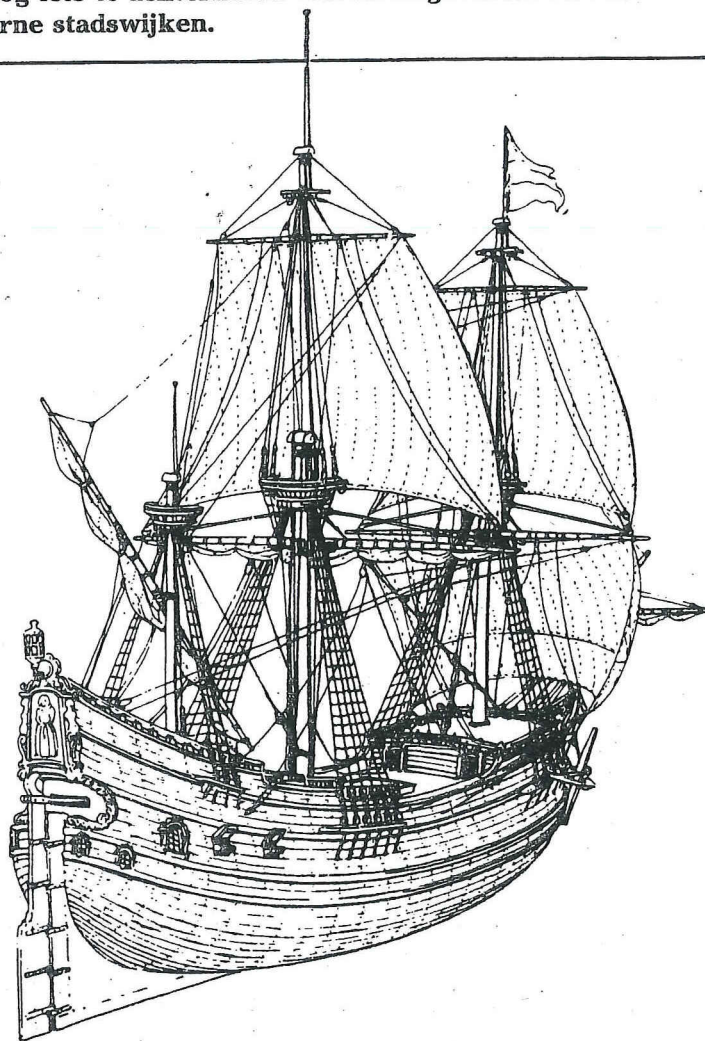
Het was een klein bericht met een foto in een van de grote landelijke dagbladen een aantal weken geleden. Even vermoedde ik de zoveelste bodemverontreiniging, nu in een van de Hoornse buitenwijken. Maar het bleek te gaan over de lading van een Nederlandse Oostinjevaarder die zo'n tweeëneenhalve eeuw geleden verging voor de Maleisische kust. Aan de rand dus van het handelsimperium dat onze voorouders in zuidoost Azië hadden opgebouwd. De lading is opgedoken en nu te zien in het nationale museum van Maleisië. De naam van het verongelukte schip wees in de richting van Hoorn. Die relatie was gemakkelijk uit te zoeken. Maar je vraagt je vervolgens af, of een schipbreuk van een Hoorns schip aan de andere kant van de wereld een bijzondere gebeurtenis was. Dat valt uiteraard alleen vast te stellen, als je iets weet over de frequentie van scheepsongelukken bij de Verenigde Oostindische Compagnie en het aandeel van Hoorn in de activiteiten van dit handelslichaam. En wellicht was er nog iets te achterhalen van de lotgevallen van het schip dat dezelfde naam droeg als een van Hoorns moderne stadswijken.

Geen Hoorns schip

De „Risdam” werd in 1713 op de Hoornse werf van de VOC gebouwd. Maar het is zeer de vraag, of je daarom van een Hoorns schip kunt spreken. De VOC was een nationale organisatie met het alleenrecht van de handel op het gebied tussen Kaap de Goede Hoop en Kaap Hoorn, ruwweg de kusten van de Grote en de Indische Oceaan. Het bedrijf was geconcentreerd in zes Hollandse en Zeeuwse steden: Amsterdam, Middelburg, Rotterdam, Enkhuizen, Hoorn en Delft. Dat waren de plaatsen waar zich voor de oprichting van dit handelslichaam in 1602 al compagnieën met de vaart op Indië bezig hielden. De verdeling van de activiteiten als bouw en uitrusting van de schepen en verkoop van de aangevoerde goederen waren in het octrooi dat de VOC in 1602 van de Staten-Generaal, de landsregering dus, verkreeg, vastgelegd. De helft voor Amsterdam, een kwart voor Zeeland — men sprak altijd van Zeeland en niet van Middelburg of Vere — en een zestiende voor ieder van de overige vestigingen of kamers.

