

Het Uitzicht van de Schepen der Oostendsche Compagnie

*Voordracht door den Heer O. Buysens
op de Openbare Zitting van 12 December 1937.*

Na de langdurige oorlogen welke in 1714 met de Barreel tractaten eindigden, was er in Westelijk Europa eene geweldige opleving van den drang naar overzeesche bezittingen en handel op verre landen.

In de Zuidelijke Nederlanden, welke pas onder Oostenrijksch bewind waren gekomen, deed het verlangen om te genieten van de voordeelen welke de koloniale ondernemingen opleverden, zich ook weer gelden en vereenigingen van kooplieden kwamen tot stand die van de regeering patente ontvingen om handel te drijven op China, Indië en Arabië.

In Maart 1715 vertrok het eerste schip uit Oostende naar China; het werd gevolgd door vele andere.

Alle uitreedingen waren niet even gelukkig; sommige zelfs hadden een rampspoedigen uitslag. Maar, alles samengenomen, bracht die handel aanzienlijke voordeelen voor deze provinciën mede.

Spoedig werd de noodwendigheid ingezien alle verspreide en eenigzins in 't wild werkende krachten samen te brengen door het stichten van eene Compagnie in den geest van diegene welke in de Noordelijke of Staatsche Nederlanden en in Engeland bestonden.

Op 19 December 1722 werd, bij octrooi van Keizer Karel VI, de **GENERALE KEIZERLIJKE INDISCHE — zoogenaamd OOSTENDSCHE — COMPAGNIE** gesticht; ze werd in 1727 geschorst en in 1731 opgeheven.

Logischer wijze had ik eerst dienen te spreken over de schepen die behoord hebben tot de private uitreedingen welke de stichting van de Compagnie voorafgingen, vermits de Compagnie eigenlijk de resultante was van de vroegere ondernemingen.

Over die vaartuigen is er evenwel tot dusver weinig bekend, terwijl er op het Stadhuis te Antwerpen uitgebreide en haast volledige gegevens over de schepen der Compagnie zelf te vinden zijn en we verder, tot aanvulling, nog beschikken over een rijk archief in de Bibliotheek van de Universiteit te Gent.

Overigens, tusschen de jaren 1715, waarin het eerste schip der private uitreedingen zee koos, en 1725, wanneer de Compagnie haar laatsten bodem aankocht, deden zich in den bouw en het tuig der schepen geene diep ingrijpende wiizigingen voor; anderzijds kocht de Compagnie een aantal schepen die tot bedoelde uitreedingen hadden behoord. In feite bestaat er, wat den aard der schepen betreft, geene andere scheidingslijn dan die welke met de herkomst rekening houdt.

Gebezigd werden de groote koopvaardij-schepen uit het tijdperk, alhoewel niet de grootste, onder dewelke de zwaarste Hollandsche en Engelsche Oostindiëvaarders hoeven gerekend. De geul vóór de haven van Oostende liet geen diepgang van meer dan 17½ voet toe.

Het aangewende type was de Oostindiëvaarder klein model, de Westindië- of de Levantvaarder. Omdat door zeeroovers onveilig gemaakte zeeën bevaren werden, hoefde aan boord geschut gevoerd.

Om U eenanschouwelijk beeld te geven van de afmetingen dier vaartuigen, zal het volstaan U mede te deelen dat ze ongeveer zoo breed waren als ons opleidingsschip MERCATOR, maar 18 à 19 meter korter. De MERCATOR mag, in vergelijking met de schepen waarmede wij in onze haven vertrouwd zijn, eer klein genoemd worden. De schepen der Oostendsche Compagnie waren nog gevoelig kleiner. Wanneer men nagaat dat ze nochtans onder de zware handelsvaartuigen telden, kan men zich voorstellen hoe gering van omvang het toenmalige doorsnêe-koopvaardij-schip was.

De Compagnie is rechtstreeks eigenares geweest van 13 verschillende schepen waarvan er

- 6 in Holland,
- 4 in Engeland.
- 2 te Hamburg en
- 1 te Oostende

gebouwd werden.

Buitendien heeft ze nog de hand gehad in de uitreeding van 4 schepen — de «armements indirects»; — 2 ervan

waren nieuw aangekochte bodems, de eene — het SEEPEERT of CHEVAL MARIN — splinternieuw door het Arsenaal te Triëst geleverd, de andere — de PHOENIX — had eens als de kleine PRINS EUGENIUS behoord tot een consortium, waarvan de Oostendsche reeder Thomas Ray, naderhand een van de Directeurs der Compagnie, een der voornaamste belanghebbenden was.

Opdat het U mogelijk zou wezen U in de onderscheidene namen terug te vinden, heb ik eene lijst van die schepen opgemaakt. Onder den naam van ieder schip werden de vorige naam of namen vermeld, voor zoover deze konden opgespoord worden. De verdeling volgens den aard der uitredingen is overeenkomstig het staatje in den Inventaris op het Archief der Compagnie door den Z. Eerw. H. Prins (zie bijlage).

Tot dusver zijn ons slechts twee authentieke afbeeldingen bekend van schepen der Compagnie.

Volgens datum is de eerst te vermelden diegene welke zich bevindt op eene kaart van de baai van Praya, St. Jago-eiland, Azoren, in het journaal gehouden door de Laville-Prichard, luitenant aan boord van den ARENT (fig. 1).

Drie schepen liggen in de baai geankerd, volgens bedoeld journaal in de navermelde volgorde: St. CAROLUS, ARENT en H. ELISABETH.

De schepen zijn op kleine schaal. De teekening is ruw, zelfs onbeholpen.

Desniettemin verstrekken die afbeeldingen, hoe onbevredigend ook, belangrijke gegevens.

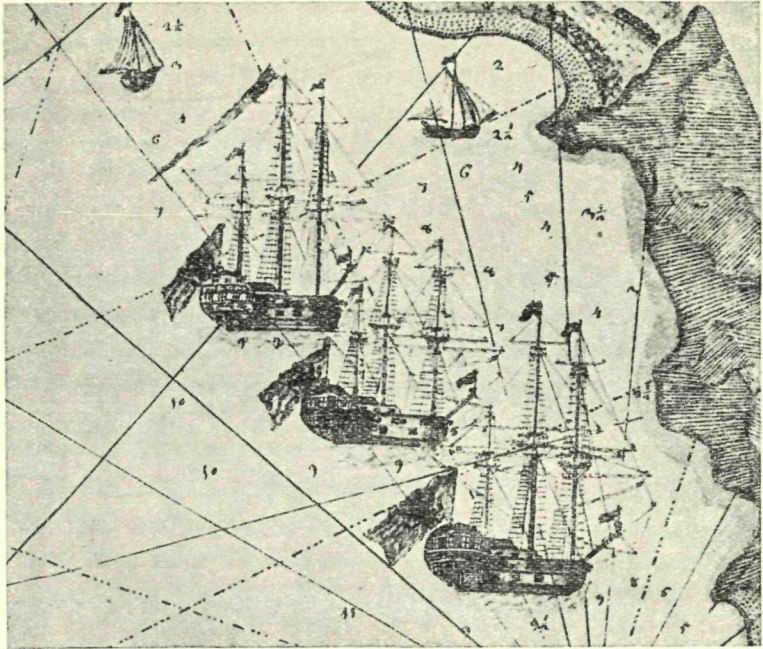
Vooraf wensch ik Uwe aandacht te vestigen op de spiegels, de minst slecht gelukte deelen van de teekening. Zij hebben alle hetzelfde uitzicht, bijzonderheid welke, bij het feit dat van de bedoelde drie schepen er twee van Hollandschen bouw waren, hare belangrijkheid heeft, zooals ik naderhand zal aantonen.

Wanneer wij verder de breede zijde van de schepen bezien, bemerken wij de aanwezigheid van een aantal poorten.

Het voorste schip vertoont er 9, het middelste 8, het achterste 6.

De wijze waarop ze geplaatst zijn, geeft de verdeling der dekken aan: de onderste rij bevindt zich tusschen het eerste en het opperdek en bevindt zich in de verschansing boven dat dek — hier steken de trompen van kanonnen door de poorten —, de

hoogste rij (op het achterste schip is er geene te zien) bevindt zich in de vertuining van het halfdek, hetwelk zich uitstrekt van den grooten mast tot het hek. Daarboven, zoowat van den bezaansmast tot het hakkebord, zien wij de vertuining van de hut.



