

DE CHINESE VERLEIDING

CHINESE EXPORTKUNST VAN DE ZESTIENDE TOT DE NEGENTIENDE EEUW
NICOLE DE BISSCOP



China heeft vandaag de snelst groeiende economie ter wereld. Vele producten die we in de grootwarenhuizen vinden dragen het label 'Made in China'. Meestal gaat het om goedkope producten, die massaal en tegen lage kostprijs in China worden aangemaakt voor de export.

Met de 'exportproducten' die te zien zijn in de tentoonstelling 'De Chinese verleiding', ligt het wel enigszins anders. Het zijn uitheems ogende luxegoederen, vaak unieke stukken. Ze werden op bestelling gemaakt. Ze dienden vooral om te pronken. Ze gaven de eigenaars maatschappelijke status. Aanvankelijk waren ze weggelegd voor vorsten en edellieden, later kon ook de gegoede burgerij ermee pronken.

Deze exportkunst is vervaardigd uit materialen die in Europa in die tijd niet gekend waren. Westerlingen bewonderden hun motieven, kleuren, en het grote vakmanschap waarmee ze vervaardigd waren. Tezeldertijd wekten deze objecten een zeer grote nieuwsgierigheid op voor hun land van herkomst, het verre China.

OOST EN WEST ONTMOETEN ELKAAR EEN LANGE GESCHIEDENIS

In de geschiedenis van de handel roept wellicht niets zozeer mysterie en luxe op als de Seidenstrassen - **de zijderoute** - een term die baron Ferdinand von Richthofen in de negentiende eeuw bedacht om de oude routes te benoemen die Oost en West met elkaar verbonden. Vanaf de eerste eeuw voor Christus werden reeds allerlei goederen verhandeld tussen de Chinese hoofdstad en het Middellandse Zeegebied, een afstand van meer dan 7000 kilometer.

Dit gebeurde uiteraard niet in één beweging. De transfer van goederen verliep over een netwerk van handelsplaatsen waar kopers en verkopers elkaar vonden. Kooplui vervoerden goederen van de ene marktplaats naar de andere, verkochten er hun goederen, die dan opnieuw door andere kooplui werden verhandeld langsheen dit 7000 km lange handelsnetwerk.

Zijde, China's meest exclusieve exportproduct gedurende vele eeuwen, was lang niet de enige waar, die de handelskaravanen verhandelden en naar Europa meebrachten. Door de eeuwen heen werden tal van producten van Oost naar West verhandeld en vice versa. Porselein, lakwerk, ivoor, juwelen, kruiden,.... werden geruild voor zilver, goud en westerse goederen, zoals wol,

linnen, brons, glas, wijn....Met de kooplui reisden ook ideeën en religies mee. Dit leidde tot vele wetenschappelijke, culturele en artistieke uitwisselingen. Chinese uitvindingen als de productie van zijde, het maken van papier, de drukkunst en het porselein vonden langzaam hun weg naar het Westen. Omgekeerd maakten de Chinezen kennis met paardrijden, het boeddhisme, het maken van glas, de zilver- en goudbewerking.

EEN WERELDRIJK VAN MACEDONIË TOT DE INDUS

De eerste contacten tussen Oost en West gaan terug tot de tijd van Alexander de Grote. In 334 voor Christus viel hij Azië binnen. Het was zijn droom om een wereldrijk te vestigen dat zich zou uitstrekken tot de vlakten van Punjab in Noord-India en de vallei van de Indus in het zuiden. In zijn voetsporen kregen Westerse geleerden toegang tot Babylon en tot de Oosterse kennis inzake wiskunde en astronomie. Zelfs de grote Griekse wijsgeer Aristoteles liet zich hierdoor inspireren. In het Oosten mengden Griekssprekenden zich met de plaatselijke bevolking. Er ontstond een mengcultuur die terug te vinden was in de kunsten, wetenschappen en politiek van lokale bevolkingsgroepen.





ZIJDE EEN MYTHISCHE ONTDEKKING.

Hoe belangrijk zijde is in de Chinese cultuur wordt duidelijk door de mythische toeschrijving van de ontdekking ervan aan de Gele Keizer, de legendarische stichter van China.

De zijdecultuur - het kweken van zijdewormen - was een ontdekking van de neolithische boeren die 4000 jaar geleden langsheen de Huang Ho of de Gele Rivier woonden in Noord- en Centraal-China. Doorheen de eeuwen ging de Chinese staat de zijdecultuur enorm aanmoedigen door belastingen betaalbaar te maken met zijde. De staat verwierf er controle over en maakte de zijdecultuur tot een keizerlijk voorrecht.

DE PERZISCHE GOLF, DE INDISCHE OCEAAN EN DE CHINESE ZEE

De spectaculaire groei van de islam vanaf de achtste eeuw had grote gevolgen op politiek, economisch en cultureel vlak. In korte tijd bouwden de islamitische veroveraars een rijk uit van de Spaanse Pyreneeën over Noord-Afrika tot de Ferghana vallei aan de Noord-West grens van China. Tot de invallen van de Mongolen in de dertiende eeuw controleerden de Arabieren de handelsroutes tussen Oost en West. Hun schepen vertrokken uit de Perzische Golf. Kon men van de moesson profiteren dan nam de reis tot in Canton acht maanden in beslag. De Arabieren gingen er nu vooral Chinees aardewerk halen. Na zijde, wat lange tijd het belangrijkste Chinese export product was, ging porselein stilaan de eerste plaats veroveren in de overzeese handel. De Arabieren waren niet de enigen die koopwaar verhandelden. Ook Chinese schepen, jonken genaamd, voeren tussen China en Indië en tussen China en de Perzische Golf.

Een schitterend verslag van de bedrijvigheid op zee geeft Tsjau Roekwa in zijn Beschrijving van de Barbaarse stammen, Tsjoefan Tji (twaalfde eeuw). De Chinezen drijven handel met Indonesië, Maleisië, Indië, de Fillipijnen, Korea, Japan, de kuststreek van Oman,...

Zelfs Egypte, de kuststreek van Somalië en Zanzibar komen erin voor. China importeert tal van producten: aromatische houtsoorten, harsen, aloë, sandelolie, parfum en specerijen zoals peper uit Indië, kruidnagel uit de Molukken, kardemon uit Cambodja, ivoor en horens van neushorens. Qua export kwam de nadruk meer en meer op porselein te liggen.

DE ROMEINSE STAATSKAS MOET ER BIJNA AAN GELOVEN!

Na het uiteenvallen van het rijk van Alexander de Grote probeerde Rome als nieuwe speler invloed te verwerven in het oostelijk deel van de Middellandse Zee. Romeinse legioenen trokken oostwaarts en botsten er op de Parthen. De Parthen die gevestigd waren in het huidige Iran fungeerden als tussenpersonen in de handel met Centraal-Azië. Hun koning Mithridates had als eerste contacten met de Chinese keizer Wu van de Hang dynastie. Tegen het einde van de 2de eeuw voor Christus werden ambassadeurs uitgewisseld tussen de beide rijken. Nieuwe goederen zoals zijde werden ten geschenke gegeven en raakten stilaan ingeburgerd.

Wanneer de Romeinse veldheer Crassus in 53 voor Christus de Parthen bestreed te Carrhae (Mesopotamië) waren de Romeinen erg onder de indruk van het mysterieuze weefsel van de banieren van hun tegenstanders. Acht jaar later gebruikte Caesar zijden baldakijnen bij zijn triomfantelijke intrede te Rome. Zijde werd het hebbeding voor alle Romeinse patriciërs van Syrië tot Gallië. Zijde vertegenwoordigde al gauw meer dan 90 % van alle invoer uit China. Dit leidde tot een grote kapitaalvlucht en een negatieve handelsbalans voor het Romeinse Rijk. In 14 voor Christus bandte de Romeinse Senaat zijde als te verachten kledij voor Romeinen. Noch Plinius de Oudere noch Seneca spaarden hun kritiek op deze nieuwe mode, die volgens hen een aanval was op de soberheid en deugdelijkheid van de voorvaderen.



