

## BEKNOPTE INLEIDING TOT DE OOSTENDSE KOOPVAARDIJVLOOT 1830 – 1880

door **Luc VAN COOLPUT**,  
lid der Koninklijke Belgische Marine Academie

In zijn editie van 28 mei 1882 schreef de krant "L'Echo d'Ostende":

*"Avant que le traité avec la France ne vint nous enlever le monopole que nous exercions pour le sel, nous avions 45 navires de mer qui se livraient au trafic de ce produit ; aujourd'hui ce chiffre est réduit à zéro. Le dernier de ces navires, la Mathilde, a été vendu il y a deux mois. De notre flotille marchande il ne reste que deux goélettes : l'Ondine et la Louise, qui vont chercher le homard en Norvège et en Bretagne, or la Louise est mise en vente. »*

Alhoewel de genoemde schoeners, de *Ondine* en de *Louise*, op papier ingeschreven waren als koopvaardij schepen en niet als vissersvaartuigen, kan men ze toch ietwat moeilijk als echte vrachtschepen beschouwen, aangezien ze enkel en alleen ingezet waren in de vaart op Noorwegen en Bretagne om de Oostendse tafels rijkelijk van verse kreeft te voorzien. De krant had bovendien over het hoofd gezien dat ook nog de schoener *Etoile de la Mer* in dezelfde vaart actief was als de *Ondine* en de *Louise*. Deze drie kleine schepen waren dus in mei 1882 de enige overgebleven Oostendse "koopvaardij schepen".

De driemastbark *Mathilde*, door de krant als wezenlijk vrachtschip vermeld, was op 17 maart 1882 aan een Zweedse reder verkocht en had feitelijk sinds 1867 zelfs geen vracht meer vervoerd, aangezien reder Van Cuyl het schip vanaf dat jaar verhuurd had aan de Belgische Staat om als visserijwachtschip en als schoolschip voor scheepjongens dienst te doen.

Het laatste echte vrachtschip met Oostende als thuishaven was de schoenerbark *Medea* geweest, die in 1881 naar Engeland werd verkocht. Sindsdien bezat Oostende, behalve die enkele kleine schoeners en kotters die nog gedurende enkele tientallen jaren voor de aanvoer van levende kreeft zorgden, geen eigen koopvaardij vloot meer en was nog enkel thuishaven voor de Oostende-Dover pakketboten, voor de visserijwachtschepen *Ville d'Ostende* en *Ville d'Anvers* en, uiteraard, voor een aanzienlijke vloot van vissersvaartuigen. Pas in het jaar 1910 zou volgens de officiële lijsten van Belgische koopvaardij schepen het woord "Oostende" terug op de achtersteven van vrachtvoerende schepen verschenen zijn: de gekende Antwerpse stoomschepen van de rederij John Cockerill, met hun schitterende namen, (de *Rubis*, de *Saphir*, de *Topaze*,...), waren vanaf toen gedurende enige jaren in Oostende geregistreerd, alhoewel ze reeds sinds 1897 de verbinding van Oostende met Tilbury verzekerden.

Wat de gehele Belgische koopvaardij vloot voor de periode 1830 tot 1880 betreft hebben we gedurende vele jaren intensief onderzoek verricht in de Rijksarchieven om uiteindelijk te komen tot een zo juist en zo volledig mogelijke lijst van schepen, reders, werven en kapiteins. In totaal hebben 700 koopvaardij schepen de Belgische vlag gevoerd gedurende de eerste vijftig jaren sinds de Onafhankelijkheid in 1830. Voor elk schip hebben we een dossier opgesteld met, waar mogelijk, details over bouw, aankoop, reizen, ongelukken, verkoop, schipbreuk, enz... Tevens hebben we over de kapiteins van elk schip de geboorteplaats en geboortedatum opgezocht, alsmede de data van aan- en afmonsteringen. Bovendien werd de maritieme rubriek van bepaalde kranten stelselmatig en grondig uitgepluisd, zodat we thans voor elk schip eveneens over de data van bijna alle reizen

beschikken (data van afvaart en aankomst in Belgische en buitenlandse havens) en een "biografie" kunnen opstellen over elk vaartuig afzonderlijk. Bijgevolg bevatten onze dossiers dus gegevens die de werkelijke situatie van onze koopvaardijvloot zo getrouw mogelijk pogen weer te geven, dit in tegenstelling tot enkele andere auteurs die in hun publicaties teveel gesteund hebben op de gegevens uit de registers van de classificatiemaatschappij Bureau Veritas, die heel wat onjuistheden en achterhaalde gegevens bevatten.

Enkele biografieën van Antwerpse schepen werden reeds gepubliceerd. Wat Oostende betreft kan in het tijdschrift "Sirene", uitgave van september/oktober 1998, een beschrijving gevonden worden van de gehele carrière van de Oostendse schoener *St .Pierre & St .Paul*. Deze Oostendse schoener en de ondernomen reizen kunnen als erg typisch beschouwd worden voor de Oostendse zeevaart uit het midden van de 19<sup>e</sup> eeuw.

Wat duidelijk moet opvallen in de hierna volgende lijst van Oostendse reders en schepen is het feit dat slechts één enkel stoomschip, het *s/s Emma* van F.Lancsweert, ooit door een Oostendse reder werd uitgebaat in de periode 1830-1880. Oostendse reders waren klaarblijkelijk nog erg traditioneel ingesteld en durfden de grotere investering in een stoomschip niet aan. Trouwens, de vaargebieden en de soorten ladingen waarin ze zich engageerden waren in die tijd toch eigen aan zeilschepen. Stoomschepen vervoerden gedurende de eerste decennia van hun bestaan immers vooral passagiers en poststukken en er bleef, wegens de ruimte die noodzakelijkerwijze door de machines en de steenkool ingenomen werd, minder economisch interessante laadruimte over. Het vervoer van passagiers vanuit Oostende was geheel op Engeland afgestemd en de stoomschepen die hiervoor in aanmerking kwamen werden, sinds 1846, grotendeels door de Belgische Staat zelf uitgebaat.

