



Op Reis.....

**Met Schipper
Bontekoe**

Het journaal van Bontekoe

'... het volck begon soo wanhoopigh, mistroostigh en wreedt op malcanderen te sien, dat het leeck datse malcanderen bykans souden aenghetast hebben om te eten; jae, spraken daer van onder malcander en vonden goedt de jongens eerst op te eten ...'

In 1646 verscheen in Hoorn het 'IOVRNAEL ofte Gedenckwaerdige beschrijvinghe vande Oost-Indische Reyse van Willem Ysbrantsz. Bontekoe van Hoorn.' Het boekje is gebaseerd op de journalen die Bontekoe maakte in dienst van de Verenigde Oostindische Compagnie. Door de grote populariteit van het reisverhaal is Bontekoe een van de bekendste zeehelden van de Nederlandse geschiedenis geworden.

Bontekoe's verhaal is meer dan een verslag van een gevaarlijke en onzekere reis naar de Oost. Ondanks de soms laconieke beschrijvingen spreekt een man met een rotsvast geloof in God. Al in de eigen tijd werd in officiële stukken achter de familienaam 'schipper naest Godt' geplaatst om aan te geven dat een schipper op zee spreekwoordelijk aan de Goddelijke wil was overgeleverd. De religieuze symboliek in het verhaal is een duidelijk gegeven.

De beproevingen die Bontekoe tijdens zijn reis heeft doorstaan hebben door de eeuwen heen niets aan betekenis verloren. Het reisverhaal werd tijdens zijn leven al zestien maal herdrukt en voor 1800 meer dan zeventig maal uitgegeven.

Het journaal kende in de 20ste eeuw nog minstens tien volledige of verkorte uitgaven en werd diverse malen vertaald. De bekendste bewerking van het boek is de bundel van Johan Fabricius, *De Scheepsjongens van Bontekoe*. De belevenissen van Rolf, Hajo en Padde vinden hun oorsprong in de reis van de schipper van 1618 tot 1625. Het standbeeld van de drie jongens staat al 25 jaar naast de Hoofdtoren in de haven.

De Reis van de Nieu-Hoorn

'... want de botteliersmaet gingh (nae oude gewoonte) met sijn vaetjen 's achtermiddaeghs in het ruym en soude dat vol pompen ... Hy nam een keers mede .. Hierdoor ontfingh (ontbrandde) de brandewijn en vloogh terstond op, tot het vat uyt; de booms borsten uit het vat en de brandende brandewijn liep beneden in 't schip, daer smitskoolen laghen. Strackx (meteen) wordender geroepen ;"brandt! brandt!" ...'

Op 28 december 1618 verliet Schipper Bontekoe de haven met de Nieu-Hoorn met aan boord 206 bemanningsleden. Na de Canarische Eilanden, de Kaapverdische Eilanden en de Abrolhos voor de kust van Brazilië, bereikten ze Kaap de Goede Hoop (de zuidelijkste punt van Afrika). De Kaap werd gebruikt als vaste verversingsplaats voor de schepen naar de Oost. Op weg naar Batavia werden veel mannen door de slechte voeding en het bedorven water ziek. Tegen de wil van koopman Rol besloot Bontekoe daarom te verversen in de buurt van Madagascar en later nogmaals bij Sancta Maria. Pas toen kon hij verder richting Indië varen. In Straat Soenda sloeg het noodlot toe: er brak brand uit bij het overpompen van brandewijn in een vat. Bontekoe wilde de driehonderd zestig vaten kruit in de kruitkamer overboord laten zetten in verband met ontploffingsgevaar. Koopman Heyn Rol (die al in de boten zat) wilde het niet hebben... Onverwacht vatte de olie in het ruim vlam en de Nieu-Hoorn explodeerde met honderd negentien man aan boord. Zij werden '... aan hutspot gheslagen, dat men niet en wist waer een stuck bleef ...'

