



A. Algemeen overzicht
 (± 1650 - ± 1750).
 Vlakkevenen: Rond 1650 voltooid of bezig.
 Balken: Rond 1750 voltooid of bezig.

Rond 1650 definitief in Nederlands bezit
 Uitbreidingen in de 17e en 18e eeuw.
 Invindelingen 1741 en 1751
 Rijk van de Grote Mogel 1525-1750 (1850)

HEEN **TEUG**



De Oostendse Compagnie

Zo'n kleine 300 jaar geleden kende onze zeehavens wellicht een van zijn meest lucratieve en memorabele bloeiperiodes. Nog geen decennium lang was Oostende de thuishaven van de gelijknamige handelscompagnie naar den oost. Een boeiende tentoonstelling over die maritieme handelsepisode vindt plaats in de Venetiaanse Gaanderijen.

Tijdens de 17de eeuw speelde de Oostendse haven al een belangrijke rol bij de internationale handel tussen Spanje en Portugal en Vlaanderen. Maar de Spaanse successieoorlog strooide roet in het eten en dan kwamen de Zuidelijke Nederlanden onder Oostenrijkse heerschappij. Met instemming van de nieuwe overheersers begonnen handelaars uit Gent, Antwerpen, Brugge en Oostende een directe vaart uit te bouwen met het Verre Oosten. Oostende werd de thuishaven van lucratieve reizen naar de Rode Zee, Bengalen, India en China. Indische katoentjes, Arabische koffie en Chinese thee vonden gretig afnemers in West-Europa.

Voor er sprake was van de Oostendse Compagnie - officieel de "generale Keijzerlycke Indische Compagnie" (GIC) opgericht in 1722 - rustten al een aantal kapitaalkrachtige Vlaamse ondernemers vanaf 1715 een veertigtal Oost-Indiëvaarders uit. Maar om de nefaste concurrentie tussen diverse rederijen uit te schakelen, sloegen de belangrijkste kooplui in 1722 de handen in elkaar en de "Generale Keijzerlycke Indische Compagnie" was geboren. Met een voorspeld rendement van 10% waren de 6000 aandelen zo verhandeld. De zetel van de GIC was gevestigd in Antwerpen maar de veilingen gebeurden in de thuishaven Oostende en Brugge.

De meeste schepen van de Oostendse Compagnie of GIC kwamen uit Engeland of in mindere mate werden ook vaartuigen uit Noord-Nederlandse uitgereed. Twee keer ook kreeg een Duitse werf een order. In Oostende zelf werd maar één Oost-Indiëvaarder gebouwd: "De Hertog van Lorreyne". Op het einde van de GIC bestond de vloot uit elf vaartuigen. Meestal driemasters met een gemiddel-

de tonnemaat van ca 420 ton en al rap ca. 46 meter lang. In die orde van grootte waren er zo'n dertig kanonnen aan boord en wat kleiner wapentuig, want de reis was lang en de kapers en zeerovers talrijk. Maar ook de Engelsen en Noord-Nederlanders durfden al eens enteren.

Aan boord

Naargelang de tonnemaat van het vaartuig waren er toch om en bij de 90 bemanningsleden aan boord. Als proviand werd gepekeld rundvlees ingescheept, stokvis, bier en rode en witte wijn. Bij de heenreis werd vaak op de Kaapverdische Eilanden en op Java geravitailleerd. Op de Kaap de Goede Hoop waren de GIC-schepen begrijpelijkerwijze niet welkom. Op de rerourvaart werd niet zelden in Brazilië gebunkerd.

Het uitreden en laten varen naar Bengalen kostte in onze munt omgerekend ca. 1.650.000 euro of 66 miljoen frank. Een reis duurde dan ook al rap ruim anderhalf jaar.

De Oost-Indiëvaarders dienden altijd te wachten op springvloed om af te varen en bij de retourvaart was hun diepgang te groot en moest hun vracht voor de Oostendse rede eerst op "binnenlanders" worden overgeladen. Een zandbank pal voor de havengeul maakte het in- en uitvaren en niet comfortabeler op.

Bij gebrek aan voldoende en ook ervaren bemanningsleden dienden de reders wel vaker een beroep te doen op buitenlandse officieren - vooral ervaren Engelse officieren, maar in de GIC-periode waren de meeste kapiteins toch afkomstig uit Oostende. En de buitenlandse bemanningsleden waren dan meestal nog Fransen afkomstig uit Duinkerke. De GIC betaalde zijn officieren dan ook beter dan de compagnieën in de buurlanden. Elk bemanningslid mocht bovendien nog naargelang zijn rang ook beschikken over een beperkte ruimte aan boord. Die persoonlijke bagage - zeg maar privé lading of pacotille - kon zowel dure spullen als halssnoeren als snuisterijtjes à la spiegel-tjes, kandelaars, pennemesjes en scharen bevatten die dan vaak als relatiegeschenk bij de handelstransacties werden ingezet. Deze privé-