1. — De St Carolus, Arent en H. Elisabeth in de baai van Praya.

Wanneer wij ons steunen op het aantal poorten in ééne zijde, dit met 2 vermenigvuldigen en er de twee poorten bijvoegen welke zich in den onderspiegel bevinden, bekomen wij :

| | | |
|----------------------------|----|---------|
| voor den St. CAROLUS | 14 | stukken |
| » » ARENT | 18 | » |
| » » H. ELISABETH | 20 | » |

terwijl, overeenkomstig officiële documenten, die schepen er respectievelijk 26, 22 en 22 voerden.

Klaarblijkelijk heeft de Laville-Prichard, die met de perspectief niet vertrouwd was, het niet aangekund het werkelijke aantal poorten in de onderscheidene rijen aan te duiden.

Geheel onnauwkeurig is de afbeelding nochtans niet. Op een

der volgende foto's (plaat 3) zal een schip getoond worden dat tusschendecks insgelijks slechts drie poorten in de zijde heeft.

Bijzondere vermelding verdient nog het tuig, waarvan op de teekening de hoogte eenigzins buiten verhouding is tot de grootte van den romp.

Wij zien dat de drie schepen op dezelfde wijze getuigd zijn. Zij voeren n.l. drie masten, de beide eerste (de fokke- en de groote mast) met 2 stengen, de achterste, of bezaansmast, met één steng; de fokke- en de groote mast hebben ieder drie ra's; de bezaansmast heeft slechts 2 ra's. Bovenbramra's, grietjes- en bovengrietjesra waren toen nog niet bij de koopvaardij in gebruik en zouden het niet zijn gedurende het grootste gedeelte van de 18^e eeuw.

Alhoewel ze niet duidelijk geteekend zijn, schijnen de marsen nog den ronden, 17^e eeuwischen vorm te hebben. Omstreeks dit tijdperk begon deze evenwel in onbruik te geraken en kwam in de plaats de vierkante vorm met afgeronde voorste hoeken.

De boegspriet heeft de blinde streng — met hare bovenblinde ra — welke zoo kenmerkend waren bij de schepen der 17^e eeuw, niet meer. Rond deze periode waren ze aan 't verdwijnen. In Engeland en in Holland waren ze korten tijd te voren in onbruik geraakt, in Frankrijk bleven ze nog een tijd voortbestaan. In de plaats van de blinde steng komt in het behouden gebleven ezelshoofd een geuzestok en de boegspriet wordt naar voren verlengd door een kluiverboom (knuifhout). Onder den boegspriet hangt nog enkel de blinde, welke ongeveer tot het einde der eeuw aangehouden blijft.

Aan den bezaansmast is nog wel de bezaansroe, maar de bezaan is niet meer het bekende driehoekige, latijnsche zeil, dat zoo moeilijk te behandelen was. Het zeil is een gaffelzeil geworden, hetwelk gedeeltelijk aan het achtereinde van de bezaansroe, gedeeltelijk aan den bezaansmast bevestigd is. Aan het vooreinde van de roe is het zeil weggelaten.

De Hollanders waren vermoedelijk de eersten om deze verbetering in te voeren. Onze zeelieden volgden hierin van dichtbij den vooruitgang, evenals in het weglaten van de bovenblinde en van dito steng.

Bij de Engelschen en Franschen bleef de driehoekige, latijnsche bezaan nog tot in de 2^e helft van de 18^e eeuw in gebruik.

De teekeningen zijn met waterverf gekleurd en geven waarde-

volle aanduidingen betreffend de wijze waarop die schepen geschilderd waren.

Deze drie schepen, welke samen zee kozen op 10 Februari 1724, maakten de eerste uitreeding van de Compagnie uit. Ze waren niet nieuw.

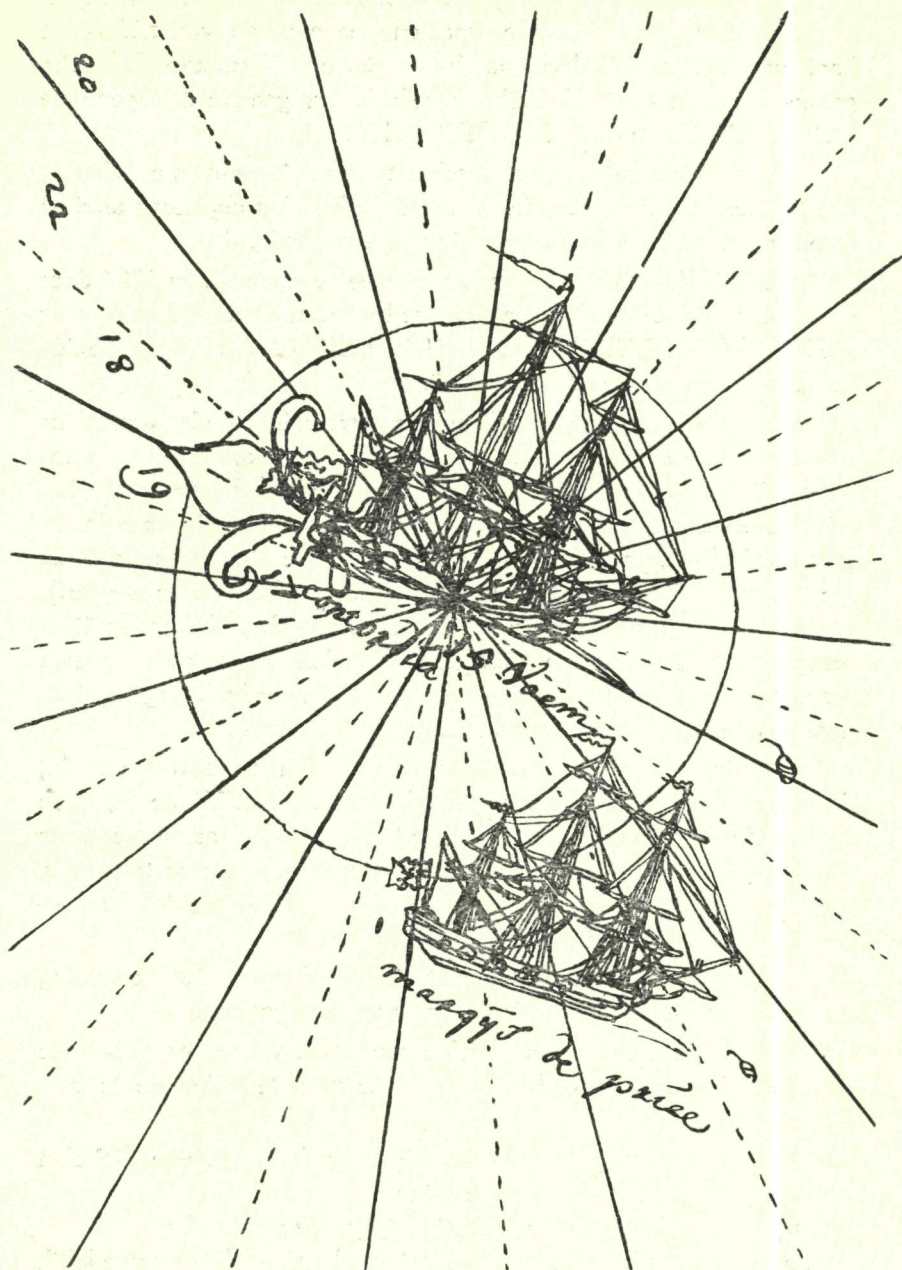
De St. CAROLUS had, onder den naam van St. FRANCISCUS XAVERIUS behoord aan den Gentenaar Jacobus Maelcamp, die Directeur bij de Compagnie was geworden ; hij verkocht aan deze het schip voor f.w. (1) 28.448:6-. De St. CAROLUS was zoowat het admiraalschip van het smaldeel. Van de grootbramsteng waait de breede wimpel van Kapitein Michiel Cayphas, wien de leiding toevertrouwd was, tot zijn weg, die naar Bengalen voerde, afweek van dien der beide anderen, die naar China bestemd waren.

De H. ELISABETH, «voordesen ghenaeamt de STADT BRUGGHE», was van Bernard van der Grift, te Amsterdam, aangekocht geworden door bemiddeling van makelaar Jan Arnauts tegen f.w. 25.788:7-.

