



Universiteit
Leiden
The Netherlands

De Koninklijke Compagnie: De Pruisische Aziatische Compagnie 'von Emden nach China' (1751-1765)

Graaf, D. de

Citation

Graaf, D. de. (2001). De Koninklijke Compagnie: De Pruisische Aziatische Compagnie 'von Emden nach China' (1751-1765). *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 20(2), 143-162.

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded
from:

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

van de hoogte van 5 tot 9 meter van de voorsteven leiden tot de veronderstelling dat de bocht niet bewust zo was geconstrueerd, maar veel eerder het gevolg was van de vorm van het beschikbare hout.

Voor het uitzetten en aftekenen van contouren van de voorsteven, de spanten en rantsoenhouten moest de scheepsbouwmeester kennis bezitten van de meetkundige constructies voor het vanuit de koorden en de bocht bepalen van de middelpunten van de cirkelbogen. Dit tekenwerk werd niet aan de tekentafel, maar op de werf verricht, waarbij een vlakke ondergrond als 'tekentafel' fungeerde.

Bij het uitzetten van de constructiehoogte van de voorsteven moet aan de volgens de definities berekende hoogte nog de dikte van de kielbalk worden opgeteld en bij toepassing van de definities van Van Yk ook het schuin oplopen van de bovenkant van de voorstevenbalk. Voor het aftekenen van de constructie moet bij toepassing van de definitie van Witsen de lengte van de kinnebakuitsparing en bij die van Van Yk de breedte van de bovenkant van de voorstevenbalk worden opgeteld.

De soms in bestekken vermelde grootheid 'aan de binnekant, by de Bogt omtemeeten' kan als de omtrekmaat van de binnencirkelboog van de steven, gemeten vanaf de bovenbinnenhoek tot en met de lip op de steven worden uitgelegd.

NOTEN

- 1 Nicolaes Witsen, *Aeloude en Hedendaegsche Scheepsbouw en Bestier* (Amsterdam, 1671)
- 2 Cornelis van Yk, *De Nederlandsche Scheepsbouw-konst* Open Gestelt (Amsterdam, 1697)
- 3 Opgenomen in Witsen, *Aeloude en Hedendaegsche Scheepsbouw*, 114 en in Van Yk, *De Nederlandsche Scheepsbouw-konst*, 124-125.
- 4 Van Yk, *De Nederlandsche Scheepsbouw-konst*, 56.
- 5 Witsen, *Aeloude en Hedendaegsche Scheepsbouw*, 47.
- 6 Van Yk, *De Nederlandsche Scheepsbouw-konst*, 56.
- 7 Ibidem, 38.
- 8 Witsen, *Aeloude en Hedendaegsche Scheepsbouw*, 66.
- 9 Van Yk, *De Nederlandsche Scheepsbouw-konst*, 57, 60.
- 10 Witsen, *Aeloude en Hedendaegsche Scheepsbouw*, 66.
- 11 Ibid., plaat L, afbeelding Q.
- 12 Ibid., 149.
- 13 Ibid., 72.
- 14 Ibid., 66.
- 15 Van Yk, *De Nederlandsche Scheepsbouw-konst*, plaat tussen 58 en 59, afbeelding nummer 3.
- 16 Ibid., 57.
- 17 Ibid., 57, 58.
- 18 Witsen, *Aeloude en Hedendaegsche Scheepsbouw*, 175.
- 19 Ibid., plaat LXXI.
- 20 Ibid., 106, 107.
- 21 Ibid., plaat XLVII.
- 22 Ibid., 72.
- 23 Van Yk, *De Nederlandsche Scheepsbouw-konst*, 131, 145, 148, 153, 156.
- 24 Witsen, *Aeloude en Hedendaegsche Scheepsbouw*, 72, 105, 106, 108, 109, 110, 111, 112.
- 25 W. Vos, 'Bestek en beschrijving van een retourschip', in: *Batavia Cahier 1* (Lelystad, 1990).
- 26 H.N. Kamer, 'De functie en wijze van aanbrengen van de scheerstroken en de spantvormen van zeventiende-eeuwse schepen', in: *Tijdschrift voor Zeegechiedenis* jaargang 17 (1998) nummer 2, 145-152.
- 27 G.C. Dik, *De Zeven Provinciën. Een poging tot reconstructie, mede aan de hand van de nog bestaande Van de Velde-tekeningen, van 's Lands schip De Zeven Provinciën van 80 - 86 stukken, gebouwd voor de admiraliteit van de Maze in 1665* (Franeker, 1993) 37.

De Koninklijke Compagnie

De Pruisische Aziatische Compagnie 'von Emden nach China' (1751-1765)

DENNIS DE GRAAF

"Heut mischt ein fremdes Geschlecht in China
verwunderte Hafen
Die Märkte der Welt
Heut, da sich der preußische Staat, O Tag, der
noch nimmer besongen!
Mit Thetis vermählt!"

Op 7 september 1752 bereikte een schip onder Pruisische vlag de rede van de Chinese stad Kanton. De König von Preussen werd zo het eerste schip dat rechtstreeks van Duitsland naar Azië zeilde. Eigenaar van het fregat was de Koninklijke Pruisische Aziatische Compagnie, een nieuwe handelsonderneming waarbij zowel Nederlandse als Vlaamse financiers betrokken waren.

Het economisch denken in het Europa van de achttiende eeuw werd beheerst door het mercantilisme. Deze staatseconomieer had grote invloed op het denken van regeringen, koningen en kooplieden. Volgens het mercantilisme verzwakte een natie, als het voor goederen en grondstoffen op het buitenland aangewezen was. Het binnenlands kapitaal zou zo over de grenzen vloeien en verloren gaan.

Gesteund door deze gedachtegang bevorderden regeringen in Denemarken, Zweden en Oostenrijk de oprichting van nationale compagnieën. Door de stijgende vraag naar Aziatische massaproducten zoals thee, porselein en katoen, zouden deze handelsondernemingen zich vooral op de vaart op China en Bengalen richten.

De Scandinavische Oost-Indische compagnieën en de Generale Indische Compagnie van Oostende zijn bekende voorbeelden van deze ontwikkeling. Relatief onbekend gebleven is de compagnie van Brandenburg-Pruisen, de 'Königlich Preußischen Asiatischen Compagnie in Emden nach Canton und China' (KPAC).

In de korte periode van haar bestaan (1751 tot 1765) ondernam de Pruisische compagnie zes reizen naar Kanton in China. Dit artikel zal vooral ingaan op de oprichtingsfase, de investeringen van Vlaamse en Nederlandse kooplieden en de reis van het KPAC-schip Burg von Emden.

PRUISEN

De stichting van een van de merkwaardigste staten van Europa, het koninkrijk Pruisen, kan op de dag nauwkeurig bepaald worden. Op 18 januari 1701 kroonde Friedrich I (1637-1713), keurvorst van Brandenburg, zichzelf tot koning in Pruisen. Deze pronkvolle titel mocht Friedrich alleen in Oost-Pruisen voeren. Het Poolse hertogdom was, als dank voor de Brandenburgse hulp in de Spaanse erfopvolgkwestie, door keizer Leopold I van Habsburg tot koninkrijk verheven. West-Pruisen bleef onderdeel van Polen. Friedrich mocht zichzelf dan ook niet koning van Pruisen noemen.

Schiep Friedrich I de Kroon; zijn zoon Friedrich Wilhelm I (1688-1740) stichtte het instrument om haar macht verder uit te bouwen: het Pruisische leger. Op een bevolking van amper twee miljoen stonden 80.000 manschappen, zo gedrild dat ieder van hen zes geweerschoten per minuut kon afvuren. Deze strijdmacht te gebruiken ging de 'Roi sergent' echter te ver. Friedrich Wilhelm I heeft nooit een oorlog gevoerd.

Op 20 juli 1740 nam zijn zoon als Friedrich II de koningstitel aan. Zijn troonbestijging leek het begin te zijn van een verlicht, meer menselijk Pruisen: de pijnbank en de censuur werden afgeschaft, de salarissen van ambtenaren en wetenschappers verhoogd. Met zijn opmerking "Je-



1. De Eemsmonding vanaf Emden tot de eilanden Borkum en Juist. Met gedetailleerde gegevens over zandbanken, bakens en ondiepten. Uit: Jean François Michel, *Journal de voyage à la Chine et courte description de la ville d'Emden*, 1755. Collectie Koninklijke Bibliotheek van België, Brussel. Afdeling handschriften, archiefnummer 7445.

der soll nach seiner Fassung selig werden", verkondigde de koning de absolute geloofsvrijheid.²

Het bewind van Friedrich II was rijk aan contrasten: tolerantie en justitiehervormingen stonden tegenover egocentrische machtspolitiek en economische dogma's, humaniteit en verlichting tegenover cynische mensenverachting. Vier maanden na zijn kroning bezette Pruisen de rijke Oostenrijkse provincie Silesië. In de Zevenjarige Oorlog (1756-1763) stond Pruisen alleen tegenover een coalitie van Frankrijk, Oostenrijk en Rusland.

In oorlogstijd steunde de Pruisische koning sterk op het gedisciplineerde leger. Een zeemogendheid kon Pruisen tot het midden van de negentiende eeuw dan ook niet genoemd worden. Ook Friedrich II nam geen enkel initiatief tot de stichting van een vloot. In zijn politiek testament van 1776 verdedigt hij dit besluit met de volgende passage: "Ich glaube nicht, daß Preußen sich je zur Bildung einer Kriegsmarine entschließen darf. Die Gründe sind folgende: Mehrere Staaten Europas haben große Flotten, England, Frankreich, Spanien, Dänemark und Rußland.

