

<https://doi.org/10.4467/2543733XSSB.25.003.22500>

RAFAŁ SZMYTKA

Instytut Historii, Wydział Historyczny, Uniwersytet Jagielloński

 <https://orcid.org/0000-0002-7366-601X>

Poddani króla polskiego w służbie Holenderskiej Kompanii Wschodnioindyjskiej w XVII wieku¹

Abstrakt

Holenderska Kompania Wschodnioindyjska (VOC) była pierwszą spółką akcyjną o charakterze międzynarodowym. Ze względu na rozległy obszar, rozciągający się od Przylądka Dobrej Nadziei po Wyspy Japońskie, jej przedsięwzięcia wymagały licznego personelu. W związku z tym mile widzianymi w punktach rekrutacyjnych byli obcokrajowcy, pochodzący zarówno z krajów ościennych, jak i dalszych regionów Europy. Wśród nich znaleźli się także poddani króla polskiego. W ciągu XVII wieku do służby w VOC zaciągnęło się około 1000 osób, które według informacji zamieszczonych w *scheepssoldijboeken* (okrętowych księgach żołdu) przybyły do Zjednoczonych Prowincji z terenów należących do Rzeczypospolitej Obojga Narodów. Określenie ich pochodzenia, pełnionych funkcji, długości służby oraz przyczyn skreślenia z listy płac stanowią główną oś stawianych w niniejszym artykule pytań.

Słowa kluczowe: Holenderska Kompania Wschodnioindyjska, Rzeczpospolita Obojga Narodów, XVII wiek, pochodzenie

Subjects of the Polish king in the service of the Dutch East India Company in the 17th century

Abstract

The Dutch East India Company was the first stock company. Due to vast territory stretching from the Cape of Good Hope to the Japanese Islands, its ventures required a large personnel. As a result, foreigners from both neighboring countries and farther afield were welcome at recruitment points. Among them were also subjects of the Polish king. Over the course of the 17th century, some 1,000 people enlisted for service in the VOC, who, according to information in the *scheepssoldijboeken*

¹ Artykuł ten powstał w ramach projektu zrealizowanego na Uniwersytecie Warszawskim „*Wielka i Mała Rozbieżność*” widziane przez szklę korporacji: mieszkańcy Europy Środkowo-Wschodniej w Azji w XVII wieku, sfinansowanego przez Narodowe Centrum Nauki (projekt nr 2017/27/B/HS3/00151, NCN OPUS 14).



(ships' pay ledgers), came to the United Provinces from territories belonging to the Polish-Lithuanian Commonwealth. Determining their origins, functions performed, length of service and reasons for removal from the payroll are the main questions posed in this article.

Keywords: Dutch East India Company, Polish-Lithuanian Commonwealth, 17th century, origins

Historia Holenderskiej Kompanii Wschodnioindyjskiej (VOC) była przedmiotem badań i rozpraw wielu historyków², jednak dopiero w ostatnich dziesięcioleciach badacze poświęcili osobne studia nad składem społecznym personelu wysłanego do Indii. Głównym celem niniejszego artykułu jest przedstawienie wyników kwerendy w zasobach archiwum Kompanii zgromadzonym w Narodowym Archiwum (Nationaal Archief) w Hadze, ujawniającej udział mieszkańców Rzeczypospolitej Obojga Narodów w przedsięwzięciach VOC w siedemnastym stuleciu. Określenie ich pochodzenia, pełnionych funkcji, długości służby oraz przyczyn skreślenia z listy płac stanowią główną oś stawianych pytań. Zrozumienie wyników analizy ilościowej zebranych danych wymaga jednak wprowadzenia szerszego kontekstu. Dlatego została ona poprzedzona krótkim rysem historycznym Kompanii, uwzględniającym główne kierunki ekspansji oraz omówienie sposobu funkcjonowania jej administracji. Nie bez znaczenia wydaje się tutaj także usystematyzowanie wiedzy z zakresu funkcjonowania samego archiwum VOC, w którego zbiorach znajdują się dokumenty źródłowe, będące przedmiotem kwerendy, czyli okrętowe księgi żołdu (*scheepssoldijboeken*) oraz rolla morskie i lądowe (*generale zee- en landmonsterrollen*), pozwalające na prowadzenie badań o charakterze prozopograficznym.

Společną i narodową strukturą pracowników VOC zainteresował się przede wszystkim holenderski historyk Roelof van Gelder. Przeanalizował on fragmenty listów i pamiętników mieszkańców państw niemieckich i Prus Książęcych (Królestwa Prus), którzy zaciągnęli się w szeregi Kompanii w XVII i XVIII wieku³. Następnie, wraz z Vibeke Roeper, opublikował on edycję źródłową, składającą się z zapisków i pamiętników sporządzonych przez osoby w służbie VOC na przestrzeni dwóch stuleci – głównie mieszkańców Niderlandów i terytoriów niemieckich⁴. W 2004 roku wydał przełomową pracę *Naporra's omweg. Het*

² P. De Zwart, *Globalization and the Colonial Origins of the Great Divergence. Intercontinental Trade and Living Standards in the Dutch East India Company's Commercial Empire*, c. 1600–1800, Leiden 2015; R. Parthesius, *Dutch Ships in Tropical Waters: The development of the Dutch East India Company (VOC) shipping network in Asia 1595–1660*, Amsterdam 2010; L.P. van Putten, *Ambitieenvermogen: gouverneurs-generaal van Nederlands-Indië 1610–1796*, Rotterdam 2002; A. de Roever, *De jacht op sandelhout: de VOC en de tweedeling van Timor in de zeventiende eeuw*, Zutphen 2002; B. Ruangsilp, *Dutch East India Company Merchants at the Court of Ayutthaya: Dutch Perceptions of the Thai Kingdom*, c. 1604–1765, Leiden 2007; *De Verenigde Oost-Indische Compagnie tusseoorlogendiplomatie*, red. G. Knaap, G. Teitler, Leiden 2002; Chiu Hsin-hui, *The Colonial 'Civilizing Process' in Dutch Formosa*, Leiden 2008; R. Parthesius, *Dutch Ships in Tropical Waters: The development of the Dutch East India Company (VOC) shipping network in Asia 1595–1660*, Amsterdam 2010; B. Ruangsilp, *Dutch East India Company Merchants at the Court of Ayutthaya: Dutch Perceptions of the Thai Kingdom*, c. 1604–1765, Leiden 2007; G.D. Winuius, M.P.M. Vink, *The merchant – warrior pacified: the VOC (the Dutch East India Company) and its changing political economy in India*, Oxford 1991.

³ R. van Gelder, *Het Oost-Indisch avontuur. Duitsers in dienst van de VOC (1600–1800)*, Nijmegen 1997.

⁴ V. Roeper, R. van Gelder, *In dienst van de Compagnie. Leven bij de VOC in honderd getuigenissen (1602–1799)*, Amsterdam 2002.

leven van een VOC-matros (1731–1793) (Wyprawa Naporry. Życie marynarza VOC, 1731–1793)⁵. To studium przypadku wywołało wzrost zainteresowania historią Kompanii, a w szczególności losami i pochodzeniem jej personelu⁶.

Powstanie i rozwój Holenderskiej Kompanii Wschodnioindyjskiej

Podział Niderlandów w wyniku antyhiszpańskiego powstania i przejęcie kontroli nad portugalskim handlem przez koronę hiszpańską przyczyniło się do skierowania uwagi holenderskich kupców poza basen Morza Bałtyckiego (to właśnie handel bałtycki określany był przez niderlandzkich kupców mianem *moedernegotie* – matki wszelkiego handlu). Doświadczenia nawigacyjne pochodzących z Krajów Nizin żeglarzy, którzy brali udział wcześniej w wyprawach Portugalczyków, zachęcały do podjęcia się tego przedsięwzięcia. Na podstawie danych dostarczonych przez pływającego do Indii Dircka Jansz. Gertiszona powstał atlas morski Lucasa Jansz. Waghenaera *Het thesoor der zeevaert* (Skarbiec żeglugi morskiej). Z kolei Jan Huigen van Linschoten zebrał własne doświadczenia z portugalskiej służby w latach 1583–1592, które spisał i wydał w roku 1595 pod tytułem *Reysgheschrift van de navigatien der Portugaloyzers in Orienten* (Opisanie podróży i nawigacji Portugalczyków na wschodzie), które ukazało się rok później w poszerzonej wersji jako *Itinerario. Voyage ofte schipvaert van Jan Huyghen van Linschoten naer Oost ofte Portugaels Indien 1579–1592* (Itinerario. Podróż albo żegluga Jana Huyghena van Linschotena na Wschód, czyli do Indii Portugalskich, 1579–1592). W dziele tym znalazły się informacje dotyczące szlaków handlowych, wskazówki dla kupców czy uwagi o charakterze etnograficznym, a pierwszą edycję mogły wziąć na pokład załogi biorące udział w tzw. *Eerste Schipvaart* (Pierwszej wyprawie morskiej w 1595 roku pod dowództwem Cornelisa de Houtmana). Van Linschoten sugerował, by w drodze na Jawę ominąć cieśninę Malakka i nie podejmować ryzyka spotkania portugalskiej floty. Zalecał poruszanie się wzdłuż zachodniego wybrzeża Sumatry i przepłynięcie cieśniny Sunda⁷.

