

Belgian Ships Archive

4

Driemaandelijks maritiem magazine
1^{ste} jaargang [oktober-december]

Verantwoordelijke uitgever: B.S.A. (Belgian Ships Archive) vzw,
Olijftakstraat 7/13, 2060 Antwerpen
Ondernemingsnummer 0820.847.256

Voorwoord

Beste lezer

Allereerst, een bruisend 2011 voor onze leden, lezers en hun families.

Ons vierde **gratis, digitaal (pdf)** magazine **voor onze leden** is klaar. Het heeft een poosje langer geduurd, maar is zeker kwalitatief weer vrij goed. We zijn trots te melden dat onze eerste jaargang een succes te noemen is.

Er zijn al tal van hoogstaande artikels gepubliceerd in onze eerste 4 nummers. Wij hopen hier nog tal van jaren mee verder te kunnen en daarom vragen wij nog altijd mensen die zich geroepen voelen om mee te werken aan ons magazine door middel van het inzenden van lijsten, artikels en verhalen over ons maritiem verleden en heden.

Wij wensen jullie alvast veel plezier met ons vierde exemplaar van ons magazine dat weer boordevol maritiem nieuws staat.

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

BSA-magazine@hotmail.com

De redactie

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

Niet leden kunnen een jaarlijks abonnement onderschrijven. De prijs hiervoor bedraagt €25 voor 4 nummers per jaar in een digitaal kopie (pdf) en €50 voor 4 nummers per jaar op een papieren versie (gratis verzonden binnen België, voor het buitenland bedraagt het abonnement €60). De bijdrage kan gestort worden via onze Dexia rekening nr. 068-2521005-02 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 €25 voor 4 nummers per jaar (Gratis verzonden binnen België, voor het buitenland bedraagt het abonnement €32,10)

De bijdrage kan gestort worden via onze Dexia rekening nr. 068-2521005-02 met vermelding van uw naam en adres en het gekozen item.

Voor extra informatie op een van deze abonnementen:

BSA-magazine@hotmail.com

Clubnieuws

Ons lokaal: B.S.A. (Belgian Ships Archive) vzw
Olijftakstraat 7/13, 2060 Antwerpen
Telefoon: 03 233 40 47

Openingsuren:

Op Afspraak:	Maandag	9-12 u	(kapitein Busschaert Pierre)
	Woensdag	9-12 u - 13-15 u	(Houtters Jean)
	Vrijdag	9-12 u	(kapitein Busschaert Pierre)
	Dinsdag	9-12 u - 13-15 u	(Verhoeven Frans)
	Donderdag	9-12 u - 13-15 u	(Verhoeven Frans)

Zater, Zon & feestdagen gesloten.

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
Olijftakstraat 7/13, 2060 Antwerpen

Belgische koopvaardij

Wijzigingen in onze koopvaardijvloot van 21 april tot en met 26 augustus 2010 (by wilfran)

BELISAIRE olietanker, eigendom van Petromarine S.A. uit Mérignac/Fr, (manager N.V. ST Management Belgium, Gent) – Nieuwe aanwinst, zeebrief nr. KV 254, uitgereikt op 07/05/10 en registratie certificaat van financiële zekerheid op 12/05/10 (periode 05/05/10 – 20/02/11).

C2C ASTRALIS containerschip, eigendom van C2C Shipping Lines N.V. uit Zeebrugge – doorhaling registratie op 15 juni.

CHASSIRON olietanker, eigendom van Petromarine S.A. uit Mérignac/Fr, (manager N.V. ST Management Belgium, Gent) – Nieuwe aanwinst, zeebrief nr. KV 255, uitgereikt op 07/05/10 en registratie certificaat van financiële zekerheid op 12/05/10 (periode 07/05/10 – 20/02/11).



CL ANTWERP bulkcarrier, eigendom van de N.V. Bocimar International uit Berchem-Antwerpen – doorhaling registratie op 26 juli.

FMG CLOUDBREAK bulkcarrier, eigendom van de N.V. Bocimar International (CMB) uit Antwerpen – wijziging naam (voorheen Mineral Dalian), zeebrief nr. KV 264, uitgereikt op 28/07/10.

LOWLANDS OPAL bulkcarrier, eigendom van de N.V. Cobelfret, bulkcarriers uit Wilrijk-Antwerpen – nieuwe aanwinst, zeebrief nr. KV 249, uitgereikt op 27/04/10.

METHANIA gastanker, eigendom van de Distrigas LNG Shipping N.V. uit Brussel – wijziging eigenaar (voorheen N.V. Distrigas – Shipping Division uit Brussel), zeebrief nr. KV 253, uitgereikt op 27/04/10.

MINERAL NEW YORK bulkcarrier, eigendom van de N.V. Bocimar International (CMB) uit Antwerpen – nieuwe aanwinst, zeebrief nr. KV 259, uitgereikt op 23/07/10.



NELE passagiersschip, eigendom van de Haven Oostende A.G. uit Oostende – nieuwe zeebrief nr. KV 240 (vorige zeebrief vervallen)

ST MAUD onbekend type, eigendom van de Fouquet Sacop S.A. uit Mérignac/Fr, (manager N.V. ST Management Belgium, Gent) – nieuwe aanwinst, zeebrief nr. KV 261, uitgereikt op 05/07/10.

ST VANESSA onbekend type, eigendom van de Fouquet Sacop S.A. uit Mérignac/Fr, (manager N.V. ST Management Belgium, Gent) – nieuwe aanwinst, zeebrief nr. KV 263, uitgereikt op 05/08/10.



SUB FUN CINCO passagiersschip, eigendom van de Submarine Safaris S.L. uit Macher, Lanzarote/Sp (manager N.V. Sub Sea Investment Belgium, Willebroek) – wijziging eigenaar (voorheen N.V. Sub Sea Investment Belgium uit Willebroek), zeebrief nr. KV 260, uitgereikt op 22/06/10.

SV. APOSTOL ANDREY vrachtschip, eigendom van de Valday -1 Ltd. uit Valletta, Malta, (manager N.V. Inok Shipping, Antwerpen) – nieuwe aanwinst, zeebrief nr. KV 265, uitgereikt op 18/08/10.

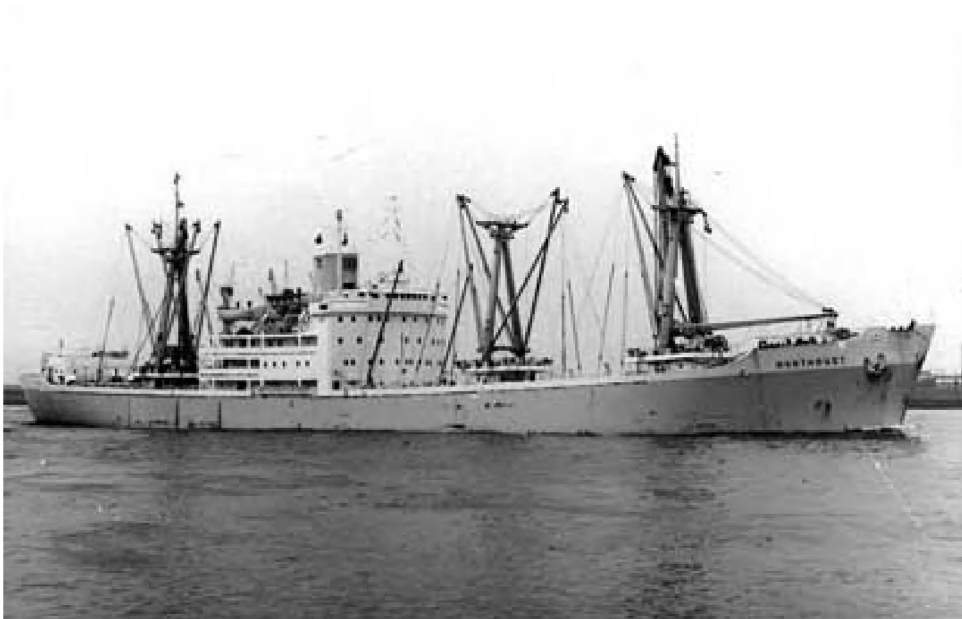
THIS IS US vrachtschip-zeilschip, eigendom van de Parfinim N.V. uit Zaventem – nieuwe aanwinst, zeebrief nr. KV 257, uitgereikt op 21/05/10.



VYRITSA bulkcarrier, eigendom van de SBM-2 Inc., Majuro, Marshall Islands – nieuwe aanwinst, zeebrief nr. KV 258, uitgereikt op 09/06/10.

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

Aanvaring van de Monthouet (by Verhoeven Frans)



Op 31 juli 1962 werd het Belgische m.s. "Monthouet" in het Nauw van Calais aangevaren door het Liberiaanse m.s. "Arabella".

Dit gebeurde rond 3 u 50 G.M.T, bij dichte mist ter hoogte van Kaap Griz-Nez, beide schepen liepen aanzienlijke schade op, het eerste aan bakboordzijde, achterkant luik 5, het laatste aan de voorsteven.

Onmiddellijk na de botsing ontstond brand aanboord van beide schepen en kwamen bij deze zeeramp vijf bemanningsleden van het Belgische vaartuig jammerlijk om het leven.

Gegevens van de betrokken vaartuigen.

A. Het Belgische m.s. "Monthouet" toebehorend aan de N.V. "Compagnie Maritime Belge", gevestigd te Antwerpen, werd in 1961 gebouwd op de scheepswerven van "Cockerill-Ougrée" te Hoboken.

