

Oostende & Co

De Zuid-Nederlandse Oost-Indiëvaart en -handel, 1715 - 1735

Educatieve brochure bij een groepsbezoek



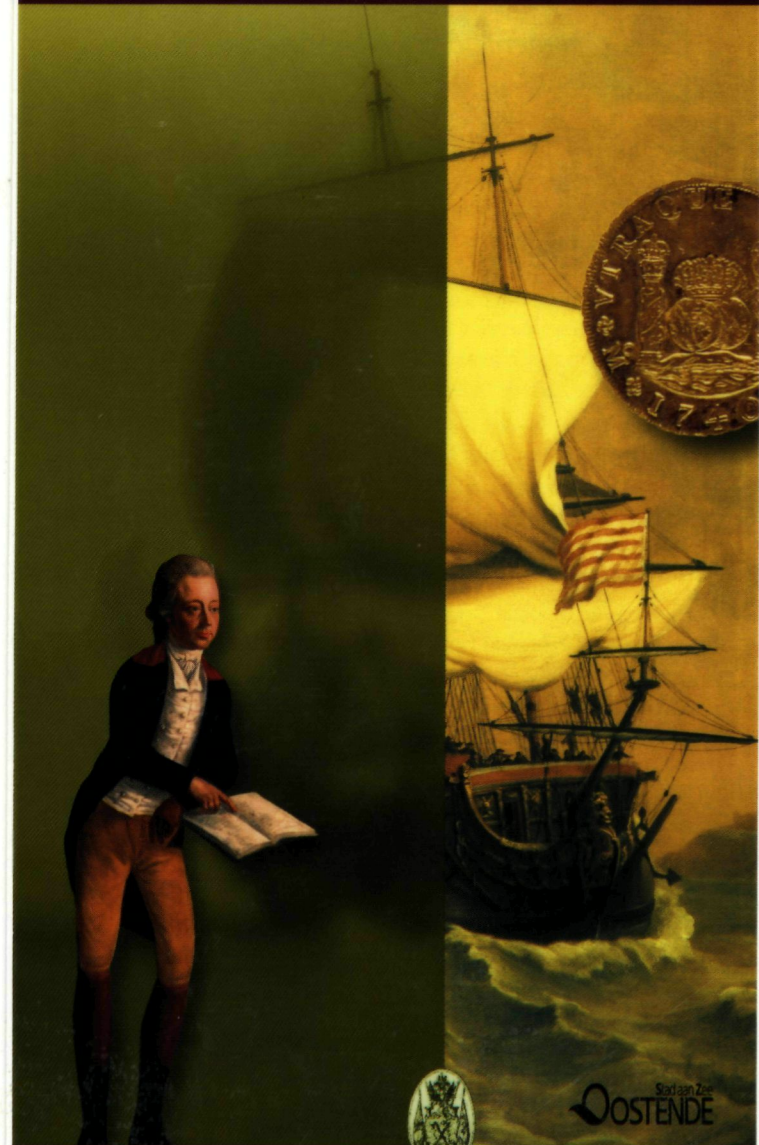
Oostende

tot van 24/05

29/09

& Co

Organisatie : Cultuurdienst Oostende



Venetiaanse Gaanderijen
Zeedijk Oostende



Sied en Zee
OSTENDE



'Oostende & Co'

de Zuid-Nederlandse Oost-Indiëvaart en -handel, 1715-1735

Tentoonstelling van 24 mei t/m 29 september 2002

Persconferentie
21 mei 2002

Inhoud

Oostende & Co : de Zuid-Nederlandse Oost-Indiëvaart en -handel, 1715-1735	2
De Venetiaanse Gaanderijen	3
Tentoonstellingsteksten.....	5
In het vaarwater van de Oostendse compagnie	12
Bruikleengevers	13
Colofon	14
Praktisch.....	15

Oostende & Co : de Zuid-Nederlandse Oost-Indiëvaart en -handel, 1715-1735

De rechtstreekse Zuid-Nederlandse handel met Azië tijdens de 18de eeuw bleef beperkt tot slechts twee decennia. Toch palmde de 'Oostendenaars' in die periode een lucratief marktaandeel in ten nadele van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) en de Engelse East India Company. Voornamelijk de commerciële relaties met China en Bengalen door de handel in thee en katoentjes leverde mooie winsten op.

De initiële reizen, georganiseerd door Oostendse, Gentse en Antwerpse reders, werden gefinancierd met zowel binnen- als buitenlands kapitaal. Die lucratieve ondernemingen vormden de basis voor het ontstaan eind 1722 van de '**Generale Keizerlijke Indische Compagnie**' (GIC), beter bekend als de Oostendse Compagnie. Onder politieke druk van Westminster en Den Haag offerde de Oostenrijkse keizer Karel VI na 1730 de Oostendse Oost-Indiëvaart op voor zijn dynastieke belangen waardoor een einde kwam aan een hoogtepunt in de geschiedenis van Oostende.

Deze tentoonstelling, die de maritieme en economische aspecten van deze florissante handel zowel in Azië als in Europa belicht, loopt in de Venetiaanse Gaanderijen van 24 mei tot en met 29 september 2002.

De Venetiaanse Gaanderijen

Koning Leopold II belastte twee jaar na zijn troonsbestijging in 1865 de Parijse ingenieur Adolphe Alphand met de studie voor de inplanting van een nieuw koninklijk paleis in Oostende. De beslissing om de stadsomwallingen te slopen en de Stad in westelijke richting uit te breiden hebben de locatie van dit nieuwe paleis sterk beïnvloed. De koning wenste immers niet alleen een uitzicht te hebben over de Noordzee en de duinen, maar tevens over het nieuw te bouwen kursaal van architect Naert, dat later verbouwd werd door architect Chambon. In Mariakerke, juist over de gemeentegrens met Oostende, bezat de vorst een stuk grond dat toeliet er niet alleen een koninklijk châlet op te richten, maar tevens een tuin ontworpen door E. Lainé en een galerij getekend door Henri Maquet. In 1899 zou Mariakerke bij Oostende worden ingelijfd.

Het houten châlet werd ontworpen door architect W.J. Green die het voorstelde op de wereldtentoonstelling van Wenen in 1873. De koning zelf gaf aanwijzingen aan de constructeur, de Engelse aannemer Lucas Bros, die het prefabriceerde in Engeland. De onderdelen werden per schip naar Oostende vervoerd en op de stenen funderingen van het verhoogde platform opgetrokken. Het châlet, met een gevellengte van 32,5 meter, was vanop de Zeedijk bereikbaar door twee monumentale trappen en telde aan de zeezijde twee verdiepingen. Het châlet werd op 22 september 1874 plechtig ingehuldigd.

De dienst openbare werken van de Stad, onder leiding van ingenieur Symon en naar tekeningen van A. Balat, bouwde een gelijkaardige, stenen constructie voor koningin Maria-Hendrika die door een 46 meter lange glazen gaanderij verbonden werd met het châlet van de koning. Er volgde een herinrichting van het eerste koninklijk châlet dat als dagvertrek zou fungeren.

In de Parijsstraat, vanaf de Koningsstraat, en een gedeelte van de Zeedijk liet de koning in 1900 door Henri Maquet een overdekte wandelgaanderij bouwen : het was een L-vormige gesloten verbinding tussen het eerste châlet van de koning en een groot salon in achthoekige vorm. De voorziene grote, ronde serre werd nooit gerealiseerd. Vanuit de gaanderij werd een onderaardse gang aangelegd die een verbinding vormde tussen het koninklijke domein en de verblijfplaats van de koninklijke minnares, barones Vaughan, de Villa les Iris en de Villa Caroline, in 1908 door architect Hobé samengevoegd tot één geheel. Deze gang werd op last van de toenmalige koning Albert afgesloten na de dood van koning Leopold II in 1909.

Na de Tweede Wereldoorlog werd het koninklijk châlet afgebroken om op dezelfde plaats een nieuwe villa te bouwen, in Normandische stijl. Door de hoogbouw in de omliggende straten besloot de koninklijke familie niet langer gebruik te maken van hun verblijfplaats aan zee en werd de villa met de Venetiaanse Gaanderijen en het Koningspark in concessie gegeven aan de Stad Oostende die er een culturele bestemming moest aan geven.

Organisatoren kozen voor de unieke locatie van de gaanderijen om er diverse tentoonstellingen, theaterproducties en kunstmanifestaties te organiseren. We herinneren ons Technorama in 1986, 'Kleikunst in de Benelux' door het P.M.M.K. in juni 1993, de Logo Design Biënnale in 1994, diverse Kites-tentoonstellingen en de opvoeringen van 'de Burgeredelman' door Teaterkollektief Malpertuis.

Een permanente concessie werd door het Stadsbestuur niet toegekend alhoewel onderhandelingen werden gevoerd met v.z.w. Art Center, v.z.w. De Plate, v.z.w. Vrienden van het P.M.M.K., de Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie en de Co-Art Foundation.

Vanaf 1994 organiseert de stedelijke Cultuurdienst er jaarlijks grote tentoonstellingen : de Bevrijding van Oostende (1994), Leopold II-Urbanist (1995), James Ensor, satiricus-De Baden van Oostende (1996), De Magie van Radio en TV (1997), Maurice en Robert Antony-Ooggetuigen (1998), Met Grof Geschut-Fortificaties langs de Noordzee (1999), Joodse sporen in Oostende en Het avant-gardemeubel in de XXste eeuw (2000) en www.murano.be - Venetiaans glas in de Venetiaanse Gaanderijen in 2001.