Naves a China et Java, velis et armamentis
Schepen van China te Java, met vloten
en wapenen

'Het Chinese rijk wordt her en der bevoloed door talrijke rivieren. Zij verlenen het bevoorrechte land vruchtbaarheid en de inwoners een goede mogelijkheid voor de handel. Vrijwel alle dorpen en gehuchten liggen aan een rivier, tot groot gemak van de inwoners die met talloze schepen en schuuten op wonderlijke manier elke plek vullen. Om een voorbeeld te geven: in de haven en de rivier van Canton liggen meer schepen of barken dan in heel Spanje.' uit: Van den Boogaert E., Het verheven en verdorven Azië. Word en beeld in het Itinerario en de Icones van Jan Huygen van Linschoten, Amsterdam, 2000, blz 52-53



Initiaal handschrift Rubroek, bewaard in de bibliotheek van Corpus Christi College in Cambridge

'TERRA INCOGNITA', DE EERSTE REISVERHALEN

Voor het Westen bleef het Oosten lange tijd ongekend gebied of terra incognita. Directe contacten tussen Europa en de Aziatische volkeren waren er niet. Het onherbergzame steppenland van Midden-Azië sprak weinig tot de verbeelding. Tot in de dertiende eeuw was het ook in de cartografie een blinde vlek. Dit wijzigde toen de Mongolen een nieuwe speler werden, een bondgenoot tegen de Arabieren. Ook in handelstermen kon dit bondgenootschap voordelig zijn. Bescherming voor Westerse kooplieden langs de zijderoute kon de weg openen naar de legendarische rijkdommen van China. Zelfs de paus ondernam een diplomatiek offensief om vrede te sluiten en hen te bekeren. Hij stuurde gezanten naar de koning van het volk der Tartaren. Eén van hen was Willem van Rubroek.

Deze minderbroeder afkomstig uit Rubroek, een Vlaams dorpje nabij Kassel, vertrok in 1252 vanuit Palestina naar Karakoroem, de hoofdstad van het Mongoolse rijk, om er de groot-chan te ontmoeten. We laten hem even aan het woord :

".. van de stad Karakoroem kan ik U zeggen dat ze, wanneer je het paleis niet meerekent, minder uitgestrekt is dan de wijk van Saint-Denis". Er zijn twee stadswijken. Een van de Saracenen. Daar worden de markten gehouden omdat die dicht bij het hof ligt en omdat door de aanwezigheid van de talrijke gezanten, er van overal kooplieden heen komen. De andere wordt bewoond door de Cathaiers, die allemaal ambachtslui zijn.

De stad telt twaalf afgodentempels van evenveel volken; twee moskeeën waar de wet van Mohammed voorgehouden wordt en één christelijke kerk aan de rand van de stad. Een lemen muur met vier poorten omsluit heel Karakoroem. Aan de oostelijke poort wordt gierst verkocht en een soort graan dat wel zelden wordt ingevoerd. Aan de westpoort verkopen ze schapen en geiten; aan de zuiderpoort ossen en wagens en aan de noorderpoort paarden...."

(Het reisverhaal van Willem van Rubroek, de Vlaamse Marco Polo: 1253-1255, U. Devolder, R. Ostyn, P. Vandepitte, Tielt, 1984, blz 107-108).

CATHAI

Cathai is de naam die in de Europese literatuur heel vroeg opduikt en staat voor Noord-China. Cathai is afgeleid van de het woord Khitai, een volk dat tussen 1124 en 1218 het Noorden van China bezette.

Het verslag van Willem van Rubroek, dat trouwens volstaat met nauwkeurige en scherpzinnige waarnemingen, heeft echter niet zo'n succes gekend als de verhalen van Marco Polo. Zijn boek 'Il Milione' of 'Het Boek der Wonderen' was een echte bestseller. Het is een avonturenverhaal dat terzelfder tijd een etnografisch verslag en een fabelbundel is.

Hoewel Marco Polo als koopman was vertrokken, bleef hij uiteindelijk zeventien jaar in dienst van de groot-chan voor wie hij de ene missie na de andere verzorgde.

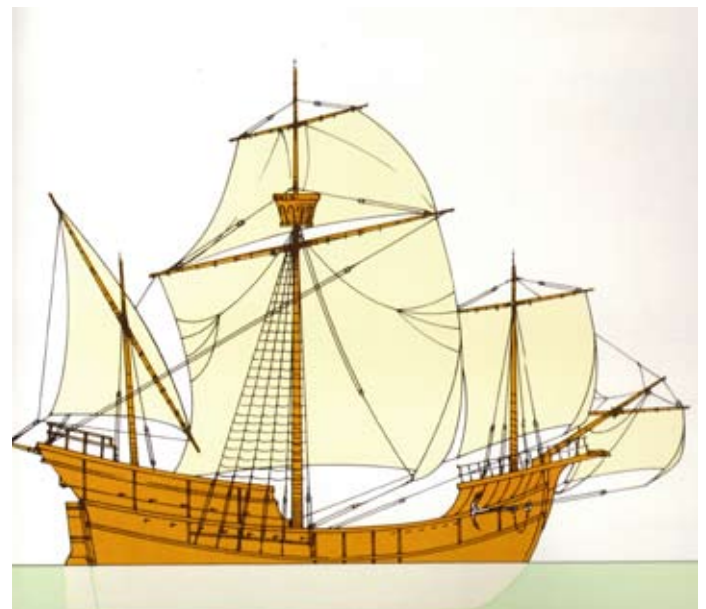
In de middeleeuwen zochten kooplieden nieuwe wegen naar het Verre Oosten om de grote winsten van de tussenhandel van de Arabieren in specerijen en luxegoederen te omzeilen. Deze handelsreizen waren bijzonder risicovolle ondernemingen, die voor ons in de eenentwintigste eeuw niet meer te vatten zijn. Zo wachtte Marco 16 jaar op nieuws van zijn vader en oom, Niccolo en Maffeo Polo die een eerste maal naar het hof van de groot-chan waren getrokken in 1260. Onze hedendaagse communicatienetwerken laten ons toe in enkele seconden contact te leggen met plaatsen die duizenden kilometer van ons verwijderd zijn.

OP ZOEK NAAR INDIË ONTDEKTE DE EUROPEANEN DE WERELD

De zestiende eeuw was de eeuw van de grote ontdekkingsreizen. Columbus ontdekte Amerika (1492), Cabral de kust van Brazilië (1500), Vasco de Gama bereikte Indië over zee langs het oosten (1498), Fernao de Magelhaes bewees dat de aarde rond was (1522).

De nieuwe zeeroutes werden mogelijk door de stoutmoedigheid van de wereldreizigers en door nieuwe technische hulpmiddelen en zeevaarttechnieken.

Karveel



Tot in de vijftiende eeuw waagden de zeevaarders zich nooit ver van de kust. Oriëntatie op volle zee werd mogelijk dankzij kompas en astrolabium. Het kompas dat via Arabische zeevaarders vanuit China was geïmporteerd, diende om de juiste koers te houden. Het astrolabium (de voorloper van de sextant in de achttiende eeuw) liet toe de hoogte van de sterren te meten en aldus de breedteligging van het schip te bepalen. De tijdmeting (belangrijk voor de lengtebepaling) bleef nog lange tijd een probleem. De eerste ontdekkingsreizigers moesten zich behelpen met zandlopers.

Grotere scheepstypes zoals het karveel hadden een grotere diepgang, wat het kantelen in volle zee verhinderde en ook meer zeiloppervlakte gaf. Verbeterde kaarten maakten het mogelijk reeds bekende kusten, havens en zeeroutes terug te vinden. Stilaan begon de idee van de bolvormigheid van de aarde veld te winnen. Het middeleeuwse wereldbeeld waarbij de aarde werd gezien als een platte schijf met Jeruzalem in het midden, omsloten door een enorme cirkelvormige gracht gevormd door oceanen, werd in vraag gesteld.

Vooraf de fabelachtige rijkdommen in het Verre Oosten hadden de ontdekkingsreizigers aangezet om een directe zeeweg naar Indië te vinden. Zo werden de dure Arabische tussenhandel en de moeilijkheden met moslimblokkades over land omzeild.

Portugezen en Spanjaarden die de zwaarste kosten van de ontdekkingsreizen hadden gedragen, hadden aanvankelijk de aarde in twee invloedssferen verdeeld, zoals neergeschreven in het Verdrag van Tordesillas.

