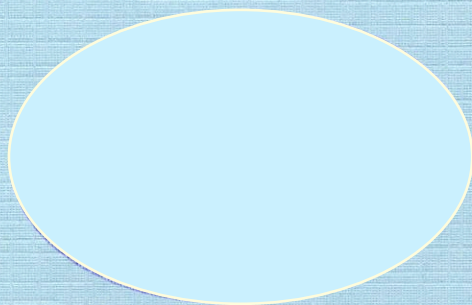
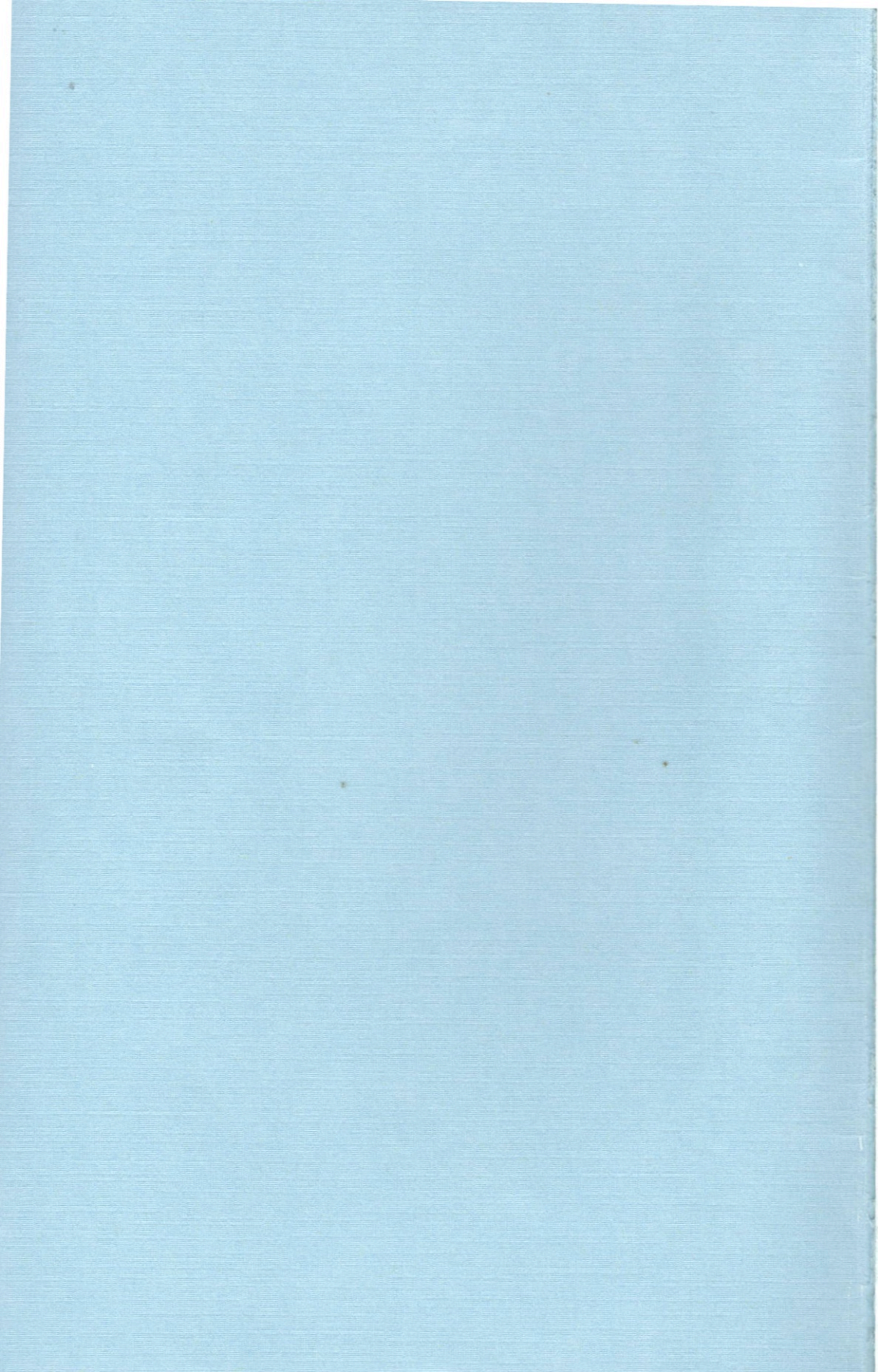


**„OOSTENDSE” ZEELUI EN SUPERCARGO’S IN
DIENST VAN DE DEENSE AZIATISCHE COMPAGNIE
(1730-1747)**

door J. PARMENTIER



Overdruk uit
Mededelingen 1983-1984-1985
Boek XXVII



„OOSTENDSE” ZEELUI EN SUPERCARGO'S IN DIENST VAN DE DEENSE AZIATISCHE COMPAGNIE (1730-1747) (*)

door J. PARMENTIER

INLEIDING (**)

Met „Oostendse” zeelui en supercargo's bedoelen we vroegere werknemers bij de Oostendse Compagnie. Zo zeilden er 8 zeelui — waarvan 7 als officier — en 3 supercargo's onder Deense vlag tussen 1730 en 1747¹. Een gelijkaardig aantal diende in deze periode bij de Zweedse Oost-Indische Compagnie².

De Denen kenden reeds een traditie in de Oost-Indiëhandel. Sinds 1616 onderhield de Deense Oost-Indische Compagnie commerciële contacten met India, Bengalen en Java. De fortfactorij Tranquebar, gelegen aan de Coromandelkust (Oostkust van India), bouwden ze uit tot hun handelscentrum. Doch we kunnen niet spreken van een bloeiende handel want tot 1730 rustte men zeer sporadisch schepen uit naar Azië. De Oost-Indische Compagnie had immers een chronisch gebrek aan kapitaal. Door dit tekort aan financiële middelen was ze verplicht haar activiteiten stop te zetten in april 1729. Dankzij investeringen van het Deense koningshuis en van Kopenhaagse handelaars richtte men in 1730 een Interimsociëteit op om enerzijds de handel met Tranquebar te continueren en anderzijds een andere koloniale markt te verkennen door een schip naar China te zenden³. Dit laatste gebeurde voornamelijk onder invloed van de succesrijke China-reizen bij de andere Europese compagnieën, vooral de zeer winstgevende Chinahandel van de Oostendse Compagnie sprak tot de verbeelding⁴. De Deense kooplui, nieuwkomers in de Chinavaart en de theehandel, zochten vooral in onze gewesten naar ervaren zeeofficieren en supercargo's, omdat de Oostendse Compagnie zijn activiteiten nauwelijks kon verderzetten, en er dus voldoende bekwame kandidaten werkloos waren.

1. Pieter van Hurk, Guilielmo de Brouwer, Pieter Brunet en Martinus Mundelaer

Een der initiatiefnemers van de Interim-sociëteit was de burgemeester van Kopenhagen Frederik Holmsted⁵. Hij reisde naar Antwerpen en Amsterdam en contacteerde, op voorspraak van de Oostendse Compagnie-directeurs, Pieter van Hurk als eerste supercargo⁶. Deze Amsterdammer zeilde viermaal naar Kanton in Oostendse dienst. Hij begon zijn carrière tijdens de vooruitredingen als chirurgijn en promoveerde tot derde en tweede supercargo in de compagnie-periode⁷. In deze functie genoot hij het vertrouwen van de directeurs Soenens en de Pret, waarvoor hij private aankopen deed in China⁸.

De onderhandelingen tussen de Denen en van Hurk sleepten enkele maanden aan omdat hij een zeer hoge gage wou⁹. De belangrijkste vergoeding vormde de pacotille; dat is de mogelijkheid die supercargo's en officieren kregen om voor eigen rekening handel te drijven. Ze beschikten over een aantal privilege-kisten die ze mochten volstouwen met goederen uit hun particuliere handel. Daarnaast ontvin-



Chinees portretbeeld van Pieter van Hurk - Kanton, 1730 (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Helsingør)

gen ze nog een geldelijke vergoeding of een provisie; dit is een commissieloon berekend op de netto-opbrengst van de venditie van het cargo¹⁰. Om nu een behoorlijke pacotille te kunnen aanschaffen sloot men vaak bodemarijen af. Een bodemarij is een contract tussen een financier/handelaar en een zeeman/supercargo waarbij de eerste een bedrag uitleent voor de duur van de reis + enkele maanden (tot na de verkoop van de lading), tegen een hoge interest. Deze was afhankelijk van de risicofactor en van de marktcondities¹¹. Wanneer het schip en de lading verloren gingen hoefde de zeeman/supercargo de lening niet terug te betalen. Daarom werden, toch in deze periode, de bodemarijen verzekerd¹².

