

Be l g i a n
Sh i p s
Ar c h i v e



Driemaandelijks maritiem magazine
4^{de} jaargang [januari-maart]

Verantwoordelijke uitgever: B.S.A. (Belgian Ships Archive) vzw,
Letlandstraat 2, 2030 Antwerpen
Ondernemingsnummer 0820.847.256

Voorwoord

Beste lezer

Ons 13^{de} (**gratis, digitaal (pdf) magazine voor onze leden**), is weer zoals steeds goedgevuld en nog altijd het hebbedingetje voor onze leden die er met vol enthousiasme naar uitkijken.

Zoals reeds in de voorgaande nummers vermeld blijven we vragen om de hulp van onze leden of andere mensen die voor ons artikels willen schrijven, onderwerpen aanbrengen of scheepslijsten maken. Drie maanden zijn kort om steeds zelf het magazine te blijven vullen met maar enkele mensen.

Herhaling: Lijsten van schepen, waar er al een heel aantal van verschenen zijn in onze vorige nummers kunnen soms foutieve gegevens bevatten, alsook tekortkomingen. Daarom vragen wij aan onze lezers aanpassingen, verbeteringen en eventueel andere opmerkingen steeds aan ons te laten weten via ons mail adres.

Er zullen ook tal van nieuwe initiatieven genomen worden zoals onder andere bijeenkomsten, vergaderingen, happenings en deze zullen georganiseerd worden in ons nieuwe clubhuis. Hiervan zullen wij jullie via deze weg zo goed mogelijk op de hoogte houden.

Verder wensen wij jullie alvast veel plezier met ons dertiende exemplaar van ons magazine dat weer boordevol maritiem nieuws staat.

Er wordt nog verder gewerkt aan onze archiefsite zodoende dat er binnen enige tijd hierop een groot deel meer informatie te vinden zal zijn.

Alle communicatie omtrent ons magazine kan steeds via ons email adres:

wilfran35@hotmail.com

De redactie
B.S.A. (Belgian Ships Archive) vzw

Niet leden kunnen een jaarlijks abonnement onderschrijven. De prijs hiervoor bedraagt €30 voor 4 nummers per jaar in een digitaal kopie (pdf) en €60 voor 4 nummers per jaar op een papieren versie (gratis verzonden binnen België, voor het buitenland bedraagt het abonnement €75). De bijdrage kan gestort worden via onze Argenta rekening nr. BE40 9730 7806 8563 met vermelding van uw naam en adres en het gekozen item.

Leden kunnen ook per jaar inschrijven op een abonnement op een papieren versie. De prijs hiervoor bedraagt €30 voor 4 nummers per jaar (Gratis verzonden binnen België, voor het buitenland bedraagt het abonnement €36) De bijdrage kan gestort worden via onze Argenta rekening nr. BE40 9730 7806 8563 met vermelding van uw naam en adres en het gekozen item.

Voor extra informatie op een van deze abonnementen:

wilfran35@hotmail.com

Clubnieuws

Ons lokaal: B.S.A. (Belgian Ships Archive) vzw
Letlandstraat 2, 2030 Antwerpen
Telefoon: gsm Frans Verhoeven: 0484/366.099
gsm Jos Houtters: 0470/635.668
vast Jos Houtters: 03/827.64.32



Openingsuren:

Doorlopend en/of op Afspraak van maandag tot en met zondag, U kan steeds telefonisch contact opnemen met Dhr. Frans Verhoeven en/of Dhr. Houtters Jos.

Alle gepubliceerde gegevens in dit magazine zijn copyright. Geen enkel deel mag worden gereproduceerd in welke vorm tenzij goedgekeurd, schriftelijk, door de uitgever of de auteur.

Artikels, scheepslijsten en foto's zijn geschreven, samengesteld of opgesteld onder de uitsluitende verantwoordelijkheid van hun auteurs, die blijven de eigenaars van hun bijdrage.

Alle correspondentie in verband met dit magazine dient te worden gericht tot de uitgever of de auteur van de artikels, scheepslijsten of foto's.

De Belgian Ships Archive (B.S.A.) is een tijdschrift, uitgegeven door en voor rekening van schepen enthousiastelingen. Haar voornaamste doel is om maritieme informatie, te registreren bij voorkeur maar niet uitsluitend, van de Belgische nautische scène, deze te promoten en maritiem historisch onderzoek te bevorderen.

Verantwoordelijke: B.S.A. (Belgian Ships Archive) vzw
Letlandstraat 2, 2030 Antwerpen
Ondernemingsnummer 0820.847.256

Belgian Ships archive vzw

Wie zijn wij en wat doen wij.

Belgian Ships Archive is ontstaan uit een paar mensen met een grote passie voor onze schepen, alle zijn ex varende.

Ons doel is alles over de Belgische scheepvaart van zowel zeeschepen, rivierschepen als sleepboten te verzamelen.

Onze archieven bevatten van elk schip dat ooit onder Belgische of vreemde vlag voer of nog vaart een dossier met de ganse levensloop van het schip, alsook duizenden foto's van deze schepen. Wij gaan terug tot begin jaren 1800.

Een grote verzameling boeken en aan magazines over de scheepvaart zoals Nautibel, Wandelaer sur l'eau, Sirene en noem maar op.

Een grote verzameling over onze sleepboten vroeger en nu, een massa aan oude negatieven en zoveel meer.

Wij verzamelen ook alle voorwerpen die met scheepvaart te maken hebben die ons meestal geschonken worden maar die we ook soms in bruikleen verkrijgen.

Dit archief groeide uit tot een volwaardig archief en hadden noodzaak aan een onderkomen dat werd gevonden in de Pool der zeelieden.

Na een jaar werd het ons daar veel te klein daar de archieven bleven aangroeien.

We zijn op zoektocht gegaan om een beter onderkomen te vinden en meer ruimte om alles te kunnen opslaan.

Zo hebben we dan aan de Royerssluis het oude sluiswachters huisje in concessie kunnen nemen waar we nu ons onderkomen hebben.

Letlandstraat 2
2030 Antwerpen



Sinds februari 2012 zijn we gestart met de renovatie werken aan het gebouwtje. Schilderwerken, muren renoveren en natuurlijk een ledenkantine waar onze mensen zich kunnen thuis voelen.

Na wat zwoegen en zweten is onze mooie kantine er gekomen.



En onze voorzitter Frans speelde hier voor vloerder, electricien en timmerman, dank zij hem hebben we nu een mooi lokaal.

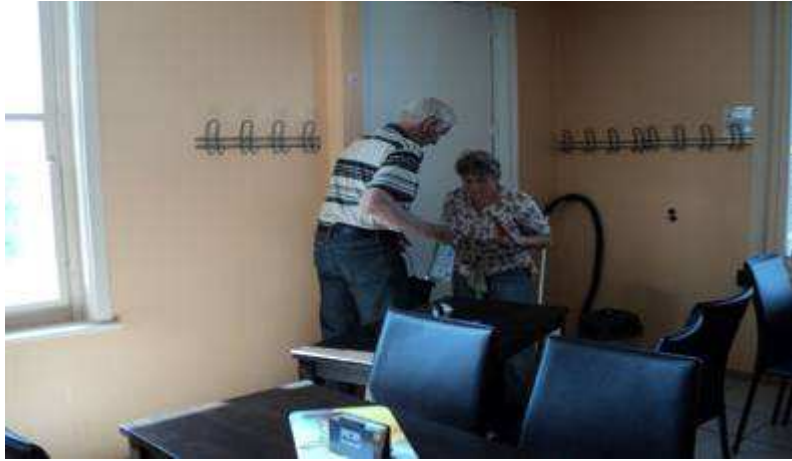


Frans is de vloer aan het inwassen.

Ook de vrouwtjes van de leden droegen hun steentje bij en hadden hun werk met glazen wassen en stof weg te doen.



Ja alles moet proper zijn tegen de opening.



Na zwoegen en zweeten moet men ook wat eten.



En het eind resultaat was dat we onze mensen konden ontvangen in ons mooi lokaal waar we fier op zijn.

Er is nog veel te doen, nog vele opknop werkjes voor het gebouwtje er weer mooi en fris uit ziet.

Al deze werken worden gedaan zonder sponsoring, dank zij onze leden kunnen we stukje bij stukje alles verder afwerken. Soms moeten we de werken even stil leggen omdat er geen centen zijn.

Via onze leden kantine proberen we wat zaad in het bakje te krijgen, ook houden we lezingen over onze koopvaardij, we helpen mensen verder bij opzoekingen van hun dierbare overledenen die ooit op onze koopvaardij hebben gevaren.

Nu gaan we een volgende stap zetten en dit is het oprichten van een scheepvaartmuseumje in het magazijn waar nu de dossiers liggen opgeslagen.

Boven zijn we de zoldering aan het renoveren en zodra dit klaar is gaan alle dossiers naar boven en starten we de werken aan het museumje.

Iedereen die van schepen houdt is welkom bij Belgian Ships Archive en daarom proberen we ook elk jaar tijdens ons koud buffet zoveel mogelijk mensen bij elkaar te krijgen.

Ook houden we reünies voor onze zeelieden en zoveel meer.

Mensen die ons een warm hart toedragen en ons willen steunen kunnen dit doen door lid te worden en een storting te doen van 30 Euro lidgeld per jaar op rekening van

B.S.A. Rekening nummer IBAN: BE 40 9730 7806 8563
BIC: ARSPBE22

Of u kan een vrijwillige gift doen om ons te steunen zodat wij de werken kunnen verder zetten, we zouden u alle zeer dankbaar zijn.

De voorzitter
Verhoeven Frans

Voor meer inlichtingen bel ons even op, GSM 0484/366.099

Aanvullingen & verbeteringen vorige magazines (by wilfran)

BSA-magazine 10 p. 4 ev: Wijzigingen in onze koopvaardijvloot

CHACONIA gas olietanker, eigendom van Exmar Shipping N.V. uit Antwerpen - doorhaling registratie op 18/04/2012.

SAFMARINE CAMEROUN containerschip, eigendom van de N.V. Safmarine container Lines uit Antwerpen – doorhaling registratie op 28/02/2012.

SAFMARINE KURAMO containerschip, eigendom van de N.V. Safmarine container Lines uit Antwerpen – doorhaling registratie op 06/03/2012.

SAFMARINE NGAMI containerschip, eigendom van de N.V. Safmarine container Lines uit Antwerpen – doorhaling registratie op 13/02/2012.

SAFMARINE NIMBA containerschip, eigendom van de N.V. Safmarine container Lines uit Antwerpen – doorhaling registratie op 02/02/2012.

MINERAL BELGIUM bulkcarrier, eigendom van de N.V. Bocimar International (CMB) uit Antwerpen - doorhaling registratie op 17/02/2012.

BSA-magazine 12 p. 4 ev: Wijzigingen in onze koopvaardijvloot

ELVERSELE gastanker, eigendom van Exmar Shipping N.V. uit Antwerpen – doorhaling registratie op 02/07/2012.

TIELRODE gastanker, eigendom van Exmar Shipping N.V. uit Antwerpen – doorhaling registratie op 08/08/2012.

BSA-magazine 12 p. 26 ev: Wijzigingen in onze sleepbootvloot

UNION ONYX thuishaven Zeebrugge, eigendom van de N.V. Unie van redding- en sleepdienst België uit Antwerpen - doorhaling registratie op 19/07/2012.

UNION TOPAZ thuishaven Zeebrugge, eigendom van de N.V. Unie van redding- en sleepdienst België uit Antwerpen - doorhaling registratie op 19/07/2012.

Source: Officiële lijst van de Belgische Zeeschepen en van de vloot van de Marine

Belgische koopvaardij

Wijzigingen in onze koopvaardijvloot van 17 oktober tot en met 31 december 2012 (by wilfran)

CHAROITE vrachtschip, eigendom van de Volga-Baltic Ship 9 Ltd., Valetta, Malta (rompbevrachting N.V. Inok Shipping – Antwerpen) – nieuwe aanwinst, zeebrief nr. KV 344, uitgereikt op 29/10/12.

MELUSINE RO/RO schip, eigendom van de S.A. HSBC Leasing (Belgium) uit Brussel, (exploitant: N.V. Cobelfret Ferries, Wilrijk-Antwerpen) - nieuwe zeebrief nr. KV 345 (vorige zeebrief vervallen).

RAFOLY vrachtschip, eigendom van de B.V.B.A. Rafoly uit Deurne – doorhaling registratie op 05/12/2012.

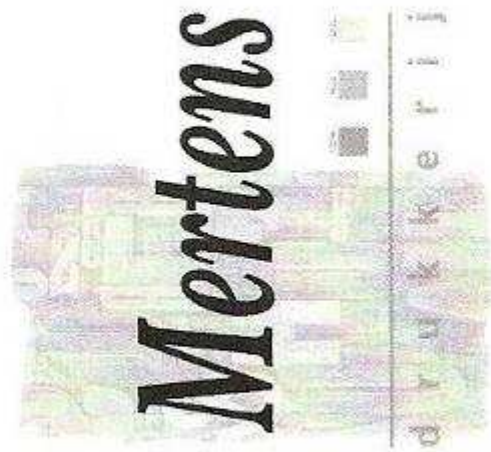
VICTORINE RO/RO schip, eigendom van de S.A. HSBC Leasing (Belgium) uit Brussel, (exploitant: N.V. Cobelfret Ferries, Wilrijk-Antwerpen) - nieuwe zeebrief nr. KV 346 (vorige zeebrief vervallen).



Melusine & Victorine

Source: Officiële lijst van de Belgische Zeeschepen en van de vloot van de Marine

Voor verzorgd
drukwerk...



Grote Markt 30 • 9120 Beveren • Tel. 03/775 80 38
Fax 03/755 31 88 • E-mail : info@drukmertens.be

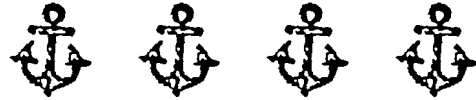
"IN THE SPOTLIGHTS"

Dit is het verhaal van Jozef Nikolaus Hermans en zijn familie.

(by Jos Hermans)

Over hun vlucht poging voor de oprukkende keizerlijke troepen, tijdens de maanden oktober-november 1914, met het Belgische stoomschip 'Anversoise'.