Ieder van de kamers had een eigen werf, maar de zelfstandigheid van de kamers was niet zo groot, dat ze ook volledig zeggenschap hadden over de door henzelf gebouwde schepen.

Er is over de scheepsbewegingen en de scheepsbouw van de VOC veel archiefmateriaal bewaard gebleven en dit materiaal is door goede publicaties ook toegankelijk gemaakt.¹⁾ Hieruit blijkt bijvoorbeeld dat in 1720 — dat was de tijd waarin ook de „Risdam” in bedrijf was — er in totaal 23 schepen naar Indië uitvoeren waarvan 6 voor een andere kamer dan waarvoor ze gebouwd waren. In 1724 waren dat er 7 op de 29. Globaal genomen dus zo'n 25%. Wel valt op dat de eerste uitreis van het schip op enkele uitzonderingen na wel voor de kamer werd gemaakt die het schip had laten bouwen. Voor de wisseling van kamer zijn een aantal factoren aan te voeren. Uiteraard speelde de behoefte aan scheepsruimte een rol. Wanneer in Nederland daaraan niet ter plaatse kon worden voldaan wendde men zich tot een andere haven. Scheepswerven waarop schepen konden worden gebouwd die geschikt waren voor het transcontinentale verkeer, bevonden zich alleen in de Nederlandse havens. In het centrum van het Aziatische rijk van de VOC, Batavia, had men slechts de beschikking over een reparatiewerf. Wanneer er daar een vloot voor een terugreis moest worden samengesteld — ter wille van de veiligheid werd de retourreis in convoien van vijftien tot



twintig schepen gemaakt — moesten de heren een keus uit de aanwezige scheepsvoorraad maken. Een voorraad die vaak bescheiden was, omdat de bodems ook gebruikt werden voor de inter-Aziatische handel. Op die inter-Aziatische reizen en op de reizen terug naar het vaderland voer het schip dan ook niet voor een bepaalde kamer. Het had slechts een lading aan boord die voor een of soms voor meerdere kamers bestemd was. Ter verduidelijking de reizen van het „Huis ter Boede” een jacht van 642 ton, dat in 1720 werd uitgerust door de kamer Hoorn maar in 1702 was gebouwd door de kamer Zeeland. Dit schip begon zijn bestaan met twee reizen naar de Oost en een retourreis voor de kamer Zeeland. Tussendoor werd het gebruikt voor de handel tussen de verschillende VOC-kantoren in Azië. In 1713 werd het schip in Ceylon geladen voor een reis naar het vaderland of om het woord uit die tijd te gebruiken naar patria. De lading was bestemd voor Amsterdam. Amsterdam rustte

het schip 1715 voor de volgende reis naar de Oost uit. De volgende retourvaart in 1718 ging naar Hoorn, en dat was de kamer die het dus in 1720 klaarmaakte voor zijn ditmaal laatste reis naar de tropen.

Scheepsongelukken

Uit het voorgaande zal nu wel duidelijk zijn, dat we de „Risdam” geen Hoorns schip kunnen noemen. Maar hoe uitzonderlijk was de ramp van een in Hoorn gebouwde schip? Om die vraag te kunnen beantwoorden moeten we eerst iets weten over de omvang en de aard van de scheepsongelukken bij de VOC en daarna trachten na te gaan of het aantal verongelukte schepen van de kamer Hoorn evenredig was aan het aandeel van Hoorns aandeel in de VOC-activiteiten.

De aard van deze bijdrage laat niet toe zo'n onderzoek uit te strekken over het hele tijdperk waarin de Compagnie actief was. Daarom heb ik me beperkt tot de jaren tussen 1720 en 1730, een tijd waarin de „Risdam” actief was en waarin ook gesproken kan worden van een praktisch onbelemmerd scheepvaartverkeer tussen Nederland en Azië.

