

Smokkeloos en zilverstromen: illegale export van edelmetaal via de VOC

Jan Lucassen & Matthias van Rossum¹

TSEG 13 (1): 99–133

DOI: 10.5117/TSEG2016.1.LUCA

Abstract

The wages of smuggling and flows of silver: illegal exports via the VOC

This article studies the smuggling of (silver) money from the Dutch Republic to Asia by officers and crews. The VOC did not allow the transport of (silver) money on route to Asia, but also did not arrange for possibilities to transport cash money (as it did for the route from Asia to the Dutch Republic via the bills of exchange). Based on archeological findings in VOC-ship wrecks, it can be established, however, that large quantities of (non-Company) silver were transported illegally. Through the extensive court material provided in the Court of Justice of Batavia for the case of the ship *Zeewijk*, wrecked before West-Australia in 1727, our study reveals the dynamics of the smuggling of (silver) money, and in particular the role played by the lower ranks on board. This sheds a new light on the remuneration structure of this risky type of employment

1 Inleiding

In een aanklacht te Batavia tegen de overlevenden van het gezonken schip *Zeewijk* constateerde de advocaat fiscaal op 12 oktober 1728 ‘dat bij de officieren militairen en mattsroosen bescheijden geweest zijnde op het verongelukte schip *Zeewijk* bij hun arrivement, alhier buitjen ’s Compagnies aangebragte geld kisten [...] een merkelyk quantiteit aen ducatons, zo in zakken, neusdoeken, buffeltjes, broeken, mutsen, koussen en schoenen, als op een andere weijse geborgen en met diverse letteren gemerkt’ waren aangetroffen. Het overbrengen van (zilver)geld met VOC-schepen was

¹ Met dank aan Femme Gastra die een eerdere versie van commentaar voorzag.

strafbaar, en de aanklager werd daarom ‘gelast dierwegens zijn ampt en pligt te betragten en te procederen tot confiscatie dier penningen als gelden zijnde die tegens ’s Compagnies ordres en placatten ter bestellinge alhier zijn aangebragt’.² De zaak rond het gestrande schip *Zeewijk* biedt inzicht in een interessant fenomeen: het illegale vervoer van zilver – smokkel – van Europa naar Azië door de opvarenden van uitvarende VOC-schepen. De inzichten in deze smokkel van edelmetaal van Europa naar Azië met VOC-schepen heeft implicaties voor de geschiedenis van wereldhandel, arbeid en smokkel.

Van de zestiende tot de negentiende eeuw stroomde het zilver overvloedig van de mijnen in Zuid-Amerika – met name die van Potosí en Mexico – naar Azië. Deze zilverstromen liepen meestal via Europa, maar ook wel rechtstreeks via de Filippijnen. De reconstructie van de omvang van deze stroom berust op gegevens over de mijnbouw zelf, maar vooral ook over het transport van dit edelmetaal. Voor het transport van zilver van Europa naar Azië zijn we aangewezen op de gegevens van de verschillende handelscompagnieën. De VOC vervult daarin een belangrijke rol, omdat zij lang het meest omvangrijke scheepvaartnetwerk tussen Europa en Azië onderhield – tot circa 1750 was de scheepvaart van de VOC immers even omvangrijk als alle andere compagnieën tezamen. De Europese handelscompagnieën trachtten deze lucratieve activiteit te monopoliseren met uitsluiting van anderen, hun eigen personeel voorop. Zij slaagden daarin maar gedeeltelijk. Zo is bekend dat Goa gesmokkeld zilver en goud uit Brazilië ontving via Peru.³ Juist ook de particuliere smokkel van edelmetaal aan boord van haar uitgaande schepen was niet te vermijden. Hoe groot de omvang daarvan was, is echter een tot nu toe onopgelost raadsel. De informatie over zilversmokkel door VOC-opvarenden stelt ons – door een kwantificering van de omvang van de smokkelarij – in staat om de omvang van de totale zilverstroom nauwkeuriger in te schatten.

Zo mogelijk nog belangrijker is dat de rechtszaken, maatregelen tegen het particuliere transport van zilver en andere informatiestromen inzicht bieden in de praktijken, netwerken en motieven van de smokkelaars. Aangezien dit fenomeen de eeuwen heeft getrotseerd, moet sprake zijn geweest van voldoende incentives voor de betrokkenen. Beide implicaties, op macro- en microniveau, kunnen niet los van elkaar worden bestudeerd. Toch, zo zal blijken, moeten uiteindelijk de implicaties voor de smokke-

2 Nationaal Archief (NA), Archief van de VOC (VOC), inventarisnummer 9355, zaak 5.

3 M. de Jesus dos Mártires Lopes, *Tradition and Modernity in Eighteenth-Century Goa (1750-1800)* (New Delhi 2006) 71.

laars, dus voor de individuele zeelieden, belangrijker worden geacht dan die voor de totale omvang van de edelmetaalstroom. Zoals de titel aangeeft, zal de nadruk in dit artikel dan ook meer liggen op het smokkeloan dan op de zilverstromen.

Deze studie probeert aan de hand van een nadere analyse van de stukken over de op zich al lang bekende schipbreuk in 1727 van het VOC-schip *Zeewijk* op de Australische westkust de omvang en vooral praktijk van de smokkelhandel in zilver in kaart te brengen. Zodoende krijgen we niet alleen meer zicht op wereldwijde handelsnetwerken en zilverstromen, maar vooral ook op de praktijken en beloningen van de betrokken smokkelaars of – zo men wil – illegale geldkoeriers. Smokkel werd niet alleen ondernomen door schippers of handelaren met eigen schepen, zoals andere voorbeelden aan het licht hebben gebracht. Rond 1640 werd over de opvarenden van Nederlandse schepen die op Brazilië voeren gemeld dat ‘sommigen Braziliaanse suiker in hun hemden en broeken hadden verborgen en na ontscheping in de Republiek verkochten’.⁴ Onder de VOC gebruikten opvarenden hun scheepskisten ook regelmatig om goederen te smokkelen die door de VOC verboden waren.⁵ Deze studie levert inzicht in de fijne radarwerken van smokkelpraktijken en laat zien dat bij deze smokkelpraktijken niet alleen handelaren waren gemoeid, maar dat opvarenden tot op het (bijna aller)laagste niveau betrokken waren.

Het fenomeen smokkelarij door VOC-matrozen en soldaten raakt aan het vraagstuk van de aard van de beloning van de zeeman – een belangwekkende discussie met implicaties voor de geschiedenis van arbeid en handel. Wat was de aard van de beloning van deze mensen en, in verband daarmee, wat bewoog zo veel jongens en mannen uit West-Europa (het grootste deel van het personeel) om willens en wetens hun leven in de waagschaal te stellen? Immers, ook toen was alom bekend dat velen het leven lieten voor zij naar Europa terug konden keren. Niet alleen het avontuur (dat speelde zeker mee) en de vaste en niet onredelijke gage naast kost en inwoning vormden belangrijke overwegingen om het lot te tarten, maar ook de mogelijkheid om een beperkte hoeveelheid handelsgoederen (de “gepermitteerde bagage” met een waarde van vier maanden gage) mee naar huis te nemen en daar met winst te verkopen.⁶ Daarbij kwam, zoals

4 W. Klooster, ‘De bootsgezellen van Brazilië’, *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 33:2 (2014) 41-56, 49.

5 De voorbeelden in het archief van de Raad van Justitie van smokkel van specerijen, textiel en andere zaken in kisten of allerlei ruimtes in het schip zijn talrijk.

6 J.R. Bruijn en J. Lucassen (eds.), *Op de schepen der Oost-Indische Compagnie. Vijf artikelen van J. de Hullu* (Groningen 1980) 72.

wij zullen aantonen, ook nog de mogelijkheid om geld te verdienen met het smokkelen van groot zilvergeld naar Azië.

Zowel de goederenhandel als de geldsmokkelarij voor eigen rekening, maar vooral ook voor die van derden, maakten van deze loonarbeiders dus tevens kleine handelaars en dienstverleners, kortom kleine ondernemers. Het is dan ook niet zo dat er een tegenstelling bestond tussen Europese VOC-zeelieden die primair loonarbeider en Aziatische zeelieden die primair handelaars zouden zijn geweest, zoals in navolging van de invloedrijke Van Leur vaak is gesteld. Hij zag de Aziatische maritieme wereld als gekenmerkt door ‘a large number of peddlers with small cargoes and a small capital, a limited number of ships and a reluctant overabundance of ‘shipperpassengers’.⁷ In de literatuur voor Indiase zeelieden op Europese schepen, maar ook Chinese zeelieden heeft dit geleid tot een beeld waarin Aziatische zeelieden primair handelaren waren, geen zeelieden. Of in de woorden van Cushman: ‘crew members of a Chinese junk were merchants first and sailors second.’⁸ Afgelopen jaren is meer aandacht gekomen voor het feit dat ook Aziatische zeelieden – ondanks mogelijke kleine particuliere handeltjes – als loonarbeiders werkten.⁹ Deze studie van smokkelpraktijken zal dus de vermeende tegenstellingen tussen Europese en Aziatische zeelieden eerder verkleinen dan vergroten. Zoals zal blijken werd de aantrekkelijkheid van het zeemansbestaan voor zowel Europeanen als Aziaten aanzienlijk verhoogd door de kans op bijverdiensten. Beiden waren dus niet alleen loonarbeider, maar daarnaast ook kleine handelaars. De Europeaan smokkelde bovendien zilvergeld naar Azië.

7 J.C. van Leur, *Indonesian Trade and Society. Essays in Asian Social and Economic History* (Den Haag 1955; herdruk, Leiden 1983) 214.

8 J.W. Cushman, *Fields from the Sea. Chinese junk trade with Siam during the late eighteenth and early nineteenth centuries* (Ithaca 1993) 99.

9 M. van Rossum, *Werkers van de wereld. Globalisering, arbeid en interculturele ontmoetingen tussen Aziatische en Europese zeelieden in dienst van de VOC, 1600-1800* (Hilversum 2014) 122-124; M. van Rossum, ‘The Rise of the Asian Sailor? Inter-Asiatic Shipping, the Dutch East India Company and Maritime Labour Markets (1500-1800)’, in: S. Bhattacharya (red.), *Towards a New History of Work* (New Delhi 2014) 180-213.

2 Mondiale zilverstromen en het aandeel van de VOC

De kwantificatie van de zilverstroom van de Amerika's naar Azië heeft al veel geleerden bezig gehouden. Wij gaan hier uit van de samenvattingen door Dennis O. Flynn en Arturo Giraldez.¹⁰ Voor de zeventiende eeuw komen zij op 50 metrische ton per jaar via Manilla en drie maal zoveel via Europa.¹¹ In totaal is dit dus 200 ton gemiddeld die toen ieder jaar van Amerika naar Azië stroomde. Een derde van de "Europese stroom" (50 ton, dus gelijk aan de "Manilla stroom") kwam volgens hen voor rekening van Portugal, Nederland en Engeland tezamen. Deze 50 ton berekenen zij als volgt: 8,47 ton via Portugal, 17,57 ton via de East India Company en 24,93 ton via de VOC. Volgens deze reconstructie was de VOC dus goed voor 1/8 van het totaal in de zeventiende eeuw, maar het zal voor de hele periode van 1602 tot 1795 eerder onder dan boven de 10 procent hebben gelegen.