Początkowo uważano, że w celu dotarcia do Indii należy wytyczyć nowy, północny szlak, który powinien być bezpieczniejszy niż ten wykorzystywany przez Portugalczyków. Jednak wyprawy kierowane przez Willema Barentsoona van der Schellinga, Jacoba van Heemskercka i Jana Corneliszooona Rijpa w latach 1594–1596 zakończyły się fiaskiem⁸. Ostatecznie pomysł ten zarzucono, do czego przyczyniło się powodzenie wyprawy poprowadzonej pod szyldem *Compagnie van Verre* (Kompania do handlu dalekiego), którą założyło dziewięciu kupców z Amsterdamu. Celem był Bantam – najważniejszy ośrodek handlowy położony na północno-zachodnim wybrzeżu Jawy. Cztery statki prowadzone przez demokratyczną radę 2 kwietnia 1595 roku odplynęły z wyspy Texel.

⁵ R. van Gelder, *Naporra's omweg. Het leven van een VOC-matros (1731–1793)*, Amsterdam 2004.

⁶ J. Lucassen, *A Multinational and its Labor Force: The Dutch East India Company, 1595–1795*, "International Labor and Working-Class History", No. 66, (Fall, 2004), s. 12–39.

⁷ A. Saldanha, *The Itineraries of Geography: Jan Huygen van Linschoten's „Itinerario” and Dutch Expeditions to the Indian Ocean, 1594–1602*, „Annals of the Association of American Geographers”, Vol. 101, No. 1 (January 2011), s. 149–177.

⁸ G. De Veer, *Nova Zembla: de tochten van Willem Barentsz en de overwintering in het Behouden Huis*, Amsterdam 2004.

Obrany kurs prowadził przez Wyspy Kanaryjskie, Wyspy Zielonego Przylądka, leżący u wybrzeży Brazylii archipelag Abrolhos. W dniu 4 sierpnia flota dotarła do Przylądka Dobrej Nadziei, a na początku września osiągnęła Madagaskar. Z powodu szerzącego się szkorbutu i konieczności uzupełnienia zapasów słodkiej wody, holenderskie okręty pozostały u wybrzeży wyspy do 14 grudnia. Po pokonaniu kolejnych przeciwności Holendrzy dotarli 22 czerwca 1596 roku do Bantamu, gdzie mimo trudności zdołali zawiązać kontakty handlowe. Flota ze stratą jednego okrętu wyruszyła w drogę powrotną z końcem lutego 1597 roku, osiągając holenderskie wybrzeże 9 sierpnia. W ładowniach statków przywieziono 245 worków pieprzu, 45 ton gałki muszkatolowej i pewną liczbę sztuk chińskiej porcelany. Zysk pozwolił ledwie na pokrycie kosztów ekspedycji, jednak zasadniczy cel został osiągnięty. Okazało się bowiem, że możliwe było dotarcie do Indii Wschodnich wokół Przylądka Dobrej Nadziei bez narażania się na kontakt z portugalską flotą⁹.

Powodzenie tej pierwszej ekspedycji dało początek powstawaniu kolejnych organizacji zwanych *voorcompagnie* (przedkompania). Były one finansowane przez bogatych holenderskich kupców oraz majątnych imigrantów pochodzących z pozostających pod hiszpańskim panowaniem Południowych Prowincji. Ogółem w latach 1594–1602, oprócz trzech nieudanych ekspedycji drogą północną, *voorcompagnie* wysłały łącznie piętnaście wypraw do Azji, w których udział wzięło 65 statków. Ze względu na wyniszczającą wewnętrzną konkurencję kompanie te zostały zmuszone przez adwokata krajowego (*landsadvocaata*), późniejszego wielkiego pensjonariusza, Johana van Oldenbarnevelta do połączenia się. W ten sposób w 1602 roku powstała Generale Vereenichde geectrooieerde Compagnie (Generalna Zjednoczona oktrojowana Kompania), która przeszła do historii jako Verenigde Oost-Indische Compagnie (Zjednoczona Kompania Wschodnioindyjska, VOC). Otrzymała ona wyłączne prawo do prowadzenia azjatyckiego handlu, a zawarty 20 marca 1602 roku *octrooi* (patent) miał obowiązywać przez okres 21 lat. W dokumencie tym określono, że VOC otrzymała wyłączne prawo do prowadzenia działalności handlowej na obszarze rozciągającym się na wschód od Przylądka Dobrej Nadziei i na zachód od cieśniny Magellana.

Administracja Kompanii i dalsze kierunki ekspansji

Najważniejszym organem władzy Kompanii był komitet składający się z siedemnastu członków i od liczebności składu zwany był Heren XVII (XVII Panów). Tworzyli go przedstawiciele (*bewindhebbers*, czyli zarządzający) sześciu izb (*kamers*): ośmiu z Amsterdamu, czterech z Zelandii i po jednym z Rotterdamu, Delft, Hoorn i Enkhuizen. Siedemnasty członek wskazywany był zamiennie przez izbę zelandzką i jedną z mniejszych izb, co w praktyce uniemożliwiało uzyskanie większości przez Amsterdam. *Bewindhebbers* byli wybierani przez rady miast poszczególnych izb z wyjątkiem zelandzkiej, gdzie wskazywało ich zgromadzenie stanowe tej prowincji. Zarządzający stanowili grupę udziałowców z największym wkładem kapitału. Początkowo powołano ich w liczbie 77, jednak wraz

⁹ V. Roeper, D. Wildeman, *Om de zuid: de eerste schipvaart naar Oost-Indië onder Cornelis de Houtman, 1595–1597, opgetekend door Willem Lodewijcksz.*, Nijmegen 1997.

z nadaniem *octrooi* ograniczono ich skład do 60 osób: 20 z Amsterdamu, 12 z Zelandii oraz po 7 z Rotterdamu, Delft, Enkhuizen i Hoorn¹⁰.

Posiedzenia Heren XVII odbywały się początkowo dwa razy, a następnie trzy razy do roku w ośmioletnich cyklach, gdzie przez sześć lat miejscem posiedzeń był Amsterdam i przez kolejne dwa lata Middelburg. Poza określeniem wielkości floty komitet wyznaczał główne kierunki polityki finansowej Kompanii. Do jego powinności należało coroczne wskazywanie priorytetowych towarów, które powinny być sprowadzane oraz dóbr i pieniędzy wysyłanych do Azji. Komitet czuwał także nad liczbą aukcji prowadzonych przez poszczególne izby po powrocie statków do metropolii. Wówczas też zwyczajowo przesłuchiowano admirałów dowodzących flotą, którzy mieli obowiązek zdać osobiście relację z podejmowanych przez siebie działań. W 1617 roku wprowadzono obowiązek prowadzenia dzienników okrętowych, które należało dostarczać po powrocie do Republiki. Od roku 1614 w posiedzeniach Heren XVII udział brał *advocaat* pełniący rolę sekretarza. Był on odpowiedzialny za przygotowanie harmonogramu spotkań i poruszanych spraw, odczytywanie pism, prowadzenie tajnej korespondencji oraz jej archiwizację. Ze względu na liczbę obowiązków z biegiem lat zaczęto powoływać drugiego *advocaata* oraz *adjunct-advocaata*. Po wygaśnięciu pierwszego *octrooi*, w 1623 roku wprowadzono pewne zmiany w systemie administracyjnym VOC, nadając większe uprawnienia udziałowcom (*participanten*). Utworzono trzy komisje składające się z *hoofdparticipanten* (głównych udziałowców), których wkład finansowy wynosił odpowiednio 6000 florenów dla tych pochodzących z Amsterdamu i Zelandii oraz 3000 florenów dla pozostałych. Przyznano im odpowiednio prawo do inspekcji finansów kompanii, elekcji *bewindhebbers* w przypadku wakatu i rolę doradcą w posiedzeniach Heren XVII¹¹.

Ze względu na narastającą dokumentację napływającą z Raad van Indië (Rada Indii – powstała w 1609 roku w Batavii centralny organ zarządzający posiadłościami VOC w Azji), z którą nie był już sobie w stanie poradzić komitet Heren XVII, utworzono w 1649 roku komisję zwaną Haags Besogne (Haskie Posiedzenie). Obradowała ona w Hadze i pełniła rolę doradczą. Tworzyło ją ośmiu *bewindhebbers*: po dwóch z izby amsterdamskiej i zelandzkiej oraz po jednym z pozostałych czterech izb. Rolę doradcą oraz kontrolną pełniło dwóch *hoofdparticipanten* – po jednym z izb amsterdamskiej i zelandzkiej. Komisja przygotowywała noty doradcze, na podstawie których Heren XVII podejmował decyzje, a raz do roku wydawała raport zwany *Haags Verbaal*. Jej posiedzenia odbywały się zazwyczaj wczesną wiosną. Jednym z podstawowych zadań było oszacowanie na podstawie przesłanej z Azji dokumentacji dotyczącej stanu floty, ile okrętów należy zwodować w kolejnym roku¹².

Sprawy bieżące pozostawały w gestii izb. Organizacja ich pracy i struktura organizacyjna różniły się między sobą. Tę dywersyfikację potęgowała także dysproporcja między izbami Amsterdamu i Zelandii a pozostałymi czterema izbami. Główne zadania rozdzielone były pomiędzy działające w obrębie izb departamenty. *Commissie van de rekenkamer* (Komisja izby obrachunkowej) odpowiedzialna była za prowadzenie księgowości, w tym

¹⁰ F.S. Gaastra, *The Organization of the VOC*, w: *The Archives of the Dutch East India Company (1602–1795)*, eds. M.A.P. Meilink-Roelofs, R. Raben, H. Spijkerman, 's-Gravenhage 1992, s. 12.

