

Uit onze Iconografische Afdeling

door R. DE BOCK

IN Mededelingen Boek VII 1953 van onze Academie gaven wij een overzicht van de samenstelling van het iconografisch materiaal in bezit van onze afdeling.

Wij vermeldden dat wij o.m. fraaie en goede afbeeldingen van schepen uit de zeiltijd van 34 verschillende Belgische rederijen bezaten.

Wij stellen ons voor ⁽¹⁾ enige reproducties weer te geven van schepen dezer rederijen.

Herinneren wij er hier aan dat voor wat de haven van Antwerpen betreft, de Schelde opnieuw een vrije stroom geworden was bij decreet van de Franse Convention Nationale op 16 november 1792. Maar het zou toch nog 1795 worden eer een tractaat gesloten werd tussen de Franse en de Bataafse republieken en de Scheldevrijheid een feit werd.

Er kwamen nu langzamerhand opnieuw handelsschepen over de Schelde naar Antwerpen, en zou hun jaarlijkse aantal stijgen tot 2924 (met gezamenlijke tonnenmaat, groot 135.742 Ton) in 1805 ⁽²⁾, maar daarna zou de scheepvaart over de Schelde van en naar Antwerpen

(1) zie vroegere bijdragen in Mededelingen VIII 1954, IX 1955 en X 1956-1957 met afbeeldingen van de Antwerpse Haven vóór het rechtmaken der Scheldekaden (dus vóór 1885), van de Antwerpse rede einde XVIII^e eeuw en van de oude haven te Brussel met het kanaal naar de Rupel. In deze laatste bijdrage gaven wij o.m. een afbeelding (Foto VIII Blz. 31) van een prent het onderschrift dragend: « De Tigchel en Mestkaijen binnen Brussel », en vermeldden wij op Blz.25 dat deze prent, mede met verder geproduceerde schilderijen, zich bevinden in het Gemeente Museum te Brussel. Dit was fout, de prent in kwestie wordt bewaard in het gemeentelijk Archief der stad Brussel.

(2) zie Anvers Métropole du Commerce et des Arts par G. Beetemé, Louvain 1892, Tome II, Blz. 72.

opnieuw inkrimpen tengevolge van de door de Fransen uitgevaardigde blocus van het vasteland en de vijandige acties van de Engelse oorlogsvloot.

De Schelde werd weer pas een handelsstroom met de val van Napoleon en de vereniging van België met Nederland (3).

Tijdens de Nederlandse Periode 1815-1830 doet zich nu een belangrijke opgang voor in de Antwerpse Haven en de Antwerpse zeehandel.

Het is niet onze bedoeling hier de geschiedenis mede te delen van de Antwerpse Haven en de Antwerpse scheepvaartbeweging van af de hernieuwde Scheldevrijheid.

Maar willen wij toch nog terloops mededelen dat voor de Nederlandse Periode wij toevallig vermeld vonden in de « Amsterdamsche Almanak voor Koophandel en Zeevaart voor den jare 1831 », uitgegeven door het Bestuur van het (Amsterdamse) Collegie Zeemanshoop dat op 1 november 1830, het Zeemanscollegie van Amsterdam 62 leden telde tegen 101 leden te Antwerpen (4).

De omwenteling van 1830 bracht een lelijke terugslag te weeg in ons zeeverkeer en zou het opnieuw enige jaren aanlopen eer Antwerpen zich kon ontwikkelen tot zeehaven van eerste rang.

Laten wij nu na deze korte inleiding een en ander mededelen nopens de hierna afgebeelde zeeschepen.

Wij beginnen met het

I. DRIEMAST-VOLSCHIP DE « DIANA » van Oostende

De afbeelding vermeldt dat het schip van Batavia kwam naar Brugge « voor zijn derde rijse » en onder bevel voer van kapitein Carbon, waarvan waarschijnlijk het portret prijkt in de rechter bovenhoek.

Kapitein Carbon werd geboren te Duinkerke op 19 december 1784 en overleed te Oostende op 13 februari 1845.

Het schip hoorde toe aan de redersfirma Gebroeders Sinave van Oostende en mat 506 Ton. Na 1830 vestigde deze firma zich te Brugge.

(3) zie Geschiedenis van Antwerpen door Kanunnik Floris Prims, Deel IX Met Oostenrijk en onder de Fransen (1715-1814), 2^{de} Boek De Economische Orde.

(4) zie deze Almanak op Blz. 157-167 onder de hoofding: Lijst der Leden van de onderscheidene Zeemanscollegiën. Worden nog vermeld o.m. 153 leden te Rotterdam, 50 leden te Oostende en 24 leden te Dordrecht.

Zij bezat nog drie andere driemasters, t.w. de Natalie met 358 Ton, La ville de Bruges met 900 Ton en de Schimmelpenning met 1100 Ton⁽⁵⁾.

★
★★

Wij geven nu een reproductie van de

II. GALJOOT « PHENIX »

gebouwd te Mechelen in 1828 metende 209 Ton en bijgenaamd :

« Het Mechelsch Wonder » ⁽⁶⁾

Beetemé in zijn gekend, hoger reeds aangehaald werk, vermeldt noch de rederij Bosmans die het schip bezat, noch het schip zelve.

