

# DE NAVIGATIE BIJ DE GENERALE INDISCHE COMPAGNIE

DOOR

R. BAETENS

24484

Vanuit Oostende vertrokken tussen 1715 en 1732 53 schepen naar het Oosten waarvan 26 naar Kanton in China en 27 naar Bengalen<sup>1</sup>. 60% van deze reizen waren het werk van particuliere reders. De Generale Indische Compagnie, opgericht op 19 december 1722, zou slechts in 1724 haar eerste schepen laten vertrekken. Na een eerste opschorting in 1727 voor zeven jaar werd de compagnie voor altijd verboden op 16 maart 1731 en door de vergadering van aandeelhouders in 1734 geliquideerd. Na 1727 vertrokken echter nog in het totaal vijf schepen.

Deze unieke, en helaas, vrij kortstondige periode in onze maritieme geschiedenis biedt de mogelijkheid om de navigatie te bestuderen en inz. te onderzoeken hoe deze overwegend Vlaamse kapiteins erin slaagden ondanks de onervarenheid met de route hun schepen op bestemming te brengen. De rijkdom van het bronnenmateriaal laat dit trouwens toe. De voornaamste fondsen berusten in het Stadsarchief te Antwerpen, de handschriftenafdeling van de Rijksuniversiteit te Gent en het Algemeen Rijksarchief te Brussel. Daarnaast zijn ook nog een aantal documenten in privé-handen<sup>2</sup>.

## Welke zijn nu deze bronnen ?

1. Inventarissen en aankooprekeningen. Ze maken melding van de instrumenten en kaarten die aan boord waren. De aanduidingen zijn gewoonlijk erg summier. De rekeningen laten echter toe de koopprijs en de herkomst terug te vinden, al kon dit laatste element gecamoufleerd zijn door de aanwezigheid van een stroman. De overheid in de buurlanden zou een verkoop van instrumenten aan de Oostendse Compagnie immers niet geduld hebben.

<sup>1</sup> Een opgave van deze schepen voor wat China aangaat bij : DEGRYSE, K., *De Oostendse Chinahandel (1718-1735)*, in : „Belgisch tijdschrift voor filologie en geschiedenis”, 52, 1974, p. 306-347. Verder bij : BAETENS, R., *Investering en rendement bij de Generale Indische Compagnie : de handel op Bengalen vergeleken met de Chinahandel*, in : „Album aangeboden aan Charles Verlinden”. Gent, 1975, p. 17-42 en DEGRYSE, K., *De maritieme organisatie van de Oostendse Chinahandel (1718-1735)*, in : „Med. Marine Ac.”, 24, 1976-'77, p. 19-57.

<sup>2</sup> Een algemeen overzicht bij MOLLAT, M., *Les sources de l'histoire maritime en Europe, du Moyen Age au XVIII<sup>e</sup> siècle*, „Actes du quatrième Colloque International d'histoire maritime tenu à Paris du 20 au 23 mai 1959”, Parijs, 1962.

2. De scheepsjournalen. De officieren hadden van de directeurs de opdracht ontvangen om een boordjournaal bij te houden. Het diende hooguit een maand na terugkeer overhandigd aan de directeurs van de compagnie. Het is dus mogelijk dat sommige journalen kopijen van het origineel zijn. De meeste zijn bewaard gebleven, wat maakt dat er vier tot vijf voor één schip kunnen bestaan. Sommige geven in verhaaltrant nogal wat commentaar over ontmoetingen op zee, weersomstandigheden, bijzondere gebeurtenissen (b.v. het dopen bij het overschrijden van de evenaar), enz. Andere houden het bij zakelijke optekeningen over de gevolgde koers mooi geschikt in tabellen. Ze hebben meer het karakter van een logboek. Ook mengvormen komen voor, waarin proza afgewisseld wordt met cijfergegevens. Enkele zijn voorzien van soms naïeve schetsen van kustlijnen en havens. Uitzondering hierop maakt het journaal bijgehouden door Laille-Pichard, luitenant op de *Arent*, in 1724 vertrokken naar China<sup>3</sup>. Geschreven in het Frans en verlucht met een aantal kaarten waarop de route staat uitgestippeld, munt het uit door de grote zorg die eraan besteed werd. Het zijn daarenboven de enige kaarten die tot ons zijn gekomen. Men zou verwachten dat de compagnie een kaartenarchief had aangelegd zoals haar collega's in het buitenland deden. Zo dit gebeurde dan zullen die kaarten wel op het kantoor van Louis Bernaerts, de commissaris van de compagnie te Oostende, gelegen hebben<sup>4</sup>.

3. Dagboeken en reisbeschrijvingen. Naar inhoud en vorm kunnen de verschillen groot zijn. Het dagboek van Gerard de Bock is een schitterend document voor de kennis van het leven aan boord; het verhaal van pater Servatius Varrée, aalmoezenier op de *Concordia*, kan een interessante bijdrage zijn voor de mentaliteitsgeschiedenis. Ook voor de zeevaartkunde bieden ze verrassingen. Zo tekent een scheepsaalmoezenier in zijn dagboek voortdurend gegevens op die door een stuurman als vanzelfsprekend werden beschouwd en dus achterwege gelaten, b.v. dat een graad in de breedte 15 mijl en in de lengte 12 mijl bedraagt. En Gerard de Bock besteedt regelmatig tijd aan het beschrijven van de kunst van het „zeilvoeren”<sup>5</sup>. Het zou moeten overwogen worden of sommige van deze ego-documenten niet verdienen uitgegeven te worden. In bijlage is een lijst te vinden van alle scheepsjournalen en verhalende bronnen.

4. Verder ontdekten we in de bibliotheek van het scheepvaartmuseum te Antwerpen een werkje dat op de fiche de titel droeg „vraagstukken van plaatsbepalingen op zee” en bij nader toezien een manuscript uit 1732 bleek te zijn. We

<sup>3</sup> SAA, GIC, 5688, 82 folio's. (Afkortingen: ARA: Algemeen Rijksarchief, SAA: Stadsarchief Antwerpen; GIC: Generaal Indische Compagnie; BUG: Bibliotheek Universiteit Gent; H.-H.: Hye-Hoys.)

<sup>4</sup> SCHILDER, G. en MORZER BRUYNS, W. F. J., *Navigatie*, in: „Maritieme Geschiedenis der Nederlanden”, III, Bussum, 1977, p. 198 e.v. In de Kon. Bibliotheek, afdeling Kaarten en Plans, berusten twee kaarten waarop de Bengaalse bezittingen van de compagnie voorkomen. Ze dragen het nummer 102 en 103 en moeten deel hebben uitgemaakt van een verzamelband die in het bezit was van de compagnie cf. *Vijf jaar aanwinsten 1974-1978. Kaarten en Plans*, Brussel, 1979, p. 541-546.

<sup>5</sup> BUG, Hs., H.-H., 929; SAA, GIC, 5689bis f° 113, 117-118, 152, 156.

konden het identificeren als toebehorend aan James Dormer, schrijver voor de supercargo's op de *Concordia*, in dat jaar op weg naar Kanton<sup>6</sup>. Hij heeft zeer vlijtig de navigatielessen gevolgd aan boord en opgetekend, zodat het een efficiënt leerboekje werd voor de kanidaat-stuurman. Het is opgesteld naar het model van de koopmansleerboeken met opgaven en antwoorden uit de praktijk. We kennen de vele traktaten die in de loop van de 17de en 18de eeuw zijn gepubliceerd<sup>7</sup>. Het onbetwiste voordeel van dit leerboekje is dat het louter op de praktijk is gebouwd en dus direct aanleunt bij een geleefde werkelijkheid.