°Antwerpen 31-03-1883
+ Antwerpen 30-04-1945
Walkapitein bij reder/agent Aimé
Manceau
Kattendijkdok
Oostkaai 12 Antwerpen



Zijn Echtgenote Maria Catharina Vroman
°Antwerpen 29-08-1882
+ Antwerpen 29-01-1952

En hun zoon
Marcel Hermans
°Antwerpen 19-04-1913
+ Berchem Antwerpen 21-04-1978



Voorwoord:

Op het ogenblik van de "De Schelde Vrij-verklaring" op 16 juli 1863, flakkerde de Haven van Antwerpen met haar koopvaardij wederom op.

.... 2 decennia later:

De Noordelijke Spaanse wallen (Kattendijk) worden gesloopt.

Nieuwe havendokken ontstaan, de Schelde wordt rechtgetrokken.

België de voorhaven van het Duitse Ruhr (en Krupp) gebied, ontvangt bijna jaarlijks onder pracht en praal de Duitse vloot en Kaiser.

Zou het slechts een "blooper" zijn geweest dat de grootste Duitse oorlogsbodems "net" in de Royerssluis konden schutten?

De Duitsers nooit bekomen van de oplawaai die ze van hun ervvijand Frankrijk kregen in 1870 houden "Gewehr am Fuss" en herbewapenen.

In 1914 is de lont aan het kruitvat en "de Pruis" besluit de "Fransoos" een koekje van eigen deeg te verkopen.

Vrije doorgang wordt van België geëist. Koning Albert I weigert en op 4 augustus 1914 trekken de "feldgrauen" de grens over nabij Visé.

De verdediging aan de Maas houdt de Duitsers nog enkele dagen tegen, maar daarna "nach Paris".

De overweldiger laat het nationaal verschansingoord Antwerpen "rechts" liggen en begaat de kapitale fout te gretig naar de lichtstad door te stoten.

2^{de} kapitale fout, hij, "den Duits" laat Nederland ongemoeid, waardoor deze niet in de oorlog betrokken raken, waardoor de toegang via de Schelde naar Antwerpen afgesloten blijft.

September-oktober 1914 wordt Antwerpen hevig beschoten door de Duitsers. Ook hun Zeppelins (28/08/1914) doen hun intrede en komen bij nacht bombarderen.

September 1914: Slag aan de Marne.

Opvallend is wel dat de haven zowel van bombardementen als overtrekkende Zeppelins gespaard blijft.

De haven blijft bedrijvig, doch de oprukkende vijand en het terug trekkend geallieerd leger zorgen voor paniek onder de bevolking, die tracht te vluchten naar Oostende, Engeland en het dichtbijge neutrale Nederland.

Antwerpen valt op 10 oktober 1914 in Duitse handen. ...

Hiernavolgend het verhaal van mijn grootouders, en hun anderhalf jaar oude zoon.

Ook ons Clublokaal/Archief aan de Royerssluis is betrokken in het verhaal.

(Note: Dit verhaal is een letterlijke vertaling uit het Frans van het oorlogsverhaal van mijn grootvader, opgetekend in een klein schriftje dat deel uitmaakt van ons familie archief. (Jos Hermans))

7 oktober 1914

Vandaag kondigen de kranten aan dat de situatie van de versterkte plaats Antwerpen is bedreigd en raden zij de inwoners aan de stad te verlaten in Noordoostelijke richting. (Note: Nederland/Roosendaal)

Zoals naar gewoonte ben ik naar mijn bureel gegaan. (note: Kattendijkdok Oostkaai 12)



Kattendijkdok Oostkaai 12

Ik ontving daar verschillende taken en omstreeks 09:00 ontving ik van Dhr. Aimé Manceau (note: directeur van het rederij/agentschap Jaenicken-Manceau) de opdracht om het ss 'Anversoise', dat gemeerd lag aan kaai 51, klaar te maken voor vertrek. Het schip sloeg tarwe in ten behoeve van het leger. Ik heb vervolgens het schip met zijn lading uitgeklaard bij de douane en de havenkapitein op de hoogte gebracht van het nakende vertrek. Op dat

ogenblik ontving de havenkapitein een bericht van Dhr. Legrand (note: functie onbekend) dat het vertrek uitgesteld werd tot 16:00.

Terug op mijn bureel, was er niemand meer aanwezig. Mr. Demange (note: functie onbekend) had aan alle bedienden de vrijheid gelaten om te vertrekken en om terug te keren van zodra de oorlog beëindigd was. (note: men ging er toen nog van uit, in beide kampen, dat de oorlog niet langer dan Nieuwjaar 1915 zou duren) De nog verschuldigde lonen zouden uitgekeerd worden op zijn privaat adres gelegen aan de St-Jacobsmarkt.

Ik ben vervolgens thuis (note: Ellermanstraat) gaan middagmalen en mijn reiskoffers gepakt en mijn echtgenote (note: met baby) opdracht gegeven mij te vervoegen aan boord van het ss 'Anversoise'. Een vrachtwagen van de "Ruys Natie" brengt mijn reiskoffers en matrassen over naar het stoomschip. (note: op vele afbeeldingen van de vlucht ziet men mensen zeulen met matrassen en beddengoed)

Omstreeks 15:30 begaf ik me terug aan boord van de ss 'Anversoise', waarop de kapitein me op de hoogte bracht dat hij geschreven orders ontving dat hij niet mocht vertrekken, dat er diende gewacht te worden tot de volgende morgen, waarbij hij persoonlijk liet weten dat hij weigerde te vertrekken. De lading werd verder gezet. De militaire intendant (note: goederenopzichter) had aan Dhr. Leenaers (note: functie onbekend) gezegd dat er geen onmiddellijk gevaar bestond voor de stad (note: Antwerpen) en dat hij wel tijdig het sein zou geven als het ss 'Anversoise' diende te vertrekken.

Ik ben om 18:00 samen met Dhr. Mans (note: functie onbekend) terug aan boord gegaan, waarop Mr. Leenaers het schip verliet met de aankondiging dat hij de volgende dag omstreeks 04:00 terug aan boord zou komen.

Vervolgens ben ik met Dhr. Mans zijn echtgenote gaan halen en terug aan boord gekomen omstreeks 20.00.

Op dit tijdstip werd het geluid van de beschietingen (note: de Duitsers beschoten de stad) verschrikkelijk en kwam het geschut duidelijk dichterbij. Ik bleef samen met Henri Van Hove op de brug van het stoomschip, de kapitein hield toezicht op de lading van het schip. (note: was Henri Van Hove de kapitein die samen met hem op de brug stond?)

De ganse zuidwestelijke horizont leek in brand te staan. (note: brand petroleum tanks op 't Zuid ??)

Omstreeks middernacht werd het geluid der kanonnen steeds heviger en we hoorden de obussen door de lucht fluiten die daarna in de stad neerkwamen.

Vervolgens heb ik alle reeds ontvangen orders doorgenomen en de stouwer opdracht gegeven de belading te beëindigen. Vervolgens heb ik de kapitein opdracht gegeven om het schip klaar te maken om te verhalen tot aan de Royerssluis. Nadien ben ik naar de Officier van de Havendienst, welke het bevel voert over de Royerssluis, gegaan met de bede het schip doorvaart te verlenen en me de nodige sleepboten ter beschikking te stellen. Hij liet mij weten vrije doorvaart (note: en versassen) te verlenen, maar dat het hem onmogelijk was me de gevraagde sleepboten ter beschikking te stellen.

Gezien geen dokloodsen of bootsmannen meer aanwezig waren werd ik genoodzaakt enkele binnenschippers aan te spreken met verzoek mee te helpen het schip te verhalen. (note: tot in de Royerssluis)

Na onderhandelingen, bijgestaan door Henri van Hove (note: kapitein van de ss 'Anversoise?'), vonden we twee binnenschippers bereid de trossen over te nemen (note: het bootsmannen werk?) voor een bedrag van 30,00 frs.. (note: of dit per schipper of voor beiden was is niet bekend)

8 oktober 1914

Omstreeks 01:00 uur werd aangevangen met het verhalen, maar men geraakte niet ver. Aangekomen ter hoogte van kaai n°58 werd de vaarweg volledig versperrd door binnenvaartuigen die eveneens de haven wensten te verlaten (ontvluchten). Geen van deze schepen verleende doorgang. Heb me dan naar de dienstdoende officier van de sluis

begeven, doch ook dit zonder resultaat. De binnenschippers wensten nog steeds geen doorgang te verlenen.

Tegen de morgen kwam Dhr. Leemans langs, deed alle mogelijke tussenkomsten, maar alles bleef zoals het was. Het aantal binnenschepen, komende uit de andere binnendokken en het Kattendijkdok zwol zonder oponthouden aan. Deze schuiten legden zich tussen de ss 'Anversoise' en de Royerssluis.

Omstreeks 04:00 uur in de morgen werd aangevangen de (binnen)schepen via de Royerssluis te versassen. Het gedrang was van die aard dat geen enkel van de binnenschepen de sluis kon bereiken. Na een tijd kwam er beweging, maar niemand volgde de orders van de havenkapitein op. De tijd om de sluis te open en te sluiten duurde wel drie maal langer dan gewoonlijk.

Tegen de middag liet de kapitein van de ss 'Anversoise' toe dat vluchtelingen inscheepten aan boord. Zeer snel bevonden er zich ongeveer 1.500 personen aan boord. De ss 'Anversoise' bleef nog steeds onbeweeglijk en het was nog altijd onmogelijk om enige voortgang te maken.

Om 17:00 werd de sluis niet meer bediend. Ik ging poolshoogte nemen, maar er was niemand meer aanwezig. (note: Sluispersoneel) Enkele minuten later kwamen mannen van de Genie en vernietigen de elektrische uitrusting van de sluis (note: Royerssluis), waardoor de ss 'Anversoise' gevangen zat in de haven. (note: het schip is volgens mij gans de oorlog in de haven gebleven ten gevolge het feit dat de Nederlanders de Schelde gesloten hielden. En werd schadevrij bij de bevrijding overgedragen aan zijn eigenaars)

Het werd donker en gans de stad zat gevangen in een gordijn van vlammen. Her en der ziet men Belgische soldaten die al vluchtend hun uniformen wegwierpen.

Iedereen aan boord van de ss 'Anversoise' (note: de 1500 vluchtelingen) verlieten het schip.

Ik, mijn echtgenote en mijn kind, 2 schoonzusters waarvan één gehuwd en waarvan de echtgenoot in Antwerpen gebleven was bij zijn familie, Leenaers en familie, vatten de reis te voet aan richting Eeckeren (note: Ekeren), al rondend de nieuwe dokken. Onze koffers en beddengoed die ik eerder aan boord bracht bleven aan boord.

Alle wegen waren vol van vluchtelingen, karren, auto's, fietsen, enz.... Eens buiten de stad zag men duizenden mensen die sliepen in de buitenlucht.

Meer dood dan levend bereikten we te Eeckeren de villa van Mr. Legrand. Op het ogenblik dat wij aanbelden opende Mr. Legrand de deur, zij vertrokken naar Nederland. Mr. Legrand liet ons toe in zijn huis te overnachten, waar wij onze collega Segers en familie terugvonden.

We namen plaats in de zetels en op de grond van het salon. Niemand kon de slaap vatten. Het geluid van de bombardementen (note: op de stad) was onbeschrijfbaar en de hemel stond in lichterlaaie.

9 oktober 1914

Ondertekening te Kontich van de overgave, val, van de stad Antwerpen.

Omstreeks 02:00 werd er aangebeld. Er werd niet geopend. Later vernamen we dat het Belgische soldaten waren die kwamen aandringen dat iedereen zou vluchten.

Om 03:30 werd iedereen terug gewekt door een zeer hevige ontploffing. We stonden op, dronken koffie, aten wat fruit en gingen verder op pad. Het kanongebulder hield aan. De wegen waren vol vluchtelingen. We bereikten Capellen (note: Kapellen) waar we platte wagens van de "Ruys Natie" tegenkwamen die richting Nederland reden. We plaatsden de vrouwen en hun pakken op de wagens. (note: en de kleine Marcel) We vorderde slechts langzaam, kruisten Putte en de Belgisch Nederlandse grens om om 13:00 richting Ossendrecht te gaan, waar we om 03:00 PM aankwamen.

10 tot en met 19 oktober 1914

Het Duitse leger neemt Antwerpen in.

De vlucht ging verder om via Bergen op Zoom te trachten Rotterdam te bereiken. Doch dit is een ander verhaal, dat weinig te maken heeft met onze ss 'Anversoise'.... Gezien de Antwerpse reder en zijn bedienden nog steeds Engeland trachten te bereiken, wijkten zij uit naar Wemeldinge. (note: het is niet uit te maken of de echtgenotes, kinderen en andere vrouwen mee in dit avontuur stapten) Gedurende deze dagen bleef het gezelschap rondreizen tussen Goes, Wemeldinge en Bergen op Zoom. Via allerlei middelen werd getracht orders te krijgen van de rederij. Via een binnenschipper ontving men op ...
(note: 18-10-1914 Slag aan de IJzer)

20 oktober 1914

...het bericht dat op het bureel (note: Kattendijk Oostkaai 12) alles rustig was en dat men op het bureel vroeg om terug te keren. Gezien mijn persoonlijke spullen zich nog aan boord van de ss 'Anversoise' bevonden en gezien al mijn meubels opgeslagen waren in 2 haven loodsen, besliste ik om de volgende dag terug naar Antwerpen te vertrekken.
(note: 21-10-1914 Eerste slag om Ieper)

22 oktober 1914

In de loop van de morgen, omstreeks 11:30 vertrok ik vanuit Wemeldinge aan boord van het ms 'Telegraaf'. Mits tussenstops te Hansweert, Walsoorden, Bath en Liefkenshoek kwamen we 's avonds om 06:00 aan te Antwerpen. Gezien ik thuis geen bed meer had ging ik bij mijn buurman (note: Ellermanstraat) Pierre Daelemans slapen. Daar ontmoette ik mijn schoonmoeder die net thuis kwam. Bij de terugkeer in Antwerpen leek niemand zeer ongerust. Men vroeg zelfs onze paspoorten niet. (note: de Duitser bezetten Antwerpen sedert 10 oktober 1914)

23 oktober 1914 tot en met 31 oktober 1914

De 23^{ste} oktober stond ik vroeg op en trok de stad (note: Antwerpen) in om de schade opgelopen tijdens de bombardementen te gaan bekijken. Deze schades waren behoorlijk zwaarder dan beschreven in de Nederlandse dagbladen. Vele huizen waren zwaar beschadigd, de voorgevels stonden nog recht maar de achtergevels lagen in de achtertuinen. Ik begaf me naar mijn bureel (note: Kattendijkdok Oostkaai 12), waar reeds 6 van de 7 bedienden terug aanwezig waren. Er was in het geheel geen werk en de werkuren waren van 09:00 tot 12:00. Ik deed het nodige om mijn persoonlijke spullen terug te halen van de ss 'Anversoise'. (note: die nog steeds aan kaai 58 ??lag) Na de nodige toelatingen stelde ik vast dat alle juwelen die mijn echtgenote aan boord vergat en meerdere kledingsstukken gestolen waren. Vervolgens doodde ik mijn tijd door het ophalen van mijn meubels uit de haven opslagplaatsen. Enkele dagen later keerde ik terug naar Wemeldinge waar ik mijn achtergebleven echtgenote en kind ging ophalen.