handel was erg lucratief en leverde niet zelden een winstmarge op van 150%. Onderofficieren hadden recht op één kist van een vastgesteld volume en geschoolde zeelui mochten een gevulde matrozenkoffer aan boord brengen, gewone matrozen mochten beschikken over een halve koffer. Maar om een privé-handel op te zetten dienden vooral de officieren die over een relatieve grote pacotille konden beschikken leningen aan te gaan. Er stonden zware boetes op het verschepen van te grote pacotilles, maar dat "overschot" probeerden de bemanningsleden dan op de retourreis in de ravitailleringplaatsen te verkopen. De globale vergoedingen bij die vooruitredingen waren meestal hoger dan later bij de GIC en ook minder gereguleerd. Bij de oprichting van de Oostendse Compagnie wilde men een einde maken aan dat pacotillesysteem omdat die te veel drukten op de winsten zelf van de compagnie. Maar een volledig verbieden van die privé-handel is nooit gelukt.

Bij iedere reis zeilden ook een paar supercargo's mee. Handelaars - dikwijls Engelsen - die zowel verantwoordelijk waren voor de verkoop van de heenlading als de aanschaf van de teruglading. Het commerciële welslagen van de reis was sterk van hen afhankelijk. Bij de GIC was de gage van de supercargo meestal hoger dan bij de VOC (Verenigde Oost-Indische Compagnie uit Noordelijke Nederlanden die precies 400 jaar geleden werd opgericht).

Een matroos verdiende minder dan een ongeschoolde arbeider aan land, maar daar "kost en inwonen" inbegrepen waren, hield hij toch meer over. Ambachtslui aan boord verdienden dan weer meer dan hun collega's aan de wal.

WY onderschreven beloven te betaelen aan den Toonder dese de Somme van *veertich* — Guldens Courant Geld over een Maendr Gage van *Jacobus Berteloot* — geengagteert met het Keyserlyck Generael Indische Compagnie Schip genaemt *2. Margareta de Brui* Capiteyn *Andriae J. Landman* Achtien Maenden naer het vertreck van t gemelde Schip, ten waere dat men eerdet tydinge bequaem dat het selve gebleven ofte genomen waere dat Godt wilt verhoeden) ofte dat dito *Jacobus Berteloot* waere gedefectert ofte gestorven, in welck geval sal dese Obligatie van geender waerde welen, Actum in Oostende

Aanwervingsakte bemanningslid

De Chinese Nederlanden

De Portugezen onderhielden al in de 16de eeuw handelsrelaties met China, een rol die de VOC in de 17de eeuw overnam, hoewel de contacten met de vrij agressieve Noord-Nederlanders en Chinezen eerder sporadisch en vrij grimmig te

noemen waren. En hoewel door de VOC en de East India Company thee werd ingevoerd, werd de Oostendse Compagnie al vlug de belangrijkste importeur van thee uit Canton in Noord-West-Europa. Naast porselein - ook als ballast en bescherming van de kostbare theelading gebruikt - en zijde werd thee het belangrijkste importproduct uit de Chinese factorij. Tussen 1725 en 1728 kwam 58% van de Europese thee in Oostende aan wal. Met smokkelschepen werd de Engelse markt bevoorrad en via Zeeland en Zuid-Holland belandde de kwalitatief betere thee uit Canon ook bij onze Noorderburen die onze grootste thee opkopers werden. Ook de hier aangevoerde zijde viel goed in de smaak bij de Noord-Nederlanders. En hoewel er al in de tweede helft van de 17de eeuw koffie- en theehuizen werden opgericht, bleek thee ook nog in de 18de eeuw enkel bij de upperclass ingeburgerd. Het 18de eeuwse Oosters ogende tuinhuisje aan de Brugse Groene Rei is een zgn. "theekoepel", de uitgelezen plek om op een zomerdag met zakenrelaties of kennissen te genieten van een exclusief kopje thee.

Omdat de Chinezen, in tegenstelling met de Arabieren en de Bengalen er niet zo tuk op waren om Europese producten te kopen of te ruilen voor hun lokale koopwaar werd met zilveren munten betaald. Vooral de in Latijns-Amerika aangemunte "Spaanse matten" of "piasters" waren in Canton bijzonder in trek vanwege hun hoge intrinsieke waarde.

Naast thee, zijde en porselein - met het vermaarde "Chine de commande" - kwam er een echte cultuur van chinoiserieën op gang in onze gewesten: meubilair, serviezen, waaiers en koffers decoreerden soms volledige Chinese kamers.

De Oostendse Compagnie heeft dus in niet geringe mate bijgedragen aan de Europese 18de eeuwse theecultuur.

Onder druk van de buitenlandse mogendheden werd het octrooi van de GIC in 1727 voor zeven jaar opgeschort en in 1731 definitief ingetrokken.

"Oostende en Co" is de titel van de tentoonstelling die de Cultuurdienst van Oostende inricht in de Venetiaanse Gaanderijen. Tot 29 september dagelijks open van 14 tot 18 uur en op zondag ook al 's morgens van 10 tot 12 uur. Toegangsprijs 3 euro, reductiegenieters en groepen 1,5 euro. Mogelijkheid tot een geleid bezoek met gids. Info tel. 059/56.20.15.