

Een afbeelding van Oost-Indiëvaarders. Wenceslas Hollar, 1607-1677, collectie University of Toronto.

300 JAAR OOSTENDSE COMPAGNIE

de Oostendse Azië-expedities als verhaal van handel, immigratie, onderhandeling en conflict

Wim De Winter¹

De Nederlandse VOC (Verenigde Oost-Indische Compagnie °1600) en de Britse EIC (East-India Company °1602) zijn alom gekend. Ze voeren naar Azië om exotische goederen op de Europese markt te brengen. Maar ook onze streken kenden een dergelijke handelscompagnie: de GIC (Generale Keizerlijke Indische Compagnie). Beter bekend als de 'Oostendse Compagnie', naar haar thuishaven in de toenmalige Oostenrijkse Nederlanden. Driehonderd jaar geleden zag ze het levenslicht. Het zou een verhaal worden van internationale verbondenheid van Oostende en haar 18^{de}-eeuwse haven met de wereld. Hoe en waarom is deze compagnie ontstaan? Hoe ervaaarde de Oostendse zeeman of handelaar deze nieuwe speler? Maar vooral ook hoe ontstonden de overzeese interacties en aan welke wereld gaven deze vorm? Het antwoord vormt een menselijke geschiedenis op en over zee.

¹ KU Leuven, wim.dewinter@kuleuven.be

MIGRATIE EN INTERNATIONALE HANDEL ALS AANLEIDING

De GIC bestond officieel slechts gedurende tien jaar (1723-1733). Al maakte ze deel uit van een langere maritieme geschiedenis, waarbij vele nationaliteiten en ondernemingen in de haven van Oostende bijeenkwamen. De Oostendse Azië-reizen vormden hierbij ontegensprekelijk het product van migratie. Tijdens de 17^{de} en 18^{de} eeuw zorgde Oostende's positie tegenover andere havens en naties voor een bijzondere rol als smokkelhaven, kapersnest, of transitplaats. Kortom, een plaats met mogelijkheden voor ondernemende kapiteins en reders. Oostende was door haar 'grenspositie' en de band met zusterhaven Duinkerken, via de vroegere visserij en kaapvaart, een aantrekkelijke vestigingspool. Handelaren en kapiteins die elders wegtrokken om religieuze of politieke redenen, vonden er nieuwe economische mogelijkheden.

Dit ondervond ook de uitgeweken Ier Thomas Ray (eigenlijk O'Regan) uit Youghall. Hij geraakte al gauw betrokken bij allerlei maritieme ondernemingen, en werd in 1728 zelfs burgemeester van Oostende. Naast hem vinden we ook andere ingeweken pioniers in de lange-afstandshandel terug. Zo was er voormalig kaperkapitein en reder Gollet de la Merveille, die reeds in 1712 vanuit Saint-Malo smokkelexpedities naar de Stille Oceaan en China uitrustte.

Maar waarom ontstond de GIC precies in de vroege 18^{de} eeuw? In 1713 eindigde de Spaanse Successieoorlog. Tijdens die oorlog was kaapvaart voor vele Oostendse zeelieden en handelaren uiterst winstgevend. Ook bracht deze oorlog de Zuidelijke Nederlanden uiteindelijk onder Oostenrijks bewind. Dit verbrak eerdere winstgevendende handelsconnecties met Cádiz, waardoor handelaren en investeerders andere markten en productiecentra zochten. De ondernemende inwijkelingen werkten via hun handelsconnecties, politieke contacten, en buitenlandse kennis aan de uitvoer van zeereizen over lange afstand. Onder het mom van 'individuele uitredingen' gingen handelaren hun kapitaal samenleggen om te investeren in schepen en bemanning. Zo trokken de eerste Vlaamse Indiëvaarders er in 1716 op uit. Men kocht in het geheim een schip op een Londense scheepswerf, en zond kapitein Gerrebrantsz via Cádiz met geheime orders om naar de Indische Malabar-kust te varen. Een tweede schip zou onder kapitein Sarsfield naar de specerijenrijke handels haven Surat in Gujarat varen. De rijke lading en haar publieke veiling zorgden voor een ongezien enthousiasme.