02 november 1914

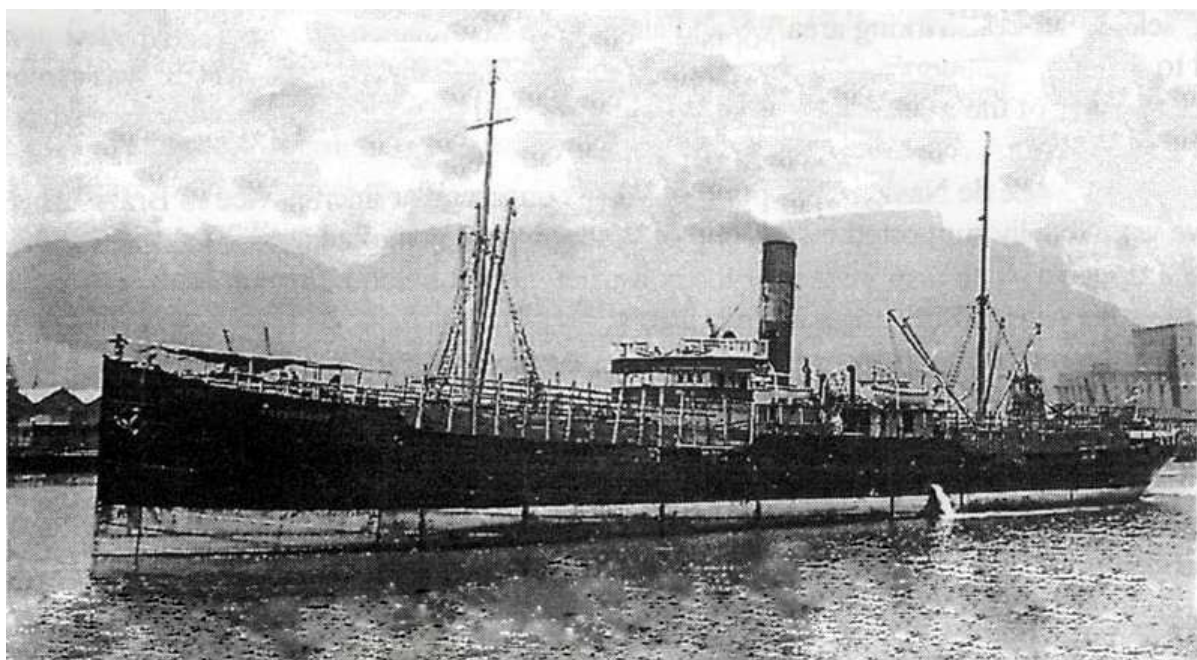
Keerden we van Wemeldinge terug naar Antwerpen.

12 november 1914

"Rien de spécial" en daar eindigt het exodusverhaal.



ss 'Anversoise'



ss 'Anversoise' in 1901



Stoomschip staal

Gebouwd in 1901 bij Palmers' Shipbuilding & Iron Co. Ltd., Newcastle /UK (Yd n°758)
4109 Brt 3714 under deck 2500 Nrt

110,90 m l x 14,72 m br x 7,7 m dg (365.0 x 48.2 x 25.4 ft)

Motor T3 cyl. 24 1/2", 41 1/2" & 70"-45" 392 Nhp – 1600 lhp bij Palmers' Shipbuilding & Iron Co. Ltd., Newcastle /UK

1 schroef

2 dekken, 2 bruggen & 2 masten

11.1901 afgebouwd

11.1901-1910 'Reigate' Surrey Steamship Co. Ltd., London /UK

1910-16.12.1911 'Reigate' Hull, Blyth & Co., London /UK

16.12.1911-20.07.1921 'Anversoise' S.A. Anversoise de Navigation, Antwerp /Be
(Aimé Manceau, mgr.)

Meetbrief n°446 van 16.12.1911 (nieuwe tonnage 38 82,92 Brt 2923,04 Nrt)

Internationaal code sign MBRS

Zeebrief n°170 van 19.12.1911

09.10.1914 in Antwerpen buit gemaakt door Duitsers. In Antwerpen verbleven tijdens WW I.
Terug naar eigenaars na de oorlog

Meetbrief n°590 van 04.01.1919 (zelfde tonnage 38 82,92 Brt 2923,04 Nrt)

Zeebrief n°102 van 04.01.1919

NRC 10.1.1921: Halifax N.S., volgens een draadloos bericht van het ss 'Anversoise' heeft dat schip de bemanning gered van den van Oporto (Portugal) naar Newfoundland

bestemde Engelsche schoener 'Mintie'. De schoener, welke op 44°15'N en 27°10'W in zinkenden toestand verkeerde is in brand gezet.

NRC Rotterdam 15.7.1921: In het Handelsblad van Antwerpen komt het volgende voor: eene aanvaring heeft dezen morgen plaats gehad in de Noorderdokken. De Noorsche ss 'Astra', vaarde van de Royerssluis in de dokken, door de komst van een ander schip, manoeuvreerde de ss 'Astra', en kwam met de voorsteven terecht in het achterschip van de ss 'Anversoise', die op n°47, der Lefebvredok aan de kaai gemeerd lag. De botsing was zoo geweldig dat de ss 'Astra' bleef vast zitten en zich niet kon verwijderen. Gedurende een vol uur moest bij middel van allerlei bewegingen aan het schip, gewerkt worden vooraleer beide schepen zich hadden losgewerkt. De schade is aanzienlijk (note: le même ???)

20.07.1921 verkocht

20.07.1921-1937 'Anversoise' J.A. Zachariassen & Co., Nystad /Fin

1937 verkocht aan Hughes Bolckow Shipbreaking Co. Ltd., Blyth /UK

Verder verkocht aan Arrow Steamship Co. Ltd., London /UK

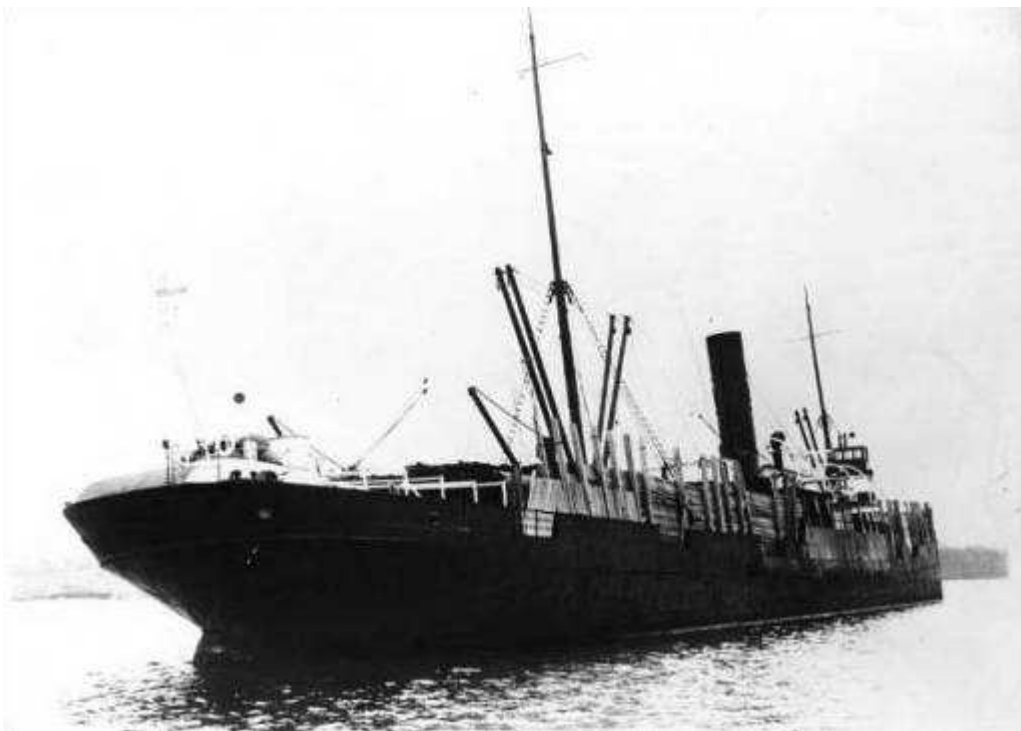
Naamsverandering gemeld maar niet doorgevoerd ('Regil')

1937-1939 'Atea' "K" Navigation Co., Corfu /Gr

(G.H. Kotokas, mgr.)

1939 afgebroken bij T.W. Ward Ltd., Briton Ferry /UK

08.05.1939 aangekomen



na WWI onder Finse vlag (© Belgian Ships Archive)

Met dank aan Belgian Ships Archive voor de beelden en gegevens van ss Anversoise

Jos Hermans

Sources

Familie archief Jos Hermans

BSA-archief

Bijvoegingen ss 'Anversoise' by wilfran

Op onze binnenwateren



**Naamloze Vaartmaatschappij
"Schelde & Rupel"
(11/04/1857-07/05/1921)
Naamloze Maatschappij
"Steamers Wilford"
(07/05/1921-1938) (by wilfran)**



In 1826 William Wilford, born 28th of may 1803, a native of Brompton-near-Northallerton (North Yorkshire), established himself at Temse (Belgium) and set up a business in sailcloth. On the 11th of april 1857, discontented with the poor connections between his

residence and the port of Antwerp, he started a steamer service with his cofounders¹, (Naamloze Vaartmaatschappij "Schelde & Rupel"), for passengers and goods with the paddle steamer "*Aymon Louise n°1*", bought in Woensdrecht (Holland) on the 16th of February 1857 and renamed him "*William Wilford*". After been reconditioned by John Cockerill Yards and the overall cost of 45.566 fr. the steamer arrived the 1st of august at Temse. The local people called her "Het Zwaantje", because of her graceful sailing and rotational movements when she for the first time came in sight of Temse. She was an appreciated visitor throughout the following years and was very popular amongst the common people. For fifteen years, the "Willam Wilford" had done invaluable services for the trade and passenger traffic between Antwerp and Temse and her neighbour municipalities.

The service prospered and in 1872, after 15 years, the company was able to order a new steamer from the John Cockerill Yards at Antwerp and at the same time they bought another steamer in Rotterdam (Holland). This vessel was rebuilt by the same yard as the newly built.

On the 9th of June 1872 the "*William Wilford*" stranded on the shore of the Schelde at Sint-Amands-Puurs, south of Temse, and was a total loss. 11th June, two days after the mishap with the "*William Wilford*", the steamer of Dutch origin "*Maasnymph I*" came into service as the "*Wilford II*". Shortly afterwards, Cockerill delivered in 1873 the newly built "*Wilford I*". < This ship also been referred to as the "*Wilford III*", this because it was the 3rd boat who came into service. (note of writer)>

In 1874 a competitor appeared on the scene. He bought three small Thames Penny-boats in London and started a service between Temse and Antwerp with extension to Boom on the Rupel. These boats were worn out by services on the river Thames and H. Gerling & Co. sold them to John Wilford (son of William Wilford) in the fall of 1875.

These three steamers came into service on the 25th of march 1876, respectively as the "*Boom*" (former "*Boom*" <H. Gerling & Co.> & "*Citizen M*" <The Citizen Steamboat Co., London>), "*Hamme*" (former "*Hamme*" <H. Gerling & Co.> & "*Citizen J*" <The Citizen Steamboat Co., London>) and probably "*Temsche*" (former "*Temsche*" <H. Gerling & Co.> & "*Citizen ?*" <The Citizen Steamboat Co., London>), this last boat's name isn't certain. After a few months the Penny Boats, unfit for reliable service, were disposed of later in the seventies.

From the 2nd of February 1882 the company was managed by John Wilford & William Barber. Shortly afterwards the route to Boom was closed due to difficult traffic.

In 1885 the company bought the "*Wilford III*" at s' Hertogenbosch as a carrier of goods. The Local people gave him the name "*De Congo*". Then in 1894 the first "*Wilford IV*" was taken into service. This boat was probably the "*Stad Zierikzee n°2*", not proofed fit for reliable service in Holland, taken into service for a short period as a carrier of goods and soon disposed of. The 2nd "*Wilford IV*" came into service on the 16th of February 1899. This steamer was also from Dutch origin and was the former "*Landsmeer & Den IIp*" built in Amsterdam.

¹ The cofounders:

Richard Muys, born in Temse on the 8th of December 1809, he had sailed on river ships in Holland and he had excellent knowledge of the river Scheldt. He became the first captain of the Wilford boats and he was still captain when he died on the 23rd of June 1874.

Augustien de Landtsheer, was a native from Temse were he as born on the 14th of September 1816. He was a dealer in wines and the closest friend of Richard Muys. After 3 years he died in 1860 at the age of 44.

Karel de Landtsheer, born in Temse on the 18th of September 1792, his profession was goldsmith and he was the financial aid of the company. He died in Temse on the 7th of April 1866 when he was 74 of age.

August De Badts, the companies offices were established at his home were he worked on the accounting matters of the firm. He died on the 27th of June 1892. (He wasn't a cofounder but was considered an important man inside the company in the early days)

On the 27th of January 1902 Ernest Wilford became president of the Company. The fleet was modernised during 1903, the three oldest in service (*I, II, III*) were disposed of and the "*Wilford V*" & "*Wilford VI*" appeared on the scene.