Lengte over alles	147 meter
Grootste breedte	19 meter
Bruto tonnenmaat	9404 Ton
Netto Tonnenmaat	5797 Ton
Motor	Sulzer motor 2 stroken singleacting 5 cylinders.
Snelheid	14 Knopen

Navigatietoestellen:

- Goniometer
- Gyrokompas
- Radar
- Echosounder
- Radiotelefonie

De bemanning telde 43 koppen, waaronder 13 kleurlingen.
Kapitein was Everard Marcel.

B. Het Liberiaanse m.s. "Arabella".

Reder: General Shipping Inc. te Monrovia.

Gebouwd in 1953 door Burtram & Sons Ltd. te Sunderland, UK.

Lengte over alles	144 meter
Breedte	18,43 meter
Bruto tonnenmaat	6854 Ton
Netto tonnenmaat	3522 Ton
Motor:	Doxford motor, 2 stroken, singleacting, 5 cylinders.
Snelheid	14 Knopen

Navigatietoestellen:

- Goniometer
- Gyrokompas
- Radar
- Echosounder
- Radiotelefonie.

Details volgens Lloyd's register 1962/1963.

Verslag van de mondelinge verklaring van kapitein Everard dat de "Monthouet" op 31 juli 1962 uit Duinkerken vertrok met een lading stukgoederen bestemd voor de Perzische Golf.

Het schip lag evenlastig met een diepgang van 26,07".

Een partij van ± 80 ton chemische producten in stalen vaten werd als deklust op het achterschip gestuwd. Deze vaten bevonden zich aan beide zijden, achterkant luik 4 en aan weerszijden over de ganse lengte van luik 5.

Op de aanduidingen van een Franse loods, werd de vaargeul gelegen ten noorden van de "Mardijkbank" doorgevaren, te 2 u 40 G.M.T. werd het "Dijck" vuurschip gepasseerd en te 2 u 55 G.M.T. ontschepte de loods.

Te 3 u 05 G.M.T. begon de zeereis, het schip stond op $\pm 3,5$ mijl dwars van Calais, met koers op gyro 260° , radar in werking op 10 mijl ber eik. De wind blies uit het zuidwesten, kracht 3 à 4 Beaufort bij matig zicht, volgens schatting 4 à 5 mijl, de Franse kust en boeilichten waren zichtbaar.

Te 3 u 19 G.M.T. met lichtboei C.A. 4 uit richting 346° r.w., op 1,5 mijl afstand, werd op gyro gestuurde koers 260° naar 235° veranderd. De w eergesteltenis bleef onveranderd.

Op de brug bevonden zich, benevens de gezagvoerder die de leiding van het schip waarnam en persoonlijk de radar bediende, de tweede stuurman Van Gutte, wachtoverste cadet Cloet R., matroos De Wolf Harry, roerganger en matroos Pungi Bungu, uitkijk.

Na gedurende een tiental minuten de koers 235° te hebben gevolgd vertoonden zich op het scherm, ongeveer op 2 streken aan bakboord, verscheidene echo's. Eén ervan, omvangrijker dan de anderen, lag 1 à 2° aan Bakboord, op circa 9 mijl afstand.

Op het zes mijl bereik, twee streken aan stuurboord, bemerkte kapitein Everard een echo die volgens opeenvolgende peilingen snel achteruit viel.

Hij beval de tweede stuurman en de cadet, hem onmiddellijk te verwittigen, zodra dit laatst vermeld echo, voor het blote oog in 't zicht zou komen. Op het moment dat dit gebeurde, bepaalde hij op het scherm de afstand ervan op $2 \frac{1}{4}$ mijl, waardoor hij vaststelde dat de zichtbaarheid merkkelijk geslonken was. De telegraaf werd op "stand by" gezet, de reglementaire mistseinen uitgezonden en matroos Pungi Bungu als uitkijk op de bak geplaatst. Het was toen 3 u 34.

Even later peilde hij het voorheen aan bakboord vermelde echo op 231° , stelde vast dat het een tegenligger was en dat beide schepen bijna recht tegen elkaar instuurden met een onderlinge naderingssnelheid van ± 24 mijl per uur.

Daar aan stuurboord niets meer werd opgemerkt, dat voor zijn schip gevaar vertoonde, besloot kapitein Everard de koers aanmerkelijk te wijzigen en beval de roerganger ze van 235° naar 260° en even daarop tot 270° te brengen.

De koers werd aldus 35° naar stuurboord verlegd met de bedoeling een dichtbij positie te vermijden en de tegenligger de gelegenheid te geven het uitwijkingsmanoeuvre van de "Monthouet" gemakkelijk te kunnen observeren.

Dit manoeuvre werd uitgevoerd tussen 3 u 38 en 3 u 40 toen de afstand tussen beide vaartuigen 6 mijl bedroeg.

Te 3 u 40 werd, op aanvraag van de brug terug van zware op lichte brandstof overgeschakeld, terwijl het toerental van 102/103 tot 95/96 werd verminderd.

De theoretische snelheid zou bij dit toerental, 95 toeren per minuut, overeen stemmen met een snelheid van 12,35 mijl per uur.

Mistseinen werden steeds regelmatig uitgezonden, doch geen enkel geluidsein voortkomend van een ander vaartuig werd tot dan toe door het beleid van de "Monthouet" gehoord.

Rond 3 u 46 werd voor de eerste maal een mistsein op 5 à 6 streken en nadien een tweede maal op 6 à 7 streken aan bakboord waargenomen.

Blijkbaar werden deze seinen, in antwoord op deze van de "Monthouet" door de voorheen vermelde tegenligger uitgezonden. Het zicht droeg op dit moment tot $\pm \frac{3}{4}$ mijl.

Juist voor deze mistseinen werden gehoord, vertoonde zich volgens de verklaring van kapitein Everard, de echo van dit schip op 4 mijl afstand, peiling 225° , even later stond het op 2 mijl range in richting 220° .

In de tussentijd werden de vormen ervan scherp afgetekend en het verdween nadien volkomen van het scherm.

Op het zelfde ogenblik, het was toen 3 u 48, werd de aandacht van de gezagvoerder door de 2^{de} officier getrokken op de toplichten en het groen zijlicht van een uit de mist opdoemend vaartuig, dat met een grote snelheid op hen toevoer. Het lag ongeveer noord voor en peilde 190° .

Voor kapitein Everard bleek de aanvaring niet meer te kunnen vermeden worden, hij deed het roer hard stuurboord over leggen en zond een korte stoot uit. Tevergeefs verwachtte hij dat het in 't zicht zijnde vaartuig een dergelijk manoeuvre zou uitvoeren, doch de korte sirenestoot bleef onbeantwoord en na een verder tijdsverloop van 30 à 40 seconden werd de "Monthouet" te 3 u 50 aan bakboordzijde, onder een hoek van 60° op ongeveer 20 meter van het uiterste achterschip aangevaren. De botsing was uiterst geweldig, na de schok viel de motor stil en bleef onbruikbaar.

De "Monthouet" liep zware schade op onder de waterlijn, de hutten van het achterdek, waar een deel der bemanning was ondergebracht, werden ingedeukt, het dek opgerold en vervormd, terwijl onmiddellijk een hevige brand ontstond op het dek, op de achterplecht en in het tussendek van ruim 5.



In een oogwenk stond het achterdek in lichterlaaie, om aan het brandgevaar te ontkomen sprongen enkele kleurlingen over boord.

Op bevel van de gezagvoerder werd reddingsvloot nr. 3 te water gelaten, om onder leiding van de 2^{de} stuurman de drenkelingen op te sporen. Onder toezicht van 1^{ste}

stuurman de heer Kypers, werd de vuurhaard met al de aan boord beschikbare middelen en manschappen bestreden en getracht de uitbreiding ervan te fnuiken.

Zodra beide schepen uit elkaar kwamen en na de door zijn schip opgelopen schade oppervlakkig te hebben beschouwd, oordeelde kapitein Everard, dat er geen dringend gevaar tot zinken aanwezig was.

Te 3 u 58 werd het S.O.S. sein uitgezonden en de hulp van de hoogzeesleper "Jean Bart" van Duinkerken ingeroepen.

Te 4 u 10 op 4 mijl afstand, richting 345° van Kaap Gris-Nez kwam de "Monthouet" ten anker, te 5 u 25 was de "Jean Bart" langsij en begon onmiddellijk bij het blussen assistentie te verlenen.

Rond 15 u 20 was het vuur overmeestert en werd het blussen stopgezet.

Bij deze is het dan ook te betreuren dat rapporten, verslagen, brieven of verklaringen enz., van de bevelvoerder van de "Arabella" ontbreken en er ook geen verklaringen werden gedaan door de officieren, werktuigkundigen en zelfs van de loods.

Kapitein Everard treft geen schuld aan deze aanvaring en is het slachtoffer geworden van het slechte zeemanschap van de officieren van de "Arabella".

Vervolgens zouden bij deze aanvaring volgens verklaringen 5 kleurlingen zijn omgekomen in de brand. Deze bemanning zou zijn opgesloten in de vertrekken op het achterdek en deuren zijn bij de aanvaring vast komen te zitten, zodat er geen ontkomen meer was.

Hulde aan deze jongens die een verschrikkelijke dood zijn gestorven.