Chinese waaier met afbeelding van de Europese factorijen te Kanton. De gulden vlag duidt de Oostendse factorij aan. Collection Michel Maignan – Musée de la Compagnie des Indes de Lorient. (Foto: Michael W. Serruys)

Maar er was nog een gebeurtenis die het idee bezegelde om verre Azië-reizen te ondernemen. In 1717-1718 bereikten maar liefst vier Franse schepen de haven van Oostende, waaronder het schip *Marquis de Maillebois* van kapitein de la Perche. Dit schip was in 1714 in La Rochelle uitgevaren en had er een overtocht opzitten naar Peru, vervolgens China, en wederom via Peru naar Oostende. Haar bijzondere lading, over de Stille Oceaan getransporteerd, kwam zo voor het eerst op de Oostendse markt. Damask en ruwe zijde uit Nankin, meer dan 111 balen Chinese zwarte peper, textiel met geborduurde bloemen uit Beijing, een volledige set zijden slaapkamer-decoratie, en andere kostbare goederen. Zowel Ray als de la Merveille waren nauw betrokken bij de aankomst en afhandeling van deze schepen. Via Oostende wilden ze de taxatie op hun goederen vermijden en makkelijker smokkelwaar binnenbrengen.

Met het binnenlaten van deze schepen ijverde Ray voor Oostende's status als een soort vrijhaven. Die beschouwde hij als "de enige hoop om de zeevaart en handel van deze provinciën opnieuw tot bloei te laten komen", en verder buitenlandse zeelieden te kunnen aantrekken. Zijn plan was om zo te concurreren met "meerdere families en kapitalisten van Holland aan wie de VOC geen vergunning geeft om hun eigen schepen uit te rusten". De veiling van deze goederen trok de aandacht, en wakkerde de honger naar Chinees textiel, thee, specerijen en luxe producten verder aan. In 1717 voer de Engelse kapitein James Tobin zo naar Kanton in China, samen met de 'vlaemschen kapiteyn' Jacobus De Winter. Men kocht er zwarte thee en porselein in ruil voor zilver, dat onder meer in de Spaans-koloniale mijnen van Potosí was gemunt. Oostende nam nu volop deel aan de wereldhandel.