5. Tenslotte ligt er informatie her en der verspreid over de correspondentie, verslagen, boekhouding e.d.m.

### De navigatietechnieken

Begin 18de eeuw bleef de zeevaartkunde vrij rudimentair. Een Engelse gezegde vatte de hulpmiddelen goed samen : „Mind your three L's : latitude, lead, lok-out”<sup>8</sup>. De plaatsbepaling omvatte twee aspecten : het omschrijven van de breedte en de lengte. Bij middel van het astrolabium, de graadboog en de hoekboog en van de declinatietabellen vond men de „vertrouwde breedte”. De breedte werd bepaald door het meten van de hoogte der zon op het middaguur. Het wolkendek kan gedurende dagen deze waarneming verhinderen. Ofschoon deze metingen, door verschillende personen verricht, dikwijls van elkaar afweken, gaven ze een betrouwbaarder resultaat dan de metingen van de gegiste breedte. Om tot een „gegist” punt te komen waren er drie vereisten : de snelheid van het schip meten met behulp van een log en tijdglazen, de koersrichting aangeduid door de kompassen en de loxodromie welke moet toelaten als resultaat van alle metingen te weten waar men zich bevond<sup>9</sup>. De

<sup>6</sup> Nationaal Scheepvaartmuseum, Antwerpen. Bibliotheek, nr. D 415. Het telt 17 folio's en meet 24 x 37,5 cm.

<sup>7</sup> We vermelden tussen de vele : FOURNIER, G., *Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation*, Parijs, 1667-'69<sup>2</sup> (in 1648 1<sup>o</sup> uitg.); VAN NIEROP, D. R., *Nieroper schat-kamer waermee dat de Kunst der Stierhuyden door seechere Gront-regulen geleuten gebruik kan worden*, Amsterdam, 1676 ; DE VRIES Kl., *Schatkamer ofte konst der Stuerhuyden*, Amsterdam, 1702 ; BOUGEUR, J., *Traité complet de la navigation*, Parijs, 1706 ; AUBIN, *Dictionnaire de marine*, Amsterdam, 1702 ; RÖDING, J. H., *Allgemeines Wörterbuch der Marine*, 4 dln. Hamburg, Leipzig, 1794-1798.

<sup>8</sup> BLY, G., *Met onze compagnieschepen naar den Oost*, in : „Mededeelingen van de Akademie der Marine van België”, 1, 1936-'37, p. 194. Een overzicht bij FISCHER, E. J., *Navigatie van Columbus tot Cook : bijdragen van techniek en wetenschap tot oplossing van het „navigatieprobleem”*, in : IDEM (ed.), *Geschiedenis van de techniek*, Den Haag, 1980, p. 203-237 en CRONE, E., *Het vinden van de weg over zee*, in : „Mededeelingen van de Koninklijke Vlaamse Academie. Klasse der Wetenschappen”, 25, 1963, nr. 9, p. 3-22.

<sup>9</sup> MARGUET, F., *Histoire générale de la navigation du xv<sup>e</sup> au xx<sup>e</sup> siècle*, Parijs, 1931, p. 28 ; VAN NIEROP, D. R., o.c., p. 278-281. De loxodroom is een „kromme” op de aardbol die met alle meridianen gelijke hoeken maakt of met andere woorden de curve die het schip beschrijft, als het constant dezelfde windstreek volgt en de meridiaan dus steeds onder constante hoek snijdt. Het loxodromisch probleem zal erin bestaan de gegevens van snelheid en koersrichting te gebruiken om tot een bepaald punt te besluiten.

gegiste breedte nu werd bekomen door het bepalen van de koers en de „verheid” (afgelegde afstand in een bepaalde tijdsspanne). Daar de weersomstandigheden de man aan het roer het volgen van de opgegeven koers konden bemoeilijken en sterke stromingen en winden de opmetingen vervalsten stelde men herhaaldelijk verschillen vast tussen de bevonden en de gegiste breedte, die dan aan de sterke stroom of aan het toegeven van het log werden toegeschreven<sup>10</sup>. Een grotere moeilijkheid vormde het vaststellen van de lengte. De gegiste lengte, er was toen nog geen ander middel, werd berekend vanaf de nulmeridiaan, die echter van land tot land kon verschillen. Men zag hier een middel om bepaalde routes en plaatsen voor de concurrentie te verhullen<sup>11</sup>. De Fransen lieten de beginmeridiaan gaan door het uiterste punt van het eiland Ferro, het meest westelijke van de Kanarische eilanden, later door het observatorium van Parijs. De Hollanders zochten de meridiaan te laten lopen door het gebergte van Tenerife en de Portugezen door de Azoren, onder het voorwendsel dat de kompasnaald aldaar geen afwijking vertoonde. Spanje begon te tellen vanaf Cadiz, Engeland vanaf Lizard Point of het observatorium van Londen of Greenwich<sup>12</sup>. De Oostendenaren gebruikten meestal het eiland Ferro (18° W.L. van Greenwich), soms Tenerife, uitzonderlijk Plymouth<sup>13</sup>. De lengte kon bij gemis aan een betrouwbare tijdmeten niet nauwkeurig bepaald worden. Men behielp zich met behulp van een azimutkompas. De hoek of variatie die de magneetnaald op een bepaalde plaats vertoonde met de meridiaan werd gemeten. Deze variatie stond op de zeekaarten gedrukt. Men hoefde slechts per azimut of amplitude van een hemellichaam de variatie te rekenen, de uitkomst te vergelijken met de variatie op de kaart en waar beide getallen overeenstemden zou het schip zich moeten bevinden<sup>14</sup>. Het bleek dat men er dan ook regelmatig naast zat. Een voorbeeld om dit te illustreren. De *Duc de Lorraine* op terugreis naar Oostende kreeg te maken met overtrokken en mistig weer, zodat men aan boord drie dagen lang de positie van het schip niet kon bepalen. Volgens de „ronde kaart” en de gemiddelde schatting van de kapitein en stuurman bedroeg de afstand tot de Ierse kust nog 50 mijl. De „platte kaart” gaf 100 mijl aan. Blijkbaar gebruikte men beide; de platte kaart allicht voor korte afstanden. De kapitein besloot het schip te laten drijven om niet op de klippen te lopen. Toen

<sup>10</sup> SAA, GIC, 5708: „Sondagh 25 Mey 1732: bevinde dese twee eetmalen 25 M: (minuten) verachtert in breette. Woensdagh 25 Juny: bevinde 7 M: verschil in breette gisse comt door de groote zee. Vrijdagh 1 oust: bevinde 24 M: verschil in breette gisse sulcx comt niet ghenough gegist en hebben”.

<sup>11</sup> MARGUET, F., *Histoire de la longitude à la mer au XVIII<sup>e</sup> siècle en France*, Parijs, 1917, p. 5 e.v.

<sup>12</sup> *Dictionnaire de Marine contenant les termes de la navigation et de l'architecture navale avec les règles et proportions qui doivent être observées*. Amsterdam, 1736, p. 605, 644; RÖRDING, J. H., o.c., II, p. 79.

<sup>13</sup> SAA, GIC, 5689bis, f° 156: „Den 18 july stil weer sijnde quam den capt Carpentier alhier aenboort en wierd als nu bevinden de bestekken van bijde de schepen seer veel diffireerde, staende alhier volgens gissingh meer als vier graden noordelijker te weeten verder van Fero als wel aenboort van den capt Carpentier het geen bij coelte van een goede wind de tijdt sal leeren wie hier omtrent de beste gissingh sal hebben”; 5709, 7 april 1730 (Tenerife), 5708, 4 augustus 1733 (Tenerife); BUG, Hs., H.-H., 1827, f° 37 (Tenerife); ARA, *Manuscripts divers*, 958, 11 januari 1723 (Plymouth).