In 1909, the 6th of April, "Schelde & Rupel" acquired two paddle steamers in England, belonging to the "London County Council", those were the "*Wilford I*" (former "*Francis Drake*") & "*Wilford II*" (former "*Thomas More*") and also a screw steamer bought in Germany who became the "*Wilford III*". The three vessels joined the fleet in May 1909. When the war broke out in 1914, the fleet included four paddles and two screw steamers. Three of them, "*Wilford I, II & VI*", sailed to Holland with refugees and were interned at Vlissingen. When the British Admiralty was in need of steamers with shallow draught for their operations in Mesopotamia, Ernest Wilford sent his steamers to Thornycroft's in Southampton to be converted for oil combustion. There after the vessels left for Mesopotamia via the Gulf of Biscay, the Mediterranean and the Suez Canal. However the "*Wilford VI*" was intercepted by an Austrian submarine off Algiers and sent to the bottom with explosives. The "*Wilford I & II*" were able to accomplish their mission but never returned home.

The "*Wilford III & V*" were probably lost during the war and the "*Wilford IV*" had been in service on the river Scheldt throughout the war as a steam freighter.

After the war until 1921 the "*Wilford IV*" was the only boat left for the company. In 1921 the company bought 2 Paris "bateaux-mouche". These were taken in service after been repaired and reconditioned by the yards of Jos Boel & Zonen in Temsche as the "*Wilford I*" & "*Wilford II*" on the 1st of may & 7th may the day the company changed by name. From then on the company was known as The Steamers Wilford. The 17th of June 1922, the "*Wilford III*" the last boat ever been bought by Wilford came into service after a refit by the yards of Jos Boel & Zonen.

In 1938 the company was no more viable on account of faster train services, the opening of the Scheldt tunnel (note Waaslandtunnel) and the sharp competition of the Interprovinciale Stoomboot Maatschappij Flandria N.V..

The services were stopped and all steamers were sold or disposed of.

Scheepslijst N°19:

(All ships had one funnel. In the beginning the funnel was entirely black, with the introduction of the Maasnymph-boats it became possibly yellow with a black cowl top and later it turned into a black funnel again, this time with a red-white-red superposed band and a black cowl top.)

Dates for determination of the funnels colours are not yet available.

William Wilford

Paddle steamer

Built presumably in 1855

99 Nrt (reduced with 55 ton, in fact 2/3 of the engine room)

20.16 m l x 2.44 m br x 1.02 m dg

Steam engine 60 hp

10.1855-16.2.1857 '*Aymon Louise n°1*' Reederij Cuypers, Rotterdam /NI

(owned by C.L.A. Cuypers, Woensdrecht /NI)

In service on the Rotterdam Antwerp route on 26th of January 1856

On sale from 09/1856 for 14.500 gulden

16.2.1857 sold for 8500 gulden to Schelde & Rupel, Temse /Be

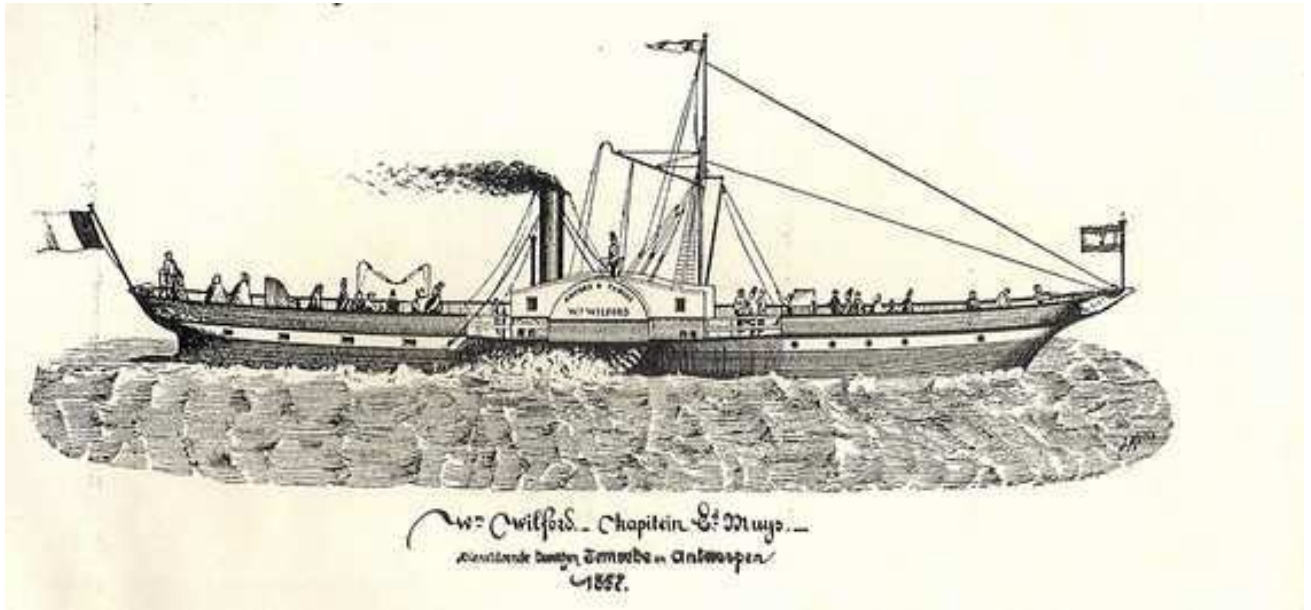
16.2.1857-1.8.1857 reconditioned by John Cockerill Yards, Antwerpen /Be

Overall costs until service 45.566 bfr.

01.08.1857-9.6.1872 '*William Wilford*' Naamloze Vaartmaatschappij "Schelde & Rupel",
Temse /Be

09.06.1872 stranded on the shore of the Schelde at Sint-Amands-Puurs, south of Temse, and was a total loss

Note: The local people called the '*William Wilford*', "*Het Zwaantje*".



Wilford II

Paddle steamer (iron)

Built 1861 by C. J. Smit, Kinderdijk (C. J. W. Van Reede) /NI

84 grt 41.20 m l x 4.62 m br

Compound engine

1860-03.1872 '*Maasnymph I*' Stoomboot Reederij Maasnymph, Rotterdam /NI

03.1872 sold to Schelde & Rupel, Temse /Be

03.1872-05.1872 rebuilt by John Cockerill Yards, Antwerpen /Be

23.5.1872 Launched at Antwerpen

11.6.1872-1903 '*Wilford II*' Naamloze Vaartmaatschappij "Schelde & Rupel", Temse /Be

1903 taken out of service and replaced by '*Wilford V*'

FFW

Wilford I (*Wilford III* in Cockerill list)

Paddle (fixed) steamer (iron)

Built 1872 by John Cockerill Yards, Antwerpen /Be (yd 175)

126 grt 39.62 m l x 4.27 m br (Note: Cockerill list)

Compound engine 40 ipk

1873 launched

1873-1903 '*Wilford I*' Naamloze Vaartmaatschappij "Schelde & Rupel", Temse /Be

1903 taken out of service

Hamme

Paddle steamer

Built 1847 C.J. Mare, London /UK

58 nrt 75 grt 31.55 m l x 3.75 m br x 1.95 m dg

24 nhp

24.1.1848 registered at London /UK

24.1.1848-12.9.1871 '*Citizen J*' The Citizen Steamboat Company, London /UK

12.9.1871-fall 1875 '*Hamme*' SA de Remorquage à Hélice, Antwerpen
(mgr Mr H. Gerling) /Be

From 1873 or 1874 H. Gerling began under his name a passenger steamer company between Antwerpen & Temsche. (with '*Hamme*', '*Boom*' & '*Temsche*')

Fall 1875 sold to Naamloze Vaartmaatschappij "Schelde & Rupel", Temse /Be

25.3.1876-1876 '*Hamme*' Naamloze Vaartmaatschappij "Schelde & Rupel", Temse /Be
Worn out after few months and taken out of service.

Ultimate fate is unknown

FFW

Boom

Paddle steamer

Built 1847 C.J. Mare, London /UK

55 nrt 75 grt 32 m l x 3.75 m br x 1.95 m dg

24 nhp

24.1.1848 registered at London /UK

24.1.1848-12.9.1871 '*Citizen M*' The Citizen Steamboat Company, London /UK

1856 Re-registered in London /UK

12.9.1871-fall 1875 '*Boom*' SA de Remorquage à Hélice, Antwerpen
(mgr Mr H. Gerling) /Be

1873 removed from mercantile navy list, London /UK

From 1873 or 1874 H. Gerling began under his name a passenger steamer company between Antwerpen & Temsche. (with '*Hamme*', '*Boom*' & '*Temsche*')

Fall 1875 sold to Naamloze Vaartmaatschappij "Schelde & Rupel", Temse /Be

25.3.1876-1876 '*Boom*' Naamloze Vaartmaatschappij "Schelde & Rupel", Temse /Be

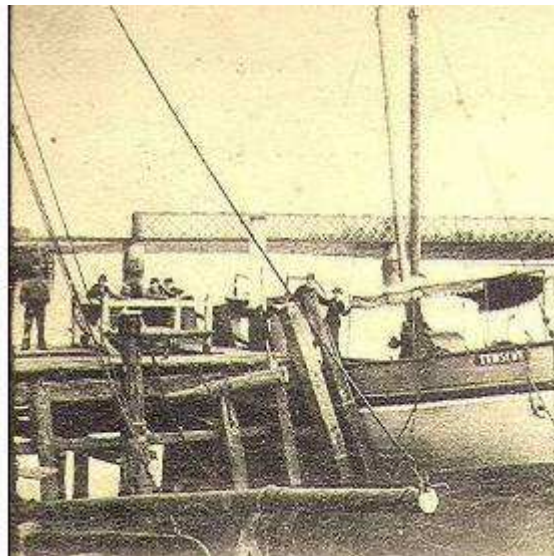
Worn out after few months and taken out of service.

Ultimate fate is unknown

FFW

***Temsche* (this vessels name isn't certain)**

Paddle steamer



Built 18?? C.J. Mare, London /UK

????-12.9.1871 '*Citizen ??*' The Citizen Steamboat Company, London /UK

12.9.1871-fall 1875 '*Temsche*' SA de Remorquage à Hélice, Antwerpen
(mgr Mr H. Gerling) /Be

From 1873 or 1874 H. Gerling began under his name a passenger steamer company between Antwerpen & Temsche. (with 'Hamme', 'Boom' & 'Temsche')
Fall 1875 sold to Naamloze Vaartmaatschappij "Schelde & Rupel", Temse /Be
25.3.1876-1876 'Temsche' Naamloze Vaartmaatschappij "Schelde & Rupel", Temse /Be
Worn out after few months and taken out of service.
Ultimate fate is unknown
FFW

Wilford III

Screw steamer (iron)
Built 1868 at Haarlem /NI
72 grt 31.20 m l x 4.62 m br
Compound engine
1868-1885 ?????, s'Hertogenbosch /NI
1885 sold to Schelde & Rupel, Temse /Be
1885-1903 'Wilford III' Naamloze Vaartmaatschappij "Schelde & Rupel", Temse /Be
1903 taken out of service and replaced by 'Wilford V'
Note: The local people called the 'Wilford III', "De Congo".
FFW

Wilford IV

Paddle steamer (iron)
Built 1876 by Smit & Zoon, Kinderdijk /NI
84 grt 41.50 m l x 5.40 m br
Compound engine
1876-29.10-1892 'Stad Zierikzee n²' Zierikzeesche Stoomboot Maatschappij, Zierikzee /NI
29.10.1892 Sold to Naamloze Vaartmaatschappij "Schelde & Rupel", Temse /Be
'Stad Zierikzee n²' not proofed fit for reliable service in Holland
1894-1898 or 1895 'Wilford IV' Naamloze Vaartmaatschappij "Schelde & Rupel",
Temse /Be
Taken into service for a short period as a carrier of goods.
1895 or 1898 out of service & disposed of

Wilford IV

Screw steamer (iron)
Built 1879 by D. Goedkoop & zoon, Amsterdam /NI
89 grt 34.75 m l x 5.15 m br
Compound engine
1879-16.2.1899 'Landsmeer & Den IJp' Stoomboot vereniging Landsmeer & Den IJp,
Landsmeer /NI
16.2.1899 sold to Naamloze Vaartmaatschappij "Schelde & Rupel", Temse /Be
16.2.1899-7.5.1921 'Wilford IV' Naamloze Vaartmaatschappij "Schelde & Rupel",
Temse /Be
7.5.1921-16.1.1938 'Wilford IV' Naamloze Maatschappij "Steamers Wilford", Temse /Be
16.1.1938 sunk by heavy weather in collision with Dutch motor ship 'Animo' in the harbour
of Antwerp
FFW

Wilford V

Paddle steamer (iron)
Built 1888 by Boelin(W. Boele?), Rotterdam /NI
45.50 m l x 5.80 m br

350 nhp 10.5 kn

1889-1903 '*Maasnymph I*' Stoomboot Reederij Maasnymph, Rotterdam /NI

1903 sold to Naamloze Vaartmaatschappij "Schelde & Rupel", Temse /Be

1903-1914 '*Wilford V*' Naamloze Vaartmaatschappij "Schelde & Rupel", Temse /Be

Probably lost during First World War

FFW

Wilford VI

Paddle steamer (iron)

Built 1903 by L. Smit & Zoon, Kinderdijk /NI

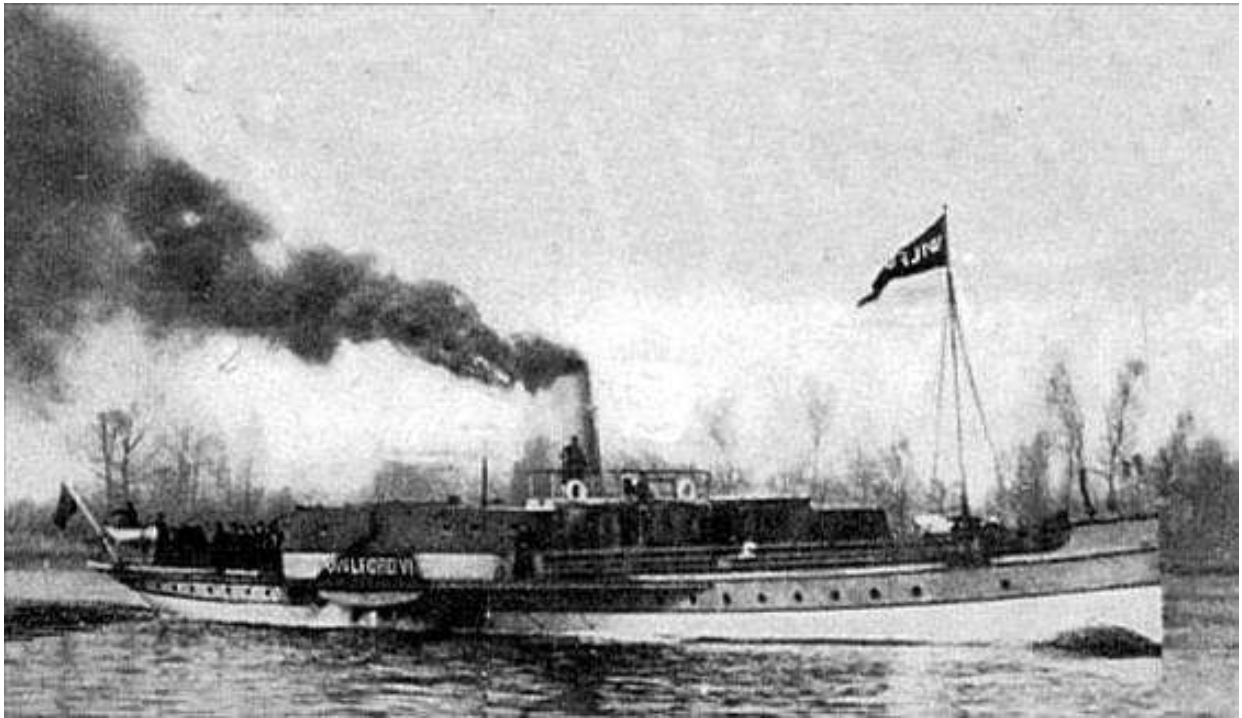
47.75 m l x 5.80 m br

1903-05.1916 '*Wilford V*' Naamloze Vaartmaatschappij "Schelde & Rupel", Temse /Be

10.1914 interned in Holland

05.1916 RN service (converted to oil combustion)

1917 sunk by explosive charges of Austrian submarine off Algiers on voyage Southampton-Mesopotamia.