De ARENT had in 1719/20 als WIRTENBERGH eene reis naar China ondernomen onder Kapitein Philippus van Maestricht. Later behoorde het schip, onder den naam van GRAEVE DE LALAING, aan een consortium, waarvan de Gentsche koopman Paulo De Kimpe en de Oostendsche reeder Thomas Ray de voornaamste deelgenooten waren. Het schip werd in 1723 publiek te Oostende verkocht. Ray en De Kimpe — alhoewel ze toen reeds Directeurs van de Compagnie waren — zorgden ervoor den prijs ervan te doen opdrijven. Het werd tegen f.w. 10.300 toegeslagen aan hun strooien man, zekeren Pieter De Potter. Hunne mededirecteurs, de Pret en Maelcamp, kwamen er nochtans spoedig achter. Ray en De Kimpe oordeelden het veilig niet te pogen nog meer op het schip te winnen en lieten het tegen dien prijs aan de Compagnie over.

De tweede afbeelding (Plaat 2) behoort tot het journaal gehouden voor Pieter Valckenier, stuurman op de CONCORDIA — uit Oostende naar China vertrokken op 24 Januari 1727 — hetwelk in de Bibliotheek van de Universiteit te Gent berust. In

(1) f.w. = gulden wisselgeld (Vlaamsch) ; waarde ongeveer 23 frank.



2. De Concordia en Marquis de Prié vóór het eiland Fernando Noronha.

dat boek bevinden zich een paar, vermoedelijk door den schrijver van het journaal geteekende, kaarten; eene ervan verbeeldt eene baai van het eiland Ferdinande — zooals Fernando Noronha geheeten wordt — in dewelke twee schepen geankerd liggen: de CONCORDIA en de MARQUIS DE PRIE.

De schepen zijn goed geschetst, door iemand die schepen kende, doch eilaas! op te kleine schaal: alleen het algemeen uitzicht wordt weergegeven, bijzonderheden zijn opgeofferd.

De CONCORDIA was een der twee schepen die in 1725 door de Compagnie te Hamburg aanbesteed werden; het andere was de AERTS-HERTOGINNE MARIE ELISABETH. De beide bodems samen kostten f.w. 160.503.

De MARQUIS de PRIE had oorspronkelijk, onder den naam van STADT GENT, eene reis naar het Verre Oosten ondernomen voor mij tot dusver onbekend gebleven reeders. Daarna was het schip overgenomen geworden door een consortium bestaande uit Jacomo de Pret, Jacobus Maelcamp, Paulo De Kimpe en Louis P. De Coninck (die naderhand directeurs van de Compagnie werden), en had eene reis naar China ondernomen van dewelke het in 1724 terugkwam. Het werd alsdan door de Compagnie overgenomen tegen den prijs van f.w. 18.000 en volbracht voor haar nog 2 reizen naar China. Het schip werd in Engeland gebouwd.

De plaat bevestigt zekere bijzonderheden op dewelke ik bij de vorige Uwe aandacht vestigde: boegspriet met blinde ra, doch zonder blinde steng, kluiverboom, de twee voorste masten met twee stengen en drie ra's en de derde mast met ééne steng en twee ra's, bezaansroe met gaffelzeil. De marsen zijn — duidelijk zichtbaar — vierkant met afgeronde voorste hoeken.

Verder bemerkt men de bocht der berghouten, der vertuining van bak, halfdek en hut, den vorm van het galjoen.

Buiten die afbeeldingen, welke een naam voeren en over wier echtheid er geen twijfel bestaat, zijn er nog de volgende te vermelden.

In de eerste plaats, drie vaartuigen op het plan van Gabelon of Sadatpatnam (plaat 3). Deze zijn:

- a) op het voorplan, een Oostindiëvaarder voor anker;
- b) op het volgend plan, een onttuigd schip, dat vermoedelijk de brigantijn is waarvan melding in onderscheidene stukken van het archief;

c) een weinig meer naar achter, links, een scheepje onder zeil. Het heeft een zwaard en vertoont andere kenmerken welke op herkomst uit de Nederlanden — Zuidelijke of Noordelijke — wijzen.

De teekening is gemaakt door een bekwame hand, door iemand die schepen en perspectief kende; ze is raak en vertoont zoovele bijzonderheden als de, spijtig genoeg, te geringe afmetingen het toelaten.

Het valt te betreuren dat het plan niet gedagteekend is. Daardoor is het om zoo te zeggen onmogelijk den voor anker liggenden bodem en het zeilend scheepje te identificeeren.

Zekere bijzonderheden schijnen bij het groote schip op Hollandschen oorsprong te wijzen. De teekening laat toe de bocht van de berghouten te volgen. Ze geeft ook duidelijk de plaats en de verdeeling van de poorten aan: eerst drie in de onderste laag, het dichtst bij het water — eene dergelijke schikking heb ik reeds aangewezen als bestaande op de schepen in het journaal van de Laville-Prichard (plaat 1) — vervolgens 8 poorten in het bovenschip; ten slotte, eene poort in de vertuining van den bak en drie poorten in de vertuining van het halfdek.

Verder bekomt men nog een tamelijk duidelijk zicht van het galjoen dat versierd is met een borstbeeld, alsmede van de regelingen van het galjoen.

Ten slotte vertoont het tuig alle reeds vroeger aangehaalde bijzonderheden. De marsen zijn nog rond, hetgeen schijnt te wijzen op een schip van uit den tijd der private uitreedingen.

Vervolgens dient vermeld eene schilderij welke thans in het bezit is van Mevr. Roger, te Deurne-Zuid (plaat 4) (1).

Het opschrift, aan de onderzijde van het tafereel, luidt: « Action de bravoure de la frégatte L'IMPERATRICE ELISA-BETH, commandée par le Capitaine Gaselle pris par deux navires « turques après un combat opiniatre qui dura depuis le 24 jusqu'au « 25 mai 1727 dont était chirurgien le sieur Jan George Löhr qui est « retourné à Ostende après un esclavage de sept ans ».

Hier zou dus voorgesteld zijn het gevecht in de monding van

(1) Onze bijzondere dank aan Mevr. Roger om de bereidwilligheid waarmede zij de toelating verleende de schilderij te fotografeeren.

het Kanaal geleverd tusschen, eenerzijds de door Arnolde de Pret, L. F. de Coninck en anderen uitgereede KEYSERINNE ELISABETH, kapitein Gheselle, komende van Mokka en bestemd naar Oostende, en anderzijds twee Algerijnsche roofschepen.

Er dient opgemerkt dat het jaartal niet nauwkeurig is ; bedoeld gevecht had plaats in 1724 en niet in 1727.

Verder moet men enkel onder voorbehoud de vermelding aannemen dat de chirurgijn 7 jaar in slavernij doorbracht, vermits uit documenten blijkt dat het grootste gedeelte van de bemanning in 1727 te Oostende terugkeerde.

Tot vóór korten tijd had ik twijfel omtrent de mogelijkheid dat het hier afgebeelde schip de KEYSERINNE ELISABETH kon zijn.