<sup>14</sup> Het amplitudo is de peiling van het hemellichaam gemeten van het oost- of westpunt. Zie BLY, G., o.c., p. 195. SCHILDER, G. en MORZER BRUYNs, W. F. J., o.c., II, p. 193.

men na vier dagen land ontwaarde stelde men vast 7° 6' meer oostwaarts te zitten dan gedacht<sup>15</sup>. Een ander probleem was de lengte van een zeemijl. Deze is gelijk aan een boogminuut van een meridiaan op 45°<sup>16</sup>. Men moet dus vooreerst de lengte van de meridiaan kennen om de waarde van een graad te berekenen. Als we de log bespreken, komen we hier op terug. De stuurlii gebruikten echter allerlei handigheidjes om de vergissingen zo klein mogelijk te houden. Aldus verplaatste men de nulmeridiaan op een nieuw geïdentificeerd punt bij Kaap de Goede Hoop of bij Java. Men herbegon te tellen en de gemaakte fouten stapelden zich niet verder op<sup>17</sup>. Men peilde ook de diepte met een lood en nam grondstalen. Men lette op de kleurveranderingen van het water, voorbijrijvende planken, de zeestromingen, zeewier, vogels en vissen. Alles werd zorgvuldig gerapporteerd en hielp bij de bepaling van de ligging en de nadering van land<sup>18</sup>. Vele journalen zijn dan ook interessant voor de waarneming van natuurverschijnselen<sup>19</sup>.

### De navigatie-instrumenten

Tot eind 18de eeuw vaarden de stuurlii op een gissing. Dit gegist bestek kon dan daarna verbeterd worden. Een wijze stuurman lette erop zijn gissing voldoende ruim te houden opdat hij dan vroeger de nabijheid van klippen of land verwachtte en dus moeilijker voor onaangename verrassingen kon komen te staan. Het eerste element van de gissing was de snelheidsbepaling van het schip. Men gebruikte hiervoor een log, een instrument dat in 1577, in *A regiment for the sea* van William Bourne het eerst beschreven staat<sup>20</sup>. Het instrument bestond uit een rol, logrol genoemd, die zeer gemakkelijk om haar as moest draaien, zodat de loglijn zonder

<sup>15</sup> *BUG, Handschriftenafdeling, 1926*, 8 augustus 1733 ; *SAA, GIC, 5708*, 6, 7, 8 en 9 augustus 1733. Een platte kaart is wat men noemt geen „conforme” kaart. Dit betekent dat de hoeken op de kaart ongelijk zijn aan de overeenkomstige hoeken op de aarde en dat de loxodroom geen rechte lijn is.

<sup>16</sup> NOORDUYN, W., *Leerboek der zeevaartkunde*, Gorinchem, 1918<sup>8</sup>, p. 43.

<sup>17</sup> Op het schip *Den Neptunus* werd het journaal bijgehouden door John Combes. Hij vermeldt b.v. op maandag 16 juni 1729 :

„lattitude p(er) am(plitude) 34° 5 S(ud)  
 „m(eridian) d(istance) from Fortaventura 77° E(ast)  
 difference of longitude 110°  
 longitude from Fortaventura 99° 22' E(ast)  
 longitude from London 85° 57' E(ast)  
 longitude from Tenerife 102° 42' E(ast)  
 variation aalowed 17° NW (*SAA, GIC, 5765*)

<sup>18</sup> *ARA, Manuscripts divers, 958*, 1 april 1725 in de omgeving van Kaap de Goede Hoop ; *SAA ; GIC, 5697*, 26 juli 1726. Een logboek was dan ook in kolommen ingedeeld waarin achtereenvolgens de uren van de dag, te beginnen met het middaguur, het aantal knopen, de vadems, koers, windrichting en diepte werd opgegeven (voorbeeld *SAA, GIC, 5704*, 2 februari 1727).

<sup>19</sup> Voorbeeld : *SAA, GIC, 5803*, 23 april 1729 „toute la nuit la mer paroisoit enflamez de sorte que tous ceux du vaisseai navoyent jamais veu pareille choses et laditte paroisoit come sil auroit etez garny des milions de chandelles alumez par sa lueur”. Op hetzelfde schip zag de bemanning twee Sint-Helsvuren op de bramsteng (*Ibidem.*, 10 juni 1729).

<sup>20</sup> SCHILDER, G. en MÖRZER BRUYN, W. F. J., *o.c.*, II, p. 194.

hindernissen kon aflopen. De lijn was door knopen in gelijke delen onderverdeeld. Aan het eind van de lijn werd het logplankje in de vorm van een kwadrant bevestigd. Men wierp het plankje aan de voorsteven in het kielwater en liet de loglijn door de hand lopen. Het aanvangspunt van de eigenlijke loglijn werd door een rode doek aangeduid. Zodra die over boord viel keerde een matroos een halfminutenglas (er bestonden ook zandlopers van 15 sec.) om en als dit glas was uitgelopen werd het logplankje met een ruk naar boven gehaald. De lengtemaat van de ene knoop tot de andere bedroeg 1/120ste van een mijl. Vermits een halve minuut 1/120 is van een uur, merkte men gemakkelijk hoeveel mijl een schip aflegde in een uur. Om echter de lengte van die mijl te kunnen bepalen moet men de lengte van de meridiaan weten om daarna de waarde van een graad en een minuut te berekenen. De moeilijkheid lag in het meten van een meridiaan. De afstand tussen twee knopen van een loglijn bedroeg 42 Engelse voet wat voor een mijl een lengte geeft van 5.040 Engelse voet of 1536 m (1 Engelse voet = 0,3048 m), waar de huidige zeemijl 1.852 m bedraagt. Een eeuw vroeger reeds had Richard Norwood een mijl op 6.120 Engelse voet geschat of 51 voet in een knoop (1.865 m). De zeelieden, verknocht aan hun gewoontes, bleven echter nog honderd jaar later (1.735) hun loglijn knopen op 42 voet. Vermelden we nog dat op de Oostendse schepen gerekend werd in Duitse of Vlaamse mijlen van vijftien in een graad <sup>21</sup>.

Om breedte en lengte te berekenen had men aan boord de beschikking over een gamma instrumenten. Vooreerst een verzameling kompassen bestaande uit :

- 2 tot 4 azimutkompassen ;
- 2 peilkompassen ;
- 5 stuurkompassen met koperen dozen en 6 met houten dozen, soms nog meer. De materie van de doos die het kompas omhulde beïnvloedde het gedrag van de naald ;
- 2 hangkompassen ;
- een aantal dozen met glazen, windrozen en kompasnaalden <sup>22</sup>.

Het stuurkompas was voorzien van een dun karton, cirkelvormig doorsneden met een indeling in tweeëndertig gelijke delen. In het midden van het kompas was een holle kegel, vervaardigd uit geel koper. Gewoonlijk had de naald de vorm van een uitgerekte ruit en was ze uit fijn ijzer of koper gesneden ; ze werd boven het karton

<sup>21</sup> HEWSON, J. B., *A history of the practice of navigation*, Glasgow, 1951, p. 160-161.

*ARA, Admiraliteit, 661*, vooraan : „De mylen die het schip in soo veel uren heeft gezeylt, so nauw waer genomen als het mogelick is door een Lintje waer af tweenvetigh engelsche voeten uyt loopende inden tijdt van een halve minute doet 1/4 mijls parure. en soo-menigmaal 42 voeten ofte 7 vadems datter In een halve minute glas uyt loopen soo veel quarteren van mijlen Sijn het in een ure wel verstaende dat het syn duytsche ofte vlaemsche mylen van vijfhien in een graet...”.

