DE MARITIEME ORGANISATIE VAN DE OOSTENDSE CHINAHANDEL (1718-1735) *

door K. DEGRYSE

De korte maar fel bewogen geschiedenis van de Oostendse compagnie en haar voorlopers zal ieder wel bekend zijn [1]. Toch werd er in enkele vroegere publicaties van de Akademie voor Marine, met nadruk gewezen op de leemtes in de historiografie erover [2]. Deze tekorten betroffen vooral de commerciële en maritieme geschiedenis en meer in het bijzonder die van de Chinahandel. De commerciële aspekten van die handel hebben we onlangs in een artikel behandeld [3]. Onafscheidelijk daarvan is echter de maritieme geschiedenis welke we hier willen belichten. Achtereenvolgens komen de schepen, de bemanning, de uitreding en de zeeroute ter sprake.

1. DE SCHEPEN

a. De herkomst

De Chinahandel vergde in de eerste plaats schepen met een relatief groot tonnage [4]. Dit hield de eerste moeilijkheden in voor de reders uit de Oostenrijkse Nederlanden. Op de Oostendse scheepswerven werden wel schepen gebouwd, maar deze blijken de 100 ton niet overschreden te hebben. We vinden slechts één dergelijk schip tussen de Oostendse Oost-Indiëvaarders [5]. Hoofdzakelijk was men dus aangewezen op het buitenland om de vloot uit te breiden.

Over de herkomst van de particuliere Chinaschepen (1718-1723) zijn we goed ingelicht, enerzijds door de „koopbrieven" ervan, die moesten voorgelegd worden aan de admiraliteit van Oostende, en die samen met het patent en de bemanningsrol geregistreerd werden [6]. Anderzijds zijn er talrijke gegevens over deze schepen te vinden in een rapport dat overgemaakt werd aan de Britse regering in verband met de talrijke Angelsaksische officieren die op deze schepen in dienst traden [7].

Van de 9 schepen die de 14 particuliere Chinareizen ondernamen, was één afkomstig uit Amsterdam [8] en 6 uit Londen [9]. De twee overige kwamen waarschijnlijk ook uit Engeland doch hierover bestaat minder zekerheid [10]. Aangezien echter het Hollandse en de 2 onzekere schepen slechts elk éénmaal naar Kanton voeren, betekent dit dat op de 14 particuliere Chinaschepen er 11 of mogelijk 13 uit Engeland afkomstig waren. De aankopen gebeurden in Engeland waarschijnlijk via Engelse tussenpersonen. Zo zien we een Andrew Kennedy het schip *The London Merchant* kopen voor rekening van P. J. Cloots uit Antwerpen [11]. Die schepen zelf waren reeds oudgediende *East-Indiamen*. Jacomo de Pret, een van de latere directeurs van de G.I.C., schreef hierover, „La C° d'angleterre fait faire quatre voiages en Asie à ses vaisseaux, ensuite elle les vend. Nous en avons achetté et fait encore deux à trois voiages

avec les mêmes vaisseaux de sorte que le même navire a été 6 à 7 fois aux Indes Orientales." [12]

De directeurs van de Generale Indische Compagnie (G.I.C.), die opgericht was in december 1722, volgden aanvankelijk dezelfde methode om het schepenprobleem op te lossen [13]. Behalve 2 schepen die van particuliere reders overgenomen waren [14], werden er in de beginperiode (1724-25) 3 schepen aangekocht in Amsterdam en één in Engeland, alle bestemd voor de Chinahandel. Het waren respectievelijk de *Sint-Elisabeth,* de *Keyzerinne,* de *Tijger* en de *Leeuw* [15]. Het gevolg hiervan was dat de compagnievloot rond 1726 bestond uit een allegaartje van schepen van Hollandse of Engelse makelij, die een van schip tot schip sterk variërend aantal reizen achter de rug hadden. Zo was de *Leeuw* in Londen op stapel aangekocht en dus nog gloednieuw [16]. De *Arent* daarentegen was in 1726 reeds aan zijn vierde Oost-Indiëreis toe, zonder rekening te houden met eventuele reizen die het onder zijn oorspronkelijke Engelse naam maakte [17]. Ook de vloot van de *Compagnie française des Indes* was blijkbaar op een gelijksoortige wijze samengesteld. Dit bood immers het voordeel dat men de oudere schepen geleidelijk door nieuwe kon vervangen, en men dus niet plots met massale uitgaven voor schepen geconfronteerd kon worden [18].

Het kopen van oudgediende, buitenlandse schepen bleek echter ook talrijke nadelen te hebben [19], zodat de directeurs van de G.I.C. in 1725 het besluit namen enkele schepen in Hamburg te laten bouwen, onder toezicht en volgens de plannen van de Oostendse scheepstimmerman Joannes Dillebeecke [20]. Ongeveer tegelijkertijd moet men het plan opgevat hebben om de scheepswerf van Oostende uit te breiden zodat ook daar schepen voor de G.I.C. konden gebouwd worden. De Hamburgse schepen kwamen met een jaar vertraging klaar, in het midden van 1726 [21]. Eén ervan werd in 1727 ingezet voor de Chinahandel, namelijk de *Concordia.* In de loop van 1727 liep ook het eerste in Oostende gebouwde compagnieschip, de *Duc de Lorraine,* van stapel [22]. Het was echter meteen ook het laatste want op 31 mei 1727 was de G.I.C. reeds voorlopig geschorst [23]. Toch kon de *Duc de Lorraine* in 1732 nog een reis naar China ondernemen voor de Compagnie. Door het tweede verdrag van Wenen (16 maart 1731) immers kreeg de G.I.C. nog de toestemming om nog een laatste maal twee schepen uit te reden, waaronder één naar China [24].

Hadden de directeurs aanvankelijk met schepenschaarste te kampen, dan werden ze door de plotse ommekeer van de situatie in 1727 geconfronteerd met het tegenovergestelde probleem. Zo lagen er eind 1728, zeven Chinaschepen alleen reeds werkloos in de haven van Oostende [25]. Op 30 mei 1729 werd dan ook de resolutie genomen „sigh te ontmaken van alle de schepen van de Compagnie, de ghonne liggen ten grooten koste en vergaen bij mankement van employ" [26]. De *Arent,* de *Keyzerinne,* de *Marquis de Prié* en de *Leeuw* werden dan ook van de hand gedaan in de loop van de jaren 1730, 1732 en 1733 [27]. Het zou echter tot 1 juni 1740 duren vooraleer de laatste drie schepen, de *Tijger,* de *Concordia* en de *Duc de Lorraine* verkocht werden, zodat dit met groot verlies geschiedde [28].

b. De waarde

Dat kopen en verkopen van schepen was een delikate onderneming, die wanneer ze niet deskundig werd uitgevoerd grote verliesposten kon veroorzaken. Ook in de archieven van de Chinahandel zijn daar sporen van te

ontdekken. Ter illustratie volgt hier een tabel met de aankoopsommen van de Chinaschepen – zowel particuliere als G.I.C.-vaartuigen – en met de evolutie van hun waarde (alles in Zuidnederlandse gulden wisselgeld) [29].

– *Prins Eugenius*	
– aangekocht in London eind 1717	?
– na 1ste Chinareis verkocht eind 1719	20.000
– na 2de Chinareis verkocht eind 1721	?
– *Sint-Joseph*	
– aangekocht in Londen eind 1718	78.593
– na 1ste Chinareis verkocht augustus 1720	37.600
– na 2de Chinareis verkocht augustus 1722	18.050
– na 3de Chinareis verkocht augustus 1724	?
– *Huys van Oostenryck*	
– aangekocht in Londen september 1718	23.485
– na 1ste Chinareis verkocht eind 1720	?
– na 2de Chinareis verkocht eind 1722	11.300 [30]
– *Wirtemberg, Comte de Lalaing, Arent*	
– aangekocht in Londen eind 1718	32.025
– na 1ste Chinareis verkocht september 1720	34.800
– na Indiareis verkocht september 1723 aan G.I.C.	10.300
– na 2de Chinareis geschat eind 1725	8.000
– na 3de Chinareis geschat eind 1725	6.000
– tenslotte verkocht april 1730	5.500
– *Brusselse Galleye, Keyzerinne*	
– aangekocht in Londen eind 1718	8.571
– na 1ste Chinareis verkocht augustus 1720	10.100
– na 2de Chinareis verkocht eind 1723	?
– *Francisc. Xaverius, st. Carolus*	
– aangekocht in Amsterdam eind 1719	26.000
– na 1ste Chinareis gekocht door G.I.C. in 1723	28.442
– tijdens Bengalenreis vergaan in 1724.	
– *Flandria*	
– aangekocht in Londen september 1720	24.552
– gekaapt tijdens 1ste Chinareis	
– *Stadt van Gent, Marquis de Prié*	
– aangekocht in Amsterdam mei 1720	53.760
– na Indiareis verkocht eind 1722 [31]	25.714
– na 1ste Chinareis eind 1724 door G.I.C. gekocht	18.000
– na 2de Chinareis geschat eind 1726	12.000
– na 3de Chinareis geschat eind 1728	?
– tenslotte verkocht oktober 1732	4.530
– *St.-Elizabeth* (G.I.C.)	
– aangekocht in Amsterdam 1723	25.788
– na 1ste Chinareis eind 1725	onbruikbaar
– *Keyzerinne, Apollo* (G.I.C.)	
– aangekocht in Amsterdam 1724	57.009
– na 1ste Chinareis eind 1726	10.000
– fictief verkocht door G.I.C. mei 1728	28.500 [32]
– na 2de Chinareis verkocht 1732	4.460
– *Leeuw* (G.I.C.)	
– aangekocht in Londen november 1725	57.397
– na 1ste Chinareis verkocht 1733	13.391
– *Tijger* (G.I.C.)	
– aangekocht in Amsterdam december 1725	54.331
– na 1ste Chinareis verkocht juni 1740	5.675

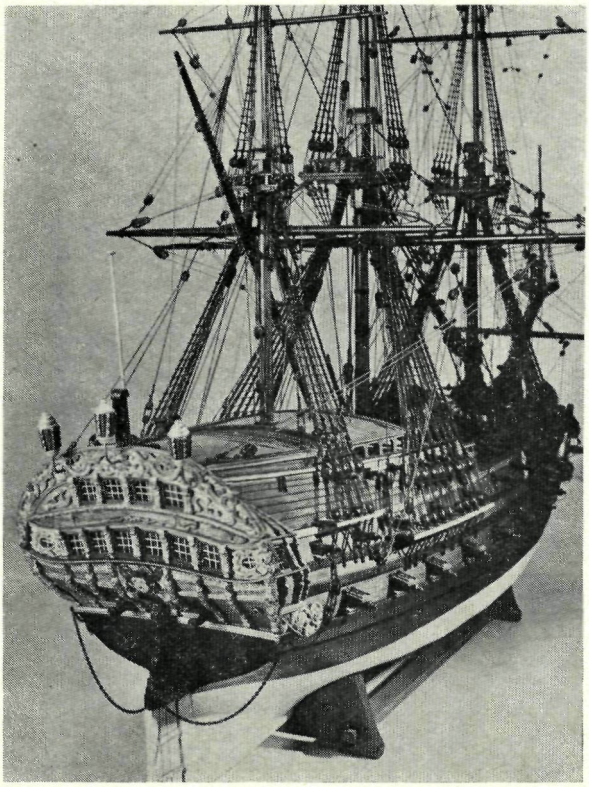
Ondanks de hiaten die in deze tabel voorkomen, is het toch mogelijk er een en ander uit af te leiden. Wat vooral in het oog springt, is het geringe rendement van de schepen die door de G.I.C. werden gekocht. Na hun eerste reis hadden immers de *St-Elizabeth*, de *Keyzerinne*, de *Tijger* en de *Leeuw* zeer veel van hun waarde verloren. Het geval van de *St-Elizabeth* is kenmerkend. Het werd in 1723 te Amsterdam door de G.I.C. aangekocht voor 25.788 fl. en voer in 1724 naar China. Bij zijn terugkeer in 1725 werd het reeds als onbruikbaar beschouwd. Men noemde het zelfs een groot geluk dat men er nog Oostende behouden mee bereikt had. Er werd dan ook besloten dat het schip „... naer alles wat dienst can doen aen de Compagnie daer uyt genomen te hebben, publicquelick vercogt wort, sullende anders niet connen dienen als om te slijtten, t'en waere eenige persoonen willen risqueren dat eenighsints in Staete te stellen om d'een ofte d'ander daermede te bedriegen." [33]. Mogelijk was de G.I.C. bij de aankoop van hetzelfde schip, ook het slachtoffer geworden van een dergelijk bedrog.

Verder zou men het lager rendement van de G.I.C.-schepen misschien kunnen uitleggen door de mindere zeewaardigheid van de Noordnederlandse schepen [34]. Men verweet immers de Hollandse scheepsbouwers reeds in de 17de eeuw dat het scheepshout dat ze gebruikten niet voldoende droog was. Het drogen van de planken tijdens de reis, had tot gevolg dat de scheepsnaden gevaarlijk open gingen. Eenmaal het kwaad geschied, was dat nog weinig te verhelpen. De Engelse schepen daarentegen hadden de reputatie heel wat steviger te zijn [35].

Dat kan echter onmogelijk de belangrijkste oorzaak geweest zijn, want de *Leeuw*, het enige in Engeland gekochte G.I.C.-schip, rendeerde al evenmin. De koopakte van datzelfde schip werpt echter een nieuw licht op de zaak. De aankoop van dat schip – die uitgevoerd werd door de Hamburgse firma Stenglin & zoon voor rekening van de G.I.C – beliep immers volgens die akte 3.426 £ St. 12 s. 6 d. [36] (of 36.579 fl. 4 s. 6 d. Zndl. w.g.), terwijl de aankoopsom van hetzelfde schip in de rekeningen van de G.I.C. 57.397 fl. 3 s. Zndl. w.g. bedroeg [37]. Dit is geen alleenstaand geval want een dergelijk verschijnsel is ook merkbaar bij de aankoop van de *Tijger*. Op 3 december 1725 werd het bewuste schip verkocht door de Amsterdammer Jacob Scheltes aan zijn stadsgenoot Abraham Notten voor 24.000 fl. [38]. Deze laatste handelde zogezegd in opdracht van Edward Morgan uit Duinkerken, en het schip werd dan ook naar Frankrijk verstuurd. Deze Morgan „verkocht" het op zijn beurt aan de Oostendenaar Arnold Hoys, op 2 januari 1726. Hoys tenslotte, bleek een stroman van de G.I.C. te zijn[39]. In de rekeningen van de compagnie echter, beliep de aankoopsom reeds 54.330 fl. 10 s. 6 d. Zndl. w.g. [40]. Het is weinig waarschijnlijk dat het verschil tussen de bedragen in de G.I.C.-rekeningen en de oorspronkelijke aankoopsommen, te wijten zou zijn aan verdere uitrustingskosten van de schepen. Niet alleen was de tijdspanne waarin alles zich afspeelde heel kort, maar er werden ook nog respectievelijk 33.629 fl. 17 s. en 31.619 fl. 5 d. besteed aan de *Leeuw* en de *Tijger* vooraleer ze reisklaar waren [41]. Het verschil zal dus waarschijnlijk in handen van de talrijke tussenpersonen gebleven zijn. De verklaring voor het laag rendement van de G.I.C.-schepen ligt dus hierin, dat die schepen ver boven hun waarde aangekocht werden. In alle Westeuropese landen, waar zich rivaliserende compagnieën bevonden, waren immers in 1723 edicten en ordonnanties afgekondigd tegen de G.I.C., waarbij het de onderdanen o.a. ook verboden werd om

enige transactie met die compagnie af te sluiten [42]. Dat verklaart meteen ook waarom de G.I.C. wel, en de particuliere reders niet verplicht waren zulke omslachtige en kostelijke manœuvers uit te voeren bij het kopen van hun schepen. Het feit dat de G.I.C. overschakelde van Engelse op Noordnederlandse vaartuigen, wijst er misschien op dat de Engelse overheid strenger en doeltreffender optrad dan de Hollandse [43]. We kunnen dus besluiten dat het verschil in prijs en rendement tussen de particuliere en de G.I.C.-Chinavaarders niet zozeer het gevolg was van hun verschillende respectievelijk Engelse of Hollandse herkomst, maar wel van het feit dat de ene vóór en de andere na 1723 gekocht werden.

Het waren waarschijnlijk deze belemmeringen die de G.I.C. ondervond bij de aankoop van Hollandse en Engelse schepen, die er de directeurs toe aanzetten om in Hamburg twee schepen te laten bouwen [44]. De kostprijs der *Concordia,* het Hamburgse Chinaschip, bedroeg 80.381 fl. w.g. [45]. Wanneer we daarmee de kosten voor het bouwen van een even groot schip (600 ton) in Lorient vergelijken, namelijk 88.476 fl. Zndl. w.g. [46], dan blijkt die Hamburgse prijs normaal te zijn. Toch moet er aangestipt worden dat de Franse prijs voor het bouwen van een schip, gemiddeld veel hoger lag dan de Engelse prijs [47], terwijl men in de Verenigde Provinciën dan nog eens goedkoper schepen leverde dan in Engeland [48]. Door haar schepen in Hamburg te laten bouwen, spaarde de G.I.C. dus enerzijds de kosten uit voor het



Model van het gewapend koopvaardijschip : Oost-Indiëvaarder „De Jonge Jacob" ; ca. 1724.

Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum.

misleiden van de Hollandse of Engelse overheid, maar anderzijds betaalde zij de schepen zelf duurder. Het laten vervaardigen van de vaartuigen te Oostende zelf, loste al evenmin iets op. De *Duc de Lorraine*, het eerste en enige compagnieschip dat op een Oostendse scheepswerf gebouwd werd, kostte zomaar eventjes 112.848 fl. 17 s. Zndl. w.g. [49]. In dat bedrag waren dan nog slechts de kosten voor het „casco", de scheepsromp, begrepen [50], zodat men nog 41.075 fl. 9 s. 5 d. Zndl. w.g. eraan moest besteden vooraleer dat schip zeilklaar was [51]. Ook waren de prestaties niet in verhouding tot de kosten, want de Pret noteerde in zijn correspondentie „il n'est pas bon voilier, il est trop lourd." [52]. Het gevolg van dit alles was dat de G.I.C., gedwongen door de omstandigheden, al haar schepen veel duurder betaalde dan normaal.

c. Het uitzicht en de tonnenmaat

De schepen van de G.I.C verschilden qua uitzicht en afmetingen weinig van die der andere compagnieën. Het waren driemasters die behoorden tot de grote koopvaardijschepen van die tijd, zonder echter tot de reuzenschepen gerekend te moeten worden [53]. Ook waren ze, zoals we reeds gezien hebben, bijna uitsluitend van Engelse of Hollandse makelij en vertoonden dan ook typisch Engelse of Hollandse kenmerken [54]. Het model van zo'n Hollandse driemaster van de G.I.C. – waarschijnlijk de Bengalenvaarder *Carolus VI* – bevindt zich in het Nationaal Scheepvaartmuseum van Antwerpen. Van het Engelse type uit die periode bestaan echter geen modellen, en nauwkeurige gegevens erover zijn zo schaars dat het bijna onmogelijk zou zijn een waarheidsgetrouw en gedetailleerd beeld ervan te geven [55].

