

Zuidnederlandse deelname in de Zweedse Oost-Indische Compagnie 1731-1786 *

door

DR. C. KONINCKX

In het kader van de Zweedse week, gehouden te Gent in 1964, hield K. G. Hildebrand een lezing over zes eeuwen handelsbetrekkingen tussen Zweden en de Zuidelijke Nederlanden. Hierin werden enkele regels besteed aan de Zuidnederlandse financiële participatie in de Zweedse Oost-Indische Compagnie, een feit dat verder niet gepreciseerd wordt. De lezinghouder beschouwde het als een geïsoleerd gebeuren, daar hij voor de 18de eeuw geen andere markante feiten in de handelsbetrekkingen tussen de twee landen kon aanduiden¹. Er dient hier onmiddellijk aan toegevoegd, dat dit gegeven tot dan een onderwerp was dat weinig de aandacht van de historici had weerhouden. In hoofdzaak herneemt K. G. Hildebrand een visie, die twintig jaar vroeger door de vermaarde

* Lezing gehouden in de Universitaire Stichting te Brussel op 12 maart 1977 voor de Koninklijke Zuidnederlandse Maatschappij, afdeling Algemene Geschiedenis met betrekking tot het thema: Belgische investeringen in het buitenland. Wij hechten er belang aan F. Daelemans, assistent aan de Vrije Universiteit Brussel, te bedanken voor de nauwgezette herlezing van het manuscript.

Gebruikte afkortingen:

NBW *Nationaal Biografisch Woordenboek. (Koninklijke Vlaamse Academie van België voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten.)* Brussel, 1964-
SMK *Svenska Män och Kvinnor.* 8 dln. Stockholm, 1942-1955
Archiefafkortingen:

- België:

PAA *Archief Plantijnmuseum Antwerpen*
RUG. FHH *Rijksuniversiteit Gent. Handschriftenkabinet van de Bibliotheek Fonds Hye - Hoys*
SAA. GIC. *Stadsarchief Antwerpen. Fonds Oost-Indische Compagnie*

- Zweden:

GUB. SOKA. *Göteborgs Universitetsbibliotek. Svenska Ostindiska Kompani*
LAG. ÖIJ. *Göteborgs Landsarkivet Öjareds säters arkiv*
LAG. ÖST. *Göteborgs Landsarkivet Östadsarkivet*
RAS. H & S. *Riksarkivet i Stockholm. Kammararkivet Handel & Sjöfart*
RAS. KKH. *Riksarkivet i Stockholm. Kommerskollegium Huvudarkivet.*

1. K. G. Hildebrand, *Economic relations between Belgium and Sweden through six hundred years.* In: *Een Zweedse week, 1964*, p. 45 (*Werken uitgegeven door het Rectoraat van de Rijksuniversiteit te Gent*, n° 12). Gent, 1964.

Eli F. Heckscher was geformuleerd, hoewel met een andere schakering.

Eli F. Heckscher had een „Belgisch aandeelhouderschap” in de Zweedse Oost-Indische Compagnie reeds vastgesteld, maar vermits de „Belgische” namen voor Zweedse historici weinig of niets betekenden, werd niet verder ingegaan op dat aspect².

Nochtans had Leo Michielsen dat aspect ook aangesneden in zijn studie over het kapitalisme te Antwerpen in de 18de eeuw. Deze geleerde had de aandacht gevestigd op verscheidene kapitaal-investeringen in de Zweedse Oost-Indische Compagnie vanuit Antwerpen. Zonder dat financieel aandeel zou de compagnie – die hij als de „Oost-Indische Compagnie van Gothenburg” aanduidde – niet leefbaar geweest zijn, althans volgens schrijver³. H. Coppejans-Desmedt in haar studie over de gegoede burgerij te Gent in diezelfde eeuw, had een gelijkaardige interesse genoteerd, deze keer vanuit Gentse handelskringen⁴. De historische literatuur van oudere datum was echter categoriek geweest in dat verband. Sommige auteurs beweerden immers dat de Zweedse Oost-Indische Compagnie eenvoudigweg een voortzetting was van de „*Generale Keizerlijke en Koninklijke Indische Compagnie gevestigd in de Oostenrijkse Nederlanden*” te Oostende. In het verdere verloop van deze bijdrage zullen we deze compagnie afgekort de Oostendse Compagnie noemen.

In 1732 zeilden de laatste Oostendse Indiëvaarders naar het Verre Oosten – het waren de laatste stuiptrekkingen van een ziel-togende onderneming. Bijna gelijktijdig, namelijk in 1731, verkreeg een groep geassocieerde kooplui uit Gotenburg en Stockholm een formeel charter van de Zweedse vorst met een octrooi voor de handel met het Verre Oosten. In 1732 vertrok het eerste Zweedse vaartuig naar China.

Het verband tussen de twee compagnies is niet uit de lucht gegrepen, vermits graaf Hendrik de Calemberg, kamerheer van keizer Karel VI en door deze als commissaris van de Oostendse Compagnie afgevaardigd, in 1739 rapporteerde: „*On m'assure que les Anversois ont placé dans les compagnies du Nord à*

2. E. F. Heckscher, *Sveriges Framgångsrikaste Handelsföretag. Ostindiska Kompaniet*. In: *Historieuppfatning, materialistik och annan*. (Stockholm, 1944), pp. 210-211.

3. L. Michielsen, *Het Kapitalisme te Antwerpen in de XVIIe en XVIIIe eeuwen*. In: *Nederlandsche Historiebladen*, II, 1939, pp. 256 & 260. (Zie ook zijn doctoraatsverhandeling met dezelfde titel; Stadsarchief Antwerpen.)