De daaropvolgende reis in de reddingboten was een ware beproeving. De bemanning hield zich met het drinken van urine in leven. Gelukkig kwam tot twee maal toe voedsel als manna uit de hemel: een zwerm onvoorzichtige meeuwen en een school vliegende vissen. Pas dertien dagen na de schipbreuk kwam er land in zicht, drie dagen voordat zo had men besloten de scheepsjongens zouden worden opgegeten. Ze landden op Sumatra, waar de ontmoeting met de inlandse bevolking catastrofaal verliep: 16 doden. En ze hadden alleen maar een paar kippen en wat rijst weten te bemachtigen.

Vlak voor de Javaanse kust werden ze gered door de vloot van Frederik de Houtman, met wie zij een jaar eerder uit Texel waren vertrokken. In Batavia ontmoette Bontekoe zijn stadgenoot Jan Pietersz Coen. Het lot van de Nieu-Hoorn ging Coen aan het hart; hij had er zelf nog als onderkoopman op gediend.

Na enkele missies, onder andere met het schip Groningen naar China, voer Bontekoe weer naar huis.

Het Boek

Johan Fabricius liet zich begin 1900 inspireren door het oorspronkelijke scheepsjournaal van Willem Ysbrantz Bontekoe. Gebaseerd op dit verhaal schreef hij de geromantiseerde versie "De Scheepsjongens van Bontekoe".

Hajo wil naar zee als scheepsjongen op het schip van schipper Bontekoe. Zijn moeder, die haar man op zee heeft verloren, doet er alles aan om hem aan wal te houden, maar de roep van de zee is te sterk en Hajo's aanwezigheid op het land brengt niets dan ellende.

Padde, het onhandige vriendje van Hajo, kan geen afscheid van hem nemen. Hij springt vlak voor het vertrek aan boord en er wordt besloten dat hij meereist tot Harlingen, waar ze buskruit in moeten laden. Daar zal Padde met een tjalk mee terug naar Hoorn varen. Padde valt echter in slaap en wordt pas wakker als ze al op zee zijn. Aan boord sluiten Hajo en Padde vriendschap met Rolf, een jongen die al kan lezen en schrijven.

Op hun tocht naar Oost beleven ze samen met schipper Bontekoe veel spannende avonturen. Als na een brand aan boord het hele schip de lucht in vliegt weten Hajo, Padde en Rolf uiteindelijk aan boord van een sloep te komen. Schipper Bontekoe lijkt te zijn verdronken. Dagenlang dobberen ze op zee rond, zonder eten, zonder drinken. Maar dan komt Java inzicht.

Op Java worden ze allerm minst hartelijk ontvangen, maar met behulp van de mooie Dolimah maken ze een spannende tocht door de jungle. Zullen ze Batavia ooit bereiken....

De scheepsjongens hebben dus nooit echt bestaan, ze zijn door de schrijver verzonnen om er een spannend jongensboek van te maken.

De film

In 2007 begint regisseur Steven de Jong met de opnames van de film over de Scheepjongens van Bontekoe. Hij gebruikt daarbij het verhaal uit het boek en verzint daar zelf nog wat dinegn bij, er zijn nu dus drie verschillende verhalen: het originele vrahaal van Schipper Bontekoe, het boek van schrijver Johan Fabricius en de film! Ze gaan alle drie over hetzelfde verhaal, maar zijn alle drie toch verschillend.

De film is opgenomen op verschillende locaties, waaronder de Bataviawerf in Lelystad, de tropische noordkust van Australië en het ijskoude Litouwen.

Dit zijn wat foto's die gemaakt zijn tijdens het filmen:





Maar hoe zit het dan met de scheepsmeisjes?

In principe was het verboden voor meisjes om mee te varen als bemanning van een schip in de 17^e eeuw. Maar er waren best wel veel meisjes die dat toch stiekem deden.....

Zij verkleedden zich als jongens en melde zich zo aan bij de VOC of de WIC en voeren dan mee als bemanning op een schip.

Wil je meer weten over deze meisjes, dan is er in November een speciaal programma over dit onderwerp in het museum, "Daar was laatste een meisje loos" heet het programma.

Op 23 oktober kan je er zelf aan mee doen of in november kan ook de hele klas op bezoek komen voor dit spannende verhaal.