Wat verder opvalt, is de zware bewapening van deze schepen, namelijk gemiddeld 25 à 27 stukken geschut per schip [56]. Daar de compagnieschepen gemiddeld groter waren dan de particuliere, betekent dit dat deze laatste het zwaarst bewapend waren. Dit was niet zo verwonderlijk, want waar de G.I.C.-bodems in normale tijden, slechts de „Barbarijse" zeerovers te vrezen hadden, waren hun voorgangers regelmatig het slachtoffer geworden van Hollandse en Engelse naijver [57]. Bij de andere compagnieën was het trouwens ook de gewoonte om Oost-Indiëvaarders extra zwaar te bewapenen [58].

Commercieel gezien is echter de tonnenmaat het belangrijkste aspekt van het schip. Het tonnage van de particuliere Chinaschepen is te vinden in de bronnen die we ook gebruikt hebben om hun herkomst en waarde te bepalen [59]. Voor de schepen van de G.I.C. hebben we hoofdzakelijk beroep gedaan op het „Livre d'équipage de tous les vaiseaux de la C^o" [60]. Bij het bepalen van scheepstonnages rijzen, zoals gewoonlijk, allerlei problemen. Zo stelt men bij alle Hollandse Chinaschepen vast, dat het opgegeven tonnage slechts de helft bedroeg van het werkelijke. Hetzelfde verschijnsel deed zich ook voor bij de Engelse, maar dan hoofdzakelijk na 1740 [61]. In beide gevallen ging het om systematische onderschattingen, die ook tot doel hadden bepaalde rechten te ontlopen die op de tonnenmaat geheven werden. Aan een dergelijke belasting waren de Oostendse Chinavaarders niet onderworpen. Dit alleen biedt echter geen volledige garantie voor de betrouwbaarheid van onze gegevens. Volgens een brief van de directeurs zouden de *Duc de Lorraine* en de *Concordia* respectievelijk 750 en 720 ton meten [62], daar waar onze bron 550 en 600 à 650 ton vermeldt. Dermigny, van zijn kant, schat het totale tonnage van de elf G.I.C.-schepen die op China handel gedreven hebben, op 7.770 ton [63]. Volgens het „Livre d'équipage" nochtans zou dit totaal

amper rond 5000 ton schommelen. Aan de hand van de afmetingen van vijf compagnieschepen [64], waren wij echter in staat de berekening van hun tonnenmaat over te doen.

De methode die we hiertoe aanwendden was de Engelse, daar die de meest betrouwbare blijkt te zijn. Ze bestaat erin het produkt van de kiellengte, de grootste breedte (bij de hoofdmast) en de diepte van het ruim (het tussendek niet meegerekend) te delen door 100 [65]. Alle afmetingen moeten uitgedrukt zijn in Engelse voeten en het resultaat is dan ook het aantal Engelse „tun" [66]. Aangezien de ton of het vat die in Vlaanderen gebruikt werden heel dicht het Franse „tonneau" benaderden [67], moeten we nog rekening houden met het onderscheid tussen „tun" en „tonneau" [68].

Het toepassen van deze formule gaf de volgende resultaten :

	Tun	*Tonneaux*	*„Livre d'équipage..."*
Marquis de Prié	445,6	462,4 [69]	400 - 450
Leeuw	421,2	437,1	400
Tijger	466,6	484,2	450
Concordia	603,3	626,1	600 - 650
Duc de Lorraine	579,6	601,5	550

In het „Livre d'équipage" stellen we dus een lichte onderschatting vast van de tonnenmaat met maximum 50 ton of ongeveer 10 %. Deze bron blijkt dus, ondanks het afronden van de getallen, een hoge graad van nauwkeurigheid te bezitten. Hoe zijn dan echter de hiervoor vermelde afwijkingen te verklaren ? De overschatting in de brief van de directeurs zal waarschijnlijk gebeurd zijn met het oog op de verkoop van deze schepen [70]. Dermigny blijkt dus ten onrechte alle G.I.C.-schepen op gemiddeld 700 ton geschat te hebben [71].

Ook de tonnenmaten van de particuliere Chinavaarders, die voorkomen in de vermelde admiraliteitsregisters, zijn betrouwbaar, want op enkele uitzonderingen na stemmen ze overeen met wat we vonden in het reeds geciteerde rapport van de Engelse consul te Oostende [72]. De cijfers die Dermigny voor deze schepen geeft, zijn ditmaal juist voor de jaren 1719, 1720 en 1721 [73]. Voor het jaar 1722 vermeldt hij echter twee schepen met een totaal van 1260 ton. In werkelijkheid was er slechts één schip van 260 ton [74]. Voor 1723 tenslotte schat hij het tonnage van de *St-Joseph* en de *Marquis de Prié* op 1500 ton, terwijl het slechts 850 ton blijkt te zijn.

Wanneer we de gemiddelde tonnenmaat van de particuliere schepen, namelijk 379,3 ton, vergelijken met die van de compagnieschepen, zegge 447,7 ton, dan stellen we een belangrijke stijging vast in die korte tijdspanne. Dit was vooral het gevolg van het in dienst nemen door de compagnie van grotere schepen, met name de *Concordia* en de *Hertogh van Lorreynen*. De tendens om in de Chinahandel steeds grotere vaartuigen te gebruiken, werd vooral door de Scandinavische compagnieën verdergezet [75]. Globaal gezien, kan men de 25 Oostendse Chinavaarders echter moeilijk tot de grootste van hun tijd rekenen. Ze halen maar een gemiddelde van 409,4 ton, daar waar de 26 Franse Chinaschepen (1719-41) en de 75 Engelse (1719-41) respectievelijk een gemiddelde van 541 ton en 446 „tun" bereiken [76].

2. DE BEMANNING [77]

Hoeveel manschappen waren er nodig om met die schepen de reis naar China tot een goed einde te brengen ? De Hollandse en Engelse compagnieën bemanden toen hun bodems met 20 à 21 man per 100 ton. Bij de *Compagnie française des Indes* lag het gemiddelde wat hoger, namelijk 25,4 [78]. De Oostendse Chinaschepen weken weinig van het normaal patroon af, want op 24 schepen troffen we er 19,5 à 21, of gemiddeld 20,3 man per 100 ton aan [79]. Het is echter interessant een onderscheid te maken tussen de bemanningsdichtheid van de particuliere en van de compagnieschepen, respectievelijk 18,7 en 21,8. Paradoxaal genoeg ging de stijging van de tonnenmaat der G.I.C.-bodems dus gepaard met een nog grotere bemanningsdichtheid [80]. Wat dat aspekt betreft, waren de particuliere vaartuigen duidelijk rationeler uitgerust dan die van de G.I.C.

Even relevant voor de doeltreffendheid van een bemanning is de verhouding tussen het aantal effektieve matrozen [81] en de scheepsstaf [82]. Te veel officieren aan boord betekende immers een groot aantal niet-renderende opvarenden. Vooral de Franse compagnie leed aan die kwaal. Het aantal officieren bedroeg er, in verhouding tot het aantal matrozen, geregeld zelfs 50 tot 70 % [83]. Op de Chinavaarders van de Oostendse compagnie was dat gemiddeld 23,6 %, en op de particuliere 24,3 %, of gemiddeld 15 en 10,7 officieren per schip [84]. Spijtig genoeg beschikken we hiervoor over geen vergelijkingsmateriaal voor de rivaliserende compagnieën, behalve dan de Franse, die vermoedelijk in een extreme situatie verkeerde.

Onmiddellijk rijst hierbij ook de vraag, waar die talrijke bemanningen gerecruteerd werden. Op het eerste gezicht zou men veronderstellen dat de plotse heropbloei van de lange-afstandshandel, een schrijnend tekort aan zeelui aan het licht zou gebracht hebben in de Oostenrijkse Nederlanden. Daarom heeft men ook wel eens de hypothese naar voren geschoven dat de Oostendse schepen voor het merendeel met vreemdelingen bemand waren [85]. Deze bewering klopt voor sommige vóóruitredingen, maar moet zeker genuanceerd worden wat de G.I.C. betreft [86]. Het aantal buitenlanders aan boord van de particuliere schepen bedroeg 42,7 % van de totale bemanning, de supercargo's buiten beschouwing gelaten. De Zuidnederlandse zeelieden, voor 2/3 uit Oostende zelf, waren globaal gezien dus toch in de meerderheid. Wel moet opgemerkt worden dat er zich grote schommelingen voordeden van schip tot schip, zodat men toch bij sommige vaartuigen van een vreemde bemanning kon gewagen. Het is verder opvallend dat de schepen met een overwegend Vlaamse bemanning, meestal die van de Gentenaar Maelcamp waren [87]. De tegenovergestelde tendens vinden we bij de Antwerpse associaties, die de voorkeur gaven aan buitenlanders. De Antwerpse koopman, Jacomo de Pret, verdedigde zijn standpunt als volgt, bij het bericht van de kaping van de *Flandria*, een Chinavaarder van Maelcamp (1721) : „ ... men voeght mij daer bij dat sulc is het effect van het gebruycken van persoonen sonder experiencie, want dat het schip *Flandria* genoeghsaem in staet was geweest om sigh vant selver fort Bencola meester te maecken. Daerom moeten ons van alle critique traghten te bevrijden en hervaerene zeeluyden gebruycken" [88].

Tijdens die vóóruitredingen waren de buitenlandse zeelui voor 33,3 % afkomstig uit Engeland en Schotland [89], 30,3 % uit Frankrijk [90], 21 % uit

de Verenigde Provincies, 3 % uit Ierland, 3 % uit Scandinavië, 1,3 % uit Duitssprekende gebieden, 2,5 % uit diverse meestal mediterrane landen ; voor 5,6 % was de herkomst onbekend [91]. De landen in kwestie, vooral die waar een rivaliserende compagnie gevestigd was, waren daar natuurlijk niet mee ingenomen en trachtten deze „emigratie" te verbieden, blijkbaar met weinig succes [92]. Dat doet echter de vraag rijzen in hoeverre onze bevindingen niet vertekend zijn door naturalisaties of gewoon door vervalsing van de nationaliteit. Dat is niet uitgesloten, maar naturalisaties en dergelijke waren waarschijnlijk vooral van toepassing op kapiteins, hogere officieren en supercargo's. Vervalsingen van die aard hebben we dan ook aangetroffen, maar aangezien de juiste herkomst van die personen ons uit de literatuur bekend was [93], hebben we daar rekening mee kunnen houden. Het vervalsen daarentegen van de geboorteplaatsen der gewone matrozen lijkt ons onwaarschijnlijk. Bewijs hiervoor kan wellicht de aanwezigheid zijn van de talrijke Duinkerkenaars, die toch door hun Vlaamse namen en taal zeer gemakkelijk voor Zuidnederlanders konden doorgaan.

Kunnen we dus beweren dat de inheemse zeelui, globaal gezien, in de meerderheid waren, dan gaat dat niet op wat de hogere officieren betreft. De functie van kapitein werd vooral door Engelsen waargenomen. Dikwijls blijkt ook dat de Oostendenaars die in de admiraliteitsregisters als kapitein vermeld staan, in feite slechts als onderkapitein of stuurman gefungeerd hebben. In plaats van T. Becu, Ph. van Maestricht, N. Derudder en Fr. Waerseggere, vermelden andere bronnen respectievelijk Roger Hale, A. Cocke, Peter Jackson en P. Solegard als kapiteins van de *St-Joseph*, *Wirtemberg*, *Brusselse Galleye* en *Keyzerinne* [94].

De oprichting van de G.I.C. bracht enige wijziging in die situatie. Van haar elf Chinareizen had er slechts één plaats met een buitenlandse kapitein, namelijk de Duinkerkenaar Michiel Pronckaert op de *Tijger*. De overige kapiteins waren allen Oostendenaars, die toen naar alle waarschijnlijkheid ook effektief hun functie uitoefenden. Uit de loopbaan van enkelen onder hen blijkt immers dat ze tijdens de vóóruitredingen ruime ervaring opdeden.

Johannes de Clerck (° Oostende 1695)
- kapitein *Prins Eugenius* (Malabar 1719)
- onderkapitein *Stad Gent* (Surate 1721)
- 1e stuurman *Marquis de Prié* (China 1723)
- kapitein *Keyzerinne* (G.I.C. China 1725)
- kapitein *Duc de Lorraine* (G.I.C. China 1732)

Johannes de Waele (° Oostende 1692)
- 3e stuurman *Marquis del Campo* (Guinea 1719)
- 2e stuurman *Comte de la Laing* (Moka, Coromandel 1721)
- onderkapitein *Arent* (China 1724) G.I.C.
- kapitein *Arent* (G.I.C. China 1726)

Egidius Reyngoet (° Oostende 1693)
- 2e stuurman *Marquis de Prié* (China 1723)
- onderkapitein en later kapitein *Marquis de Prié* (G.I.C. China 1725)
- kapitein *Concordia* (G.I.C. China 1727)

Ook het globaal aantal vreemdelingen was niet meer zo belangrijk als tijdens de particuliere expedities, namelijk nog 31,4 % van het totaal [95]. Dat kan nog altijd veel lijken, maar we zien bv. dat de Hollandse Chinavaarder *Coxhorn*

(1729) 29 buitenlanders aan boord had op een totale bemanning van 85 man, of 34,1 % [96]. Men kan het vreemdelingenaandeel bij de G.I.C. dus nog moeilijk overdreven noemen.

Dat aandeel was wel groter bij de latere compagnie-expedities dan bij de eerste. De oorzaak daarvan was waarschijnlijk de grotere tonnenmaat van de latere schepen en ook het feit dat er in die jaren meer Bengalenschepen uit Oostende vertrokken [97]. In die periode waren er blijkbaar meer zeelui nodig dan Oostende zelf kon leveren. Dat veronderstelt dat het Oostendse zeelieden-potentieel tot op zekere limiet volstond om de compagnieschepen te bemannen. Eenmaal die grens overschreden, moest er beroep gedaan worden op vreemdelingen. Hetzelfde verschijnsel was reeds vóór de oprichting van de G.I.C. merkbaar. Zo zien we dat in 1719, wanneer een ganse vloot uit Oostende afvoer naar Oost-Indië, het percentage buitenlanders ook navenant was. In 1722 vertrok tijdens het voorjaar slechts één schip, en daarop waren dan ook 87,8 % Zuidnederlanders [98].

Ook valt er bij de Oostendse compagnie een verschuiving te noteren in de herkomst van deze vreemde bemanningsleden. Niet minder dan 50,4 % was afkomstig van Duinkerken, 10,1 % uit de rest van Frankrijk, 9,8 % uit de Verenigde Provincies, 6,8 % uit Scandinavië, 5,6 % uit Spanje [99], 4,4 % uit Engeland, 3,9 % uit Ierland, 3,6 % uit Duitssprekende gewesten, 2,6 % uit Italië, 1,5 % uit diverse weinig voorkomende streken en 1,3 % was onzeker. De verklaring voor de spectaculaire achteruitgang van het Engels-Schotse aandeel (van 33,3 % naar 4,4 %) zal wellicht dezelfde zijn als voor het plotse overschakelen van Engelse op Hollandse schepen door de G.I.C. [100]. Hoe is dan echter de laksheid van de Duinkerkse admiraliteit in dat opzicht te verklaren ? [101]. Een onkostenpost in het „Register van Rekeningen en Facturen" van de *Arent* en de *St-Elisabeth* (1724) kan hierin misschien enig licht brengen. Die post luidt : „ – 300 fl. voor presenten aen d'Admiraliteyt tot Duynkerken, uyt consideratie van de gedaene diensten, soo ten regarde van de zee-officieren als matroosen soo in onsen dienst overgekomen zyn." [102]

De maandenlange zeereizen, de voortdurende klimaatsveranderingen en het ongezond logies gingen meestal gepaard met talrijke sterfgevallen onder de bemanning. De voornaamste oorzaken waren scheurbuik en dysenterie of „rode loop". Dermigny schat de normale verliezen aan boord van een Oost-Indiëvaarder op 15 à 20 %. De 11,4 % doden van de Franse compagnie in de jaren 1735-1742, en de 12 % van de Zweedse compagnie in de periode 1732-1806, beschouwt hij als een minimum [103]. De Oostendse compagnie echter verloor tijdens haar reizen naar China amper 86 man op een totaal van 1075, of juist 8 % [104]. Dat ook hier het grootste gedeelte van de sterfgevallen aan ziekte te wijten was, blijkt uit de spreiding ervan. Van de 86 doden vielen er 9 op de heenreis, 43 in Kanton en 34 op de terugreis. Vooral het verblijf in Kanton was dus moordend [105]. De oorzaak van het lage sterftecijfer kan misschien liggen in het gebruik van citroensap, het enige doeltreffende middel tegen scheurbuik [106]. Zo troffen we tussen de levensmiddelen die aan boord van de *Duc de Lorraine* geladen werden, één „vatien limoensop" en „1/2 casse citroenen" aan [107]. Van een toestel om het water te zuiveren – wat normaal veel bijdroeg tot een geringe sterfte – vonden we echter geen spoor [108].

Ook van desertie had de G.I.C. weinig te lijden. Slechts 15 man deserteerden op een totaal van 968 (we lieten de bemanning van de *Apollo* buiten beschouwing), of amper 1,6 %. Een uitzondering was het smokkelschip de

Apollo, met 38 deserteurs op 107 man. Dat hoge aantal was te wijten aan de bijzondere omstandigheden waarin de reis verliep. Enkele dagen na de afvaart uit Cadiz werden al 15 Spanjaarden op bevel van de Spaanse overheid van boord gehaald [109]. De overige 23 liepen vooral in Kanton over naar enkele Engelse schepen [110]. De reden hiervoor is maar al te duidelijk. Tijdens het verblijf in Kanton was immers uitgelekt dat de *Apollo,* die onder Pruisische vlag voer, in feite een Oostendse „interloper" of smokkelschip was. De Engelse schepen die daar lagen, maakten al voorbereidselen om die „interloper", van zodra hij zou afvaren, te praaien [111]. De gespannen sfeer die er heerste, zal wel de hoofdoorzaak geweest zijn van de deserties. Het viel allemaal nogal mee voor de *Apollo,* want na heel wat avonturen slaagde het schip erin behouden en wel Hamburg te bereiken [112].