Nog te vermelden dat kapitein Ernst Otto Burger, gezagvoerder van het Duitse m.s "Weserland", die bereidwillig bijstand verleende bij het oppikken van een lid der bemanning van de "Monthouet" en ter plaatse bleef van 5 u 10 tot 8 u G.M.T.

Einde verslag

Source: samengesteld uit diverse krantenknipsels



Voor verzorgd
drukkerij...



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

Société Maritime Anversoise (SOMARAN)

A Belgian company formed in 1940 to operate transatlantic services. The company was owned 60% by Belgium and 40% by United States Lines and was a ploy to avoid Roosevelt's Neutrality Act which barred United States shipping from the European war zone. Eight ships were transferred from the U.S flag, but heavy wartime losses and the German invasion of Belgium ensured that the company was extremely short lived. The company was unsuccessful. Of the eight ships only one survived the war, the Ville d'Anvers and went back to the United States Line in 1945. The seven other ships were lost, six directly in 1940 and the seventh in 1941.

Routes:

New York - Havre - Antwerp

New York - Liverpool - Antwerp

Scheepslijst N°9

Société Maritime Anversoise (SOMARAN), 2.1940-12.11.1945 (by wilfran)

(Note: All tonnages and the most of the specifications are these from the British Lloyd's register.)

ss Ville d'Anvers

Cargo mixte later passenger ship

7462 brt blt 1920 American International Shipbuilding Corporation, Hog Island, Pennsylvania /USA (yd n°670)

L 27.10.1919 C 4.1920

6282 under deck 3889 nrt

436.9 x 58.2 x 35.9 ft (or 448 ft overall)

2 steam turbines dr geared to sc shaft 1290 NHP by General Electric Company, Cleveland /USA

one funnel, two masts, cruiser stern, 2 decks & shelterdeck
screw 17 kn

1919 laid down as Shohola

Launched in the presence of King Albert 1st, who was in the U.S.A. at that time.

Launched and completed as Cantigny.

4.1920-1922 Cantigny, US Shipping Board, Philadelphia /USA

1922-1923 Cantigny, US Army Transport /USA

1923-1924 Cantigny, US Shipping Board, Philadelphia /USA

1924-1929 American Banker, US Shipping Board, New-York /USA

(12 tourist class passengers)

24.4.1924 commenced her first voyage from New York to London.

1926 her accommodation was altered to carry 80 tourist passengers

11.3.1928 The American ss American Banker, from London to New York, arrived in Plymouth with loss of a propeller blade. It left for Southampton to be placed in a dry dock.

12.3.1928 in drydock in Southampton

1929-1931 American Banker, United States Lines Inc., New-York /USA

1931-1936 American Banker, United States Lines Company of Nevada,

(Roosevelt SS Company Inc., mgrs) New-York /USA

6.11.1931 started her first voyage from New York to Plymouth and London

1936-1938 American Banker, United States Lines Company

(International Mercantile Marine Company, mgrs) New-York /USA

1938-2.1940 American Banker, United States Lines Company, New-York /USA

On 8.10.1939 she commenced her last round voyage New York - London (dep 25.10) - New York (arr 4.11)

2.1940 transferred to Belgian flag

9.3.1940 started her first voyage from New York to Liverpool.

2.1940-12.11.1945 Ville d'Anvers, Société Maritime Anversoise, Antwerp /Be

13.11.45-1947 City of Athens, Soc. Naviera Transatlantica SA, (T.J. Stevenson & Company, Inc.), Puerto Cortes Ho/

Accommodation altered to carry 200 single class passengers in 1946.

11.11.1946 sailed from New York to Istanbul. She made two more voyages on this service on 23.1.1947 and 3.4.1947 and on 30.5.1947 commenced her 4th voyage for this company when she sailed from New York for Genoa, Piraeus and Baltimore (arr. 12.7)

12.8.1947 sold by auction at Baltimore.

Rebuilt Oct 1947-April 1948 at Genoa.

She then became a 8929 ton ship with accommodation for 965 single class passengers.

1947-1949 Protea, Panamanian Lines Inc., Panama /Pa

1949-1950 Protea, Mediterranean Lines Inc., Panama /Pa

1950-1951 Protea, Compania de Operaciones Maritimas S.A., Panama /Pa

From May 1948 to July 1951 she made 4 round voyages to Australia, one voyage Italy-Brazil, one Italy- Central America, 5 from Italy-South America, 2 Gdynia-Haifa, and 3 Italy-Australia.

1951-1957 Arosa Kulm, Compania Internacional Transportadora S.A., Panama /Pa

1957-1959 Arosa Kulm, Arosa Line Inc., Panama /Pa

6.12.1958 laid up for debt at Plymouth

BU 1959 by Van Heyghen Frères, Bruges where she arrived 7.5.1959

(Arrived Zeebrugge 2.5.1959 from Fowey in tow of tug Oostzee)

Notes: the Ville d'Anvers made 35 voyages under Belgian flag, the first one started in New York on 9.3.1940 and the 35th ended in that same port on 30.10.1945.

During the war she had 3 captains from 3 different nationalities:

W.H. Millar, Canadian, for the first 4 voyages (9.3.40 till 13.8.40)

J.F. Spears, English, for voy.5 to 22 (17.7.40 till 8.3.44)

Ch. Praast, Belgian, for voy.23 to 35 (17.8.44 till 30.10.45).

She went through the war without so much as a scratch, without losing a single one of her crew nor any of the 125 GI's she brought to England each time she crossed the Atlantic. She had the rare privilege to "polish" the deck of a U-boat on 17.4.1943 when, at 14.27 in position 48°50'N-21°21'W, she bent the periscope and smashed the conning tower of U 175. This U-boat was later sunk by the USCG cutter Spencer in position 47°53'N-22°04'W.

Other source: Reported to have been transferred to Honduran flag without a change of name on 13.11.1945 and still under US Lines management. She was however soon passed on to the Isbrandtsen Line, who disposed of her in 1947 to a Honduran concern.

Renamed City of Athens, her passenger capacity was increased to 200. Under the ownership of Compania de Vapores Mediterranea she left New York on 11.11.1946 for Istanbul. She left there on 8.12.1946 and reached New York on 1.1.1947 under management of T.J. Stevenson & C° Inc. When leaving New York again on 23.1.1947 for Genoa, Haifa, Piraeus and Istanbul she was advertised as running for the Stevenson Line. On her next voyage starting in New York on 3.4.1947, although similarly advertised, she was apparently owned by Sociedad de Navigation Transatlantica. She returned from Istanbul via Naples and Gibraltar, reaching New York on 26.5.1947. The City of Athens' fourth and final voyage started in New York on 30.5.1947 and there seems to have been a further change of ownership as the Stevenson Line, whose address was 80, Broad Street, New York, was not mentioned. Instead a report stated that a regular monthly service would be inaugurated between New York and the Mediterranean ports by the American Mediterranean Steamship Lines, 44 Whitehall Street, New York, with inaugural sailing of the City of Athens on 30.5.1947. It also stated that her present owners had acquired her during the previous year and had had her modernised extensively. She now had accommodation for 200 passengers, all in outside cabins, whereas in pre-war days her capacity was only 80. There seem to be two possible explanations, the most likely being that American-Mediterranean was a trade name and the owners were one of the concerns mentioned earlier. Or the report was incorrect and the ship had changed hands recently instead of during the previous year. The City of Athens reached Baltimore from Piraeus on 12.7.1947 and was sold there by auction on 13.8.1947 for \$ 400.000 to satisfy claims against her owners for \$ 1.052.000. Very likely this debt was incurred largely by her conversion. New owners were Panamanian Lines Inc., and the ship was renamed Protea. In October 1947 she sailed to Genoa where she was refitted to carry 965 first-class passengers. During the next three years she had a variety of employment for Panamanian Lines and later for Compania de Operaciones Maritima, namely 7 round voyages to Australia, 7 to South or Central America and 2 or 3 between Gdynia and Haifa. In August 1951 Protea was acquired by Compania Internacional Transportadora of Panama. She was dispatched forthwith from Marseille to Haiphong from where she sailed on 11.9.1951 for Genoa. In 1951 Ingres Line (Ingres Compania de Navegacion, Panama) chartered the Protea for two round voyages between Le Havre, Plymouth and St John where she arrived on 26.11.1951 with 958 passengers and on 23.12.1951 with 644, returning to Bremerhaven on 4.1.1952. Whether or not this was pure coincidence is not clear but Protea, by then renamed Arosa Kulm, continued to run on Canada, her next sailing being on 18.3.1952 from Bremen to Halifax via Zeebrugge and Southampton for Compania Internacional Transportadora. Subsequent summer season sailings were to

Quebec and Montreal. In the autumn Plymouth replaced Southampton as British port of call. There were further changes in 1953 when Quebec became the summer terminal and London and Le Havre the customary intermediate ports, although Zeebrugge or Hook of Holland were still visited from time to time. In 1956 AROSA KULM made 2 or 3 voyages to New York instead of Canada. The beginning of the end came in 1958. On 6.12.1958 the ship was arrested at Plymouth when she was en route from Jamaica to Bremen. On 10.4.1959 a judge of Geneva (Switzerland) -where Cia International Transportadora had her headquarters- declared the company bankrupt.

ss Ville d'Arlon

Cargo mixte later passenger ship

7555 brt blt 1920 American International Shipbuilding Corporation, Hog Island, Pennsylvania /USA (yd n°669)

L 6.12.19 C 6.1920

6282 under deck 3908 nrt

436.9 x 58.2 x 26.4 ft

2 steam turbines dr geared to 1 sc shaft by General Electric Company, Erie, Pennsylvania /USA

one funnel, two masts, cruiser stern, 2 decks & shelterdeck
screw

1919 laid down as Shohokin

Launched as Mount Wolf

completed as Cambrai.