4. H. Coppejans-Desmedt, *Bijdrage tot de Studie van de Gegoede Burgerij te Gent in de XVIIIe eeuw. De vorming van een nieuwe sociaal-economische Stand ten tijde van Maria-Theresia*. (Verhandelingen van de Koninklijke Vlaamse Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België. Klasse der Letteren, jg. XIV, n° XVII) Brussel, 1952, pp. 142-143.

*Stockholm, plus de 1.600.000 florins, et les meilleurs officiers et matelots qu'ils emploient sont originaires de nos côtes.*⁵ Meer dan één historicus zou op dergelijke uitspraken voortbouwen, speculerend op de gelijktijdigheid van historische feiten: immigratie in Zweden van Schotten, o.a. vanuit de Zuidelijke Nederlanden, afschaffing van de Oostendse en oprichting van de Zweedse Compagnie. De spoorloos verdwenen bewijzen van een veronderstelde kapitaaloverheveling tussen de twee compagnies omhult de financiële administratie van de Zweedse rederij met een waas van geheimdoenerij en verschaft diezelfde historici een argument ter onderschraging van hun stelling.

Op die manier groeide de opvatting uit tot een vaststaand feit in de geschiedschrijving, namelijk dat de Oostendse Compagnie – afgeschafte onder de druk van de grote zeemogendheden – gecontinueerd was in de Zweedse, door een overheveling van kapitaal en manschappen. Deze visie vindt men niet alleen in oudere werken terug; ook in recentere studies over de 18de eeuw wordt ze overgenomen en beklemtoond⁶.

In een meer algemene zin verklaarde Louis Dermigny op het „8ste Internationaal Colloquium voor Maritieme Geschiedenis (1966)”, dat alle Oost-Indische compagnies – de Zweedse inclusief – hun ontstaan te danken hadden aan de explosie en expansie van Antwerpen, waarvan de weergalm tot in Amsterdam nog eens versterkt werd, „interminable queue de la comète brabançonne”, en waarbij de Oostendse Compagnie niet minder was dan een

5. L. Mertens, *La Compagnie d'Ostende*. In: *Bulletin de la Société Royale de Géographie d'Anvers*, VI, 1881, p. 386.

6. L. Bonnassieux, *Les Grandes Compagnies de Commerce. Etude pour servir à l'histoire de la colonisation*. Parijs, 1892 [reprint: New York, 1969], p. 472.

H. Benedikt, *Als Belgien österreichisch war*. Wenen-München, 1965, p. 53. „Die Kompanie [von Ostende] überliess ihre Schiffe der 1731 von Josias van Asperen und dem Schweden Heinrich König gegründeten schwedischen Gesellschaft, welche Indien- und China-fahrer in Gotenburg auslaufen liess.” Wat volkomen onwaar is!

M. Deveze, *L'Europe et le Monde à la fin du XVIIIème siècle*. (Coll. *L'Evolution de l'Humanité*, XXVII) Parijs, 1970, p. 132. „La compagnie suédoise, dont le privilège a été renouvelé en 1746 pour vingt ans, se nationalise [!] vers 1750, avec la collaboration de négociants de Göteborg et de Stockholm.”

E. J. Baels, „*De Generale Keizerlijke en Koninklijke Indische Compagnie gevestigd in de Oostenrijkse Nederlanden*” genaamd de *Oostendse Compagnie*. [Oostende, 1972], p. 156. „Om het kapitaal [van de Oostendse Compagnie] nog te laten renderen werd een groot gedeelte geïnvesteerd in de Zweedse Compagnie, die Koning Fredrik I op 14 juni 1731 had gesticht. De schepen vertrokken uit Göteborg en dank zij sterke financiële hulp van de Oostendse Compagnie en met behulp van veel uitgeweken Oostendse matrozen [?] kwam die Compagnie snel tot bloei.”

H. S. K. Kent, *War and Trade in Northern Seas. Anglo-Scandinavian economic relations in the mid-eighteenth century*. (Cambridge Studies in Economic History.) Cambridge, 1973, pp. 117, 120 nuanceert ietwat meer.

terugkeer naar de oorsprong⁷. Dat zette de totnogtoe onbewezen nauwe relatie tussen de twee handelsmaatschappijen nog eens extra in de verf. Die Hesiodiaanse cyclische zienswijze geeft een schijnbaar pasklaar antwoord. De historiografie van de betrekking tussen de Oostendse en Zweedse Compagnie berustte echter tot op het huidige ogenblik op synthese-werk. Geen enkele detailstudie had dit kwantitatief noch kwalitatief onderzocht. Het bleef in feite bij algemene doch onprecieze beweringen.

Wat is er van een Zuidnederlandse deelname in de Zweedse Oost-Indische Compagnie, en onder welke vormen deed die zich voor? Een antwoord te geven op deze twee vragen is het opzet van deze studie. We steunen op onze analytische studie over de Zweedse Compagnie en op een voortgezet onderzoek⁸. Tevens zullen we trachten uit te maken, in hoeverre de Zuidnederlandse participatie als een voortgezette „Oostendse” participatie kan beschouwd worden.

I. VOORTZETTING VAN TRADITIES? – OVERNAME VAN MATERIEEL?

In mijn reeds geciteerde studie heb ik duidelijk kunnen vaststellen, dat de Zweedse Oost-Indische Compagnie een eigen traditie heeft aangekweekt wat de vaarroutes, de scheepsbouw, het handelsstelsel enzovoort betreft⁹, en dat het oprichtingscharter geenszins afgekeken is van dat van de Oostendse rederij. Daar tegenover staat dat de Zweden in Bengalen gebruik hebben gemaakt van de verlaten keizerlijke loge te Banquibazar. Dit heeft de Compagnie te danken aan de Oostendenaar André-Jacques Flanderin, die in Zweedse dienst meevoer naar Oost-Indië. Flanderin onderhandelde met de achtergebleven gouverneur François de Schonamille, zelf

7. L. Dermigny, *L'Organisation et le Rôle des Compagnies*. In: *Sociétés et Compagnies de Commerce en Orient et dans l'Océan Indien*. (Actes du Huitième Colloque International d'Histoire Maritime Beyrouth 5-10 septembre 1966, o.l.v. M. Mollat) (Bibliothèque Générale de l'École Pratique des Hautes Etudes. VI^e section.) Parijs, 1970, p. 448.