Het VOC-aandeel is in dit geval namelijk waarschijnlijk wat overdreven omdat Flynn en Giraldez zich beroepen op Michel Morineau. Zonder verdere verwijzingen of berekeningen stelt deze de jaarlijkse VOC-export van edelmetaal (goud én zilver samen!) van 1659 tot 1694 op gemiddeld 2,4 miljoen gulden, wat voor die gehele subperiode op 84 miljoen gulden neer zou komen.¹² De veel nauwkeuriger berekeningen van Femme Gaastra voor die jaren komen echter lager uit, zeker wanneer het alleen om de zilverstroom gaat die Flynn en Giraldez willen reconstrueren (zie tabel 1). Anderzijds ontlopen de berekeningen van de totale edelmetaaluitvoer van de VOC gedurende de zeventiende en achttiende eeuw van Morineau en

10 D.O. Flynn, en A. Giraldez, 'China and the Manila galleons', in: A.J.H. Latham en H. Kawakatsu (eds.), *Japanese Industrialization and the Asian Economy* (London 1994) 71-90; D.O. Flynn en A. Giraldez, 'Introduction' in: Idem (Eds.), *Metals and Monies in an Emerging Global Economy* (Aldershot 1997) xv-xl. Voor de productie van afzonderlijke munthuizen in Latijns Amerika zie Te Paske 2007.

11 Flynn, Giraldez. 'China', 83. Wat betreft de VOC kiezen zij hier zonder verdere argumentatie voor de schatting van Morineau en niet voor die van Gaastra.

12 M. Morineau, 'Quelques remarques sur l'abondance monétaire aux Provinces-Unies', *Annales E.S.C.* 29:5 (1974) 767-776, 772-774. Jaarlijks gemiddeld 0,4 – 0,5 miljoen gulden van 1602 tot 1658, 2,4 van 1659 tot 1694, 4 van 1694 tot 1749 en 5 van 1749 tot 1795, wat in totaal neerkomt op 563 miljoen gulden aan edelmetaal (goud én zilver samen).

Gaastra elkaar niet veel: respectievelijk 563 en 574 miljoen gulden.¹³ Het precieze aandeel van het zilver daarin is voor de meeste jaren niet eenvoudig vast te stellen zoals tabel 1 al duidelijk maakt. Het liep op het einde wel af van grofweg 90 procent in de jaren 1690-1760 naar 73 procent in de jaren 1760, 80 procent in de jaren 1770, waarschijnlijk 73 procent in de jaren 1780 en 83 procent in 1790-1794.

Tabel 1: Samenstelling van de officiële zendingen van edelmetaal door de VOC (gulden)

	1650-1659	1660-1669	1670-1679	1680-1689	1690-1699	Totaal 1650-1699
Ongespecificeerd	2.905.000	10.500.000	4.695.500	9.820.000	0	27.920.500
Goudbaren	[0]	400.000	125.000	1.400.000	1.100.000	3.025.000
dukaten	[0]				1.750.000	1.750.000
Subtotaal goud	[0]	400.000	125.000	1.400.000	2.850.000	4.775.000
Zilverbaren	300.000		1.675.000	2.450.000	3.775.000	8.200.000
dukaton	[0]		300.000	700.000	4.150.000	5.150.000
Andere grote Nederlandse zilvermunten	1.645.000	400.000	2.087.500	500.000		4.632.500
payment	1.500.000	200.000	1.112.000	725.000	6.475.000	8.900.000
Buitenlandse zilvermunten	2.050.000	600.000	1.300.000	4.125.000	11.355.000	19.430.000
Subtotaal zilver	5.495.000	1.200.000	6.474.500	8.500.000	25.755.000	47.424.500
Totaal	8.400.000	12.100.000	11.295.000	19.720.000	28.605.000	80.125.000

Bron: berekend uit Bruijn, Gaastra en Schöffer I (1987) 230-235

De zilverexport bestond uit zilverbaren en grote Nederlandse en buitenlandse munten. Het aandeel van de zilverbaren in de totale edelmetaaluitvoer kan wel 15 procent zijn geweest en dat van zilverstukken 75 procent, waarvan ongeveer de helft uit het buitenland afkomstig, vooral Spaanse en Spaans-koloniale munten (Mexicanen en andere realen). Bij de Nederlandse munten valt een verschuiving waar te nemen van allerlei soorten daalders (voor het laatst vermeld in 1687) naar payment (schellingen, dubbele en enkele stuivers) en dukaton (voor het eerst vermeld in 1679).

13 F.S. Gaastra, *Geschiedenis van de VOC. Opkomst, bloei en ondergang* (Elfde druk: Zuthen 2012) 149. Onder verwijzing naar J.R. Bruijn, F.S. Gaastra, I. Schöffer (eds.), *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries* (Den Haag 1979-1987) 187; F.S. Gaastra, 'De Verenigde Oost-Indische Compagnie in de zeventiende en achttiende eeuw: de groei van een bedrijf. Geld tegen goederen. Een structurele verandering in het Nederlands-Aziatische handelsverkeer', *BMGN* 91 (1976) 249-272; F.S. Gaastra, 'The exports of precious metals from Europe to Asia by the Dutch East India Company, 1602-1795', in: J.F. Richards (ed.), *Precious Metals in the Later Medieval and Early Modern Worlds* (Durham 1983) 447-476, 451.



Illustratie 1: Dukaton of zilveren rijder van de VOC uit Holland, Verenigde Oostindische Compagnie, Dordrecht, 1739. Collectie Rijksmuseum, KOG-MP-1-4408.

3 Officiële export en smokkel van edelmetaal via de VOC

Naast de officiële export van edelmetaal door de VOC werd op grote schaal gesmokkeld. In zijn baanbrekende studie over de geldexport van de VOC tussen 1720 en 1740 schrijft Arent Pol over deze bloeiende particuliere smokkel: “uit de aard van de zaak kan de omvang daarvan niet worden vastgesteld”.¹⁴ Voor de officiële uitvoer van munten naar Indië legt Pol een verband met de muntslag van de Republiek die wel voor 10 procent op deze afzet zou zijn gericht en hij concludeert: “Het muntbedrijf in de Republiek kan met recht een veredelende exportindustrie worden genoemd, temeer

¹⁴ A. Pol, ‘Tot gerief van India’. Geldexport door de VOC’, *Jaarboek voor Munt en Penningkunde* 72 (1985) 65-195, 90. Zie ook recent: J. Pelsdonk, ‘Verboden geld. Betaalmiddelen van de VOC uit Nederlandse bodem’, *De Beeldenaar* 39:5 (2015) 201-208.

daar zij ook actief was ten behoeve van de handel op de Baltische en Levantijnse kusten.”¹⁵

Femme Gaastra gaat nog verder. Niet alleen legt hij helder uit waarom deze particuliere smokkelarij van zilvergeld zo winstgevend en daarom zo wijdverbreid is geweest, hij probeert ook inzicht te geven in de omvang ervan.¹⁶ Aangezien de Europese handel met Azië berustte op de uitvoer van edelmetaal en vooral zilver en de invoer van Aziatische producten zoals peper, kaneel, nootmuskaat, foelie en Indiase weefsels was het zaak voor de compagnieën om zoveel mogelijk zilver tegen de laagste prijs naar Azië te verschepen en het daar ook te houden. Volgens Van Imhoff in 1747 was de jaarlijkse VOC-behoefte “tien of meer millioenen” gulden, terwijl er in zijn tijd officieel nog niet de helft aan contanten naar Azië werd geëxporteerd.¹⁷

Vandaar dat haar dienaren geen zilver terug mochten voeren naar Europa maar in plaats daarvan in staat werden gesteld op voordelige voorwaarden hun verdiensten niet in Azië maar in de Republiek in contanten op te nemen. Allereerst werd hun loon als soldaat, matroos of ambachtsman of ambtenaar dus grotendeels als tegoed bijgeschreven en nog niet in Azië uitgekeerd. De in Azië uitgekeerde voorschotten op het loon kregen zij doorgaans half in geld en half in goederen.¹⁸ Daarnaast werden de compagniesdienaren in Azië gestimuleerd om geld dat zij op een andere manier hadden verworven, dus met name door privéhandel, nijverheid of beleggingen, contant bij de VOC-boekhouders in Azië tegen voordelige voorwaarden in te leveren om dit via wissels (officieel “assignaties” geheten) in Nederland uitbetaald te krijgen. De compagnie bood daartoe niet alleen rente op het aldus gestorte kapitaal maar vanaf 1640 voerde de Hoge Regering in Batavia bovendien een wisselkoers in die veel gunstiger was dan die in Nederland. De bewindhebbers in Nederland hebben zich daar een tijdlang tegen verzet maar gingen in 1658 toch akkoord. Een van de argumenten was dat het personeel anders verdiensten via Engelse of Deense concurrenten trachtte weg te sluizen.

Deze strategie werkte: in de achttiende eeuw waren de assignatie-overmakingen gestegen tot gemiddeld meer dan twee miljoen gulden per jaar. De VOC hanteerde in 1777 zelfs limieten van drie miljoen voor Batavia, drie

15 Pol in ‘Geldexport’ verwijst hier naar de collectie Van Kerkwijk (toen KPK, nu in DNB) map ‘Ned. Indië’: 20^e eeuws afschrift van een stuk zonder aanduiding van datum of herkomst.

16 F.S. Gaastra, *Particuliere geldstromen binnen het VOC-bedrijf 1640-1795* (Van Gelder-lezing 2002) 11-20.

17 Gaastra, *Particuliere geldstromen*, 7, 18.

18 Van Rossum, *Werkers van de wereld*, 232.

ton voor Ceylon en de Kaap ieder, en een ton voor Bengalen. Voor de hele achttiende eeuw werd tot bijna een kwart van alle edelmetaal waarover de VOC in Azië zo kon beschikken verworven door de verkoop van assignaties in Indië tegen een tiende in de eeuw daarvoor (zie tabel 2).

Tabel 2: Vergelijking van de export van edelmetaal naar Azië en de uitbetaling op assignaties in Nederland (miljoenen guldens)

	VOC-export van edelmetaal naar Azië	In Azië in kas gestort voor assignaties	Totaal edelmetaal uit Europa, beschikbaar voor VOC in Azië ¹⁹	Aandeel van de assignaties (%)
17 ^{de} eeuw	125.573	30.646	156.219	19,6 %
18 ^{de} eeuw	448.216	207.100	655.319	31,6 %

Bron: Gaastra (2012) 39

De herkomst van de verdiensten (en de edelmetalen) die achter deze assignaties schuil gaan, staat ter discussie. Gaastra wijst op de attractieve wisselkoersen. Het was vooral de populaire dukaton die daarin een belangrijke rol speelde. Volgens de officiële koers in de Republiek was deze 63 stuivers waard, maar in lange tijd Azië aanzienlijk meer (zie tabel 3). Vanaf 1728 werden alle wissels tegen dukatons uitgegeven. Geen wonder dat hiervan duchtig gebruik werd gemaakt, concludeert Gaastra: “Ondernemende Compagniesdienaren konden wanneer zij na aankomst in Indië hun geld direct in de VOC-kas stortten, binnen achttien maanden door dit koersverschil en de tien procent rente wel een winst van 36 à 40 procent behalen.”²⁰ Dit werkte geldsmokkel in de hand.

Maar niet al het geld dat met deze assignaties gemoed was, kwam voort uit de smokkel van edelmetaal van Nederland naar Azië. Niet alleen VOC-dienaren deden stortingen ten behoeve van assignaties. Tussen 1773 en 1789 maakten bijvoorbeeld ook Engelsen in Bengalen via de VOC-vestiging Chinsura gebruik van dit systeem. Dit leverde een bedrag op van maar liefst fl. 35.051.537.²¹ Maar ook andere inkomsten en uitgaven van VOC-onderdanen in Azië speelden een belangrijke rol bij de verklaring van de particuliere geldstromen.²²

19 Dus afgezien van in Azië ingekocht edelmetaal dat vooral in de zeventiende eeuw nog belangrijk was, zie Gaastra, *Particuliere geldstromen*, 9.

