

DE OOSTENDSE GUINEAVAARDERS, 1718-1720

JAN PARMENTIER °

Inleiding

In de marge van de Oost-Indiëtrafiek, die zich na de Vrede van Utrecht (1713) in de Zuidelijke Nederlanden ontwikkelde, zijn er ook drie uitredingen naar de Westkust van Afrika opgezet vanuit Oostende.

De interesse voor dit gebied, dat door de Europeanen voornamelijk bezocht werd voor slaven, goud en ivoor, was niet nieuw. Reeds in 1687 rustten enkele Brugse handelaars de 'Pellicaen' uit naar Guinea en Sao Tomé. Doch dit schip en zijn lading werden aangeslagen door de Brandenburgse Afrika Compagnie en opgebracht naar het fort Gross Friedrichsburg te Axim¹. Tien jaar later vaardigde men zelfs een octrooi uit dat de oprichting van een handelscompagnie voor Oost-Indië en Guinea mogelijk maakte, maar onder Hollandse druk bleef dit octrooi dode letter². Een gelijkaardig, niet gerealiseerd plan dateerde uit 1715; de Brugse Kamer van Koophandel poogde Marquis de Prié, de Oostenrijkse ad-interim gouverneur van de Zuidelijke Nederlanden, te overtuigen hoe lucratief de Guinea-trafiek zou zij, georganiseerd door een nationale compagnie met een stevige financiële basis³. Pas in 1718 vond de idee van rechtstreekse Guineavaart ingang bij de overheid.

° Lic. geschiedenis, Visitatiestraat 83, 9040 Gent.

1. De voornaamste Brugse reders waren J. Roussel, D. Ruebens en J.B. Vleys (G. Clouwet, 'Navigatie en de vrijen koophandel op de custen van Guinea en Africa', Brugge, 1699 en J. Everaert, 'Commerce d'Afrique et traite négrière dans les Pays-Bas autrichiens', in: *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome LXII, nos 226-227, 1975, p. 178.

2. M. Huisman, 'La Belgique commerciale sous l'empereur Charles VI. La Compagnie d'Ostende', Bruxelles, 1902, p. 31-33.

3. Stadsarchief Brugge, Oud Archief, reeks 300: Kamer van Koophandel, Resolutiën 1713-1722.

De reders

Geïnspireerd door de succesvolle Zeeuwse particuliere reizen naar de Goud- en Tandkust (resp. Ghana en Ivoorkust), solliciteerden in 1718 twee Oostendse handelaars, Jan de Schonamille en Pieter François Woelaerts, naar scheepspatenten voor Afrika. Aan Schonamille gaf men paspoorten voor de 'Marquis de Prié I' en de 'Marquis de Campo' ⁴. Op voorspraak van Paulo Jacomo Cloots, een rijke Antwerpse handelaar-financier, kon Woelaerts de 'Marquis de Prié II' voorzien met een keizerlijke commissiebrief ⁵.

De initiatiefnemers traden op als 'boekhouder' bij deze ondernemingen. Aan de boekhouder was de supervisie over uitrusting en werving toevertrouwd. Zo zorgde hij voor de aankoop van het schip. Hij contacteerde kooplui voor de levering van het heencargo, de ballast en het proviand. De boekhouder stelde instructies op voor de kapitein, aan wie hij de uitrusting of werving van de bemanning kon delegeren. Verder was hij verantwoordelijk voor het financiële luik van de uitrusting en de reis van het schip. Hij werkte meestal tegen een provisie. Woelaerts en Schonamille combineerden deze taak met de functie van reder.

Deze twee figuren genoten een zeker aanzien binnen de Oostendse samenleving. Beiden behoorden tot de voornaamste reders die tijdens de Spaanse Successie-oorlog (1702-1713) talrijke kaperschepen beheerden ⁶. Jan de Schonamille was tevens ontvanger van de tienden en equipagemeester van de konvooiers. Tijdens de jaren 1727-'28 trad hij ook op als commissionair van de Zuidnederlandse Walvisvaartcompagnie ⁷. Pieter François Woelaerts daarentegen maakte carrière binnen het Oostendse stadsbestuur; in april 1719 kreeg hij het ambt van thesaurier en drie jaar later promoveerde hij tot burgemeester ⁸.

4. Algemeen Rijksarchief Brussel (ARB) / Admiraliteit (Admir.) nr. 974, het patent van de 'Marquis de Prié I' was toegestaan op 29 juni 1718.

5. Stadsarchief Antwerpen (SAA), Insolvente Boedelkamer (IB), nr. 1684, correspondentie P.J. Cloots aan P.F. Woelaerts, 10/1/1719 en Algemeen Rijksarchief Den Haag (ARDH) / Nederlandse Bezittingen op de Kust van Guinea (NBKG), nr. 263, processtukken Elmina, 1718-1720.

6. J. Vansteenkiste, 'De Oostende Kaapvaart en Admiraliteit in de eerste helft der XVIIIe eeuw', onuitgeg. lic. verh., Gent, 1985-86, p. 46 en 53.

7. S. Kirchner, 'De Zuidnederlanders op Walvisvaart onder het Oostenrijks bewind, Brussel 1727-1734, onuitgeg. lic. verh., Gent, 1988, p. 122.

8. SAA / IB nr. 1684, 28/4/1719 en IB nr. 1686, 28/12/1722.

Zoals de particuliere uitredingen naar Oost-Indië toonden ook deze ondernemingen een internationaal karakter. De financiële inbreng bij de twee expedities van Jan de Schonamille kwam voornamelijk uit Engeland en Zeeland. Ierse en Hollandse handelaars waren kleinere participanten. Het Zuidnederlandse aandeel bleef beperkt tot enkele minder kapitaalkrachtige kooplui uit Oostende, zoals Andreas Van der Heyden en Johannes Van den Heede. Bij de instructies voor de kapitein van de 'Marquis de Prié I' vonden we een lijst van Engelse en Ierse geldschietters bij deze uitreding⁹. Sir John Lambert, een Londense bankier mogen we als een hoofdparticipant beschouwen. Hij was vooral gekend als een van de directeurs van South Sea Company tussen 1711 en 1721¹⁰. Op het moment dat hij investeerde in de Oostendse Guinea-expeditie, was hij zeer actief in de "windhandel". Na een spectaculaire stijging van de aandelenkoers tijdens de eerste 6 maanden van 1720, stortte deze op enkele weken tijd in elkaar. Dit fenomeen, de 'South Sea Bubble', veroorzaakte talrijke bankroeten in de Engelse financiële wereld. Lambert nochtans wist zich te handhaven¹¹. Naast Engelse financiers toonden enkele Zeeuwen grote belangstelling. De inbreng van de Vlissingse koopman Adriaan Teerling in Schonamilles uitreding was omvangrijk. Buiten zijn financieel aandeel werd hij vermeld als de oude eigenaar van de 'Marquis de Prié I'¹². Bovendien leverde hij 3/4 van de heenlading voor de eerste expeditie¹³. Adriaan Teerling had voorheen carrière gemaakt als boekhouder en reder tijdens de Spaanse Successie-oorlog¹⁴. Bij de Hollandse Westindische Compagnie beschreef men hem als iemand die 'voor het grootste gedeelte zijn professie en werk maakt om op de Kust van Africa te doen navigeren'¹⁵.

9. ARDH / NBHG nr. 263, processtukken Elmina, 1718-1720.

10. P.G.M. Dickson, 'The Financial Revolution in England. A study in the development of public credit 1688-1756', New York, 1967, p. 114 en 189.

11. Deze speculatiegolf ontstond uit de mogelijkheid om langlopende staatsleningen in te ruilen voor aandelen van de populaire South Sea Company. John Lambert was tevens betrokken bij een gelijkaardige speculatie in Frankrijk door John Law opgezet (H. Lüthy, 'La Banque protestante en France, de la Révocation de l'Edit de Nantes à la Révolution', Paris, 1953, T. 1, p. 291).

12. ARDH / fonds Isaak van Hoornbeek, nr. 357.

13. ARDH / NBKG nr. 263, processtukken Elmina, 1718-1720.

14. J.Th.H. Verhees-van Meer, 'De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog 1702-1713', Middelburg, 1986, p. 147.

15. ARDH / fonds Isaak van Hoornbeek, nr. 357, 29/6/1718.

De Zeeuwse belangstelling voor deze Oostendse ondernemingen is te verklaren door de talrijke handelshuizen die sinds 1680 een illegale trafiek organiseerden vanuit Middelburg naar Guinea, en zo het monopolie van de Westindische Compagnie (WIC) ondermijnden. Bovendien deden de Zuidnederlandse handelaars een beroep op de Zeeuwse commerciële en maritieme ervaring om hun eerste uitredingen naar West-Afrika te realiseren.

De voornaamste geldschietters die Woelaerts aantrok om de 'Marquis de Prié II' uit te rusten woonden in Antwerpen, Oostende en Middelburg. De stuwende kracht achter deze expeditie was Paulo Jacomo Cloots. Hij zorgde voor 1/4 van het kapitaal. Hij wist twee gefortuneerde vrienden, Jacomo de Pret en Franciscus Fraula, te overtuigen om respectievelijk 3000 fl. en 2000 fl. te investeren. Voor eigen rekening nam Cloots een aandeel van 7000 fl.¹⁶ De Oostendse en Zeeuwse financiers werden door Pieter François Woelaerts gecontacteerd. Zijn vader Pieter Woelaerts participeerde voor 4000 fl.¹⁷ De andere Oostendse aandeelhouders, waarvan we de financiële inbreng niet kennen, waren Thomas Ray, Andreas Van der Heyden en Joannes van Ghindertaelen¹⁸. Deze personen kenden succes als reders in de Oostendse kaapvaart. Zij bouwden nadien een maritiem-commerciële loopbaan uit. Thomas Ray bracht het zelfs tot directeur van de Oostendse Compagnie en was de Oostendse burgemeester tussen 1728 en 1738¹⁹.

Vermoedelijk de helft van het kapitaal om de 'Marquis de Prié II' uit te reden werd voorgeschooten door twee Middelburgse handelaars, nl. Hermanus Van de Putte en Jacob Huyghe. Hermanus Van de Putte (°1661- † 1724) kunnen we beschouwen als een dominante figuur in de Zeeuwse commerciële wereld. Aanvankelijk was hij handelaar in ijzer- en metaalwaren en bezat hij een kruitmolen²⁰.

16. SAA / IB nr. 1686, Cloots aan Marquis de Prié, 29/8/1721.

17. Rijksarchief Brugge (RAB) / Not. Van Caillie, depot 1941, boek 12, akte 23.

18. ARDH / NBKG nr. 263, processtukken Elmina, 1718-1720.

19. J. Parmentier, 'The Ostend Trade to Moka and India (1714-1735): The Merchants and Supercargos', in: *The Mariner's Mirror*, Vol. 73, 2, 1987, p. 125.