In de zestiende en zeventiende eeuw ontstond groeiend verzet hiertegen vanwege de Verenigde Provinciën, Frankrijk en Engeland. Het principe van de 'gesloten zee' werd vervangen door het nog geldend rechtbeginsel van de 'open zee'.

De Europese economie, vooral de groothandel, onderging diepgaande wijzigingen. De Middellandse Zeehavens verloren aan betekenis ten voordele van de Atlantische havens zoals Lissabon, Antwerpen, Amsterdam, Londen. Het handelskapitalisme kon zich nu op grote schaal ontwikkelen. Tot dan toe hadden continenten naast elkaar geleefd. Nu ontstonden blijvende contacten waarbij grote culturen elkaar meer dan voorheen gingen beïnvloeden. Belangrijke gebeurtenissen in één deel van de wereld zouden nu ook gevolgen hebben in de gehele wereld. De weg naar mondialisering lag open.

Astrolabium

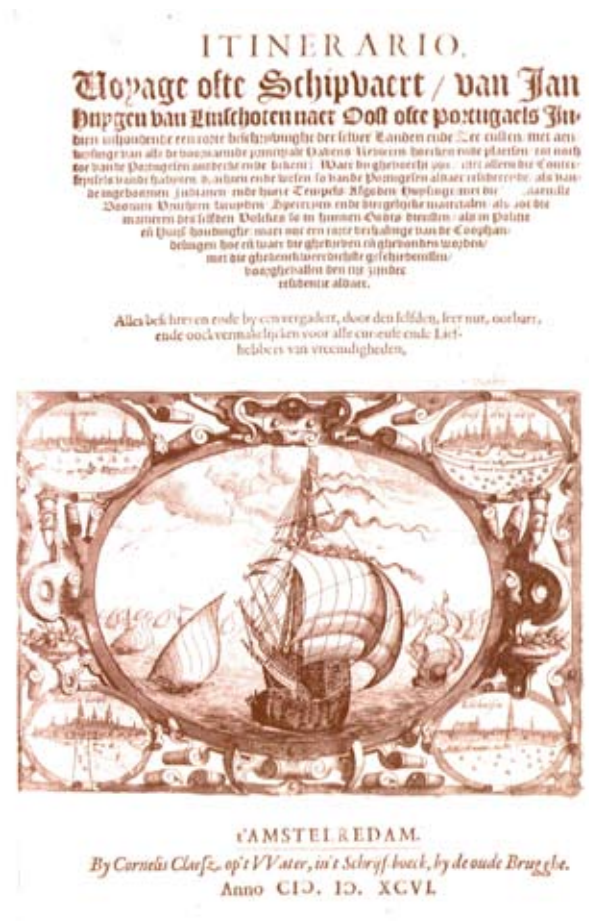


uit : Vollmer, J.E., Keall, E.J., Nagai-Berthrong, E., Silk Roads, China ships. An Exhibition of east-West Trade, Royal Ontario Museum, Toronto, 1983

DE MARITIEME ROUTE WERD VEEL BELANGRIJKER DAN DE WEG OVER LAND

Producten die aanvankelijk als exotische curiosa werden verzameld en gekoesterd, zijn zodra de zeeroute naar China open lag, in steeds grotere omvang naar Europa ingevoerd. Zo vonden thee, porselein, zijde en katoen in de zeventiende eeuw een regelmatige afzet in Europa. Vanaf de achttiende eeuw werden ze vanuit China, India en Japan massaal ingevoerd.

In die zeer concurrentiële maritieme handel met China gingen ook Vlamingen een baanbrekende rol spelen.



Titelpagina van Itinerario van Jan Huygen van Linschoten uit : Van den Boogaert E., Het verheven en verdorven Azië. Woord en beeld in het Itinerario en de Icones van Jan Huygen van Linschoten, Amsterdam, 2000

DE INTERNATIONALE MARITIEME HANDEL, EEN GESCHIEDENIS VAN KONINKRIJKEN, PRIVÉHANDEL EN MACHTIGE COMPAGNIEËN

De eerste trafiek met Indië en China gebeurde aanvankelijk in opdracht en voor rekening van de Portugese kroon. Voor de Portugezen volstond het om een keten van kleine nederzettingen of factorijen te vestigen langs de kusten van Afrika en Indië. Gebruik makend van de gunstige winden kon een vloot van enkele schepen zo veilig en goedkoop de specerijen en luxegoederen vanuit het Verre Oosten naar Europa brengen.

Portugese kooplui bereikten de Zuid-Chinese kusten in 1517. Ze werden er weinig enthousiast ontvangen. De Chinezen beschouwden hen eerder als barbaren. Hun maritieme overmacht en volharding leverden hen in 1557 toch een handelsplaats nabij Guangzhou in de buurt van Macao op.

Macao en Goa (Indië) werden de belangrijkste handelsplaatsen voor de Portugese handel in het Verre Oosten.

Hoe dit Portugese handelsimperium precies in elkaar zat, werd in 1596 duidelijk toen in Amsterdam de 'Itinerario Voyage ofte Schipvaart naer Oost ofte Portugaels Indien' verscheen. De auteur, Jan Huygen van Linschoten (1563-1611) was een Hollands koopman en ontdekkingsreiziger die in Portugese dienst vijf jaar in Goa had verbleven. Als geen ander kende hij de Portugese handel en wandel aldaar. Hij had er voldoende materiaal verzameld voor een ongekennde bestseller. 'Itinerario' zat propvol navigatiekaarten, landkaarten, tekeningen en beschrijvingen van verre oorden, maar ook heel praktische gegevens zoals bv grondstofprijzen. Kortom alles wat een Europese ondernemer moest weten om zich in de maritieme handel met het Verre Oosten te lanceren.

De winstmarges waren zeker aanlokkelijk. In de Verenigde Provinciën bedroeg de brutowinst op graan in de eerste helft van

de zeventiende eeuw zo'n 30 tot 40 procent. De specerijenhandel ging evenwel in de richting van 300 procent. Toch waren hoge kosten verbonden aan deze activiteiten. Hoe bracht je het nodige kapitaal samen voor een dergelijke zeer riskante onderneming? Na pogingen van verscheidene regionale ondernemingen kwam de oplossing in 1602 : de oprichting van een aandeelhoudersmaatschappij, de Vereenigde Oost-Indische Compagnie (VOC). Toen zeer revolutionair maar vandaag volstrekt gewoon voor wie een nieuw bedrijf start en dit op de beurs introduceert. Vergeleken met de Portugezen, die om een mengeling van dynastieke, religieuze en financiële motieven in de maritieme handel gingen, was de Hollandse beweegreden veel moderner : het ging erom zoveel mogelijk geld te verdienen. Het zou elders in Europa navolging vinden.

Een bikkelharde concurrentiestrijd om de maritieme handel met het Verre Oosten was geopend!

DE CHINAHANDEL EN DE ZUIDELIJKE NEDERLANDEN.

EEN MOEILIJKE POLITIEKE SITUATIE

De opstand in de Nederlanden (Tachtigjarige Oorlog 1568-1648) leidde tot de scheiding tussen Noord en Zuid. Het Noorden, de Republiek der Verenigde Provinciën was onafhankelijk en beleefde een geweldige economische bloei. Amsterdam verdrong Antwerpen als wereldhaven. De VOC verwierf een uitgestrekt koloniaal rijk in de Indische Oceaan en beheerste de zeeën met de grootste vloot ter wereld. De Verenigde Provinciën werden de welvarendste en één van de machtigste staten in de zeventiende eeuw.

De Zuidelijke Nederlanden bleven afhankelijk van vreemde, grote mogendheden: Spanje (tot 1713) en daarna Oostenrijk. De handel was geconcentreerd op het Iberische Schiereiland. Vanuit Oostende vertrokken textiel en luxegoederen van en naar Zuid-Spanje en Portugal. Toen de Zuidelijke Nederlanden na de Spaanse Successieoorlog onder Oostenrijks bewind kwamen, verloren de Vlaamse en Brabantse handelshuizen hun bevoorrechte contacten. Nieuwe handelsmogelijkheden werden gezocht. De zeer lucratieve handelsexpedities naar China en Indië van enkele Noord-Franse ondernemers en reders werkten dan ook bijzonder inspirerend.