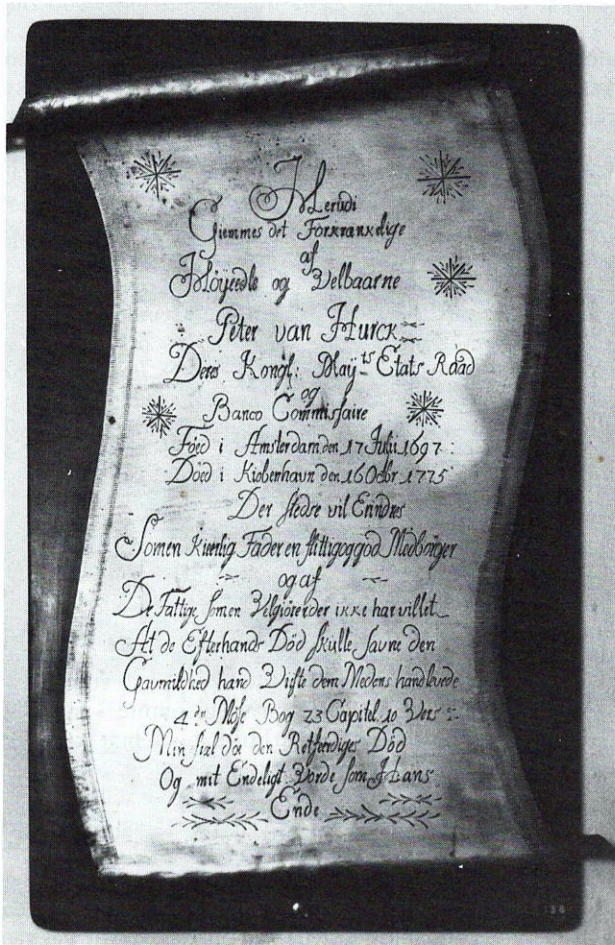
Pieter van Hurk verkreeg uiteindelijk een vorstelijke pacotille bestaande uit 16 kisten, elk 1 1/2 Brabantse kubieke elle groot (1,03 m³) of een totale geprivilegeerde ruimte van 16 m³! Bovendien kon hij rekenen op 4 % provisie, wat ongebruikelijk hoog was¹³. Bij de Oostendse Compagnie daarentegen verdiende hij als tweede supercargo een „normale” vergoeding; hij mocht slechts 6 kleinere kisten meenemen, wat neerkwam op een volume van 2,262 m³, en ontving 9.000 Znd.fl.w.g. als gage¹⁴.

Op aanraden van Pieter van Hurk engageerden de Denen de Oostendenaar Guilielmo de Brouwer als tweede kapitein of opperstuurman, maar in praktijk kreeg hij de leiding over het schip want eerste kapitein Michael Tønder had enkel ervaring als marine officier in Skandinavische wateren. G. de Brouwer had zijn sporen verdiend als tweede en eerste kapitein bij de Oostendse China-reizen. Deze ervaring speelde een belangrijke rol voor het welslagen van de reis. Zo werkten hij en van Hurk in september 1730 te Kopenhagen de concrete plannen uit met betrekking tot de zee-route en de handelsmogelijkheden¹⁵. Nu verdiende de Brouwer meer dan als kapitein bij de Oostendse Compagnie¹⁶. Hij kon beschikken over 6 grote privilegie kisten plus een maandloon van 150 Znd.fl.w.g., maar uiteindelijk bracht hij een veel grotere pacotille mee van 42 kleinere kisten¹⁷.

In het najaar van 1730 verliet hun schip „*Cron Printz Christian*” de Kopenhaagse rede met bestemming Kanton. Deze eerste China-uitreiding bleek zeer succesvol. De winstmarges op thee en zijde, dat 90 % van de lading uitmaakte, bedroegen respectievelijk 114,5 % en 71 %¹⁸. Ondertussen werd de oprichting van een goed gestructureerde compagnie op aandelen gerealiseerd doordat de Deense vorst Christian VI een octrooi verleende aan de „*Kongelige Danske Asiatiske Compagnie*” (DAC) voor 40 jaar¹⁹.

Hoeveel Pieter van Hurk overhield aan deze eerste reis weten we niet in exacte cijfers. Maar om een idee te krijgen in welke grootte zijn winstmarge lag voor de pacotille hebben we een berekening gemaakt aan de hand van uitgebreide gegevens over de verkoop van de Brouwers' pacotille uit de „*Slesvig*”²⁰. Guilielmo de Brouwer verkocht zijn pacotille — met een volume van 7,44 m³ — voor 26.584 rd. Wanneer we enkel kijken naar het volume van de privilegeruimte — van Hurk beschikte over 16 m³ — zou de venditie van de door van Hurk meegebrachte lading 57.170 rd. opgeleverd hebben. In realiteit zal de opbrengst van deze goederen groter zijn geweest, omdat de reis van de „*Cron Printz Christian*” winstgevend bleek dan die van de „*Slesvig*”. Rekeninghoudend met het feit dat de gemiddelde pacotillewinst 150 % bedroeg incasseerde van Hurk een netto opbrengst van 34.302 rd.²¹ Bovendien ontving hij via zijn 4 % commissieloon 11.740 rd. In totaal verdiende van Hurk minimaal 46.042 rd. of 87.865 Znd.fl.w.g. Vergelijken we dit met wat enkele supercargo's bij de Oostendse particuliere uitredingen opstrekten dan was van Hurks' gage niet bijzonder hoog, doch dit zijn uitzonderingen²². Daarentegen kon men in deze periode als supercargo bij andere Europese compagnieën maximaal de helft tot 75 % van dit bedrag per expeditie verdienen²³.

We mogen zeggen dat Pieter van Hurk met deze ene reis zijn fortuin had ver-
 gaard. In 1732 werd hij een van de voornaamste aandeelhouders van de DAC, en
 tussen 1745 en 1754 bekleedde hij een directeursfunctie in deze compagnie. Bij de
 Bank van Kopenhagen fungeerde hij 34 jaar lang als commissaris²⁴. Rond het mid-
 den van de 18de eeuw behoorde hij tot de invloedrijke handelskringen van de Deense
 hoofdstad. Hij huwde in 1744 Maria Barbara Fabritius, de zuster van een van de
 belangrijkste Kopenhaagse kooplui²⁵. Tevens ontving hij verscheidene eretitels²⁶.
 Zijn materiële welstand uitte zich in 1734 met de aankoop van het landgoed „Sne-
 glebakken” in Lyngby, dat hij uitbouwde en verfraaide tot een echt lusthof. Pieter
 van Hurk verhuisde in 1768 naar het grotere landhuis „Rustenborg” eveneens in
 Lyngby gelegen²⁷. Voor Zuidnederlandse handelaars en investeerders werkte hij re-
 gelmatig als commissaris om thee aan te kopen en vooral om de beleggingen in
 de DAC, de Bank van Kopenhagen en de West-Indische Compagnie te regelen²⁸.



Zinken plaat die de doodskist van Pieter van Hurk sierde (Holmens Kirke, København)

G. de Brouwer daarentegen bleef in actieve dienst. De nieuwe Aziatische Compagnie engageerde hem dadelijk als kapitein met een lucratiever contract; 10 grote kisten plus een identieke gage als bij de vorige uitreiding, en 1.000 rd. om de Deense supercargo's bij te staan in hun commerciële activiteiten. Hij kreeg de leiding in 1733 over de fregat „Slesvig”, evenals de „Cron Printz Christian” was dit een omgebouwde oorlogsbodem, die stamde uit 1725²⁹.

Via de Brouwer en van Hurk werd dan als tweede stuurman Pieter Brunet aangevoren. In dezelfde functie zeilde hij met het Oostendse schip „Keyzerinne” naar China in het gezelschap van de Brouwer en van Hurk. Tijdens het najaar van 1726 werd hij ook aangesteld als tweede stuurman op de Bengalenvaarder „Carolus Sextus”³⁰. In de nadagen van de Oostendse Compagnie (1730-'34), wanneer de directeurs de Oost-Indiëhandel poogden verder te zetten met schepen onder vreemde vlag, promoveerde Brunet tot onderkapitein op de „Phoenix”. Dit schip zou aanvankelijk naar Bengalen varen, maar door de Engels-Hollandse blokkade van de factorij Banquibazar week de „Phoenix” uit naar Tranquebar, de Malabar (ZW kust van India) en Goa. Hij kreeg de leiding over het schip na het overlijden van de kapitein tijdens de heenreis³¹. Pieter Brunet moest zich in Kopenhagen tevreden stellen met een normale pacotille (6 kisten), maar daarbij sloot hij een bodemarijcontract af, 8.000 Znd.fl.w.g. aan 35 %, met een groep Antwerpse handelaars³². Enkele van deze kooplui — investeerders belegden tijdens de periode 1730 — 1745 regelmatig aanzienlijke sommen in Skandinavische bodemarijen³³.



Chinees porretbeeld van Guilielmo de Brouwer - Kanton, 1730 (Scheepvaartmuseum, Antwerpen)

Martinus Mundelaer, ook van Oostendse origine, werkte als hoofdkwartiermeester op de „*Slesvig*” (1733). Het was de enige Zuidnederlander die niet als officier of supercargoo onder Deense vlag vaarde. In 1724 vonden we zijn naam terug in de monsterral van de Oostendse Bengalenvaarder „*Sint-Carolus*” in de functie van timmerman³⁴.

