

ZUIDNEDERLANDERS IN VREEMDE DIENST BUITENGAATS

EEN SCHAKEL IN DE OVERDRACHT
VAN NAUTISCHE KENNIS IN DE 18DE EEUW

DOOR

C. KONINCKX

24485

Inleiding

Tot aan de Industriële Revolutie was het schip het vervoermiddel bij uitstek om grote afstanden af te leggen en dus ook om naar verafgelegen gebieden te reizen. Omdat schepen bijna per definitie naar vreemde landen varen, is het dan ook vanzelfsprekend dat zeelui uit alle windstreken elkaar in de havens ontmoetten. Wellicht mag men veronderstellen dat tijdens die ontmoetingen, bewust of onbewust, ervaring en kennis werden uitgewisseld. In de 18de eeuw was het zeevaartonderwijs nog niet sterk geïnstitutionaliseerd, en al bestond er heel wat vakliteratuur, zij was daarom nog niet voor iedereen toegankelijk. Het verwerven van nieuwe informatie geschiedde voor niet weinigen noodgedwongen door het kanaal der contacten : tijdens de opleiding aan boord, tijdens ontmoetingen aan de wal in den vreemde, of ook nog dankzij de aanwezigheid van vreemdelingen aan boord.

Omwille van hun beroep, voelen zeelui zich minder nationaal of streekgebonden ; het is dus niet te verwonderen dat zeelui gemakkelijk in vreemde dienst aanmonsteren. Onafgezien van het relatief vrij verkeer van zeelui, hebben bepaalde landen meer dan andere nochtans hun stempel gedrukt op de ontwikkeling van de scheepvaart zelf en op de levensgewoonten en gebruiken op zee. Op die manier kwamen tradities tot stand. Dankzij de dienstneming in den vreemde sijnelden tradities, gewoonten, gebruiken en zelfs kennis door buiten het nationale milieu en kregen op die manier een ruime verspreiding. Sommige landen zijn terzake leidinggevend of dominerend geweest, in de mate dat hun scheepvaart niet aan banden werd gelegd. Een unieke, sluitende historische verklaring hiervoor bestaat nochtans niet ! Soms kan het toegeschreven worden aan de stimulans die van de overheid uitging ; soms is het te danken aan de relatieve vrijheid waarvan de scheepvaart genoot en waardoor ze zich vrij onbekommerd kon ontwikkelen. De wedijver of afgunst van buurlanden of concurrenten droeg in die ontwikkeling haar steentje bij.

In ieder geval speelden ook de economische mogelijkheden en de geografische premissen een beslissende rol.

Het lag niet in onze bedoeling hier een analyse te schetsen van de ontwikkeling en wisselwerking van de aangehaalde factoren betreffende de scheepvaart in de Zuidelijke Nederlanden. Wel willen we nagaan in hoeverre, na de feitelijke staatkundige scheiding tussen Noord en Zuid, varenslui uit de Zuidelijke Nederlanden tot de overdracht van nautische kennis of zeemanschap op de grote vaart hebben bijgedragen. M.a.w. in hoeverre hebben Zuidnederlanders kennis en ervaring naar andere landen uitgedragen.

Zoals reeds werd opgemerkt, en om redenen die wij zoëven vluchtig opgaven, is het milieu van de scheepvaart van oudsher door zijn kosmopolitisch karakter gekenmerkt. Wanneer de sluiting van de Schelde – bekrachtigd in 1648 – een demper op Antwerpens havenbedrijvigheid zette, vermocht het niet dat het zeemansberoep in onze gewesten helemaal uitdoofde. Hoewel de mogelijkheden tot uitoefening van het beroep sedert de sluiting sterk beknot waren, spoorden het verworven kosmopolitisme en de geaccumuleerde belangstelling voor de scheepvaart op zee aan tot het uitproberen van nieuwe alternatieven. In 1613 had aartshertog Albrecht (van Oostenrijk) het initiatief genomen om Antwerpen door kanalen met de Vlaamse Noordzeehavens te verbinden. Op die manier dacht hij de moeilijkheden door de Republiek veroorzaakt op de Schelde, te omzeilen. De kanalen kwamen er, maar omwille van de talrijke binnenlandse tollens werd het verhoopte resultaat niet bereikt. Een andere uitweg bood de dienstneming op vreemde schepen; voor werkloze varenslui was dat niet zelden de enige uitkomst.

Gelet op de rol die Holland in de Noordzee en in het Balticum vervulde, maar ook meer en meer in de vaart naar het Verre Oosten, en gelet op de nog sluimerende affiniteit met de ondanks recentelijk afgescheurde noordelijke provincies, moet het voor de hand liggen dat Zuidnederlanders bij de noorderburen trachtten dienst te nemen. Dienstneming bij de zuiderbuur Frankrijk kwam uiteraard ook voor. De aantrekkingskracht die Duinkerke op onze maritieme gewesten uitoefende, moet beslist niet onderschat worden. Het omgekeerde is niet minder waar. Zeevarende mogelijkheden trokken heel wat zeelui uit Duinkerke weg. Een en ander is toe te schrijven aan de acentrale ligging van Duinkerke, in vergelijking met andere Franse havens. Met het oog op de historische banden gesmeed door de Bourgondische hertogen tussen de gewesten van Friesland tot Frans-Vlaanderen, is het zeer de vraag of dienstneming *even* over de nieuwe staatkundige grenzen heen, als werkelijk buitenlands dient te worden beschouwd.

I. Dienstneming in de Republiek

In de Republiek was het voornamelijk de Verenigde Oostindische Compagnie (VOC) waarin Zuidnederlanders aanmonsterden. Deze compagnie had immers met enorme behoeften aan personeel te kampen, en niet in het minst wat het varend

personeel betreft ¹. Door middel van een wijd vertakt net van officieuze ronselaars werden vermoedelijk vanuit gans Europa zeelui aangetrokken. De ronselaars trokken ook door onze gewesten met voorgedrukte contractbriefjes op zak, op zoek naar belangstellenden. Deze ronselaars mogen nochtans niet verward worden met de later berucht geworden 'zielverkopers'. Waarschijnlijk ging het niet om een sterk georganiseerde recrutering, hoewel die minstens tot op het einde van de 18de eeuw werd toegepast. Deze vorm van werkverschaffing kon echter moeilijk geformaliseerd worden, gelet op het verbod in de Republiek op dienstneming van onderdanen van de Spaanse Koning op de vaart naar de kolonies. Anderzijds, en van zodra een eigen Oostindische Compagnie in de Oostenrijkse Nederlanden was opgericht, werd de dienstneming in vreemde Oostindische compagnies evenmin geoorloofd. De verbodsbepalingen terzake blijken in beide richtingen nooit hermetisch te zijn geweest. Het optreden van de overheid tegen deze inbreuken was trouwens zeer navenant.

In 1637-1638 bedroeg de dienstneming van vreemde zeelui in VOC 29,2%, in 1661 42,4%; in 1682-1683 daalde dat aandeel tot 24,3% en in 1710-1711 bleef dat op 24,1%. In de loop van de 18de eeuw zal het percentage vreemdelingen opnieuw stijgen en zich bijna permanent boven de 40% handhaven ².

Wat betreft de aanmonstering van Zuidnederlanders in VOC, werd voor de tweede helft van de 17de eeuw reeds grondig onderzoek verricht ³. In de periode 1661-1710 hebben niet minder dan 7.379 Zuidnederlanders aangemonsterd. Er dient opgemerkt dat de Kamer Zeeland het leeuwendeel der Zuidnederlandse dienstneming voor haar rekening nam ⁴. Gelet op het nabuurschap wekt dat geen verbazing.

Gebruikte afkortingen

GÖT SJÖ MUS	Göteborgs Sjöfartsmuseet
GUB SOKA	Göteborgs Universitetsbibliotek – Fonds Oost-Indische Compagnie
KBB KKH	Koninklijke Bibliotheek Brussel – Kabinet der Kostbare Handschriften
KVABS	Kungliga Vetenskapsakademiens Bibliotek Stockholm
LAG ÖIJ	Landsarkivet Göteborg – Öijareds säteris arkiv
LAG ÖST	Landsarkivet Göteborg – Östadsarkivet
MGN	Maritieme Geschiedenis der Nederlanden
RAS KKH	Riksarkivet Stockholm – Kommerskollegium Huvudarkivet
RUG FHH	Rijksuniversiteit Gent – Handschriftenkabinet Fonds Hye Hoys
SAA Fonds OIC	Stadsarchief Antwerpen – Fonds Oost-Indische Compagnie
SHM H	Statens Sjöhistoriska museet Stockholm – Mathias Gustaf Holmers arkiv
UUB	Uppsalas Universitetsbibliotek

¹ BRUIJN, J. R., *De Personeelsbehoefte van de VOC overzee en aan boord, gezien in Aziatisch en Nederlands perspectief*. In : „Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden”, XCI, 1976, p. 177-248.

² BRUIJN, J. R. & LUCASSEN (edit.), *Op de schepen der Oost-Indische Compagnie. Vijf artikelen van J. de Hullu ingeleid, bewerkt en voorzien van een studie over de werkgelegenheid bij de VOC*, Coll. *Historische Studies*, vol. XLI, Groningen, 1980, p. 139.

³ VERDOODT, R., *Zuidnederlanders in dienst van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (1661-1710)*, onuitgegeven proefschrift RUG, 1977.

⁴ *Id.*, p. 30.

Op de tweede plaats dient de kamer Amsterdam te worden vermeld. De recruteringen door de Kamers Delft, Enkhuizen, Hoorn en Rotterdam zijn gering. Niettemin is het vermeldenswaard, omdat het niet zo evident is als voor de Kamer Zeeland, rekening houdend met de geografische afstand. Misschien schuilt een verklaring in de toenmalige lage bevolkingscijfers van de gebieden die onder die Kamers ressorteerden – Amsterdam en Rotterdam uitgezonderd – en moest VOC wel noodgedwongen aan externe recruiting doen, om de plaatselijke leemten te verhelpen.

Vanzelfsprekend moet de Zuidnederlandse aanwezigheid tegen de achtergrond van de globale VOC-recruitering worden geprojecteerd. Het Zuidnederlandse aandeel in de vreemde dienstneming schommelde tussen 0,5 en 9,3%, met evenwel een gemiddelde van 3,2% voor de jaren 1661-1710⁵. We willen er nochtans de aandacht op vestigen dat de globale recruitering in VOC afhankelijk was van haar behoeften en dat bijgevolg de kwalitatieve participatie uit die procenten niet kan afgeleid worden.

Een precisering naar de herkomst van de Zuidnederlanders is leerrijk⁶:

1661-1710	
Graafschap Vlaanderen	4.192
Hertogdom Brabant	2.499
Prinsbisdom Luik	363
Graafschap Henegouwen	206
Graafschap Namen	65

Opvallend is het aandeel afkomstig uit het graafschap Vlaanderen, maar ook dat uit het hertogdom Brabant. De aantrekkingskracht van VOC in Luik, Henegouwen en Namen is beduidend minder, maar niet onbelangrijk, als men aan de afstand denkt en aan de slechts onrechtstreekse betrokkenheid van deze gewesten bij het maritime gebeuren in het algemeen.

Eigenlijk is de geografische herkomst van de Zuidnederlanders niet onmiddellijk terzake. Een element dat meer opheldering vergt, vormen de kwalificaties van de aangemonsterden, en nog meer de functies waarin zij aangeworven werden.

R. Verdoodt stelde vast dat 67,5% der Zuidnederlanders in feite als soldaat gerecrueteerd werden, en slechts 29% als eigenlijke varenslui⁷. De resterende 3,5% betreft geestelijken, supercargo's of ambachtslui. Toegespitst op de categorie varenslui, moet de vraag worden gesteld: op welk niveau in de hiërarchie de Zuidnederlanders gesitueerd worden?

Hoe relatief talrijk het Zuidnederlands contingent in VOC is geweest, toch hebben de meesten slechts lagere functies bekleed. Enkelen namen dienst als chirurgijn; nog minder zijn zij die het bij voorbeeld tot stuurman brachten. Een

⁵ *Id.*, p. 34.

⁶ *Id.*, p. 35-50, 71-74.

⁷ *Id.*, p. 67.

twintigtal maakten promotie in de handelsloopbaan. Als we rekening houden met de loonschalen waarvoor de Zuidnederlanders in aanmerking kwamen, met de lage frekwentie heraanmonsteringen – slechts 2% op het totaal – dan moet de kwalitatieve aanwezigheid in VOC uiteindelijk bijzonder sterk gerelativeerd worden. Bijgevolg moet de doorstroming van „know-how” van Zuid naar Noord erg precair geweest zijn. Misschien moet men de hypothese van R. Verdoodt onderschrijven, dat de dienstneming in VOC niet zo zeer attractief was omwille van de compagnie in se, maar veeleer omwille van de werkloosheid in eigen gewesten⁸.

Een interessante vraag is wel, in welke mate Zuidnederlandse varenslui kennis hebben overgebracht bij hun terugkeer in patria? Spijtig genoeg is dat moeilijk na te gaan. Het is niet gewaagd de impact als zeer miniem te beschouwen; want zoals reeds aangehaald, hebben de dienststaten betrekking op lagere functies en bovendien is de periode van de vóóruitredingen van de Oostendse Oostindische Compagnie nog veraf. Behalve op de grote vaart, had men in de Zuidelijke Nederlanden overigens met weinig achterstand te kampen. Mogelijk is de doorstroming van kennis gebeurd in de handelsloopbaan, maar dat is evenmin bewezen. En gewoonlijk deinde de belangstelling van deze lui slechts sporadisch uit tot het nautische.