Ihnen werden wir niemals gleichkommen können. Da wir also mit wenigen Schiffen immer hinter den anderen Nationen zurückbleiben würden, wäre die Ausgabe unnütz. ...Außerdem führen Seeschlachten nur selten eine Entscheidung herbei. Daraus ziehe ich den Schluß, daß man besser daran tut, das erste Landheer in Europa zu halten als die schlechteste Flotte unter den Seemächten".³

De buitenlandse handelsvaart had wel de persoonlijke interesse van de koning. Friedrich II was volledig in de ban van het mercantilisme geraakt. Zijn economische politiek voor Pruisen vatte hij in een persoonlijk motto samen: "Wenn man den Fremden schadet, so schafft man seinen Nation Vortheile".⁴

De import van koloniale goederen in Pruisen ergerde de koning vooral omdat deze door de Nederlanders werd beheerst. "Ein schwaches Volk," schreef de koning, "ohne Kredit, und mit nicht genug Einsicht um zu erkennen, wen sie lieben oder hassen sollen". De stichting van een Pruisische Aziatische Compagnie was onvermijdelijk: "(...) weil das ein Handelszweig der Holländer ist, den wir so für uns erwerben".⁵

EMDEN

Het Duitse vorstendom Oost-Friesland werd in 1744, na de dood van de laatste telg uit het regerende geslacht Cirksena, door Pruisische troepen bezet. Hiermee kreeg Pruisen voor het eerst toegang tot de Noordzee. De havenstad Emden, gunstig gelegen aan de monding van de Ems, bood perspectief. In de vijftiende eeuw was Emden een belangrijke overslaghaven geweest. Door het uiteenvallen van de Hanze en het dichtslippen van de haven was de stad in verval geraakt. De Pruisische machtsovername betekende voor Oost-Friesland, en vooral voor Emden, het begin van een nieuwe bloeitijd. Niet alleen gaf Friedrich I de stad de status van vrijhaven en liet hij de vaargeul uitbaggeren – hij bemoeide zich ook persoonlijk met de ves-

tiging van een Aziatische compagnie in Emden. Getrouw aan de wetten van het mercantilisme beperkte de koning zich voorlopig tot het verlenen van handelsmonopolies aan buitenlandse investeerders.

Onder deze zogenaamde 'projecteurs', die de bescherming van de Pruisische vlag zochten, bevond zich de Ier Henry Thomas Stuart, handelaar in Amsterdam. De 'gentilhomme Irlandois' overtuigde de koning dat voor een kleine compagnie alleen de vaart op China winstgevend kon zijn. De gevestigde compagnieën hadden in het enorme Chinese keizerrijk geen monopoliepositie. Ook konden Chinese handelaren producten leveren die in het Europa van de achttiende eeuw erg geliefd waren: thee, zijde en porselein. De Europese schepen werden echter alleen in de Zuid-Chinese havenstad Kanton toegelaten.

Stuart werd ondersteund door de Berlijnse bankiers Splittgerber en Daun. Mede door hun invloed op koning Friedrich ontving Stuart op 4 augustus 1750 een beperkt octrooi:

"Conzession en Oktroy, auff zehen nacheinander folgende Jahre (...) dass er mit seinen Assoziierten eine Handlungscompagnie und sein Comptoir in Userer Stadt Emden etabliren und (...) ein bis zwei mit unserem Pavillon versehene Schiffe equiperen, selbige von dort aus mit Kauffmannsgüthern nach Canton in China absenden und aus dieser Stadt mit Retourwaren nach Emden zurückzugehen".⁶

Tijdens een bezoek aan Emden in juni 1751 nam de koning deel aan een ruzieachtige vergadering vol onenigheid tussen de 'projecteurs'. Een ooggetuige was de Nederlandse baron Kreynck-De Lanckwater. Zijn eigen project – een expeditie onder Pruisische vlag naar Bengalen – was door de koning afgewezen. Niet zonder leedvermaak beschrijft De Lanckwater vervolgens de chaotische vergadering: "Je'ay du admirer sa patience dans cette assemblée, la quelle je e donneray point d'appréciation par Sa Majesté, j'ai honéré de sa présence." Over een van deelnemers aan de vergadering, die een

succesvolle loopbaan bij de VOC claimde, schrijft De Lanckwater: "Un homme qui a demeuré 15 à 16 ans dans les Indes, mais pendant ce temps n'a jamais eu le moindre maniment d'affaires de la compagnie, n'ayant occupé autre employ que celui de barbier et chirurgien, après à Emden quelques temps marchand de vin, bières jambons, etcetera." De Ier Stuart werd door Kreyndck De Lanckwater zoveel mogelijk beschadigd: "elapso tempore marchand en chapeaux demeurant sur le Zeedyk à Amsterdam (passant sous silence sur le reste de directeurs) qui a fait un seul voyage à la Chine passé 20 ans, pour 3^{me} carraga".⁷

DE KONINKLIJKE COMPAGNIE

Uiteindelijk verleende de koning op 8 juli 1751 een octrooi voor tien jaren aan een groep van zeven bankiers en beleggers. Het privilege garandeerde het monopolie voor de handelsvaart tussen China en Pruisen. Ook kreeg de nieuwe onderneming het recht om in naam van de Koning verdragen met Aziatische vorsten – "fremde Potentaten" – af te sluiten. De compagnieschepen voerden bovendien de Pruisische witte vlag met een gekroonde adelaar, zwaard en scepter.

De aandelenuitgifte van de Königlich Preußischen Asiatischen Compagnie in Emden nach Canton und China was een groot succes. De compagnie beschikte in 1752 al over een kapitaal van 861.000 Reichstaler, verdeeld over 1722 aandelen. Een aandeel had een vaste waarde van 500 Reichstaler. De zeven grootaandeelhouders vormden samen de directie, die in Emden vertegenwoordigd werd door burgemeester Jakob de Pottere. Het merendeel van de aandelen kwam in het bezit van buitenlandse financiers. Twee Nederlanders, Johann Christoph Smellintin van Kronenfels, een oud extra-ordinair Raad van Indië, en Ysenbrandus Faber staken niet alleen geld in de onderneming, maar verhuisden ook van Amsterdam naar Emden om in het dagelijks bestuur van de

Compagnie zitting te nemen. Twee andere directieleden woonden in Rotterdam: Theobald Dillon met 55 aandelen en John Forbes d'Alford met 70 aandelen. Verreweg de grootste investeerder was met 705 aandelen François Emmanuel Van Ertborn uit Antwerpen. Na de ontbinding van de Oostendse Compagnie was de invloedrijke bankier, zoals veel Vlaamse kooplieden, op zoek gegaan naar nieuwe mogelijkheden.

Van Ertborn, geboren in Mechelen op 14 oktober 1716, was een van de meest vooraanstaande kooplieden in de Oostenrijkse Nederlanden. Afkomstig uit een patriciërsfamilie leek hij voorbestemd voor een carrière als jurist, geestelijke of lid van het stadsbestuur van zijn geboortestad. Nadat hij zijn rechtenstudie te Leuven in 1736 had afgesloten, vestigde hij zich echter in Antwerpen als bankier. In deze hoedanigheid had hij veel contacten met het Keizerlijk hof in Wenen. In een patentbrief, uitgeschreven in Wenen op 25 september 1779, werd Van Ertborn 'chevalier et négociant de la ville d'Anvers' genoemd en als dank voor zijn goede diensten, die plaats vonden "in onze Belgische provinciën" benoemd tot baron. Van Ertborn zou op 8 oktober 1791 in Antwerpen overlijden.

Hoewel Van Ertborn dus in 1751 een vermogen van 352.500 Reichstaler in de Pruisische Compagnie investeerde, moet hij al eerder belangen in Oost-Friesland en Emden hebben gehad. In 1748 stuurde hij een zaakgelastigde naar Emden, de Mechelaar Jean François Michel. Michel zullen we later nog aan boord van het KPAC-schip Burg von Emden tegenkomen.

DEN HAAG

In oktober 1751 liet Friedrich II de Pruisische gezanten in Londen, Parijs en Den Haag een officiële missive aanbieden, waarin hij de oprichting van de KPAC mededeelde. Aan de Nederlandse Republiek verzocht hij bovendien "das die Schiffe auf dem Vorgebirge der guten Hof-

nung kommen sollten, freundschaftlich behandeln und sie unter andern mit Wasser versehen lassen mögten".⁸

Op 9 november 1751 schreef de Haagse Pruisische gezant, Hellen, een verslag over zijn bezoek aan raadpensionaris Fagel. Fagel had de missive weliswaar aangenomen, maar slechts terughoudend verklaard de inhoud met de admiraliteiten en de Heeren XVII der VOC te bespreken "pour avoir leurs avis sur ce sujet." Meer wilde de koning schijnbaar ook niet, getuige zijn antwoord aan Hellen: "L'unique but, que je me suis proposé par la déclaration, que je vous ai chargé de remettre aux États, a été de leur connoissance de l'établissement en question, afin de prévenir, que sous prétexte d'ignorance leurs vaisseaux ne passent traiter de forbans ceux de la Compagnie d'Emden, ce but étant rempli, comme je ne saurois me flatter d'obtenir de la République une réponse favorable, et bien moins de la permission d'aborder dans leurs ports, qu'elle a refusée d'ailleurs aux Danois et Suédois, j'aime mieux ne recevoir de réponse du tout, que de m'en une désagréable".⁹

Wilde de Republiek, uit vrees voor een ernstig conflict met Pruisen, geen directe maatregelen tegen de KPAC nemen, de VOC had binnen haar octrooigebied wel degelijk de economische en militaire macht om het de nieuwe concurrent zo moeilijk mogelijk te maken. De VOC, maar ook de Engelse, Franse en Deense compagnieën, besloot om in 1752 meer schepen dan gewoonlijk naar Kanton te sturen. Koning Friedrich drong er bij de KPAC-directie op aan nu snel schepen naar China sturen, om "nicht Gefahr zu lauffen, ihre Waaren in China sehr teuer einzukaufen, oder bey deren Retour über schlechten oder gar keinen Debit davon zu finden".¹⁰

Nog in november 1751 kochten de directeurs twee afgedankte fregatten in Engeland. In Emden werden de schepen bewapend en kwam de bemanning aan boord. Onder de officieren en matrozen die aanmonsterden voor de eerste Chinavaart bevonden zich niet alleen Duitsers, maar ook Denen, Schotten en Vlamingen. Het eerste KPAC-schip, een bodem van 150 voet

lang, 38 voet breed en 20 voet diep, werd herdoopt in de König von Preussen en vertrok op 18 februari 1752 uit de haven van Emden. Een Pruisische ambtenaar, Christoph von Derschaus, legde zijn gevoelens bij het vertrek van de König von Preussen vast in een "Reimfreue Ode" van 31 hexameters. Het gedicht is een lofrede op het mercantilisme, koning Friedrich, de Pruisische staat en de Aziatische Compagnie:

"Jetzt wendet die Göttin den Blick auf Preussens weitreckende Staaten.