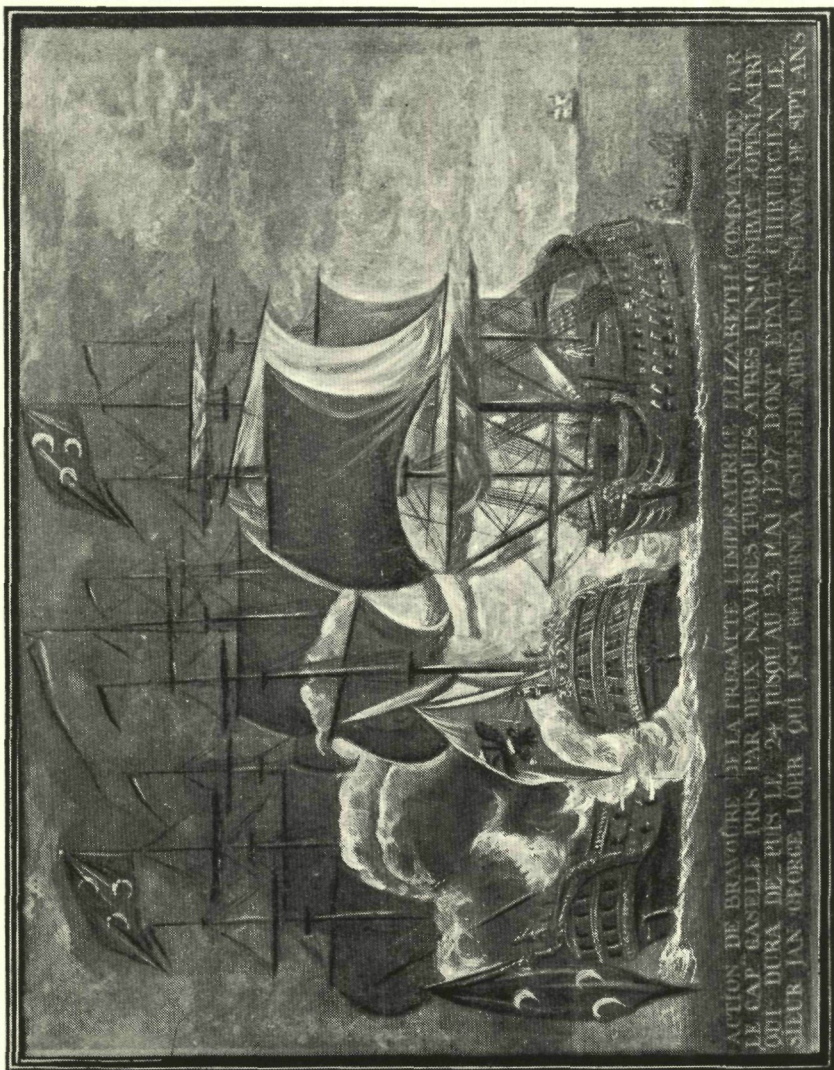
De tot dusver over deze zaak gepubliceerde studies laten den indruk na dat — zoo het grootste gedeelte van de bemanning hare vrijheid terugwon — het schip nochtans niet aan de eigenaren teruggegeven werd. In die voorwaarden moest men aannemen dat de schilder het origineel niet vóór zich kon gehad hebben en zich had moeten tevreden stellen met het «conterfeyten» van den spiegel van om het even welk ander schip van hetzelfde type dat hem onder het oog kwam.

Maar onlangs vond ik in documenten, waar ik me zeker niet aan verwachtte zulks te ontmoeten, eene tweevoudige vermelding, de eenige tot dusver in de bescheiden die ik over het verdere lot van het vaartuig kon nagaan.

In een brief in dato van 23 Augustus 1727, door de Directeurs van de Compagnie tot de Gouvernante dezer provinciën gericht en met dewelke zij haar de lijst der terug verwacht wordende schepen toezonden, bevindt zich volgende passus : « ...omis les deux vais-
« seaux l'IMPERATRICE ELISABETH et la MAISON d'AU-
« TRICHE que nous avons destinéz pour porter les ordres aux
« Employez de la Compagnie aux Indes... ».

In een anderen brief met dezelfde dagteekening vragen zij aan de Gouvernante de toelating om de KEYSERINNE ELISABETH en het HUYS VAN OOSTENRYCK uit te rusten, ten einde geld en onderrichtingen over te brengen.

Het is natuurlijk mogelijk dat de Directeurs zich van naam vergist hebben en dat zij, in plaats van de KEYSERINNE ELISABETH, de KEYSERINNE bedoeld hebben, schip dat zich op dat oogenblik in de haven van Oostende bevond.



4. *Strijd tusschen de «KEYSERINNE ELISABETH»
en twee Algerijsche roofschepen.*

(Schilderij in 't bezit van Mevr. Roger.)

Ik meen nochtans dat zulks weinig waarschijnlijk is, want men kan moeilijk aannemen dat zij denzelfden groven misslag zouden begaan hebben in twee verschillende, tot de hoogste autoriteit van het land gerichte brieven.

Er is nog het belangrijk feit dat de vraag ook van het schip het HUYNS VAN OOSTENRYCK gewaagt, hetwelk insgelijks niet tot de Compagnie behoorde; te dien tijde had de Keizer de schorsing van het octrooi der Compagnie uitgevaardigd en het ligt voor de hand dat de Directeurs, om aan hunne vraag de hoogste kans op succes te verzekeren, zullen gemeend hebben het uitrusten te moeten voorstellen van twee schepen die, officieel althans, het eigendom van particulieren waren.

Het behoort dus tot het domein van de mogelijkheden dat de schilder het werkelijke schip voor oogen gehad hebbe, hetwelk op een zeker tijdstip — dat ik tot dusver niet kon opsporen — door den Bey van Algiers aan de eigenaars zou teruggegeven zijn.

De KEYSERINNE ELISABETH was van Engelschen bouw. Het achterschip op de schilderij, ondanks de gebrekkige uitvoering, vertoont het algemeen uitzicht van het Engelsche type; men zou daarin het bewijs kunnen vinden dat het hier werkelijk gaat om het schip van kapitein Gheselle.

Er is tot dusver geene afbeelding bekend van een groot Engelsch koopvaardijship uit dat bepaalde tijdperk, wel van een Engelschen Oost-Indiëvaarder van even vóór 1732 (1). Het algemeen uitzicht van den spiegel van dit vaartuig vertoont wel eenige gelijkenis met den hier besproken spiegel, maar, als men in details treedt, ontwaart men grondige verschillen; men bekomt o.a. den indruk dat het hier gaat om een kleiner schip.

Buiten de schepen die als Oostindiëvaarders aangewend werden en die behoorden tot de groote soorten, bestonden er nog twee typen van voor lange reizen geschikte koopvaarders, maar wier afmetingen eenigzins geringer waren: de pinkschepen en de Westindië- en Levantvaarders.

De pinkschepen hadden geen galjoen, spiegel of kwartiergaanderijen; dit type komt hier dus niet in beschouwing.

(1) Sir Charles Fawcett, «The Striped Flag of the East India Company. etc.», *The Mariner's Mirror*, vol. XXIII (1937), blz. 458.

De Westindië- en Levantvaarders bezaten, zooals blijkt uit teekeningen van eenigzins lateren datum (1), die versierselen wel. Ze waren van slechts ééne rij poorten voorzien, zoodat in het wulf geene poorten aanwezig waren. De spiegel kon dus een vorm hebben zooals op de schilderij afgebeeld.

De waarschijnlijkheid is dus niet uitgesloten dat het hier voorgestelde schip een Engelse Westindië- of Levantvaarder is, type tot hetwelk hoogstwaarschijnlijk de schepen van Engelschen oorsprong der Compagnie behoorden.

Wat de beide andere vaartuigen op de schilderij betreft, deze zouden de Algerijnsche roofschepen verbeelden welke de KEYSERINNE ELISABETH bemachtigden.

Er dient vooraf aangestipt dat de afbeelding misslagen vertoont aan dewelke een bekwaam zeeschilder zich niet zou bezondigd hebben, als daar zijn, wat het rechtsche schip betreft :

- te dunne fokkemast in vergelijking met de andere masten ;
- bevestiging van het voorstag op den boegspriet met slechts één jufferblok ;
- vorm en lengte van den boegspriet, verwarring met kluihout, geus op den top ;
- afwezigheid van waterstag ;
- ontbreken van kluisgaten.

Het linksche schip heeft den bezaansmast boven den achterstevan, misslag die overigens ook op het middelste schip bestaat.

Ze zijn voorgesteld als zware oorlogsbodems. Die van rechts is een tweedekker van minstens 60 stukken ; die van links zal al weinig kleiner wezen : de kruitdamp verhindert een nauwkeuriger bepaling, er zijn nochtans twee geschutdekken te bespeuren.

Nu valt het ten zeerste te betwijfelen of de Algerijnen wel ooit zoo'n zware schepen voor hunne rooverijen aanwendden. De Jonghe, in zijne «Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen», meldt dat, in den strijd dien, van 1716 tot 1726, de Nederlanders tegen de Barbarijsche roofstaten voerden, de aanzienlijkste bodems dezer laatsten met slechts 50 stukken bewapend waren.

(1) William Salisbury, «Merchantmen in 1754». The Mariner's Mirror, Vol. XXII (1937), blz. 346-355.