Misschien wordt de betekenis van de Zuidnederlandse aanwezigheid in het Noorden nog het best geëvalueerd door een argument a contrario. Zowel tijdens de vóóruitredingen als tijdens het experiment van de Oostendse Compagnie, zal de buitenlandse inbreng significant zijn. Dat laat vermoeden dat in eigen land zowel qua kennis als qua ervaring veel leemten dienden gevuld. In die optiek is de Zuidnederlandse dienstneming in VOC bijna irrelevant.

II. Vreemdelingen in de Oostendse Compagnie

Hoewel het aspect ‚vreemdelingen in de Oostendse Compagnie’ op het eerste gezicht het tegendeel van ons onderwerp aansnijdt, toch kan het niet onvermeld worden gelaten, rekening houdend met wat voorafgaat en met wat later volgen zal.

In verband met de Oostindische experimenten in de Oostenrijkse Nederlanden in het begin van de 18de eeuw, is men gewoon om van meet af aan een onderscheid te maken tussen de periode van de vóóruitredingen (1715-1724), en die van de eigenlijke Oostendse Compagnie opgericht in 1722, maar reeds in 1727 opgeschort. Het officieuze karakter der vóóruitredingen, zonder sterk gestructureerde vorm van vennootschap en waarbij het noodzakelijke kapitaal slechts voor de duur van een uitreding bijeengebracht werd, om daarna aan de eigenaars te worden terugbetaald, contrasteerde met de formele organisatie van de compagnie van 1722. Uit beide organisatievormen moet vermoedelijk een verschillende aantrekkingskracht zijn uitgegaan, althans op aankomende investeerders. Op het vlak van de recrutering zal

⁸ *Id.*, p. 112.

de aantrekkingskracht van reizen naar het Verre Oosten wellicht weinig verschil hebben uitgemaakt, of het nu de vóóruitredingen betrof of de compagnie ; want de compagnie zelf bood niet veel meer garanties voor werkzekerheid, vermits bij elke uitreding, zoals in het systeem der vóóruitredingen, de bemanning kort vóór de aanvang van de reis aanmonsterde, en na behouden thuiskomst volledig afmonsterde. Niettemin vallen een aantal concrete verschuivingen waar te nemen betreffende de herkomst van de zeelui.

Op een totaal contingent van 810 zeelui voor de vóóruitredingen, en van 1832 voor de Compagnie, telt men 66,15 resp. 67,5% Zuidnederlanders – het Prinsbisdom Luik inclusief⁹. Op diezelfde contingenten is het aandeel Noordnederlanders 12,75 resp. 2,51%, en dat der Fransen 9,62 resp. 18,47%. Rekenen we Engelsen, Schotten en Ieren samen, dan belooft hun aanwezigheid op tot 1,12 resp. 3,93%.

Opvallend is het bijna identiek aandeel vreemdelingen in de formele compagnie ; het bedraagt 32,5% tegen 33,85% in de vóóruitredingen. De verhouding tussen beide percentages is dus zeer gering. De vóóruitredingen strekken zich weliswaar uit over een langere periode dan die van de Compagnie – men totaliseert meer reizen in de eerste periode ; doch tijdens het korte maar actieve bestaan van de Compagnie – schepen werden uitgereed van 1724 tot 1732 – zullen per jaar verhoudingsgewijs dus meer schepen afvaren. Dat moet waarschijnlijk een gebrek aan inheemse zeelui veroorzaakt hebben en aanleiding gegeven om arbeidskracht van elders aan te trekken, wilde men het tempo van de uitredingen hoog houden. Niettegenstaande daalt het aandeel Noordnederlanders in de Compagnie op markante wijze, wat zoals reeds aangestipt beantwoordt aan de grote behoefte aan varende personeel bij de noorderburen. De uitgesproken vijandigheid van de Staten-Generaal jegens de Oostendse Compagnie en de in dat verband geactualiseerde verordeningen tegen de dienstneming in vreemde landen, heeft hier ongetwijfeld ook een rol gespeeld.

Dit argument gaat echter niet op voor de Franse en Britse aanwezigheid. In dat verband is de situatie net andersom. Het Franse aandeel wordt quasi verdubbeld ; maar wel moet worden aangestreept dat het leeuwenaandeel, zowel in de vóóruitredingen als in de Compagnie, Duinkerkenaars betreft. Op het contingent vreemdelingen zijn dat er 22% in de vóóruitredingen en 51% in de Compagnie. Wat de Britten betreft, kan men op geen spectaculaire verschuivingen wijzen, althans niet wat de Engelsen en de Schotten aangaat. De lichte toename moet overwegend aan de Ieren worden toegeschreven.

Laten we even stilstaan bij de functies die de vreemdelingen in de Oostendse Compagnie bekleedden. Thomas Gournay, Roger Hale, Thomas Hall, John Harrison, Peter Jackson, R. Mitchell, James Naish, Edward Peirson, Charles Pike, X. Sarsfield, George Shelvoike en James Tobin, allen Britten, voerden tenminste eenmaal

⁹ Met dank aan collega R. Baetens voor het doorspelen van cijfermateriaal. Zie ook JORDI, C., *De scheepsbemanningen der Vlaamse Oost-Indiëvaarders (1718-1733)*, onuitgegeven proefschrift RUG, 1974.

als kapitein het bevel over een Oostends Oostindiëvaarder¹⁰. Hall, Harrison, Naish en Tobin namen elk tweemaal die functie waar. Richard Gargan nam eenmaal dienst als onderkapitein¹¹. Het staat vast dat Hall, Harrison, Naish, Pike en Tobin eerder reeds uitgevaren waren voor rekening van de 'East India Company' (EIC). Thomas Hall was er eenmaal als 'purser' uitgevaren, maar zeer waarschijnlijk was dat evenmin zijn eerste ervaring op de grote vaart¹². Mogelijk was hij nog eens uitgevaren als 'midshipman' of schrijver. Deze laatste functie is niet onbelangrijk, want als schrijver werd men ingewijd in de navigatie-technieken, de nautische waarnemingen en in talrijke andere aspecten van de stuurmanskunst, die normaal tot de competentie van kapitein of stuurman moeten gerekend worden.

Een andere Engelsman, Joannes Batten, nam driemaal dienst als stuurman. Jn. Thompson uit Yarmouth begon zijn carrière in de Oostendse Compagnie als oploper, maar klom niet hoger op dan de rang van matroos¹³. De Hollander Michiel Pieters uit Amsterdam nam driemaal dienst als matroos¹⁴. Talrijk zijn de Duinkerkenaars en nog wel in alle functies. In de Compagnie bedroeg het aantal Duinkerkenaars de helft van het contingent vreemde officieren. Het is echter moeilijk uit te maken, of het om autochtone Fransen gaat, of om recentelijk naar Duinkerke uitgeweken Zuidnederlanders.

Wat er ook van zij, de dienstneming van vreemdelingen is onbetwist van kwalitatieve aard, vermits zij niet zelden de hoogste functies hebben bekleed. Het is vermeldenswaard, omdat we – enkele jaren later – een gelijkaardig fenomeen in de Zweedse Oostindische Compagnie kunnen observeren. Dat is ook de reden waarom wij bij de vreemde dienstneming in Oostende even bleven stilstaan.

III. Dienstneming in Zweden

In 1732 zeilden de laatste schepen van de Oostendse Compagnie naar het Verre Oosten. Het waren de zogenoemde permissie-schepen, de ultieme stuiptrekkingen van een zieltogende onderneming, door keizer Karel VI zelf afgeschaft, echter onder druk van de grote mogendheden. In datzelfde jaar vertrok vanuit Gotenburg op de Zweedse westkust het eerste schip van een nieuwe Oostindische Compagnie, in 1731 opgericht.

¹⁰ HUISMAN, M., *La Belgique commerciale sous l'empereur Charles VI. La Compagnie d'Ostende. Étude historique de politique commerciale et coloniale*. Brussel-Parijs, 1902, p. 141-143, 184, 214. LAUDE, N., *La Compagnie d'Ostende et son activité coloniale au Bengale (1725-1730)*, Koninklijk Belgisch Koloniaal Instituut. Afdeling der Staat- en Zedenkundige Wetenschappen. *Verhandelingen*, vol. XII, fasc. 1, Brussel, 1942, p. 230. GILL, C., *Merchants and Mariners of the 18th Century*, London, 1961, p. 13-19.

¹¹ DEGRYSE, K., *De Maritieme organisatie van de Oostendse Chinahandel (1718-1735)*. In: „Mededelingen van de Marine Academie”, XXIV, 1976-1977, p. 55.

¹² GILL, C., *op. cit.*, p. 12 et sq.

¹³ RUG. FHH. Ms. 2008.

¹⁴ *Id.*

In verscheidene studies hebben wij reeds aangetoond, dat van bij haar ontstaan banden bestonden met de Oostendse Compagnie¹⁵. Hoofdzakelijk een participatie van financiële aard, noteerden we nochtans ook een dienstneming van Zuidnederlanders. In dat verband kunnen de namen geciteerd worden van : Bedet, Brunet, Carpentier, De Clerck en Dens. Allen voeren zij uit in Zweedse dienst als tweede of onderkapitein¹⁶. In de Zweedse Compagnie werd deze functie aan die van kapitein toegevoegd, althans tot in 1746 — dat is de duur van het eerste octrooi. Het lag in de bedoeling op die manier de leemten op de grote vaart bij de Zweden op te vullen. De toevoeging van een tweede kapitein kwam ook voor in de Oostendse uitredingen en in de Deense Compagnie, waarover straks meer.

In de instructies van de compagnie-directie, vervat in een document van 1732, formuleerden de directeuren de volgende aanbevelingen aan het adres van de Zweedse titelvoerende kapitein : „*À l'égard de la navigation du vaisseau — het pleonasme duidt ondubbelzinnig op de navigatie — comme vous n'avez point été dans ses mers, nous avons employé quelques officiers étrangers, gens de capacité et de grande expérience dans cette navigation ; ainsi nous vous ordonnons par ces presentes tres expressement de les consulter toujours touchant tout ce qui peut appartenir a la navigation du vaisseau, etc., pendant le cours de tout le voyage, et de vous laisser conduire suivants toujours leurs sentiments, et evitant en toute manière toutes disputes et consultant toujours notre intérêt*¹⁷”.

In geheime instructies aan de supercargo's, daterend van 1743, wordt hen de ervaring van Peter Dens, onderkapitein, aanbevolen : „*Comme vous avez avec vous un second capitaine qui a fait plusieurs voyages dans le service de la comp. avec Succes, et qui est parfaitement Instruit en tout ce qui regarde la route, et toutes Autres choses concernant la Navigation aux Indes Orientales ... (enz.)*¹⁸”. De directeuren spreken de wens uit dat de route zou uitgestippeld worden door de supercargo's, doch rekening houdend met de mening en kunde van Dens. Zij drukken erop met Dens in goede verstandhouding te leven, hem te raadplegen in alle aangelegenheden die het besturen van het schip of de navigatie betreffen, en dat gedurende de hele reis. De supercargo's moesten erover waken met Dens nooit in onmin te geraken. Als er toch meningsverschillen zouden ontstaan, moesten de uiteenlopende opvattingen in een speciaal register opgetekend worden, dat bij thuiskomst aan de directie moest worden

¹⁵ KONINCKX, C., *Zuidnederlandse deelname in de Zweedse Oost-Indische Compagnie 1731-1786*. In : „Handelingen van de Koninklijke Zuidnederlandse Maatschappij”, XXXI, 1977, p. 121-136. ID., *La Compagnie suédoise des Indes orientales et les Pays-Bas autrichiens. Esquisse succincte d'une participation belge à l'étranger au dix-huitième siècle*. In : „Bulletin des Séances de l'Académie Royale des Sciences d'Outre-Mer”, 1978, p. 295-329.

¹⁶ Wij zijn nog op andere zeer vertrouwde namen gestuit zoals Rotzard (eerste-stuurman) en M. Rasschaardt ; hun herkomst kon echter niet zeer precies achterhaald worden.

¹⁷ Geciteerd door CORDIER, H., *Les Débuts de la Compagnie Royale de Suède en Extrême Orient au XVIII^e siècle, (Extrait du recueil de textes et de traductions publié par les Professeurs de l'École de langues orientales vivantes)*, Parijs, 1889, p. 20.

¹⁸ RUG. FHH. Ms. 2093, §4.

voorgelegd. De compagnie-directie stond er dus op ingelicht te worden, om in de toekomst een beter beleid te kunnen voeren.

De belangrijke rol van de Zuidnederlandse onderkapiteins op het vlak van de nautische kennis en ervaring, werd in Zweden dus niet miskend. Alle vernoemden waren immers oud-gedienden van de Oostendse Compagnie. Laten we echter even nagaan in welke hoedanigheid zij tijdens vroegere dienstneming ervaring of kennis hadden opgedaan!

In 1723 is Pierre Brunet vierde-stuurman op de *Sint-Joseph*, in 1725 en 1726 tweede-stuurman op de *Keyserinne*, resp. op de *Carolus VI*. In 1729 is hij eerste-stuurman op hetzelfde schip¹⁹. Het betreft allemaal Oostendse Oostindiëvaarders. In 1730 is Brunet onderkapitein op het fregat de *Phenix* dat de vlag en het wapen van het Heilig Roomse Rijk voert. Philippe Perrenot is bevelhebber aan boord van dat schip, maar hij overlijdt en het is Brunet die de Oostindiëvaarder terug naar Europa brengt²⁰. In 1733 neemt hij dienst in de Deense Oostindische Compagnie als provisionele opperstuurman²¹. In 1737 is Brunet in Zweedse dienst, want in dat jaar vertrok hij met de *Suecia* naar China als eerste-stuurman. In 1740-1742 ondernam hij een reis naar Bengalen op de Zweedse *Fredericus Rex Sueciae*, deze keer als onderkapitein²². In 1745 zou Brunet in de Straat van Bangka overleden zijn, maar toen was hij opnieuw in Deense dienst, ditmaal als kapitein²³.

