

## MET ONZE COMPAGNIE-SCHEPEN NAAR DEN OOST.

Door Commandant G. BLY,  
Dienstdirecteur van het Loodswezen, Antwerpen.

Op deze dagen van intensieve belangstelling voor alles wat de zeevaart betreft, is het huidige zeemansleven een open boek voor allen. Dit laatste is misschien niet het geval voor het leven aan boord der schepen onzer Oost-Indische Compagnie. Ofschoon we slechts twee eeuwen moeten teruggaan, kunnen wij, — moderne mensen, gewend aan radio, stoom en motor, — ons maar moeilijk inbeelden hoe er in dien tijd gevaren werd. Daarom stel ik U voor eens te samen een reis naar China op een onzer Oostendsche schepen te maken.

\*\*\*

Wij weten dat onze Oost-Indische Compagnie in 1723 werd opgericht en dat in 1732 het allerlaatste schip uit Oostende naar China mocht uitvaren. Onder onze kapiteins vinden we: Cayphas, Roose, Dewinter, Declercq, Carpentier, Debrouwer, mannen wier leven en avonturen een boekdeel zouden vullen. In alle gerustheid kunnen we hun ons schip toevertrouwen. Onze kapitein ontvangt een maandgeld van 150 guldenoutrant, hetgeen heden met onze gedevalueerde munt slechts een waarde zou vertegenwoordigen van ongeveer 2.500 fr. Maar er zijn niet te versmaden voordeelen aan dit ambt verbonden, zooals de vergunning om 12 kisten pacotillen uit China te mogen meebrengen. Deze pacotillen bestaan uit Chineesch porcelein, thee, zijden stoffen, lakwerk, enz. en zullen met een schitterende winst verkocht worden. Ook de officieren en matrozen mogen pacotillen vervoeren, maar veel minder. Een matroos b.v. mag slechts één enkele kist meebrengen. Natuurlijk wordt daarenboven nog veel méér binnengesmokkeld, en zullen een massa smokkelgoederen bij aankomst op de reede van Oostende worden ontscheept en op de kust, vooral in het Nieuwpoortsche, geland.

Ik moet hier tusschen haakjes bijvoegen dat dergelijke misbruiken nog op veel grooter schaal bij de Nederlandsche Oost-Indische Compagnie bedreven werden.

In het werk van den E. Heer Prims, « De reis van de Sint-

Carolus », hebben wij gelezen dat de Compagnie geene officieren voor hare schepen vond, omdat onze zeelui elders bescheept waren. De Directeurs besloten dan eene zeevaartschool op te richten en stelden den Duinkerkschen stuurman Vincent aan om de aspiranten te onderwijzen in de stuurmanskunst. Vincent ontving hiervoor 600 gulden 's jaars, maar hij hield het slechts twee jaar vol, waarna hij weer naar zee trok.

Op den kapitein volgen: de onderkapitein, de kapelaan, de 4 stuurman, de 2 pilotijnen, de schrijver, de 2 chirurgijns, 24 onderofficieren, 60 à 70 matrozen, een dozijn oploopers (of hulpmatrozen) en een 10-tal jongens : alles te samen : 110 à 120 opvarenden, die op de monsterrol vermeld staan.

Geheel buiten de bemanning zijn de supercargo's of kooplui : 4 à 6 in aantal. Officieren en bemanning worden, onder wettelijk opzicht, op gelijken voet gesteld met die der Oostenrijksche oorlogsmarine. De supercargo's komen bij dit statuut niet in aanmerking. Toch zijn ze geen passagiers, want onder de reis moeten ze bepaalde werkzaamheden uitvoeren.

Om afgunst en misbruik van autoriteit te vermijden, schrijven de Directeurs, zoowel voor den kapitein als voor den supercargo, een scherp omlijnd arbeidsveld voor. De een mag zich niet met de zaken van den ander bemoeien, doch ze moeten elkander met beleefdheid behandelen.

