

GUILIELMO DE BROUWER (1693 - 1767)
EEN SCHETS VAN EEN KAPITEIN,
HANDELAAR EN REDER IN DE 18DE EEUW ¹

door JAN PARMENTIER

Situering

Tijdens de eerste helft van de 18de eeuw kende de koloniale handel een expansiefase met de oprichting van de Oostindische compagnieën in de Zuiderlijke Nederlanden en in Skandinavië. De opkomst van de Chinahandel, via Kanton, verklaarde in belangrijke mate het succes van deze kleine compagnieën, omdat de Chinese markt niet gemonopoliseerd werd door de Hollanders en de Engelsen. De Oostendse Compagnie zond meer dan de helft van haar schepen naar China, terwijl in Kopenhagen 2/3 van alle compagnie-ladingen uit Kanton kwamen. Bij de Zweden hadden 55 van de 61 schepen China als bestemming. Thee vormde het voornaamste produkt van deze internationale trafiek ².

In dit kader kunnen we door onze bestudeerde persoon situeren. Guilielmo de Brouwer was immers kapitein op Chinavaarders van de Oostendse Cie en van de Deense Aziatische Compagnie (DAC). Na zijn maritieme carrière bleef de Brouwer nog een 20-tal jaren actief als handelaar en reder in Oostende en in Brugge.

Bronnen

Voor onze studie over de loopbaan van Guilielmo de Brouwer beschikten we nauwelijks over persoonlijke documenten van deze figuur. Ons bronmateriaal vonden we verspreid in verschillende archieven. Het maritieme luik werd voornamelijk gestoffeerd met informatie uit de archieven van de Admiraliteit (Algemeen Rijksarchief Brussel), de Oostendse Compagnie (Stadsarchief Antwerpen) en de Deense Aziatische Compagnie (Rigsarkivet Kopenhagen). De data voor de Brouwers' commerciële activiteiten troffen we aan in de correspondentie van de Oostendse koopman Andreas Jacobus Flanderin, die bewaard wordt in de universiteitsbibliotheek van Gent. Deze gegevens

-
- 1 We danken ten zeerste Dr. Erik Gøbel voor zijn historisch advies en de familie de Brouwer voor hun bereidwillige hulp.
 - 2 K. Degryse, De Maritieme Organisatie van de Oostendse China-handel (1718-1735), in : Mededelingen van de Marine Academie, t. 24, 1976-77. E. Gøbel, Asiatisk Kompagnis Kinafarter 1732-1772. Sejlruiter og sejltider, in : H&S Arbog 1978 (Helsingør). C. Koninckx, The First and Second Charters of the Swedish East India Company (1731-1766), Kortrijk, 1980.

konden aangevuld worden met materiaal uit de Oostendse notariaten (Rijksarchief Brugge) en met enkele familie-archieven van Gentse handelaars (Rijksarchief Gent). Tenslotte verstrekten de nazaten van G. de Brouwer nog interessante familie-gegevens en illustraties die ons toelieten het geheel af te ronden.

In Oostendse dienst

Tijdens de periode van de Oostendse private uitredingen naar Oost-Indië (1714-1722) werd de Brouwer vermeld als matroos op de "**Prins Eugenius**". Deze kleine fregat, slechts 200 ton, was eigendom van de Gentse gebroeders Maelcamp¹. De "**Prins Eugenius**" vertrok op 22 februari 1719, onder leiding van kapitein Johannes De Clerck naar de Malaberkust (ZW Indië) en Mozambique. Men kon daar een rijke lading peper, katoentjes en ivoor aanschaffen.

Doch de terugreis verliep zeer onfortuinlijk. Nabij Kaap de Goede Hoop werden de Oostendenaars belaagd door de Engelse piraat Edward Congdon. Er ontspoon zich een kort vuurgevecht dat in het voordeel van de beter gewapende piraten werd beslecht. Congdon confisqueerde de "**Prins Eugenius**" en de lading maar liet de bemanning vertrekken met een ander Oostends schip, het "**Huys van Oostenryck**" dat hij enkele dagen voordien had gepiraaid².

Na deze bewogen eerste reis vonden we Guilielmo de Brouwer niet meer terug op de monsterrollen van de Oostendse particuliere Indiëvaarders. Waarschijnlijk heeft hij enkele jaren gevaren op kleinere schepen in Europese wateren. Met deze ervaring werd hij, in het najaar van 1723, aangeworven als schipper voor de brigantijn "**Postillon**" door de pas opgerichte Oostendse Compagnie³.

Hij zeilde met dit schip naar Dover, waar het uitgerust werd voor een expeditie naar de Azoren. G. de Brouwer moest tussen de eilanden Fayal en Flores kruisen om de Oostendse retourschepen op te wachten. Hij had de opdracht ze te waarschuwen voor Algerijnse kapers die het Kanaal onveilig maakten. In juli 1724 kwam de "**Postillon**" terug op de Oostendse rede met een cargo Fayalwijn⁴.

Guilielmo de Brouwer solliciteerde kort nadien voor een officiersfunctie op de Chinavaarder "**Keyzerinne**". De Oostendse Compagnie had een schrijnend tekort aan degelijke Vlaamse officiers zodat de Brouwer, zonder veel ervaring in de lange omvaart dadelijk eerste stuurman werd. Enkele dagen voor de

1 J. Parmentier, De handelaars en supercargo's in de Oostendse Moka- en Indiahandel (1714-1735), in : Handelingen van de Genootschap voor Geschiedenis, t. 122, 1985, 3-4, p. 194.