Ja, spricht Sie, wo Friedrich herrscht, da blühe auch Schifffahrt und Handlung

Welch ungewöhnlich Werth von Masten, von Anker und Ruder?

Woher das geschäftliche Volck, Matrozen, Bewohner der Meere?

Von Handlung beenfertem Fleiß, welch nimer erblicktes Getümmel

Um Embdener Strand?"¹¹

Kapitein Carl Glaitzschke uit Pillau voerde het commando over de bemanning van 120 matrozen en 12 zeesoldaten. De supercargo of opperkoopman, was de 'hoedenverkoper' en 'projecteur' Thomas Stuart. De lading bestond uit "eine feine Tücher und Etamins, eine Partie Bley, silbernen Tee kessel" en een grote hoeveelheid ronde vaatjes tot de rand gevuld met zilveren handelsmunten.¹²

PIASTERS VOOR CHINA

De handel met China bood voor de nieuwe compagnie goede vooruitzichten. Europese handelaren waren pas in 1684 door de Chinese keizer K'ang-hsi in zijn rijk toegelaten. Hun schepen mochten alleen de haven van de Zuid-Chinese stad Kanton binnenlopen. De gevestigde handelscompagnieën waren er niet in geslaagd een monopoliepositie op te bouwen en schepen uit alle Europese naties waren welkom in Kanton. Ook kon China producten leveren die in de achttiende eeuw in Europa erg in zwang waren: thee, zijde en porselein. Het na-



2. Portret van Frederik II, koning van Pruisen, schilderij door Anthony Pesne, 1745. Collectie Archiv für Kunst und Geschichte, Berlin. Archiefnr. 1-F40-A1745-10.

deel van de vaart op Kanton was de desinteresse van de Chinese handelaren voor Europese producten. De lading van alle Chinavaarders bestond op de heenweg dan ook voornamelijk uit zilveren handelsmunten, de zogenaamde piasters. Omdat de waardeverhouding tussen goud en zilver op de Chinese markt voor zilver gunstiger was dan in Europa, lieten de handelscompagnieën ieder hun eigen zilveren munten slaan. De Chinese kooplieden in Kanton, georganiseerd in de zogenaamde Co-Hong, accepteerden de verschillende handelsmunten. De Chinezen brachten de Europese zilveren munten overigens niet in omloop, in het dagelijks geldverkeer werd uitsluitend de bronzen cash gebruikt. Ook gouden munten

kwamen in China niet voor als betaalmiddel.¹³

De directie van de KPAC besloot in augustus 1751 tot het slaan van eigen handelsmunten. Het benodigde zilver verkreeg de Compagnie uit het Spaanse Cadix, waar Pruisische handelaren hout, pek, linnen en graan verkochten. De piasters werden geslagen in de Munt van Aurich. In deze plaats zetelde de Pruisische administratie in Oost-Friesland, de Kriegs- und Domänenkammer. Doordat de handelsmunten in China weer werden omgesmolten, zijn er maar weinig KPAC-piasters bewaard gebleven. Een van de zeldzame exemplaren bevindt zich in het Landesmuseum te Münster. Op de voorzijde van de munt is het borstbeeld van Friedrich II, koning van Pruisen te zien, met het Latijnse randschrift:

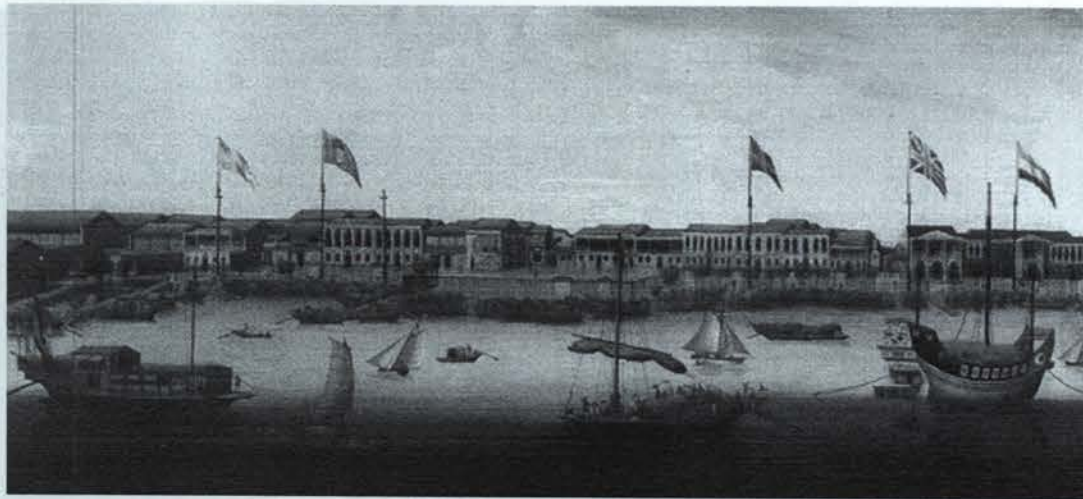


3. Het fregat König von Preussen, gekleurde tekening, 1754. Collectie Archiv für Kunst und Geschichte, Berlin. Archiefnr. 2-S15-S1-1752.

FRIDERICUS BORUSSORUM REX. Op de keerzijde is het wapen van de KPAC geslagen, een zeilend koopvaardijship op zee. Het wapen wordt bekroond door de Pruisische adelaar en geflankeerd door twee schildhouders: links een zogenaamde 'wildeman' met een lendendoek en een lange knots en rechts een Chinees koopman die een baal zijde onder de arm houdt. Achter de koopman zijn duidelijk een kistje thee en porseleinen gebruiksvoorwerpen te zien. De wildeman symboliseert hier de staat Pruisen; het wapen van de Pruisische koninklijke familie werd geflankeerd door twee wildemannen. Onder het schild is, behalve een Mercuriusstaf als symbool voor de handel, een cartouche met de letters K.P.A.C.V.E. (Königliche Preussische Asiatische Compagnie von Emden) te zien. Onder de

cartouche is een lint uitgespreid met de wapenspreuk van de Compagnie: CONFIDENTIA IN DEO ET VIGILANTIA (Vertrouwen in God en waakzaamheid). Het randschrift van de munt, REGIA BOSUSS: SOCIETAS ASIAT: EMBDAE, duidt weer op de officiële naam van de Compagnie.

Op 7 september 1752 arriveerde de König von Preussen na een reis van ruim zes maanden op de rede van Kanton. De König von Preussen werd zo het eerste schip dat rechtstreeks van Duitsland naar Azië zeilde. Waarschijnlijk heeft het schip op de heenreis niet voor de Kaapkolonie geankerd, dit valt tenminste uit het aantal sterfgevallen tijdens de heenreis te concluderen: dertien aan boord en vijf gedurende de ankertijd in Kanton. Na de passage van de Indische Oceaan



4. Aanzicht van de Europese factorijen aan de Parelrivier in Kanton. Van links naar rechts de Deense, Spaanse, Zweedse, Engelse en Nederlandse vestigingen. Aquarel, circa 1790. Collectie Maritiem Museum Rotterdam, inventarisnummer P1868.

was het Pruisische schip in Straat Sunda voor de kust van Java voor anker gegaan. Daar kreeg de bemanning van de Nederlanders toestemming om verversingen aan boord te nemen alvorens naar Kanton te zeilen.

In een verslag van de Pruisische ambtenaar Daniel Lentz aan koning Friedrich II lezen we meer over de aankomst van het schip in China. Het schip werd hoffelijk verwelkomd door de Hoppo, een hoge gezagsdrager die verantwoordelijk was voor de westerse handel in de havenstad. Samen met de Hoppo kwamen ook de muntmeesters aan boord van het compagnie-schip. De Chinese kooplieden accepteerden de KPAC-piasters, maar waren ook onder de indruk van de Pruisische vlag met de gekroonde adelaar. "Wir haben dergleichen großen Vogel schon ehemals hier gesehen, aber ihm keine Dauer zugetrauet, weil er zwei Köpfe hatte", zou een Chinese edelman volgens Lentz gezegd hebben, "dieser große Vogel, der nur einen Kopf hat, wird es länger aushalten." De mandarijn doelde waarschijnlijk op de vlag van het Duitse Keizerrijk, met de dubbele adelaar, die door de schepen van de vroegere Vlaamse Oostendse Compagnie werd gevoerd. Inderdaad werden, zoals we later nog

zullen zien, beide vlaggen vaak verwisseld. "Die Sinesen, die vorhero schon vieles von den Preußen gehört, haben sich gefreuet, diese Nation auch kennen zu lernen, und auch ihr sogleich alle Freiheit zugestanden, so andere Nationen dort genießen. Die unter S. Majestät hohem Bildnis und Namen geprägten Piaster hätten in Kanton sogleich ihren Kurs gefunden", zo besluit Lentz zijn verslag.⁴

In januari 1753 verliet de König von Preussen de monding van de Parelrivier en bereikte, na op het eiland St. Helena de watervoorraden te hebben ververst, op 6 juli de rede van Emden. De directie van de KPAC liet de retourvracht op 27 augustus 1753 en de daaropvolgende dagen in Emden veilen. Handelaren uit Hamburg, Bremen, Frankfurt, Nederland en de Oostenrijkse Nederlanden arriveerden in Emden om, met de gedrukte Carga-brief als leidraad, een bod op de gewilde waren uit te brengen.

"CARGA van 't Koninglyck-Pruisise Asiatische Compagnies-schip, genoemd de Koning van Pruisen, den 14. Januari deeses Jaers van Canton in China vertrocken, en den 6. Julii op de Reede van Embden gelukkig gearriveert.

451730 pond Thee Boe

65832 pond Thee Congo
3040 pond ruwe Nankingse Seyde
208 porcelainen Tafelserviezen"¹⁵

Mede door de aanwezigheid van de keurvorst van Keulen, Clemens August, en de graaf van Metternich, die beiden forse partijen porselein kochten, behaalde de KPAC op de eerste Chinnavaart een winst van 36.716 Reichstaler.