20 Gaastra, *Particuliere geldstromen*, 11. Onder verwijzing naar Van den Berg 1870, 45-46.

21 Gaastra, *Particuliere geldstromen*, 31-36 (onze optelling).

22 Mooie voorbeelden in F.S. Gaastra, 'Friesland en de VOC', in: Ph. H. Breuker en A. Janse (red.), *Negen eeuwen Friesland-Holland. Geschiedenis van een haat-liefde verhouding* (Zutphen 1997) 184-196, 189 (assignaties), 193 (Amfioensociëteit), 195 (aankoop landgoed op Java).

Tabel 3: Koers van de dukaton volgens de resoluties van de Hoge Regering in Batavia, 1677-1780

Resolutie	Koers in Azië, uitgedrukt in Nederlandse stuivers		Voordelig verschil bij inwisseling (tegen assignatie) in Azië	
	Tegen assignaties	Tegen ander geld	In stuivers	%
7 november 1676	90	72	18	25
12 augustus 1682	75			
18 september 1682	82,5			
31 oktober 1687	90	72	18	25
23 augustus 1700	97,5	78	19,5	25
27 juni 1719	82,5	66	16,5	25,15
8 december 1728	97,5	78	19,5	25
17 november 1737	97,5	72	25,5	35,42
18 januari 1779	66	70	Min 4	
6 september 1782	72			
5 november 1782	78			
18 juli 1783	72			
2 september 1783	80			
3 april – 20 september 1784	72			
10 januari – 29 juli 1785	70			
28 januari 1786	72			
1 december 1786 – 18 januari 1788	74			
27 mei – 18 augustus 1788	78			
3 maart 1789	72			
28 april – 3 september 1789	78			
2 juli 1790	74			
9 juli – 6 augustus 1790	70			
2 augustus 1792	74			
16 september 1793 – 22 september 1795	72			

Bron: Gaastra (2002) 21, 24-25

Albert van den Belt verklaart de assignaties van Ceylon volledig door legale en illegale handelsactiviteiten van de VOC-dienaren op het eiland. Hij maakt opvallend genoeg geen melding van assignaties getrokken via geldsmokkel. Van den Belt stelt dat: “Om en nabij de zestig procent (minimaal) van het naar Nederland overgemaakt geld kon worden verklaard uit de contacten tussen Nederlandse handelshuizen en hun partner of vertegenwoordiger op Ceylon. De verkoop van de Europese handelsartikelen genereerde in al deze gevallen het geld dat voor het overgrote deel per as-

signatie naar Nederland teruggekeerde.”²³ De overige veertig procent (vier tot vijf miljoen gulden) verklaart Van den Belt met lokale, kleinschalige ondernemingen en handelsactiviteiten.²⁴ Dit verschil kan niet worden verklaard met het argument dat Ceylon bijvoorbeeld niet werd voorzien van smokkelzilver, omdat de retourschepen primair Batavia aandeden. Vanaf 1660 werd juist voor Ceylon een directe scheepvaartverbinding onderhouden die jaarlijks enkele schepen vanuit de Republiek naar Ceylon bracht.²⁵

De Compagnie was zich uiteraard terdege bewust van de zilversmokkel en de (legale en illegale) particuliere handelsactiviteiten van haar personeel. Zij ondernam daartegen wel maatregelen. Zo nu en dan stelde de VOC onderzoeken in. Dat kon aan het begin en aan het einde van de keten. Schepen werden bijvoorbeeld onderzocht bij vertrek en bij aankomst.²⁶ Wat dat laatste betreft is na te gaan wie nu precies die assignaties kocht en of deze personen de aldus overgemaakte sommen wel eerlijk verdiend konden hebben. Gaastra geeft hiervan korte impressies voor de jaren 1730 en aan de hand van een lijst van assignaties, opgemaakt in Batavia op 15 oktober 1760.²⁷ De indruk bestaat dat het vooral om hoge functionarissen gaat, iets wat zeker geldt voor de aandeelhouders van de amfioen-sociëteit.²⁸

We blijven dus voorlopig zitten met de vraag in hoeverre deze bedragen verdiend waren met particuliere handelsactiviteiten in Azië of via geldsmokkel uit de Republiek naar Azië waren overgebracht. Aangezien beide mogelijkheden naast elkaar bestonden is het wellicht nog belangrijker om de vraag te stellen hoe omvangrijk de zilversmokkel uit de Republiek eigenlijk was, en welk aandeel deze stroom had in de assignaties. En wie waren er eigenlijk verantwoordelijk voor de zilversmokkel – de hoge functionarissen die de assignaties gebruikten, of wellicht ook anderen?

23 A. van den Belt, *Het VOC-bedrijf op Ceylon. Een voornamelijk vestiging van de Oost-Indische Compagnie in de 18^{de} eeuw* (Zutphen 2008) 201.

24 Van den Belt, *VOC-bedrijf*, 217-218.

25 Tussen 1660 en 1795 worden in *Dutch-Asiatic Shipping* tenminste 317 naar Azië uitgaande reizen vermeld met een aankomstbestemming Ceylon, Colombo, Gale, Bathicaloa of Negombo.

26 Bruijn en Lucassen, *Op de schepen*, 69-78.

27 Gaastra, *Particuliere geldstromen*, 22-30. voor de gegevens uit 1730 ontbreekt een verwijzing, voor 1760 zie NA, VOC, 2971, fol. 811-819: overgekomen brieven en papieren 1761, lijst van assignaties dd 15 oktober 1760.

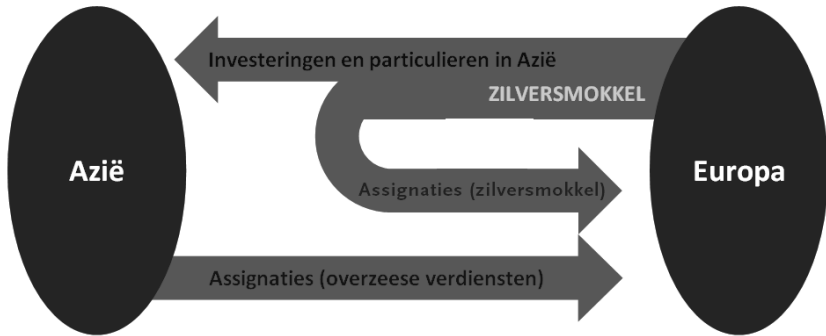
28 Gaastra, *Particuliere geldstromen*, 36-41.

4 De zilversmokkel met VOC-schepen: nader onderzoek naar omvang en samenstelling

Voor we de smokkelaars zelf in het vizier kunnen krijgen is het van belang om eerst de omvang en vooral samenstelling van de zilversmokkel nader te onderzoeken. Voor de omvang zouden we ons tevreden kunnen stellen met de constatering dat de VOC in haar boekhouding de in Batavia voor assignaties in kas gestorte gelden verantwoordde onder het hoofd “secours uit het lieve vaderland”, tezamen met de door haar zelf geïmporteerde edele metalen.²⁹ Dat geeft het belang van deze geldstroom duidelijk aan. Stel dat we de reeds genoemde Engelse bijdrage aan de naar de Republiek overgemaakte assignaties (35 miljoen gulden) niet meerekenen, maar wel – met Femme Gaastra – aannemen dat de assignaties de (illegale) zilverstroom van de Republiek naar Azië reflecteren, dan blijft ruim 200 miljoen gulden over die gedurende 155 jaar mogelijk is gesmokkeld. In dat geval zou zo gemiddeld om 1,3 miljoen per jaar van de Republiek naar Azië gesmokkeld zijn.

Maar hoe kunnen we weten dat het totaalbedrag van deze assignaties ook gelijk stond aan het totaalbedrag vanuit Nederland naar Azië gesmokkelde edelmetalen? Voor zover het de smokkelaars of hun opdrachtgevers louter en alleen om koerswinst op korte termijn zou zijn gegaan, zoals in het door Gaastra gesuggereerde rekenvoorbeeld waarbij 36 tot 40 procent rendement gehaald werd binnen 18 maanden, ligt de zaak duidelijk. Maar wat wanneer het gesmokkelde edelmetaal in Azië in onroerende goederen werd geïnvesteerd of in handelsactiviteiten? Als de uiteindelijke ontvanger van deze kontanten naar Europa terug wilde keren werd het ongetwijfeld uiteindelijk ook op de geschetste wijze in assignaties omgezet. Maar er zijn ook andere bestemmingen denkbaar: de begunstigde kan een Aziaat zijn geweest of een Europeaan die niet wilde terugkeren, of die al zijn geld bij Chinezen vergokte. Daar komt nog bij dat de assignaties, volgens Van den Belt, ook werden gebruikt om de legale en illegale overzeese verdiensten vanuit Azië over te brengen naar de Republiek. Met andere woorden, de som aan assignaties is mogelijk slechts zeer gedeeltelijk een indicatie voor de omvang van de edelmetaalsmokkel.

29 Gaastra, *Particuliere geldstromen*, 9.



Figuur 1: Smokkel, zilver- en assignatiestromen via de VOC (model)

Alvorens verder te gaan kunnen we de plausibiliteit van de orde van grootte van de gevonden sommen nog op twee manieren testen. Immers, als we er van mogen uitgaan dat in anderhalve eeuw een totaal van in de orde van grootte van 200 miljoen gulden naar Azië gesmokkeld is aan boord van VOC-schepen rijzen twee vragen. Ten eerste, waar kwamen die munten dan vandaan, met andere woorden, zoals door Pol gesuggereerd, was er een relatie met de muntslag in de Republiek?³⁰ En ten tweede, wat betekent de smokkel van zoveel zilver voor een gemiddeld schip en voor een gemiddeld bemanningslid? Hoe zat dit transport logistiek in elkaar? In welke vorm werd dit edelmetaal gesmokkeld: als baartjes of als munten en welke denominaties dan precies? En waren de broekzakken en koffers van de bemanningsleden wel groot genoeg om dit allemaal mee te zeulen?

Laten we wat betreft de productie voor het gemak eens aannemen dat die 200 miljoen uitsluitend in Nederlandse dukatons is meegesmokkeld. Samen met de officieel door de VOC uitgevoerde muntstukken van die denominatie en samen met eventuele andere bestemmingen kunnen we kijken of de productie een dergelijke vraag aan heeft gekund. Een goede testmogelijkheid bieden de door Pol verzamelde cijfers voor de periode 1720-1740 (zie Bijlage). Daaruit blijkt dat er in de periode 1720-1740 weliswaar niet genoeg dukatons zijn geproduceerd om in de veronderstelde behoefte van die periode te voorzien. Voordien waren er echter natuurlijk ook al zilveren dukatons in omloop, zowel van Noord- als van Zuid-Nederlandse makelij. En deze worden ook in latere scheepswrakken aangetroffen

³⁰ Pol, 'Tot gerief', 86, 95-96.

zoals hierna uiteen zal worden gezet.³¹ Gesteld dat nagenoeg alle beschikbare dukatons Nederland verlaten hebben en dat bovendien ook andere muntstukken (met name grote zilverstukken) deel hebben uitgemaakt van deze stroom, dan is het theoretisch inderdaad mogelijk dat de veronderstelde gelijkstelling van assignaties van Azië naar Nederland aan illegale smokkel vanuit Nederland stand houdt. Het is op basis van de productiegegevens echter niet erg waarschijnlijk dat de smokkel nog groter is geweest, eerder kleiner.

Dat brengt ons op een tweede test: wat betekende een dergelijk smokkelbedrag in de praktijk van het illegale vervoer? Aangezien we het aantal uitgevaren schepen en bemanningsleden kennen zijn de betreffende gemiddelden eenvoudig uit te rekenen. Nog duidelijker dan de eerste test (de vergelijking met de productie van dukatons in de periode 1720-1740) toont deze tweede dat de veronderstelling dat het totale bedrag aan gesmokkelde edelmetalen gelijk was aan de op assignatie naar Nederland overgemaakte sommen eerder aan de hoge dan aan de lage kant is. Immers, een dukaton is een zilveren munt met een doorsnee van 4 centimeter en een gewicht van 32,48 gram (ter vergelijking: een 2 euro munt meet 2,5 centimeter en weegt 8,5 gram, dus bijna een kwart van een dukaton). Een gesmokkeld bedrag van meer dan een kilo aan edelmetaal voor iedere opvarende in de zeventiende en van meer dan 2,7 kg in de achttiende eeuw lijkt op het eerste gezicht immers niet gering. Maar is het dat ook? Alleen concrete gevallen waar de smokkel aan het licht kwam kunnen hier uitsluitsel geven.