2 Algemeen Rijksarchief Brussel (ARA) / Admiraliteit, nr. 563.

3 Stadsarchief Antwerpen (SAA) / Insolvente Boedelkamer, nr. 1673, correspondentie van J. de Pret, 13/3 & 2/4/1724.

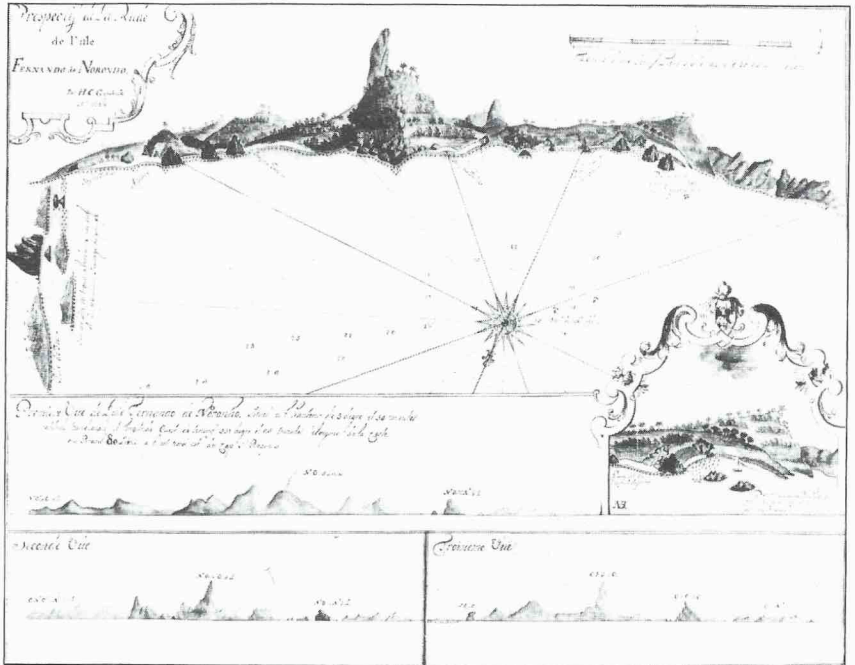
4 SAA / Generale Indische Compagnie (GIC), nr. 5576.

afreis bleek de post van onderkaptitein nog steeds vrij. De 'geschikte' personen voor deze functie eisten te hoge gages. Als noodoplossing koos de compagniedirectie de Brouwer om als tweede in rang te varen ¹. Hij werd echter onderbetaald. Hij verdiende slechts 60 fl. per maand, terwijl dezelfde functie normaal met 100 fl. per maand werd gehonoreerd ². Het maandloon was slechts een onderdeel van de vergoeding. Elke officier had immers het recht om een beperkte privé-handel te drijven. Het was die "**pacotille**" die de voornaamste bron van inkomsten vormde ³. Welke pacotille de Brouwer kreeg is ons onbekend, maar waarschijnlijk mocht hij amper 1 kist Chinese goederen meebrengen.

In het gezelschap van de "**Marquis de Prié**" vaarde de "**Keyzerinne**" uit naar China op 20 januari 1725. Tijdens de heenreis ankerde ze enkele dagen in Santa Cruz (Tenerife) om de voorraad drinkwater en levensmiddelen aan te vullen. Ze rondden de Kaap zonder veel problemen en bereikten midden juni de Straat van Soenda, waar ze nog even ravitailleerden. De heenreis verliep sneller dan bij de concurrentie ; zo lag er in Macao het Engelse schip "**Caesar**" dat één maand voor hen Europa had verlaten, maar slechts 7 dagen van die voorsprong had overgehouden ⁴.

Aangekomen in Portugese kolonie Macao, gingen de supercargo's informatie inwinnen over de commerciële en politieke toestand te Kanton ⁵. De Europese handel was daar streng gereguleerd. De buitenlanders mochten zich er niet permanent vestigen. Wel konden ze er tijdelijk een factorij huren. De controle over de buitenlandse handel was in handen van de "**hoppo**", een door het hof daartoe speciaal aangesteld ambtenaar. De Oostendse supercargo's vernamen dat er pas een nieuwe hoppo was benoemd. Zijn voorganger had zware tollens ingevoerd, zodat handel bijna onmogelijk werd 'zonder hem de handen te vullen'. Deze korrupte praktijken leidde tot zijn afzetting. De nieuwe hoppo beschreef men als een zeer goed en bekwaam man. Hij beloofde de tollens niet te verhogen en bezorgde de Oostendenaars de nodige "**tsjappen**" of vrijgeleiden om hun schepen tot Wampou, de haven van Kanton, toe te laten ⁶.