Pierre Bedet monsterde aan als vierde-stuurman op de *Stockholm* voor een reis naar China in 1740-1742. In 1743-1745 is hij derde-stuurman op de *Riddarhus*, en in 1746-1748 is hij tweede-stuurman op de *Adoph Friedrich*²⁴. In beide gevallen betrof het een reis naar China.

Carpentier startte zijn loopbaan in de Zweedse Compagnie als derde-stuurman, functie die hij in 1739-1740 waarnam, ofwel op de *Suecia* gedestineerd naar Bengalen, ofwel op de Chinavaarder *Götheborg*. In 1742-1744 is hij tweede-stuurman op de *Drottning af Sverige*, dat evenwel op Hainan moest overwinteren. Een epidemie moet toen lelijk hebben huisgehouden onder de bemanning, want het is Carpentier die als bevelvoerder het schip terug naar Zweden brengt. Carpentier zal het lot van zijn onfortuinlijke collega's niet lang overleven; in 1745 voer hij als onderkapitein uit op hetzelfde schip, maar de *Drottning af Sverige* leed in datzelfde jaar schipbreuk in de Shetlandarchipel en verging met man en muis.

Joannes De Clercq startte zijn loopbaan in Oostendse dienst: als tweede-kapitein op de *Stadt Gendt* (1720), als eerste-stuurman op de *Marquis de Prié* (1723), als kapitein op de *Keyserinne* (1725) en op de *Duc de Lorraine* (1732)²⁵.

¹⁹ RUG. FHH. Ms. 2008.

²⁰ HUISMAN, M., *op. cit.*, p. 491.

²¹ Gegeven bereidwillig medegedeeld door J. Parmentier.

²² RUG. FHH. Ms. 1929.

²³ RUG. FHH. Ms. 1999, f° 23 v°.

²⁴ GÖT. SJÖ. MUS. Ms. N° 9571.

²⁵ RUG. FHH. Ms. 2008. Een naamgenoot was kapitein op de *Prins Eugeen* in 1719-1720. Dat het om dezelfde De Clercq zou gaan, die in 1720 onderkapitein is op de *Stad Gendt* of in 1723

In 1737-1738 is hij overgestapt naar de Zweedse Compagnie, waar hij als onderkapitein aanmonsterde op de *Suecia* voor een reis naar China. Over een mogelijke voortzetting van zijn carrière zijn we niet ingelicht.

Pieter Dens voer driemaal naar het Verre Oosten in Oostendse dienst : als bootsman op de *Hoop* (1726), als derde *pilotin* op de *Neptunus* (1729) en als eerste-stuurman op de *Duc de Lorraine* (1732)²⁶. In Zweedse dienst voer Dens driemaal uit naar China. Tweemaal is hij onderkapitein, achtereenvolgens op de *Stockholm* (1740-1742) en op de *Fredericus Rex Sueciae* (1744-1745)²⁷. In 1746 is hij zelfs bevelvoerend kapitein op de *Adolph Friedrich*²⁸. Samen met de Engelsman James Maule, zijn dat de twee uitzonderingen waar de bevelvoerder de Zweedse nationaliteit niet bezat. Vermoedelijk was dat de laatste reis van Dens voor Zweedse rekening. Daarmee staakt hij het varen niet, want wij vinden hem terug in 1752, als kapitein *en* tweede-supercargo op de *Château d'Emden* van de Pruisische Aziatische Compagnie²⁹.

Een zekere Rotzard voer als eerste-stuurman op de *Suecia* in 1739-1740. Vermoedelijk gaat het om Herboldus Rotsaert, die viermaal uitvoer in Oostendse dienst : als luitenant op de *Carolus VI* (1725), als eerste-stuurman of *pilotin* op de *Aartshertoginne* (1726), op het *Seepeert* (1729) en op de *Concordia* (1732).

Niet alleen Zuidnederlanders namen de functie van onderkapitein waar ; op vier na waren trouwens alle onderkapiteins in de Zweedse Compagnie vreemdelingen, terwijl de traditionele kapiteinsfunctie overwegend door Zweden werd waargenomen.

Hieruit volgt : dat de vreemde aanwezigheid ontegensprekelijk het gebrek aan ervaring van de Zweden moest opvullen, althans in de beginjaren van de compagnie. In het contingent vreemdelingen in officiersfuncties zijn het echter niet de Zuidnederlanders die domineren, maar wel de Britten. In de periode 1731-1766 vullen zij voor 13,68% het kader der officieren op³⁰.

Op 8 augustus 1731 was in Zweden een verordening uitgevaardigd, waarbij de bevelvoerder van een schip, de stuurlui en het grootste deel van de bemanning de Zweedse nationaliteit moesten bezitten, opdat in het kader van het stimuleren van de handelsvloot van belastingsvrijheid kon worden genoten³¹. T.o.v. de compagnie

eerste-stuurman op de *Marquis de Prié* is weinig plausibel ; want dat zou een degradatie inhouden, wat weinig of niet voorkwam.

²⁶ RUG. FHH. Ms. 2008.

²⁷ RUG. FHH. Ms. 1930.

²⁸ GÖT. SJÖ. MUS. Ms. N° 9571.

²⁹ KBB. KKH. Mss. 18042-18043.

³⁰ KONINCKX, C., *The First and Second Charters of the Swedish East India Company (1731-1766). A Contribution to the Maritime, Economic and Social History of North-Western Europe in its Relationships with the Far East*, Kortrijk, 1980, p. 314. Tot de officieren worden gerekend : de kapiteins, de stuurlui en de scheepsdokters.

³¹ BÖRJESON, D. T., *Stockholms Segelsjöfart. Minnesskrift 1732-1932. Anteckningar om huvudstadens kofferdjflotta och dess män med en översikt av stadens och rikets sjöfartsförhållanden från äldsta tid intill våra dagar*, Stockholm, 1932, p. 264.

werden echter geen beperkingen opgelegd met betrekking tot het aanmonsteren van vreemdelingen; integendeel, op dat vlak genoot de compagnie-directie van de grootste vrijheid³². Voor vreemdelingen die voor naturalisatie opteerden, werden de criteria zelfs versoepeld. Wanneer in 1746 het tweede octrooi van kracht werd, zal wel de aanmonstering van Zweden worden aanbevolen, maar de dienstneming van vreemdelingen zal niet gelimiteerd worden³³. Bij de tweede hernieuwing van het octrooi in 1762, en van kracht vanaf 1766, zal het nog steeds bij een aanbeveling blijven, wat de voorkeur voor Zweedse onderdanen betreft³⁴.

Het is zeer de vraag of de recruterings van vreemdelingen als onderkapitein, geïnspireerd was om kennis bij te brengen over gebieden die de Zweden voorheen nooit bezocht hadden, ofwel omwille van het gebrek aan nautische kennis in het algemeen? Het antwoord is genuanceerd!

Zweden kon immers buigen op een maritieme traditie, maar zijn scheepvaart beperkte zich tot in het begin van de 18de eeuw tot de Baltische Zee, de Noordzee, de Noordatlantische Oceaan en de Middellandse Zee. De vaart op het Verre Oosten was nieuw; bijgevolg hebben de autochtone bevelvoerders elders hun eerste sporen moeten verdienen: in de koopvaardij, in de militaire vloot of zelfs in de kaapvaart³⁵. Een dozijn Zweedse kapiteins kwam inderdaad met verlof van de krijgsvloot over. Maar de bijdrage van de marine aan de compagnie moet gerelativeerd worden. Officieren die van de oorlogsvloot overkwamen, beschikten over een nautische kennis, maar hun gebrek aan training, gelet op de inactiviteit van de vloot gedurende langere periodes van de 18de eeuw, kon precies dankzij op dienstneming in de compagnie bijgeschaafd worden³⁶. Hun dienstneming in de compagnie was weliswaar van tijdelijke aard.

De dienstneming van vreemdelingen in lagere functies in de Zweedse Compagnie is onbelangrijk geweest. Op een naar hun herkomst definieerbaar contingent van 590 zeelui – officieren niet meegerekend dus – liep het aantal vreemdelingen slechts op tot 2,20%. Denemarken kwam voor 0,51% in aanmerking, Lijfland voor 0,34%³⁷. We vonden geen Zuidnederlanders terug. We geven grif toe dat het contingent mager is t.o.v. het totaal. Tot zover de scheepsbemanning *stricto sensu*.

In de Zweedse Compagnie is het aantal vreemde supercargo's talrijk geweest. We zullen straks merken in welke mate supercargo's bij de navigatie betrokken waren, hoewel dat op het eerste gezicht niet zo evident is. Laten we eerst even stilstaan bij de Zuidnederlandse aanwezigheid.

³² MODEE, R. G., *Utdrag utur alle ... publique handlingar ...* (15 vol.), Stockholm, 1742-1829, p. 856.

³³ *Id.*, p. 2338.

³⁴ *Id.*, p. 5246.

³⁵ KONINCKX, C., *op. cit.*, p. 307-310.

³⁶ *Svenska Flottans Historia. Ölogsflottan i ord och bild från dess grundläggning under Gustav Vasa fram till våra dagar*, 3 vol. (Malmö), 1942-1945, II, p. 259.

³⁷ KONINCKX, C., *op. cit.*, p. 332.

André-Jacques Flanderin uit Oostende voer driemaal uit als tweede-supercargo voor Zweedse rekening ; Michel Verbeke nam eenmaal dienst als vijfde-supercargo en eenmaal als derde-supercargo, terwijl Daniël Vigneaulx eenmaal derde en driemaal tweede-supercargo was. Men vindt nog Zuidnederlanders terug tussen de assistent-supercargo's : Jean-Louis Caters uit Doornik, Antoine Durbuteau uit Brugge (of Leuven), J. de Proli en Paul J. de Lise, beiden uit Antwerpen. Zij voeren elk eenmaal uit op een Zweedse Oostindiëvaarder.

Flanderin en Vigneaulx waren beiden overgestapt van de Oostendse Compagnie, waar ze als scheepsschrijvers diensten hadden gepresteerd. In 1725 had Flanderin als onderschrijver een reis ondernomen naar Kanton op het schip de *Keyserinne*³⁸. Flandering was toen nauwelijks 17 jaar oud en zou reeds een scheepsjournaal van die reis hebben opgesteld³⁹. Hoewel hij op de *Keyserinne* was ingeschreven, betreft het journaal het schip *Marquis de Prié* ; doch beide schepen voeren samen naar het Verre Oosten. Op diezelfde reis is ook Jean-Baptiste Flanderin van de partij, broer van André-Jacques, in de functie van vierde-schrijver op de *Marquis de Prié*, waarover vader Andreas trouwens het bevel voerde. Vader Flanderin zou tijdens de overtocht overlijden.

Tussen 1726 en 1732 verbleef André-Jacques Flanderin twee jaar te Kanton. In 1732 voer hij opnieuw naar China als eerste-assistent-supercargo op de *Duc de Lorraine*⁴⁰. Hij bleef toen in Macao achter en zou door de *Concordia* opgepikt worden ; dit schip voer normaliter naar de Golf van Bengalen, maar als het er geen volledige vracht kon opnemen, dan moest het naar China doorvaren. De *Concordia* blijkt succesvol zaken te hebben gedaan in Bengalen, want het voer niet verder naar China. Dat verplichtte Flanderin begin 1734 naar huis te zeilen op een Frans compagnie-schip⁴¹.

Ongetwijfeld vormden Flanderins dienstjaren in de Oostendse Compagnie niet alleen een goede leerschool voor zijn verdere loopbaan in de Zweedse Compagnie ; maar zijn ervaring bracht de Zweden ontegensprekelijk baat bij. Na een eerste reis op de Zweedse *Fredericus Rex Sueciae* (1738-1739), als tweede-supercargo, nam Flanderin in 1740 opnieuw dienst in dezelfde functie op hetzelfde schip. Ditmaal zeilde de *Fredericus R. S.* naar Bengalen, waar het dankzij Flanderins bemiddeling de Zweden geoorloofd werd handel te drijven in de loge Banquibazar van de voormalige Oostendse Compagnie. Flanderin knoopte betrekkingen aan met de ter plekke aan zijn lot overgelaten gouverneur François de Schonamille, zelf een Oostendenaar.

De aanwezigheid van Zuidnederlanders als supercargos of assistenten in de Zweedse Compagnie is geen alleenstaand feit. Een verwijzing naar het totaal aantal

³⁸ RUG. FHH. Ms. 2008.

³⁹ RUG. FHH. Ms. 1923.

⁴⁰ RUG. FHH. Ms. 1926.

⁴¹ SAA, Fonds OIC. N° 5532.

vreemde supercargo's in Zweedse dienst, laat toe de Zuidnederlandse aanwezigheid correcter te evalueren. Op de dertig nominatief eerste-supercargo's in de jaren 1731-1766, bekleedden dertien Engelsen (of Britten) die functie vierentwintigmaal (op 61). In totaal brachten dertig Britten het minstens tot vijfde-supercargo, terwijl nog vier als assistent dienst deden⁴². Er waren ook Fransen : August Tabuteau, L'Oriol, Claude Laurent ; Nederlanders : Gabriel Beyer, Adr. de Bock en Italianen : Maria Passino en E. M. Petrino. Deze vergelijking doet de kwantitatieve betekenis van de Zuidnederlanders wegslinken ; bovendien brachten deze het nooit tot eerste-supercargo.