<sup>22</sup> Voorbeelden van inventarissen met zulke opsomming : *SAA, GIC, 5530; 5532, 5536, 5337, 5804<sup>2</sup>*, enz. Er is sprake van 1 vieruurglas, 2 tweeuurglazen, 11 halfuurglazen en 12 glazen van een halve en een kwart-minuut. Het kunnen er echter ook meer zijn. *SAA, GIC, 5523*, rekening nr. 190 geeft 19 halfuurglazen op. Ook drie dozijn windrozen en kompasnaalden waren in reserve.

vastgehecht. De roos werd op een spil gehecht en het geheel in een doos met glazen deksel geplaatst, die op haar beurt in een tweede doos terecht kwam om twee koperen ringen (cardanusringen) te steunen die het kompas horizontaal moesten houden. Er bevonden er zich gewoonlijk twee in het nachthuis bij het stuurwiel<sup>23</sup>. Het verschil tussen een stuurkompas en een peilkompas is niet erg groot. Het laatste draagt twee metalen plaatjes, diametraal tegenover elkaar geplaatst en vastgehecht aan de rand van de buitenste doos. Boven de roos loopt een draad die van het ene plaatje naar het andere gespannen is en een draad die loodrecht naar beneden hangt over het glas van het ene naar het andere uiteinde van de doos. Om de zon te peilen wordt het kompas op die plaats van het schip geplaatst waar de zon gemakkelijk te observeren is. Terwijl de waarnemer zich met de observatie bezighoudt, leest een assistent de graden af, die onder de loodrechte draad aangeduid worden. Dit moet heel nauwkeurig gebeuren om vergissingen te vermijden. Radouay gaf in zijn werk *Remarques sur la navigation*, in 1727 verschenen, op dat het peilkompas en het stuurkompas wel tien graden van mekaar konden verschillen, zodat later de raad werd gegeven de resultaten van beide kompassen te vergelijken. Het peilkompas hielp bij het observeren van de magneetwijziging en om de kustlijn te peilen. De magneet vertoonde inderdaad vaak kleine afwijkingen die in het journaal werden aangeduid onder de termen „noordoostenring” en „noordwestenring”, wat respectievelijk betekent de afwijking van de magneetnaald van het noorden naar het oosten en de afwijking van het noorden naar het westen. J. Hadley stelde in 1700 zulke afwijkingskaart op, die in het kort op het volgende neerkomt.

In gans Europa doet zich een westelijke afwijking voor die 's morgens sterker is dan 's avonds. Op de kust van Noord-Amerika eveneens een westelijke afwijking, die groter wordt des te meer men noordelijk vaart. Op de kust van Brazilië is de afwijking oostelijk. Oostwaarts van Brazilië neemt die oostelijke afwijking af en wordt nabij de eilanden Ascension en St.-Helena zeer gering tot ze 18° bewesten Kaap de Goede Hoop verdwijnt. Nog verder oostwaarts doet zich weer een westelijke afwijking voor die in de Indische oceaan en onder de evenaarstreek vanaf Madagascar tot aan 18° N.B. stijgt. Van St.-Helena noordwestwaarts tot aan de evenaar doet zich een lichte oostelijke afwijking voor. Deze kaart vertoont een zeer sterke gelijkenis met de afwijkingen, die door Cornelis Herpein in zijn journaal werden opgetekend<sup>24</sup>. Veel gelijkenis met het peilkompas vertoonde het azimutkompas. Het onderscheid lag in het diopter. Men kon het peilkompas ook gebruiken voor het berekenen van het azimut. Door de amplitude waar te nemen en te vergelijken met de berekende koers was het mogelijk de afwijking van de magneetnaald te berekenen<sup>25</sup>. Het hangkompas of kajuitkompas hing onder de zoldering van de kajuit ten gerieve van de officieren.

<sup>23</sup> *Dictionnaire de Marine* ..., p. 291.

<sup>24</sup> *BUG, Hs., H.-H., 1842; 1837*, 4 mei 1726; RODING, J. H., *o.c.*, II, p. 119-120; klachten over de kompassen *SAA, GIC, 5696*, 24 april 1727.

<sup>25</sup> De amplitude is de boog van de horizon gaande van de hoek tussen opkomstpeiling en het oostpunt of van de hoek tussen peiling van ondergang en het westpunt. RÖDING, J. H., *o.c.*, p. 560 e.v. *Dictionnaire*

Andere instrumenten aan boord van de Oostendse schepen waren : een graad-boog, een astronomische kwadrant om de grootte van de hoeken of de hoogte van de sterren te meten, een Engelse (Davis) kwadrant, 2 passers met „vijf punten” van ruim 25 cm, 1 schrift en een kaartpasser. Er waren ook verschillende dieploden en loodlijnen van 100 vadem (1 vadem = 1,82 m) <sup>26</sup>.

Tenslotte komen we bij het kaartenarsenaal. Vermelden we eerst twee grote globes van meer dan 60 cm doorsnee, één de hemel, één de aarde voorstellend. Tot de uitrusting behoorden ook pilootboeken, handleidingen voor de stuurman, zoals er toen verschillende in omloop waren <sup>27</sup>. Namen worden niet genoemd. Wel wordt melding gemaakt van zes stuurmansboeken voor Oost-Indië, 1 voor West-Indië, 1 voor de kust van Guinea. Er is ook een atlas aan boord o.a. een in twee banden in het Frans (waarschijnlijk *Le Neptune François* van 1693). Ook zes „wereldboeken” van J. Hadley en 12 landkaarten van dezelfde <sup>28</sup>. Er zijn kaarten van Hendrik Doncker aan boord (1625-1699), die in 1659 reeds een zeeatlas uitgaf die later tot meer dan 70 kaarten zou uitgroeien en er zijn kaarten van John Thornton (vanaf 1761 bedrijvig). Het was bekend, ook aan de Oostendenaren, dat de Engelse kaarten verschilden van de Hollandse. De oorzaken lagen niet enkel in onnauwkeurigheden maar ook in het trachten verborgen houden van de juiste ligging van bepaalde plaatsen. Kapitein Pronckaert, van het schip de *Tijger* noteert in 1727 : „*De kust van Brijziel ligt wel 8 graaden westelijker als de Hollantsche kaarten van Hendrick Doncker aen wijest ... de Engelse carte van Thornton hydrographer van Londen die zijn heele goedt ... die op dijt vaerwater vaert magh wel op zij hoeden weese ...*” <sup>29</sup>. Er werden ook kaarten aangeboden. Zo gaf een Matheus Ripa in 1725 een kaart van de kuststreek van China en van de eilanden voor de Chinese kust ten geschenke. Deze geestelijke had in Napels een college opgericht om jonge Chinezen en Indiërs een katholieke opvoeding te geven en vroeg de Cie gratis transport voor zijn leerlingen <sup>30</sup>. In alle inventarissen vinden we echter een onveranderlijk stramien van kaarten terug :

1 kaart van de Scilly-eilanden tot de evenaar

1 kaart van de evenaar tot de Kaap de Goede Hoop

*de Marine ...*, p. 291-292 ; MARGUET, F., *Histoire de la longitude*, p. 22-24 en IDEM., *Histoire générale ...*, p. 34-38 ; BLY, G., *o.c.*, p. 195.

<sup>26</sup> O.a. *SAA, GIC, 5562*, aankopen te Amsterdam 24 oktober 1726.

<sup>27</sup> *SAA, GIC, 5576*, brief aan Bernaerts en Van Cotthem, 6/11/1723 ; *5802, f° 66, 73*. BOXER, Ch., *The Dutch East-Indiamen : their sailors ; their navigators and life on board, 1602-1795*, in : „The Mariners Mirror”, 49, 1963, p. 88.

<sup>28</sup> De stuurmansboeken kwamen van London, *SAA, GIC, 5623* : J. Hadley is de man die in 1731 de octant uitvond cf. MARGUET, F., *Histoire générale ...*, p. 114. Een andere keer bestelde men te Rotterdam cf. 5562, „factuur van diverse mathematice instrumente”. De kaarten moesten groot van blad wezen om op ramen te spannen ; *BUG, Hs., H.-H., 1996*, brief van 29 juli 1725 aan Barent de Ruyter te Rotterdam.

<sup>29</sup> *SAA, GIC, 5697*, 19 en 27 juli 1727 ; *BUG, Hs., H.-H., 1854*, 11 augustus 1728. Over H. Doncker : SCHILDER, G. en MÖRTZER BRUYNS, W. F. J., *o.c.*, II, p. 177. Betreffende THORTON, J., *Idem., o.c.*, II, p. 197.

<sup>30</sup> *SAA, GIC, 5815*, 20 oktober 1725.