EEN VLAMING IN OOST-FRIESLAND

"9 september 1752. Na een, vaak mistroostig, oponthoud van vier jaren en zeven maanden in de stad Embden, begeef ik mij vandaag aan boord van een schip van de Pruisische Aziatische Compagnie, genaamd de 'Burg van Embden'. Als onderkoopman zal ik, zo God het wil, naar Kanton in het Chinese Keizerrijk zeilen, om daar handel te drijven". Met deze woorden begint de Vlaming Jean François Michel zijn verslag over de vaart van de Burg von Embden, het tweede schip van de Pruisische Compagnie. Zijn manuscript, 'Journal de voyage à la Chine et courte description de la ville d'Emden', is eigenlijk een reisverslag, atlas en economische prospectus in één band. Michel begint zijn boek met een beschrijving van de stad Emden, haar "voornaamste openbare gebouwen en vestingwerken, kanalen, haven en aanlooproutes, handel en manufactures". Volgens Michel was het economische klimaat in Oost-Friesland na de Pruisische overname sterk verbeterd door de koninklijke goedkeuring van particuliere initiatieven zoals de Pruisische Compagnie. "De stad Embden," zo schrijft Michel, "zal zich ontwikkelen tot een tweede Amsterdam".

De vraag, waarom de Vlaming van 1747 tot 1752 in Emden woonde lijkt gerechtvaardigd. Waarom interesseerde hij zich zo voor de politieke en economische situatie in Noord-Duitsland? Waarom tekende hij gedetailleerde kaarten van Oost-Friesland, de Eemsmonding en de haven van Emden? Waarom trad hij zelfs in dienst van de KPAC?

Jean François Michel werd op 24 oktober

1697 gedoopt in de Sint-Romboutsparochie te Mechelen als zoon van Martinus Ludovicus Michel en Joanna Maria Snyers. Het koppel liet tussen 1697 en 1702 te Mechelen in de Sint-Romboutskerk minstens vier kinderen dopen, waarvan Jean François de oudste lijkt te zijn. Vader Michel werd in sommige akten "medicus huius urbis" genoemd, wat zoveel betekent als gelicenceerd geneesheer in dienst van de stad. De familie Michel woonde in de Koestraat, dicht tegen de Grote Markt.

De familie Michel maakte deel uit van het goeude, Franstalige patriciaat van Mechelen. Jean François was daarop geen uitzondering. In 1718 behaalde hij in Leuven het licentiaatdiploma in de rechten, in 1724 was hij advocaat in "sijnen majts. Groote Raed" en het Kerkelijk Hof van de Aartsdekenij Mechelen. Dit schetst het interessante milieu waarin Michel zich roerde; de Grote Raad van Mechelen was het hoogste juridische college in de Oostenrijkse Nederlanden.

Rond 1742 was Michel ook luitenant en auditeur van het Oostenrijkse regiment 'Lorreenen-Wallonië', een titel waarvan hij enige tijd later afstand deed. In 1749 overleed zijn vrouw Anna Katherina de Goede, en begint een merkwaardig hiaat in het leven van Michel; tot 1757, toen hij betrokken was bij het onderhoud van de vestingwerken van Oostende, was hij niet meer aanwezig bij de opmaak van verschillende akten die hem aangaan. Dit raadsel is nu door Michel zelf opgelost. In zijn 'Journal de voyage...' verklaart Michel van 1748 tot 1752 in het "mistroostige" Emden te hebben gewoond.

Afkomst, studie en loopbaan van Jean François vertonen een aantal opvallende overeenkomsten met een andere 'bonhomme' uit Mechelen, François Emmanuel van Ertborn. Gezien de activiteiten van beide heren lijkt het uiterst waarschijnlijk dat ze elkaar al voor het jaar 1748 kenden. In zijn 'Journal de voyage...' drukte Michel zich dan ook meer als een koopman dan als een jurist uit. De these, dat de Vlaming in de jaren 1748-1752 als zaakgelastigde en agent voor Van Ertborn in Emden functioneer-



5. Jean François Michel, *Journal de voyage à la Chine et courte description de la ville d'Emden*, 1755. Titelpagina met de Pruisische adelaar, het stadswapen van Emden, en de naam van de auteur. Collectie Koninklijke Bibliotheek van België, Brussel. Afdeling handschriften, archiefnummer 7445.

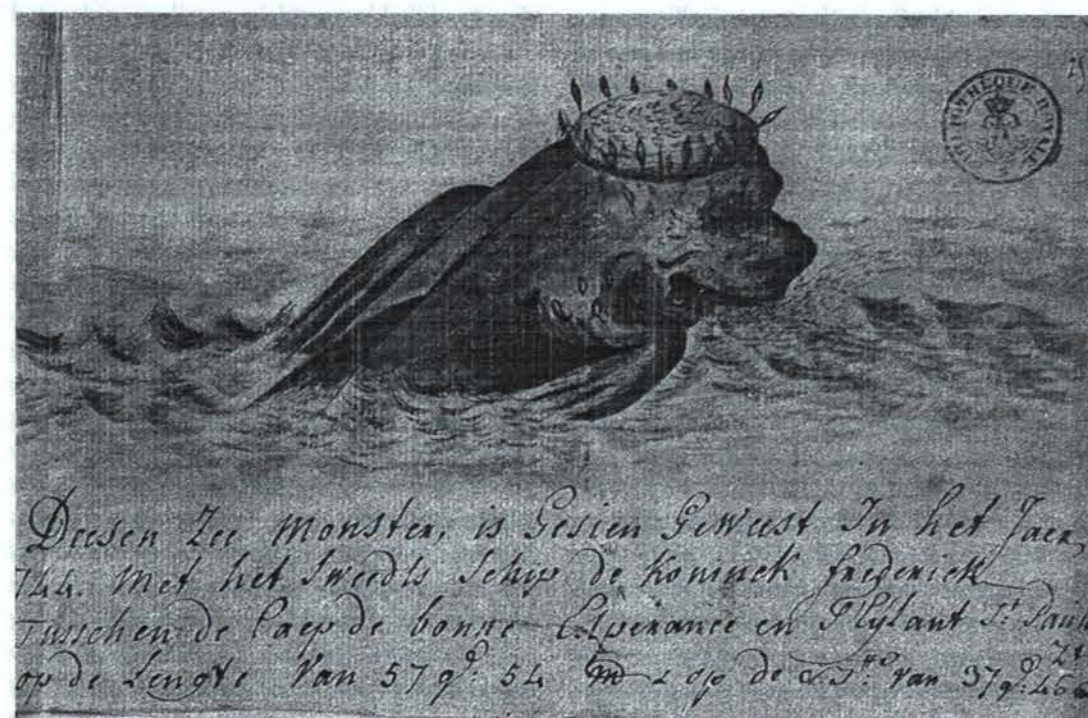
de, wordt vooral bevestigd door de toon waarop Michel de KPAC en haar directeuren beschreef. De uiteindelijke bevestiging komt uiteindelijk pas in het reisverslag zelf.

Op 17 november 1752 gaf Michel een verzegelde brief mee aan een Engelse scheepskapitein. Hij bevond zich op dat moment op de rede van de Portugese kolonie Porto Praijo op San Jago, één van de Kaap-Verdische eilanden. De Engelsman zal de brief, die een verslag van de eerste helft van de reis naar China bevat, in Europa laten bezorgen aan: "...de eerwaarde heer Van Ertborn in Antwerpen".



6. Jean François Michel, *Journal de voyage à la Chine et courte description de la ville d'Emden*, 1755. Titelpagina van het verslag van de reis naar China, met een buste van Neptunes, de Pruisische vlag, nautische instrumenten, een theekistje, balen zijde en porseleinen vazen. Collectie Koninklijke Bibliotheek van België, Brussel. Afdeling handschriften, archiefnummer 7445.

Rond 1755 was Michel terug in Vlaanderen. Hij kopieerde zijn reisverslag en de korte beschrijving van Emden. Kompleet met kaarten van Oost-Friesland, tekeningen van tropische eilanden, vissen en zeemonsters werd het ego-document in één band gebundeld: *Journal de voyage à la Chine et courte description de la ville d'Emden*. Het boek, met op het titelblad de Pruisische adelaar en het wapen van Emden, werd nooit gepubliceerd.



7. Jean François Michel, *Journal de voyage à la Chine et courte description de la ville d'Emden*, 1755. Tekening van een zeemonster (vermoedelijk een zeehoe). Collectie Koninklijke Bibliotheek van België, Brussel. Afdeling handschriften, archiefnummer 7445.

Michel hield veel van de schone kunsten, voornamelijk het tekenen, de schilderkunst en de muziek. Terwijl hij luitenant en auditeur was, vertaalde hij les *Ordonnances Militaires & Articles de Guerre* in de Franse en Nederlandse taal. Zijn levenswerk schreef hij in 1771: *L'Histoire de la Vie de P.P. Rubens, Chevalier, & Seigneur de Steen*. Deze biografie over de bekende Vlaamse schilder Peter Paul Rubens werd zelfs gepresenteerd aan de Oostenrijkse keizerin Maria Theresia.

Jean François Michel stierf op 2 februari 1773 in Brussel. In 1838 verkochten zijn nazaten het verslag van de reis naar China aan de Koninklijke Bibliotheek van België. Tot op de dag van vandaag berust het manuscript in depot. In de volgende paragrafen zal ruim uit het manuscript geciteerd worden om de reis van de Burg von Emden naar China te volgen.⁶

BURG VON EMBDEN

De heren directeuren van de compagnie hadden niet op de terugkeer van de König von Preussen gewacht. In de zomer van 1752 werd het tweede KPAC-schip uitgerust voor de lange vaart naar Azië. Het fregat, de Burg von Emden werd uitgerust met 20 zesponders, 6 drieponders en 12 stuks licht geschut. Onder de 118 koppen tellende bemanning vinden we Jean François Michel terug. Op de eerste pagina's van zijn reisverslag schreef hij een lijst waarin elk bemanningslid met naam en rang wordt opgevoerd. Opvallend was het aantal Vlamingen onder de officieren: scheepskapitein Pierre Dens kwam uit Duinkerken, Jean Dens – zijn jongere broer – uit Oostende, de stuurlieden Daniel de May en Martin Mars uit Gent en Duinkerken. Hierin is zeker de invloed van Emmanuel Van Ertborn te herkennen. De

vaarten van de Oostendse Compagnie moeten echter ook de nodige ervaring aan de Vlaamse kust hebben gebracht. Zeker twee Nederlanders zijn aan boord: scheepsschrijver Abraham Martens uit Middelburg en Charles Stuart uit Amsterdam, de broer van Henry Thomas Stuart. De eerste arts, Conrad Bekens, kwam uit Emden, net zoals bijna alle matrozen uit Oost-Friesland kwamen.