Afgezien van deze uitzonderlijke reis, mogen we echter besluiten dat desertie zelden voorkwam in normale omstandigheden. Dit had de G.I.C. gemeen met de Noordnederlandse O.I.C. Bij de Engelse was desertie een veel frequenter verschijnsel, en dit omdat de Engelse matrozen in vergelijking met de Hollandse veel slechter behandeld werden [113]. Logischerwijze kunnen we hieruit afleiden dat ook de matrozen van de Oostendse compagnie over hun behandeling tijdens de lange reizen niet te klagen hadden.

Het feit dat de zeelieden van de G.I.C. voor een aanzienlijk deel uit Oostende zelf afkomstig waren, alsook de relatief goede behandeling die ze genoten, waren er waarschijnlijk de oorzaak van dat de compagnie haar zeevarend personeel niet veel beter hoefde te betalen dan haar rivalen. De lagere bemanningsleden ontvingen in Oostende zelfs een geringer loon dan in Amsterdam [114]. Wat dit onderdeel van de transportkosten betreft, waren de Oostendenaars dus niet benadeeld t.o.v. hun concurrenten.

3. DE UITREDING EN DE TRANSPORTKOSTEN

a. De uitreding

Na het aankopen van de schepen en het aanmonsteren van de bemanning volgde het „armement", of het eigenlijk reisklaar maken ervan. Normaal valt ook de commerciële lading daaronder, maar deze komt hier niet meer ter sprake [115]. Wat er overbleef, werd in de „Registers van Rekeningen en Facturen" geboekt onder de algemene naam „armements-" of „uitredingskosten" [116]. Deze post bestond enerzijds uit lonen voor de timmerlui, matrozen en ander werkvolk die zorgden voor het opknappen van het schip [117], en anderzijds uit de uitgaven voor houtwaren, touwwerk, zeildoek, nagels, koperen platen, verf, teer, Spaanse zeep, lijnwaad, ballast [118], wapens, veevoeder en vooral de levensmiddelen. Ook het „hand-" en „landgeld" voor de bemanning, en de vergoeding voor de loods werden in die rubriek ondergebracht.

De herkomst van die goederen, die we terugvonden in de briefwisseling of in de rekeningen zelf, onderlijnt duidelijk het internationaal karakter ervan [119]. Scheepshout liet men aanvoeren uit de Baltische en Scandinavische gebieden, zoals Riga, Danzig en Frederikstad, maar men bestelde ze ook in de Verenigde Provinciën en éénmal werd een partij bomen opgekocht in het Ieperse. Het zwaar zeildoek ontbood men uit Holland, en het lichte uit Gent. De touwen en trossen liet men slaan te Brugge. De metaalwaren waren afkomstig uit Zweden of Hamburg, en de steenkolen uit Newcastle. De vaste leverancier

van rode-, witte- en brandewijn was Thomas Clock uit Bordeaux. Het vlees werd gekocht te Brugge of in Duinkerken, maar wanneer de prijs steeg, ging men het zelf in Ierland halen. Met dat vlees werd heel omzichtig omgesprongen. Het inzouten gebeurde onder streng toezicht, want het speelde een belangrijke rol in het bewaren van dat vlees. Verder moest het gewicht van elk vaatje vlees tot op een ons na gekend zijn, opdat men tijdens de reis de rantsoenen nauwkeurig zou kunnen berekenen. Behalve de vis, die uit Holland of Zeeland aangevoerd werd, werd de rest van levensmiddelen door de Oostenrijkse Nederlanden zelf geleverd. Tenslotte werden er nog „fusieken en pistolen" besteld te Luik, terwijl azimutkompassen en zeekaarten in Engeland gekocht werden.

Het is duidelijk dat er aan die uitredingen heel wat beslommeringen verbonden waren [120]. De directeurs, ook de particuliere, hadden meestal de tijd niet om zich daarmee in te laten, en ze vertrouwden de uitredings- en venditiewerkzaamheden dan ook toe aan Oostendse reders die werkten tegen provisie en commissieloon. Vóór het oprichten van de compagnie waren de voornaamsten Jan Albert van Cotthem en Pieter Frans Woelaert, die respectievelijk vijf en vier China-uitredingen verzorgden [121]. Woelaert ontving als uitruster van de *Prins Eugenius* (1720) en van het *Huys van Oostenryck* (1721) telkens 0,5 % commissieloon en een provisie van ongeveer 6.000 fl. De totale vergoedingen die hij ontving, beliepen 9.067 fl. 3 s. en 9.816 fl. 19 s. 5 d. Zndl. w.g. [122].

De directeurs van de G.I.C. deden voor de uitreding van hun schepen beroep op de twee commissionarissen te Oostende, namelijk de reeds vermelde J. A. Van Cotthem en Louis Bernaert. Daar de eerstgenoemde reeds eind 1724 overleed, werd daarna alles door Bernaert alleen beredderd [123]. Als vergoeding hiervoor ontving hij 0,5 % van de venditie-opbrengsten, wat hem voor de eerste vier China-expedities ongeveer 60.000 fl. moet opgebracht hebben [124]. Of hij ook nog een andere vorm van vergoeding kreeg, hebben we uit de bronnen niet kunnen opmaken.

In 1730 echter ontstond er onenigheid tussen Bernaert en de directeurs, o.a. over zijn te hoge onkostennota's. Het liep uit op een proces dat zoals gewoonlijk jaren aansleepte [125]. Hoe het juist afgelopen is, is ons onbekend, maar in ieder geval werd de plaats van Bernaert als hoofdcommissionaris van de G.I.C. te Oostende, sinds 10 mei 1733 door een ander ingenomen, namelijk Guillaume Dujardin [126].

b. De transportkosten

Aan de hand van de uitgaven voor de schepen, de uitrusting en de bemanning ervan, was het mogelijk om de transportkosten voor de Chinaschepen van de G.I.C. te berekenen [127]. Hierbij werd natuurlijk geen rekening gehouden met andere posten, zoals de zilverlading, de vergoedingen voor de supercargo's en de verdere kosten bij de terugkeer in Oostende [128]. Van die uitgaven tijdens het verblijf te Kanton hebben we slechts die in verband met schip en bemanning in rekening genomen, en niet de meer commerciële „ongelden" zoals haven- en andere belastingen, factorijhuur, enz... [129]. De som van de eigenlijke transportkosten, gedeeld door het tonnage van de schepen, geeft de transportprijs per scheepston. Het resultaat van die bewerking was het volgende : (alles in Zndl. fl. w.g.)

		Minimum-tonnage	a. *Inkoop schip*	b. *Uitrustings-kosten*
1.	*Arent*	350	10.300	39.314
2.	*St. Elisabeth*	400	25.788	41.248
3.	*M. de Prié*	450	18.000	51.252
4.	*Keyzerinne*	400	57.009	32.309
5.	*Arent*	350	8.000	32.401
6.	*Leeuw*	400	57.397	33.630
7.	*Tijger*	450	54.331	31.619
8.	*M. de Prié*	450	12.000	44.987
9.	*Concordia*	600	80.381	53.633
10.	*Apollo*	400	28.500	52.939
11.	*Duc de Lorraine*	550	112.849	41.075

	c. *Maandgelden* [130]	d. *Kosten te Kanton*	e. *Totale transport-kosten*	f. *Transportkosten per ton*
1.	19.554	5.788	74.957	214
2.	18.994	5.512	91.543	229
3.	21.951	7.105	98.309	218
4.	20.814	8.260 [131]	118.391	296
5.	24.315	7.036	71.751	205
6.	26.383	8.443	125.853	315
7.	27.394	10.258	123.602	275
8.	23.705	7.331	88.023	196
9.	30.800	7.315	172.129	287
10.	26.305	10.947	118.691	297
11.	29.389	7.782	191.095	347
			Totaal : 1.274.344	265 fl. 10 s.

Slechts voor één particulier Chinaschip, namelijk de *Prins Eugenius* (1720 ; 400 ton), vonden we de gegevens die een dergelijke berekening van de transportkosten mogelijk maakten [132].

– inkoopsom schip	20.000
– uitrusting schip	35.366
– maandgelden voor bemanning	21.063
– vergoeding voor Tobin als kapitein	11.229
– scheepsonkosten tijdens de reis [133]	2.190

Totaal : 89.848 fl. Zndl.w.g. of gemiddeld 224 fl. 12 s. per ton.

Volgens dat ene geval zou de transportprijs voor de particuliere China-uitredingen lager gelegen hebben dan die voor de G.I.C. Dat ene geval is vermoedelijk ook relevant voor de meeste van de vóóruitredingen. In de tabel hierboven valt immers op hoezeer de schommelingen in de totale G.I.C.-transportprijzen bepaald werden door de inkoopprijs van het schip. Deze laatste blijkt de enige belangrijke variabele factor te zijn.

We hebben echter gezien hoe de inkoopprijzen van de particuliere China-schepen heel wat lager lagen dan die van de compagnieschepen [134]. Daarom

mogen we aannemen dat de transportprijzen van de private uitredingen globaal misschien wel hoger zullen geweest zijn dan deze van de *Prins Eugenius* [135], maar toch lager dan deze van de G.I.C.

Voor de overige Westeuropese compagnieën zijn dergelijke gegevens zeldzaam [136]. Het vrachttarief dat in die tijd door de East-India Company betaald werd aan de scheepseigenaars, de „shipshusbands", bedroeg voor een Chinavaarder 25 £. Sterling per ton (of 267 fl. Zndl. w.g.). In dat tarief waren de vergoedingen voor het gebruik van het schip, de overige uitredingskosten en de maandlonen van de bemanning begrepen, maar niet de uitgaven voor de supercargo's en de handelswaar, die natuurlijk ten laste waren van de compagnie [137]. Hierdoor is dat tarief goed vergelijkbaar met de transportkosten van de G.I.C.

Ook voor vijf Hollandse Chinaschepen (1729-35) slaagde Glamann erin de transportkosten te berekenen [138]. Daar het tonnage van deze schepen echter onbetrouwbaar was, moest er beroep gedaan worden op een meer ingewikkelde methode. Glamann ging daarvoor uit van het totale gewicht aan thee dat door die schepen was meegebracht en hij nam aan dat het aandeel van die thee in de totale lading, gelijkgesteld kon worden met het aandeel van de thee in de totale venditie-opbrengst van die schepen [139]. Dat aandeel bedroeg 75 %.

Van de transportkosten berekende hij daarop hetzelfde percentage en deelde dit door het aantal ton meegebrachte thee [140]. Het resultaat was dan de transportprijs per ton thee, en deze beliep 276 fl. Holl. cour. (of 265 fl. Zndl. w.g.). Om dat gemiddelde te kunnen vergelijken met het Oostendse, hebben we dit laatste herberekend, nu volgens de methode van Glamann. In het totaal verkocht de G.I.C. 3.949.577 lb. thee, of 3.616 ton [141]. Het aandeel van die thee in de globale venditieopbrengst bedroeg 76 % [142]. Hetzelfde percentage van de totale G.I.C.-transportkosten beliep 892.491 fl. 17 s., wat gedeeld door de 3.616 ton thee een gemiddelde transportprijs gaf van 270 fl. 16 s. Zndl. w.g. per ton thee. Het bekomen resultaat blijkt slechts een weinig af te wijken van het gemiddelde dat we eerst op de gewone manier berekend hadden, namelijk 265 fl. 10 s. Dit betekent meteen ook dat de methode van Glamann om de transportprijs per ton thee te bekomen, eveneens heel dicht de algemene transportprijs per scheepston Chinagoederen benadert, iets wat Glamann trouwens had verondersteld.

Wanneer we tenslotte de gemiddelde transportprijzen van de verschillende compagnieën vergelijken [143], dan valt onmiddellijk op hoe dicht die bij elkaar liggen.

Er is echter reeds gewezen op de hoge inkoopsommen van de G.I.C.-schepen en hun laag rendement, wat te wijten was aan de abnormale omstandigheden. Afgezien van die scheepskosten, moeten de transportkosten van de G.I.C., net zoals deze van de particuliere uitredingen dus toch geringer geweest zijn dan de Hollandse en de Engelse. De oorzaken daarvan zijn moeilijk te achterhalen, vooral omdat de afzonderlijke elementen van de buitenlandse transportprijzen ons niet bekend zijn.

Waarschijnlijk zullen echter de kortere reizen van de Oostendse schepen hierin een rol gespeeld hebben [144].

4. DE ZEEROUTE

a. De haven van Oostende

Deze haven, die het begin- en eindpunt was van de lange Chinareizen, bood op zichzelf reeds talrijke moeilijkheden voor de zeelui. Het in- en uitvaren van grotere schepen werd immers gehinderd door een zandbank die de toegang volledig afsloot, op een enge en ondiepe vaargeul na [145]. De Chinaschepen moesten meestal tot het springtij wachten om de haven uit te kunnen, en een loods was onontbeerlijk [146]. Het was echter vooral bij de terugkeer van de volgeladen schepen dat het probleem zich in volle ernst stelde. Zo zien we het schip de *Marquis de Prié*, dat bij zijn afvaart in 1725 16 en 1/4 voet diepging [147], bij zijn aankomst in 1726 een diepte van meer dan 19 voet bereiken. Pas nadat de scheepslading op negen „bylanders" [148] overgeladen was, en het slechts 15 en 1/2 voet meer diepging, kon de *Marquis de Prié* veilig de haven binnenvaren.

Dat het niet altijd zo vlot verliep, blijkt uit het feit dat de *Keyzerinne*, die samen met de *Marquis de Prié* was aangekomen, vastliep op de zandbank. Slechts „door cracht van volck en slouppen" kreeg men het schip terug vlot [149]. Een bijna identiek ongeval had zich reeds voorgedaan in 1724, wanneer de *Marquis de Prié*, toen nog een particulier Chinaschip, de haven binnenvoer [150].

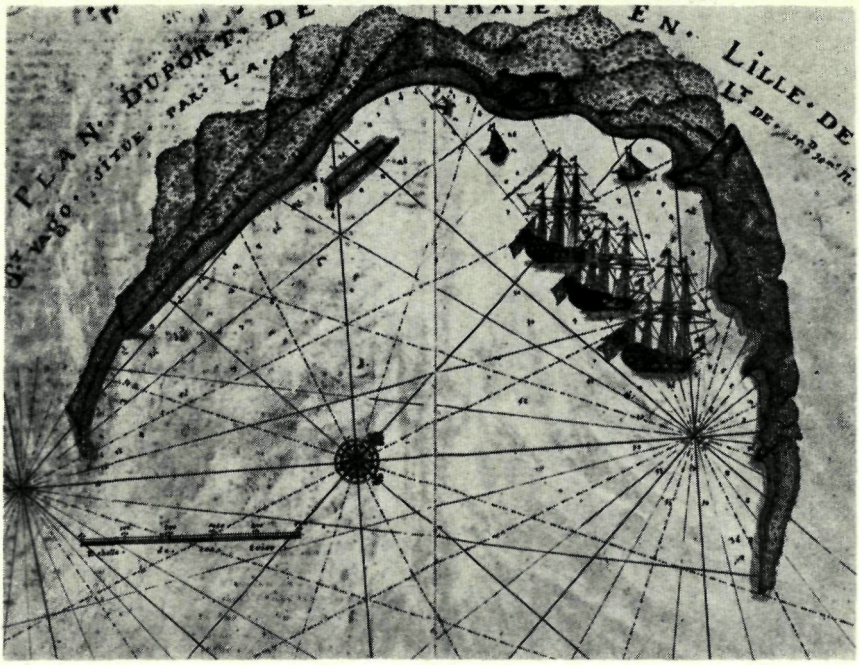
Met de jaren verslechtte de toestand van de haven nog, en een bijkomende moeilijkheid was dat de vaargeul zich verplaatste. In 1727 richtte men de volgende brief tot de terugkerende kapiteins : „synde het incomen (van de haven) tseedert U.E. vertrek van alhier considerabel versleght, en daer comt wel een en alf voet water min, als doen U.E. syt uyt gezeylt. Daer en boven is de Diepte gants verloopen, en wanneer U.E. geforceert wierde om binnen te coomen inde aldergrootste noodt, soo moet U.E. hauden bewesten de stadt en soo naer aende wal commen, dat U.E. het baecken van het oosters hooft bringht aende buyten cant vanden grooten duyn aen Lichemorres, en dat moet U.E. houden tot dat het westers hooft terdeegen verdobbeleert hebt, of omtrent midden in de havent, om de westplaette te mijden, die naer buyten het oosters hooft loopt." [151]

Ondanks de talrijke memories en plannen hierover werden de hoognodige verbeteringswerken niet meer uitgevoerd voor het opschorten van het oktrooi van de G.I.C. [152].

Eenmaal dat men de haven verlaten had, bleef men noodgedwongen op de rede (ankerplaats) liggen tot de wind de gelegenheid bood om het Kanaal uit te zeilen. Hiermee gingen meestal nog één à twee weken verloren [153].

b. De zeereis [154]

De reis zelf verliep normaal volgens een vast tijdschema, dat bepaald werd door de overheersende windrichtingen en zeestromingen. Men verliet de Westeuropese havens in januari of februari, waardoor men aanvankelijk met variabele winden te kampen had. Daarna voer men verder zuidwaarts met de passaatwinden, via de Kaapverdische eilanden en mogelijk ook de Braziliaanse kust, tot men rond 40° Z.B. de westenwinden („roaring forties") bereikte. Met deze winden behield men in de Indische Oceaan ook nog geruime tijd die pal oostelijke koers, tot op ongeveer 72° O.L. Daar zwenkte men naar



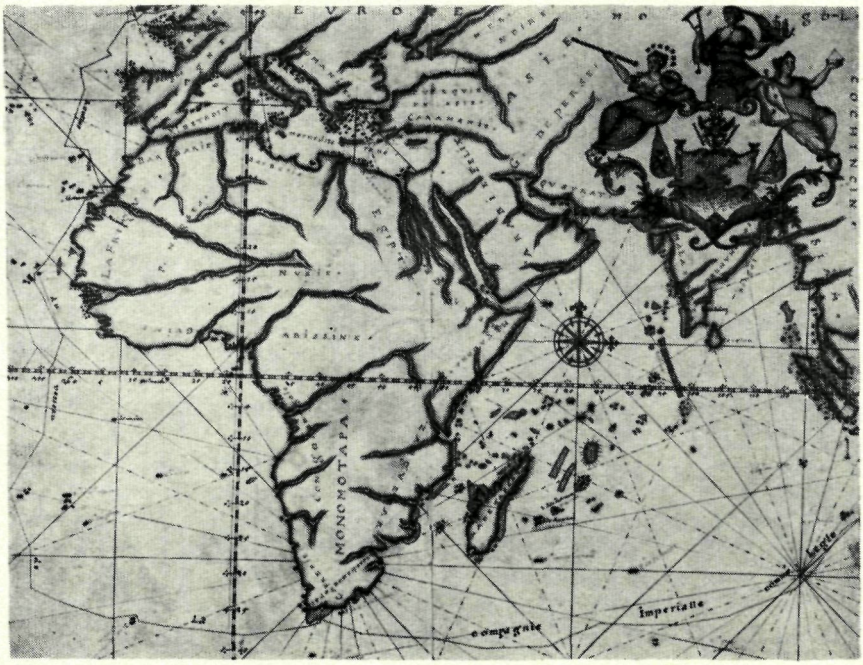
Drie schepen bij het Kaapverdische eiland St.-Jago. Antwerpen, Stadsarchief.