Zoals we het reeds lieten opmerken, telden sommige Zuidnederlanders dienstjaren in de Oostendse Compagnie, anderen niet. Er bevonden zich ook Britse supercargo's die van de Oostendse naar de Zweedse Oostindische Compagnie waren overgestapt. Charles Morford, die als assistent en derde-supercargo telkens tweemaal voor Oostendse rekening was uitgevaren, voer in Zweedse dienst eenmaal als derde-supercargo, en telkens tweemaal als tweede en eerste-supercargo. Gerard Barry was schrijver en tweede-assistent-supercargo geweest in de Oostendse Compagnie ; in de Zweedse bekleedde hij telkens eenmaal de functie van derde en tweede-supercargo, en tweemaal die van eerste. Charles Pike, die driemaal als supercargo scheep ging voor Oostendse rekening, was een tijdlang directeur van de Zweedse Compagnie. Colin Campbell, aanvankelijk actief in de EIC, daarna supercargo in de Oostendse Compagnie, werd tenslotte medestichter en directeur van de Zweedse Compagnie. In 1732 voer hij als eerste-supercargo aan boord van de eerste Zweedse Oostindiëvaarder naar China ; de Zweedse vorst Frederik I had hem op de koop toe als gevolmachtigd minister afgevaardigd naar het Verre Oosten. Het is immers niet uitgesloten dat precies Campbell sommige 'Oostendenaars' – al of niet Zuidnederlanders – had overtuigd om hem naar Zweden te volgen.

Het is waar, supercargo's zijn niet vanzelfsprekend betrokken bij de navigatie ; maar soms wel, we komen hier straks op terug.

Vermeldenswaardig detail in de voorgeschiedenis van de Zweedse Compagnie, is dat Godefroid de la Merveille, ooit kapitein van de vóóruitredingen van de Oostendse Compagnie, betrokken was geweest bij het voorstel van staatssecretaris D. N. von Höpken, die een octrooi had losgekregen voor de oprichting van een Zweedse Oostindische Compagnie⁴³. Van een eigenlijke Oostindische handelsvaart kwam toen niets terecht.

⁴² RAS. KKH. *Liste des Sujets ...*
LAG. ÖJJ. A 406 F III 1-1
GUB. SOKA. H 22. *Förteckning över kompaniets skepp under 1. och 2. oktrojerna.*
RUG. FHH. Ms. 2093.

⁴³ EKEGÅRD, E., *Studier i svensk handelspolitik under den tidigare Frihetstiden*, Uppsala, 1924, p. 211 et sq.

IV. Dienstneming in Denemarken en Pruisen

De Deense Aziatische Compagnie werd in 1732 geoctroieerd. Hoewel het om een nieuwe compagnie ging, werd in de grond met een traditie aangeknoopt, die reeds in 1616 wortel geschoten had. De privileges van de nieuwe compagnie werden van kracht, op het ogenblik dat het octrooi van de 17de-eeuwse compagnie formeel ophield te bestaan. De activiteiten van deze compagnie waren op het einde van het octrooi zo gering, dat de onderneming in feite vanzelf uitdoofde. Dat belette niet dat, nog vóór het octrooi verstreken was, vrije uitredingen de toekenning van een nieuw octrooi voorafgingen.

1732 was het jaar waarin de laatste Oostendse Oostindiëvaarders, de zgn. permissie-schepen, naar het Verre Oosten vertrokken waren. De ‚heropgerichte‘ Deense compagnie werd net zoals de Zweedse Compagnie een aantrekkingspool voor de weinig renderende ‚Oostendse‘ kapitalen, en in zekere mate ook voor werkloze zeelui.

Zoals in de Zweedse Compagnie, vinden we ook hier een aantal Oostendenaars terug in officiersfuncties : Pieter (Pierre) Brunet, Pieter Clinckaert, Philippus Jacobus Derdeyn, Guillaume de Brouwer, Philippus De Vos en Nicolaas Mundelaer⁴⁴.

Wij hebben reeds gezien welke diensten Brunet presteerde in de Oostendse Compagnie (1723-1732). In 1733 ondernam hij een eerste reis in Deense dienst als provisionele opperstuurman. Zijn loopbaan in de Deense Compagnie onderbrak hij om twee reizen in Zweedse dienst te ondernemen. Nadien keerde hij terug naar de Deense Compagnie, waar hem in 1743 de functie van kapitein werd aangeboden. Zoals we het reeds aangestipt hebben, verongelukte Brunet tijdens deze reis. Hiermee werd een punt gezet achter een twintig jaar lange loopbaan in de Oost-Indiëvaart.

Clinckaert was in 1743 opperstuurman in de Deense Compagnie. Van zijn antecendenten in de Oostendse Compagnie is slechts geweten dat hij als oploper en matroos aanmonsterde. Hoewel niet alle elementen uit zijn loopbaan gekend zijn, wordt in elk geval een snelle opgang in de carrière gesuggereerd.

Over Derdeyn is meer geweten : in de periode 1725-1734 voer hij tweemaal uit als constabel en eenmaal als derde-stuurman in Oostendse dienst. Zijn dienstjaren in de Deense Compagnie (1736-1747) liggen in een logisch verlengde van de Oostendse periode : voor Deense rekening voer hij achtereenvolgens uit als provisionele opperstuurman, als opperstuurman en tweemaal als kapitein.

Guillaume de Brouwer was onderkapitein en kapitein geweest in de Oostendse Compagnie (1725-1727). Zijn laatste reis in Oostendse dienst ondernam hij op de *Marquis de Prié*. Van 1730 tot 1738 voer hij uit als opperstuurman – en tegelijkertijd als tweede-supercargo – en tweemaal als kapitein, o.a. op de *Sleswig*⁴⁵.

⁴⁴ De meeste gegevens werden ons welwillend door J. Parmentier verstrekt.

⁴⁵ LIENAERT, J.-C., *Les amiraux, capitaines et corsaires de Belgique*. In : „Neptunus”, XXI, 1973-1974, n° 143, p. 69-70.

Philippus De Vos was achtereenvolgens vierde-stuurman, derde-stuurman en tweemaal tweede-stuurman in de Oostendse Compagnie van 1725 tot 1732. In de Deense Compagnie was hij eerst provisionele opperstuurman, nadien opperstuurman en tenslotte kapitein (1737-1741).

Nicolaes Mundelaer tenslotte, die onderstuurman of pilotin en derde-stuurman was geweest in de Oostendse Compagnie van 1726 tot 1732, belandde in 1743 als opperstuurman en tweede-kapitein in de Deense Compagnie.

Naast Zuidnederlanders — allemaal oud-gedienden van de Oostendse Compagnie — in het Deense officierenkader, vindt men ook Zuidnederlanders in supercargo-functies terug, precies zoals in Zweden. Jacobus de Meyere, Pieter Van Hurck en Andreas Lanszweert deden elk één reis als supercargo voor Deense rekening.

In 1751 werd in Pruisen een Aziatische Compagnie opgericht, waarvan in den beginne 'Oostendse' belangen vermengd waren. De compagnie was niet zo succesvol en bijgevolg werden weinig schepen uitgereed. Op de *Château d'Emden* die in 1752 naar China voer, vinden we niettemin Pierre Dens terug als kapitein⁴⁶. Wij herinneren eraan dat Dens voorheen dienst genomen had in de Oostendse en in de Zweedse Compagnie. Tijdens de reis in Pruisische dienst bekleedde hij ook de functie van tweede-supercargo. Dat is geen frequente combinatie, maar die vindt men terug — hoewel incidenteel — in vrijwel alle compagnies.

Op diezelfde *Château d'Emden* fungeerde nog Daniël de Meij uit Gent als derde-stuurman. Een zekere Peter de Mey scheepte in als matroos, terwijl Balthazar Cousin als knecht van Dens meevoer.

Een aantal Zuidnederlands klinkende namen zouden nog uit de scheepsrol van de *Château d'Emden* kunnen gelicht worden: van den Broeck, Geerts, Teunis, Jacobs, Van Thiel, Brauwer. Doch hun herkomst kan niet achterhaald worden. Men treft wel enkele Duinkerkenaars aan: luitenant-kapitein (of tweede-kapitein) Martin Maes, eerste-stuurman Jean Haringh en leerstuurman Louis de Montfort⁴⁷.

We stipten reeds aan dat Pierre Dens, naast het feit dat hij over het schip het bevel voerde, ook de functie van tweede-supercargo waarnam. Een naamgenoot, misschien wel een familielid, Jean Dens, eveneens uit Oostende, scheepte in als derde-supercargo.

Zelfde fenomeen als in de Zweedse en Deense compagnieën: namelijk Zuidnederlanders in niet onbelangrijke functies.

V. Navigatie-verantwoordelijkheid op compagnie-schepen

Hoewel supercargo's niet tot de eigenlijke scheepsbemanning horen en op het eerste gezicht zelfs van verre weinig of niets te maken hadden met navigatie, toch

⁴⁶ KBB. KKH. Mss. 18042-18043.

⁴⁷ Id.

moet even worden stilgestaan bij de functie in het algemeen. Supercargo's (of supercarga) waren in de grond varende handelslui. Zij werden ingeschakeld om in hoofdzaak de commerciële belangen van de compagnie te behartigen. Aan boord en in den vreemde vertegenwoordigden zij de compagnie-directeuren. In de praktijk reikte hun bevoegdheid heel wat verder. Om hun rol beter te begrijpen, en om a posteriori de Zuidnederlandse aanwezigheid in die functies te kunnen appreciëren, past het de implicaties van de supercargo-bevoegdheden te analyseren. Dan pas zal men merken hoeveel raakvlakken met de nautische aspecten bestonden.

De bevoegdheid van supercargo reikte verder dan het louter commercieel aspect, wanneer het erop aan kwam het tijdstip te bepalen waarop het anker moest worden gelicht, in welke haven het ook weze.

In Zweedse kapiteinsinstructies van 1733 luidt het immers : „*Vous (= kapitein) recevrez des Super Cargues dans la baye de Cadix vos ordres pour partir ou faire voile et ainsi de même pendant tout le voyage, auxquelles nous vous ordonnons de obeir aussi ponctuellement que s'ils etoient donnés et signés par nous mêmes*⁴⁸”. Op het eerste gezicht lijkt het dus of het de supercargo's toekwam het bevel te geven om het anker te lichten. Een correcte interpretatie van de instructie dringt zich echter op. Niets mocht in het schip geladen of uit het schip gelost zonder schriftelijke instructie vanwege de supercargo's. Dat staat duidelijk vermeld in de kapiteinsinstructie, hoewel kapitein of stuurman wel bevoegd verklaard werden om de vrachtconnossementen te ondertekenen. Maar alleen de supercargo's wisten wanneer men klaar was met het laden of lossen van de cargo. Bijgevolg konden zij alleen de bevelvoerder hiervan in kennis stellen. Of nu de klimatologische premissen gunstig waren om uit te varen (winden, stromingen, getij, enz.), werd beslist aan de kapitein overgelaten. Alleen de kapitein had trouwens de bevoegdheid om koers te zetten. Terzake werd op zijn deskundigheid vertrouwd. Dat is zo evident als wat over de supercargo-functie is gezegd. We zien anders niet in waarom de compagnie-directie een kapitein aanstelde – en zoals we in sommige gevallen gemerkt hebben zelfs een tweede of onderkapitein – als de navigatie-verantwoordelijkheid niet bij hem maar bij de supercargo's berustte. Het kon natuurlijk ietwat gecompliceerd worden in die gevallen waar de kapitein de bevelvoering cumuleerde met een supercargo-functie.

Een bewijs voor de juistheid van onze interpretatie wordt geleverd aan de hand van volgende passus uit de reeds geciteerde kapiteinsinstructie : „*Comme il est de la dernière consequence que le vaisseau ne soit arrêté aux Indes plus longtemps qu'il faut pour trouver son passage de retour – het betreft hier het afvaren met de afluiddige zomermoesson – et que monsr. le capitain Jean Widdrington (= tweede-kapitein), par l'expérience qu'il a de la navigation dans ces mers, scait mieux que personne le juste tems du depart des ports aux Indes pour etre sur de trouver ce passage, vous avez à suivre la dessus, comme en tout autre chose regardant la navigation du vaisseau, son avis ; et quand, pour cette raison, il trouvera necessaire que le vaisseau parte des ports*

⁴⁸ Geciteerd door CORDIER, H., *op. cit.*, p. 21, §8.

*destines aux Indes, vous ne tarderez pas un moment*⁴⁹. De instructie preciseert nog : „*Nous vous (= eerste-kapitein) enjoignons aussi et au capitaine Jean Widdrington d'avertir conjointement et à tems messrs. les Super Cargues du terme du depart, et si vous deux trouvez que, contre toute attente, messrs. les Super Cargues vouloient differer le depart trop longtemps en sorte que par là vous pourriez infailliblement courir risque de perdre votre passage pour cette année, nous vous ordonnons tres expressement de protester comme il faut de tout ce qui pourroit arriver d'un tel retardement et de nous reserver nos droits contre celui ou ceux qui en pourroient être la cause*”.

Hieruit blijkt overduideijk de suprematie van de kapitein(s) over de supercargó's inzake navigatie. Nochtans werd elders gestipuleerd dat de kapitein(s) het recht maar ook de plicht hebben, om in geval van meningsverschil tussen supercargó's en bevelvoerder precies inzake navigatie-aangelegenheden onmiddellijk te protesteren. Wanneer hun protest door de supercargó's onontvankelijk werd verklaard, konden de kapiteins bij de thuiskomst hun beklag maken bij de directeuren. Kortom, men kan hieruit deduceren dat de supercargó's zich niet helemaal van navigatie afzijdig hielden.