Het is interessant om dit te vergelijken met de verspreide gegevens die zijn overgeleverd met betrekking tot het aangetroffen smokkelzilver in gestrande VOC-schepen (via latere opgravingen van de schepen *Lakenman* (1721) en *Hillegom* (1736), en via de hierna uitvoeriger te behandelen rechtszaak rond het schip *Zeewijk* (1727). De berekeningen van het gesmokkelde aantal dukatons per schip op basis van de assignaties kunnen worden vergeleken met schattingen op basis van deze vondsten. Ook de vergelijking met de vondsten in deze schepen – en de zeer grove schattingen die op basis van extrapolaties gemaakt zouden kunnen worden – maakt duidelijk dat de bedragen gesmokkelde edelmetalen eerder lager waren dan de totale assignatiegelden. Alle tot nu toe gemaakte veronderstellingen

31 Vgl. J.R. Bruijn, *Schippers van de VOC in de achttiende eeuw aan de wal en op zee* (Amsterdam 2008) 162: "omstreeks 1710 kwamen forse voorraden oude dukatons, opgeborgen bij de Amsterdamse Wisselbank, in circulatie en werden er weer nieuwe aangemaakt". Pol, "Tot gerief, 88: wijst hier ook op met een verwijzing naar Van Dillen die meldt dat bij de Wisselbank in 1711 nog voor 2,5 miljoen guldens aan dukatons aanwezig was.

over de omvang van de smokkel zijn in een hypothetisch model doorgerekend in tabel 4.

Tabel 4: De gemiddelde hypothetische smokkel van edelmetaal naar Azië per schip en per uitgevaren man (guldens) op basis van assignaties en vondsten gestrande schepen *

Basis van schatting	Periode	In Azië in kas gestort voor assignaties (hfl)	Smokkel dukatons per schip	Smokkel dukatons (schatting totaal) *	Smokkelbedrag (schatting) *		
					Per schip (hfl)		Per opvarende
					In hfl	In dukatons ad 63 sts	
Assignaties	1640-1699	30.000.000	[6.516]**	9.523.810	23.456	126	40
	1700-1795	172.000.000	[16.190]**	54.488.550	58.285	262	83
	1640-1795	202.000.000	[13.265]**	64.065.969	47.754	226	72
Zeewijk (1727)	1640-1795		7172-7.480	34.638.508-36.126.051	25.819-26.928	122-128	39-40
Lakenman (1721), Hillegom (1736)	1640-1795		3.856-4.285	18.623.269-20.695.205	13.882-15.426	66-73	21-23

Bron: Gaastra 2002, 6-7, 35; Gaastra (2012) 149 (assignaties, minus de wissels uit Bengalen 1773-1789); Bruijn, Gaastra en Schöffer (1987) 144 (schepen en opvarenden); Pol (1985) 90, 130, 153 (Hillegom), 158 (Zeewijk), 175 (Lakenman). NA, VOC, 9350, 9352, 9353, 9355 (Zeewijk).* De schattingen van de gesmokkelde bedragen per schip en per uitgevaren man zijn berekend op basis van de gegevens in *Dutch Asiatic Shipping*, die voor de periode 1640-1795 aangeven dat in totaal 4.230 schepen en 892.900 man personeel zijn uitgevaren. Voor de aangegeven deelperiodes waren dit respectievelijk 1.279 schepen en 237.700 opvarenden (1640-1699), en 2.951 en 655.200 opvarenden (1700-1795).** Niet daadwerkelijk aangetroffen, maar afgeleid uit de geschatte omvang van smokkel van zilvergeld op basis van de in Azië gestorte gelden voor assignaties.

5 Het VOC-personeelslid als smokkelaar: wat we tot nu toe weten

Maar waar brengt dit model ons als we dit vergelijken met de beschikbare historische informatie over concrete smokkelaars van zilvergeld? Uit de literatuur zijn enkele gevallen bekend waarin de smokkelaars op heterdaad betrappt werden. Ook kan uit boedels van schippers of uit de inhoud van scheepswrakken (in de tijd zelf of eeuwen later geborgen) een tipje van de sluier worden opgelicht, zoals onlangs mooi werd samengevat door Jaap Bruijn.³² Aan de hand van enkele voorbeelden uit de periode 1725-1743 laat

³² Bruijn, *Schippers*, 162-165. Met verwijzingen in noot 7 naar: Gaastra, *Particuliere geldstromen*, 11-20; Pol, 'Tot geref'; R. Paesie, *Het VOC-retourschip Ravesteyn. De laatste reis van een Zeeuwse Oostindiëvaarder* (Amsterdam, 1999) 38-40; E. Jacobs, *Koopman in Azië. De handel van de Verenigde Oost-Indische Compagnie tijdens de 18^{de} eeuw* (Zutphen 2000) 225-227; DAS II, nr. 2600, 2680, 2978, 3016.

hij zien dat – ondanks strenge verboden op dit punt — de particuliere smokkel van met name zilveren dukatons toen schering en inslag moet zijn geweest. Zelf deed Bruijn onderzoek in ruim vijftien boedelinventarissen van schippers waarvan er drie muntgeld bevatten. Meest betrof het dukatons: in 1738 had Daniël van Staden er 231 bij zich en in 1740 Dirk Pomp 195. In 1750 bevatte de boedel van schipper Simon de Groot 49 dukatons, maar ook een flinke hoeveelheid Spaanse matten en diverse zakjes met ander geld die hij op bestelling naar Azië meenam. Vanwege het illegale karakter en de waarde van de transporten is het niet zeker of de boedelinventarissen altijd een volledig beeld geven van het aanwezige smokkelgeld, maar enkele honderden dukatons per schipper lijkt toch eerder de regel te zijn geweest. Hoe zat het dan met de rest van de opvarenden?

Een aanwijzing daarvoor komt van de inhoud van scheepswrakken. In 1725 werd uit de vergane *Slot ter Hoge* een “grootte quantiteyt gelden van particulieren” door een “duykelaar” boven water gebracht. En kort na het vergaan van de *Hillegom* in 1736 werden “ruim 4.000 dukatons, verpakt in blikken dozen met daarop de initialen of namen van de geadresseerden in Batavia” uit het wrak gered, en dit terwijl de VOC zelf in dit geval geen geld aan boord had laten brengen!³³ Recente succesvolle pogingen om VOC-wrakken op te duiken leverden vergelijkbare verrassingen op zoals de kisten met dukatons die naar boven kwamen uit het schip *'t Vliegend Hart*, dat in 1735 bij vertrek naar Azië vergaan is in de Scheldemonde.³⁴ Voor de periode 1720-1740 zijn bij Pol deze en ook nog andere voorbeelden te vinden.³⁵ Hij verwijst daarbij, in chronologische volgorde, naar de rampen met de *Lakenman* in 1721, de hierna uitvoerig te bespreken *Zeewijk* in 1727³⁶, met de *Blijdorp* in 1733 en met de *Hillegom* in 1736. Het meest spectaculair was de vondst van 12.854 gulden (in de vorm van ruim 4000 dukatons) in de *Hillegom*, een schip waarmee de VOC officieel geen duit had meegezonden. Tot slot noemt Pol “de 2 blikken met 600 dukatons, bestemd voor Adriaan Willijns te Batavia, die in 1739 uit de kist van stuurman Willem Adolf Klemp vielen”.³⁷

33 Dit citaat ontleent Bruijn aan Pol, ‘Tot gerief, 90, noot 38 die verwijst naar NA, VOC, 7151, fol. 1165 (totaal fl. 13.000, wv. fl. 4.000 aan dukatons).

34 Gaastra, *Particuliere geldstromen*, 17 geeft een afbeelding van een kistje met gesmokkelde dukatons uit de *Vliegend Hert* [sic].

35 Pol, ‘Tot gerief, 89-96, 130, 153, 158, 175.

36 Met alleen een verwijzing naar NA, VOC, 2082, fol. 354-358.

37 Met verwijzing naar NA, VOC, 7152, fol. 835. Verder geeft hij nog een ongedateerd citaat uit Coll. Radermacher 455: ‘... door particuliere baetsugtige menschen van tijt tot tijt soo excessieve quantiteijt van ducatons ter sluijk na Indiën was overgebragt’.

In publicaties, waaronder veilingcatalogi, over door duikers onderzochte scheepswrakken, komen we weliswaar ook veel zilvergeld en vooral dukatons tegen, maar die vertegenwoordigen slechts een fractie van het volgens de VOC-archieven met die schepen overgezonden kapitaal, zodat onbekend blijft in hoeverre het ook om gesmokkeld geld ging. Aangezien in veel gevallen niet al het geld geborgen kon worden geeft dit overzicht geen goed beeld van de omvang van de zilversmokkel.³⁸ Misschien is het interessanter dat wel de al bestaande indruk bevestigt dat dukatons voor dit doel het meest geliefd waren en daarnaast Spaanse stukken van vergelijkbaar gewicht. Kleingeld viel daarbij in het niet. Van al deze rampen biedt die met de *Zeewijk* die in 1727 op de kust van West-Australië door nieuw ontdekte archiefgegevens de voor de beantwoording van de opgeworpen vragen zo noodzakelijke (en onverwachte) details.

6 De ramp met de *Zeewijk* in 1727

Het schip *Zeewijk* koos in november 1726 het ruime sop voor de reis van Vlissingen naar Batavia onder schipper Jan Steijns. Het was de eerste reis van het schip, dat in het voorgaande jaar door de Kamer Zeeland was gebouwd. Het vertrok met 208 opvarenden vanuit Vlissingen, bereikte met nogal wat zieken in april 1727 Kaap de Goede Hoop en zette de reis naar Batavia voort met een bemanning van 153 opvarenden.³⁹ Door een verkeerde inschatting van de route strandde het schip *Zeewijk* in de vroege avond van 9 juni 1727 op het 'Halve Maan'-rif dat onderdeel was van de Houtman Abrolhos, waarop in 1629 ook het vermaarde schip *Batavia* was gestrand.

Het schip bleef aanvankelijk intact, maar na enkele dagen werd toch besloten om het gehavende vaartuig te verlaten en de overstap te maken naar een nabijgelegen eilandje met vers water ('Gun Island') om daar op redding te wachten vanuit Batavia. Om dit te bespoedigen werd de sloep met 12 opvarenden daarheen gestuurd onder leiding van opperstuurman

38 Behalve de aangehaalde publicaties van Pol, zie onder meer H.E. van Gelder, 'De munten van 'De Liefde'', *Jaarboek voor Munt- en Penningkunde* 56/57 (1969/1970) 63-74; en H. J. van der Wiel, 'De zilveren ridders van de 'Meresteijn'', *Jaarboek voor Munt- en Penningkunde* 68 (1981) 47-55.

39 Tijdens het eerste gedeelte van de reis van Vlissingen naar Kaap de Goede Hoop waren liefst 28 opvarenden overleden. Aan de Kaap overleden nog eens 3 opvarende, werden 7 man voor lokale tewerkstelling van het schip gehaald en bleven 38 zieken achter. Bij vertrek naar Batavia werden 20 nieuwe opvarenden (zogeheten 'opstappers') aan boord geplaatst, waarvan mogelijk 1 verstekeling.