De „*Slesvig*” deed goede zaken in China en bracht 688.000 lb. thee naar Denemarken, waarvan 7 % als pacotille (48.000 lb.). Terwijl de twee Engelse Chinavaarders, die in 1735 thuiskwamen, slechts 580.000 lb. thee mee hadden³⁵. Bij de openbare venditie van het Deense cargo worden de Brouwer en Brunet onder de belangrijkste theekopers vermeld. Beiden zullen waarschijnlijk in commissie gehandeld hebben voor Zuidnederlandse handelaars³⁶. Voor Brunet weten we het zeker; hij kocht 24 kassen thee Bouy op in opdracht van Jacomo de Pret³⁷.

Na deze expeditie ging Brunet tijdelijk in Zweedse dienst. Met de „*Suecia*” (1737) en de „*Fredericus Rex Sueciae*” (1740) voer hij als eerste stuurman respectievelijk naar Kanton en naar Bengalen³⁸. Deze reizen moeten voor Brunet winstgevend zijn geweest want in februari 1743 kon hij in Oostende een „jagt” aanschaffen, waarvan hij voor de helft eigenaar van was³⁹. G. de Brouwer daarentegen ondernam als kapitein nog een laatste China-reis met de „*Slesvig*” (1737)⁴⁰. Hij verliet in 1738 de DAC en vestigde zich als koopman te Oostende⁴¹. Ook investeerde hij enkele malen in de Zweedse Oost-Indische Compagnie via bodemarijen⁴².

In 1745 moeten zijn handelszaken vrij slecht verlopen, want hij solliciteerde weer om in actieve dienst te treden bij de Denen, evenwel zonder succes⁴³. Twee jaar later evolueerden zijn zaken gunstig; tussen 1747 en 1752 voerde hij de titel van consul der Deense natie in de Oostenrijkse Nederlanden. Op het commerciële vlak is hij zeer actief als reder en bevrachter naar tal van Europese havensteden⁴⁴. Na 1750 uitte zijn welstand zich in de accumulatie van talrijke onroerende goederen. Hij bezat twee hoven van plaisantie — „De Groote Scheure” en „Rustenburg” — nabij Oostende. Het handelshuis, met hoofdzetel te Brugge, werd op het einde van de jaren '50 voortgezet door zijn twee zonen Denis en Guillaume François⁴⁵.

II. Philippus De Vos, Philippus Jacobus Derdeyn en Andreas Lanszweert.

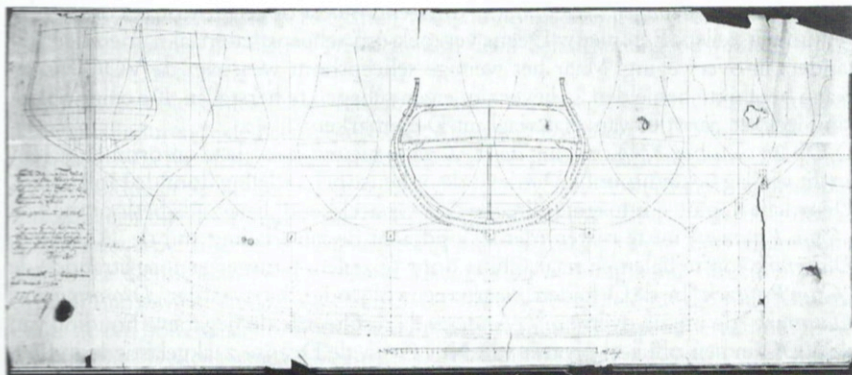
In 1737 troffen we onder de bemanning van de „*Slesvig*” een ervaren tweede stuurman aan uit Oostende nl. Philippus de Vos⁴⁶. Van 1725 tot 1734 zeilde hij als stuurman op 4 Oostendse Chinavaarders en op 1 Bengalenschip. Met de „*Slesvig*” maakte hij 3 expedities mee en klom hij in rang tot opperstuurman (1739) en tot kapitein (1741)⁴⁷. De expeditie van 1741 reikte niet verder dan de Zweedse Westkust. Kort na het vertrek raakte deze Chinavaarder door het mistige weer uit koers, en liep 's nachts aan de grond op de scherenkust van Noord-Holland nabij Onsala. De volgende ochtend kreeg men het schip weer vlot en ging men voor anker buiten de kust in de buurt van Göteborg. Kapitein De Vos bracht de DAC op de hoogte van dit ongeval en berichtte tevens dat de scheepsraad vond dat de „*Slesvig*” geen grote schade had geleden. Ze stelden voor om de reis verder te zetten. Doch de compagnie-directie vroeg een grondig nazicht van het schip voordat ze naar Kanton mochten zeilen. Na de schade te hebben opgenomen besloot de scheepsraad dat het schip eerst zou gekielhaald worden, en dat herstellingen aan het roer noodzakelijk bleken. Zodus keerde de „*Slesvig*” terug naar Kopenhagen. Pas midden april was het schip weer reisklaar, zodat men het wenselijk achtte de uitreding een jaar uit te stellen. Door dit ongeval twijfelden de compagnie-directeurs aan De Vos' capaciteiten als

gezagvoerder. Ondanks een sterke verdediging door Pieter van Hurk, werd Philip-
pus De Vos in 1741 ontslagen bij de DAC⁴⁸.

Philippus Jacobus Derdeyn kon in 1736 een Deens contract bemachtigen als
tweede stuurman op de Chinavaarder „Kongen af Danmark”⁴⁹. Deze Duinkerke-
naar voer twee maal naar Bengalen en twee maal naar China in Oostendse dienst.
Tijdens drie van deze uitredingen werd hij aangeworven als constabel; dit was de of-
ficier die belast werd met het onderhoud van de artillerie, het geschut en de munitie.
Op de equipagelijst van de laatste Oostendse Chinavaarder „Hertogh van Lorey-
nen” (1732) stond hij als derde stuurman ingeschreven⁵⁰.

In zijn lange carrière bij de DAC – van 1736 tot 1747 – vaarde Derdeyn telkens
met de „Kongen af Danmark”. Door zijn goede dienststaat verkreeg hij in 1740 de
kapiteinsfunctie⁵¹.

Misschien wel ten onrechte, want onder zijn leiding noteerde men twee verliesla-
tende uitredingen. Zo overzeilde de „Kongen af Danmark” op zijn terugreis in 1741
de Deense Guineavaarder „Laarburg Gallej”. Dit laatste schip had pas Kopenhagen
verlaten en volgde bij valavond een NW-koers in de buurt van het eiland Laesoe
(Kattegat). Daar de kapitein, Hans Østby, vreesde nabij Skagen aan de grond te lo-
pen tijdens de nacht, minderde men zeil en ging men uit de wind liggen. Hierdoor



Spanttekening van de „Slesvig” (Kopenhagen, 1726)
(Rigsarkivet København, Søetatens KTS, A 874)

werd deze fregat weinig wendbaar. Kort nadien merkte kapitein Østby een schip op – de „*Kongen af Danmark*” – dat met grote snelheid recht naar hen toe zeilde. Al roepend en met lichtsignalen trachtte de bemanning van de „*Laarburg Galej*” een aanvaring te vermijden, maar op de Chinavaarder reageerde men niet; er was geen wacht uitgezet. Aldus ramde de „*Kongen af Danmark*” het voorschip van de fregat waardoor de boegspriet en de fokkemast werden weggemaaid. Zeer merkwaardig was dat de „*Kongen af Danmark*” zijn koers vervolgde alsof er niet gebeurd was, zonder enige hulp te bieden. Met pompen hoopte kapitein Østby zijn schip drijvende te houden doch zonder succes. De bemanning, behalve drie matrozen, redde zich in twee sloepen en probeerde Skagen te bereiken. Door de sterke Oostenwind dreven ze echter af en strandden ze nabij Marstrand aan de Zweedse Westkust. Na een lang onderzoek werden beide kapiteins niet verantwoordelijk gesteld voor dit ongeval. De DAC en de West-Indië en Guinea Compagnie betaalden elk de helft van de schade (48.000 rd.)⁵².