De eerste initiatieven voor een rechtstreekse vaart op het Verre Oosten werden in Oostende genomen en voeren onder keizerlijke vlag. Ze deden vooral regio's aan zoals Arabië, Indië, Bengalen en China.

DE PARTICULIERE REDERIJEN

De Ier Thomas Ray en de Oostendse koopman Pieter de Potter organiseerden de eerste reis naar de Oost in 1715. Thomas Ray had zich als Ierse ondernemer rond 1700 in Oostende gesetteld. Hij had er een commercieel netwerk uitgebouwd en was er zowel actief in de handel met zijn thuisland als met het Iberische Schiereiland. Samen met de Oostendenaar Pieter de Potter verzorgde hij de eerste uitreiding naar Noordwest-India met het schip de Sint-Mattheus. Het was een klein fregat van Engelse makelij met een laadvermogen van 250 ton. Het was een eerder bescheiden onderneming, wellicht ingegeven door de schrik voor tegenwerking door Hollandse en Engelse concurrenten. Met een textiellading zette de Sint-Mattheus uit naar Cadiz. Daar werd de



Détail uit cat 6.66 : een relatiegeschenk

De inscriptie 'Caro de Oro' en 'Fabrica de Brusela' verwijzen naar het befaamde fijne linnen dat in Brussel, Gent, Antwerpen en Doornik werd gemaakt voor de Spaanse markt. De Brusselse eigenaar had dit bord in China laten aanmaken wellicht als relatiegeschenk voor belangrijke Spaanse klanten.

lading gewisseld voor Spaans-Amerikaans zilver, het noodzakelijke betaalmiddel in de handel met de Oost. Deze eerste reis was een groot succes (100 % winstgevend)! Om op grotere schaal te kunnen werken en dus over meer financiële middelen te beschikken, wilden beide heren zo snel mogelijk een compagnie op aandelen opzetten en een monopoliepositie verwerven. Voor elke reis moest een toelating worden gevraagd aan de Oostenrijkse overheid. Dit gebeurde via de gevolmachtigde minister in de Zuidelijke Nederlanden, de markies van Prié, die zich trouwens rijkelijk liet betalen voor de toelatings- of patentbrief.



cat. 3.1
Portret van de
Antwerpse zakenman
Joannes Jacobus
Moretus

Het monopolie in de Oost-Indië vaart kwam er niet. Er was vooreerst een tekort aan investeerders. Ten tweede werd de Oostenrijkse overheid negatief geadviseerd door invloedrijke ondernemers te Gent en te Antwerpen, die zelf initiatieven wilden ontwikkelen in deze zeer lucratieve handel.

DE GROEIENDE INTERNATIONALE HANDEL GAF AAN ONDERNEMENDE HANDELAARS DE KANS OM OP KORTE TIJD GROTE FORTUINEN TE VERGAREN

De Gentse pioniers in deze maritieme handel waren Jean Baptiste Soenens en de gebroeders Maelcamp. Zij rustten in de periode 1715-1722 negen schepen uit. Hun Antwerpse collega's waren de steenrijke bankier Paulo Jacomo Cloots, vertrouweling van de markies de Prié, Antoine Crozat, financier en privé-bankier van de Franse hertog van Orleans, en Joannes Jacobus Moretus. Deze Antwerpse bankiers en zakenlui slaagden erin naast Antwerpse investeerders ook buitenlanders aan te trekken. Hierdoor werden de ingezette middelen groter en kon er ook internationaal worden gewerkt inzake aankoop en beschikbaarheid van schepen, monstering van gekwalificeerd navigatiepersoneel en van bekwame inkopers of supercargo's. De schepen vertrokken uit Engeland, meerden kort aan in Oostende om er zeelieden en de nodige scheepsdocumenten met name de keizerlijke patentbrieven aan boord te nemen.

DE GENERALE KEIJZERLIJKE INDISCHE COMPAGNIE

Na enige jaren nam het succes van deze uitredingen naar de Oost af. Dit was enerzijds te wijten aan de bikkelharte concurrentiestrijd tussen de verschillende Zuid-Nederlandse maatschappijen. Anderzijds speelde ook een lichte verzadiging van de markten.

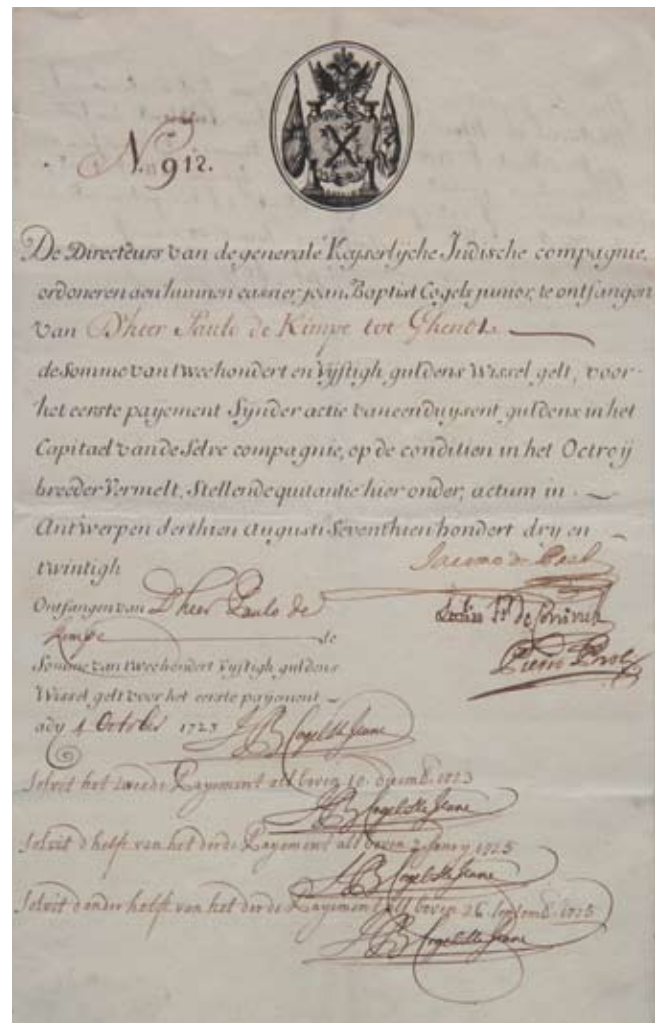
Dé oplossing was samenwerking. Dit resulteerde in de oprichting op 19 december 1722 van de Generale Keijzerlijke Indische Compagnie ook Oostendse Compagnie genoemd. Deze maatschappij op aandelen kreeg van keizer Karel VI het monopolie op de handel met Azië in de Zuidelijke Nederlanden. De hoofdzetel was gevestigd in Antwerpen, de uitbating geschiedde vanuit Oostende. De handel van de Oostendse Compagnie was vooral gericht op Bengalen en China. Het Weense Hof benoemde zeven directeuren: de Antwerpenaars Jacomo de Pret, Pietro Proli, en Louis François de Coninck, de Gentse ondernemers Paulo de Kimpe, Jacomo Maelcamp en Jacobus Baut en de Oostendenaar Thomas Ray

Het maatschappelijk kapitaal werd vastgesteld op zes miljoen gulden, een slordige 7.716.000 euro. Dit kapitaal was opgesplitst in zesduizend aandelen, elk met een waarde van duizend gulden. Er werd vanuit gegaan dat er jaarlijks zes tot acht schepen zouden uitvaren. De kosten van een uitreding werden geschat op 300 000 gulden. Er werd gehoopt op een jaarlijkse winstmarge van 600 000 gulden, zijnde 10 % op het kapitaal en dus zou elk aandeel een dividend van 10% opleveren. De Oostendse Compagnie lag goed in de markt. In augustus 1723 werd ze als eerste compagnie op aandelen geïntroduceerd op de Antwerpse beurs. Het succes was enorm. Bij de eerste intekendag was al tweederde van het totale kapitaal opgenomen. Buitenlanders konden pas een maand na de intekendag inschrijven. Dit betekende dat het overgrote deel van het kapitaal in Zuid-Nederlandse handen zat. Uiteindelijk was het een winstgevende business en bereikte men in de periode 1723 tot 1735 een jaarlijks rendement van 13 %.