Van 1720 t/m 1729 vergingen 42 schepen, gemiddeld dus 4 per jaar. Dat waren er 25 op de heenreis, 6 op de inter-Aziatische vaart en 11 op de retourvaart. De twee hierbij afgedrukte tabellen laten zien, dat de schipbreuken niet gelijkmatig over de hele periode waren verdeeld en dat bepaalde streken een meer dan gemiddeld aantal ongelukken tonen en dus gevaarlijker waren.

Tabel 1
Schipbreuken VOC-schepen, 1720-'29
(Bron: Dutch-Asiatic shipping)

jaar	heen	Azië	terug	totaal
1720	1	—	—	1
1721	3	—	—	3
1722	6	1	7	14
1723	1	—	—	1
1924	3	1	—	4
1725	3*	—	3	6
1726	2	1	—	3
1727	2	1	—	3
1728	3	1	—	4
1729	1	1	1	3
	25	6	11	42

*) Van een van deze schepen is de plaats van de schipbreuk onbekend.

Tabel 2
Plaats van de schipbreuken van VOC, 1720-'29
(Bron: Dutch-Asiatic shipping)

gebied	heen	Azië	terug	totaal
Europa	10	—	—	10
Z. Atl. Oceaan	1	—	4	5
Rond de Kaap	9	—	—	9
Kaap-Batavia	4	—	7	11
Indië	—	2	—	2
elders Azië	—	4	—	4
	24	6	11	41

Schepen die door kapers of vijandelijke oorlogsschepen werden opgebracht zijn hierbij buiten beschouwing gelaten.



Keldertje van de VOC-werf. Opgraving zomer 1951
Foto Archiefdienst Westfrieze Gemeente

We weten, dat er in de gegeven periode 419 VOC-bodems uit de Nederlandse havens naar Indië vertrokken. Hiervan vergingen er 25 of bijna 6%. Op de terugreizen verongelukten in die tien jaar 11 schepen dat is een goede 3% van het totaal van 344. De retourvaart was dus tweemaal zo veilig als de heenreis. In 1725 had de Compagnie in de Aziatische wateren 52 schepen in gebruik. Hier lag het verliespercentage van meer dan 10% duidelijk hoger dan bij de intercontinentale reizen. De oorzaak hiervan moeten we waarschijnlijk zoeken in de slechte conditie van de schepen die voor de handel in Azië werden gebruikt. In de 17e eeuw was bijna de helft hiervan niet meer voor grote reizen te gebruiken. Het verschil tussen de heen- en terugreis is wellicht te verklaren uit het feit, dat men op de terugreis veel meer in convoi voer. Men had dan immers een kostbare lading aan boord. Men maakte de overtocht dan in groepen van twintig of meer schepen, op de heenreis waren dat er drie of vier.

Maar als het op een reis naar patria mis ging, dan goed ook. Zoals bij een dat moment kleine vloot van zes schepen die op 22 september 1721 de rede van Batavia verliet en waarvan er maar twee negen weken later op het verversingsstation aan de Kaap aankwam. Schepen met een bemanning van 100 tot 150 koppen en een lading ter waarde van 150.000 tot 600.000 gulden konden in die tijd zonder radiotelegrafie zonder een spoor na te laten verdwijnen.

Afgezien van het rampjaar waarin deze kleine vloot verging, schommelde het verlies rond de vier schepen per jaar. Het vergaan van de „Risdam” zal dan ook niet als iets bijzonders gezien zijn. Een klein bedrijfsongeval. Als we naar de tweede tabel kijken, zien we, dat er drie gebieden duidelijk uitspringen. De Europese westkust, het gebied rond Kaap de Goede Hoop. Bij het eerste moeten we bedenken, dat meer dan een derde van de afvaarten uit Nederland plaats vond in de maanden november t/m januari, een periode met over het algemeen niet zo fraai weer. Het gebied rond de Kaap is van oudsher ook al gezegend met veel stormachtig weer en het hoge cijfer voor het traject van Batavia naar de Kaap is voor een deel toe te schrijven aan de ramp met de vloot van 1722. Vier schepen verlies per jaar op een totale vloot van 161 voor het jaar 1725, vraagt om een behoorlijke

nieuwbouw, als we ook nog rekening houden met verliezen door kaping en uit de vaart nemen wegens ouderdom. Hierover direct meer.