20. M. van der Bijl, 'Idee en interest. Voorgeschiedenis, verloop en achtergronden van de politieke twisten in Zeeland en vooral in Middelburg tussen 1702 en 1715', Groningen, 1981, p. 39, 213 en 219.

Rijk geworden met de kaapvaart investeerde hij voornamelijk in de 'driehoekshandel', tussen Europa, Afrika en West-Indië²¹. In 1720 was hij mede-oprichter van de Middelburgse Commercie Compagnie, de meest prominente private compagnie voor de Guineavaart en de slavenhandel naar de Caraïben²². Over Jacob Huyge weten we dat hij een gevierd kaperkapitein was en vaak in dienst werkte van Van de Putte.

De maritieme organisatie

De schepen

De scheepstypes die de Zuidnederlanders voor de Guineavaart inzetten waren de hoeker en het fregat. Beide types werden courant aangewend in deze trafiek. De 'Marquis de Prié I' beschreef men als een driemast-hoeker²³. Dit was een rond-gebouwd vaartuig, zonder spiegel en zonder galjoen. De hoeker was voor- en achteraan 'gepiekt' (S-vorm bij bodem en spanten). Door deze vorm bleek het een uiterst wendbaar schip en bezat het uitstekende zeileigenschappen. Normaal had dit vaartuig slechts twee masten. De hoekers werden zowel in de visserij als in de koopvaardij gebruikt²⁴. De 'Marquis de Prié I' was in Zeeland gebouwd en mat 200 ton²⁵. Het zeilde aanvankelijk onder de naam 'Jonge Adriaan' voor rekening van Adriaan Teerling. Schonamille kocht het schip voor 5.400 fl. en gaf zijn kapitein Jan Willemsz de opdracht om bijkomende stukken geschut aan te schaffen. Kapitein Willemsz zorgde ervoor dat de hoeker uitgerust werd met 6 drie-ponders en twee-ponders²⁶.

Het meest voorkomende type in de Guineavaart was het fregat, een snelzeilende driemaster die vaak als oorlogsbodem dienst deed. De

21. J.Th.H. Verhees-van Meer, op. cit., p. 146; Hermanus Van de Putte was de belangrijkste boekhouder in de Zeeuwse kaapvaart. Zijn kapiteins brachten liefst 234 prijzen op tijdens de Spaanse Successieoorlog.

22. W.S. Unger, 'Bijdragen tot de geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel, dl II', in: Economisch-Historisch Jaarboek, Vol. XXVIII (1958-60), p. 4.

23. ARDH / NBKG nr. 86, dagjournaal Elmina, 15/2/1719.

24. J. van Beylen, 'Zeilvaart Lexicon', Weesp, 1985, p. 72 en 90 en W.S. Unger, op. cit., p. 99.

25. ARB / Admir. nr. 974.

26. ARDH / NBKG nr. 263, processtukken Elmina, 1718-1720.

'Marquis de Campo' en de 'Marquis de Prié II' waren beide kleine fregatten van ca. 100 ton. De herkomst van de 'Marquis de Campo' kennen we niet. Waarschijnlijk kocht Schonamille ook zijn tweede schip in Zeeland. Het grote aanbod en de goede contacten met de Zeeuwse reders sterken dit vermoeden. Woelaerts daarentegen beschikte reeds een vijftiental jaren over het fregat 'den Haesewindt'. Dit vaartuig werd in 1706 door scheepstimmerman De Cocker op de werf in Oostende gebouwd²⁷. De bewapening van beide schepen verschilde sterk; de 'Marquis de Prié II' beschikte slechts over 6 stukken geschut, terwijl de 'Marquis de Campo' zich kon verdedigen met 24 kanonnen²⁸. Deze zware bewapening is te verklaren doordat de Oostendenaars als 'lorredraayers' of indringers werden beschouwd in deze handelsrichting, en er tegenkanting van andere Europese naties mogelijk was. Tevens werd de Westkust van Afrika occasioneel geteisterd door piraten²⁹.

De bemanning

Data over de bemanning hebben we gevonden voor twee van de drie Guineavaarders. We constateerden dat de omvang van de equipages vrijwel identiek was aan deze op de Zeeuwse Guinea-schepen³⁰. De hoeker 'Marquis de Prié I' en het fregat 'Marquis de Prié II' waren bemand met respectievelijk 24 en 21 zeelui. Vergeleken met de Zeeuwse en Franse schepen bleek de hoeker onderbemand nl. 1 man op 8,3 ton, terwijl de verhouding 1 op 4 à 5 ton normaal was³¹.

De samenstelling en de gages van de bemanning vertoonden bij de twee Oostendse schepen het volgende beeld³².

27. ARB / Admir. nr. 875.

28. ARB / Admir. nr. 828 en 875.

29. J. Postma, 'The Dutch participation in the African slave trade : slaving on the Guinea Coast, 1675-1795', Ann Arbor (Michigan), 1970, p. 127.

30. W.S. Unger, op. cit., p. 20-25.

31. ARB / Admir. nr. 828 en ARDH / NBKG nr. 263, processtukken...

32. ARDG / NBKG nr. 263.

'Marquis de Prié I'		'Marquis de Prié II'	
functie	maandgage	functie	maandgage
1. kapitein	100 fl.	1. kapitein	60 fl.
2. 2de kapitein-supercargo	60 fl.	2. opperstuurman-supercargo	60 fl.
3. opperstuurman	30 fl.	3. onderstuurman	36 fl.
4. onderstuurman	20 fl.	4. 3de stuurman-constabel	20 fl.
5. bootsman	20 fl.	5. chirurgijn	23 fl.
6. timmerman	?	6. bootsman	20 fl.
7. zeilmaker	?	7. bootsmansmaat	20 fl.
en 17 matrozen	?	8. timmerman	35 fl.
		9. zeilmaker	17 fl.
		10. corporaal/smid	18 fl.
		11. kuiper	15 fl.
		12. bottelier	24 fl.
		13. kok	24 fl.
		5 matrozen	elk 15 fl.
		3 jongens	elk 7 fl.

Opvallend bij deze equipagelijsten was het grote aantal officieren en onderofficieren of gespecialiseerd personeel. Zo behoorde 62 % van de bemanning op de 'Marquis de Prié II' tot de scheepsstaf. Tot de officieren rekende men de kapitein en de stuurman. Op de Oostendse schepen - ook bij de 'Marquis de Campo' - werd de functie van opperstuurman of 2de kapitein steeds gecombineerd met die van supercargo. Deze commerciële taak bestond erin de handelsactiviteiten te coördineren en de zorg op zich te nemen voor heen- en retourlading. Voor deze belangrijke functie engageerde men Zeeuwen, die reeds verscheidene malen de Westafrikaanse kusten hadden bezocht. Samen met de kapitein werd de supercargo verantwoordelijk geacht voor het welslagen van de expeditie.

Bij de onderofficieren was de bootsman de hoogste in rang. Hij verdeelde het werk aan boord in opdracht van de eerste stuurman en waakte over de discipline onder de matrozen. De constabel beheerde het geschut en had toezicht op het arsenaal. De verdeling van het proviand regelde de bottelier. Soms werd deze taak toevertrouwd aan de 3de stuurman of de kuiper³³. Onontbeerlijke bemanningsleden waren ook de zeilmaker en de timmerman.

33. W.S. Unger, op. cit., p. 21.

De in de tabel weergegeven vergoedingen weerspiegelen het belang van elke functie. Op de Oostendse schepen mochten de kapitein en de supercargo een lading voor eigen rekening meebrengen. Voor de reis van de 'Marquis de Prié II' bepaalde de reder de waarde van dat 'gepermitteerde cargasoen' op 400 Vlaamse £ of 2.400 fl.. Bijna alle officieren vertrokken naar Guinea met een kleine privé-lading om daar te ruilen. Zo bestond het persoonlijke cargasoen van kapitein Jan Willemz uit enige blauwe Oostindische katoentjes, wat oud lijnwaad en 12 bosjes groene thee. Aan de voornaamste bemanningsleden gaven Zuidnederlandse handelaars ook goederen mee om tegen halve winst te verkopen. De opperstuurman van de 'Marquis de Prié I', Carel Alters, hoopte op deze wijze 360 lb. buskruit van Andreas Van der Heyden te verhandelen³⁴. We mogen aannemen dat deze extra-inkomsten voor de officieren belangrijker waren dan hun maandlonen.

De aanmonstering gebeurde voor maximaal één jaar, wat een indicatie is dat de Oostendse reders geen schepen uitrustten voor de 'driehoeksvaart'. Deze slavenreizen duurde immers gemiddeld 18 maanden³⁵.

Voor de afvaart ontving elke bemanningslid twee maanden loon als 'handgeld'. Tijdens de reis werd er maandelijks de gages uitgekeerd, de 'payementen in zee'. De naaste familieleden van iedere zeeman konden na negen maanden één maand loon vooraf uitbetaald krijgen. Deze som werd dan afgehouden bij de uiteindelijke vereffening met de zeelieden.

Een bijkomende vergoeding genoten de bemanningsleden onder de vorm van kost en inwon. Het voedselregime aan boord van de 'Marquis de Prié I' bestond uit een dagelijkse portie erwten en gort, 4 lb. brood per week/man, 2 kazen voor de hele reis, 5 lb. boter per week voor een bak (7 à 8 zeelui) en een rantsoen olie indien de botervoorraad uitgeput raakte. Verder deelde men het weekmenu op in drie vleesdagen en vier visdagen. Tenslotte bepaalde de kapitein het bier- en brandewijnverbruik. Dit rantsoen stemt quasi overeen met de basisvoeding op de Oostendse Compagnie-schepen. Een kwalitatief onderzoek van dit voedselpakket bracht aan het licht dat een

34. ARDH / NBKG nr. 263 en ARB / Admir. nr. 827.

35. W.S. Unger, op. cit., p. 36.

zeeman het moest stellen met het absolute minimum³⁶. We moeten hierbij echter rekening houden met de kortere reisduur van de Guineavaarders, die normaal binnen de zes weken de Afrikaanse kust bereikten en dus veelvuldig konden ravitailleren. De zeelui op de Guineaschepen kenden dus zelden of nooit voedselgebrek.

De commerciële organisatie

*De heenlading*³⁷

De uitrusting van de schepen werd voltooid met het inschepen van de heenlading. Voor de 'Marquis de Prié I' en 'II' troffen we in de WIC-archieven een gedetailleerde opgave van deze carga. De samenstelling ervan werd in grote mate bepaald door de Zeeuwse investeerders. Jan de Schonamille zond twee maanden voor het vertrek van 'Marquis de Prié I' de kapitein naar Vlissingen om bij Adriaan Teerling het schip af te halen samen met een lading Duits ijzer (1500 staven).