6.1920-1922 Cambrai, US Shipping Board, Philadelphia /USA

1922-1931 Cambrai, US Army Transport /USA

1931-1932 Cambrai, United States Lines Company of Nevada,
(Roosevelt SS Company Inc., mgrs) New-York /USA

1932-1936 American Traveler, United States Lines Company of Nevada,
(Roosevelt SS Company Inc., mgrs) New-York /USA

1936-1938 American Traveler, United States Lines Company,
(International Mercantile Marine Company, mgrs) New-York /USA

1938-2.1940 AmericanTraveler, United States Lines Company, New-York /USA

2.1940 transferred to Belgian flag

2.1940-2.12.1940 Ville d'Arlon, Société Maritime Anversoise, Antwerp /Be

8.3.1940 first voyage New York-Le Havre

19.7.1940 rescued 9 survivors of Norwegian ss Gyda (1591/20) sunk on 18.7 by U 58 in
pos 56°N-10°W.

Landed at New York 26.7.1940

2.12.1940 04 u 09 sunk by torpedo in pos. +/- 55°N- 18°30'W (Grid AL 6492) (Entrance St
George's Channel) by U 47 (KK Günther Prien) on voyage New York (left 15.11)-Halifax-
Liverpool (left Halifax 21.11.1940). At 01 u 30 she shows "not under control" lights and
drops astern of convoy HX 90.

ss Ville de Bruges

Cargo mixte later passenger ship

13869 brt blt 1921 New York Shipbuilding Corporation, Camden, New Jersey /USA (yd
n°255)

L 23.12.1920 C 12.1921

8171 nrt

516.5 x 72.2 x 27.8 ft

4 steam turbines sr geared to 2 sc shafts by Bethlehem Shipbuilding Corporation Ltd.,
Quincy, Massachusetts /USA

one funnel, cruiser stern, 2 decks & shelterdeck
twin screws

Launched and completed as Lone Star State.

1921-1922 Lone Star State, US Shipping Board, Philadelphia /USA

1922-1922 President Taft, US Shipping Board, New York /USA

1922-1929 President Harding, US Shipping Board, New York /USA

1929-1931 President Harding, United States Lines, Inc., New York /USA

1931-1936 President Harding, United States Lines Company of Nevada,
(Roosevelt SS Company Inc., mgrs) New-York /USA

1936-1938 President Harding, United States Lines Company,
(International Mercantile Marine Company, mgrs) New-York /USA

1938-2.1940 President Harding, United States Lines Company, New York /USA

2.1940-14.5.1940 Ville de Bruges, Société Maritime Anversoise, Antwerp /Be

15.3.1940 first voyage New York-Le Havre

14.5.1940 07 u 15 sunk by German Aircraft bomb in River Scheldt between Lillo and Doel. Beached and burned out.

Capt. L. Wynen. 7 wounded

BU "as lies" between 1941-1946 by J. Desmedt, Burcht however the last sections of the wreck (double bottom etc.) were only raised and put on the beach in Dec.

1951 – Jan. 1952.

ss Ville de Gand

Cargo mixte later passenger ship

7590 brt blt 1920 American International Shipbuilding Corporation (Hog Island), Pennsylvania /USA (yd n°674)

L 17.2.1920 C 9.1920

6282 under deck 4039 nrt

436.9 x 58.2 x 26.4 ft

2 steam turbines dr geared to 1 sc shaft 1259 NHP by General Electric Company, Erie, Pennsylvania /USA

one funnel, two masts, cruiser stern, 2 decks & shelterdeck
screw

1919 laid down as Siskowit

1920-1922 Somme, US Shipping Board, Philadelphia /USA

1922-1931 Somme, US Army Transport /USA

1931-1936 American Importer, United States Lines Company of Nevada,
(Roosevelt SS Company Inc., mgrs) New-York /USA

1936-1938 American Importer, United States Lines Company,
(International Mercantile Marine Company, mgrs) New-York /USA

1938-2.1940 American Importer, United States Lines Company, New York /USA

2.1940-19.8.1940 Ville de Gand, Société Maritime Anversoise, Antwerp /Be

19.8.1940 00 u 05 sunk by torpedo of U 48 (KK Hans Rösing) 225 m NW Eagle Island in pos. 55°28'N-15°10'W on voyage Liverpool (left 17.8)-New York with shells in convoy OB197.

Capt. Raoul Carlier, 14 dead out a crew of 54.

ss Ville de Hasselt

7430 brt blt 1920 American International Shipbuilding Corporation, Hog Island, Pennsylvania /USA (yd n°677)

L 8.3.1920 C 10.1920

6282 under deck 3889 nrt

436.9 x 58.2 x 35.9 ft

2 steam turbines dr geared to 1 sc shaft 1295 NHP by General Electric C°, Erie, Pennsylvania /USA

one funnel, two masts, cruiser stern, 2 decks & shelterdeck
screw

1920 laid down as Sitkum

1920-1922 Marne, US Shipping Board, Philadelphia /USA

1922-1923 Marne, US Army Transport /USA

1923-1924 Marne, US Shipping Board, New York /USA

1924-1929 American Trader, US Shipping Board, New York /USA

Note: NRC Gravesend 15.1.1928: Het Italiaansche ss Angelo Toso, van Londen naar Rotterdam, was gisteravond met het boven Gravesend voor anker liggende Amerikaansche ss American Trader in aanvaring. Laatstgenoemd schip is met schade aan den bakboordsboeg boven de waterlijn naar het Surrey Commercial Dock vertrokken. De Angelo Toso was ook beschadigd (achterschip aan bakboordzijde)

1929-1931 American Trader, United States Lines Inc., New York /USA

1931-1936 American Trader, United States Lines Company of Nevada,
(Roosevelt SS Company Inc., mgrs) New-York /USA

1936-1938 American trader, United States Lines Company,
(International Mercantile Marine Company, mgrs) New-York /USA

1938-2.1940 American Trader, United States Lines Company, New York /USA

2.1940-31.8.1940 Ville de Haselt, Société Maritime Anversoise, Antwerp /Be

15.3.1940 first voyage New York-Liverpool

4 voyages under belgian flag and lost during the 5th

31.8.1940 15 u 50 sunk by torpedo 100 m NW Barra Head (pos +/- 57°N-09°W) by U 46 (KL Engelbert Endrass) on voyage Liverpool (left 30.8 at 13 u 00)-Halifax-Boston and-New York (Capt. George Foy (British))

ss Ville de Liège

7430 brt blt 1920 American International Shipbuilding Corporation (Hog Island), Pennsylvania /USA (yd n°676)

L 17.6.1920 C 12.1920

6282 under deck 4013 nrt

436.9 x 58.2 x 35.9 ft

2 steam turbines dr geared to 1 sc shaft by General Electric Company, Erie, Pennsylvania /USA

one funnel, two masts, cruiser stern, 2 decks & shelterdeck
screw

1920 laid down as Sisseton

1920-1922 Ourcq, US Shipping Board, Philadelphia /USA

1922-1923 Ourcq, US Army Transport /USA

1923-1924 Ourcq, US Shipping Board, New York /USA

1924-1929 American Farmer, US Shipping Board, New York /USA

Note: NRC New York 16.7.1927: Het Amerikaansche ss American Farmer, 14 dezer van hier naar Londen vertrokken, is met verlies van een schroefblad naar hier teruggekeerd.

1929-1931 American Farmer, United States Lines Inc., New York /USA

1931-1936 American Farmer, United States Lines Company of Nevada,
(Roosevelt SS Company Inc., mgrs) New-York /USA

1936-1938 American Farmer, United States Lines Company,
(International Mercantile Marine Company, mgrs) New-York /USA

1938-2.1940 American Farmer, United States Lines Company, New York /USA

2.1940-14.4.1941 Ville de Liège, Société Maritime Anversoise, Antwerp /Be

2.3.1940 first voyage New York-Liverpool

14.4.1941 01 u 17 sunk by torpedo in pos. 59°50'N-2 9°30'W (Grid AK 3342) by U 52 (KL Otto Salman) on voyage New-York-Liverpool in convoy OB306.
Capt. Pedersen (Danish), 40 killed and 12 survivors.

ss Ville de Mons

7463 brt blt 1921 American International Shipbuilding Corporation, (Hog Island),
Pennsylvania /USA (yd n°679)
L 6.7.1920 C 1.1921
6282 under deck 3884 nrt
436.9 x 58.2 x 35.9 ft
2 steam turbines dr geared to 1 sc shaft 1290 NHP by General Electric Company,
Schenectady, New-York /USA
one funnel, two masts, cruiser stern, 2 decks & shelterdeck
screw