¹¹ *Ibidem*, s. 16.

¹² *Ibidem*, s. 18.

list wynagrodzeń personelu (*scheepssoldijboeken* – okrętowe księgi żołdu). *Commissie van de ontvang* (Komisja odbioru) nadzorowała wraz z *comissie van de rekenkamer* pracę głównego skarbnika oraz zapewniała zakup złota i srebra wysyłanego do Azji. *Heren van 't pakhuis* (komitet ds. magazynu) odpowiadali za zgodność towarów znajdujących się w magazynach z rachunkami, kontrolowali stany magazynowe i monitorowali ceny, jakie towary osiągały podczas aukcji. *Commissie van de equipage* (komisja ds. wyposażenia) zajmowała się wszelkimi sprawami dotyczącymi budowy statków i ich wyposażenia¹³.

W miarę powstawania kolejnych faktorii (*factorijen*) i punktów handlowych w Azji konieczne było powołanie zamorskiej struktury administracyjnej. W tym celu utworzono w 1609 roku na wyspie Ternate leżącą w archipelagu Moluków *Raad van Indië*, zwaną także *Hoge Indiaanse Regering* (Najwyższy Rząd Indyjski). Początkowo instytucja ta składała się z sześciu osób i podlegała bezpośrednio pod *Heren XVII*, jednak ze względu na długi czas oczekiwania na instrukcje przesyłane z Europy, który średnio wynosił cztery kwartały, rada ta była zmuszona podejmować decyzje samodzielnie. Funkcję kierowniczą w radzie sprawował gubernator generalny. Za politykę handlową odpowiadał dyrektor generalny, który w razie potrzeby miał zastępować gubernatora. Kwestie budżetu i księgowości leżały w kompetencjach wizytatora generalnego. Ponadto jeden z członków rady odpowiadał za sprawy militarne, a kolejny za flotę. Sądownictwem kierował prezydent *Hof van Justitie* (Trybunał Sprawiedliwości). W 1619 roku rada została poszerzona o gubernatorów Ternate, Ambonu, Bandy i Wybrzeża Koromandelskiego (wschodnie wybrzeże Półwyspu Indyjskiego). W tym czasie też została założona Batavia na Jawie, która stała się siedzibą gubernatora generalnego oraz *Hoge Regering* (Najwyższego Rządu)

W efekcie prowadzenia samodzielnej polityki Kompania zdołała podporządkować sobie niektóre obszary. Nad takimi terytoriami władzę sprawował oddelegowany gubernator. Należały do nich około 1685 roku: Ambon, Banda, Moluki, Wybrzeże Koromandelskie, Cejlon, Malakka. W późniejszym okresie rangę tą otrzymały także Przylądek Dobrej Nadziei, północne wybrzeże Jawy oraz Makassar. Faktoriami o znaczeniu wyłącznie handlowym kierowali dyrektorzy, podobnie jak w przypadku Bengalu, Suratu i Persji. Natomiast punkty o charakterze czysto militarnym, jak forty czy blokhauzy podlegały komendantom wojskowym. Tak było w Bantamie, Malabarze, Padangu i na zachodnim wybrzeżu Sumatry. Nad pozostałymi placówkami – jak choćby tymi leżącymi na Wyspach Japońskich i na Timorze – kontrolę sprawowali wyznaczeni do tego celu rezydenci¹⁴.

Na przestrzeni siedemnastego stulecia Holenderska Kompania Wschodnioindyjska założyła szereg faktorii handlowych umożliwiających dostęp do różnorodnych produktów i baz wojskowych gwarantujących bezpieczeństwo podróży. Strefa jej wpływów rozciągała się od Przylądka Dobrej Nadziei, przez Madagaskar, Mauritius i Bliski Wschód, gdzie założone zostały punkty handlowe w Jemenie (Mokka), Iraku (Basra), Persji (Isfahan, Gamron, Kerman) aż po Chiny, Tajwan i Wyspy Japońskie. Na Półwyspie Indyjskim kluczową rolę odgrywał Surat ze względu na handel tkaninami bawełnianymi i indygo oraz Cochin, stanowiący ważny ośrodek handlu pieprzem i cynamonem. Holendrzy obecni byli także na Wybrzeżu Koromandelskim oraz na Cejlonie. Kompania założyła faktorie i punkty handlowe na Malediwach, w Bengalii, Birmie, Syjamie, Kambodży. Kluczowym

¹³ Ibidem, s. 25.

¹⁴ Ibidem.

obszarem działalności VOC były wyspy leżące na obszarze dzisiejszej Indonezji: Ambon, Banda, Moluki, Timor oraz ośrodki, takie jak Batavia, Bantam, Cheribon, Palembang. Holendrzy utrzymywali faktorie handlowe na Wyspach Japońskich w Desjimmie i Hirado, wietnamskim Tonkinie i Hoi An oraz w chińskim Kantonie.

Ze względu na swój charakter, zakres działań – zarówno dotyczący sprzedawanych i sprowadzanych towarów, jak i obszar prowadzonej działalności – Holenderska Kompania Wschodnioindyjska bywa nazywana pierwszą korporacją o charakterze międzynarodowym¹⁵.

Archiwum VOC

Archiwum Kompanii Wschodnioindyjskiej, wchodzące w skład Archiwum Narodowego w Hadze, jest unikalną i niezwykle bogatą kolekcją zawierającą materiały źródłowe dotyczące sposobu funkcjonowania, księgowości i personelu tej powstałej w 1602 roku organizacji. W okresie działania Kompanii administracja izb nie była scentralizowana. Oznacza to, że każda z nich prowadziła własną kancelarię według odrębnych zasad. Największa izba, czyli amsterdamska, posiadała cztery departamenty i każdy z nich posiadał własny *comptoir* (kancelaria) odpowiedzialny za prowadzenie dokumentacji. Materiały powstałe w obrębie jednej izby przechowywane były w *secretarie* (sekretariat). Izby gromadziły nie tylko dokumenty wytworzone w metropolii. Do przesyłania kompletnej dokumentacji w sześciu kopiach dla każdej izby zobowiązany był gubernator generalny. Utrzymanie tej zasady było praktycznie niewykonalne i jedynie izby Amsterdamu oraz Zelandii otrzymywały swoje odpisy wraz z flotą powracającą z Azji¹⁶.

Ze względu na swoją dominującą rolę izba Amsterdamu wiodła także prym w wytwarzaniu dokumentacji, do czego przyczyniało się prowadzenie kancelarii Heren XVII. Komitet nie posiadał odrębnej administracji, w związku z czym sprawy administracyjne powierzane były izbie pełniącej w danym momencie prezydencję. Ponadto adwokat Heren XVII był zatrudniany jednocześnie przez izbę Amsterdamu. W związku z tym większość dokumentów dotyczących funkcjonowania Heren XVII znalazło się w obrębie zespołu archiwalnego izby Amsterdamu¹⁷.

Główne archiwum izby Amsterdamu mieściło się w *schrijfkantoor* (*klerkenkantoor*, biuro pisarskie) w Oostindisch Huis (Dom Wschodnioindyjski) – potężnej centrali VOC. Było ono obsługiwane przez pisarzy (*klerken*). Do ich zadania należało między innymi kompletowanie i utrzymywanie w porządku całości korespondencji adresowanej do pozostałych izb, *resolutieboeken* (księgi postanowień) izby oraz Heren XVII. Przygotowywali oni także i rozsyłali dokumenty powstałe przed posiedzeniem Haags Besogne oraz raporty po zakończeniu jego obrad. Zasób archiwum izby Amsterdamu rozrastał się w dynamicznym tempie, także ze względu na regularnie napływające materiały z terenów tzw. *octro-*

¹⁵ J.B. Kuipers, *De VOC: Een multinational onder zeil, 1602–1799*, Zutphen 2014.

¹⁶ J.C.M. Pennings, *Origin and Administration of the VOC Archives*, w: *The Archives of the Dutch East India Company (1602–1795)*, red. M.A.P. Meilink-Roelofs, R. Raben, H. Spijkerman, 's-Gravenhage 1992, s. 30.

¹⁷ Ibidem.

oigebied (obszaru oktrojowanego), które składały się na *overgekomen brieven en papieren* (listy i dokumenty otrzymane z Azji). W Oostindisch Huis swą siedzibę miał także główny kartograf. Jego zadaniem było zaopatrywanie statków w mapy służące do nawigacji. Swą wiedzę czerpał z dzienników okrętowych, które deponowali kapitanowie statków wracających z Azji. W 1695 roku utworzony został specjalny *charterkamer* (izba kartograficzna), w którym dokumenty te były deponowane. Pieczę nad zbiorami sprawował desygnowany do tego zadania bibliotekarz. Oprócz pisarzy pracujących w *schrijffkantoor* dokumentację prowadził także główny księgowy, który poza rachunkami zajmował się przygotowaniem raportów finansowych i aktualizacją zbioru dzienników. Urzędnicy zatrudnieni w izbie obrachunkowej prowadzili okrętowe księgi żołdu pod rygorem zachowania poufności. Z kolei spisy członków załóg, czyli rolla, powstawały w departamencie ekwipunku. Archiwizowana dokumentacja tworzona była ponadto w magazynie oraz w stocznii¹⁸.