Tijdens de paasvakanties, en sinds 2001 ook tijdens de wintermaanden, kwamen kleinere projecten aan bod.

Omdat door de jaren heen slechts minimale instandhoudingswerkzaamheden werden uitgevoerd, zoals aansluiting op de nutsvoorzieningen, en door het ontbreken van een verwarmingsinstallatie leed het gebouw onder verregaande vochtinsijpeling. Het Stadsbestuur maakte in 1998 de nodige middelen, zo'n dertig miljoen, vrij om deze prachtige infrastructuur grondig te renoveren. Op 12 juni 1999 werden de Venetiaanse Gaanderijen, in hun oude glorie hersteld, plechtig heropend.

(tekst : Martine Meire, Open Monumentendag 1999 en Piet Lombaerde, Leopold II - Koning Bouwheer 1995)

Tentoonstellingsteksten

Varen naar de Oost

Het Oost-Indische avontuur was voor bijna alle Zuid-Nederlandse handelaars en zeelieden een stap in het onbekende. Om de eerste expedities gunstig te laten verlopen deed men vaak een beroep op ervaren Engelse kapiteins en stuurlied. Omdat op de Oostendse werven nauwelijks geschikte grote koopvaarders van stapel liepen, kocht men oudgediende bodems aan de oevers van de Theems, in Zeeland en in Amsterdam.

Een reis naar de Indische Oceaan of de Zuid-Chinese Zee nam 500 tot 670 dagen in beslag. Na gemiddeld zeven maanden bereikten de schepen hun Aziatische bestemming. Op de heenroute vulde men voedselvoorraden en drinkwater aan op de Kaapverdische eilanden. De grimmige houding van de VOC liet niet toe dat Oost-Indiëvaarders onder keizerlijke vlag aan Kaap de Goede Hoop ravitailleerden. Daarom volgden de Zuid-Nederlandse schepen in de Zuid-Atlantische Oceaan een alternatieve route, langs Tristan da Cunha, om met de sterke westenwinden die daar heersten, snel de Indische Oceaan te bereiken. Op de retourreis mochten de keizerlijke Oost-Indiëvaarders ook niet provianderen aan het eiland Sint-Helena, dat door de Engelse concurrent bezet werd. Daarom weken de Oostendse schepen uit naar de Braziliaanse kust of het schildpaddeneiland Ascension. Via de Azoren en vaak langs het noorden van Schotland zeilde men vervolgens naar de rede van Oostende.

Een swaere enterprise

Het uitrusten van schepen naar Oost-Indië kostte in de 18de eeuw een klein fortuin. Daarom kwamen enkel de meest kapitaalkrachtige handelaars in Vlaanderen en Brabant in aanmerking om met enige kans op succes de expedities te organiseren. Om het risico enigszins te spreiden liet men de reizen financieren door verscheidene internationale geldschieters. Per uitreding investeerden zij aanzienlijke sommen. Thomas Ray, Pieter de Potter, Pieter François Woelaert en Mattheus de Moor of het kruim van de Oostendse handelswereld participeerden zeer actief in de Oost-Indiëtrafiek. De Gentse inbreng concentreerde zich rond de rijke Spanjehandelaars Jacobus en Carlos Maelcamp. De meest winstgevendende initiatieven werden echter genomen door de Antwerpse gefortuneerden Paulo Jacomo Cloots en Joannes Jacobus Moretus.

De eerste maatschappij op aandelen

Op 19 december 1722 ondertekende de Oostenrijkse keizer Karel VI een octrooi voor de oprichting van een compagnie op aandelen, die het monopolie ontving voor de Zuid-Nederlandse Oost-Indiëvaart. Zeven handelaars uit Gent, Antwerpen en Oostende, die allen reeds ervaring hadden in de rechtstreekse vaart op Azië, bepaalden het beleid. Het maatschappelijk kapitaal werd vastgelegd op zes miljoen gulden. De directeurs hoopten op een winstmarge van 600.000 gulden per jaar of een dividend van tien procent ! Voor de 18de eeuw zou dit een erg lucratieve investering betekenen, want klassieke beleggingen in onroerende goederen leverden gemiddeld slechts twee à drie procent op. Als eerste onderneming op aandelen in de Zuidelijke Nederlanden scoorde de Oostendse Compagnie bij haar introductie op de Antwerpse

beurs in augustus 1723 bijzonder goed. Er ontstond een ware volkstoeloop, want op twee uur tijd werd er reeds voor drie miljoen gulden aandelen verhandeld!

Het rendement van de compagnie-aandelen overtrof alle verwachtingen met een jaarlijkse opbrengst van dertien procent. De Oostende Compagnie was dus ontegensprekelijk een uitstekende investering !

Oostende: een moeilijk toegankelijke haven

De enige koopvaardijhaven die de Zuidelijke Nederlanden rijk was in de 18de eeuw bleek allesbehalve geschikt om grote Oost-Indiëvaarders te ontvangen. De ondiepe havengeul vormde telkens een probleem bij het vertrek en de aankomst van deze schepen. Bovendien versperde een zandbank grotendeels de haventoeegang. Daarom moesten de Oost-Indiëschepen altijd wachten op springvloed om veilig de haven uit te zeilen onder leiding van een loods. Bij de terugkeer waren de zwaarbeladen schepen gedwongen enkele dagen op de rede te ankeren omdat hun diepgang, die ongeveer 19 voet bedroeg, te groot was. Bijna de volledige cargo moest op kleine platbodems naar de kade verscheept worden, totdat het schip een diepgang van 15 à 16 voet bereikte. Het was dan ook niet uitzonderlijk dat zo'n volgeladen Oost-Indiëvaarder op de zandbank vastliep.

Navigatie en de Grote Vaart

De Zuid-Nederlanders hadden rond 1715 amper ervaring met het zeilen over grote afstanden in open zee. Om naar Oost-Indië te varen moest men zich steeds kunnen oriënteren. Het was, met andere woorden, nodig te kunnen bepalen op welke breedte en lengte het schip zich bevond. Hiervoor beschikten stuurlieden over een rijke verzameling instrumenten. De collectie kompassen, volgens verscheidene scheepsinventarissen, bestond per Oost-Indiëvaarder uit vier azimutkompassen, vier stuurkompassen, twee peilkompassen en één hangkompas. Ook het astronomisch kwadrant, een Davis kwadrant en verscheidene graadbogen of jakobstaffen worden in Zuid-Nederlandse scheepsjournalen vermeld. Alle werden gebruikt voor de hoekmeting zodat men door het aflezen van de hoek tussen de zon of de poolster en de horizon de plaatsbepaling op zee kon uitvoeren. Bij dit uitgebreide gamma instrumenten behoorden ook nog dieploden en kaartpassers. Kennis om deze instrumenten correct te gebruiken putte men uit navigatie-leerboeken, zoals 't **Vergulde Licht der Zee-vaert** van Claas Henrisz. Gietermaker.

Kaarten aan boord

De officieren in Oostendse dienst raadpleegden zowel de VOC-zeekaarten als die van de East India Company, aangevuld met cartografische gegevens van de Franse Zuidzeevaarders. Zo kon men zelfs navigeren met de beste wetenschappelijke kaarten van dat moment, de isogonen-wereldkaarten van de Engelse astronoom-cartograaf Edmund Halley.

Kaarten en atlassen bestelden de reders en de GIC in Rotterdam, Londen en Saint-Malo. Onder meer de maritieme atlas **Le Neptune François** schaften de Zuid-Nederlanders zich in deze Bretonse haven aan.

De monstering

In tegenstelling tot hun Engelse en Hollandse concurrenten kenden de Zuid-Nederlandse reders nooit problemen om voldoende zeelieden te engageren voor de Oost-Indiëvaart. Om het contingent binnenlandse zeelieden aan te vullen werd wel regelmatig gerekruteerd in Duinkerke en in Engeland. Men had in de Zuidelijke Nederlanden wel een tekort aan officieren en geschoolde zeelui met ervaring in Oost-Indiëreizen. Om aan dit euvel te verhelpen werden in de beginfase voor die functies geregeld vreemdelingen, vaak Engelsen en Ieren, aangeworven en zo ontstond een geleidelijke kennisoverdracht.

De Oostendse Oost-Indiëvaarders

Voor geschikte vaartuigen waren de reders in grote mate op het buitenland aangewezen.

Tijdens de private uitredingen -vooraleer de GIC in 1724 haar eerste bodems uitrustte- bleken 13 van de 23 ingezette schepen uit Engeland afkomstig. Zes van de acht overige vaartuigen schaften de reders aan in Zeeland en Amsterdam. De Engelse schepen waren vaak oudgediende **East Indiamen**, die een viertal reizen hadden ondernomen naar de Oost. Aangezien de gemiddelde levensduur van deze driemasters zes tot zeven expedities bedroeg, bood dit aan de Zuid-Nederlanders een zekere garantie dat ze gemiddeld nog voor twee tot drie reizen zeewaardig bleven.

Aanvankelijk volgde de GIC-directie een analoog beleid en kocht ze ook in Engeland en Noord-Nederland oude schepen in. Hiervoor betaalde men echter vaak aanzienlijke bedragen aan stromannen en tussenpersonen. Daarom opteerde de Oostendse Compagnie vanaf 1725 om haar vloot uit te breiden met enkele nieuwe bodems. Twee fregatten liet men bouwen in Hamburg. Een derde schip, de **Hertogh van Lorreyne**, zette men in Oostende op stapel. Dit initiatief bood gedurende ruim een half jaar werkgelegenheid aan een vijftigtal arbeiders, scheepstimmerlieden en andere ambachtslui. De GIC hield er echter een zware financiële kater aan over.