Het *s/s Emma* voer vooral op Sunderland, Shields en Newcastle en dan nog wel in ballast vanuit Antwerpen. De retourvracht was steenkool. Een enkele maal vertrok het *s/s Emma* uit Oostende en wel naar Kronstadt.

Een ander opmerkelijk feit dat we konden vaststellen, doch waar we in deze korte bijdrage niet verder kunnen op ingaan, is dat de bemanningen van de Oostendse schepen bijna helemaal uit Oostendenaars bestonden, geheel in tegenstelling tot bijvoorbeeld Antwerpen, waar in enkele gevallen de bemanningen van bepaalde schepen zelfs uitsluitend uit buitenlanders bestonden. De maritieme geest en traditie zaten in het kleinere Oostende veel dieper geworteld dan in het grotere Antwerpen dat gedurende twee eeuwen te lijden had gehad onder de voor de zeevaart nefaste gevolgen van de sluiting van de Schelde. We vragen ons soms af hoeveel inwoners van Oostende rechtstreeks bij de scheepvaart betrokken waren: de koopvaardij, visserij, pakketbotendienst, scheepsbouw en toeleveringsbedrijven. Het moeten er duidelijk heel veel geweest zijn en bovendien voeren Oostendenaars niet enkel en alleen aan boord van Oostendse schepen: men vond ook aan boord van Antwerpse schepen een niet gering aantal Oostendenaars.

Voor wat het vaartgebied betreft dat door de Oostendse schepen werd betreden kan men een onderverdeling in vier gebieden aanhalen. De classificatiemaatschappij Bureau Veritas hanteerde trouwens zelf vier gebieden en de experten die gelast waren met het nazicht van de vaartuigen oordeelden voor welk vaartgebied elk vaartuig geschikt was. Zo was er de kleine kustvaart, de grote kustvaart, de Atlantische vaart en de lange omvaart (voorbij Kaap de Goede Hoop of Kaap Hoorn). De kleine kustvaart vanuit Oostende was voor het overgrote deel gericht op Londen. De kleine sloops en bijlanders vertrokken naar Londen in ballast, alhoewel ze soms ook met boomschors waren geladen en af en toe zelfs met "appels", met "eyers" of met "peerden". Uit Londen brachten ze diverse producten terug: stukgoederen, afgewerkte producten en meestal ook suiker, koffie, verfhout, katoen, guano en salpeter.

De grote kustvaart bestreek feitelijk gans Europa, van de Baltische Zee tot Egypte in de Middellandse Zee, en werd veelal uitgeoefend door schoeners en schoenerbrikken, doch ook door grotere en oudere vierkant getuigde schepen die niet meer geschikt bevonden waren voor de Atlantische vaart. In de allereerste plaats was het zout ("klipzout") dat werd aangevoerd: talloze schepen voeren bijna uitsluitend op Liverpool. Er werden echter ook aanzienlijke hoeveelheden zout gehaald in Portugal (Setubal en Lissabon), Spanje (Cadiz), Frankrijk (Marennes, de Iles Hyères). Op de tweede plaats kwam het fruit, doch wel in veel mindere mate dan het zout: uit Villanova de Portimao (Portugal), Malaga, Messina, enz... werden door snelle schoeners amandelen, vijgen, appelsienen, citroenen, e.d. aangebracht. Ten slotte waren er nog diverse andere bestemmingen: Riga (hout), Alexandrië (graan), Bergen (stokvis), Liverpool (katoen), Sunderland (steenkool), Bayonne (wijn), Kragerö (ijs),...

In de kleine en in de grote kustvaart was eveneens een speciale groep vaartuigen actief. Enkele schepen, reeds hoger vermeld en vooral als schoeners getuigd (*Ondine, Louise, Etoile de la Mer,...*), waren speciaal gebouwd met een bun om gans het jaar door levende kreeft te gaan halen in Bretagne en in Noorwegen. Deze schepen werden steeds beschouwd als koopvaardij schepen in alle lijsten en verslagen die we konden raadplegen en we hebben ze dan ook aldus vermeld in onze lijsten. Volledigheidshalve moeten we vermelden dat enige vissersvaartuigen eveneens soms kreeft aanvoerden, doch voor het grootste deel van het jaar waren ze als echte vissersvaartuigen actief. Ze waren alle getuigd als sloop en werden niet als koopvaardij schepen geregistreerd, alhoewel ze voor de tussendoorse kreeftaanvoer tijdelijk moesten beschikken over een zeebrief ter koopvaardij. Verder waren er, vooral in de jaren 1830 en 1840, verscheidene vissersvaartuigen die in het najaar en in het voorjaar in Burnham "versche hoesters" gingen halen. Zij waren en bleven in elk geval vissersvaartuigen. Tenslotte moeten we nog vermelden dat het wel eens, erg uitzonderlijk, kon gebeuren dat een vissersvaartuig er toch eens echt ter koopvaardij op uittrok. Zo denken we aan de sloop *Cent-et-Un*, die jaar in, jaar uit, met kabeljauw van de Doggersbank naar Oostende zeilde, maar, tussen de kabeljauw door, tweemaal in Portugal een lading fruit ging halen (in 1847 en 1849). De *Cent-et-Un* en consoorten kwamen nooit op lijsten van de koopvaardij terecht en we moeten ze dan ook als vissersvaartuigen blijven beschouwen.

Transatlantische overvaarten kwamen zelden voor. Enkele Oostendse barken en brikken staken, toen ze nog nieuw waren en in uitstekende staat verkeerden, soms de Oceaan over en dit vooral naar Zuid-Amerika. In Rio de Janeiro werd dan koffie gehaald. De erg kleine schoener *Comète*, 93 ton, maakte in 1841 een uitzonderlijke reis naar Rio de Janeiro. Sporadisch werd door een paar Oostendse schepen vanuit Cadiz met een lading zout naar Argentinië overgestoken waarin de havens van de Plata huiden werden opgehaald die dan in Antwerpen werden gelost om ginds te worden verwerkt. Enkele Oostendse schepen zochten in Cuba suiker en sigaren. De 192 ton metende schoenerbrik *Commerce* zeilde een paar malen naar New York : in 1842 met een lading steenkool, doch in 1847 met 75 emigranten vanuit Antwerpen!