<https://www.maandvandegeschiedenis.nl/page/14823/daar-was-laastst-een-meidje-loos>



V.O.C.-Scheepskist met uitzet

In Hoorn bestond tussen de VOC en het Weeshuis een overeenkomst waarbij het Weeshuis tegen een bepaald bedrag elk jaar een aantal scheepsjongens leverde. Deze jongens kregen bij het verlaten van het Weeshuis een uitgebreide uitzet mee, volgens de onderstaande lijst:

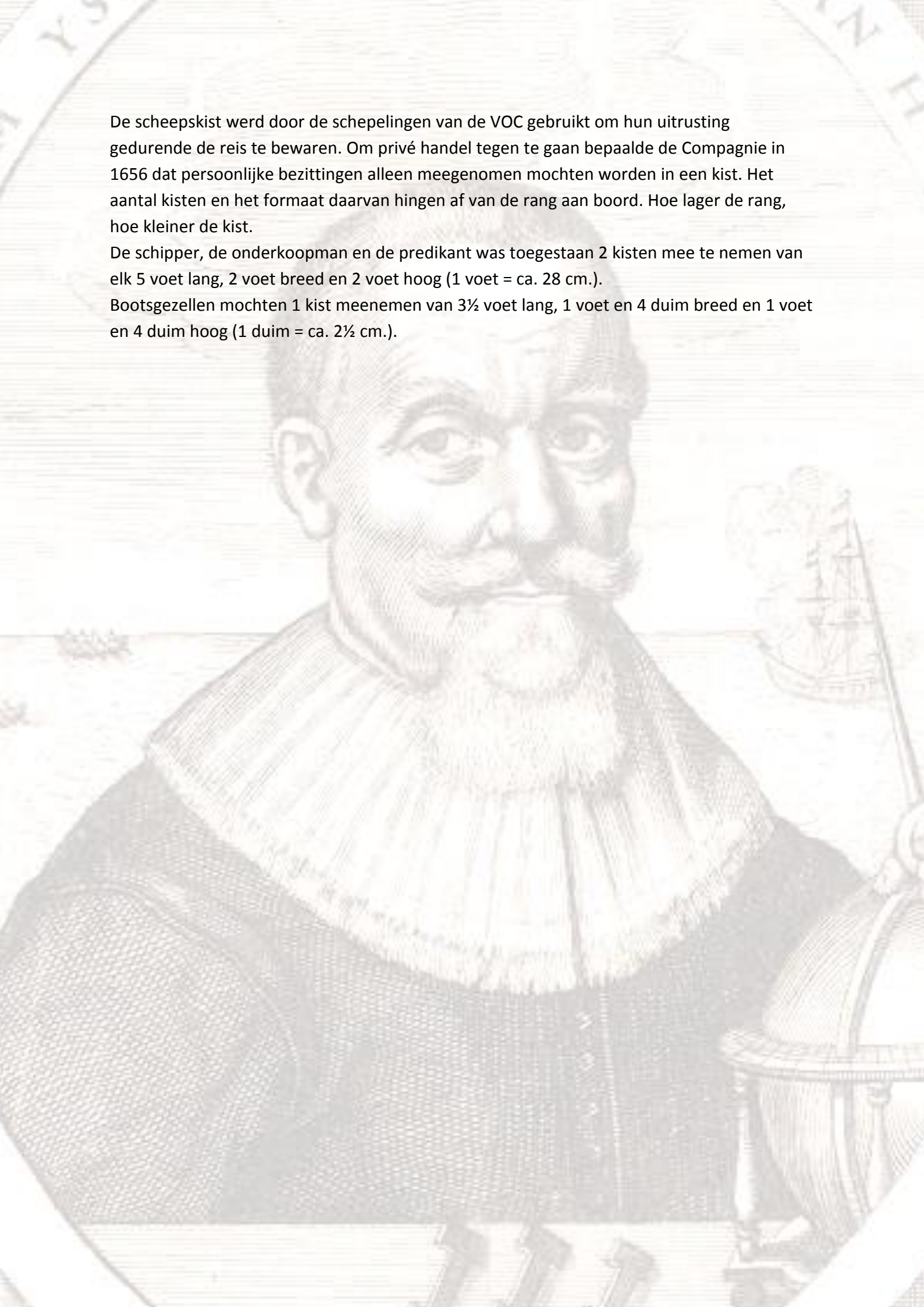
“ Den 15 may, hebben de Heren regenten van het Burgerweeshuis geresolveert aan de jongens die na Oost Indiën varen tot haar equipage en uijtsetting te geven dit navolgende: “