De kapitein krijgt een geheel pak met onderrichtingen mee. Alle gebeurtenissen die zich volgens menschelijke berekening kunnen voordoen, worden voorzien en we staan werkelijk in bewondering voor den practischen geest der Directeurs, die niets aan het toeval over laten. We kunnen hier niet alles opnoemen wat een kapitein moet doen en wat hij moet laten. We moeten alleen onthouden dat hij alle schepen moet vermijden, maar als zij kwaad willen, mag hij niet aarzelen te vechten als een « eerlijk » man. Hij mag geen haven of reede aanloopen waar Hollandsche, Fransche of Engelsche forten of factorijen zijn. Hij moet wacht loopen met één helft der bemanning. (Dit vinden we overdreven, want een kapitein dient altijd op wacht te zijn.)

Voor de veiligheid der Oostendsche schepen die met ons te samen naar den Oost uitzeilen, hebben de Directeurs een seinboek doen opstellen. Dit is een unicum en zal ons van dienst zijn wanneer we belangrijke nieuwtjes, bij dag of bij nacht, aan onze collega's te vertellen hebben. Bij mistig weer mogen wij onze convooschepen niet te dicht naderen, doch

## MET ONZE COMPAGNIE-SCHEPEN NAAR DEN OOST.

---

Door Commandant G. BLY,  
Dienstdirecteur van het Loodswezen, Antwerpen.

---

Op deze dagen van intensieve belangstelling voor alles wat de zeevaart betreft, is het huidige zeemansleven een open boek voor allen. Dit laatste is misschien niet het geval voor het leven aan boord der schepen onzer Oost-Indische Compagnie. Ofschoon we slechts twee eeuwen moeten teruggaan, kunnen wij, — moderne mensen, gewend aan radio, stoom en motor, — ons maar moeilijk inbeelden hoe er in dien tijd gevaren werd. Daarom stel ik U voor eens te samen een reis naar China op een onzer Oostendsche schepen te maken.

\*\*\*

Wij weten dat onze Oost-Indische Compagnie in 1723 werd opgericht en dat in 1732 het allerlaatste schip uit Oostende naar China mocht uitvaren. Onder onze kapiteins vinden we: Cayphas, Roose, Dewinter, Declercq, Carpentier, Debrouwer, mannen wier leven en avonturen een boekdeel zouden vullen. In alle gerustheid kunnen we hun ons schip toevertrouwen. Onze kapitein ontvangt een maandgeld van 150 guldenoutrant, hetgeen heden met onze gedevalueerde munt slechts een waarde zou vertegenwoordigen van ongeveer 2.500 fr. Maar er zijn niet te versmaden voordeelen aan dit ambt verbonden, zooals de vergunning om 12 kisten pacotillen uit China te mogen meebrengen. Deze pacotillen bestaan uit Chineesch porcelein, thee, zijden stoffen, lakwerk, enz. en zullen met een schitterende winst verkocht worden. Ook de officieren en matrozen mogen pacotillen vervoeren, maar veel minder. Een matroos b.v. mag slechts één enkele kist meebrengen. Natuurlijk wordt daarenboven nog veel méér binnengesmokkeld, en zullen een massa smokkelgoederen bij aankomst op de reede van Oostende worden ontscheept en op de kust, vooral in het Nieuwpoortsche, geland.

Ik moet hier tusschen haakjes bijvoegen dat dergelijke misbruiken nog op veel grooter schaal bij de Nederlandsche Oost-Indische Compagnie bedreven werden.

In het werk van den E. Heer Prims, « De reis van de Sint-

Carolus », hebben wij gelezen dat de Compagnie geene officieren voor hare schepen vond, omdat onze zeelui elders bescheept waren. De Directeurs besloten dan eene zeevaartschool op te richten en stelden den Duinkerkschen stuurman Vincent aan om de aspiranten te onderwijzen in de stuurmanskunst. Vincent ontving hiervoor 600 gulden 's jaars, maar hij hield het slechts twee jaar vol, waarna hij weer naar zee trok.

