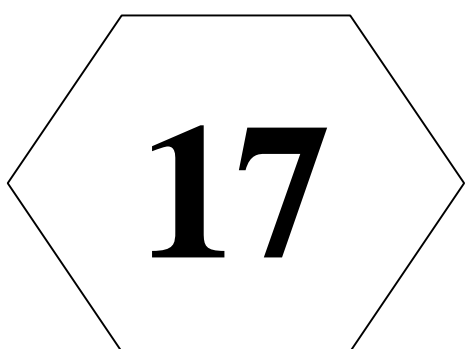


Be l g i a n
Sh i p s
Ar c h i v e



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

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

Voorwoord

Beste lezer

In de eerste plaats wensen wij alvast voor al onze leden en sympathisanten een zalig pasen 2014.

Ons 17^{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.

Nog steeds en zoals al 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.

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

De komende tijd zullen er ook meerdere evenementen plaatsgrijpen binnen onze club waar je via deze weg ook steeds van op de hoogte wordt gesteld.

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

Alle communicatie betreffende 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 onderwerp.

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:

Wil u het archief bezoeken en u wil weten of er iemand aanwezig is raadplaag onze site met openingsuren.

Deze word wekelijks aangepast, dus kijk ernaar als u plannen hebt om een bezoek te brengen.

http://www.belgian-ships.be/ons_archief.htm

Tip: Als er voor in de mast een vlag hangt wil dit ook zeggen dat er iemand aanwezig is.

Soms kan het zijn dat er boven in het archief wordt gewerkt, bel anders aan de deur dan komt er wel iemand naar beneden.

Dus om niet nodeloos aan de deur te staan kijk toch maar even op de site of er wel iemand aanwezig is.

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

Belgische koopvaardij

"Belgische koopvaarders toen en nu" (by wilfran)

Prince De Liège
Motorship Freighter
Steel



Blt 1938 John Cockerill S.A., Hoboken, Belgium (Yd n° 663)

Launched 19.9.1938

Trials 28.10.1938

2588 Brt 2082 under deck 1332 Nrt

307.4 x 45.2 x 16.8 ft

Oil engine 2 SA 6 cyl 19 3/4"- 35 1/2" 405 Nhp, Burmeister & Wain by S.A. J. Cockerill, Seraing /Be

12 kn

1 deck & shelter deck cruiser stern

11.1938-3.1956 Prince De Liège, C° Dens-Océan S.A., Antwerp /Be
(L. Dens & C°, mgrs)

Notes: Rotterdamsch Nieuwsblad: Anvers 2.4.1940: het met een lading fruit alhier aangekomen Prince De Liège, heeft gedurende de reis zwaar weer doorstaan, tengevolge waarvan vier dekzeilen, welke de lading

afdekten, werden weggerukt. Tevens heeft het schip bakboordsanker en 12 vadem ketting in de Duins verloren.

War service:

6.4.1940 left Antwerp for Middle East

req. by MOWT

Sea Transport (transport d'essence en bidons)

British Western Mediterranean Fleet

US Army Transportation Corp (as ATC 76)

6.9.1943 first allied ship to enter into the first liberated European harbour: Réggio di Calabria (Capt. Gérard)

8.1944 fitted as ASIS (Armament Supply Issuing Ship)

British Pacific Fleet Train

12.4.1946 back in Antwerp

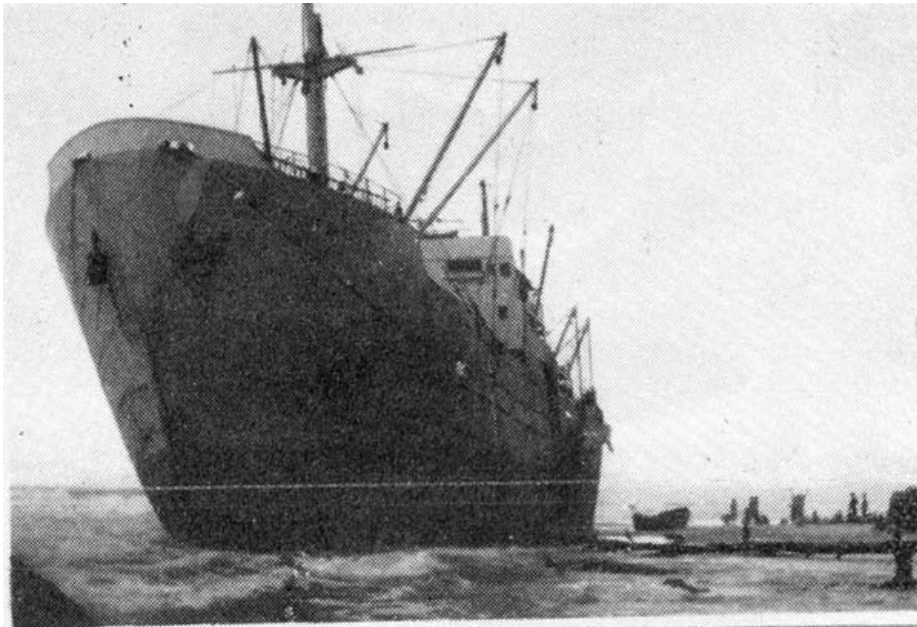
Apparently hit by a twist of fate in the mid 1950's several accidents occurred or was Neptune poking his trident on the pride Prince of Liège.

28.8.1954 stranded in Niger Delta, 12 miles of Cap Formosa, between Lagos and Port Harcourt

13.10.1954 refloated by Dutch tug Poolzee

Needed 3 months of repairs at John Cockerill yards in Hoboken near Antwerp

31.3.1955 left Antwerp for Greece



Stranding of Prince de Liège

11.3.1956 took fire off Malaga¹, Spanish coast o/v Sfax-Antwerp via Granton. Crew (29) left ship and was rescued by a Spanish fishing vessel and landed at Malaga (Capt. Robert Somers)

Towed by Spanish Naval tug then by Swedish salvage ship Herakles to Gibraltar.

Arrived 14.3 still in fire. Mis en plein sur un haut-fond. Cargo: esparto grass and phosphates

Condemned, CTL. Sold

¹ Verder in ons magazine volgt een verslag van deze gebeurtenis

Notes : les deux mâts et les mâts de charge ont croulé, une partie du château central s'est effondrée, ponts affaissés...) Le feu a pris sur le pont arrière

1957-1958 Elaine Maria, Vrangos, Inc., Panama /Pa
(owner: Panaiotis Vrangos, Athens /Gr)

Not rebuilt.

1958 BU by Sidemar, Trieste /It

=====

Julien Deweert

Steamship Freighter

Iron

Blt 1890 Nylands Vaerksted, Christiania, Norway (Yardn° 77)

Completed 10.1890

Tonnages as built 580 Brt 391 Nrt

Later known tonnages: 563 Brt 412 under deck 294 Nrt

(other source: 562 Brt 352 Nrt 680 Dwt)

173.0 x 26.7 x 12.6 x 14.1ft 52,72 x 8,13 x 3,84 m

T 3 cyl 13", 21 3/4" & 34 3/4"-24" 59 Nhp by builders (other source: 70 NHP 370 IHP)

8 kn

1 deck 2 masts

10.1890-1897 Sunpulp, A/S Sunpulp, Christiania /No
(Fearnley & Eger, mgrs)