De lange omvaart leek in de jaren 1830 tot 1880 niet in de smaak van de Oostendse reders te liggen. Men moest in verre overzeese landen handelsrelaties opbouwen en daarvoor kunnen betrouwen op ernstige handelsagenten, hetgeen niet steeds vanzelfsprekend was. Kapiteins werden dan ook dikwijls voor problemen gesteld die ze moeilijk tot tevredenheid van hun reders konden oplossen, vooral toen in de eerste decennia telegrafische verbindingen nog onbestaande waren.

De bark *Aigle* kwam in 1842-1843 via Rio de Janeiro en via de beruchte Kaap Hoorn in Valparaiso (Chili) en Callao (Peru) terecht. De schoener *Hélène-Eugénie* (slechts 119 ton!) ging in 1848 naar Guayaquil (Ecuador) en werd in 1849 in Callao wegens schulden verkocht. Van 1850 tot 1867 maakte de bark *Mathilde* 33 rondreizen, waarvan vier ter lange omvaart (Chili en Peru). Het grote volschip *Don Juan*, 1129 ton en eigendom van Duclos-Assandri, voer steeds vanuit Antwerpen omdat het teveel diepgang had (7,35m) om Oostende veilig aan te lopen. Vooraleer het schip in

1879 aan een Antwerpse reder werd verkocht maakte het 7 reizen rond Kaap Hoorn naar Peru, één reis naar Birma en drie reizen naar de Oostkust van de Verenigde Staten.

De export uit Oostende was erg beperkt en de Oostendse reders leefden dus vooral van de import van zout dat grotendeels bestemd was voor de scheikundige industrie en in mindere mate voor de visserij. In 1861 sloot de Belgische regering echter een verdrag met Frankrijk waarbij werd overeengekomen dat zout ook over land zou mogen geïmporteerd worden. Dit betekende vrijwel de doodsteek voor de Oostendse koopvaardij. De vrachtprijzen zakten en steeds minder zout werd door schepen aangebracht. De eens zo florissante handel met zowel Spanje en Portugal als met Liverpool en Frankrijk daalde pijlsnel. De Oostendse koopvaarders waren meestal te klein om als alternatief op transatlantische reizen ingezet te worden. Verscheidene schepen werden in de zestiger jaren dan ook opgelegd. Enkele reders richtten zich op de invoer van steenkool uit Engeland. Vanaf 1 januari 1870 werden de rechten op de import van zout afgeschaft, doch deze maatregel kwam te laat voor de scheepvaart en in de daaropvolgende jaren werd de Oostendse koopvaardijvloot grotendeels naar het buitenland verkocht of kwam in handen van Gentse en Antwerpse rederijen.

De kapiteins van de Oostendse koopvaardij schepen waren uiteraard Oostendenaars. In de lijsten van kapiteins komen herhaaldelijk dezelfde familienamen voor. Verscheidene families waren bovendien met mekaar verwant. In heel wat families was het vanzelfsprekend dat de zoon of de zonen van een kapitein hetzelfde beroep kozen als hun vader en dit ging in bepaalde gevallen voort tot ver in de 20<sup>e</sup> eeuw. Vele jongelui brachten het weliswaar niet tot kapitein en voeren als matroos of stuurman. Een niet gering aantal Oostendenaars kwam terecht aan boord van de grotere Antwerpse zeilschepen of stoomschepen. We bezitten in onze dossiers gegevens over alle kapiteins van Oostendse (en niet-Oostendse) koopvaardij schepen voor de jaren 1830-1880, doch in deze beknopte inleiding beperken we ons tot een korte vermelding van de meest bekende uit Oostende afkomstige kapiteins.

#### Bauwens

Philippe (geboren in 1819) en zijn broer Jean (°1828) waren jarenlang gekend als gezagvoerders van vooral de Oostendse schoeners *Clémence* en *Commerce*. Het was John Bauwens, zoon van Philippe, die in 1896 de N.V.Pêcheries à Vapeur stichtte.

#### Cattoor

Laurent was in 1832 in Antwerpen geboren en voerde o.a. drie jaren lang het volschip *Don Juan*. Zijn broer Auguste (°1837, Oostende) maakte vele reizen als kapitein van de brik *Liberté* en ging later over op Antwerpse stoomschepen.

#### Claeys

Alexandre (°1815), zoon van de gekende François Alexandre (°1786), voerde een paar Antwerpse koopvaardij schepen. Auguste (°1822) was eveneens naar Antwerpen overgegaan. Pierre (°1810), officier bij de Staatsmarine, was de eerste kapitein van het visserijwachtschip *Mathilde*.

#### De Brabander

Vader Jean (°1797) ging in 1834 naar Antwerpse koopvaardij schepen over en zoon Joseph (°1822) liep gedurende korte tijd in zijn voetsporen.

#### De Graeve

Désiré (°1834) en zijn broer Eugène (°1836) bleven steeds met Oostendse schepen varen. Er was ook een Jacques De Graeve (°1811), die Oostende trouw bleef, en een Mathieu (°1815), die in 1853 in Rio de Janeiro overleed als kapitein van een Antwerpse bark.

### Demyttenaere

De broers Pierre (°1833) en Michel (°1839) waren vooral gekend als kapiteins van een aantal Antwerpse stoomschepen.

### Denduyts

Edouard (°1820) en zijn jongere broer Jacques (°1831) vinden we terug aan boord van Oostendse schepen. Edouard overleed op zee in 1857.

### Deswelgh

Vier broers voerden bijna uitsluitend Oostendse schepen: Emmanuel (°1814), Edouard (°1817), Charles (°1822) en Pharamond (°1827).

### Halewyck

Jean (°1835) was steeds gezagvoerder aan boord van Oostendse schepen, terwijl broer Adolphe (°1837) acht jaar lang een Brugse brik voerde.

### Lams

De broers Joseph (°1807) en Jacques (°1818) waren beide in Bredene geboren. Joseph bleef kapitein van Oostendse schepen, terwijl Jacques naar Antwerpen trok.

### Lechère

Vader François (°1805) was in Oostende geboren, doch trad spoedig in dienst van de gekende Antwerpse rederij Jean Key. Zoon François (1843 in Antwerpen geboren) begon zijn carrière aan boord van het volschip *Charles* (met zijn vader als gezagvoerder) en werd uiteindelijk zelf kapitein van dit schip, dat hij in 1872 door brand verloor. Daarna ging hij over op stoomschepen.