Door de exacte gegevens in het journaal van Michel zijn we in staat om de zeereis naar China dag voor dag te volgen. Op 9 september 1752, om 12 uur 's middags verzamelde zich de bemanning van de Burg von Embden op de kade van de 'Delft', het centrale havenbekken bij het raadhuis van Emden. Onder toezien van een "stoet van handelaren, beduidende burgers en prominente buitenlanders, die allen hun nieuwsgierigheid bevredigden met het zien hoe matrozen, officieren en Cargo's met sloepen naar de 'Burg von Emden' werden gebracht. De kapitein en de Supercargo werden begeleid door de honorabele Heren Directeuren Teegel en De Pottere; zij zagen daarop toe, hoe de muntschat naar het schip werd getransporteerd, en daar werd ingeladen". Met de 'schat' bedoelde Michel meerdere met ijzer beslagen tonnetjes, gevuld met de bekende zilveren piasters. De munten aan boord van de Burg von Embden hadden een waarde van 200.000 Pruisische Thalers.

Verscheidende opeenvolgende stormen verhinderden dat het schip de rede van Emden kon verlaten. Op 19 september lag het schip bij Logum voor anker als "om drie uur in de morgen de loods onze kapitein melde, dat wind en getij ons begunstigen, om zo het schip naar zee te brengen. De kapitein gaf bevel beide ankers te lichtten, en de zeilen te ontvouwen. Om zes uur zagen we vanaf de wallen van Embden twee salvo's van het kanon, van elk drie saluutschoten, die vanwege de sterke Zuidwester niet hoorbaar waren. Ten afscheid vuurden we een kanon af". De lange reis naar China was begonnen.

VAN EMDEN NAAR CHINA

Hoe moeilijk het was om met grote schepen vanuit de monding van de Eems op de Noordzee te komen beschrijft Michel op de volgende bladzijden van zijn logboek. Na een kort oponthoud op de rede van Delfzijl lag de Burg von Embden op de Kosteres voor anker, "bij een doorgang tussen twee zandbanken, genaamd 'aan de Cretonne', acht tot negen vadem diep, slechts vijf mijlen tot open zee". Een storm met een krachtige noordooster en met hevige buien houdt het schip twee weken vast. Pas op 4 oktober draaide de wind naar zuidoost. "We lichtten de ankers en zeilden tussen de eilanden Juijst en Borckum door, om een uur in de middag voeren we aan de laatste bank voorbij en staken in zee. De uitstekende loods werd door de kapitein en alle officieren gefeliciteerd. Om twee uur keerde de loods, samen met de equipagemeester, terug naar Embden. Ter ere van de Aziatische Compagnie vuurden we zeven kanonnen af".

De volgende dagen bleef de wind gunstig, en ter hoogte van Texel zette de Burg von Embden koers naar het zuiden. Op de Noordzee werden veel haringbuizen gesignaleerd. Voor de Vlaamse kust kocht kapitein Dens een grote partij haringen en makrelen, tot grote vreugde van Jean Michel, die beweerde "nog nooit een makreel gegeten te hebben. De haringen werden 's avonds verdeeld over de etensbakken van de matrozen. Er zijn elf bakken, elk voor acht koppen, en elke bak kreeg zestien Haringen toebedeeld". Deze verse maaltijd moet de bemanning hebben begroet als een welkome afwisseling op de dagelijkse kost van gezouten vlees, spek, bonen en beschuit.

Aan boord van de KPAC-schepen gingen ook levende dieren mee: kippen, om voor verse eieren op de officierstafel te zorgen, varkens en schapen voor vers vlees dat vaak aan zieken werd gegeven, en twee koeien. Ter hoogte van de Kanaaleilanden kwamen er zelfs nog meer dieren bij. Vermoeide landvogels, die zich te ver op open zee gewaagd hadden, landden op

het schip en lieten zich gemakkelijk met de hand vangen. "Zelfs een fazant", jubelde Michel, "die door een venster van de kapiteinskaai vloog en nu in het kippenhok gezet is."

Op 11 en 12 oktober werd de voortgang van het schip door een hoge zeegang en een stormachtige zuidooster gehinderd. Er vonden verschillende ongelukken plaats. "Een jonge matroos van twintig jaren, Poppe Beirens, die op de fokkenmast de zeilen innam, raakte met zijn hand in meerdere touwen verstrikt, hij verloor de hand niet, maar alle vingers tussen duim en pink zijn verbrijzeld". De storm zorgde ook voor ongemak bij de officieren. "Bij aanvang was de storm hoogstens oncomfortabel, maar nadat de wind gedurende de middag in kracht toenam werd de situatie onmogelijk. De wind is als een klaaggezing. Bij het diner, de tafel gedekt, hadden allen aanvallen van zeeziekte, ook onze kapitein. Het rollen... om te voorkomen dat de borden op het dek vielen moest men ze tussen de benen klemmen".

De Burg von Embden zeilde in zuidelijke richting langs de Spaanse en Portugese kust. Kapitein Dens waarschuwde voor de gevreesde Korsaren van Barbarije, de zeerovers van Noord Afrika. Op 3 november kwamen de Kanarische eilanden La Palma en Tenerife in zicht.

KAAP VERDISCHE EILANDEN

"8 november. Om twee uur 's nachts werd er groot alarm gegeven. Het schip, dat ons sinds de voorgaande dag volgt, is snel dichterbij gekomen en zeilde aan stuurboord. Vanaf dit schip, dat veel kleiner was als het onze, schalde een trompet en riepen mannen ons in het Frans aan. Kapitein Dens antwoordde in het Engels om ons als Engels schip door te laten gaan. Het andere schip kwam dichterbij. Onze kapitein vreesde een aanval van de Korsairen van Algerije, de rovers en bedriegers van de Oriënt, en verlangde van de vreemdelingen hun koers te veranderen, anders konden zij een salvo van

onze artillerie verwachten. Ondertussen werden de kanonnen geladen, en onder de bemanning werden geweren, sabels, pistolen, buskruit en kogels verdeeld, maar snel na onze bedreigingen wende het vijandelijke schip zich af en verdween in de donkere nacht."

Het kleinere schip duikt echter weer op en volgt het compagnieschip enige dagen op gepaste afstand. De gebeurtenis onderstreept vooral waarom het KPAC-schip zo zwaar bewapend was. Piraten of oorlogsschepen van vijandelijke naties loerden op de met munten beladen Chinavaarders. "Ons schip", zo Michel, "heeft dan ook de vuurkracht van een middelgroot oorlogsfregat".

Op 13 november bereikte de Burg von Embden de rede van Porto Praijo. Het schip lag hier tien dagen voor anker om vers drinkwater, vlees en vruchten aan boord te nemen. Kleine vaartuigen, volgeladen met kokosnoten, bananen, meloenen en sinaasappelen zwermde rond de Chinavaarder. Met inheemse handelaren ruilden de matrozen tabak, pijpen, oude kleren en kousen in tegen fruit; zo kreeg Michel "achtien sinaasappelen tegen zes pijpen".

Daar het nog altijd onzeker was, of het de Pruisische schepen toegestaan zou worden in de Nederlandse Kaapkolonie verversingen aan boord te nemen, gingen de officieren ervan uit dat Praijo de laatste ankerplaats voor de grote sprong van 15.000 zeemijlen naar China zou zijn. Daarom gingen in de volgende dagen Michel, kapitein Dens en supercargo Daniel Cruger vaak aan land om rundvlees en maïsbrood te kopen. Ze werden door de Portugezen vriendelijk ontvangen, en meermaals voor een maaltijd bij Europese kolonisten toegelaten.

Michel beschreef de koloniale samenleving op de Kaap Verdise eilanden vanuit de optiek van een gegoede achttiende-eeuwse burger: "de inboorlingen leven als in de eerste eeuw en in het vertrouwen van Heilige Voorzienigheid. De reden ligt bij henzelf, met weinig moeite kan dit een Aards paradijs worden, indien de luiheid hier niet zou heersen. Als deze eilanden in de handen van de Fransen, de Engelsen, de

Hollanders of een ander Europese macht zou vallen, zou er meer geproduceerd worden. De Portugese Koning zou hier binnen de tien jaar miljoenen kunnen verdienen, als hij hier werklui en wijnbouwers naar toe zou sturen".

Op 16 november bezochten kapitein Dens en Michel de Portugese gouverneur van Santo Jago. "Zijne Excellentie", observeerde Michel, "is gekleed als een pelgrim op weg naar Santiago de Compostella, met zijn grote en oude hoed, grijs vest, wijde broek en een mantel; rijkelijk gedecoreerd met zilveren medailles, ordes, en een crucifix". De gouverneur onthaalde beide Vlamingen op een vrolijke maaltijd, waarbij een kostelijke rum gedronken werd, "niet bruin, maar zo helder als water uit een fontijn". Dens wilde enkele kannen kopen, maar omdat er maar weinig van deze "suikerrietbrandewijn" geproduceerd werd viel de prijs te hoog uit.

Michel maakte ook kennis met de consul van de Nederlandse Republiek op de Kaap-Verdische eilanden. "Een koopman en filosoof, afkomstig uit Amsterdam, gekleed in een zwarte jas en een witte muts. Hij is Ontvanger der Domeinen voor de Koning van Portugal en sinds drie jaren door de Heren Staten van Holland als consul aangesteld. Ondanks patentbrieven, waarvan hij ons verschillende exemplaren liet zien, wil de Nederlandse Oost-Indische compagnie hem niet erkennen, niettegenstaande de goede behandelingen die hij aan hun kapiteins had gegeven, en ondanks het feit dat zij tegenwoordig regelmatig halt hielden in de baai van Porto Praijo, op hun weg naar de Kaap. Bovendien weigerden de Hollandse kapiteins hem de 16 piasters per schip, waarop hij meent recht te hebben, te betalen. Hij diende meermaals tussenbeide te komen op gevaar voor zijn leven tijdens relletjes tussen de matrozen en de negers, waarbij hij deze laatste amper in toom kon houden".