Gezicht op Kanton, uit Histoire générale des voyages, *ed. 1749, dl. VII, p. 13.*

het N.O. af in de richting van de straat van Soenda tussen Sumatra en Java, die men met behulp van de ZW-moesson bereikte [155]. Van dan af bevond men zich in de Chinese zee, waar met diezelfde moessonwind Kanton gemakkelijk te bereiken was. Dit gebeurde meestal rond augustus, de periode van de tyfoons. Oktober was de limietdatum, want dan draaide de moesson. De terugtocht ving aan in december of januari, ditmaal met NO-moesson [156]. Indien men te laat uit Kanton vertrok, liep men gevaar opnieuw door het keren van de moesson, niet meer voorbij het zuidpunt van Afrika te geraken. Voorbij de Kaap kwam men met de passaatwinden, meestal via Sint-Helena en Ascencion, tot op de breedte van de Azoren, vanwaar men met de „westerlies" gemakkelijk de Westeuropese havens kon bereiken. De afstand tussen Kanton en deze havens bedroeg 15 à 16.000 mijl, en de volledige reis, het verblijf in Kanton meegerekend, nam gemiddeld 20 maanden in beslag.

De Oostendse schepen volgden natuurlijk in grote lijnen datzelfde schema [157]. Een mooie illustratie hiervan vinden we in het journaal van de *Arent* (1724), waar de volledige heenreis van het schip op twee kaarten werd aangebracht [158]. Wat vooral opvalt, en iets van het normale patroon afwijkt, is de enorme afstand die tussen 35° en 40° Z.B. in oostelijke richting werd afgelegd [159]. Niet alleen was de boog, die in het zuiden van de Atlantische Oceaan gemaakt werd om de Z.O.-passaat te omzeilen, uitermate groot, maar ook wachtte men in de Indische Oceaan langer dan normaal om naar het N.O. af te zwenken. Volgens de kaart gebeurde dit pas rond 95° à 100° O.L. [160], daar waar men gewoonlijk reeds in de omgeving van de eilanden Amsterdam en Sint-Paul, of op 72° O.L., de steven naar het N.O. wendde [161]. Ook de



Route van de „Arent" volgens Ville Pichart uit St Malo. Zie ook voetnoot 158 en 159. Antwerpen, Stadsarchief.



Tweede deel van de route van de „Arent" volgens Ville Pichart uit St Malo. Zie ook voetnoot 166. Antwerpen, Stadsarchief.

Tijger (1726) zou volgens de notities van een stuurman [162], pas vanaf 92° O.L. koers gezet hebben naar het noorden. Men zou natuurlijk die lange afstand kunnen toeschrijven aan fouten vanwege de cartograaf en de stuurman, vooral omdat er van juiste bepaling van de lengteligging in die tijd geen sprake kon zijn [163]. Wij stellen echter vast in een ander journaal [164], dat de *Concordia* en de *Marquis de Prié* op 2 mei 1727 het eiland Sint-Paul in zicht kregen (en zich dus op 72° O.L. bevonden), en daarna nog 12 dagen pal oostwaarts bleven varen. Op de 14e mei ontstond er dan nog een meningsverschil tussen de kapiteins Reyngoet en de Brouwer over de te volgen koers. De eerste zette koers op het N.N.O., terwijl de tweede verder oostwaarts trok. Bij Java vonden ze elkaar echter terug.

Hieruit blijkt dat de Oostendse kapiteins wel degelijk de gewoonte hadden een flink stuk oostelijker door te varen in de Indische Oceaan dan wat Dermigny als normaal vooropstelt. Misschien was dit een van de oorzaken van hun relatief snelle reizen, waarover we het verder zullen hebben [165]. Een ander gevolg was dat ze niet onmiddellijk bij de straat van Soenda terecht kwamen, maar wel meer oostelijk, op de kust van Java [166]. Veel tijd werd daardoor blijkbaar niet verloren.

De gespannen toestand tussen de G.I.C. en haar rivalen was er de oorzaak van dat het aantal aanlegplaatsen, waar de schepen proviand en drinkwater konden inslaan, beperkt was tot Santiago, één van de Kaapverdische eilanden [167] en enkele kleinere eilanden bij Java, zoals het „Meeuwen-" en het „Clappereiland". Op de terugweg deed men vooral de eilanden Ascencion,

St-Helena en Bahia (de los todos Santos) in Brazilië aan. Niettegenstaande het verboden was, poogde de bemanning dikwijls al een deel van de pacotille in Brazilië te verkopen. Dat kunnen we opmaken uit volgende brief van J. de Pret aan J. Ley van 2 april 1732 : „Je vois votre sentiment qu'on pourrait toucher au Brésil. Si on donne la faculté aux capitaines, je suis seur qu'ils le feront, car c'est la place la plus commode pour vendre les paccotilles de soyeries. Ils l'ont fait toujours et cela a toujours donné matière aux disputes." Bahia was ook de rendez-vous-plaats voor de terugkerende China-schepen en kleinere vaartuigen van de compagnie die uit de thuishaven instructies en inlichtingen meebrachten [168]. Met hetzelfde doel werden soms ook vissersschepen gehuurd die dan vóór het Kanaal moesten kruisen [169]. Interessant was het project om het eiland *Fernando de Noronha,* bij de Braziliaanse kaap Sao Roque, te kolonizeren en het om te vormen tot een eigen verversingsstation voor Oostendse schepen [170]. Door het opheffen van de compagnie werd dit project uiteraard niet verwezenlijkt.

c. Duur van de reis

De gemiddelde duur van de ganse campagne bedroeg bij de *Compagnie française del Indes* 653 dagen, en bij de Zweedse Compagnie 657 dagen [171]. De elf schepen van de G.I.C. deden er gemiddeld 575 dagen over, zoals blijkt uit onderstaande tabel [172].

G.I.C.-schepen :

	Heenreis		*Verblijf te*	*Terugreis*		*Totaal*
	zeildagen	*ligdagen*	*Kanton*	*zeildagen*	*ligdagen*	
1e exped. 1724 (2 sch.)	184	4	126	223	8	545
2e exped. 1725 (2 sch.)	177	7	164	169	1	518
3e exped. 1726 (3 sch.)	175	20	142	240	105	682
4e exped. 1727 (2 sch.)	164	14	176	188	4	546
5e exped. 1730 (1 sch.)	149	–	127	231	23	530
6e exped. 1732 (1 sch.)	185	10	108	216	14	533
gemiddeld (11 sch)	173	11	145	212	34	575

Particuliere schepen : (totale reisduur in dagen)

1718	*Prins Eugenius*	528	(max.)
1719	*Sint-Joseph*	485	
	Huys van Oostenryck	512	
	Wirtemberg	546	
	Brusselse Galleye	498	
1720	*Prins Eugenius*	440	
	Keyzerinne	464	(max.)
	Cleyne Prins Eugenius	440	
	St-Franciscus Xaverius	551	(max.)
1721	*St-Joseph*	502	
	Huys van Oostenryck	467	
1722	*Keyzerinne*	499	(max.)
1723	*St-Joseph*	533	
	Marquis de Prié	533	
	gemiddeld (op 14 sch.)	500	

Het gemiddelde van de G.I.C.-schepen werd dan nog gedeeltelijk kunstmatig opgedreven door de lange reis van de *Arent*, *Leeuw* en *Tijger* (1726). Die schepen hadden immers bevel gekregen om pas in december naar Oostende terug te keren omdat de Engelse eskaders, die hen waarschijnlijk opwachtten, in dat jaargetijde geen zee meer konden houden [173]. De overige acht schepen haalden een gemiddelde van 535 dagen, wat dichter bij dat van de 14 particuliere Chinaschepen ligt, namelijk 500 dagen [174]. Het totaal gemiddelde van de 25 Oostendse schepen beliep 533 dagen.

Hoe is dit verschil in reisduur met de andere compagnieën uit te leggen ? Het Franse en Zweedse gemiddelde werd op een groter aantal reizen berekend, en daardoor was de kans op schepen met een gemiste overtocht, en die dus in Kanton of elders moesten overwinteren, natuurlijk groter. Bij de Oostendse Chinavaarders valt immers geen enkele gemiste reis te noteren. Ook moet er aangestipt worden dat sommige Franse schepen een omweg maakten langs Voor-Indië en daardoor tijd verloren [175]. Dit geldt niet voor de Zweedse schepen, maar deze laatste maakten wel een omweg langs Cadiz om daar de zilverlading aan boord te nemen, iets wat 3 tot 4 weken in beslag nam [176]. De Oostendenaars hadden dat edel metaal reeds in de thuishaven ingeladen. Deze abnormale en indirekte reizen leggen nog niet alles uit want 9 direkte Chinareizen van de Noordnederlandse O.I.C. (1728-35), die zonder al te veel tegenslag verliepen, duurden gemiddeld 613 dagen [177], wat nog 80 dagen meer is dan de gemiddelde Oostendse reisduur. We stellen echter vast dat deze Hollandse schepen meestal in november of december vertrokken, net zoals de Zweedse trouwens [178]. In Oostende voer men pas in januari of februari uit, de *Hertogh van Lorreynen* vertrok zelfs in april. Dit zal alvast het belangrijkste deel van het tijdsverschil verklaren.

Desnoods zou men nog een oorzaak kunnen zoeken in het sneller afleggen van het trajekt zelf. Er zijn immers enkele aanduidingen in die richting. Eén van de Oostendse Bengalenvaarders, de *Charles VI* van 1725, ving zijn terugreis aan op dezelfde dag als een Engels schip. De *Charles VI*, die nochtans om veiligheidsredenen de noordelijke route rondom Schotland gevolgd had, kwam een maand voor het Engelse schip in zijn thuishaven aan [179]. De *St-Joseph* en de *Marquis de Prié*, van hun kant, bereikten tijdens de heenreis het eiland Madeira pas op 6 maart. De Engelse Chinavaarders waren daar al op 23 januari voorbij gekomen. In de Straat van Soenda vernamen diezelfde Engelsen echter dat de Oostendenaars reeds enkele dagen voorsprong op hen hadden [180].

Bij deze snellere overtochten zou dan de speciale route die de Oostendse kapiteins volgden een rol kunnen gespeeld hebben. De tijdswinst zou dan vooral aan de heenreis te danken zijn en we stellen inderdaad vast dat het gemiddeld aantal zeildagen van de heenreis niet zo hoog was, namelijk 173. De Zweedse Chinaschepen van 1738 en 1744, die beide al bij 72° O.L. de steven naar het N.O. wendden, zeilden er respectievelijk 190 en 218 dagen over [181]. Ook blijkt dat men in Oostende de steven van de schepen besloeg met koperplaten [182]. Dit procédé dat de levensduur van de schepen verlengde en hen toeliet sneller te varen, doordat het koper de afremmende begroeiing van zeekruid en ook houtworm tegenging, zou elders pas rond 1780 veralgemeend zijn [183]. Deze bewering die we o.a. bij Blanchard vinden, strookt echter niet helemaal met de werkelijkheid, want het verkoperen van de scheepswand was bv. in de Verenigde Provinciën al lang verbreid [184]. In Engeland en Frankrijk werd het pas in de tweede helft van de 18de eeuw op

grote schaal toegepast [185], maar het is dus niet uitgesloten dat de rivaliserende Chinaschepen ook over een verkoperde voorsteven beschikten [186]. Aangezien we de duur van de overtocht zelf, m.a.w. de zeildagen, niet systematisch konden vergelijken met andere compagnieën, kunnen we ook niet vooropstellen dat de Oostendse schepen in regel sneller zeilden. Wel wordt het duidelijk dat de Vlaamse kapiteins van de G.I.C., die meestal hun ervaring hadden opgestoken tijdens de particuliere expedities en onder leiding van Engelse kapiteins, geëvolueerd waren tot volwaardige, zelfs uitstekende zeevaarders [187].

BESLUIT

Wanneer we de maritieme organisatie van de Oostendse Chinahandel globaal bekijken en in het bijzonder die van de G.I.C., dan kunnen we besluiten dat die organisatie – vergeleken met andere compagnieën – erg efficiënt en rationeel was. Ondanks het feit dat men door omstandigheden gedwongen was om de schepen veel te duur aan te kopen, slaagde men erin de transportprijzen op een normaal peil te houden, waarbij de relatief korte Chinareizen van een niet te onderschatten belang waren. Op die manier droeg de maritieme organisatie zeker bij tot de financiële successen die met de Oostendse Chinahandel geboekt werden.

Résumé français

Dans cet article nous avons étudié l'organisation maritime du commerce de la Chine, qui se faisait à Ostende de 1718 à 1732. Successivement nous avons traité des vaisseaux, de l'équipage, de l'armement et des voyages. Nous pouvons conclure que cette organisation était très efficiente et rationelle, surtout celle de la compagnie (1723-1732). En dépit des circonstances difficiles, dues à la jalousie des concurrents et qui forcèrent les Ostendais à se procurer des vaisseaux à des prix exorbitants, on y a réussi à maintenir les frais de transport à un niveau normal. Surtout les voyages assez courts y ont contribué beaucoup.

English Summary

This article concerns the maritime organisation of the Ostend trade to China (1718-1732). We have studied the ships, the crews, the equipment and the voyages. This organisation was very efficient and rational, especially that of the company (1723-1732). Difficult circumstances, owing to the envy of their concurrents, made them buy their ships at prices that were much to high. Nevertheless, thanks to the relatively short voyages, the Ostenders succeeded in keeping the cost of transport at a normal level.

VOETNOTEN

* Dit artikel is de uitgewerkte versie van een voordracht, gehouden voor de Marine Academie en het Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis in mei 1975. We willen hier van de gelegenheid gebruik maken om onze erkentelijkheid te uiten voor al de opmerkingen en de zeer opbouwende kritiek die de leden van deze geleerde genootschappen ons toen verstrekt hebben. De tekortkomingen van dit artikel blijven we uiteraard volledig voor eigen rekening nemen.

[1] Reeds in 1902 verscheen een uitgebreide politiek-diplomatische studie over de compagnie : M. HUISMAN, *La Belgique commerciale sous l'empereur Charles VI. La compagnie d'Ostende.* Brussel, 1902.

[2] F. PRIMS, *Voor de geschiedenis van de Oostendse Compagnie.* (M(arine) A(cademie) van B(elgië). Med(edelingen), boek VII, 1953, pp. 131-140 ; F. SMEKENS, *Braakliggend terrein betreffende onze Nationale zeevaartgeschiedenis in de Moderne tijden.* M.A.B.Med., boek X, 1956-57, pp. 45-67.

[3] K. DEGRYSE, *De Oostendse Chinahandel (1718-1735)* in *Belgisch Tijdschrift voor Filologie en Gesch.,* LII, 1974, pp. 306-347.

[4] L. DERMIGNY, *La Chine et l'Occident. Le commerce à Canton au XVIIIe siècle,* dl. I, Parijs, 1964, p. 201. Voor meer gedetailleerde gegevens over de verschillende Oostendse O.I.-schepen, verwijzen we naar de chronologische gerangschikte Bijlage I en naar de alfabetisch geordende Bijlage II. Ook niet-Chinaschepen zijn voor de volledigheid daarin opgenomen.

[5] A(lgemeen) R(ijks) A(rchief), Admir(aliteit) 575, 8 feb. 1719. Het schip de *Haesewindt* van 100 ton, werd in 1706 te Oostende gebouwd door scheepstimmerman De Cocker, voor rekening van P. F. Woelaert. Het vertrok in 1719 als de *Marquis de Prié* naar Guinea. In de tweede helft van de 17de eeuw had men te Oostende ook konvooischepen gebouwd. Ook toen was men niet altijd in de wolken over het bereikte resultaat. In 1667 meende men zelfs dat men voor hetzelfde geld, twee veel betere vaartuigen had kunnen kopen in Holland (A. DE GROOTE, *De Vlaamse konvooivaart in de 2de helft van de 17de eeuw,* onuitgeg. licentiaatsverh., Gent, 1974, dl. I, p. 171).

[6] Een patent werd slechts verleend mits er kon bewezen worden dat het schip de eigendom was van inwoners uit de Oostenrijkse Nederlanden. Deze registers zijn A.R.A./Admir. 563 en 575.

[7] India Office, Home Miscellaneous 74, p. 473 : rapport van de Engelse consul te Oostende.

[8] Namelijk de *St-Franciscus Xaverius* van 1720 (A.R.A./Admir. 563, 28 dec. 1719). Zie ook Bijlage II waarin ook de herkomst van de vaartuigen wordt opgegeven.

[9] Die zes waren de *Prins Eugenius,* de *St-Joseph,* het *Huys van Oostenryck,* de *Wirtemberg,* de *Brusselse Galleye* en de *Flandria.* Zie o.a. voor hun vroegere Engelse namen ook Bijlage II. (A.R.A./Admir. 563 en 575 ; Ind. Off. H.M. 74, p. 473.)

[10] De *Keyzerinne* van 1720 komt niet voor in de Admiraliteitsregsiters. Aangezien echter blijkt dat de uitreding ervan volledig vanuit Engeland geleid werd, – wat misschien de oorzaak was van het niet registreren – bestaat er veel kans dat het ook hier om een Engels schip gaat (Museum Plantijn-Moretus, Archief Nr. 1214-1215, dl. III, pp. 23-24).
De *Marquis de Prié* van 1723 komt daarentegen wel voor bij de admiraliteit, maar zonder koopbrief. Volgens O. BUYSSENS echter in *Het uitzicht van de schepen der Oostendse compagnie.* M.A.B. Med., boek II, 1938-39, p. 28, is dit schip in Engeland gebouwd. Jammer genoeg vermeldt hij geen bronnen.

[11] A.R.A./Admir. 575, 20 sep. 1718.

[12] Stadsarchief Antwerpen (S.A.A.)/Insolvente Boedels-kamer (I.B.) 1681, brief van J. de Pret aan Laurent Ley te Cadiz van 4 sep. 1733. de Pret begaat hier een kleine onnauwkeurigheid wanneer hij het heeft over „la C° d'angleterre". Die bezat immers zelf geen schepen maar huurde ze. In plaats van „la C°" moeten we hier dus eigenlijk „the shipshusbands" (zo werden die verhuurders genoemd) lezen.