Zilver voor Aziatische producten

De Aziatische markt toonde tijdens de 18de eeuw weinig of geen belangstelling voor Europese producten. Daarom betaalden de Zuid-Nederlanders, zoals de meeste Europeanen, hun Oost-Indische ladingen in klinkende munt.

Sinds het midden van de 16de eeuw transporteerde men als heenlading voornamelijk Latijns-Amerika aangemunte '**reales de ocho**', ook 'Spaanse matten' of 'piasters' genoemd. Dit edelmetaal voerden de Spaanse galjoenen jaarlijks vanuit Mexico en Peru naar Cadiz. Vandaar verspreidden deze munten zich vaak via Londen en Amsterdam over West-Europa. In Engeland, Holland en soms in Cadiz kochten de Zuid-Nederlanders hun realen van acht aan. Dit Spaans-Amerikaanse zilver gold in Oost-Indië als een algemeen aanvaarde standaardmunt, enigszins te vergelijken met de huidige Amerikaanse dollar.

Reizen naar Oost-Indië

Vooraleer deze lange tochten aan te vatten poogden kapiteins, stuurlieden en handelaars hun reis zo goed mogelijk voor te bereiden. Op deze kaart van de Hollandse cartograaf Joannes Loots uit ca. 1710 stippelde men de

gevolgde routes van de twee eerste Zuid-Nederlandse Oost-Indiëvaarders **Sint-Mattheus** en **Charles Galleye** uit. Nabij diverse Aziatische regio's noteerde men welke producten men er best kon aankopen.

De Malabarse Pepermarkt

De in Europa zeer gegeerde zwarte en witte peper kochten de Zuid-Nederlanders uitsluitend in aan de Malabarkust (Zuidwest-India) en in Surate. Vooral de Malabarse peper genoot een uitstekende reputatie. Deze regio stond tijdens de 17de en 18de eeuw bekend als één van de belangrijkste peperproducenten ter wereld. Lokale kleine boeren oogstten de peper in het najaar, waarna ze opgekocht werd door inlandse kooplieden, die de peper naar de markten transporteerden in de kuststeden zoals Calicut en Cochin.

Kardemom

Dit specerij werd slechts occasioneel door Zuid-Nederlandse Malabarvaarders naar Oostende meegevoerd. Het is de gedroogde zaadoosvrucht van een in Azië groeiende struik van de gemberfamilie.

Tsja

De theestruik groeide oorspronkelijk alleen in China. De oudste vermelding van deze plant in Chinese bronnen dateert reeds van de vierde eeuw. Echter pas in de zevende eeuw werd thee door de Chinezen courant als genotmiddel gedronken. Een indicatie voor de populariteit van deze drank was de massale aanleg van theeplantages in Zuid-China. De Europese interesse voor thee groeide pas laat in de 17de eeuw. De Europese compagnieën kochten tijdens de 18de eeuw vooral de zwarte **Boey**-thee en de groene **Songlo**. De GIC gaf de voorkeur aan de **Boey**-variëteit omdat groene thee minder goed te conserveren was. Tevens namen de kisten gevuld met **Songlo** meer ruimte in aan boord en was de compagnie-directie vooral beducht voor kwaliteitsverlies tijdens de lange retourreis. Een en ander leidde ertoe dat de winstmarges op de **Boey**-thee hoger werden ingeschat.

Rhubarber

Een tegenwoordig zeer courant product dat tijdens de 18de eeuw als specerij in Kanton werd aangekocht was **rhubarber** of rabarber. De Chinezen toonden enkel belangstelling voor de wortels van deze plant. De rabarber werd geteeld in Noord-China, waardoor de transportkosten naar de Zuid-Chinese haven Kanton vrij hoog opliepen. Bovendien had men voor één pond droge wortels zes tot zeven pond verse wortels nodig, zodat rabarber voor de Europese handelaars als een duur product werd beschouwd. Maar de winst die men in Europa met rabarber kon realiseren, schommelde tussen 200 en 300 procent !

Thee, zijde en porselein

Het succes van de Oostendse Compagnie op commercieel vlak kan men in grote mate toeschrijven aan de florissante handel in Chinese thee. Ongeveer 75 procent van alle Kantonese ladingen die in de Zuidelijke Nederlanden te koop werden aangeboden, bestond uit thee. Zijde (15 %) en porselein (7 %) zag de GIC veeleer als bijproducten. De Zuid-Nederlandse Oost-Indiëhandel wist optimaal te profiteren van de enorme vraag naar thee in West-Europa tijdens de jaren '20. Het hoogtepunt van

de 'Oostendse' thee-invoer lag in de periode 1725-1728, waarin 3 662 990 lb. of 58,23 procent van de totale West-Europese import naar Vlaanderen werd verscheept.

Slechts een vijfde van alle thee was bestemd voor binnenlandse consumptie. Ongeveer de helft van de aangevoerde thee werd opgekocht door Hollandse en Zeeuwse firma's en een kwart vond zijn weg naar Engeland en Ierland via de smokkeltrafiek.

Arabische koffie

De koffie die de Zuid-Nederlandse Oost-Indiëvaarders naar Oostende verscheepten werd uitsluitend geladen in Mocha. Deze havenstad ligt even voorbij de Straat van Aden aan de Rode Zee.

Tijdens de GIC-periode lieten de Zuid-Nederlanders de handel in Mocha bewust links liggen, omdat er vooral in de trafiek met Kanton en Bengalen grotere winstmarges verwacht werden. Bovendien werd de koffiestruik tussen 1710 en 1720 zowel op Java, de Mascarenen (Réunion) als in Suriname en het Caraïbisch gebied met succes geïntroduceerd, waardoor de Europese markt verzadigd geraakte aan koffie.

De Factorij Banquibazar

Sinds het begin van de 18de eeuw oefende Bengalen een sterke aantrekkingskracht uit op de Europeanen, omdat zij aan de monding van Ganges relatief goedkoop een grote variëteit Indische textiel konden aanschaffen. De Zuid-Nederlanders vestigden daar, zoals hun concurrenten, een permanente handelspost, de factorij Banquibazar. Zij hadden er een aantal inlandse wevers in dienst, die op vraag de gewenste stoffen fabriceerden. Vanuit dit kantoor bleek het ook eenvoudig om gerichte bestellingen te plaatsen in het binnenland, waar men zich zijde, salpeter en kurkuma kon aanschaffen.

Deze factorij was een doorn in het oog van de VOC en de East India Company, die met alle mogelijke middelen de handel van de 'keizerlijken' poogden te verlammen. Na het einde van de GIC in 1735 bleef Banquibazar nog een kleine tien jaar functioneren dankzij de inter-Aziatische trafiek.

De Suecia

De Zweedse Bengalenvaarder **Suecia** lichtte het anker in Göteborg op 25 januari 1739 met bestemming Banquibazar. Ondanks de zwanenzang van de GIC dreven nog een handvol Zuid-Nederlanders handel aan de Ganges-delta. Via de keizerlijke factorij wisten de Zweden zich in Bengalen een lading textiel en verfhout aan te schaffen.

De **Suecia** raakte op zijn retourreis op 17 november 1740 ten noorden van Schotland in de mist uit koers en in een stormachtige zee raakte de **Suecia** op drift en sloeg te pletter op een rif vóór de kust van het eiland. Slechts dertien opvarenden overleefden de ramp.

In 1975 ontdekte de Britse archeoloog Rex Cowan de restanten van de **Suecia**, met onder meer nog enkele stukken Bengaals verfhout in goede staat.

De familie de Brouwer

Na zijn succesvolle carrière bij de Oostende Compagnie als kapitein in de Chinavaart verlengde Guilielmo de Brouwer zijn maritieme loopbaan

nog verscheidene jaren in Deense dienst. De Deense Aziatische Compagnie had nood aan ervaren officieren in de theetrafiek en bood deze Oostendenaar een zeer lucratief contract om de eerste Kanton-expedities vanuit Kopenhagen te leiden. Met een aardig fortuin keerde hij in 1738 naar de kuststad terug, waar hij voor die tijd één van de voornaamste rederijen organiseerde. Rond 1750 verhuisde hij zijn handelskantoor naar Brugge in de Frère Fonteinestraat. Zijn twee oudste zonen Guillaume François en Dionisius zorgden er gedurende de tweede helft van de 18de eeuw voor dat het handelshuis de Brouwer zowel in Oostende als in Brugge een vooraanstaande rol bleef vertolken.

Het Theedrinken

Tijdens de periode van de Oostendse Compagnie verbruikte men in de Zuidelijke Nederlanden jaarlijks ruim 150 000 lb. Chinese thee wat neerkomt op één kopje thee om de 19 dagen, evenveel als in diezelfde periode in Engeland. Het theedrinken raakte in die periode 'ingeburgerd' in de salons van de gegoede stand. Thee bleef trouwens gedurende de hele 18de eeuw een populaire drank in de betere kringen.

Eten aan boord

Het verschil in rang aan boord kwam duidelijk tot uiting in het dagdagelijkse menu. De kapitein en de officieren aten meestal in de kapiteins kajuit vers vlees of vis met wat groenten en brood. Zij dronken steevast wijn en soms thee of koffie. De matrozen daarentegen kregen 's morgens droge gort overgoten met wat olie of gesmolten spekvet. Rond het middaguur en 's avonds ontvingen ze op hun bord gezouten vlees, spek of stokvis met erwten en beschuit. Zij moesten zich tevreden stellen met minderwaardig bier of slechte wijn. Afhankelijk van het humeur van de kapitein werd om de twee of drie dagen een maatje brandewijn uitgedeeld.