Mooie liedjes duurden echter niet lang. De politieke intriges rond de opvolging van Karel VI door zijn dochter Maria Theresia zorgden ervoor dat de grote maritieme naties Engeland, de Verenigde Provinciën en Frankrijk de opschorting eisten van de Oostendse Compagnie. De Pragmatieke Sanctie – de internationale erkenning van de opvolging binnen het Oostenrijkse koningshuis – betekende helaas het einde van deze zeer winstgevende onderneming.

Détail uit cat. 3.7 aandeel nr 912

Dit aandeel van de 'Keijzerlijke Indische Compagnie' van 250 gulden is uitgegeven op 1 oktober 1723 door Paulo de Kimpe, een Gents reder die tevens directeur was van de compagnie



VOLLE VAART NAAR CHINA!

GEKWALIFICEERD PERSONEEL

Voor de allereerste Chinavaarten misten de Zuidelijke Nederlanden ervaren personeel. De kapiteins, supercargo's en geschoolde zeelui waren buitenlanders, vooral Engelsen en Hollanders. Tegen deze 'braindrain' kwam echter heftig verzet. Zowel Engeland als de Verenigde Provinciën legden eigen zeelui een verbod op om in dienst te gaan van buitenlandse compagnieën. Het vervalsen van officiële bemanningslijsten en het in het geheim aan boord nemen van vreemde officieren werd toegepast. Uiteindelijk kwam er meer en meer kennisoverdracht. Tijdens de periode van de Oostendse Compagnie waren bijna alle kapiteins Oostendenaren.

JOHANNES DE CLERCK, KAPITEIN AAN BOORD VAN DE 'KEYSERINNE' IN 1725

Franciscus de Clerck is afgebeeld in het gezelschap van zijn twee zonen, links Johannes en rechts Franciscus. Johannes koos zoals zijn vader voor een maritieme loopbaan. In 1723 vertrok hij als eerste stuurman naar Canton op de Chinavaarder 'Marquis de Prié', een Antwerpse uitreding. Twee jaar later was hij in dienst van de Oostendse Compagnie. Zijn belevenissen opgetekend in het scheepsjournaal van de 'Keyserinne' inspireerden de jeugdautheur Johan Ballegeer in zijn jeugdroman 'De Scheepsjongens van de Keyserinne'.

Een fragmentje : 'De Keyserinne' lag tegen de kaai aan de overkant van de vaargeul. 'Is het een nieuw schip?' vroeg Tei. 'Nee', antwoordde Filip. Ik heb het hier zien aanleggen. De Compagnie heeft het in Holland gekocht. Het heette toen 'De twee gebroeders'. Men heeft het 'De Keyserinne' gedoopt ter ere van onze doorluchtige keizerin Elisabeth van Oostenrijk. De sloopstimmerlieden werken er nu al drie maanden aan om het tip-top in orde te brengen.'

'Hoe weet je dat?' vroeg Tei.

'Dat hoor ik allemaal van de supercargo's als ze bij ons thuis komen om over de rekeningen te praten'. 'Welke rekeningen?' Vroeg Tjeu.

'Wel van wat er zoal meegenomen zal worden aan eten en drinken: negenvijftig vette varkens, ééneveertig magere varkens,

gerookte hammen, worsten, gepekeld osseveles, dertig levende schapen, vijftig levende kippen, erwten, een partij stokvis, bier, wijn, brandewijn en drinkwater.'

'Ben je gek, Filip, je bent al aan honderd geslachte varkens, zonder de levende en de rest. 'De Keyserinne' gaat toch geen eeuwigheid op reis', zei Tjeu. 'Natuurlijk niet. Voor achttien maanden slechts...'. Ballegeer Johan, De scheepsjongens van 'de Keyserinne', blz 19-20.

GUILLIELMUS PHILIPPE DE BROUWER, VAN KAPITEIN TOT SUCCESVOL ZAKENMAN

De oorsprong van het fortuin van Guillaume de Brouwer waren zijn expedities naar het Verre Oosten. Hiervan vinden we geen enkele verwijzing meer op het schilderij. De Brouwer stamde uit een familie van zeelieden. Zijn vader werkte als schipper in Oostende en Duinkerke. Zelf startte hij als matroos op de 'Prins Eugenius' Hij vertrok op 22 februari 1719 onder leiding van kapitein Joannes de Clerck naar Zuid-West Indië. Nabij Kaap de Goede Hoop werd het schip echter door Engelse piraten gekaapt. De bemanning werd vrijgegeven en kon terugkeren. Na deze bewogen eerste zeereis verkoos hij in Europa te varen. Ondertussen deed hij ervaring op en kwam hij in 1723 in dienst van de Oostendse Compagnie. Aanvankelijk als onderkapitein, maar heel vlug werd hij gepromoveerd tot kapitein. In 1727 kreeg hij de leiding over het China-schip 'Marquis de Prié'. Naast het maandloon had elk bemanningslid het recht om een beperkte privéhandel te drijven dank zij het gebruik van een particuliere lading of pacotille. Afhankelijk van de rang en de functie werd het aantal kisten of het aantal kubieke meter in het scheepsruim waarover de bemanningsleden mochten beschikken, bepaald. Voor kapitein de Brouwer betekende dit zes privilegie-kisten of een volume van 2,262.m³. Bij de terugreis van de Marquis de Prié kon de lading verkocht worden met een netto winst van bijna 218%. Na deze expeditie ging de Brouwer in dienst bij de Deense Aziatische Compagnie met zetel in Kopenhagen. Tussen 1730 en 1738 ondernam hij voor de Denen drie Chinareizen, wat ook voor hem persoonlijk zeer winstgevend was. Rond 1740 had hij dan ook al heel wat kapitaal bijeen. Zijn internationale ervaring en de vele contacten hielpen hem bij de uitbouw van een eigen handelshuis met rederij in Oostende. In 1744 verhuisde hij naar Brugge.

Hij importeerde er thee, porselein en andere producten vanuit Kopenhagen. In Brugge stond hij geregistreerd als onderdaan van de Deense koning. Ook importeerde hij lokale producten uit Noorwegen zoals hout, teer, pek en vis. Hij handelde in Franse wijn en brandewijn en voerde textiel uit naar Spanje. Kortom hij dreef handel met bijna heel Europa. Hij bleef actief tot in 1755 en liet toen zijn bedrijf over aan zijn twee oudste zonen, Denis Philippe die op het schilderij voor hem zit en een brief aanwijst en Guillaume François Grégoire die rechts van hem tegen de tafel leunt.

SNELZEILENDE DRIEMASTERS

De Chinavaarders waren fregatten, snelzeilende driemasters met twee dekken en een capaciteit van 250 tot 600 ton. Ze waren minder zwaar



cat 3.4. De familie De Brouwer in het Brugse handelskantoor

DE SNELHEID VAN EEN SCHIP

Om de snelheid van een schip te meten werd sinds het einde van de zeventiende eeuw een log gebruikt. Dit was een lang touw dat door knopen in gelijke delen was onderverdeeld met een plankje aan het uiteinde. Het plankje wierp men in zee en men liet de loglijn door de hand gaan tot een halfminutenglas was leeggelopen.

bewapend dan de oorlogsfregatten en hadden een grotere romp. Een grotere romp betekende een grotere vracht. Toch was de bewapening levensnoodzakelijk tijdens de vaart. Op hun tochten werden ze vaak belaagd door zeerovers. Niets nieuws onder de zon als we denken dat ook nu anno 2009 voor de Somalische kust piraten koopvaardij schepen enteren. Bovendien stelden kapiteins van concurrerende maatschappijen zoals de Engelse East India Compagny en de Hollandse VOC zich zeer vijandig op. Soms werd de Oostenrijkse vlag tijdelijk ingehaald en vervangen door een Franse, Engelse of Portugese.

De bewapening op deze schepen bestond meestal uit een dertigtal kanonnen. Daarnaast beschikte de bemanning over geweren, musketten, pistolen, sabels.

Deze oceaanschepen werden extra stevig gemaakt, ze waren steeds gedubbeld en gespijkerd. De 'dubbeling', een beplanking die op het onderwaterschip tot even boven de waterlijn werd aangebracht, verhoogde de stabiliteit van het schip. Tegen de verwoestende werking van de paalworm werd de scheepswand met ijzer beslagen, de spijkerhuid genoemd. De romp werd volledig gepekt en geveerd. Het zware zeildoek kocht men in Holland en de lichte in Gent. Touwen en trossen werden geslagen in Gent. Belangrijk voor een goede vaart was zeker de ballast. Deze omvatte lood en ijzer en toutenage, een legering van koper, nikkel en ijzer. Deze ballast werd bij aankomst in Canton verkocht. Indien de retourlading te licht uitviel, werd goedkope toutenage aangekocht.