8. *Het Eerste en Tweede Octrooi van de Zweedse Oost-Indische Compagnie (1731-1766). Een bijdrage tot de maritieme, economische en sociale geschiedenis van Noordwest-Europa in zijn betrekkingen met het Verre Oosten*. (Vrije Universiteit Brussel, 1975) (doctorale dissertatie). In de loop van 1979 zal de uitgeverij G. Desmet-Huysman een Engelse versie van het herwerkte proefschrift publiceren. Het onderzoek waaraan wij nu nog voortwerken, bestrijkt de periode van het derde octrooi, zijnde van 1766 tot 1786.

9. Zie ook C. Koninckx, *Drie reizen van de Zweedse Oost-Indiëvaarder „Fredericus Rex Sueciae”*. In: *Mededelingen van de Marine Academie*, XXII, 1971-1972, pp. 77-100; en *Het Scheepstype in de Zweedse Oost-Indische Compagnie tijdens het eerste en tweede octrooi (1731-1766)*. In: *Mededelingen van de Marine Academie*, XXIII, 1973-1974-1975, pp. 63-94.

een Oostendenaar, opdat de Zweden handel zouden kunnen drijven in Banquibazar, de oude nederzetting van de Oostendse Compagnie¹⁰. De betekenis hiervan moet niet overdreven worden. De Schonamille was op dat ogenblik door het Hof van Wenen aan zijn lot overgelaten; de man was dus blij even met Europeanen om te gaan. Hij liet de gelegenheid natuurlijk niet voorbijgaan om door bemiddeling van Flanderin zijn klaaglied minstens tot in Brussel te doen weerklinken.

Op een totaal van 61 expedities voor de periode 1731-1766 reedde de Zweedse Compagnie slechts drie schepen uit naar Bengalen. Dat beperkt in bijzondere mate de rol gespeeld door de „Oostendse” factorij in het kader van de Zweedse Compagnie; want we kunnen bovendien het weinig succesvol karakter der Bengaalse expedities op financieel gebied niet met stilzwijgen voorbijgaan. Daarom werden de eigenlijke Indische expedities ook gestaakt!

Volgens H. Benedikt zou de Zweedse Compagnie vaartuigen van de Oostendse hebben overgenomen. Op één enkele uitzondering na, is dat onjuist. Tijdens de periode 1731-1766 werden slechts twee vaartuigen in het buitenland aangekocht. Het tweede schip door de compagnie uitgereed, de *Ulrica Eleonora* (1733), was overgekocht van de „East India Company”, terwijl de *Tre Cronor* (1736) de *Apollo* was van de voormalige Oost-Indische Compagnie van Oostende. Het maakte een eerste reis onder keizerlijke vlag, en voer daarna in 1730 onder Pruisische vlag¹¹. In 1735 werd het door Johan Friedrich König – commissaris van de Zweedse Compagnie – te Hamburg opgekocht¹². Alle andere schepen waren op Zweedse werven gebouwd.

Voor de octrooien na 1766 noteren we nog twee buitenlandse aanwinsten; maar die periode kan werkelijk nog moeilijk aanknopen met die van de Oostendse rederij¹³. De overname van materieel van de Oostendse Compagnie is dus zeer beperkt. De *Tre Conor* wordt bovendien gerekend tot de laagste tonnages door de Zweden uitgereed. Het vaartuig zeilde een enkele keer voor rekening van de compagnie naar China¹⁴.

10. C. Koninckx, *Flanderin, Andreas Jacobus*. In: *NBW*, V, 1972, p. 339.

11. L. Dermigny, *La Chine et l'Occident. Le Commerce à Canton au XVIIIème siècle*. Parijs, 1964. Dl. I, p. 177.

12. *RAS. KKH.*, nl. op 7 dec. 1735.

13. Het aandeel van de buitenlandse scheepswerven in de samenstelling van de Compagnie-vloot in haar totaliteit werd door G. A. Zethelius op 7,4% berekend (*Stockholms-varven under 1700-talet*. In: *Sjöhistorisk Årsbok*, 1955-1956. *Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm*. Stockholm, 1957, p. 85).

14. C. Koninckx, *Het Scheepstype ... op. cit.*

II. OVERKOMST VAN MANSCHAPPEN

De aanwezigheid van Zuidnederlanders in de Zweedse Compagnie vormt een belangrijker punt.

Bij het varende personeel treffen we enkele Zuidnederlanders aan: de kapiteins De Clerck, Brunet, Carpentier, Pieter Dens en Pieter Bedet waren oud-gedienden van de Oostendse Compagnie. Voor Zweedse rekening voeren allen uit als tweede of onderkapitein, een functie aan die van kapitein toegevoegd, althans tot op het einde van het eerste octrooi. Op vier na waren alle onderkapiteins vreemdelingen. Het lag ongetwijfeld in de bedoeling de leemte in de ervaring op de lange omvaart bij de Zweden weg te werken. In die zin kan de rol van genoemde „Oostendenaars” niet onderkend worden. Integendeel, hun aanwezigheid moet verrijkend hebben ingewerkt op het gebied van de navigatie. Carpentier voer driemaal uit in Zweedse dienst, Brunet tweemaal en de anderen telkens éénmaal.

Behalve deze figuren voeren zeer waarschijnlijk geen andere Zuidnederlanders mee. Verwonderlijk is dat hun aanwezigheid beperkt blijft tot de officiersposten. Op zichzelf een interessant fenomeen, ontleent dat – ondanks zijn kwalitatief karakter – alle waarheid aan de bewering van Calemborg, volgens wie de Zweedse rederij haar beste officieren en matrozen uit onze kuststreken recruteerde.