[13] Over de herkomst van de compagnieschepen zijn we ingelicht door de „Registers van Rekeningen en Facturen" van de uitredingen. Daarin staat naast de aankoopsom ook dikwijls de plaats van herkomst vermeld (S.A.A./Generale Indische C° (G.I.C.) 5539, 5800, 5542, 5549, 5557, 5550. Deze gegevens konden aangevuld worden met de verkoopakten van de schepen *Arent, Leeuw* en *Tijger* (Gentse Universiteitsbibliotheek (G.U.B.), Handschriftenleeszaal Ms. 1918, nrs. 7, 8, 15 en 17).

[14] Namelijk de *Wirtemberg* die voortaan de *Arent* werd genoemd, en de *Marquis de Prié.*

[15] Voordien droegen ze respectievelijk de volgende namen : de *Stad Brugge,* de *Twee Gebroers,* de *St-Guillelmo* of de *Comte de Toulouse,* en de *Prince George.* De schepen die door de directeurs voor de Bengalenhandel aangekocht werden, waren de *Carolus VI* en de *St-Carolus* (ex-*Franciscus Xaverius*) die van de particuliere reders overgenomen werden ; de *Peis* (ex-*Carteret*) en de *Hoop* werden in Londen en in Holland aangeschaft. De aankoopprijzen bedroegen in diezelfde volgorde 28.442, 39.000, 39.042 en 25.460 fl. w.g.

[16] BUYSSENS, *art. cit.,* p. 44.

[17] Namelijk 3 reizen naar China (1 als de *Wirtemberg* in 1719, en 2 als de *Arent* in 1724 en 1726) en 1 naar Moka en de Coromandelkust als de *Comte de Lalaing* in 1721 (A.R.A./Admir. 563, 13 juni 1721).

[18] DERMIGNY, *op. cit.*, dl. I, p. 207.

[19] Cfr. infra.

[20] G.U.B./Ms. 1918 (2).

[21] G.U.B./Ms. 1996, brieven van 18 en 21 april 1725.

[22] BUYSSENS, *art. cit.*, p. 44.

[23] HUISMAN, *op. cit.*, p. 422.

[24] *Ibidem*, p. 475.

[25] Het achtste schip, de *St-Elisabeth*, was toen al gesloopt (cfr. infra).

[26] S.A.A./G.I.C. 5676, resolutie van 30 mei 1729.

[27] De *Arent* op 18 april 1730 te Oostende (S.A.A./G.I.C. 5542, p. 303) ; de *Keyzerinne* in maart 1732 te Hamburg (*Ibid.* 5557, p. 172) ; de *Marquis de Prié* op 6 okt. 1732 te Oostende (*Ibid.* 5549, p. 233) ; de *Leeuw* op 8 jan. 1733 te Londen (*Ibid. 5542*, p. 303).

[28] S.A.A./G.I.C. 5550, p. 171, 311 en nr. 5542, p. 305. Vorige pogingen om die schepen te verkopen, o.a. in 1735, waren mislukt doordat er, naar de mening van de directeurs, niet genoeg voor de schepen geboden werd (S.A.A./G.I.C. 5676, resoluties van 28 maart en 31 okt. 1735).

[29] De bronnen hiervoor waren dezelfde als voor het bepalen van de herkomst van de schepen. Deze tabel bevat slechts de in het buitenland aangekochte schepen. De in Hamburg en in Oostende gebouwde schepen worden verder besproken.

[30] S.A.A./I.B. 1614, handelsjournaal van J. de Pret, 31 maart 1723 ; zie ook I.B. 1671, brief van J. de Pret aan Soenens van 17 aug. 1722.

[31] S.A.A./I.B. 1671, brief van J. de Pret aan P. de Kimpe van 4 jan. 1723.

[32] Dat schip bleef in feite bezit van de G.I.C. en maakte in 1730 onder de naam *Apollo* nog een illegale reis naar Kanton.

[33] G.U.B./Ms. 1997, brief van Bernaert aan de directeurs (27 aug. 1725).

[34] Zowel de *St-Elisabeth*, de *Keyzerinne* als de *Tijger* waren immers van Hollandse makelij.

[35] V. BARBOUR, *Dutch and English Merchant shipping in the 17th century*, Ec.H.R., 2, 1929-30, p. 276.

[36] G.U.B./Ms. 1918 (15), verkoopakte van de *Leeuw* (12 nov. 1725).

[37] S.A.A./G.I.C. 5542, p. 83.

[38] Indien het om Hollandse florijn courant gaat, dan komt dit neer op 23.040 fl. Zndl. wisselgeld.

[39] G.U.B./Ms. 1918 (17), verkoopakten van de *Tijger*.

[40] S.A.A./G.I.C. 5542, p. 3.

[41] Cfr. infra, de tabel van de uitredingskosten.

[42] HUISMAN, *op. cit.*, pp. 230 en 244.
- de Engelse *Bill* op 24 juni 1723.
- het Hollandse *Plakkaat* op 19 juni 1723.
- het Franse edict op 16 aug. 1723.

[43] De G.I.C. kocht – ook rekening houdend met de Bengalenvaarders – 4 schepen in de Verenigde Provincies en 2 in Engeland (cfr. supra). Tijdens de vóóruitredingen waren er van de 9 Chinavaarders, 8 uit Engeland en slechts 1 uit Amsterdam afkomstig.
Volgens HUISMAN (*op. cit.*, p. 230) blijken er in Engeland inderdaad extra-zware straffen voorzien geweest te zijn voor de overtreders van de bill van 1723, zoals een verbeurdverklaring der bezittingen, enorme boeten en behandeling als staatsvijand.

[44] Cfr. supra.

[45] S.A.A./G.I.C. 5549, p. 17.

[46] DERMIGNY, *op. cit.*, dl. I, p. 208.

[47] *Ibidem*, p. 215.

[48] BARBOUR, *art. cit.*, p. 275.

[49] S.A.A./G.I.C. 5550, p. 201 en G.I.C. 5649, p. 15.

[50] Zie de gedetailleerde rekening van dat schip (S.A.A./G.I.C. 5654, pp. 143-161).

[51] Cfr. infra ; de tabel van de uitredingskosten.

[52] S.A.A./I.B. 1680, brief van J. de Pret aan Th. Ray van 21 aug. 1733. Bij de verkoop in 1740 bracht het nog amper 10.425 fl. op (S.A.A./G.I.C. 5550, pp.

171 en 311). Sinds het einde van de 17de eeuw hadden de Oostendse scheepsbouwers blijkbaar weinig bijgeleerd (Cfr. noot 5).

[53] BARBOUR, *art. cit.*, p. 263. De grote Engelse koopvaardijschepen maten in de 17de eeuw al tussen de 400 en 800 ton.

[54] BUYSSENS, *art. cit.*, p. 25.

[55] *Ibidem*, p. 34 en 38.

[56] Cfr. Bijlage II. Dat geschut was niet allemaal van hetzelfde kaliber. De *Marquis de Prié* had 22 zesponders en 6 drieponders aan boord (G.U.B./Ms. 1996, brief van 30 dec. 1724). De *Concordia* had 24 achtponders op het dek, 6 vierponders op het halfdek en misschien 2 twaalfponders op het tussendek (G.U.B./Ms. 1996, brief van 8 juli 1725).

[57] Drie particuliere schepen werden gekaapt door Engelsen, eveneens drie door Hollanders, en telkens één door de Algerijnse en Madagaskische zeerovers. Toevallig bevond er zich tussen die acht schepen maar één dat voor China bestemd was. (Cfr. Bijlagen I en II).

[58] De Engelse Chinavaarder, de *Walpole* (1722, 490 ton), was voorzien van 40 kanonnen en verder waren er nog 300 lichtere wapens en 100 sabels aan boord. (MORSE H. B., *The Chronicles of the East India Company trading to China. 1635-1834*. Oxford, 1926-29, dl. I, p. 162, noot 1).

[59] A.R.A./Admir. 563 en 575 ; India Office.H/M. 74, p. 473.

[60] G.U.B./Ms. 2008, een register dat in Oostende werd bijgehouden en waarin per uitvarend compagnieschip, de datum van afvaart, de tonnenmaat en de volledige bemanningslijst werd opgetekend.

[61] DERMIGNY, *op. cit.*, dl. I, pp. 202-204.

[62] S.A.A./I.B. 1682, brief van 27 juli 1735.

[63] DERMIGNY, *op. cit.*, dl. II, p. 521.

[64] Deze afmetingen werden gepubliceerd door L. MERTENS in *La compagnie d'Ostende*, Bulletin de la Société de Géographie d'Anvers, 1881, pp. 416-417. Jammer genoeg vermeldt de auteur zijn bronnen niet. Zijn gegevens konden echter gecontroleerd en aangevuld worden dankzij de studie van O. BUYSSENS, *Scheepsmetingen in Vlaanderen in de 18de eeuw*. M.A.M.B., dl. 1, 1936-37, pp. 94 en 99. De opgegeven afmetingen waren in Oostendse voet :

	Kiellengte	Grootste breedte	Diepte
Marquis de Prié	118	37,75	13,5
Tijger	118	38	14
Leeuw	118	32	15
Concordia	126	41	16
Duc de Lorraine	121,75	39	16,5

(Opm. 1 Oostendse voet = 276 mm.)

[65] M. MORINEAU, *Jauges et méthodes de jauge anciennes et modernes*. Cahiers des Annales, 24, Parijs, 1966, pp. 103-104.

[66] Eén Engelse voet is 305 mm.

[67] De scheepstonnenmaat werd toen in de Oostenrijkse Nederlanden gemeten door het ruim vol te stuwen met „okshoofden" (wijnvaten) van Nantes of Bordeaux. Per vier okshoofden werd één vat of ton gerekend. Vier Bordelese okshoofden vallen juist samen met de officiële Franse „tonneau". (BUYSSENS O., *art. cit.* „Scheepsmeting...", p. 94).

[68] 1 tun zware goederen = 1016 kg.
1 tonneau zware goederen = 979 kg.

[69] Het meten van ditzelfde schip met Bordelese okshoofden gaf 456 vat (BUYSSENS O., „Scheepsmeting...", p. 94), wat amper 6,4 ton minder is dan het tonnage berekend op Engelse wijze. Ook van enkele Bengalenschepen konden we op de Engelse manier de tonnenmaat berekenen. De resultaten stemden ook overeen met G.U.B./Ms. 2008.
Aertshertoginne : zelfde maten als de *Concordia*
St-Carolus : 116 – 36 en 1/4 – 13 en 1/4 = 428,9 tx (400 t)
Carolus VI : 116 – 36 en 1/4 – 13 en 1/4 = 428,9 tx. (400 à 450 t)
Hope : 107 – 34 – 12 en 1/2 = 349,6 tx (350 t)
(De tonnages tussen haakjes zijn die van Ms. 2008).

[70] Cfr. supra.

[71] Het is niet duidelijk waarom hij de tonnages die bij HUISMAN (*op. cit.*) voor-

komen, en die in grote lijnen overeenstemmen met die van G.U.B./Ms. 2008, niet heeft overgenomen.

72 India Office H.M. 74, p. 473. De uitzonderingen zijn het *Huys van Oostenryck* (400 en 500 ton) en de *Keyzerinne* (300 en 400 ton), waarbij de Engelse bron telkens de hoogste cijfers opgeeft.

73 DERMIGNY, *op. cit.*, dl. II, p. 521.

74 Deze fout komt waarschijnlijk voort uit de verwarde gegevens bij N. LAUDE, *La compagnie d'Ostende et son activité coloniale au Bengale (1725-1730)*, Brussel, 1944, p. 235. We komen hier verder nog op terug in Bijlage II.

75 DERMIGNY, *op. cit.*, dl. I, pp. 205-207.

76 *Ibidem*, p. 206.

77 We hebben hier niet zozeer de sociale toestanden aan boord onderzocht maar wel de kwantitatieve en organisatorische aspekten van het probleem. Hoeveel manschappen had men nodig, waar vond men ze en welk sterftecijfer was er aan boord ?

78 DERMIGNY, *op. cit.*, dl. I, pp. 218 en 220. Voor de Engelse en Hollandse schepen is het gemiddelde min of meer geschat. Het Franse gemiddelde daarentegen is berekend op 18 schepen uit de periode 1724-1739.

79 G.U.B./Ms. 2008 ; A.R.A./Admir. 563 en 575. Voor gedetailleerde gegevens per schip, verwijzen we naar Bijlage I.

80 De stijging van de tonnenmaat brengt normaal een daling van de bemanningsdichtheid mee (DERMIGNY, *op. cit.*, dl. I, pp. 218-219).

81 Onder „matrozen" worden verstaan de matrozen, de oplopers (matrozenhelpers) en de scheepsjongens.

82 Onder de scheepsstaf worden verstaan de hogere scheepsofficieren zoals de kapitein, onderkapitein, luitenant en stuurlui, alsook de onderofficieren zoals de bootsman, scheeman, konstabel, bottelier, provoost en kwartiermeesters (respectievelijk belast met het toezicht op de grote mast, de tuigage van het voorschip, munitie en geschut, de levensmiddelen, de gevangenen en tenslotte het matrozenwerk).

83 DERMIGNY, *op. cit.*, dl. I, pp. 222-223.

84 Ook het officierenkorps was bij de particuliere schepen inderdaad niet zo uitgebreid als bij de G.I.C. Als officieren waren er slechts de kapitein en een drietal stuurlui en wat de onderofficieren betreft, kwamen alleen de bootsman en de konstabel overal voor, een provoost was op geen enkel particulier schip aanwezig en meestal waren er ook slechts twee of drie kwartiermeesters in plaats van vier.

85 R. PICARD, J.-P. KERNEIS en Y. BRUNEAU, *Les compagnies des Indes*, Parijs, 1966, p. 148 ; DERMIGNY, *op. cit.*, dl. I, p. 165.

86 Voor de gebruikte bronnen verwijzen we naar noot 79.

87

Schip		% vreemdelingen	directeurs
Huys v. Oostenryck	(1719)	63,8 %	Schilders & C° (A'pen)
Wirtemberg	(1719)	76,4 %	Th. Ray (Oostende)
Huys v. Oostenryck	(1721)	63,5 %	J. de Pret (A'pen)
Flandria	(1721)	12,7 %	Maelcamp (Gent)
Keyzerinne	(1722)	12,2 %	Maelcamp (Gent)

88 S.A.A./I.B. 1671, brief van 8 aug. 1722 aan Soenens.

89 Hoofdzakelijk Engelsen, afkomstig uit Londen en omgeving (de graafschappen Essex en Middlesex).

90 Van de 120 Fransen waren er zomaar eventjes 97 uit Duinkerken.

91 Namelijk personen van wie de geboorteplaats niet werd ingevuld, of plaatsnamen die we niet konden thuisbrengen.

92 HUISMAN, *op. cit.*, p. 139.

93 C. GILL, *Merchants and Mariners of the 18th century*, Londen, 1961.

94 M.P.M./Arch. 1214-1215, dl. III, pp. 23-24 en 31-36 ; Ind. Off. H.M. 74, p. 473.

95 Dat percentage is wat hoger wanneer we de hogere officieren afzonderlijk beschouwen, namelijk 43,3 % (of 29 vreemdelingen op 67 functies).

96 J. DE HULLU, *Over den Chinaschen handel der O.I.C. in de eerste dertig jaar van de 18de eeuw* in *Bijdr. voor Land-, Taal- en Volkenkunde van Ned. Indië*, 73, 1917, pp. 32-154. In een ander artikel *Matrozen en soldaten op de schepen der O.I.C.*, B.T.L.V.N.I., 69, 1914, p. 332, schrijft dezelfde auteur : „Bijna altoos was de bemanning voor een deel, en dikwijls een aanzienlijk deel samengesteld uit vreemdelingen."

97 In 1724 en 1725 vertrok maar één Bengalenschip, in 1726 en 1727 telkens twee.

98 Zie echter ook noot 87 en onze opmerkingen daaromtrent.

[99] Die Spanjaarden bevonden zich aan boord van de *Apollo* (1730), waarover verder meer. Op de Bengalenschepen van de compagnie bestond de bemanning voor 37,2 % uit vreemdelingen. Die buitenlanders waren voor 38,4 % afkomstig van Duinkerken, 9,7 % uit de rest van Frankrijk, 4,6 % uit de Verenigde Provinciën, 3,9 % uit Scandinavië, 13,2 % uit de Mediterrane gebieden, 6 % uit Engeland, 8,6 % uit Ierland, 9,6 % uit Duitssprekende gewesten, 3,2 % uit diverse streken en 2,8 % was onzeker (C. JORDI, *Scheepsbemanningen der Vlaamse Oost-Indiëvaarders (1718-1733)*, Gent 1974, onuitgegeven lic. verhandeling).

[100] Die verklaring zou dan liggen in een uitermate streng en doeltreffend optreden vanwege de Engelse overheid. Cfr. supra.

[101] Ook in Frankrijk was het in dienst treden bij de G.I.C. verboden door het koninklijk edict van 16 aug. 1723 (HUISMAN, *op. cit.*, p. 244).

[102] S.A.A./G.I.C. 5539, p. 158.

[103] DERMIGNY, *op. cit.*, dl. I, pp. 271-272.

[104] Dit werd berekend op gegevens uit de reeds vermelde „Registers van Rekeningen en Facturen" (cfr. noot 13). In deze registers had ook elk bemanningslid zijn rekening. Bij eventueel overlijden (of desertie) werd ook de datum ervan vermeld, namelijk om juist te kunnen berekenen hoeveel loon men aan zijn erfgenamen moest uitbetalen.
Op de Bengalenvaarders van de G.I.C. lag het sterftecijfer nog lager, nl. 6 % (C. JORDI, *op. cit.*, p. 98).

[105] Ondanks het feit dat het verblijf in Kanton maar gemiddeld 5 maanden duurde, en de heen- en de terugreis elk 6 à 7 maanden in beslag namen (cfr. infra).

[106] Dit werd echter pas vanaf het midden van de 18de eeuw algemeen bekend door enkele wetenschappelijke studies erover, en dan bleef het nog een lange tijd beperkt tot theorie (DERMIGNY, *op. cit.*, dl. I, p. 269).

[107] S.A.A./G.I.C. 5748, proviandboek van de *Hertogh van Lorreynen.*

[108] J. GOOSZEN, *Medische verzorging aan boord der schepen van de O.I.C.*, in *Marineblad*, 64, 1954, p. 1201.

[109] S.A.A./G.I.C. 5557.

[110] S.A.A./G.I.C. 5709, boordjournaal van de *Apollo.*

[111] MORSE, *op. cit.*, dl. I, pp. 199-200.

[112] Ind. Off. H.M. 74, p. 97 ; HUISMAN, *op. cit.*, pp. 493-494.

[113] DERMIGNY, *op. cit.*, dl. I, p. 21 (noot 2).