Op den kapitein volgen: de onderkapitein, de kapelaan, de 4 stuurlui, de 2 pilotijnen, de schrijver, de 2 chirurgijns, 24 onderofficieren, 60 à 70 matrozen, een dozijn oploopers (of hulpmatrozen) en een 10-tal jongens : alles te samen : 110 à 120 opvarenden, die op de monsterrol vermeld staan.

Geheel buiten de bemanning zijn de supercargo's of kooplui : 4 à 6 in aantal. Officieren en bemanning worden, onder wettelijk opzicht, op gelijken voet gesteld met die der Oostenrijksche oorlogsmarine. De supercargo's komen bij dit statuut niet in aanmerking. Toch zijn ze geen passagiers, want onder de reis moeten ze bepaalde werkzaamheden uitvoeren.

Om afgunst en misbruik van autoriteit te vermijden, schrijven de Directeurs, zoowel voor den kapitein als voor den supercargo, een scherp omlijnd arbeidsveld voor. De een mag zich niet met de zaken van den ander bemoeien, doch ze moeten elkander met beleefdheid behandelen.

De kapitein krijgt een geheel pak met onderrichtingen mee. Alle gebeurtenissen die zich volgens menschelijke berekening kunnen voordoen, worden voorzien en we staan werkelijk in bewondering voor den practischen geest der Directeurs, die niets aan het toeval over laten. We kunnen hier niet alles opnoemen wat een kapitein moet doen en wat hij moet laten. We moeten alleen onthouden dat hij alle schepen moet vermijden, maar als zij kwaad willen, mag hij niet aarzelen te vechten als een « eerlijk » man. Hij mag geen haven of reede aanloopen waar Hollandsche, Fransche of Engelsche forten of factorijen zijn. Hij moet wacht loopen met één helft der bemanning. (Dit vinden we overdreven, want een kapitein dient altijd op wacht te zijn.)

Voor de veiligheid der Oostendsche schepen die met ons te samen naar den Oost uitzeilen, hebben de Directeurs een seinboek doen opstellen. Dit is een unicum en zal ons van dienst zijn wanneer we belangrijke nieuwtjes, bij dag of bij nacht, aan onze collega's te vertellen hebben. Bij mistig weer mogen wij onze convooischepen niet te dicht naderen, doch

hen ook niet verliezen. Waarvoor alweer een reglement met de bijbehorende seinen. Zoodra het mistig wordt, moet ons schip zooveel mogelijk denzelfden koers behouden, moeten we zoo dicht mogelijk bij elkander blijven, van tijd tot tijd de klok luiden, de trommel slaan, of eenig ander gerucht maken op ketels, balies, enz.

De Directeurs hebben ook gezorgd dat, wanneer we slaags geraken met den vijand, eenieder der opvarenden een bepaalde gevechtspost zal innemen. Daartoe is de gevechtsrol opgehangen aan den grooten mast. Worden wij in het gevecht verminkt of gekwetst, dan hebben wij recht op eene geldelijke vergoeding. Om de zeeroovers, de Algerijsche vooral, die onzen terugkeer in het Engelsch Kanaal opwachten, te vermijden, hebben we verzegelde bevelen om langs het Noorden van Schotland rond te gaan.

Ons schip, een driemastschip, heeft niet meer dan 40 meter lengte en is zoowat 500 ton groot; wij zijn met 30 kanonnen gewapend. Voor de 120. en méér, opvarenden is geen ruimste over, en zekerlijk niet op de terugreis, als het schip zwaar beladen is. We hebben een zeereis van 5 maanden voor den boeg, met eene korte onderbreking op de Kaap Verdische Eilanden. Onder de verdere reis kunnen we nergens binnenloopen, want overal hebben we vijanden.