We vinden nog Zuidnederlanders als supercargo of assistent-supercargo. Supercargo's hoorden in feite niet tot de eigenlijke scheepsbemanning. Zij waren de varende handelslui van de compagnie. In die functie treffen we André-Jacques Flanderin uit Oostende aan, Michel Verbeke en Daniel Vigneaulx. Flanderin voer driemaal als 2de-supercargo; Verbeke voer telkens éénmaal uit als vijfde en derde, terwijl Vigneaulx éénmaal derde-supercargo was en driemaal tweede. Onder de assistent-supercargo's noteert men: Jean-Louis Caters uit Doornik, Antoine Durbuteau uit Brugge (of Leuven) en J. de Proli uit Antwerpen. Zij voeren elk slechts éénmaal uit.

Flanderin en Vigneaulx waren beide overgestapt van de Oostendse Compagnie, waar ze als varende „schrijvers” diensten gepresteerd hadden. Het is misschien niet helemaal oninteressant even aan te stippen dat Vigneaulx een neef was van de „Oostendse” gouverneur in Bengalen, de Schonamille, die op zijn beurt verwant was met Flanderin. Verbeke was een neef van Flanderin¹⁵.

15. Maria Francisca de Schonamille was meter van Johannes Baptista Flanderin, de broer van André Jacques. C. Koninckx, *Andreas Jacobus Flanderin. Een acht-*

Deze Zuidnederlandse vertegenwoordiging kan men niet voorbijgaan, zonder nadere verduidelijking te verschaffen omtrent de functie van supercargo. De supercargo's waren de rechtstreekse vertegenwoordigers van de compagnie-directie aan boord en in den vreemde. Zij waren in hoofdzaak belast met de eigenlijke handel van de compagnie, concreet met de zorg voor de vracht – vandaar de term! Bovendien bezaten zij een belangrijke medezeggenschap op andere domeinen, zo o.a. de navigatie, waar ze niet zelden een beslissende rol speelden.

Een verwijzing naar het totaal aantal vreemde supercargo's in Zweedse dienst, laat misschien toe de aanwezigheid van de Zuidnederlanders beter te situeren. Op de dertig eerste-supercargo's van het eerste en tweede octrooi vinden we dertien Engelsen, die vierentwintig maal die functie bekleedden (op 61). In totaal brachten dertig Engelsen het minstens tot 5de-supercargo, terwijl nog vier als assistent uitvoeren¹⁶. Deze vergelijking doet de kwantitatieve betekenis der Zuidnederlandse supercargo's wegslinken. Sommigen hadden diensten gepresteerd in de Oostendse Compagnie, anderen niet! Ook enkele Engelse supercargo's stapten van de Oostendse over naar de Zweedse Compagnie. Dat is het geval met Charles Morford, die als assistent en 3de-supercargo telkens tweemaal uitvoer in de Oostendse. In Zweedse dienst voer hij éénmaal als derde-supercargo, en telkens tweemaal als 2de en 1ste. Gerard Barry was telkens éénmaal 3de en 2de, en tweemaal 1ste-supercargo in de Zweedse Compagnie, terwijl hij voordien schrijver en 2de-assistent was geweest in de Oostendse¹⁷.

Wat niet weinig bijgedragen heeft om de Zweedse rederij als een verlengstuk te beschouwen van de Oostendse, niet alleen op historiografisch vlak, maar ook vanuit het toenmalig Engels con-

tiendeëeuwse middelgrote koopman. In: *Bijdragen tot de Geschiedenis*, jg. 56, 1973, p. 246 & NBW, V, p. 337.

RUG. FHH. Ms. 1998. *Brief van Flanderin aan Gerard Pauw. Gottenburg 13/24 9bre 1742. Ms. 1999, f° 46 v°.*

16. RAS. KKH. *Liste des Sujets.* [*Idem.* RUG. FHH. Ms. 2093]

LAG. ÖIJ. A 406 F III 1-1.

GUB. SOKA. H 22 *Förteckning öfver kompaniets skepp under 1. och 2. oktrojerna.*

Vgl. met de Oostendse Compagnie, K. Degryse, *De Oostendse Chinahandel (1718-1735)*. In: *Belgisch Tijdschrift voor Filologie en Geschiedenis*, LII, 1974, p. 307.

„De Oostendse supercargo's waren hoofdzakelijk Engelsen. Van de 52 teruggevonden belangrijke functies werden er 27 uitgeoefend door Engelsen, 2 door Ieren, 19 door Zuidnederlanders en 4 door Noordnederlanders. Op een totaal van 20 expedities namen die Engelsen en Ieren zelfs 16 maal de functie van eerste supercargo waar, ...”

17. De Engelsman Charles Pike, die volgens enkele biografische nota's van K. Degryse (waarvoor onze oprechte dank!) driemaal supercargo was in de Oostendse, was een tijdlang directeur van de Zweedse Compagnie. E. Olan, *Ostindisk Compagniets Saga. Historien om Sveriges märkligaste handelsföretag.* Göteborg, 1923, p. 99.

currentieel standpunt, is de aanwezigheid in Zweden van de Schot Colin Campbell. Eerst actief in de „East India Company”, daarna aandeelhouder van de Oostendse Compagnie en tevens supercargo, werd Campbell tenslotte medestichter en directeur van de Zweedse Oost-Indische Compagnie. De Zweedse vorst had hem op de koop toe afgevaardigd naar het Verre Oosten als gevolmachtigd minister. Doch nimmer trad Campbell op als officiële agent van de geschorste Oostendse Compagnie. Campbell trok zich trouwens uit die compagnie terug, vóór ze afgeschaft werd. De aanwezigheid van Campbell in Zweden heeft steeds een privaat persoonlijk karakter gehad.