[114] Een matroos van de G.I.C. verdiende 12 fl. per maand en een oploper 7 à 10 fl. (G.U.B./Ms. 2008). Bij de O.I.C. beliep dat 15 fl. voor een matroos en 6 fl. à 8 fl. voor een oploper (DE HULLU, *Matrozen...*, p. 341). Waarschijnlijk werden de hogere bemanningsleden van de G.I.C. beter betaald. Hun inkomsten zijn echter veel moeilijker te bepalen en te vergelijken, omdat rekening moet gehouden worden met de pacotille.

[115] K. DEGRYSE, *art. cit.*, pp. 314-315.

[116] Cfr. noot 13. De commerciële lading werd er geboekt onder de naam „cargaisoen". In tegenstelling met de G.I.C. zijn gegevens over de uitreding van de particuliere Chinavaarders zeer karig.

[117] Dat opknappen bestond hoofdzakelijk uit het verdubbelen van de scheepswand met planken, het kielhalen (om dat gedeelte van de scheepsromp na te zien dat zich normaal onder water bevindt), het teren, verven etc...

[118] Ballast dat soms nog naast het lood aan boord werd genomen. Het lood werd echter normaal in Kanton verkocht en wordt daarom onder de commerciële lading gerekend.

[119] G.U.B./Mss. 1996 en 1997, passim (Kopieboeken van commissionaris Louis Bernaert te Oostende, lopende van 27 nov. 1724 tot 30 juni 1729).

[120] De uitreding was dan nog maar één facet van een expeditie. Ook de terugkeer en de daarmee gepaard gaande vendities brachten heel wat werk mee. Getuige van die veelomvattende aktiviteiten zijn de zopas vermelde lijvige brievenkopieboeken van Bernaert.

[121] A.R.A./Admir. 563 en 575. Woelaerts rustte de *Prins Eugenius* uit in 1718 en 1720, en het *Huys van Oostenryck* in 1719 en 1721. Voor de *Flandria* en de *St-Franciscus Xaverius* van 1720, de *St-Joseph* van 1721 en 1723, en de *Keyzerinne* van 1722, zorgde Van Cotthem. F. van Berblock, Jacobus Bauwens en Pieter de Potter namen in die volgorde de *St-Joseph* (1719), de *Brusselse Galleye* (1719) en de *Marquis*

de Prié (1723) voor hun rekening. Van de 3 overige Chinaschepen konden we de uitrusters niet achterhalen.

122 S.A.A./I.B. 1617 (p. 158) en 1614 (31 maart 1723).

123 HUISMAN, *op. cit.*, p. 478 (noot 3) ; LAUDE, *op. cit.*, p. 48.

124 K. DEGRYSE, *art. cit.*, p. 327.

125 G.U.B./Ms. 1976, procesdossier : G.I.C. contra Bernaert.

126 S.A.A./G.I.C. 5923 (9), instructies aan G. Dujardin (31 okt. 1733).

127 Voor de bronnen verwijzen we opnieuw naar noot 13.

128 Namelijk het lossen van de schepen, het loodsen, de venditie- en andere kosten.

129 K. DEGRYSE, *art. cit.*, p. 311-312.

130 Die „maandgelden" omvatten de saldi die bij de terugkeer werden uitbetaald, evenals de „payementen in zee". Hand- en landgeld zijn er niet bijgerekend omdat deze reeds in de uitrustingskosten (b) vervat zijn.

131 Dat bedrag geven we onder voorbehoud, aangezien het slechts indirekt berekend kon worden, namelijk langs de algemene kosten van dit schip te Kanton en de gedetailleerde kosten van zijn reisgezel, de *Marquis de Prié,* om.

132 S.A.A./I.B. 1617 f° 69 en 158, grootboek van J. de Pret.

133 Dat bedrag lijkt, in vergelijking met gelijkaardige G.I.C.-kosten, abnormaal laag. Het is dan ook niet uitgesloten dat het maar een gedeelte van de kosten te Kanton zou zijn.

134 Cfr. supra. Een compagnieschip kostte gemiddeld 42.232 fl. De aankoopprijs van een particulier Chinaschip beliep gemiddeld 28.421 fl. (Dit laatste gemiddelde werd berekend op 14 van de 15 particuliere Chinavaarders. Van 11 kenden we de juiste aankoopprijs, van 3 hebben we hem geschat. Rekening houdend met hun vroegere of latere waarde, en met het feit dat een schip toen normaal 1/3 van zijn waarde verloor bij zo'n reis, bepaalden we de aankoopprijs van de *Prins Eugenius* (1718), de *Kleine Prins Eugenius* (1720) en het *Huys van Oostenryck* (1721) respectievelijk op 30.000, 18.000 en 16.000 fl. De waarde van de *Keyzerinne* (1720) konden we niet schatten.)

135 Wanneer we de misschien te lage kosten te Kanton (cfr. noot 133) en de gemiddelde inkoopprijs van de particuliere schepen (cfr. noot 134) in acht nemen.

136 DERMIGNY, *op. cit.*, dl. I, p. 215 ; GLAMANN K., *Dutch-Asiatic Trade (1620-1740)*, Kopenhagen, 1958, p. 47.

137 GILL, *op. cit.*, p. 64.

138 GLAMANN, *op. cit.*, p. 47.

139 Die redenering is op het eerste gezicht niet zo vanzelfsprekend, want ze veronderstelt dat er aan de volumeverhouding tussen de thee en de andere Chinaprodukten, éénzelfde waardeverhouding zou beantwoorden. Dit blijkt echter ook bij de G.I.C. het geval te zijn, zoals verder duidelijk zal worden.

140 Eén scheepston thee betekent een gewicht van 508 kg (GLAMANN, *op. cit.*, p. 47).

141 1 ton = 508 kg = 1.092,2 Oostendse pond.
Voor het totaal gewicht aan verkochte thee en de opbrengst ervan verwijzen we naar K. DEGRYSE, *art. cit.*, pp. 327-328.

142 Het aandeel van die thee in het totale volume van de meegebrachte Chinagoederen bedroeg 75,3 % (3.616 ton thee op een totaal G.I.C.-scheepstonnage van 4.800 ton). De volumeverhouding tussen thee en andere Chinese produkten blijkt dus wel degelijk overeen te stemmen met de opbrengstverhouding in de vendities.

143 Voor de G.I.C. en de E.I.C. dus in die volgorde 265 fl. 10 s. en 267 fl. ; voor de G.I.C. en de O.I.C. 270 fl. 16 s. en 265 fl.

144 Cfr. infra. Deze kortere reizen brengen immers lagere uitgaven voor lonen en levensmiddelen mee, en veroorzaken minder slijtage aan de schepen.

145 HUISMAN, *op. cit.*, p. 182 (noot 1) ; G.U.B./Ms. 1886, kaart van de Oostendse haven (1726). Ook de zandbank voor de havengeul is er op aangeduid.

146 G.U.B./Ms. 1996, brief van 17 jan. 1725.

147 Ibidem.

148 Een „bylander" of „binlander" was een klein schip dat o.a. gebruikt werd om de schepen te laden of te lossen die op de rede (de ankerplaats vóór Oostende) voor anker lagen. Zie ook bijlage III.

149 G.U.B./Ms. 1997, brieven van 18, 19, 20 en 22 juni 1726.

150 *Relations Véritables,* jg. 1724 (p. 472), 25 juli 1724.

151 G.U.B./Ms. 1997, brief van 9 nov. 1727.

[152] Zie bv. G.U.B./Ms. 1886 : *Mémoires sur le plan proposé par le sieur A. Caen pour écurer le dit port par des écluses.*

[153] De uitvarende Chinaschepen van 1725, 1726, 1727 en 1732 bleven in die volgorde 14, 10, 7 en 10 dagen op de rede liggen. De in 1725, 1726, 1727, 1728 en 1733 teruggekeerde schepen lagen 4, 2, 2, 8 en 10 dagen op diezelfde rede. (Voor de bronnen verwijzen we naar noot 157).

[154] De algemene gegevens zijn hoofdzakelijk ontleend aan DERMIGNY, *op. cit.*, dl. I, p. 246-264. Een mooie analyse van 2 Zweedse Chinareizen (1738 en 1744) vinden we in C. KONINCKX, *Drie reizen van de Zweedse Oost-Indiëvaarder Fredericus Rex Sueciae.* M.A.B.Med., boek XXII, 1971-72, pp. 77-100.

[155] De Z.W.-Moesson is overheersend van april tot oktober.

[156] De N.O.-Moesson waait van oktober tot april.

[157] Over de reizen van de G.I.C.-schepen raadpleegden we de volgende boordjournalen : S.A.A./G.I.C. 5688 (*Arent* 1724) en 5709 (*Apollo* 1730) ; G.U.B./Ms. 1923 (*Marquis de Prié* 1725), Ms. 1837 (*Leeuw* 1726), Ms. 1848 (*Concordia* 1727) en Ms. 1926 (*Hertogh van Lorreynen* 1732).

[158] S.A.A./G.I.C. 5688 f° 1 en 34. De cartograaf was waarschijnlijk Ville Pichart uit St-Malo, luitenant aan boord van de *Arent* en houder van het journaal in kwestie. Cfr. afbeelding.

[159] Volgens de kaart werd ongeveer 120° in die oostelijke richting afgelegd. De Oostendse schepen voeren meestal ook op 35 à 37° Z.B. zodat ze blijkbaar niet ten volle van de „roaring forties", maar wel van de Westaustralische zeestroom gebruik maakten. De „roaring forties" blijken trouwens iets te hevig te zijn voor zeilschepen.

[160] Op diezelfde kaart is dat tussen 110° en 115° O.L., maar men moet er rekening mee houden dat de nulmeridiaan van de kaart ongeveer 17° 2' westelijker ligt dan de meridiaan van Greenwich.

[161] DERMIGNY, *op. cit.*, dl. I, p. 255 (noot 2). Ook de Zweedse *Fredericus* koos in 1738 en 1743 duidelijk de N.O.-koers wanneer St-Paul in zicht was. (C. KONINCKX, *art. cit.*, pp. 82-83).

[162] G.U.B./Ms. 1839, journaal van de *Tijger.* Hier heeft men wel de meridiaan van Greenwich gebruikt als nulmeridiaan. (De ligging van het eiland Palma die men bv. op 7 maart geeft, klopt volledig met de huidige, berekend vanaf de meridiaan van Greenwich.)

[163] Dit probleem werd pas later in de loop van de 18de eeuw enigszins opgelost toen John Harrison in 1761 een perfecte chronometer ontwierp (J. H. PARRY, *Trade and dominion : European oversea empires in the 18th century,* Londen, 1971, p. 305).

[164] G.U.B./Ms. 1848, journaal van de *Concordia.*

[165] Cfr. infra ; zie hierover ook DERMIGNY, *op. cit.*, dl. I, p. 252.

[166] Dit is bv. goed zichtbaar op de kaart die het tweede deel van de heenreis van de *Arent* in beeld brengt (cfr. afbeelding).

[167] Zie Bijlage III.

[168] S.A.A./I.B. 1679, brief van 2 april 1732. Zie ook Bijlage IV.

[169] S.A.A./G.I.C. 5539, p. 157 en 5542, p. 248.

[170] DEPT G., *La compagnie d'Ostende, voyages et projets de colonisation* in *Bulletin de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Gand,* jg. 1926, 34, p. 52.

[171] DERMIGNY, *op. cit.*, dl. I, p. 265. Het Franse gemiddelde werd berekend op 52 schepen (1719-54), het Zweedse op 49 schepen (1731-64). Een indeling van de reizen in vlugge (< 550 d.), normale (550 à 700 d.) en trage (> 700 d.), geeft voor die 52 Franse, 49 Zweedse en 25 Oostendse schepen de volgende resultaten :

	Franse	Zweedse	Oostendse
– vlug	25,3 %	18,4 %	84 %
– normaal	58,7 %	53 %	16 %
– traag	16 %	28,6 %	–

[172] Als begin van de reis werd het afvaren uit de haven van Oostende genomen (en niet het latere vertrek van de rede), en als einde eveneens de terugkeer in de haven. Door de fragmentaire aard van de gegevens kon dit voor de particuliere Chinavaarders niet altijd even strikt gevolgd worden (cfr. noot 174). Onder de ligdagen werden de ligdagen op de Oostendse rede (cfr. noot 153) niet meegeteld .

[173] S.A.A./G.I.C. 5650 f° 9.

[174] Dit gemiddelde is berekend op gegevens uit diverse bronnen : A.R.A./Admir. 563, 575 en 661 ; tijdschriften, zoals de *Relations Véritables* en de *Gazette van Antwerpen* (passim) ; GILL, *op. cit.*, p. 20 ; LAUDE, *op. cit.*, pp. 225-235 ; HUISMAN, *op. cit.*, pp. 105, 143, 184, 186 ; en vooral ook de privécorrespondentie van J. De Pret (S.A.A./I.B. 1666-1672). In vier gevallen kenden we slechts de maand van terugkeer of afvaart, en hebben we de maximum-duur van die reizen opgegeven. (Zie ook Bijlage II.)

[175] DERMIGNY, *op. cit.*, dl. I, p. 265.

[176] KONINCKX, *art. cit.*, pp. 87 en 98.

[177] GLAMANN, *op. cit.*, pp. 45-46. Jammer genoeg vonden we geen dergelijke gegevens voor de East-India C°.

[178] E. OLAN, *Ostindiska Compagniets Saga,* Göteborg, 1923, pp. 112-113 ; C. KONINCKX, *art. cit.*, pp. 95-96.

[179] S.A.A./I.B. 1675, brief van 24 aug. 1726.

[180] GILL, *op. cit.*, pp. 20-22. Gill noemt het „a remarkably quick voyage".

[181] KONINCKX, *art. cit.*, p. 84.

[182] G.U.B./Ms. 1997, brief van 26 aug. 1725, waarin Bernaert 80 bladen Zweeds koper besteld om er de steven en de mast van de schepen mee te beslaan. Ook bij de algemene uitredingskosten treffen we telkens koper aan, echter zonder de vermelding waartoe het diende.

[183] P. BLANCHARD, *Manuel du commerce des Indes Orientales et de la Chine,* Parijs, 1806, inleiding pp. lxvii en lxviii ; DERMIGNY, *op. cit.*, dl. I, p. 216. Die koperplaten zouden de reisduur met ongeveer één maand verkorten !

[184] J. VAN BEYLEN, *Schepen van de Nederlanden. Van de late middeleeuwen tot het einde van de 17de eeuw,* Amsterdam, 1970, p. 42 ; Nicolaes WITSEN, *Aeloude en hedendaegsche scheepbouw en bestier,* Amsterdam 1671, p. 267 ; Cornelis VAN YK, *De Nederlandsche Scheepsbouwkonst opengestelt,* Amsterdam, 1697, pp. 289 en 293. (Deze laatste verwijzingen danken we aan J. VAN BEYLEN, waarvoor onze oprechte dank.)

[185] J. H. PARRY, *op. cit.*, pp. 283-284.

[186] Zie o.a. de brief van J. de Pret (4 sep. 1733), waarnaar we verwezen in noot 12.

[187] Cfr. supra, waar we reeds de loopbaan van enkele van die kapiteins behandelden. Enkele oudere kapiteins hadden hun sporen al verdiend in Oostendse kaap- en konvooivaart, zoals Flanderin, Gournay, de Moor, van Maestricht, de Rudder, Becu en Gerrebrants (A. DE GROOTE, *op. cit.*, dl. II, pp. i-lii). De meeste kapiteins waren echter te jong om daar leerschool gelopen te hebben, en hadden dus al hun ervaring aan de particuliere expedities te danken.

BIJLAGE I

CHRONOLOGISCH OVERZICHT VAN DE OOSTENDSE OOST-INDIËVAARDERS

* Wat de bronnen van Bijlagen I en II betreft, verwijzen we naar voetnoten 6, 7, 13, 60, 157 en 174. Eventuele andere bronnen worden in de loop van de Bijlagen vermeld.

Een dergelijke chronologische lijst komt reeds voor bij N. Laude (pp. 225-235) maar bevat heel wat onnauwkeurigheden en verwarrende gegevens.

Sommige Bengalen- of Chinavaarders die in november of december vertrokken, werden bij het volgende jaar gerekend omdat ze in feite tot het volgende seizoen behoorden. Voor nauwkeuriger gegevens over de schepen en de reisduur verwijzen we naar Bijlage II.