Maar wijlen de Heer Em. Beuckeleers-Donche, M.I.N.A., destijds Conservator van het Antwerps stedelijk Scheepvaart Museum ⁽⁷⁾ (door hem opgericht en rijkelijk begiftigd), schreef nopens de Phoenix een interessant artikel in Lichtbaken van 3 februari 1933, orgaan van den Vlaamschen Scheepvaartbond.

Wij kunnen aan de verleiding niet weerstaan dit artikel hier over te drukken :

Uit de geschiedenis van ons scheepvaartwezen
Het Mechelsch Wonder

Een titel, die al dadelijk een vraagteken doet oprijzen voor oningewijden en die zijn talrijk, want men moet al een mooien leeftijd achter de rug hebben en dien midden in het scheepvaartbedrijf hebben doorgebracht, om herinneringen te kunnen ophalen aan het « Mechelsch Wonder », eigenlijk een schip, dat een zekere populariteit gekend heeft, waaraan een plezierig folkloristisch bijsmaakje vastzit.

We zouden het jammer vinden, moest de herinnering aan het « Mechelsch Wonder » in de nevel der vergetelheid ondergaan en daarom willen we een en ander over dat wonderschip vertellen, tot leering en vermaak van het huidig geslacht, dat over 't algemeen zo weinig afweet van de ontwikkelingsgang van het scheepvaartbedrijf.

Het « Mechelsch Wonder », dat officieel de « Phenix » heette, werd in 1828 te Mechelen te water gelaten. In het werk van G. Bernaerts :

(5) zie Beetemé, Tome II, Blz. 75.

(6) Wat de tonnenmaat betreft, moeten wij hier bijvoegen dat L.R. 209 Ton opgeeft maar Belg. Veritas : eerst 302 Ton en later 220 Ton. Na 1867 komt het schip niet meer voor in de registers van de Belgische Veritas.

(7) sedertdien opgenomen in het Nationaal Scheepvaartmuseum.

« De Zeevaart te Mechelen » (1873), wonen we deze plechtigheid bij. Het is een kleurig tafereeltje, door de schrijver zelf ontleend aan het « Algemeen Aankondigingsblad van Mechelen » (1828 - N° 41). We schrijven het hier over :

« In de maand Mei 1826 werd in den tuin van het Derde Huis »
» buiten de Waterpoort tegenover de Dijle alhier, voor rekening van de »
» Heeren Gebroeders Bosmans dezer stad, op stapel aangelegd een »
» zeeschip zoo genaamd Schoner van ongeveer 140 last en gisteren in »
» den namiddag (Vrijdag, den 9n October 1828) hadden wij het »
» genoeg en de voldoening dezen voortreffelijken bodem, allerbest »
» sterk ingericht en getimmerd, te zien afloopen.

» Een ontzaggelijke menigte had zich daartoe op de beide oevers »
» der rivier, andere met kleine gepaviseerde vaartuigen ter plaatse »
» begeven : in twee aldaar opgeslagene tenten bevonden zich ook de »
» stedelijke regeering en andere autoriteyten, vele dames en bijzondere »
» personen om die voor dergelijken bodem alhier buitengewone »
» verrichting, bij te wonen. Die menigte, de bijzondere ligging van het »
» schip hetwelk daartoe den doorgegraven grooten weg behoorde door »
» te snellen, maakte het geheel een zoo levendig als aangenaam tafereel, »
» waarbij dan ook die verrichting omtrent vijf ure, met alle inspanning »
» van krachten begon en de Schoner ten zes ure zeer zacht en trotsch »
» de rivier intrad onder het aflossen van geschut en het algemeen »
» gejuich; hierop volgden de gelukwensen aan de eigenaars; dat ook »
» hunne Schoner « de Phenix » even duurzaam, deszelfs naam getrouw »
» blijve ».

Bernaerts noteert verder :

« Deszelfs vorm was ver van zwierig te zijn. Dit belette niet dat »
» het schip steeg was op zee en snel onder zeil. Het werd dan ook een »
» der oudste schepen van Belgies marinen. De Phœnix was eerst als »
» Brik opgetakeld. Daar het zulk groot tuig zonder gevaar niet dragen »
» kon werd dit, na de eerste reis, in schooner of goëlet herschapen ».

Hoe het schip er uit zag, vernemen wij uit de registers van het « Bureau Veritas » en verder uit de mond van Victor Van De Venne, die er werkzaam aan was, en wijlen Jan Kuyper, die er op vaarde als scheepsjongen toen zijn vader er gezagvoerder van was.

Volgens « Bureau Veritas » register van 1836, het oudste uit de verzameling van het Scheepvaartmuseum, was het een galjoot, die als schoener was opgetuigd : fokkenmast met fok-mars-, bram- en bovenbramzeil, twee kluivers, gaffelzeil met giek, grootmast met gaffelzeil

en giek, gaffeltopzeil en stengestagzeil. Het mat 220 ton, lag geladen 13 voet diep en was bestemd voor grote kustvaart (grand cabotage).