Dat Hendrik König, de man aan wie de Zweedse koning de uiteindelijke privileges voor de Oost-Indiëvaart toestond, een Vlaming was, zoals een Franse auteur beweert¹⁸, is een volkomen aberratie.

Het is interessant in marge te noteren, dat Godefroid de la Merveille, eens kapitein in de vooruitredingen van de Oostendse Compagnie, betrokken was geweest bij het voorstel van staatssecretaris D. N. von Höpken, die een octrooi loskreeg voor de oprichting van een Zweedse Oost-Indische Compagnie¹⁹. Van een eigenlijke Oost-Indische handelsvaart kwam toen niets terecht.

III. FINANCIËLE DEELNAME

We moeten nu nagaan in hoeverre kapitaal vanuit de Zuidelijke Nederlanden naar de Zweedse onderneming toestroomde. Met andere woorden, heeft de Zuidnederlandse participatie zich op zo'n massale schaal gemanifesteerd als men beweert? Waren Zuidnederlanders aandeelhouders in de Zweedse Oost-Indische Compagnie?

Participatie door andelen

Voor de periode van het eerste en tweede octrooi (1731-1766) zijn slechts weinig namen van aandeelhouders gekend. Brokstukken van documenten, fragmenten uit een partieel bewaard gebleven boekhouding en andere papieren leveren toch enkele indicaties.

18. R. Picard, J.-P. Kerneis & Y. Bruneau, *Les Compagnies des Indes. Route de la porcelaine. (Bibliothèque Historique.)* S.I., 1966, p. 141. Integendeel, König was makelaar te Stockholm, waar hij zich inliet met import en export. Zijn vader stamde evenwel uit het hertogdom Bremen, maar hijzelf was steeds in de Zweedse hoofdstad gevestigd geweest. *SMK.*, IV, 1948, p. 391.

19. E. Ekegård, *Studier i Svensk Handelspolitik under den tidigare Frihetstiden.* Uppsala, 1924, pp. 211 et sq.

We halen uit Zweedse archieven de volgende gegevens.

De intekening voor de expedities van de *Götheborg* (1741-1742) en de *Calmar* (1741-1743) – in een eerste periode schreef men in per uitreding – vermeldt Zuidnederlandse namen²⁰: Jan Bapt. van Schoonendonk, Anna Janzen, Daniel Vigneaulx en Urbano Arnold. In andere uitredingen zien we dezelfde Arnold geïnteresseerd, naast de reeds genoemde Flanderin, Verbeke, Vigneaulx en Vincent Beekman en de weduwe Pietro de Proli. Spijtig genoeg kennen we voor deze expedities niet de totale inzet, zodat het onmogelijk wordt een procentuele participatie van de Zuidnederlanders te berekenen.

Van twee in 1745 verongelukte schepen, de *Drottning af Sverige* en de *Stockholm* is echter een lijst van intekenaars bewaard²¹, waarop weer eens Zuidnederlanders voorkomen: o.a. Bernard Rottiers, de weduwe J. B. Cogels, Carlos Maelcamp, Norbert Louis de Wael, J. P. Henssens, J. B. Van Schoonendonk en Paulus Jacobs. Het Zuidnederlandse aandeel totaliseert meer dan 40 % van de intekening.

Als vergelijkingen worden gemaakt tussen de intekening van de Zweden en die van de buitenlanders, dan lijkt het geïnvesteerd kapitaal per hoofd voor de ingezetenen van het Rijk kleiner te zijn dan voor de Zuidnederlanders. Jacobs, Maelcamp, Henssens en Rottiers tekenen in voor bedragen, die het aandeel van Zweedse vermogen reders als Grill of Sahlgren overtreffen. Er moet nochtans een schakering worden gemaakt in het benaderen der gegevens. Als de ingezetenen in eigen naam tekenden, dan vergt dat geen nadere verklaring; want dat was de gewone gang van zaken. Voor buitenlanders die niet ter plaatse vertoefden, was de bemiddeling van tussenpersonen onontbeerlijk. In die zin moeten de grote bedragen van de Zuidnederlandse intekenaars geïnterpreteerd worden. Zij verzamelden geld van particulieren in onze gewesten en stuurden het op naar Zweden. In de boekhouding wordt enkel melding gemaakt van de geciteerde personen, maar in feite schuilt daarachter een variërend aantal geïnteresseerden. De compagnie-directie schijnt wel de namen van de „ondergeïnteresseerden” te hebben gekend. Want waar dezelfde intekenaars werkelijk voor eigen persoonlijk aandeel onderschrijven, dan wordt het in de boekhouding opgetekend met de vermelding „in his own name”²².

20. LAG. ÖST. A 152, 55, ff° 92, 137, 139 & 142.

21. LAG. ÖST. A 152 - 51 - 3. *Subskriptionssumma i de förölyckade skeppen „Drottningen av Sverige” och „Stockholm” 1745.*

22. LAG. ÖST. A 152 - 56. f° 96. „Urbano Arnold to Subscriptions 11 d. smt. 5064,8 ... an action in the Gothenburg & Riddarhus in his own name”.

In die gevallen zijn de bedragen dan ook minder indrukwekkend dan wanneer het aandelen van „ondergeïnteresseerden” totaliseert. Of die precisering konsekwent is vermeld in de handelsboeken kan moeilijk nagegaan worden ; want zoals gezegd is de boekhouding slechts gedeeltelijk bewaard gebleven. We stellen echter vast dat de intekening van sommige Zweden vatbaar is voor een identieke interpretatie²³. In de 18de eeuw was de praktijk van de „onderintekening” frekwent zelfs in kleinere ondernemingen²⁴.