### Nefors

Pierre (°1790) voerde diverse kleine Oostendse vaartuigen. Zijn zoon Pierre François (°1817) was eerst aan boord van een Oostendse schoener, doch ging daarna over naar de Gentse schoenerkof *Loochristi*. Vader Pierre schilderde verscheidene achterglasschilderijen die Oostendse en Antwerpse schepen voorstellen.

### Vandenkerckhove

Vader Michel zag in 1849 vóór zijn ogen zijn bijlander *Emilie* vergaan in het zicht van Oostende. Daarbij liet zijn zoon Pierre (°1825), die als kapitein voer, het leven. Hetzelfde lot was zijn zoon Jacques (°1831) beschoren, die als stuurman aan boord was.

Een François Vandenkerckhove (°1816) voer korte tijd als kapitein van Oostendse zeilschepen en diens broer Michel (°1817) voerde bijna twintig jaar lang het bevel over diverse vaartuigen. Een zekere Pierre (°1792) was aan boord van de Gentse schoenerkof *Auguste* te vinden, terwijl later een andere Pierre (°1820) o.a. de Oostendse brik *Prophète* voerde.

### Vanderheyde

Aimé (°1809) had het bevel over een paar Oostendse schepen, doch ging in 1852, nadat hij de bark *Progrès* verloren had, naar Gent. Zijn jongere broer Antoine (°1826) ging bij dezelfde Gentse reder in dienst als kapitein. Een derde broer, Michel (°1821), was hen naar Gent voorgegaan en maakte enige reizen ter lange omvaart voor Gentse rekening.

### Vandesteene

Verscheidene kapiteins Vandesteene, allen uit Oostende afkomstig, voerden diverse schepen uit Oostende, Gent en Antwerpen: François (°1803), Joseph (°1806), Corneille (°1812), François (°1834), Charles (°1836).

## Zellien

De gekende zeemansfamilie Zellien mag in dit rijtje in geen geval ontbreken. Vier zonen van Jean Chrétien (°1788?), zelf kapitein, werden eveneens kapitein: Jean (°1815), Georges (°1819), Henri (°1821) en Thomas (°1824). Ze voerden het bevel over allerlei Oostendse en later ook Antwerpse koopvaardij schepen. Twee zoons van Thomas brachten het eveneens tot kapitein, nl. Thomas (°1849) en Honoré (°1870). De familietraditie werd bovendien nog verder gezet tot ver in de 20<sup>e</sup> eeuw.

Alhoewel ook in Oostende sinds lang een zeevaartschool bestond (volgens sommige auteurs sinds 1820), was er voor wie aan boord van een koopvaardij schip de functie uitoefende van kapitein of stuurman nog geen verplichting een brevet te bezitten. Een reder mocht als kapitein of stuurman aanstellen eenieder die hij geschikt achtte. Steeds meer gegadigden volgden echter in de zeevaartschool de lessen navigatie. Pas sinds het K.B. van 21 juli 1844 zouden een examen en een officieel brevet verplicht gesteld worden vanaf een nog te bepalen datum, tenzij men op die datum reeds minstens een jaar gevaren had als kapitein, eerste of tweede stuurman. Die datum werd dan door het K.B. van 12 januari 1853 bepaald als zijnde 1 januari 1854.

Hierna volgt een overzicht van het aantal en de soort Oostendse koopvaardij schepen (toestand op 31 december van het jaar) en tevens een lijst van de reders met hun schepen. De door ons vooropgestelde aantallen wijken wel enigszins af van de aantallen die jaarlijks door de Kamer van Koophandel van Oostende werden gepubliceerd, doch werden niettemin bekomen door zorgvuldig na te gaan of elk schip wel degelijk nog bestond op 31 december van elk vermeld jaar. Bovendien maakte de Kamer geen onderscheid tussen een *schoener* en een *schoenerbrik*, tussen een *bark* en een *schoenerbark*: in haar verslagen had zij het over een *schoener* of een *bark*.

De oudste lijst van Belgische koopvaardij schepen die we tijdens ons onderzoek konden vinden geeft de toestand op 31 december 1835 weer, werd uitgegeven door de Antwerpse krant "Le Précurseur" en vermeldt 127 schepen, waarvan 20 Oostende als thuishaven hadden. Enkele kranten gaven jaarlijks dergelijke lijsten uit en bij onderzoek in Rijksarchieven moesten we vaststellen dat in de 19<sup>e</sup> eeuw zelfs officiële instanties van deze lijsten moesten gebruik maken, aangezien het bevoegde Ministerie zelf nog geen lijsten opstelde. Nochtans waren de lijsten die door de kranten uitgegeven werden nooit geheel juist, aangezien bijvoorbeeld nog schepen waren opgenomen die op het einde van het jaar vergaan of verkocht waren in verre overzeese gebieden en waarvan het nieuws, wegens de toenmalige beperkte communicatiemogelijkheden, de krant nog niet had bereikt.

Niet opgenomen in onze lijst is het volschip *Leopold*, dat weliswaar in Oostende vaarklaar werd gemaakt, doch dat niet uitsluitend eigendom was van A. & J. Van Iseghem en E. Van Cuyt. Een Antwerpse firma was mede-eigenaar en de thuishaven was, voor zover we konden vaststellen, Antwerpen. Het schip verging jammerlijk op de Falkland Eilanden in april 1858, tijdens de allereerste reis onder Belgische vlag. De bemanning bestond grotendeels uit Oostendenaars en er was slechts één overlevende.

Ondanks alle opzoekingswerk blijven er in onze dossiers nog verscheidene onzekerheden bestaan, o.a. over de juiste schrijfwijze van de naam van enkele Oostendse reders en over de onderlinge familiale banden die onder sommige reders moeten hebben bestaan. Waarschijnlijk hebben in enkele gevallen huwelijken en erfenissen een rol gespeeld in de overname van schepen die we uit onwetendheid als "verkocht" hebben bestempeld. We hopen dat geïnteresseerde lezers klaarheid zullen kunnen brengen in deze materie!