Dat scheepsbouwers daarom nog geen scheepsbouwkundigen zijn, vond in dit geval een treffend voorbeeld. Het schip leek meer op een Scheveningsche bom dan op een galjoot. Ook een vaartuig heeft zijn esthetiek en die was hier ver te zoeken. De « Phenix » was buitensporig breed en daardoor van een logheid, die potsierlijk aanded. Het moet ons dan ook niet verwonderen dat de spotlust van het Antwerpsch havenvolk bij het zien van dit ongewoon verschijnsel op scheepsbouwkundig gebied al dadelijk tot uiting kwam in de schimpnamen « Mechelsch Wonder » en « Rommedom Leelijk », die spoedig op ieders lippen lagen.

In 1836 vinden wij C. Kuyper als kapitein vermeld. Naar dezes zoon Jan kwam het « Mechelsch Wonder » ten onrechte als galjoot in de registers van het « Bureau Veritas » voor. Hij beweerde dat het een kof was en wij kunnen dat gerust aanvaarden.

Dat het vaartuig stevig gebouwd was, bewijst het feit dat het zekeren dag — altijd volgens Jan Kuyper — door het staketsel van het havenhoofd te Oostende voer en dit sterk beschadigde, terwijl het er zelf ongedeerd vanaf kwam. Deze laatste bewering laat ik voor rekening van wijlen mijn vriend Jan Kuyper. Dat hij zich aan een vleugje overdrijving bezondigde, zal wel toe te schrijven zijn aan de liefde voor zijn schip.

Boven het berghout aan beide zijden van den achterstevan was een schelvischoog geschilderd, waaronder het volgend boertig rijmpje :

Rommedom leelijk rommedom rond
Met twee schelvischoogen op mijn kont ⁽⁸⁾

Bij het scheepsvolk was het « Mechelsch Wonder » of de « Rommedom Leelijk » zeer populair, zooals blijkt uit het satirisch gerijmel op dit zonderling exemplaar uit de scheepswereld, dat lang mondgemeen was te Antwerpen :

Rommedom Leelijk is mijn naam
Om zeilen te voeren ben ik bekwaam.
En als d'ander gaan reven en knoopen,
Begint Rommedom Leelijk maar eerst te loopen.

(8) Wat een lelijk woord, niet? Maar voor oningewijden willen wij hier bijvoegen dat onze binnenvaart-scheepsbouwers en ook bij de schipperij het achterste gedeelte van de romp van een schip, technisch « kont » genoemd wordt.

In 1866 werd het « Mechelsch Wonder » openbaar verkocht aan de Oostendsche reeders L. Lanoyeert & C°. Van « Phenix » werd het toen omgedoopt tot « Phare » en kapitein Quickfall nam er het bevel over.

Aangaande de verdere lotgevallen van het « Mechelsch Wonder » tasten wij van dan af in het duister. Persoonlijk, en mij beroepend op eigen ervaring, ben ik geneigd aan te nemen dat het gesloopt werd. Een houten zeilschip met straks veertig jaar vaart heeft zijn besten tijd gekend, om niet te gewagen van den staat van minderwaardigheid waartoe het noodzakelijk moest vervallen zijn in een tijdperk, waarin de zich snel ontwikkelende stoomvaart steeds hogere eischen stelde.

We zijn er ons wel van bewust dat de enkele gegevens, die we in deze vluchtige schets hebben verwerkt, kunnen aangevuld en we hopen stellig in de toekomst nog een en ander in verband met ons onderwerp machtig te worden. Intusschen meenden we verdienstelijk werk te verrichten met nu reeds van wal te steken en mogelijk een ietsje belangstelling te wekken voor deze anecdotisch-getinte bladzijde uit de zozeer verwaarloosde geschiedenis van het scheepvaartwezen ten onzent.

Em. BEUCKELEERS-DONCHE, M.I.N.A.
Conserv. v. h. Scheepv.-museum.

★ ★

III. ANTWERPSE BRIK « SOPHIA-DOROTHEA »

mat 184 Ton, hoorde toe aan de Antwerpse reder Jean Key.

Wij drukken hier de afbeelding af van een tekening berustend op het stedelijk archief te Antwerpen, in de linker bovenhoek gemerkt « Sophia Dorothea 1830 Gift Mw Van Kerckhoven ».

Wijlen Kan. Fl. Prims publiceerde in Antwerpiensia 1929 (Derde Reeks) een interessante bijdrage nopens dit schip en de familie Key, waaraan wij ontlene wat volgt :

Kan. Fl. Prims herinnert er terecht aan dat in de eerste helft van de vorige eeuw onze reders tevens handelaars waren, d.w.z. dat zij hunne schepen voor hun eigen overzeese handel gebruikten, maar ze niet ter beschikking van derde verladers stelden.

Zulks was dan ook het geval met Jean Key.

Zo lezen wij dan bij Prims dat de Sophia-Dorothea op 29 mei 1834 thuis kwam van Habana met aan boord 719 kassen suiker, 259 zakken

koffie en 43.000 cigaren, het alles voor rekening van Jan Key zelve.

Willem Key, de stamvader van de Antwerpse Key's, was geboren te Bierbeek op 12 december 1737 en kwam zich te Antwerpen vestigen rond 1769.

