

UITMUNTEN IN HACHE

Zeeuwse expedities naar de Zuidzee

In de eerste helft van de achttiende eeuw vertrokken vanuit Zeeland twee expedities naar de Zuidzee (de toenmalige benaming voor de Stille Oceaan). Beide ondernemingen liepen uit op een kostbare mislukking. Twee boeken proberen een antwoord te geven op de vraag wat mensen ertoe bracht om hun hele hebben en houden te riskeren voor dit soort ondernemingen.

Hans Vermeer is
redacteur van Kleio.

Het boek van Roelof van Gelder *Naar het aards paradijs. Het rusteloze leven van Jacob Roggeveen, ontdekker van Paaseiland (1659-1729)* beschrijft de eerste expeditie die vertrok in 1721. Deze expeditie had als doel de ontdekking van het Zuidland, een werelddeel dat ergens in het zuiden van de Zuidzee zou moeten liggen. De onderneming stond onder leiding van Jacob

Roggeveen uit Middelburg, jurist en stammend uit een geslacht van cartografen. Voor de financiering van zijn expeditie klopte Roggeveen eerst aan bij de Middelburgse Commercie Compagnie (MCC), maar die vond de onderneming te riskant. De West-Indische Compagnie (WIC) durfde het risico wel aan en rustte drie schepen uit voor een expeditie die het Zuidland veilig moest stellen



LIJKHEID

als handelsgebied voor de compagnie. Maar dan moest dat Zuidland natuurlijk wel eerst gevonden worden.

De schepen vertrokken in 1721, rondten moeizaam Kaap Hoorn en voeren daarop de nog grotendeels onontdekte Zuidzee op. Daarbij deden de schepen een aantal eilanden aan die men in Europa niet kende (waaronder Paaseiland). Maar langzaam drong het tot Roggeveen door dat zijn expeditie het Zuidland niet zou ontdekken. De keuze was nu óf terugkeren via dezelfde route en een zekere hongerdood sterven óf de Zuidzee oversteken naar Zuidoost-Azië. Men koos voor de laatste optie en uiteindelijk bereikte een uitgeputte en sterk uitgeunde bemanning het gezagsgebied van de VOC. De schepen werden geconfisqueerd, de bemanning

gerepatriëerd en er volgde een jarenlange rechtszaak tussen de WIC en de VOC over de teruggave van schepen en lading.

GEHEIME EXPEDITIE

De tweede expeditie, in 1724, werd gefinancierd door de MCC. Ruud Paesie schetst in zijn boek *Voor zilver en Zeeuws belang. De rampzalige Zuidzee-expeditie van de Middelburgse Commerciale Compagnie, 1724-1727* een beeld van deze expeditie, die als doel had de Zuidzeehandel nieuw leven in te blazen. Daartoe moest de Zuid-Amerikaanse westkust worden verkend, een linke onderneming omdat dit erkend Spaans gebied was. Om geen argwaan te wekken werd de expeditie in het geheim georganiseerd en kregen de schepen zelfs Spaanse

Gezicht vanaf de Punt op de haven van Middelburg, ca. 1696. Rechts aan de overkant van het water ligt de Dwarskaai. In het huis met het torentje woonden de Roggeveens. Prent van Jan Luyken. Collectie Rijksmuseum.



Een Hollands fregat ter koopvaardij. De Arend en de Tienhoven waren van een dergelijk scheepstype. Gravure door Adolf van der Laan, begin 18e eeuw. Collectie Fries Scheepvaartmuseum.



namen: Don Louis en Don Carlos. Aan de hand van het dagboek van de derde waak (de derde verantwoordelijke officier voor de navigatie) Hubregt Kempe laat Paesie ons de reis van de Don Louis volgen. Uiteindelijk ging deze expeditie ten onder aan ontberingen, mouterij en verraad; de schepen vergingen of vielen in Spaanse handen en slechts enkele overlevenden (waaronder Kempe) keerden na vele omzwervingen terug in de Republiek. Zowel de WIC als de MCC namen met deze expedities enorme financiële risico's. Of zoals

'WANT IN SOMMIGE KAERTEN ZEILDEN WIJ AL OVER HET LAND HEEN, EN IN DE ANDERE WAREN WIJ NOG WEL 80 MIJLEN VAN DE WAL'