W izbie zelandzkiej za organizację archiwum odpowiadał *chartermester* (mistrz archiwum), którego aktywność potwierdzają pierwsze wzmianki od 1737 roku. Jego praca nadzorowana była przez komitet *charterkamer*. Najstarszy zasób archiwum stanowi uporządkowany alfabetycznie rejestr dokumentów przysłanych z Azji i obejmuje on lata 1612–1794. Zdecydowanie mniej wiadomo o sposobie funkcjonowania archiwów mniejszych izb: Rotterdamu, Delft, Hoorn i Enkhuizen¹⁹.

Archiwum VOC oddaje zasadniczo strukturę Kompanii i składa się z sześciu części, spośród których te dotyczące izby amsterdamskiej i zelandzkiej są największe i najobszerniejsze pod względem zgromadzonych materiałów. Zasoby ułożone są w kolejności od tych ogólnych, dotyczących zasad funkcjonowania Kompanii po szczegółowe, odzwierciedlające realizację decyzji politycznych. Z tego względu archiwum izb amsterdamskiej i zelandzkiej otwierają statuty, po nich następują kolejno *resoluties* (postanowienia), dokumenty wysłane, dokumenty otrzymane oraz dokumenty oddzielne (*miscellanea*). Dokumenty wytworzone przez komitety wykonawcze poszczególnych izb umieszczone zostały po *resoluties* i dokumentach otrzymanych i wysłanych, mimo że w znacznej mierze dotyczyły one planowania, a więc tworzenia polityki a nie jej realizacji.

Postanowienia dotyczyły kwestii zarządzania Kompanią i wytwarzane były w związku z posiedzeniami Heren XVII oraz izb. Sporządzano je w sześciu kopiach dla każdej z izb. Od 1673 roku na marginaliach zaczęto dodawać krótkie streszczenia, które ułatwiały sprawne przeszukiwanie dokumentów. Przed posiedzeniami komitetu rozsyłano do dyrektorów izb *pointen van beschryvinge* (punkty opisu), w których uwzględniano agendę spotkania tak, aby uczestnicy posiedzeń mogli się odpowiednio przygotować. Dokumenty wysłane obejmują korespondencję sporządzoną przez Heren XVII i kierowaną do Generalnego Gubernatora, a także instrukcje do zamorskich *kantoren*. Obejmują one również listy wysłane przez izbę Amsterdam. Archiwum izby zelandzkiej posiada tylko jeden krótki rejestr pism skierowanych do terytoriów zamorskich w latach 1773–1794 oraz listów przesłanych do Heren XVII i pozostałych izb. Zbiór dokumentów otrzymanych z Azji tworzą dwa ważne zespoły – jeden dla izby Amsterdam i kolejny dla izby zelandzkiej. Zawierają one korespondencję wysłaną przez Generalnego Gubernatora, Radę Indii oraz opuszczającą ważne faktorie zlokalizowane w Persji, Chinach czy na Przylądku Dobrej

¹⁸ Ibidem, s. 30.

¹⁹ Ibidem, s. 33.

Nadziei. Kolekcję *miscellanea* stanowią wszelkiego rodzaju dokumenty i pisma, których nie można przyporządkować jednoznacznie do którejs z izb. Składają się na nią dokumenty dotyczące administracji w Europie, prawnego statusu Kompanii, personelu, spraw religijnych w Azji, relacji z krajami europejskimi i prowadzenia przez nią polityki na terenach zamorskich. Archiwa departamentów zawierają dane dotyczące prowadzenia działalności przez poszczególne izby. W ich skład wchodzi zapisy *departement van de equipage* dotyczące wyposażenia statków, *soldijkantoor*, czyli biuro ds. wypłaty żołdu personelowi zatrudnionemu na statkach, które wypłynęły do Azji, *departement van de commercie* (dla Zelandii odpowiednio *departement van de koopmanschappen*, departament handlu) zarządzającego sprzedażą i zakupem towarów w Azji, *departement van de ontvang* (w Zelandii *departement van de thesaurie*), czyli departamentu odbioru zarządzającego nieruchomościami oraz archiwum *opperboekhouder*, czyli głównego księgowego obejmującego kwestie związane wypłatami żołdu i pensji na terenie Republiki²⁰.

Szczególnie istotne znaczenie ze względu na badania o charakterze prozopograficznym mają dokumenty zgromadzone w *soldijkantoor* (biuro ds. wypłaty żołdu). Instytucja ta była odpowiedzialna za cały personel zatrudniony przez Kompanię pomiędzy Przylądkiem Dobrej Nadziei a Zatoką Nagasaki. Najlepiej zachowały się dane dotyczące okresu 1700–1791. Dla siedemnastego stulecia materiały nie są kompletne. W przypadku XVIII wieku rekordy osobowe składają się z trzech części: generalne lądowe i morskie rolla (*generale land- en zeemonsterrollen*), okrętowe księgi żołdu (*scheepssoldijboeken*) oraz rolla wykwalifikowanej kadry cywilnej i wojskowej (*rollen van de gekwalificeerde civile en militaire dienaren*)²¹. W tych ostatnich zawierano informacje dotyczące rangi, pełnionych funkcji i miejsca odbywania służby zatrudnionego. Rekordy obejmują wyłącznie osoby pełniące wyższe funkcje, począwszy od *jongassistent* (młodszy asystent) dla pracowników cywilnych i *sergeant* (sierżant) dla wojskowych²².

Z chwilą wypłynięcia statku w kierunku Azji wszyscy zatrudnieni przez VOC byli rejestrowani w dwóch jednakowych księgach okrętowych. Po dotarciu do Batavii zamykano bieżące rachunki prowadzone w księdze okrętowej dla okresu podróży. Następnie każdy zaciągnięty do służby (*dienaar* – służący, zatrudniony) otrzymywał wyciąg z księgi. Jedną księgę odsyłało do Amsterdamu, drugą natomiast pozostawiano w *algemeen soldijkantoor* (ogólne biuro ds. żołdu) w Batavii. Osoby, które pozostawały dłużej w służbie, były zobowiązane stanąć co roku w dniu 30 lipca w *algemeen kantoor* w celu przedłużenia kontraktu i otrzymania kolejnego wypisu. Raz w roku urząd w Batavii był zobligowany wysłać informację o wszelkich zmianach do Amsterdamu i pozostałych izb. Dla siedemnastego stulecia (1633–1700) zachowało się 224 *scheepssoldijboeken* z łącznej liczby 3248. Zdecydowana większość z nich pochodzi z izby Amsterdam²³.

Okrętowe księgi żołdu zawierają bieżące rachunki. Każdy *dienaar* otrzymywał przynajmniej dwie sąsiadujące ze sobą strony. Lewa strona służyła do wpisywania „debetu”

²⁰ B.J. Slot, M.C.J.C. van Hoof, F. Lequin, *Notes on the Use of the VOC Archives*, w: *The Archives of the Dutch East India Company (1602–1795)*, red. M.A.P. Meilink-Roelofs, R. Raben, H. Spijkerman, 's-Gravenhage 1992, s. 47–51.

²¹ *VOC – opvarenden*, na: <https://www.nationaalarchief.nl/onderzoeken/zoekhulp/voc-opvarenden-1699-1794> (dostęp: 30.01.2025).

²² B.J. Slot, M.C.J.C. van Hoof, F. Lequin, *Notes on the Use of the VOC Archives...*, op. cit., s. 62–65.

²³ *Ibidem*, s. 58.

i zawierała takie informacje, jak dwumiesięczna gaża wypłacona jako zaliczka, wyposażenie, za które zatrudniony był odpowiedzialny. W razie konieczności wpisywano tam kwotę pieniężną, użyczoną mu przez Kompanię. Ponadto umieszczano tam informacje dotyczące sumy pieniędzy wypłaconych jego krewnym bądź bliskim podczas jego służby w Azji oraz końcowej wypłaty po zakończeniu służby. Prawa strona, czyli „kredyt”, zawierała wypłatę udzieloną w całości bądź częściowo na poczet wynagrodzenia w drodze do Batavii. Uwzględniano tam także wszelkie różnice względem lewej strony, wynikające z wykorzystania środków przyznanych przez Kompanię przed podróżą czy wpływów uzyskanych z prywatnej działalności (np. prowadzonego indywidualnie handlu). Sumy uwzględnione na prawej stronie były faktycznie wypłacane po powrocie do Republiki a nie podczas odbywania służby w Azji. Do *scheepssoldijboeken* wpisywano takie informacje, jak imię i nazwisko zatrudnionego, miejsce pochodzenia, datę zaciągnięcia się, rangę lub funkcję pełnioną z chwilą wejścia do służby, wynagrodzenie, nazwę izby, w której dana osoba pełniła służbę, datę wypłynięcia z metropolii i datę dotarcia do portu docelowego, a także miejsce, datę, przyczynę i czas opuszczenia służby²⁴.

Zasoby archiwum VOC, w tym te dotyczące personelu, a stanowiące ponad 1/5 całości zbioru, przetrwały do naszych czasów z bardzo praktycznych względów. Były one niezbędne do weryfikacji i wypłaty środków zatrudnionym, bądź ich spadkobiercom, nawet wiele lat po likwidacji Kompanii.

Poddani króla polskiego w służbie VOC. Miejsce pochodzenia

Przedsięwzięcia organizowane przez Holenderską Kompanię Wschodnioindyjską wymagały nie tylko znacznych nakładów finansowych na budowę czy wyposażenie statków, ale także licznego personelu, którego nie były w stanie zapewnić same Zjednoczone Prowincje. Znaczna część załóg pochodziła z krajów ościennych – południowych Niderlandów, Francji i państw niemieckich. Byli wśród nich także mieszkańcy bardziej odległych części Starego Kontynentu, takich jak Hiszpania, Włochy, kraje skandynawskie, Węgry²⁵ czy właśnie Rzeczpospolita Obojga Narodów.