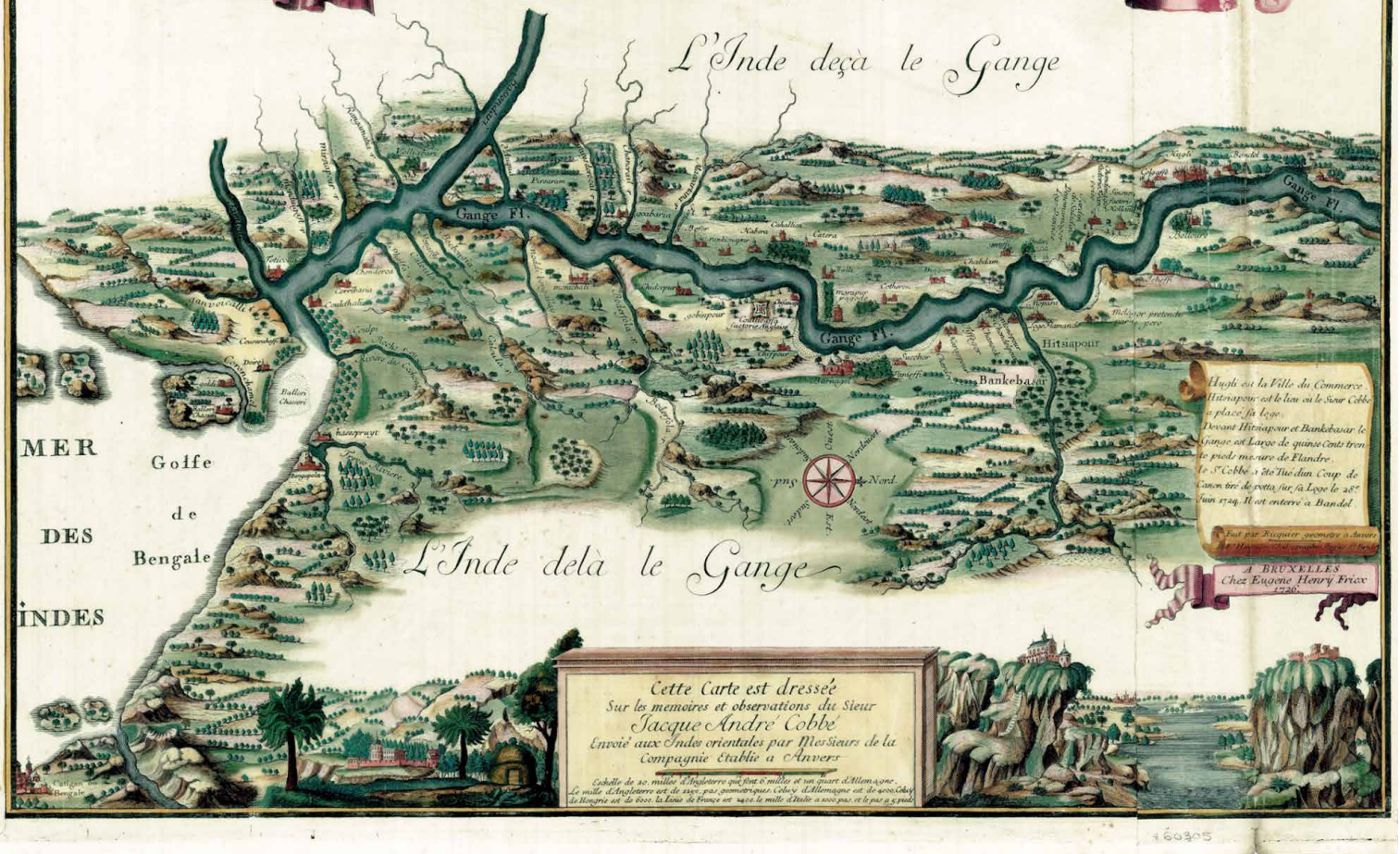
HET ONTSTAAN VAN DE GIC, EN HAAR HANDEL

Oostendse handelaars en Zuid-Nederlandse investeerders zochten vervolgens hoe ze de op gang gekomen Azië-handel systematisch konden verderzetten. Omdat Azië bereiken zes tot negen maanden duurde, was er nood aan een organisatievorm die kapitaal en risico verdeelde. De stichting van de Generale Keizerlijke Indische Compagnie vormde het antwoord. Op 1 september 1723 begon men met het intekenen op



Het gedrukte octrooi of stichtingsdocument van de GIC of 'Oostendse Compagnie'. Gent, François & Dominique vander Ween, 1723.

PARTIE DU GANGE OU SONT LES ÉTABLISSEMENTS
du commerce des Nations de l'Europe dans les Indes orientales



Wandkaart met afbeelding van de Ganges in Bengalen, waar de Europese handelsnederzettingen zich bevinden. Bruxelles, Henry Fricx, 1726.

aandelen in deze 'maatschappij in gedeeld aandeelhouderschap'. De Compagnie had haar zetel in de lokalen boven de Antwerpse beurs, omdat haar voornaamste kapitaals-investeerdere daar actief waren. De praktische uitredingen en veilingen van goederen gebeurden te Brugge en Oostende.

Toch vormt de naam 'Oostendse Compagnie' een deels vertekend beeld. Het is niet zo dat alle bemanningsleden, schepen of ondersteuning uit Oostende afkomstig waren. Zo deed men voor de initiële uitrusting van de compagnie beroep op ervaren Schotse of Engelse kapiteins, die reeds bij andere Europese compagnieën hadden gediend. Ook gebruikte men tweedehands-schepen afkomstig van Engelse of Hollandse scheepswerven, en zelfs Engelse of Hollandse zeekaarten.

Hoewel de Compagnie onder Keizerlijke vlag en vergunning voer, werd ze niet van overheidswege te Wenen of Brussel gesticht, maar vanuit de samenwerking tussen handelaren en kapitaal. De winsten en hofgeschenken zouden er wel voor zorgen dat de

Oostenrijkse Keizer de belangen van de GIC bewaakte. Al kwam men al gauw in moeilijk diplomatiek vaarwater terecht. Zo schreef de Britse EIC in 1723: "We must try to make these interlopers sick of their Voyages for tea".

Net zoals andere Europese handelscompagnieën richtte de GIC zich op enkele locaties: de koffiehandel te Mokka, de textiel- en specerijenhandel te India, en de thee-, zijde-, en porseleinhandel met China. Te Bengalen bevond de GIC zich, omringd door andere Europese compagnieën, aan de oevers van de Ganges. Ze liet er zich in met de aankoop en levering van textielproducten. Deze stoffen dienden voornamelijk voor de Europese markt. Men bracht luxueuze zijden stoffen mee uit Cassebazar, maar ook grof katoen dat later werd verkocht aan de West-Indische compagnieën om te dienen als slavenkledij. Verder waren er ook nog de *guinées*: kleurrijk textiel dat men bij Afrikaanse stamhoofden inruilde tegen slaven. Hier dient benadrukt te worden dat de GIC zelf niet rechtstreeks bij slavenhandel betrokken was, maar wel opereerde binnen een vroegmoderne handelscontext waar

deze deel van uitmaakte. Slavenhandelaren zouden hun producten dus verder aanwenden.