Hoorns aandeel

Geen bijzondere gebeurtenis zo'n scheepsongeluk, maar was het vergaan speciaal van een Hoorns schip iets bijzonders? Van de 42 schepen die van 1720 t/m 1729 vergingen waren er 18 gebouwd in Amsterdam, 10 in Zeeland, elk 4 in Enkhuizen en Delft, 2 in Rotterdam en 3 in Hoorn. 1 van de verongelukte schepen was eerder buitgemaakt op de Engelsen. 3 op de 42. De risicofactor lijkt voor in Hoorn gebouwde schepen niet groter te zijn geweest dan voor die van de andere kamers als we letten op het zestiende deel in de activiteiten dat Hoorn in 1602 bij het octrooi was toegezegd. Maar kwam Hoorn ook aan dat zestiende deel toe, met andere woorden stemde de praktijk hier overeen met de theorie? We kunnen dat proberen na te gaan voor wat betreft de scheepsbouw, het scheepsverkeer en de waarde van de voor iedere kamer aangevoerde goederen.

Tabel 3
Scheepsbouw VOC, 1720-'29
(Bron: Dutch-Asiatic shipping)

kamer	aant.	%	tonnage	%	% volgens octrooi
A	36	43.9	280.13	46.4	50
Z	20	24.3	15.229	25.2	25
R	5	6.1	4.060	6.7	6.25
E	8	9.8	4.750	7.9	6.25
H	7	8.5	4.180	6.9	6.25
D	6	7.3	4.110	6.8	6.25
	82	100.0	60.342	100.0	100.0

Tabel 3 geeft de aantallen gebouwde schepen, de daarmee

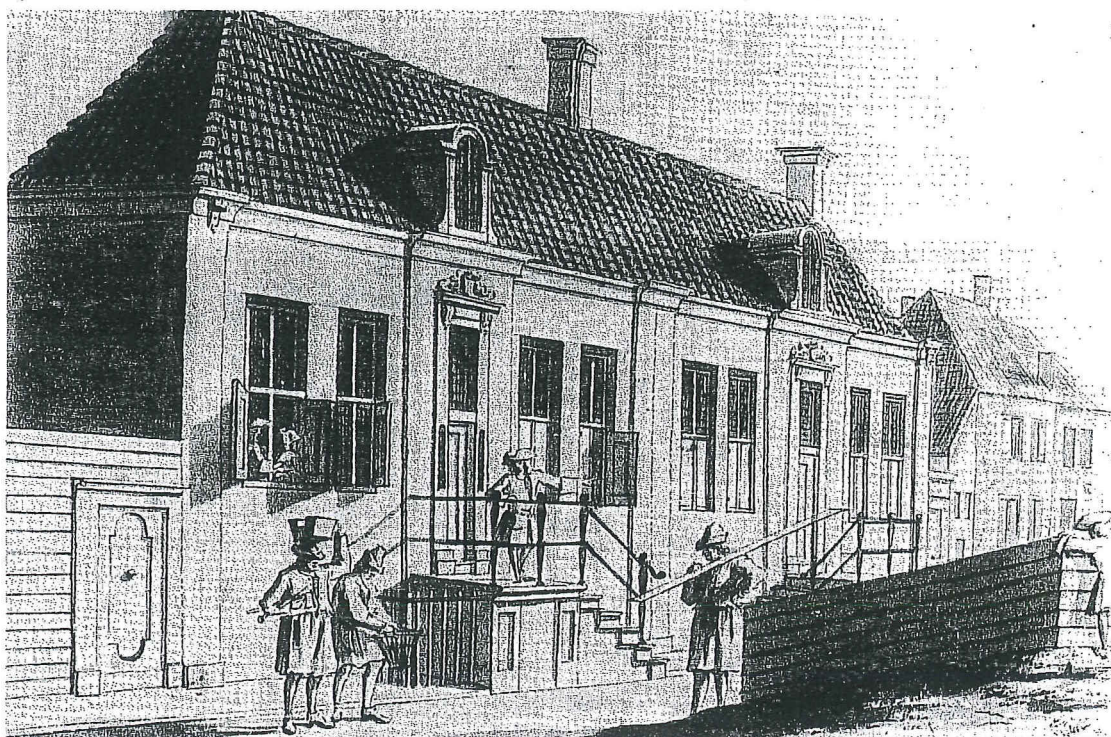
verworven tonnage, zowel in absolute getallen als in percentage en het percentage dat iedere kamer volgens octrooi moest leveren. Wat het aantal betreft leverde de kamer Amsterdam te weinig schepen over deze periode en Enkhuizen, Hoorn en Delft meer dan was overeengekomen. Letten we op de tonnage, dus de inhoud van de schepen, dan zijn de cijfers meer in overeenstemming met de afspraken, hoewel Amsterdam nog steeds onder en Enkhuizen boven de norm zit. De tonnage-percentages liggen voor de beide grote kamers, Amsterdam en Zeeland, boven het percentage van de aantallen, bij de kleine kamers is dat juist andersom. Dat betekent, dat Amsterdam en Zeeland gemiddeld grotere schepen bouwen dan Enkhuizen, Hoorn en Delft. Tabel 4 bevestigt dit:

Tabel 4
Scheepsbouw kamer Hoorn 1720-'29
(Bron: Dutch-Asiatic shipping)

jaar	naam	type	tonnage
1720	Hillegonda	?	850 ton
1721	Cornelia	?	800 ton
1722	West-Friesland	jacht	370 ton
1723	Wapen van Hoorn	?	850 ton
1724	Victoria	?	160 ton
1726	Binnenwijzend	?	500 ton
1729	Sijbekarspel	?	650 ton

Kleine schepen hadden in deze jaren een inhoud van 300 tot 600 ton, hoewel er soms nog kleinere bodems van stapel liepen. Middelgrote hadden een inhoud van 600 tot 800 ton en de grote van 800 tot 1.150 ton. Voor zover valt na te gaan zijn in Hoorn nooit grotere schepen gebouwd dan van 850 ton. Oorzaak hiervan was de ligging van de werf aan de oostzijde van de ondiepe Kielhaven. Dat is aan de oostzijde van het tegenwoordige Julianapark. Dan het aandeel van Hoorn aan het scheepvaartverkeer in de genoemde jaren. Van 1720 t/m

Daar, waar de „Risdam”
gebouwd werd. Gebouwen
van de VOC-scheepswerf in
de buurt genaamd
Zevenhuizen
Foto van een tekening door
Cornelis Pronk in het
Westfries Museum



1729 vertrokken 377 VOC schepen uit de Nederlandse havens. Hiervan voeren er 24 voor de kamer Hoorn, dat is 6,4%. Vanuit de Oost aanvaardden 315 vaartuigen de reis naar patria, waarvan eveneens 24 bestemd voor Hoorn, dat is 7,6%. Alles bij elkaar genomen komt 6,9% van het scheepvaartverkeer voor rekening van de kamer Hoorn, wat vrij aardig overeenkomt met het afgesproken aandeel.

Belangrijker dan de scheepsbewegingen waren de aangevoerde goederen of beter de waarde daarvan. Er werden nog wel eens voor Hoorn bestemde waren in schepen van de andere kamers geladen. Tabel 5 laat de totale waarde van de over 1720 t/m 1724 aangevoerde goederen zien en het aandeel van Hoorn daarin. Als we zeggen waarde moeten we denken aan de bij inkoop betaalde bedragen. De sommen die de maatschappij bij verkoop ontving, lagen heel wat hoger. Zo weten we, dat de opbrengst van de over 1721 t/m 1730 verkochte goederen 185 miljoen bedroeg.

Tabel 5
Waarde aangevoerde goederen 1720-24
(Bron: Dutch-Asiatic shipping)

jaar	totale waarde	voor Hoorn	%
1720	f 7.449.174	f 583.594	7.8
1721	„ 10.235.852	„ 626.907	6.1
1722	„ 7.144.520	„ 404.683*	5.7
1723	„ 10.331.874	„ 786.595	7.6
1724	„ 8.443.406	„ 359.613	4.2
	f 43.604.826	f 2.761.392	6.3

* 1 Hoorns schip met een lading ter waarde van f 273.029 ging in dit jaar verloren. Dit is niet meegeteld.

De winst lag dus boven de 100%. Het aandeel van Hoorn in de waarde van de aangevoerde goederen en daarmee naar men mag aannemen in de winsten van de Compagnie week met 6,3% weinig af van wat in 1602 was overeengekomen.

Conclusie

In het begin van de achttiende eeuw lag het aandeel van Hoorn in de activiteiten van de VOC redelijk dicht bij de waarde die we op grond van wat bij het octrooi was overeengekomen, mochten verwachten. Nu moeten we hierbij een slag om de arm houden, want de onderzochte jaren zijn er slechts tien uit het 193-jarig bestaan van de Compagnie. Als we letten op de scheepsbouw en de scheepsbewegingen leverde Hoorn iets meer, maar Hoorns winstaandeel was overeenkomstig het octrooi. Het vergaan van drie Hoornse schepen was volkomen normaal en kan dan ook als een logisch gevolg gezien worden van de deelname van Hoorn in het VOC bedrijf.