W efekcie kwerendy dokonanej w archiwum VOC, zdeponowanym w Hadze, rozpoznano ponad 740 rekordów osobowych dotyczących mieszkańców Rzeczypospolitej Obojga Narodów, którzy służyli w szeregach Kompanii w latach 1620–1700. Prawdopodobnie całkowitą ich liczbę można oszacować na około 1000 osób, gdyż dane za pierwsze dwie dekady siedemnastego stulecia są niekompletne²⁶.

Zdecydowaną większość personelu VOC, wywodzącego się z terenów Rzeczypospolitej, stanowili reemigranci pochodzenia niderlandzkiego (zarówno z Niderlandów Północ-

²⁴ Ibidem, s. 61–62.

²⁵ O mieszkańcach Niziny Panońskiej, którzy zaciągnęli się do służby w VOC, zob.: G. Pusztai, K. Tszelszky, *In de dienst van de VOC. Een voorlopige inventarisatie van Hongaren in dienst van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (1602–1795)*, „Acta Neerlandica” 12 (2016), s. 25–108.

²⁶ Badania nad losami mieszkańców Rzeczypospolitej, którzy zaciągnęli się w szeregi VOC i wzięli udział w powstawaniu i rozwoju Kolonii Przylądkowej prowadzi Mariusz Kowalski, zob. M. Kowalski, *Udział Polaków w formowaniu południowoafrykańskiej Kolonii Przylądkowej*, „Studia z Geografii Politycznej i Historycznej” (2014) 3, s. 225–241.

nych, jak i Południowych), którzy na przestrzeni XVI i XVII wieku osiedlili się na terenach należących do Korony oraz Wielkiego Księstwa Litewskiego. Jako miejsce pochodzenia wskazywali przede wszystkim Gdańsk i Elbląg, czyli główne miasta portowe Prus Królewskich, które zostały przyłączone do Królestwa Polskiego w wyniku II pokoju toruńskiego. Począwszy od lat czterdziestych XVI wieku, holenderscy protestanci, kalwini i mennonici szukali na ziemiach polskich schronienia przed prześladowaniami na tle religijnym. Co więcej, byli oni szczególnie mile widzianymi osadnikami na terenach leżących wzdłuż rzek, na obszarach podmokłych czy szczególnie narażonych na zagrożenie powodziowe – jak właśnie Żuławy Wiślane. Ze względu na swoje doświadczenie w walce z żywiołem wody osiedlani byli na tych trudnych do zagospodarowania obszarach²⁷. Z kolei Gdańsk i Elbląg odgrywały ważną rolę jako porty pośredniczące w handlu bałtyckim z Antwerpią, a następnie Amsterdamem, dlatego też Niderlandczycy i potomkowie emigrantów przybyłych jeszcze przed okrzepnięciem Republiki Siedmiu Zjednoczonych Prowincji stanowili stały odsetek mieszkańców tych ośrodków. Bez wątplenia, w następnym stuleciu osoby o takim pochodzeniu były szczególnie chętnie zatrudniane przez urzędników Kompanii ze względu na znajomość języka niderlandzkiego. Kwestie religijne czy te dotyczące pochodzenia były nieistotne w obliczu rosnącego zapotrzebowania na komplectowanie załóg statków mających wypłynąć do Azji. Drugą co do wielkości grupę stanowiły osoby o niemieckobrzmiących nazwiskach, co wydaje się naturalną konsekwencją wysokiego poziomu germanizacji miast pruskich.

Scheepssoldijboeken pozwalają na dość dokładną identyfikację pochodzenia członków załóg pod względem nazw miejscowych bądź regionów. W wielu przypadkach nazwa tej samej miejscowości pojawiająca się nawet w tej samej księdze okrętowej przyjmuje różne formy, co świadczy o tym, że sekretarz (urzędnik VOC) dokonywał transkrypcji fonetycznej nazwisk na podstawie własnego słuchu i informacji podanych przez kandydata.

Miastem wskazywanym najczęściej jako miejsce pochodzenia był Gdańsk. Został on wymieniony w 80% przypadków. Pojawia się on w księgach w różnych brzmieniach niderlandzkich, jak: Danswijck, Dansijck, Dansick lub niemieckich: Dantsick, Dantzicq, Dansich, Dansigh, Dantzig. Nie oznacza to jednak, że te 570 osób urodziło się w głównym mieście Prus Królewskich. Jak już wspomniano, Gdańsk odgrywał kluczową rolę w handlu bałtyckim kontrolowanym przez kupców holenderskich. Flota Siedmiu Zjednoczonych Prowincji operowała w basenie Morza Bałtyckiego i interweniowała, chroniąc interesy Republiki, jak na przykład podczas blokady miasta przez Szwedów w 1656 roku²⁸.

Port strzeżony przez holenderskie okręty i twierdzę Wisłoujście dawały możliwość wyruszenia w podróż w poszukiwaniu zarobku nie tylko mieszkańcom Gdańska, Prus Królewskich i Książęcych, ale także tym z bardziej odległych zakątków Rzeczypospolitej. Wśród głównie flamandzkich, holenderskich i niemieckich nazwisk zarejestrowanych jako pochodzące z Gdańska można znaleźć również te o typowo polskich brzmieniach, jak: Jan

²⁷ E. Kizik, *Mennonici w Gdańsku, Elblągu i na Żuławach Wiślanych w drugiej połowie XVII i w XVIII wieku*, Gdańsk 1994, s. 7–63; P.J. Klassen, *Mennonites in Early Modern Poland and Prussia*, Baltimore 2009, s. 29–47.

²⁸ N.F. Noordam, *De Republiek en de Noordse Oorlog, 1655–1660*, Assen 1940, s. 20–43; *The Dynamics of Economic Culture in the North Sea- and Baltic Region in de Late Middle Ages and Early Modern Period*, red. H. Brand, L. Müller, Groningen 2007.

Kritxki²⁹, Daniel Dameronski³⁰, Daniel Dombroski³¹, Jacob Bigoes³², Andries Cassoebe³³, Petr Jarosioskij³⁴, Albert Bollenskie³⁵, Frederick Sakolofski³⁶.

Elbląg (Elbing, Elbinck, Elbingh, Elbeng) stanowi drugą co do wielkości grupę z 28 rekordami (4%). Miejsce na podium zamyka Kraków (Crakou, Crakouw, Krakou, Krakouw) z 18 rekordami (2%). Poza tymi trzema głównymi miastami, osoby zaciągające się do służby w VOC wskazywały jako miejsce pochodzenia takie ośrodki, jak: Warszawa (Warsou, Warschouw, Warschwel), Toruń (Torn, Thoorn), Poznań (Posen, Posen), Malbork (Marienburgh), Kalisz (Calis in Poolen), Lwów (Lemberg), Wilno (Wilna, Vilnits), Kamieniec Podolski (Kameik-Podolski), Lublin (Lubljin), Kazimierz (Casimirus), Wschowa (Vrouwstadt in Poolen). W niektórych przypadkach nie jest możliwe jednoznaczne określenie nazwy miejscowości: Olnsko (?), Golno (?), Dels (?), Swieten (?), Grabou (?), Groose in Poolen (?). Służbę w Kompanii podjęło również 7 mieszkańców Księstwa Kurlandii, państwa wasalnego zależnego od Korony. Być może odważyli się oni zaciągnąć do służby w VOC ze względu na wysiłki kolonizacyjne tego małego księstwa, bowiem w latach 1637–1690 Kurlandia podjęła kilka prób stworzenia placówek handlowych i stacji wzdłuż rzeki Gambia w Afryce oraz założenia kolonii na wyspie Tobago. Zostały one jednak zajęte przez Holendrów, a następnie przejęte przez Anglików³⁷. 34 osoby wskazały Prusy jako swoje miejsce pochodzenia (Pruisje, Pruijsen, Pruijsen), podczas gdy 8 wymieniło Pomorze. Określenia te nie są jednoznaczne. Prusy mogą odnosić się zarówno do Pomorza Gdańskiego, czyli Prus Królewskich, jak i Prus Książęcych. W ten sam sposób Pomorze (Pomeren, uit Pomere) można interpretować jako Pomorze Gdańskie (Prusy Królewskie), Pomorze Brandenburskie, czy Pomorze Szwedzkie. Z tego też względu w kwerendzie nie zostały ujęte osoby, których pochodzenie można z pewnością określić jako Prusy Królewskie, ponieważ mogłoby to spowodować poważne błędy w analizie danych.

Podróż do Azji i długość służby w szeregach Holenderskiej Kompanii Wschodnioindyjskiej

Podróż przez Morze Bałtyckie, cieśninę Sund i Morze Północne nie była pozbawiona niebezpieczeństw i mogła trwać od trzech tygodni do miesiąca, ale w porównaniu do trasy lądowej przez państwa niemieckie była nie tylko najszybsza, ale i najbezpieczniejsza – między innymi ze względu na trwającą wojnę trzydziestoletnią. Po dotarciu do Holandii i zaciągnięciu się do VOC nowi członkowie załogi musieli stawić czoła podróży podzielonej zasadniczo na dwa etapy przebiegające wzdłuż wybrzeża Afryki i następnie przez Ocean

²⁹ Nationaal Archief, Den Haag, Verenigde Oostindische Compagnie (VOC) (dalej: NA, DH, VOC), nummer toegang (numer zasobu): 1.04.02, inventarisnummer (numer inwentaryzacyjny, dalej: i.): 5310, f.: 147.