Welk systeem ook gebezigd werd bij de intekening, het globale aandeel der Zuidnederlanders in de Zweedse Compagnie wordt niet geminimaliseerd door de gebruikte methode. Een feit is dat de intekening aantrekkelijk was, gezien het charter bij de oprichting dezelfde waarborgen bood voor uitheemsen als voor ingezetenen. Immers bij de terugtrekking van kapitaal uit de onderneming en de uitvoer ervan naar het buitenland, kon men de vrijstelling van de zesde en tiende penning bekomen²⁵.

Gegevens opgedolven uit disparate Belgische archieffondsen, vertellen ons wel dat de Gentenaren Jacobus Fortunatus Maelcamp, Joan Norbert Huytens, Jan Amelot, Alphons Morel en Joanna Catharina Goeman aan de ene kant, en de Antwerpenaren Joannes Jacobus Moretus, de weduwe de Proli, Jacomo de Pret, Paulus Jacobs, Carlos Maelcamp, Joseph de Ghellinck de Tollenaere, Jean Jacques Van Heck, de weduwe J. B. Cogels en Henry Geelhand de Merxem aan de andere kant, aandeelhouders waren in de Zweedse Compagnie²⁶. Weer eens ontbreekt een kader om het aandeelhouderschap van deze personen kwantitatief zinnig te situeren, althans vanuit het compagnie standpunt.

Het aandeelhouderschap van de Antwerpenaar J. P. Henssens, „*administrateur der Zweedsche acties te Gothemburg*” zoals hij in de archiefdocumenten genoemd wordt, is vermeldenswaardig. Henssens was beheerder van fondsen van de voormalige Oostendse Compagnie, nu geïnvesteerd in de Zweedse rederij²⁷.

Belanden wij nu bij het derde octrooi van de Zweedse Oost-Indische Compagnie (1766-1786). Voor deze periode is een aan-

23. LAG. ÖST. A 152 - 55. f° 3. Gustave Cahman tekent in voor Jacob Bornander, Peter Jernstedt, Niels Swahnals, David Svahn en daarna voor eigen rekening.

24. C. Koninckx, *Andreas Jacobus Flanderin ... op. cit.*, pp. 257-258.

25. R. G. Modée, *Utdrag utur alle ... publique handlingar ...* (I-XV, Stockholm, 1742-1829), p. 2323, § 3 ; in tegenstelling tot de situatie in de Oostendse Compagnie, waar vreemdelingen, o.a. gedurende de eerste maanden van de opening der boeken niet mochten intekenen.

26. H. Coppejans-Desmedt, *op. cit.*, p. 143.

PAA. *Recueil de Lettres* : 556, 630, 1214-1215/6, 10 en 13.

27. SAA. GIC. 5911. Zaak J. P. Dhenssens, *administrateur der Zweedsche acties te Gothemburg | de geïnteresseerden in de voormalige Cie.*

deelhoudersregister bewaard²⁸. Het register inventariseert 3.890 acties voor een totaal bedrag van 5.692.000 daalders zilvermunt. Eens te meer treffen we talrijke Zuidnederlanders aan tussen de intekenaars; zij participeren voor minimum 1.492.600 daalders. Dit bedrag vertegenwoordigt 26,2 % van het geïnvesteerde kapitaal.

Wie Zuidnederlander is en wie niet, is niet éénvoudig uitmaakt. Het register vermeldt enkel namen. Maar door een collatie, bijvoorbeeld met aandeelhouderslijsten van de Oostendse Compagnie, is het mogelijk een aantal investeerders te situeren²⁹. Dit wil zeggen dat een vrij belangrijke groep niet minder dan oud-aandeelhouders zijn van de Oostendse Compagnie. Met andere woorden een vrij groot bedrag uit de „Oostendse fondsen” werd in de Zweedse rederij geïnvesteerd.

Het is begrijpelijk dat weinig Zuidnederlanders rechtstreeks in Zweden investeerden, maar veeleer door de tussenkomst van ingezetenen. Dat verklaart waarom buitenlandse fondsen pas enkele jaren na het begin van het octrooi in de Zweedse metropool arriveerden. Het bewijst dat de Zweedse Oost-Indische Compagnie het zeer waarschijnlijk zonder buitenlandse financiële hulp kon stellen. Er werd trouwens meer geboden dan nodig voor de werking van de rederij. Er zijn bovendien aanwijzingen dat niet gans het bedrag der aandelen gedebiteerd werd aan de kassier van de compagnie.

We noteren verder dat de Zuidnederlandse aandelen vaak van eigenaar wisselden tijdens de laatst aangehaalde concessie, en niet zelden overgekocht werden door andere Zuidnederlanders. Bij de lectuur van het aandelenregister kan men zich ook gemakkelijk vergewissen van de successie bij overlijden van een aandeelhouder. De belangstelling van hen, die omwille van hun leeftijd weinig of niets te maken hadden met de verdwenen Oostendse Compagnie komt evenzeer duidelijk tot uiting.

Deze twee vaststellingen onderstrepen de interesse van nieuwe investeerders; anders gezegd van Zuidnederlanders die niet in verband kunnen gebracht worden met de Oostendse onderneming uit het begin van de 18de eeuw. De belangstelling voor investeringen in de Oost-Indische handelscompagnieën was dus in Brabantse en Vlaamse burgerijkringen levendig gebleven, trots de afschaffing van de Oostendse rederij.

28. GUB. SOKA. H22: 1. Aktieägeregister för 3. oktrojen.

29. O.a. SAA. GIC. 5647. S n° 5. Liste des Intéressés qui ont voix dans l'assemblée générale. 1723-1736. Verder 5837 tot en met 5486.

Totdaar de eigenlijke participatie. Maar zoals gezegd was er een surplus aan geboden kapitaal. Behalve het aandeelhouderschap bestonden andere wegen om kapitaal te laten renderen in maatschappijen voor de handel met het Verre Oosten. De bodemerij is één van die mogelijkheden. Ook onder die vorm bleef Zuid-nederlandse participatie niet uit in Zweden.