Tot het armement of het reisvaardig maken van het schip behoorde ook het inslaan van proviand voor de bemanning. Deze bestond uit gemiddeld 24% officieren. De Marquis de Prié zeilde in 1725 naar Canton met vijf officieren, tien onderofficieren en zesendertig geschoolde zeelui en negenendertig gewone matrozen. Als proviand werden gepekeld vlees, stekvisbier, wijn en brandewijn voor de officieren ingeslagen. Ook gingen levende dieren mee zoals kippen, varkens... Dit vlees werd voorbehouden voor speciale gelegenheden. Alle voedsel werd nauwkeurig gemeten en gewogen zodat de dagelijkse rantsoenen konden worden bepaald. In uiterste nood kon onderweg nog gerevitaillieerd worden.

Kort voor het vertrek werd ook de commerciële heenlading aan boord genomen. Die bestond in hoofdzaak uit kisten met zilvermunten. De Zuid-Nederlandse schepen transporteerden in munten die in Latijns-Amerika waren geslagen en via de Spaanse vloot naar Cadix waren verscheept en vandaar via de vele financiële netwerken van bankiers en geldhandelaars werden verspreid in Noord-West Europa.

SCHEEPJOURNAALS, BRONNEN VAN KENNIS EN WETENSCHAP

In de scheepjournaals noteerden stuurlui alle observaties dag na dag. Ze verzamelden een schat aan informatie over passaatwinden, zeestromingen, moessonregimes, de fauna en de flora van de zee en van de eilanden onderweg. In het scheepjournaal van de Sint-Franciscus-Xaverius uit 1720 lezen we uitvoerig over het archipel Tristan da Cunha. Al deze nautische en algemeen wetenschappelijke notities waren hoogst interessant en zeer belangrijk voor vertrekkende kapiteins. Deze informatie werd soms gebundeld en gepubliceerd in een studie, die een ruime verspreiding kende in het brede maritieme milieu.

GUNSTIGE PASSATEN EN MOESSONWINDEN

De koers van de zeilschepen werd - hoe kan het ook anders - bepaald door de heersende winden. De keuze van de zeeroute en de datum van vertrek werden in functie van deze zeewinden vastgelegd. Wilde men vanuit Oostende naar China varen, dan vertrok men in januari of februari. Op de Atlantische Oceaan moest rekening worden gehouden met de passaatwinden. Eenmaal het Kanaal uitgevaren, zette een schip een zuidelijke koers in, richting Madeira, de Canarische Eilanden. Nadien werd er op het Kaapverdische eiland Sao Tiago in het havenstadje Porto Praia opnieuw voedsel ingeslagen. Dit was Portugees gebied en in die tijd een echte internationale ontmoetingsplaats. Eens daar voorbij kwam men in een zone van windstilten. Daarom probeerde men zoveel mogelijk zuidwestwaarts te varen in de richting van Zuid-Amerika. Nabij de eilandengroep Tristan de Cunha heersten sterke westenwinden die de schepen in oostelijke richting stuwden naar de Indische Oceaan.

Op die manier werd Kaap de Goede Hoop vermeden. Hier waren immers enkel Hollandse en Engelse compagnies welkom.

In de Indische Oceaan hielden de Zuid-Nederlandse Chinavaarders zeer lang een oostelijke koers aan tot ver voorbij de eilanden Sint-Paul en Amsterdam. Daarna werd met behulp van de zuidwestmoesson naar de Straat van Soenda tussen Sumatra en Java gevaren. Tenslotte werd koers gezet door de Zuid-Chinese Zee tot bij de ingang van de Parelrivier.



cat 3.13 de haven van Praia
uit het logboek van 'De Arent' Stadsarchief
Antwerpen, GIC 5688

AANKOMST TE CHINA



cat 3.15 Parelrivier

De uitgave *Histoire générale des voyages ou Nouvelle collection de toutes les relations de voyages par mer et par terre, qui ont été publiées jusqu'à présent dans les différentes langues de toutes les nations connues ... avec les moeurs des habitans ... : enrichie de cartes géographiques ...* werd te Parijs uitgegeven in 1746-1761. De auteur Antoine François Prévost geeft er een boeiend overzicht van de toen beschikbare kennis over de verschillende continenten.

DE HANDEL IN CANTON

Alle Chinavaarders legden eerst aan te Macao. Daar huurden ze een loods in en informeerden zij zich over de economische en politieke toestand te Canton. De supercargo's werden vooruit gestuurd om een opslagplaats, hong genaamd, te huren en een vrijgeleide voor hun schip aan te vragen. Als dit geregeld was, kon het schip de Parelrivier, die veel gevaren inhield, opvaren naar de ankerplaats Whampao, een eiland dicht bij Canton. Hier bleven ze voor anker liggen tot ze naar huis konden terugkeren. Hun verblijf was er zeker geen pretje. Hun bewegingsvrijheid was beperkt. De Europeanen verbleven in een ommuurde voorstad van Canton. De stad zelf, het binnenland of andere havens mochten zij niet aandoen.

De Chinezen tolereerden hen enkel en alleen uit commercieel belang. Ook het handeldrijven was strikt gereguleerd. Een hoge ambtenaar, de hoppo, was rechtstreeks door de keizer aangesteld. Hij moest vooral smokkeltrafiek voorkomen en ervoor zorgen dat de scheeps- en uitvoerbelastingen werden geïnd. Hij en de Co-Hong, een vereniging van zestien Chinese kooplieden, hadden het monopolie op de handel met de westerlingen. Omdat iedereen er ongeveer op hetzelfde tijdstip aankwam, was het commercieel zeer belangrijk om als eerste de bestellingen te plaatsen. Slechts een deel van de goederen stond klaar in de stapelhuizen. Er moest nog heel wat worden aangevoerd vanuit het binnenland, waar de productiecentra van thee, zijde als porselein waren gelegen. Porselein diende vaak nog volgens de wensen van de klant te worden beschilderd.

Dit alles veroorzaakte soms leveringsproblemen. De tijd was immers beperkt, gezien ook

het tijdstip van de retourreis klimatologisch vastlag. Het vertrek moest geschieden in december of januari zodat er maximaal kon geprofiteerd worden van de noordoostmoesson.

Haalde men dit niet, dan diende er te worden overwinterd, wat vijf tot zes maanden vertraging gaf en zware extra kosten veroorzaakte.

cat. 3.17 Boca Tigris

Deze gouache is van de hand van de Gentenaar Henry Charles Ghiselinck. Als supercargo vaarde hij in 1723 op de Sint Joseph naar Canton. Jaren later schreef hij op basis van zijn dagboek een eigen verslag van die reis. Zijn handschrift bevindt zich nu in de Bayerische Staatsbibliothek te München (Cod.gall. 674.) Nabij de Boca Tigris werd alle scheepverkeer door de Chinese ambtenaren geregistreerd en gecontroleerd. Per schip werd een inventaris gemaakt.





cat. 1.10 Kopje Thee

Jean Emmanuel van Reijsschoot, telg uit een Geneste schildersfamilie, drinkt thee met zijn echtgenote in de tuin van hun buitenverblijf. De porseleinen kopjes en schaaltes zijn bruin geglazuurd langs de buitenzijde. Dit type porselein werd in de achttiende eeuw in grote aantallen ingevoerd door de Oostendse Compagnie

DE SCHEEPSVRACHT

Thee, het meest winstgevend!

De ladingen die de Zuid-Nederlandse fregatten uit Canton verscheepten, bestonden voor bijna drie vierden uit thee. De import van thee was zeer winstgevend. De Oostendse Compagnie en de privéschepen voor haar hadden de continentale theemarkt in handen. Immers de thee die door de Engelsen uit de Oost werd ingevoerd, bleek te duur om te exporteren naar het Europese vasteland. Voor de totale invoer van thee in West-Europa ten tijde van de Oostendse Compagnie geeft J. Parmentier de volgende

percentages : 41,8 % in Londen, 41,7 % in Oostende en Brugge en slechts 13% in Amsterdam. Het Franse aandeel was slechts 3,4 % (Thee, blz 110).