Pieter Langeweg, maar van die sloep werd nooit meer iets vernomen. Intussen hielden de opvarenden zich maandenlang in leven met het jagen op zeehonden en vogels, maar op 30 oktober, zij waren al bijna een jaar onder weg en de vooruitzichten somber, besloten zij om zelf een nieuw vaartuig te bouwen voor de overtocht naar Batavia. De geldkisten van de Compagnie waren bij de overtocht naar het eiland al veiliggesteld. Ook de particuliere gelden en andere waardevolle spullen waren uit het wrak geborgen.

De bemanning was in die maanden sterk uitgedund. Van de 153 opvarenden die vertrokken vanaf de Kaap waren er voor de ramp al 16 overleden door ziekte en andere oorzaken. In de eerste dagen na de stranding stierven nog eens 12 bemanningsleden. Daar kwamen de twaalf opvarenden van de expeditie onder leiding van Langeweg bij. Tijdens de lange maanden van wachten overleden nog eens 25 opvarenden. Toen zelfgebouwde vaartuig eindelijk af was en gereed om te vertrekken van Gun Island, het was intussen al maart 1728, waren er dus nog maar 88 over en daarvan kwamen er tijdens de overtocht naar Batavia ook nog eens 6 om. Uiteindelijk overleefden dus slechts 82 mannen het avontuur, ruim 60 procent.⁴⁰

Op 26 april 1728 kwamen deze overlevenden met hun vaartuig in de Straat Sunda het VOC-schip *De Veerman* tegen. De gezagvoerder gaf in het geheim een verklaring mee waarin hij om hulp vroeg tegen zijn bemanning, omdat zij het geld en de goederen onder zichzelf verdeeld zouden hebben.⁴¹ De volgende dag werden de overlevenden opgevangen en verdeeld over vier Compagnieschepen. Vanwege het alarmerende bericht van schipper Steijns werden het vaartuig en de overlevenden direct grondig geïnspecteerd. De geldkisten van de Compagnie bleken volledig onaangetast meegenomen. Maar opmerkelijk genoeg bleken de overlevenden tegelijkertijd toch grote hoeveelheden dukatons en ander geld in hun kleren en bagage verstopt te hebben. De aangetroffen sommen werden door de autoriteiten ingenomen en nauwkeurig geadmistreerd. Dit leverde een inventaris op van het per persoon aangetroffen geld – de zogeheten “notitie van alle sodanige gelden die op den 27 en 28 april 1728 soo in het opgemaakte vaartuig van het verongelukte Schip Zeewijk als bij de offici-

40 Het meest recente en helder verslag van de reis en gebeurtenissen rond de ramp met het schip *Zeewijk* biedt C. Ariese, ‘Databases of the people aboard the VOC ships Batavia (1629) & Zeewijk (1727) An analysis of the potential for finding the Dutch castaways’ human remains in Australia’, *Special Publication nr. 16, Australian National Centre of Excellence for Maritime Archaeology Report, Department of Maritime Archaeology, Western Australian Museum*, No. 298 (September 2012).

41 Ariese, ‘Databases’, 33. Origineel: NA, VOC, 1.04.02, inv.nr. 2082, f. 347.

eren militairen en andere personen op voorsz. vaartuijg bescheijden gevonden”.⁴²

In Batavia werden alle opvarenden voor de Raad van Justitie gedaagd. De gerechtelijke stukken van de processen bieden een rijk inzicht in de claims en praktijken van de smokkel van zilvergeld.⁴³ Veel zeelieden en soldaten werden na korte tijd al weer op schepen en andere werkplekken geplaatst, zodat een deel van de bemanning voor de Raad werd vertegenwoordigd door burgers of dienaren uit Batavia. Met name Isaac Plaché, vrijburger en koopman te Batavia speelde daarin een belangrijke rol. Voor de Raad van Justitie waren alle opvarenden eerst uitvoerig ondervraagd: niet zozeer over de scheepsramp, maar voornamelijk over het aanwezige zilvergeld. De verklaringen van de bemanningen leveren zodoende gedetailleerde gegevens op over de hoeveelheid (zilver)geld die individuele opvarenden claimden in bezit te hebben gehad bij aankomst in Batavia (dit kan vergeleken worden met de inventaris of “notitie” van hetgeen bij de opvarenden werd aangetroffen), de hoeveelheid geld die zij claimden zelf te hebben meegenomen uit de Republiek, en de hoeveelheid die zij verkregen hadden tijdens en na de ramp (door het in bewaring te nemen of te verdienen met bijzondere werkzaamheden).

Het is niet verwonderlijk dat zoveel zilvergeld aan boord was. De praktijk om zilvergeld te verzenden met gezagvoerders was wijdverbreid en de bemanning wond er geen doekjes om. Jan Steijns verklaarde dat “hij alles wat hij in de wereld hadde genoegsaem te gelde gemaekt heeft” voordat hij “met het voor hem ongelukkig schip Zeewijk naer Batavia [zou] stevenen”.⁴⁴ In het geval van de schipper Steijns was deze verklaring misschien ook een poging om te verdoezelen dat hij duizenden dukatons van derden had meegenomen als zogenaamde “bestelgelden”. Zijn geheime verklaring bij aankomst in de Straat Sunda moet in dat licht dan ook misschien gezien worden als een poging om zoveel mogelijk van deze bestelgelden weer in zijn bezit te krijgen, nadat deze door de scheepsramp onder de bemanning verspreid waren geraakt.

Dat zilversmokkel niet alleen plaats vond door de bezitter van het geld zelf (een gezagvoerder of een bemanningslid), maar ook voor derden plaatsvond wordt geïllustreerd door een rechtszaak voor het Hof van Holland van enkele jaren later, in de jaren 1730 gevoerd in naam van Johanna Calkoen, weduwe en boedelhoudster van de overleden Amsterdamse

42 NA, VOC, 9351.

43 Het betreft de stukken in NA, VOC, 9350, 9352, 9353 en 9355.

44 NA, VOC, 9350.

koopman Cornelis van Limburg.⁴⁵ Zij probeerde geld terug te vorderen dat in de jaren twintig door haar man met verschillende schippers naar Batavia was verzonden, maar nooit terug gekomen bleek te zijn. Het geld werd aan schippers meegegeven, die vanwege het illegale karakter van de praktijk echter “noijt recepissen off renverzalen soude willen, ofte derven geven”. Het geld was gericht aan contacten in Batavia die verzocht werden “om de overgezondene vijffhondert ducatonen te verkopen” en “het montant daer van in Compagnies cas te tellen”. Volgens de administratie van haar overleden man waren in de jaren 1725, 1726 en 1727 in totaal wel 16 zendingen gedaan, waarbij iedere keer 100 dukatons met een andere schipper naar Batavia was verzonden.

Maar schippers lijken niet de enige te zijn geweest die geld bij zich droegen. Vooral in het geval van lagere bemanningsleden leidde dit tot achterdocht bij de Compagnie. In de rechtszaak tegen bosschietier Jan de Blande van Middelburg klonk het wantrouwen hoorbaar door. Bij hem was een bedrag ter waarde van bijna duizend rijksdaalders aangetroffen in “drie zakjes, een riem, een engelse muts, en een paar schoenen”. Jan claimde daarvan 300 dukatons zelf te hebben meegenomen, en de rest “uijt de bestelgelden geborgen” te hebben. De aanklager Van Schinne vond het niet geloofwaardig: “Want wie zal gelooven, dat een gemeen mattruos een somma van 300 ducatonen als sijn eijgen uijt het vaderland zal mede nemen”. Van Schinne beargumenteerde dat iedereen weet dat het integendeel “haare gewoonte is, nooijt na india te gaan, voor dat haere penningen verteert zijn”.⁴⁶

De opvarenden hielden echter voet bij stuk dat zij zelf gelden hadden aangebracht. Sommige opvarenden claimden expliciet dat zij al hun bezittingen hadden verkocht en leningen afgesloten “om eenige penninge in de handt te hebben tot het incopen van negotie hier te lande”.⁴⁷ De inventaris bevat meerdere aanwijzingen voor de smokkel van eigen kapitaal als dat van derden. Zo had de bosschietier Samuel Lauresz van Hamburg volgens de “notitie” bij aankomst “twee sackjes met ducatonen gemerkt S:L:” op zak. De Raad van Justitie vond dit mogelijk voldoende duidelijkheid bieden: Samuel kwam in de rechtszaken verder niet meer voor. Andere opvarenden wel. De bosschietier Dirk Theunisz van Gotenburg bijvoorbeeld had bij aankomst “drie sackjes met ducatonen gem D:T:” op zak. Toch verklaarde hij geen geld te hebben meegenomen op de heenreis, maar wel dat hem “ter

45 NA, Hof van Holland, 3.03.01.01, inv.nr. 10935.

46 NA, VOC, 9355, zaak 5.

47 NA, VOC, 9355, zaak 9.

ordere van den schipper” 255 dukatons waren “toebedeelt en 140 op het Eijland onder een steen begraven gevonden te hebben”.⁴⁸

In sommige gevallen waren de grote sommen zilvergeld heel duidelijk bedoeld als zogeheten bestelgelden. Bij opperchirurgijn Jan de Boot van Middelburg, bijvoorbeeld, werd “een kleen sackje met 200 ducatonen” gevonden. De zak was gemerkt met de initialen van Jan de Boot: “gemerkt I: D:B:”, maar was “verzeegelt en geadresseert aan Isaak Penij”. Daarnaast had Jan nog een doos “met 182 ducatonen en 4 schellingen benevens nog 38 halve ducatonen”.⁴⁹

Vrijburger Isaac Plaché vertegenwoordigde de opvarenden in dat opzicht dan ook niet geheel belangeloos. Een briefje geschreven door Leendert Bomme aan Plaché te Batavia, dat gedateerd was op 30 september 1726 te Middelburg en voor de Raad van Justitie als bewijsstuk werd opgevoerd, maakte melding van “een bustie in zeijldoek gem:t I:P:” dat vanuit Middelburg verzonden was met “daar inne 183 stuxs ducatonen en 1 stuv: onder opsigt van den schipper op Zeewijk Jan Steijns”. Tegelijkertijd was eenzelfde bedrag verzonden in een “bleeke bustje” “onder opsigt van schipper Joris Vermouw” op het schip *Barbestijn*.⁵⁰

7 Smokkel en netwerken in praktijk: de *Zeewijk* als casus

Er van uit gaande dat de meegesmokkelde sommen voor een aanzienlijk deel niet eigendom waren van de bemanning, maar voor derden werden meegenomen naar Azië, lijkt het logisch te veronderstellen dat de sommen groter waren naar rato van de reputatie en betrouwbaarheid van de zee-man en de grootte van zijn sociale netwerk. Dat zou afgemeten kunnen worden aan de rang, de herkomst en de bevaarenheid van de zeeman. We mogen immers aannemen dat een Middelburgse bevaaren officier niet alleen veel stadsgenoten kende, maar ook door hen in vertrouwen werd genomen om gelden illegaal mee te nemen met een redelijke kans op winst. Omgekeerd zal een onbevaaren buitenlandse matroos door niemand met een dergelijke opdracht belast zijn. In de volgende tabellen zijn deze veronderstellingen met redelijk succes getoetst.

⁴⁸ NA, VOC, 9350, zaak 16. Beide opvarenden hadden niet eerder voor de VOC gevaren. Ze werden bij aanmonstering vermeld als ‘bosschierter’, maar in de rechtszaak voor de Raad van Justitie aangeduid als ‘matroos’.

⁴⁹ NA, VOC, 9351.

⁵⁰ NA, VOC, 9353, zaak 18.