- | | |
|---|---------------------------|
| 1. Lakens pak | Zelf kochten zij daarbij: |
| 2. Broek (schipperspak) | 31. Tammerijn |
| 3. Scheepsjas | 32. Spaanse zeep |
| 4. Wollen hemd | 33. Suiker |
| 5. Gevoerd wollen hemd | 34. Kruidnagelen |
| 6. Onderbroek | 35. Noten |
| 7. 3 paar scheepskousen | 36. Foelie |
| 8. Wollen muts | 37. Knoflook |
| 9. Slaapmuts | 38. Tabak |
| 10. Carpoes (= muts) | 39. Salie |
| 11. 5 linnen hemden | 40. Brandewijn |
| 12. Sloffen | 41. Kammen |
| 13. Kussen en 3 slopen | |
| 14. Deken | |
| 15. Strozak | |
| 16. 12 veters | |
| 17. 3 rijgveters | |
| 18. 2 laken | |
| 19. 2 linnen pakken | |
| 20. Kist van 42 voet | |
| 21. Watervaatje | |
| 22. 3 kannen | |
| 23. Blikken trechter | |
| 24. 3 tinnen lepels, 3 messen, schoenen | |
| 25. Christelijke zeevaart (boek) | |
| 26. Nieuwe testament | |
| 27. Havermans gebedenboek | |
| 28. Papier | |
| 29. Bosje pennen | |
| 30. Kantje inkt | |

De scheepskist werd door de schepelingen van de VOC gebruikt om hun uitrusting gedurende de reis te bewaren. Om privé handel tegen te gaan bepaalde de Compagnie in 1656 dat persoonlijke bezittingen alleen meegenomen mochten worden in een kist. Het aantal kisten en het formaat daarvan hingen af van de rang aan boord. Hoe lager de rang, hoe kleiner de kist.

De schipper, de onderkoopman en de predikant was toegestaan 2 kisten mee te nemen van elk 5 voet lang, 2 voet breed en 2 voet hoog (1 voet = ca. 28 cm.).

Bootsgezellen mochten 1 kist meenemen van 3½ voet lang, 1 voet en 4 duim breed en 1 voet en 4 duim hoog (1 duim = ca. 2½ cm.).



Willem Ysbrantsz. Bontekoe

De boedelinventaris van Willem Ysbrantsz. Bontekoe werd op 15 maart 1657 door notaris Cornelis Masier opgemaakt. Boedelinventarissen werden bijvoorbeeld bij sterfgevallen, huwelijken (huwelijkse voorwaarden) of faillissementen opgemaakt. Veel gegevens met betrekking tot het reilen en zeilen van de persoon in kwestie zijn te vinden in dergelijke documenten. De tafel met de voorwerpen zijn een kleine selectie van spullen die in de boedelbeschrijving van Bontekoe worden genoemd.

Bontekoe werd in 1587 geboren en door zijn vader opgeleid tot schipper op het schip de Bontekoe. Hij nam in 1612 het roer van zijn vader over. In 1617 ging hij met het schip naar Algiers met een lading tarwe en allerhande koopmanschappen. Zijn schip werd echter overmeesterd door Algerijnse kapers en voor de Bontekoe en haar bemanning moest een losprijs betaald worden.

Na de onfortuinlijke reis naar de Levant kwam Bontekoe in dienst van de V.O.C., waar hij met de Nieu-Hoorn opnieuw een rampzalige tocht zou maken.

Op 1 maart 1626, kort na de terugkeer van zijn reis, trouwde Bontekoe met de Hoornse Eeltjen Bruijnes. Door zijn huwelijk werd Bontekoe geparenteerd aan Jan Pietersz. Coen, wiens zuster was getrouwd met een van zijn zwagers. Het huwelijk tussen Bontekoe en Bruijnes bleef kinderloos. Zij stierf omstreeks 1646 en Bontekoe is nadien niet hertrouwd. In 1646, het jaar dat het reisverhaal verscheen, was Bontekoe waarschijnlijk niet meer actief als schipper. In 1649 wordt hij in een acte 'directeur ende outschipper' genoemd en mede-eigenaar van de 'cleijne wtterdyck', een stuk land aan de dijk buiten de Oosterpoort in Hoorn. Ook heeft hij een baantje bij de Admiraliteit vervuld.