Daarom moeten we bij het vertrek uit Oostende eene enorme kwantiteit victualiën inschepen: 45 vaten vleesch, 7,500 pond stokvisch, 35 hammen, 26 tongen, 130 kazen, 24,000 pond beschuit, 23 vaten gort, 20 okshoofden erwten, 1,640 pond boter, 30 pijpen scheepsbier, 6 okshoofden goed bier, 9 okshoofden wijn, 25 levende schapen, 20 zwijnen, 70 koppel kiekens, enz. eene lijst veel te lang om te vermelden. Natuurlijk houdt de lijst der scheepsbehoeften hiermede gelijken tred, zoodat ons schip, bij het vertrek, veel weg heeft van een drijvend warenhuis. Aan de bijzondere zorg welke besteed wordt aan de uitrusting onzer schepen, valt wellicht te danken dat de vreeselijke plaag der zeelui, nl. de scheurbuik, betrekkelijk weinig slachtoffers opeischt.

\*\*\*

In dien tijd was de stad Oostende bijna geheel door water omringd. De havengeul was diep genoeg, maar ongelukkig had zich voor den ingang eene ondiepte gevormd, waarop bij laag water slechts drie voet water stond, zoodat onze schepen altijd geheel ledig de haven in — of uit moesten

zeilen en op de onbeschutte buiten reede ten anker komen om lading in te nemen of te lossen. Daar het vertrek in den winter plaats grijpt, beleeft de bemanning angstige oogenblikken wanneer een storm uit het N. W. komt opzetten.

De laatste personen die aan boord komen zijn de super-cargo's : ze worden met 7 kanonschoten begroet. Ook de loods uit Nieuwpoort wordt ingescheept; hij zal het schip tot aan de Singels (of Dungeness) loodsen, en daar worden afgehaald door zijne boot die zoover is mede gezeild.

Alle bijzondere gebeurtenissen, die onder de reis voorvallen, zullen zorgvuldig in het scheepsjournaal worden ingeschreven. Tot zelfs het doopen. In de dagen der Compagnie werd veel meer gedoopt dan tegenwoordig. Men doopte al bij het passeeren van de Berlenga-eilanden (op de Portugeesche kust), van den Kreeftskeerkring en hoofdzakelijk van de Linie of Evenaar. Wij weten wel hoe het doopen der baren hedendaags geschiedt. In dien tijd ging het er veel joliger, en vooral veel ruwer naar toe. Alsof het ceremonieel dat aan dek plaats vond, nog niet voldoende was, had men er nog aardigheid in zich eens van de nokken der groote ra in zee te laten vallen en tot onder de keizerlijke vlag te zwemmen. Daar het hier gewoonlijk van haaien krioelt, verdient dit stoute stukje een extra-belooning uit... de flesch.

\*\*\*

Wanneer we den afgelegden weg vergelijken met de koerslijnen die de Amerikaansche zeevaartkundige Maury in de XIX<sup>e</sup> eeuw voor elke maand, en voor de zeilschepen, op zijne pilot-charts had getrokken, dan stellen we vast dat deze niet geheel overeenstemmen met den weg die ons schip volgt. Volgens de zeilaanwijzingen van Maury zou ons schip wat meer om den West hebben moeten houden alvorens de Amerikaansche kust te bereiken, veel meer Zuid van Kaap de Goede Hoop en de bocht in den Indischen Oceaan iets ruimer hebben moeten maken. Maar onze Compagnie-schepen konden niet zóó scherp bij den wind zeilen als de clippers der vorige eeuw, en bij de gunstigste omstandigheden maakten zij slechts 8 mijl per uur, terwijl de clippers er gemakkelijk 16 haalden en nog meer !

Onze kapiteins zouden die zeilroute, zelfs indien zij die gekend hadden, toch niet kunnen volgen, omdat zij de hiertoe benoodigde zeevaartkundige gegevens missen. In zake

zeevaartkunde houden we ons wijselijk aan den Engelschen regel : « Mind your 3 L's » of « denk aan uwe 3 hoofdletters L ».

De eerste L staat voor « latitude » (breedte); de tweede voor « lead » (lood), de derde voor « look-out » of uitkijk.