Bovendien was de thee ingevoerd door de Zuid-Nederlandse fregatten van topkwaliteit. De supercargo's controleerden de versheid van het product. Pas na goedkeuring werd de thee luchtdicht ingepakt in met lood beklede kisten. Dit was nodig om de versheid te waarborgen tijdens de lange terugreis.

Thee was zoals koffie en chocolade een genotmiddel dat de ontdekkingsreizigers in Europa hadden geïntroduceerd. Thee, koffie en chocolade waren bijzonder welkom. Europeanen kenden in die tijd geen warme dranken. Ze dronken bier, wijn, mede. Water was uit den boze. Wat de drie nieuwe dranken gemeen hadden was een bittere smaak. Bitter was eeuwenlang synoniem geweest voor geneeskrachtig. Iets wat bitter smaakte, moest wel helend werken.

Thee was aanvankelijk duur en gereserveerd voor de happy few. In de achttiende eeuw geraakte het theedrinken ingeburgerd in de salons van de gegoede stand, een eeuw later werd theegebruik gedemocratiseerd. Thuis theedrinken in de achttiende eeuw werd een heel ceremonieel. De kostbare blaadjes werden bewaard in een kistje met een slot, waar slechts één sleutel op paste, deze van de vrouw des huizes. Eén of twee keer per week haalde ze een beetje thee uit het kistje als verwennerij voor het gezin of om belangrijk gezelschap te imponeren. Thee serveren in Chinees porselein was zondermeer een must. Thee moest immers heet worden gedronken, zonder mondholte en lippen te verbranden. Dit kon het best uit het dunne weliswaar harde Chinese porselein. Europees aardewerk of faïence liet dit niet toe en nog veel minder zilver of tinnen tafelgerei;

Thee werd aan tafel gezet en gedronken. Het kokende water werd in een porseleinen kan vanuit de keuken gebracht en aan tafel opgegoten. Omdat de thee heel sterk was, spoelde men het kopje voor het opnieuw werd gevuld, daarom maken ook spoelkommen deel uit van de serviezen. Theekopjes waren meestal 5 tot 6 cm hoog en hadden een diameter van 6 tot 7 cm. Ze werden op schaaltes geplaatst. Ook de theekan werd op een ondiep schaalte geplaatst om de tafel tegen druppels te beschermen. Deze schaaltes konden rond, zes- of achtkantig of bladvormig zijn. Omdat men de blaadjes lang in de pot liet trekken, werd de thee zeer geconcentreerd en bitter. Melk en suiker konden de bitterheid verzachten. Rond 1700 was het de gewoonte melk bij de thee te gieten. Speciale melk- en roomkannetjes werden in China besteld.

cat 6.57 Ensemble: koffiepote, theepote, koffietas, twee theekopjes met schaaltes en twee schoteltes. Alle onderdelen van dit ensemble dragen het wapenschild van de familie de Ghellinck d'Elseghem – de Ryable

Joseph-Ignace-Bernard, de Ghellinck d'Elseghem kocht dit servies op bestelling in China. Door zijn huwelijk met Sabine-Philippine Maelcamp, een dochter van de beroemde Gentse redersfamilie Maelcamp, had hij banden met de internationale handel.



PORSELEIN, EEN UITSTEKENDE BALLAST

Schepen volgeladen met thee hadden een reukloze onderlaag nodig. Porselein was hiervoor bijzonder geschikt. Met het oog op de stabiliteit van het schip waren thee en porselein complementair. Van het porselein werd handig gebruik gemaakt om de schepen de nodige diepgang te geven.

Zoals te lezen is in een resolutieboek uit 1726 bestond het porselein dat de Oostendse fregatten meebrachten uit '... de meeste quantiteit bestaat in stelsels van patteelen, commen en teestelsels, waarvan sijn groote partijen ghesonden naer Europa, dewelcke slechte reekeninge hebben gegeven, om welke redenen hebben sij (de supercargos) geconcludeert meest taljooren, theecopkens en teelkens, en sommige chocolat copkens te coopen, sijnde in Europa meest ghetrocken en de best reekeninge geven.'

Bij het laden van het schip werd voorrang gegeven aan de kisten porselein. Indien er niet voldoende kwaliteitsporselein voorhanden was, werden hele ladingen doordeweeks blauw-wit porselein geladen.

Van het kwaliteitsporselein, dat te zien is in de tentoonstelling, kwamen de belangrijkste stukken uit de privilegiekisten of pacotilles. Supercargo's en officieren zorgden voor de privé bestellingen, het 'chine de commande', waarvan de decoratie teruggaat op Europese ontwerpen en prenten.

Gegoede burgers bestelden hele serviezen met specifieke motieven. Meestal werd voor de duidelijkheid een tekening bij de bestelling gevoegd. Ook wapenborden waren zeer gegeerd. Rijke koopmanfamilies slaagden erin een adellijke titel te verwerven en zo een trapje hoger op de maatschappelijke ladder te klimmen. Het eigen blazoen werd daarom gekoesterd. Het prijkte op huizen, grafmonumenten, koetsen, zilverwerk en porselein. Het was de 'lidkaart' van de adel die geïdentificeerd werd met het geslacht en werd doorgegeven van generatie op generatie.



DELICATE WAREN ZOALS ZIJDE, SPECERIJEN, LAKWERK, WANDBEHANG KREGEN EEN APART PLAATSJE

Delicate goederen zoals zijde, specerijen, lakwerk, meubilair, wandbehang werden als laatste ingeladen. Deze Chinese kunstvoorwerpen werden ondergebracht in de kajuiten, de wapenkamer en op het verhoogde achterdek.

Wat de zijde betreft, ging het meestal om afgewerkte zijden stoffen die aangevoerd werden uit de provincie Nankin, gekend om de hoge kwaliteit van de weefsels. De supercargos kregen duidelijke instructies mee. De gewenste soort, de kleuren en motieven waren duidelijk bepaald, soms aan de hand van meegegeven staaltjes.

Bij de aankoop van zijde werd extra gecontroleerd. Natte zijde had een hoger gewicht en betekende voor de Chinezen dus meer inkomsten. Daarom diende de zijde te worden ontroid alvorens ze werd ingeladen.

Naast zijde werden ook ivoren voorwerpen zoals waaiers, kaart-, naai- en spel dozen voor de Europese klanten meegebracht. Ook hier baseerden de Chinese ambachtslui zich op tekeningen en ontwerpen die vanuit Europa waren meegebracht. Hun vakmanschap werd alomtwaardeerd. Daarvan getuigen zeker de concentrische ivoren bollen, beter bekend als 'duivelswerk'. De bollen werden steeds uit één blok ivoor gesneden met een speciaal mesje voorzien van een gebogen lemme. Pas als alle binnenste bollen afgewerkt waren, werd op de buitenste bol de versiering uitgewerkt.

Wat de specerijen betreft, bevatte elke Zuid-Nederlandse scheepslading naast gember en tamarinde zeker een kleine lading 'rhubarber'. De wortels van deze plant waren gegeerd als medicijn.

In de achttiende eeuw was ook het Coromandellakwerk erg in trek. Dit specifieke Chinese lakwerk werd genoemd naar Colamandalam of 'land van Colas', een kuststreek in Zuid-Oost India, waar verschillende Europese compagnies hun Chinese waren stapelden. Heel typisch zijn de Coromandelschermen die aan beide zijden versierd waren met kleurrijke tafereelen en paleisscènes. In de rijke interieurs brachten ze een exotische, voor Europeanen ongekende wereld met een ideaal landschap, met daarin pagodes en paviljoenen bevolkt door geletterden, dichters, kunstenaars en wijzen.

Bij de inrichting van hotels of grote herenhuizen liet de achttiende-eeuwse burgerij zich regelmatig inspireren door de Chinese mode. Wandbehang met Oosterse motieven was zeer geliefd. De invoer van Chinees exportbehang kwam in de late zeventiende eeuw op gang en bleef tot het begin van de twintigste eeuw heel succesvol. China heeft een eeuwenoude traditie van schilderen met inkt en waterverf op papier en zijde. Beide materialen zijn zeer absorberend waardoor geen correcties mogelijk zijn. Vaardigheid en vlugheid in het hanteren van het penseel zijn dan ook uitermate belangrijk.