Tijdens het najaar van 1742 verliet de „*Kongen af Danmark*” opnieuw de Kopenhaagse rede onder leiding van Derdeyn. Deze reis groeide uit tot een ware odyssee. Volgens het scheepsjournaal zeilde Derdeyn op 27 mei 1743 onder de Braziliaanse kust, in de zone der windstilen. Het lukte hem niet zuidelijker te varen, en hij besloot naar Europa terug te keren om te overwinteren. Zo liep de „*Kongen af Danmark*” op 21/6/1743 de Ierse haven Kinsale binnen. Eind januari 1744 vertrok Derdeyn opnieuw naar Kanton. Ditmaal was hij verplicht aan Kaap de Goede Hoop voor anker te gaan, daar zijn schip zware averij had opgelopen tijdens een storm (3 mei 1744)⁵³. Kaap de Goede Hoop werd beheerd door de VOC. De Hollanders beschouwden alle Skandinavische China-schepen indringers die hun handelsmonopolie aantastten. Zoals voordien met de Oostendse Compagnie gebeurde, konden de Zweedse en Deense schepen niet aan de Kaap ravitailleren of scheepsherstellingen laten uitvoeren. Een verzoek van Derdeyn om water en voedsel werd afgewezen. De VOC verbood tevens de bemanning aan wal te komen. Ze lieten zelfs het schip bewaken door hun galioot de „*Hoop*”, opdat geen enkel ander schip de „*Kongen af Danmark*” zou kunnen provianderen. Dit feit noodzaakte de Denen terug onder zeil te gaan (9 mei 1744). Doch kort daarop teisterde een zware storm de „*Kongen af Danmark*”. Het schip maakt slagzij en kon slechts met veel moeite Baai Falso bereiken. Dit was een beschutte overwinteringsplaats van de Hollandse schepen op enkele mijlen van de Kaap gelegen. Het besef groeide nu ook bij het Kaapbestuur dat de „*Kongen af Danmark*” dringend moest opgelapt worden om verder te kunnen zeilen. Een nieuw Deens verzoek om scheepsmateriaal namen de Hollanders in overweging. Maar het weinige scheepshout waarover de VOC aan de Kaap beschikte behielden ze liever om eigen schepen te herstellen. De enige oplossing leek de aanvoer van materiaal uit Denemarken⁵⁴.

Op 24 oktober 1744 ontving de DAC enig nieuws over deze onfortuinlijke reis. In dit verslag bekleemtoonde Derdeyn de onheuse behandeling door de Hollanders. De reactie van de compagnie-directie was verstrekkend. Enerzijds besloot men de „*Cron Printzen*” uit te rusten met als opdracht de zilverlading van de „*Kongen af Danmark*” op te halen en naar China door te zeilen. Jammer genoeg strandde de „*Cron Printzen*” bij de Orkaden, waarna een volgende Chinavaarder „*Dronningen af Danmark*” de missie overnam⁵⁵. Anderzijds resulteerde de negatieve houding van de VOC in een officieel protest van Nils Griis, de Deense zaakgelastigde in Den Haag, bij de Staten-Generaal. Deze nota van 3 november 1744 bekritiseerde de Hollandse onverdraagzaamheid, dat in sterk contrast stond met de recente Deense assistentie welke het VOC-schip „*Westerbeek*” kreeg bij zijn schipbreuk aan de Fär Öer. Hiermee bekwam men dat de VOC de Deense schepen zou bijstaan die de

„Kongen af Danmark” ter hulp kwamen. De „Dronningen af Danmark” ankerde op 25 mei 1745 in Baai Falso, waar het de zilverlading en het grootste deel van de bemanning overnam. Een twintigtal zeelui — waaronder Derdeyn — ontvingen instructies om voorlopig bij het zwaar gehavende schip te blijven. Pas een klein jaar later hoorde Derdeyn dat zijn schip afgeschreven was door het DAC-bestuur. Een verzoek om de „Kongen af Danmark” te verkopen willigden de Hollanders zonder problemen in. De VOC was maar al te blij om zo hun nijpend tekort aan scheepsmateriaal aan te vullen. De resterende bemanningsleden reisden in 1746 met de Hollandse retour-vloot naar Europa terug⁵⁶.

Aanvankelijk werd Derdeyn weer als kapitein aangeworven om in 1747 met de „Cronprintzen af Danmark” naar Kanton te zeilen. Doch na een onderzoek stelde men hem aansprakelijk voor het verlies van de „Kongen af Danmark”, ondanks verklaringen van de bemanning ten gunste van Derdeyn en het argument dat de zeevaardigheid van de tien jaar oude „Kongen af Danmark” vóór de afreis al twijfelachtig leek. Na een mislukte loopbaan als kapitein keerde Derdeyn op 28 maart 1747 naar Oostende terug⁵⁷. Daar was hij tot aan zijn dood in 1752 werkzaam als loods⁵⁸.

Derdeyn heeft, evenals Philippus De Vos, geen fortuin gemaakt in Deense dienst, want na 1736 stond de DAC slechts middelmatige pacotilles toe. Zo mocht Derdeyn in 1739 als kapitein maar 5 grote privilegie-kisten naar Kanton meenemen⁵⁹. De Denen engageerden in 1738 Andreas Lanszweert als tweede supercargoo voor de „Kongen af Danmark”. Zijn vergoeding bleek heel wat kleiner dan bij de eerste twee uitredingen, maar verschilde weinig met de verdiensten van de Deense eerste supercargoo Christian Lintrup. Johan Ludwig Abbestee daarentegen moest zich als derde supercargoo tevreden stellen met een karige pacotille⁶⁰. Hieruit kunnen we afleiden dat Lanszweert in verhouding tot zijn functie het best betaald werd.

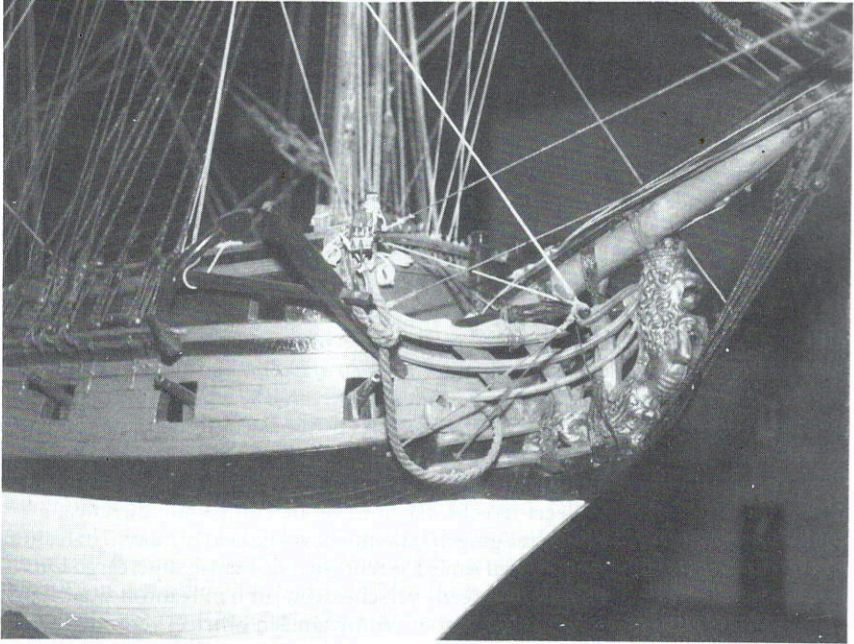
Andreas Lanszweert bezocht onder Oostendse vlag slechts eenmaal China, als vierde supercargoo, evenwel tesamen met de Brouwer en van Hurk⁶¹. Hij is in de geschiedenis van de Oostendse Compagnie beter gekend door zijn project om het Braziliaanse eiland Fernando do Noronha tot ravitaillingsplaats te willen uitbouwen. In 1727 kregen de Chinavaarders „Marquis de Prié” — met Lanszweert aan boord — en „Concordia” de opdracht tijdens het eiland grondig te verkennen. Hun verslag was positief, maar door de toenmalige internationale politieke verwickelingen, die het einde van de Oostendse Compagnie tot gevolg hadden, bleek dit kolonisatieplan niet realiseerbaar. Een ander voorstel dat Lanszweert propageerde was op Madagascar een basis in te richten voor de ravitaillering en voor slavenhandel met de Afrikaanse Oostkust. Dit plan kon geen belangstelling opwekken bij de Oostendse Compagnie⁶².

Lanszweert bleek niet in staat een langdurige en lucratieve Deense loopbaan op te bouwen. Gedurende de heenreis met de „Kongen af Danmark” (1738) groeide er al snel een conflict tussen Lintrup en de andere supercargoo's, omdat Lintrup geen inspraak dulde in de handelszaken. Lanszweert en Abbestee werden door hem niet geraadpleegd bij het opmaken van de negotieprotokollen⁶³. Daarin tekende men al de handelsverrichtingen en beslissingen in dit verband op. Voor deze ongewone werkwijze diende Lanszweert terecht klacht in bij de compagnie-directie.

Maar Lanszweert en Abbestee gingen ook hun bevoegdheid te buiten. In Kanton sloten ze een bodemarij-contract af aan 33% rente met de Franse supercargoo Duvelar de la Bar. Deze laatste verbleef reeds verscheidene jaren in Kanton waar hij via private handel — welke door alle Europese compagnieën officieel verboden was — een fortuin had vergaard van 20.000 Chinese tael (= ca. 70.000 Znd.fl.w.g.)⁶⁴. Deze som wou hij naar St.-Malo repatriëren onder de vorm van een scheepslading. Bij een andere Franse handelaar Quentin de la Metrie schafte men een thee-cargo aan⁶⁵.

Deze lading lieten Lanszweert en Abbestee in het ruim van de „Kongen af Danmark” stouwen, zonder het in de negotieprotokollen te vermelden. Bij de verkoop van het totale cargo te Kopenhagen (1739), ontdekte de DAC-directie deze fraude. De gesmokkelde lading werd dan openbaar verkocht en leverde 26.929 rd. winst op. Dit bedrag maakte de Denen over aan het handelshuis Bancherau & Quintin in St.-Malo. Andreas Lanszweert en Johan Ludwig Abbestee kregen, na een proces, hun ontslag bij de DAC⁶⁶.