Porselein

In essentie was het porselein dat de Zuid-Nederlanders in Kanton bestelden slechts een bijproduct van de thee. De GIC-directie gaf wel instructies om veel theeserviezen aan te kopen, doch verplichtte haar kapiteins het porselein vooral aan te wenden als ballast voor de retourreizen.

Bijzondere stukken porselein trof men bijna uitsluitend aan in de privé-ladingen. Wel bestelde de GIC een enkele maal een uitgebreid servies met het wapen van de Oostenrijkse keizer, om als geschenk te geven aan het Weense hof.

De Venduties

De Zuid-Nederlanders planden zeer zorgvuldig het tijdstip om hun veilingen te organiseren. Zij vermeden steeds de periodes waarin de andere compagnieën hun verkopen hielden. De venduties mochten niet samenvallen met joodse feestdagen, omdat heel wat gegadigden uit het joodse milieu in Amsterdam kwamen. Acht dagen voor de aanvang van veilingen kon men de koopwaar bezichtigen in de Oostendse pakhuizen. Vaak deed de zolder van het stadhuis ook dienst als toonzaal. Zoals bij hedendaagse publieke verkopen, schakelde men geregeld stromannen in om de prijzen de hoogte in te jagen. De betalingen gebeurden meestal pas drie maanden na de aankoop, wat de Oostendse makelaars de mogelijkheid bood om grote hoeveelheden thee en Bengaals textiel op

krediet aan te schaffen en die binnen de betalingstermijn met enige winst door te verkopen.

In het vaarwater van de Oostendse compagnie

Educatief project

Ben je tussen 6 en 12 jaar oud en heb je het niet meteen begrepen op een bezoek aan een tentoonstelling? Op 'Oostende & Co' zal je je alvast niet vervelen! Mu-Zee-Um, de educatieve dienst van het Museum voor Schone Kunsten, bokste immers een educatief project in elkaar waarbij je samen met je scheepsmakkers op avontuurlijke zeereis trekt met de Oostendse compagnie.

Onderweg voel je je een echte zeebonk. Zeeziek zul je niet worden maar je ontdekt er wel hoe het er aan toe ging op een Oost-Indiëvaarder uit die tijd. Je gaat aan wal op de vreemde kusten van Arabië, Indië of China om er katoen, thee, koffie of kruiden te kopen. De geuren van de specerijen zul je trouwens echt ruiken. Het stinkende luchtje uit het ruim van het schip zullen we je wel besparen!

Het wordt ongetwijfeld een reis om nooit meer te vergeten! Een schipper maakt jou (en je klas of jeugdbeweging) wegwijs aan boord en brengt een boeiend verhaal over zijn avonturen in het verre oosten. Heb je goed je ogen en oren opgehouden tijdens de reis, dan ken je zeker alle antwoorden op de quiz die je achteraf kunt invullen op één van onze computers.

Kinderen en jongeren die de tentoonstelling willen beleven op hun niveau kunnen zowel individueel als in groep aanmonteren voor een "interactieve" zeereis naar Oost-Indië.

Scholen kunnen een animator bestellen (per 25 kinderen één animator, prijs € 25) via de Cultuurdienst Oostende, tel. 059/56.20.15, fax 059/51.68.62.

Individuele kinderen kunnen in de educatieve hoek van de tentoonstelling op een computer de quiz spelen en als aandenken aan de tentoonstelling de cd-rom "Kraaiennest bemand" voor slechts € 10 mee naar huis nemen.

Unieke historische prent

Ter gelegenheid van de tentoonstelling werd een manuscriptkaart van Oostende (1714) op 250 ex. gereproduceerd. Deze unieke kaart uit het Stadsarchief van Oostende is ook te zien op de tentoonstelling. Ze geeft vooral een beeld van de waterwegen in de 18de eeuw. Via het kanaal naar Brugge, langs het sluizencomplex van Slijckens, was de kuststad verbonden met het binnenland.

Liefhebbers kunnen de prent kopen aan de balie van de tentoonstelling voor € 20.

Catalogus

Uitgeverij Ludion uit Gent geeft een mooie en rijk geïllustreerde catalogus uit die 144 blz. telt. De heer Jan Parmentier is de auteur.

De catalogus wordt aan de balie van de tentoonstelling verkocht voor € 25.

Bruikleengevers

Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen

Stadsbibliotheek Antwerpen

Stadsarchief Antwerpen

Museum Plantin-Moretus Antwerpen

Rijksarchief Gent

Bijlokemuseum Gent

Universiteitsbibliotheek Gent

Brugse Stedelijke Musea

Koninklijke Bibliotheek van België, Brussel

Oostendse Heem- en Geschiedkundige Kring "De Plate"

Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam

Bibliotheek KITLV (Koninklijke Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde)
Leiden

Maritiem Museum Rotterdam

Zeeuws Maritiem muZEEum Vlissingen

Groninger Museum

Museum "Het Princessehof" Leeuwarden

Victoria & Albert Museum London

The Fan Museum Greenwich

The National Maritime Museum Greenwich

Ramsgate Maritime Museum

The Orckney Museum, Kirkwall, Orckney

+ talrijke privé verzamelaars

Colofon

Organisatie

Cultuurdienst Oostende i.s.m. Archief Oostende

Algemene leiding

Martine Meire, Dienstencoördinator Oostende

Commissaris

Jan Parmentier, docent Nieuwe Geschiedenis, Rijksuniversiteit Gent, i.s.m.
Jeannine Baldewijns, museumverantwoordelijke Bijlokemuseum Gent

Vormgeving

Filip Degryse, Mac3 Company Brugge

Algemeen secretariaat

Arlette Beullens, Cultuurdienst Oostende
o.l.v. Henri Vlerick, Hoofd van Cultuurdienst Oostende

Kunsttransport

De ploeg van het Stedelijk Museum voor Schone Kunsten o.l.v. de heer
Norbert Hostyn, conservator

Opbouw

Stedelijke Werkhuizen Oostende en de Dienst Onderhoud
Stadsgebouwen

Promotie

Voorlichtingsdienst Oostende

Met onze bijzondere dank aan

Koffie Kàn, Wenduine
Peugeot, Nijvel
Quest International, Naarden (Nederland)

Praktisch

Waar

Venetiaanse Gaanderijen
 hoek Zeedijk / Parijsstraat
 B-8400 Oostende

Openingstijden

- dagelijks van 14.00-18.00 uur
 - zondag van 10.00-12.00 uur & 14.00-18.00 uur

Toegangspreis

- volwassenen	€ 3
- studenten (+ 18 jaar - max. 26 jaar), senioren (+ 60 jaar), Cultuurkaart 2002, groepen (min. 25 pers.), De Lijn, leden Vrienden Stedelijke Musea Oostende	€ 1,5
- jongeren (15 - 18 jaar)	€ 1
- kinderen (-15 jaar), gidsen "Lange Nelle" en scholen	gratis
- matinée of nocturne	€ 50

Geleide bezoeken

voor groepen op aanvraag (tot 25 personen) : gids € 45 + € 1,5/persoon

Voor alle inlichtingen en reservaties voor gidsbeurten

Cultuurdienst Oostende
 Stadhuis
 Vindictivelaan 1
 B-8400 Oostende

tel. xx32/59/80.55.00, 56.20.15 of 56.20.16 en fax xx32/59/51.68.62
 e-mail: martine.meire@yucom.be

Bereikbaarheid

- trein (NMBS): Oostende Kaaistation
 - tram (De Lijn): halte zwembad
 - ⑩ : tegenover zwembad

Reizigers met De Lijn krijgen een reductie op de toegangsprijs van de tentoonstelling. De expo werd ook opgenomen in de B-dagtrips van de spoorwegen.

Inhoud

Inleiding	III
Historiek	IV
Deel 1: Sfeerschepping	
- 1.1 De Oostendse Compagnie	V
- 1.2 Vaarroute	VI
Deel 2: Aanmonsteren	
- 2.1 Langs de kade	VII
- 2.2 Logboek der dromen	VII
- 2.3 Rondneuzen	IX
Deel 3: Alle hens aan dek	
- 3.1 Het noorden kwijt	X
- 3.2 Een fris briesje	XI
- 3.3 Daar hangt een geurtje aan	XII
- 3.4 Zilverstuk in ruil	XIII
- 3.5 Made in China	XIV
- 3.6 Zeemanslied	XV
Bijlage: verhaal	XVI
Colofon	XXIV

Inleiding

Grote driemasters die stormen trotseren tijdens avontuurlijke expedities...
Zeilschepen vol exotische waren die vanuit Oost-Indië de Oostendse haven binnenvaren...

Het zijn zinnen die tot de verbeelding spreken, maar van 1715 tot 1735 was het de realiteit.
Toen organiseerden Oostendse, Gentse en Antwerpse reders succesvolle tochten naar
de Rode Zee, de Indische kusten en China.
Hun schepen meerden volgeladen met Malabarse pepers, Indische textiel of Chinese zijde aan
in Europese haven.

In die periode ontstaat de 'Generale Keizerlijke Indische Compagnie',
beter bekend als de **Oostendse Compagnie**.

Horizon Educatief vzw verzorgt met Mu-Zee-Um het educatief programma in de tentoonstelling.