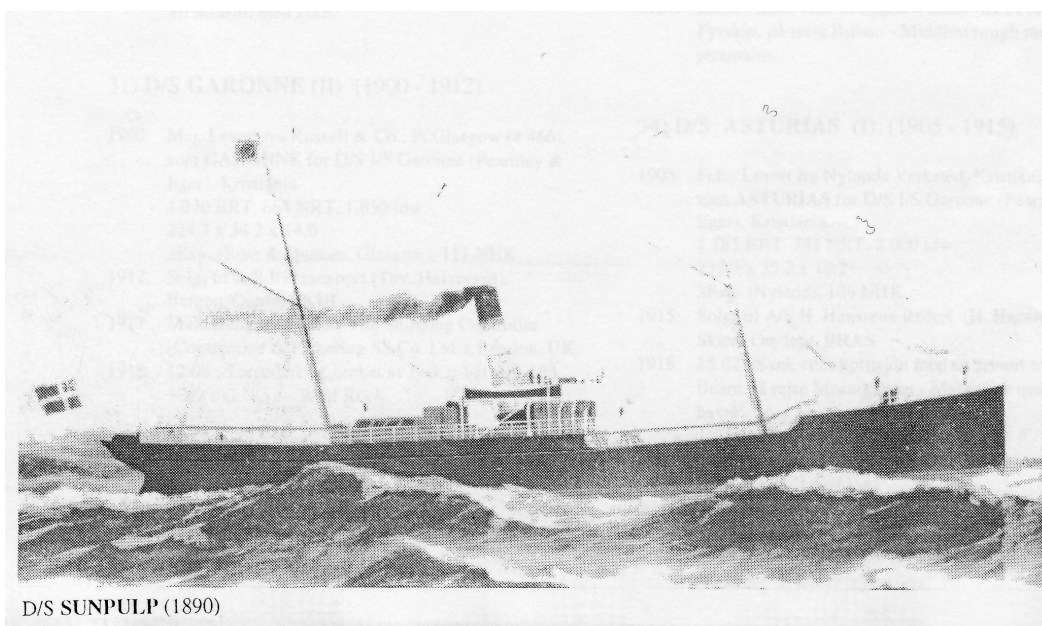


Photo: Fearnley & Eger Arkiv

1897-1903 Sunpulp, Dampskibselkabet Norden, Christiania /No
(Winge & C°, mgrs)

1903-1912 Sunpulp, Dampskibselkabet Norden, Christiania /No
(Olaf Rustad, mgrs)

1912-1913 Sunpulp, Dampskibselkabet Norden, Christiania /No
(Frederick Olsen, mgr)

1913-1918 Are, Gjerdsjo & Bakkevig, Haugesund /No

1918-1920 Are, Tormod Bakkevig & Son A/S, Haugesund /No

1920-1921 Are, D/S A/S Are, Haugesund /No
(Lars Bakkevig, mgr)

1921-1923 Are, D/S A/S Are, Haugesund /No
(Tormod Bakkevig & Son A/S, mgrs)

2.1923-4.1923 Storesund, D/S A/S Varoy, Haugesund /No
(Knut Knutsen, O.A.S., mgrs)

4.1923-1927 Storesund, D/S Storesunds Rederi, Haugesund /No
(Antoni Ommundsen, mgr)

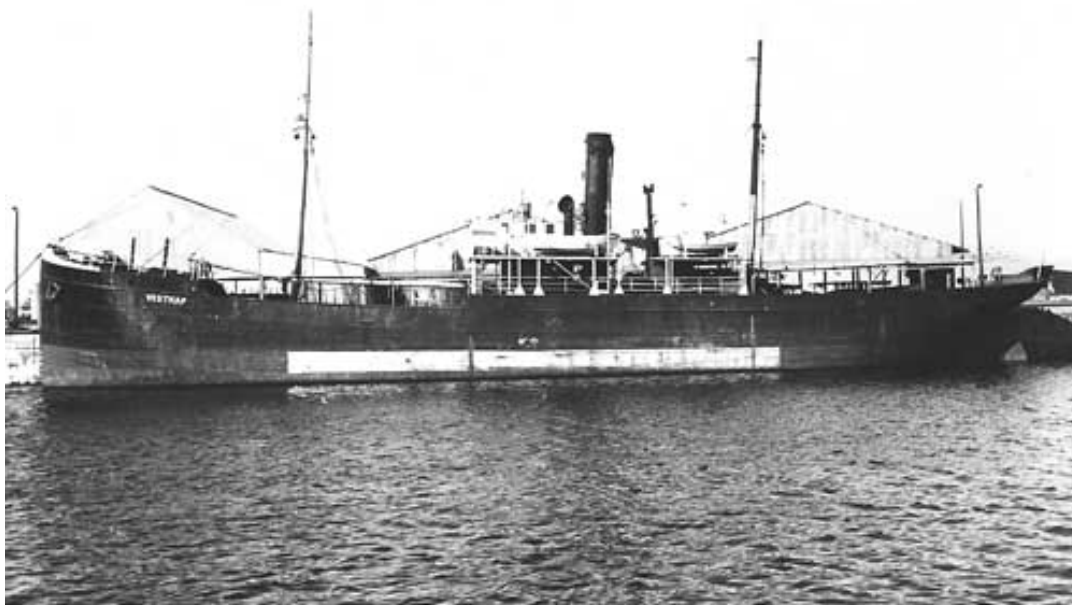
1927-1935 Storesund, D/S A/S Varøy, Haugesund /No
(Antoni Ommundsen, mgr)

1935-11.1950 Storesund, D/S A/S Varøy, Haugesund /No
(Knut Knutsen, O.A.S., mgr)

1.1.1941 confiscated by KMD Oslo as Verteilerschiff for KMD Kirkenes
27.7.1941 ran aground near Makkaur o/v Kirkenes-Alta with ammunition. Refloated
23.1.1943 back to owners
24.9.1944 damaged by Allied air attack Hjeltefjord (60°41,8N-04°58,4 E). "Banff Strike Wing" attack in which V
5502 BIBER was sunk. Attacked by sixteen Mosquito's.
19.2.1945 seized by the Germans, mgrs Aug. Bolten, Wm. Miller's Nachfolger
30.6.1945 back to owner

11.50-10.12.1951 Vestkap, Knudsens Rederi, Arendal /No
(P. Knudsen, mgr)

10.12.1951-1953 Vestkap, Office Maritime Anversois S.A. (Offima Ltd.), Antwerp /Be
Voorlopige zeebrief n°241 du 10.12.1951 293,87 Nrt
Callsign ONVE
This letter stated that it was only permitted to do a voyage from Porsgrunn to Kalmar and Vestervik and than
sail immediatly to Ostend to obtain a permanent letter (definitieve zeebrief)
15.1.1952 arrived at Ostend



Vestkap

1953-6.1954 Julien Deweert, Office Maritime Anversois S.A. (Offima Ltd.), Antwerp /Be
6.1954 BU in Belgium by Jacques Bakker & Fils
(not in Belgian official lists !)

=====

Mixed-Cargo motorvessels
Painter class
Breughel - Jordaens - Rubens – Teniers (by wilfran)

Note: The Painter class vessels are all built as Cargo ships, were equipped with accomodations for 12 passengers and were later altered to carry containers. The tonnages as projected were 10550 Brt, 8030 Nrt and 12723 Dwt.

Breughel

Motorvessel

Steel

Blt 1963 Cockerill-Ougrée, S.A., Hoboken /Be (Yard n° 816)

Launched 8.5.1963

Trials 4/6.9.1963

Delivered 9.9.1963

157,56 x 20,25 x 8,341/9,170 x 12,35 m

Oil 2 SA 8 cyl 760 x 1550 mm 9000 bhp (6620 kW) Sulzer by Cockerill-Ougrée SA.,
Seraing /Be

17 kn

Accomodations for 12 Passengers



9.9.1963-1975 Breughel, Compagnie Maritime Belge CMB (Lloyd Royal) S.A.,
Antwerp /Be

(Callsign ONBB)

15.9.1963 Maiden Trip Antwerp to USA (New York, Gulf of Mexico)-Matadi-Luanda-Lobito-
St Vincent (Cap Vert)- New York-Bremen-Hamburg-15.1.64 back at Antwerp

1966 refitted as container ship

4th Quarter 1966 remeasured 10242/7314 Brt 7812/5206 Nrt 12723/10735 Dwt²

1st Quarter 1967 remeasured 10298/7314 Brt 7868/5206 Nrt 8823/6835 Dwt

1968 remeasured 7923/5935 Dwt

4th Quarter 1970 remeasured 10450/7569 Brt 7857/5206 Nrt 12723/10735 Dwt

1975-8.2.1982 Breughel, Compagnie Maritime Belge CMB N.V., Antwerp /Be

Note: einde 3^{de} kwartaal 1978 (30.9) en 1^{ste} 1980 (31.3) opgegeven als opliggend

² From 1967 upwards there were two tonnages listed in the Official Lists for Brt, Nrt as well as Dwt

The explanation as given:

1st tonnage with closed shelterdeck

2nd tonnage with open shelterdeck

8.4.1981 collided Eurogeul with Dutch KIRSTEN SMITS. Both damaged and Drydocked at Bolnes /NI

8.2.1982-1984 Treasury Alpha, Wendover Shipping Ltd., Panama /Pa
(owners: Navegante Shipping Agency, Hong Kong)