Participatie door bodemerij

Oorspronkelijk was de bodemerij een kontrakt waarbij een kapitein of supercargo zijn schip hypothekeerde bij een particulier die hem geld leende. De geleende som stelde de kapitein of supercargo in staat om een vracht aan te kopen. Als onderpand van de lening diende niet alleen het schip zelf, doch ook de goederen die ingeladen werden. De particulier vroeg als winst een procent op het kapitaal; kapitaal plus winst werden na de aankomst van het schip in de haven waar het naar toe zeilde, afgelost. Het kontrakt in drievoud opgesteld, werd aanvankelijk gesloten voor een negotie van haven tot haven. De bodemerij was deelbaar en toegelaten zonder de reder(s) te informeren.

In de Zweedse Compagnie was de bodemerij toegelaten. Hoewel voor het eerst in het charter van 1746 vermeld, kwam de praktijk reeds voor tijdens het eerste octrooi. De leners mochten hun eigen gages en privilegie-penningen pandzetten, maar niet het schip noch de compagnie-goederen. De directie wenste in kennis te worden gesteld; daarom moesten de bodemerij-brieven voor de afvaart der schepen in Gotenburg voorgelegd worden aan de secretaris van de compagnie, die er akte van nam³⁰. Bodemerij-brieven konden ook nog in Cadiz, waar de Oost-Indiëvaarders binnenliepen tijdens de heenreis, worden aangenomen. Ongetwijfeld lichtte de lener in dat geval zijn cliënt op voorhand in, voordat het anker gelicht werd in Zweden.

Reeds in 1734 registreert men bodemerijen van Jacomo de Pret, Pietro de Proli, André Peytier, Paulus Schilder, Charles Roose, Carlos Maelcamp en Henry Geelhand, allen aandeelhouders van de Oostendse Compagnie, voor een totaal bedrag van £ 14.199³¹. In 1744 schrijft Nicolas Carpentier een bodemerij uit; in 1746 geeft J.-P. Hessens order voor een bodemerij à 36% voor reke-

30. R. G. Modee, *op. cit.*, p. 2333, § 21.

LAG. ÖIJ. A 406. F III. 1-8. Kongl. Maj:ts nådiga-Bref som af Officianterne och Besättningarne på Ost-Indiska Compagniets Fartyg kunna utgifwas. Gifwen Stockholm i Råd-Cammaren den 27 Augusti 1753 (gedrukt).

31. PAA. Recueil de Lettres. 1214-1215/5.

ning van juffrouw Anna Maria de Clèves³². Andere bodemerijen kwamen van Carolina de Clèves, Joseph van Lathem, en Jean Michel Lunden. In 1747 is het Franciscus Joannes Moretus die voor 5.000 gulden banco op bodemerij uitzet à 34 %³³. In 1752 geeft Bernard Rottiers order voor een bodemerij ten gunste van H. Geelhand de Merxem, J. A. Guyot en Adrian Vleeshouwers, voor een totaal bedrag van 7.520 gulden³⁴. Allen zijn aandeelhouders geweest van de Oostendse Compagnie.

De totale bedragen van de bodemerijen liepen soms hoog op, tot 6 en 7 % voor de uitgaven in Kanton voor de expeditie van de *Lovisa Ulrica* en de *Freden* in 1746-1747³⁵. Wat dan toch niet onbelangrijk is ! Maar in tegenstelling tot andere Oost-Indische compagnies, waar het een methode kon zijn om de uitredingen te financieren bij gebrek aan fondsen, geloven we niet dat dit het geval was voor de Zweedse rederij. Zeer waarschijnlijk beperkte de practijk van de bodemerij zich tot het financieren van de pacotille der opvarenden. Deze sloegen munt uit de verkoop van die pacotille bij de thuiskomst, terwijl de leners hun eigen kapitaal invorderden en een niet geringe intrest opstreken. De bodemerij was immers ingegeven door de relatie tussen opvarende en investeerder.

De appreciatie van het Zuidnederlandse aandeel verblijft niettemin moeilijk ook op dit punt, bij gebrek aan gegevens betreffende de globale bodemerij-inzet.

Financiering van de vracht

Tenslotte dient de financiering van de Spaanse zilvervrachten te worden vermeld. De Zweedse Compagnie betaalde haar vrachten in het Verre Oosten met kontanten. Het was toen de enige uitweg om met China handel te drijven. En aangezien noch goud noch zilver, noch de nationale munt mocht geëxporteerd worden, moest geld van elders betrokken worden. Naar het voorbeeld van andere compagnies haalden de Zweedse Oost-Indiëvaarders zilverpenningen in Cadiz op de heenreis. Deze zilvervrachten moesten natuurlijk gekocht worden. Een deel werd betaald met vrachtdelen die in Spanje verhandeld werden, een ander deel werd gefinancierd door de intekeningen. Maar nog een ander deel werd aangeschaft door

32. LAG. ÖST. A 152-56, f° 131.

LAG. ÖIJ. A 406 - F III - 2.

33. PAA. Recueil de Lettres, 1214-1215/5.

34. LAG. ÖIJ. A 406. Gvb 1. Journal & Hufwudbook uppå mina privata Affairer under resan till China med Ski. Hoppet. A 1752.

35. LAG. ÖST. A 152-56. Ff° 298-300.

bemiddeling van Antwerpse financierders. Vermoedelijk schoten deze lui geld voor te Cadix voor de aankoop van het zilver, en kon het doorgaan als een vorm van voorafbetaling van hun intekening. Zij traden dus op als een belangrijke tussenschakel in de aanschaf van de zilvervracht.