- 1 kaart van deze kaap tot Bangka
- 1 kaart van Bangka tot China
- 1 met de kust van Arabië
- 1 van de kust van Malabar
- 1 van de Scilly-eilanden tot Westindische eilanden
- 1 van de Scilly-eilanden tot de Noordzee
- 1 van de Noordzee en Vlaamse kust
- 1 van de Vlaamse kust zelf.

Men gebruikte kaarten van het grootste bestek om op ramen te spannen. De aankoop te Amsterdam gebeurde op rekening van stromannen<sup>31</sup>.

### De opleiding

Alhoewel verscheidene Engelse officieren in dienst waren genomen om de Oostendse stuurlied vertrouwd te maken met de zeeroutes naar het Oosten, beseften de directeurs de noodzaak om in Oostende, naar het voorbeeld van het buitenland, een school voor stuurlieden op te richten. Kapitein Andries Bart uit Duinkerke werd benaderd om een geschikte kandidaat te vinden. Zijn voorstel om Jean Baptist Vincent uit dezelfde stad aan te werven werd aanvaard. Ten overstaan van directeur Thomas Ray ondertekende hij op 28 augustus 1725 het contract dat hem een jaarwedde van 600 gld. wisselgeld garandeerde. Een dag later schreef Bernaerts aan de directie : „*De declaratie der bequaemheydt van den persoon om voor meester te dienen tot het leeren van de navigatie aende jonckheyt hebben becomen, vernemen gerne wat gagie dat hem souden moeten gheven, en oft het niet sal convenieren tot Brugge die schole opgerecht wirde, mits daer meer jonckheyt van fraeye familiën die tot decadencie gecomen sijn te vinden is, ofte wel men een dozijn geretireerde jonckheyt van Brugge tot Ostende bij den meester aanbesteede, en voorts open schole te houden en wat sulex soude moeten costen, waer over gerne U EE gedachten sullen hooren*”<sup>32</sup>. Volgens G. Bly hield hij dat maar twee jaar vol en vertrok terug naar zee<sup>33</sup>. In ieder geval werden de zeelieden tijdens de reis van de *St.-Elisabeth* (1724-'25) aan boord onderwezen. De matrozen kregen les in navigatie en de jongens leerden cijferen<sup>34</sup>. Ook op de reis van de *Leeuw* (1726-'27) werd onderricht gegeven<sup>35</sup>.

<sup>31</sup> SAA, GIC, 5562, sub passim.

<sup>32</sup> SAA, GIC, 5922, varia ; 5576, brief aan de directeurs, 29/8/1725 ; 5571, rekening s.d. Het idee om berooide burgerzonen te recrutereren was niet nieuw en bestond ook in het buitenland. RUSSO, F., *L'enseignement des sciences de la navigation*, in : „Le navire et l'économie maritime du xv<sup>e</sup> au xviii<sup>e</sup> siècles”, (Bibl. gén. de l'école pratique des hautes études) éd. MOLLAT, M., Parijs, 1957, p. 177-193.

<sup>33</sup> BLY, G., o.c., p. 192, zonder verwijzingen.

<sup>34</sup> SAA, GIC, 5689<sup>2</sup>, f 142.

<sup>35</sup> BUG, Hs., H.-H., 1835, 17 juni 1726.

## De route

De weg wordt bepaald door de overheersende winden, in mindere mate door de zeestromingen.

Een eerste moeilijkheid waarmee een zeilschip dat West-Europa verlaat en door het Kanaal moet, te kampen heeft, is het gebied van de westenwinden. Van december tot maart komt de wind weliswaar uit het oosten, doch dit is geen strikte regel. Daarom wil de Verenigde Oostindische Compagnie dat haar schepen langs Schotland en de westkust van Ierland omvaren, wanneer de westenwinden verhinderen het Kanaal binnen te zeilen<sup>36</sup>. Na het Kanaal zal men trachten het gebied van westenwinden en veranderlijke subtropische winden zo vlug mogelijk te doorzeilen. Want in dit laatste gebied draait de wind soms W.Z.W. of totaal zuid wat een groot oponthoud kan veroorzaken. Ter hoogte van Madeira of van de Kanarische eilanden, bereikt men de zone van de gunstige N.O.-passaat, waarmee men zich naar het zuiden laat lopen<sup>37</sup>. De eerste methode bestaat erin ongeveer 45 mijlen van Kaap Blanco te blijven en naar de Kaapverdische eilanden te stevenen. Ten zuiden van deze archipel, tussen de N.O.- en de Z.O.-passaat ligt het gebied van de windstilten. Vreselijke verhalen deden hierover de ronde, waarvan de zeekaarten van die periode getuigenis afleggen. De Fransen noemden het *le pot-au-noir*<sup>38</sup>.

De meeste sneden de evenaar tussen de 18° en 23° W.L. ten westen van Ascencion. Het beste was de kust van Brazilië te naderen tot in het zicht van het eiland Trinité en dan de steven te wenden naar Tristan da Cunha om zo in de westerkoelten terecht te komen, „de roaring forties”. Deze maakten een zuiver Oostelijke koers mogelijk. Het was er bar maar de schepen zeilden snel. Deze weg, door de Hollanders gevonden en bij voorkeur gebruikt, liet een vlugge verbinding met de Indonesische archipel toe zonder afhankelijk te zijn van de moessons. Men zeilde naar de eilanden St.-Paul en Amsterdam om dan een noordoostelijke koers te volgen teneinde Straat Soenda te bereiken. Sloeg men te vlug af dan liep men kans de Z.O.-passaat te missen, wachtte men te lang dan dreigden de klippen van het Australisch rif gevaar op te leveren. Na Java zocht men gewoonlijk zijn weg westwaarts door Straat Bangka, niettegenstaande het gevaar. Daarna werd koers gezet naar Pulo Condora en Pulo Sapatu (10° N.B. en 109° O.L.), waarna de kleine en grote Ladrões-eilanden leidden naar Kanton<sup>39</sup>.

<sup>36</sup> DERMIGNY, L., *La Chine et l'Occident. Le commerce à Canton au XVIII<sup>e</sup> siècle, 1719-1833*, Parijs, 1964, I, p. 245-249.

<sup>37</sup> *Wind, Wetter und Wellen auf den Weltmeere*, Berlijn, 1940, p. 31-32.

<sup>38</sup> HEERS, J., *Rivalité ou collaboration de la terre et de l'eau ? Position de problèmes*, in: „Les grandes voies maritimes dans le monde XV<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles”, Parijs, 1964, p. 14, *Océan Indien et Méditerranée*, Ed. TOUSSAINT, (Travaux du sixième colloque international d'histoire maritime et du deuxième congrès de l'Association historique internationale de l'océan Indien), (Bibl. gén. de l'école pratique des hautes études), Parijs, 1964, p. 306.

<sup>39</sup> DERMIGNY, L., *o.c.*, p. 250 e.v.; BOXER, Ch., *o.c.*, p. 91; PICARD, R., KERNEIS, J. P., BRUNEAU, Y., *Les compagnies des Indes. Route de la porcelaine*, (Bibl. historique), S.l., 1966, p. 229; MAUNY, R., *Le*

Bengalen kon men langs verschillende routes bereiken. De eerste mogelijkheid bestond erin door de straat van Mozambique te varen. Dat was mogelijk van maart tot augustus. De tweede weg was de ladderweg te kiezen. Deze bestond erin van het ene eiland naar het andere te zeilen. Men kon ook tussen Madagascar en de Maskarenen door, een weg die echter pas in 1723 werd ontdekt. Tenslotte was er nog een veel oostelijker weg de „grande route”. Vertrekkend van Kaap de Goede Hoop werd koers gezet naar W.N.W. en klom het schip van 40° Z.B. naar 20° Z.B. die bij 80° O.L. bereikt werd. Dan werd de meridiaan gevolgd tot de zuidpunt van Sri Lanka <sup>40</sup>.

