

### **De opkomst der tweede generatie; vervolg.**

In zijn verslag van 1869 vermeldt Cornelis Raedts dat "de zoon van H. Poels Eind" in de compagnie is opgenomen, in de plaats van de te oud geworden Peter Vorstermans. Dit moet Martin zijn geweest, de oudste der vier zonen van Drikus Poels en Johanna Camps van het Brukske, die in die tijd enige jaren aan het Eind hebben gewoond.

Terwijl zijn vader de "rooie of kwaai Poels" werd genoemd, heette hij – zowel vanwege zijn lichte hardos als zijn zachtmoedige karakter – in de Venrayse volksmond de "Witte Poels".

Door sommigen wordt hij beschouwd als de leider van de Grote Compagnie in haar laatste fase (1870-1914).

We nemen aan, dat Martin vanaf 1877 – het jaar waarin zijn vader overleden is – min of meer als intern accountant of boekhouder van de compagnie heeft gefunctioneerd. Van hem is niet bekend dat hij veel op reis is geweest, behoudens in zijn voorhuwelijkse jaren.

Martin Poels was ook vele jaren syndicus van het klooster der Franciscanen en lid van het Kerkbestuur van de parochie van St. Petrus Banden te Venray.

Peter Vorstermans, de nestor uit Sevenum, blijft – hoewel Martin Poels in 1869 zijn plaats heeft overgenomen in de compagnie – deel uitmaken van de groep.

Een nieuw gezicht in de Grote Compagnie is vanaf 1868 Hendrik Franciscus Wismans. Hij was zeer reislustig en maakte voor de compagnie regelmatig reizen naar Engeland en Duitsland; verder is hij een van de leden van de compagnie geweest die naar Rusland is gegaan om zich van de mogelijkheden van de schapenexport aldaar op de hoogte te stellen.

Omstreeks 1870 is de Grote Compagnie uitgegroeid tot een multinationale onderneming, met Venray als middelpunt. Het opkopen van schapen speelt zich voortaan in hoofdzaak af in Noord-Holland en Duitsland. De voornaamste afzetmarkten zijn Londen, Parijs en Lille. Rotterdam en Antwerpen zijn de meest gebruikte overslaghavens voor de naar Londen verstuurde schapen, terwijl die voor Parijs meestal over Warcoing gaan.

In 1870 breekt de Frans-Duitse oorlog uit. Op dat moment voert de compagnie de afzet op Londen onmiddellijk op om de schade te beperken. Dit geeft een opmerkelijke mate van organisatie- en improvisatievermogen aan.

Maar... de ontwikkelingen binnen de Grote Compagnie zouden niet mogelijk zijn geweest zonder een nieuwe vorm van transportverbinding die zich over heel West-, Oost- en Midden-Europa uitstreckte: DE SPOORWEGEN.

Met de aanleg van de eerste spoorwegtrajecten op het Europese vasteland werd omstreeks 1830 al begonnen. Het duurde echter meer dan 30 jaar voordat er sprake was van een net van doorgaande, grensoverschrijdende verbindingen waarvan de handel gebruik kon maken.

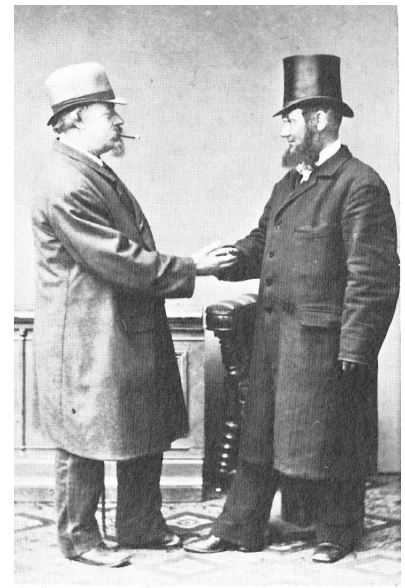
Dankzij de spoorwegen konden vanaf 1865 de afstanden tussen aankoop- en afzetgebieden aanzienlijk worden vergroot. Terwijl het aankopen van schapen voorheen beperkt moest blijven tot een gebied binnen loopafstand ten opzichte van de havens, kon men nu doordringen tot het hart van Europa en vandaar elk gewenst aantal schapen per trein naar de havenplaatsen en ook naar het schakelpunt Warcoing brengen.

De steeds grotere aantallen schapen die de compagnie na 1870 uit Midden- en Oost-Europa heeft gehaald, zijn met zekerheid per spoorwagon vervoerd. Alle romantische verhalen ten spijt, moet uitgesloten worden geacht dat uit het gebied van de Elbe, uit Polen, Tsjechoslowakije en Oostenrijk ooit schaapskudden onder begeleiding van herders te voet hun weg hebben gezocht naar Frankrijk, Rotterdam of Antwerpen.

De spoorwegen – dat staat vast – hebben aan de schapenhandel van de Grote Compagnie na 1870 een heel nieuwe dimensie gegeven.

Het jaar 1871 wordt door Cornelis Raedts gekwalificeerd als "ons beste jaar in Pruisen".

Er zullen nog betere komen, en ook slechtere.



*Handje-klap en de zoveelste kudde schapen is weer verkocht.*