Bontekoe stierf in 1657 op zeventigjarige leeftijd. In zijn sterfhuis werd voor ongeveer achthonderd gulden aan geld en sieraden aangetroffen. De meest opvallende voorwerpen waren een vergulde kelk op een kokosnoot en een Japanse rotting (wandelstok) met zilverbeslag. Ongetwijfeld voorwerpen die hij tijdens zijn verblijf in de Oost heeft verkregen en als souvenir naar de Nederlanden heeft meegenomen.

functie:**loon gld****officiëren:****per**

kapitein of schipper

algehele leiding

60-80

opperstuurman

tweede man, plaatsvervanger schipper

40-50

(opper)boekhouder

administratie van goederen en lonen

18-24

onderofficiëren:

onderstuurlieden

leiding van en toezicht op het varen

30-36

derde stuurman

ook wel derde waak genoemd

26

assistent boekhouder

helper van de boekhouder

16-24

predikant

geestelijke zorg, zelden aan boord

80-100

ziekentrooster

geestelijke zorg aan boord

24-36

opperchirurgijn

medische zorg

36-45

onderchirurgijn

helper van opperchirurgijn

24-28

derde chirurgijn

idem

16-18

hoogbootsman

toezicht op lopend en staand want - grote mast

20

hoogbootsmansmaat

helper van voornoemde - de bezaansmast

14

schieman

verantwoordelijk voor de fokkemast

20

schiemansmaat

verantwoordelijk voor de boegspriet

14

kwartiermeester

controle op manschappen,
ronddeling warm eten en orde tijdens de schaft

14

bottelier

uitdelen van drank en eten

20

levert etenswaar aan de kok

botteliersmaat

helper van bottelier

14

opperkuiper

toezicht op en openen van kuipen, vaten, e.d.

16

onderkuiper

helper van opperkuiper

10-12

kok

verantwoordelijk voor het koken

20

koksmaat

helper van de kok

14

versebalie

zorgt voor het verversen van groente en vlees

?

provoost

zorgt voor orde en tucht aan boord

14

tamboer of trompetter

geeft signalen bij het wisselen van de wacht

16-18

opperzeilmaker

onderhoud en herstel van de zeilen

20

onderzeilmaker

helper van voornoemde

10-14

oppertimmerman

zorg voor romp, pompen en ander houtwerk

30-36

ondertimmerman

helper van de oppertimmerman

24-28

het volk:

matrozen

waak- en roergang, laden en lossen, reinigen,
teren/kalfaten van het schip, bedienen zeilen

7-11

jongens

helpers van de matrozen, allerlei karweitjes

4-7

Bron: Maritieme Geschiedenis der Nederlanden, deel 2

De schipper

'... Den 18. dito syn wy met ons acht seylen, drie schepen en vijf jachten, gecommandeert te gaen nae de revier Chincheo en de kust van China, om te sien of wy haer door vreesse van ons vyandtschap en geweld tot den handel mochten beweghen; ...'

De schipper (of kapitein) was degene die de algehele leiding aan boord had. Hij deed de navigatie, samen met de opperstuurman. Een belangrijke rol speelde hij in de rechtspraak aan boord van het schip. Kleinere vergrijpen kon hij zelf afhandelen. Bij ernstige zaken als moord en muiterij kreeg hij hulp van de Scheepsraad (schipper, kooplui en andere bevelhebbers van het schip), de Brede Raad (met de commandeur en een paar andere hoge officieren van de vloot) of de Krijgsraad (koopman, schipper, sergeant, korporaal en landspassaat). De provoost fungeerde als aanklager, een soort officier van justitie. De schipper kon op vele manieren straffen. Boetes en lijfstraffen waren de meest voorkomende manier om de bemanning te corrigeren. De V.O.C. was daarin zeer inventief: vastnagelen van de hand met een mes aan de grote mast, het laarzen (slaan op 'het natte gat' met een dik touw), geselen, brandmerken en natuurlijk het kielhalen. Bij het uitvoeren van de straf was de opzet dat de veroordeelde de straf zou overleven. Echter, vooral met het kielhalen vielen vele doden.