SALUUTSCHOTEN

Gedurende de periode dat de Burg von Embden op de rede van Praijo verbleef namen ook enkele Engelse fregatten verversingen op deze ankerplaats in. Michel maakte kennis met een nieuwe handelswaar: aan boord van een Engels schip bevonden zich 30 kamelen. Het contact met de Britten verliep goed: de saluutschoten van het Pruisische schip werden beleefd beantwoord. Ook kwam een Engelse kapitein aan boord om met de officieren te dineren. Bij deze gelegenheid gaf Michel de bewuste brief aan Van Ertborn af.

Toen echter op 19 november drie VOC-schepen arriveerden werd een andere toon aangeslagen. "Het eerste schip salueerde de stad met negen kanonschoten, het tweede met zeven schoten, en het derde helemaal niet, en ons schip werd ook niet begroet. Onze kapitein vond dit niet erg, daar hij zo buskruit kon uitsparen, maar hij gaf bevel de lont brandende te houden, voor het geval dat de Hollandse Republiek toch nog haar respect aan de Pruisische vlag, of tenminste Zijne Majesteit de Koning, zou betonen". Dit gebeurde echter niet.

Later werden de namen van de schepen en de bevelvoerende officieren aan Michel bekend. Het waren de Drie Papegaijtiens onder bevel van commandeur Vanderdoest, de Drie Heuvels onder Sebastiaan Sillo en de Wimmenum onder kapitein Philips. Kapitein Dens stuurde een sloep naar de Drie Papegaijtiens en bood commandeur Vanderdoest, als welkomstgeschenk, een partij vers rundvlees en een korf sinaasappelen aan. Een van de eerste zeeofficieren van de Burg von Embden ging mee. Michel noteerde het verslag van de officier in zijn journaal. "De Hollandse commandeur accepteerde de geschenken, en verontschuldigde zich schamper over het uitblijven van de saluutschoten. Hij meende gezien te hebben, dat van onze mast de vlag van het Duitse Keizerrijk waaide, en hij geloofde, aan deze vlag in Afrika geen saluut schuldig te zijn. De drie schepen varen voor de kamer van Amsterdam, hun bemanning bestaat uit 375

koppen op het commandeursschip, en elk 350 op de andere schepen. Ze zijn op 3 oktober vanaf het eiland Texel vertrokken, het grootste schip voor Kaap Bonne Esperence, de andere twee naar Batavia. De Nederlandse Oost-Indische Compagnie is met haar koloniën wellicht het grootste bedrijf ter wereld, maar dit brengt ook verplichtingen met zich mee, wat het grote aantal manschappen aan boord van de schepen verklaart. De oorlog tegen de Javanen is weer met een grote furie uitgebroken".

De Burg von Embden lichtte zes dagen later het anker. "Naar de etiquette van de zeevaart, en gehoorzaamend aan de gebruiken van zijn beoep, liet onze kapitein als afscheidssaluut aan de stad negen stukken afvuren. De gouverneur van Porto Praijo beantwoordde ons saluut met zeven schoten vanaf zijn fort, daarmee maakte hij een eerder verzuim weer goed. Bij onze aankomst had hij ons saluut niet gehonoreerd, met het excuus, dat in het fort geen buskruit meer voorradig was. Dit obstakel is weggeruimd omdat de kapitein enkele ponden buskruit aan de gouverneur heeft geschonken. Zijne Excellentie nam dit geschenk goedgehartig aan, wat ons in het vermoeden sterkte, dat hier geen gebrek aan kruit en kogels heerst, maar aan respect voor de vlag van Zijne Pruisische Majesteit. Daar de Pruisische vlag in dit land volstrekt onbekend was, kan zelfs voor dit gebrek een excuus gevonden worden, daar een saluut van een onbekende mogendheid niet beantwoord hoeft te worden. Dit argument geldt echter niet voor de heren uit Holland, waar de Pruisische vlag al lange tijd bekend is, zij beantwoorden ons saluut niet, en toonden ons, in Afrika, geen respect".

RONDON AFRIKA

Schepen die de evenaar doorkruisen, kunnen een bezoek van de zeegod Neptunes verwachten. Neptunes – vaak een verkleed bemanningslid – neemt het commando over en laat jonge matrozen en passagiers in een officiële

ceremonie met zeewater dopen. Ook kan Neptunes een tribuut, of 'tolgeld', van de kapitein afpersen.

Jean Michel beschreef dit ritueel in zijn logboek op 12 december. "s Avonds, na het diner, werd de grote vlag gehesen en een kanon afgevuurd om de zeegod Neptune bij zijn aankomst te begroeten. Neptune kwam vanuit de fokkenmast naar beneden, en begaf zich, in het gezelschap van zijn gevolg, naar de boeg waar een grote tafel was neergezet. De god was gekleed in een schaapsvel, droeg een masker en een papieren kroon, zijn handen en voeten zagen zwart van de gebrande kurk. Hij stelde zich op voor kapitein Dens en verlangde met luide stem een tribuut, anders zou hij het schip niet over de Linie laten zeilen." Dens weigerde aanvankelijk te betalen, waarop Neptunes in grote woede ontstak. Hij kalmeerde toen Dens beloofde het geld aan het "armenhuis van Embden" te geven.

Vervolgens begon Neptunes aan de doop van diegenen die het eerste maal het zuidelijke halfrond bevoeren, in totaal 86 bemanningleden en passagiers. Elke kandidaat moest voor de tafel verschijnen, waar hem een beschuit met zout werd aangeboden en Neptunes een emmer met zeewater over hem uitstortte. Ook Michel werd "drijfnat, tot op mijn broek". Aan het einde van de ceremonie nam Neptunes zijn masker af. Het was een oude matroos, zelf ook voor de eerste maal aan de evenaar. "misschien wilde hij door deze maskerade zijn eigen doop voorkomen", schreef Michel woedend, "maar daar de regering van Neptunes voorbij was, werd hij net zo doornat als alle anderen ook".

De volgende dagen koerste het schip zuidwest om voor de kust van Zuid-Amerika de westelijke Passaatwinden in de zeilen te krijgen. Rond de Kerstdagen bereikte de China-vaarder de Kreeftskeerkring. Het weer was stormachtig. Kapitein Den verlegde de koers naar het oosten. Op Oudejaarsdag 1752 werden, zo meldde Michel, in de varkensstal negen biggetjes geboren. "24 januari 1753. Vandaag, op de geboortedag van Zijne Majesteit de Ko-

ning van Pruisen, verzamelden alle officieren zich op de voorplecht. De kapitein liet op de gezondheid van de koning proosten, en negentien kanonnen afvuren. Daarna dronken we op de gezondheid van de Koninklijke familie, en op de Heren Directeuren van de Aziatische Compagnie". Een dag later kwam de Tafelberg bij de Kaap der Goede Hoop in zicht. De Burg von Embden had de Indische Oceaan bereikt.

KANTON

Lange tijd werd geen land meer gezien. Jean Michel beluisterde de zeemannsverhalen die 's avonds in de bemanningsverblijven verteld werden. In de Indische Oceaan, zo wist elke matroos, leefden gevaarlijke zeemonsters. "Deesen Zeemonster is gesien geweest in het Jaer 1744 met het Sweedts schip 'de Koninck Frederick tuschen de Caep de bonne Esperance en 't Eylandt St. Paulo", schreef Michel, en tekende een monstrueus dier met grote ogen en een kroon van zeewier (illustratie 7). De tekening werd in zijn 'Journal de voiage...' ingebonden en is waarschijnlijk een bladzijde van het daadwerkelijke logboek geweest. Opmerkelijk is, dat Michel de tekst in het Nederlands heeft geschreven. Waarschijnlijk heeft hij aan boord in het Nederlands geschreven, en bij terugkeer in Europa het reisverslag in het Frans overgeschreven. Overigens leek het monster nog het meest op een zeekoe, die inderdaad in de Indische oceaan leefden.

Op 10 maart voer de Burg von Embden aan het eiland Saint Paul voorbij, voor kapitein Dens het teken om de koers naar noordoost te verleggen. Voordat Straat Sunda tussen de eilanden Sumatra en Java bereikt werd, moest het schip nog meerdere stormen doorstaan.

In Straat Sunda werd voor het "Princen Eylandt" geankerd. Enkele zieke matrozen werden hier aan land gebracht waar ze in een tent verpleegd werden. Indische handelaren leverden schildpaddenvlees en fruit aan het Pruisische schip. Nederlandse schepen kwamen

merkwaardig genoeg niet in zicht. Na vijf dagen werd verder gezeild, door de Straat in de richting van het Aziatische vasteland. "30 mei 1753. We ankeren in de monding van de Parelrivier, vier mijlen van de stad Kanton, voor het eiland Wampou."

De lange zeevaart van Emden naar China was ten einde. Doden waren aan boord niet te betreuren, wel lagen vele matrozen ziek onderdek, zo schreef Michel. Op de rede van Whampoa kwam de Hoppo met zijn gevolg aan boord. Kapitein Dens begroette de Chinezen met zoete Spaanse wijn. Ook werden de meegebrachte munten onderzocht.

Voor de cargas brak nu een drukke en verantwoordelijke tijd aan. Dens en Cruger werden in een sampan, een Chinese rivierjonk, naar de stad Kanton geroeid. Op 24 juni volgden de onderkoopmannen, waaronder Michel, in twee boten geladen met kisten wijn. "De Parelrivier", beschreef de Vlaming, "is zo prachtig als de Rijn of de Moezel in Europa, voert echter beduidend minder water." Dat was ook de reden waarom de grote Europese schepen in de monding van de rivier ankerden. De in Kanton gekochte waren werden met riviervaartuigen naar de Chinavaarders getransporteerd. In Kanton huurde de Pruisische Compagnie een woonhuis met opslagruimten aan de rivier. In dit huis, de factorij, werden de Chinese thee-, zijde- en porseleinhandelaren ontvangen.