Zijn oudste zoon, Jan Baptist, werd geboren op 29 november 1771. Hij (wij citeren hier verder Kan. Fl. Prims) trad op 2 januari 1800 in vennootschap met Jos. Verbuecken en Adriaan Reusens « om handel te drijven in alle artikelen die voordeelig schijnen zullen en dit onder de maatschappelijke naam van J.G. Verbuecken. »

In 1825 was Jan Key geen lid meer dezer vennootschap en kocht hij samen met Jan Elsen en van Linden de brik Télémaque die herdoopt werd in Guillaume. Ze mat 179 Ton.

In 1827 deed onze reder-koopman een brik bouwen bij Louis Marguerie te Antwerpen. Zij werd Sophia-Dorothea gedoopt en mat 184 Ton.

Het nieuwe schip had de naam gekregen van de vrouw van zoon Willem die op 16 mei 1826 gehuwd was met Sophia Dorothea Adriaensen.

Kapitein Petit voerde het bevel over deze nieuwe brik, die in dienst bleef van Jean en Willem Key tot in 1843, wanneer ze verkocht werd aan reder Spilliaert.

Een derde schip werd in 1828-1829 nog gebouwd bij L. Lecarpentier en werd gedoopt « Jean Key ». Het was een driemastbark groot 380 Ton. Willem had een zoon die ook weer Jean Baptist Key heette, maar reeds overleed op 10 december 1849.

Op onze afbeelding voert de Sophia Dorothea (even als de hiervoor afgebeelde Diana) nog de Nederlandse vlag. Wij lezen bij Prims dat de Sophia Dorothea met kapitein Petit in 1834 uitvoer naar Singapore en van nu af de Belgische vlag voerde.

Later werden nog de « Marie Key » aangeschaft (Marie was een dochter van Willem en gehuwd met Gustaaf van Kerkhove) en de « Charles » naar de naam van een kleinzoon, zoon van Marie.

Na 1854 werden de schepen van de hand gedaan, behalve de « Charles » die in 1860 verkocht werd, en was hiermee de redersactiviteit van de familie Key ten einde gekomen.

Willem Key stierf op 23 oktober 1884; Sophia Dorothea Adriaensen overleed op 28 september 1890.

IV. TWEE ANTWERPSE DRIEMASTVOLSCHEPEN, DE « VASCO DE GAMA » EN DE « JOHANNA ELISABETH »

Het is de reproductie van een tamelijk grote, gekleurde Japanse prent in bezit van ons medelid, de Heer J. Beuckeleers, zoon van onze hogergenoemde Em. Beuckeleers en die deze unieke afbeelding destijds kocht uit de successie van de Heer Joostens, afstammeling van reder M. Joostens.

De gravure, die 79 cm × 51 cm. meet, draagt het onderschrift « Baay en stad van Nagasakey, met de Nederlandse schepen « Vasco de Gama » en « Johanna Elisabeth », onder bevel van de kapiteins Bezemer en Mesdach, Augustus 1823 » (9).

De « Vasco de Gama » die 307 Ton mat, hoorde toe aan de rederij M.J. de Cock, de « Johanne Elisabeth » mat 333 Ton en was eigendom van M. Joostens (10).

De eerste lijst Belgische reders die Beetemé (zie hoger) ons mededeelt, dateert van 1830. In deze lijst komt De Cock J.N. voor met 8 driemastschepen, 2 brikken en 5 koffen, metende van 147 tot 950 Ton.

Nicolas de Cock vertegenwoordigde het huis te Antwerpen en vestigde er nadien de firma « Bisschop-Basteyns en N.J. de Cock ».

Na de omwenteling van 1830 week de firma N.J. de Cock uit naar Rotterdam. Het was een onzer voornaamste rederijen (11).

Mathias Joostens van Zoersel vestigde zich te Antwerpen rond 1800. Hij overleed op 28 november 1830 in de ouderdom van 63 jaar. Zijn zoon Constant zette de zaken voort samen met zijn moeder, Catherina Stuyck. Vader Mathias had een enorme fortuin nagelaten (12).

M. Joostens vinden wij in de lijsten van Beetemé :

in 1830 met 1 driemaster, 2 brikken en 2 koffen (163 tot 333 Ton)

1837 met 1 brik en 1 bark-kof, 240 en 280 Ton.

1840 nog met 1 brik van 240 Ton, de « Constant ».

1842 nog met 1 brik de « Constant » maar nu opgegeven als metende 233 Ton, daarna komt reder Joostens niet meer voor.

(9) Die mooie prent, gouache op zijde, van de hand van een onbekende Japanse kunstenaar, was te zien op de tentoonstelling Het Schip, sleutel van de Wereld, gehouden in de Stedelijke Feestzaal te Antwerpen van 15 juli tot 15 september 1958 (in de catalogus dezer tentoonstelling vermeld onder de hoofding « Negentiende eeuw » n^o 6, op Blz. 41).

(10) de eerste gevestigd te Gent (hierna M.J. de Cock et frères), de tweede te Antwerpen.

(11) zie Beetemé, Deel II, Blz. 62.

(12) Deze Mathias Joostens zou later de held zijn van de gekende roman van Hendrik Conscience : « Een 0 te veel ».