Drie symbolen worden in onderstaande tabel en lijst gebruikt:

\* wijst op enige twijfel over het jaartal of over het gegeven  
 <1830 betekent: reeds vóór het jaar 1830 in eigendom  
 1880> betekent: nog na het jaar 1880 in eigendom

	1830	1840	1850	1860	1870	1880
Volschip	2				1	
Bark		1	3	8	5	1
Brik	2	1	3	10	5	
Schoenerbark					1	1
Schoenerbrik		5	7	5	3	
Driemastschoener				1	1	
Schoener	2	7	9	6	5	3
Kof	4	4	1			
Schoenerkof				1		
Galjas		1				
Sloop	7	6	3	1		
Kotter					2	
Smak	1*					
Pleit		1				
Bijlander	5	3				
Stoomschip						
TOTAAL	23*	29	26	32	23	5

**Baroen, V.**

1839-1847 schoener *Minerve* vergaan

**Bauwens, J.**

<1830-1843\* bijlander *Emilie* verkocht aan Vandenkerckhove  
 <1830-1850 bijlander *Jonge Jacob* gesloopt

Toen Bauwens in 1836 overleed werd zijn zoon Philippe als reder van beide vaartuigen vermeld.

**Bierblock, J.**

<1830-1831 bijlander *Goede Hoop* vergaan

**Brasseur, J.**

1859-1860 schoenerbrik *Jupiter* verkocht aan L.Denduyts

**Breynaert, P.**

1840-1849 pleit *Johanna-Cornelia* vergaan

**Bricx, B.**

1848-1849 pleit *Bernard* vergaan

**Carbon, L. & Co.**

1850-1876 brik *Prophète* verkocht (buitenland)  
 1855-1869 bark *Sophie-Théodorine* verkocht (buitenland)

**Claeys, F.**

<1830-1832 sloop *Alexandre* verkocht aan P.Spilliaerd

**Cousin, F.**

<1830-1841	kof	<i>Ondervinding</i>	verkocht aan L.Denduyts
------------	-----	---------------------	-------------------------

**De Bal, Gebr.**

<1830-1833	volschip	<i>Neptunus</i>	uitgeweken naar Nederland*
<1830-1833	brik	<i>Oromaze</i>	uitgeweken naar Nederland
<1830-1832	brik	<i>Osiris</i>	vergaan
1830-1833	volschip	<i>Bellona</i>	uitgeweken naar Nederland

**De Boninge, J. & Co.**

1852-1858	schoener	<i>Renard</i>	vergaan
-----------	----------	---------------	---------

**Debroeck, J.**

1830*-1834	smak	<i>Gendschen Beurtman</i>	vergaan
------------	------	---------------------------	---------

**De Brouwer, E.**

1836-1851	sloop	<i>Comète</i>	verkocht aan E. Van Cuyt & Co.
1837-1843	schoener	<i>Hélène-Eugénie</i>	verkocht (buitenland)
1839-1848	bark	<i>Aigle</i>	verkocht aan J.Serruys

De *Comète* werd in 1838 hertuigd als schoener.

**Delpierre, H.**

1835-1836	schoener	<i>Ostendais</i>	vergaan
-----------	----------	------------------	---------

**Denduyts, L.**

1832-1874	kof	<i>Eclipse</i>	verkocht aan Brugse reder
1834-1876	schoener	<i>Union</i>	gesloopt*
1838-1874	schoenerbrik	<i>Vigilant</i>	verkocht (buitenland)
1841-1847	sloop	<i>Cérès</i>	vergaan
1841-1843	kof	<i>Ondervinding</i>	gesloopt
1847-1852	bark	<i>Progrès</i>	vergaan
1852-1875	bark	<i>Rosalie</i>	verkocht aan Antwerpse reder
1853-1874	brik	<i>Victor</i>	verkocht aan Antwerpse reder
1854-1866	brik	<i>Victorine</i>	vergaan
1855-1863	brik	<i>Jeannette-Mélanie</i>	vergaan
1856-1863	bark	<i>Progrès</i>	verkocht (buitenland)
1857-1873	bark	<i>Hélène</i>	verkocht aan J.Muyllaert & Co.
1859-1860	schoenerbrik	<i>Fortuna</i>	verkocht (buitenland)
1860-1864	brik	<i>Fortuna</i>	verkocht (buitenland)
1860-1864	schoenerbrik	<i>Octavie</i>	verkocht (buitenland)
1862-1866	bark	<i>Rosalie</i>	verkocht (buitenland)
1873-1874	schoenerbrik	<i>Fidélité</i>	verkocht (buitenland)

De kof *Eclipse* werd in 1849 omgebouwd tot schoener. De schoenerbrik *Octavie* was de ex-*Jupiter*, gekocht in 1860 van J.Brasseur. De in 1854 aangekochte *Victorine* was de ex-*Léon* van J.Serruys en werd spoedig na aankoop hertuigd als bark.

**De Potter, J.**

<1830-1850	bijlander	<i>St.Pierre</i>	gesloopt
------------	-----------	------------------	----------



**De Rudder, F.**

1837-1854	schoenerbrik	<i>Jupiter</i>	Brugge thuishaven sinds 1854
1840-1854	schoenerbrik	<i>Minerva</i>	Brugge thuishaven sinds 1854

**De Zutter, L.**

1832-1838	kof	<i>Bienvenu</i>	verkocht aan Brugse reder
-----------	-----	-----------------	---------------------------

**Dossaer, A. & Co.**

1856-1860	schoener	<i>Télémaque</i>	verkocht (buitenland)
-----------	----------	------------------	-----------------------

**Duclos-Assandri**

1837*-1864	schoener	<i>Frances</i>	verkocht (buitenland)
1837*-1863	schoenerbrik	<i>Industrie</i>	verkocht (buitenland)
1838*-1841	schoener	<i>Persévérance</i>	vergaan
1839*-1859	sloop	<i>Dart</i>	verkocht (buitenland)
1839*-1857	sloop	<i>Neptune</i>	gesloopt*
1841-1849	sloop	<i>Union</i>	verkocht aan E.Morisons
1845-1870	schoener	<i>Espoir</i>	verkocht (buitenland)
1853-1871	bark	<i>Marie</i>	verkocht (buitenland)
1854-1871	bark	<i>Emile</i>	verkocht aan Gentse reder
1865-1879	volschip	<i>Don Juan</i>	verkocht aan Antwerpse reder

De sloop *Dart* werd in 1854 hertuigd als schoener en de bark *Marie* werd in 1856 hertuigd als brik.