Het is waar, de kapiteinsinstructie waarnaar wij herhaaldelijk hebben verwezen, dateert van het prille begin van de Zweedse Compagnie. Nochtans werden de instructies in de loop der tijd nauwelijks gewijzigd. Wij kozen bewust de oudste instructie uit als voorbeeld, omdat die toen nog in het Frans was opgesteld. Zeer vermoedelijk was dat ingegeven met het oog op de aanwezigheid van vreemdelingen in de hoogste functies en niet in het minst omdat een aantal onder hen, zoals we nu weten, van de Oostendse Compagnie waren overgekomen. Later werden de instructies uiteraard uitsluitend in het Zweeds geredigeerd, maar aan de inhoud werd niet veel gewijzigd.

Wij willen aan de problematiek rond de scheidingslijn tussen kapitein- en supercargó-bevoegdheden niet voorbij gaan, zonder een voorbeeld aan te halen waar misschien niet de bevoegdheid van de supercargó inzake navigatie in de verf wordt gezet, maar wel zijn kennis of ervaring. Het betreft de eerder genoemde André-Jacques Flanderin, die van zijn drie reizen in de Zweedse Oostindische Compagnie een scheepsjournaal bijhield, vermoedelijk voor eigen baat. In de Oostendse Compagnie had hij reeds scheepsjournalen opgesteld, maar toen was hij officieel als scheepsschrijver aangeworven. Het is waar, er moet een onderscheid worden gemaakt tussen verscheidene en zeer verschillende typen van journalen. Wij komen op dat aspect terug. Significant voor het geval Flanderin is dat zijn ‚Zweedse‘ scheepsjournalen uitpuilen van navigatie-gegevens, terwijl dat op het eerste gezicht niet onmiddellijk in zijn officiële opdracht thuis te brengen valt. Zelfs indien verondersteld wordt, dat Flanderin iets van navigatie begrijpt, dan zien we niet in waarom hij massa's navigatie-gegevens, en vaak uitsluitend van die aard, in zijn journalen opnam. Flanderin zelf volgde geen specifieke zeemansloopbaan – in tegenstelling tot andere

⁴⁹ *Id.*, p. 23, §13.

supercargo's, die wel alle officiersfuncties en zelfs het lagere matrozenkader doorlopen hadden. Dat draagt des te meer tot de intrige bij.

We kunnen stellen dat de supercargo's bevoegd waren voor de grote lijnen van het vaarschema : keuze pleisterplaatsen, handelsplaatsen ; daarnaast droegen zij de verantwoordelijkheid voor de samenstelling van de scheepsvracht en voor elke handelsuitwisseling of commerciële activiteit die daaruit voortvloeide. De kapitein(s) waren belast met de uitvoering, maar tevens kwam het hen toe de strikt nautische beslissingen te treffen. Zij bevelen de scheepsbemanning.

Het ligt voor de hand dat beider bevoegdheden sterk parallel liepen en zich completeerden. Het is evident dat er nu en dan uiteenlopende meningen tot uiting kwamen — de interferenties in de bevoegdheden zijn niet gering — en dat er bijgevolg meningsverschillen rezen die zelfs aanleiding konden geven tot conflicten. Het lijkt nochtans geen twijfel dat de supercargo's voorrang genoten op de kapitein en de scheepsofficieren. Dat blijkt ten overvloede uit de instructies, maar dat is zonder meer ook logisch. De supercargo's waren de rechtstreekse vertegenwoordigers van de reders. Berustte het financieel succes van de Oostindische expedities formeel in hun handen, het welslagen hing nochtans in hoge mate af van de kunde en ervaring van de kapitein, bijgestaan door zijn stuurman. Dat doet verder geen afbreuk aan de oude traditie dat in rechterlijke aangelegenheden de kapitein voorzat en recht pleegde.

VI. De boordjournalen : spiegel der praktische kennis

Als zeelui in vreemde dienst een schakel vormden in de overdracht van kennis en ervaring, dan volstaat het niet dat louter op basis van hun dienstneming te veronderstellen. Aanbevelingen in kapiteinsinstructies bieden enkele aanwijzingen in die richting ; gegevens geput uit andere scheepsdocumenten schragen die hypothese, te meer omdat in die documenten de praktijk van de nautische kennis weerspiegeld wordt. Tot die documenten behoren de journalen ; zij kunnen in een viertal categorieën worden onderverdeeld : de *logboeken*, de *scheepsjournalen*, de *supercargojournalen* en de *reisbeschrijvingen* of *dagboeken*. Men vindt ze in alle Oostindische compagnies terug — wat op zichzelf reeds op een welbepaalde praktijk wijst — hoewel niet alle journalen een even officieel karakter bezaten. Niet alle historici echter maken een correct onderscheid tussen de verschillende types⁵⁰.

a) LOGBOEKEN

Op elk schip werd een logboek bijgehouden, uur na uur aangevuld door de stuurman van wacht : om het uur dus werden aantekeningen gemaakt met betrekking

⁵⁰ Cf. TAILLEMITE, E., *Présentation des Journaux du Voyage de Bougainville*. In : „L'Importance de l'exploration maritime au siècle des Lumières (À propos du voyage de Bougainville)”, Parijs, 1982, p. 11 et sq.

tot de koers, de wind, de stroming van het water, de kleur van het water, het weer, desgevallend de diepte en de afgelegde afstand.

We vonden slechts twee logboeken terug voor de Zweedse Compagnie : een tweedelig logboek van de *Drottning Ulrica Eleonora* (1733-1734) en één van de *Tre Cronor* (1737). In beide gevallen wordt slechts over één trajectgedeelte gerapporteerd. De logboeken zijn dus onvolledig. Merkwaardig in het kader van ons onderzoek, is dat het tweedelig logboek van de *Ulrica Eleonora* afwisselend in het Engels en in het Nederlands is geschreven, terwijl dat van de *Tre Cronor* uitsluitend in het Nederlands werd geredigeerd⁵¹. Dat is de reden waarom wij ze aanhalen en het past precies in onze studie om enige aandacht te wijden aan de auteurskritiek ; het drukt ons met de neus op de problematiek van de overdracht van nautische kennis.

Het eerste deel van het logboek van de *Ulrica Eleonora* is afwisselend in het Engels en het Nederlands opgesteld ; er vallen verschillende handstijlen te herkennen. Het tweede is uitsluitend in het Nederlands geschreven. Het eerste document vermeldt ergens „*Georg Midford fecit*”, terwijl Petter von Utfall, de bevelvoerder beide logboeken heeft ondertekend. Midford is naar zijn naam te oordelen Engelsman, von Utfall was Zweed. Over Midfords verleden is niets geweten, noch over zijn functie aan boord. Misschien was hij wel aangeworven als ‚tweede’ scheepsschrijver, maar niet als ‚eerste’, want die functie bekleedde Thomas Combes⁵². Van Combes is geweten dat hij in 1731 op de *Apollo* van de Oostendse Compagnie inscheepte, hoewel dat schip toen onder Pruisische vlag voer. Von Utfall, die op de *Ulrica Eleonora* zijn eerste reis maakte in de Zweedse Compagnie, was iemand die uit de Zweedse vloot overkwam, waar hij kapitein van de admiraliteit was geweest⁵³. Hij zou daarna nog driemaal als kapitein uitvaren voor rekening van de Zweedse Compagnie. Het is ook geweten dat hij een uitgebreide talenkennis bezat – wat misschien het gebruik van het Nederlands verklaart – en dat hij een tijdlang in Holland in dienst was. Op basis van toenmalige getuigenissen zou von Utfall op het ogenblik van zijn eerste commando in de compagnie 25 jaar oud zijn geweest ; dat laat niet veel ruimte om elders ervaring te hebben opgedaan⁵⁴. Volgens Zweedse bronnen zou von Utfall reeds in 1686 geboren zijn, wat hem in 1733 een leeftijd van 47 jaar schenkt. Deze referentie lijkt meer aannemelijk, gelet op het feit dat von Utfall toen reeds admiraliteitskapitein was. Weliswaar was hij van adel, wat in principe een snellere promotie mogelijk zou hebben gemaakt ; hij werd echter pas in 1716 in de adelstand opgenomen.

⁵¹ LAG. ÖST. A 152 53/1 & 2. *Logg Book for the Ship Queen Ulriqua Eleonora. 53/3. Logg Boeck Drie Kroonen.*

⁵² GILL, C., *The Affair of Porto-Novo, an Incident in Anglo-Swedish Relations.* In : „English Historical Review”, LXXIII, 1958, p. 52.

⁵³ BÖRJESON, D. H., *Biografiska anteckningar om örlogsflottans officerare 1700-1799*, Edit. K. Wester, Stockholm, (1952), p. 204. VON HORN, L. L., *Biografiska anteckningar. 2. Officerare, som tjänat vid örlogsflottan åren 1721-1824*, (Örebro), 1937, p. 502.

⁵⁴ GLAMANN, K., *En ostindisk reise eller Thomas Thomson på Galejen. Bidrag til det svenske Ostindiska Kompagniets tidligste historie.* In : „Sjöhistorisk Årsbok”, 1953-1954, p. 29.

Dat von Utfall beide logboekgedeelten ondertekend heeft, pleit niet voldoende voor het auteurschap, laat staan voor het gebruik van het Nederlands. Het is immers niet uitgesloten dat de ondertekening slechts de betekenis van een vidimering impliceert.

Aan boord van de *Ulrica Eleonora* bevonden zich talrijke Britten, voornamelijk in de supercargo-functies, maar ook bij de stuurlui : George Snow, Dyrick Agate en Thomas Ouchterlony waren resp. eerste, tweede en derde stuurman. Interessant is dat Agate stuurman was geweest op de *Apollo* van de Oostendse Compagnie ; hij zou niet helemaal Nederlands onkundig zijn geweest ⁵⁵.

Het logboek van de *Tre Cronor* is helemaal in het Nederlands geschreven. Over het auteurschap staat niets vermeld, maar paleografische vergelijkingen brengen veel gelijkenissen met het vorige logboek aan het licht. Op de *Tre Cronor* is Petter von Utfall bevelvoerder, maar Dyrick Agate is er ook, als eerste-stuurman. Kortom we vinden twee figuren terug van de *Ulrica Eleonora*, aan wie het auteurschap principieel kan toegeschreven worden.

Het komt misschien vreemd over dat in het milieu van de Zweedse Compagnie vreemde talen werden gebruikt bij het opstellen van een zo belangrijk scheepsdocument als het logboek. Zeer waarschijnlijk schuilt een verklaring in het feit dat de gepresumeerde auteurs – wie ze ook zijn geweest – in strikt nautische aangelegenheden de taal bezigden, die zij hiervoor het best konden hanteren ; m.a.w. de taal waarin zij leerschool gelopen hadden. En dat zou dan het ontgensprekelijk bewijs leveren van de weg langswaar de overdracht van kennis plaatsgreep.

b) SCHEEPSJOURNALEN

Naast het enige logboek, werd op een compagnie-schip meer dan één scheeps- of boordjournaal bijgehouden. Zweedse kapiteinsinstructies daterend van 1766 stipuleren duidelijk dat zowel kapitein, eerste als tweede-stuurman elk een scheepsjournaal moeten bijhouden. Een in het net overgeschreven afschrift diende bij thuiskomst aan de compagnie-directie afgeleverd ⁵⁶. De instructies vermelden echter nergens de verplichting om het logboek in te leveren, alleen dat het dag na dag zou worden bijgehouden. Maar in tegenstelling tot het logboek, dat een dagelijks werkinstrument was, vormden de scheepsjournalen documenten die specifiek ter attentie van de reders, zegge de compagnie-directeuren, werden opgesteld. Aan de hand hiervan konden de directeuren plannen uitwerken voor toekomstige expedities en rectificaties aanbrengen op zeekaarten. Maar zonder logboek konden geen scheepsjournalen worden samengesteld. Inderdaad, uit het logboek werden heelwat gegevens geput : koers, wind, stroming, weersgesteldheid, diepte, afgelegde afstand,

⁵⁵ VAN DISSEL, A., *De Oprichting van de Zweedse Oost-Indische Compagnie : reacties in de Republiek en Indië (1731-1735)*, onuitgegeven doctoraal-scriptie RULeiden, 1985, p. 67, voetnoot (15).

⁵⁶ *SHM. H nr. 511* : 1 – III – 5 §63. Men vindt dergelijke verplichtingen terug in de Oostendse Compagnie. Ze bestonden ook in andere maritieme milieus.

enz. en in het scheepsjournaal overgenomen. Het scheepsjournaal bevat echter veel meer gegevens : o.a. de coördinaten. Vanuit nautisch standpunt vormen de coördinaten verreweg de belangrijkste gegevens : lengte en breedte bepaalden immers de positie van het schip op zee.

In tegenstelling tot de gegevens uit het logboek, die om het uur genoteerd werden, worden de coördinaten in principe slechts eenmaal per etmaal berekend. Het vormt echter een complex geheel. De coördinatie omvatte de *berekende* breedte en de *geobserveerde* of *gegist* breedte. In beginsel werden beide gegevens dagelijks bijgehouden. Dat liet toe vergissingen zowel in de observatie als in de berekeningen te minimaliseren. Hetzelfde gold voor de bepaling van de lengte. De lengte werd bepaald met verwijzing naar een nulmeridiaan, en *berekend* op de per etmaal afgelegde afstand. In feite ging het om een lengte bij benadering, die gecorrigeerd werd door het *meridiaan distansgegeven* (MDG). Deze bijzondere lengte bestond erin de oost- of westerlengte van het schip te bepalen aan de hand van een geobserveerd punt, waarvan de 'exacte' lengtebepaling gekend was⁵⁷. In de mate dat andere gekende referentiepunten geobserveerd werden, berekende men de lengte opnieuw, maar nu ten opzichte van het laatst geobserveerde punt. Men zou het MDG een relatieve nulmeridiaan kunnen noemen. Het laat niet na dat de berekening van MDG van vroeger geobserveerde punten tegelijkertijd werd voortgezet.