Voor China betrof de lading voornamelijk thee en porselein. Porselein diende daarbij niet als luxeproduct, maar wel als ballast om de scheepslading zwaarder te maken zodat het schip diep genoeg lag om uit te varen. Dit porselein kende vele vormen, van theeokjes tot schotels en schenkkannen. Toch vormde thee het meest winstgevend en voornaamste doel. Vergeleken met andere Europese 'Indië-compagnieën' maakte de GIC immers snellere zeereizen, waardoor ze versere thee op de markt kon brengen. Onder andere Hollandse kooplieden kochten ze op in een poging om zo het marktmonopolie van de VOC te behouden. Daarnaast behielden zijde en andere luxeproducten ook in de Oostenrijkse Nederlanden een blijvende aantrekkingskracht. Zo zien we dat de GIC ondanks haar rol als kleinere compagnie en laatkomer in de Azië-handel door gebruik van buitenlandse ervaring en expertise een geduchte positie op de markt veroverde.

HET AANDEEL VAN GEWONE ZEELIEDEN

Voor handelaars en investeerders is de zaak duidelijk: men probeerde het kapitaal uit te breiden door systematisch te investeren. Maar waarom kozen kapiteins en matrozen ervoor om riskante zeereizen te ondernemen naar vaak weinig bekende gebieden, met risico's van ziekte, overvallen door piraten, en andere gevaren? Ook hier draaide het om persoonlijke verrijking, en soms wat zucht naar avontuur.

Via de scheepskist mochten officieren en handelaars naast de compagniegoederen een percentage aan persoonlijke handelsgoederen of *pacotille* meevoeren. Dat leverde hen winsten van maar liefst 150%. Op kleinere schaal was dit ook het geval voor de matrozen of zeelieden, bovenop het feit dat ze een beter loon kregen dan bij de VOC. Zo blijkt dat matrozen in 1726 tijdens de terugreis van Kanton en nog voor ze in Oostende aankwamen, reeds hun kleine hoeveelheden porselein, zijde of lakwerk meubeltjes verkochten, en daar tienvoudig winst op maakten. Deze 'kleinere' transacties bleven meestal ongezien binnen de officiële GIC-boekhouding. Toch waren deze smokkelnetwerken op alle niveaus van belang, zoals we zien in de persoonlijke brieven van en naar zeelieden.

Zo schreef Joanne de Laer in September 1726 naar haar zoon Joannes Garmyn te Bengalen om een doos tabak "voor mijn Rekenigh te vercoepen", en adviseerde hem dat de drager "goeden dienst kon doen in het overbringen eenigh goet". Garmyn's