**Gonsales, F.**

1835-1838	sloop	<i>Flèche</i>	vergaan
1837-1840	kof	<i>Angelina</i>	verkocht (buitenland)
1838-1841	brik	<i>Alexandre</i>	vergaan
1842-1845	brik	<i>Précurseur</i>	vergaan
1843-1846	sloop	<i>Anna Paulowna</i>	verkocht aan J.Pieters & Co.

De brik *Alexandre* werd in 1840 herdoopt tot *Deux Soeurs*.

**Halewyck, M.**

1875-1880>	schoener	<i>Etoile de la Mer</i>	na 1880 nog in de vloot
------------	----------	-------------------------	-------------------------

**Herrewyn, J.**

<1830-1844	kof	<i>Vrouw Elisabeth</i>	verkocht aan C.Liebaert & Co.
------------	-----	------------------------	-------------------------------

**Hertoghe, Weduwe**

1837-1841	kof	<i>Irma</i>	verkocht aan Antwerpse reder
-----------	-----	-------------	------------------------------

**Hoed, T. & Co.**

1856-1867	brik	<i>Coq</i>	verkocht (buitenland)
1858-1862	brik	<i>Diamant</i>	vergaan
1859-1865	brik	<i>Infatigable</i>	verkocht (buitenland)

De in 1856 aangekochte brik *Coq* was de ex-*Eugène* van E. Van Cuyt & Co.

**Hooker, B. & Co.**

1830-1839*	sloop	<i>Dart</i>	verkocht aan Duclos-Assandri
1830-1837*	schoener	<i>Frances</i>	verkocht aan Duclos-Assandri

1831-1840	sloop	<i>Leopold I</i>	verkocht aan Brugse reder
1833-1837*	schoenerbrik	<i>Industrie</i>	verkocht aan Duclos-Assandri
1833-1841	sloop	<i>Union</i>	verkocht aan Duclos-Assandri
1834-1839*	sloop	<i>Neptune</i>	verkocht aan Duclos-Assandri
1836-1838*	schoener	<i>Persévérance</i>	verkocht aan Duclos-Assandri

De sloop *Leopold I* werd in 1835 herdoopt tot *Rapide*.

#### Kerkhove, J.

<1830-1836*	bijlander	<i>Anna-Catharina</i>	naar binnenvaart ?
-------------	-----------	-----------------------	--------------------

#### Lancsweert, F.

1866-1867	schoenerkof	<i>Phare</i>	verkocht (buitenland)
1867	bark	<i>Progrès</i>	vergaan
1867-1873	brik	<i>Liberté</i>	verkocht (buitenland)
1868-1873	schoenerbark	<i>Amitié</i>	verkocht (buitenland)
1870-1873	schoenerbrik	<i>Fidélité</i>	verkocht aan L.Denduyts
1871-1875	bark	<i>Alice</i>	verkocht (buitenland)
1871-1874	brik	<i>Sincérité</i>	verkocht (buitenland)
1872	bark	<i>Edmond Meert</i>	vergaan
1872-1874	stoomschip	<i>Emma</i>	verkocht (buitenland)

De bark *Alice* werd in 1872 hertuigd als brik en herdoopt tot *Charité*

#### Liebaert, C. & Co.

1844-1850	kof	<i>Vrouw Elisabeth</i>	verkocht aan W.Wierkx & Vroome
-----------	-----	------------------------	--------------------------------

#### Lohr, R. & Co.

1868-1874	schoener	<i>Olivier</i>	vergaan
1875-1880>	schoener	<i>Louise</i>	na 1880 nog in de vloot

#### Maclagan, J.

1834*-1838	sloop	<i>Constance</i>	vergaan
1853-1866	schoener	<i>St.Pierre &amp; St.Paul</i>	verkocht aan A. & J. Van Iseghem

De schoener *St.Pierre & St.Paul* werd in 1858 hertuigd als driemastschoener

#### May, J.

<1830-1831	sloop	<i>Mary</i>	verkocht aan B.Hooker & Co.
<1830-1836	schoener	<i>Persévérance</i>	verkocht aan B.Hooker & Co.

#### Morisons, E.

1849-1852	sloop	<i>Union</i>	vergaan
-----------	-------	--------------	---------

#### Muyllaert, J. & Co.

1873-1877	bark	<i>Hélène</i>	verkocht (buitenland)
1875-1876	schoener	<i>Eclipse</i>	verkocht (buitenland)

#### Pede, A. & Co.

1879-1880>	schoenerbark	<i>Medea</i>	na 1880 nog in de vloot
------------	--------------	--------------	-------------------------

**Pieters, J. & Co.**

1834-1838	schoener	<i>Rateau</i>	vergaan
1844-1857	schoener	<i>Ville d'Ostende</i>	vergaan
1846-1861	schoener	<i>Euphrasie</i>	gesloopt na stranding

De schoener *Rateau* werd in 1837 herdoopt tot *Euphrasie*. De *Ville d'Ostende* was in ijzer gebouwd. De in 1846 gekochte *Euphrasie* was de ex-sloop *Anna Paulowna* van F.Gonsales, die voor Pieters als schoener was hertuigd.

**Royon-Hertoghe & Co.**

1870-1875	kotter	<i>Rosalie-Mathilde</i>	verkocht aan M.Halewyck
-----------	--------	-------------------------	-------------------------

De *Rosalie-Mathilde* werd in 1871 herdoopt tot *Etoile de la Mer* en in 1874 hertuigd als schoener.

**Serruys, J. & Co.**

1848-1852	bark	<i>Philomène</i>	vergaan
1850-1855	bark	<i>Mathilde</i>	verkocht aan E.Van Cuyt & Co.
1852-1854	brik	<i>Léon</i>	verkocht aan L.Denduyts

De in 1848 gekochte bark *Philomène* was de ex-*Aigle* van E.De Brouwer.