-
- 1 Rijksuniversiteit Gent (RUG) / Fonds Hye Hoys (FHH), nr. 1996, brievenboek van L. Bernaert, 13/1/1725.
 - 2 SAA/GIC, nr. 5800, rekeningen & facturen van de 'Keyzerinne' (1725-26). De vermelde munten in deze bijdrage zijn de Zuidnederlandse gulden wisselgeld (fl.) en de Deense rijksdaalder (rd.). 1rd. = 1 fl. 18 s. 2d..
 - 3 J. Parmentier, op. cit., p. 37.
 - 4 SAA/GIC, nr. 5655, reisverslag van de 'Keyzerinne' & K. Degryse, op. cit., p. 37.
 - 5 De supercargo's moesten instaan voor het commerciële aspect van de Chinavaart.
 - 6 SAA/GIC, nr. 5530, kort relaas van de 'Keyzerinne' in China (1725).



Zicht van het Braziliaanse eiland Fernando de Noronha (Stadsarchief Antwerpen). Kapitein de Brouwer verkende dit eiland in opdracht van de Oostendse Compagnie, die deze plaats als ravitailleringpunt wou inrichten.

De handelstransacties van de Oostendse supercargo's namen vrij veel tijd in beslag (6 maanden), omdat het bestelde porselein heel laat in Kanton arriveerde. Het belangrijkste productiecentrum van porselein lag nabij de stad Nanking in NO China ¹.

De scheepsladingen die de Europeanen uit China meebrachten bestonden in de eerste plaats uit thee. Pas begin 18de eeuw raakte dit produkt bekend in onze gewesten. Men had de keuze tussen groene en zwarte thee. Elke soort was verder nog onderverdeeld in meerdere kwaliteitsklassen. Vooral de bohee- of boui-variëteit van de zwarte thee maakte furore op de Europese markt ².

Op de thuisreis legden de "Keyzerinne" en de "Marquis de Prié" enkel aan bij het eiland Ascension, om schilpadden te vangen.

1 C.J.A. Jörg, Porcelain and the Dutch China Trade, The Hague, 1982, p. 122-123.

2 K. Degryse, De Oostendse Chinahandel (1718-1735), in : Belgisch Tijdschrift voor Filologie en Geschiedenis, t. 52, 1974, 2, p. 316.

Voor de veiligheid volgden beide schepen de Noordelijke route rond Schotland en ze bereikten Oostende op 21 juni 1726. Ondanks het lange verblijf in Kanton en de ommeweg via de Schotse wateren beliep de totale reisduur 518 dagen. Dit bleek trouwens de kortste reis van Oostende China-schepen ¹.

De lading van deze expeditie bestond uit thee (57,4%), zijde (36%) en porselein (9%). Na de venditie noteerde men als netto-winst voor beide schepen 139,52% ².

Guilielmo de Brouwer promoveerde in 1727 tot kapitein en mocht de leiding voeren over de Chinavaarder "**Marquis de Prié**". Dit betekende voor hem ook een gevoelige financiële verbetering. Hij kon nu zes "**privilegie-kisten**" meebrengen, wat neerkwam op een volume van 2,262 m³. Maandelijks ontving hij 150 fl. als loon ³.

De tocht van de "**Marquis de Prié**" naar Kanton verliep zonder problemen. Op de terugreis werd er afgeweken van de normale route. De compagnie-directeurs zochten namelijk naar geschikte ravitaillingsplaatsen tussen Oostende en Indië, omdat de Hollanders en de Engelsen, die deze zeeweg beheersten, geen Oostendse schepen wilde bevoorraden ⁴. In deze optiek bezocht de "**Marquis de Prié**" het Braziliaanse eiland Fernando do Noronha (afb.). Kapitein de Brouwer beschreef in zijn scheepsjournaal op uitvoerige wijze dit onbewoonde eiland. Hij vond het zeer geschikt als verversingsstation ⁵. Doch door de toenmalige politieke verwickelingen, die het einde van de Oostendse Compagnie inluidde, bleek dit kolonisatieplan niet meer realiseerbaar.

De verkoop van de goederen uit de "**Marquis de Prié**" werd zoals gebruikelijk te Oostende georganiseerd. Deze venditie gaf aan de Oostendse Compagnie de hoogste netto-winsten uit haar bestaan : 217,72% ! Die buitengewone winstmarge werd vooral veroorzaakt door een hausse van de theeprijzen ⁶.

In Deense dienst ⁷

De Denen kenden reeds een traditie in de Oost-Indiëhandel. Sinds 1616 onderhield de Deense Oostindische Compagnie commerciële contacten met India, Bengalen en Java. De fortfactorij Trankebar gelegen aan de Coromandelkust (ZO India), bouwden ze uit tot een handelscentrum. Doch we kunnen niet spreken van een bloeiende handel want tot 1730 rustte men zeer sporadisch schepen uit naar Azië. De Oostindische Compagnie had immers

1 SAA/GIC, nr. 5655.

2 K. Degryse, De Oostendse Chinahandel... p. 340-341.

3 RUG/FHH, nr. 2065, kapiteinscontract van G. de Brouwer.

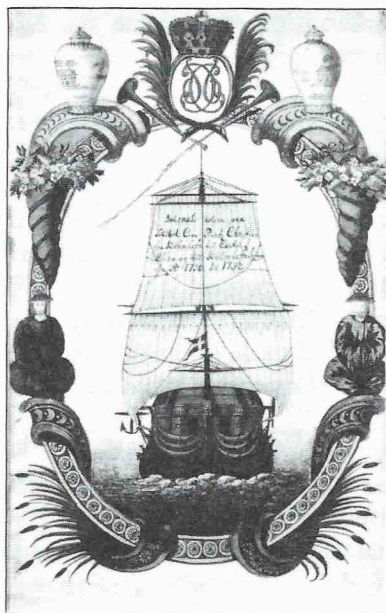
4 SAA/GIC, nr. 5705 & K. Degryse, De maritieme organisatie... p. 36-37.