1920 laid down as Skanawono
1921-1921 Tours, US Shipping Board, Philadelphia /USA
1921-1924 Tours, US Army Transport /USA
1924-1929 American Shipper, US Shipping Board, New York /USA
1929-1931 American Shipper, United States Lines, Inc., New York /USA
1931-1936 American Shipper, United States Lines Company of Nevada,
(Roosevelt SS Company Inc., mgrs) New-York /USA
1936-1938 American Shipper, United States Lines Company,
(International Mercantile Marine Company, mgrs) New-York /USA
1938-2.1940 American Shipper, United States Lines Company, New York /USA
2.1940-1.9.1940 Ville de Mons, Société Maritime Anversoise, Antwerp /Be
22.3.1940 first voyage New York-Liverpool
Made 4 voyages under Belgian flag, lost during the fifth
2.9.1940 16 u 37 sunk by torpedo in pos. 58°20'N-1 2°00'W by U 47 (KK Günther Prien)
on voyage New York (left 24.8)-Liverpool & Glasgow in convoy OB205, 4378 tons
general cargo, 648 tons corn, 536 tons wheat, 1280 boxes of pears (Grid AM 1685)
Capt. Percy Robertson (British) 1 dead 7 wounded out a crew of 54

ss VILLE DE NAMUR

7463 brt blt 1921 American International Shipbuilding Corporation, (Hog Island),
Pennsylvania /USA (yd n°675)
L 25.6.1921 C. 1921
6282 under deck 3884 nrt
436.9 x 58.2 x 35.9 ft
2 steam turbines dr geared to 1 sc shaft 1290 NHP by General Electric Company,
Schenectady, New-York /USA
one funnel, two masts, cruiser stern, 2 decks & shelterdeck
screw

1921 laid down as Sisladobsis
1921-1922 Aisne, US Shipping Board, Philadelphia /USA
1922-1923 Aisne, US Army Transport /USA
1923-1924 Aisne, US Shipping Board, Philadelphia /USA
1924-1929 American Merchant, US Shipping Board, New York /USA
1929-1931 American Merchant, United States Lines Inc., New York /USA
1931-1936 American Merchant, United States Lines Company of Nevada,

(Roosevelt SS Company Inc., mgrs) New-York /USA
1936-1938 American Merchant, United States Lines Company,
(International Mercantile Marine Company, mgrs) New-York /USA
1938-2.1940 American Merchant, United States Lines Company, New York /USA
2.1940-19.6.1940 Ville de Namur, Société Maritime Anversoise, Antwerp /Be
22.3.1940 first voyage New York-Le Havre
19.6.1940 18 u 10 sunk by torpedo in Golfe de Gascogne (bay de Biscay?) pos. 46°25'N-
04°35'W (Grid BF 5589) by U 52 (KL Otto Salmen) on voyage New York-Bordeaux
(dérouté vers Liverpool le 17.6) with horses in convoy HX49.
Capt. J. Grymonprez. 4 dead 1 wounded.

Sources:

Nautibel

Lloyd register

Maurice Voss

Eigen archief

Afbeeldingen van deze schepen in ons volgend magazine.

Bagger- en vlottend aannemersmaterieel

Wijzigingen in ons bagger- en vlottend aannemersmaterieel van 21 april tot en met 26 augustus 2010 (by wilfran)

NILE RIVER sleepopperzuiger, eigendom van de N.V. Dredging International uit
zwijndrecht & N.V. Baggerwerken Decloedt & Zn uit Antwerpen – Toestemming
verlenging rompbevrachting in Nederland voor 2 jaar



DELPHINE ponton, eigendom van de N.V. Depret uit Zeebrugge – nieuwe inschrijving,
zeebrief nr. ZA 961, uitgereikt op 11/05/10

GAVERLAND ponton, eigendom van de N.V. Herbosch-Kiere uit Kallo – nieuwe inschrijving, zeebrief nr. ZA 962, uitgereikt op 04/06/10 (1ste gebruik op zee)

NEPTUNUS 16 ponton, eigendom van de N.V. Herbosch-Kiere uit Kallo – nieuwe inschrijving, Scheepshypotheekbewaring : 04/05/10

SAINCTELETTE 3 ponton, eigendom van de N.V. Herbosch-Kiere uit Kallo – nieuwe inschrijving, zeebrief nr. ZA 959, uitgereikt op 10/05/2010

SAINCTELETTE 4 ponton, eigendom van de N.V. Herbosch-Kiere uit Kallo – nieuwe inschrijving, zeebrief nr. ZA 960, uitgereikt op 10/05/2010

TMI 7 ponton, eigendom van de B.V.B.A. Project Transportation Consultants uit Antwerpen – beëindiging rompbevrachting in Rusland, op 01/05/10 terug Belgische vlag, zeebrief nr. ZA 958, uitgereikt op 01/05/10

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

Op onze binnenwateren

Interprovinciale stoombootdiensten Flandria N.V., Antwerpen (1922- (by wilfran)

Scheepslijst N°6 (Vervolg)

Flandria VI

Motorvessel (iron)

Built 1925 at Königswinter /Ge

16.28 m l x 4.11 m br x 1.20 m dg

1925-1929 ????

1929-1936 'Bystander II' Nayaert George, Gent /Be

1936-1955 'Flandria VI' Interprovinciale Stoombootdienst Flandria, Antwerpen /Be

Between 15 and 18.5.1940 scuttled by Corps de Marine at Antwerpen

1945 raised, repaired and back to owners

1955-1956 'Helene' Bloemen H., Smeermaas /Be

1956-???? 'De Witte' Bloemen Pierre & Berben Maria, Vucht /Be

????-1970 'Aljo 2' Van Reeth Alfons, Antwerpen /Be

1970 scrapped and BU at Boelwerf, Temse /Be

Flandria VII

Motorvessel (iron)

Built 1900 by Aciéries de Bruges, Bruges /Be

230 Grt

30.60 m l x 6.40 m br x 2.23 m dg

300 ihp, 11 kn

1900-1901 'Argus' Customs Department of the Belgian State /Be

1901-1919 'Argus' State Marine /Be

1901 used by State Marine as reserve gunboat (2-57 mm guns)
1909 temporarily used as police boat and for military purposes on the river Scheldt.
10.10.1914-1918 interned in Holland
1919-1922 'Argus' Corps des Torpilleurs et Marins, Bruges /Be
Used as patrol boat on the Rhine (1-57 mm gun, 2 mg)
15.3.1922-1935 'Argus' Customs Department of the Belgian State /Be
1935-1936 'Argus' Stevens Auguste, Antwerpen /Be
1936-1958 'Flandria VII' Interprovinciale Stoombootdienst Flandria, Antwerpen /Be
15.05.1940 requisitioned by Corps de Marine
18.05.1940 scuttled by Corps de Marine
18.05.1940 captured by the Germans, raised and repaired
21.04.1942 seized by Kriegsmarine, transferred to Hamburg for harbour service as FlandriaVII
1945 recovered at Hamburg, repaired
11.12.1945 returned to owners
1952-1953 temporarily Florence Nightingale (International Red Cross), fitted as hospital ship
1958 Rebuilt and motorized, sold to Rotterdamse Droogdokmaatschappij, Rotterdam /NI
In the early 70's fitted out as party-boat Amuda and operated as such for 18 years at Muiden /NI
11.1990 handed over to Contship U.K., subsequently crossed over to Harwich under her own power.
Arrived at Ipswich Wet dock on 08.11.1990. Operates as Italian restaurant Le Punto.
FFW

EINDE DEEL II

Sources :

- Nautibel 29, 31, 33
- De Schelde 9.4.1938
- Gröner
- Neptunus
- Internet -Wikipedia
 - Schependb
 - Miramar
- Several other little entries from books & other references
- B.S.A.-Archief

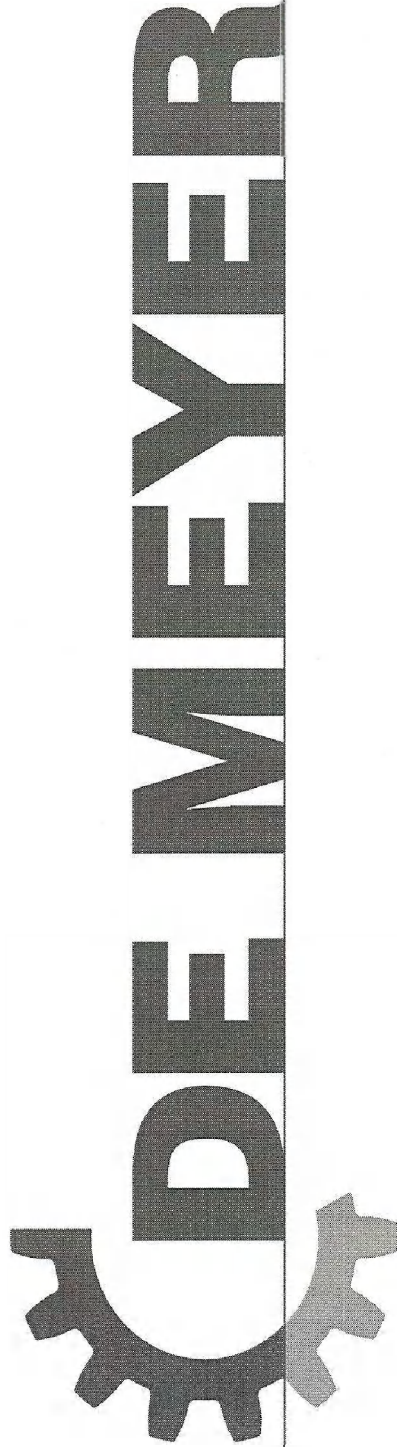


Flandria VII



Flandria VI

Wordt vervolgt in één van onze volgende magazines ...