**Smit, J.**

<1830-1831	sloop	<i>Vliegende Visch</i>	?
------------	-------	------------------------	---

**Spilliaerdt, P.**

1832-1833	sloop	<i>Alexandre</i>	vergaan
1832-1838	schoener	<i>Léopold I</i>	verkocht aan Antwerpse reder
1834-1835	brik	<i>Colombe</i>	vergaan

**Stranack, J.**

<1830-1842	sloop	<i>Neptune</i>	verkocht aan Nieuwpoortse reder
------------	-------	----------------	---------------------------------

De *Neptune* werd in 1840 herdoopt tot *Marie*

**Termote, A. & Co.**

1855-1859	schoenerbrik	<i>Orient</i>	gesloopt
-----------	--------------	---------------	----------

**Valcke, A. & Co.**

1868-1880>	schoener	<i>Ondine</i>	na 1880 nog in de vloot
1869-1876	kotter	<i>Rapide</i>	verkocht (buitenland*)

De *Ondine* was in ijzer gebouwd.

**Valcke - De Knuyt, J.**

1834-1838	schoener	<i>Eliza</i>	verkocht aan A.& J.Van Isegheem
1838-1846	schoener	<i>Auguste</i>	vergaan

**Van Cuyt, E. & Co.**

1846-1856	brik	<i>Eugène</i>	verkocht aan T.Hoed & Co.
1851-1855	schoener	<i>Comète</i>	verkocht (buitenland)
1852-1855	brik	<i>Actif</i>	vergaan
1854-1871	brik	<i>Sophie</i>	vergaan

1855-1880>	bark	<i>Mathilde</i>	sinds 1867 door de Staat gehuurd
1856-1859	bark	<i>Joseph</i>	vergaan
1859-1860	schoenerkof	<i>Constant</i>	vergaan
1860-1868	bark	<i>Van Dyck</i>	vergaan
1865-1871	bark	<i>Edmond</i>	vergaan

#### Van den Broecke

<1830-1831*	kof	<i>Nieuwe Union</i>	gesloopt*
-------------	-----	---------------------	-----------

#### Vandenkerckhove, M.

1843*-1849	bijlander	<i>Emilie</i>	vergaan
------------	-----------	---------------	---------

#### Vander Heyde, Weduwe B.

1857-1867	sloop	<i>Perle</i>	vergaan
-----------	-------	--------------	---------

#### Van Imschoot – Debrock, J.

<1830-1843	sloop	<i>Anna Paulowna</i>	verkocht aan F.Gonsales
<1830-1841	sloop	<i>Willem I</i>	afgekeurd

De sloop *Willem I* werd in 1831 herdoopt tot *Willem*

#### Van Iseghem, Weduwe

1833-1834*	schoener	<i>Charles</i>	vergaan*
------------	----------	----------------	----------

#### Van Iseghem, A. & J.

<1830*-1838	kof	<i>André</i>	vergaan
1835-1855	galjas	<i>César</i>	vergaan
1838	schoener	<i>Philomène</i>	vergaan
1839-1869	schoenerbrik	<i>Providentia</i>	verkocht (buitenland)
1841-1872	schoenerbrik	<i>Commerce</i>	verkocht (buitenland)
1847-1855	schoenerbrik	<i>Triton</i>	vergaan
1848-1859	brik	<i>Amphitrite</i>	vergaan
1849-1872	schoener	<i>Clémence</i>	verkocht aan Gentse reder
1854-1868	bark	<i>Prince Philippe</i>	verkocht (buitenland)
1857-1870	schoenerkof	<i>Don Quichotte</i>	vergaan
1866-1871	3m schoener	<i>St.Pierre &amp; St.Paul</i>	verkocht (buitenland)

De galjas *César* werd in 1842 hertuigd als schoener en omgedoopt tot *Concordia*. De in 1838 aangekochte schoener *Philomène* was de ex-*Eliza* van J.Valcke – De Knuyt.

A. & J.Van Iseghem bezaten in 1857-1858 samen met E.Van Cuyt en met de Antwerpse rederij Delahaye & Co. ook nog het volschip *Leopold*.