Deze Vlissingse handelaar leverde tevens koperen bekkens, ketels en armringen afkomstig uit de Amsterdamse koperslagerij³⁸. De ijzerstaven en koperwaren vonden een goede afzetmarkt aan de 'Bocht' (de Golf van Benin, Kameroen en Gabon)³⁹. Het grootste deel van de lading bestond echter uit buskruit, nl. 51.020 lb.. De ladinglijst vermeldt een niet-geïdentificeerde firma, met de initialen 'I.S.', als leverancier. Mogelijk was het een Zeeuwse handelaar want men fabriceerde in Zeeland meestal zelf het buskruit met behulp van kruitmolens. Grote hoeveelheden hiervan exporteerden ze naar de Zuidelijke Nederlanden⁴⁰. Deze initialen kunnen ook verwijzen naar de Rotterdamse firma. J. Senserf & Co. Een deel van de lading werd immers aangevoerd uit Rotterdam en Senserf leverde vaak goederen aan Engelse Guineavaarders⁴¹. Buskruit vormde sa-

36. ARDH / NBKG nr. 263 en R. Baetens, 'De voedselrantsoenen van de zeevaardenden: de theorie getoetst aan de werkelijkheid', in: Bijdragen tot de Geschiedenis, 1977, afl. 3-4.

37. In de bijlage wordt een volledige cargolijst van de 'Marquis de Prié I' gegeven.

38. W.S. Unger, op. cit., p. 33.

39. ARDH / NBKG nr. 86, dagjournaal van Elmina, 10/2/1719.

40. J.Th.H. Verhees-van Meer, op. cit., p. 41.

41. ARDH / fonds Isaak van Hoornbeek, nr. 357, 13/12/1719 en C. Gill, 'Merchant and Mariners of the 18th century', London, 1961, p. 78.

men met vuurwapens, zoals Luikse roers en snaphanen, en de bijbehorende vuurstenen een produkt bij uitstek voor de Goudkust⁴². Doch in vergelijking tot de Zeeuwse en Franse Guineaschepen voerde de 'Marquis de Prié I' uitzonderlijk veel buskruit met zich mee.

Op de derde plaats in deze heenlading kwamen de dranken. Moutbrandewijn, jenever en 'annis' of anizette (brandewijn met anijs) werden ook aangeschaft bij Adriaan Teerling. William Butler, de Hollandse gouverneur van de factorij Elmina, vond in 1719 dat deze alcoholica zeer geschikt bleken om aan de 'Kust' (kust van Ghana en Ivoorkust) te verhandelen⁴³.

De goederen die op de schepen van de Middelburgse Commercie Compagnie (MCC) meer dan de helft van de carga uitmaakten waren textielprodukten⁴⁴. De 'Marquis de Prié I' daarentegen nam slechts een kleine hoeveelheid mee (13,6 % van het totale cargo). De textielwaren bestonden voor 3/5 uit Europees laken; meer bepaald 'azursayen' en 'prince sayen' afkomstig uit de Leidse industrie, gevuld met 1600 stukken oude lakens en 73 st. 'perpetuaneen'. Deze laatste weefsels werden beschreven als fijne, dichtgeweven serge in diverse kleuren en gefabriceerd in Engeland of in Frankrijk. Tevens belangrijk in het textielassortiment waren de Indische katoentjes (22,6 %). Veel van de door de Oostindische compagnieën aangevoerde textielprodukten vonden hun weg als ruilwaar in de slavenhandel of als 'negroskleden' in West-Indië⁴⁵. De 'Marquis de Prié I' had in zijn ruim 120 stuks fijne 'nicanesen, met het mark van de VOC erop', en 20 stuks 'crapchitzen' als Oostindische textilia. Nicanesen noemde men de goedkope gestreepte stoffen gemaakt in Surat of aan de Coromandelukust. Bij de bedrukte of geverfde katoentjes die men als chitzen bestempelde, bestonden er talrijke variëteiten; maar over het algemeen hadden ze bloem- of ruitmotieven⁴⁶. In de 18de eeuw poogden de slavenhandelaars hun kosten te drukken door goedkopere imitaties van Indi-

42. ARDH / NBKG nr. 263 en NBKG nr. 86, dagjournaal Elmina, 10/2/1719.

43. ARDH / NBKG nr. 86, dagjournaal Elmina, 16/3/1719.

44. W.S. Unger, op. cit., p. 29 en C. Jörg, 'Handel van de VOC in India', in: 'Sits, Oost-West relaties in textiel', Zwolle, 1987, p. 17.

45. J. Everaert, 'De Franse slavenhandel (1763-1793). Organisatie, conjunctuur en sociaal milieu van de driehoekshandel', Brussel, 1987, p. 44.

46. J. Parmentier, 'De Oostendse handel op de Arabische Zee en Voor-Indië (1714-1735)', onuitgeg. lic. verh., Gent, 1978-79, p. 87.

sche stoffen, die in de Europese manufacturen geweven werden, te exporteren. We troffen in de ladinglijst van de 'Marquis de Prié I' slechts 10 stuks 'leminiassen' aan, die we bij de namaak-weefsels konden catalogeren. Dit waren blauwe katoenen doeken met kleine witte sterretjes versierd⁴⁷. Verder maakte ongeveer 1/8 van de textielfabricaten 'platillos' uit; fijn wit linnen uit Silezië en Bohemen, dat zeer gezocht werd voor de ruilassortimenten⁴⁸.

Deze heenlading bevatte nog 345 lb. koraal, bestemd voor de Goudkust, en wat snuisterijen zoals aarden vaatwerk, schuifspiegels en gekleurd glas. Tenslotte vervulde een vat tabak (310 lb.) en een ton met grospijpen, gemaakt in Gouda, het cargo.

De heenlading van het fregat 'Marquis de Prié II' werd ook aangeschaft in Zeeland, bij de Middelburgse handelaars Van de Putte en Huyge⁴⁹. Bij dit cargo lag het aksent op de textielprodukten (35,9 %). De Europese weefsels, bestaande uit een groot aantal blauwe perpetuanen, maakten voor 90 % het assortiment uit. Verder scheepte men 1034 stuks slaaplakens en 246 stuks toornkleden in. Deze laatste soort beschrijft W.S. Unger als tweekleurige katoenen stoffen van Hollandse makelij⁵⁰. Bij de Indische weefsels (7,5 %) van de 'Marquis de Prié II' onderscheidde men kleine hoeveelheden van verschillende variëteiten katoentjes en zijde stoffen zoals 'armoziijnen', 'alibanees', 'guinnees', 'corroots', 'mourissen' en katoenen neusdoeken⁵¹. De overige textielprodukten bestonden uit enkele imitatie-weefsels zoals Haarlemse chitzten, atlas en 113 el leminiassen⁵².

47. W.S. Unger, op. cit., p. 30.

48. J. Everaert, 'De Franse slavenhandel...', p. 35.

49. In september 1718 reisde Woelaerts naar Middelburg om samen met Van de Putte het cargasoen aan te kopen (SAA / IB nr. 1684, 30/9/1718).

50. W.S. Unger, op. cit., p. 30.

51. Armoziijnen : satijnachtige stof van Suratte ;
alibanees : mengweefsel van katoen en zijde, meestal gestreept en afkomstig uit Noordoost-India ;
guinnees : wit of felgekleurde katoentjes van de Coromandekust, speciaal geweven voor de Guinea-handel ;
corroots : rood en blauw geruite katoentjes uit Suratte ;
Mourissen : effen katoenen doeken van de coromandekust ;
katoenen neusdoeken : ook 'roemals' genaamd, en afkomstig uit Bengalen. (Uit 'Sits. Oost-West relaties, verklarende woordenlijst, p. 107-112.)

52. 'Atlas' was een zijdestof uit Noordwest-India (W.S. Unger, op. cit., p. 32).

Vuurwapens kwamen op de tweede plaats, nl. 24,1 %. Dit onderdeel van het cargo was voor meer dan de helft samengesteld uit fijne, met ijzer beslagen snaphanen. Daarnaast troffen we ook de goedkopere 'carbines' aan en enige koperen snaphanen. Ongeveer 1/5 van de verscheepte goederen bestond uit buskruit, dat door Van de Putte zelf werd gefabriceerd.

In contrast met de lading van de 'Marquis de Prié I' was het aandeel van koper- en ijzerwaren op Woulaerts'schip beperkt tot 11 %. De resterende produkten die men in Guinea wou verhandelen waren 130 lb. geelgestreept koraal, 207 lb. christalijne 'rosados' (glasparels) en 415 spiegels. De glasparels golden als betaalmiddel in het Congogebied ⁵³.

Voor het derde schip de 'Marquis de Campo' kennen we enkel een algemene opgave van de lading. Jan de Schonamille vermeldde dat het schip brandewijn, ijzer, koperwerk, lakens, stoffen, buskruit en andere goederen aan boord had ⁵⁴.

We kunnen nu een vergelijking maken betreffende de heencarga van de Oostendse schepen en deze van de MCC-schepen.

Procentuele samenstelling van de heenladingen

	'Marq. de Prié I'	Marq. de Prié II'	M.C.C. ⁵⁵
textiel	13,68 %	35,9 %	57,0 %
buskruit	38,45 %	21,4 %	14,5 %
vuurwapens	5,0 %	24,1 %	9,0 %
drank	17,75 %	7,3 %	10,25 %
ijzer- en koperwaren	22,12 %	11,0 %	9,25 %
snuisterijen	3,0 %	4,3 %	

Opvallend in de samenstelling van deze ladingen is dat de Oostendse schepen relatief weinig textielprodukten naar West-Afrika voerden, terwijl bij de andere Europese Guineavaarders tijdens de 18de eeuw, steeds het leeuwendeel van het heencargo uit textilia bestond. Een mogelijke verklaring voor dit fenomeen is dat deze soort

53. J. Everaert, 'De Franse slavenhandel.', p. 44.

54. RAB / Not. Van Caillie, depot 1940, boek 21, akte 16, 22/5/1720.

55. W.S. Unger, op. cit., p. 34.

goederen duurder in aankoop waren dan buskruit, wapens, metaalwaren, enz... Achter deze expedities stonden immers geen kapitaalcrachtige compagniën. Voor de 'Marquis de Prié I', die een erg kleine textiellading inscheepte, vonden we een bijkomende verklaring in de handelsinstructies; Schonamille had een gediversifieerd cargasoen samengesteld om zowel handel te drijven aan de kust van Guinea als aan de meer zuiderlijker gelegen Bocht van Benin ⁵⁶.

Slaventrafiek of handel in goud en ivoor ?

De vraag stelt zich of Zuidnederlandse handelaars vanuit Oostende slavenhandel wilden starten, zoals in Middelburg, Vlissingen en Duinkerke, of dat ze een kleinschaliger trafiek wensten op te zetten voor de aanvoer van goud, ivoor en malaguette-peper.