Zulks wordt bevestigd door het bericht vermeld in een brief door Commissaris Bernaerts tot de Directeurs de Pret en De Coninck gericht, volgens hetwelk « twee Algiersche rovers ider « gemonteerd met 50 Ps Canon, en ontrent 700 zielen » voorbij Kaap Finistère ontmoet werden door een te Oostende aangekomen zout-haler.

Klaarblijkelijk was het er den schilder — die enkel eene oppervlakkige kennis van schepen had en het niet te nauw met de werkelijkheid nam — niet om te doen den toeschouwer gegarandeerd echte Algerijnsche kapers te toonen, maar wel nadruk te leggen op de overmacht waarmede het schip van Gheselle had moeten kampen.

De rechtsche bodem heeft een voorschip waarvan zekere bijzonderheden (afgeronde boek, plaatsing van de kraanbalken, voorkomen van den leeuw op het galjoen) op Engelsche herkomst schijnen te wijzen. De vorm en het aantal van de regelingen en termen in het galjoen vertoonen evenwel niet de Engelsche kenmerken.

Van het linksche schip zien we enkel het achterste gedeelte ; de spiegel en de kwartiergaanderijen behooren niet tot de bekende vormen welke toen in Engeland, Holland of Frankrijk in zwang waren.

Vermits de kenmerken van beide bedoelde bodems nergens thuis te brengen zijn, bestaat er misschien eenige grond om te veronderstellen dat we hier te doen hebben met bijzonderheden van de uit Hamburg herkomstige AERTSHERTOGINNE MARIE ELISABETH of CONCORDIA ofwel nog van den te Oostende gebouwen HERTOGH van LORREYNEN. Verondersteld mag immers dat de schilder zijne modellen in de haven van Oostende genomen heeft.

*
*
*

Om ons een duidelijk beeld te vormen over het uitzicht van de schepen der GENERALE KEIZERLIJKE INDISCHE COMPAGNIE vertegenwoordigen de hier aangehaalde gegevens slechts schamel materiaal.

Wèl bezitten wij van de meeste schepen de voornaamste afmetingen, buitendien betreffende de Hamburgsche schepen het bouwcontract en, aangaande den HERTOGH VAN LORREYNEN, de specificatie der noodwendige houtwaren ; wèl beschikken we nog

over zekere algemeene gegevens, o.m. in zake de verdeeling der dekken.

Doch zulks is niet voldoende om zich aan de reconstitutie van een dier schepen te wagen, want, wil deze de waarschijnlijkheid behoorlijk nabijkomen, is het noodig dat niet alleen het onderwatergedeelte van den romp zoo nauwkeurig mogelijk weze, maar tevens dat galjoen, vertuining, kwartiergaanderijen en spiegel — de meest decoratieve en in 't oog vallende gedeelten — gevormd worden zooals ze er mogelijk konden uitgezien hebben.

Vooralsnog is zulks uitgesloten wat de AERTSHERTOGINNE MARIA ELISABETH, CONCORDIA, HERTOGH VAN LORREYNEN, SEEPEERT en PHOENIX betreft.

Het bouwen van het model van een schip van Engelschen oorsprong zou ook ernstige moeilijkheden opleveren omdat er, zelfs in Engeland, nog weinig bepaalds over de groote koopvaardijbodems uit dit bepaalde tijdperk bekend is.

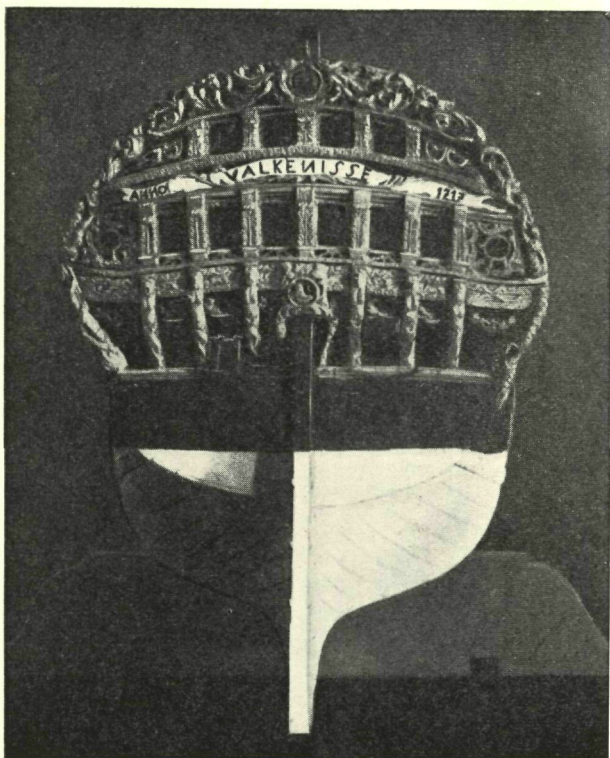
Een model van een der schepen van Hollandschen bouw zou het minst moeilijk te verwezenlijken zijn.

Weliswaar bezitten wij slechts, als rechtstreeksch document, de teekening in het journaal van de Laville-Prichard; buitendien is er nog de afbeelding van het plan van Gabelon; maar, wat oneindig gewichtiger is, van de groote Hollandsche en Zeeuwsche koopvaardijbodems uit dat tijdperk bestaan er enkele in bijzonderheden uitgewerkte teekeningen en, vooral, verscheidene modellen.

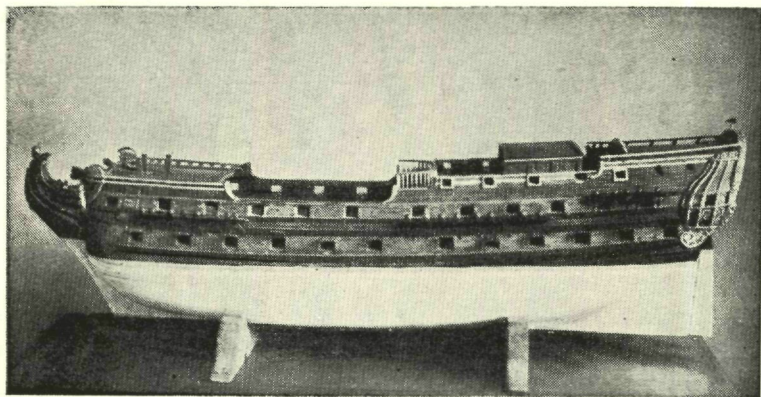
Rond het tijdperk dat in de Oostenrijksche Nederlanden de private uitreedingen naar Mokka, Bengalen en China plaatsgrepen en dat de Oostendsche Compagnie ontstond, golden er in de Noordelijke of Staatsche Nederlanden, op het gebied van de versiering, voornamelijk van het achterschip, kunstvormen die oorspronkelijkheid vertoonen en bepaald afgescheiden staan van de toen in Engeland en Frankrijk in zwang zijnde normen.

In feite vertegenwoordigen ze de evolutie niet van kunstvormen welke gedurende de vorige periode, namelijk de 2^o helft van de 17^o eeuw, den sceppter hebben gezwaaid in de versiering van de schepen en die grondig beïnvloed werden door de architectuur en vooral door de beeldhouwkunst aan land.

De spiegel van een schip uit de glansperiode van den Hollandschen scheepsbouw ziet er uit als een altaar in barokstijl; de kwartiergaanderij is net eene loggia.



5. Spiegel.



6. Langscheepsch zicht.
Model van de «VALKENISSE». - 1717.
(Foto «The Mariner's Mirror».)

Spiegel en kwartiergaanderijen, beide op kwistige wijze versierd, vormen een onafscheidbaar geheel op de schepen uit de 2^e helft van de 17^e eeuw.

Op het eind van die eeuw wordt de spiegel breeder en eenigzins eenvoudiger, doch de algemeene kenteekenen blijven behouden tot het begin der 18^e eeuw.

Alsdan wordt, om zoo te zeggen plotseling, het verschijnen van een bijzonder type van achterschip vastgesteld.