We ontmoeten de namen van de weduwe Pietro de Proli, Charles en Jacques de Proli, Urbano Arnold en J.-P. Henssens in dergelijke transacties. In de aankoop van de zilvervracht voor de *Calmar* en de *Fredericus Rex Suesiae* in 1744 waren de weduwe de Proli en Urbano Arnold respectievelijk voor 37 en 35 % betrokken³⁶. Een andere keer schiet de weduwe de Proli 206.901,,3 gulden *Vlaams wisselgeld* voor bestemd voor de aanschaf van zilver voor de *Drottning af Swerige* en de *Stockholm* in 1745³⁷. Een jaar later doet zij een gelijkaardige transactie voor de *Calmar* en de *Adolph Friedrich*³⁸.

Een Zweedse Oost-Indiëvaarder, met name de *Riddarhus*, loopt zelfs de haven van Oostende binnen en neemt daar 44 kisten zilver op. Het betreft hier een vracht zilver, die vanuit Londen naar Oostende verscheept was. De weduwe de Proli ontving de lading en het is Nicolas Carpentier die de overlading in Oostende organiseerde. Maar de Zweedse Compagnie koopt dat zilver en crediteert de Proli³⁹.

BESLUIT

Dat waren de verscheidene en zeer verschillende vormen van Zuidnederlandse deelname in de Zweedse Oost-Indische onderneming. We noteren dus : een beperkte maar kwalitatief vermeldenswaardige Zuidnederlandse aanwezigheid bij het varende personeel. Op materieel vlak en ook wat betreft de tradities valt weinig continuïteit te bespeuren tussen de Oostendse en Zweedse rederij.

De belangrijke band tussen de twee ondernemingen ligt echter op het vlak van de financiële participatie. Voor de jaren 1731-1766 kan de globale investering niet geschat worden. Voor de periode 1766-1786 is die wel gekend ! Als we een hypothese vooropzetten,

36. LAG. ÖST. A 152-56. Ff° 66-69.

37. Ibidem. F° 136. „For the cost of ducats 82.456,,1,,3 that she remitted him (= Thomas Rima in Cadiz) at our desire to invest in Mexico dollars to be in readiness for shipping in the Stockholm & Queen on their Arriveall at Cadix being according to a specific acco:t received from her.”

38. Ibidem, f° 180. Namelijk voor 187.839 gulden.

39. LAG. ÖIJ. A 406. F III - 1 - 1. Utdrag ur Cbristian Thams „levnadslopp” 1720-1763.

LAG. ÖST. A 152-55, f° 186 et sq.

steunend op de Zuidnederlandse participatie van 1.492.600 daalders tijdens de laatste periode, dan lijkt het cijfer van Calemborg op 1.600.000 gulden in 1739 niet overdreven. Het is echter niet bewezen. De overdracht van fondsen uit de afgeschafte Oostendse Compagnie is daarentegen een vaststaand feit.

Het zou weliswaar meer correct zijn te spreken van een band tussen de Zuidelijke Nederlanden en de Zweedse Oost-Indische Compagnie, wanneer we het financiële aspect aanraken. Want in tegenstelling met de dienstneming in de Zweedse onderneming – waar niet alleen Zuidnederlanders, maar ook Engelsen voorkwamen, doch in beide gevallen vaak oud-gedienden van de Oostendse Compagnie – zijn de investeerders niet uitsluitend oud-aandeelhouders van de Oostendse rederij, maar meer algemeen Zuidnederlanders. We willen nog even de nadruk leggen op de rol die door de Zuidnederlandse supercargo's gespeeld werd. Zij waren niet zelden op de twee manieren geëngageerd in de Noordse handelscompagnie – als dienstnemer en aandeelhouder –; bovendien traden zij meer dan eens op als bemiddelaars en zelfs als officiële makelaars.

Kortom het brengt het bestaan aan het licht van niet onbelangrijke economische relaties tussen de Oostenrijkse Nederlanden en Zweden in de 18de eeuw. Deze handelsactiviteit was intensiever en bestendiger dan in de vorige eeuwen⁴⁰. En dan laten wij nog onbesproken de talrijke Zuidnederlandse kooplui die in de verkoop of de handel van de Zweedse Oost-Indische retourvrachten geïnteresseerd waren⁴¹.

Hoewel deze bijdrage geen grondige analyse wil zijn, toch illustreren elementen uit ons betoog zeer concreet het 18de eeuwse fenomeen van het handelskapitalisme. Of wordt dat niet duidelijk aangetoond wanneer we constateren dat na de afschaffing van de Oostendse handelscompagnie de aandeelhouders opnieuw investeren in een andere handelscompagnie? Het is niet onwaarschijnlijk dat de winsten opgestreken in de eerste compagnie opnieuw geïnvesteerd werden in de tweede.

De Zuidnederlandse participatie, we hebben het gezien, was dus niet onbeduidend. Nochtans kunnen de twee Oost-Indische compagnies niet met elkaar vereenzelvigd worden. Aan de historische traditie die immer staande hield dat de Zweedse onderneming slechts een surrogaat was van andere Oost-Indische compagnieën,

40. In tegenstelling met wat K. G. Hildebrand aanvoerde in zijn beknopt overzicht van de economische betrekkingen tussen België en Zweden (*op. cit.*).

41. Zoals N. Amelot, J. F. van Beerlere, N. Brandt, Demoor, d'Hooghe fils, Lecler, van Duyn, de weduwen Vermeeren, N. Delvingne (H. Coppejans-Desmedt, *op. cit.*, p. 142) en A. J. Flanderin (C. Koninckx, *op. cit.*, pp. 251-256).

en *per definitie* een verlengstuk van de ongelukkige Oostendse Compagnie, maakte onze algemene studie over de Zweedse Oost-Indische Compagnie definitief afbreuk. In dat verband stemmen we volkomen in met een anonieme Zweedse polemist uit de 18de eeuw, die heftig te keer ging tegen de „*Ignorants & Esprits malins [qui] voudroient donc insinuer, que (la Compagnie suédoise) sera toujours la Compagnie d'Ostende sous un autre nom*”⁴²⁾.

42. RAS. H & S 52. *Lettre d'un Suedoise a un Amy...*