Soms werd na een zwaar vergrijp iemand ergens aan land gezet '... hem latende een deel broods, olie, rijst, hoeken om vis te vangen, met een roer en een deel buskruit en zeiden hem alzoo adieu.' Bij doodslag werd de man in kwestie zonder pardon overboord gezet. Dat was ook het geval bij de 'stomme zonde' ofwel homoseksuele contacten.

Over het algemeen waren het echter baldadigheid, dieverijen en onenigheid bij de bemanning onderling die de problemen veroorzaakten. Vooral matrozen en soldaten hebben nooit met elkaar kunnen opschieten. Er bestond, volgens een reiziger aan boord van een V.O.C.-schip, nu eenmaal geen bandelozer dier dan een matroos.

Navigeren

'... dieselfde dagh dat wy 't schip verlooren, des middaeghs, hadde ick noch hooghte ghenomen aen de son, en bevond' vijf en een halve graed Suiderbreete van de Equinoctiael, en het besteck in de kaart stont ontrent 90 mijlen van landt. Ick sneet ook een compas daerin; paste doe alle dagen met de passer by gissingh ...'

Aan de hand van kaartboeken van Lucas Jansz Waghenaer, Willem Jansz Blaeu, Petrus Plancius en Jan Huygen van Linschoten probeerden schippers en stuurman zo snel en zo veilig mogelijk naar Indië te komen. Met kaarten en navigatie-instrumenten die door mensen in dienst van de V.O.C. waren gemaakt probeerden ze op zee hun positie te bepalen en een goede koers te varen. Jacobsstaf, astrolabium en Hollandse cirkel waren daarbij onontbeerlijk.

De route was sinds de tocht van Frederik de Houtman naar Indië aan het einde van de 16de eeuw bekend: door het kanaal of langs Schotland (ten tijde van oorlog met de Engelsen), langs de westkust van Afrika en de oostkust van Brazilië naar Kaap de Goede Hoop. Van daar uit in oostelijke richting naar Australië om vervolgens naar het noorden af te buigen richting Batavia op Java. Het stuk van de Kaap naar Australië was een probleem omdat men in de zeventiende eeuw niet in staat was de lengte op zee te bepalen. Men ging daarom uit van het aantal gevaren mijlen. Omdat ook het meten van de snelheid niet betrouwbaar was, gebeurde het wel dat een schip op de rotsen bij Australië liep. Bijvoorbeeld de Batavia, die op het ogenblik in Lelystad wordt nagebouwd.

Bepalend voor de route waren voor de zeilschepen natuurlijk de heersende winden. Maar ook de stroming op zee had grote invloed op de snelheid en de richting van het schip. Al met al was het een moeilijke opgave om de positie en koers te bepalen. Dat toch zo vele schepen Batavia bereikten getuigt van groot vakmanschap van stuurman, kaartenmakers en allen die bij de navigatie binnen de V.O.C. betrokken waren.

De Koopman

'... Gingh by de coopman Heyn Rol en vraeghde of hy het wilde toestaen. Gaf voor antwoordt: "neen, in geender manieren" ...'

De koopman was de belangrijkste man. Hij behartigde de commerciële zaken van de Compagnie en had een soort veto over de beslissingen van de kapitein. Zijn taak was om de handel met de inlandse bevolking zo winstgevend mogelijk te laten zijn. Veel van de later leidinggevende figuren binnen de V.O.C., begonnen als koopman aan boord van een schip. Willem Decker, heer van Ursem en onderkoopman bij de Compagnie, werd later Gouverneur van Malakka. Zo ook Jan Pietersz Coen; hij begon als onderkoopman op de Nieu Hoorn en eindigde als Gouverneur-Generaal in Batavia.