Niet alleen in de achttiende maar ook in de negentiende eeuw bleven de Chinezen werken voor de Europese markten. Nieuwe modes in Europa hadden invloed op de Chinese exportmarkt. Zo bv kenden grote vierkante geborduurde zijden sjaals omstreeks 1820 een groot succes. In Canton werden speciale weefateliers opgezet. Eens geweven werden deze sjaals naar de kleine dorpen langs de kust gebracht, waar zowel mannen als vrouwen ze borduurden en de franjes kunstig knoopten.



OVER TAFELMANIEREN, GEDEKTE TAFELS EN NIEUWE SPIJZEN

De geïmporteerde hoeveelheden thee brachten ook wijzigingen mee in de Europese drinkgewoonten. Nieuwe tafelmanieren, nieuwe spijzen vroegen om aangepast vaatwerk.

Met mes en vork eten, is in Europa de norm sinds de tweede helft van de zeventiende eeuw.

In 1671 schreef Courtin in zijn 'Nouveau Traité de la civilité': " Il faut couper la viande sur son assiette et puis la porter à la bouche avec la fourchette". Naast etiquetteboekjes geven ook boedelbeschrijvingen aan welke voorwerpen in huishoudens voorhanden waren. Met het oog op het beschermen van de minderjarige wezen lijstte een schatter alle kostbaarheden op. We krijgen dus dank zij deze boedelbeschrijvingen een beeld van de gezinnen met een zeker vermogen. Tafelgerei nam tijdens het Ancien Regime een aanzienlijke hap uit het budget (zo'n kleine 20%).

Nieuwe tendensen tekenden zich af. De tafelhygiëne nam toe. Dit bleek uit het verschijnen van dure lampetkannen en schotels. In de zestiende en zeventiende eeuw ging het nog om pronkstukken, in de achttiende eeuw werden ze niet meer expliciet in de boedelbeschrijvingen vermeld omdat eten met propere handen ingeburgerd was. Het tafellinnen vertoonde eenzelfde evolutie. Het tafellaken werd in de middeleeuwen gecreëerd om vette vingers aan af te vegen. Later werd de servet uitgevonden om het tafellaken properder te houden, uiteindelijk nam de vork de functie van de servet over. De vork is pas een gebruiksartikel geworden toen de drie rechte tandjes die alleen dienden om te prikken werden vervangen door vier gebogen tanden waarmee men ook kon scheppen. De integratie van het mes in het bestek gebeurde in de loop van de achttiende eeuw. Voorheen gebruikten tafelenoten nog hun zakmes. De messen kregen een afgeronde vorm, het prikken was overbodig geworden door de opkomst van de vork. Het tafelen werd ook meer geïndividualiseerd; tot in de zeventiende eeuw bleef men uit de gemeenschappelijke schotel eten

en van een gemeenschappelijke kan of glas drinken. In de achttiende eeuw geraken borden of talloeren ingeburgerd. Voorheen dienden ze enkel om vlees te snijden (tailler), nu werden ze een essentieel stuk op de tafel. Diepe borden verschijnen in het midden van de zeventiende eeuw. Voordien lepelde men soep of pap uit de gemeenschappelijke schotel. Het eten van vloeibare spijzen werd in de achttiende eeuw geïndividualiseerd. Het aantal kommen en terrines, soeplepels, ragoût- en dienlepels bleef voortdurend stijgen.

Bij de feestmaaltijden brachten de bedienden de terrines niet bij de verschillende gasten. Per twee, drie of soms vier disgenoten werd een terrine op de tafel geplaatst en iedereen bediende zich. Vanaf de achttiende eeuw gingen de hogere kringen meer en meer porselein gebruiken ten nadele van het zilverwerk. Porseleinen serviezen kwamen volop in gebruik in de periode 1720–1730. Door de veranderende eetgewoontes ontstond de vraag naar uitgebreide eetserviezen, met een grote verscheidenheid aan onderdelen die door eenzelfde decoratie een eenheid vormden.

Omstreeks 1780 bestond een standaardservies bv uit 164 stuks, met o.a. 2 ovale terrines, 2 visschotels met lekschalen, 16 dienschotels, 72 platte borden, 30 soepborden, 4 fruitschalen, 24 boterschalen, 4 sauskommen, 2 boterpotten en 4 zoutvaten.

Zoutvaten die aanvankelijk nog somptueuze kunstwerken en echte pronkstukken waren, waren in de loop van de achttiende eeuw kleiner geworden, wat ook symbolisch stond voor de ontwaarding van het zout zelf. Nieuwe porseleinen recipiënten verschenen zoals bv de peperbus, mosterdpot, olie- en azijnstellen, sauskommen, boterpotten, snoeppotten...

Ook punchkommen waren nieuw. In heel West-Europa was dit mengsel van wijn, thee en suiker, met vaak nog allerlei andere drank er doorheen, een prima warmhouder voor de koude wintermaanden.

Dit dossier werd in hoofdzaak samengesteld op basis van de catalogus die verscheen naar aanleiding van de tentoonstelling 'De Chinese verleiding' en van de publicaties van de historici Jan Parmentier en Karel Degryse.

BIBLIOGRAFIE

- Ballegeer Johan, De Scheepsjongens van de Keyserinne, Antwerpen, 1980.
- De Bisscop Nicole, De Chinese verleiding. Chinese exportkunst van de 16^{de} tot de 19^{de} eeuw. Catalogus van de tentoonstelling, Kunsthal Sint-Pietersabdij, 20 november 2009 – 25 april 2010, Gent, 2009
- Degryse Karel. Fortuin en sociaal prestige. In : Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis, 1977, 9, blz 283-293.
- Degryse Karel, De Antwerpse fortuinen. Kapitaalaccumulatie . –investering en – rendement te Antwerpen in de 18^{de} eeuw. Onuitgegeven doctoraatsverhandeling. Gent, 1985.
- Degryse Karel, De Antwerpse financiële elite in de 18^{de} eeuw. Een sociaal-economische studie. Postacademische colleges voor leerkrachten geschiedenis, 18, Gent, 1994.
- De Vlieger-De Wilde Koen, Adellijke levensstijl, Verhandelingen van de Koninklijke Vlaamse Academie van België voor Wetenschappen en Kunsten, nieuwe reeks nr 16, Brussel, 2005.
- Devolder U., Ostyn R., Vandepitte P., Het reisverhaal van Willem van Rubroek, de Vlaamse Marco Polo: 1253-1255, Tielt, 1984.
- Drège, Jean-Pierre, Marco Polo en de zijderoute., Houtem, 1991.
- Jonkheere K., Het boek van Marco Polo of de wonderen van een wereldreis, Brussel/Den Haag, 1977.
- Krondbl. Michael. De smaak van de verovering. Venetië, Lissabon en Amsterdam en de strijd om de specerijen, Amsterdam, Ambo, 2008.
- Kruyff Lizet, Krans Jonneke. De eetcultuur van de 2^{de} helft van de 18de eeuw., Pereboom, Bussum, 2006.
- Moulin Leo, Eating and drinking in Europe, Mercatorfonds, Antwerpen, 2002.
- Parmentier Jan, Oostende & Co. Het verhaal van de Zuid-Nederlandse Oost-Indiëvaart 1715-1735, Gent, Ludion, 2000.
- Parmentier Jan. Thee van overzee : maritieme en handelrelaties tussen Vlaanderen en China tijdens de 18de eeuw, Gent, 1976.
- Parmentier Jan, Karel Davids Karel, Everaert John, Peper, Plancius en Porselein : de reis van het schip Swarte Leeuw naar Atjeh en Bantam 1601-1603, Zutphen, 2003.
- Thornton Peter, Seventeenth Century Interior Decoration in England France & Holland, London, Yale University Press, 1979.
- Van den Boogaert Ernst, Het verheven en verdorven Azië. Woord en beeld in het Itinerario en de Icones van Jan Huygen van Linschoten., Amsterdam, 2000.
- Vollmer, J.E., Keall, E.J., Nagai-Berthrong, E., Silk Roads, China ships. An Exhibition of east-West Trade, Royal Ontario Museum, Toronto, 1983.