1984-7.1985 Tamaki, Aspen Maritime Inc., Panama /Pa

1985 to Chinese breakers and arrived at Qindao on 25.7.1985

Jordaens

Motorvessel

Steel

Blt 1963 Cockerill-Ougrée, S.A., Hoboken /Be (Yard n° 815)

Launched 4.3.1963

Trials 6/8.6.1963

Delivered 11.6.1963

157,56 (146,16) x 20,25 x 8,344/9,170 x 12,35 m

Oil 2 SA 8 cyl 760 x 1550 mm 9000 bhp (6714 kW) Sulzer by Cockerill-Ougrée SA., Seraing /Be

16,5 kn

Accommodations for 12 Passengers



11.6.1963-1975 Jordaens, Compagnie Maritime Belge CMB (Lloyd Royal) S.A.,
Antwerp /Be

(Callsign ONJO)

16.6.1963 Maiden Trip

1966 refitted as container ship

4th Quarter 1966 remeasured 10242/7314 Brt 7812/5206 Nrt 12723/10735 Dwt

2nd Quarter 1967 remeasured 10298/7314 Brt 7868/5206 Nrt 8823/6835 Dwt

1968 remeasured 7923/5935 Dwt

2.4.1968 stranded at North Sand Head near North Goodwin L/V, salvaged same day by German tug Heros

1st Quarter 1971 remeasured 10450/7569 Brt 7857/5206 Nrt 12723/10735 Dwt

1975-13.1.1981 Jordaens, Compagnie Maritime Belge CMB N.V., Antwerp /Be

13.1.1981-1982 Char Ning, Char Ning Marine (Panama) S.A., Panama /Pa
(Owners: Char Ching Marine C° Ltd.)

1982-1984 Nafeesa, Garafi Trading Establishment, Jeddah /S Ar
(Owners: Char Ching Marine C° Ltd.)

1984-1984 Tripos N°2, for delivery voyage, Panama /Pa

1984 by Panamese flag owners to Taiwan shipbreakers and arrived Kaohsiung on 9.2.1984
BU by Chien Yu Steel Industrial C° Ltd. Work began 28.2.1984, completed 8.3.1984

Teniers

Motorvessel

Steel

Blt 1964 Cockerill-Ougrée, S.A., Hoboken /Be (Yard n° 818)

Launched 27.1.1964

Trials 7/8.4.1964

Delivered 13.4.1964

157,56 (146,16) x 20,25 x 8,338/9,170 x 12,35 m

Oil 2 SA 8 cyl 760 x 1550 mm 9000 bhp (6620 kW) Sulzer by Cockerill-Ougrée SA.,
Seraing /Be

16,5 kn

Accommodations for 12 Passengers



13.4.1964-1975 Teniers, Compagnie Maritime Belge CMB (Lloyd Royal) S.A.,
Antwerp /Be

(Callsign ONTF)

18.4.1964 Maiden Trip

1966 refitted as container ship

4th Quarter 1966 remeasured 10242/7314 Brt 7812/5206 Nrt 12723/10735 Dwt

2nd Quarter 1967 remeasured 10298/7314 Brt 7868/5206 Nrt 8823/6835 Dwt

1968 remeasured 7923/5935 Dwt

1st Quarter 1971 remeasured 10450/7569 Brt 7857/5206 Nrt 12723/10735 Dwt

1975-2.3.1982 Teniers, Compagnie Maritime Belge CMB N.V., Antwerp /Be

Note: einde 2^{de} en 3^{de} kwartaal 1978 (30.6 en 30.9) opgegeven als opliggend

2.3.1982-5.1984 Santa Clara, Santa S.A., Panama /Pa

(Owners: Navegante Shipping Agency, Hong Kong)

5.1984 Reported sold by Torm Singapore (Pte) Ltd, Singapore to Chinese shipbreakers
and arrived at Shanghai prior to 1.6.1984

Rubens

Motorvessel

Steel

Blt 1963 Cockerill-Ougrée, S.A., Hoboken /Be (Yard n° 817)

Launched 3.9.1963

Delivered 20.12.1963

Registered 24.12.1963

157,56 (146,16) x 20,25 x 8,338/9,170 x 12,35 m

Oil 2 SA 8 cyl 760 x 1550 mm 9000 bhp (6620 kW) Sulzer by Cockerill-Ougrée SA.,
Seraing /Be

16,5 kn

Accommodations for 12 Passengers



20.12.1963-16.1.1972 Rubens, Compagnie Maritime Belge CMB (Lloyd Royal) S.A.,
Antwerp /Be
(Agence Maritime Internationale, mgrs)

(Callsign ONRU)

1966 refitted as container ship

4th Quarter 1966 remeasured 10242/7314 Brt 7812/5206 Nrt 12723/10735 Dwt

2nd Quarter 1967 remeasured 10298/7314 Brt 7868/5206 Nrt 8823/6835 Dwt

1968 remeasured 7923/5935 Dwt

1st Quarter 1971 remeasured 10450/7569 Brt 7857/5206 Nrt 12723/10735 Dwt

1970/1972 modernized at Flushing

16.1.1972 left the yard as Memling

Memling



For specifications see Rubens above

1972 remeasured 10398/7534 Brt 7805/5172 Nrt 12723/10735 Dwt

16.1.1972-1975 Memling, Compagnie Maritime Belge CMB (Lloyd Royal) S.A.,
Antwerp /Be
(Agence Maritime Internationale, mgrs)
1975-16.5.1983 Memling, Compagnie Maritime Belge CMB N.V., Antwerp /Be
(Agence Maritime Internationale, mgrs)
16.5.1983-7.1984 Christina, Ispanavica Shipping C°, Piraeus /Gr
1984 sold to Chinese shipbreakers having sailed from Port Keelang 27.7.1984
arrived at Yantai prior to 1.9.1984

Sources: BSA -archief
Eigen archief (wilfran)

Wijzigingen in onze koopvaardijvloot van 6 september tot en met 31 december 2013 (by wilfran)

CHE vrachtschip, eigendom van de N.V. A.P.E. uit Antwerpen – adreswijziging (voorheen Wilrijk), zeebrief nr. KV371, uitgereikt op 24/09/13, scheepshypotheekbewaring: 27/08/13.

ELVEBA olietanker, eigendom van de N.V. Elveba Bunkering uit Antwerpen – Wijziging tonnemaat, 1086 netto (voorheen 1089 netto), scheepshypotheekbewaring: 08/11/13.

EXCEL gastanker, eigendom van de Monteriggioni Inc. uit Monrovia /Li (exploitant: Exmar Shipmanagement N.V. uit Antwerpen – wijziging eigenaar, zeebrief nr. KV369, uitgereikt op 05/09/2013 (voorheen Tranquility Leasing Ltd. uit London /UK (exploitant: Exmar Shipmanagement N.V. uit Antwerpen), scheepshypotheekbewaring: 21/08/13.

LOWLANDS LONGEVITY bulkcarrier, eigendom van de N.V. Cobelfret Bulk Carriers uit Wilrijk-Antwerpen, N.V. NYK Bulkship (Atlantic) uit Antwerpen en S.A. Somarlux uit Luxemburg (manager N.V. Cobelfret bulk carriers, Wilrijk-Antwerpen) – zeebrief nr. KV372, uitgereikt op 01/10/13 (adreswijziging eigenaar), scheepshypotheekbewaring: 27/09/13.

MARLEY vrachtschip, eigendom van de N.V. Marlin uit Antwerpen– Nieuwe aanwinst, zeebrief nr. KV373, uitgereikt op 02/12/13, scheepshypotheekbewaring: 02/12/13.

ST VANESSA olie- & producttanker, eigendom van de S.A.S. Sea Tankers Shipping uit Mérignac, Frankrijk (exploitant: N.V. ST Management Belgium uit Gent) – doorhaling registratie op 05/09/2013.

ZARECHENSK bulkcarrier, eigendom van de SBM – 4 Inc. uit Majuro, Marshall Islands (rompbevrachting N.V. Sobelmar Shipping uit Brasschaat) – Toestemming tot Belgische rompbevrachting van de Marshall Islands tot 15/12/2015 – scheepshypotheekbewaring: 17/12/13.

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

DAB - vloot

Wijzigingen geregistreerde zeeschepen ingezet voor de DAB Vloot (by wilfran)

WESTDIEP tender, eigendom van de N.V. Belfius Lease uit Brussel (exploitant: N.V. Wandelaar Invest uit Brussel) – Nieuwe zeebrief ZA1111, uitgereikt op 10/10/2013.