Wilford I

Paddle steamer (steel)

Built 1905 by J I Thornycroft, Southampton /UK (yd 387)

120 grt 39.50 m l x 5.49 m br x 2.10 m dg

2 cyl. Diagonal compound engine by Scott's Shipbuilding & Engineering Company, Greenock /UK

300 nhp 11 kn

1905-1909 '*Francis Drake*' London County Council, London /UK

6.4.1909 Sold to Naamloze Vaartmaatschappij "Schelde & Rupel", Temse /Be

5.1909-1916 '*Wilford I*' Naamloze Vaartmaatschappij "Schelde & Rupel", Temse /Be

10.1914 interned in Holland

5.1916 RN service (converted to oil combustion)

1917 left Southampton to Mesopotamia (never returned home)

FFW

Wilford II

Paddle steamer (steel)

Built 1905 by J I Thornycroft, Southampton /UK (yd 385)

120 grt 39.50 m l x 5.49 m br x 2.10 m dg

2 cyl. Diagonal compound engine by Scott's Shipbuilding & Engineering Company, Greenock /UK

300 nhp

11 kn

1905-1909 'Thomas More' London County Council, London /UK

6.4.1909 Sold to Naamloze Vaartmaatschappij "Schelde & Rupel", Temse /Be

15.5.1909-1916 'Wilford II' Naamloze Vaartmaatschappij "Schelde & Rupel", Temse /Be

10.1914 interned in Holland

21.5.1916 NRC: 15.5 in Harwich with machine damage & leakage on route from Vlissingen to Southampton

5.1916 RN service (converted to oil combustion)

1917 left Southampton to Mesopotamia (lost: Burned to the waterline)

FFW

Wilford III

Screw steamer (iron)

Built 1890 at Kiel /Ge

20.60 m l x 5.60 m br

1890-1909 ????????? /Ge

1909 sold to Naamloze Vaartmaatschappij "Schelde & Rupel", Temse /Be

1909-1914 'Wilford III' Naamloze Vaartmaatschappij "Schelde & Rupel", Temse /Be

Probably lost during First World War

FFW

Wilford I

Screw steamer (steel)

Built 1899 at Paris /Fr

33.25 m l x 5.04 m br

1899-2.1921 ????????? /Fr

2.1921 Sold to Naamloze Vaartmaatschappij "Schelde & Rupel", Temse /Be

February-May 1921 reconditioned by Jos Boel & zoon, Temse /Be

1.5.1921-1938 'Wilford I' Naamloze Vaartmaatschappij "Schelde & Rupel", Temse /Be

1938 disposed off

FFW

Wilford II

Screw steamer (steel)

Built 1899 at Paris /Fr

33.25 m l x 5.04 m br

1899-2.1921 ????????? /Fr

2.1921 Sold to Naamloze Vaartmaatschappij "Schelde & Rupel", Temse /Be

Febr-May 1921 reconditioned by Jos Boel & zoon, Temse /Be

7.5.1921-1938 'Wilford II' Naamloze Vaartmaatschappij "Schelde & Rupel", Temse /Be

1938 disposed off

FFW

Wilford III

Screw steamer (steel)

Built 1900 at Paris /Fr

33.25 m l x 5.04 m br

1899-2.1921 ????????? /Fr

7.1921 Sold to Naamloze Vaartmaatschappij "Schelde & Rupel", Temse /Be

July 1921-june 1922 reconditioned by Jos Boel & zoon, Temse /Be (note: 1 year seems very long)

10.7.1922-1938 '*Wilford I*' Naamloze Vaartmaatschappij "Schelde & Rupel", Temse /Be

1938 disposed off

FFW



Notes on other events concerning the Wilford boats

10.6.1875 Echo Oostende: (note: 'Wilford III' is 'Wilford I') The '*Wilford III*' ran on the Walsoorden bank when on excursion from Antwerpen to Terneuzen with 200 passengers. The Belgian tug '*Sils-Duez*' took over the passengers and brought them to Antwerpen. The '*Wilford III*' was damaged but reached Temse and went in dry-dock.

22.11.1877 Echo Oostende: the 18th November '*Wilford II*' came in collision with a pontoon towed by the tugboat-steamer '*Caroline*' at the "Notelaer" on the river Scheldt. The '*Caroline*' belonging to M. Herinckx and in service for the Company Couvreur & Co. and correcting the quay between Temse and the "Notelaer". The pontoon was charged with wood & machinery and was sunk. The '*Wilford II*' is hull was damaged and the passengers were taken to Temse with an interior boat.

1880 Echo Oostende: Several excursions to Terneuzen, Oostende & Blankenberge by '*Wilford II*'.

One day in sight of Blankenberge the '*Wilford II*' had engine problems and was left without power during 45 minutes but could reached port at reduced speed.

25.9.1892 Gazette van Temsche: Sunday morning at 8 a.m. on the river Scheldt near Rupelmonde a collision took place between '*Wilford II*' & an interior boat (note: walenschip) charged with stone. The interior boat sank immediately (no casualties) & the '*Wilford II*' was damaged on her wheels.

3.9.1893 Gazette van Temsche: Sunday evening at 8 p.m. on the river Scheldt near Temse a collision took place between 'Wilford II' (50 à 60 passengers) & the steamer 'Colette' returning from Dendermonde with 120 passengers. The 'Wilford II' had a great leak and began to sink immediately. After the interior boat 'Regina' of skipper Pyl had saved the passengers of the 'Wilford II', the 'Colette' towed 'Wilford II' on a riverbank to stop him sinking further. The 'Colette' had only light damages and returned to Antwerpen with his passengers.

Skipper Pyl was honoured for his bravery.

15.1.1899 Gazette van Temsche: Due to a storm on Thursday the steamers 'August', 'Wilford III' & an interior boat were damaged at Temse. When leaving Antwerpen the 'Wilford II' was damaged on his wheels due to the storm.

26.8.1914 Nrc: 400 returning Austrian immigrants were delivered at Hansweert by the 'Wilford I' & 'Wilford II' whilst they were refugees to come on land in Antwerpen.

Sept-Okt 1914: www.riverstar.be_geschiedenis: At the outbreak of the First World War Ernest Wilford loaned his ships free of charge for the Belgian army for the supply of the fortifications of the Lower Scheldt, until the fall of Antwerpen.

Bronnen:

Eigen archief

Artikel ; - *The Société Anonyme Escaut & Rupel (Steamers Wilford), Tamise by André H. Van Hee*
- *Wilford VI, Wikipedia internet*

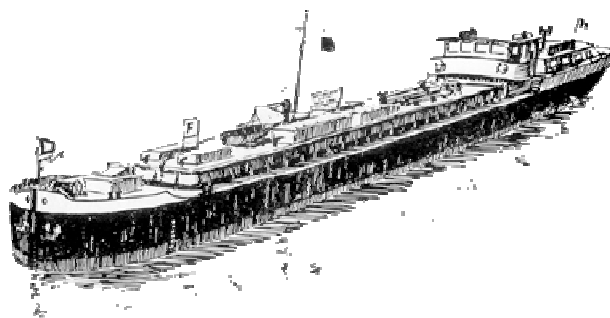
Kranten; - *De Schelde*
- *Gazette van Temsche*
- *Dordrechtse Courant*
- *Zierikzeesche Nieuwsbode*
- *Echo Oostende*

Internet website *Tramscape*

www.riverstar.be_geschiedenis

De Belgische-binnenvaart

Een website van onze collega Leo Janssens, een bezoekje waard!!



<http://www.belgischebinnenvaart.be/>

Onze visserij

Wijzigingen in onze visserijvloot van 17 oktober tot en met 31 december 2012 (by wilfran)

Z.8 AQUARIUS eigendom van Praet Rudy uit Kieldrecht – nieuwe zeebrief nr. ZVIS 681, vorige zeebrief vervallen.

Z.596 DE ZWERVER eigendom van de B.V.B.A. Deo Volente uit Oostende - Zeebrief nr. ZVIS 683, uitgereikt op 04/12/12 (nieuwe motor A.B.C. 960 Kw van 2012, voorheen MAK 1113 Kw van 1988) sloopshypotheekbewaring: 28/11/12.

Z.700 BRAVEHEART eigendom van de B.V.B.A. Rederij Rapke uit Knokke-Heist – nieuwe aanwinst, zeebrief nr. ZVIS 682, uitgereikt op 21/11/12, sloopshypotheekbewaring : 18/10/12.

N.34 L'ETAPLOIS eigendom van de B.V.B.A. Caroline uit Knokke-Heist (exploitant: C.V.B.A. Vlaamse Schelpdier- en Viscoöperatie uit Nieuwpoort) - huurovereenkomst stilzweigend verlengd tot 31/08/13, sloopshypotheekbewaring: 24/10/12.



N.86 RUDY eigendom van de B.V.B.A. Surcouf uit Lombardsijde – nieuwe zeebrief nr. ZVIS 684, uitgereikt op 05/12/12, naamsverandering (voorheen SURCOUF), verlenging vaartuig van 17,73 m naar 20,01 m, wijziging tonnemaat 57 Brt & 17 Nrt (voorheen 51 Brt & 15 Nrt) & nieuwe motor Cummins 220 Kw van 2011 (voorheen Cummins 220 Kw van 2006), sloopshypotheekbewaring: 27/11/12.

Source: Officiële lijst van de Belgische visserijschepen

Extra visserij nieuws

Z.596 DE ZWERVER eigendom van de B.V.B.A. Rederij Deo Volente uit Oostende waar er op 9 maart 2012 brand uitbrak (zie BSA-Magazine 12 p. 26) is door Bema uit Oostende gedeeltelijk vernieuwd en ook een nieuwe motor² werd geplaatst. Het achterschip werd compleet hernieuwd, nieuwe keerkoppeling en nieuwe schroef met bijpassende straalbuis geplaatst, alsook het bruginterieur. Tijdens deze werkzaamheden brak er wederom brand uit in het visruim, wat ook nadien werd vernieuwd.

Source: HVB 12/2012

Antwerps vissersverleden

Wijzigingen voorgekomen in onze vissersvloot

Haven

Antwerpen

Jaar 1908 - 2de semester

Havenletter Haven n° Naam schip Tonnage Bijzonderheden

A.	1	Antwerpenaar	92,09	Visserij stoomschip, opgetuigd als dandy cutter, geb. in Hull /UK in 1898, eigenaar Antwerpsche Stoomzeevisscherij, Antwerpen, in dienst op 23/10/1908
----	---	--------------	-------	--

Source: Vertaling van een Franse tekst uit een handgeschreven werk ondertekend door Mr. Marlier (maritiem commissaris te Antwerpen) - BSA archief

Sleepboten

Wijzigingen in onze sleepbootvloot van 17 oktober tot en met 31 december 2012 (by wilfran)

41 thuishaven Antwerpen, eigendom van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen A.G. uit Antwerpen – nieuwe inschrijving, Zeebrief nr. ZA 1061, uitgereikt op 29/08/12 – scheepshypotheekbewaring 19/01/2012.

42 thuishaven Antwerpen, eigendom van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen A.G. uit Antwerpen – nieuwe inschrijving, Zeebrief nr. ZA 1072, uitgereikt op 06/11/12 – scheepshypotheekbewaring 03/04/2012.

43 thuishaven Antwerpen, eigendom van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen A.G. uit Antwerpen – nieuwe inschrijving, Zeebrief nr. ZA 1081, uitgereikt op 19/12/12 – scheepshypotheekbewaring 18/07/2012.

² zie bovenaan pagina



CLARISSE thuishaven Brugge, eigendom van de B.V. Dick Van Der Kamp Shipsales uit Hellevoetsluis (Nederland) - wijziging eigendom (voorheen N.V. Van Britsom en N.V. Besix³ uit Oostkamp) sloopshypotheekbewaring: 11/10/12.

SMIT TIGER thuishaven Zeebrugge, eigendom van de Smit Shipping Singapore Pte Ltd. uit Singapore (rompbevrachter België: N.V. URS België uit Antwerpen) - nieuwe zeebrief nr. ZA 1076, uitgereikt op 23/10/12, (verlenging rompbevrachting België) sloopshypotheekbewaring: 16/10/12.