DE MEYER

De Meyer Constructie	BTW BE 0405 019 045	Frank Van Dyckelaan 28
De Meyer Service	BTW BE 0467 765 078	B 9140 Temse
RDM Smeertechniek	BTW BE 0476 811 022	T + 32 (0)3 766 33 33
DMB Engineering	BTW BE 0808 115 116	F + 32 (0)3 778 07 43
Ijzersterk in engineering,	machinebouw,	metaalconstructie, service en smeertechniek

Onze visserij

Wijzigingen in onze visserijvloot van 21 april 2010 tot en met 26/08/2010
(by wilfran)

O33 MARBI eigendom van de N.V. Rederij Marbi uit Bredene – wijziging motor naar ABC kW 705 – bouwjaar 2010 (voorheen kW 882 – bouwjaar 1992), zeebrief nr. ZVIS 630, uitgereikt op 03/08/10



O154 WILMAR eigendom van de B.V.B.A. Wilmar uit Oostende – adreswijziging, zeebrief nr. ZVIS 631, uitgereikt op 19/08/10



O369 ATTILA eigendom van Verleene Marnix en Verleene Alain uit Bredene – adreswijziging, zeebrief nr. ZVIS 626, uitgereikt op 15/06/2010

Z63 THALASSA eigendom van de B.V.B.A. Moby Dick uit Knokke-Heist – nieuwe zeebrief nr. ZVIS 632 (vorige zeebrief vervallen)



Z69 ATLANTIS eigendom van de B.V.B.A. Rederij De Kaper uit Knokke-Heist – nieuwe inschrijving, zeebrief nr. ZVIS 621, uitgereikt op 05/05/2010

Z98 Op Hoop van Zegen eigendom van de B.V.B.A. Rederij Aris uit Knokke-Heist – Zeebrief nr. ZVIS 629, uitgereikt op 15/07/10 (wijziging motor)

Z121 Deborah eigendom van de B.V.B.A. Rederij Seabird uit Knokke-Heist – nieuwe zeebrief nr. ZVIS 623, uitgereikt op 18/05/10 (nieuwe motor, voorheen bouwjaar 2002 – kw 1042)



Z468 CLEANER eigendom van de B.V.B.A. Rederij Derby uit Bredene – wijziging tonnenmaten (100 BRT en 30 NRT) en motor, nieuwe zeebrief nr. ZVIS 627, uitgereikt op 06/07/10

Z483 JASMINE eigendom van de N.V. Rederij Nathalie uit Heist – nieuwe motor (voorheen Wärtsila – 1041 kW – bouwjaar 2000) zeebrief nr. ZVIS 625, uitgereikt op 28/05/10



N22 MAYRA-LISA eigendom van de B.V.B.A. Rederij Dezutter uit Koksijde – nieuwe inschrijving, zeebrief nr. ZVIS 628, uitgereikt op 29/07/2010

N79 WARRIOR eigendom van de B.V.B.A. Thorn uit Knokke-Heist – nieuwe zeebrief nr. ZVIS 622, uitgereikt op 17/05/10 (voorheen N79 THORN en adreswijziging eigenaar)

N95 JONAS II eigendom van de B.V.B.A. Rederij Vanderbeken-Louwagie uit Nieuwpoort – nieuwe zeebrief nr. ZVIS 624 (vorige zeebrief vervallen)



Geregistreerde zeeschepen, maar geschrapt in de Officiële Lijst (by wilfran)

PASCAL I (Ex. Z184) eigendom van 1) B.V.B.A. Zeearend uit Knokke-Heist, 2) B.V.B.A. Rederij Zuiderzee uit Blankenberge, 3) B.V.B.A. Rederij Versluys-Couwyzer uit Oostende, 4) N.V. Rederij Jacobus uit Oostende, 5) N.V. Bunkers Dobbelaere uit Knokke-Heist – schrapping als vissersvaartuig op 26/06/2010

BLACK-JACK (Ex. N64) eigendom van de B.V.B.A. De Rousant uit Knokke-Heist (Niet zeker van deze eigenaar zie vorig BSA-magazine) – doorhaling registratie op 01/07/2010

Source: Officiële lijst van de Belgische visserij schepen 26/08/2010

Sleepboten

Wijzigingen in onze sleepbootvloot van begin 2010 tot en met 20 april 2010 (by wilfran)

GENT thuishaven Gent, eigendom van de B.V. URS Nederland uit Terneuzen (manager N.V. URS België uit Antwerpen) – zeebrief nr. ZA 965, uitgereikt op 01/07/10 (verlenging rompbevrachting België + wijziging benaming eigenaar)

HEMIKSEM thuishaven Antwerpen, eigendom van de B.V. URS Nederland uit Terneuzen (manager N.V. URS België uit Antwerpen) – zeebrief nr. ZA 966, uitgereikt op 01/07/10 (verlenging rompbevrachting België + wijziging benaming eigenaar)



TERNEUZEN thuishaven Gent, eigendom van de N.V. URS België uit Antwerpen – nieuwe inschrijving, zeebrief nr. ZA 967, uitgereikt op 13/07/2010, terug onder Belgische vlag

UNION BOXER thuishaven Antwerpen, eigendom van de Caixa D'Estalvis I Pensions de Barcelona uit Barcelona/Sp (rompbevrachter België: N.V. Smit Transport Belgium uit Antwerpen) – nieuwe inschrijving, zeebrief nr. BZ 346, uitgereikt op 29/07/10

UNION FIGHTER thuishaven Antwerpen, eigendom van de Caixa D'Estalvis I Pensions de Barcelona uit Barcelona/Sp (rompbevrachter België: N.V. Smit Transport Belgium uit Antwerpen) – zeebrief nr. BZ 344, uitgereikt op 04/10



UNION KOALA thuishaven Antwerpen, eigendom van de N.V. URS België uit Antwerpen – zeebrief nr. ZA 963 (vorige zeebrief vervallen)



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

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

Op 10 december 1870 werd door Henri Gerling, John Picard Best en Herman Ludwig te Antwerpen de S.A. de Remorquage à Hélice opgericht. Deze onderneming was in feite de voortzetting van de Société de Remorquage à Hélice H. Gerling & Co. die in de loop van 1865 was begonnen met een sleepdienst op de Schelde.
Op 10 december 1870 bestond deze vloot uit 6 schepen.

Scheepslijst N°8

Société de remorquage à hélice – H. Gerling & Co., 1865-10/12/1870 (By wilfran)

Concurrent

Gebouwd in 1865 op een werf in Grimsby /UK

68 Brt

L 24.28 m x Br 6.88 m x Dg 2.68 m (andere bron L 24.38 m x Br 4.88 m x Dg 2.62 m)

Motor (stoom) van 75 lpk met een snelheid van 8 Kn en een trekkracht van 3.5 ton
1 schroef

1865-10.12.1870 Concurrent, Société de remorquage à hélice – H. Gerling & Co.,
Antwerpen /Be

10.12.1870 Concurrent, S.A. de Remorquage à Hélice, Antwerpen /Be

Termonde

Gebouwd in 1868 op een werf in Hull /UK

27 Brt

L 17.20 m x Br 3.38 m x Dg 2.01 m

Motor (stoom) van 50 lpk met een snelheid van 6 Kn en een trekkracht van 3 ton
1 schroef

1868-10.12.1870 Termonde, Société de remorquage à hélice – H. Gerling & Co.,
Antwerpen /Be

10.12.1870 Termonde, S.A. de Remorquage à Hélice, Antwerpen /Be

Voorwaarts

Gebouwd in 1868 op een werf in Hull /UK

30 Brt

Motor (stoom) van 50 lpk met een snelheid van 6 Kn en een trekkracht van 3 ton
1 schroef

1868-10.12.1870 Voorwaarts, Société de remorquage à hélice – H. Gerling & Co.,
Antwerpen /Be

10.12.1870 Voorwaarts, S.A. de Remorquage à Hélice, Antwerpen /Be

Poney

Gebouwd in 1868 op de werf Michot & Bergmann in Hamburg (Harburg??) /Ge

42 Brt

L 18.80 m x B 4.27 m x Dg 2.16 m

Motor (stoom) van 60 lpk met een snelheid van 7 Kn en een trekkracht van 3.2 ton
1 schroef

1868-10.12.1870 Poney, Société de remorquage à hélice – H. Gerling & Co.,

10.12.1870 Poney, S.A. de Remorquage à Hélice, Antwerpen Antwerpen /Be
/Be

Succes



© Leopold Wijnen

Gebouwd in 1868 op de werf Michot & Bergmann in Hamburg (Harburg??) /Ge
64 Brt
L 21.34 m x Br 4.88 m x Dg 2.59 m
Motor (stoom) van 80 lpk
1 schroef

1868-10.12.1870 Succes, Société de remorquage à hélice – H. Gerling & Co., Antwerpen /Be
10.12.1870 Succes, S.A. de Remorquage à Hélice, Antwerpen /Be

Progres

Gebouwd in 1868 op de werf Michot & Bergmann in Hamburg (Harburg??) /Ge
59 Brt
L 20.20 m x B 4.50 m x Dg 3.15 m
Motor (stoom) van 80 lpk
1 schroef

1868-10.12.1870 Progres, Société de remorquage à hélice – H. Gerling & Co., Antwerpen /Be
10.12.1870 Progres, S.A. de Remorquage à Hélice, Antwerpen /Be

Wordt vervolgt ...