WANDELAAR tender, eigendom van de N.V. Belfius Lease uit Brussel (exploitant: N.V. Wandelaar Invest uit Brussel) – Nieuwe zeebrief ZA1114, uitgereikt op 10/10/2013.

WESTERSCHELDE tender, eigendom van de N.V. Belfius Lease uit Brussel (exploitant: N.V. Wandelaar Invest uit Brussel) – Nieuwe zeebrief ZA1112, uitgereikt op 10/10/2013.

WIELINGEN tender, eigendom van de N.V. Belfius Lease uit Brussel (exploitant: N.V. Wandelaar Invest uit Brussel) – Nieuwe zeebrief ZA1113, uitgereikt op 10/10/2013.

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

Onze visserij

Wijzigingen in onze visserijvloot van 6 september tot en met 31 december 2013

(by wilfran)

O.14 DE ZEEMEEUW eigendom van de B.V.B.A. Rederij Greendale uit Knokke-Heist – Wijziging eigendom (voorheen eigendom van de N.V. Rederij De Zeemeeuw uit Oostende), scheepshypotheekbewaring: 27/09/2013.

O.14 DE ZEEMEEUW eigendom van de B.V.B.A. Rederij Greendale, N.V. Rederij Noordster, B.V.B.A. Rederij De Viertorre, B.V.B.A. Rederij Zeejager, B.V.B.A. Zeemansblik, N.V. Rederij Artevelde – Wijziging eigendom (voorheen eigendom van de B.V.B.A. Rederij Greendale uit Knokke-Heist), scheepshypotheekbewaring: 28/11/13.

O.14 DE ZEEMEEUW eigendom van de B.V.B.A. Rederij Greendale, N.V. Rederij Noordster, B.V.B.A. Rederij De Viertorre, B.V.B.A. Rederij Zeejager, B.V.B.A. Zeemansblik, N.V. Rederij Artevelde – Geschrapd als vissersvaartuig op 09/12/2013, scheepshypotheekbewaring: 11/12/13.

O.20 NYX eigendom van de B.V.B.A. Endeever uit Zeebrugge – Nieuwe zeebrief nr. ZVIS 696 (vorige zeebrief vervallen).

O.71 JACOB KIEN eigendom van de B.V.B.A. Brevisco uit Oostende – Geschrapd als vissersvaartuig op 15/10/2013, thans werkvaartuig Calypso, scheepshypotheekbewaring: 28/10/13.

O.191 MATIMO eigendom van de B.V.B.A. Rederij Haas uit Oostende – Wijziging eigendom (voorheen eigendom van Desaever Hans uit Oostende, scheepshypotheekbewaring: 19/12/13.

Z.47 DE MARIE LOUISE eigendom van B.V.B.A. Rederij De Marie Louise uit Zeebrugge – Nieuwe zeebrief nr. ZVIS 703 (vorige zeebrief vervallen).

Z.53 VAN EYCK eigendom van de N.V. Irina's uit Knokke-Heist – Andere motor ABC 662 Kw van 2012 (voorheen ABC 662 Kw van 1991), zeebrief nr. ZVIS 704, afgeleverd op 19/12/13.

Z.59 RAQUEL eigendom van de B.V.B.A. Rederij Schiltz uit Knokke-Heist – Andere motor ABC 750 Kw van 1981 (voorheen ABC 957 Kw van 1995), zeebrief nr. ZVIS 701, afgeleverd op 12/11/13, scheepshypotheekbewaring: 07/11/13.



Z.402 NOOIT GEDACHT eigendom van de B.V.B.A. Verleene uit Bredene – Zeebrief nr. ZVIS 697, uitgereikt op 19/09/13 (adreswijziging), scheepshypotheekbewaring: 19/08/13.

Z.468 CLEANER eigendom van de B.V.B.A. Rederij Derby uit Bredene – Zeebrief nr. ZVIS 698, uitgereikt op 19/09/2013 (adreswijziging), scheepshypotheekbewaring: 19/08/13.

Z.474 HESSEL SR. eigendom van de B.V.B.A. Rederij Greendale uit Knokke-Heist – Wijziging eigendom (voorheen N.V. Argo uit Bredene), scheepshypotheekbewaring: 27/09/13.



Z.474 HESSEL SR. eigendom van de B.V.B.A. Rederij Greendale uit Knokke-Heist – Geschrapd als vissersvaartuig op 07/10/2013, scheepshypotheekbewaring: 16/10/13.

Z.510 DENNIS eigendom van de B.V.B.A. Zeemansblik uit Zeebrugge – Zeebrief nr. ZVIS 699 (vorige zeebrief vervallen).



B.462 WILLIAM OF LADRAM eigendom van de B.V.B.A. Rederij Ladram uit Knokke-Heist – Wijziging naam (voorheen B.462 VIDAR), wijziging kW 960 (voorheen 1176), wijziging eigenaar (voorheen N.V. Shannon uit Knokke-Heist), zeebrief nr. ZVIS 700, uitgereikt op 08/11/13, scheepshypotheekbewaring: 07/11/13.

Scheldevissersvloot

A.17 SNIP eigendom van De Lee Peter uit Bornem en De Lee Erwin uit Antwerpen – Nieuwe aanwinst, in de vaart op 01/11/13.

Geregistreerde zeeschepen, maar geschrapd in de Officiële Lijst op 31 december 2013 (by wilfran)

ANNIE-B (EX. Z.28) eigendom van de B.V.B.A. De Rousant uit Knokke-Heist – doorhaling registratie 05/09/2013.

HESSEL SR. (EX. Z.474) eigendom van de B.V.B.A. Rederij Greendale uit Knokke-Heist – doorhaling registratie 23/12/2013.

Source: Officiële lijst van de Belgische visserij schepen



Boordgeld (by wilfran)

Naar aanleiding van ons vragenlijstje over het boordgeld in ons vorig magazine volgt hier een klein antwoord op de gestelde vragen.

Dit is mede mogelijk gemaakt door het beantwoorden van onze vraag naar informatie door de heer Bob Autrique, één van onze leden, die met een grote hoeveelheid boordgeld informatie en documentatie kwam aanzetten, aangeleverd door de heer A. Kelder, ex. Redacteur van de 'Blauwe Wimpel' uit Nederland.

Wat vast staat is dat er buiten door rederijen en het militaire boordgeld in Nederland uitgegeven er voor andere landen weinig bekend is over dit onderwerp, in België werd het althans niet gebruikt. Bij de Duitse marine op oorlogsschepen in Zuid Oost Azië werden ze ook gebruikt als kantinegeld, misschien ook bij andere marines en op koopvaardijsschepen door de tijden heen. Verder onderzoek blijkt hieromtrent nodig.

In een begeleidende brief doet de heer Kelder al het één en het ander uit de doeken:

Hier volgt een samenstelling uit die brief en de talrijke samengebrachte documentatie.

Het ontstaan in Nederland vond zijn oorsprong in de strengere deviezenbepalingen na de 2^{de} Wereldoorlog dat bepaalde dat men niet meer dan 30 gulden mee kon nemen naar het buitenland. Dit door een enorm tekort aan geldmiddelen en vooral deviezen. Omdat 30 gulden te weinig bleek voor lange buitenlandse reizen kon men bij het boeken van de reis een accreditief openen. Men betaalde de rederij een bepaalde voorschot in contanten waarvoor men dan 'waardebonnen' (papieren boordgeld) voor in de plaats kreeg om die aan boord te kunnen op consumeren. Zodoende kon men zijn 30 gulden bewaren voor uitgifte in het buitenland. Alzo werden de toenmalige wettelijke bepalingen betreffende het uitvoeren van deviezen handig omzeild.

Er bestaan verschillende categorieën onder het boordgeld;

1. papieren boordgeld
 - a. militaire boordgeld: werd gebruikt op de Nederlandse troepenschepen van en naar Nederlands-Indië, als militair boordgeld beschouwt men de biljetten die de tekst dragen "uitsluitend inwisselbaar (geldig) aan boord van bijzondere troepenvervoerende schepen" of "na afloop reis alleen verzilverbaar via Administrateur troepenonderdeel" en/of uitgegeven door het Ministerie van Oorlog, later Ministerie van Defensie, deze werden ook enkel gebruikt op troepenschepen gecharterd door de Amerikaanse regering (verdere documentatie kan men vinden in het artikel Militair boordgeld van J. M. Verkooyen uit de Muntkoerier n°3 uit 1988, een kopie van dit artikel is te vinden in het BSA-Archief)
 - b. "gewone" papieren boordgeld in Nederland werd uitgegeven door drie rederijen, nl. de Nederlandsche-Amerikaansche Stoomvaart maatschappij (Holland-Amerika Lijn, H.A.L.), de Stoomvaart Maatschappij Nederland (S.M.N.) en de Rotterdamsche Lloyd.