UNION HAWK thuishaven Antwerpen, eigendom van de N.V. URS België uit Antwerpen – wijziging eigenaar, nieuwe zeebrief nr. ZA 1078, uitgereikt op 06/11/12 (voorheen S.A. Lico Leasing E.F.C. UIT Madrid (Spanje), (exploitant: N.V. URS België uit Antwerpen), sloopshypotheekbewaring: 11/10/12.

UNION PRINCESS thuishaven Antwerpen, eigendom van de Smit Shipping Singapore Pte Ltd. uit Singapore (rompbevrachter België: N.V. Smit Transport Belgium N.V. uit Antwerpen) – nieuwe inschrijving, zeebrief nr. ZA 1077, uitgereikt op 24/10/12.

UNION SOVEREIGN thuishaven Antwerpen, eigendom van de Smit Shipping Singapore Pte Ltd. uit Singapore (rompbevrachter België: N.V. Smit Transport Belgium N.V. uit Antwerpen) – nieuwe inschrijving, zeebrief nr. ZA 1075, uitgereikt op 31/10/12.

UNION WRESTLER thuishaven Antwerpen, eigendom van de N.V. Smit Transport Belgium uit Antwerpen - nieuwe eigenaar, voorheen Caixa D'Estalvis I Pensions de Barcelona uit Barcelona/Sp, (rompbevrachter België: N.V. Smit Transport Belgium uit Antwerpen), sloopshypotheekbewaring: 28/11/12.

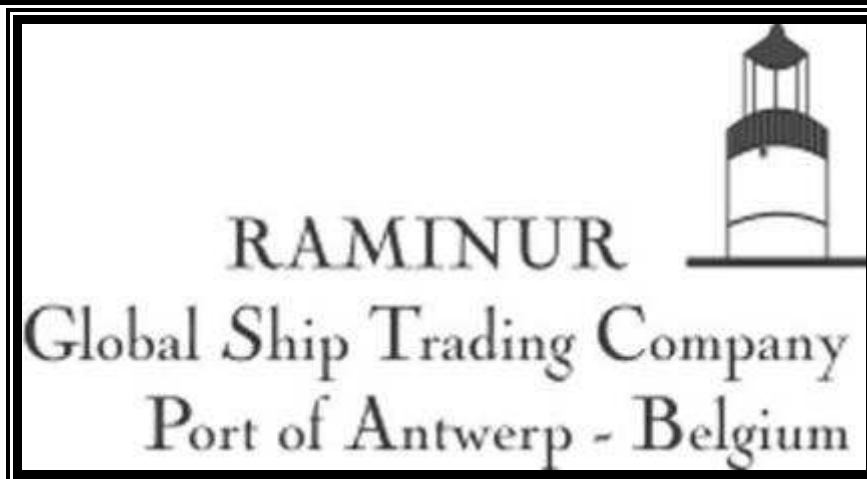
Source: Officiële lijst van de Belgische Zeeschepen en van de vloot van de Marine



UNIE VAN REDDING- EN SLEEPDIENST (U.R.S.)

Wordt vervolgt in één van onze volgende magazines ...

³ Deze firma wordt niet vermeld als eigenaar of mede-eigenaar in de Officiële lijst van 16/10/2012



RAMINUR
Global Ship Trading Company
Port of Antwerp, Belgium
<http://www.raminur.com/>
Tel: +32477639105
Fax: +3232386810
Email: info@raminur.com

Voorstelling boeken en naslagwerken, recente en minder recente werken, omtrent het Antwerps maritiem verleden

***100 jaar Ahlers in Antwerpen. Een familiebedrijf in een wereldhaven.
Christian Leysen en Olivier Boehme***

Christian Leysen (°1954) is ondernemer en publiceert over stadsontwikkelingen zijn ervaringen als gemeenteraadslid te Antwerpen.

Olivier Boehme (°1974) is historicus en publiceerde over zowel politieke, sociaal-economische als culturele geschiedenis.

Uitgeverij University Press Antwerp (UPA) 2009
ISBN 978 90 5487 556 7

100 jaar Ahlers in Antwerpen brengt het verhaal van het Antwerpse maritieme en logistieke bedrijf Ahlers, dat in 1909 werd opgericht door de gelijknamige familie uit Bremen. Het bedrijf ging van start als agentuur, maar ontplooidde ook activiteiten op het gebied van expeditie en rederij.

De manier waarop twee generaties Ahlers en twee generaties Leysen deze onderneming hebben geleiden groot gemaakt, wordt weergegeven tegen de achtergrond van het politieke, sociaal-economische en culturele leven in Antwerpen en daarbuiten.

In de eerste twee hoofdstukken wordt de geschiedenis beschreven van de oprichting van het bedrijf tot het einde van de periode waarin André Leysen aan het roer stond.

In het derde en laatste hoofdstuk vertelt de huidige bedrijfsleider Christian Leysen op een openhartige en persoonlijke manier over de voorbije vijftig jaar. Hij geeft ook zijn visie op de toekomst van zijn bedrijf in een wereld die voortdurend tegen hoog tempo evolueert.

De Antwerpse knots en de Vlaamse garnalenvisserij op de Schelde in Vlaanderen en Zeeland.

Jules Van Beylen

Jules Van Beylen (°1918) is een van de meest vooraanstaande auteurs over maritieme zaken in de Lage Landen. Hij had jarenlang de leiding van het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen. In mei 1998 werd hij 80 jaar. Dit boek over de Antwerpse knots vormt een eerbetoon voor de jarenlange maritiem-historisch arbeid Van Beylen.

Uitgeverij Van Wijnen – Franeker 1999
ISBN 90 5194 176 5

De Antwerpse knots is een scheepstype waarover tot op heden maar erg weinig bekend was.

De knots viste op garnalen en vis, op de Schelde, zowel ten noorden als ten zuiden van de Nederlands-Belgische grens. Een vroeg voorbeeld van een grensoverschrijdende industrie.

Als een waar detective heeft Jules Van Beylen de Antwerpse knots gereconstrueerd uit de weinige afbeeldingen, modellen en geschreven informatie die beschikbaar zijn. Al deze informatie is in het boek opgenomen.

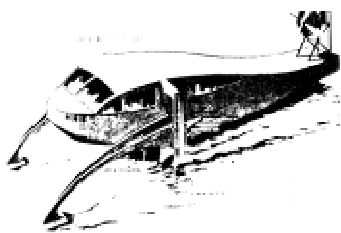
Ook de kruinetvissers op garnalen komen aan de orde, en verder zaken als de vistechiek, de handel, de uitrusting, en de vissers zelf.

Uiterst nauwkeurige tekeningen en een zeer gedetailleerde bouwbeschrijving vormen een belangrijk onderdeel van deze uitgave. Ook de zeilen, het want, de blokken, scheepsonderdelen en alle benodigdheden voor de visserij worden beschreven.

by wilfran

Rariteiten op het water

Hydrofin



Experimenteel type Hydrofoil
Bouwdata niet gekend
Britse uitvinding van Christopher Hook
Gelijkt op een water insect

Heeft beweegbare armen (hydrofoils) vooraan, deze bewegen naargelang het op en neer gaan op de golven

Bij commercialisering van dit vaartuig zal het 12 passagiers en 2 bemanningsleden kunnen vervoeren en 30 m lang zijn



Flying DUKW



De bedoeling was een conventionele DUKW die 5 kn liep om te bouwen naar een supersnel landingsvaartuig op hydrofoils die om en bij de 30 kn liep.

Source: Internet

Nieuws van de koopvaardij

LPG tanker Kemira Gas grounded on Kiel Canal embankment in the afternoon of February 23th 2013, reported vesseltracker.com. Vessel was waiting for a pass, and was pushed aground by strong wind. Some half an hour later tanker was refloated and directed to Brunsbuettel for check. Tanker left Brunbuettel in the evening same day. LPG tanker Kemira Gas, IMO 9045807, dwt 13289, built 1995, flag Belgium.



Breng ons een bezoekje

<http://www.belgian-ships.be/archief.htm>

Belgian Ships Archive



2010

Beursmakelaar Bernard Busschaert Dubbele Award laureaat



De passie voor vermogensbeheer

Dumortierlaan 141 • B 8300 Knokke

Tel: +32 50 47 40 00 • Fax: +32 50 47 40 07 • e-mail: bbu@leleux.be

Bagger- en vlottend aannemersmaterieel

Wijzigingen in ons bagger- en vlottend aannemersmaterieel van 17 oktober tot en met 31 december 2012 (by wilfran)

BRABO sleepopperzuiger, eigendom van de N.V. Dredging International uit Zwijndrecht – terug onder Belgische vlag op 13/12/12, zeebrief nr. ZA 1080, uitgereikt op 13/12/12.

BLAUWVOET werkvaartuig, eigendom van de N.V. Algemene Ondernemingen Soetaert uit Oostende – Adreswijziging (voorheen Westende), scheepshypotheekbewaring: 17/12/12.



ROROPONTON IV ponton, eigendom van de N.V. A.P.S. uit Antwerpen – komt in januari 2013 onder Belgische vlag, scheepshypotheekbewaring: 07/12/12.

ROROPONTON V ponton, eigendom van de N.V. A.P.S. uit Antwerpen – komt in januari 2013 onder Belgische vlag, scheepshypotheekbewaring: 07/12/12.

Source: Officiële lijst van de Belgische Zeeschepen en van de vloot van de Marine

Passagiersschepen die geen internationale reis maken en uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de kust varen (Koninklijk Besluit van 12.11.1981) (by wilfran)

NORMANDIE eigendom van Vandewalle Rik uit Koksijde – nieuwe eigenaar, voorheen Vanhoutte Ronny uit Middelkerke, scheepshypotheekbewaring: 13/12/12.

Source: Officiële lijst van de Belgische Zeeschepen en van de vloot van de Marine

Geregistreerde motorboten en zeiljachten vanaf 17 oktober tot en met 31 december 2012 (by wilfran)

NAVIS MARINE X50 zeilboot, eigendom van de N.V. Benelux Yacht Import uit Mechelen – nieuwe inschrijving, scheepshypotheekbewaring: 14/11/2012.

Source: Officiële lijst van de Belgische Zeeschepen en van de vloot van de Marine

Onze oude zeilschepen

Ontdekking van 3 eilanden in Polynesië⁴ door de schoenerbrik Industriël (by Wilfran)

(In de Nederlandse taal die destijds gevoerd werd)

Een der eerbaerste feiten voor het Belgisch zeewezen is vervuld in Océanië. De kapitein d'Hondt, het vaertuig den Industriël bevelende, dat aen de Zeevaart maatschappij van Brussel toevoert, heeft, gedurende een togt in de streken der Pomoutous⁵, de ontdekking gedaen van dry bewoonde eilanden waeraen hy de namen heeft gegeven van Leopold I, de Koningin Louisa en van den Industriël.

Wy herhalen hierachter de omstandigheden dezer ontdekking; deze omstandigheden deels aen een Fransch dagblad ontleend dat te Taïti uitgegeven wordt, zyn overzien en volledig geworden naer de inlichtingen door kapitein d'Hondt zelve geleverd.

De goeljet-brik l'Industriël, is het eerste Belgisch vaertuig dat Taïti en de omliggende archipels bezocht.

Uit Taïti vertrokken den 19 july 1844 om de moer⁶ te gaan visschen in de Pomoutous, onder het bestier⁷ van M. Lucas, van Papeiti⁸, deed de Industriël den 22 het Ketingeiland⁹ aen, om duikelaers en levensmiddelen aen boord te nemen.

Den 24, na 55 duikelaers¹⁰ en 10.000 kokosnoten ingescheept te hebben, alsmede andere levensmiddelen, ging hy op weg naer het eiland Surray of San-Pablo¹¹, onbewoonde grond waerop twee en dertig personen die het Ketingeiland bewoond hadden, gevraagd hebben naertoe gevoerd te worden om er zich te vestigen.

Van Surray rigtte zich de Industriël naer het eiland de Harp¹², waer, na een verblyf van 48 uren, hy onder zeil ging om wateringryker in peerlenmoer¹³ te gaen zoeken.

Den 9 augusty¹⁴, in den zeer vroegen morgen, ontdekte het vaertuig, dat den steven ten Noorden had, land ten Noordwesten alhoewel de kaart, geen bestaan van een eiland in dit oord aanduidde.

⁴ Polynesië (vele eilanden) is een van de drie grote eilandengroepen in de Grote of Stille Oceaan die samen Oceanië vormen. Ruwweg vormt het een driehoek met Nieuw-Zeeland, Hawaï en Paaseiland als hoekpunten. De totale landoppervlakte is ongeveer 294.000 km² op een wateroppervlakte van meer dan 50 miljoen km². In totaal zijn er meer dan 1000 eilanden die behoren tot Polynesië

⁵ De Tuamotus of de Tuamotu Archipel is een ketting van eilanden en atollen in Frans Polynesië. De eilanden waren door de Tahitianen oorspronkelijk als de Paumotus (pomoutous) gekend, wat ondergeschikte (Paumotus) eilanden betekende, totdat een delegatie van het eiland de Franse autoriteiten ervan overtuigde het te hernoemen als Verre (Tuamotus) eilanden.

⁶ parelmoer is het glanzende binnenste van een schelp, wordt verwerkt op kledij en dient voor het maken van juwelen en ander gebruiksvoorwerpen juwelen

⁷ bestuur

⁸ Het huidige Papeete

⁹ is hoogstwaarschijnlijk de verwijzing naar een eiland van een groep aaneensluitende eilanden, eilandengroep (hier in de buurt van Papeete of Papeete maar niet gedefinieerd)

¹⁰ duikers

¹¹ het huidige Hereheretue

¹² Het huidige Hao

¹³ parelmoer

¹⁴ augustus

Men rigtte zich naer dit punt en welhaest onderscheidde men een leeg en boschryk eiland, met een lagoen ten midden, en een voorkomen juist gelyk aen hetgene dat alle de eilanden van de Pomoutou aanbieden. Wanneer men er naby genoeg was, zag men hutten en inboorlingen op het strand, deze laetsten waren ontalryk; maer de hutten schenen grooter, beter gebouwd en gemakkelyker dan degenen van het meerendeel der eilanden van den archipel. Daer de dag aen 't dalen was, stapte niemand aen land, en het vaertuig hield zich gedurende den nacht op een kleinen afstand der klippen.