Laten we nu even onderzoeken welke weg de Oostendse kapiteins kozen. Voor de China-schepen ligt bij allen het vertrek te Oostende in de wintermaanden, zowel bij de privé-uitredingen als bij de compagnie, nl. 1 in december, 7 in januari, 16 in februari en 1 begin maart. Anders ligt het voor Bengalen waar het vertrek verspreid ligt tussen november en april en voor privé-uitredingen zelfs tot juni. Deze schepen (twee) komen dan ook zwaar in moeilijkheden en moeten overwinteren <sup>41</sup>. De meeste schepen zeilen door het kanaal maar enkele keren gebeurt het dat om vijandelijk contact te vermijden men order krijgt om een bocht te maken om Schotland. Men stevent vervolgens ofwel via de Kanarische eilanden (Tenerife) naar de Kaapverdische eilanden, waar in Porto Prayo (Praia) op het eiland São Tiago (soms Tenerife) wordt aangelegd, ofwel zeilt men via Porto Santo (Madeira). In feite was er weinig keuze. De directeurs hadden expliciet bevolen, gezien de politieke omstandigheden, enkel Portugese desnoods Spaanse havens te bezoeken. In de privé-uitredingen was dit ook reeds het geval. Daarna volgde men de klassieke route waarbij de Oostendse kapiteins er wel zorg voor droegen de Kaap de Goede Hoop in het zicht te krijgen (gewoonlijk peilden ze de bank van Anguelos er voor). Onze schepen zochten dan de „roaring forties” op en legden tussen de 35° en 40° Z.B. een grote afstand af om zoveel mogelijk van de gunstige wind te profiteren. De Hollanders hielden hun koers gewoonlijk tot de eilanden Amsterdam of Sint-Paul, hooguit zwenkten ze op 72° O.L. <sup>42</sup>. Welnu de Oostendenaren wachtten tot de 95° à 100° O.L. Op de kaart van Laville Pichard is dat 100 à 115° O.L., maar de nulmeridiaan ligt ca. 17° 2' oostelijker dan Greenwich <sup>43</sup>. Gewoonlijk werd op zulke beslissende momenten consult gehouden tussen de verschillende kapiteins als ze nog in konvooi vaarden en het bestek werd dan vergeleken. Soms leidde dit tot hoogoplopende meningsverschillen zoals tussen kapitein Reyngoet en De Brouwer. De laatste wilde nog veel verder oostwaarts zeilen en deed het ook. Reyngoet was voorzichtiger „om seker mis te

*déblocage d'un continent par les voies maritimes : le cas africain*, in : „Les grandes voies maritimes dans le monde”, p. 178.

<sup>40</sup> *Océan Indien et Méditerranée*, p. 306-307 ; PICARD, R., *o.c.*, p. 234.

<sup>41</sup> BAETENS, R., *o.c.*, p. 31-33.

<sup>42</sup> DERMIGNY, L., *o.c.*, I, p. 255.

<sup>43</sup> Zie bijgevoegde kaart. Bevestigd door de aantekeningen in het journaal *SAA, GIC*, 5688, 18 juni, 3-4 juli 1724.

loopen het cloops eylant, de tryael rotsen en ander vuyligheit”<sup>44</sup>. Reyngoet had in zijn journaal trouwens de opmerking gemaakt dat men goed opletten moest om niet tussen de twee eilanden door te zeilen zonder ze te zien<sup>45</sup>. Ook kapitein Pronckaert van de *Tijger* zou pas op 92° O.L. de steven wenden<sup>46</sup>. Zonder risico's was dit niet. De *Duc de Lorraine*, en hij was de enige niet, kwam in zwaar stormweder en men vreesde zelfs door de sterke Oostenwind de Straat Soenda te missen<sup>47</sup>. Op enkele kleine eilandjes bij Java werd dan ververst. Verder wijkt de route niet af van de algemeen gekende. Voor Bengalen gebruikte de Oostendenaren tijdens het bestaan van de compagnie steeds de „grande route”, soms met een kleine variatie door op 75° O.L. de Z.O.-passaat te vinden die hen daarna gedreven door de Z.W.-moesson bij het eiland Sri Lanka bracht. De punt werd in het journaal altijd omschreven en dikwijls vergeleken met een monnikskap<sup>48</sup>.

Op de terugweg valt het op dat vele Oostendse schepen, reeds in de tijd der privé-uitredingen, langs de Kaap naar Brazilië varen om aan te leggen in Bahia (de los Todos Santos). Avisoschepen uit Oostende hadden daar rendez-vous om de terugkerende vloot in te lichten over de politieke toestand in Europa en orders van de directie door te geven<sup>49</sup>. Enkele schepen deden dat niet en verkozen na enkele dagen rust op de eilandjes bij Java recht op Ascension en/of São Tiago of Fayal te zeilen. Met het oog op de toekomst gaven de directeurs instructies om het eiland Fernando de Noronha, bij de Braziliaanse Kaap Sao Roque te verkennen en in kaart te brengen. Het rapport hierover is bewaard gebleven<sup>50</sup>.

Tenslotte kwam het voor dat uit vrees voor een ontmoeting met Algerijnse kapers de Oostindiëvaarders verplicht waren langs het noorden van Schotland om Oostende te bereiken.

### Evaluatie van de reizen

De resultaten zijn te meten aan de duur van de reis.

Voor de schepen van de privé-uitredingen was dit voor Bengalen gemiddeld 579 dagen. Voor de compagnieschepen naar Bengalen duurde het gemiddeld 656 dagen,

<sup>44</sup> *SAA, GIC, 5704*, 14-15 mei 1727; *BUG, Hs., H.-H., 1925*, 14-15 mei 1727. Na Sint-Paul gezien te hebben zeilden ze nog 12 dagen samen. Pas dan ging ieder zijn weg.

<sup>45</sup> *SAA, GIC, 5704*, 2-3 mei 1727.

<sup>46</sup> *BUG, Hs., H.-H., 1839*, maand juni 1726.

<sup>47</sup> „... hadde het schip konnen spreken, het soude geseyt hebben dat het niet meer en kende ...” (*BUG, Hs., H.-H., 1926*, 23 juni 1732).

<sup>48</sup> *BUG, Hs., 1843*, 17 mei 1727.

<sup>49</sup> STOLS, E., *A companhia de Ostende los portos brasileiros*, in: „Estudos Historicos”, 5, 1966, p. 82-95; BOUCHER, M., *Flemish interlopers beyond the Cape of Good Hope, 1715-1723*, in: „Historia”, 21, 1976, p. 121-131. Wat de avisoschepen betreft, waren er minstens 13.

<sup>50</sup> Zekere André Lantsweers kwam met een voorstel tot kolonisatie van het eiland. Toen werd kapitein Reyngoet bevolen verslag uit te brengen, die de ideeën van Lantsweerts wel wat relativeerde. Hij zag in een 2<sup>e</sup> project een basis voor slavenhandel, *SAA, GIC, 5931*, varia; 5704, 4 tot 8 mei 1728; *BUG, Hs., H.-H., 1848, 1850*.