Op onze houtsnede voeren beide schepen vanzelf sprekend de Nederlandse vlag. De « Johanna Elisabeth » (links) voert daarbij ook de vlag van het Antwerps Zeemanscollegie met kennummer 81. De « Vasco de Gama » van de Gentse rederij voert de rederijvlag met de letters D.7.C.

Maar nu stelt zich de vraag : hoe kwamen onze beide schepen in Japan terecht ?

Hierover kunnen wij mededelen wat volgt, ontleend aan « Oud en nieuw Japan », door H.H. Van Kol. Rotterdam, 1921 :

Japan werd ontdekt door een avonturier, Fernan Mendez Pinto genaamd, toevallig, bij een schipbreuk in 1542.

Pinto werd weldra gevolgd door Spaanse en Portugese kooplieden en missionnarissen (w.o. Franciscus Xaverius) en vonden deze een goed onthaal tot in 1587 een edict alle vreemde godsdienstleraren verbande en weldra alle vreemdelingen onder deze ban vielen en alle havens voor vreemde kooplieden gesloten werden, behalve Nagasaki waar alleen de Hollanders nog mochten handel drijven op het eiland Deshima in de baai van Nagasaki gelegen.

Van de Hollanders werd aangenomen dat ze uitsluitend kwamen om handel te drijven en geen missionnarissen meebrachten. Zij mochten echter niet op het vasteland komen, tenzij dat jaarlijks de President van de Oost-Indische Compagnie, over een afstand van 1410 km. een tocht naar Yedo (Tokio) moest maken om de Japanse vorst hulde en geschenken te brengen.

Het handelsmonopolium van de Hollanders duurde van 1611 tot 1385 toen op 8 juli van dat jaar aan de ingang van de baai van Tokio de « zwarte schepen » verschenen van de Amerikaanse Commodore M.C. Perry.

Er kwamen nu weldra tractaten tot stand waarbij ook handel toegelaten werd met de Verenigde Staten van Noord-Amerika, Frankrijk en Engeland. Maar het Nederlands zou nog lang de enige vreemde taal blijven waarvan de Japanners kennis hadden.

*
**

V. DE BRIK « JOSEPHINE »

Waterverfschildering in bezit van het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen.

De « Josephine » hoorde toe aan reder Muskeyn. Deze bezat volgens Beetemé in 1830 2 brikken, de « Vrede », groot 120 Ton, en

de « Josephine », groot 210 Ton. In de latere lijsten komt Muskeyn niet meer voor.

Muskeyn was in zijn tijd een merkwaardige figuur.

Wij lazen in de Jubileum Uitgave die het Koninklijk Belgisch Zeemanscollege in 1957 liet verschijnen, wat volgt :

Joseph, Augustin, François MUSKEYN. Was een kapitein met grote faam. Behoorde tot een begoede antwerpse familie. Verwierf beroemdheid bij de zweedse vloot; werd raadsman van Napoleon en één der voornaamste bezielers in de strijd der franse vloot tegen Engeland. Deed veel voor de heropbloei van Antwerpen, waar hij onder meer een groepering van scheepsexperten stichtte, gehecht aan de rechtbank van Antwerpen. Door zijn toedoen werd er alhier een burgerlijke zeevaartschool opgericht. Vestigde zich uiteindelijk als reder te Antwerpen in 1820. Het is omstreeks die tijd dat hij het Zeemans Collegie stichtte. Hij wist de vereniging een stevige kiel te geven, want zij stond onder bescherming van de burgemeester Fl. Van Ertborn. Na de omwenteling van 1830 zal Muskeyn blijven ijveren voor de welvaart van Antwerpen en het afschaffen van de tolrechten op de Schelde. Deze man van uitzonderlijk formaat stierf in 1841.

De Jubileum Uitgave in kwestie deelt ook de originele statuten mede van het Antwerpsche Zeemans Collegie « gegrondvest te Antwerpen den 3 junius 1819 ».

Art. 1 vermeldt :

« Dit Collegie is en blyft zaemend gesteld uyt vaerende en rustende »
» zee capiteins, van wiens gedrag en character wy onderling bekent zyn »
» en mede willen werken tot bevordering van Navigatie en Zeevaerd. »
» Niemand anders kan of mag in dit Collegie aengenomen worden of »
» moet geboren Nederlander zyn en onder Nederlandse vlag vaeren en »
» eenen Uytlander zijnde moet bewysen geven dat hy in de Nederlanden »
» woonachtig en onder gemelde Vlag vaerende is; alsook dat hy zyne »
» lasten en contributies betaelt als eenen getrouwen Ingezetenen »
» betaemd. »

VI. DE SCHOENERKOF « JEANNETTE »

De Jeannette hoorde toe aan de Wed. P.J. Van Look die in 1842 een dogger, de « Henriette » van 97 Ton en een schoenerkof de « Jeannette » van 197 Ton bezat.

De « Jeannette » werd gebouwd te Antwerpen in 1837, stond onder bevel van Kap. C.J. Divoort (1847), later van Kapt. Chs. Helmoortel.

De églomisé, of achterglasschildering, die wij hier afbeelden, hoorde destijds thuis in de verzameling Choveau te Brussel. Deze verzameling werd in 1954 door de stad Antwerpen aangekocht voor het Nationaal Scheepvaartmuseum met gelden daartoe samengebracht door « De Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum », V.Z.W.D.