We vinden Lanszweert in Oostende terug als de succesrijke reder van het kaperschip „Karel van Lorreyne” (1744). Volgens de Oostendse notariaatsarchieven veroverde de „Karel van Lorreyne” o.l.v. kapitein Lindersen 7 kleine handelsschepen die onder Hollandse (3), Duitse (2) en Engelse (2) vlag zeilden⁶⁷. Tijdens dezelfde periode verkreeg Andreas Lanszweert een octrooi (9 mei 1744) om de bedijking van de St.-Catherinapolder, nabij Oostende, te leiden. Verscheidene delen van dit schorregebied, dat 7 à 800 ha groot was, had Lanszweert in eigendom⁶⁸.



Scheepsmodel van de „Slesvig” (Oorlogsmuseet, København)

III. Nicolaes Mundelaer, Pieter Brunet, Jacobus De Meyere, Pieter Clinckaert en Bonaventura Drijvoet.

In 1743 traden er liefst 5 Zuidnederlanders in Deense dienst. De Oostendenaar Nicolaes Mundelaer voer met de „*Dronningen af Danmark*” naar Kanton als opperstuurman. Tijdens zijn Oostendse carrière bezocht hij nooit China, wel zeilde hij driemaal naar Bengalen⁶⁹. Na de opheffing van de GIC kon hij aan de slag als kapitein op handelsschepen die tussen Zuid-Europa en de Noordzeehavens vaarden. Zo heeft hij in 1740 de leiding over het fregat „*Den Dolphyn*” (reder Balthazar Vignault) dat een lading wijn en brandewijn van Malaga naar Duinkerke en Rotterdam vervoerde⁷⁰. Over zijn korte Deense loopbaan — slechts één reis — weten we enkel dat hij zijn private handel goed verzorgde; vóór het vertrek uit Kopenhagen bemachtigde Mundelaer een bodemarij van 2.000 rd. aan 32 % rente, en in China tekende hij nog een bodemarij-contract voor 3.000 Chinese tael of 10.500 Znd.fl.w.g. aan 33 % rente⁷¹.

De vier overige landgenoten monsterden allen aan op de „*Princesse Lovisa*”, dat de Malabarkust tot reisdoel had.


Reeds in 1695 vestigde de Denen aan de Malabar de kleine fortfactorij Oddeway torre, om een plaats op de pepermarkt te verwerven. Doch deze loge werd in 1722 opgegeven onder druk van de Hollandse en Engelse concurrentie enerzijds en anderzijds omdat de Deense Oost-Indische Compagnie deze handelspost te weinig financiële armslag gaf⁷².

De Kopenhaagse firma Michaël Fabritius & Johan Friderich Wever, hoofdparticipant van de DAC, stelde in 1743 het plan voor om de rechtstreekse peperhandel te hervatten⁷³. Er waren verscheidene redenen om dit project hard te maken. De factorij Tranquebar kon in deze periode geen volle retourcargo's verzekeren, daar Zuid-Coromandel sinds 1740 te kampen had met een zware economische crisis⁷⁴. Bovendien werd het platteland geteisterd door de militaire acties van de Mahrattas⁷⁵. De Malabarkust leek op dat ogenblik commercieel gezien interessanter, omdat het VOC-monopolie daar door Engelsen, Fransen en inlandse kooplui doorbroken was⁷⁶. Tevens noteerde men op de Europese markt vrij hoge verkoopprijzen voor de peper⁷⁷.

Het Malabar-project kostte in totaal 142.432 1/4 rd., waarvan iets meer dan de helft aan een zilverlading werd gependeed⁷⁸. Als kapitein en tweede supercargo wierven Fabritius & Wever — via van Hurk — de reeds vermelde Pieter Brunet aan. De post van eerste supercargo kreeg de Gentenaar Jacobus De Meyere.

Tijdens de Oostendse vooruitredingen had hij, met de „*Concordia*” (1719) ervaring opgedaan in de peperhandel⁷⁹. Voor de Deense expeditie werd De Meyere uitstekend vergoed. Hij kon rekenen op 3 % provisie aangevuld met 36.000 lb. peper als pacotille⁸⁰. De eerste en tweede stuurman mocht Brunet zelf uit Oostende meebrengen. Hij koos voor Pieter Clinckaert en Bonaventura Drijvoet, alhoewel beiden slechts in lagere functies onder Oostendse vlag hadden gevaren⁸¹. De scheepsleiding van de „*Princesse Lovisa*” bestond dus volledig uit Zuidnederlanders. Dit feit veroorzaakte tal van conflicten op de heenreis. Een aantal Deense bemanningsleden, o.l.v. scheepsassistent Erick Ericksen Koch, lieten zich niet door Brunet commanderen. Kort na de bevoorrading te Santiago (1/8/1743) was er sprake van een heuse rebellie. Koch verweet de kapitein dat hij een „hunsvot” was, waarop Brunet hem onder arrest plaatste⁸². De „*Princesse Lovisa*” bereikte echter nooit de Malabar, want het schip liep op de klippen aan de Malediven (8/12/1743). Bij deze schipbreuk vonden 69 van de 96 koppige bemanning de dood. Brunet, De Meyere en Drijvoet overleefden dit ongeval niet⁸³. Het Franse country-trade trip „*l'Union*”

(kapitein Frémillière) pikte de schipbreukelingen op – waaronder Pieter Clinckaert – en voerde ze naar Pondichéry. De belangrijke zilverlading (130.000 piasters) bleef achter op de Malediven in handen van de plaatselijke koning⁸⁴. Pieter Clinckaert die een onderzoek van de compagnie-directie vreesde naar de oorzaak van de schipbreuk, weigerde met de Denen in Tranquebar te gaan praten. Hij reisde via Frankrijk naar Oostende terug en vertoonde zich niet meer in Kopenhagen⁸⁵.

 25
Vierden Stierman

En onderschreven bekent hem Gelagageert te hebben aan Directeurs van de Generale Indische Compagnie van de zeydenrijckse Nederlanden opgeschicht, om te voeren in een van dienst als Vierden Stierman naar Boodaerige plaatsen in de Inden, Welcke de genelde Keeren mij sulden ordonneeren, en dat op de gage die sijtlijch giddens Contract get te maect, waer men twee maanden op Waardt hebben onsefulden, en de rest op mijn retour sal betaelt worden de scheltyge, tot twee Stijjes en andere specien van advantage sijnendt menueur van den Daegh als iek in die sal voeren, en sal iek idogen uide dooren en Nette Lanck, Suet, en hoopf sijnform uide middelent met het maect van de Compagnie gebreide, waer men en en boot van poer schip sal berusten, en ten ditte ten sijnform van de Compagnie tot oetruick, tot liet borghen van mijne Keeren en Compagnie na op het retour o door sijnform van de Compagnie sal geuindt worden, daer naer en naer sal iek geen goederen of so. Beuultter mogen uide brughen op den dat de selde benevens alle mijne andere Effecten en gagen sulden geconsequet sijn ten profijte van de genede Compagnie. Voort belouue alle de orden en instructien van de Voorgaep Keeren Directeurs Exact te volbruygen te obseueren en de Compagnie gdel te dienen, of by maneguen. In diene te verdueren alle mijne gagen en goederen present, en loomende ten profijte als trouw in euren dor waarheit hebbe de se ondertrachten. In ontvande den 21 Januarij 1727.

Philippus De Vos

van De Vos op Schip de Marquis De Prié,

Contract van Philippus De Vos als 4de stuurman op de Oostendse Chinavaarder „Marquis de Prié” (1727) (Gentse Universiteitsbibliotheek/ Fonds Hye-Hoys, Hs. 2065)

BESLUIT

We kunnen zeggen dat de oudgedienden van de Oostendse Compagnie op prijs werden gesteld door de Denen voor hun maritieme en commerciële ervaring. In het bijzonder bij de eerste Deense China-uitredingen werden verscheidene Zuidnederlandse officieren en supercargo's aangeworven. Nadien gaat de DAC praktisch geen beroep meer doen op buitenlanders. Dit fenomeen manifesteerde zich ook bij de Oostendse vooruitredingen (1714-1723). In deze periode moesten de Zuidnederlandse reders en handelaars voornamelijk Engelsen, Ieren en Fransen engageren om de expedities winstgevender te maken.

Voor de „Oostendenaars” leek deze Deense interesse een ideale gelegenheid om carrière en vooral fortuin te maken. Slechts twee personen – van Hurk en de Brouwer – hebben een zeer geslaagde loopbaan dankzij de Deense Oost-Indiëtrafik kunnen realiseren.

Hierhebben we enkel de „Oostendse” personeelsinbreng geschets bij de D.A.C., maar vanaf 1736 investeerden ook verscheidene Antwerpse en Gentse handelshuizen in de D.A.C., de Bank van Kopenhagen en de West-Indië & Guinea Compagnie.