Direct na aankomst werden de Europeanen geconfronteerd met "een aantal beambten van het Keizerlijk Bureau, die ons met een grote zorgvuldigheid visiteerden, en onze kisten openden, en de inhoud tot de laatste fles wijn en likeur controleerden. Het is zeer moeilijk om in Kanton te frauderen of verboden waren in te voeren. De oorzaak voor de strenge maatregelen van de Chinese overheden ligt zeker bij het gedrag van de Hollanders, want zij verrijken zich enorm door het invoeren van Contrabande, en in dit land zijn zij daardoor geliefd als de Koliek. Enfin, na negen maanden en negentien dagen gevangenschap op zeeën en rivieren", zo besluit Michel zijn reisverslag,

"hebben we God zij dank weer vaste grond onder onze voeten".¹⁷

De Burg von Embden keerde op 28 mei 1754 op de rede van Emden terug. In haar ruimen was 575.214 pond kostbare Chinese thee geladen, maar ook zink, balen zijde en porseleinen serviezen behoorden tot de retourvracht. De lading werd in Emden onder de hamer gebracht en met een forse winst verkocht.

HET PRUISISCHE TAFELSERVIES

De eerste reizen van de König von Preussen en de Burg von Embden waren voorspoedig en veelbelovend verlopen. Toch was er ook kritiek op het handelen van de KPAC-directie geweest; de eerste twee schepen zouden te klein zijn geweest. Om de kosten te drukken en de winstmarges te vergroten moest de Pruisische Compagnie op grotere schepen overgaan.

Begin 1753 werd het Nederlandse oorlogsschip Soeterwoude voor 21.000 gulden door een tussenpersoon aangekocht. Het schip was 152 voet lang, 44 voet breed en 16¼ voet diep. Het schip was in 1719 op de admiraliteitswerf in Amsterdam door Jan van Reenen gebouwd en kon 66 kanonnen voeren. In Emden werd het schip herdoopt in de Prinz von Preussen. Ze stak op 31 december 1753 onder kapitein Melles Moijeweer in zee.

Hoewel er gedurende het bestaan van de Pruisische Compagnie geen enkel schip is vergaan, was de Prinz von Preussen geen gelukkige aankoop. Het schip was ondicht en gedurende de heenreis moest het water voortdurend uit de bilzen gepompt worden. Op 27 augustus 1754 bereikte ze de rede van Kanton, waar ze na enkele maanden gezelschap kreeg van het eerste KPAC-schip, de König von Preussen. Dit schip was op 6 april aan haar tweede Chinavaart begonnen. De lekkage van de Prinz von Preussen nam zulke ernstige vormen aan dat de verzamelde officieren besloten het schip in het slik van de Parelrivier aan de grond te zetten. De scheepstimmerlieden van de beide Pruisische

schepen slaagden erin om het lek te dichten. De thuisreis verliep voorspoediger, maar op 10 juli 1755, op slechts enkele zeemijlen van de thuishaven Emden, liep het schip in de Eemsmonding vast op het beruchte Borkumer Riff, een zandbank voor het waddeneiland Borkum.

In een notariële verklaring, die een jaar later werd opgemaakt om de schuld van de stranding vast te stellen, staat te lezen: "Het schip liep zo zwaar vast dat het roer afbrak. Bovendien brak een zware balk boven het roer, zodat de grote kajuit naar de spiegel toe open stond. Een deel van de bemanning raakte in paniek en sprong in de grote sloep om het schip te verlaten. De kapitein liet echter enkele kanonnen op het volk richten en dwong het zo weer tot gehoorzaamheid. De scheepstimmerlieden sloegen de roerpinnen weg, het roer viel in het water. Met de sloep probeerde men vergeefs het schip vlot te trekken en het zo uit haar gevaarlijke positie te bevrijden.

Met eb lag het schip met slagzij in twee vadem water, en in allerijl werd besloten om de lading zo snel mogelijk te lossen, om het zo van achter lichter te maken. Bij deze gelegenheid werden vier kanonnen, alle zijdestoffen en 570 kisten thee van boord genomen. Bij de hoogste stand van de volgende vloed kwam het schip weer vlot.

Vissersvaartuigen van het eiland Schiermonnikoog, die ter assistentie waren opgeroepen, waren daartoe alleen bereid, als hen eenderde van de handelswaarde van de lading werd toegezegd. Omdat geen ander vaartuig voor het uitladen of bergen ter beschikking stond, werden zeven vissers ingehuurd om het schip naar Emden te slepen. Op 15 juli lag het voor Delfzijl voor anker".¹⁸

De lading van de Prinz von Preussen werd in Emden geveild, met uitzondering van een grote partij China de Commande (Chinees porselein) besteld door het directorium van de Compagnie. Het zogenaamde 'Preußische Tafelservies', een compleet servies met terrines, schalen, borden, theekannen, kopjes en schotels, ging direct op transport naar Berlijn, als ge-

schenk voor koning Friedrich II. Alle delen van het servies waren beschilderd met het staatswapen van Pruisen, met de bekende 'wildemannen' als schildhouders. Koning Friedrich heeft in de volgende jaren weinig van het servies kunnen genieten. In 1756 brak de Zevenjarige Oorlog uit, waarin de koning voortdurend met het leger te velde was. Het servies bleef echter in bezit van het Pruisische koningshuis; de laatste koning – Wilhelm II, ook de laatste Duitse keizer – nam het bij zijn vlucht naar Nederland in 1918 zelfs mee. Het servies wordt nu bewaard in het museum Huis Doorn. De Prinz von Preussen maakte overigens maar één reis naar China. Mede door het uitbreken van de Zevenjarige Oorlog werd het schip in 1758 verkocht.

DE KONINKLIJKE COMPAGNIE

De Koninklijke Compagnie liet eind 1754 voor het eerst een schip bouwen, de Prinz Ferdinand, genoemd naar de broer van koning Friedrich. Dit schip liep begin 1755 naar Kanton uit maar zou nooit meer naar Emden terugkeren. In 1756 brak de Zevenjarige Oorlog uit tussen Pruisen en drie grote mogendheden: Rusland, Frankrijk en Oostenrijk. Deze Europese oorlog was vervlochten met een koloniale oorlog tussen Engeland en Frankrijk in Noord-Amerika en India. Door deze strijd werd het voor de KPAC moeilijker om geschikt personeel te vinden; veel matrozen namen dienst op een van de vreemde oorlogsvloten. Tot overmaat van ramp wist een Nederlandse agent, een zekere Peter Maher, door "kunstgrepen en verboden correspondentie" een groot deel van de bemanningen van de Burg von Emden en König von Preussen naar Amsterdam te lokken. De uitrusting van de drie schepen voor een nieuwe Chinavaart werd uitgesteld. Door het slechte verloop van de oorlog voor Pruisen daalde de waarde van de KPAC-aandelen snel.¹⁹

Op 3 juli 1757 moest Emden capituleren voor de Franse troepen van de Marquis d'Auvert, die

de stad twee jaren bezet hield. Compagniesdirecteur Teegel wist als enige het hoofd koel te houden en ontsnapte met de enige weken daarvoor aangekomen König von Preussen en 9700 Reichstaler aan boord naar de rede van Delfzijl. Teegel regelde ook de thuisvaart van de Prinz Ferdinand. Op 11 september 1757 liep het schip de haven van Portsmouth binnen. Schip en lading werden daar ook verkocht; de East India Company nam de vracht voor 768.000 Reichstaler over.

De Zevenjarige Oorlog maakte duidelijk dat Pruisen op zee geen vuist kon maken; Pruisische handelsvaarders waren een goede buit voor Zweedse en Franse schepen. De buitenlandse aandeelhouders, geschokt door het verloop van de oorlog, besloten tot de opheffing van de Koninklijke Compagnie. De generale afrekening werd uiteindelijk in 1765 opgemaakt. Iedere aandeelhouder kreeg zijn investering plus een bonus van 500 Reichstaler per aandeel terug.

CONCLUSIE

De Pruisische Aziatische Compagnie was in 1751 een laatkomer op de markt, net zoals Pruisen een nieuweling onder de Europese grootmachten was. Dit was natuurlijk geen toeval. Met de verovering van Silesië verdrievoudigde de bevolking van twee naar zes miljoen. De wens voor deze afzetmarkt een nationale compagnie te stichten leek gerechtvaardigd. De hoogtijdagen van het Europese mercantilisme waren echter voorbij; de liberale gedachte van de vrije handel deed zijn intrede.

In Pruisen leefde maar één kapitalist: de koning. Het land had nooit enige burgerlijke cultuur gekend; het merendeel van de bevolking leefde op het platteland. De adel werd in haar rechten beknot door de koning. Onder deze omstandigheden was het niet verwonderlijk dat het merendeel van de aandeelhouders buitenlander was.

Opvallend zijn de grote investeringen van

Vlamingen en Nederlanders. Bij het verdrag van Wenen in 1720 beloofde Oostenrijk aan Engeland en de Republiek dat de succesvolle Generale Indische Compagnie opgeheven zou worden. In ruil daarvoor ondertekenden de zeemogendheden de zogenaamde Pragmatieke Sanctie, die de Oostenrijkse troonopvolging zou regelen. In Vlaanderen – de Oostenrijkse Nederlanden – was er geen mogelijkheid meer om deel te nemen aan de Chinavaart. Vandaar de investeringen van Van Ertborn en het grote aantal Vlamingen aan boord van de KPAC-schepen.

De VOC – de eerste naamloze vennootschap – was in de achttiende eeuw verworpen tot een gesloten bolwerk van de Nederlandse regentenmaatschappij. Aandelen en benoemingen in de verschillende kamers van de compagnie en overzee werden tussen oude families verhandeld. Voor succesvolle zakenlieden die niet tot deze oligarchie behoorden was het moeilijk in deze klik door te dringen. Vandaar dat de oprichting van een buitenlandse compagnie altijd met interesse werd gevolgd. Veel oud-dienaren van de VOC namen dienst bij een van de Scandinavische compagnieën.