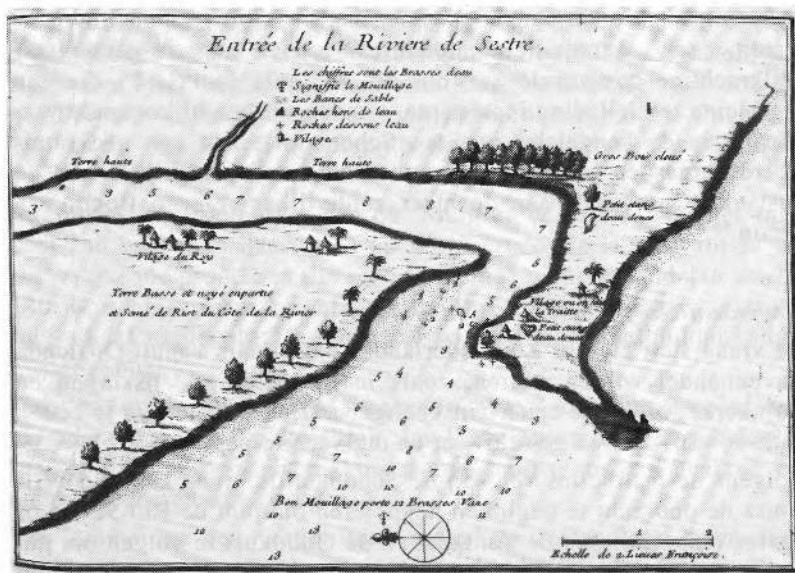
Volgens de instructies van Jan de Schonamille kreeg kapitein Willemsz de opdracht te beginnen negocieren omtrent de Rio Sestre of Sextos (Liberia), dan de Tantkust en de Goudkust te volgen om het cargasoen te verhandelen in goud, olifantstanden en eventueel in 'greyn' (malaguettepeper) indien die goedkoop zou zijn (1/2 tot 3/4 stuivers per lb.). Nadien moest kapitein Willemsz koers zetten naar de Bocht van Benin, om de goederen voor die regio bestemd te ruilen tegen olifantstanden en goede was, die met hars en gom bezet was.

We merken hier duidelijk dat de Schonamille geenszins de intentie had zich met slavenhandel in te laten. De Antwerpse investeerders in de Guineavaart, P.J. Cloots en J. de Pret, deelden deze mening. Zo schreef Paulo Jacomo Cloots aan de firma De Bruyn & Cloots te Lissabon dat 'aengaende andere avantagieus desseyen die U hebbe, omtrent de slavehandel van Madagascar naer Brasil, daer men sal ick niet coomen, alsoo de negotie van menschen vlees mij tegestaet, en seer selden zegen daerbij is' ⁵⁷. Woelaerts bevestigde dit in zijn instructies aan de supercargo van de 'Marquis de Prié II', door te stellen dat deze laatste enkel goud, olifantstanden en was behoefde aan te schaffen ⁵⁸. Trouwens de driehoekshandel vereiste belangrij-

56. ARDH / NBKG nr. 263, 10/7/1718.

57. SAA / IB nr. 1684, 10/2/1719.

58. ARDH / NBKG nr. 263, 20/2/1719.



Afb. 1. Monding van de Sester-rivier (R.P. Labat, 'Voyage du Chevalier des Marchais en Guinée, isles voisines et a Cayenne, fait en 1725, 1726 et 1727', Paris, 1730, t. I, p. 148).

ke investeringen en een uitgebreide infrastructuur, zoals factorijen of een 'floating factory'. Dit laatste systeem was ontworpen door enkele Engelse handelaars, die in de periode 1730-1740 een schip ankerden voor de Guinese kust waarin men Euopese goederen, die andere schepen aanbrachten, kon opslaan en ruilen tegen slaven. Regelmatig voerden dan schepen de aangekochte slaven naar Barbados en keerden met koloniale waren naar Europa terug ⁵⁹.

De Guinese kusthandel, waarin de Zuidnederlandse reders wensten te participeren en die zich vooral toespitste op goud- en ivoortrafiek, begon in deze periode te floreren onder impuls van de WIC en van de Engelse en Zeeuwse particuliere reders ⁶⁰. Over de goudproductie en -handel weten we dat deze gemonopoliseerd werd door de Akan-stammen van Ghana en Ivoorkust. Tijdens de tweede helft van de 17de eeuw bedroeg de export naar Europa jaarlijks gemid-

59. C. Gill, op. cit., p. 91-92.

60. J. Postma, op. cit., p. 74.

deld 30.000 ons troys (ca. 930 kg). Een opmerkelijke terugloop in deze trafiek noteerde men gedurende de eerste decennia van de 18de eeuw. Mogelijke oorzaken waren oppotting door de Akans en de toename van goud als betaalmiddel bij de inlandse handel. Bovendien werd het goud steeds vaker aangewend door de Europeanen om slaven aan te kopen. Volgens schattingen daalde de goudexport tijdens de eerste helft van de 18de eeuw tot 24.000 ons troys (ca. 744 kg) per jaar⁶¹. Voor de ivoorhandel beschikken we niet over enige kwantitatieve gegevens. Ook de conjunctuur van deze handel is ons onbekend.

Het reisverloop en de handelsaktiviteiten⁶²

Elk van de drie Oostendse Guineavaarders kende een bewogen reis met verstrekende gevolgen, zodat we iedere expeditie afzonderlijk beschrijven.

1. De 'Marquis de Prié I' (16 sept. - 23 dec. 1718)

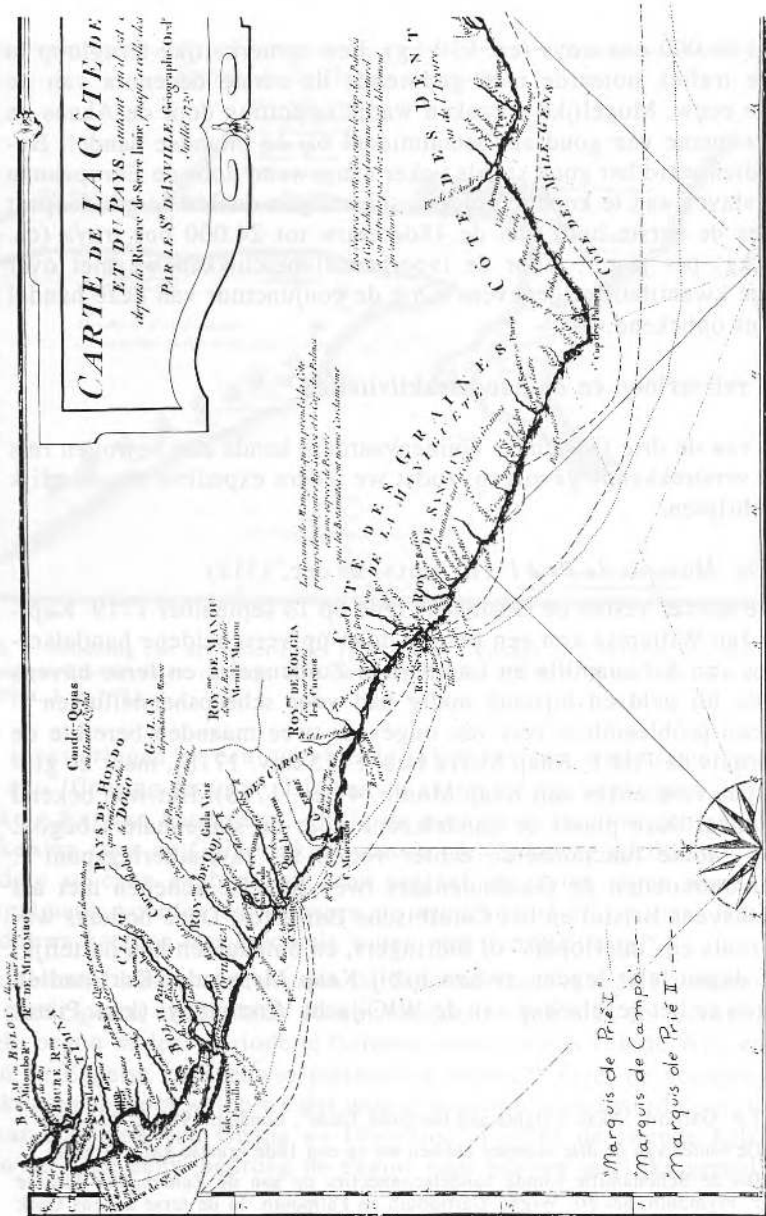
Deze hoeker verliet de Oostendse rede op 16 september 1719. Kapitein Jan Willemsz kon een beroep doen op verscheidene handelsrelaties van Schonamille en Lambert in Zuidengelse en Ierse havens indien hij geld en bijstand nodig had voor scheepsherstellingen⁶³. Na een probleemloze reis van ongeveer twee maanden bereikte de 'Marquis de Prié I' Kaap Sierra Leone (15 nov. 1718), maar ze gingen pas voor anker aan Kaap Monte (4 dec. 1718). Het was bekend dat vanaf deze plaats de handelszone voor de slavenhalers begon. Kaap Monte functioneerde echter vooral als ravitailleringpunt⁶⁴. Daar ontmoetten de Oostendenaars twee Engelse schepen met als thuishavens Bristol en het Caraïbische Barbados. Deze bodems waren zoals zij 'interlopers' of indringers, en onthaalden hen hartelijk. Vijf dagen later legden ze aan nabij Kaap Mesurado. Kort nadien kregen ze het gezelschap van de WIC-jacht 'Commany' (kap. Pieter

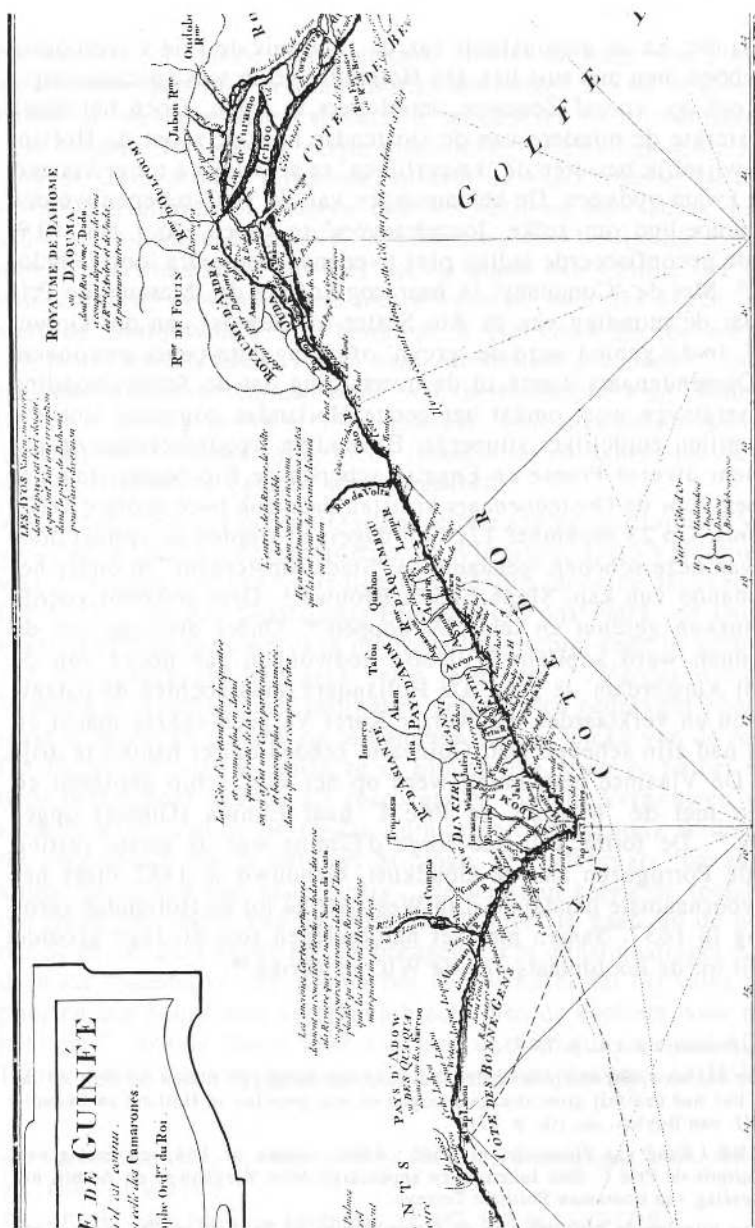
61. T.F. Garrard, 'Akan weights and the Gold Trade', London, 1980, p. 156-159.