De kooplui sloten de handelscontracten met de inlandse bevolking en waren verantwoordelijk voor de handelswaar. Een van de belangrijkste doelen voor de V.O.C. was het bewerkstelligen van een monopoliepositie in de produkten waarin zij handelden. Dat was niet makkelijk en was stof voor veel conflicten met Portugezen en Engelsen. Het streven naar een monopoliepositie en vooral lage inkooprijzen via 'wurgcontracten' had soms rampzalige gevolgen voor de oorspronkelijke bevolking. Coen bijvoorbeeld, ging in 1621 naar de Banda Eilanden om daar de handel in nootmuskaat en foelie op te zetten. De bevolking weigerde aanvankelijk haar medewerking en moest dat met vele doden en gewonden bekopen. 14.000 van de 15.000 Bandanezen lieten het leven. Zij werden vervangen door slaven uit andere delen van de archipel. De handel bleek daarna een groot succes en zeer winstgevend.

Matrozen en Maats

'... Wy namen veelydts als wy aen landt voeren een speelman mede, die op de fioel speelde ...'

Al was er weinig tijd voor ontspanning, wat er aan vrije tijd overbleef werd gevuld met bijvoorbeeld het zingen van liederen, het maken van muziek met fluit en viool, toneeluitvoeringen of spelletjes. De mannen mochten dammen en schaken, maar dobbelen was ten strengste verboden. Als het schip in een windstilte terechtkwam en het schoonmaak- en opknapwerk was gedaan, dan gaven de mannen zich over aan het spelen van 'komedieën'. Erg fraai was het meestal niet, maar gelachen werd er wel. Of zoals admiraal Verhoeff het omschreef: '... een oubollige, ferm gepeperde klucht, die de lever schudden deed van een gedronde, Hollandsche lach ...'

Ook vissen was een populaire bezigheid. Vooral haaien waren een gewilde vangst. Degenen die konden lezen hadden allerlei 'stichtelijke' boeken mee, zoals De Christelijke Zeevaart, De Vaste Grond des Geloofs en wat dies meer zij. Het grootste plezier was het aandoen van verversingsplaats. Dan gaven de mannen zich over aan sport, het plukken van vruchten, vissen en de jacht. Op St. Helena was de varkensjacht bijvoorbeeld zeer populair.

Een ander zeer geliefde vorm van vertier was het vieren van allerlei mijlpalen onderweg. Bij het passeren van de Scilly-eilanden of de Barlengas (eilandengroep voor de kust van Lissabon) was het gebruikelijk om de onbevaren mannen en jongens te 'dopen'. Ze moesten drie keer van de ra springen of werden met emmers water natgegooid. Een echte feestdag was de dag dat men de Abrolhos was gepasseerd, een gevaarlijke groep rotsen en kliffen voor de kust van Brazilië. Na een dankgebed kreeg iedereen dubbel rantsoen en werd er de rest van de dag gefeest en gedanst.

Matrozen en Maats

'... Den 19. Dito werdt de jonghman, die in sijn been gheschoten was, het been afgheset, die ontrent een uer daernaef sturf ...' (blz. 84)

De matrozen waren zo goed als altijd afkomstig uit de laagste regionen van de bevolking en hadden vaak geen andere keus dan naar zee te gaan omdat er aan land geen werk voor hen was. Ze werden slecht betaald (7 tot 11 gulden per maand), ondanks al het zware werk dat zij aan boord moesten doen: het af- en aanslaan van de zeilen, het laden en lossen, het schoonhouden en het kalfaten van het schip en ook de waak- en roergang was in hun handen.

Hun onderkomen was zeer eenvoudig. Ze sliepen op het tussendek in kooien of (later) in hangmatten en moesten die slaappleats met een ander delen. Ze hadden altijd hun kleren aan omdat zij elk moment beschikbaar moesten zijn. Bij ruw weer waren alle luiken gesloten en was het al snel om te stikken in de verblijven. De hygiëne was ver te zoeken en kleerluizen (de belangrijkste besmettingsbron van vlektyphus) en ander ongedierte waren in groten getale aanwezig. Besmettelijke ziekten braken snel uit en zorgden soms voor een slachting onder de bemanning.

Hun bezittingen hadden ze in scheepskisten, die her en der op het tussendek stonden. De grootte van de kist hing af van de functie aan boord. Belangrijker voor de mannen was de 'voering' die zij in hun kist vanuit Nederlands-Indië mochten meenemen. De goederen werden voor goed geld verkocht in de Republiek en waren een meer dan welkome aanvulling op de gage.