Daarbij moet worden opgemerkt dat we door de rechtszaak naar aanleiding van de scheepsramp met het schip *Zeewijk* eigenlijk drie momenten zien waarop netwerk, reputatie en vertrouwen een rol spelen ten aanzien van het transport van smokkelzilver. Allereerst gaat het daarbij uiteraard om het meenemen van geld bij het vertrek van het schip uit Zeeland – het aantal geclaimde en geschatte dukatons, maar ook het deel van de bemanning dat helemaal geen dukatons bij zich had, zijn daarvoor een interessante maatstaf. Ten tweede is het mogelijk dat de (overlevende) opvarenden onderweg en bij aankomst meer geld bij zich hadden bij hun vertrek door het overlijden van collega's onderweg. De VOC schreef voor dat de bezittingen van overledenen onderweg geveild werden en met (het eventueel aanwezige) contante geld worden bijgeschreven bij de tegoeden in Nederland.⁵¹ Maar vanwege het illegale karakter bleef het zilvergeld vermoedelijk buiten de officiële procedures en is het waarschijnlijk dat bestelgelden via informele kanalen werden afgehandeld (bijvoorbeeld doordat hogere bemanningsleden zich verantwoordelijk maakten voor de afhandeling).⁵² Ten derde moeten we rekening houden met de mogelijkheid van herverdeling van de gelden na de ramp, door overlijden, extra werk en het in bewaring krijgen van gelden van de gezagvoerder. Daarvoor is de inventaris van de aangetroffen gelden bij aankomst in de Straat Sunda een belangrijke maatstaf. Deze herverdeling kan veel zeggen over het netwerk en vertrouwen vlak na de scheepsramp, na een reis van vijf tot zes maanden.

Om te komen tot een goede inschatting van de meegenomen bedragen per persoon zijn niet alleen de exacte sommen in de inventaris meegenomen, maar is ook een schatting gemaakt voor personen waarvoor geen bedragen werden genoemd, maar die duidelijk wel geld bij zich hadden in middelen omschreven als “zakjes”, ‘bundeltjes’ en dergelijke. Dit is belangrijk om vooral ook de kleinere bedragen bij de lagere rangen recht te doen. Een groot deel van de kleinere verzamelingen zilvermunten werden namelijk niet expliciet in geldbedragen genoteerd, maar afgedaan met verwijzingen als “een sackje met oude duijten”. Zo werd over Walter Gillisz van

51 Bruijn en Lucassen, *Op de schepen*, 67.

52 In het journaal van de *Zeewijk* (NA, VOC, 1.04.02, 9353) zijn wel vermeldingen van de sterfgevallen, maar geen verwijzingen naar de bestemming van hun bezittingen of de aanwezigheid van zilvergeld of bestelgelden. Hetzelfde geldt voor de monsterrol van de soldaten. De scheeps-soldijboek is hierop niet gecontroleerd (NA, VOC, 1.04.02, 12856).

Antwerpen gemeld dat hij “een klein smeerig bondeltje met ducatonen” bij zich had. Deze waren “ongemerct” – de verpakking was dus niet van een persoonsmerk voorzien. Walter werd niet vervolgd.⁵³ De landspassaat Jacob Smits uit Maastricht had “een broek en twee riemen met ducatonen benaait”.

Waar mogelijk zijn de bedragen overgenomen die door telling bij de inspectie wel bekend waren in de inventaris (de “notitie”); voor de meeste opvarenden waren schattingen noodzakelijk. Voor deze schattingen van de gesmokkelde bedragen op basis van kwalitatieve vermeldingen hanteren wij de volgende maten: een *zakje* bevat gemiddeld 40 ducatonen; *bundels* en *kleine zakjes* zo’n 20 ducatonen; en kledingstukken en andere zaken “benaait” met ducatonen 10 stuks. Dit zijn voorzichtige schattingen, zoals uit de volgende schaarse details uit de inventaris blijkt. Zo had Jan de Water, een kwartiermeester uit Amsterdam, volgens de inventaris alleen al 56 ducatonen in “een neusdoek”. Hij had tevens “een groot sak met ducatonen gem[erkt] I:D:W:” bij zich, maar daarvoor wordt in de inventaris geen specificatie van het aantal gegeven. Jan claimde 528 ducatonen te hebben aangebracht in Batavia, waarvan hij maar liefst 425 ducatonen had “geborgen” – verkregen door de zilvermunten uit het schip te redden. Hij claimde dat hij zelf 103 ducatonen uit de Republiek had meegenomen. Het is mogelijk dat het zakje – gemerkt met I[an] D[e] W[ater] – alleen het overgebleven eigen gedeelte van 47 ducatonen bevatte – maar ook dat het zakje juist gevuld was met het volledige eigen bedrag van Jan, namelijk 103 ducatonen.

In tabel 5 hebben wij voor de 82 opvarenden de relatie onderzocht tussen de meegenomen bedragen (geclaimd en aangetroffen) enerzijds en hun carrière anderzijds. Deze laatste hebben wij proberen te reconstrueren aan de hand van de scheepssoldijboeken.⁵⁴

53 Waarschijnlijk is Walter Gillisz de opvarende die in de VOC Opvarenden wordt vermeld als Baltus Gillisz uit Antwerpen. Hij stapte aan de Kaap de Goede Hoop over op het schip *Zeewijk* en voer mogelijk tot in de jaren '40 van de achttiende eeuw voor de VOC. NA, VOC, 12856, f. 103.

54 Alle 82 opvarenden zijn via de database VOC Opvarenden (www.vocopvarenden.nationaalarchief.nl) onderzocht op hun eerdere en latere dienstverbanden. In het geval van de (overlevende) bemanning van het schip *Zeewijk* werd het onderzoek vergemakkelijkt doordat de persoonsgegevens bekend waren uit de ondervragingen en gerechtelijke stukken van de Raad van Justitie (1728) en de bemanningslijst van het schip bij vertrek (1726). Dit leidde ertoe dat een hoger percentage opvarenden in hun eerdere en latere dienstverbanden daadwerkelijk kon worden geïdentificeerd doordat beter gecorrigeerd kon worden voor eventuele variaties in spelling en verbasteringen van namen (door de verschillen tussen de gerechtelijke stukken en de informatie in VOC Opvarenden voor het schip *Zeewijk* in acht te nemen). Dit leidde tot eenduidige carrièrepaden, behalve voor de matrozen Willem de Jong van Rotterdam en Hendrik de Bruijn van Amsterdam.

Tabel 5: Gemiddelde aantal dukatons bij aankomst te Batavia volgens inventaris of claims van overlevende opvarenden *Zeewijk* (1727), naar herkomst, functie en dienstverband

Afstand (km)	N	Deel zonder dukatons (%)	Inventaris	Claim [excl. Steijns]	Schatting
0-25	22	27%	43,3	222,6 [59,9]	272,5
25-200	46	22%	3,0	42,6	34,4
>200	14	21%	10,9	22,4	56,7
Onbekend	0				
Dienstjaren (totale carrière)					
>11	28	21%	13,3	199,4 [71,6]	188,6
5-11	23	22%	32,6	42,8	85,7
0-5	24	21%	5,0	19,4	39,2
Onbekend **	7				
Ervaringsjaren (voor vertrek)					
>11	4	0%	-	1.075,5 [180,5]	942,5
9-11	3	0%	-	121,7	100,0
6-8	4	25%	92,8	30,5	198,0
3-5	5	20%	145,1	105,6	298,3
0-2	3	67%	-	74,3	13,3
0	56	21%	2,6	26,7	32,1
Onbekend **	7				
Functie tijdens vertrek *					
Officieren	3	0%	-	1.267,7 [111,5]	1.220,0
Onderofficieren	18	11%	55,6	84,0	139,0
Bossschieters	10	30%	21,6	26,0	68,2
Matrozen	22	27%	1,1	43,5	38,2
Jongens	10	30%	-	-	20,0
Soldaten	18	28%	-	30,1	25,0
Onbekend	1				
Functie tijdens onderzoek *					
Officieren	4	0%	-	988,3 [124,3]	925,0
Onderofficieren	19	11%	60,7	81,2	147,7
Bossschieters	6	17%	10,7	-	36,3
Matrozen	29	28%	0,9	36,3	39,0
Jongens	4	50%	-	-	20,0
Soldaten	20	30%	-	31,1	22,0
Onbekend	0				

* De functiecategorie 'officieren' is inclusief de gezagvoerder; 'onderofficieren' inclusief specialisten (timmerlieden, krankbezoeker, bottelier, etc); 'bossschieters' inclusief de maten van onderofficieren en specialisten; 'jongens' inclusief hooplopers en jongmatrozen; 'soldaten' inclusief adelborsten en landspassaten.** Het hoge aantal onbekenden wordt veroorzaakt door de opstappers aan de Kaap.

In tabel 5 blijkt dat een duidelijk verband bestaat tussen rang en de meegenomen bedragen, zowel volgens de eigen claims als volgens de schattingen. De rol van (onder)officieren in het transport van zilvergeld blijkt groot. Alle officieren hadden dukatons bij zich. De onderofficieren hadden of claimden ook bijna allemaal dukatons, met uitzondering van de scheepscorporaal Jan van Ransbeek van “Oostrect” en kwartiermeester Abraham van den Hede van Vlissingen. De rol van lagere bemanningsleden is zo mogelijk nog opvallender. De bemanningsleden die de scheepsramp hadden overleefd hadden bij aankomst te Batavia gemiddeld tientallen dukatons bij zich – of claimden op deze dukatons recht te hebben. Tegelijkertijd gold dit niet voor alle lagere bemanningsleden: bijna een derde van de zeelieden en soldaten hadden geen dukatons – van de jongmatrozen en jongens was dit zelfs de helft.

De tabel maakt ook een ander verband zichtbaar: namelijk het verband tussen geografische herkomst en meegenomen bedragen. De herkomst van opvarenden speelde duidelijk een rol in de hoeveelheden dukatons die door opvarenden werden meegenomen (of geclaimd). De opvarenden van het eiland Walcheren – dus uit Middelburg, Vlissingen en Veere – hadden volgens de inventaris van de inspectie op het moment van aankomst in de Straat Sunda (onderweg naar Batavia) gemiddeld aanzienlijk meer dukatons bij zich. Deze groep opvarenden claimde ook een veel groter deel van de dukatons te hebben meegenomen vanuit de Republiek. Wederom wordt dit gemiddelde sterk beïnvloed door schipper Jan Steijns van Middelburg, die maar liefst 3,580 dukatons claimde te hebben meegenomen uit de Republiek. De schipper verklaarde deze munten onder de bemanning te hebben verdeeld voor de overtocht van de kust van Australië naar Batavia. Maar ook zonder het meerekenen van de schipper claimde de groep Zeeuwse opvarenden (binnen een straal van 25 kilometer van Middelburg) gemiddeld het meeste dukatons te hebben meegenomen.

Onder de opvarenden van buiten Walcheren mét claims lag het gemiddelde aantal dukatons onder de opvarenden afkomstig van grotere afstand (meer dan 200 kilometer) opmerkelijk genoeg hoger dan onder opvarenden van middellange afstand (tot 200 kilometer). Het waren daarbij mannen als de reeds genoemde Dirk Theunisz van Gotenburg en Samuel Laurensz van Hamburg, die het verschil maakten: opvarenden afkomstig van lange afstanden, vaak uit maritieme omgevingen, en met goedgevulde zakjes geld, die gemerkt waren met hun initialen. In deze categorie van opvarenden afkomstig van oorden die meer dan 200 kilometer verwijderd waren hadden ook de matroos Hendrik Harmensz van Rensburg (H:H:), soldaat Jan Jansz van Steenderen (I:I:), opperkuiper Jacobus van Kouwen-

burg van Keulen (I:V:K:), hooploper Jurriaan Willemsz van Hamburg (I:W:) en soldaat Guiliam de Booy van Hamburg (G:D:B:) dukatons in zakjes die met hun initialen “gemerkt” waren. Opvallend is dat vrijwel geen van deze opvarenden – behalve opperkuiper Van Kouwenburg – voor hun vertrek met het schip *Zeewijk* eerder voor de Compagnie gevaren hadden. Hadden zij een eigen kleine fortuin meegenomen? Waren ze voor hun vertrek voor de VOC al zo goed in Walcheren ingeburgerd dat zij daar contacten hadden opgebouwd? Of moeten we ze juist veel meer zien als transporteurs voor lokale Duitse en Scandinavische netwerken gevestigd in hun steden van herkomst en gebruik makend van de mogelijkheden via de VOC? En was dit de enige of belangrijkste reden om bij de VOC aan te monstere? In dat geval zouden we hen als echte beroepssmokkelaars moeten aanmerken.