Schip	*Ton*	*Bemanning (vreemden)*	*Bestemming*
1715			
1. *Charles*	200	–	Malabar
2. *St-Mathieu*	250	72	Surate
3. *Prins Eugenius* (I)	–	–	Malabar
1717			
4. *Prins Eugenius* (II)	200	–	Malabar

1718			
5. *Prins Eugenius* (III)	400	70 (22)	Kanton
6. *Carolus VI* (I)	350	140	Malabar
7. *Marquis de Prié* (I)	–	–	Guinea
8. *Keyzerinne Elisabeth* (I)	350	–	Moka
9. *Prins Eugenius* (IV)	400	–	Oost-Indië
1719			
10. *Stahremberg*	350	–	Surate
11. *St-Joseph*	400	88 (38)	Kanton
12. *Huys van Oostenryck*	400 à 500	69 (44)	Kanton
13. *Wirtemberg*	350 à 400	72 (55)	Kanton
14. *Marquis de Prié* (II)	100	22	Guinea
15. *Brusselse Galleye*	200 à 260	60 (35)	Kanton
16. *Prins Eugenius* (II)	200	43	Malabar en Mozambique
17. *Marquis del Campo*	250	56	Guinea en O.I.
18. *Concordia* (I)	400	78	Malabar
1720			
19. *St-Franciscus Xaverius*	400	71 (38)	Kanton
20. *Stad Oostende*	300	70	Coromandel
21. *Kleine Prins Eugenius*	250	–	Kanton
22. *Prins Eugenius* (III)	400	71 (29)	Kanton
23. *Keyzerinne* (I)	300 à 400	–	Kanton
24. *Stad Weenen*	400	71	Bengalen
25. *Flandria* (I)	–	–	?
26. *Stad Gent*	400 à 450	121	Moka en Surate
27. *Keyzerinne Elisabeth* (I)	350	–	Moka
1721			
28. *Flandria* (II)	370	71 (9)	Kanton
29. *Huys van Oostenryck*	400 à 500	74 (47)	Kanton
30. *St-Joseph*	400	75 (26)	Kanton
31. *St-Pieter*	350	56	Coromandel en Surate
32. *Graaf van Lalaing*	350 à 400	74	Moka en Coromandel
1722			
33. *Keyzerinne* (II)	200 à 260	41 (5)	Kanton
34. *Stad Brugge*	350 à 400	–	–
35. *Keyzerinne Elisabeth* (II)	400	80	Moka
1723			
36. *Carolus VI* (II)	400 à 450	93	Bengalen
37. *Marquis de Prié* (III)	400 à 450	93 (27)	Kanton
38. *St-Joseph*	400	73 (21)	Kanton
1724 (Van nu af aan G.I.C.-schepen)			
39. *Arent*	350 à 400	76 (18)	Kanton
40. *St-Carolus*	400	82	Bengalen
41. *St-Elisabeth*	350 à 400	75 (2)	Kanton
1725			
42. *Carolus VI* (II)	400 à 450	86	Bengalen
43. *Keyzerinne* (III)	400	91 (24)	Kanton
44. *Marquis de Prié* (III)	400 à 450	91 (15)	Kanton
1726			
45. *Arent*	350 à 400	77 (27)	Kanton
46. *Leeuw*	400 à 450	82 (33)	Kanton
47. *Tijger*	450	91 (32)	Kanton
48. *Peys*	400	95	Bengalen
49. *Hoop*	350	94	Bengalen

1727			
50. *Aertshertoginne*	600 à 650	142	Bengalen
51. *Carolus VI* (II)	400 à 450	92	Bengalen
52. *Concordia* (II)	600 à 650	149 (52)	Kanton
53. *Marquis de Prié* (III)	400 à 450	106 (50)	Kanton
1729			
54. *Neptunus*	400	94	Bengalen
55. *Seepeert*	200	52	Bengalen
1730			
56. *Apollo*	400	107 (52)	Kanton
57. *Phoenix*	250	60	Bengalen
1732			
58. *Hertogh van Lorreynen*	550 à 600	130 (32)	Kanton
59. *Concordia* (II)	600 à 650	143	Bengalen

BIJLAGE II

ALFABETISCH OVERZICHT VAN DE OOSTENDSE OOST-INDIËVAARDERS

1. *Aertshertoginne Maria Elisabeth :* 600 à 650 ton (30 st.).
   Voor de G.I.C. te Hamburg gebouwd in 1725-26. Het kwam te Oostende aan op 13 mei 1726. Kostprijs : 80.381 fl.
   - 24 november 1726 tot september 1728 : reis naar Bengalen (nr. 50 van Bijlage I) met kapitein Michiel Cayphas.
   - 11 oktober 1729 vertrok het naar Cadiz met de bemanning die voor het smokkelschip *Apollo* bestemd was. Het werd te Cadiz verkocht op 6 december 1730 aan Pedro Lince de Varastequi voor 80.742 fl.
2. *Apollo :* Cfr. schip nr. 18 van deze Bijlage.
3. *Arent :* Cfr. schip nr. 47.
4. *Brusselse Galleye :* 200 à 260 ton (16 st.).
   Te Londen door Jacobus Bouwens van Peter Jackson gekocht voor 8.571 fl., eind 1718. (ex-Sarah Galley)
   - 19 februari 1719 tot 3 juni 1720 : reis naar Kanton (nr. 15) met kapitein Peter Jackson (Vlaamse kapitein : Niclaeys Derudder). Op 8 augustus 1720 werd het verkocht voor 10.100 fl.
   - ? februari 1722 tot 17 juni 1723 : reis naar Kanton (nr. 33) met kapitein Cornelis Marichael, als de *Keyzerinne*. Het werd op 2 februari 1722 te Oostende geregistreerd.
5. *Carolus VI* (I) : 350 ton (52 st. ?), herkoms tongekend (ex-Griffioen).
   - 12 juni 1718 tot 17 juli 1720 : reis naar de Coromandel- en Malabarkust (nr. 6) met kapitein G. de la Merveille. Tijdens deze reis werd een factorij opgericht te Cabelon.
6. *Carolus VI* (II) : 400 à 450 ton (36 en 26 st.).
   Te Amsterdam gekocht door de Pret en Soenens voor 20.000 fl. (ex-Elisabeth).
   - 8 januari 1723 tot 30 juli 1724 : reis naar Bengalen (nr. 36) met kapitein John Harisson. Daarna door de G.I.C. aangekocht voor 39.000 fl.
   - 20 januari 1725 tot 24 juli 1726 : reis naar Bengalen (nr. 42) met kapitein Jacobus de Winter. Hierna op 24.000 fl. geschat.
   - 24 november 1726 tot 17 september 1728 : reis naar Bengalen (nr. 51) met kapitein L. Meynne.
   - vertrok op 11 oktober 1729 naar Cadiz met de bemanning van het smokkelschip de *Phoenix,* samen met de *Aertshertoginne.* Te Cadiz verkocht in juli 1730 aan Antonio Roxas voor 20.326 fl.

7. *Charles :* 200 ton (16 st.), herkomst waarschijnlijk Engels.
   - maart 1715 tot 30 augustus 1716 (?) : reis naar Malabar (nr. 1) met kapitein J. Gheselle of Gerrebrants.

   Huisman (pp. 84 en 92) vermeldt het vertrek van de *Charles* naar China in maart 1715 met Gheselle en Gerrebrants als kapitein en onderkapitein. Het schip kwam echter nooit in China aan en Huisman veronderstelt dat het de reis voortijdig onderbroken heeft. Laude (p. 225) vermeldt hetzelfde, maar geeft als bestemming Malabar op. Beiden situeren echter in april 1715 de afvaart van een ander Malabarschip, de *Prins Eugenius,* dat rond 30 augustus 1716 terugkwam en waarvan voor het overige heel weinig geweten is. Laude dateert het patent ervan op 13 september 1715, wat gezien de datum van afvaart onmogelijk juist kan zijn. Ook in de correspondentie van de Antwerpse stadssecretaris van Kessel en de Castillon over de toen recente uitredingen, wordt slechts het patent voor „het schip van 200 ton van Gheselle" aangehaald en is er van een *Prins Eugenius* geen spoor (S.A.A./Pk. 403, nr. 47 : 19 augustus 1715). Ook Bowens (p. 26) heeft het slechts over 2 schepen die begin 1715 uit Oostende vertrokken naar Oost-Indië, namelijk de *St-Mathieu* (Cfr. schip nr. 39) naar Surate, en dat van kapitein Gerrebants naar Malabar. Ze waren in het geheim in Engeland uitgerust en legden maar voor een korte tijd in Oostende aan om enkele formaliteiten in orde te brengen.

   Een mogelijke verklaring voor die tegenstrijdigheden zou kunnen zijn dat de *Charles* en de *Prins Eugenius* in feite 2 namen waren voor één schip, dat mogelijk door averij gedwongen werd na een eerste afvaart terug te keren, en daarna met of zonder kapitein Gheselle nog eens vertrok in april en behouden aankwam rond 30 augustus 1716.
8. *Concordia* (I) : 400 ton (36 st.) (ex-Nottingham).
   Op 21 oktober 1718 te Amsterdam gekocht door J. de Wit voor 18.400 fl. Holl.
   - 29 mei 1719 tot 28 april 1721 : reis naar Malabar (nr. 18) met kapitein Joseph Gheselle. De reis duurde een jaar langer dan normaal want men had op Mauritius overwinterd „omdat de caep nit conde passeren". Het schip zou daarna nog Brazilië aandoen „om niet in het hert van den winter te arriveren" (S.A.A./I.B. 1669, brief van 20 februari 1721).
9. *Concordia* (II) : 600 à 650 ton (30 en 32 st.).
   Voor de G.I.C. te Hamburg gebouwd in 1725-26. Het kwam te Oostende aan op 16 juni 1726. Kostprijs : 80.000 fl.
   - 23 januari 1727 tot 21 juli 1728 : reis naar Kanton (nr. 52) onder kapitein Egidius Reyngoet.
   - 5 april 1732 tot 3 augustus 1734 : reis naar Bengalen (nr. 59) als permissieschip, met kapitein Jacobus Larmes.
   - Te Oostende verkocht voor 9.525 fl. op 1 juni 1740.
10. *Flandria* (I) : ? ton (nr. 25) (ex-Juffrouw Jacoba).
    Het werd op 9 juni 1720, toen het met kapitein Nicolaas Carpentier van Texel vertrok (één van de Waddeneilanden dat als voorhaven van Amsterdam dienst deed), door de Amsterdamse admiraliteit aangeslagen en verbeurd verklaard. Het was op weg naar Oostende om daar zijn zilverlading aan boord te nemen en zijn reis naar een niet nader genoemde bestemming in Oost-Indië verder te zetten (S.A.A./I.B. 1669, brief van 10 december 1720).
11. *Flandria* (II) : 370 ton (24 st.).
    Op 22 september 1720 te Londen van J. Martin en Shepheard door John Johnson gekocht (voor rekening van Maelcamp), voor 24.553 fl. (ex-Queen).
    - Vertrok op 13 februari 1721 naar Kanton met kapitein Joannes Willems (nr. 28), doch werd op 9 augustus 1721 bij het fort Bencoulen op Sumatra door Engelsen gekaapt.
12. *Graaf van Lalaing :* Cfr. schip nr. 47.
13. *Hope :* 350 ton (20 st.).

Het werd door de G.I.C. in de Verenigde Provincies gekocht voor 25.460 fl. en was een snelle zeiler (G.U.B./Ms. 1997, brief van 8 december 1725).
- 4 maart 1726 tot 23 december 1727 : reis naar Bengalen (nr. 49) met kapitein Nicolaes Carpentier.

Uiteindelijk werd het verkocht voor 9.000 fl. op 28 maart 1735 te Oostende.

14. *Hertogh van Lorreynen :* 550 à 600 ton (30 st.).
Werd te Oostende gebouwd voor de G.I.C. in 1727. De kostprijs beliep 112.849 fl. en het schip was daarbij iets te zwaar om een goede zeiler te kunnen zijn (S.A.A./IB 1680, brief van 21 augustus 1733).
- 27 maart 1732 tot 10 september 1733 : reis naar Kanton (nr. 58) als permissieschip en met kapitein Joannes de Clerck.
- 1 juni 1740 te Oostende verkocht voor 10.425 fl.

15. *Huys van Oostenryck :* 400 à 450 ton (24 st.).
Op 20 september 1718 te Londen gekocht van Abraham Wells door Andrew Kennedy (voor rekening van P. J. Cloots) voor 23.485 fl. (ex-*London merchant*).
- 6 februari 1719 tot ca. 1 juli 1720 : reis naar Kanton (nr. 12) met kapitein James Naish (Gaz. v. A'pen, 5 juli 1720).
- 13 februari 1721 tot 25 mei 1722 : reis naar Kanton (nr. 29) met kapitein Thomas Hall. Na deze reis werd het verkocht voor 11.300 fl. (S.A.A./I.B. 1671, brief van 17 augustus 1722).

16. *Keyzerinne* (I) : 300 à 400 ton (*?* st.).
Waarschijnlijk van Engelse herkomst.
- februari 1720 tot 9 mei 1721 : reis naar Kanton (nr. 23) met kapitein Peter Solegard (Vlaamse kapitein : Franciscus Waerseggere). Deze uitreding was volledig in handen van een groepje Engelsen. De Antwerpenaar Moretus trad op als hun stroman (M.P.M./Arch. 1214-15, dl. III, pp. 23-24).

17. *Keyzerinne* (II) : Cfr. schip nr. 4.

18. *Keyzerinne* (III) : 400 ton (28 st.).
In 1724 door de G.I.C. te Amsterdam gekocht voor 57.009 fl. (ex-*Twee Gebroers*).
- 20 januari 1725 tot 21 juni 1726 : reis naar Kanton (nr. 43) met kapitein Joannes de Clerck. Daarna geschat op 10.000 fl.
- 25 mei 1728 fictief verkocht aan Carravallo voor 28.500 fl. (G.U.B./Ms. 1997, brief van 25 mei 1728).
- 11 oktober 1729 : vertrek naar Cadiz.
- 1 april 1730 tot 12 september 1731 : reis naar Kanton (nr. 56) als smokkelschip de *Apollo,* met kapitein Michiel Cayphas en onder de Pruisische vlag. Het vertrok te Cadiz en keerde terug naar Hamburg.
- Het werd in maart 1732 te Hamburg verkocht aan Hendrik König voor 4.460 fl. König was directeur van de Zweedse O.I.C. en het schip maakte voor die C° nog een reis naar Kanton in het seizoen 1736-37, als de *Tre Cronor.*

19. *Keyzerinne Elisabeth* (I) : 350 ton (28 st.).
In 1718 te Londen door Thomas Ray gekocht van George Shelvoike, voor 21.350 fl. (ex-*Succes* en ex-*Winder Galley*).
- 6 nov. 1718 vertrokken naar Moka en op 23 april 1720 teruggekeerd (nr. 8), met kapitein Edward Peirson (S.A.A./I.B. 1685, brief van 24 april 1720).
- 19 oktober 1720 lag het vertrekkensklaar op de rede van Oostende, uitgerust voor een nieuwe reis naar Moka en met John Acton als kapitein, toen het door een stormwind van de ankers geslagen werd. Het strandde op een zandbank, barstte en ging verloren (nr. 27) (S.A.A./I.B. 1669, brieven van 21, 24 en 28 oktober 1720).

20. *Keyzerinne Elisabeth* (II) : Cfr. schip nr. 44.

21. *Kleine Prins Eugenius :* 250 ton (8 st.), herkomst onbekend.
- 25 februari 1720 tot 9 mei 1721 : reis naar Kanton (nr. 21) met kapitein P. D. Boubereel (Gaz. v. A'pen, 13 mei 1721). Daarna in het bezit van de Duinkerkenaars Guillaume Coppinger en Matheus de Wulf, als de *Duc de Boufflers* (Buyssens *Uitzicht...* p. 23).

- Door de G.I.C. aangekocht voor 7.000 fl., waarna het naar Cadiz voer. Van daaruit maakte het tussen 6 mei 1730 en einde juli 1732 een illegale reis naar Bengalen (nr. 57) onder kapitein Philippe Perrenot en later Pieter Brunet, als de *Phoenix*. Eenmaal terug in Cadiz was het schip in zo'n slechte staat dat het niet meer op eigen krachten verder kon. Een ander vaartuig, de *Marie-Armande*, bracht de lading toen naar Hamburg.

22. *Leeuw :* 400 à 450 ton (22 st.).
Op 12 november 1725 door de G.I.C. te Londen als een nieuw schip gekocht van John Kirby voor 57.397 fl. (ex-*Prince George*).
- 15 februari 1726 tot 28 december 1727 : reis naar Kanton (nr. 46) met kapitein Jacobus Larmes. Het was toen een nogal traag schip omdat het niet zo goed bezeild was (GUB/Ms 1997, brief van 8 december 1725).
- In de loop van 1728 of 1729 maakte het nog een reis naar Ierland en Cadiz met proviand voor de *Apollo* en de *Phoenix*, die toen te Cadiz lagen (SAA/GIC 5542, pp. 300-301).
- 8 januari 1733 werd het te Londen verkocht voor 13.391 fl.

23. *Marquis del Campo :* 250 ton (24 st.).
Op 24 september 1718 door Thomas Ray gekocht van de Oostendenaar P. F. Woelaert voor 12.000 fl. (ex-*Hanover Galley*).
- 5 mei 1719 tot februari 1721 reis naar Surate en Malabar (nr. 17) met kapitein Hendrick Pullinck. Volgens Laude (p. 229) werd dit schip op 13 november 1719 door Engelsen gekaapt voor de kust van Afrika. In februari 1721 was het echter zeker terug te Oostende, doch slechts voor de helft geladen (SAA/IB 1669, brief van 20 februari 1721).

24. *Marquis de Prié* (I) : ? ton.
Het gaat mogelijk om de *Jonge Adriaen* (200 ton) die op 10 juli 1718 door Jan Schonamille gekocht werd te Vlissingen voor 5.400 fl. (ARA/Admir. 575). Schonamille was immers ook de reder van de *Marquis de Prié* (I).
- vertrok op 16 september 1718 naar Afrika (nr. 7) met kapitein J. Willemsen, maar werd op 11 oktober 1718 reeds gekaapt door Hollanders bij kaap Messurade.

25. *Marquis de Prié* (II) : 100 ton (6 st.).
Was in 1706 door scheepstimmerman De Cocker op de werf te Oostende gebouwd voor P. F. Woelaert.
- Het vertrok in februari 1719 naar Afrika met kapitein Jacobus de Winter (nr. 14). In april 1719 werd het door Hollanders gekaapt bij de golf van Lahou (Ivoorkust). De Winter nam weerwraak door onmiddellijk na zijn terugkeer het Hollandse schip de *Emmeness* te kapen. Op 25 oktober 1719 voer hij met zijn *prise* Oostende binnen.

26. *Marquis de Prié* (III) : Cfr. schip nr. 42.
27. *Neptunus :* Cfr. schip nr. 28.
28. *Peys :* 400 ton (28 st.).
Werd op 9 november 1725 – het was toen 4 jaar oud (GUB/Ms 1997, brief van 5 december 1725) – door de G.I.C. te Londen gekocht voor 39.047 fl. (ex-*Carteret*). De verkopers waren Edward Harrison, Richard Pennell, John Opie en Edward Hughes.
- 25 februari 1726 tot 30 oktober 1727 : reis naar Bengalen (nr. 48) met kapitein Philippe Perrenot. Men beschouwde het als een snelle zeiler (GUB/Ms 1997, brief van 8 december 1725).
- vertrok op 31 maart 1729 vanuit Cadiz naar Bengalen als de *Neptunus*, een smokkelschip onder Poolse vlag (nr. 54) en met J. C. Blanco als kapitein. Het werd in februari 1730 door de Engelsen aangeslagen.

29. *Phoenix :* Cfr. schip nr. 21.
30. *Prins Eugenius* (I) : Cfr. schip nr. 7.
31. *Prins Eugenius* (II) : 200 ton (16 st.), mogelijk hetzelfde schip als nrs. 7 en 30.
- Het vertrok in 1717 naar Malabar met kapitein Joseph Gheselle (nr. 4). Laude (p. 26) dateert het patent ervan op 26 juli 1717, wat betekent dat het schip

in het najaar zou vertrokken zijn. Dat is erg onwaarschijnlijk, aangezien het zeker al op 29 juli 1718 terug te Oostende was. Vermoedelijk vertrok het zoals gewoonlijk in het voorjaar van 1717.
Na zijn terugkeer werd de *Prins Eugenius* in 1718 door Thomas Ray verkocht aan Maelcamp voor 6.000 fl.

- 20 februari 1719 ondernam het nog een reis naar Malabar en Mozambique (nr. 16) met kapitein Joannes de Clerck. Op de terugweg werd het de 22e februari 1720 gekaapt en als „prise" behouden door de Madagaskische zeerover Congdom. Diezelfde zeerover had 2 dagen eerder al het *Huys van Oostenryck* (Cfr. schip nr. 15) genomen, maar dat kwam er beter van af. Het stond munitie, wapens en een deel van de lading af en mocht daarna vertrekken, met een groot gedeelte van de bemanning van de *Prins Eugenius* (II) aan boord.