5 SAA/GIC, nr. 5705, journaal van de "**Marquis de Prié**" (1727-28).

6 K. Degryse, De Oostendse Chinahandel... p. 341.

7 J. Parmentier, Oostendse zeelui en supercargo's in dienst van de Deense en Aziatische Compagnie (1730-1747), in : Mededelingen van de Marine Academie, t. 27, 1986-87, p.1-19.

een chronisch gebrek aan kapitaal. Door dit tekort aan financiële middelen was ze verplicht haar activiteiten stop te zetten in april 1729. Dank zij investeringen van het Deense koningshuis en van Kopenhaagse handelaars richtte men in 1730 een Interim-sociëteit op om, enerzijds de handel met Trankebar te continueren en anderzijds een nieuwe koloniale markt te verkennen, door een schip naar China te zenden ¹. Dit laatste gebeurde onder invloed van de succesrijke China-reizen bij de andere Europese compagnieën. Vooral de zeer winstgevende Chinahandel van de Oostendse Compagnie sprak tot de verbeelding.



Voorpagina van het scheepsjournaal van de "Cron Printz Christian"
(Rijksarchief Kopenhagen).

De Deense kooplui zochten voornamelijk in de Zuidelijke Nederlanden naar ervaren officieren en supercargo's, omdat de Oostendse Compagnie zijn werkzaamheden nauwelijks kon verder zetten, en er dus voldoende bekwame kandidaten werkloos waren ².

1 G. Olsen, Dansk Ostindien 1616-1732, Vore Gamle Tropekolonier, t. 5, København, 1967, p. 244-246.

2 J. Parmentier, Oostendse zeelui... & C. Koninckx, De Zuidenederlandse deelname in de Zweedse Oost-Indische Compagnie 1731-1786, in : Handelingen van de Koninklijke Zuidnederlandse Maatschappij, dl. XXXI (1978), p. 121-136.

Een van de initiatiefnemers van de Interim-sociëteit was de burgemeester van Kopenhagen Frederik Holmsted¹. Hij contacteerde in Antwerpen, op voorspraak van de Oostendse Compagnie-directeurs, de Amsterdammer Peter van Hurck als eerste supercargo². Op van Hurck's aanraden engageerden de Denen de Brouwer als tweede kapitein. Maar in praktijk leidde de Brouwer het maritieme luik van de eerste Deense China-expeditie, want de eerste kapitein Michael Tønder had enkel ervaring als marine-officier in Skandinavische wateren³.

Guilliemo de Brouwer kon rekenen op een hoge vergoeding die bijna het dubbele bedroeg van zijn verdiensten bij de Oostendse Compagnie. Hij verkreeg een normale gage van 150 fl. maandelijks plus een pacotille die bestond uit zes grote kisten van 40 kubieke duim of een privilege-ruimte van 4,248 m³⁴.



Portretbeeldje van Guilliemo de Brouwer. Deze souvenir bracht de Oostendse kapitein mee van zijn eerste Deense China-reis (Privé bezit Baron de Brouwer).

1 Dansk Biografisk Leksikon, edit. S. Cedergreen Bech, bind 7, Kobenhavn, 1979, p. 495-496.

2 Peter van Hurck was chirurgijn en supercargo bij vier Oostendse uitredingen.

3 T. Clemmensen & M.B. Mackeprang, Kina og Danmark 1600-1750. Kinafart og Kinamode, København, 1980, p. 110.

4 Rigsarkiv København (RAK) / Soc. ad Interim, nr. 28, 16/10/1730.

In september 1730 reisden van Hurck en de Brouwer naar Kopenhagen. Zij werkten de concrete plannen uit betreffende de zeilroute en de handelsmogelijkheden in China. Een 30 jaar oude Zweedse oorlogsbodem, "Warberg" genaamd, werd omgedoopt tot "Cron Prinz Christian" en op een maand tijd uitgerust ¹.

Op 25 oktober verliet het eerste Deense schip Kopenhagen dat Kanton als bestemming had. Tijdens de heenreis ankerde de "Cron Prinz Christian" in Torshavn (Fär Öer) om een lek in het achterschip te herstellen. Ze ravitailleerden nadien aan de Canarische eilanden en voor de Javaanse kust in de Straat van Soenda. In Kanton leidden van Hurck en de Brouwer de onderhandelingen, zodat de Denen zonder veel problemen toelating kregen om er handel te drijven op dezelfde condities als de andere Europese naties ².

Gedurende hun verblijf lieten zes scheepsofficieren, waaronder de Brouwer, portretbeeldjes maken door een Chinese 'face-maker' (afb.) ³. Deze China-uittrekking werd een succes. De winstmarges op thee en zijde, dat 90% van de lading uitmaakte, bedroegen respectievelijk 114,5% en 71% ⁴.