Een laatste cruciale factor naast herkomst en rang in het bepalen of opvarenden wel of geen dukatons bij zich hadden was ervaring. Overlevenden die voor hun vertrek met het schip *Zeewijk* géén werkervaring bij de VOC hadden, claimden in hun verklaringen te Batavia viermaal minder dukatons bij zich te hebben gehad dan overlevenden met voorgaande VOC-werkervaring (gemiddeld 27 dukatons tegen 103). Belangrijker is dat bij opvarenden zonder eerdere VOC-werkervaring feitelijk ook veel minder dukatons waren aangetroffen bij de inspectie bij aankomst (gemiddeld 2,6 dukatons). Opvarenden met voorgaande VOC-werkervaring hadden maar liefst gemiddeld bijna 60 dukatons op zak tijdens de inspectie. Ervaring, rang en netwerk hielden sterk verband – het effect van de groep Zeeuwse *insiders* met veel ervaring bij de Compagnie wordt hier duidelijk zichtbaar. Daarnaast wordt in de categorie met weinig tot geen eerdere werkervaring bij de Compagnie het gemiddelde nog enigszins hoog gehouden door de kleine groep Duitse en Noorse opvarenden die afkomstig was van vergelegen oorden, maar wel in bezit waren van hun initialen gemerkte zakken gevuld met dukatons.

Tabel 6: Gemiddelde dienstverloop overlevende opvarenden *Zeewijk* (1727) naar herkomst

Afstand (km)	Dienstjaren (totale carrière)	Ervaringsjaren (voor vertrek)	Dienstverbanden (totale carrière)
0-25	11,2	2,7	2,4
25-200	8,5	1,6	1,5
>200	10,6	0,9	1,4

Hiermee wordt een ander belangrijk patroon zichtbaar onder de overlevenden van het schip *Zeewijk*. Zeeuwse opvarenden hadden gemiddeld genomen al méér werkervaring in dienst van de VOC opgedaan voor aanvang van de reis van het schip *Zeewijk* in 1726 (gemiddeld 2,7 jaar tegenover 1,6 jaar en 0,9 jaar voor opvarenden van middellange en lange afstanden). Opvallend is ook dat zij tijdens hun hele carrière gemiddeld genomen veel meer dienstverbanden aangingen bij de VOC. Voor zover de carrières volledig getraceerd konden worden van de groep overlevenden namen de Zeeuwse opvarenden gemiddeld 2,4 keer dienst bij de VOC, terwijl dit voor de opvarenden uit plaatsen van middellange afstand (25 tot 200 kilometer) en lange afstand (meer dan 200 kilometer) aanzienlijk minder was, respectievelijk 1,5 en 1,4 keer. Dit betekende niet dat opvarenden van Walcheren in totaal veel langer in dienst waren: hun totale diensttijd was gemiddeld 11,2 jaar. Opvarenden van lange afstanden waren gemiddeld bijna even lang in dienst (10,6 jaar), terwijl opvarenden van middellange afstanden het eerder voor gezien hielden – hun totale diensttijd was gemiddeld slechts 8,5 jaar.

Dit sluit aan bij de bevindingen uit andere studies: opvarenden uit de directe regio van de Kamerstad – de directe rekruteringskring – deden meer dienst op retourreizen, keerden daarmee vaker terug in de Republiek en maakten carrière op de retourschepen (en bij hernieuwde aanmonstering in hun Kamerstad); opvarenden die afkomstig waren van grotere afstanden vervulden hun dienst vaker in Azië en maakten carrière door hun diensttijd overzees.⁵⁵ Deze vaak buitenlandse opvarenden keerden dus minder vaak terug naar de Republiek. Daarmee wordt aannemelijk dat het netwerk van de opvarenden (zoals zichtbaar wordt door de indicatoren ervaring, herkomst en rang) inderdaad cruciaal was voor hun rol in de zilversmokkel van Europa naar Azië via VOC-schepen. Twee patronen lijken daarbij zichtbaar te worden. Aan de ene kant beschikten juist de (ervaren en carrière-makende) Zeeuwse opvarenden van het eiland Walcheren – met name uit de steden Vlissingen en Middelburg – over het juiste netwerk om zilver te transporteren vanuit de Republiek. Zij hadden zowel het juiste netwerk in de Zeeuwse steden om opgezadeld te worden met de bestelgelden, maar ze beschikten ook over het juiste netwerk binnen de VOC om te zorgen dat zij het geld daadwerkelijk over konden brengen (via

55 Van Rossum, *Werkers van de wereld*, 280-281. Zie ook: R. Sandbrink, 'Schippers op de intra-Aziatische handelsvloot van de Verenigde Oost-Indische Compagnie: de sociaal-economische kenmerken van een vergeten groep, 1700-1795' (Masterscriptie Vrije Universiteit Amsterdam 2010).

het voortdurende heen- en weerreizen; via voldoende bescherming aan boord; etc). Schippers en officieren spanden in deze praktijken de kroon en namen vaak wel honderden, zo niet duizenden dukatons mee. Aan de andere kant staan de lagere bemanningsleden, die kleinere, maar soms toch ook aanzienlijke aantallen dukatons meenamen. Uiteraard speelden ook hier de ervaren Zeeuwse zeevarenden een rol, maar interessant hier is ook de positie van de Duitse en Noorse opvarenden. Zij waren mogelijk ervaren zeelieden waren, maar lijken vaak nieuw te zijn geweest bij de Compagnie. Toch namen zij vrij grote sommen zilver mee – uit hun eigen bezit of mogelijk voor derden uit de Duitse en Noorse (havens)steden waar zij op hun beurt goede connecties hadden.

8 Conclusies

Wat zijn nu de implicaties voor de twee onderling verbonden vraagstukken, die aan het begin van dit artikel zijn aangestipt? Voor de mondiale zilverstromen was het al bekend dat naast de officiële uitvoer van zilver door de VOC een circuit bestond van illegaal particulier zilvertransport via VOC-schepen. De productiecijfers van de dukatons (de voornaamste gesmokkelde geldsoort) staan een dergelijke veronderstelling zeker toe. Maar wat kunnen we concluderen over de omvang van deze smokkel?

Deze kan niet eenvoudig gelijk worden gesteld aan de omvang van de assignaties die in Azië werden opgemaakt. Het totaalbedrag van door opvarenden gesmokkeld zilver was waarschijnlijk kleiner dan de via assignaties overgemaakte 65 miljoen dukatons (ruim 200 miljoen gulden). Op basis van de gegevens betreffende scheepsrampen (inclusief onze kroongetuige de *Zeewijk*) lijkt een inschatting van 20 tot 40 miljoen dukatons voorlopig waarschijnlijker. Een deel van deze gesmokkelde gelden was afkomstig uit het eigen bezit van de opvarenden of hun familie, maar een waarschijnlijk veel groter deel bestond uit zogeheten “bestelgeld”. Deze bestelgeld werden door opvarenden – en gezagvoerders voorop – voor derden overgebracht vanuit de Republiek naar connecties in Batavia en elders in Azië. Dit overgebrachte geld werd waarschijnlijk niet direct in de assignatiekassen gestort, maar zal vaak ook (eerst) gebruikt zijn door de smokkelaars of, meer waarschijnlijk, door Europese en Chinese inwoners van Batavia en andere VOC-steden voor het financieren van de toegestane en illegale particuliere handel in Azië. Het meegebrachte geld kon door de winsten uit deze particuliere handelsactiviteiten worden vermenigvuldigd – een deel van het profijt kon daarna door de aantrekkelijke

wisselkoers bovendien weer worden vergroot door geld via assignaties naar de Republiek terug te sturen. Zo blijkt de smokkel van zilvergeld – van Europa naar Azië – niet alleen nauw verbonden met de behoefte aan edelmetaal van de VOC, maar ook met de legale en illegale handelspraktijken van personeel en burgers in het overzees VOC-wereldrijk.

Deze inzichten hebben misschien grote implicaties voor ons beeld van de smokkelaars – de opvarenden in dienst van de Compagnie. Er lijkt sprake van een duidelijke tweedeling: terwijl een deel van de opvarenden betrokken was bij het smokkelen van bestelgelden of eigen gelden, had een ander deel hier schijnbaar geheel niets mee te maken. De opvarenden die buiten de boot vielen – en volledig of sterker afhankelijk waren van hun Compagniesloon – waren vooral de jongens, jongmatrozen, matrozen en soldaten. De opvarenden die wel wisten te profiteren van de mogelijkheden tot geldsmokkel (en mogelijk andere vormen van legale en illegale handel) aan boord van VOC-schepen vormden een heel diverse groep. Uiteraard waren gezagvoerders, officieren en onderofficieren het sterkst vertegenwoordigd. Zij namen soms honderden tot duizenden dukatons als bestelgelden mee. Onder de rest van de bemanning lijken het enerzijds voornamelijk de ervaren opvarenden uit met name de steden met VOC-kamers die wisten te profiteren, terwijl – opvallend genoeg – anderzijds ruimte bestond voor Duitse en Noorse opvarenden met eigen lokale connecties in hun gebied of stad van herkomst (wellicht professionele smokkelaars).

Dat ook lagere bemanningsleden regelmatig enkele tientallen dukatons meenamen op hun reis naar Azië draagt bij aan de herziening van het beeld van de opvarenden van de Compagnie. Het was al bekend dat VOC-zeelieden niet alleen de ongetrouwde arme sloebers waren, maar dat zeevarende gezinnen zich wisten te onderhouden door transportbrieven en het werk van zeemannsvrouwen. Ook was bekend dat de kleine toegestane voering die zeevarenden mochten meenemen in scheepskisten bij terugkomst in de Republiek een aanvulling kon vormen op het loon. Dit alles maakt van de zeeman geen gelukkige zelfstandige ondernemer: de basis van zijn inkomen bleef het loon van de Compagnie. Maar de grootschalige smokkel van zilvergelden duwt het beeld wel nog verder richting het inzicht dat het – naast het deel van de opvarenden dat niet wist te profiteren van de mogelijkheden – ging om zeevarenden, die actief op zoek gingen naar manieren om hun loon aan te vullen door het meebrengen van eigen geld, het volbrengen van geldtransporten en het zoeken naar andere verdiensten. Dat lijkt niet alleen te zijn gebeurd vanwege de beloningen die daartegen over moeten hebben gestaan (het smokkeloos), maar nadruk-

kelijk ook om in Azië geld in handen te hebben waarmee geïnvesteerd kon worden in handelswaar, die kon leiden tot legale en illegale verdiensten tijdens het werk op de intra-Aziatische reizen of in Aziatische vestigingen.

In dat licht lijken Aziatische en Europese zeelui veel meer op elkaar dan wel verondersteld is: primair proletariërs, maar secundair ook kleine ondernemertjes, die soms als eigen handelaar en soms als koerier opereerden. Dat gold nog sterker voor de Europese zeeman die geld meesmokkelde, en in des te sterkere mate naarmate hij carrière maakte binnen de VOC.