Er bleken nadelen aan dit papiergeld. Door het vele gebruik werden de coupons snel erg vuil en versleten ze ook dermate snel dat bij elke reis er nieuw geld diende gedrukt te worden. Het was ook een enorme karwei om al dit geld te sorteren en te tellen na elke reis en dit was geen eenvoudige zaak voor de purser en zijn assistenten. Deze nadelen brachten de financiële dienst van de S.M.N. op het idee munten uit te geven. Deze munten

konden enkel door de Rijksmunt geslagen worden en diende ook nog bestand te zijn tegen tropische warmte en zeewater.

2. Metalen boordgeld, betaalpenningen of boordpenningen werden ook uitgegeven door drie rederijen in Nederland . De S.M.N. en de H.A.L. stapte over naar dit soort betaalmiddel op hun schepen in 1947-1948. De Rotterdamsche Lloyd volgde dit voorbeeld niet. Later, in 1964, bracht PHs. Van Ommeren N.V. ook boordpenningen uit. Deze hadden echter al lang niets meer van doen met het tekort aan geldmiddelen en de strengere deviezenbepalingen van kort na de 2^{de} Wereldoorlog. Van Ommeren bracht deze penningen onder de bemanning in omloop om administratie te vereenvoudigen. Ook was het de bedoeling het buitensporig drankgebruik onder de lagere bemanningsleden in de hand te houden (het heeft niet gewerkt). Men kon een voorschot op zijn gage uitbetaald krijgen in deze penningen om aan alle kosten aan boord te voldoen. De H.A.L. heeft maar kort gebruik gemaakt van deze betaalmiddelen, echter niet geweten hoe lang. De S.M.N. stopte ermee in 1964, na de verkoop van zijn laatste passagiersschip. Van Ommeren leverde zijn laatste penningen in bij de Rijksmunt in 1975.

Bronnen:

- Boordpenningen, L.M.J. Boegheim, De Beeldenaar 1993/2
- Militair boordgeld, J.M. Verkooyen, Muntkoerier 1988/3
- Boordgeld 1946/1964, J.H. v.d. Elst, De Blauwe Wimpel
- Correspondentie A. Kelder, Ex. redacteur De Blauwe Wimpel

Met speciale dank aan de heren A. Kelder en B. Autrique voor hun medewerking

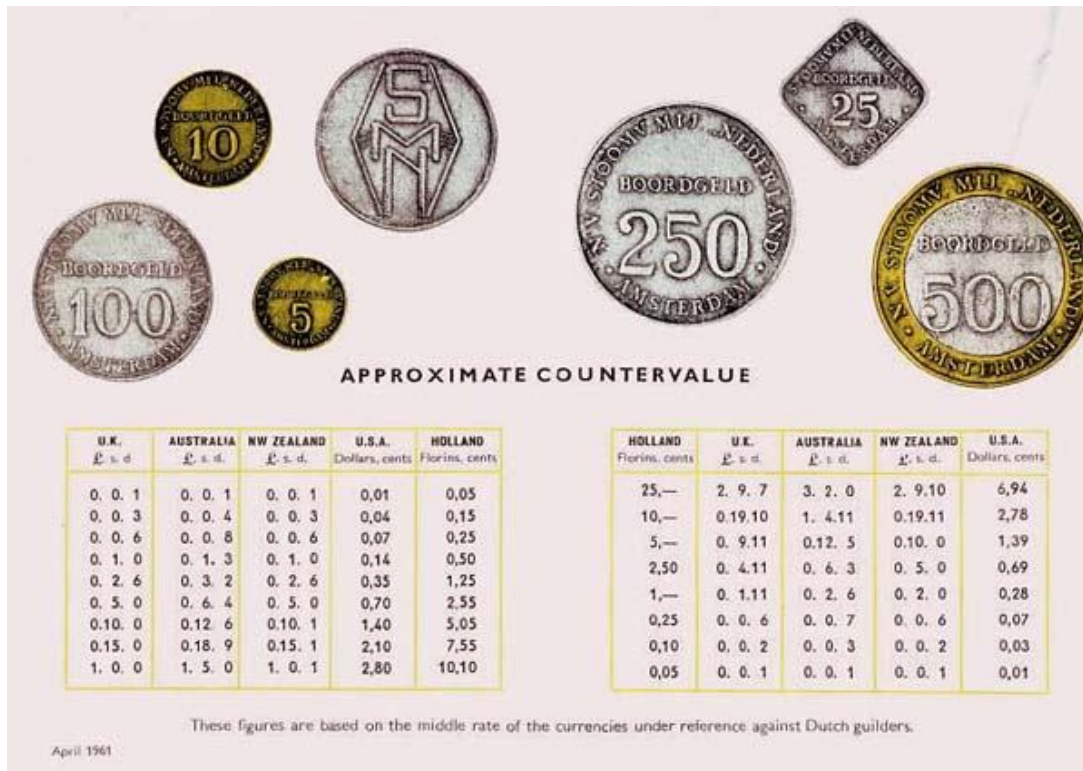
Enkele afbeeldingen:



VB. militaire boordgeld (papier)



Gewone papieren boordgeld



Tabel met

tegenwaarde boordgeld – echte valuta



Boordpenningen S.M.N.



Boordgeld Van Ommeren

Voor verzorgd
drukwerk...



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

Op onze binnenwateren



Het belang van 75 jaar Albertkanaal Tentoonstelling op het water: Duwbak meert in 10 gemeenten aan.

Meer info: www.75jaaralbertkanaal.be

In 2014 is het precies 75 jaar geleden dat het Albertkanaal in gebruik werd genomen. Vandaag is het Albertkanaal uitgegroeid tot de belangrijkste waterweg van België, met jaarlijks meer dan 40 miljoen ton aan goederenvervoer en 400.000 containers. Het Albertkanaal vormde een zeer snelle verbinding tussen de haven van Antwerpen, Limburg en Luik.

Een kleine impressie van de geschiedenis van deze belangrijke waterweg:

De bouw van het Albertkanaal werd gepland in de jaren twintig omdat de toenmalige verbinding tussen Luik en Antwerpen via de bestaande Kempense kanalen meer dan overzadigd was. Zo waren er vaak lange files door de knelpunten Maastricht, Herentals en de sluizen vanaf de Blauwe Kei in Lommel. Bovendien werd in 1934 in Nederland het Julianakanaal geopend waardoor het transport uit en bestemd voor het Luikse industriegebied dreigde naar Rotterdam te gaan.

In 1928 werd de Dienst der Scheepvaart - Office de la Navigation opgericht om dit in goede banen te leiden.

Op 31 mei 1930 stak Koning Albert I de symbolische eerste spadesteek van het nieuwe kanaal dat naar hem werd genoemd.

Er werd gedurende negen jaar aan gewerkt door bijna 12.000 mensen. De lengte van het kanaal bedraagt 130 km tussen Luik en Antwerpen. Het hoogteverschil tussen beide steden is 55m. Dit verschil wordt door zes sluizen overwonnen.

De officiële opening van het Albertkanaal gebeurde door koning Leopold III en koningin Elisabeth op 30 juli 1939, tijdens het 'Saison Internationale de l'Eau' in Luik. Hierbij werd ook het standbeeld van Albert I onthuld dat de zuidelijke ingang van het kanaal beheerst.

In 1968 wordt beslist om het Albertkanaal grondig te renoveren.

Het kanaal zal worden verbreed tot 100 meter, de oevers worden verstevigd en op elk van

de zes sluizencomplexen (Wijnegem, Olen, Ham, Hasselt, Diepenbeek en Genk) wordt een duwvaartsluis gebouwd van 200 meter lang en 24 meter breed.

Vooruitlopend op de regionalisering van een aantal overheidsdiensten in de loop van de jaren '80, werd de 'Dienst der Scheepvaart – Office de la Navigation' in 1976 opgesplitst in twee afzonderlijke entiteiten.