De voornaamste kenteekenen ervan zijn de volgende (plaat 5). (1)

- het hakkebord en de termen van de kwartiergaanderijen zijn om zoo te zeggen versmolten tot een geheel, dat den vorm heeft van een hoefijzer (in de rekeningen van de Compagnie wordt dit gedeelte «manebard» geheeten);
- overeenstemmend met het halfdek zijn er 4 en met het opperdek 6 rechthoekige en 2 ronde lichten of vensters;
- tusschen de beide rijen vensters is er een wimpel, waarop gewoonlijk de naam van het schip;
- de dubbele slingerlijst, zoo kenmerkend bij de schepen van de vorige periode, bestaat nog, maar ze is minder golvend;
- het wulf vertoont een dubbele kromming;
- de versiering bestaat gansch uit loofwerk; de termen van het wulf alleen zijn nog menschelijke figuren;
- in haast alle gevallen bevindt zich boven het hennegat een sieraad, gewoonlijk een wapenschild;
- de kwartiergaanderij (plaat 6) (1) is van een gansch bijzonder model. Ze heeft den vorm van een flesch. De Engelsche archeologen geven aan dat type den naam van «half bottle quarter gallery» — halve flesch kwartiergaanderij.

Dit type van gaanderij schijnt zijn oorsprong in Frankrijk gevonden te hebben. Een bevelschrift van Lodewijk XIV, uit het jaar 1673, schaft op de schepen van 50 stuks en minder de kwistig versierde gaanderijen van het oude model af.

Volgens het te Amsterdam verschenen «Dictionnaire de la

(1) Deze plaat is ontleend aan het artikel «Models of Dutch East-Indiamen, 1716 tot 1725», door R. C. Anderson. The Mariner's Mirror, Vol. XVIII (1932), blz, 161-167. — In dat artikel worden 7 modellen met dat bijzonder type van achterschip behandeld.

Marine» door Aubin, waarvan de eerste uitgave dagteekent van 1702, gelijken de gaanderijen van het nieuwe soort, op de Fransche schepen, op «une moitié de fanal coupé de haut en bas» — de helft van een van boven tot onder doorgesneden scheepslantaarn — en het woordenboek vermeldt ze onder den gepasten naam van «bouteilles», naam die behouden bleef zoolang de schepen deze langs buiten op den romp gebouwde constructies hadden.

Het is tot dusver niet mogelijk gebleken juist te bepalen wanneer dit type van achterschip ingevoerd werd. Men vindt er wenken van op een model van oorlogsschip van 1698. Het eerste gedagteekende voorbeeld wordt geleverd door het model van de VALKENISSE, gebouwd te Middelburg in 1716.

Omstreeks 1725 schijnt dit type van spiegel verdwenen te zijn, alhoewel een gewijzigde vorm ervan nog een tijd bleef voortbestaan. De fleschvormige kwartiergaanderij is langer aangehouden geworden, zooals b.v.b. blijkt uit een model uit de 2^e helft van de 18^e eeuw in de Kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam.

Merkwaardig is het dat alle Hollandsche modellen uit dat tijdperk, zonder uitzondering, dezelfde hiervoren bepaalde kenmerken vertoonen en dat in alle eene treffende eenvormigheid vastgesteld wordt: de afwijkingen gaan alleen over details.

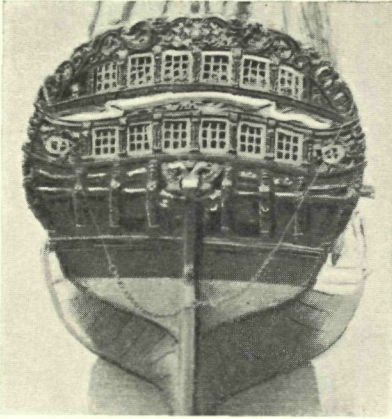
Het geheel is evenwichtig, stemmig en bevallig. Deze kunstvorm vertegenwoordigt op het gebied van de scheepsversiering de laatste manifestatie van oorspronkelijkheid in de Noordelijke Nederlanden.

Men zou geneigd zijn aan te nemen dat het type door een en denzelfden kunstenaar geschapen werd en, daar de meeste modellen reproducties zijn naar Oostindiëvaarders, is de mogelijkheid niet uitgesloten dat de Oost-Indische Compagnie het lanceerde en dat de oorlogsmarine alsook private werven het navolgden.

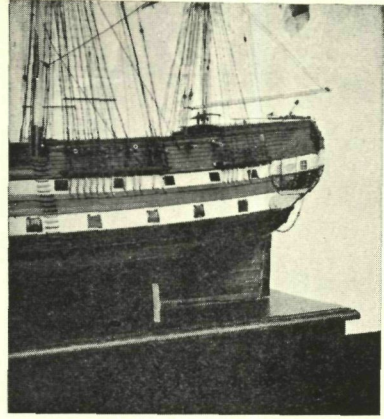
Benevens dien van de VALKENISSE, vertoonen de spiegels van een aantal modellen naar tusschen 1719 en 1725 gebouwde schepen, dezelfde kenmerken waarop ik Uwe aandacht vestigde.

Is het verder niet opvallend dat de spiegels van de door de Laville-Prichard geteekende schepen, ondanks de gebrekkige uitvoering, ook hetzelfde uitzicht vertoonen en dat de kwartiergaanderij van het groote schip op het plan van Gabelon den eigenaardigen fleschvorm heeft waarop ik vroeger gewezen heb?

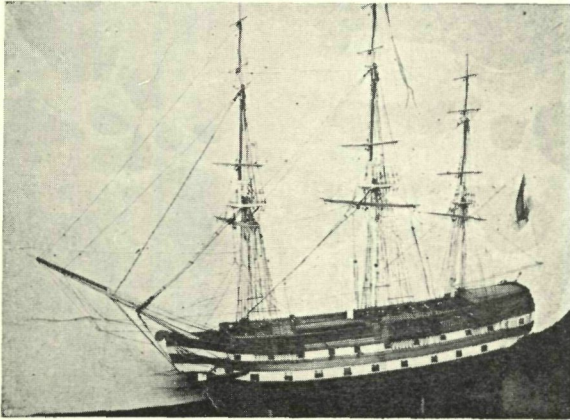
In het Scheepvaartmuseum te Antwerpen bevindt zich een model in bruikleen afgestaan door Hr. Beukeleers-Donche. De



7. Spiegel.



8. Zicht op de fleschvormige
kwartiergaanderij.



9. Langscheepsch zicht.
Model in het Scheepvaartmuseum, Antwerpen.

spiegel en de kwartiergaanderijen ervan zijn bijzondere aandacht waard.

Gelieve de overeenstemming op alle gebied te bemerken met de hiervoren besproken kenmerken. Hier zijn (plaat 7) :

het manebard ;

de dubbele slingerlijst ;

de dubbel gekromde wulfstutten versierd met menselijke figuren ;

de bovenste rij van vier lichten (en niet zes zooals men zou kunnen meenen, want de 2 openingen aan de zijden zijn geene echte, maar op houten paneelen geschilderde vensters) ;

de wimpel ;

de onderste rij van zes rechthoekige en twee ronde lichten ;
het wapenschild boven het hennegat ;

ten slotte nog (plaat 8) :

de fleschvormige kwartiergaanderij.

Ongetwijfeld hebben we hier te doen met een van die bijzondere spiegels en kwartiergaanderijen waarover ik heb uitgeweid.

Ik wensch verder met nadruk te wijzen op den dubbelen arend met schild boven het hennegat.

Dit is het wapen van Oostenrijk.

En nu de vraag : wat heeft het wapen van Oostenrijk te maken op den spiegel van een Hollandsch schip ? Ik moet bekennen dat ik daarop geen afdoende antwoord kan vinden.

Maar dat wapen op een spiegel van Hollandsch type, zou dit niets gemeens hebben met een Oostenrijksch schip dat uit Holland herkomstig zou zijn ? Mij dunkens, ongetwijfeld !

Het oorspronkelijke schip, waarvan hiér het model, moet een voor dien tijd groot schip geweest zijn ; niet een schip van oorlog, want de geschutpoorten in de onderste laag zijn niet echt, maar loos — vroeg voorbeeld van «camouflage» maar averechtsche — doch zelfs, al ware zulks het geval niet, dan zijn er voor een tweedekker, waarvan het schip eenigzins het uitzicht heeft, te weinig poorten in de laag. Deze bodem verbeeldt een grooten gewapenden koopvaarder, van het type dat uit Holland of Zeeland op West-Indië of de Levant vaarde.

Wie anders, in de Oostenrijksche Nederlanden, zou een dergelijk groot, voor verre reizen geschikt vaartuig gekocht hebben, tenzij de reeders op Mokka, Bengalen en China, of ook nog de

Generale Keizerlijke Indische Compagnie, of ook nog deze laatste na de vorigen ?