Zoals bij de berekende en geobserveerde breedte, liet MDG toe de absolute lengte te corrigeren. De voortdurende correctie van de lengte was wel nodig, gelet op het ontbreken van een exacte tijdmeting. De eerste chronometer werd pas in de jaren zestig van de 18de eeuw door John Harrison uitgevonden, doch het zou nog vele jaren duren vooraleer het gebruik algemeen was. Er dient aangestipt dat het referentiepunt voor MDG niet altijd visueel waargenomen werd, maar soms gewoonweg gegist. Het geeft een idee van de vergissingen die uit deze methode konden voortvloeien. Het is dus niet te verwonderen dat op het vlak van de lengtemeting de grootste fouten werden begaan. Nochtans gaven ze zelden aanleiding tot catastrofale gevolgen ; de regelmatige omschakeling naar nieuwe MDG stond hier gedeeltelijk borg voor.

Kortom, de synthese van de dubbele breedte- en lengtegegevens stelden de stuurlied in staat een relatief correcte positie van het schip te bepalen.

Naast de coördinaten werden in de scheepsjournalen nog andere gegevens opgetekend : vanaf het midden van de 18de eeuw wordt ook de afwijking van het kompas genoteerd⁵⁸ en de temperatuur in graden Celsius. Zeer waarschijnlijk gaat het hier om een primeur, die aanvankelijk alleen op Zweedse compagnie-schepen genoteerd werd.

Al bij al is het scheepsjournaal belangrijker en interessanter dan het logboek ; want men treft nog gegevens aan over kuststroken, die beschreven en soms geschetst worden, meteorologische verschijnselen, oceanografische fenomenen naast informatie

⁵⁷ Voor zover de lengtebepaling door tijdgenoten correct berekend was geweest !

⁵⁸ De afwijking van het kompas werd ook in het logboek genoteerd.

over de algemene situatie aan boord : over ziekten en sterften, over voeding, over hygiëne en discipline. Wij drukken erop dat talrijke nautische gegevens echter aan het logboek werden ontleend. Dat wordt trouwens gestaafd aan de hand van een passus ontleend aan een Zweeds scheepsjournaal : „De aandacht wordt erop gevestigd dat de dagelijkse notities over wind, weder en de afwijking van het kompas aan het logboek ontleend zijn ; voor de berekening van de koers, lengte en breedte wordt gesteund op de inlichtingen door de heer Balthazar Grübb (= in casu tweede-stuurman) welwillend verstrekt ⁵⁹”.

Onafgezien dat kapitein, eerste en tweede-stuurman een afschrift van hun journaal moesten inleveren, was het een gewoonte dat deze officieren het redigeren aan de scheepsschrijver, of aan een ander opvarend die lezen en schrijven kon, toevertrouwen. Hiervoor kwamen in aanmerking : aspirant-officieren of kadetten, of ook nog adelborsten, voor zover aan boord aanwezig. In de meeste gevallen blijft de auteur van de scheepsjournalen anoniem. De delegatie van de redactie is daar misschien niet vreemd aan.

Het past in het kader van de belichting van de scheepsjournalen, uit te wijden over de ‚Zweedse‘ journalen van Flanderin. Deze journalen kunnen de vergelijking met authentieke scheepsjournalen doorstaan. Nochtans scheepte Flanderin telkens als supercargo in op de Zweedse schepen. In die hoedanigheid werd hij niet genoopt een scheepsjournaal bij te houden. En toch heeft Flanderin het gedaan ! Het is des te interessanter omdat hij ook van de Oostendse Compagnie was overgestapt. Supercargo’s moesten wel een *journaal* of *dagboek* bijhouden, waarin dag na dag al hun verrichtingen in dienst van de compagnie te boek werden gesteld, naast een hele reeks andere documenten of boeken die zeer strikt de Oostindische handel betroffen ⁶⁰. In principe moeten in het journaal van een supercargo dus geen navigatie-gegevens voorkomen. Flanderins journalen bevatten echter zowel handelsverrichtingen als complete navigatie-gegevens. Men kan zich dus de vraag stellen, of de journalen opgesteld werden om als supercargo-journalen te worden ingeleverd, ofwel op de koop toe als authentieke scheepsjournalen ? Had Flanderin van de directie misschien bijzondere instructies ad hoc ontvangen ? Nergens vonden we hiervan een spoor terug !

Misschien stelde Flanderin zijn journalen op voor eigen baat ? Op de kaft van één der journalen lezen we immers de volgende nota : „*Manuscrit rédigé par après ...*” ⁶¹. De netheid van het handschrift laat veronderstellen dat Flanderin de bewaard gebleven manuscripten opstelde aan de hand van een concept van zijn hand, of ze desgevallend van een journaal van een medeopvarende gecopieerd heeft. Het is echter niet uitgesloten dat Flanderin zowel concept als eindcopie zelf redigeerde, op

⁵⁹ GUB. SOKA. H 22 3 Ms. 1291. „*Det observeras at de dagelige anmärckningar på wind, wäder, och compassens missvisning, är utdragne ur Loggboken ; men uträkningarne på Cours, Longitude och Latitude har Herr Baltazar Grübb behagat communicera*”.

⁶⁰ LAG. ÖIJ. A 406 F III 1-7.

⁶¹ RUG. FHH. Ms. 1928.

de coördinaten en andere strikt nautische gegevens na misschien ! De betrouwbaarheid der gegevens moet echter niet in twijfel worden getrokken. Flanderin was immers een ooggetuige en bekwaam om de redactie van scheepsjournalen op zich te nemen. Wij brengen nog even in herinnering dat hij als schrijver in de Oostendse Compagnie diensten had gepresteerd. Trouwens op de twee andere journalen van Flanderin lezen we : „... *écrit de la main de Mr. André Jacques Flanderin qui en fut l'auteur, le Rédacteur*” en „*Manuscrit unique ... entièrement écrit de la main de Jacob André Flanderin qui ce fut le Redacteur*”⁶². Deze opmerkingen zijn echter niet van de hand van Flanderin !

Uiteindelijk kan de fundamentele vraag worden gesteld of Flanderins scheepsjournalen ook niet een voor de Zweden instructieve waarde impliceerden. Vanuit commercieel standpunt lijdt dat geen twijfel. Wat met het nautische ?

Het redigeren van een scheepsjournaal impliceert dat de auteur in staat was nautische observaties en berekeningen uit te voeren. Als het om copieën ging of om journalen waarin de nautische gegevens van elders ontleend werden, dan hoeft dat niet automatisch waar te zijn. Enkele voorbeelden kunnen nochtans bevestigen dat Flanderin wel degelijk in staat was om nautische peilingen uit te voeren. Op 26 januari 1745 lezen we in zijn scheepsjournaal : „*Eylandt S. Helena ZOZ op 9 à 10 m gepeylt. Neemen van ditto peylinge myn besticht ditto Eylandt light op de Zuyder Breete van* 16,, —
Peyllinge daer benoorden 30

Becomen gegiste Zuyder Breete

15,,30⁶³.

Op 30 mei van hetzelfde jaar in hetzelfde journaal lezen we : „*Smiddaghs peylden den grooten Ladron ONO 3/4 à 1 myle van ons nemende van ditto peylinge myn afscheyt, dewelcke ick gisse op de Noorder Breete van 21 graeden 58 menüten*”⁶⁴.

Flanderin liet zich dus met ‚nautische berekeningen’ in, hoewel hieruit nog niet geconcludeerd kan worden dat zijn waarnemingen een onmiddellijke impact hadden op de navigatie aan boord van de schepen waarop hij meevoer. Zeer waarschijnlijk oefenden ze toch een indirecte invloed uit, post factum, vermits Flanderin verondersteld werd zijn journalen af te geven. Zijn nota’s kwamen dus onder de ogen van de compagniedirecteuren, die er vermoedelijk lessen uit trokken voor de toekomst, zoals uit alle hen voorgelegde scheepsdocumenten. Op die manier kon de compagnie-directie haar instructies aan kapiteins, die op het punt stonden uit te varen, aanpassen. Dat was de essentiële bedoeling van het inleveren van de documenten. De vraag blijft wat Nederlandstalige journalen voor een Zweedse directie betekenden ? En hoe kwam het dat Flanderin zijn journalen naar huis (Oostende) meenam ? Archief-

⁶² RUG. FHH. Ms. 1929 & 1930.

⁶³ RUG. FHH. Ms. 1930.

⁶⁴ Id.

ervaring leert echter dat talrijke auteurs hun scheepsjournaal achteraf recupereerden. Op de andere vraag kan wellicht geantwoord worden, dat het Nederlands helemaal niet zo vreemd was voor de directeuren ; de theorie van de overdracht van kennis via Zuidnederlanders zou misschien niet zo fictief zijn.

c) SUPERCARGO-JOURNALEN

Zoals reeds aangehaald moesten de supercargo's eveneens een journaal, ook *diarium* genoemd, bijhouden. In hoofdzaak beperkten de aantekeningen zich tot de handelsverrichtingen, waarvoor de supercargo's trouwens aangesteld en verantwoordelijk waren. Maar het is niet zo uitzonderlijk als aspecten van de navigatie aangevoerd werden. De dagen op zee duurden lang ; het is niet onbegrijpelijk dat stilaan belangstelling voor technische materies bij de supercargo's groeide. De journalen van Flanderin illustreren dat ruim voldoende. Het is nochtans geen algemene regel ; want veel is afhankelijk van de auteur, die in meer of mindere mate vertrouwd moest zijn met de navigatie. En uiteindelijk werd een nautisch relaas niet van supercargo's verwacht. We hoeven daarom niet verder uit te wijden over deze categorie journalen.

d) REISBESCHRIJVINGEN

Naast de officiële scheepsdocumenten m.b.t. de navigatie, moeten nog de *reisbeschrijvingen* of *reisverhalen* geciteerd worden. Voor talrijke reizen naar het Verre Oosten zijn reisverhalen of reisbeschrijvingen bewaard gebleven. Ze werden voor de private oogmerken van hun resp. auteurs geschreven. In het algemeen gaat het om een relaas van de reis, met vaak nuttige gegevens over geschiedenis en aardrijkskunde van de bezochte gebieden, en nog meer met uitvoerige kapitels gewijd aan fauna en flora, kortom alwat in die tijd onder de gemeenschappelijke noemer „histoire naturelle” kon worden gebracht. De auteurs zijn scheepsaalmoezeniers, chirurgijns, aspiranten, m.a.w. lui die over een zekere eruditie konden buigen, maar op de koop toe over vrije tijd beschikten. Al of niet onder de vorm van dagboeken bijgehouden, vindt men deze reisverhalen in vrijwel alle Oostindische compagnies terug. De dagboekvorm doet vaak ten onrechte veronderstellen dat het soms om boordjournalen gaat.

In de Zweedse Compagnie werd meer dan één opvarende met specifieke opdrachten bedacht vanwege de Koninklijke Academie voor Wetenschappen. In hoofdzaak betrof het de studie van de exotische flora ; maar er waren ook opdrachten in verband met de verruiming van de nautische kennis. Voor het eerste soort opdrachten werden voornamelijk scheepsaalmoezeniers uitgekozen, meestal leerlingen van de befaamde Carl von Linné. Voor de tweede soort kwamen kapiteins, stuurlieders of adelborsten in aanmerking. Sommigen hebben hun opdracht niet ten volle kunnen uitvoeren. Adelborst Reinius, die met een navorsingsopdracht door de Academie belast was, bekloeg zich over het tijdsgebrek om zijn natuurwetenschappelijk onderzoek aan de wal naar behoren uit te voeren. De wetenschappelijke opdracht ontsloeg

hem immers niet van het gewone ‚scheepswerk‘⁶⁵. Over welk type van wetenschappelijke opdracht het ook ging, nu eens worden de resultaten in een reisverhaal geïntegreerd, dan weer gaven zij aanleiding tot een aparte verhandeling.

Op het vlak van de scheepvaartgeschiedenis zijn reisbeschrijvingen interessant, omdat zij informeren over de toestand aan boord: het dagelijks leven op zee, voedingsgewoonten, de ziekten en sterften, anekdotes allerlei, datgene waarvoor kapiteins en stuurliu minder oog hadden. Misschien beoordeelden ze dergelijke feiten als alledaags en niet de moeite waard om opgetekend te worden. Precies dat soort gegevens ontbreekt veelal in logboeken en scheepsjournalen. Het onderstreept dan ook het nutskarakter van de reisbeschrijvingen voor historici. Op het vlak van de navigatie stricto sensu zijn de reisbeschrijvingen eerder teleurstellend. Als ze dan toch navigatie-gegevens bevatten, dan zijn ze heel dikwijls aan logboek of scheepsjournaal ontleend. Niettemin blijven ze op dat vlak zeer nuttig, vooral bij ontstentenis van logboek of scheepsjournaal. Of ook wanneer zij de resultaten van nautisch wetenschappelijk onderzoek bevatten.

Het is soms geen eenvoudige taak de verschillende soorten journalen uit elkaar te houden en te typeren. Sommige scheepsjournalen beperken zich niet eng tot de navigatie, supercargo-journalen rapporteren soms veel meer dan over commerciële verrichtingen, terwijl reisbeschrijvingen nu en dan voor soliede navigatie-documenten kunnen doorgaan. De correcte interpretatie hangt in grote mate af van de manier waarop de auteurs de hen verstrekte instructies vertolken, en van hun belangstelling voor niet-professionele materie. Er zijn kapiteins en stuurliu die zich geenszins tot het nautische limiteren, maar aan fauna en flora uitvoerige en voor die tijd deskundige passages wijden in hun scheepsjournaal. Er bevonden zich supercargo's, scheepsaalmoezeniers of andere opvarenden, die naast het anekdotische en de „histoire naturelle” ongecomplexiseerd het gebied van de stuurmanskunst betraden. Wat doet men al niet om de tijd te verdrijven op die langdurige reizen naar het Verre Oosten? Voor de historicus komt er op aan geen enkele waardevolle bron te verwaarlozen, zonder daarom zich van kritiek te onthouden. In casu dient immers opgemerkt dat niet elke auteur van een journaal op nautisch vlak competent was.