Ondertussen werd de oprichting van een goed gestructureerde compagnie op aandelen gerealiseerd doordat de Deense koning Christian VI een octrooi verleende aan de "Kongelige Danske Asiatiske Compagnie" (DAC) voor 40 jaar ⁵.

Guilielmo de Brouwer had in Denemarken een uitstekende indruk nagelaten. Zijn deskundigheid op het nautische vlak werd daar ten zeerste gewaardeerd. De DAC raadpleegde hem geregeld voor de aankoop van schepen. Op zijn advies zagen de directeurs af om in 1732 een bod te doen op de Engelse Chinavaarder "Caesar" ⁶.

Een jaar later was de nood aan geschikte China-schepen nog groter geworden ; de DAC beschikte slechts over "Fredericus Quartus" om dat seizoen uit te redden. In Oostende wou men de "Tijger" aanschaffen. Het mat 450 ton en had reeds verscheidene Indië-reizen ondernomen. Kapitein de Brouwer inspecteerde dit schip en raadde de DAC-directie tenstelligste af dit zwaar

1 T. Clemmensen & M.B. Mackeprang, op. cit., p. 108-110.

2 RAK/Søetaten, skibsjournal nr. 368b, "Cron Printz Christian".

3 H. Henningsen, Kinesiske 'Ansigtmagere' og deres Figurer, H.&S. Arbog, 1959, p. 131-138.

4 RAK/Soc. ad Interim, nr. 28, 25/8/1732.

5 K. Glamann, The Danish Asiatic Company, 1732-1772, in : The Scandinavian Economic History Review, t.8, nr. 2, 1960, p. 109-113.

6 RAK/As. Komp. nr. 29, 4/8/1732.

beschadigde vaartuig te kopen ¹. Hij stelde dan voor om de oorlogsbodem "Sleswig" van de Koninklijke Marine te bekomen.

De DAC volgde zijn raad op en kocht deze fregat voor 16.000 rd. ².

Voor de volgende China-campagne met de "Sleswig" (1734-35) werd hem de kapiteinsfunctie aangeboden. Hij profiteerde van de situatie om zijn diensten rijkelijk te laten betalen. Hij kon beschikken over 10 kisten van 42 kubieke duim, wat neerkwam op 7,44 m3 privilegieruimte. Naast het normale maandloon (150 fl.) inde hij 1000 rd. of 1900 fl. voor commerciële assistentie in Kanton ³.

De "Sleswig" bracht 688.000 lb. thee naar Denemarken, waarvan 7% als pacotille (48.000 lb.). Dit was een relatieve grote hoeveelheid thee want de gezamenlijke lading van twee Engelse Chinavaarders bedroeg in 1735 slechts 580.000 lb. thee ⁴.

De pacotille van de Brouwer werd in Kopenhagen verkocht voor 26.584 rd.. Rekeninghoudend met het feit dat de gemiddelde pacotille-winst 150% was, incasseerde de Brouwer de aanzienlijke som van 39.876 rd. (76.096 fl.) ⁵.

Hij ondernam als kapitein nog een laatste China-reis met de "Sleswig" (1737-38) tegen gelijkaardige financiële voorwaarden.

Het journaal over deze campagne werd door de Brouwer zelf uitvoerig opgetekend ⁶. Hierdoor kregen we een idee wat zijn taken inhielden tijdens het lange verblijf in Kanton. Hij had de leiding over de herstellingswerken aan het schip. Die gebeurden in Wampou, enkele mijlen verwijderd van Kanton. Daar werd een "banksael" (loods) opgetrokken, die diende als opslagplaats voor scheepsmateriaal en proviand. Regelmatig vertoefde de Brouwer in Kanton om supercargo's te adviseren. Tevens zorgde hij ervoor dat de heenlading - kisten met zilvergeld - onder zware bewaking aan wal werden gebracht. Tenslotte loste men het ballast, dat bestond uit loodslakken. Dadelijk daarna begon men het ruim klaar te maken om de retour-lading te bergen. Het ballast voor de terugreis dat men onderaan in het ruim deponeerde was tutenago, een legering van zink, koper en tin ⁷. Kapitein de Brouwer gaf het order het ballast zo te schikken dat het schip achteraan 15 voet en vooraan 12 voet diep kwam te liggen. Omdat het tussendeck ook volgestouwd zou worden liet hij van het geschut 4 achtponders en een aantal kogels in het ruim leggen. Deze ballast werd genivelleerd met 16 last "singel".

1 De Oostendse Compagnie vond pas in 1740 een koper voor de "Tijger"(K. Degryse, De Maritieme Organisatie... p. 55).

2 RAK/As. Komp. nr. 29, 26/8/1733 & nr. 8, 30/9/1733.

3 RAK/As. Komp. nr. 8, 30/7/1733.

4 SAA/ Insolvente Boedelkamer, nr. 1682, 18/7/1735.

5 RAK/As. Komp. nr. 563, 31/12/1735.

6 We danken hier de heer Olivier de Brouwer die zo vriendelijk was om ons een copij van het journaal van de "Sleswig" te bezorgen. Een tweede exemplaar bevindt zich in het Rijksarchief te Kopenhagen (As. Komp. nr. 998).