De volgende tegenwerping kan mij gemaakt worden : Men heeft misschien te doen met een in de Noordelijke Nederlanden voor Oostenrijk gebouwd schip van oorlog. Daarop gelde dat Oostenrijk geene oorlogschepen in de Nederlanden onderhield. In principe rustte die zorg bij de Staten van Vlaanderen en er bestaan documenten welke bewijzen dat hunne convooischepen in Vlaanderen gebouwd werden. Wat Oostenrijk betreft, dit had een eigen arsenaal te Triëst.

Nergens heb ik eenige vermelding kunnen ontdekken dat Oostenrijk of de Staten van Vlaanderen een of meer schepen in de Noordelijke Nederlanden zouden besteld hebben.

Dat we ons hier voor het model bevinden van een in de Staatse Nederlanden gebouwd koopvaardij-schip voor een der in de Oostenrijksche Nederlanden op touw gezette uitredingen, lijkt mij derhalve aan geen twijfel onderhevig.

De vraag rijst natuurlijk welk van die schepen dit model voorstelt.

Het is niet uitgesloten dat het een bodem is welke behoorde tot een van de uitredingen uit den vóór-Compagnie tijd, dewelke niet naderhand door de Compagnie overgenomen werd. Is zulks het geval, dan wordt het identificeren haast onmogelijk, althans zoolang geene nieuwe bewijshoudende documenten aan het licht komen.

Het is nochtans treffend dat, op de schaal van 3/8 duim per voet, de afmetingen van het model zeer behoorlijk overeenstemmen met die van den CAROLUS SEXTUS.

De CAROLUS SEXTUS was het schip dat, door een consortium, waarvan Arnolfo De Pret en J. B. Soenens de hoofdpersonen waren, in 1722 naar Bengalen werd gezonden, niet enkel met het doel er handel te drijven, maar tevens om, voor rekening van de regeering, de bezettingstroepen over te brengen die, onder het bevel van Luitenant Generaal Cobbé, opdracht ontvingen (zooals de officiële instructie aan de leiders van de expeditie luidt) « bezit te nemen in naam van Zijne Keizerlijke Majesteit van het « terrein op den Ganges dat de Nabab of Onderkoning van dat « land zal toekennen luidens zijn paravanah van 6 Januari 1721 ».

Mijn vorengaand vertoog samenvattend : dit model is ontegensprekelijk dat van een schip uit de periode 1716-1725 ; hoogstwaar-

schijnlijk behoorde dat schip tot een van de uitreedingen uit de Oostenrijksche Nederlanden naar Indië of China, welke, te onderlijnen bijzonderheid, juist in die periode vielen ; mogelijk was het de CAROLUS SEXTUS.

Het heeft ongelukkig veel geleden, eerst van den tand van den tijd, daarna van de hand van restaurateurs.

Het onderwatergedeelte van den romp, de spiegel en de kwartiergaanderijen zijn de eenige gedeelten die nog hun oorspronkelijken vorm bezitten. Alle andere onderdeelen — diegene n.l. welke het meest uitstaken en derhalve ook vooral aan beschadiging blootstonden — zijn verdwenen en vervangen door andere die ware anachronismen vertegenwoordigen.

We bevinden ons voor eene hybridische restauratie met overheerschende kenmerken van het tijdperk 1840-50 (plaat 9).

Dergelijke gevallen zijn niet zeldzaam. Wat n.l. het tuig betreft, kan men de oude modellen die nog hunne oorspronkelijke rondhouten, staande en loopend want bezitten, op de vingers tellen.

Voor de periode, welke omstreeks 1720 eindigt, weet R.C. Anderson, een bevoegdheid op dat gebied, er slechts één met zekerheid aan te wijzen. In zijn uitstekend werk : «The Rigging of Ships in the Days of the Spritsail Topmast, 1600-1720», zegt hij : « Many « a model has been spoilt by being rigged or restored by a man « whose experience at sea belonged to quite a different period to « that of the model ».



Buiten het voornoemd model, dat tot dusver in het Scheepvaartmuseum gecatalogeerd stond als «Hollandsch Oorlogschip», zijn er twee modellen die bij sommigen voor modellen van schepen der Oostendsche Compagnie doorgaan.

Wij hebben eerst het wereldberoemde model in het Museum van de Byloke te Gent. Volgens Léon Douxchamps en Yves de Brouwer, auteurs van de monografie «De Familia de Brouwer», verbeeldt dit een schip der Oostendsche Compagnie ; op grond waarvan, zeggen ze niet.

De bekende Nederlandsche archeoloog J. Crone meent het te mogen identificeren met het Hollandsch schip van oorlog de

PACIFICATIE uit De Ruyter's vloot. Mogelijk heeft Crone gelijk. In alle geval vertoont de romp met zijne versieringen alle ken-teekenen van een groot Hollandsch schip van oorlog uit de 2^e helft van de 17^e eeuw (\pm 1660). De melding dat het model in het midden der 18^e eeuw door een zekeren De Lantsheer uit Baesrode zou gebouwd zijn, schijnt geene ernstige waarde te bezitten. Het tuig werd fel verknoeid door restaurateurs, en het is mogelijk dat De Lantsheer een dezer was.

Het tweede model waarvan sprake is het kleinood uit de interessante, zij het dan beperkte, verzameling oude modellen in het Museum van het Leger te Brussel.

Het draagt den wonderlijken naam van «caravelle de guerre». Carr Laughton, in zijn bekend werk «Old Ship Figureheads and Sterns», meent dat dit model een schip van de Oostendsche Compagnie voorstelt. Zijne meening is evenwel niet door bewijsstukken gestaafd.

Het zou de perken van deze voorlezing te buiten gaan moest ik thans de menigvuldige redenen ontwikkelen om dewelke er hier van een schip van de Oostendsche Compagnie geen spraak kan zijn.

Ik heb den indruk dat we te doen hebben met een aldus genaamd «schip van de provincie», gebouwd of ontworpen door de Staten van Vlaanderen.

Zooals U vermoedelijk zal bekend zijn, droeg de Koning van Spanje, in 1687, het recht van convooi over op de Staten van Vlaanderen die, mits het innen der convoogelden, moesten zorgen voor het uitreden van gewapende schepen tot het beschermen van den handel op zee.

In den beginne kweten de Staten zich getrouw van dien plicht en zonden, op zeker oogenblik, zelfs belangrijke smaldeelen, samengesteld uit betrekkelijk zware bodems, in zee. Naderhand, alhoewel ze voortgingen de convoogelden op te strijken, verwaarloosden ze schromelijk hunne verbintenissen en lieten de convooischepen vervallen in de vaart van Brugge. In 1725 bestond er nog één enkel min of meer tot zee bouwen bekwaam schip, dat — na op aandringen en gedeeltelijk op kosten van de Oostendsche Compagnie uitgerust te zijn — evenwel niet uitliep.

Het was de laatste militaire machtsuiting op scheepvaartgebied door Vlaanderen geleverd.

Op de schepen van de Compagnie werd in deze landen de soortnaam «fregat» toegepast.

Het is me niet bekend dat de term «fregat» op dat oogenblik in eenig ander zeevarend land van Europa gebruikt werd om een groot koopvaardijship aan te duiden. In Engeland, Frankrijk en Holland was een fregat toen nooit een koopvaardijship, maar steeds een oorlogs- of een kaperschip.

Wat mag wel de oorzaak geweest zijn van het gebruik alhier van deze benaming? Ik meen dat we deze moeten zoeken in ons verleden, toen het fregat een scheepstype was van overwegende beteekenis.

Na het Twaalfjarig Bestand ontstond er in de Vlaamsche havens, vooral Duinkerken, een type van kaperschip dat door zijne groote snelheid de ver- en bewondering van de zeevarende naties gaande maakte en weldra de schrik werd van de Hollandsche koopvaardij. Het onderscheidde zich vooral door slanken vorm van den romp en geringe hoogte van den bovenbouw. Het type kreeg den naam van «fregat».

De eerste Vlaamsche fregatten waren vaartuigen van slechts geringe afmetingen, door particulieren uitgerust. Het verbluffend succes waarmede ze vaarden, leidde tot het aanwenden van grootere schepen die dezelfde eigenschappen vertoonden.