62. De routes van de drie schepen hebben we op een 18de eeuwse kaart uitgezet.

63. Jan de Schonamille somde handelsconnecties op aan de Zuidengelse kust te Dover, Plymouth, het eil. Wight, Dartmouth en Falmouth. In de Ierse havens Cork en Waterford kon de 'Marquis de Prié I' eveneens bijstand bekomen (ARDG / NBKG nr. 263).

64. J. Everaert, op. cit., p. 100.





Afb. 2. Kaart van de Guinese Kust door J.B.B. d'Anville (1729), met de routes van de 3 Oostendse Guinea-schepen (Universiteitsbibliotheek Gent)

Haes) die, na de nationaliteit van de 'Marquis de Prié I' vernomen te hebben, hen met rust liet. Dit Hollandse schip was speciaal uitgerust om op, vooral Zeeuwse, interlopers te jagen. Doch het bleek qua sterkte de mindere van de Oostendse hoeker, zodat de Hollanders wijselijk besloten de 'keizerlijken' te schaduwen tot er versterking kwam opdagen. De bemanningen van de WIC-schepen werden aangemoedigd om zulke 'lorredraayers' te kapen, door hen 10 % van de geconfisceerde lading plus twee maanden extra loon te beloven⁶⁵. Met de 'Commany' in haar zog koerste de 'Marquis de Prié I' naar de monding van de Rio Sester (of Sextos) aan de 'Greynkust'. In dit gebied werd de 'greyn' of malaguette-peper gewonnen. De Oostendenaars waren in de overtuiging dat de Sester-monding een vrijhaven was, omdat het eerste Hollandse comptoir zich ca. 100 mijlen zuidelijker situeerde. Bovendien frequenteerden op dat moment diverse Franse en Engelse schepen de Rio Sester. Jammer genoeg voor de Oostendenaars kruisten daar ook twee grotere WIC-bodems. Op 23 december 1718 bij dageraad werden ze verrast door een van deze schepen, genaamd de 'Stadt Amsterdam' en onder het commando van kap. Sippe Egbert Brouwers. Deze hekboot voerde 24 stukken geschut en telde 80 koppen⁶⁶. Onder dreiging van de kanonnen werd kapitein Willemsz gedwongen aan boord van de 'Stadt Amsterdam' te gaan. De Hollanders onderzochten de patentbrieven en verklaarden dat Keizer Karel VI geen enkele macht en recht had zijn schepen naar Guinea te zenden om er handel te drijven. De Vlaamse bemanning werd op het WIC-schip geplaatst en samen met de 'Marquis de Prié I' naar Elmina (Ghana) opgebracht⁶⁷. De fortfactorij São Jorge d'Elmina was de eerste vesting van de Portugezen aan de Goudkust. Gebouwd in 1482 bleef het hun voornaamste handelspost in West-Afrika tot de Hollandse verovering in 1637. Samen met het nabijgelegen fort St.-Jago groeide het uit tot de hoofdplaats van de WIC in Afrika⁶⁸.

65. J. Postma, op. cit., p. 71-73.

66. De hekboot was een driemaster, ontstaan als mengtype tussen de fluit en de pinas. Het had een vrij groot draagvermogen en was populair in Holland en Skandinavië (J. van Beylen, op. cit., p. 87).

67. ARB / Raad van Financiën, nr. 8603 ; ARB / Admir. nr. 868, reisverslag van de 'Marquis de Prié I' door luitenant en supercargo Joris Vergauwen en Admir. nr. 828, verslag van bootsman Philippe Terreyn.

68. Een uitgebreide historiek van de forten Elmina en St.-Jago treffen we aan bij A.W. Lawrence, 'Fortified trade-posts. The English in West-Africa 1645-1822', London, 1969, p. 97-144.

Na het verhoor van de Oostendenaars vonden de Raad van Elmina en directeur-generaal William Butler aanvankelijk niet voldoende bewijzen om tegen deze expeditie te procederen en tot confiscatie over te gaan. Het was de eerste maal dat een Keizerlijk schip zich voor de Guinese kust vertoonde, en daar de Raad vreesde dat deze trafiek zou uitbreiden, plaatste men het schip en zijn lading onder sequester tot wanneer het WIC-hoofdbestuur een beslissing zou nemen⁶⁹. Verwonderlijk was wel dat de Raad van Elmina het antwoord van de bewindhebbers niet afwachtte, want zes dagen later werd de 'Marquis de Prié I' herdoopt in 'Het Goed Succes' en met een lading (goud, tabak, ivoor) naar Amsterdam gezonden⁷⁰. Enige maanden nadien beschouwden de WIC-bewindhebbers de 'Marquis de Prié I' als een Zeeuwse 'lorrendraayer', omdat enerzijds Adriaan Teerling deze onderneming mede financierde en anderzijds de lading in Holland en Zeeland was aangekocht⁷¹.

Wat gebeurde er nu met de Oostendse bemanning in Elmina? Volgens het relaas van de supercargo, de Vlissinger Joris Vergouwen, was er sprake van een vijandige behandeling door de Hollanders. Op de reis van Rio Sester naar Elmina 'werd ons volck (de Oostendenaars) gedwongen te wercken op het hollans schip, ende by gebreke van dien gedreyght hun geen eeten te geven...'. Verder werd de Vlaamse bemanning 'met rottinghen geslagen en gedreyght voor de mast te setten en d'andre op te hanghen van de nocke van de ree.'. Op 18 januari 1719 kwamen ze in Elmina aan, waar ze na het verhoor bestempeld werden als zeeroovers en dieven. Vergouwen verklaarde tevens aan de Oostendse Admiraliteit dat kapitein Willemsz, die opgesloten zat in het fort St. Jago, op 1 februari 'bevangen sijnde geworden met eene cortse'. De kapitein kreeg de toelating om terug aan boord van de Oostendse hoeker te gaan, in de hoop dat de frisse lucht genezing zou brengen. Deze gunstmaatregel duurde maar anderhalve dag. Onder het voorwendsel dat hij valse paspoorten aan boord wou verbergen bracht men de kapitein weer naar het fort⁷². Enkele dagen later overleed de kapitein en werd hij in Elmina met eerbetoon begraven⁷³. Vervolgens plaatsten de Hollan-

69. ARDH / NBKG nr. 6, Minuut-notulen van de Raad van Elmina, 13/3/1719.

70. Idem, 18/3/1719.

71. ARDH / fonds Isaak van Hoornbeek, nr. 357, 30/8 en 13/12/1719.

72. ARDH / Admir. nr. 828.

73. ARDH / NBKG nr. 86, dagjournaal Elmina, 15/2/1719.

ders bijna alle Oostendse zeelui op het WIC-schip 'Ackerdam' om in Shama (Ghana) slaven te halen. Ze werden gedwongen gedurende 15 à 20 maanden zonder gage voor de WIC te werken, niettegenstaande ze een considerabele som boden voor hun passage naar Europa. Enkel vier bemanningsleden, waaronder de supercargos, mochten meereizen met hun vorig schip dat naar Holland zeilde⁷⁴.

Uiteraard eiste de Oostenrijkse overheid in de Zuidelijke Nederlanden de restitutie van de 'Marquis de Prié I' en zijn lading. Tevens bepleitte ze een schadeloosstelling voor Jan de Schonamille en de vrijlating van het Vlaamse scheepsvolk. Ze argumenteerde dat de handel op Guinea vrij was voor alle naties, omdat het octrooi van de WIC enkel Hollandse private reders van deze trafiek uitsloot⁷⁵. Deze polemiek sleepte enkele jaren aan maar leverde geen tastbaar resultaat op voor de gedupeerde Zuidnederlandse, Engelse en Zeeuwse handelaars.

2. De 'Marquis de Campo' (6 febr. - 7 juni 1719)

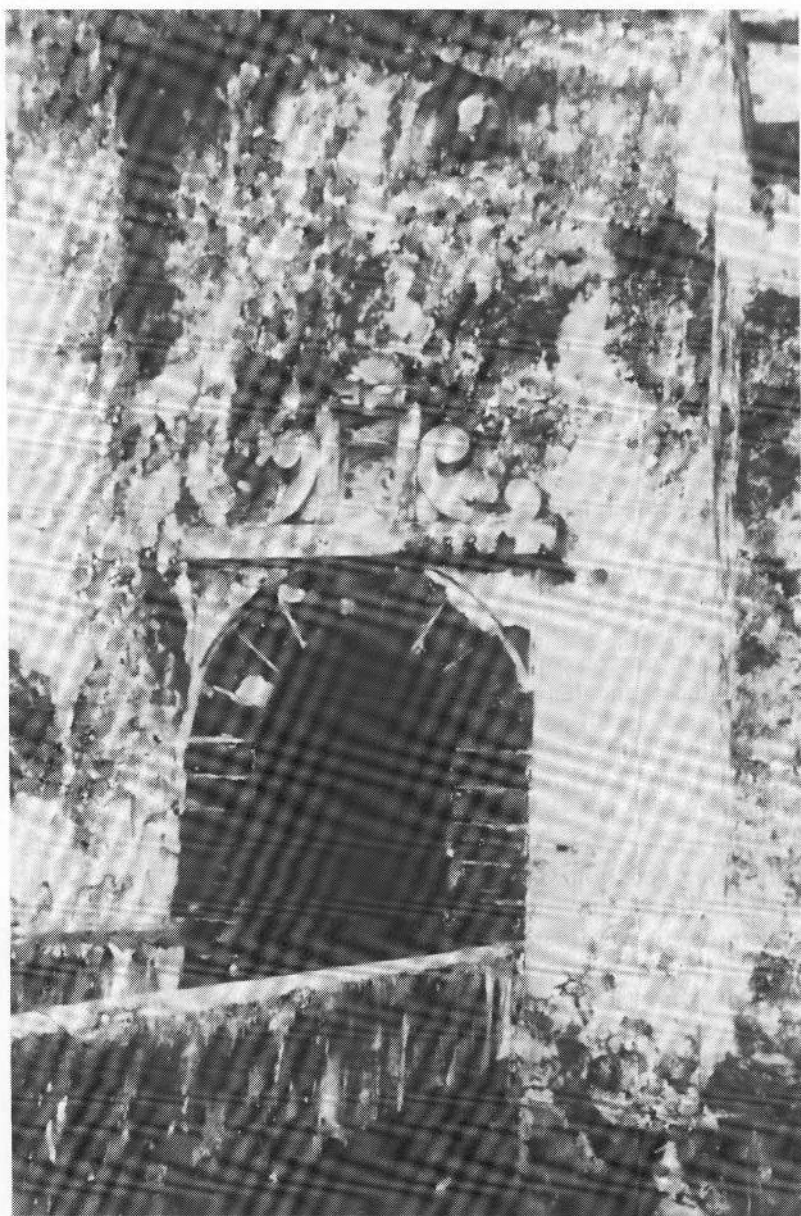
Nog voor er enig nieuws bekend was over de kaping van de 'Marquis de Prié' rustte Jan de Schonamille, samen met zijn Engelse en Zeeuwse vrienden, het fregat 'Marquis de Campo' uit. Hij engageerde Mattheus Guerrebrants als kapitein. Deze ervaren zeeman ondernam reeds twee succesvolle Indië-reizen met de 'Charles Galley' (1715) en de 'Keyser Carolus VI' (1718)⁷⁶.