Tijdens de rondleiding neemt de animator je mee doorheen winden en stormen tot in het verre oosten...
Een kompas naar 't noorden gedraaid, oude zeemansliederen, Chinese waaiers, heuse zeekisten, oosterse
verhalen, ... een ware duik in het zeemansleven en de Oost-Indiëhandel van Oostende begin 18^{de} eeuw.

Een interactieve cd-rom neemt je mee met de "Keyzerinne", een handelsschip dat voer vanuit Oostende naar het
oosten. Via een reisverhaal en tal van leuke opdrachten word je ondergedompeld in de zeemanswereld van de
Oostendse Compagnie.

Historiek

In de eerste helft van de 18^{de} eeuw, na de Spaanse periode, maakt het huidige België deel uit van de Oostenrijkse Nederlanden onder Karel VI.

Als gevolg van het Verdrag van Munster (1648) en het barrièretraktaat, is de scheldemonding afgesloten en de haven van Antwerpen geblokkeerd. Oostende is dus de enige haven van de Zuidelijke Nederlanden.

1714: Antwerpse, Gentse en Oostendse handelaars krijgen de Keizerlijke toelating om, vertrekkend vanuit Oostende, schepen uit te rusten met goederen en deze van en naar Oost-Indië te vervoeren.

1715: Tot 1723 vertrekken 34 schepen richting China, Malabar, Suprat, Bengalen of Mocha. Volgeladen met exotische waren meren ze aan in de Oostendse haven om er grote winsten te maken. De expedities worden gefinancierd door Vlaamse, Engelse, Nederlandse en Franse handelaars.

1722: De Oostendse Compagnie wordt gesticht met als hoofdzetel Antwerpen. Op 20 juli 1723 verleent Keizer Karel VI officieel het octrooi. De eerste vier officiële schepen vertrekken in 1724 richting China. In de periode van 1724 en 1732 worden 21 schepen uitgestuurd naar hoofdzakelijk Canton (China) en Bengalen.

1727: Onder druk van Engeland, Frankrijk en Holland worden de belangen van de Oostendse Compagnie opgegeven ten voordele van de dynastie. Het octrooi wordt opgeschort voor zeven jaar. Stilzwijgend gaan wel nog enkele illegale expedities door.

1731: De Compagnie wordt definitief verboden door het tweede Verdrag van Wenen.

Deel 1: Sfeerschepping

1.1 De Oostendse Compagnie

Expo

Boegbeeld Marie-Louise

Organisatie

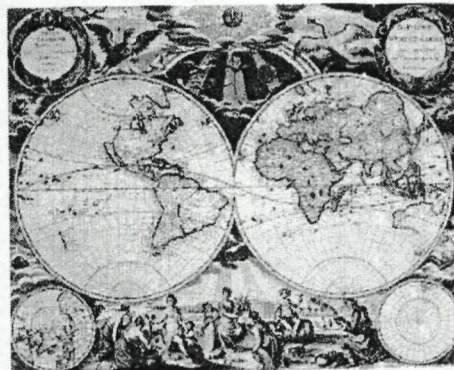
De kinderen staan rond het boegbeeld.
De animator schetst kort de Oostendse Compagnie.
(zie historiek)

De animator nodigt tevens de kinderen uit om mee te duiken in de wereld van de zeelieden ten tijde van de Oostendse Compagnie.



1.2 De vaarroute

Expo	Kaart met vaarroute
Media	Kaart met magnetische boot
Organisatie	De kinderen staan rond de kaart. De animator overloopt de vaarroute a.d.h.v. de kaart met het magnetisch bootje.
Actie	De kinderen verplaatsen om beurt de kleine driemaster naar gelang het verhaal van de animator vordert. (zie verhaal in bijlage = vaarroute)



Deel 2: Aanmonsteren

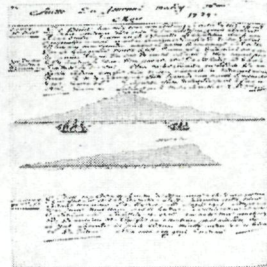
2.1 Langs de kade

Expo	Kade met zes meerpalen
Media	Één houten kistje per kind met daarop de functie van de opvarende. In het kistje zitten tal van zilveren muntstukken en persoonlijke bezittingen.
Organisatie	De kinderen verzamelen op de kade en staan klaar om aan te monsteren. De animator/kapitein verdeelt de houten kistjes volgens de nummering. Onderaan de kistjes staan nummers. Daarna kunnen de kinderen aanmonsteren.
Actie	In de meerpalen ontdekken de kinderen allerlei persoonlijke bezittingen van de bemanning zoals pijp, knopen, ... Na het scanderen van hun naam en functie op het schip kruipen de kinderen in het ruim van het schip via één van de geschutspoorten.



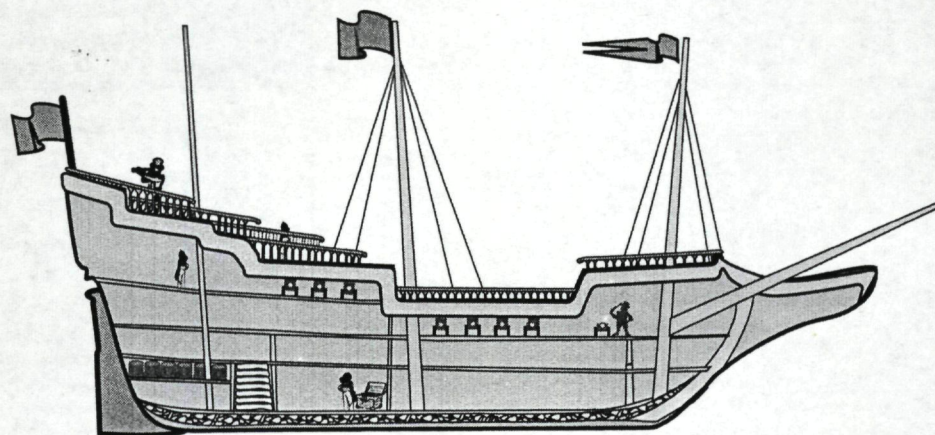
2.2 Logboek der dromen

Expo	Ruim van het schip (educatieve ruimte)
Media	Zes grote kisten In elke kist een "logboek der dromen" met een stiftje.
Organisatie	De kinderen verspreiden zich onder de zes grote kisten. Zo ontstaan er zes groepen. De animator houdt een kort kringgesprek over de dromen en verwachtingen van de zeereis...
Actie	De kinderen mogen in het logboek der dromen hun verwachtingen neerpennen over de lange zeereis die hen te wachten staat. Ze nemen daarvoor een nieuw blad van het logboek. Als ze klaar zijn kunnen ze de dromen van vorige groepen inkijken. Daarna mag de woordvoerder van de groep de leukste en minst leuke droom/verwachting voor de klas brengen.



2.3 Rondneuzen

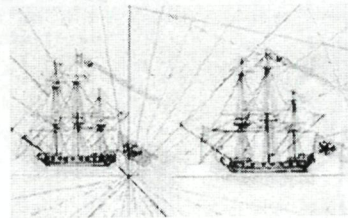
Expo	Ruim van het schip (educatieve ruimte)
Media	Grote doorsnede van een driemaster
Organisatie	De doorsnede hangt aan de wand van het ruim
Actie	Elk bemanningslid zoekt een plaats op het schip waar hij/zij denkt te mogen vertoeven tijdens de lange zeereis. De animator geeft telkens een korte uitleg over de verschillende plaatsen en ruimtes op het schip.



Deel 3: Alle hens aan dek!

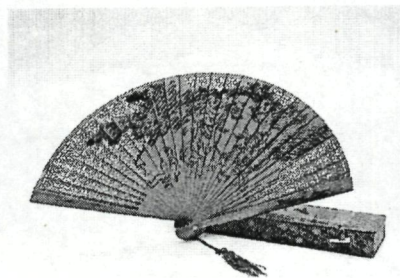
3.1 Het noorden kwijt

Expo	Diaprojectiescherm nabij de kapiteinshut
Media	Diaprojectie over de heenreis naar het oosten. Scherm op achterzijde van de achtersteven van het schip
Organisatie	De kinderen nemen plaats voor het diascherm Na een korte inleiding over de heen- en terugreis door de animator start de diaprojectie met beelden over de heenreis
Actie	De animator vertelt verhalend over de heenreis geruggesteund door de dia's. Er wordt vooral stilgestaan bij de navigatie. Op de tafel in de kapiteinshut liggen tal van voorwerpen die gebruikt werden bij de navigatie van het schip. Eventueel kan vooraf het kort stukje video bekeken worden langs de kade. Die handelt over de navigatie op een OC-schip.



3.2 Een fris briesje

Expo	Kijkkasten met Chinese waaiers
Media	Voorgesneden zijdepapier en zwarte stiftjes Houten spatels als eindpunten van de waaier Chinese tekens (water - aarde - hout - geld)
Organisatie	Elk kind krijgt een voorgesneden stukje Pergamano-papier met stiftje en twee houten spatels aan elkaar gezet door een splitpennetje. Ze zoeken een plaatsje uit op de grond waar ze een tekening met stift aanbrengen naar een voorbeeld uit de expo of naar eigen fantasie.
Actie	De kinderen tekenen zelf hun waaier. Daarna brengen ze zorgvuldig plooiën aan volgens het voorbeeld van de animator. Tot slot bevestigen ze het geplooiëde werkje aan de houten spatels en een eigen ontworpen waiertje staat waiersklaar!