De voeding was erg slecht. Het menu bestond uit kaas, boter, hardbrood, pekelvlees, spek, gort, erwten, bonen en stokvis. Maar het was te weinig, niet vers, veel te zout (om het voedsel nog enigszins goed te houden) en niet gevarieerd genoeg. Scheurbuik door een tekort aan vitamine C was een veel voorkomende ziekte. De waterkwaliteit was ver onder de maat. Soms moest het water met de tanden op elkaar gedronken om wormen en ander ongedierte 'de doorgang te beletten'. Op veel reizen was de kapitein door voedsel- en watergebrek gedwongen zijn bemanning op rantsoen te zetten.

Al met al een zware en onaantrekkelijk baan. Het zou voor de V.O.C. in de loop van de 17de en 18de eeuw dan ook steeds moeilijker worden om bevaren personeel te vinden.

De Chirurgijn

'... De barbier hadden wy wel mede in de boot, maer hy en hadde geen medicamenten; doch kaude evenwel wat broodt en leyd' de kauwen also op de wonden, waermede ick (door Gods genade) genesen worde ...'

Een belangrijk man aan boord van de schepen was de chirurgijn. Hij moest er voor zorgen dat niet al te veel mannen ziek te kooi raakten. Op veel reizen was dat echter te veel gevraagd, ook al omdat de chirurgijns vaak van dubieuze kwaliteit waren. Hun opleiding was gebrekkig; in Bontekoe's woorden: '... nog jongens zijnde begeven zij zig op een winkel, dikwijls nog lesen, nog schrijven konnende ... daar leren zij de baard schrabben, 't hair poeyeren, de knevels opsetten ... so varen sij ter zee, en pynigen en mishandelen het ellendig scheeps-volk als beuls.' Verder noemt hij hij apothekers bedriegers en doktoren onwetende moordenaars.

Ongetwijfeld bevat dit oordeel een kern van waarheid. De V.O.C. was niet in staat om kwaliteits-artsen te bewegen mee te gaan naar de Oost; de betaling was veel te karig. Dus was de deskundigheid aan boord vaak ver onder de maat en de behandelwijze vaak moordend voor de zieke bemanning. De toch al moeilijke behandeling voor ziekten als vlektyphus, scheurbuik, dysenterie en allerlei andere besmettelijke ziekten was daarom dikwijls al bij voorbaat kansloos. Scheurbuik (ook wel blauwschuit) was de meest bekende ziekte aan boord. Een tekort aan vitamine C leidde tot verlamming van de ledematen, ontsteking van het tandvlees en tanden die los in de mond kwamen te staan. Daarna '... barsten de beenen open en er komen stinkende zweeren op ...', waarna de patiënt door allerlei complicaties komt te overlijden. De enige remedie tegen de ziekte, verse groenten en fruit, was niet aan boord te vinden. De mannen moesten vaak wachten tot Kaap de Goede Hoop of Batavia voordat er weer verse waar aan boord werd gebracht. Tussentijdse verversingen in onbekende gebieden werd zo veel mogelijk vermeden. Het was te gevaarlijk. Velen werden dan ook met het 'een, twee, drie in Godsnaam' overboord gezet, verzwaard met kogels en schroot (wat overigens van de gage van de betrokkene werd afgetrokken). Natuurlijk waren er ook zeer bekwame artsen aan boord van schepen te vinden. Verhalen van succesvolle amputaties van lichaamsdelen op een primitieve tafel, bij een flakkerend kaarslicht en een schuddend en rollend schip getuigen daarvan. Over het algemeen was het echter kommer en kwel voor de zieken onder de bemanning.

Leuke links:

<https://schooltv.nl/video/welkom-in-de-gouden-eeuw-de-voc/>

<http://voc-kenniscentrum.nl/>

<https://www.youtube.com/watch?v=X1NIAtrd3aM>

[https://nl.wikipedia.org/wiki/De_scheepsjongens_van_Bontekoe_\(film\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/De_scheepsjongens_van_Bontekoe_(film))

<https://wfm.nl/>