Enkele dagen na zijn vertrek (6 febr. 1719) moest de 'Marquis de Campo' al de Zuidengelse haven Dartmouth (Devon) binnenlopen wegens een lek. Het kalfaten en vertimmeren duurde zes weken, waarna een voorspoedige vaart hen in 29 dagen voor de 'Kust' bracht. Zoals de 'Marquis de Prié I' volgde dit tweede schip ook de Westafrikaanse kust langs Kaap Monte en de Rio Sester op zoek naar goud en ivoor. Een kort expeditieverslag van stuurman Joannes Waldack, uit Gent, geeft zonder specificatie weer dat de Oostendenaars 14 dagen genegocieerd hebben in deze kuststrook. Het relaas wordt pas uitgebreider wanneer ze aanlegden voor Kaap Ap-

74. ARB / Admir. nr. 828.

75. M. Huisman, op. cit., p. 127-129.

76. J. Parmentier, 'De handelaars en supercargos in de Oostendse Moka- en Indiahandel (1714-1735)', in: Genootschap voor Geschiedenis, handelingen, CXXII, 1985, 3-4, p. 186 en 193.



Afb. 3. Toegangspoort van het fort Elmina (foto Hilde Broeckmans, 1986).

polonia (Ivoorkust), een goede handelsplaats voor zowel slaven als goud en ivoor. Daar verscheen er rond de middag een schip dat zeilde onder een Engelse blauwe vlag. Dit vaartuig naderde tot binnen een musketschot afstand. Kapitein Guerrebrants vroeg hen of ze een Engelse koopvaarder waren, maar als enig antwoord stak het onbekende schip aan zijn braamsteng 'een swarte vlagge met een dootshoofd ende twee doodsbenen cruys overmalkanderen, een ander swarte vlagge aan sijn cruyssennisse waerin stont een doot geraemte, ende een andere roode vlagge aen de basaene, roode met een arm ende een sweert in d'handt'. Ondertussen vuurden ze enkele salvo's op de 'Marquis de Campo', waarbij de Oostendse kapitein sneuvelde. Het Keizerlijk fregat, bewapend met 24 st. geschut, liet zich niet onbetuigd en er ontspon zich een vuurgevecht dat duurde tot de nacht. De zeerovers lieten dan wat verder het anker vallen en sloten de baai af. De volgende dag ging de beschieting door tot vier uur in de namiddag. De bemanning van de 'Marquis de Campo' bood dan de piraten hun 'quartier' aan, anders zouden ze tot de laatste man vechten⁷⁷. De zeerovers zelf telden reeds verscheidene doden en gewonden, waardoor dit voorstel door hun kapitein Jan David werd aanvaard. Stuurman Waldack ging aan boord van het piratenschip met de stok en de degen van de overleden kapitein. Hij schonk aan de zeerovers 1,5 lb goud en al het tafelzilver. Na vier dagen onderhandelen werden vier Oostendse zeelui gedwongen dienst te nemen bij de piraten. Een andere matroos deserteerde naar het schip van Jan David. Na deze overgave zeilde de 'Marquis de Campo' in het kielzog van de piraten tot aan het Engelse fort Anamabo (Ghana). De drie Engelse schepen die daar voor anker lagen werden zonder veel tegenstand gepraaid door de piraten. Nog dezelfde dag onderging het WIC-schip 'Emenes' hetzelfde trieste lot. De keizerlijken bepleitten ondertussen hun vrijlating, die hen na enkele dagen werd verleend. Ze moesten evenwel de 'Marquis de Campo' ruilen voor een pas genomen Engelse bark. Op dit schip troffen ze '92 naigersche slaven' aan en een grote lading brandewijn, ivoor, buskruit en textiel. Onfortuinlijk genoeg vielen ze twee dagen later in handen van drie andere Engelse piraten, compagnons van de beruchte David, die hun victualiën en een deel van het wapenarsenaal afnamen⁷⁸. De raids van deze zeeroversbende verlam-

77. 'Kwartier geven' betekent aan een vijand tijdens of na het gevecht genade of lijfsbehoud schenken (J. van Beylen, op. cit., p. 132).

78. ARB / Admir. nr. 828, relaas van stuurman Joannes Waldack, 13/11/1719.

den in 1719 bijna alle trafiek aan de Goudkust⁷⁹. Volgens Hollandse bronnen plunderden of praaiden zij liefst 19 schepen. De Oostendenaars, opgezadeld met een slavenschip, legden op 21 juni aan te Accra, nabij het Hollandse fort Crèvecoeur. Assistent-koopman Beuns, die de leiding had over deze factorij, schreef dat de bark, die nog weinig zeewaardig bleek, door 2 Zeeuwen en 25 of 26 Vlamingen bemand was. Hun supercargo, de Vlissinger Jan Bruyst, trad als woordvoerder op en vroeg voor de Vlaamse zeelui reisgeld en passage naar Europa in ruil voor de lading. Jan Bruyst zelf bood z'n diensten aan bij de WIC en hoopte op 'een present en een gunst te mogen genieten' voor het aanbrengen van de bark en haar cargo. Indien er niets voor hem te verdienen viel zou hij bij de Engelsen aankloppen. William Butler (de WIC-vertegenwoordiger) beloofde aan elk drie maanden gage plus de mogelijkheid om met de eerste retourvloot naar Holland te zeilen. Voor de slaven die qua kwaliteit 'soo slegt niet' werden bestempeld en de andere goederen gaf Butler 2000 fl. aan Bruyst. Dit was ver beneden de prijs, want de waarde van de totale lading schatten de Hollanders op 6000 fl.⁸⁰.

Eens de Oostendenaars in Elmina aankwamen werden ze geforceerd dienst te nemen op Hollandse schepen. Van de beloofde passage konden enkel drie van hen genieten; zij zeilden aan boord van de 'Geertruy Galey' (kap. Van der Wycke) tot Plymouth, en bereikten uiteindelijk op 12 nov. 1719 hun thuishaven⁸¹.

De piraten kenden met de 'Marquis de Campo' weinig geluk, want na enkele weken werden ze zelf genomen door een Engelse oorlogsbodem, die het fregat tot het Caraïbische eiland Antigua opbracht. Via John Lambert in Londen poogde Jan de Schonamille bij de Engelse overheid de restitutie te bepleiten van de 'Marquis de Campo' en zijn cargo. Maar voor zover we het konden nagaan bleef dit verzoek onbeantwoord⁸².

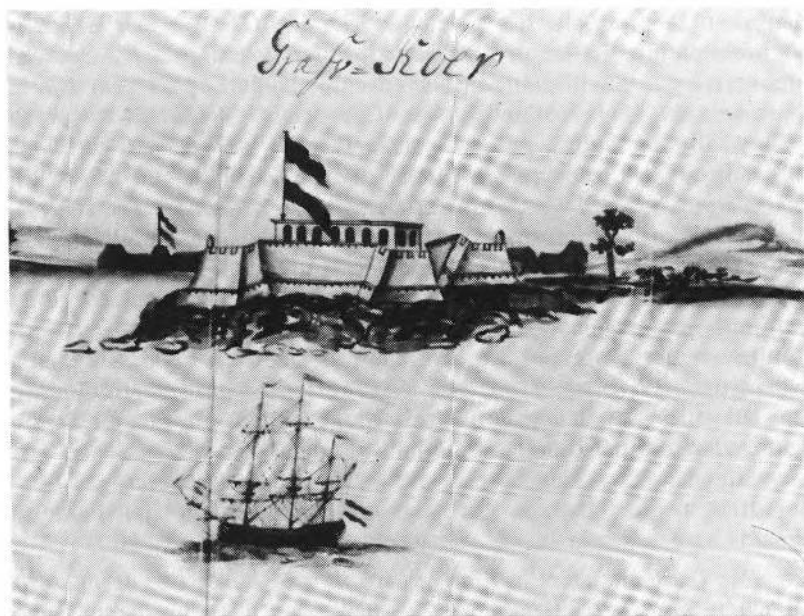
Na het verlies van twee Guineavaarders ondernam Jan de Schonamille geen derde uitreding naar West-Afrika. Wel wendde hij alle legale middelen aan om enige schadevergoeding te krijgen. Echter op 20 juni 1732 was een Zeeuwse West-Indiëvaarder, de brigantijn

79. J. Postma, op. cit., p. 127-128.

80. ARDH / NBKG nr. 86, dagjournaal Elmina, 21/6-6/7/1719.

81. ARB / Admir. nr. 828.

82. RAB / Not. Van caillie, depot 1940, boek 21, akte 16/5 - 22/5/1720.



Afb. 4. Het fort Crèvecoeur (Rigsarkivet København, nr. 348b, skibsjournal J. Reichardt (1724-1725).

'Avanturier', genoodzaakt de Oostendse haven binnen te lopen wegens tegenwind. Jan de Schonamille profiteerde van deze situatie en liet op zijn verzoek dit schip door de Admiraliteit confisceren⁸³. De 'Avanturier' was uitgerust door Splinter van Doorn, een Vlissingse reder en slavenhaler. De brigantijn had op 20 oktober 1731 Vlissingen verlaten met een paspoort voor West-Indië. De reis verliep via Trinidad naar Curaçao, waar het een lading voor de WIC afzette. Zijn retourvracht schafte het voornamelijk in Jamaica aan. Deze lading bestond uit 2281 huiden, 113 ellen tafta, 87 canasters tabak en 53 balen cacao⁸⁴. Tegen die confiscatie ontstond er een juridisch steekspel met de Zeeuwen, en vermoedelijk kon Splinter van Doorn rekenen op een schadeloosstelling. Jan de Schonamille overleed namelijk in 1733, waarbij de Oostendse Admiraliteit uitdrukkelijk stipuleerde dat men de Zeeuwse brigantijn plus zijn cargo uit zijn erfenis moest houden.