De 'Dienst der Scheepvaart' veranderde van naam en werd 'Dienst voor de Scheepvaart' met de maatschappelijke zetel in Hasselt. De nieuwe dienst kreeg als opdracht het beheer van het Albertkanaal op Vlaams grondgebied, dat wil zeggen van Riemst tot Antwerpen, en het beheer van de Kempense kanalen.

De Franstalige dienst bleef in Luik, en verkreeg het beheer van het Albertkanaal van Luik tot Riemst.

1992: In de zeevaart was het gebruik van containers al jarenlang ingeburgerd. Nu zet deze trend zich ook door in de binnenvaart. Langs het Albertkanaal in Meerhout wordt de eerste inlandcontainerterminal in gebruik genomen. De terminal wordt zeer snel succesvol.

Op 12 juni 1994 wijdt Koning Albert II de duwvaartsluis van Wijnegem in. Alle sluizencomplexen (Wijnegem, Olen, Ham, Hasselt, Diepenbeek en Genk) over het Albertkanaal hebben nu een duwvaartsluis. Hierdoor is de capaciteit van het kanaal aanzienlijk toegenomen.

Op de duwvaartsluis van Wijnegem werd ook een kleine waterkrachtcentrale gebouwd.

In 2011 werden op het kanalennet van nv De Scheepvaart recordcijfers genoteerd: meer dan 40 miljoen ton goederen werden er vervoerd, waarvan ruim 400.000 containers (TEU).

2012: Het Albertkanaal wordt erkend als een Europese hoofdvaarweg.

In 2014 is het precies 75 jaar geleden dat het Albertkanaal in gebruik werd genomen. Vandaag is het Albertkanaal uitgegroeid tot de voornaamste waterweg van het land. Jaarlijks worden er meer dan 45 miljoen ton goederen vervoerd over het hele traject van het kanaal.

Toekomstvisie:

Tegen 2020 worden alle bruggen over het Albertkanaal aangepast tot een vrije hoogte van minimum 9,10 meter boven het normaal kanaalpeil. Dit maakt het varen met vier lagen containers mogelijk en vergroot de mogelijkheden voor Short Sea Shipping.

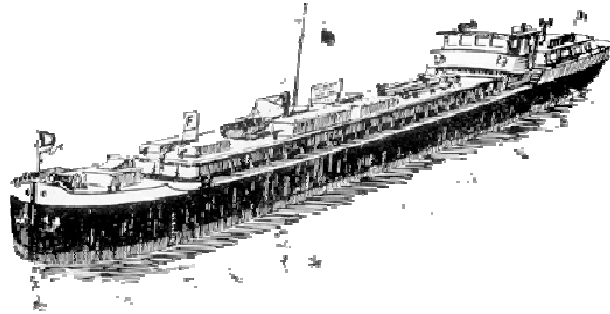
Het Federaal Planbureau voorspelt een groei van het goederenvervoer met 60% in de periode tot 2030 met een stijging van 72% voor het vervoer over water.

Bronnen:
www.75jaaralbertkanaal.be
G.V.A.



De Belgische-binnenvaart

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



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

Sleepboten

Wijzigingen in onze sleepbootvloot van 6 september tot en met 31 december 2013 (by wilfran)

CARL thuishaven Zeebrugge, eigendom van de N.V. Artes Depret uit Zeebrugge –
Wijziging benaming eigenaar (voorheen N.V. Depret uit Zeebrugge),
scheepshypotheekbewaring: 19/12/13.

IVO thuishaven Zeebrugge, eigendom van de N.V. Artes Depret uit Zeebrugge – Wijziging
benaming eigenaar (voorheen N.V. Depret uit Zeebrugge) en wijziging vermogen 749 kW
(voorheen 883 kW), scheepshypotheekbewaring: 19/12/13.

SMIT KAMARA thuishaven , eigendom van Smit Kamara B.V. uit Rotterdam /NI
(exploitant: N.V. Unie van Redding- en Sleepdienst uit Antwerpen, rompbevrachter: Smit
Caribbean Ltd. Uit de Dominikaanse Republiek – Doorhaling registratie op 01/10/2013.

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

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

Unie van Redding en Sleepdienst N.V (U.R.S.) Van 27/06/1974 tot heden.

Wordt vervolgt in één van onze volgende magazines ...

Voorstelling boeken en naslagwerken, recente en minder recente werken, omtrent ons maritiem verleden

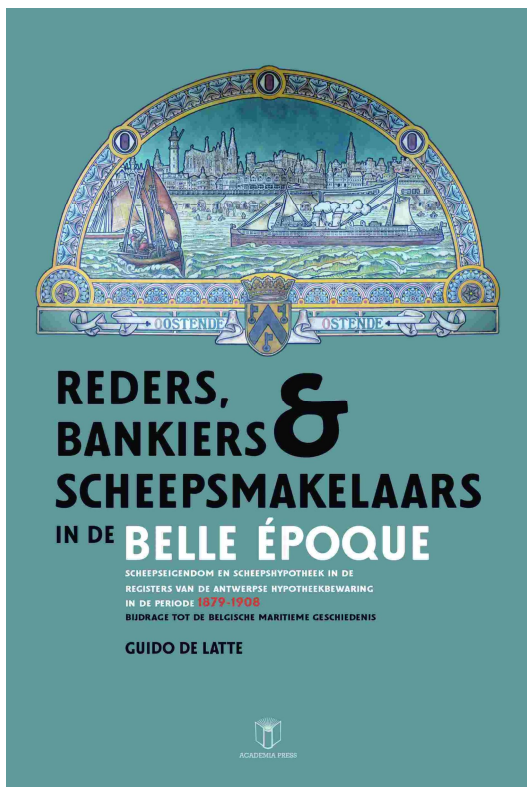
Reders, bankiers & scheepsmakelaars in de Belle Époque

Scheepseigendom en scheepshypotheek in de registers

van de Antwerpse hypotheekbewaring in de periode 1879-1908

Bijdrage tot de Belgische maritieme geschiedenis

Guido De Latte



ISBN 9789038222776 | 645 p.

De registers die voor de schepen vanaf 1879 tot 1908 werden bijgehouden op de toentertijd enige hypotheekbewaring van Antwerpen, bieden een ware schat aan informatie voor de maritieme historicus. Deze bron legt de netwerken van de toenmalige elites bloot en maakt duidelijk wie de hoofdrolspelers waren in havensteden als Antwerpen, Gent en

Oostende op het einde van de 19^{de} eeuw en bij het begin van de 20^{ste} eeuw.

Tijdens deze periode gaf het kleine België blijk van ongekennde energie en speelde het land een eersterangsrol in de wereldeconomie.

Het boek is een interessant naslagwerk, ontsloten via een personen- en zakenregister, met historische bronnenpublicatie in bijlage. Het boek bevat ook addenda op eerdere publicaties van de auteur (Zakelijke rechten en hypotheek op schepen, 2006 en Teboekstelling en registratie van schepen, 2007).

Over de auteur

Guido De Latte staat al 20 jaar aan het hoofd van de scheepshypotheekbewaring te Antwerpen. Vanuit die jarenlange ervaring in de scheepvaartwereld van vandaag – en die ervaring gaat ongetwijfeld veel verder dan het registreren van zeeschepen en het inschrijven van hypotheek op schepen – heeft hij een eigen kijk kunnen ontwikkelen op de historische, economische en juridische aspecten van de maritieme realiteit van de 'belle époque'.

Een blik op de inhoud:

- A. Inleiding
- B. Hoofdstuk 1 – Historische context
- C. Hoofdstuk 2 – Wetgeving
- D. Hoofdstuk 3 – Inhoud van de registers 71
- E. Hoofdstuk 4 – Inhoud van de registers 72
- F. Hoofdstuk 5 – Scheepswerven, rederijen, scheepsmakelaars, kooplui, bankiers, Engelsen en Duitsers

G. Hoofdstuk 6 – Slotbeschouwingen

Bijlagen:

- Bijlage 1 – Bibliografie
- Bijlage 2 – Register
- Bijlage 3 – Uittreksel uit wet van 21 augustus 1879 – Loi contenant le livre II du code de commerce (BS 4 september 1879)
- Bijlage 4 – Lijst van in de registers 71 en 72 vermelde schepen
- Bijlage 5 – Lijst van in de registers 71 en 72 vermelde personen
- Bijlage 6 – Samenvatting van de inschrijvingen in registers 71
- Bijlage 7 – Samenvatting van de overschrijvingen in registers 72
- Bijlage 8 – Addenda aan boek “Zakelijke rechten en hypothecken op schepen”
- Bijlage 9 – Addenda aan boek “Teboekstelling en registratie van schepen”

by wilfran



Bagger- en vlottend aannemersmaterieel

Wijzigingen in ons bagger- en vlottend aannemersmaterieel van 6 september tot en met 31 december 2013 (by wilfran)

BIG BOSS lepelbaggerschip, eigendom van de N.V. BaggerwerkenDecloedt & zn uit Oostende (exploitant: N.V. Dredging International uit Zwijndrecht) – Doorhaling registratie op 24/09/2013.