3.3 Daar hangt een geurtje aan...

Expo

geurlades

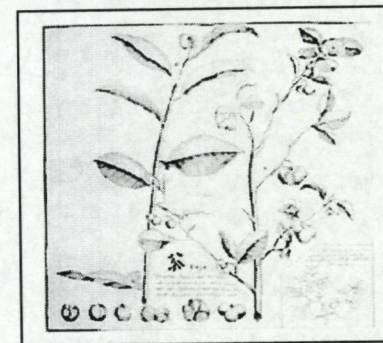
Media

Filmrolpotjes

Zes geuren op mousse in de potjes:

- thee
- gember
- peper
- kardemon
- koffie
- rabarber

Andere geuren (...)



Organisatie

De animator schetst kort de verschillende bestemmingen tijdens de Oostendse Compagnie. De kinderen krijgen daarbij de kans om bij de verschillende bestemmingen de geurlades te openen en zo de talrijke producten te ontdekken op de diverse oosterse bestemmingen.

Elke groep krijgt de kans om binnen de tijd van de zandloper de zes geuren bij de gepaste geurlades te plaatsen. De geurzoektochten gebeuren om beurt. Als de tijd verstreken is, controleert de animator klassikaal of de geurpotjes bij de gepaste geurlades staan.

Actie

Elke groep start met een eerste geurpotje en tracht die bij de gepaste geurlade te plaatsen. Daarna het tweede, enz...

Als de geur met geen enkele geurlade overeenkomt, dan plaatsen ze die bij de animator.

3.4 Zilverstuk in ruil

Expo	Oosterse bestemmingen
Media	Kleine zeekistjes met zilverstukken Opgestelde kaarten met koopwaar en prijs
Organisatie	De animator licht kort toe dat de grote hoeveelheden zilverstukken aan boord dienden om grote hoeveelheden oosterse waren aan te kopen die ze met grote winsten doorverkochten in Oostende. Maar de bemanningsleden bezaten persoonlijk ook enkele muntstukken om eigen souvenirs en koopwaar aan te schaffen. Per groep bezoeken ze ofwel Arabië, India (en Bengalen) en tenslotte China.
Actie	De kinderen krijgen de opdracht om per groep hun zilverstukken te ruilen voor oosterse waren. Ze kunnen in hun eigen groep overleggen en eventueel samenleggen om bepaalde koopwaar aan te schaffen. Ze beslissen zelf wat en hoeveel er wordt gekocht. Nadien houdt de animator een korte reflectie over de aangekochte waren.



3.5 Made in China

Expo

Chinees doek met allerhande taferelen

Media

Groot boek met verschillende Chinese taferelen

Organisatie

De kinderen zitten in een halve cirkel rond het doek.

Actie

De kinderen trachten zelf een verhaal te verzinnen bij een fragment uit het Chinees doek.

De andere kinderen trachten uit te zoeken over welk fragment het gaat.



3.6 Zeemanslied

Expo

Educatieve Ruimte

Media

CD-speler / CD met "What shall we do with the drunken sailor"

Organisatie

De animator brengt de kinderen in stemming met het Engelse lied. De animator koppelt het thema van het lied aan de realiteit tijdens de Oost-Indiëvaart. De provoost bracht een uit de hand lopende dronkenschap voor de krijgsraad die op zijn beurt een straf bedacht.

Actie

De kinderen mogen zelf "krijgsraad" spelen en kunnen al zingend verschillende straffen bedenken voor de dronken zeeman.

Tekst lied in het Nederlands =

Wat gaan we doen met de dronken zeeman? (3x)
's morgens in de vroegte.

...steek hem met zijn hoofd in een emmer water... (3x)
's morgens in de vroegte.

Wat gaan we doen met de dronken zeeman? (3x)
's morgens in de vroegte.

...

De tekst kan ook in het dialect gezongen worden zoals vele zeelieden dit ongetwijfeld ook deden.

Bijlage: verhaal "Aan boord van de Keyzerinne"

De volgende ...

Wie ben jij?

Prima, jij wil dus mee aan boord van de Keyzerinne? Ik ben de kapitein. Hopelijk ben jij een flinke zeeman. Als je goed kan klimmen en klauteren, dan ben jij mijn man! Het zeeavontuur kan heel boeiend en leuk worden. Maar besef goed dat het soms ook moeilijk, lastig en bovenal héél gevaarlijk kan worden. Een gouden regel op het schip: "Hou je overal goed vast!" want we dansen over de golven en voor je het weet lig je overboord.

Maar goed, ik verwacht je volgende dinsdag aan boord. De dag dat iedereen aanmonstert is 16 januari 1725 om 8 uur 's ochtends. Zorg dat je op tijd bent. Volgende week start ons groot avontuur... tot dan!

Aanmonsteren

een weekje later...

Je komt met je plunjezak aanmonsteren. Het is er een drukte van jewelste en niemand lijkt oog voor je te hebben. Je hebt blijkbaar nog veel te leren want alles lijkt wel Chinees voor je. Je kent niemand en alle dingen hebben gekke namen. Oei, plots merk je zelfs dat je heel klein bent tussen al die binken van mannen. Je schrikt op wanneer iemand je plots aanspreekt. Het is Lukas. Hij was vroeger scheepsjongen, later oploper en nu is hij matroos.

De bemanning wordt in 3 ploegen verdeeld die elk om beurt 4 uur moeten werken en daarna 8 uur vrij zijn om te rusten of zich te vermaken op het bakdek, verdek en overloopdek. Gelukkig zit je in de ploeg van Lukas, bij wie je steeds terecht kan met al je vragen en problemen.

Bemanning

Zodra iedereen aan boord is, geeft de kapitein de nodige orders aan zijn officieren. Zij nemen de leiding op het schip. Je kan ze herkennen aan hun hoed. Lukas zegt dat je ze maar beter kan gehoorzamen. De kapitein verdeelt de taken onder verschillende mensen. De 93 bemanningsleden hebben allemaal hun eigen taak. Enkele belangrijke mensen zijn: de chirurgijn, de stuurman, de pilotijn, de timmerman, de hofmeester, de kuiper, de bottelier, de smid, de kwartiermeester, de pluimgraaf, de provoost, de aalmoezenier, de kanonnier en de coxen. Het schip wordt intussen met man en macht volgeladen met tonnen voedsel en water. Ontzettend grote voorraden bier en wijn krijgen hun plaats. Maar ook lood als ballast en zilvermunten als betaalmiddel worden in het schip gestouwd.

Wie zit waar?

Al twee weken zijn we op weg. Ik word het leven aan boord stilletjes aan gewoon. Het slapen valt niet mee, ook al ben ik doodmoe van het zware werk. Soms lijkt het alsof het schip in stukken gaat barsten, want je hoort voortdurend gekraak. Eigenlijk is het heel knap hoe zo'n groot schip blijft drijven. Het schip telt drie masten waar de zeilen met ontzettend veel touw aan gespannen worden. Iedereen heeft ook zijn eigen plaats op het schip. Zo komen de gewone bemanningsleden niet in aanraking met de belangrijke bemanningsleden. Zij vertoeven in hun eigen ruimtes waar ze werken en rusten. Lukas krijgt van de kapitein toestemming om jou een speciale rondleiding te geven aan boord.

Voor één keer mag ik overal rondneuzen op het schip.

Dieren

Anderhalve maand zitten we al op zee. Ik kan me het leven op land bijna niet meer voorstellen. Gelukkig zijn er levende dieren mee aan boord. Op het verdek staat de kooi in de kuil. Tijdens de reis worden ze geslacht. Zo hebben we vers vlees. Als de pluimgraaf de dieren slacht kan het vlees nog een tijdlang in pekels bewaard worden. Ik hang vaak rond bij de kooien. Van hieruit kan ik de hogere bemanningsleden zien die op het halfdek vertoeven. Iemand spreekt me aan. Het blijkt een stuurman te zijn, hij heet Jakob. Jakob weet hoe hij de koers moet bepalen en weet ook precies te zeggen waar we zijn. "Morgen zien we land", zegt hij.

Vaarroute

"Echt waar, morgen krijgen we land in zicht", zegt Jakob nog eens. Maar hoe kan hij dat nu weten? Jakob vertelt me dat je goed moet kunnen navigeren om zo de verdere vaarroute te kunnen uitstippelen. Alles wordt op een zeekaart opgetekend. Morgen bereiken we de Kaapverdische eilanden. Sao Tiago is het eiland waar we even zullen aanmeren om te passagieren. Sommige jongens ruilen er een deel van hun plunje voor vers fruit. Maar het overgrote deel ruilt zijn plunje voor een aapje of een papegaai. Daarna varen we zuidwaarts verder tot 40° zuiderbreedte. We krijgen dan Tristan da Cunha in zicht. De daar heersende westenwinden (Roaring Forties) komen goed van pas om ons oostwaarts te voeren tot de 70° en 80° oosterlengte. We zijn nu bijna 2 maanden op zee en we hebben nog een hele weg af te leggen naar China. Daar gaan we het schip volladen met allerlei Oosterse spullen en specerijen. We wachten op de gunstige winden van de noordoost-moesson. Eens rond Kaap de Goede Hoop vervolgen we ongeveer dezelfde route als tijdens de heenreis. De kapitein zal wel bepalen waar we nog zullen stoppen. Als we niet in Brazilië stoppen om daar reeds wat van de goederen te verkopen en vers eten in te halen, gaan we aan wal op het eiland St.-Helena of Ascencion. Hoogstwaarschijnlijk varen we rond Engeland langs Ierland en Schotland om zo de kapers, die op de loer liggen, te ontwijken. Maar dat is pas voor volgend jaar. Da's nog een heel eind ver...