VII. DE DRIEMASTERBARK « AIGLE »

mooie églomisé in het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen.

Deze bark mat 245 Ton en werd gebouwd te Oostende in 1839. Zij hoorde toe aan de Oostendse reder E. De Brouwer, die niet voorkomt in de lijsten bij Beetemé.

In de Veritas registers verschijnt de « Aigle » in 1842 onder bevel van Kap. J. Vandesteene.

Van 1843 tot 1845 wordt Kap. J. Ghillegodt opgegeven en van 1846 tot 1850, Kap. C. Nassel.

Na 1850 komt de « Aigle » niet meer voor ⁽¹³⁾.

VIII. DRIEMASTGALJOOT « MARIE »

Eglomisé in bezit van de Heer J. Van Beylen, te Antwerpen.

De « Marie » werd gebouwd te Antwerpen in 1841, mat 275 Ton en hoorde toe aan de rederij Spilliaerd-Caymax te Antwerpen. Het schip voer onder bevel van Kap. C.J. Geberding.

Evenals de vorige achterglasschildering wordt het schip afgebeeld bij Vlissingen met een loodskotter op het tweede plan. Volgens ons de Heer Van Beylen destijds mededeelde, is deze églomisé van de hand van P. Weyts die talrijke achterglasschilderingen maakte (zie meer hierover in de bijdrage Vlaamse Maritiem Achterglasschilderijen van de Heer J. Van Beylen in deze Mededelingen).

Spilliaerd-Caymax was een belangrijke rederij. Wij vinden haar vermeld bij Beetemé in 1837 met 1 driemastbark en 2 schoeners, metende 240, 113 en 159 Ton. Voor 1840 geeft Beetemé op : 4 schoeners (van 90 tot 126 Ton), 1 driemastbark van 246 Ton en 1 schoener-

(13) inlichtingen ons destijds verstrekt door ons medelid, de Heer J. Van Beylen, assistent-dienstleider bij het Nat. Scheepvaartmuseum te Antwerpen.

kof van 175 Ton. Voor 1842 vinden we onze « Marie » (of « Maria ») van 275 Ton en 1 schoenerkof van 162 Ton, 1 kof van 90 Ton en 1 schoener van 127 Ton. 1848 geeft : 1 driemastgaljoot van 275 Ton, 1 schoenerkof van 163 Ton, 1 kof van 93 Ton, 1 schoener van 127 Ton, 1 driemastvolschip van 476 Ton, 1 schoener van 105 Ton en 1 schip, « de Vierge Marie » ex « Sophie Dorothée » van 184 Ton.

In 1854 telt de vloot 12 schepen waarbij 4 driemastvolschepen waarvan de grootste de « Léopold 1^{er} », 656 Ton meet. In 1858 komen nog slechts 7 schepen voor en in 1868 nog slechts 2, een driemastbark en een driemastvolschip van 278 en 824 Ton.

Trouwens in 1853 was met een kapitaal van Fr. 5.000.000 en een staattussubsidie, een « Société Belge des Bateaux à vapeur transatlantiques » gesticht waarin de « Société Générale » van Brussel voor Fr. 1.000.000 aandelen had genomen en Spilliaerd-Caymax, samen met Nottebohm, Weber, Michiels Loos en hun vrienden : 1500 aandelen van Fr. 1.000.

P. Spilliaerd-Caymax werd « gérant » alsmede van een tweede vennootschap, de « Société de Bateaux à Vapeur entre la Belgique et l'Amérique du Sud », opgericht in 1855 met een kapitaal van Fr. 3.000.000.

Ongelukkiglijk waren deze ondernemingen alles behalve gelukkig en lieten zij gevoelige verliezen na voor hun aandeelhouders (14).



IX. TOPZEILSCHOENER « OCTAVIE »

Eglomisé in bezit van het Nationaal Scheepvaartmuseum. Schenking van Mevrouw Henri Baron-Van Regemortel te Parijs door tussenkomst van Mevrouw L. Leblon te Antwerpen.

De « Octavie » was een topzeilschoener die we bij Beetemé vinden in 1837 en in 1840 met 103 Ton, ook in 1842 en in 1848. Zij voer onder bevel van Kap. J. Petersen en later van Kap. Jepsen en hoorde toe aan de rederij Egide van Regemortel van Antwerpen, die aldaar op 2 januari 1866 in de ouderdom van 77 jaar overleed waarna zijn handelszaak gelijkwideerd werd. Wij zeggen : handelszaak, want Egide van Regemortel zoals alle andere reders van zijn tijd, was in de eerste plaats koopman, en deed regelmatig zaken op Marokko (hij bezat een

(14) zie G. Beetemé, Deel II, Blz. 280-284.

« comptoir » te Mogador) en op Brazilië, waar Maranham en Para regelmatig door zijn schepen bezocht werden (15).

Beetemé geeft voor deze rederij in 1830 : 2 schoeners, een galjoot en een driemaster van 81 tot 500 Ton, voor 1837-1848 : 3 brikken, 2 schoeners en 1 driemaster van 79 tot 504 Ton.