UILENSPIEGEL sleephopperzuiger, eigendom van de S.A. Dredging International (Luxembourg) uit Windhof (G.H. Luxemburg), (exploitant: N.V. Dredging International uit Zwijndrecht) – Zeebrief nr. ZA 1116 (vorige zeebrief vervallen).

CHRISTIANE ponton, eigendom van de N.V. Artes Depret uit Zeebrugge – Wijziging benaming eigenaar (voorheen N.V. Depret uit Zeebrugge), scheepshypotheekbewaring: 19/12/13.



CALYPSO werkvaartuig, eigendom van de B.V.B.A. Brevisco uit Oostende – Ex-vissersvaartuig O.71 JACOB KIEN, scheepshypotheekbewaring: 28/10/13.

CONSTRUCTOR offshore vaartuig, eigendom van de B.V. Scheepsfonds Hanzevast Diving Support Vessel uit Groningen /NI, (rompbevrachter: URS Salvage & Maritime Contracting N.V. uit Antwerpen) – Zeebrief nr. ZA 1117, afgeleverd op 13/12/13 (toestemming verlenging inschrijving in het Belgisch Rompbevrachtingsregister voor 1 jaar), scheepshypotheekbewaring: 02/12/13.

DE BEVER ponton, eigendom van de N.V. Dredging International uit Zwijndrecht – Zeebrief nr. ZA 1110 (vorige zeebrief vervallen).

DELPHINE ponton, eigendom van de N.V. Artes Depret uit Zeebrugge – Wijziging benaming eigenaar (voorheen N.V. Depret uit Zeebrugge), scheepshypotheekbewaring: 19/12/13.



DN97 personeelsvaartuig, N.V. Ondernemingen Jan De Nul uit Hofstade-Aalst – Nieuwe inschrijving, zeebrief nr. ZA 1109 uitgereikt op 6/09/13, scheepshypotheekbewaring: 28/08/13.

JACOB BESAGE werkvaartuig, eigendom van de B.V.B.A. Buccinum uit Oostende – Doorhaling registratie op 25/09/2013.

JOZEFIEN ponton, eigendom van de N.V. Artes Depret uit Zeebrugge – Wijziging benaming eigenaar (voorheen N.V. Depret uit Zeebrugge), scheepshypotheekbewaring: 19/12/13.

LYNN ponton, eigendom van de N.V. Artes Depret uit Zeebrugge – Wijziging benaming eigenaar (voorheen N.V. Depret uit Zeebrugge), scheepshypotheekbewaring: 19/12/13.

MICHAEL ponton, eigendom van de N.V. Artes Depret uit Zeebrugge – Wijziging benaming eigenaar (voorheen N.V. Depret uit Zeebrugge), scheepshypotheekbewaring: 19/12/13.



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

Vaartuigen die gewoonlijk in de Belgische zeevaten, met uitsluiting van de Belgische territoriale zee, meer dan zes personen tegen betaling vervoeren of bestemd zijn om dit te doen (by wilfran)

KATIMA thuishaven Aalst, eigendom van de VZW Infrastructuurfonds Milieuboot uit Aalst – Heeft nog steeds vervallen certificaten.

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)

ALBATROS eigendom van de B.V.B.A. Albatros Seafishing uit Oostende – Nieuwe zeebrief nr. ZVIS 702 (vorige zeebrief vervallen).

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

Geregistreerde motorboten en zeiljachten (by wilfran)

HELENA III eigendom van de N.V. Independent Iodine Company uit Kalmthout – Nieuwe inschrijving, Scheepshypotheekbewaring: 23/09/13.

ELYSIUM eigendom van de B.V.B.A. Seanox uit Knokke – Nieuwe inschrijving, Scheepshypotheekbewaring: 14/10/13.

POSEIDON eigendom van de B.V.B.A. Aqua-Poseidon uit Zutendaal – Nieuwe inschrijving, Scheepshypotheekbewaring: 13/12/13.

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

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

Aanschouw hier ons aanbod evenementen voor de opkomende maanden

Belgian Ships Archive Vzw
Letlandstraat 1 2030 Antwerpen
BREUGHELTAFEL
ZATERDAG 14 JUNI 2014 13:00 UUR



ONS WELBEKEND EN
GERENOMEERD JAARLIJKS BUFFET
DEELNAME 20,00€/PERSOON
VOORINSCHRIJVINGEN : FRANS VERHOEVEN
MITS OVERSCHRIJVEN VAN HET DEELNAMEBEDRAG
OP REKENING BSA BE 40 9730 7806 8563
SCHRIJF TIJDIG IN EN MEN ZEGGE HET VOORT



"IN THE SPOTLIGHTS"

Nieuwe aanwinst voor ons museum
Grote maquette "Prince de Liège"

Te bewonderen in ons museum



Voor een beschrijving van het schip zie Vooraan in ons magazine

Verslag van de brand aan boord van de Prince de Liège maart 1956 (by wilfran)

Het ms Prince de Liège, toebehorende aan de rederij Compagnie Dens-Océan, verliet met een volle lading aan boord, de haven van Sfax op 7 maart 1956 met bestemming Antwerpen via Granton (Engeland).

De lading bestond uit ongeveer 2200 ton fosfaat verdeeld in de vier onderste ruimen, alsook ongeveer 1330 ton esparto grass (alfa) verdeeld over de overige ruimen. Een gedeelte van de alfa (in balen) werd op het dek geladentot een hoogte van 22 inch. De voordeklading bestond uit 1230 balen en de achterdeklading uit 1410 balen.

Naar de verklaringen van de kapitein en de getuigen was deze deklading volgens de gebruiken eigen aan het vervoer van goederen van deze aard, behoorlijk gestouwd en gesjord. De deklading van niet gedekt. De Prince de Liège had reeds op vorige reizen dergelijke vrachten verzekerd.



Laden van het schip met alfa

Na het beëindigen van de ladingswerken verliet het schip de haven van Sfax, met als diepgang vooraan 19,1 inch en achteraan 20,9 inch. De bemanning bestond uit 29 met inbegrip van de kapitein. De reis verliep zonder enig noemenswaardig incident tot op 11 maart. Op dat ogenblik bevond het schip zich ter hoogte van Malaga, op 5 mijl ten oosten van Cap Calabarras.

Op die dag om 12 uur, stond de gezagvoerder met de officieren op de brug voor de gebruikelijke waarnemingen en om de positie van het schip in kaart te brengen. Alles was normaal. Het weer was helder, de zee woelig, de hemel bewolkt en de wind blies uit oost noord oost met windkracht 5 à 6 Beaufort.

Omstreeks 12 u 20 was iedereen aan tafel. De stuurman van wacht, de heer Nepper, en de marconist bevonden zich op de brug toen ze plotseling vlammen ontdekten die uit het achterste gedeelte van de achterdeklading alfa opstegen. De officier gaf onmiddellijk het alarm.

In weinige seconden stond gans de achterdeklading in vuur en vlam en de brand nam zeer snel en angstaanwekkend uitbreiding. Inmiddels werden de brandweertoestellen aangebracht en de spuiten op de vuurhaard gericht. De machine werd tot stilstand gebracht ten einde de windactie te verminderen. Alle middelen werden in het werk gesteld om de brand te bestrijden. De Pompen traden snel in werking en slechts een tijdspanne van enkele seconden verliepen voor dat de drie brandweerslangen aangekoppeld werden en op de vuurhaard gericht. Ondanks alle inspanningen nam de brand snel grote afmetingen aan. De vlammen bereikten spoedig een zeer grote hoogte, de rook werd stikkend en drong spoedig tot in de machinekamer en het logies van de bemanning binnen.