32. *Prins Eugenius* (III) : 400 ton (30 st.).
Te Londen gekocht op 19 december 1717 door P. J. Cloots (ex-*Camberwell* en ex-*Charles Galley*).
- vertrok tussen 24 en 31 januari 1718 naar Kanton (nr. 5) met kapitein Wright, later James Tobin. Op 4 juli 1719 was het terug te Oostende, waar het op 23 oktober 1719 aan de gebroeders de Pret verkocht werd voor 20.000 fl.
- 25 februari 1720 tot 9 mei 1721 : reis naar Kanton (nr. 22) met kapitein James Tobin (*Gaz. v. A'pen,* 13 mei 1721).

33. *Prins Eugenius* (IV) : 400 ton (32 st.), herkomst onbekend.
Laude (p. 227, nr. 13) vermeldt dat dit schip een patent kreeg op 26 augustus 1718. Het werd te Oostende geregistreerd, wat normaal enkele weken voor de afvaart gebeurde, op 28 september 1718 (ARA/Admir. 575) met George Shelvoike als kapitein (nr. 9). Voor het overige is ons niets over deze uitreding bekend.

34. *Seepeerd :* 200 ton (18 st.).
Volgens Buyssens (*Uitzicht...* p. 23) zou dit schip splinternieuw uit het arsenaal van Triëste geleverd zijn aan de G.I.C. (ex-*Ste-Thérèse*).
- het vertrok op 31 maart 1729 vanuit Cadiz naar Bengalen (nr. 55) met kapitein Domenico Bracq. Het voer als smokkelschip onder de Poolse vlag en werd in februari 1730 door de Engelsen en Hollanders aangeslagen.

35. *St-Carolus :* Cfr. schip nr. 37.

36. *St-Elisabeth :* Cfr. schip nr. 41.

37. *St-Franciscus Xaverius :* 400 ton (30 en 26 st.).
In 1719 door Maelcamp en Soenens te Amsterdam gekocht voor 26.000 fl. (ex-*Emerensiana*).
- eind december 1719 tot juni 1721 : reis naar Kanton (nr. 19) met kapitein Philippe de Moor. Het was op de terugreis oorspronkelijk bij de 3 andere China-schepen doch het liep averij op en kwam daardoor een 5-tal weken na de andere te Oostende aan (*Gaz. v. A'pen,* 13 mei 1721).
De averij was echter een drogreden om in maart-april 1721 bij Barbados voor anker te kunnen gaan en daar grote hoeveelheden zijde en porselein uit de pacotilles aan de man te brengen (Ind. Off./H.M. 74, pp. 481 e.v. ; SAA/IB 1670, brief van 14 juni 1721).
Na die reis werd het door Maelcamp zelf overgenomen voor 16.550 fl. In september 1723 verkocht hij het door aan de G.I.C. voor diezelfde som, vermeerderd met de kosten van de herstellingswerken en verdere uitgaven. Het kostte de G.I.C. uiteindelijk 28.999 fl. (F. Prims, *De reis van de St-Carolus,* Antwerpen 1927, pp. 32-33).
- 10 februari 1724 vertrok het naar Bengalen als de *St-Carolus* (nr. 40) met kapitein Michiel Cayphas. Het zonk op 4 augustus 1724 in de monding van de Ganges.

38. *St-Joseph :* 400 ton (28 st.).
Op 3 december 1718 te Londen verkocht door Thobias Pauwels aan Schilders & C° voor 78.593 fl.(ex-*The Diggs*).
- 5 februari 1719 tot 3 juni 1720 : reis naar Kanton (nr. 11) met kapitein Roger

Hale (Vlaamse kapitein : Thomas Becu). Op 1 augustus 1720 werd het verkocht aan de Coninck en Verachter voor 37.600 fl.

– 13 februari 1721 tot 29 juni 1722 : reis naar Kanton (nr. 30) onder kapitein Thomas Gournay (*Gaz. v. A'pen,* 10 juli 1722). Op 7 augustus 1722 werd het verkocht aan Maelcamp voor 18.050 fl.

– 6 februari 1723 tot 22 juli 1724 : reis naar Kanton (nr. 38) met kapitein Charles Pike.

39. *St-Mathieu :* 250 ton (24 st.) (ex-*Victoria*).
De herkomst is onbekend maar waarschijnlijk Engels. Het was immers in Engeland uitgereed (Cfr. schip nr. 7).

– 8 april 1715 tot 30 augustus 1716 : reis naar Surate (nr. 2) onder kapitein Xavier Sarsfield.

40. *St-Pieter :* 350 ton (24 st.).
Op 26 oktober 1720 te Amsterdam gekocht door Maelcamp voor 34.000 fl. (ex-*Marseillaensche Galleye*).

– 28 mei 1721 tot 15 september 1722 : reis naar Moka (nr. 31) met kapitein Joannes Frans Janssens. Doordat de prijzen in Moka te hoog waren, deed het die plaats niet aan maar trok wel naar Surate. (SAA/IB 1671, brief van 16 september 1722 ; IB 1669, brief van 19 december 1720).

41. *Stad Brugge :* 350 à 400 ton (30 en 22 st.).
Te Amsterdam op 9 januari 1721 gekocht door Judocus van de Walle (voor rekening van de Bruggeling Albert van der Heyden) voor 78.945 fl. van Bartholomeus de Wit (ex-*Comte de Lalaing,* niet te verwarren met schip nr. 12).

– Het werd op 8 juni 1722 geregistreerd te Oostende en lag vertrekkensklaar voor Malabar (nr. 34) met als kapitein Carolus Notebaert. Naar alle waarschijnlijkheid is het niet vertrokken ofwel heel vroegtijdig teruggekeerd. Het betaalde immers geen rechten op meegebrachte goederen (ARA/R.v.Fin. 511), maar lag in het najaar van 1723 al terug in de Oostendse haven (F. Prims *Reis...* pp. 35 e.v.). Ondertussen moet het echter van eigenaar veranderd zijn, want volgens de boekhouding van de G.I.C. werd het toen te Amsterdam gekocht voor 25.788 fl.

– 10 februari 1724 tot 7 augustus 1725 : reis naar Kanton (nr. 41) als de *St-Elisabeth* en onder kapitein Balthasar Roose, later Philippe Perrenot. Volgens een brief van Roose (SAA/GIC 5659, p. 20) was het een sneller zeilschip dan zijn twee reisgezellen, de *Arent* en de *St-Carolus.* Na deze reis werd het echter als verder onbruikbaar beoordeeld en gesloopt.

42. *Stad Gent :* 400 à 450 ton (36, 30 en 28 st.).
Op 25 mei 1720 werd het te Amsterdam gekocht van Kap. Pieter Wijngaert door Jacobus Larmes (voor rekening van de Kimpe) voor 53.760 fl. (ex-*St-Jago*). Volgens O. Buyssens *Uitzicht...* p. 28, zou dit schip toch van Engelse makelij zijn.

– 17 november 1720 tot 15 juni 1722 : reis naar Moka en Surate (nr. 26) met kapitein Jacobus Larmes. Daarna werd het verkocht voor 25.714 fl. (SAA/IB 1671, brief van 4 januari 1723).

– 6 februari 1723 tot 22 juli 1724 : reis naar Kanton (nr. 37) als de *Marquis de Prié* en onder kapitein Thomas Hall. Daarna werd het aan de G.I.C. verkocht voor 18.000 fl.

– 3 februari 1725 tot 21 juni 1726 : reis naar Kanton (nr. 44) onder kapitein Andries Flanderin, later Egidius Reyngoet. Na deze reis werd het op 12.000 fl. geschat.

– 23 januari 1727 tot 21 juli 1728 : reis naar Kanton (nr. 53) onder kapitein Guillaume de Brouwer. Het werd uiteindelijk van de hand gedaan op 6 oktober 1732 voor 4.530 fl.

43. *Stad Oostende :* 300 ton (20 st.).
Het was volgens Laude (p. 230) de vroegere *Grey Hound* en dus mogelijk van Engelse afkomst.

– vertrok op 23 februari 1720 naar de Coromandelkust (nr. 20) met kapitein Andries Flanderin. Tijdens de thuisreis werd het op 21 april 1721 bij het eiland

Bourbon gekaapt en naar Madagascar gebracht. Op 22 juli 1721 werd het door de bemanning heroverd. Daarna trok men ermee naar Mozambique, waar het door de Portugezen verplicht werd naar Goa te varen. Daar werd het met lading en al verkocht op bevel van de vice-koning, en de opbrengst ervan aangeslagen. De bemanning had echter een deel van de lading gered door het op Bourbon achter te laten, en dat deel kwam later nog in Oostende terecht (SAA/IB 1671, brief van 4 juli 1722 ; 1672, brief van 4 augustus 1723).

44. *Stad Weenen :* 400 ton (24 en 30 st.).
Gekocht door Arnold de Pret van William Sanders uit Plymouth, voor 13.350 fl. (ex-*Heathcote*).
- 17 april 1720 tot 27 september 1721 : reis naar Bengalen (nr. 24) met kapitein John Harisson (Vlaamse kapitein : Jacobus Bulteel). Na deze reis werd het op 30 juli 1722 verkocht voor 10.000 fl.
- Als de *Keyzerinne Elisabeth* vertrok het op 22 november 1722 naar Moka (nr. 35) met kapitein Joseph Gheselle. Op de terugweg werd het op 29 mei 1724 in het Kanaal, ter hoogte van het eiland Ouessant, door twee Algerijnse roofschepen gepraaid.

45. *Stahremberg :* 350 ton (22 st.), herkomst onbekend.
- Het vertrok op 6 december 1718 naar Indië (nr. 10) met kapitein Robert Mitchell en onderkapitein Richard Gargan. Toen het echter gedwongen een Engelse haven binnenliep, werd het er vastgehouden en de bemanning van het schip gehaald (ARA/Admir. 575, rapport van 2 mei 1719). Ofwel kwam het schip daarna toch nog vrij, ofwel heeft men een ander schip dezelfde naam gegeven, want in oktober 1719 vertrok er opnieuw een *Stahremberg* (nu van 220 ton, 20 st. en met R. Gargan als kapitein) naar Oost-Indië. Op 25 augustus 1721 was het terug van Malabar en Surate, doch nu met kapitein Claeyssen. (SAA/IB 1668, brief van 4 oktober 1719 ; *Gaz. v. A'pen,* 26 september 1721).

46. *Tijger :* 450 ton (28 st.).
Op 3 december 1725 te Amsterdam gekocht door de G.I.C. van Jacob Scheltes, voor 54.331 fl. (ex-*Comte de Toulouse* en ex-*St-Guillelmo*).
- 15 februari 1726 tot 25 december 1727 : reis naar Kanton (nr. 47) met kapitein Michiel Pronckaert.
- uiteindelijk op 1 juni 1740 te Oostende verkocht voor 5.675 fl.

47. *Wirtemberg :* 350 à 400 ton (24, 28 en 26 st.).
In 1718 door Thomas Ray gekocht van Abraham Cocke uit Londen, voor 32.025 fl. (ex-*Loyal Judith*).
- 6 februari 1719 tot 4 augustus 1720 : reis naar Kanton (nr. 13) met kapitein Abraham Cocke (Vlaamse kapitein : Philippus van Maestricht). Daarop op 9 september 1720 aan Pieter de Potter verkocht voor 34.800 fl. (GUB/Ms 1918, nr. 7).
- Als *Graaf van Lalaing* was het van ca. 20 juni 1721 tot 19 juni 1723 op reis naar Moka en Coromandel (nr. 32) met kapitein Philippus van Maestricht, later Michiel Cayphas. Op 7 september 1723 werd het aan de G.I.C. verkocht voor 10.300 fl.
- Als de *Arent* maakte het van 10 februari 1724 tot 7 augustus 1725 een reis naar Kanton (nr. 39) met kapitein Nicolaes Carpentier. Hierna werd het op 8.000 fl. geschat.
- 15 februari 1726 tot 28 december 1727 : nog een reis naar Kanton (nr. 45) met kapitein Joannes de Waele. Eind 1727 werd het op 6.000 fl. geschat.
- Uiteindelijk werd het verkocht op 18 april 1730 voor 5.500 fl.

BIJLAGE III

DE AANLEGPLAATSEN VAN DE CHINASCHEPEN VAN DE C°

* Tussen haakjes wordt vermeld of men daar aanlegde tijdens de heenreis (H) of de terugreis (T) en hoeveel dagen het verblijf duurde.
- Porto Praya op Santiago (Kaapverdisch eiland) : 1724 (H 4 d.), 1726 (H 5 d.), 1732 (H. 4 d.), 1727 (T 3 d.), 1731 (T 2 d.).
- Santa Cruz op Tenerife : 1725 (H 7 d.).
- Clappereiland : 1727 (H 14 d.).
- Macao : 1726 (H 15 d.), 1732 (H 6 d.).
- Funchal op Madeira : 1725 (T 8 d.).
- Ascencion : 1726 (T 1 d.), 1731 (T 2 d.).
- Meeuweneiland : 1733 (T 7 d.).
- Fernando de Noronha : 1728 (T 4 d.).
- St-Helena : 1733 (T 7 d.).
- Bahia (de los todos Santos) : 1727 (T 29 d.).
- La Coruña (Spanje) : 1727 (T 73 d.).
- Noord-Ierland : 1731 (T 16 d.).
- Nicobaren-eiland : 1731 (T 3 d.).

BIJLAGE IV

DE KLEINERE SCHEPEN VAN DE G.I.C.

* De G.I.C. beschikte niet alleen over grote Oost-Indiëvaarders, maar ook over een reeks kleinere scheepjes van 50 à 100 ton, zoals brigantijnen, galjoten en hoekers. Die werden voor uiteenlopende opdrachten gebruikt, zoals het overbrengen van berichten aan terugkerende schepen, het halen van proviand of ballast in het buitenland, het lossen van de te zwaar geladen retourschepen op de Oostendse rede en het aan boord brengen van loodsen.
- *Postillon* (I), een brigantijn.
  - gekocht voor 2.880 fl. ct.
  - vertrok in december 1723 naar Dover om ballast en om er zich dicht te laten maken in het vooruitzicht van een reis naar de Vlaamse eilanden (Azoren) in 1724. Van die reis vonden we echter geen spoor.
  - maakte tussen 20 november 1724 en 23 augustus 1725 een reis naar Brazilië, onder zijn vroegere naam de *Benjamin* en met kapitein Bulteel. Er was ook een koopman aan boord, nl. J. D'hondt van Gent.
  - werd daarna ingeruild tegen de *Postillon* (II), waarvoor er nog 2.733 fl. diende toegelegd (SAA/GIC 5539, p. 158 ; 5544 ; GUB/Ms 2008).
- *Postillon* (II), een brigantijn, ook wel genoemd de *Zeepost,* de *Dauphin* of *Dolphin.*
  - brengt op 3 oktober 1725 matrozen naar Hamburg om de daar gebouwde schepen af te halen (Kap. Cornelis Gillegodt).
  - gaat op 15 februari 1726 „convoyeren" buiten het Kanaal.
  - maakt als de *Dolphin* een reis naar Brazilië tussen 7 juni 1727 en 22 november 1727 als adviesschip (kapitein Math. Klinckaert).
  - verkocht in 1728 of 1729 voor 1.028 fl. (GUB/Ms 2008 ; Ms 1852, journaal van de *Dolphin* ; Ms 1997, 23 en 26 november 1727 ; SAA/GIC 5649).
- *St-Antonius van Padua,* een hoeker, ook *St-Pieter* genoemd.
  - „klein hoekertje", eind 1726 gekocht van Sr. de la Croix van Nieuwpoort voor 2.700 fl. ct.
  - maakte van 21 januari 1727 tot 25 augustus 1727 een reis naar de Canarische eilanden als de *St-Pieter* (Kapitein J. van Brakel).

- verkocht in 1728 of 1729 voor 1.040 fl. (GUB/Ms 2008 ; Ms 1997, 1 december en 21 december 1726, 8 januari 1727 ; SAA/GIC 5544 en 5649).

- *De jonge Dirck,* een galjoot, ook de *St-Antonio.*
  - Begin 1727 gekocht van Cornelis de Ruyter van Rotterdam voor 3.000 fl. Het was 70 à 72 vat groot, 7 jaar oud en had vroeger op Livorno gevaren.
  - het kwam op 15 juni 1727 te Oostende aan en vertrok al op 18 juni als de *St-Antonio* naar Brazilië (Kap. D. Pieters). Het was terug op 3 maart 1728.
  - in 1730 of 1731 verkocht voor 1.900 fl. (GUB/Ms 1997, 11 februari, 2 maart, 15 en 20 juni, 23 en 26 november 1727 ; Ms 1853, journaal van de *Jonge Dirck* ; SAA/GIC 5544 en 5649).
- *De nieuwe zeepost,* een galjoot.
  - Werd voor rekening van de C° te Sardam gebouwd door C. de Ruyter voor 13.670 fl. ct. Het kwam te Oostende aan op 21 augustus 1727. Over eventuele reizen hebben we geen inlichtingen.
  - verkocht in juli 1735 voor amper 1.000 fl. w.g. (GUB/Ms 1997, 21 en 24 augustus 1727 ; SAA/GIC 5544 en 5649).
- In register 5649 (SAA/GIC) vinden we op p. 18 nog de verkoop van een *Postillon Marin* of *Zeepost* in 1728 of 1729, voor 1.100 fl. Daarvan werd echter geen aankooprekening en al evenmin gegevens over eventuele reizen gevonden. Mogelijk gaat het om de galjoot met dezelfde naam (*Zeepost*) die oorspronkelijk door Bernaert voor eigen rekening werd gekocht van Cornelis de Ruyter, eind 1726, en voor 2.063 fl. Holl. Ct. (GUB/Ms 1997, 8, 15 en 25 december 1726, 16 maart 1727). Het schip werd later mogelijk door de C° overgenomen.
- In de correspondentie en rekeningen van de GIC komen nog enkele schepen voor die weinig of zelfs niet voor de C° gevaren hebben. De *Diamant,* een Engels schip, werd voor de C° gekocht door Peter Jackson voor 1.730 £. St., in 1723 of 1724. Gezien het bedrag (ong. 18.470 fl. w.g.) ging het waarschijnlijk om een redelijk groot schip. De directeurs waren het echter om een of andere reden niet eens met die aankoop en spanden een proces in tegen Jackson. In 1728 of 1729 werd het schip – zonder ooit gevaren te hebben – verkocht voor 8.766 fl. De *St-Philippe* was een afgedankt fregat dat de GIC door de Leden van Vlaanderen toegewezen kreeg om haar schepen te convoyeren. Het opknappen kostte 3.713 fl. Dra bleek dat zo'n schip de C° van weinig nut was en de Leden kregen het terug tegen terugbetaling van de gedane kosten (GUB/Ms 1996, 30 juli en 16 september 1725 ; SAA/GIC 5544 en 5649).