VOETNOTEN

- * Dit artikel is de uitgewerkte versie van een voordracht, gehouden voor de Marine Academie op 22 mei 1985. We willen onze dank betuigen aan de leden voor de nuttige opmerkingen en de opbouwende kritiek.
- ** De munten die in deze bijdrage regelmatig worden vermeld zijn de Deense rigsdaler (rd.) en de Zuidnederlandse gulden wisselgeld (Znd.fl.w.g.). 1 Deense rd. = 1 fl. 18 s. 2 d. w.g.
- ¹ Een supercargo is een handelaar die meerest en verantwoordelijk is voor heen- en retourlading.
- ² C. KONINCKX, *Zuidnederlandse deelname in de Zweedse Oost-Indische Compagnie 1731-1786*. In: *Handelingen van de Koninklijke Zuidnederlandse Maatschappij*, XXXI, pp. 121-136.
- ³ G. OLSEN, *Dansk Ostindien 1616-1732*. Vore gamle Tropekolonier, bind 5. København, 1967 m².
- ⁴ K. DEGRYSE, *De Oostendse Chinahandel (1718-1735)*. In: *Belgisch Tijdschrift voor Filologie en Geschiedenis*, LII, 1974, pp. 306-347.
- T. CLEMMENSEN & M.B. MACKEPFRANG, *Kina og Danmark 1600-1950. Kinafart og Kinamode*. København, 1980, pp. 65-66 en J.E. WILLS, *Pepper, Guns and Parleys. The Dutch East India Company and China 1622-1681*. Cambridge (Mass.), 1974, pp. 160-161. Tussen 1670 en 1680 bezochten slechts enkele Deense schepen China. Ze hadden ook een factorij gevestigd in Foechow.
- ⁵ *Dansk Biografisk Leksikon*. Edit. Svend Cedergreen Bech, bind 7, København, 1979, pp. 495-496. Aanvankelijk werkte Frederik Holmsted als boekhouder bij de West-Indië & Guinea Compagnie, maar vrij snel klom hij op tot een directeursfunctie binnen deze compagnie. Hij was ook eigenaar van een bloeiende katoendrukkerij.
- ⁶ R.A.K. (Rigsarkivet København) / *Ostindisk Komp. C. Interimssocieteteme for handelen pa Kina og Indien 1729-1740*, 28, *Direktions Protokol*, 19/5/1730.
- ⁷ A.R.A. (Algemeen Rijksarchief) / *Admiraliteit 563 en S.A.A. (Stadsarchief Antwerpen) / G.I.C. (Generale Indische Compagnie) 5800, 5550*.
- ⁸ S.A.A./*Insolvente Boedelskamer (I.B.) 1621, Journaalboek de Pret*, 4/9/1732.
- ⁹ R.A.K./*Ostindisk Komp. C. 28, Direktions Protokol*, 19/5/1730. Pieter van Hurk vroeg aanvankelijk 25 grote kisten als pacotille, voor thee-aankopen, en 15.000 rd. of 28.500 Znd.fl.w.g. De Denen stelden een pacotille van 12 grote kisten voor plus 3 % provisie op de venditie.
- ¹⁰ Bij de DAC schommelde de provisie tussen 1/8 % en 4 % per persoon. In deze periode betaalde de Zweedse Compagnie maximaal slechts 2 1/2 % per persoon. (C. KONINCKX, *The First and Second Charters of the Swedish East India Company (1731-1766)*. Kortrijk, 1980, pp. 341-342.).
- ¹¹ De interesten bij Deense bodemarijen varieerden van 32 % tot 48 %.
- ¹² Een officier of supercargo die naar China reisde nam ook talrijke geschenken en ruilgoederen mee, waarvoor de Chinese kooplui zeer gevoelig waren. Deze bestonden uit aantal snuisterijen (penne-mesjes, scharen, snuifdozen, spiegels ...), meubels, muziekinstrumenten, goudpapier en zelfs met diamanten ingelegde sieraden. Zo verhandelden kapitein Derdeyn, tijdens zijn verblijf in Kanton met

- de „Kongen af Danmark” (1740), 4 sieraeden voor 4 st. zijde. (S.A.A./G.I.C. 5788 & R.A.K./Privatarkeiver 5893, *Christian Lintrup, brevekopibog*, 11/12/1742).
- 13 R.A.K./Ostindisk Komp. C. 28, *Direktions Protokol*, 13/10/1730.
 - 14 S.A.A./G.I.C. 5513 en K. DEGRYSE, *op.cit.* p. 309.
 - 15 R.A.K./Ostindisk Komp. C. 28, *Direktions Protokol*, 28/9/1730.
 - 16 *Genete Universiteitsbibliotheek (G.U.B.)/Fonds Hye-Hoys (FHH) Hs. 2065 Contract van kapitein de Brouwer voor de „Marquis de Prié” (10/11/1727)*. G. de Brouwer kreeg 6 kleinere kisten.
 - 17 G.L. GROVE, *En Dagbog ført paa en Kinafarer 1730-32 af Kadet Tobias Wigandt*. In: *Tidsskrift for Søvaesen*, Ny R. 35 Bd. 71 Aaerg., København, 1900, p. 185.
 - 18 R.A.K./Ostindisk Komp. C. 28, *Direktions Protokol*, 25/8/1732.
 - 19 K. GLAMANN, *Studie i Asiatick Kompagnies økonomiske historie 1732-1772*, In: *Historisk Tidsskrift*, 11 R., 2 Bd., København, 1947-49, p. 353.
 - 20 R.A.K./Asiatick Kompagni (As. Komp.) 8, *Generalforsamlingsprotokol*, 30/7/1733 en *As. Komp. 563, Negotiejournaler*, 31/12/1735
 - 21 L. DERMIGNY, *La Chine et l'Occident: le commerce à Canton au 18e siècle*. Paris, 1964, t; 1, p. 240.
 - 22 K. DEGRYSE, *op.cit.*, p. 308-309. Charles Pike, kapitein en tweede supercargò van de „Sint-Joseph” (1723), verdiende 185.315 Znd.fl.w.g. De eerste supercargò Thomas Hall zou nog meer opgestreken hebben.
 - 23 K. DEGRYSE, *op.cit.*, pp. 308-311 en C. KONINCKX, *The First and Second Charters ...* pp. 341-345.
 - 24 E. RASMUSSEN, *Kinantsbanken forhold til staten 1737-73*. København, 1955, bilag VII.
 - 25 *Dansk Biografisk Leksikon*. Edit. S.C. Bech, bind 6, København, 1976, pp. 550-552 & p. 610.
 - 26 Aan de hand van de ereteltes *Kommercerad* (1733), *Justitsrad* (1749) en *Etatsrad* (1753) kunnen we vaststellen dat van Hurk gestadig sociale promotie maakte.
 - 27 E. NYSTRÖM, *Lynby sogn i fortid og nutid*. København, 1934, pp. 81, 114, 132-134.
 - 28 Pieter van Hurk fungeerde als commissaris voor o.a. Isabella Reyms, James Dormer (Antwerpen) en weduwe Jacobus Maelcamp (Gent).
 - 29 R.A.K./As. Komp. 8, *Generalforsamlingsprotokol*, 30/7/1733. De Aziatische Compagnie kocht het schip voor 16.000 rd. van de koninklijke Marine.
 - 30 G.U.B./FHH Hs. 2008, *Equipagelijsten van de G.I.C.-schepen, 1724 1732*.
 - 31 S.A.A./G.I.C. 5537, *Armement van de „Phoenix”, 1730* en G.I.C. 5661 *Grand Livre de Pondichéry, Tranquebar, 1731*.
 - 32 R.A.K./As. Komp. 8, *Generalforsamlingsprotokol*, 30/7/1733 en S.A.A./I.B. 1620 & 1621. De Antwerpse investeerders in deze bodemarij waren Jacomo de Pret, weduwe J.B. Cogels, Pietro Proli, Seruaes De Wael, J.J. Moretus, F. Schilders, F.X. De Coninck, Jan Van Delft, weduwe Veyt, weduwe Lunden, de Brugse firma Prosser & Porter en de Amsterdammer Carlos Ghyselink.
 - 33 *Plantijn-Moretusarchieff 1214-15* en S.A.A./I.B. 1621. De weduwe de Pret, Joannes Jacobus Moretus en Francisco Schilders vormden tussen 1735 en 1744 een associatie die 6 bodemarijen afsloot voor Deense Chinavaarders.
 - 34 R.A.K./As. Komp. 646, *Roulebog 1732-1752* en G.U.B./FHH Hs. 2008.
 - 35 S.A.A./I.B. 1682, *J. de Pret aan Jean Ley*, 18/7/1735.
 - 36 R.A.K./As. Komp. 563, *Negotiejournaler*, 31/12/1735 en K. GLAMANN, *op.cit.*, p. 393.
 - 37 S.A.A./I.B. 1683, *correspondentie de Pret met Brunet*, 18/8/1735 – 1/12/1735. De door Brunet aangekochte thee kostte 9.437-7 Znd. fl.w.g. Pieter Brunet verdiende aan deze transactie 1% commissie-loon.
 - 38 G.U.B./FHH Hs. 1998, *Brievencopijboek van A.J. Flanderin (1740-1744) en Hs. 1928 & 1929, Scheepsjournalen van de „Fredericus Rex Sueciae” (1738-1739 & 1740-1742)*. We danken ten zeerste Dr. C. KONINCKX voor aanvullingen betreffende de Zweedse loopbaan van Brunet.
 - 39 G.U.B./FHH Hs. 1998, *A.J. Flanderin aan Anthoine Flanderin*, 9/2/1743.
 - 40 R.A.K./As. Komp. 998, *Skibsjournal „Slesvig” (31/12/1736 - 20/6/1738)*.
 - 41 R.A.K./As. Komp. 29, *Direktionens resolutionsprotokoller*, 1/8/1742. G. de Brouwer suggereerde de DAC-directie dat ze in Oostende een schip konden aanschaffen geschikt voor de vaart op Tranquebar. Doch de Denen vonden het te duur.
 - 42 G.U.B./FHH Hs. 1998, A.J. Flanderin aan G. de Brouwer, 10/12/1743 G. de Brouwer sloot een bodemarijcontract af met John Pike, tweede supercargò op de „Calmar” (Kanton, 1743).
 - 43 G.U.B./FHH Hs. 1999, *A.J. Flanderin aan Anthoine Flanderin*, 25/9/1745.
 - 44 *Rijksarchieff Brugge (R.A.B.)/Notariaat F.J. Van Caillie, Depot 1941*, 38, 39 en 40 (1747-1749) en C. KONINCKX, *Andreas Jacobus Flanderin: een achttiende eeuwse middelgrote koopman*. In: *Bijdragen tot de Geschiedenis*, LVI, 1973, p. 258-259.
 - 45 Y. de BROUWER & L. DOUXCHAMPS, *De Familia de Brouwer*. Brugge, 1954, dl. I, pp. 45-52.
 - 46 R.A.K./As. Komp. 646, *Roulebog 1732-1752* en *As. Komp. 117, Negotieprotokol „Slesvig” (1736-1738)*. De Vos mocht twee thee-kisten (4,5 voet lang, 2,25 voet hoog en breed Deense maat) en vijf kleerkisten (4 voet lang en 2 voet hoog en breed Deense maat) als pacotille uit Kanton meebrengen.
 - 47 R.A.K./As. Komp. 646.