De „Risdam”

De op de Hoornse VOC-werf gebouwde „Risdam” was een fluitschip van 520 ton. Een klein vaartuig dus. Fluiten waren lange, smalle schepen te herkennen aan hun rondgebouwde achtersteven. Doordat ze met een kleine bemanning konden varen, goedkoop in gebruik. Niet zo geschikt voor de vaart in de tropen, omdat de sterk gekromde scheepshuid de neiging had bij hogere

temperaturen te gaan werken en veel water door te laten. Dit Hoornse schip werd — iets bijzonders voor een eerste reis — uitgerust door de kamer Amsterdam. Het verliet Tessel op 27 september 1714 onder schipper Pieter Daalder met een bemanning van 94 koppen, waarbij nog 31 soldaten en 6 passagiers gerekend moeten worden. Van 27 oktober tot 1 november lag het voor anker bij San Tiago op de Canarische eilanden, waarschijnlijk om vers water en levensmiddelen in te nemen. Een dergelijk oponthoud was niet gebruikelijk, meestal werd er direct doorgezeild naar de Kaap, waar de Compagnie sinds 1652 een verversingsstation bezat. Het oponthoud aan Afrika's zuidpunt was voorgeschreven en ook wel noodzakelijk op een reis die gemiddeld acht à negen maanden duurde. Aan de Kaap verlieten 3 bemanningsleden, 11 soldaten en 1 passagier het schip. Ervoor in de plaats kwamen 2 nieuwe zeelui en 5 soldaten. Op het traject van de Kaap naar Batavia overleden 4 leden van de bemanning. Op 22 april 1715 viel de „Risdam” de haven van Batavia binnen. Een voor die tijd voorspoedige reis.

Het schip lijkt daarna enige tijd gebruikt te zijn voor korte reizen naar de Aziatische buitenkantoren, want pas op 16 januari 1717 verliet het Batavia, dit keer onder commando van schipper Jacobus Verkade, voor een retourreis naar Enkhuizen. Het schip had een gemengde lading ingenomen: goederen ter waarde van f 221.285 voor Enkhuizen en voor Amsterdam en Zeeland ieder voor een waarde van f 376. Op 28 maart bereikte de „Risdam” Kaap de Goede Hoop, waar het schip zich voegde bij een vloot van 23 andere schepen, die zes tot tien weken eerder uit de verschillende Aziatische havens was vertrokken. Zoals gebruikelijk had het schip een veel kleinere scheepsbevolking dan op de heenreis, niet meer dan 97 mensen. De lading nam nu uiteraard een groter deel van de scheepsruimte in beslag. Op 30 juli 1717 zeilde het vaartuig het Marsdiep binnen.

Het duurde tot 16 november 1718 voor de „Risdam” opnieuw uitvoer. Dit keer onder Kornelis van Dam, en opnieuw uitgerust door de kamer Amsterdam. Mogelijk heeft het schip in de tussentijd een grote onderhoudsbeurt ondergaan. Een periode van meer dan een jaar tussen aankomst en vertrek was overigens niet ongewoon. De reis was minder voorspoedig dan de eerste maal. Het schip lag samen met twee andere Amsterdamse schepen, waarschijnlijk opgehouden door slechte weersomstandigheden een maand werkeloos in de Torbay aan de Engelse zuidkust. Van daaruit werd in een ruk de tocht naar de Kaap gemaakt maar daar volgde een oponthoud van anderhalve maand. Pas op 31 augustus werd Batavia bereikt. Het verlies onder de scheepsbevolking was ook hoger dan de eerste keer: 10 op een aantal van 189.

Van de verdere lotgevallen van het schip is niet veel meer bekend. We weten alleen dat het in 1726 zonk voor de kust van Maleisië op een reis van Siam naar Batavia. En zo kwam de naam van een stukje Hoorn aan de andere kant van de aardbol terecht.

1) Geraadpleegde literatuur: *Dutch-Asiatic shipping in the 17th and 18th centuries*. Vol. II, III. The Hague 1979. (Rijks geschiedk. publ. 166, 167.)

Gaastra (F.S.): De geschiedenis van de VOC Haarlem-Antwerpen 1982.

Algemene geschiedenis der Nederlanden. Dl 9. Haarlem 1980. Blz. 420-464.