★
★★

X. DRIEMASTVOLSCHIP « MICHIELS LOOS »

Wij geven hier de afbeelding van een églomisé nogmaals in bezit van het Nationaal Scheepvaartmuseum.

De « Michiels Loos » werd gebouwd in 1861 te Newbury Port en vaarde tot 1876 in bezit van de rederij Michiels-Loos van Antwerpen. Het was een driemastvolschip van 1240 Ton. en stond onder bevel van Kap. Ch. Parmentier en van Kap. T. Zellien.

Jean Lambert Michiels, geboren in 1797, huwde Josephine Loos in 1827 en onderhield weldra drukke handelsrelaties met Brazilië en Havana, waar hij een bijhuis oprichtte. In 1848 trad zijn schoonzoon, François Dhanis in de zaak, en zou deze na het overlijden van Jean Lambert Loos in 1868, de firma voort besturen tot aan zijn dood in 1881, waarna de vennootschap likwideerde (16).

In Beetemé's lijsten vinden wij voor 1830-1848 voor deze rederij : 2 brikken en 1 driemastbark van 200, 201 en 339 Ton, voor 1852-1858 : 1 brik en 2 driemastbarken van 329, 283 en 442 Ton, voor 1862-1868 : 4 driemastbarken en 4 driemastvolschepen (waaronder de « Michiels-Loos ») van 239 tot 1240 Ton voor de barken en 283 tot 1531 Ton voor de volschepen.

Zoals reeds vroeger vermeld (zie onder VIII - Driemastgaljoot « Marie ») zou « Michiels-Loos » ook deelnemen in de Société Belge des Bateaux à Vapeur Transatlantiques, gesticht in 1853 (en in 1857 in de toen gestichte Société Commerciale et Industrielle d'Anvers (17) die echter reeds in 1859 ontbonden werd.)

Galjoten en koffen komen nu niet meer voor, driemastschepen van steeds grotere tonnages treden op het voorplan.

★
★★

(15) idem, idem., Blz. 63.

(16) zie Beetemé II, Blz. 119-120.

(17) idem, idem, Blz. 287-288.

XI. DRIEMASTVOLSCHIP « MARNIX DE STE ALDEGONDE »

Wij geven hier een afbeelding van een scheepsmodel van de « Marnix de Ste Aldegonde », aanwezig in ons Nationaal Scheepvaartmuseum.

Dit schip was te Antwerpen gebouwd bij Louis Marguerie en mat 600 Ton. Het was het eerste schip dat de Schelde afvoer na de afschaffing van de tolgelden en wel op 1 augustus 1863 onder bevel van Kap. Couderé, en hoorde toe aan de rederij Theodore C. Engels & C^o.

Theodore Engels werd te Amsterdam geboren in 1819 en kwam zich te Antwerpen vestigen rond 1835 als algent van een graanhandelaar uit Riga. In 1856 stichtte hij de nog steeds bestaande Assurantievennootschap « Le Lloyd Belge » en werd hij reder in 1860 (18).

Hij liet een aanzienlijk aantal schepen bouwen en ook reeds stoomschepen.

In de lijsten bij Beetemé vinden wij voor 1864-1868 : 1 brik, 3 diemastvolscampen en 4 driemastbarken van 251 tot 1050 Ton, voor 1870-1880 : 1 brik, 4 driemastvolscampen, 5 driemastbarken van 251 tot 992 Ton en 2 stoomschepen van 1497 en 2279 Ton en voor 1883-1889 : 2 driemastvolscampen, 2 driemastbarken en 5 stoomschepen van 498 tot 600 Ton voor de zeilschepen en 660 tot 3758 Ton voor de stoomschepen.

De rederij Engels bestaat sinds lang niet meer, maar « Le Lloyd Belge » (« Belgische Lloyd ») is nog steeds een bloeiende verzekeringsvennootschap. Wij vinden onder haar huidige beheerders de Heren Alfred Engels, Gedelegeerd Beheerder, René Engels, Beheerder-Directeur en Théodore Engels, Beheerder, allen afstammelingen van Theodore C. Engels.

De Heer Alfred Engels deed destijds de archieven van de oude rederij naar het Nationaal Scheepvaartmuseum overbrengen en was steeds een mild begiftiger van ons Museum.

Hier nemen wij afscheid van onze oude zeilvaarders. Zoals wij hierboven zagen, doen de stoomschepen hun intrede en zullen deze geleidelijk de oude mooie zeilvaartuigen verdringen en totaal doen verdwijnen, op enige utizonderingen na.

Om te eindigen, willen wij nog de aandacht trekken op wat volgt :

Wij gaven voor ieder schip de tonnenmaat die wij bij Beetemé aantreffen bij het verschijnen van het schip in zijn lijsten.

(18) zie Beetemé II, Blz. 241-242.

Maar, wonderlijk genoeg, werd die tonnenmaat niet behouden in de verschillende opeenvolgende lijsten, maar komen voor sommige schepen tamelijk grote verschillen voor in de opgegeven tonnenmaat naar gelang het jaar. Zo vonden wij o.a. voor de

« Sophia Dorothea », in 1830 :	184 Ton
	1837 : 210 Ton
	1840 : 179 Ton
	1842 : 179 Ton
« Octavie », in 1837 :	103 Ton
	1840 : 103 Ton
	1842 : 112 Ton
	1848 : 130 Ton
	1852 : niet vermeld
	1854 : 127 Ton
	1856 : 138 Ton
1858/1860 :	138 Ton

Het gaat hier om volume tonnen en wel ter grootte van 150 m³.