Kan men nu de impact van Zuidnederlanders in vreemde dienst inzake navigatie evalueren?

Uit het onderzoek blijkt dat de scheepsjournalen van Flanderin (Zweedse Compagnie) en Dens (Pruisische Compagnie) de enige bewaardgebleven ‚Zuidnederlandse’ exemplaren zijn. Op grond van wat over scheepsjournalen en logboeken is gezegd, mag men echter veronderstellen dat minstens alle Zuidnederlandse kapiteins en stuurliu in vreemde dienst journalen hebben opgesteld, die bij thuiskomst moesten ingeleverd worden. Men kan dus deduceren dat zij in zekere mate tot overdracht van nautische kennis of ervaring hebben bijgedragen. Nogmaals moet men echter in

⁶⁵ REINIUS, Israël, *Journal hållen på Resan til Canton i China ... etc.*, Edit. B. Lunelund, (Coll. *Skrifter utgivna av Svenska Litteratursällskapet i Finland*, vol. CCLXXIII), Helsingfors, 1939, p. 297.

herinnering brengen dat de ‚Zuidnederlandse‘, zegge ‚Oostendse‘ bijdrage niet elke vreemde inbreng dekt. Gelet op de alomtegenwoordige Britse officieren, mag de Engelse en Schotse invloed niet onderschat worden, te meer omdat zij langer in vreemde dienst bleven. Op hun beurt hebben de ‚Oostendenaars‘ geprofiteerd van de Engelse aanwezigheid. Al bij al onderstreept dat eens te meer het internationaal milieu van de Oostindische compagnieën.

VI. De nautische wetenschap in het compagnie-milieu

Over de aanwezigheid van Zuidnederlanders in vreemde Oostindische compagnieën zijn we nu in ruime mate ingelicht. Er rest ons nog de vraag te beantwoorden of de kwalitatieve aanwezigheid in vreemde dienst voor een originele inbreng inzake nautische wetenschap borg stond? Of slechts voor een overdracht van „know-how“?

Alle scheepsjournalen verstrekken informatie over de kennis en de techniek van de navigatie. De nautische gegevens opgetekend in de scheepsdocumenten zijn immers de resultaten van toepassingen van de kennis. Wij hoeven die hier niet in detail uiteen te zetten. Wel willen we nagaan, aan de hand van de situatie in de Zweedse Oostindische Compagnie, in hoeverre de Zuidnederlandse aanwezigheid heeft kunnen doorwegen.

Een interessant document terzake betreft de instructies van Carl Friedrich Hauswolff aan de gebroeders Herman Johan en Israël Reinius. Beide broers waren door Hauswolff in Zweedse Oostindische dienst gestuurd om zich in de nautische wetenschap te bekwamen. Zij monsterden als kadetten op de *Adolph Friedrich* in 1745. Al of niet toevallig, maar feit is dat Dens kapitein was op dat schip. Hauswolff zelf was in 1728 tot directeur van de zeevaartschool te Stockholm benoemd, dus nog vóór de oprichting van de Zweedse Compagnie. Hij was kapitein verbonden aan de Koninklijke Admiraliteit en vanzelfsprekend verstreekte hij als leraar onderricht in de stuurmanskunst. Het is trouwens in de hoedanigheid van leraar dat hij de gebroeders Reinius instructies meegaf⁶⁶.

De instructies omvatten alle aspecten van het zeemansvak : kennis en bediening van de zeilen, het want, stuwen van de vracht, besturen van het schip, enz. Sommige aspecten van de handel worden niet onvermeld gelaten. Wat onze belangstelling verdient is de navigatie zelf : het gebruik en lezen van zeekaarten en zeespiegels, de observatie van kusten, eilanden, klippen, winden en zeestromingen, het peilen van de diepte, het berekenen van lengte en breedte. Laten we even toetsen hoeveel de Zweden op dat punt uit eigen schoot putten.

⁶⁶ *Capitainens wed Kungl: Ammiralitetet i Stockholm Wälbörne Herr Carl Friedrich Hauswolffs oss lemnade instruction.* In : REINIUS, Israël, *Journal ... op. cit.*, p. 302-305.

KAARTEN EN ZEESPIEGELS

In de Zweedse Compagnie werden zeekaarten van diverse origine gebruikt : Engelse, Hollandse, Spaanse en Portugese⁶⁷. De herkomst van de kaarten staat in relatie tot de zeeën die men bevoer. In de omgeving van Spanje en de N.W.-kusten van Afrika plachtte men op Zweedse schepen Spaanse kaarten te raadplegen. Dat is nogal evident ! Maar dat gold ook voor de Chinese Zee. Johan Friedrich Dalman, die met een opdracht van de Zweedse Koninklijke Academie voor Wetenschappen inscheepte, pree de Spaanse kaarten voor hun nauwgezetheid, inzonderheid voor de ‚omgeving‘ van Manilla ; hij onderstreepte de kwaliteit van de Portugese kaarten voor de weergave van de Chinese kustwateren⁶⁸.

De kwaliteit van de geconsulteerde kaarten liet echter ook meer dan eens te wensen over. Dezelfde Dalman merkte op dat de zeekaarten op meer dan één punt voor correcties vatbaar waren. Betreffende de ligging van de Trial-klippen confronteerde hij de Engelse en Hollandse bestekken met elkaar⁶⁹. In een andere geval kloeg Christopher Hendrik Braad, scheepsschrijver, over de Engelse zeekaarten, die de Braziliaanse kusten op sommige punten 4° à 6° meer beoosten situeerden dan in werkelijkheid. Tegelijkertijd liet Braad opmerken dat de *nieuwe* Franse zeekaarten gelukkig correcties terzake bevatten, omdat zij „op accurate mathematische observaties” steunen, zo luidt het⁷⁰. Doch niet alle Franse kaarten voldoen. Dalman kloeg over de kaarten van du Halde, die wel precies lengte- en breedteligging van steden opgaven, maar waardeloos bleken als het kusten betrof.

Ongeacht hun herkomst waren twee soorten kaarten in gebruik : de conforme of hoekgelijke, en de wassende kaarten. Deze laatste waren in feite gecorrigeerde conforme kaarten ; want met de Mercator- of cylinderprojectie van de wereldbol leken de afstanden op kaart groter dan in werkelijkheid. Deze twee kaarttypen vond men reeds in de 17de eeuw bijvoorbeeld op het VOC-schip *Ternate* (1673)⁷¹. Al naargelang de plaats waar men zich op zee bevond, consulteerde men groot- of kleinschalige kaarten van beide types. De voorkeur ging uit naar grootschalige kaarten op de Noordzee, in de omgeving van Kaap de Goede Hoop, Sumatra, Java en de Australische westkust. In de Atlantische en Indische oceanen steunde men vooral op kleinschalige kaarten. In zijn instructies beval Hauswolff het gebruik van beide types aan.

⁶⁷ KVABS. Ms. C. G. Ekeberg. *Dage Bok under Resan till och ifrån Canton uti China Åhren 1746-47-48-49 med skeppet Götha Leyon ...* EKEBERG, C. G., *Ostindiska Resa åren 1770 och 1771*, (Kongl. Svenska Vetenskaps Academie), Stockholm, 1773, p. 42.

⁶⁸ KVABS. Ms. J. F. Dalman. *Dagbok Uppå Kongl : Vetenskaps Academiens befalning hållen af Joh : Frid : Dalman under resan från Giötheborg til Canton och Hem som börjades År 1748 d. 19 Febr : och slutades År 1749 d. 11 Julij.*

⁶⁹ *Id.*

⁷⁰ UUB. L185.

⁷¹ MÖRZER BRUYN, W. F. J. & SCHILDER, G., *Kaarten en Stuurmansgereedschappen*. In : „Spiegel Historiæ”, IX, 1974, p. 481, 484-485.

Naast de eigenlijke zeekaarten werd nog veelvuldig een beroep gedaan op zeespiegels. Hauswollf ried oefeningen met zeespiegels warm aan. In feite is een zeespiegel een vorm van zeeatlas. De Zweden gingen te rade bij het fundamentele werk van d'Après de Manneville, *Le Neptune oriental*⁷². Het werd voor het eerst in 1745 gepubliceerd. Op dat ogenblik waren de kaarten die het bevatte natuurlijk niet exhaustief. Voornamelijk het eilandenlabyrint in de omgeving van Straat Sunda was nog erg vaag, met uitzondering van het gebied beoosten ervan. Maar zover kwamen de Zweedse Oostindiëvaarders niet. In 1766 kwam een gedeeltelijk verbeterde oplage van *Le Neptune oriental* van de pers. Pas in 1775 was de definitieve uitgave voltooid. D'Après de Manneville genoot veel bijval in vergelijking met andere zeespiegels; de Engelse *Coasting Pilot* was volgens Dalman niet veel beter dan de Hollandse *Zee Spiegel*, die trouwens meer dan honderd jaar oud was⁷³. De Zweden deden ook nog een beroep op de kaarten van kapitein Heitman en van Keulen⁷⁴.

Aanvankelijk had Zweden nog een grotere achterstand in te lopen op het vlak van de cartografie. De eerste Zweedse zeeatlas *General hydrographisk chartbook öfwer Ostersjön och Kattegatt* werd weliswaar in 1694-1695 te Amsterdam gedrukt⁷⁵, maar zoals de titel opgeeft betreft het alleen de Baltische Zee en het Kattegat. Een echte complete zeeatlas verscheen pas in 1797-1820⁷⁶. Het is dus logisch dat de Zweden een beroep moesten doen op vreemd kaartenmateriaal. Kan men een relatieve voorkeur bij de Zweden noteren voor Franse, Spaanse en Portugese kaarten en zeespiegels, een Latijnse voorkeur dus, dan is de Zuidnederlandse aanwezigheid in Zweedse dienst daar misschien niet helemaal vreemd aan. Weinig Hollandse invloed zou men zeggen, wat misschien op een verwaarlozing van de cartografie in Holland duidt; op zijn beurt wellicht niet vreemd aan de regressie van VOC in de 18de eeuw.

LENGTEMETING

In de 18de eeuw bezorgde de lengtemeting nog heelwat hoofdbrekens. In afwachting van de uitvinding van een bruikbare tijdmetr, moest men zich met vaste

⁷² D'APRÈS DE MANNEVILLE, N. D., *Le Neptune Oriental ou Routier général des côtes des Indes orientales et de la Chine, enrichi de cartes hydrographiques*, Paris, 1745.

⁷³ KVABS. Ms. J. F. Dalman, *op. cit.*

⁷⁴ De *Great Britain's Coasting Pilot* werd in 1693 door Greenville Collins gepubliceerd en kende tot in de 18de eeuw twaalf uitgaven; reeds bij de eerste uitgave stond het bloot aan veel kritiek. Johannes van Keulen (1654-1715) lag aan de basis van een bloeiend uitgeversbedrijf van kaartenmateriaal in Amsterdam. In 1681 verscheen *De nieuwe groote lichtende Zee-Fakkel*, een atlas die weldra uitgroeide tot een imponerend vijfdelig werk met ongeveer 160 zeekaarten. Deze zeeatlas werd tot in het begin van de 18de eeuw regelmatig verbeterd en uitgebreid o.l.v. Gerard van Keulen (1678-1726). Pas in 1753 verscheen een zesde deel van de *Zee-Fakkel*, waarin voor de eerste maal de kaarten van het octrooigebied van VOC werden opgenomen.

⁷⁵ *Svenska Flottans Historia*, *op. cit.*, p. 474.

⁷⁶ Nl. *Sveriges Sjöatlas*. Sedert 1730 werkte Lange in Zweden ijverig aan een atlas van China. Broc, N., *La Géographie des Philosophes. Géographes et Voyageurs français au XVIII^e siècle*, (Association des Publications près les Universités de Strasbourg - Fondation Baulig), Parijs (1975), p. 147-148.

tabellen der maanafstanden tevreden stellen. Kent men de beweging van de maan tegen de achtergrond van een sterrenhemel, dan geeft de stand van de maan de tijd aan. De tabellen werden voor het eerst in 1753 door Tobias Mayer uit Württemberg gepubliceerd, maar reeds in 1756 waren zij in het traktaat over de stuurmanskunst van Hauswolff opgenomen⁷⁷. De tabellen lieten toe de lengte en de breedte op zee te corrigeren. Eer zij werkelijk dagelijks geraadpleegd werden, zou het nog een tijdje duren. Het is dus niet te verwonderen dat ondertussen regelmatig vergissingen werden begaan bij het bepalen van de lengte.

Enkele voorbeelden kunnen dat best bewijzen. Op zijn terugreis uit China in 1747 bevond men het schip *Freden* op een bepaald ogenblik op 2°45 min. of 35 Engelse zeemijl meer naar het westen dan in werkelijkheid⁷⁸. De vergissing werd aan een driewekenlange windstilte toegeschreven en aan de logglazen; het ene was te lang, het andere te kort. Het gaat hier precies om een defectueuze tijdmeting.

Een gelijkaardige situatie deed zich voor op de *Lovisa Ulrica* in 1749. Wanneer men Palma, één der Kanaraische eilanden, visueel observeerde, werd vastgesteld dat het schip zich 43 Engelse mijlen meer westwaarts bevond dan volgens de berekeningen⁷⁹. Ter hoogte van Bonavista, in de Kaapverdische archipel, is de afwijking — in acht dagen tijd — reeds tot 80 Engelse mijlen opgelopen, hetzij het dubbel⁸⁰. Ditmaal werd de vergissing aan een defect kompas toegeschreven. Correcties werden doorgevoerd aan de hand van de *Mariners New Callender*.