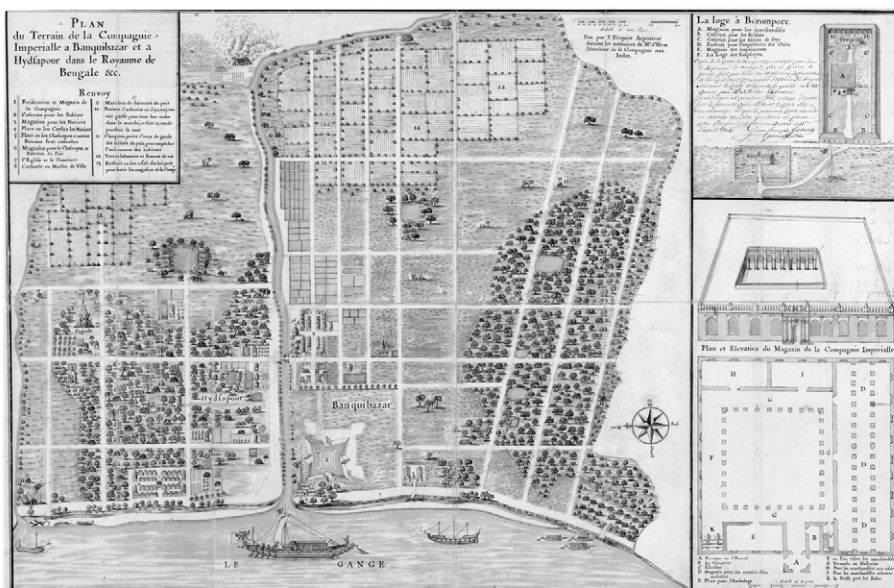
vader benadrukte dat hij voor een volgende uittocht te Oostende reeds een andere matroos contacteerde wiens kist hij ook kon gebruiken: "ick allier geïnformeert en hebben een Kist gevonden soo ue et den matroose kan verabordeeren zijn naeme is Anton Lams". Men voerde ook bijzonder accurate bestellingen uit, zoals 'neusdoeken' in een bepaalde kleur. Het opzetten van netwerken voor onderlinge steun en smokkel, met gebruik van elkaars scheepskist, vormde voor de zeelieden een courante praktijk. Joanne schreef verder ook dat men "vriendschap diende te houde", want "een vrient in vremt landt is altijd goet". Naast dit advies schreef Joannes' zus hem ook "dat ue daer een goedt hebt dajeniet en welt dat vader en moeder dat weidt, welt et mij hoover senden al of het voor mij waer, en sal seggen dat het van mijes", om zo "eengge profit te doen, butten hunne wite". Ook hier was het doel dus "profite macken", voor zichzelf en voor hun naasten. Zeelieden eisten meermaals hogere *pacotilles* of hoger loon, en wensten dat het kapitaal niet allemaal naar rijke ondernemers en kapiteins ging.

Zoals scheepsaalmoezenier Michael de Febure in 1721 opmerkte zag men nu de wereld zoals hij écht was. Een wereld waarover men voorheen slechts had gehoord of in boeken had gelezen. Al gaven die geruchten en boeken vaak een vertekend en stereotiep beeld omtrent 'moren', 'onveranderlijke hindoes', of 'leugenachtige Chinezen'. Deze denkbeelden verhinderden om de diversiteit te zien van mensen waarmee men handelde, omging of zelfs op diende te vertrouwen. Want waar kwam men terecht?

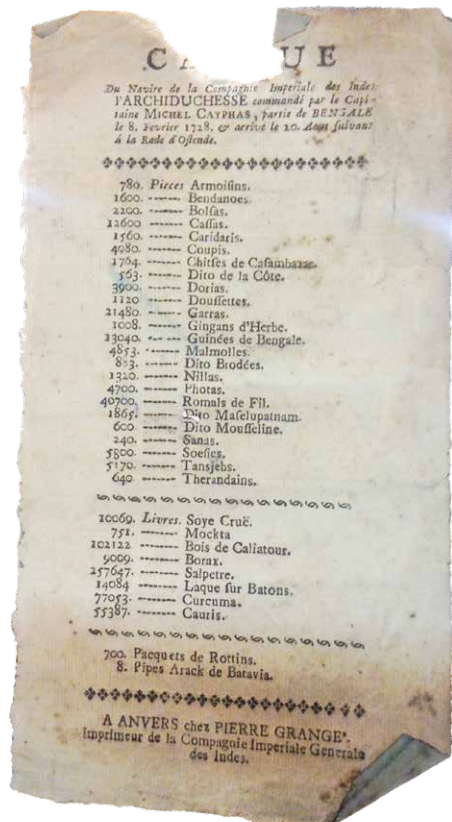
FACTORIJEN: HANDELSPOSTEN OF KOLONIËN?

Voorafgaand aan de stichting van de GIC trok Godefroy de la Merveille in 1718 met het schip *Carolus VI* naar de Coromandelkust in Zuidoost-India. In plaats van handel te drijven sloot hij een akkoord met de lokale heerser Nawab Sa'adatullah Khan van Arcat om er in ruil voor zijn lading een nederzetting te stichten. Deze nawab had politieke redenen om in Sadatpatnam een haven te stichten: Cabelon. De kooplui of reders te Oostende waren hier niet mee opgezet, maar zo bezat men wel een eerste overzeese Zuid-Nederlandse handelspost, als mogelijke tussenstop op weg naar Bengalen. Eerste-luitenant Diaz de la Peña bestuurdde deze nederzetting als 'gouverneur' tot hij wegens verregaande corruptie en daaruit voortkomende gewelddadige incidenten in 1726 werd afgezet. Na lange onderhandelingen verkreeg men datzelfde jaar de toelating om handelsposten te vestigen langs weerskanten van de Hughli-rivier, te Banquibazar (Berhampore-Hydsiapour). Deze nederzetting kreeg later onterecht en anachronistisch de stempel van 'België's eerste kolonie'. Deze misvatting trok de historische aandacht wat weg van andere handelsposten te Cassembazar en Dacca (in hedendaags Bangladesh), een handelspost waar samenwerking met Armeense en lokale handelaren van bijzonder groot belang was. Men bevond zich te Bengalen immers in een kosmopolitische smeltkroes aan Armeense, Turkse, en Arabische handelaars waartegenover alle Europese handelscompagnieën samen slechts een klein en verwaarloosbaar aandeel vormden.