Sources:
Lekko
Nautibel
Piet Van Damme (Tuglist)
Archief Leopold Wijnen
Eigen archief

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

Onze oude glorie

Onze oude zeilschepen

De tragedie van het driemast schip Léopold. (12.04.1858)

Een halve eeuw voor het vergaan van de Comte de Smet de Naeyer, kende België een nationaal opleidingschip dat verdween in nog tragischer omstandigheden. De geschiedenis van dit schip genaamd de Léopold is zeker merkwaardig te noemen. Laten we proberen het zo goed mogelijk te reconstrueren met gebruik van alle mogelijke informatie, vaak vaag en moeilijk te vinden.

De wens van de Kamer van Koophandel te Oostende.

Een tijd voor het feit waarvan wij spreken, betreurde de Kamer van Koophandel te Oostende het ontbreken van een zeilschip, waarmee jongeren de theorie van de navigatie ter lange omvaart konden omzetten in de praktijk. Dankzij de historische documentatie van Aug. Geryl, bewerkt door J. Bonte van 'De Wrede Zee' in Schuttevaer, kunnen we aannemen dat de Leopold hoogst-waarschijnlijk België's eerste schoolschip of één van de eerste schoolschepen is geweest.

Het initiatief van reder Van Cuyl uit Oostende.

Nadien heeft een lid van de Kamer van Koophandel van Oostende, Edmond Van Cuyl, die aan het hoofd stond van een zeer belangrijk maritiem huis te Oostende, het project ter harte genomen om een commercieel schip te managen dat zou toestaan een aantal jonge mensen op te leiden en te helpen om hun carrière uit te bouwen binnen de hogere rangen van de koopvaardij.

Voor de realisatie van deze plannen kon hij vertrouwen op de hulp van de jonge gerenommeerde Gentse kapitein Adolphe Coussement die reeds eerder vier Oostendse zeilschepen langs Kaap Horn navigeerde.

Het Amerikaanse driemast schip Celia.

Het Amerikaanse driemast schip Celia, ongeveer 800 ton groot, gebouwd uit eik in 1856, liep bij zijn eerste reis op 5 november 1856 op de kust bij Romney Sands, gelegen tussen Dungeness en Dover, tijdens zwaar stormweer. Het schip werd vlot gebracht en naar Dover gesleept. Het had weinig noemenswaardige schade geleden. Het was dit schip dat door Edmond Van Cuyl en een ander groot maritiem huis uit Oostende, namelijk A. & J. Van Iseghem, op 14 december 1856 werd aangekocht met de nog aan boord zijnde lading steenkolen, om hun initiatief kracht bij te zetten.

Vrijdag ochtend 2 januari 1857 begon de reis van Dover naar Oostende onder leiding van Kapitein Joseph Lams en twee piloten die door de inspecteur der loodsen ter plaatse was gezonden. Om 3 uur in de namiddag werd de Celia Oostende binnengesleept door de Britse stoomboot Victoria. Kapitein Joseph Lams kreeg verdiende lof van de reders voor de activiteit en intelligentie die hij heeft aangetoond bij deze gelegenheid.

De lading werd ontscheept en verkocht en tot begin maart 1857 verbleef het schip gehavend in de haven van Oostende voor anker liggen.

Op 3 maart 1857 werd besloten het schip de nodige reparaties te laten ondergaan op de werf van Th. Royon & Ph. Orlandini en zoon te Oostende.

Zaterdag 4 april 1857 werd de Celia op het drogen gezet op de werf van de heren Th. Royon & Ph. Orlandini en zoon te Oostende. Deze operatie was zeer succesvol en bracht eer aan de bouwers die de manoeuvres met veel tact wisten uit te voeren. Dit was de eerste keer dat een schip van deze omvang (circa 800 ton) hier werd gedokt.

Op zaterdag 3 juli 1857 werd de Celia, reeds 8 maanden eerder aangekocht door de heren Edmond Van Cuyl en A. & J. Van Iseghem, met de aanwezigheid van de hertog en hertogin van Brabant, van de werf Th. Royon & Ph. Orlandini en zoon te Oostende te water gelaten

Bij deze plechtigheid waren ook de civiele en militaire autoriteiten uitgenodigd. Onder een menigte van geïnteresseerde mensen sprak de hertog ook enkele lovenswaardige woorden.

Het schip werd verder afgewerkt en uitgerust en op 12 november 1857 werd het genationaliseerd om weldra uit te varen voor zijn eerste reis naar het Zuiden. Op 19 november 1857 werd het Léopold gedoopt en werd als thuishaven Antwerpen toegewezen, dit namelijk om met zijn zware tonnage beter te kunnen manoeuvreren. De haven van Antwerpen was hiervoor beter uitgerust en er werd een filiaal geopend in de stad.

Het commando over het schip werd toegewezen aan de Gentse kapitein Adolphe Coussement die op dat moment nog het bevel voerde op de Mathilde.

De bemanning werd de volgende maand samengesteld uit bijna uitsluitend Oostendenaars. Ze bestond uit:

Adolphe Coussement, kapitein, Gentenaar.

Jules Nyssens, 1ste stuurman, geboren in Lokeren, had enkele jaren ervaren opgedaan op de gemilitariseerde pakketboten op de lijn Antwerpen - New-York.

Jean Hubrechtsen, bootsman en Oostendenaar.

Henri Van Callenbergh, timmerman en Oostendenaar.

Pierre Verhulst, kok en Oostendenaar.

Jacques Swyckers, zeilmaker en Oostendenaar.

Charles Myngheer, chef-steward en Oostendenaar.

Pierre Hubert, Jacques Robbe, Charles Vandamme, Jean Demeyne, Léopold De Jonghe, Auguste Dewit, Louis Potje, Pierre Declerck, Jacques Major, Modeste Cosseleez, André Werdefroeg, Charles Bisschop, Michel Boddaert, alle matrozen en Oostendenaars.

Merkwaardig te noemen is dat de bemanning buiten de kapitein en de 1^{ste} stuurman volledig bestond uit Oostendenaars.

De Léopold vergaan.

Door het schitterende weer bij het vertrek van de Léopold op 18 december 1857 stonden de kaaien overvol met mensen die getuige wilden zijn van dit evenement.

De reis ging over Cardiff, waar 1200 ton steenkool werd geladen, via Swansea naar Callao in Peru.

Vermeldenswaardig is dat in die haven van Cardiff een matroos de plaat poetste. Had hij soms een voorgevoel?

Op 15 juli 1858 werd men te Valparaiso uiterst bezorgd over het lot van de Léopold die op 1 februari 1858 in Swansea was vertrokken en op dat moment reeds 161 dagen op zee was. Normaliter was de reis vlugger afgelegd maar door averij of stormweer kwam het vaker voor dat een schip langer onderweg was over deze grote afstanden.

Op 4 september kwam de droevige tijding in Oostende per brief gericht aan de vrouw Pieter De Clerck aan. Pieter De Clerck, verzond de brief op 30 juni 1858 vanuit Montevideo waarin hij het volgende schreef: De Léopold was op 12 april 1858 op de rotsen van Grand Jason (Falkland Eilanden) gelopen, het schip was totaal verloren en hij was de enige overlevende van de ganse bemanning. Hij had alles verloren en hij keerde terug naar België terug via Montevideo. Andere details gaf hij niet.

Het verhaal van de enige overlevende.

De Shipping & Mercantile Gazette die vorige zondag verscheen publiceerde het volgende verslag:

Het verslag van de verklaring afgelegd door Pierre De Clerck op 30 juli tegenover de secretaris van het koloniaal bureau te Stanley (Falklands) vermeld het volgende: Pieter De Clerck, zeeman, oud 35 jaar, getrouwd en woonachtig te Oostende verklaart:

Op 12 april 's morgens was ik beneden, de kapitein was er eveneens aangezien de 1^{ste} stuurman de wacht had. Er stond een stevige bries uit het noordoosten. We zetten koers in zuidelijke richting en liepen 10 knopen. Om vijf uur 's morgens liep het schip op de rotsen van Grand Jason. Het was donker, het regende en men kon geen hand voor de ogen zien. We wachtten met angst op het aanbreken van de dag. De golven sloegen over de verschansing en de drie reddingsboten werden weggeslagen. Leopold De Jonghe, een der jongste matrozen, nam een touw tussen de tanden, sprong te water en poogde zwemmend de kust te bereiken.

Hij vond de dood in de golven. Een ander lid van de bemanning wou op zijn beurt een lijn aan wal brengen en onderging hetzelfde lot. Om zeven uur 's morgens was het schip geheel vernield. We waren op het rondhout langs de ra's geklauterd. We waren nog maar met elf, de kapitein inbegrepen. Wat later klampte ik me vast aan de kiel van de boegspriet. Dat was de laatste maal dat ik mijn kameraden zag voor het schip door de branding aan stukken werd geslagen. Ik geraakte aan wal, zonder te weten hoe. Met handen en knieën klom ik tegen de rotsen op. Van het schip heb ik niets meer gezien. Ik verbleef 23 dagen op het eiland alvorens kapitein Smiley, bevelhebber van de Amerikaanse schoener Nancy me oppikte. Ik maakte vuur door vijf uur lang een touw tegen een stuk hout te wrijven. Ik had zwavelstokken maar die waren door de vochtigheid onbruikbaar geworden. Ik voedde me met het vlees van zeevogels, vetganzen en zeekalveren. Toen de Amerikaanse kapitein me ter hulp kwam had ik sinds twee dagen niets gegeten en droeg ik nog slechts een oud hemd en een onderbroek. Iedere dag zocht ik de gehele kust van het eiland af, maar van het wrak was geen spoor meer te vinden en gedurende 23 dagen is er geen enkel lijk aangespoeld.