7 C. Koninckx, The First and... p. 238.

Dit is verbrand steenkool of sintel dat dus versteend of verijzerd is ¹. Voor de singel in het ruim verdween werd het gespoeld en gedroogd. Daarna bedekte men het met planken. Om de stabiliteit van het schip te garanderen bracht men eerst de kisten porselein in het ruim. Zo verplichtte de Brouwer de bemanning het porselein van hun pacotilles gelijktijdig met het compagnieporselein in te schepen. Normaal werden de privilegie-kisten tussendecks gestouwd, maar de kapitein wou deze ruimte reserveren voor de groene thee omdat deze 'tussendek beter conserveerde als wel in een gesloten ruim'. De zwarte thee plaatste men boven de porseleinlading en vulde het ruim volledig. Drogerijen en specerijen, zoals radix china en galanga, bracht men onder in de kajuiten, de wapenkamer en op de kampanje. Daar stouwde men ook de zijde, het lakwerk en een deel van de privilegiekisten. De verzorging van het ballast en het inschepen van de retourlading nam bij de "Sleswig" vier maanden in beslag.

De commerciële verslagen van deze campagne geven ons een goed idee wat zijn pacotille inhield ; naast grote hoeveelheden zwarte thee (een 100-tal kleine kisten), Chinese konfituur, enkele kisten met zijde en porselein, bracht hij meer dan 50 kisten lakwerk mee ². Een aantal van zijn verlakte stoelen, tafels en 'schriftoren' werden, samen met wat porselein, door de Deense vorst Christian VI gekocht ³.

Na drie geslaagde uitredingen onder Deense vlag keerde de Brouwer definitief terug naar Oostende. We mogen aannemen dat hij in 8 jaar een aardig fortuin had vergaard.

Koopman

Op kleine schaal startte de Brouwers' koloniale handel reeds in 1729. Hij kocht een lading thee van de Oostendse Compagnie ⁴.

Gedurende zijn verblijf in Kopenhagen was hij regelmatig actief als commissaris. In opdracht van Zuidnederlandse kooplui werd er door hem thee, zijde en porselein opgekocht tijdens de DAC-vendities. Zo was hij bij de verkoop van het "Sleswig"-cargo in 1735 een van de belangrijkste afnemers. Hij schaft 4,13% van de totale lading aan ⁵.

Na zijn maritieme loopbaan bouwde hij een handelsfirma op in Oostende. Dankzij zijn goede relaties in Skandinavië groeide hij uit tot een belangrijk tussenpersoon voor de afzet van Deense koloniale waren in de Zuidelijke Nederlanden. De voornaamste Kopenhaagse handelshuizen, zoals Fabritius & Wever, R. Iselin en J. van Hemert, brachten via hem thee en porselein op de

1 De singel kreeg de Brouwer van Franse Compagnieschepen in ruil voor scheepshout. De VOC gebruikte voor de nivellering rivierkeien uit Macao (C.J.A. Jörg, Porcelain and... p. 51.).

2 RAK/As Komp. nr. 1117, negotieprotokol 'Sleswig' (1737-38).

3 T. Clemmensen & M.B. Mackeprang, op. cit., p. 141.

4 SAA/GIC, nr. 5738, venditieboek van de 'Marquis de Prié' (1729).

5 RAK/As. Komp. nr. 563, 31/12/1735 en K. Glamann, op. cit., p. 198.

Zuidnederlandse markt ¹. Deze trafiek was niet te onderschatten daar de DAC 3/4 van al haar Chinese produkten re-exporteerde ². Tijdens de periode 1747-1754 vertrokken er jaarlijks één à twee schepen (100-150 ton) uit Kopenhagen, voornamelijk volgestouwd met Bohee-thee, naar Oostende. Slechts een kleine hoeveelheid van deze ladingen was voor de Brouwer bestemd. Hij zorgde wel voor verdere distributie naar Gent, Ieper, Brugge, Antwerpen en Luik ³. Door zijn samenwerking met Andreas Jacobus Flanderin participeerde hij ook in thee- en porselein-aankopen te Göteborg, de thuishaven van de Zweedse Oostindische Compagnie ⁴.

In de theehandel bleek de Brouwer niet altijd succesvol. Zo schreef Flanderin in 1745: 'Men heeft mij hier geseyt dat hij (de Brouwer) veele verloren heeft om andermael uyt te gaen.'. G. de Brouwer moet veel verlies geleden hebben, zodat hij opnieuw solliciteerde bij de DAC voor een functie als kapitein ⁵.

De handel met Noorwegen in hout, teer, pek en vis kwam op de tweede plaats tot 1750 ⁶. Nadien nam zijn schoonzoon Jean-Baptiste Hoys deze zaken over. Guilliemo de Brouwer verhuisde ca. 1744 naar de Frère Fonteinestraat in Brugge waar hij een huis huurde ⁷. Hij onderhield vandanaf uitgebreide handelsrelaties met twee Nantese firma's Charles de Tollenaere en André van der Heyde ⁸. Het handelshuis de Tollenaere stond bekend als een van de grootste theeopkopers bij de Compagnie des Indes ⁹. De Brouwer liet zelfs zijn oudste zoon Guillaume François enkele jaren in Nantes het koopmansbedrijf leren ¹⁰.