Van Gelder het verwoordt: 'De hele onderneming muntte uit in hachelijkheid.' Want ook al stonden de compagnieën er op dat moment financieel goed voor, de investeringen waren enorm. Zo rustte de WIC drie schepen uit waardoor de totale kosten op 224.000 gulden kwam (omgerekend bijna 2,5 miljoen euro). En ondanks het feit dat men het fiasco van Roggeveens expeditie als voorbeeld had, durfde de MCC in 1724 een nog groter risico te nemen door twee fregatten uit te rusten (waarvan alleen de Don Louis Kaap Hoorn rondde) wat een kostenpost opleverde van 750.000 gulden (ruim 7,5 miljoen euro!). Na de totale ondergang van deze expeditie was de MCC bijna failliet.

RISICO'S

De vraag is natuurlijk: waarom waren het juist de Zeeuwen die dergelijke risico's durfden te nemen? En waarom werden die grote risico's juist genomen in de Zuidzeehandel? En waarom toen? Want decennialang had geen enkele compagnie belangstel-

ling getoond voor westelijk Zuid-Amerika. En nu vertrokken er kort na elkaar vanuit Zeeland twee expedities in die richting.

Om met een antwoord op de eerste vraag te beginnen: de Zeeuwen hadden in deze periode eigenlijk geen andere keuze dan zich toe te leggen op risicovolle scheepvaart. De kaapvaart, hun belangrijkste inkomstenbron tijdens de oorlog met Spanje, was immers verdwenen en de rijke handelsgebieden op de wereld waren al verdeeld. Er bleef de Zeeuwen zodoende niets anders over dan met groot risico nieuwe handelsgebieden aan te boren.

Dat ze daarbij hun oog lieten vallen op de Zuidzeehandel is niet zo onverwacht als op het eerste oog lijkt. Het was algemeen bekend dat de Fransen in het begin van de achttiende eeuw lucratief handel dreven in de Zuidzee. Vanuit Saint-Malo werden daartoe tientallen schepen uitgerust en de winsten maakten het tot een rijke handelsplaats. Toch was er nog een directe aanleiding nodig om de Zeeuwen te overtuigen en die vond plaats in 1716. Drie Franse schepen op terugreis uit de Zuidzee liepen toen Oostende binnen omdat ze moesten uitwijken voor een Spaans eskader. Die drie schepen hadden een lading aan boord met een gezamenlijke waarde van 2,2 miljoen gulden (ruim 22 miljoen euro). Daarmee leverden de Fransen (onbedoeld) het bewijs dat de Zuidzeehandel enorm winstgevend kon zijn.



Het Bretonse Saint-Malo. In het verleden een trots en welvarend kaperen handelsnest. Die sfeer is nog tastbaar en trekt nu drommen toeristen. Foto: Galagorn.

STERFTECIJFER

De compagnieën rekenden zich al rijk en waren bereid om bij expedities naar de Zuidzee grote financiële risico's te nemen. Even wonderlijk is het gegeven dat bemanningen zich lieten ronselen terwijl ze wisten dat het sterftecijfer tijdens dit soort reizen ten gevolge van allerlei ontberingen en gevaren enorm kon oplopen.

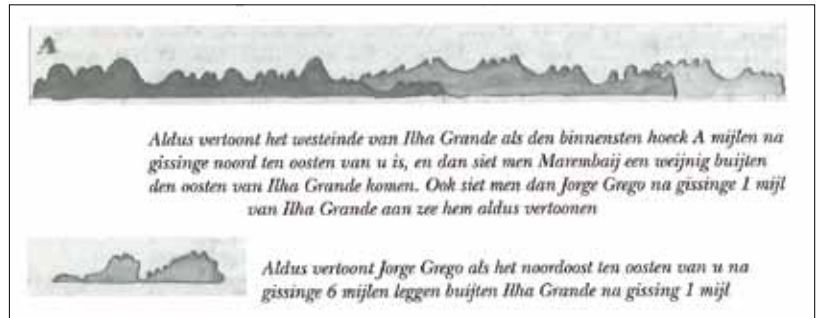
Een van de meest gevreesde gevaren was schipbreuk. In zo'n geval verloren veel zeelieden het leven omdat ze niet konden zwemmen. Maar de overlevenden waren ook slecht af: in geval van schipbreuk verloor je het recht op je gage. Vaak lag de oorzaak van schipbreuk in de gebrekkige navigatie (middelen) en onbetrouwbare kaarten met soms levensgevaarlijke afwijkingen. 'Want als men daar [= 'op de kaarten'] vast op te werk op hadde gegaen [...] zoo zouden wij al lange [...] het schip en leven verseilt hebben', schrijft Kempe in zijn dagboek. En je voelt zijn ergernis als hij schrijft: 'En datter zeer groot verschil in de kaarten van de lengte is, want in sommige kaarten zeiden wij al over het land heen, en in de andere waren wij nog wel 80 mijlen van de wal.' Vaak was het alleen aan de oplettendheid van de stuurman te danken dat een schipbreuk voorkomen werd.