Voor China ging de handel via geijkte procedures, waar ook de andere Europese handelaren aan onderworpen waren. Men mocht nooit verder reizen dan de havenstad Kanton en was beperkt tot interacties met lokale officieren, douane-inspecteurs, bevoorraders, en een geselecteerd aantal Chinese handelaren. De schepen meerden aan te Wampo. Daarna ging het met kleinere boten de rivier af om in Kanton jaarlijks een magazijn-handelspost of *hong* te huren van de voornaamste koopman waarmee men handel dreef. Dit alles gebeurde via het staatgestuurde protocol vanuit Beijing, dat gericht was op veiligheid en het inperken van destabiliserende invloeden aan China's maritieme grens. Vergeleken met de turbulente, en later koloniale geschiedenis in Bengalen was dit beleid misschien niet onterecht. Want hoe ging men om met de lokale leefwereld?



Plan van de GIC-factorij te Banquibazar, Bengalen. Stadsarchief Antwerpen.



Verkooplijst van Oosterse handelsgoederen (voornamelijk textiel) uit het schip van Michiel Cayphas na terugkeer uit Bengalen. Gedrukt en verdeeld te Antwerpen door Pierre Grange, 1728. Stadsarchief Antwerpen.

EEN INTERCULTURELE SAMENWERKINGS- OF CONFLICTGESCHIEDENIS?

Toekomend in de overzeese gebieden bezat men meestal niet de taalkundige noch interculturele competenties om zich vlot te bewegen in een kosmopolitische handelswereld. Men diende hiervoor beroep te doen op tussenpersonen. In Bengalen kon de handel slechts starten door de tussenkomst en expertise van de rijke bankier en hoveling Jagat Seth, en de Armeense handelaren Aga Mallick en Khoja Delaune. Deze werden ingeschakeld in het verschaffen van krediet om de handel te financieren, in diplomatieke onderhandelingen met de Nawab van Bengalen, maar ook voor de concrete uitbouw van de handelsnederzettingen. Ook ondernam men meermaals hofreizen om te onderhandelen over handels-toelatingen en het gebruik van terreinen. Hierbij diende men rekening te houden met de hofcultuur. Die omvatte eetgebruiken, lange onderhandelingen, uitgebreide briefwisseling, en plechtige rituelen – waaronder het dragen van een Indisch hofgewaad en het meermaals diep buigen. In 1723 probeerde Armeniër Khoja Delaune dit aan ambassadeur Cobbé aan te leren. Helaas verstoorde de Zuid-Nederlandse handelaren meermaals het hofritueel om

handelsbelangen te bespreken, waardoor de Bengaalse edelen hen verweten “als kinderen” te handelen. Cobbé probeerde het onderhandelingsproces te bespoedigen door conflict uit te lokken. Hij bracht een huurlingenleger van een 600-tal man op de been, maar kwam hierbij om. Vervolgens werd Baskisch-Franse koopman Vincent Parraber aangetrokken, die eerder als hulpchirurgijn voor de Fransen werkte maar wél ervaring had in lokale interacties. Via uitgebreide briefwisseling slaagde hij erin de nodige contacten te herstellen.

Vaak was het de nuchtere zeeman die de zaak in het juiste perspectief bekeek. Zo vatte kapitein Michiel Cayphas het in een brief in 1724 samen dat “naer men Comt om in een andermans landt een plaets te Coopen” men dient te onderhandelen, maar dat “de heer Cobbé noyt daer na en heeft willen Luystersen, als nu in den oorlogh zijnde”, en dat dit onderhandelingsproces langzaam moest verlopen omdat de vergunning “soo spoedigh niet en can bekomen worden en somtijts wel eenige tijdt door loopt voor men de selve heeft soo als 't met andere natien gebeurt is”. Indische kronieken benoemen de GIC-dienaren als ‘Alemans’. Ze wezen op de merkwaardige combinatie van geweld en handel, en vroegen meermaals of zij nu gekomen waren als handelaars of als veroveringsmacht, en waarom ze anders soldaten bijhadden? Het antwoord was vaak “om de dreiging van andere Europese naties te vermijden”.