De breedte wordt bepaald door een zonshoogte op den middag; daartoe bezigen we een octant, een nog vrij primitief instrument dat de voorganger is van de spiegeloctant van Hadley. Hiermede kunnen we wel (als het schip niet te veel danst) de breedte op eenige minuten na berekenen. Hebben we eenmaal de breedte, dan zouden we ook de lengte moeten kennen, maar dat gaat niet, want de hiertoe onmisbare chronometer is nog niet uitgevonden. We beschikken dus feitelijk maar over een half sterrenkundig bestek. Dit is een geweldig struikelblok wanneer het schip dagenlang een Oost- of Westkoers stuurt, zooals bij het aanloopen van Afrika's Zuidhoek. Nu hadden zekere geleerden gemeend hierop een middeltje te vinden. Ze hadden bemerkt dat de variatie van den magneetnaald voor alle meridianen verschilde en op elken meridiaan vrij bestendig was. Die variatie werd op de zeekaarten gedrukt. We behoeven dus slechts per azimuth of per amplitudo van een hemellichaam de variatie te berekenen, de uitkomst te vergelijken met de variatie die op de kaart staat, en daar waar beide getallen overeenstemmen, zal het schip zich bevinden. Het is onnoodig te zeggen dat deze lengtebepaling geweldig mis kan zijn !

Onze kapitein is vooral de 2<sup>de</sup> L indachtig. Met het lood wordt naar hartelust gepeild, en we lezen bijv. dat kapitein Debrouwer een loodlijn van niet minder dan 300 vadem bezigde. Het lood gaf een kostbare aanwijzing bij het passeeren van Kaap de Goede Hoop. Behoedzaam werd de Agulhasbank, die tot op grooten afstand van den wal uitloopt, aangepeild. Bij plotselinge vermindering van de diepte, bewam men dan de aanduiding dat men zich op de bank bevond en dat men klaar liep van Afrika's Zuidhoek.

De laatst aanbevolen veiligheidsfactor is de uitkijk. Op den bak en in de zaling staan steeds matrozen om uit te zien. Stroomkaveling, kleurverandering van het water, voorbijdrijvende planten, de vogels die wij ontmoeten, tot zelfs de visschen die wij vangen, alles wordt gerapporteerd en, vaak op naïeve wijze, in het journaal vermeld. Zoo lezen we hierin « te 10 uur, beginnen eerst kleine stukken zeewier zien voor-

bij drijven, **omtrent 15 stukjes** ». Den volgenden dag : « zien nog wier voorbijdrijven, doch niet zoo abundant als vorige voyage ». En zoo gaat het voort, tien dagen lang, tot ten slotte : « nog gedeurig wier, maar begint sterk te vermindere- ren ».

Dit wier was een gids bij het doorvaren van de Sargasso-zee, tusschen 34° en 19° N. Op een anderen dag — (we zijn nu bij Kaap de Goede Hoop) — lezen wij :

« Zien abundantie van vogelen op het water zitten, gissen daardoor grond moeten hebben, smijten lood en vinden 160 vadem, grof, grauw zand met steenkens. Te 9 u. zien omtrent **1,000 vogelen.** »

Voor den man aan wal, moeten dergelijke nota's kinderachtig schijnen, — voor den zeevarende, die toen zelfs met voorbijzeilende schepen geen gemeenschap mocht hebben, waren ze kostbare aanwijzingen voor latere reizen.

Als verdere hulpmiddelen vinden we op ons schip : de Engelsche zeekaarten, het gewone kompas, de gewone handlog met een zandglas van 30 seconden. Stroomwaarnemingen worden op zeer primitieve wijze nu en dan verricht. Niettegenstaande deze eenvoudige, en zelfs gebrekkige, hulpmiddelen vonden onze kapiteins veilig hun koers over den oceaan en brachten zij hunne schepen overal behouden binnen.

De zooeven genoemde zeevaartkundige Maury heeft, voor het opstellen zijner zeilaanwijzingen, honderden oude scheepsjournalen moeten raadplegen. De journalen van onze kapiteins zouden hem van groot nut zijn geweest wegens de vele belangrijke vermeldingen welke zij bevatten. Zoo lezen wij over eene melkzee in den Indischen Oceaan, een natuurverschijnsel dat nog de aandacht der geleerden trekt.