We hebben reeds aangestipt hoe men de lengteproblematiek trachtte te verhelpen met het *Meridiaan Distans-gegeven*. Een absolute nulmeridiaan was nog niet in voege: wel plachtte men Pico de Teneriffe of Ferro te gebruiken als absoluut referentiepunt, omdat deze geografische punten gemakkelijk te herkennen waren op elke reis naar het Verre Oosten. In de grond ging het om een verdoken nulmeridiaan die over Parijs liep⁸¹. Nochtans zal de nulmeridiaan van Londen, zegge Greenwich, stilaan universeel worden. Dat slaat op de toenemende suprematie van Engelse navigatie-methodes. Bevestiging hiervan wordt door andere voortekenen aangekondigd: de berekening in Engelse zeemijlen, die bij de Zweden de Duitse mijl zal verdringen, het bestendig refereren naar de waarnemingen van Hadley⁸², het bereke-

⁷⁷ HAUSWOLFF, Carl Friedrich, *Theorien Af Navigation, Eller Styrmans-Konsten, Utmärkt Genom de första och lättaste Grunder af Mathematiquen, jemte nödige Regler, Figurer och Tabeller, hwilka uti Practiquen brukelige äro*, Stockholm, 1756.

⁷⁸ KVABS. Ms. 286. *Skeppsjournal ford ombord å Ost: Comps: skepp Freden. Kapt. Morén, under 1746-47 åren expedition. II. Canton till Göteborg.*

⁷⁹ GÖT. SJÖ. MUS. N° 6131.

⁸⁰ *Id.*

⁸¹ Cf. Lezing van W. WASHBURN, *The Canary Islands and the Question of the Prime Meridian* (Las Palmas, 1982).

⁸² KVABS. Ms. C. G. Ekeberg & Ms. J. F. Dalman. John Hadley (1682-1744), Engels mathematicus, wordt beschouwd als de uitvinder van de reflecterende kwadrant, die in de grond een octant was; omwille van de dubbele weerkaatsing waarbij één booggraad van de octant twee graden tussen de geobserveerde punten bedroeg, werd het nieuwe instrument toch nog kwadrant genoemd. Het stelde in staat de middaghoogte op zee te meten, zonder dat de horizon visueel waarneembaar was. Als men voor

nen van de koers en de afgelegde afstand volgens de regel van Patoun⁸³, om er slechts enkele te citeren.

Talrijke aantekeningen in de scheepsjournalen getuigen van de bezorgdheid der kapiteins en stuurliu om zoveel mogelijk correcties op de zeekaarten aan te brengen. De nautische kennis werd voornamelijk in de 18de eeuw verruimd, omdat men meer en meer bewust wetenschappelijk te werk ging.

GEOGRAFISCHE LITERATUUR

Inderdaad, wanneer men in het ongewisse verkeerde, ging men niet zelden te rade bij 'geografische' auteurs, waarvan men de werken aan boord bezat. Naast het feit dat men journalen van vroeger ondernomen zeereizen meenam, om de actuele waarnemingen op vergelijkende basis te evalueren⁸⁴.

Uit de aantekeningen van Olof Torén, scheepspredikant op de *Götha Leyon*, maar tevens leerling van Carl von Linné, blijkt dat men grasduinde in uitgegeven reisverhalen of monografieën van grote of minder bekende ontdekkingsreizigers of 'geografen'⁸⁵.

Een befaamd auteur die meer dan eens aangehaald wordt is de Jezuïet Jean-Baptiste du Halde⁸⁶. In 1735 had hij een monumentaal werk uitgegeven, getiteld : *Description géographique, chronologique, politique et physique de l'Empire de la Chine et de la Tartarie chinoise*, dat in de grond een synthese vormde van een halve eeuw literatuurcompilatie over China⁸⁷. Aangezien de aardrijkskunde als een rode draad door het vierdelige werk loopt, was het in essentie niet opgesteld ten behoeve van zeelui. Hoogstens voor kustgebieden kon het als een nuttig naslagwerk geraadpleegd worden. Het baart geen verwondering als Dalman zich aan de foutieve coördinaten zelfs voor kustgebieden ergerde. Ondanks het baanbrekend werk geleverd bij het hertekenen en het sterrekundig bepalen van een onnoemelijk aantal plaatsen, dankzij de toepassing op grote schaal van een cartesiaanse methode, de driehoeksmmeetkunde, de lengtebepaling met behulp van de satellieten van Jupiter, bleven de kaarten van du Halde niet van kritiek gespaard. De eerder peioratieve commentaar van Dalman was terecht ; want meer dan een eeuw later zou Richthofen tot dezelfde vaststelling komen⁸⁸. Bij gebrek aan beter, bleef voor tijdgenoten du Halde toch nuttig.

ogen houdt dat de uitvinding in 1731 in Engeland plaatsgreep, is het verbluffend hoe snel de toepassing in vreemde maritieme milieus werd overgenomen.

⁸³ KVABS. Ms. 286.

⁸⁴ TOREN, O., *En ostindisk resa. Coll. Tidens svenska klassiker*, Edit. S. Ahlström, Stockholm, (1961).

⁸⁵ Het journaal van de *Stockholms Slott* (1765-1767) gehouden door vader Hierta werd aan zijn zoon, die in 1767 op de *Cronprintz Gustav* naar China voer, meegegeven. Deze praktijk blijkt nog uit andere aantekeningen : GUB. SOKA. H 22 4 a (1196) 9-VI-1751. GÖT. SJÖ. MUS. N° 9571 : 24-V-1747 : „Jag (= Reinius) kan ej corrigera emedan efter gambla här förda Journaler här befinnes wara ström, som nu lärer satt oss Sydward, efter Skieppet war Syd om räkningen”.

⁸⁶ 1674-1743.

⁸⁷ BROU, N., *op. cit.*, p. 140-150.

⁸⁸ *China*, 1877, I, p. 656 & 674.

De zeespiegel van de Portugees Fernao Mendez Pinto (1509-1558), hoofdzakelijk met betrekking tot Insulinde en het Verre Oosten, schijnen nog geraadpleegd te worden; althans volgens Torén, hoewel dat uit de 16de eeuw stamde. Maar misschien refereerde Torén naar diens reisbeschrijvingen, in het Frans vertaald onder de titel *Voyages aventureux*? Torén citeert ook Martin Gerritzon de Vries, een 17de-eeuws Hollandse „ontdekkingsreiziger”, waarvan de *Aenmerkingen* van een reis naar China en Japan rond 1640 uitgegeven werden.

Er is ook nog de *Description du Royaume de Siam* (1714) van La Loubère, waarop een andere Zweeds scheepspredikant, Pehr Osbeck, alludeerde, de compilatie van Melchisédec Thévenot (1620-1692), *Relation de divers voyages curieux* (1664-1672), de aantekeningen van François Bernier (1625-1688), lijfarts van grootmogol Aureng-Zeb, kortom geografische literatuur van Franse oorsprong.

Engelstalige auteurs kwamen ook wel eens van pas: zo bijvoorbeeld George Anson (1697-1762) en William Dampier (1652-1715). Dampier, die zijn loopbaan als zeeman aanvatte in de visserij op New Foundland, stapte al vlug over naar EIC en daarna naar de Royal Navy; uiteindelijk werd hij zeerover, en verwierf vermaardheid met zijn *A New Voyage round the World* in 1697⁸⁹. Het werd een best-seller in het genre⁹⁰. Dat geldt ook voor Richard Walters *A Voyage round the World*. Walter was predikant aan boord van het schip bevolen door Anson, die in 1740-1744 een reis rond de wereld ondernam. Het dagboek van die reis werd door Walter geschreven, alhoewel men het vaker Ansons „account” noemt⁹¹. Niettemin was het Ansons verdienste o.m. breedtemetingen uit te voeren met behulp van de octant, de zee-stromingen te observeren en onderzoek te verrichten over het aardmagnetisme⁹². Op dat vlak waren de Zweden niet ten achter gebleven. Kapitein C. G. Ekeberg onderzocht de afwijking van het kompas en droeg bij, in samenwerking met professor Wilke, tot het oppuntstellen van een deviatiekompas⁹³. Renius bestudeerde de passaatwinden, Hjortberg en de reeds genoemde Ekeberg de moesson; Ekeberg besteedde ook aandacht aan de zeestromingen⁹⁴. We herinneren eraan dat aan boord van de Zweedse compagnie-schepen proefnemingen met de thermometer van de Zweed Anders Celsius (1701-1744) werden uitgevoerd, hoewel daarnaast ook nog een Florentijnse thermometer werd gebruikt, vermoedelijk om comparatief onderzoek te verrichten⁹⁵. Het gebruik van thermometers wijst op de quasi gelijktijdigheid van de uitvinding: de alcoholthermometer van de Fransman Réaumur werd in 1730 op

⁸⁹ *The Oxford Companion to Ships & the Sea*, Edit. P. Kemp, London, 1976, p. 226-227.

⁹⁰ BROUWER, N., *op. cit.*, p. 262.

⁹¹ *The Oxford ...*, *op. cit.*, p. 24-25 & 924.

⁹² N. BROUWER, *op. cit.*, p. 288.

⁹³ UUB. L 183. *Utdrag af 20. loggböcker för att visa kompassen missvisning. med dess ändringar. Förteckning på Svenska Ostindiska kompaniets skepp 1732-1765, deras afgångs- och hemkomsttid samt officere. GÖT. SJÖ. MUS. 15: 1-2.*

⁹⁴ EKEBERG, C. G., *Tal om Hafvets Strömer*, (Kongl. Vetenskaps Akademien), Stockholm, 1768.

⁹⁵ TOREN, O., *op. cit.*, p. 62. Zeer waarschijnlijk betreft het de vochtigheidsthermometer ontdekt door Ferdinand II, groothertog van Toscanië (1641).

punt gesteld, terwijl die van Fahrenheit op basis van kwikzilver reeds in 1724 in gebruik was. Die van Celsius, die het voordeel had dat de temperatuur in centigraden werd afgelezen, dateert van 1742.

Los van elke nuttige informatie die deze literatuur bevatte, kwamen daarin ook talrijke anekdotische verhalen voor. In zijn reisverslag verhaalt Dampier o.a. de lotgevallen van Alexander Selkirk, op het eiland Juan Fernandez achtergelaten, geschiedenis die Daniël Defoe zijn *Robinson Crusoe* zou inspireren. De Zweedse Compagnie zou in de persoon van Johan Brelin, per vergissing achtergelaten op Ascension, een eigen Robinson Crusoe in haar annalen rekenen. Brelin zou zijn eigen avontuur te boek stellen⁹⁶. Praktische kennis en belletrie waren niet steeds gemakkelijk uit elkaar te houden en wisselden elkaar af.

Kortom, inzake theoretische kennis, sijnelden vooral Franse en Engelse auteurs door in het Zweeds compagnie-milieu. De aanwezigheid van Zuidnederlanders en voornamelijk Engelsen in de Zweedse Compagnie heeft ongetwijfeld bijgedragen tot de overheveling van zowel theoretische als praktische kennis. Dat betekent echter geenszins dat de Zuidnederlanders aan de basis van uitvindingen lagen. Bovendien zou het niet correct zijn hieruit af te leiden dat de Zweden uitsluitend uit vreemde bronnen putten. Zelf hebben zij actief deelgenomen aan de verruiming en het uitdiepen van de kennis: zij waren zeker niet vreemd aan proefondervindelijk wetenschappelijk onderzoek. Met uitzondering van de cartografie, vlak waar men eerder op vreemd materiaal aanleunde, hebben de Zweden de achterstand snel ingelopen. Over wetenschappelijke aspiraties bij de 'Oostendenaars' kan echt niet gepocht worden!

Besluit

Het is moeilijk om nauwkeurig na te gaan, in hoeverre de 'nationale' uitvindingen en ontdekkingen op die uit andere landen voor waren. Aansluitend op de ideologie rond *vaderlandse* geschiedschrijving, heeft meer dan één mogelijkheid de oorspronkelijkheid van talrijke innovaties voor zich opgeëist. Hoe groter die mogelijkheid was en hoe politiek meer dominerend, des te sterker werd de wetenschappelijke primauteit onderstreept en extra in de verf gezet. Des te meer werden de bijdragen — laat staan de originaliteit! — van kleinere landen overschaduwd en geminimaliseerd. Het type-geval Zweden mag als schoolvoorbeeld doorgaan.

De authenticiteit van het nieuwe licht ons echter nog niet in over de impact van de uitvindingen en ontdekkingen in het milieu zelf waar zij ontsproten. Een en ander wijst erop dat de Franse en Engelse tradities met elkaar concurreerden in alle maritieme milieus van de 18de eeuw. Met enkele schakeringen zou men nochtans kunnen stellen: dat de Franse cartografie domineerde enerzijds, en de Engelse

⁹⁶ BRELIN, Johan, *Beskrifning öfver en äfventyrlig resa til och ifrån Ost-Indien, Södra America, och en del af Europa, åren 1755, 56 och 57*, Upsala, 1758.

nautica anderzijds. In het exploratief onderzoek blijken de Zuidnederlanders volkomen afwezig te zijn gebleven. In het meest gunstige geval traden zij op als vectoren in de verspreiding van kennis van diverse origine. Op wetenschappelijk gebied beperkt de ‚Oostendse‘ bijdrage zich dus tot een schaarse en kortstondige overdracht van nautische kennis. Het zou de geschiedenis onrecht aandoen, als de magere betekenis van Zuidnederlandse varenslui buitengaats in vreemde dienst in de 18de eeuw overdreven belang zou worden toegeschreven.