Doop

Het eiland Sao Tiago ligt nu al enkele weken achter ons. Het deed deugd om nog eens vast land onder mijn voeten te voelen. En het leukste van al was dat ik als eerste "Land in zicht!" heb kunnen roepen. Ik klauterde heel vroeg in de morgen in de fokkenmast, tot in het kraaienest om zo de horizon af te speuren op zoek naar land. En ja hoor, daar voor ons, zag ik als eerste hoe uit het niets land tevoorschijn kwam. Dat leverde mij als beloning een extra maandloon op. We zijn intussen een flink stuk opgeschoten en het weer zit echt goed mee. De wind heeft ons nog niet in de steek gelaten, gelukkig, want zonder wind raken we nergens! Jakob heeft met de Jakobsstaf de zon geschoten en daaruit blijkt dat we reeds de evenaar zijn overschreden. De bemanning juicht want het is tijd om de zeelui, die voor de eerste keer over de evenaar gaan, te dopen. Lukas verkleedt zich als Neptunus. Hij kijkt toe hoe de nieuwe mannen en jongens op het bakdek worden verzameld. De zeelui die al vaker meereisden, mogen ze met emmers zeewater bestoken tot ze kletsnat zijn. Nadien krijgt de bemanning wat wijn uitgedeeld. Het is goed dat er een goede sfeer heerst onder de bemanning. Lukas houdt ervan om de grapjas uit te hangen. Ook ik word gedoopt...

Storm op zee

Het wordt donker. Dreigende grijze wolken komen op ons af. Het lijkt alsof de wolken en de zee een gevecht met elkaar beginnen. Bliksemschichten en gedonder maken ons allen een beetje bang. Ik hoor de aalmoezenier luidop bidden. Niemand weet of we dit zullen overleven... De golven groeien met de minuut. De vlakke zee is plots in een ruïne van bergen en enorme kraters omgetoverd. Met enkele enorme lichtflitsen en knallen lijkt het alsof de hel losbarst. Iedereen is in rep en roer... De zeilen hebben het hard te verduren. Enkele touwen komen los en hier en daar beginnen zeilen te scheuren. Ze wapperen als bezeten in de woeste wind. Het dek is spiegelglad en ik denk aan de gouden regel die de kapitein mij vroeger heeft geleerd. Vasthouden is de boodschap. De storm duurt twee volle dagen en een nacht. Van navigeren komt niets meer in huis. We kunnen alleen maar bidden en hopen dat we niet omkomen. Stilletjes aan klaart de hemel weer op en komt de zee tot rust. De bemanning is doodop. Het schip heeft flink wat averij opgelopen. De schade wordt opgemeten en de zeilen die aan de grote ra hangen hebben de grootste schade opgelopen. Heel wat reparatiewerk dus voor de zeilmakers. De bemanning is dringend aan rust toe.

Hygiëne

We hebben allemaal zwaar afgezien. Veel bemanningsleden zijn zeeziek geworden. Het schip is behoorlijk vies want op vele plaatsen ligt er braaksel en menselijke uitwerpselen. Tijdens een zware storm is het te gevaarlijk om naar het toilet te gaan op het galjoen. Het kan je dood betekenen... Twee dagen alles ophouden kan ook niet, dus moesten ze het doen waar het uitkwam. Het schip is bijgevolg aan een grondige poetsbeurt toe. Het stinkt in het ruim. Daarom worden de geschutpoorten opengezet. Het tocht nu doorheen het schip en zo wordt het eens goed verlucht. Lukas rilt van de kou. Van sommigen zijn de kleren nog steeds nat en de tocht op het schip laat hen kou vatten. De meeste plaatsen zijn wel verlucht maar het blijft muf ruiken en op sommige delen van het schip, waar niet goed verlucht kan worden, blijft het stinken. Daarom wordt het schip uitgerookt met buskruit en jeneverbessen. Iedereen ruikt wel een beetje want van wassen komt niet veel in huis. Sommigen wagen wel eens een plons in zee... en dan maar hopen dat de haaien niet al te hongerig zijn. Bij mooi weer kunnen we onze kleren wassen. Dat is vaak meer dan nodig! Ik krab voortdurend in mijn hoofd. Mijn haren moeten dringend gewassen worden. "Misschien zit je met luizen." stelt Lukas, "Ik zal je haren eens kammen met mijn luizenkam. Dan weten we het meteen."

De chirurgijn

Lukas heeft een zware hoest. Hij is trouwens niet de enige op het schip. Het verluchten van het schip heeft enkele slachtoffers gemaakt. Sommigen worden zwaar ziek. Wonder boven wonder voel ik me nog altijd goed. Jammer genoeg heeft Lukas het flink te pakken. Lukas heeft koorts en ook hevige hoofdpijn. De chirurgijn heeft zijn handen vol met het verzorgen van de zieken. Het hoofd van Lukas staat rood. "Hij heeft vast te veel bloed in zijn hoofd zitten," concludeert de chirurgijn. Lukas krijgt wat bloedzuigers op zijn arm gezet. "Laat die maar even hun werk doen!". De chirurgijn beweert dat de bloedzuigers het teveel aan bloed bij Lukas zullen wegnemen... Veel mannen zijn uitgeput van de 2 dagen storm. Sommigen hebben een tekort aan vitaminen en krijgen daardoor scheurbuik. De kwaliteit van eten en drank vermindert sterk. De zieken krijgen betere maaltijden voorgeschoteld dan de gewone bemanningsleden. Bovendien krijgen ze brandewijn te drinken. Het drinkwater aan boord lijkt ook wel ziek te zijn. Het ruikt een beetje vies en sommigen worden er ook ziek van. Er zitten ziektekiemen in het water en om die te doden zou het water gekookt moeten worden. Op vraag van de bottelier verwarmt de smid ijzeren stangen tot ze gloeiend heet zijn. Hij dompelt ze dan onder in het water. Zo wordt het water aan de kook gebracht. Het is een hele karwei maar het is noodzakelijk als we willen dat niet iedereen ziek wordt.

Wat schaft de pot?

Ik kom met een knorrende maag wakker. Ik moet nog tot 8 uur wachten voor ik wat te eten krijg en het is nog maar net 6 uur. Ik heb heel veel honger hoewel het eten eentonig begint te worden. Elke dag hetzelfde, nauwelijks of geen variatie. Er zijn 2 koks in de kombuis. De ene kok maakt eten voor de hogere bemanningsleden zoals de kapitein, stuurmannen, onderkapitein, luitenant, officieren, chirurgijn, aalmoezenier en schrijver. Zij krijgen keuze uit de gewone scheepskost en een speciale schotel. Ze krijgen gedroogde vruchten en vers vlees waar wij alleen maar kunnen van dromen. Ik zag hoe een mooi gedekte tafel in de grote kajuit klaar stond.

De andere kok maakt het eten klaar voor de gewone bemanning. Per zes of zeven man eten wij uit één bak of schotel. Deze week is het mijn beurt om de bak en het bestek proper te houden. Wekelijks krijgt de bemanning een half pond boter en vijf pond brood of scheepsbescuit. Af en toe krijgen ze kaas. Het eten bevat voldoende calorieën maar te weinig vitaminen. Daardoor worden veel zeelui ziek.

De kok maakt 's ochtends en 's middags een gerecht klaar en 's avonds eten we dan de restjes van de dag op. Ik kan niet anders dan die rotzooi op te eten, anders blijf ik met honger zitten.

De bottelier

Oef... mijn dienst zit er weer op! Tijdens het rondsnuisteren ontdek ik een open deur. Een man met tonnen. Het blijkt de bottelier te zijn. De bottelier is een heel belangrijk persoon aan boord. Hij houdt een oogje op de voorraden en zorgt dat de kok zijn ingrediënten krijgt. Hij zorgt er ook voor dat de etensvoorraad op tijd verlucht wordt om bederf tegen te gaan. De kwaliteit van het drinkwater goed houden is niet gemakkelijk. Wijn kan beter bewaard blijven. De hogere bemanningsleden krijgen verschillende wijnen aangeboden. De drankvoorraad wordt in houten tonnen bewaard. Soms valt er wel eens een ton omver of is er een lek. De kuiper herstelt dit dan direct.

Allerlei ongedierte wordt van de voorraden weggejaagd. Soms maken wij er een wedstrijd van.

De bottelier tracht altijd de voorraden goed in het ruim te verdelen. Het schip zou wel eens kunnen kantelen als hij alle gewicht aan één kant van het schip zou stapelen. Hij houdt ook toezicht als het voedsel wordt uitgedeeld. Vaak meren ze kort aan om voedsel en drank te kopen of om levende dieren te vangen.

De juiste koers...

Meer dan 4 maanden zitten we nu op zee. Het is lekker warm geworden want het is al juni en het zomert vol op. Er is nauwelijks wind en ik ben wat aan het uitrusten op het bakdek als ik plots Jakob met een gek toestel naar de zon zie kijken. Ik wil hier wel het fijne van weten... Hij legt uit dat hij tracht te kijken waar we precies zijn. Hij gebruikt daarvoor de Jakobsstaf en de Davis Quadrant. Daarna gooit hij een plankje in het water met een touw eraan, het log. Daar heb ik nog nooit van gehoord maar Jakob legt uit waarom hij dat doet. Hij maakt zich een beetje zorgen want er is niet veel wind. We kunnen enkel vooruit met de stroming. Het roer moet wat bijgestuurd worden zodat we niet afdwalen van onze uitgestippelde koers. Ik mag nog eens meegaan met Jakob want hij zal me op de zeekaart tonen waar we reeds zitten. Met behulp van het kompas tekent hij de verdere reisroute uit. Op die kaart hebben we toch al een hele reis afgelegd.