Weldra volgde de Koninklijke Armada den weg door de private reeders gebaad en deed te Duinkerken fregatten bouwen die uit oogpunt van nautische hoedanigheden niet voor de private bodems moesten onderdoen.

Het Vlaamsche fregat veroverde de eerste plaats in den toenmaligen scheepsbouw; het werd elders niet alleen slaafs nagevolgd, maar aan de groote oorlogsbodems werden de lijnen van het fregat gegeven, hetwelk men heette «fregatteeren».

In de naburige landen werd het fregat van lieverlede steeds grooter en was op het einde van den houten scheepsbouw tot een klein linesschip ontwikkeld.

Bij ons ging, na den overgang van Duinkerken naar Frankrijk en het afschaffen van de Koninklijke Armada in deze gewesten, het type stilaan te loor. Het leefde nog een tijd voort onder den vorm van convooischip.

Maar de indruk door dat beroemde scheepstype — waarvan de doorsnêe zeevaarder zich vermoedelijk vooral de 3 masten herinnerde — nagelaten, was bijgebleven en voortaan was ieder schip van eenige beteekenis met 3 masten, een fregat. Een dergelijk verschijnsel stelt men vast in het Engelsch, waar het volgetuigd 3-mast zeilschip «ship» — het schip bij uitnemendheid — genoemd wordt.

De term «fregat» is thans nog in de Skandinaafsche landen in gebruik om een driemaster aan te duiden die aan al zijne masten vierkant tuig voert.



Oppervlakkig beschouwd zou men onder den indruk kunnen verkeeren dat er in feite nog weinig van de schepen der Oostendsche Compagnie gekend is.

Er hoeft niet uit het oog verloren dat het problema zeer complex is en het materiaal uiterst zeldzaam.

Om U te doen aanvoelen hoe moeilijk dergelijke studie is, moge ik er op wijzen dat in Engeland — waar het doorgaans niet aan documenten over eigen scheepsbouw ontbreekt — tot dusver betreffend de groote koopvaardij-schepen uit het hier behandelde tijdperk en n.l. de Westindië- en Levantvaarders, nog weinig bepaalde gegevens werden ontdekt. En men heeft er slechts met één type van schip, het eigene, te doen, terwijl wij hier ons voor 6 verschillende, waarvan 5 vreemde, typen bevinden.

Op dat gebied zijn wij dan verder vooruit, want over de schepen van Hollandschen oorsprong, welke de meerderheid vormen in de vloot van de Compagnie, zijn wij behoorlijk ingelicht.

Niet alleen bestaan er afbeeldingen en volledige, goed bewaarde modellen, die ons een duidelijk en betrouwbaar beeld van dat soort bodems geven, maar tevens bezitten wij in het Scheepvaartmuseum te Antwerpen een model dat, al zijn zekere belangrijke gedeelten ervan verdwenen, nochtans voldoende kenmerken vertoont om zich, op grond ervan, aan de reconstitutie te wagen van een dier koopvaardijfregatten die de Oostenrijksche vlag gevoerd hebben.

Wij zijn zelfs niet heelemaal zonder gegevens betreffend het Engelsche type, want de schilderij in het bezit van Mevr. Roger, vertoont bijzonderheden welke niet van waarde ontbloomt zijn.

Er dient nochtans bekend dat, in onze kennis van de schepen der GENERALE KEIZERLIJKE INDISCHE COMPAGNIE, en a fortiori van diegene welke behoord hebben tot de uitredingen vóór het stichten van de Compagnie, nog groote leemten bestaan.

De openbare verzamelingen kunnen misschien nog een en ander opleveren dat tot dusver aan de aandacht ontsnapte, maar veel valt daarvan niet meer te verwachten.

Mogelijk kan er nog heel wat in particuliere verzamelingen bestaan. Wat is er n.l. gebeurd met de persoonlijke archieven van Thomas Ray, van Jacobus Maelcamp, van de la Merveille, van Pieter De Potter, de baanbrekers; met die van Jan de Schonamille, van Paolo De Kimpe, van L. F. De Coninck, van J. B. Soenens, en nog anderen?

Liggen ze niet ergens in een vergeethoek, zonder dat de eigenaars het bezit, laat staan de belangrijkheid ervan vermoeden?

Indien deze voorlezing er mag toe leiden een zeker aantal dezer papieren te voorschijn te doen komen, zal ze zonder twijfel een succes geboekt hebben.

BIJLAGE.

LIJST VAN DE SCHEPEN DER GENERALE KEYSERLIJKE INDISCHE COMPAGNIE

A. Vrije Compagnie-uytredinghen

| | gebouwd in | |
|---|------------|---|
| St. CAROLUS <i>ex St. Franciscus Xaverius</i> | Holland | 1723 overgenomen van den Gentschen koopman Jacobus Maelcamp. |
| H. ELISABETH <i>ex Stadt Brughe</i> | Holland | 1723 gekocht van Bernard van der Grift, Amsterdam. |
| ARENT <i>ex Wirtenbergh</i> <i>ex Graeve de Lalaing</i> | Engeland | 1719/1720 als « <i>Wirtenbergh</i> » reis naar China onder kapitein Philippus van Maestricht. Behoorde als « <i>Graeve de Lalaing</i> », tot consortium waarvan de Gentsche koopman Paulo De Kimpe en de Oostendsche koopman Thomas Ray de voornaamste belanghebbenden waren. Publiek te Oostende verkocht in 1723 en toegeslagen aan Pieter De Potter, « <i>creature</i> » van De Kimpe en Ray. Daarna overgenomen door Compagnie. |

| | | |
|---|----------|---|
| CAROLUS SEXTUS ex <i>Elisabeth</i> | Holland | 1722 te Amsterdam als nieuw schip aangekocht door Antwerpschen koopman Arnoldo De Pret en Gentschen koopman Jan Baptist Soenens. 1724 door Compagnie van hen overgenomen. |
| KEYSERINNE ex <i>Twee Gebroeders</i> | Holland | 1724 aangekocht te Amsterdam. |
| MARQUIS de PRIE ex <i>Stadt Gendt</i> | Engeland | 1724 overgenomen van consortium waarvan Jacomo De Pret, J. Maelcamp, P. De Kimpe en L. P. De Coninck (naderhand Directeurs van de Compagnie) deel uitmaakten. |
| LEEUIW ex <i>Prince George</i> | Engeland | 1725 te Londen op stapel aangekocht. |
| PEYS ex <i>Andry</i> ex <i>Carteret</i> ex <i>Stadt Napels</i> | Engeland | 1725 te Londen op openbare veiling aangekocht. |
| TYGHER ex <i>St. Guillelmo</i> ex <i>Le Comte de Toulouse</i> | Holland | 1725 te Amsterdam aangekocht. |
| HOOPE ex <i>L'Espérance</i> | Holland | 1725 te Amsterdam aangekocht. |
| AERTS-HERTOGINNE MARIE- ELISABETH | Hamburg | 1725 aanbesteed; 1726 te Oostende aangekomen. |
| CONCORDIA | Hamburg | 1725 aanbesteed; 1726 te Oostende aangekomen. |

B. Armements indirects

| | | |
|--|-----------|---|
| SEEPEERT of CHEVAL MARIN ex <i>Ste Thérèse</i> | Triëst | 1728 aangekocht en uitgerust te Triëst. |
| NEPTUNE ex <i>Peys</i> | Engeland | Zie bij A, <i>Peys</i> . |
| APOLLON ex <i>Keyserinne</i> | Holland | Zie bij A, <i>Keyserinne</i> . |
| PHOENIX ex <i>Marie Armande</i> ex <i>Sirène</i> ex <i>Kleine «Prince Eugène»</i> ex <i>Duc de Boufflers</i> | Frankrijk | Behoorde als kleine «Prince Eugène» tot P. De Kimpe en T. Ray. Aangekocht 1730 van Guillaume Coppinger en Mathias de Wulf, kooplieden te Duinkerke; heette toen «Duc de Boufflers». |

C. Vaisseaux de Permission

| | | |
|--------------------------|----------|--------------------------|
| CONCORDIA | Hamburg | Zie hooger, bij A. |
| HERTOGH VAN LORREYNEN | Oostende | 1727 van stapel geloopt. |