Tweemaal liet de Brouwer zich verleiden om te participeren in de zouthandel. Maar na een erg verlieslatende uitreiding naar Alicante, de Spaanse zouthaven bij uitstek, weigerde hij zich nog in deze trafiek te engageren ¹¹.

Guilliemo trad ook op als commissaris voor de Gentse lijnwaadhandelaar Joseph de Potter. Hierdoor breidde hij zijn handel uit naar Cadiz ¹².

1 RUG/FHH, nr. 1999-2008.

2 K. Glamann, op. cit., p. 141.

3 De belangrijkste afnemers waren Melchior Remy (Gent), E. Bossaert (Ieper), Weduwe Carpentier (Brugge), Maximilaan Solvijns (Antwerpen) en Claude Louvat (Luik).

4 A.J. Flanderin werkte tussen 1738 en 1745 voor de Zweden (C. Koninckx, Andreas Jacobus Flanderin. Een 18de-eeuwse middelgrote koopman, in : Bijdragen tot de Geschiedenis, t.56, 1973, p. 243-290.).

5 RUG/FHH, nr. 1999, A.J. Flanderin aan Antoon Flanderin, 17/11/1745.

6 RUG/FHH, nr. 2110, 26/8/1750.

7 Stadsarchief Brugge / nr. 132, bevolkingsregister 1748, St.-Donaaszestendeel.

8 Beiden waren vermoedelijk van Zuidnederlandse origine.

9 L. Dermigny, *La Chine et l'Occident. Le commerce à Canton au XVIIIème siècle (1719-1833)*, Paris, 1964, p. 593.

10 Rijksarchief Brugge (RAB) / Staten van Goed van het Brugse Vrije, nr. 1496, G.F. de Brouwer (1776).

11 RUG/FHH, nr. 2000, 28/11 & 26/12/1747 en nr. 2109, 7/9/1749.

12 Rijksarchief Gent / Algemeen Familiefonds (AFF), nr. 228, grootboek Joseph de Potter, 1741-49.

In het Oostzee-gebied werkte de Brouwer enkele malen via Hollandse kooplui, gevestigd in Danzig en Riga, om balken en pijpduigen aan te schaffen ¹. Uitzonderlijk kocht hij in associatie met Flanderin en de Tollenaere 65 lasten rogge te Danzig. Hij speculeerde dat de graanoogst in Frankrijk zou mislukken. Charles de Tollenaere zorgde in Nantes voor de verkoop van de rogge ².

Vanaf 1755 werd Guilielmo zodanig geplaagd door het 'flurecin' of jicht, dat hij zich uit de actieve handel moest terugtrekken ³.

Reder

Over deze bedrijvigheid zijn we slechts goed ingelicht wanneer hij in Brugge woonde. Voordien was hij reeds eigenaar van een galjoot "De 3 goede vrienden" die hij in 1736 verkocht aan de DAC ⁴.

Samen met Andreas Lanzweert rustte hij in 1744, tijdens de Oostenrijkse Successie-oorlog, de oorlogsbodem 'Karel van Lorreyne' uit. De Oostendenaar Lanzweert kreeg een officiële kapersbrief en praaide in enkele maanden 7 kleine vrachtschepen van Hollandse (3), Duitse (2) en Engelse (2) nationaliteit ⁵. De Brouwer vonden we in de notariële akten terug als bezitter van twee gekaapte schepen ⁶. In 1746 echter bezette het Franse leger de Zuidelijke Nederlanden. Haar admiraliteit in Duinkerke besliste de restitutie van de Hollandse en Duitse schepen met hun ladingen ⁷. Dit betekende een zware financiële klap voor de Brouwer.

Als reder-bevrachter ging hij in de periode van 1747-54 verscheidene associaties aan met de Flanderin en François Carpentier ⁸. Hij werd zo mede-eigenaar van 4 schepen met een tonnemaat tussen 50 en 125 ton. Deze hoekers en brigantijnen (tweemasters) rustte men het frekwenst uit naar Noorwegen, Nantes en Göteborg.

Guilielmo bouwde een bloeiende rederij uit tot hij twee jaar na elkaar (1753 & 54) een schip verloor ⁹. Gezien zijn leeftijd en zijn zwakke gezondheid liet hij dan de rederij over aan zijn zonen.

Financier

De beleggingsvormen waarvoor de Brouwer veel belangstelling toonde waren de 'bodemarijen'. Deze leningen tegen hoge interestpremies werden versterkt

1 RUG/FHH, nrs. 2054 & 2110, Pieter van Sanen te Riga en de firma de Vogel in Danzig waren de Brouwers' Hollandse correspondenten.