- 48 R.A.K./ As. Komp. 8, *Generalfor ...*, 24/3 & 10/4/1741 en As. Komp. 94, *Kopibøger: udgaende breve; DAC-directie aan weduwe J. Moor*, 28/2, 4/3, 14/3 & 15/3/1741.
- 49 R.A.K./ As. Komp. 646.
- 50 G.U.B./ FHH Hs. 2008, *Equipagelijsten van de G.I.C.-schepen 1724-1732 en S.A.A./ G.I.C. 5537, Equipagelijst van de „Apollo” (1730)*.
- 51 R.A.K./ As. Komp. 8, *Generalfor ...*, 30/12/1739.
- 52 R.A.K./ *Vestindisk-guineiske Kompagni 207, Kopij van een notariaatsakte uit Marstrand*, 10/8/1741, R.A.K./ As. Komp. 8, *Generalfor ...*, 10/4/1741 en 5/9/1742 en As. Komp. 94, *Kopibøger: udgaende breve, DAC-directie aan van Orsoy*, 26/8/1744.
- 53 R.A.K./ As. Komp. 1004, *Skibsjournal „Kongen af Danmark” (1742 1744)*.
- 54 M. BOUCHER, *The Voyage of Kongen af Dannemark, 1742-1746*. In: *Africana Notes and news*, vol. 23, 4 (Dec. 1978), pp. 149-153.
- 55 R.A.K./ As. Komp. 9, *Generalfor ...*, 21/4/1745.
- 56 M. BOUCHER, *op.cit.*, pp. 152-154 en R.A.K./ As. Komp. 9, *Generalfor ...*, 16/10/1743, 22/4 en 24/10/1744, 21/4/1745.
- 57 R.A.B./Notariaat F.J. Van Caillie, *Depot 1941, 41, akte 23 (24/4/1750) en Depot 1940, 35, akte 21 (28/2/1752)*.
- 58 R.A.B./Notariaat F.J. Van Caillie, *Depot 1941, 41, akte 23 (24/4/1750) en Depot 1940, 35, akte 21 (28/2/1752)*.
- 59 R.A.K./ As. Komp. 1119, *Negotieprotokoller for Kinfarene, „Kongen af Danmark” (1739-1741)*.
- 60 R.A.K./ As. Komp. 8, *Generalfor ...*, 10/10/1737 & 9/1/1738. Lanszweert verkreeg 5 grote privilegiekisten, 0,25% provisie en 24rd. maandloon. Eerste supercargo Lintrup voerde slechts 1 kist meer mee en verdiende eenzelfde provisie en maandloon. Het maandloon van de derde supercargo bedroeg 16 rd. en de pacotille was beperkt tot 3 1/2 kist.
- 61 S.A.A./G.I.C. 5705, *Boordjournaal van de „Marquis de Prié”, 1727-1728*.
- 62 G.DEPT, *La Compagnie d’Ostende. Voyages et projets de colonisation*. In: *Bulletijn der Maatschappij van Geschied- en Oudheidkunde Te Gent, XXXIV, 1926*, pp. 34-55.
- 63 R.A.K./Privatarkiver 5893, *Christian Lintrup, brevekopibøger (1738 1743), Andreas Lanszweert aan Lintrup*, 26/9/1738.
- 64 Over de private handel van Engelsen en Hollanders ten nadele van hun respectievelijke compagnieën vinden we uitgebreide informatie bij P.J. MARSHALL, *East Indian Fortunes. The British in Bengal in the Eighteenth Century*. Oxford, 1976 en bij H. FURBER, *John Company at Work; a Study of European expansion in India in the late 18th Century*. Cambridge (Mass.), 1948.
- 65 H.D. LOVE, *Vestiges of Old Madras*, London, 1913, vol. 2, p. 338 en M. GAUDART, *Généalogie des Familles de l’Inde Française (XVI-XX s.)*. Verdun, 1976, t. 1, p. 223. Vincent Quentin de la Metrie was afkomstig uit St. Malo en vestigde zich in 1741 te Madras als handelaar. Voordien was hij zeer actief als supercargo in country-trade vanuit Bengalen en Pondichéry naar Kanton en Manila.
- 66 R.A.K.: *Privatarkiver 5893, Christian Lintrup, Proces tussen de DAC en Lanszweert & Abbestee*, 25/5/1739.
- 67 R.A.B./Notariaat F.J. Van Caillie, *Depot 1941, 35, akte 140 (23/12/1744); 36, akte 21 (24/1/1745), akte 22 (17/2/1745), akte 28 (8/3/1745) en akte 59 (10/5/1745)*.
- 68 We danken ten zeerste de Heer Daniël Farasyn voor nuttige informatie betreffende de geschiedenis van de St.-Catherinapolder, die hij verwerkt heeft in zijn verhandeling *„De Evolutie van Oostende en het Oostendsche in de 18de eeuw”*. Gent, 1946.
- 69 R.A.K./ As. Komp. 646, S.A.A./ G.I.C. 5536, *Armement van de „Neptunus”, 1727-1728 & G.U.B./ FHH Hs. 2008*.
- 70 R.A.B./Notariaat F.J. Van Caillie, *Depot 1940, 32, akte 11 (20/6/1740)*.
- 71 R.A.K./Privatarkiver 5893, *Christian Lintrup, brevekopibøger 1738-1743, 15/2 & 13/10/1743*.
- 72 G. OLSEN, *op.cit.*, p. 214 & p. 240.
- 73 R.A.K./ As. Komp. 9, *Generalfor ...*, 5/3/1743. Fabritius & Wever wilden ca. 750.000 lb. peper aankopen.
- 74 S. ARASARATNAM, *The Dutch East India Company and its Coromandel Trade (1700-1740)*. In: *Bijdragen voor Taal-, Land- en Volkenkunde van Nederlandsch Indië*, 123, 1967, pp. 340-346.
- 75 J.G. DUFF, *History of the Mahrattas*. New Delhi, 1982^o, vol. 1, pp. 319-338. De Mahrattas zijn een Hindoe-volk uit ZW-Dekan die tijdens de 17de en 18de eeuw meermaals in opstand tegen het islamitische Moghul-gezag in India.
- 76 A. DAS GUPTA, *Malabar in Asian Trade 1740-1800*. Cambridge, 1967, pp. 18-21.
- 77 *Rijksarchief Gent/ Familiefonds vanden Hecke de Lembeke 2197a, Fabritius aan J. de Ghellinck de Tollenaere*, 2/4/1743. Volgens Fabritius waren de laatste 6 - 7 jaar de Europese verkoopprijzen van peper 25 tot 40 % gestegen.
- 78 R.A.K./ As. Komp. 9, *Generalfor ...*, 8/7/1743. Aan de heenlading, de uitreding en de verzekering spendeerde men respectievelijk 88.124 1/4 rd., 28.500 rd. en 25.808 rd.
- 79 *Koninklijke Bibliotheek Brussel/ Hs. II-161, Scheepsjournaal van de „Concordia” 1719-1721*.