In het laatste citaat wijst Kempe meteen de grote boosdoener aan als het gaat om de onnauwkeurigheid van de plaatsbepaling, namelijk het bepalen van de juiste lengtegraad. De breedtegraad kon bij goed weer nog redelijk berekend worden aan de hand van de stand van de zon en de sterren. Voor het berekenen van de lengtegraad is een uurwerk nodig dat zowel heel nauwkeurig de tijd in de vertrekhaven aangeeft als de actuele tijd aan boord. Tot ver in de achttiende eeuw ontbrak zo'n nauwkeurige klok en was het voor de stuurman vaak een verrassing welke kust ze in beeld zouden krijgen. Vaak zat er dan niets anders op dan dit uit te vogelen aan de hand van door voorgangers getekende kustprofielen, de kleur van het water, de richting van zeestromen, de kleur en hoedanigheid van de bodem, enzovoorts.

Daarom is het advies van Kempe aan eventuele navolgers zeer begrijpelijk: '[verstandige zeelui] houden het lant in 't gesigt, soo men alle dagen zijn verschil met de oogen sien, en heeft dan op geen gegiste lengte te vertrouwen off op te werck te gaan, hetwelck vele doet doolen.'

SPOOSCHEPEN

De lezer krijgt door beide boeken een goed beeld van de enorme ontberingen die de expeditieleden moesten doorstaan. Ziekten, ongelukken, schipbreuk, honger en dorst eisten veel slachtoffers. De



grootste boosdoener was nog steeds scheurbuik, de ziekte die al vanaf de eerste ontdekkingstochten grote aantallen slachtoffers maakte. Ter illustratie: de expeditie van Roggeveen – vertrokken met drie schepen met een bemanning van 244 koppen – bereikte in oktober 1722 het octrooigebied van de VOC met 119 overlevenden aan boord. De inspectie van de VOC omschreef dit restant van de expeditie als 'spookschepen met een uitgemergelde bemanning'. En Hubregt Kempe schreef in juni 1725 in zijn dagboek: 'Want wij waren met 115 zielen van Zeeland uijtgevaren en waren doen in alles nogh 80 zielen, waar [...] maer 27 waren die uijt de koijen op het dek konden kruijen. Soodat er 53 zielen waren, die haar niet konden reppen of te verroeren. Zoodat het schip als een pesthuis was.' En een maand later schreef hij: '[...] en bleven nog met 40 zielen kleijn en groot in het leven.' Wat inhoudt dat op dat moment bijna 65 procent van de bemanning aan boord van de Don Louis was overleden. Zodat ook wat betreft de overlevingskansen van de bemanningen op beide expedities het eerder aangehaalde etiket kon worden geplakt: '[...] muntte uit in hachelijkheid.' ■

Kempe neemt in zijn verslag veel kustprofielen op. Uit Voor zilver en Zeeuws belang door Ruud Paesie.

NAAR HET AARDS PARADIJS. HET RUSTELOZE LEVEN VAN JACOB ROGGEVEEN, ONTDEKKER VAN PAASEILAND (1659-1729), Roelof van Gelder, Balans | € 17,50 / € 29,95

VOOR ZILVER EN ZEEUWS BELANG. DE RAMPZALIGE ZUIDZEE-EXPEDITIE VAN DE MIDDELBURGSE COMMERCIE COMPAGNIE, 1724-1727, Ruud Paesie, Walburg Pers | € 29,50