2 RUG/FHH, nr. 2111, 26/1/1752.

3 RUG/FHH, nr. 2113, 5/10/1755.

4 RAK/As. Komp. nr. 29, 22, 22/10/1736.

5 RAB/Notariaat Van Caillie, depot 1941, b.36, akten 21,22,28,59 (1745) en b.38, akten 30 & 140 (1747).

6 RAB/Not. Van Caillie, depot 1941, b. 38, akten 14, 31-33 en 38 (1747).

7 RAG / Raad van Vlaanderen, nr. 34578.

8 C. Koninckx, Andreas Jacobus Flanderin... p. 280.

9 RUG/FHH, nr. 2111, 26/9/1753 en nr. 2112, 15/3/1754.

door geldschieters en handelaars aan de minder kapitaalkrachtige zeelui en supercargo's op hun reizen naar Oost- en West-Indië. Deze laatsten konden hiermee een degelijke pacotille aanschaffen, die ze in Europa met forse winst verkochten. De financiers kon men dan ruimschoots terugbetalen. De intresten waren voornamelijk afhankelijk van de tijdsomstandigheden (oorlog/vrede), de reisduur en de marktcondities. Ze schommelden in de Oost-Indiëtrafiek tussen 30 en 50 %. Het enige risico dat de geldschieder liep was het maritieme, want slechts wanneer het schip en de lading verloren ging diende de zeeman of supercargo niets terug te betalen. Dit maritieme risico kon ook verzekerd worden.

Als kapitein van de "Sleswig" (1738) sloot de Brouwer een bodemarijcontract af met Joseph de Potter. De Gentse handelaar leende hem 8.000 fl. tegen 40 %¹. Vermoedelijk financierde Guilielmo zijn andere China-reizen ook op deze wijze.

Na zijn maritieme loopbaan trad hij regelmatig op als geldschieder voor bodemarijen of als makelaar voor andere geldschieters. Guilielmo de Brouwer investeerde uitsluitend in bodemarijen bij de Skandinavische compagnieën. In de eerste plaats werden er contracten getekend met de Zuidnederlandse officieren in Zweedse en Deense dienst².

Over zijn beleggingen tussen 1743 en 1745 zijn we vrij goed ingelicht. Hij was dan geassocieerd met Nicolaas Carpentier, ook een voormalig kapitein van de Oostendse Compagnie. Ze investeerden elk ongeveer 11.300 rd., verspreid over 6 DAC-schepen, in bodemarijen. Dit leverde een globale nettowinst van 10,9 % op. Hierbij moest men rekening houden met het verlies van een schip, de "Princesse Lovisae" (1743), waarin de Brouwer voor 4.800 rd. was geëngageerd. Hij kon, via een verzekering, toch 85,2 % van dit kapitaal recupereren³.

Gefortuneerd burger van aanzien.

Naast zijn handelsinvesteringen belegde Guilielmo een belangrijk deel van zijn kapitaal in onroerende goederen. De toename van zijn bezittingen liep recht evenredig met de uitbouw van zijn maritieme en commerciële loopbaan, en met het verwerven van enige sociale status.

Kort voor zijn eerste China-reis (1724) huwde hij zijn nicht Marie-Françoise de Chaene en kocht hij in Oostende een bescheiden woning voor 571 fl.. Van deze som was er 450 fl. met een hypotheek belast⁴. Als kapitein van de Oostendse Cie kon hij zich een comfortabele patriciërs woning permitteren. Hij spendeerde in 1729 3.000 fl. aan het huis "de Draeck", gelegen in de

1 RAG/AFF, nr. 228.

2 A.J. Flanderin, Pieter Brunet en Pieter Clinckaert sloten contracten af met de Brouwer.

3 RAG/AFF, nr. 127, rekeningen van Nicolaas Carpentier, 1743-45.

4 L. Douchamps & Y. de Brouwer, De familie de Brouwer, Brugge, 1952-54, p. 45.

Oostendse binnenstad. Dit bleef zijn voornaamste woonst gedurende zijn actieve carrière ¹.

In 1745 toonde Guilielmo bijzondere interesse voor het inpolderingsproject "St. Catharina" van zijn vriend Andreas Lanszweert. Deze laatste kreeg een keizerlijk octrooi om de schorren nabij Oostende te bedijken (ca. 750 ha). Binnen de St. Catharinapolder verwierf de Brouwer, in 15 jaar tijd, 120 ha landerijen. Deze investering leverde een hoog rendement (6 %) maar was niet zo risicoloos. Dijkbreuken en overstromingen bedreigden geregeld deze laaggelegen zeepolders.

Tijdens de volgende jaren breidde hij zijn bezittingen uit met nog een huis in Oostende en een bakkerij te Brugge ².

Tenslotte kocht de Brouwer een kasteelgoed en een omvangrijke hofstede in de St. Catharinapolder (1757).

Op het einde van zijn leven schatte men de waarde van zijn onroerende goederen op ca. 35.000 rd.. Deze bezittingen maakten 2/3 van zijn fortuin uit. Een hoogtepunt in de loopbaan van de Brouwer was zijn benoeming tot consul der Deense natie in de Zuiderlijke Nederlanden in 1744 ³. Hij kwam in deze functie op voor de Deense handelsbelangen. Zo bemiddelde hij in 1748 om een Deense kapitein vrij te krijgen die, samen met zijn schip, door de Franse kaper Simon Bachelier vastgehouden werd in Calais. Consul de Brouwer zorgde ervoor dat de kapitein vrijkwam en kreeg ook een schadeloosstelling voor het gekaapte schip ⁴. Guilielmo de Brouwer voerde deze titel tot 1752.

1 RAB/Staten van Goed..., nr. 1496.

2 RAB/Notariaat Brugge, not. Boone, b.81, akte 73, 10/8/1768.

3 ARA/Admiraliteit, nr. 563.

4 RAB/Not. Van Caillie, depot 1941, b.39, akten 4, 5 en 6 (12/2/1748).