³⁰ Ibidem, i.: 5331, f.: 103.

³¹ Ibidem, i.: 5378, f.: 41.

³² Ibidem, i.: 5389, f.: 93.

³³ Ibidem, i.: 5391, f.: 122.

³⁴ Ibidem, i.: 5433, f.: 125.

³⁵ Ibidem, i.: 5431, f.: 176.

³⁶ Ibidem, i.: 5441, f.: 112.

³⁷ M. Kowalski, *Kolonie Rzeczypospolitej*, Warszawa 2005.

Indyjski. Flota zmierzająca do Batawii zatrzymywała się na Przylądku Dobrej Nadziei w celu uzupełnienia zapasów słodkiej wody, żywności i dokonania niezbędnych napraw. Znane są przypadki, że osoby zaokrętowane w Holandii pozostawały na Przylądku lub zmieniały statki i miejsca docelowe, a co za tym idzie, także pracodawcę, czyli izbę, która wyposażała i pokrywała koszty wysłania jednostki. Ten pierwszy etap podróży trwał 4–5 miesięcy. Po wykonaniu niezbędnych czynności w kolonii przylądkowej, co mogło zająć miesiąc, flota kontynuowała podróż do Azji przez Ocean Indyjski, docierając do celu po kolejnych 2–3 miesiącach. W sumie podróż z Gdańska do Batawii mogła trwać rok lub dłużej.

Ciężkie warunki panujące na statkach wpływały na długość służby. 3% osób, pochodzących z Rzeczypospolitej, zmarło na pokładzie statków w drodze do Azji, a 17% członków załóg służyło krócej niż rok. Największa grupa (36%) pozostawała w czynnej służbie od roku do 6 lat, natomiast 16% otrzymywało wynagrodzenie przez następujących po sobie 7–16 lat. 3,5% *dienaren* poświęciło prawie całe swoje życie w służbie dla VOC. *Scheepssoldijboeken* ujawniają 26 rekordów osób, które służyły przez ponad 16 lat. Wśród nich warto wymienić Johana Dressera z Gdańska, który pełnił funkcję cyrulika chirurga. Popłynął on na pokładzie Kortgene w 1686 roku w kierunku Batawii i spędził w Azji 24 lata, gdzie zmarł w 1710 roku³⁸. Martinus Hamerling z Poznania, który pływał w stopniu *adelborsta* (kadeta) na pokładzie Drie Kronen, zmarł w Azji w 1721 roku po 27 latach służby³⁹. Willem Andries z Gdańska, który był kapralem (*korporaal*) na statku Goede Hoop, pojawiał się na liście płac przez 31 lat⁴⁰. W 1687 roku Carel Harder z Gdańska zaciągnął się jako *lanspassant* (wicekapral) na statek Waterland, gdzie służył przez 36 lat i nigdy nie wrócił do Europy⁴¹. Nie tylko personel o wyższych szarżach miał możliwość pozostania w służbie dłużej. Zidentyfikowano również przypadki szeregowych żołnierzy, którzy pozostawali na liście płac VOC przez ponad 16 lat. Bartel Garborinskie⁴² z Gdańska i Lodewijck Harder⁴³ z Torunia pracowali dla Kompanii przez 27 lat. Christoffel Finetski, żołnierz z Krakowa, otrzymywał pensję przez kolejnych 29 lat⁴⁴. W 1741 roku zmarł Daniel Kleen. Pozostawał on w czynnej służbie najdłużej. Zmarł w Azji po 51 latach od zaciągnięcia się na statek Brandenburg, który zimą 1690/1691 roku wyruszył na Cejlon⁴⁵.

Przyczyny skreślenia ze służby były różne. Najbardziej oczywistą była śmierć i ją wskazano aż w 31% przypadków. 7% rekordów kończy się brakiem dodatkowych informacji wyjaśniających powód odejścia ze służby, a jedynie zamyka je ostatnia data wypłaty żołdu. Do tej liczby można doliczyć 199 osób (27%), które zaciągnęły się na statki opłacane przez izbę zelandzką, ponieważ prowadzone tam księgi okrętowe zwyczajowo nie zawierały tych informacji. 11 mieszkańców Rzeczypospolitej otrzymało status wolnego obywatela (*vrijburger*) i osiedliło się na stałe w Azji. Bernardus Risenard z Gdańska zmarł w 1698 roku jako *vrijburger* po 8 latach służby. Jego stopień i funkcja nie są znane⁴⁶.

³⁸ NA, DH, VOC, nummer toegang: 1.04.02, inventarisnummer: 5340, f.: 26

³⁹ Ibidem, i.: 5412, f.: 182.

⁴⁰ Ibidem, i.: 5373, f.: 186.

⁴¹ Ibidem, i.: 5352, f.: 170.

⁴² Ibidem, i.: 5408, f.: 73.

⁴³ Ibidem, i.: 5460, f.: 277.

⁴⁴ Ibidem, i.: 5396, f.: 136.

⁴⁵ Ibidem, i.: 5375, f.: 242.

⁴⁶ Ibidem, i.: 5375, f.: 242.

Casper Aldrecht z Gdańska, wicekapral, otrzymał status wolnego obywatela w 1696 roku po 14 latach służby⁴⁷. Pochodzący z Elbląga kadet Michiel de Wilt zakończył służbę po roku i pozostał w Azji jako *vrijburger*⁴⁸. Dwa lata dłużej musiał czekać Tobias Schroevel z Gdańska, również kadet⁴⁹. Godliefts Snijer otrzymał status wolnego obywatela w 1700 roku po 13 latach stażu⁵⁰. Był kapralem pochodzącym z Gdańska. Godstrift Feligoski⁵¹, Paulus Maron⁵², Huibert de Kuijper⁵³ i Jan Godfrit Esser⁵⁴ służyli jako żołnierze i otrzymali wolne obywatelstwo w okresie od 2 do 8 lat trwania służby. Tylko dwóch przedstawiceli marynarzy, Jacob Bigoes⁵⁵ z Gdańska i Jacob Welgemoed⁵⁶ z Elbląga, otrzymali status *vrijburger*, co nastąpiło odpowiednio po 9 i 7 latach służby. 26 członków załóg pozostało na Przylądku Dobrej Nadziei, podczas gdy 190 osób powróciło do Europy. Liczba ta stanowiąca 26% wszystkich mieszkańców Rzeczypospolitej, którzy udali się na statkach VOC do Azji, a którzy zakończyli służbę po powrocie na Stary Kontynent, jest znacznie bliższa średniej dla zachodnioeuropejskich narodowości (Niemców, Francuzów) niż na przykład Węgrów. Odnotowano również przypadki dezercji, które stanowiły 2% wszystkich skreśleń z list personelu. Czasami ucieczki podejmowane były zbiorowo. Takie zdarzenie miało miejsce na statku Berkenrode, który 19 grudnia 1695 roku wyruszył do Azji. W marcu następnego roku zbiegło z niego trzech gdańskich marynarzy. Co ciekawe, w tym samym czasie Cristiaan Sonnenbergh⁵⁷, inny gdańszczanin, zajmował jedno z ważnych stanowisk oficerskich na tym statku jako *onderstuurman* (drugi oficer).

Życie na statkach było ciężkie i brutalne. Dwóch pochodzących z Rzeczypospolitej *dienaren* złamało zasady i zostało ukaranych. Pochodzący z Warszawy kadet, Johan Antonij Boggencolvits, został pociągnięty do odpowiedzialności za brak subordynacji zaledwie dwa dni przed dotarciem do Batavii na pokładzie statku Moerkapelle, który wyruszył do Azji we wrześniu 1689 roku. Dwa lata po tym incydencie zbiegł⁵⁸. Inny los spotkał Hansa Richtera, żołnierza z Gdańska, który został skazany na 20 lat karnej służby dla Kompanii w 1701 roku⁵⁹. 10 członków załóg uznano za zaginionych. Niestety, na podstawie zapisków zachowanych w *scheepssoldijboeken* nie jest możliwe dotarcie do szczegółów wymienionych powyżej zdarzeń.

Mieszkańcy Rzeczypospolitej w służbie VOC. Analiza ilościowa

Jak już wspomniano, w latach 1620–1700 do służby w szeregach VOC zaciągnęło się około 1000 mieszkańców Rzeczypospolitej Obojga Narodów. Na podstawie analizy zebra-

⁴⁷ Ibidem, i.: 5307, f.: 85.

⁴⁸ Ibidem, i.: 5332, f.: 174.

⁴⁹ Ibidem, i.: 5350, f.: 186.

⁵⁰ Ibidem, i.: 5356, f.: 62.

⁵¹ Ibidem, i.: 5350, f.: 215.

⁵² Ibidem, i.: 5386, f.: 116.

⁵³ Ibidem, i.: 5432, f.: 205.

⁵⁴ Ibidem, i.: 5447, f.: 112.

⁵⁵ Ibidem, i.: 5389, f.: 93.

⁵⁶ Ibidem, i.: 5411, f.: 82.

⁵⁷ Ibidem, i.: 5426, f.: 4.

⁵⁸ Ibidem, i.: 5371, f.: 138.