83. ARB / Admir. nr. 827.

84. ARB / Admir. nr. 563.

3. De 'Marquis de Prié II' (23 febr. - 27 april 1719)

Over het reisverloop en de handelsactiviteiten van dit fregat vonden we uitgebreide informatie in het scheepsjournaal, dat tussen de processtukken van de WIC bewaard wordt⁸⁵. Onder leiding van kapitein De Winter, die later carrière maakte op de Oostendse Bengalenvaarders, vertrok de 'Marquis de Prié II' op 23 februari van de Oostendse rede. Wanneer ze de 'Barles' of 'Farielhoës' voor de Portugese kust, in zicht kregen (18 maart) organiseerden ze de 'doop'; de zeelui die nog nooit zo ver gevaren hadden werden in zee gedoopt door driemaal van de grote ra te springen. Men kon eraan ontsnappen door een afkoopsom te betalen.

Een week later zagen ze de Moorse kust en bepaalden hun zeilroute tussen de Afrikaanse kust en de Canarische Eilanden. Verdere herkenningspunten op hun tocht waren respectievelijk Cap Vert (Senegal) en Sierra Leone. De eerste contacten met de inlanders legden ze aan Kaap Mesurado. De Oostendenaars gingen, zoals gebruikelijk, nooit aan wal om handel te drijven, maar de inlanders vaarden met kano's tot aan het schip en poogden hun produkten te ruilen. De volgende dag, aan de Rio Junco (Liberia), werden de voorraden van de 'Marquis de Prié II' aangevuld met rijst en groenten. De commerciële transacties kwamen pas aan de Rio Sester (15-16 april) tot stand; koperen ketels en trompetten ruilden ze tegen 26 lb olifantstanden. Als volgende ankerplaats kozen de Oostendenaars het grote negerdorp Sestre-Croux. Deze plaats genoot een zekere reputatie als slavenmarkt. Doch men waarschuwde dat de inlanders vijandig waren en er dus omzichtig moest gehandeld worden⁸⁶. De 'Marquis de Prié II' kreeg het bezoek van zeven kano's met enkele tanden, maar deze bleken te duur. Enkel een 'crevelle', een kleine tand, van 17 lb werd aangeschaft. Een dag later legde het Oostendse fregat aan in het naburige Wappo, maar er wordt geen gewag gemaakt van enige handel. Op 24 april kruisten ze in de omgeving van Berbi aan de Ivoorkust. Er kwamen twee kano's met slaven, doch de Oostendenaars hadden enkel interesse voor een tand van 24 lb, waarvoor ze een geweer gaven. Ze vroegen om meer ivoor, echter zonder resultaat, want de volgende dag boden de inlanders vooral slaven te

85. ARDH / NBKG nr. 263, scheepsjournaal van de 'Marquis de Prié II'.

86. J. Everaert, op. cit., p. 101.

koop aan. Terug onder zeil zette ze koers naar Kaap Lahou, een centrum voor slavenhandel, waar men zelfs wat Frans en Hollands kende⁸⁷. Het scheepsjournaal vermeldt dat de Oostendenaars er levendig negocieerden en hun eerste goud aan boord kregen. Deze florissante handel eindigde bruusk doordat op 27 april aan Kaap Lahou het zwaarbewapende WIC-schip 'Emenes' (kap. Jan van Sannen) verscheen en hen opbracht naar Elmina (2 mei). In de geconfiscieerde lading vonden we als Guinese goederen terug :294 lb olifantstanden, met een geschatte waarde van 220 fl, en voor 480 fl goud.

De bemanningsleden van de 'Marquis de Prié II' mochten, na een verhoor, als passagier naar Holland reizen⁸⁸. Voor deze mildere houding van de Raad van Elmina vonden we geen indicaties. Misschien konden de Oostendenaars voldoende hoge sommen bieden voor hun passages. Een aantal van hen, waaronder de kapitein, zeilden op 4 juni met de 'Commany' naar Holland. De rest van de bemanning vertrok twee maanden later uit Elmina aan boord van de 'Geertruy Galey' en bereikte Amsterdam op 14 dec. 1719.

Kapitein Frederik Bergersz., die de leiding voerde over het WIC-jacht 'Commany', kreeg van William Butler een aantal geheime instructies mee; het scheepje had Enkhuizen als bestemming en de kapitein was verplicht, wanneer zij het 'Gat van Texel' binnenliepen, de persoonlijke bezittingen van de Oostendenaars te doorzoeken naar de 'Zeeuwse papieren'. Deze documenten, die het bewijs zouden leveren van de Zeeuwse betrokkenheid bij de expeditie van de 'Marquis de Prié II' moest hij aan de bewindhebbers van de Kamer van Enkhuizen bezorgen⁸⁹. Zover kwam het echter niet, kapitein Burgersz. verhaalde dat 'gecommen sijnde tot omtrent de Zeeuwsche gaeten hebben sij door contrarie wint moeten oplopen tot Dovers, waer J. De Winter aan lant is gelopen'. De Oostendse kapitein reisde dadelijk via Calais naar Oostende. Hij lichtte reder Woelaerts in die, samen met P.J. Cloots, besloot zijn fregat 'Diligence', onder de naam 'Marquis de Prié', uit te rusten om de 'Commany' te kapen. Omtrent 4 1/2 mijl buiten de Doverse rede slaagde kapitein De Winter erin de pas uitgevaren 'Commany' te praaieren en

87. Idem, p. 102.

88. ARDH / fonds Isaak van Hoornbeek, nr. 357, 29/12/1719.

89. ARB / Admir. nr. 827.

naar Oostende op te brengen (23 okt. 1719)⁹⁰. Dit WIC-jacht voerde een rijke lading: 86.940 lb malaguette-peper, 3.000 lb was, 15.000 lb tanden, 5.000 lb crevelle, 150 mark goud (36,885 kg), 1860 carabijnen en snaphanen, 2.000 lb staafijzer en een partij mineraalstenen⁹¹.

Volgens de Admiraliteit was deze kaping rechtmatig gebeurd en mocht Woelaerts en Co de scheepslading behouden⁹². De WIC vroeg uiteraard de restitutie van de 'Commany'. Als represaille confisceerde ze de Oostendse Oost-Indiëvaarder 'Flandria' wanneer deze het eiland Texel, dat als voorhaven van Amsterdam fungeerde, verliet (9 juni 1720). Dit schip was net in Amsterdam uitgereed voor rekening van de Brugse handelaar Jan-Baptiste Danckaert⁹³. Jan de Schonamille, die twee Guineavaarders had verloren, eiste een part op in de prise van de 'Commany'. Hij spande een proces in waarover de Private Raad pas in 1727 adviseerde dat zowel de Schonamille als Woelaerts recht hadden op een deel van de opbrengst⁹⁴. Of de Schonamille uiteindelijk een financiële vergoeding heeft gekregen is ons onbekend.

Op verzoek van Woelaerts en Cloots besliste Marquis de Prié dat het WIC-jacht en zijn cargo op 4 augustus 1721 openbaar verkocht zouden worden. Via plakbrieven (zie ill.) - 3 te Gent, 3 te Brugge, 2 in Oostende en 2 in Nieuwpoort - kondigde men deze venditie aan⁹⁵. Maar twee dagen voor de gestelde verkoop zond de WIC een jonge advocaat, de la Bassecourt, naar het hof in Brussel om uitstel te bepleiten. Marquis de Prié, die diplomatieke moeilijkheden schuwde, stemde toe de verkoop te verdagen. P.J. Cloots reageerde woedend en verdacht de Hollanders ervan de spot te drijven met de Zuidnederlanders, door een onervaren onderhandelaar te sturen in plaats van een gevolmachtigde directeur van de WIC. Hij drong er ook bij Marquis de Prié op aan om het goud van de 'Commany', het waardevolste deel van haar lading, te mogen kopen⁹⁶. Pas in 1724

90. ARB / Admir. nr. 868.

91. 1 Hollandse goudmark = ca. 245,9 gr.

92. ARB / Admir. nr. 827.

93. J. Parmentier, 'De handelaars en supercargo's...', p. 195.

94. ARB / Admir. nr. 868.

95. ARB / Admir. nr. 827.

96. SAA / IB nr. 1686, 18/8/1721.

kwam er een mondelinge toelating van de ad-interim gouverneur om het schip en cargo uit de hand te verkopen. De 'Commany', die aan de grond was gelopen, werd tegen een kleine prijs (1.050 fl) door de Oostendse koopman Andreas Vander Heyde opgekocht. De Middelburgse slavenhaler Gaspar Ribout was de koper van de totale lading ivoor en de malaguette-peper. Hij betaalde er respectievelijk 17.561 fl en 4.844 fl voor. Het goud, met een verkoopwaarde van ca. 60.000 fl, ging in 1726 naar Douarière Paulo Jacomo Cloots. De rest van de lading vond afnemers bij enkele Oostendse handelaars⁹⁷. De totale venditie-opbrengst beliep ca. 86.000 fl. Dit bedrag eiste Woelaerts volledig op om de uitredingskosten en het verlies van zijn fregat te compenseren.

Epiloog

Nieuwe uitredingen naar Guinea vanuit Oostende zijn in de volgende decennia tot plannenmakerij beperkt gebleven. Nog voor het nieuws over de onfortuinlijke reis van de 'Marquis de Prié II' bekend raakte, had Woelaerts samen met Paulo Jacomo Cloots reeds de intentie om een tweede schip naar Guinea te zenden. Wanneer in 1719 de Zeeuwse Guineavaarders weer in Middelburg aanlegden zou Jacob Huyge voor hen een geschikte kapitein en een supercargo kunnen aanwerven⁹⁸. Na de kaping van de 'Commany' polste Cloots eerst de Franse bankier Antoine Crozat om te investeren in deze tweede expeditie⁹⁹. Deze Parijzenaar werd door zijn tijdgenoten 'l'homme le plus riche de France' genoemd. Hij maakte fortuin in de koloniale handel met de 'Compagnie de St.-Malo' en in het bekleden van een aantal financiële sleutelposities aan het Franse hof¹⁰⁰. Hij was tevens een belangrijke geldschietster bij de private Oostendse Oost-Indiëvaart¹⁰¹. Met Crozat als participant adviseerde Cloots zijn boekhouder Woelaerts dat hij het bewuste schip mocht klaarmaken. De lading en het schip zouden samen ca. 60.000

97. August Verstraete, Laurens Pluvier en weduwe Ryckam kochten respectievelijk de partij was, de beroeste geweren en de ijzerstaven (ARB / Admir. nr. 827).