's Anderendags, 10 augusty, werden de booten neergelaten en men zond de duikelaers van het Ketingeiland herkennen of de lagoen perelmoer behelsde. Zy gingen aen land en keerden 's anderendags terug, vyf of zes wilden medebrengende, om ze aen den kapitein te doen zien.

De oudste dezer inboorlingen kon 40 tot 50 jaer oud zyn, een andere scheen 25 of 26 jaer te tellen, de derde is een schoone jongeling van 18 jaer omtrent, de twee laetsten zyn kinderen van vyf jaren ten hoogste.

By hunnen aankomst op het schip, schenen zy bevangen door de vrees die hen de manschap inboezemde, alhoewel het inzicht des kapiteins was, van hen naer het land weer te laten keeren, en geenszins van hen gevangen te houden.

Dit tot hertoe onbekende eiland is hetgene waeraen kapitein d'Hondt den naem van den Industriël heeft gegeven; het is gelegen op 19 graed 12 minuten zuiderbreedte en 139 graed 10 minuten westerlengte van den greenwischen meridiaen; zyn inlandschen naem, dien men uit den mond der inboorlingen heeft kunnen vernemen, is Vairatéa¹⁵.

M. Lucas, die zonder voet aen land te zetten, er zeer naby is gegaen met eenen boot, heeft meenen op te merken dat de grond van denzelfden aerd niet is dan de overige Pomoutous, waer hy niet samengesteld is dan uit madreporen¹⁶ en zand, wyl Vairatéa een lage wel bebouwbaren grond scheen aen te bieden.

Voor 't overige bood de gewassen verschil aen met degene der andere omliggende eilanden.

Wat de uitgestrektheid van Vairatéa betreft, zy kon slechts geheel onnauwkeurig geschat worden, de Industriël er niet rond gevaren zynde; maer in vergelyking te oordeelen, meent men het te mogen rangschikken tusschen de middenmatige van den archipel.

Deze inboorlingen hadden nooit noch vaertuig noch Europeanen gezien; zy boden dus in menschen geslacht wat de natuer in den eersten staet aanbiedt.

Verre van walgelyk te zyn, zoo als men meest altoos de wilden afschetst zyn deze menschen van een aengenaem voorkomen; hun aanzigt schynt verstandig. Zy bieden denzelfden type niet aen als te Taïti waer de lippen dik zyn, en de neus plat is; hun profil is hetzelfde als dat der Europeërs; alleenelyk de jonge inboorling van 25 jaer, waervan wy reeds gewag maekten, heeft dit aenmerkenswaardig, dat zyne oogen boven aen het hoofd zyn. Deze en de vier andere inboorlingen die werden aen boord gebragt van den Industriël bieden een geslacht van menschen aen zoo kloek van gestel groot en sterk. De Kleur van hun vel is dezelfde als by de Taïtianen. Zy dragen geen de minste tatouëring, en voor eenig kleedsel hebben de mannen een smallen sluijer van bomenschorsch kunstiglyk gevlochten en dat men voor kemp nemen zou.

De Industriël heeft geene vrouwen gezien, maer volgens de voorwerpen door de Indianen des Ketingseilands medegebragt, waeronder matten zyn met dezelfde schors gemaakt, is men genegen te denken, dat zy zich kleeden zoo als in de andere eilanden der Pomoutou, met eene mat die hun de lenden omringd en tot de kniën afdaelt.

De hoofdbrekers der wilden zyn in ruw hout zonder eenig siersel. Hun tael werd niet verstaen, zelfs niet door de inboorlingen van het Ketingeiland.

¹⁵ De eerste Europeaan die Vairaatea (Vairatéa) ontdekte was de Spaanse ontdekkingsreiziger Pedro Fernández de Quirós in 1606. Hij noemde deze atol de "San Miguel Arcángel". In 1767 was de Engelsman Samuel Wallis er op bezoek, hij noemde het "Lord Egmont". Op sommige kaarten wordt het eiland ook aangegeven als "Industriël".

¹⁶ steen koralen, vormen dikwijls eilanden en riffen in tropische gebieden

Het vaertuig was in kalm water gebleven op 12 mylen afstand van het eiland Vaïratéa; in deze omstandigheid stelde kapitein d'Hondt zich voor de vyf wilden terug aen land te brengen naer dat de Industriël den ontworpen togt naer de Windeilanden¹⁷ gedaen had; maer onder 't terugkeeren van een dezer eilanden, deed een Z.O. wind gedurende den nacht het eiland missen en men was gedwongen de inboorlingen aen boord te houden.

Zoo haest Varikitéia, de jonge inboorling van 25 jaren, zag dat het vaertuig hem verre van zyn eiland wegvoerde, werd hy, tot daertoe rustig en stilzwijgend, verschrikkelyk woedend. Hy rigtte zich, de armen door de lucht zwierende, het onweér ter zyner hulp roepende, in eene lange bedde, dreigend en luidruchtig gelyk de losrukking der zee en der winden. Ten zelfden tyde had hy de twee jongelieden van 18 en 16 jaren gevat en hen met de lange hairen aen elkander gebonden.

Zoo haest men zag dat zyn voornemen was hen in zee te werpen en er hen te volgen, werd hy nauwkeurig bewaekt. Het klein kind hield zich by den oudsten der wilden die met onbeweeglykheid staerde en luisterde. De manschap en de inboorlingen van het Ketingeiland omringden Varikitéia; maer deze scheen niet te bemerken dat hy het voorwerp hunner bewaking was; gedurende byna twee uren ging hy voorts met zyne aenroeping te doen brommen. De twee jongelieden wachtten met gelatenheid dat het hem behaegde hen in zee te smyten.

Zyne bedde geëindigd zynde, sleurde Varikitéia ze met hem, wanneer krachtige armen¹⁸ hem beletteden zyn voornemen uit te voeren. Dan kende zyne woede geen palen meer, de oogen schenen hem buiten het hoofd te komen en zyn mond schuimde; men moest hem vastbinden.

De jongelieden werden losgemakt en zoo als de oudste bewaerden zy alle hunne onbeweeglykheid. Eindelyk na eenige uren stilde zich Varikitéia en deed verstaen dat hy wenschte los te zyn. Sinds dit oogenblik heeft hy zich voortdurend zeer zachtardig getoond en zich toegelegd om zich der manschap nuttig te maken.

In den avond van den 12, gaf de oudste hunner, met wien M. Lucas trachtte in gesprek te komen, te kennen, dat hy een eiland in de omstreken kende, en hy wees er den weg van aen, zich volgens de sterren rigtende. De Industriël stelde den steven in deze rigting en 's anderendags 's morgens, 13 augusty, ondeckte men een nieuw eiland Noukoutaouaké¹⁹ door de wilden genoemd en dat den kapitein Leopold I, heeft geheeten. Het is wel gelegen op 19 graed 11 minuten zuiderbreedte 138 graed 35 minuten westerlengte.

Even als Vaïratéa, behelst Noukoutaouaké, leeg en bosachtig eiland, een meir²⁰. De inboorlingen dezer twee eilanden en nog van een derde, waervan wy de geografische ligging gaen geven, zyn geduriglyk in oorlog; zy varen in prauwen, en vinden de weg by middel der starren. De oude wilde had alreede op dit eiland geweest; hy deed verstaen dat de inwooners ervan kwaedaerdig zyn, dat is te zeggen, dat zy de sterksten zyn, waerschyndlyk ook omdat zy de talryksten zyn; het scheen, inderdaed, veel meer bevolkt dan het eerste.

Zoo als te Vaïratéa, zyn de indianen der Ketingeilanden aen land gezonden om de lagoene te onderzoeken. By hunne nadering liepen de wilden uiteen en het strand bleef verlaten; de indianen bragten de heilige ark der inboorlingen aen boord mede, welke verlaten was en de vormlooze afgoden der bevolking bevatte.

Van Noukoutaouaké onderscheidt men volkomentlyk het derde eiland dezer groep. Zowel als de vorigen is het bewoond; de Industriël heeft het niet aengedaen.

¹⁷ een archipel van eilanden in Frans Polynesië waaronder tahiti

¹⁸ armen

¹⁹ De eerste Europeaan die Nukutavake (Noukoutaouaké) ontdeckte was de Engelsman Samuel Wallis. Hij bezocht het in 1767 en noemde het "Queen Charlotte Island". Op dezelfde kaarten als deze van het "Lord Egmont" eiland wordt dit waarschijnlijk ook aangegeven als "Leopold I".

²⁰ lagune

De oude wilde heeft het aengeduid onder de naam Pinake²¹; het is gelegen op 19 graed 20 minuten zuiderbreedte en 138 graed 28 minuten westerlengte, meridiaen van Greenwich. Dit eiland is hetgene dat kapitein d'Hondt Reine-Louise²² geheeten heeft.

Den 13 's avonds zeilde de Industriël ten O.N.O. om het eiland Vahoutai te bereiken, op de Fransche kaerten bekend onder de benaming Quatre-Facardins en op de Engelsche kaerten, onder dengene van Lagoon. Zyne lengte was niet nauwkeurig oip de kaerten aengetekend; men heeft aldus zyne ligging nauwkeurig; 18 graed 45 minuten zuiderbreedte, 138 graed 34 minuten 11 seconden westerlengte.

Dit eiland is zeer woest, en bij gevolg zeer weinig of niet bezocht door de meestal kleine vaertuigen, die zich aen de parelmoervisschery leveren. De Industriël zond schuitjens aen kant, wier nadering de inboorlingen, verschrikt van de grootte des vaertuig, dat in zee lag, op weinig afstands, deed vlugten; de duikelaren vonden de hutten volkomentlyk ledig.

De inboorlingen keerden welhaest van hunnen schrik hersteld, terug. Hun opperhoofd gaf zyn slechte korenlemmer aen den kapitein ten geschenke; dit is het eenigste voorwerp dat in dit eiland verzameld is, waer de wilden rondborstiger hebben geschenen dan in de andere. De lagoen van dit eiland is zeer groot.

De Industriël rigtte navolgens naer het Harp eiland. By zyne aenkomst ontving hy, als naer gewoonte, het bezoek van vele inboorlingen. Onder deze bezoekers bevondt zich een indiaan die, na de vyf wilden onderzocht te hebben, hen naderde, herkende, en een gesprek in de tael van hun land aenving. Deze indiaen ook het kanak²³ der eilanden sprekende, der eilanden dikwils door de visschers bezocht, vernam men van hem dat hy van Vaïratéa was, en dat hy door een wind op het Harp eiland was gejaegd, een dag dat hy in zyne prauw nogal verre van zyn geboortegrond vischte.

Hy bevestigde daerenboven dat de landen van Vaïratéa, Noukoutaouaké en Pinaké nooit ander schip gezien hadden als den Industriël, dat zij geene betrekkingen hadden met de overige Pomoutou en dat zy onder elkander altoos in oorlog waren.

Wyl men de indiaen ondervraegde, deed men hem binnen treden en de vyf anderen die aen boord genomen waren te Vaïratéa in de achterkamer, waer men voor hen de heilige ark ten toonstelde door de indianen van Noukoutaouaké aangebragt. Deze vyf laetsten waren het bestaen dezer arke aen boord van het vaertuig onbewust, en op het zien ervan, was hunne verwondering groot. Als uit een gevoel bereidden zich deze zes kinderen der nieuwe ontdekte eilanden om te bidden.

De arke was op eene tafel gesteld; zy is twee en half voet hoog, en 6 a 8 duim breed en omtrent dry voet lang; haer bovendeel is eene doos in geheel hare lengte en die vier duim diep is; ter uitzondering van eene kleine opening, in een der uiteinde bewaerd om de afgoden in te steken en uit te trekken is zy van boven met pandanus²⁴ bladeren in linten gesneden, gesloten. De uiteinden dezer doos rusten op twee planken die doorgewrocht zyn; het binnenste is leeg; de groote kanten zyn niet gesloten.

Omleeg aen de bewerkte planken, die het tabernakel schragen, zyn twee stokken, in de lengte liggende, bestemd om sterkte aen het alles te geven en ten zelfden tyde om te helpen de arke op de schouderen dragen; want in de groote plegtplegingen, plaetste ze een priester op zyne schouderen en droeg ze plegtiglyk ten midden van het vergaderde volk. Een deksel van pandanusbladen sluit nog de bovenste doos; het is vastgehecht by middel van een zeker getal koordekens, die men aen de twee stokken vast maekt.

²¹ De eerste Europeaan die de Pinaki Atol ontdekte was de Engelsman Samuel Wallis in 1767. Hij noemde het "Whitsunday". Op dezelfde kaarten als deze van het "Lord Egmont" eiland wordt dit waarschijnlijk ook aangegeven als "Reine-Louise".

²² Koningin Louisa

²³ plaatselijke indianen taal, er bestaan wel 28 variëteiten

²⁴ palmboom achtige uitzierende boomsoort (geen directe familie van de palmboom) voorkomende in subtropische en tropische gebieden

De fetisken, of afgoden, die deze ark behelsde, en zy waren nogal talryk, zyn gevormd van een bundel phaëtons²⁵ pluimen, geschikt rond eene schoone vlecht van kokosdraden en ondersteund door eene lieve koorde, waeraen daerenboven hairen, klissen van zwarte en witte baerden zyn, tanden, nagelen, enz..

Men verstaet, niets dan deze fetisken ziende, dat zy samengesteld zyn uit overblyfselen van zekere persoonaedjen uit het eiland; maer welke zyn de overledenen die regt hebben op de eer van een hunner stoffelyke overblyfselen aen deze fetisken te zien? Dat is het wat men niet heeft kunnen zeggen, en het is denkelyk dat die eer maer toekomt aen de leden van de familjen der opperhoofden.

Om het gebed dan, schikten zich de wilden staende rommetom²⁶ de ark. Een hunner nam het scheel weg, dan hieven allen de ermen omhoog en zwierden de handen, en volgden eene bede na die de oudste op eene trage en doffe wyze uitsprak, als had hy een onweerswind willen volgen. By oogenblikken, vielen hunne handen ras en met verdubbelde slagen op de ark neder.

Deze aenroeping duerde langen tyd. Wanneer zy geëindigd was, haelde men de afgoden uit de heilige plaets; ieder nam er een in de hand; men deelde er zelfs van uit aen alle de tegenwoordig zynde personen; waerna een nog zeer lang gebed, maer van een geheel anderen aerd als het eerste begonnen werd; het was nogtans een trage pzalmgezang. Toen het gebed geëindigd was, werden de fetisken weder in de arke geplaatst, en het deksel nu weder toesloten.