Wat betekenen deze uitkomsten nu voor de totale zilverstroom van Amerika naar Azië? Minder dan men zou denken, zo lijkt het. Indien de omvang van het door VOC-personeel naar Azië gesmokkelde zilver inderdaad op 20 tot 40 miljoen dukatons geschat moet worden, dan was dit zo'n 11 tot 22 procent ten opzichte van het officiële totaal aan edelmetaal dat door de VOC is vervoerd (ter waarde van 574 miljoen gulden). Aangenomen dat de officiële uitvoer door de VOC minder dan 10 procent was van de totale zilverstroom van Amerika naar Azië, dan was deze smokkel via VOC-schepen slechts 1 tot 2 procent van deze totale wereldomvattende zilverstroom. Met alle bestaande onzekerheden die de schattingen via Europa en via de Filippijnen omgeven mogen we hier voorlopig niet te veel waarde aan hechten, tenzij vergelijkbare Spaanse, Engelse, Franse en Portugese studies tot dezelfde resultaten zouden leiden. Voor onze kijk op de verdiensten van de zeeman zijn de gevolgen heel wat groter. Het vooruitzicht voor smokkelloon biedt mede een verklaring voor de risico's die de zeeman (en soldaat) nam door aan te monstere bij de VOC.

Over de auteurs

Jan Lucassen (1947) is emeritus hoogleraar internationale en comparatieve sociale geschiedenis van de Vrije Universiteit Amsterdam en werkzaam aan het Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis – sinds 2012 als honorary fellow. Hij heeft veel gepubliceerd over de sociale en economische geschiedenis van West Europa en Noord India, in het bijzonder op het terrein van migratie- en arbeidsgeschiedenis.

E-mail: jlu@iisg.nl

Matthias van Rossum (1984) is senior onderzoeker aan het Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis. Hij promoveerde aan de Vrije Universiteit (2013) en is gespecialiseerd in arbeidsgeschiedenis, maritieme geschiedenis en *global history*. Momenteel werkt hij aan het onderzoekspro-

ject *Between local debts and global markets* over slavenhandel en slavernij in vroegmodern Azië, waarvoor een Veni-subsidie (NWO) is toegekend.
E-mail: mvr@iisg.nl

Bijlagen: De productie van dukatons in de Republiek en verzending via de VOC, 1720-1740

Tabel 1 Bijlage: Productie en verzending van dukatons, uitgedrukt in guldens, 1720-1740

	Productie van dukatons in de Republiek (zie volgende tabel)	vraag		
		VOC officieel (toebedeling)	VOC smokkel (hypothetisch)	Overige bestemmingen
1720/21		200.000	900.000	
1721			1.000.000	
1722		433.333	800.000	
1723			900.000	
1724		1.053.500 ⁵⁶	500.000	
1725		580.000	800.000	
1726		1.400.000	800.000	
1727		1.500.000	900.000	
1728		1.137.500 ⁵⁷	900.000	
1729		1.300.000 ⁵⁸	700.000	
1730/31		1.200.000 ⁵⁹	600.000	
1731		962.500 ⁶⁰	700.000	
1732		600.000	700.000	
1733		[30.000]	2.000.000	
1734			1.500.000	
1735			4.400.000	
1736			3.200.000	
1737		1.200.000	2.100.000	
1738		2.200.000	900.000	
1739/40		1.600.000	800.000	
1740			2.000.000	
Totaal	36.163.961	15.396.833	36.100.000	Min 15 miljoen

Bronnen: productie zie tabel hieronder; geplande VOC-uitvoer (min of meer ook daadwerkelijk gerealiseerd): Pol (1985) 132-133; smokkel: assignaties volgens Pol (1985) 95 (1 mm = fl 100.000); overige bestemmingen = productie minus legale en illegale uitvoer via VOC

⁵⁶ Daarnaast nog fl. 437.500 aan 'baar zilver mexicanen ducatonen'.

⁵⁷ Excl. door Kamer Adam naar China gezonden contanten, zie Pol, 'Tot gerief, 148 (ca. fl. 383.000, maar niet verzonden, dan wel elders al meegeteld).

⁵⁸ Idem, zie Pol, 'Tot gerief, 149 (ca. fl. 92.000,-). Daarnaast nog fl. 300.000 aan 'baar zilver mexicanen ducatonen'.

⁵⁹ Daarnaast nog fl. 350.000 aan 'baar zilver mexicanen ducatonen'.

⁶⁰ Daarnaast nog fl. 442.500 aan 'baar zilver mexicanen ducatonen'.

Tabel 2 Bijlage: Productie van dukatons (zilveren rijders) in de verschillende munthuizen, uitgedrukt in mark zuiver zilver en afgerond op hele marken, 1720-1740

	Totaal		Dukatons en VOC-dukaton (vet; ook indien slechts gedeeltelijk) voorkomend naar munthuizen					
	gulden	Mark zuiver zilver	Holland	Zeeland	West-friesland	Utrecht	Gelderland	Overijssel
1720			0	0	0	12.705	147.853	113.048 ⁶¹
1721			1.165	0	0	0	45.040	0
1722			0	0	22.476	0	0	0
1723						⁶²	⁶³	
1727			0	0	⁶⁴	57.999 ⁶⁵	0	0
1728			12.909	15.052 ⁶⁶		0	0	0
1729			75.759	0	0	0	0	0

61 Totaal van de productieperiodes 30-10-1719 tot 27-11-1721, 5-12-1721 tot 22-4-1722 en 20-11-1722 tot 2-3-1723, toen echter alleen dukatons met het jaar 1720 geslagen zijn. D. Purmer, *Handboek van de Nederlandse provinciale Muntslag 1568-1795. II: Gelderland, Friesland, Groningen* (s.l.: NVMH, 2009) 229.

62 Inbegrepen in hoeveelheid 1720 aangezien de productieperiode loopt van 26-10-1720 tot 18-3-1723.

63 Inbegrepen bij 1720

64 We beschikken alleen over de totale productie van 19-8-1722 tot 31-1-1729, zodat 1727 (alleen provinciale Westfriese dukatons) en 1728 (alleen VOC dukatons) al bij 1722 (alleen provinciale Westfriese dukatons) zijn opgenomen.

65 Een optelling van de periodes 3 tot 7-1-1726, 24-8-1726 tot 2-8-1727 en 16-8-1727 tot 31-8-1728, waarvoor volgens D. Purmer, en A.H.N. van der Wiel, *Handboek van de Nederlandse provinciale Muntslag 1568-1795. I: Holland, West-Friesland, Zeeland, Utrecht* (s.l.: NVMH, 2006) 235 alleen dukatons met het jaar 1727 bekend zijn.

66 De productieperiode loopt van 14-12-1718 tot 29-7-1728, waarin voor Zeeland alleen in 1728 dukatons (alle VOC-type) werden aangemunt.

	Totaal		Dukatons en VOC-dukaton (vet; ook indien slechts gedeeltelijk voorkomend naar munthuizen)					
	gulden	Mark zuiver zilver	Holland	Zeeland	Westfriesland	Utrecht	Gelderland	Overijssel
1730			20.079	0	47.716 ⁶⁷	68.747	16.691	0
1731			20.368	0		87.734	0	0
1732				0	21.823	30.562	0	132.671
1733			3.567 ⁶⁸	0	0	12.278	39.999	
1734				0	0	0		
1735			0	53.993 ⁶⁹	0	19.680		
1736			0	0	0		55.406	
1737			0	58.902 ⁷⁰	55.390 ⁷¹	0		100.142 ⁷²
1738			2.405			0		
1739			48.247			1.427		
1740			25.664				11.521	
Totaal	36.163.961	1.439.018	210.163	127.947	147.405	291.132	316.510	345.861

Bron: Pol (1985) 86, licht afwijkend van Purmer en Van der Wiel (2006) en Purmer (2009) 132-133; Polak II (1998), 108-110 (Holland), 127-128 (Zeeland), 119 (Westfriesland), 135-137 (Utrecht), 146-147 (Gelderland), 152-153 (Overijssel).

NB1. Deze productiegegevens van dukatons maken geen onderscheid tussen de gewone provinciale en VOC-typen;

NB2. In de jaren 1724-1726 zijn in geen enkel Nederlands munthuis dukatons geslagen;

NB3. Voor de zilveren rijder vanaf ca. 1668 gold een koers van 63 stuiver en bedroeg de ME 25,131 (Polak 1998 II, 74). De muntequivalent (ME) is "de waarde in rekgulden van een mark vermnt zuiver edelmetaal, verwerkt tot munten van het desbetreffende type" (Idem 66). Dit is dus de vermenigvuldigingsfactor om van mark fijn zilver op gulden te komen.

67 We beschikken alleen over de totale productie van 5-5-1729 tot 23-8-1731, alle VOC dukatons.

68 Zowel gewone Hollandse als VOC dukatons.

69 Bij Polak staat hier de productieperiode 11-9-1728 tot 12-9-1732 hoewel er volgens Pol, 'Tot gerief', 86 van de Zeeuwse munt alleen VOC-dukaton 1728 (maar die zijn onder dat jaar al verantwoord) voorkomen en pas voor 1735 het gewone provinciale type. Het betreft dus waarschijnlijk gewone provinciale dukatons 1731, zoals vermeld in Purmer en Van der Wiel, *Handboek*, 178.

70 Productieperiode 10-12-1735 tot 15-4-1741, waarvoor we bij Pol en Scholten gecombineerd het VOC-type met de jaartallen 1737, 1738, 1739, 1740 en 1741 vinden en het provinciale type met het jaartal 1735 bij Pol terwijl Purmer en Van der Wiel, *Handboek*, 178 daarvoor ook nog de jaartallen 1739 en 1741 vermelden. Bij Polak vangt de volgende productieperiode voor zilveren ridders met 12 maart 1742 aan, zodat in het hier overgenomen productiegegeven ook onvermijdelijk 1741 is begrepen.

71 Alle VOC-dukaton, behalve in 1738 toen ook provinciale Westfriese dukaton zijn geslagen.. De periode loopt hier overigens van 22-11-1737 tot 8 maart 1741, zodat mogelijk maar niet noodzakelijkerwijs ook de Westfriese VOC-dukaton van 1741 zijn inbegrepen daar de volgende verslagperiode eerst op 9-11-1741 begint.

72 Productieperiode 8-10-1736 tot 26-6-1742, zodat de gewone provinciale dukaton 1741 onvermijdelijk ook zijn inbegrepen.

Daarnaast zijn er enkele slagaantallen voor VOC-dukatonen (dukatonen van het gewone type maar mét het VOC-merk er op) bekend, berustend op gegevens van Scholten, die weer teruggaat op Besier.⁷³ Voor zover rechtstreeks vergelijkbaar vormen zij een bevestiging van onze berekeningswijze, zij het dat wij (waarschijnlijk door een klein verschil in onze manier van omrekenen van marken zilver in aantallen) ca. 5 procent hoger uitkomen.

Tabel 3 Bijlage: Slagaantallen VOC-dukatonen 1728-1740

	Holland (Scholten)	Holland (verificatie op basis van Polak)	Overige gewesten (Scholten)
1728-1730	604.420	88.668 mark zilver x ME 25,131 = fl 2.228.315 = 742.772 stuks	
1730-1731	260.175	20.079 mark zilver x ME 25,131 = fl 505.530 = 168.510 stuks	
1731-1733	162.500	20.368 mark zilver x ME 25,131 = fl 511.868 = 170.623 stuks	
Subtotaal 1728-1733	1.028.095	1.081.555	
1733-1734	28.385		
1736-1742			79.895 (Overijssel)*
1738	19.190	50.652 mark zilver x ME	
1738-1740	384.930	25,131 = fl 1.272.935 = 424.312 stuks	
1740			91.860 (Gelderland)*
Totaal 1728-1740	1.460.600	1.505.867	

Bron: Scholten (1949), naar Besier.

NB. * betekent dat deze aantallen niet aan de hand van Polak 1998 te verifiëren zijn aangezien in de betreffende munthuizen en jaren zowel dukatonen van het normale provinciale type als van het VOC-type geslagen zijn.