maar één schip overwinterde, zoniet waren het 621 dagen geweest. De privé-uitredingen naar China vroegen 504 dagen, die der compagnie 538 dagen. Drie schepen echter kregen order pas in de maand december te Oostende binnen te lopen wegens de aanwezigheid van een Engels eskader en Algerijnse kapers, zoniet waren het 534 dagen geweest<sup>51</sup>. Voor de Chinareizen is vergelijkingsmateriaal met buitenlandse compagnieën mogelijk. De rechtstreekse reizen van de Hollanders van Amsterdam naar Kanton (1728-1735) duurden gemiddeld 613 dagen, voor de Fransen (1719-1754), die wel eens een ommetje langs Indië maakten, 653 dagen en voor de Zweden (1<sup>e</sup> charter 1731-'46) 698 dagen. Deze laatsten overwinterden soms; halen we die schepen eruit dan zijn dat 560 dagen<sup>52</sup>. Aangezien die schepen uit Göteborg vertrokken, staan we voor een prestatie die deze der Oostendenaren evenaart. De koers schijnt trouwens vrij parallel te lopen zodat men zich kan afvragen of de Oostendse stuurliu en supercargo's, die dienst namen op de Zweedse compagnie, hier geen rol hebben gespeeld. Ter verklaring van deze Oostendse prestatie dienen we vooraf op te merken dat het aantal schepen beperkt is en onze vaststellingen dus moeten gerelativeerd worden. Toch blijkt dat de negen directe en normale reizen van de Verenigde Oostindische Compagnie met 613 dagen tegenover een gemiddelde van 536 dagen voor 25 Oostendse schepen een overtuigend argument zijn. Een eerste verklaring is wel dat de Oostendenaren weinig tussenhavens hadden en weinig ligdagen kenden. Ze zeilden echter ook vlugger. Er zijn enkele specifieke aanduidingen in die zin. Als we de zeildagen scheiden van de ligdagen bekommen we 373 zeildagen voor de Oostendse compagnie en 395 dagen voor de Zweedse. De *Charles VI* in 1725 op terugweg van Bengalen vertrok dezelfde dag als een niet nader genoemd Engels schip. Niettegenstaande de Oostendenaar om veiligheidsredenen om Schotland heen zeilde kwam hij een maand voor de Engelsman ter bestemming<sup>53</sup>. De *Sint-Joseph* en de *Marquis de Prié* verschenen op 6 maart 1723 voor Maderia, toen Engelse schepen daar reeds op 23 januari waren geweest. Welnu in de Straat Soenda stellen de Engelsen met verbazing vast dat de Oostendenaren enkele dagen voor-sprong op hen hadden gehad<sup>54</sup>. De verklaring zal dus wel liggen in de snellere weg der „roaring forties”. Het kiezen van een route waar zo weinig mogelijk risico's voor een ontmoeting met vijandelijke schepen inzaten, was een beleidslijn van de directie geweest. Een ander factor zat in het voorzien van de voorstevan van het schip met koperen platen. Dit procédé verlengde de levensduur van het schip maar liet ook toe

<sup>51</sup> BAETENS, R., *o.c.*, p. 34-37; *SAA, GIC, 5580, f° 35<sup>v</sup>; 5601*, brief van 1 en 21 oktober 1727.

<sup>52</sup> DERMIGNY, L., *o.c.*, I, p. 265; GLAMANN, K., *Dutch-Aziatic Trade (1620-1740)*, Kopenhagen, Den Haag, 1958, p. 45-46; KONINCKX, C., *The maritime Routes of the Swedish East India Company during its First and Second Charter (1731-1766)*, in: „The Scandinavian Economic Review”, 26, 1978, p. 27-28.

<sup>53</sup> *SAA, Insolvente Boedelkamer 1675*, brief aan Ch. Pike, 24 augustus 1726.

<sup>54</sup> GILL, C., *Merchants and Mariners of the 18th century*, London, 1961, p. 20-22.

sneller te varen, omdat de aanzetting van schelpdieren erdoor vertraagd werd. Dit gebruik zou pas rond 1780 veralgemeend worden<sup>55</sup>.

Zo zal allicht onwetend over dit effect, gevoegd aan de politieke druk een afwijkende route te volgen dit gunstig resultaat kunnen verklaren. Hiermee doen we dan geen afbreuk aan de competentie van onze zeelieden, die er op korte tijd in slaagden een uitdaging in een klinkend succes om te zetten.

<sup>55</sup> *BUG, Hs., 1997, 26 augustus 1725 ; DERMIGNY, L., o.c., I, p. 216.*

## BIJLAGE

Overzicht van de bewaarde scheepsjournalen en reisverhalen m.b.t. de privé-uitredingen en de Oostendse Compagnie (1715-1733)

In dit overzicht werden de „extracten”, korte samenvattingen door de kapitein opgesteld ten behoeve van de directie, niet opgenomen. Dit geldt eveneens voor resolutie- en memorieboeken, die weliswaar voor de sociale aspecten belangrijk zijn, maar veel minder voor de navigatie. Om dezelfde redenen werden ook de rapporten van de aalmoezeniers („status animarum”), gedeponeed in het bisdom Brugge, weggelaten <sup>1</sup>.

## A. Boordjournalen en logboeken

| Bron                       | Schip                    | Kapitein       | Bestemming | Jaar     | Auteur                    | Functie       |
|----------------------------|--------------------------|----------------|------------|----------|---------------------------|---------------|
| Ara, Raad v. Fin., 8603    | <i>St.-Mathieu</i>       | Xav. Sarsfield | Indië      | 1715-'16 | X. Sarsfield              | kapitein      |
| Ibidem                     | <i>Marquis de Prié</i>   | Jan Willemsen  | Afrika     | 1718     | J. Wemgromres             | luitenant     |
| Ibidem                     | <i>Prins Eugenius</i>    | J. Gheselle    | Indië      | 1717-'18 | J. Gheselle               | kapitein      |
| Familie de Brouwer         | <i>St.-Franc. Xaver.</i> | Ph. de Moor    | China      | 1719-'21 | G. de Brouwer             | onder-kap.    |
| ARA, Admiraliteit, 660     | <i>St.-Joseph</i>        | R. Hale        | China      | 1719-'20 | T. Becu                   | onder-kap.    |
| ARA, Admiraliteit, 661     | <i>Wirtemberg</i>        | A. Cocke       | China      | 1719-'20 | F. van Maestricht         | onder-kap.    |
| ARA, Admiraliteit, 662     | <i>Stadt Weenen</i>      | J. Bulteel     | Indië      | 1720-'21 | J. Bulteel                | kapitein      |
| ARA, Admiraliteit, 663-664 | <i>Stadt Gent</i>        | J. Larmes      | Indië      | 1720-'21 | J. Larmes                 | kapitein      |
| SAA, GIC, 5688             | <i>Arent</i>             | N. Carpentier  | China      | 1724-'25 | Laville-Pichard           | luitenant     |
| BUG, Hs., H.-H., 1921      | <i>St.-Carolus</i>       | M. Cayphas     | Indië      | 1724     | M. Clinckaert             | 1ste stuurman |
| SAA, GIC, 5689             | <i>St.-Carolus</i>       | M. Cayphas     | Indië      | 1724     | M. Cayphas                | 1ste stuurman |
| BUG, Hs., H.-H., 1923      | <i>Marquis de Prié</i>   | A. Flanderin   | China      | 1725-'26 | A. Flanderin Jr.          | schrijver     |
| Familie Carpentier         | <i>Keyserinne</i>        | J. de Clerck   | China      | 1725-'26 | J. de Clerck <sup>2</sup> | kapitein      |
| BUG, Hs., H.-H., 1827      | <i>Carolus VI</i>        | J. de Winter   | Indië      | 1725-'26 | G. Verbeecke              | 2de stuurman  |
| SAA, GIC, 5696bis          | <i>Arent</i>             | J. de Waele    | China      | 1726-'27 | J. de Waele               | kapitein      |
| SAA, HIC, 5802             | <i>Arent</i>             | J. de Waele    | China      | 1726-'27 | ?                         | ?             |
| SAA, GIC, 5701             | <i>Leeuw</i>             | J. Larmes      | China      | 1726-'27 | J. Larmes                 | kapitein      |
| BUG, Hs., H.-H., 1836      | <i>Leeuw</i>             | J. Larmes      | China      | 1726-'27 | F. Power                  | 4de stuurman  |
| SAA, GIC, 5697             | <i>Tyger</i>             | M. Pronckaert  | China      | 1726-'27 | M. Pronckaert             | kapitein      |
| BUG, Hs., H.-H., 1840      | <i>Tyger</i>             | M. Pronckaert  | China      | 1726-'27 | J. Betten                 | 1ste stuurman |
| BUG, Hs., H.-H., 1839      | <i>Tyger</i>             | M. Pronckaert  | China      | 1726-'27 | J. Cleere                 | 4de stuurman  |
| BUG, Hs., H.-H., 1838      | <i>Tyger</i>             | M. Pronckaert  | China      | vervolg  | J. Cleere                 | 4de stuurman  |