Om de Nancy te bereiken moest Pieter De Clerck een afstand van vier mijl afleggen. Uitgeput als hij was had hij acht uur nodig om er te geraken. Zijn bevrijders moesten hem meermaals ondersteunen. Aan boord van de Nancy werd Pieter met de beste zorgen omringd. Kapitein Smiley zette Pieter De Clerck aan wal te Port Stanley en gaf hem een brief met het relaas van zijn wedervaren mee voor de heer Lafond, Belgisch consul te Montevideo. Intussen werd ook ons ministerie van Buitenlandse Zaken van het voorval op de hoogte gebracht. Vervolgens scheepte Pieter De Clerck in op de Belgische brik Henri-Joseph onder het bevel van kapitein Cramers. In afwachting van zijn terugkeer naar België deed hij er dienst als matroos. Het

duurde nog tot zaterdag 11 december 1858 vooraleer hij te Oostende aankwam vanuit Londen aan boord van het stoomschip Belgium. De ontroering en het medeleven van de bevolking met de weduwen en de talrijke wezen die dat drama tot gevolg had gehad was zeer groot. Vele bekenden en onbekenden stortten

een bijdrage om de naaste familieleden materieel bij te staan.

"Volgens een andere bron kwam Pierre De Clerck met het Nederlandse driemast schip Semarang, kapitein Van Dyck, op 30 november in Cowes aanwaar het een deel van zijn lading moest lossen door gevolg van schade aan het roer. Van daaruit ging het over land tot Londen van waar hij vertrok met het stoomschip Belgium tot in Oostende, waar hij op zaterdag 11 december arriveerde."

De Brieven van Kapitein William Smiley.

Hierbij nog de inhoud van de 2 brieven die kapitein William Smiley met Pierre De Clerck meegaf voor de consul Samuel Lafond te Montevideo:

Port de Stanley, 14 juli 1858.

1^{ste} brief.

Aan de Heer Lafond.

Mijnheer,

Dit zal worden afgeleverd door een man afkomstig van het Belgische driemast schip Léopold en de enige overlevende die ik aan boord nam van op het Grand Jason eiland, waar hij in een toestand van uitputting en een bijna volledige naaktheid verbleef. We riskeerden mijn schip en mijn bemanning, een frisse wind die waaide uit de kust, verrast ons, we moesten voor anker en ik was gedwongen om daar te blijven voor drie dagen. De drager van deze brief brengt u meer details. Ik ben blij deze persoon geholpen te hebben.

Getekend, W. Smiley.

2^{de} brief.

Aan de Heer Samuel Lafond, consul.

Mijnheer,

Ik schrijf om u te laten weten van het verlies van het Belgische schip Léopold, komende uit Swansea met een lading steenkool, met bestemming Callao. Het vaartuig strandde om 5 uur in de ochtend. Het ging verloren binnen enkele minuten. Het weer was dagen slecht, met geweldige winden uit het noordoosten. We zagen verschillende wrakstukken in het water en dit tot op de Jason Eilanden. We vonden ook een overlevenden op het Grand Jason eiland.

De ongelukkige die we hadden gered was uitgeput, hij was al drie dagen zonder voedsel en was in een toestand van bijna complete naaktheid, toen we hem vonden, de arme man kuste me als een kind, uit dankbaarheid voor zijn redding. De Léopold werd in de VS gebouwd en werd enkele maanden geleden verkocht, hij had een tonnenmaat van ongeveer duizend ton en had een lading van 1.200 ton steenkool aan boord, toen het verging. Toen ik deze man aan land zette gaf ik hem deze brief voor jou mee.

Getekend, W. Smiley.

Specificaties:

Léopold

3 master

Built 1856 by Emmons Littlefield shipyards, Kennebunk /USA

Wooden ship, oak with iron and copper fastenings

2 decks

577.68 ton building measurements

753 ton real tonnage

Launched as Celia 15.07.1856

15.07.1856-14.12.1857 Celia, Eliphalet Perkins & Brothers, Kennebunk /USA
(Capt. Oliver L. Bearse)

05.11.1856 stranded at Romney Sands, between Dungeness and Dover, in heavy weather. Little damage.

14.12.1856 sold to Edmond Van Cuyl & A. & J. Van Iseghem, Oostende /Be

02.01.1857 towed to Oostende by British steamboat Victoria (Joseph Lams captain)

05.03.1857-12.11.1857 reparations at Th. Royon & Ph. Orlandini en zoon shipyard at Oostende.

12.11.1857 christened

19.11.1857 renamed Léopold

19.11.1857-12.04.1858 Léopold, Edmond Van Cuyl & A. & J. Van Iseghem,
Antwerpen /Be

12.04.1858 wrecked on rocks at Grand Jason, Falkland Islands on voyage Antwerp-Callao with 1200 ton coal. (1 survivor out 20 men)

Sources:

Informar N°36 mai-juin1979

Feuille d'Ostende, diverse nummers

Diverse internet sites

Informaties uit eigen Archief

De avonturen van de schoener "Louise-Marie"



Wordt vervolgt in één van onze volgende magazines ...

Brig Otto Venius

Brig (wood)

Built 1830 Caen, /Fr

Before rebuilt until 1848 114 ton, 115 ton afterwards

1 deck

Oak, Iron Fastenings (Bolts & Knees)

1830-1848 ??????????

1848-1851 'Clara' Tillard, Caen /Fr

1851-1853 'Sophie' Th. H. Schmidt & Co, Antwerpen /Be

1853 sold to Bernard von der Becke

1853-1853 'Sophie' Bernard von der Becke, Antwerpen /Be

1853-9.1853 capt De Vries

9.1853-1853 capt Delfs (was before second officer on the 'Clothilde')

End 1853-9.1854 rebuilt at Baesrode /Be

153 ton, 28.65 m l x 7.11 m br x 2.94 m dg after rebuilt

9.1854-1862 'Otto Venius' Bernard von der Becke, Antwerpen /Be

Left Antwerpen for 1st voyage for Aviles & South-America on the 12th of September 1854
(Route Belgium - South-America(west & east coasts))

10.56 sheated with zinc (new tonnage 186 ton)

1.9.1860 Le Phare d'Ostende: In collision with unknown English bark before Deal from
Rio de Janeiro-Antwerpen. Arrived with heavy damages in port of Deal.

1861 Deck cabin installed (pine) & newly sheated with zinc

1862-29.10.1862 'Otto Venius' Jules Bernard von der Becke, Antwerpen /Be

28/29.10.1862 wrecked on Grand Inagua Island(Bahamas), on passage Aux
Cayes(Haiti)-Gibraltar, crew saved.

1854-1859 Capt. E. Delfs

1859-1862 Capt. R. R. Arfsten

Ship listed until 1865 in "Lloyd's Register of American and Foreign Shipping"

Sources:

Lloyd's Register of American and Foreign Shipping, diverse jaargangen

Nationaal scheepvaartmuseum Antwerpen

Eigen archief

Afbeelding in ons volgende magazine.

Bark Mathieu Van Brée

(Kapt. Govaerts)

535 ton

Gebouwd 1851 in België (gebouwd met staatssubsidies "Wet van 7 januari 1837")

1851 – 2.7.1852 Mathieu Van Brée, J.A. Huysmans, Antwerpen /Be

2.7.1852 wrak geslagen en vergaan op Yucutan Reef op de kust van Florida op weg van Havana via Matanzas en New-York naar Antwerpen met 2500 dozen suiker (900 à 1000 dozen suiker geborgen).

Sources:

Belgian Shiplover

Shipwrecks of Florida - Steven D. Singer

Boetiek BSA

BSA-magazine@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

Boeken:

- De Belgische koopvaardij in de 2^{de} WO van R. Machielsen 1^{ste} uitgave 30 €

Vragen en antwoorden

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

BSA-magazine@hotmail.com

Vragen:

Op dit moment geen vragen dus ook geen antwoorden.

Gevraagd – Aangeboden

Leden plaatsen hun advertentie gratis voor niet leden is de prijs 1 € per begonnen regel (arial-12)

BSA-magazine@hotmail.com

Gevraagd:

Geen items aangeboden

Aangeboden:

Geen Items aangeboden

Inhoud BSA-magazine 4:

Voorwoord	Blz. 2
Abonnementen	Blz. 2
Clubnieuws	Blz. 3
Wijzigingen in onze koopvaardijvloot van 21 april tot en met 26 augustus 2010	Blz. 4
Aanvaring van de Monthouet	Blz. 6
Société Maritime Anversoise (SOMARAN)	Blz. 12
Wijzigingen in ons bagger- en vlottend aannemersmaterieel van 21 april tot en met 26 augustus 2010	Blz. 18
Interprovinciale stoombootdiensten Flandria N.V., Antwerpen	Blz. 19
Wijzigingen in onze visserijvloot van 21 april tot en met 26 augustus 2010	Blz. 23
Wijzigingen in onze sleepbootvloot van 21 april tot en met 26 augustus 2010	Blz. 25
UNIE VAN REDDING- EN SLEEPDIENST (U.R.S.)	Blz. 27
De tragedie van het driemast schip Léopold.	Blz. 30
Brig Otto Venius	Blz. 35
Bark Mathieu Van Brée	Blz. 36
Boetiek B.S.A.	Blz. 36
Vragen en antwoorden	Blz. 37
Gevraagd en aangeboden	Blz. 37

Einde van ons 4^{de} BSA-magazine