⁸⁰ R.A.K./ As. Komp. 9, *Generalfor ...*, 2/5/1743.

⁸¹ G.U.B./ FHH Hs. 1998, *A.J. Flanderin aan Colin Campbell*, 6/4/1743.

⁸² R.A.K./ As. Komp. 665, *Journal for skibet „Princesse Lovisa” 1743 1744.*

⁸³ *Idem.*

⁸⁴ R.A.K./ As. Komp. 1283, *Rapportbøger Tranquebar, Duplex aan Bonsack, Pondichéry*, 23/7/1744.

⁸⁵ R.A.K./ As. Komp. 1283, *Rapportbøger ...*, *Clinckaert aan Bonsack, Pondichéry*, 6/8 & 23/8/1744.

RÉSUMÉ FRANÇAIS

Dans cet article nous avons étudié les carrières des officiers et subrécargues qui d'abord ont travaillé dans la Compagnie d'Ostende et, depuis 1730, ont servi dans la Compagnie Asiatique danoise. Les Danois avaient besoin de pilotes, capitaines et subrécargues en connaissance du trafic sur Canton. Ils cherchaient surtout en Flandres ces capables officiers parce que la Compagnie d'Ostende était pratiquement supprimée. Onze „Ostendais” ont accepté l'offre danoise. Nous avons aussi posé la question si leurs engagements danoises ont amélioré leurs conditions de vie sérieusement. Seulement deux personnes - Pieter van Hurk et Guilielmo de Brouwer réussaient à accumuler une fortune grâce à la Compagnie danoise.

ENGLISH SUMMARY

In this contribution we have tried to give a picture of the careers that eleven officers and supercargoes made in the Danish Asiatic Company. Each of those persons became experienced in the maritime and commercial aspects of the East India and China trade by serving in the Ostend Company. The Danes started in 1730 with their voyages to Canton, so they needed capable officers and supercargoes to conquer a place in the China trade. They employed mainly „Ostenders” because, at that moment, the Ostend Company was almost abolished. Only captain de Brouwer and supercargo Pieter van Hurk succeeded by this way to make a fortune.

BIJLAGE

OVERZICHT VAN DE LOOPBANEN DER ZEELUI EN SUPERCARGO'S ACTIEF OP OOSTENDSE EN DEENSE INDIË- EN CHINAVAARDERS (1719-1743)

Pieter Brunet (° Oostende, 1694 - † Malediven, 8/12/1746)

- + Oostendse Compagnie
- 2de stuurman op de „*Keyzerinne*” (Kanton, 1725)
- 2de stuurman op de „*Carolus Sextus*” (Bengalen, 1726)
- onderkapitein & kapitein op de „*Phoenix*” (Tranquebar, Malabar en Goa, 1730)

- + Deense Aziatische Compagnie
- 2de stuurman op de „*Slesvig*” (Kanton, 1737)

- + Zweedse Oost-Indische Compagnie
- 1ste stuurman op de „*Suecia*” (Kanton, 1737)
- 1ste stuurman op de „*Fredericus Rex Sueciae*” (Bengalen, 1740)

- + Deense Aziatische Compagnie
- kapitein en 2de supercargo op de „*Princesse Lovisa*” (Malabar, 1743)

Pieter Clinckaert (° Oostende, 1696 - † Oostende, 1746)

- + Oostendse Compagnie
- oploper op de „*Marquis de Prié*” (Kanton, 1725)
- bakker en koksmaat van de kajuit op de „*Concordia*” (Kanton, 1727)

- + Deense Aziatische Compagnie
- 1ste stuurman op de „*Princesse Lovisa*” (Malabar, 1743)

Guillielmo de Brouwer (° Oostende, 1693 - † Brugge, 21/10/1767)

- + Oostendse Compagnie
- onderkapitein op de „*Keyzerinne*” (Kanton, 1725)
- kapitein op de „*Marquis de Prié*” (Kanton, 1727)
- + Deense Interim-sociëteit
- onderkapitein op de „*Cron Printz Christian*” (Kanton, 1730)
- + Deense Aziatische Compagnie
- kapitein op de „*Slesvig*” (Kanton, 1733)
- kapitein op de „*Slesvig*” (Kanton, 1737)

Jacobus De Meyere (° Gent, 1695 - † Malediven, 8/12/1743)

- + Oostendse vooruitredingen
- 2de supercargó op de „*Concordia*” (Surate en Malabar, 1719)
- 3de supercargó op de „*Marquis de Prié*” (Kanton, 1723)
- + Oostendse Compagnie
- 2de supercargó op de „*Tijger*” (Kanton, 1726)
- + Deense Aziatische Compagnie
- 1ste supercargó op de „*Princesse Lovisa*” (Malabar, 1743)

Philippus Jacobus Derdeyn (° Duinkerke 1697 - † Oostende, 1752)

- + Oostendse Compagnie
- constabel op de „*Carolus Sextus*” (Bengalen, 1725)
- constabel op de „*Carolus Sextus*” (Bengalen, 1726)
- constabel op de „*Apollo*” (Kanton, 1730)
- 3de stuurman op de „*Hertogh van Lorreynen*” (Kanton, 1732)
- + Deense Aziatische Compagnie
- 2de stuurman op de „*Kongen af Danmark*” (Kanton, 1736)
- 1ste stuurman op de „*Kongen af Danmark*” (Kanton, 1738)
- kapitein op de „*Kongen af Danmark*” (Kanton, 1740)
- kapitein op de „*Kongen af Danmark*” (Kanton, 1743)

Philippus De Vos (° Oostende 1700 - † Oostende 22/10/1770)

- + Oostendse Compagnie
- 3de stuurman op de „*Keyzerinne*” (Kanton, 1725)
- 4de stuurman op de „*Marquis de Prié*” (Kanton, 1727)
- 2de stuurman op de „*Phoenix*” (tot Cadiz, 1729)
- 1ste stuurman op de „*Apollo*” (Kanton, 1730)
- 2de stuurman op de „*Hertogh van Lorreynen*” (Kanton, 1732)

- + Deense Aziatische Compagnie
- 2de stuurman op de „*Slesvig*” (Kanton, 1737)
- 1ste stuurman op de „*Slesvig*” (Kanton, 1739)
- kapitein op de „*Slesvig*” (Kanton, 1741)

Bonaventura Drijvoet (° Oostende 1709 - † Malediven, 8/12/1743)

- + Oostendse Compagnie
- oploper op de „*Peys*” (Bengalen, 1726)
- matroos op de „*Concordia*” (Bengalen, 1732)

- + Zweedse Oost-Indische Compagnie
- kanonnier op de „*Stockholm*” (Kanton, 1740)

- + Deense Aziatische Compagnie
- 2de stuurman op de „*Princesse Lovisa*” (Malabar, 1743)

Andreas Lanszweert (° Oostenden 31/8/1689 - † Oostende, ?)

- + Oostendse Compagnie
- 4de supercargo op de „*Keyzerinne*” (Kanton, 1725)

- + Deense Aziatische Compagnie
- 2de supercargo op de „*Kongen af Danmark*” (Kanton, 1738)

Martinus Mundelaer (° Oostende 1674 - † ?)

- + Oostendse Compagnie
- timmerman op de „*Sint-Carolus*” (Bengalen, 1724)
- timmerman op de „*Peys*” (Bengalen, 1726)
- timmerman op de „*Carolus Sextus*” (Bengalen, 1729)

- + Deense Aziatische Compagnie
- hoofdkwartiermeester op de „*Slesvig*” (Kanton, 1733)

Nicolaes Mundelaer (° Oostende 1706 - † ?)

- + Oostendse Compagnie
- piloot op de „*Hoop*” (Bengalen, 1726)
- kwartiermeester op de „*Neptunus*” (Bengalen, 1728)
- 3de stuurman op de „*Concordia*” (Bengalen, 1732)

- + Deense Aziatische Compagnie
- 1ste stuurman op de „*Dronningen af Danmark*” (Kanton, 1743)

Pieter van Hurk (° Amsterdam 1697 - † Kopenhagen, 16/10/1775)

- + Oostendse vooruitredingen
- 1ste chirurgijn op de „*Sint-Franciscus-Xaverius*” (Kanton, 1720)
- 1ste chirurgijn op de „*Sint-Joseph*” (Kanton, 1723)

- + Oostendse Compagnie
- 3de supercargo op de „*Keyzerinne*” (Kanton, 1725)
- 2de supercargo op de „*Marquis de Prié*” (Kanton, 1727)

- + Deense Interim-sociëteit
- 1ste supercargo op de „*Cron Printz Christian*” (Kanton, 1730)

1. Introduction
2. Theoretical background
3. Methodology
4. Results
5. Discussion
6. Conclusion