|                       |                        |                |          |          |                 |                |
|-----------------------|------------------------|----------------|----------|----------|-----------------|----------------|
| SAA, GIC, 5510        | <i>Vreede</i>          | P. Perrenot    | Indië    | 1726-'27 | P. Perrenot     | kapitein       |
| SAA, GIC, 5696        | <i>Hope</i>            | N. Carpentier  | Indië    | 1726-'27 | Fr. Carpentier  | schrijver      |
| BUG, Hs., H.-H., 1828 | <i>Hope</i>            | N. Carpentier  | Indië    | 1726-'27 | J. Hurne        | onder-kapitein |
| BUG, Hs., H.-H., 1833 | <i>Hope</i>            | N. Carpentier  | Indië    | 1726-'27 | J. Meulenaere   | 1ste stuurman  |
| BUG, Hs., H.-H., 1834 | <i>Hope</i>            | P. Charpentier | Indië    | 1726-'27 | P. Galley       | 2de stuurman   |
| BUG, Hs., H.-H., 1842 | <i>Aartshertogin</i>   | M. Cayphas     | Indië    | 1726-'28 | C. Herpein      | 3de stuurman   |
| BUG, Hs., H.-H., 1854 | <i>Aartshertogin</i>   | M. Cayphas     | Indië    | 1726-'28 | M. Cayphas      | kapitein       |
| BUG, Hs., H.-H., 1924 | <i>Carolus VI</i>      | L. Meyne       | Indië    | 1726-'28 | P. Brunet       | 2de stuurman   |
| BUG, Hs., H.-H., 1844 | <i>Carolus VI</i>      | L. Meyne       | Indië    | 1726-'28 | J. B. Lemel     | 4de stuurman   |
| BUG, Hs., H.-H., 1843 | <i>Carolus VI</i>      | L. Meyne       | Indië    | 1726-'28 | L. Meyne        | kapitein       |
| SAA, GIC, 5705        | <i>Marquis de Prié</i> | G. de Brouwer  | China    | 1727-'28 | G. de Brouwer   | kapitein       |
| BUG, Hs., H.-H., 1846 | <i>Marquis de Prié</i> | G. de Brouwer  | China    | 1727-'28 | J. B. Vincent   | 2de stuurman   |
| BUG, Hs., H.-H., 1845 | <i>Marquis de Prié</i> | G. De Brouwer  | China    | 1727-'28 | P. de Vos       | 4de stuurman   |
| SAA, GIC, 5704        | <i>Concordia</i>       | G. Reyngoet    | China    | 1727-'28 | G. Reyngoet     | kapitein       |
| BUG, Hs., H.-H., 1849 | <i>Concordia</i>       | G. Reyngoet    | China    | 1727-'28 | J. Bytou        | 4de stuurman   |
| BUG, Hs., H.-H., 1848 | <i>Concordia</i>       | G. Reyngoet    | China    | 1727-'28 | P. Valckenier   | 5de stuurman   |
| BUG, Hs., H.-H., 1850 | <i>Concordia</i>       | R. Reyngoet    | China    | 1727-'28 | M. Nuttens      | 5de stuurman   |
| BUG, Hs., H.-H., 1925 | <i>Concordia</i>       | G. Reyngoet    | China    | 1727-'28 | A. J. Flanderin | schrijver      |
| SAA, GIC, 5709        | <i>Apollo</i>          | M. Cayphas     | China    | 1730-'31 | M. Cayphas      | kapitein       |
| SAA, GIC, 5765        | <i>Neptune</i>         | J. Blanco      | Indië    | 1728-'30 | J. Combes       | schrijver      |
| SAA, GIC, 5803        | <i>Neptune</i>         | J. Blanco      | Indië    | 1729     | P. Strebel      | koopman        |
| SAA, GIC, 5708        | <i>Duc de Lorraine</i> | J. de Clerck   | China    | 1732-'33 | J. de Clerck    | kapitein       |
| BUG, Hs., H.-H., 1926 | <i>Duc de Lorraine</i> | J. de Clerck   | China    | 1732-'33 | A. J. Flanderin | 1ste ass.      |
| <i>Avisoschepen</i>   |                        |                |          |          |                 |                |
| BUG, Hs., H.-H., 1829 | —                      | James          | Brazilië | 1725     | James           | kapitein       |
| BUG, Hs., H.-H., 1852 | <i>Dolphin</i>         | M. Clinckaert  | Tenerife | 1727     | M. Clinckaert   | kapitein       |
| BUG, Hs., H.-H., 1853 | <i>St. Antonius</i>    | J. van Brakel  | Brazilië | 1727     | J. Van Brakel   | kapitein       |
| SAA, GIC, 5803        | <i>St. Antonius</i>    | J. Van Brakel  | Brazilië | 1727     | J. Van Brakel   | kapitein       |

<sup>1</sup> Dit geeft soms aanleiding tot verkeerde interpretatie : VAN HAVERBEKE, E. A., *Boordjournaal van A. Demaere. 1725-1726*, in : „Neptunus”, 9, 1965, p. 290-303.

<sup>2</sup> ROTSAERT, J., *De reis van het Keyserlijk Compagnieschip genaemt De Keyserinne*, Verh. Heemk. Kring M. van Coppenolle, St. Andries, 1963.

B. Reisverhalen

| Bron   | Schip                                   | Kapitein       | Bestemming | Jaar     | Auteur                             | Functie                  | Folio's | Taal       |
|--|---|----------------|------------|----------|------------------------------------|--------------------------|---------|------------|
| K.B., Hs., 7448                                | <i>Concordia</i>                        | J. Gheselle    | Indië      | 1719-'20 | Serv. Varrée                       | aalm. <sup>3</sup>       | 60      | Nederlands |
| BUG, Hs., 929                                  | <i>St.-Pieter</i>                       | J. E. Janssens | Indië      | 1721-'22 | M. de Frebure                      | aalm.                    | 74      | Nederlands |
| ARA, Hs., 958                                  | <i>Carolus VI</i>                       | J. Harrison    | Indië      | 1723-'24 | A. Hume & J. Harrison <sup>4</sup> |                          | 207     | Frans      |
| ARA, Hs., 959                                  | <i>Carolus VI</i>                       | J. Harrison    | Indië      | 1723-'24 | De Wilde                           | secr. Cobbé <sup>4</sup> | 146     | Frans      |
| Bayer. Staatsbiblio. München<br>Cod. Gall. 674 | <i>Marquis de Prié<br/>en St. Jozef</i> | Hall & Pyke    | China      | 1723     | Ghiselinck                         | koopman                  | 105     | Frans      |
| SAA, GIC, 5689bis                              | <i>St.-Elisabeth</i>                    | B. Roose       | China      | 1724-'25 | G. de Bock                         | schrijver <sup>5</sup>   | 78      | Nederlands |
| BUG, Hs., H.-H., 1835                          | <i>Leeuw</i>                            | J. Larmes      | China      | 1726     | M. Bourghois<br>de Bellincourt     | schrijver                | 44      | Frans      |

<sup>3</sup> RUELENS, C., *Voyage du navire belge La Concordia aux Indes (1719-1721) d'après la relation du P. Servais Varrée*, Brussel, 1877, is een navertelde samenvatting.

<sup>4</sup> Een belangrijk gedeelte levert het relaas van het verblijf in Bengalen. PRIMS F., *De oorlog van Mijnheer Cobbé*, Antwerpen, 1927.

<sup>5</sup> PRIMS, F., *Het dagboek van G. de Bock (1724-1725)*, in : „Antwerpsch Archievenblad”, 2, 1927, p. 240-244.