⁵⁹ Ibidem, i.: 5436, f.: 134.

nych 740 rekordów można zaobserwować istotny wzrost zainteresowania pracą dla Kompanii w latach 1680–1700. Obejmuje on prawie 91% wszystkich osób, których nazwiska pojawiły się w *scheepssoldijboeken*. W tym okresie wyraźnie widoczne są cztery okresy kulminacyjne. Wystąpiły one w latach 1680 i 1681 z odpowiednio 30 i 36 zaciągami, w roku 1687 z 34 zaciągami, w roku 1691 również z 34 zaciągami oraz w latach 1693 i 1694 z odpowiednio 68 i 67 zaciągami. Od 1695 roku można zaobserwować widoczny spadek, po którym nastąpiła stabilizacja – od 1698 roku do służby w VOC zaciągało się około 30 osób z Rzeczypospolitej. Na trendy rekrutacyjne wpływ mogły mieć dwa czynniki. Po pierwsze, w sferze politycznej nie bez znaczenia było podpisanie pokoju w Oliwie w 1660 roku kończącego długotrwałą i wyniszczającą wojnę ze Szwecją. Zatoka Gdańska została uwolniona od obecności wrogiej floty, przywrócono też transport rzeczny na Wiśle. Siedem lat później ustały walki na wschodnich rubieżach kraju, gdzie od 1654 roku trwała wojna z Moskwą. Ponadto, w 1676 roku zawarty został rozejm z Turcją. W tym samym czasie zubożali w wyniku wojen mieszkańcy miast i mniej zamożni przedstawiciele szlachty zaczęli szukać możliwości poprawy warunków życia i zarobkowania. Holenderskie statki handlowe, które ponownie pojawiły się w większej liczbie w gdańskim porcie, musiały spotkać się na powrót z wielkim zainteresowaniem.

Śmierć Jana III Sobieskiego 17 czerwca 1696 roku rozpoczęła okres bezkrólewia zakończony podwójną elekcją Augusta II Mocnego i Franciszka Ludwika de Bourbon, księcia de Conti. Ostatecznie to Sas wygrał wyścig o polską koronę i zdobył Kraków, ale we wrześniu 1697 roku francuska flota pojawiła się w Zatoce Gdańskiej. W konsekwencji handel i transport towarów oraz ludzi między Bałtykiem a Amsterdamem mógł zostać ograniczony w okresie od września do listopada 1697 roku. Przypuszczenie to znajduje odzwierciedlenie w *scheepssoldijboeken*. Ostatnia większa grupa *dienaren* z Rzeczypospolitej weszła na pokład statków VOC na redzie Amsterdamu na przełomie 1697 roku. Między listopadem 1697 roku a lutym roku następnego na pokładach Bambeek, Unie i Huis te Kraaiestein znalazło się 25 marynarzy i żołnierzy z Gdańska i 4 z Elbląga. Tak wysokie liczby nie zostały osiągnięte w kolejnych dwóch latach.

Funkcje i stanowiska

Wyższe rangi i stanowiska w VOC były tradycyjnie zarezerwowane dla Holendrów. Oczywiście wyjątki od tej reguły można znaleźć zarówno w Holenderskiej Kompanii Wschodnioindyjskiej, jak i Holenderskiej Kompanii Zachodnioindyjskiej – jednym z najbardziej znanych wyjątków jest tutaj postać Krzysztofa Arciszewskiego⁶⁰. Mimo że błyskawiczne kariery mieszkańców Rzeczypospolitej w szeregach VOC należały do rzadkości, to jednak należy odrzucić pogląd, że służyli oni wyłącznie jako szeregowi żołnierze i marynarze.

Członków załóg statków VOC można podzielić na sześć głównych kategorii: starsi oficerowie, podoficerowie, rzemieślnicy, marynarze, żołnierze, pozostali pasażerowie.

⁶⁰ J. Kukuczka, *Przyjmij laur zwycięski. Krzysztof Arciszewski w służbie Holenderskiej Kompanii Zachodnio-Indyjskiej*, Kraków 2001; K. Łopatecki, *Ofensywa Holenderskiej Kompanii Zachodnioindyjskiej w Brazylii w latach 1634–1636*, „Prace Historyczne” 143, z. 4 (2016), s. 685–702.

W każdej z tych grup znaleźli się mieszkańcy Rzeczypospolitej Obojga Narodów. Najliczniejsza grupa to marynarze (*maatrozen*). Stanowią oni 40% wszystkich zaciągniętych do VOC z terenów Rzeczypospolitej. 15% stanowili *bosschieters* – artylerzyści lub doświadczeni marynarze. Młodzi marynarze i majtkowie (*bootsgezellen*) i *oploopers* (marynarze bez doświadczenia) odpowiadali za wszystkie niezbędne prace na statku. Większość z nich pochodziła z Gdańska. Kategorie wojskowych można podzielić na dwie grupy: żołnierzy (*soldaten*) i kadetów (*adelborsten*). Żołnierze stanowili stosunkowo duży odsetek wynoszący 28%, natomiast 9% otrzymało pierwszą pensję jako kadeci. Skład społeczny tej grupy nie jest tak jednorodny, jak w przypadku marynarzy. Zdecydowanie więcej zauważyć można nazwisk brzmiących niemiecko (w poprzedniej grupie dominują osoby o nazwiskach flamandzkich, brabanckich czy holenderskich), a także nazwisk typowo polskich.

Grupę rzemieślników reprezentuje 57 rekordów (7,8%). 24 zarejestrowane osoby służyły w stopniu kaprała okrętowego (*scheeps-corporaal*) lub wicekaprała (*vicecorporaal*). Ich zadaniem była konserwacja indywidualnej broni palnej – muszkietów, pistoletów, a także broni do walki wręcz, takiej jak piki czy toporki. W księgach okrętowych można znaleźć również dobosza (*tamboer*) i trębacza (*trompeter*). Byli oni odpowiedzialni za dawanie sygnałów podczas zmian wachty lub podczas zbliżania się do innych statków lub ładunku. Opieka medyczna była niezbędna podczas tak długich podróży. Cyrulicy chirurdzy dbali o zdrowie załóg najlepiej jak potrafili. W *scheepssoldijboeken* odnotowano 6 *chirurgijns* i ich pomocników pochodzących z Gdańska i Elbląga. Rzemieślnicy odpowiedzialni za konserwację i naprawę żagli (*opperzeilmakers*), a także cieśle okrętowi (*scheepstimmermannen*) i bednarze (*opperkuijpers*) rekrutowali się głównie z Gdańska (10 osób). Tylko jeden *timmerman*, Cornelis Pieterse, pochodził ze Swieten (?)⁶¹.

Korpus podoficerów jest reprezentowany przez 47 osób (6,4%). Dwóch mieszkańców Rzeczypospolitej, wywodzących się z Gdańska, zostało zatrudnionych w stopniu sierżanta (*sergeant*). Ich zadaniem było dowodzenie przebywającymi na pokładzie żołnierzami. Funkcję taką pełnili Frederik Jacob Slangh, który zmarł podczas rejsu do Azji 1 sierpnia 1697 roku⁶² oraz Johannes Cola, który spędził cztery lata w służbie i powrócił do Europy⁶³. Kwatermistrzowie (*kwartiermeesters*) byli odpowiedzialni za wydawanie posiłków, utrzymanie porządku i nadzorowanie sprzętu nawigacyjnego. W księgach płac odnotowano 4 takie osoby, wszystkie pochodzące z Gdańska. Konstabile (*konstabels*) byli odpowiedzialni za utrzymanie dział. Dowodzili oni także marynarzami przydzielonymi do ich obsługi. 9 rekordów należy do „niemieckich” lub „holenderskich” członków załóg z Gdańska, którzy pełnili tę funkcję. Za przygotowanie posiłków odpowiedzialni byli kucharze i w tym przypadku można znaleźć 16 rekordów. W 13 przypadkach osoby te pochodziły z Gdańska, w 2 z Elbląga, a 1 rekord pozostaje nieczytelny. Z Gdańska wywodziło się także sześciu bosmanów (*bootsmannen*) oraz 10 *hoogbootsmannen* (nadbosmanów). Pod ich komendą znajdowali się wszyscy marynarze na pokładzie, a do ich obowiązków należało w szczególności nadzorowanie stanu kadłuba i głównych masztów.

Wśród starszych oficerów znajduje się tylko jeden wpis należący do gdańszczanina Christiaana Sonnenbergha. Jest on jedynym mieszkańcem Rzeczypospolitej, który osiągnął

⁶¹ Ibidem, i.: 5370, f.: 24.

⁶² Ibidem, i.: 5442, f.: 139.

⁶³ Ibidem, i.: 5307, f.: 82.

stopień *opperstuurmana* (pierwszy oficer). Po raz pierwszy zaciągnął się on 4 kwietnia 1693 roku na *Voetboog*, z którym wyruszył w kierunku Cejlonu. Wyspa została osiągnięta w połowie listopada, a on sam powrócił do Europy na pokładzie tego samego statku w następnym roku. Jako *onderstuurman* pełnił funkcję drugiego oficera odpowiedzialnego za towary i ładunki. W styczniu 1697 roku ponownie pełnił funkcję *opperstuurmana* na statku *Berkenrode*, z którego zdezerterowało trzech gdańskich marynarzy. Incydent ten nie wpłynął jednak na jego karierę, bowiem w 1699 roku został awansowany do stopnia *opperstuurmana*. W tej randze zaciągnął się na początku lutego 1699 roku na *Gent* i po 7 miesiącach podróży dotarł do Batavii. Dwa lata później powrócił do Europy⁶⁴.

Należy zauważyć, że wraz z mężczyznami na pokłady statków wchodziły również kobiety. Nie były to zbyt częste przypadki, jednak w przebadanych materiałach odnaleziono nie mniej niż dziesięć kobiet, które wyruszyły w podróż do Azji wraz ze swoimi mężami zatrudnionymi przez Kompanię⁶⁵.