98. SAA / IB nr. 1684, 31/3 en 23/4/1719.

99. SAA / IB nr. 1685, 20/10/1719.

100. G. Chaussinand-Nogaret, 'Gens de finance au XVIII-ième siècle', Paris, 1972, p. 24.

101. J. Parmentier, 'De handelaars en supercargo's...', p. 188-189.

WY IEAN BAPT: BAUWENS Eerften
Raedt ende Rechter s'Keyfers ende s'Coninckx
Admeraliteyt Geetabliffeert binnen deser
Stede van OOSTENDE

DOen een yghelyck te weten dat uyt
Crachte van Onse Sententie in date den 22 April lefleden by
verstekinge ende Contumacie verleent op de Requeste ende
Respective ondercorrectien van *de Heer Pieter VVoslaerts*
Treflorier der voorseyde Stede ende Directeur van den Fregat
Schepe ghenaeamt de *Marquis de Prié* ghecommandeert door den Capiteyn
Jacobus de VVinter voortien van behoorelycke patente van Synne voornoemde
Keyserlycke ende Conincklijke Majesteit, op den vierden July 1721 toecom-
mende ten twee uren naer middag sal voorts geprocedeert worden tot de pu-
blique ende a la haulte vercoopinghe vanden Schepe genaemt *De Commanny*
beneffens desselfs Laedinge bestaende in honderten vyftig Marqs Gout salvo
Justo, vyftien duysent pont Tant en vyf duysent Careel synde cleyne Tanden
vier duysent pont Was, seventien lasten Grain, twee duysent Staf-yfers
mitsgaders een partye Snaphaenen alles toebehoort hebbende aen die van de
west-indighe Compagnie in Holland, op de selve by den voornoemden Ca-
piteyn *De VVinter* uyt crachte van sijne bovengemelde patente in Zee ver-
overt ende binnen dese Haven gebraght, den voorseijden *Heer Pieter VVoslaerts*
met sijne geïnteresseerde by forme van reprefailles ofte erneminghe bij de boven-
genoemde onse sententie aengevesen als van goeden prinle, fullende de Condi-
tien vande selve vercoopinghe ten daege ende ure hier boven geseyt beneffens
den precijfen ende exacten inventaris van alles inder vormen ende manieren als
van alle tijden in dese Admiraliteit ghepleeght voorenghehouden worden
Affin in het Siege s'Keyfers ende s'Coninckx Admiraliteits tot OOSTENDE den
26 Meys 1721.

T'Oostende gedruckt by JACOBUS DE LA RIVIERE woonende inde West-Bracte,

Afb. 5. Openbare aankondiging van de venditie van de 'Commanny' en haar cargo (1721) (Algemeen Rijksarchief Brussel, Admiraliteit, nr. 868).

fl, waarvan het aandeel van Woelaerts slechts 5.000 fl zou bedragen. Cloots ging zonder problemen voor de overige financiële middelen zorgen¹⁰². Tevens bestond er in de Gentse handelskringen belangstelling voor deze uitreding. Jean-Baptiste Soenens en zijn zwager Jacomo Maelcamp, beiden ook zeer actief in de Oost-Indiëtrafik, ontvingen van een Zeeuwse slaventrafikant Pieter de la Rue het aanbod om dit schip met buskruit te bevoorraden. Pieter de la Rue, die participeerde in de VOC en de WIC, bezat zelf een kruitmolen¹⁰³. Deze tweede Guinea-reis onder directie van Cloots en Woelaerts liep echter vast omdat de afhandeling van de 'Commanyn'-zaak te lang aansloopte. Door het overlijden van Paulo Jacomo Cloots in 1725 viel ook de financiële basis weg van deze onderneming.

De hogervermelde Gentenaars Maelcamp en Soenens zochten in het najaar van 1719, via hun Zeeuwse connecties, naar geschikte schepen om zelf een Guinea-uitreding op te zetten. In oktober 1720 stelde Pieter de la Rue hen voor om twee schepen naar Guinea te zenden van zodra 'de differenten met de westcompagnie afgedaan sullen zijn en dat de vrye vaart op de Cust van Guinée en africa sullen zijn gepermitteert'. Hij suggereerde verder om naast een Vlaamse kapitein twee Zeeuwse stuurliu-supercargo's aan te werven. Hij wenste 1/8 part in deze onderneming en zou ook instaan voor de heenlading¹⁰⁴. Eens te meer bleken de moeilijkheden met de WIC de voornaamste hinderpaal om de Guinea-handel uit te bouwen.

Een ander project door deze Gentse handelaars opgezet, behelsde het uitrusten van een schip naar Mozambique om 'kauri's' te kopen. Deze kleine schelpjes kostten er, volgens P.J. Cloots, slechts een halve patagon voor een grote zak. De kauri's waren gangbare munten in Guinea, Bengalen en Moka. Men betaalde er daar het tienvoudige van de inkoopprijs voor¹⁰⁵. In 1721 zeilde een klein Oostends fregat, de 'prins Eugenius', met Balthazar Roose als kapitein naar Oost-Afrika. Enig nieuws over deze reis vonden we in de Ga-

102. SAA / IB nr. 1685, 25/10/1719.

103. Privaat archief Soenens, correspondentie 5/10-14/12/1719.

104. Idem, 28/10/1720.

105. SAA / IB nr. 1684, 28/2 en 9/3/1719.

zette van Antwerpen van 7 juli 1722, namelijk dat de lading van de 'prins Eugenius', die enkel 40.000 lb kauri's had meegebracht, de achttiende juli te Oostende zou geveild worden¹⁰⁶. Cloots schreef hierover aan Maelcamp dat hij 'de slechte negotie' betreurde¹⁰⁷. Vermoedelijk mislukte deze uitreding in haar opzet om de kauri's in Arabië, Bengalen of West-Afrika te ruilen tegen, voor de Europese markt, winstgevender produkten.

Voor de volgende jaren hebben we geen sporen meer gevonden die verwezen naar mogelijke Guinea-expedities vanuit Oostende. Vanaf 1730 echter, wanneer de WIC van haar monopolie afzag en de Guinea-handel open verklaarde voor particulieren, investeerde Jean-Baptiste Soenens een decennium lang in Zeeuwse Guineavaarders, die door Samuel Radermacher en Arnaut Steenhart in Middelburg werden uitgerust¹⁰⁸. Een andere Gentse koopman, Joseph De Potter, concentreerde zich op de Franse slavenhandel als geldbelegging¹⁰⁹. Vermoedelijk kwamen deze investeringen in buitenlandse Guinea- en slavenexpedities meer voor bij Zuidnederlandse handelaars na het mislukken van een rechtstreekse trafiek op West-Afrika.

Besluit

Deze particuliere Guinea-reizen gebeurden gelijktijdig met de private Indië- en Chinareizen, en werden georganiseerd door dezelfde personen. De realisatie was mogelijk dank zij buitenlandse know-how en kapitaalbreng. Het feit dat de drie eerste Guinea-uitredingen van sukses gespeend bleven door het monopolistische optreden van de WIC en door piraterij, koelde het enthousiasme van de Zuidnederlandse handelaars om een rechtstreekse Guinea-trafiek vanuit Oostende uit te bouwen. Door deze negatieve ervaringen werd het mogelijke ontstaan van een Oostendse Guinea Compagnie in de kiem gesmoord.

106. Stadsbibliotheek Antwerpen / Gazette van Antwerpen, 7/7/1721.

107. SAA / IB nr. 1686, 10/6/1722.

108. Privaat archief Soenens, correspondentie 1730-1741.

109. Rijksarchief Gent / fonds de Potter d'Indoye nr. 228, grootboek Joseph de Potter 1741-1749.

BIJLAGE

Het heencargo van de 'Marquis de Prié I'

De aankoopwaarde van de totale lading bedroeg, volgens Jan de Schona-mille, 36.524,,18,,9 fl.. Maar na de confiscatie in Elmina schatte de WIC de waarde van deze lading op 26.989,,2,,12 fl.. De waarde van het cargo meegevoerd door de 'Marquis de Prié II' bedroeg slechts 20.129,,2,,11 fl.. De vergelijkbare MCC-schepen daarentegen hadden een lading van gemid-deld 40.516 fl. aan boord.

- 37 st. moutwijn (6.198 1/2 stopen)	fl. 2789,,6
- 7 st. jenever (1296 stopen)	680,,2
- 7 st. jenever (1150 stopen)	603,,15
- 7 st. annis (1198 stopen)	628,,19
- 6 vaten koperen becken (3043 lb)	2620,,-
- 1 vat Spaanse becken (404 lb)	347,,17
- 2 vaten koperen ketels (590 lb)	488,,10
- 1 vat koperen tatsen (208 lb)	172,,4
- 1 vaatje koperen armingen (206 lb)	111,,5
- 1 vaatje kramsloten (24 dozijn)	60,,-
- 1 kas platillos (44 schok / 2024 ellen)	607,,4
- 4 kassen oude lakens (400 st.)	440,,-
- 1 kas crapchitzen (20 st.)	301,,10
- 6 st. leminiassen	90,,-
- 1 kas brede berms (30 st.)	225,,-
- 4 st. leminiassen	60,,-
- 1 kas perpetuanen (78 st.)	304,,4
- 1 kas azur saayen (36 st.)	669,,12
- 5 kassen prince saayen (250 st.)	1500,,-
- 1 vaatje koraal (345 lb)	120,,15
- 35 st. smalle berms ofte topseyls	180,,-
- 4 dozijn tinnen kommen	48,,-
- 2 kassen fijne Luikse roers (100 st.)	480,,-
- 7 kassen snaphanen (350 st.)	1347,,10
- 1 kas trompetten (12 st.)	27,,12
- 4 tonnekens Franse vuurstenen (22.000 st.)	55,,-
- 2 vaten messen & scheden (362 dozijn)	325,,16
- 2 vaten ditto (196 dozijn)	176,,8
- 1 ton gedrukte messen & scheden (150 dozijn)	135,,-
- 1 ton ditto (175 dozijn)	157,,10
- 50 fleskelders van 6 flessen	125,,-
- 50 ditto van 9 flessen	145,,-
- 50 ditto van 12 flessen	167,,10
- 11 dozijn zwarte schuifspiegels nr. 6	105,,12
- 12 dozijn ditto nr. 5	86,,8
- 11 dozijn ditto nr. 4	59,,8

- 5 dozijn ditto nr. 3	22,,10
- 12000 vertinde schellevishoucken	24,,12
- 1600 grootte vertinde vishoucken	22,,14
- 2300 extra grootte vishoucken	33,,6
- 16 dozijn ronde vierstralen	5,,12
- 2 manden aarden kannen (200 st.)	65,,-
- 1 mand aarden pullen (50 st.)	20,,-
- 1 vat tabak (310 lb)	103,,7
- 1 ton pijpen (16 gros)	16,,-
- 1500 staven Duits ijzer (37.436 lb)	3369,,4
- 1012 lege tonnekens om de brandewijn in te tappen	860,,4
- 1699 tonnekens buskruit (51.020 lb)	12857,,-
- de 1699 tonnekens	1189,,6
- 120 st. fijne nicanesen (met mark van de Oostindische Cie)	1000,,-
- 8 quartelen rode wijn	486,,-