Bewaer dit zorgvuldig, zegde aen de oversten van den Industriël, de wilde op het Harpen eiland ontmoet, zoolang gy het aen boord van het vaertuig zult hebben, zullen de winden gunstig wezen en zal de zee zacht zyn; indien gy hetzelve ontwydt of er u van ontmaekt, zal het onweder op u storten en u vernielen.

Na deze duikelaers in verscheidene der eilanden geplaatst te hebben, welke het rykst in parelmoer waren, is de Industriël tydelyk naer Taïti wedergekeerd. Hy heeft Varikiteïa alleen medegenomen, de vier andere wilde van Vaïratéa zyn op het Harp eiland gebleven met de duikelaers, en zy zyn op een byzondere wyze aenbeveeld aen de zorgen van den boordoversten die de visschery bewaekt.

Wat Varikiteïa betreft, hy heeft zich zoo wel aen het vaertuig gewend, dat hy het niet meer verlaten wil. De kapitein d'Hondt aen de vyf inboorlingen beloofd hebbende van hun naer hun eiland weder te brengen, heeft Varikiteïa den wensch geuit van zyne familie met zich te nemen en zich voor immer aen boord van den Industriël te vestigen. Hy heeft zich eene bezigheid uitgevonden; van 's morgens tot 's avonds klieft hy hout voor den kok.

Eene nogal aenmerkingsweerdige zaek, is dat de indianen na er van geproefd te hebben, aenhoudend hebben geweigerd van wyn en brandewyn te drinken; alle de Polynesiërs zyn nogtans zeer verhangen naer deze dranken. Hetgeen zy lief hebben, is warm water; Varikiteïa gebruikt het als een geneesmiddel in alle soorten van 't zy binnenwendige of buitenwendige ziekten; wanneer hy lydt legt hy zich kokend water op den maegput of alle ander lydende deel. Zy kenden natuerlyk het gebruik van den tabak niet, want deze plant is niet oorsprongelyk in deze eilanden, en de eerste maelen dat de inboorlingen van het Keten eiland²⁷ hun wilden doen rooken konden zy zich niet beslissen te trekken en wilden immer op den tabak blazen.

Het grootste leed dat men thans aen Varikiteïa doen kan, is van hem aen land doen te gaen, en de liefkozeryen waervan hy van wege eenieder het voorwerp is, voldoen niet om hem gerust te stellen; telkenmale dat kapitein d'Hondt hem met zich aen land doet stappen verlaet hy hem niet meer dan zyne schaduwe, de muziek doet geenszins indruk op

²⁵ betekenis niet te achterhalen

²⁶ rondom

²⁷ Ketingeiland

hem; tweemaal daags hoort hy stukken uitvoeren op de hutte van de Uranie²⁸, en hy leent er geen de minste aendacht aen.

Niets schynt hem te bekommeren dan de vrees van geëten te worden, en deze gedachte is zonder twyfel de oorzaak dat hy aen land de blygeestigheid heeft verloren, die hy in zee had.

De Industriël moest, onder dagteekening van 24 november laetst, voor weinige dagen van Papeïta naer de Pomoutou vertrekken; naer de eilanden die hy ontdekt heeft wederkerende, heeft hy te Vaïratéa moeten terugbrengen, de vyf wilden die, ongetwyfeld, de hunnen voor immer verloren geloofden.

Source: De Vlaemsche Belgen 19 & 20/06/1845

M. Vincendou-Dumoulin, ingenieur-waterwerkkundige heeft aen een blad dezer stad eenen brief gezonden, waerin hy beweert dat de dry eilanden onlangs door den Belgischen kapitein d'Hondt in de Zuidzee ontdekt, sinds 1767 onder de namen, Egmont, Queen-Charlotte en Witsunday bekend waren.

Source: De Vlaemsche Belgen 30/06/1845

Uit onderzoek blijkt het volgende:

Naar de opgave der ligging is het blijkbaar dat de eilanden aan welke de Belgische kapitein d'Hondt de namen gegeven heeft van Industriel, Leopold I en Koningin Louise, maar die door de inboorlingen Vaïratéa, Noukoutaouaké en Pinake oeden genoemd, dezelfde zijn die men reeds op verschillende kaarten vindt, aangewezen onder de benamingen van Egmont, Queen Charlotte en Whitsunday. De bekend schap met die eilanden heeft men te danken aan Kapitein Samuel Wallis. Het tijdstip van hunne ontdekking dagtekent van het jaar 1787. Sedert zijn zij meermalen gezien geworden.

De kapitein van de Industriel geeft niet op welke de kaart is die hij geraadpleegd heeft en die hem aan een nieuwe ontdekking heeft doen geloven. De eilanden Egmont, Queen Charlotte en Whitsunday zijn op zeer oude kaarten van de Franse hydrografie vermeld, en de ligging, die door kapitein d'Hondt aan dezelve wordt toegeschreven, verschilt slechts zeer weinig met die welke zij beslaan op de nieuwe kaarten, die op last des Konings (Nederlandse) in 1834 aan het algemeen depot der marine is uitgegeven geworden. Dagelijks komen talrijke opgaven bij den minister van marine binnen, houdende mededelingen van nieuwe ontdekkingen van reeds sedert lange gekende eilanden of landen. Veroorloof mij de dwaling te herstellen waarin kapitein d'Hondt gevallen is.

Source: Oude Nederlandse krant

Hierbij nog het relaas van:

De ontdekkingstocht van Samuel Wallis

Tijdens zijn zoektocht naar het Zuidelijk Continent ontdekte Samuel Wallis verscheidene eilanden en atollen in de Stille Oceaan. Waaronder ook de 3 die werden aangedaan door de Belgische schoenerbrik Industriel.

Wallis vertrok op avontuur op 22 augustus 1766 vanuit Plymouth in Engeland. In september sloeg hij proviand in op Madeira. In december was hij ter hoogte van Patagonië en in april 1767 verliet hij Straat Magelaan.

In Juni van dat jaar was hij begonnen aan zijn ontdekkingstocht langs talloze eilanden en atollen, waaronder op de 6^{de} Pinaki, later die maand ook Noukoutaouaké en Vaïratéa.

²⁸ zeilschip, naar alle waarschijnlijkheid Frans

Op 16 augustus 1767 ontdekte hij nog twee eilanden en deze werden ter ere aan hem ook naar hem vernoemd, namelijk Wallis en Futuna is samen de Wallis eilanden werden gedoopt.

Na bijna twee jaar van het ene naar het andere eiland hoppende arriveerde hij op 19 mei 1768 terug in Hastings, Engeland.

De essentie van dit alles is dat vanaf de 16^{de} eeuw, wanneer door Mercator de eerste algemeen erkende kaarten werden getekend, er vele soorten en door elk land uitgegeven kaarten werden gebruikt. Sommige kaarten die gebruikt werden waren reeds achterhaald en daarom werden nieuwe ontdekkingen steeds talrijker. Het was een zootje, steeds die nieuwe ontdekkingen in kaart te brengen en te verifiëren op het al dan niet reeds bestaan ervan. Ook waren er vele oorlogen tussen de Westerse mogendheden waardoor kaarten geheime wapens werden en ze werden angstvallig verborgen gehouden voor elkaar. Reders van kleinere landen werden soms het gebruik van moderne kaarten door dit alles ontnomen en alzo vaarden zij dikwijls op oude kaarten op de wereldzeeën. Ondanks al deze euvels waren de kapiteins uit die tijden grote zeemannen.

Industriel

goélette (schoenerbrik)

Gebouwd met staats subsidies, volgens de Wet van 7 januari 1837 (zie BSA-magazine 11 p.43 ev)

170t 157 t vanaf 1844 blt 1839 Vve Marguerie, Stocketsel, Antwerp

K 03.08.1838 L 29.07.1839

11'

cloué²⁹, chevillé³⁰, doublé³¹ en cuivre

(beslaan, geklonken en gedubbeld in koper)

1839-16.02.1855 Industriel Société Maritime Belge, Bruxelles Be/

1840 repatrié 6 officiers belges rescapés du naufrage de l'Hydrographe, parti de Nantes le 24.09.1839 et naufragé le 23.06.1840 au large de Valparaiso

1850 à Rio de Janeiro

24.07.1850 à Rio-Janeiro, La goélette belge Industriel, c. Verstraeten, était en charge pour Anvers

23.04.1851 Deal, 21 avril, Le schooner belge Industriel, d'Anvers à Rio Janeiro, à la hauteur de Douvres, a perdu ancre et chaîne, et a continué sa route.

08.02.1854 Port d'Anvers, 06.02 Goélette belge Industriel, de St-Domingue, café

21.12.1854 Port d'Anvers, 19.12 Goélette belge Industriel, c. Verstraeten, de Rio-Janeiro, café.

Source: Artikels uit oude kranten

Lisbonne, 19.02 Le brick-goélette belge Industriel, c. Verstraeten, d'Anvers à Rio-Janeiro, a perdu son gouvernail il y a trois semaines et en voulant entrer dans le Tage le 16 février, il y a été poussé sur le North Cachopo, où il s'est perdu totalement. Le capitaine a péri.

Andere bron: 25.02.1855 perdu (c. E. Verstraeten)

Source: Eigen archief

Sailig ships belges / M. Voss

²⁹ Cloué: genageld met koperen of ijzeren pinnen/nagels van alle formaten en vormen

³⁰ Chevillé: klinken/geklonken: Wanneer alle voorziene gaten van de verbindingen in het scheepsframe (geraamte) opgevuld en geklonken zijn met een plug (koperen of ijzeren pen/bout) in een koperen huls over de volledige dikte van het hout, spreekt men van een goed geklonken schip

³¹ Doublé: dubbelen, de scheepsromp beslaan met koper-, zink- of loodplaten, de dubbeling, om haar te beschermen tegen paalworm en aangroei.

Boetiek BSA

wilfran35@hotmail.com

Compilatie van 5 films op 2 DVD's voor de prijs van 25 € (incl. verzending)

- Reizen van Federal Ottawa en Federal Hudson 1980
- Reizen van Yaffa 1977 en Deloris 1981

The Crossing op 1 DVD voor de prijs van 15 € (incl. verzending)

- Federal Maas (trip op de hoge meren (seaway) van Duluth naar Rotterdam)

Foto's koopvaardij-schepen, sleepers, vissersschepen, baggerschepen, sleepers enz..

- foto A4 formaat voor 15 € per stuk
- foto van 15 x 10 cm voor 4 € per stuk

Lijst beschikbare schepen op aanvraag

Vragen en antwoorden

In deze rubriek kunnen er vragen gesteld en/of antwoorden bekomen worden omtrent alle Belgische koopvaardij-schepen. Ons mail adres:

wilfran35@hotmail.com

Vragen:

-Zoek informatie over dab-vloot, de vloot van de overheid, alle informatie is welkom
(mail: wilfran35@hotmail.com)

-Zoek allerhande info's over onze Belgische scheepswerven, foto's, bouwlijsten, artikels, enz.
(mail: wilfran35@hotmail.com)

Antwoorden:

Gevraagd – Aangeboden

Leden plaatsen hun advertentie gratis, voor niet leden is de prijs 1 € per begonnen regel (arial-10)

wilfran35@hotmail.com

Gevraagd:

Boeken:

-Academie van Marine van België, mededelingen boek VIII (Uitgegeven door de Sikkels in Antwerpen)

-Academie van Marine van België, mededelingen boek XXIV, XXV, XXVI (idem)

-Academie van Marine van België, mededelingen boek XXXIV en latere edities (idem)

email wilfran35@hotmail.com, geef goede prijs voor goed exemplaar

Archiefmedewerker gevraagd, Man/Vrouw

Liefst uit de maritieme wereld met kennis van onze schepen en rederijen

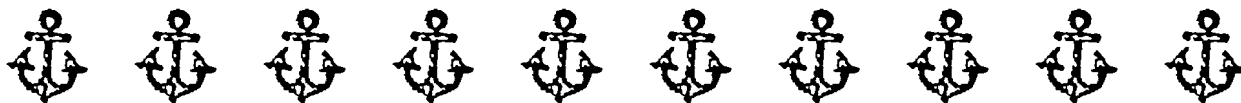
Kennis Engelse en franse taal gewenst.

Contact

belgian.ships@skynet.be of 0484/36.60.99

Aangeboden:

Academie van Marine van België, mededelingen boek X (Uitgegeven door de Sikkel in Antwerpen) 10 €
email wilfran35@hotmail.com



Inhoud BSA-magazine 13:

Voorwoord	Blz. 2
Abonnementen	Blz. 2
Clubnieuws	Blz. 3
Belgian Ships archive vzw	Blz. 4
Aanvullingen & verbeteringen vorige magazines	Blz. 7
Wijzigingen in onze koopvaardijvloot van 17 oktober tot en met 31 december 2012	Blz. 8
Het verhaal van Jozef Nikolaus Hermans en zijn familie	Blz. 10
Naamloze Vaartmaatschappij "Schelde & Rupel"	
Naamloze Maatschappij "Steamers Wilford"	Blz. 17
Wijzigingen in onze visserijvloot van 17 oktober tot en met 31 december 2012	Blz. 27
Extra visserij nieuws	Blz. 28
Antwerps vissersverleden	Blz. 28
Wijzigingen in onze sleepbootvloot van 17 oktober tot en met 31 december 2012	Blz. 28
Voorstelling boeken en naslagwerken, recente en minder recente werken, omtrent het Antwerps maritiem verleden	Blz. 31
Rariteiten op het water	Blz. 32
Nieuws van de koopvaardij	Blz. 33
Wijzigingen in ons bagger- en vlottend aannemersmaterieel van 17 oktober tot en met 31 december 2012	Blz. 35
Passagiersschepen die geen internationale reis maken en uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de kust varen (Koninklijk Besluit van 12.11.1981)	Blz. 35
Geregistreerde motorboten en zeiljachten vanaf 17 oktober tot en met 31 december 2012	Blz. 35
Ontdekking van 3 eilanden in Polynesië door de schoenerbrik Industriel	Blz. 36
Boetiek B.S.A.	Blz. 43
Vragen en antwoorden	Blz. 43
Gevraagd en aangeboden	Blz. 43

Samensteller magazine sinds het eerste nummer:
Willy Franck (wilfran)

Einde van ons 13^{de} BSA-magazine