Aan boord van de « Hertogh van Lorreinen », — 12 Augustus 1732, — op 15° Zuider-breedte : « Aangenaam weder en stil water; de zee geheel wit als gekernde melk, te voren alhier nog nooit gezien ». Twee dagen later, op 11° Z. « zien nog differente schaarvogels en veel vliegende visch, een Jan-van-Gent, die wij zien onder water vallen en visch uithaalt; gansch den nacht het water wit als melk, met mooi, aangenaam weder ». 15 Aug. bij de kust van Java. « het water nog altijd zoo wit als melk ».

16 Aug. « zien een waterslang omtrent 10 voet lang ».

Verder vinden we in het journaal van hetzelfde schip nog de beknopte beschrijving van een typhon, dewelke werkelijk belangwekkend is omdat het schip het centrum van den orkaan



ontmoet. Na een zeereis van 5 maanden zijn we veilig tot bij de plaats van bestemming (Macao) gekomen, maar op 11 September ontmoeten wij:

« Slappe koelte en mooi, aangenaam weder. Met zon's ondergang, de lucht geheel rood met strepen uit westen, glanzende en sommige van bloedkoeleur. Wij zijn zwaar weer verwachtende. Een rif in beide marszeilen, beide bramraas omlaag. Te 8 uur : weerlicht; een rif in grootmarszeil en 2 raffen in voormarszeil. 9 uur : Abondantie van weerlicht, de lucht gaat open en toe. 10 uur : beide mars- en schoverzeilen vast; looden 60 vadem, modder. »

De nacht gaat voorbij zonder dat er iets bijzonders voorvalt en 's morgens vroeg wordt weer zeil gemaakt, maar kort daarop, te 5 uur, schiet de wind plotseling uit; alle zeilen weer vast.

« 6 uur, 's morgens. — Harde storm, drijven zonder zeil, alle stengen en bovenraas op dek gevierd. De zee kookt tegen malkander; we kunnen geen zeil bij zetten. Wij laten drijven op God's genade, zonder zeil; zijn zeer bevreesd voor de Parratta-Klippen daar wij recht naar toe drijven. We betrouwen dat God ons een anderen wind zal zenden om ons daarvan klaar te houden. — 12 uur 's middags : Harde storm met groote regen en kunnen nauwelijks een scheepslengte zien. — 3 u.: de wind begint af te nemen, God zij Lof ! — Wij drijven voor den wind en zetten fok en grootzeil bij. — 5 u. : een geweldige scheuring in het water rond het schip of men te midden in een Golf van Klippen was; looden en vinden 70 vadem, geen grond. — Middernacht : weerlicht al rond. — ... 5 uur 's morgens : alle reeven uit beide marszeilen, de stengen opgebracht. » en 's namiddags ontwaren wij land, de Ladronen, juist waar we wezen moeten !

Het zoo gevreesde centrum van een orkaan ging over het schip heen; onze zeelui mochten wel den Hemel danken dat ze het er levend vanaf hadden gebracht.

Laten we hier het gordijn over het wedervaren onzer Compagnie-schepen vallen.

In onze geheele zeevaartgeschiedenis is er geen tijdperk dat meer de aandacht, zoowel bij ons als in het buitenland, op onze zeilschepen hield gevestigd dan dat der Oostendsche Compagnie.

Er is heel veel geschreven geworden over de Compagnie, over hare oprichters, hare grootheden, maar hoe weinig is

gekend van den kleinen man, — van de zeelui, — die de rijke ladingen haalden en tehuisbrachten ?

Daarom zij mij toegelaten te besluiten met den vromen wensch :

Dat de journalen onzer Oost-Indie-vaarders, met eene passende documentatie, worden gepubliceerd, om te dienen tot les voor de jongere zeelui, ook tot herinnering voor de oudere, die met de laatste zeilschepen in het kielwater der Oostendsche fregatten 's werelds oceanen hebben doorkruist.

---