Een voorspelling die zou blijken uit te komen. Uiteindelijk waren het die andere Europese naties die erin zouden slagen om de Compagnie op te doeken via diplomatieke druk. Zo werd op 31 mei 1727 reeds het octrooi of overheidstoelating voor 7 jaar opgegeven. Op 16 maart 1731 zorgde het Verdrag van Wenen er vervolgens voor dat de GIC een definitief verbod kreeg, in ruil voor de Pragmatieke Sanctie of erfopvolging van keizer Karel VI door Maria-Theresia. Toch ging men in het geheim nog verder met het uitrusten van schepen onder andere vlaggen. In Bengalen zouden tot 1744 nog Zuid-Nederlanders en Oostendenaren verblijven, onder het bestuur van de ingeweken Siciliaanse Oostendenaar François de Schonamille. Zij konden daar overleven door de intra-Aziatische handel naar Perzië of zelfs Manila te ondernemen, die niet langer verboden was met Oostende. Daarbij verkocht men scheepsruimte aan andere handelaren, en werkte men stiekem samen met de Franse gouverneur Dupleix of de Nederlander Jan Albert Sichterman in smokkelhandel ter persoonlijke verrijking. Met verdoken steun van de Franse en Engelse handelscompagnieën ontketende gouverneur de Schonamille uiteindelijk

een huurlingenopstand die geen schijn van kans had. Men drukte daarbij zelf uit niet te kunnen concurreren met Perzische of Armeense handelaren, en probeerde dus via geweld een gunstige positie te verwerven. Dit mondde uit in piraterij waarbij men inlandse vaartuigen plunderde en de belangen aanviel van dezelfde Armeense en Perzische bondgenoten waar hun handel en aanwezigheid eertijds op steunde.

VALT ER NOG WAT TE LEREN?

Vanaf 1902 gingen historici de geschiedenis van de GIC beschouwen als een koloniale geschiedenis, waarin men factoren zocht die overeenstemden met hoe men toen kolonies zag. Maar eerder dan de politieke of militaire dominantie van een kolonisator zien we hier een verhaal van samenwerking en het zich schikken naar de communicatie en hofrituelen van vroegmodern Indië, of naar de veiligheidsprocedures en beperkingen van maritiem China. In deze bijdrage herbekeken we daarom deze geschiedenis aan de hand van het uitgebreide GIC-archief, dat in het Antwerpse Stadsarchief (Felixarchief) berust. Daarnaast vindt men ook bronnen in het Rijksarchief te Brussel en in de Gentse Universiteitsbibliotheek, onder meer uit de nalatenschap van Gentse reders en investeerders. De internationale connecties blijken ook uit correspondentie die zich in de British Library te Londen of in de Archives Nationales te Parijs bevindt. Hoewel de maritieme geschiedenis als onderzoeksdomein in België een minderheidspositie bekleedt, is er door het samenleggen en bevragen van vele manuscripten en het uitstekende werk van voorgangers al heel wat ontdekt over de Oostendse Compagnie. Toch is de horizon van het Oostendse maritieme verleden thuis en overzee nog lang niet bereikt.

Wim De Winter doceerde aan de Universiteit Gent over de interacties van de Oostendse Compagnie in Qing China en Mughal India. Naast verder onderzoek naar de bijdrage van de Franse transpacifische handel tot de Oostendse handelsperiode in de vroege 18^{de} eeuw, binnen het ERC AdG project TRANSPACIFIC aan de KU Leuven (Grant Agreement No. 833143), bereidt hij een boek voor over de interculturele interacties van de GIC. Hij doceert momenteel ook als gastprofessor aan de Universiteit Gent. Op het congres rond 300 jaar Oostendse Compagnie in November 2023 zal hij een ‘keynote’-lezing verzorgen rond de conflict-geschiedenis van de GIC.

MEER LEZEN

- De Winter W. (2020). De Zuid-Nederlandse Prize Papers. Onderzoek naar de geschiedenis op zee aan de hand van 18^{de}-eeuwse boorddocumenten. Grote Rede 51: 12-16.