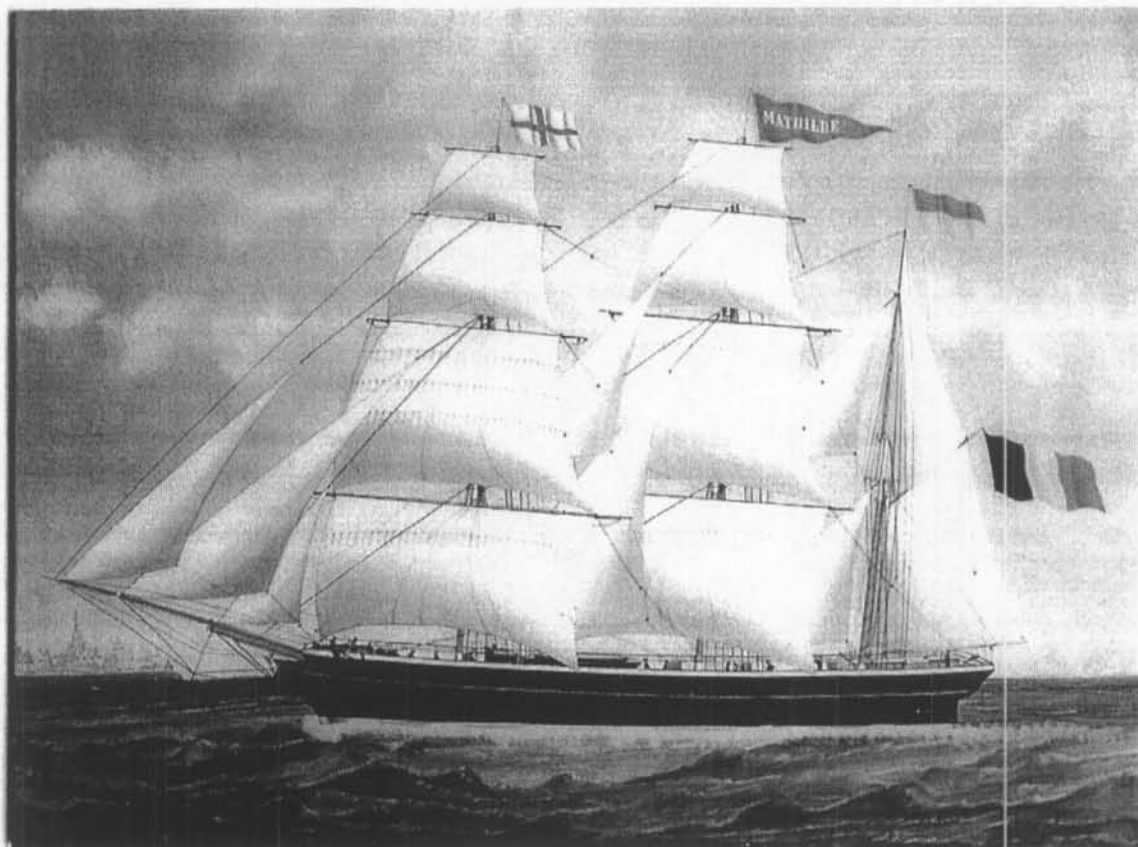
#### Wiercx, W. & Vroome

1850-1851	kof	<i>Goede Verwachting</i>	gesloopt
-----------	-----	--------------------------	----------

Van eind 1830 tot eind 1880 bezaten de Oostendse reders samen 108 verschillende zeilschepen en één stoomschip. De meeste schepen waren tweedehands aangekocht geweest, hetzij van andere Belgische reders, hetzij uit het buitenland. Oostendse scheepswerven hadden zelf 37 schepen afgeleverd. De Zutter had het grootste aantal koopvaardischepen gebouwd : van 1832 tot 1852 10 schepen voor Oostendse reders (en bovendien 3 schepen voor niet-Oostendse reders). Ook Panesi liet zich niet onbetuigd en bouwde 6 schepen, van 1847 tot 1870, waarvan 5 voor Oostendenaars.

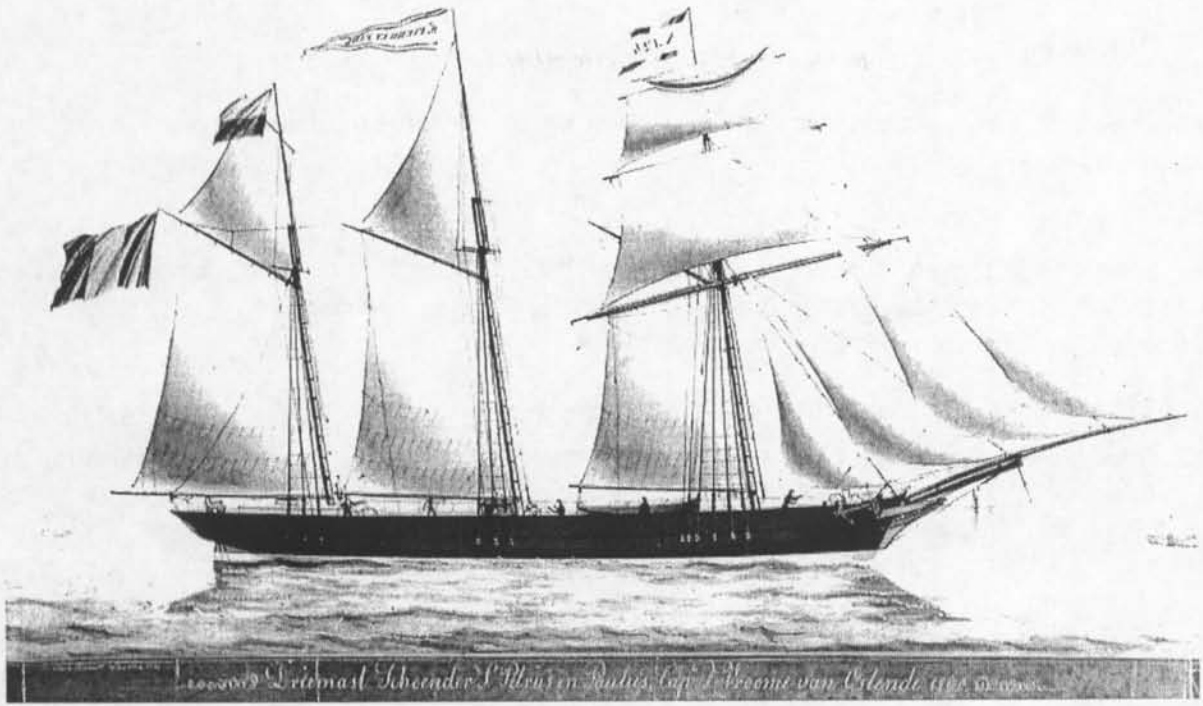
Van 1837 (en met terugwerkende kracht vanaf 1835) tot eind 1851 hadden de Oostendse scheepsbouwers en reders kunnen genieten van de wet op staatssubsidies voor scheepsbouw in eigen land, doch enkel voor de schepen die minstens 100 ton maten en gedubbeld waren in metaal.

43 schepen (hetzij 39,45% !) vergingen toen ze nog in handen waren van de Oostendse rederijen. De andere vaartuigen werden verkocht aan andere Belgische reders (11) of gingen naar het buitenland (37). De resterende schepen werden meestal gesloopt. Uiteindelijk bleven op 31



december 1880 nog 5 vaartuigen in de vloot.

Driemastbark *Mathilde*, gebouwd in 1850 door Panesi. Achterglasschilderij door Carolus Weyts, 1863 (Nationaal Scheepvaartmuseum, A.S.81.8.2)



De *St. Pierre & St. Paul* als driemasttopzeilschoener. Gebouwd in 1853 in Oostende. Gouache door Lewis Renault, 1860 (Nationaal Scheepvaartmuseum, A.S.70.46.4)

Onze prijs = uw profijt

Uw kleurenfoto's manueel  
afgewerkt volgens de  
modernste technologie  
met multi-scanner

**COCK  
CAMERA  
SERVICE**

Hoek Jozef II straat en  
Christinastraat - Oostende

Waar kwaliteit nog  
vakmanschap is