Wnioski

Bez wątplenia w XVII wieku poddani polskiego króla byli obecni w szeregach Holenderskiej Kompanii Wschodnioindyjskiej. Większość z nich wykonywała podstawowe zadania jako marynarze lub żołnierze. Pod tym względem ich udział nie odbiegał od średniej przyjętej dla mieszkańców innych krajów europejskich, którzy zaciągali się do VOC. Niemniej jednak z powyższej analizy blisko 740 rekordów odnalezionych w Nationaal Archief można wyciągnąć kilka istotnych wniosków. Personel pochodzący z terenów Rzeczypospolitej Obojga Narodów można podzielić na trzy główne grupy „etniczne”. Pierwszą i najliczniejszą grupę stanowią osoby pochodzenia prawdopodobnie flamandzkiego, brabanckiego lub holenderskiego, które zdecydowały się na reemigrację o charakterze zarobkowym i zaciągnięcie się w szeregi VOC. Nie można także wykluczyć, że na podróż do Republiki i udział w zamorskich przedsięwzięciach Kompanii decydowali się potomkowie przybyłych na ziemię Rzeczypospolitej w XVI, jak i w XVII wieku Niderlandczyków. W grupie tej znaleźć można głównie prostych marynarzy, jak i doświadczonych żeglarzy pełniących wyższe rangi. Jako miejsce pochodzenia wskazywali oni głównie Gdańsk lub Elbląg. Z tych dwóch miast pochodzili również wszyscy wykwalifikowani rzemieślnicy (z jednym wyjątkiem). Potwierdza to tezę, że Gdańsk i Elbląg były ważnymi portami, w których nie brakowało wykwalifikowanej kadry oraz doświadczonych ludzi morza i rzemieślników. W zdecydowanej większości poddani polskiego króla o niemieckobrzmiących nazwiskach służyli jako żołnierze, co potwierdza ustalenia Roelofa van Geldera. Z kolei członkowie załóg o „polskich” nazwiskach służyli głównie jako żołnierze lub zaciągali się jako podoficerowie – kadeci. Średnia długość służby mieszkańców Rzeczypospolitej w Kompanii trwała 1–6 lat. Jeśli nie zginęli z powodu chorób tropikalnych lub w walkach z miejscową ludnością, zazwyczaj powracali do Republiki – niestety, ich dalszy los nie jest znany. Tylko nieliczni otrzymywali status wolnych obywateli.

⁶⁴ Ibidem, i.: 5369, f.: 10; i.: 5457, f.: 4.

⁶⁵ O kobietach na pokładach statków VOC, zob.: M. Ketelaars, *Compagniesdochters. Vrouwen en de VOC (1602–1795)*, Amsterdam 2014.

Scheepssoldijboeken dają także perspektywę na prowadzenie dalszych badań i stawianie kolejnych pytań. Niezwykle ciekawe wydaje się prześledzenie wysokości żołdu i porównanie wypłat między poszczególnymi grupami etnicznymi. Pozwoliło by to określić, czy mieszkańców ziem Rzeczypospolitej traktowano na równi z członkami załóg pochodzącymi z krajów niemieckich. W niektórych przypadkach możliwe jest także określenie poziomu alfabetyzacji załóg, a przynajmniej umiejętności złożenia samodzielnego podpisu pod informacją dotyczącą wypłaty należności. Wreszcie, najtrudniejsze, ale jednocześnie najbardziej intrygujące wydaje się zadanie pytania o możliwość zbadania szczegółowego pochodzenia oraz dalszych losów mieszkańców ziem Rzeczypospolitej, którzy w XVII wieku zaciągnęli się do służby w Holenderskiej Kompanii Wschodnioindyjskiej.

Bibliografia

- Nationaal Archief, Inventaris van het archief van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC), 1602–1795 (1811), nummer toegang: 1.04.02, inventarisnummer: 5269–6842.
- Andrade T., *How Taiwan Became Chinese. Dutch, Spanish, and Han Colonization in the Seventeenth Century*, New York 2008.
- The Dynamics of Economic Culture in the North Sea- and Baltic Region in de Late Middle Ages and Early Modern Period*, red. H. Brand, L. Müller, Groningen 2007.
- Gaastra F.S., *De geschiedenis van de VOC*, Zutphen 2002.
- Gaastra F.S., *The Organization of the VOC*, in: *The Archives of the Dutch East India Company (1602–1795)*, eds. MA.P. Meilink-Roelofs, R. Raben, H. Spijkerman, 's-Gravenhage 1992, s. 11–29.
- van Gelder R., *Het Oostindisch avontuur. Duitsers in dienst van de VOC 1600–1800*, Nijmegen 1997.
- van Gelder R., *Naporra's omweg. Het leven van een VOC-matros (1731–1793)*, Amsterdam 2004.
- Hsin-hui C., *The Colonial 'Civilizing Process' in Dutch Formosa*, Leiden 2008.
- Ketelaars M., *Compagnies dochters. Vrouwen en de VOC (1602–1795)*, Amsterdam 2014.
- Kizik E., *Mennonici w Gdańsku, Elblągu i na Żuławach Wiślanych w drugiej połowie XVII i w XVIII wieku*, Gdańsk 1994
- Klassen P.J., *Mennonites in Early Modern Poland and Prussia*, Baltimore 2009.
- Kowalski M., *Kolonie Rzeczypospolitej*, Warszawa 2005.
- Kowalski M., *Udział Polaków w formowaniu południowoafrykańskiej Kolonii Przylądkowej*, „Studia z Geografii Politycznej i Historycznej” (2014) 3, s. 225–241.
- Kuipers J.B., *De VOC : Een multinational onder zeil, 1602–1799*, Zutphen 2014.
- Kukuczka J., *Przyjmij laur zwycięski. Krzysztof Arciszewski w służbie Holenderskiej Kompanii Zachodnio-Indyjskiej*, Kraków 2001.
- Lucassen J., *A Multinational and its Labor Force: The Dutch East India Company, 1595–1795*, „International Labor and Working-Class History”, No. 66, (Fall, 2004), s. 12–39.
- K. Łopatecki, *Ofensywa Holenderskiej Kompanii Zachodnioindyjskiej w Brazylii w latach 1634–1636*, „Prace Historyczne” 143, z. 4 (2016), s. 685–702.
- Noordam N.F., *De Republiek en de Noordse Oorlog, 1655–1660*, Assen 1940.
- Ottow W.M., *Rijckloff Volckertsz van Goens: de carrière van een diplomaat 1619–1655*, Utrecht 1954.
- Parthesius R., *Dutch Ships in Tropical Waters: The development of the Dutch East India Company (VOC) shipping network in Asia 1595–1660*, Amsterdam 2010.

- Pennings J.C.M., *Origin and Administration of the VOC Archives*, [in:] *The Archives of the Dutch East India Company (1602–1795)*, eds. M.A.P. Meilink-Roelofs, R. Raben, H. Spijkerman, 's-Gravenhage 1992, s. 30–46.
- Pusztai G., Teszelszky K., *In de dienst van de VOC. Een voorlopige inventarisatie van Hongaren in dienst van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (1602–1795)*, “Acta Neerlandica” 12 (2016), s. 25–108.
- van Putten L.P., *Ambitie en onvermogen: gouverneurs-generaal van Nederlands-Indië 1610–1796*, Rotterdam 2002.
- Roeper V., van Gelder R., *In dienst van de Compagnie. Leven bij de VOC in honderd getuigenissen (1602–1799)*, Amsterdam 2002.
- Roeper V., Wildeman D., *Om de zuid : de eerste schipvaart naar Oost-Indië onder Cornelis de Houtman, 1595–1597, opgetekend door Willem Lodewijcksz.*, Nijmegen 1997.
- de Roever A., *De jacht op sandelhout : de VOC en de tweedeling van Timor in de zeventiende eeuw*, Zutphen 2002.
- Ruangsilp B., *Dutch East India Company Merchants at the Court of Ayutthaya: Dutch Perceptions of the Thai Kingdom, c.1604–1765*, Leiden 2007.
- Saldanha A., *The Itineraries of Geography: Jan Huygen van Linschoten's "Itinerario" and Dutch Expeditions to the Indian Ocean, 1594–1602*, “Annals of the Association of American Geographers”, Vol. 101, No. 1 (January 2011), s. 149–177.
- Slot B.J., *Abel Tasman and the discovery of New Zealand*, Amsterdam 1992.
- Slot B.J., van Hoof M.C.J.C., Lequin F., *Notes on the Use of the VOC Archives*, in: *The Archives of the Dutch East India Company (1602–1795)*, eds. M.A.P. Meilink-Roelofs, R. Raben, H. Spijkerman, 's-Gravenhage 1992, s. 47–69.
- De Verenigde Oost-Indische Compagnie tussen oorlog en diplomatie*, eds. G. Knaap, G. Teitler, Leiden 2002.
- VOC – opvarenden*, na: <https://www.nationaalarchief.nl/onderzoeken/zoekhulpen/voc-opvarenden-1699-1794> (dostęp: 30.01.2025).
- Winius G.D., Vink M.P.M., *The merchant – warrior pacified: the VOC (the Dutch East India Company) and its changing political economy in India*, Oxford 1991.
- Zwart P. de, *Globalization and the Colonial Origins of the Great Divergence Intercontinental Trade and Living Standards in the Dutch East India Company's Commercial Empire, c. 1600–1800*, Leiden 2015.