De Aalmoezenier

Vandaag heerst er een gelaten sfeer op het schip. Het bericht gaat als een lopend vuurtje. Enkele van de bemanningsleden zijn nog steeds zwaar ziek en raken er maar niet bovenop. Ze hebben de kwaardaardige koorts opgelopen en liggen al enkele weken in de constapelkamer ver weg van de andere bemanningsleden. Vannacht twee jongens gestorven. De aalmoezenier dient de heilige oliën toe, maar voor een testament was het echter te laat. Ik ken de jongens niet persoonlijk, maar toch raakt het mij enorm. De doden krijgen nog voor de middag een zeemansgraf. De aalmoezenier verzorgt de ceremonie terwijl de vlaggen halfstok hangen als eerbetuiging. Daarna worden de lijken in zee gelaten. De persoonlijke spullen van de doden worden onder de bemanning verkocht en de opbrengst wordt later aan de familie bezorgd. De aalmoezenier is priester op het schip. Drie maal daags bidden we voor het eten. Hij zegt een gebed en wij moeten dan antwoorden. Op zondag is er mis tenzij het weer het niet toelaat. Het is een trieste dag maar het leven aan boord gaat verder....

Feestje!

Het mooie weer en wetende dat de reis nu niet lang meer kan duren... iedereen wordt er vrolijk van! Enkelen spelen fluit of viool op het bakdek. Zij krijgen soms wat extra toegestopt van de hogere bemanningsleden die wel plezier beleven aan wat ze laten horen. Gelukkig is er nu en dan iets te vieren aan boord zodat we ook eens wat anders en beters te eten krijgen. Volgende week is er de naamviering van onze kapitein. Lukas zegt dat zulke feesten altijd leuk zijn omdat de kapitein dan gul is met eten en drank. Ook de naamviering van de Keizer "Heilige Carolus Boromeus" en de kermis van Oostende gaan niet zomaar voorbij. Dan wordt er een klucht of een komedie opgevoerd. Da's echt lachen geblazen...



Een kruikje wijn?

Feesten is altijd leuk maar de provoost ziet er op toe dat het niet uit de hand loopt. We krijgen wijn te drinken en al snel raak ik wat in de wind. Samen met Lukas en andere zeelui tappen we moppen en lachen we hartelijk. Een eind verder gaat het er heel luidruchtig aan toe. Even dacht ik dat ze graptten, maar het werd snel duidelijk dat er een grote ruzie ontstond. Van het één komt het ander en al snel verandert het geruzie in een gevecht. Eén van de mannen grijpt naar zijn mes en bedreigt de ander. De rest van de zeelui hitst de ruziemakers op. De provoost komt ertussen en het feest wordt meteen stopgezet. De twee mannen worden uiteen gehaald en in de boeien gelegd. De provoost zal hen een straf geven maar hij mag daar niet alleen over beslissen. Morgen komt de krijgsraad samen om daarover een beslissing te nemen. Hopelijk worden ze niet met pak en zak van boord gezet. Dat is het ergste wat je kan overkomen. De volgende dag beslist de krijgsraad dat hun loon van de heenreis wordt ingehouden en dat ze niets mogen meebrengen van China. Dat is een zware straf maar het had erger gekund.

China

Aan het eiland Amsterdam konden we nog eens van boord. Nu zitten we alweer een maand op het schip. Er vliegen sedert vandaag meeuwen over het schip. Dat betekent dat we binnenkort land te zien krijgen. "Land in zicht!", hoor ik plots. Ik ben dolgelukkig en anderzijds een beetje triestig dat ik het niet opnieuw als eerste zie. Iedereen is dolenthousiast! We varen recht op de haven van Canton in China. Daar hebben we een Oostends handelshuis. Na een reis van bijna zeven maanden kan het schip uitgeladen worden. Iedereen helpt lossen en de zwaarste kisten met zilverstukken worden met behulp van de kaapstander van boord gehesen. Ik moet nog een paar dagen doorwerken en daarna krijg ik enkele weken vakantie. We hebben allemaal een pacotille gekregen die we mogen vullen met aangekochte spullen. Eens terug in Oostende kan ik ze met dikke winst doorverkopen. Terwijl wij rustig het land ontdekken gaat de kapitein onderhandelen met verkopers. Hij wil vooral kwaliteitsthee kopen, Chinees porselein en zijde. Het zijn producten die met grote winst verkocht kunnen worden in Oostende.

Kapers op de kust!

We zijn uitgerust en ook het schip is klaar om te vertrekken. Er ontbreken nog enkele bemanningsleden. Drie om precies te zijn. Als ze niet opdagen worden ze als deserteurs beschouwd. We vertrekken dan maar zonder hen. Het loon mogen ze op hun buik schrijven! Niemand verlaat het schip totdat we kunnen vertrekken met de gepaste winden, de noordoost-mousson. Op 26 januari 1726 is het eindelijk zover.

De kapitein heeft ons gevraagd extra uit onze doppen te kijken. We zitten op een volgeladen schip, een drijvende schatkist kan je wel zeggen, en kapers liggen op de loer om ons te beroven.

Ik herinner me plots het verhaal dat Lukas me op een zwoele avond vertelde. Tijdens zijn eerste reis naar het oosten werden ze aangevallen door piraten. Het was een heuse strijd en de soldaten beschermden ons met kanonnen. De piraten werden uiteindelijk als gevangenen aan boord genomen. Hun schip werd in brand gestoken. Binnen de kortste keren zonk het schip tot op de zeebodem. Ik hoop dat we hiervan gespaard blijven. Jakob is weer 'de zon aan het schieten'. Hij moet alles netjes optekenen op een heuse zeekaart. Hij vertelt me dat we zo snel mogelijk de wijde zee moeten bevaren. Niet alleen de Hollanders maar ook de Engelsen en Fransen liggen op de loer om de schepen van de Oostendse Compagnie te boycotten. Ze zijn jaloers omdat wij vlugger varen en veel meer goederen meebrengen. In feite leggen we meer mijlen af maar we hebben bijna altijd de wind in de zeilen en dat is toch héél belangrijk op onze reis. Ook verspillen we geen tijd door weinig stopplaatsen in te lassen.

Gebeurtenissen

We zijn reeds een dikke vier maanden op terugreis. Ik word wakker omdat het bangelijk stil is op het schip. Vaak lig ik te wiegen in mijn hangmat en hoor ik de golven van de zee tegen de boeg van het schip slaan. Vandaag hoor ik het niet. Zelf het kraken van het schip is heel rustig nu. Even denk ik dat ik droom. Ik hol snel naar het bakdek om te kijken wat er aan de hand is. Buiten is het eng en heel stil. We zitten in de potdikke mist. Jakob zit met zijn handen in zijn haar, want met zijn instrumenten kan hij nu niets aanvangen. Enkel zijn kompas kan hij nog betrouwen. Ik zie dat de zeilen opgeborgen zijn rond de ra's van de masten. Het is windstil.

Alles wat op het schip gebeurt wordt in het journaal opgeschreven door de schrijver. Als er dan na de middag toch wat wind opkomt, klimmen de zeelui vliegensvlug in de masten om de zeilen terug op te hangen. Ik klim ook in de mast tot helemaal bovenaan. De mist is intussen opgetrokken en ik heb een geweldig uitzicht. Plots hoor ik hevig gebrul en een doffe slag. Hemel... er is iemand van de ra gevallen. Die kerel lijkt de val op het dek overleefd te hebben maar hij heeft vast zijn benen gebroken. Hij wordt zo vlug mogelijk bij de chirurgijn gebracht. Hij beslist om het been te amputeren. De chirurgijn voert de zeeman dronken om zo de pijn te verzachten.

Ik hoop dat we vlug thuis zijn.

Ik heb er mooi genoeg van!!!

Colofon

Mu-Zee-Um – Educatieve Dienst 'Stedelijke Musea Oostende'
Horizon Educatief vzw
In opdracht van Cultuurdienst Oostende

Redactie Yves Boone en Ewout Vanhoecke

Redactioneel advies Daniëlle Amerijckx, Robert Belpaeme, Arlette Beulens, Els Depotter, Mieke Devisscher, Hilde Goossens, Hans Haghebaert, Wim Haghebaert, Norbert Hostyn, Martine Meire, Jan Parmentier, Bob Slambrouck, Liliane Vandenbroucke, Bart Vandervorst, Maaïke Vantomme

Vormgeving en Lay-out Yves Boone en Ewout Vanhoecke

Bron Tea Time in Flanders, Jan Parmentier – Uitgeverij Ludion

Verantwoordelijke Uitgever Marleen Willaert

Druk Eerste druk – mei 2002

Inlichtingen

Mu-Zee-Um
Museum voor Schone Kunsten
Wapenplein
8400 Oostende
telefoon: 059 26 90 64
telefax: 059 51 75 59
e-mail: info@mu-zee-um.be
www.mu-zee-um.be

Horizon Educatief vzw
Openluchtcentrum 'Duin en Zee'
Fortstraat 128
8400 Oostende
telefoon: 059 32 21 83
telefax: 059 32 19 50
e-mail : horizon.educatief.vzw@skynet.be
www.horizoneducatief.be