Schepen van de KPAC 1751-1757

Schip	Jaar van aanschaf	Reizen Emden-Kanton-Emden
König von Preussen	1751(in Engeland)	1. 1752/3 2. 1754/6
Burg von Emden	1751(in Engeland)	1. 1752/4 2. 1754/6
Prinz von Preussen	1753 (in Holland)	1. 1753/5
Prinz Ferdinand	1754 (in Holland)	1. 1755/7

De KPAC werd niet heropgericht. De voornaamste reden moeten we in de psyche van koning Friedrich zoeken. Krampachtig probeerde de koning de vooroorlogse situatie in de kerngebieden van de Pruisische staat, Brandenburg, Pommeren en Silesië, te herstellen. Buitenlandse handel werd door belasting- en tolpolitiek onmogelijk gemaakt, de Pruisische gebieden ten westen van de Elbe zelfs tot belastingtechnisch buitenland verklaard. Pas jaren na de dood van Friedrich in 1789, en na de volledige ineenstorting van het Pruisische leger tegen Napoleon in 1806, werd het Pruisische volk van het 'verlichte' gedachtegoed van de Koning bevrijd.

Hoewel de Königlich Preußischen Asiatischen Compagnie in Emden nach Canton und China in haar korte tijd van bestaan geen groots erfgoed heeft voortgebracht, heeft het contact met China wel invloed gehad. Emden bleef, mede door haar overzeese handelsverkeer, een vrij- en industriehaven. En de landelijke regio Oost-Friesland, waar voor het eerst in Duitsland thee als massaproduct op de markt kwam, heeft nog steeds het hoogste percentage theedrinkers van de Bondsrepubliek.

- 1 "Vandaag mengt een vreemd geslacht zich in China's verwonderde haven, de markt van de wereld. Vandaag, O dag, die nog nooit werd bezongen! Daar de Pruisische staat met Thetis huwt!" (Thetis: Griekse Zeegodin.) Christoph von Derschaus, *Reimfreue Ode auf die Ost-Indische Handlungs Compagnie* (Aurich, 1752).
- 2 "Eenieder zal naar zijn eigen overtuiging zalig worden."
- 3 "Ik geloof niet, dat Pruisen tot de oprichting van een oorlogsvloot mag besluiten. De redenen daarvoor: meerdere Europese staten hebben grote vloeten, Engeland, Frankrijk, Spanje, Denemarken, en Rusland. Hen zullen we nooit evenaren. Daar we met onze weinige schepen altijd de mindere van andere naties zullen zijn brengen de uitgaven niets op. ...Daarbij leiden zeeslagen zelden tot een beslissing. Ik concludeer dat wij beter het eerste landleger in Europa staande moeten houden, dan de slechtste vloot van de zeemogendheden."
- 4 "Wie de vreemde schaaft, bevoordeelt zijn natie."
- 5 "De Hollanders, zwak en zonder krediet, beschikken niet over het vermogen te herkennen wie ze nu liefhebben of haten moeten." "... omdat dat een handelstak van de Hollanders is, die wij zo voor onszelf verwerven kunnen." Friedrich II, *Politische Testamenten* (Potsdam, 1752-1789 / Hamburg, 1984).
- 6 Karl-Heinz Wiechers, ...und fuhren weit übers Meer: zur Geschichte der Ostfriesischen Segelschiffahrt (Norden, 1988) Band 2, 277-289.
- 7 "Ik bewonder zijn geduld gedurende deze vergadering, zou ik al verder geen waardering voor Zijne Majesteit voelen; ik huldig zijn aanwezigheid." "Een man die wellicht 15 of 16 jaren in Indië verbleef, maar nooit deelgenomen heeft aan d'affaires van de edele Compagnie, hij heeft daar geen ander beroep dan barbier en chirurgier uitgeoefend, is nu in Embden een Handelaar in wijnen, bieren en ham." "Nog niet zo lang geleden was hij een eenvoudig Hoedenverkoper aan de Zeedijk in Amsterdam (hetgeen door de andere directeuren in stilte werd gepasseerd), geaccepteerd op grond van een enkele reis naar China, 20 jaar geleden, in de positie van derde Carga." Viktor Ring, *Aziatische Handlungscompagnien Friedrichs dem Großen* (Berlijn, 1890) 71-76.
- 8 "... dat onze schepen voor de Kaap de Goede Hoop mogen ankeren, daar vriendschappelijk bejegend worden en er vers water kunnen innemen." Tilemans Dothias Wiarda, *Ostfriesische Geschichte* (Leer, 1798) 366-374.
- 9 "Het enige doel van de declaratie, die U in mijn opdracht aan de Staten overhandigde, was het nieuws van de betreffende oprichting, om zo te voorkomen dat de schepen van de compagnie van Emden als vrijbuiters worden gezien. Wat een antwoord betreft, ik vlei mijzelf niet met de gedachte ooit een goedkeurende reactie van de Republiek te ontvangen, laat staan de toestemming om in hun havens te ankeren, daar zij dit ook de Denen en Zweden hebben geweigerd, het is mij liever helemaal geen antwoord te ontvangen als een afwijzend." Ring, *Aziatische Handlungscompagnien*, 71-76.
- 10 "Niet het risico te nemen uw waren in China zeer duur te in te kopen, en bij dezen Retour weinig of geheel geen Winst te maken." Tileman Dothias Wiarda, *Ostfriesische Geschichte* (Leer, 1798) 366-374.
- 11 "Nu richt de godin haar blik op Pruisens wijdreikende sta-

ten. Ja, spreekt zij, waar Friedrich heerst, daar bloeit ook scheepvaart en handel. Welk ongewoonlijk aantal masten, ankers, riemen? Vanwaar het drukke volk, matrozen, bewoner der zeeën? Welk door handel gedreven vlijt, nog nooit geziene bedrijvigheid / om Emdens strand?". Von Derschaus, *Reimfreue*.

- 12 "Enige fijne stoffen en Etamins (grove wollen stoffen), een partij lood, zilveren theeketels". Niedersächsisches Staatsarchiv Aurich (NSA), Archiv Kriegs- & Domänenkammer, Registratur II, inv. nr. 57; brief van Daniel Lentz aan koning Friedrich, 9 juni 1752.
- 13 J. Parmentier, *Thee van overzee: maritieme en handelsrelaties tussen Vlaanderen en China tijdens de 18de eeuw* (Gent, 1996) 15-16.
- 14 "Wij hebben hier een dergelijke grote vogel al eerder gezien, maar wisten dat hij niet lang zou blijven omdat het twee koppen had. Deze grote vogel, die maar een kop heeft, zal het langer uithouden." - "De Chinezen, die al veel over de Pruisen gehoord hadden, waren verheugd nu ook deze natie te begroeten, en aan haar alle privileges toe te kennen die andere naties daar ook genieten" - "De onder de Zijne Majesteit edele afbeelding en naam geslagen piasters hebben in Kanton gelijk hun koers en waarde gevonden", NSA, Archiv Kriegs- & Domänenkammer, Registratur II, inv. nr. 134; brief van Lentz aan koning Friedrich, 9 juli 1753.
- 15 Wiechers, ...und fuhren weit übers Meer, Band 2, 277-289.
- 16 De korte biografieën van Emmanuel Van Ertborn en Jean François Michel, op basis van gegevens in de stadsarchieven van Antwerpen en Mechelen, werden ter beschikking gesteld door Marc Alcide uit Mechelen.
- 17 Jean François Michel, *Journal de voyage à la Chine et courte description de la ville d'Emden* (1755). Koninklijke Bibliotheek, Brussel.
- 18 Wiechers, ...und fuhren weit übers Meer. Band 2, 277-289.
- 19 Tileman Dothias Wiarda, *Ostfriesische Geschichte* (Leer, 1798) 366-374.

The Dutch navy goes overseas (c. 1780 – c. 1860)*

JAAP R. BRUIJN

INTRODUCTION

In 1783 a naval squadron of six vessels left the Dutch Republic for Asia. That was an event with unforeseen and lasting consequences for Dutch naval administration at large. During the 17th and for most of the 18th century the overseas possessions in Asia and in the West had been topics seldom discussed by the boards of the five admiralties. That changed drastically from 1783 onwards. This article touches upon the problems the naval administration had to cope with when a growing part of its fleet was serving overseas, in particular in the East Indies. During the 19th and 20th centuries friction and tension always existed between Dutch naval and colonial authorities over the presence and the role of naval forces in the Indonesian archipelago. Most problems had become apparent already in the last decades of the 18th century, the final years of the Dutch East India Company (VOC). The decision to dispatch a naval squadron to Asia created the situation in which a substantial part of the navy stayed in Dutch territory far from home, ruled by authorities who had superiors other than the naval commander. This would not fundamentally alter until 1949. On a lesser scale naval officers in the West and in Surinam faced the same problem from 1737.

Who was the highest authority in naval affairs overseas and who could determine the use of the fleet, the Governor-General or the squadron commander? To what department in the Netherlands did the ships belong? What department was financially responsible for the fleet? Who had the last word in matters of the welfare and care of crews and ships? How strong would the bonds remain between the

overseas navy and the rest of the navy at home? Would the commander and his officers come too much under the spell of the East? The colonial authorities would never have their own naval forces as the VOC had and, moreover, there was an army in the colonies as well.

These questions and problems are discussed for the period from c. 1780 until the sixties of the 19th century, when a more or less stable pattern had finally taken shape. The discussion is put against the background of British-Dutch naval relations overseas.

CONVOY FOR THE RETURN FLEET AND OTHER NAVAL ACTIVITIES

The board members of the two main admiralties, in Amsterdam and Rotterdam, were often busy people, who met almost daily, from Monday to Saturday. Their colleagues in Middelburg, Harlingen and Hoorn / Enkhuizen had little to attend to. When not meeting, the Amsterdam and Rotterdam men were inspecting the naval dockyards and storehouses, signing on and off the crews of incoming and outgoing naval vessels or making official trips to The Hague for consultation with the Stadtholder and the States-General. It was as a matter of routine that they also had to give attention to the East India Company, though only as far as the return fleet was concerned. For decades the admiralties were obliged to provide East-Indiamen sailing home with a naval escort on the last leg of their voyage, either from the Channel or from the Orkneys and Shetland Islands, north of Scotland. The idea behind this was not only protection in wartime. The warships could also prevent smuggling of the Asian commodi-