Het vuur groeide naar midscheeps, tenspийte de ongelijke strijd en de pogingen van gans de bemanning. De val van de antenne was spoedig verschroeid en de antenne buiten gebruik

gesteld, zodat geen enkel antwoord op de uitgezonden hulpseinen ontvangen werd. De brand groeide steeds verder in de richting van het voordek, bereikte het bootdek en bedreigde de bootvallen.



Impressie van het brandende alfa op de dekken

Omstreeks 12 u 50 stelde de kapitein de steeds toenemende afmetingen van het onheil vast en vreesde dat hij zijn bemanning niet tijdig in veiligheid zou kunnen brengen. Na overleg met de officieren gaf de kapitein het bevel de boten te water te laten.

De boot aan bakboord werd rond 13 u 20 te water gelaten en kreeg het bevel zich van het brandende schip te verwijderen. Om 13 u 25 werd hetzelfde bevel gegeven voor de boot aan stuurboord. De kapitein verzekerde er zich van dat iedereen het schip ontruimd had, verzamelde enkele documenten in een tas die hij naar één van de boten wierp. De tas scheurde echter en de documenten gingen verloren.

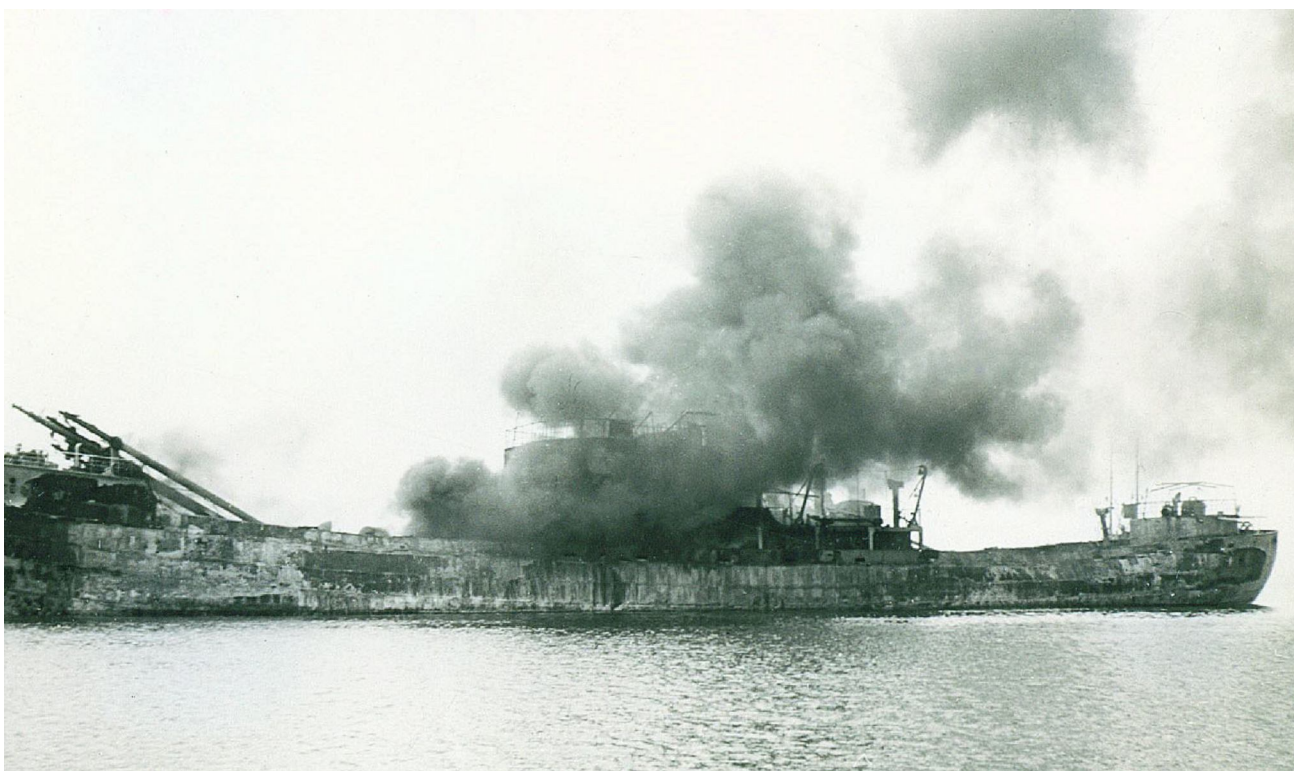
De kapitein vervoegde een boot en gaf bevel tot verwijderen. De uitstralende hitte maakte het verblijf in de nabijheid van het brandend vaartuig onhoudbaar. Tevergeefs werd getracht de motor in werking te stellen om uit de richting van de Prince de Liège te blijven. Daar deze pogingen vruchteloos bleven werd er beroep gedaan op de roeiriemen om zich te verwijderen. De kapitein wenste in de buurt van het schip te blijven. Het vuur had zich tot midscheeps uitgebreid en bereikte zowat de deklading op het voordek.

Aangetrokken door de rook en de vlammen, naderde omstreeks 14 uur het Spaanse vissersschip J.V.R. Antonion 4 Hermanos uit Malaga. De vissersboot nam de 28 bemanningsleden en de kapitein aan boord. De kapitein verzocht de patroon van de J.V.R. Antonion 4 Hermanos om ter plaatse te blijven en de hulp van de sleepboot af te wachten. De schipper wenste echter Malaga binnen te lopen, daar de zee steeds woeliger werd en hij voor de duisternis zijn haven wilde vervoegen.

De kapitein stelde vast dat de situatie wanhopig was en daar hij geen enkele kans zag om zijn schip te kunnen vervoegen stemde hij er in toe aan boord van de vissersboot te blijven en er werd in de richting van Malaga gestevend.

Te Malaga begaf de kapitein zich, bijgestaan door een afgevaardigde van het Belgische consulaat, naar de Spaanse havenoverheid. Deze overheid ging over tot de ondervraging van de kapitein en de officieren. Ook verschillende getuigenissen werden afgenomen.

De nodige schikkingen werden getroffen om de bemanning te repatriëren. Inmiddels vernam men dat de Zweedse sleepboot Herakles het nog steeds brandende Prince de Liège opsleepte naar Gibraltar. De kapitein vervoegde zijn schip in Gibraltar en stelde vast dat de Prince de Liège van voor naar achter volledig uitgebrand was en dat de ruimen van de machinekamer onder water stonden. Het schip was een Total Loss.



De nog rokende volledig uitgebrande Prince de Liège

Bron: BSA-archief

Breng ons een bezoekje

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

Belgian Ships Archive



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

In deze rubriek kunnen er vragen gesteld worden omtrent alle Belgische maritieme getinte zaken. 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)

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 17:

Voorwoord	Blz. 2
Abonnementen	Blz. 2
Clubnieuws	Blz. 3
Belgische koopvaarders toen en nu	Blz. 4
Wijzigingen in onze koopvaardijvloot van 6 september tot en met 31 december 2013	Blz. 12
Wijzigingen geregistreeerde zeeschepen ingezet voor de DAB Vloot	Blz. 12
Wijzigingen in onze visserijvloot van 6 september tot en met 31 december 2013	Blz. 13
Geregistreeerde zeeschepen, maar geschrapt in de Officiële Lijst op 31 december 2013	Blz. 15
Boordgeld	Blz. 16
Het belang van 75 jaar Albertkanaal	Blz. 20
Wijzigingen in onze sleepbootvloot van 6 september tot en met 31 december 2013	Blz. 22
Voorstelling boeken en naslagwerken, recente en minder recente werken, omtrent ons maritiem verleden	Blz. 23
Wijzigingen in ons bagger- en vlottend aannemersmaterieel van 6 september tot en met 31 december 2013	Blz. 24
Vaartuigen die gewoonlijk in de Belgische zeevaten, met uitsluiting van de Belgische territoriale zee, meer dan zes personen tegen betaling vervoeren of bestemd zijn om dit te doen	Blz. 26
Passagiersschepen die geen internationale reis maken en uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de kust varen (Koninklijk Besluit van 12.11.1981)	Blz. 26
Geregistreeerde motorboten en zeiljachten	Blz. 26
Club evenementen	Blz. 28
Verslag van de brand aan boord van de Prince de Liège maart 1956	Blz. 29
Boetiek B.S.A.	Blz. 33
Vragen	Blz. 33
Gevraagd en aangeboden	Blz. 33

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

Einde van ons 17^{de} BSA-magazine