De meting van de zeeschepen geschiedde volgens een Koninklijk Besluit van 1819 en werd de door dit Besluit opgelegde methode in België behouden tot 1883 toen de Moorsom Ton van 2.83 m³ ingevoerd werd.

Volgens Stadssecretaris Dr K.C. Peeters ons destijds mededeelde⁽¹⁹⁾ geschiedde vóór 1883 de scheepsmeting op een zeer empirische wijze, nl. volgens de drie voornaamste afmetingen, nl. de lengte gemeten over het dek tussen vóór- en achtersteven, de gemiddelde breedte en hoogte gemeten op vier punten van de lengte, en werd het product van deze drie maten vermenigvuldigd met 4/9.

Wij vermoeden dat om welke reden ook, onze Belgische schepen destijds af en toe opnieuw gemeten werden en er dan steeds andere cijfers te voorschijn kwamen bij de gevolgde gebruikelijke empirische methode.

Wij mogen ook niet veronderstellen dat Beetemé zo maar fantasie-cijfers opgeeft. Bij verificatie bleken alle opgegeven tonnenmaten de zelfde te zijn als deze die voorkomen in de toenmalige Veritas registers.

(19) Wanneer wij hem nadere inlichtingen vroegen naar aanleiding van zijn bijdrage « Geschiedenis van de jongste havenuitbreidingsplannen » in het Tijdschrift der Stad Antwerpen, december 1956, Blz. 122-139.

Tot slot willen wij hier nog aan toevoegen, dat zo men die oude tonnenmaten van 1.50 m3 wil overbrengen in moderne van 2.83 m3, men niet gewoon deze cijfers totalkaar mag brengen.

Onze Moorsom tonnenmaat-meting geschiedt volgens meer efficiënte, wetenschappelijke wijze, en is het verschil in gevolgde meetmethode zodanig, dat voor zeilschepen althans, de verhouding oude Belgische Tonnenmaat tot moderne Moorsommaat zich voordoet als volgt : 1.083 oude Ton = 1 nieuwe netto-ton, zoals blijkt uit hoger aangehaalde mededeling van Stadssecretaris Dr. K.C. Peeters.

René DE BOCK,

Voorzitter van de Iconografische Afdeling.

BRONNEN :

Anvers, *Métropole du Commerce et des Arts*, par G. Beetemé, Tome I, Louvain 1892, Tome II Première Partie. Louvain 1892, Seconde Partie. Anvers. 1893.

Geschiedenis van Antwerpen door Kanunnik Floris Prims, Deel IX, Met Oostenrijk en onder de Franschen (1715-1814) 2^{de} Boek — De Economische Orde, Antwerpen 1947 en id. Deel X, Nederlandsche en Eerste Belgische Periode (1814-1914) 2^{de} Boek De Economische Orde, Antwerpen 1949.

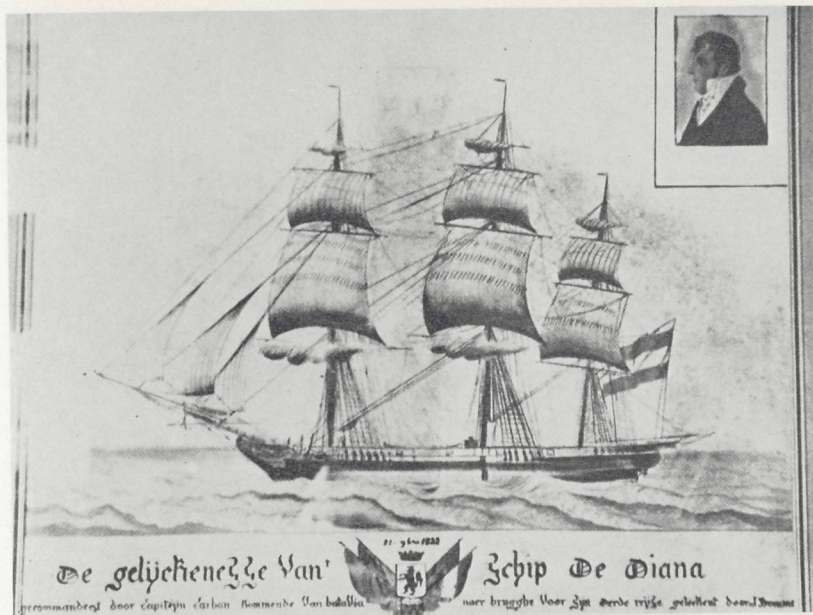
Antwerpiensia 1929 (Derde Reeks), Losse Bijdragen tot de Antwerpsche Geschiedenis, door Floris Prims, stadsarchivaris, Antwerpen. 1930.

Amsterdamsche Almanak voor Koophandel en Zeevaart voor den jare 1831, uitgegeven door het Bestuur van het Collegie Zeemans Hoop, Amsterdam 1830.

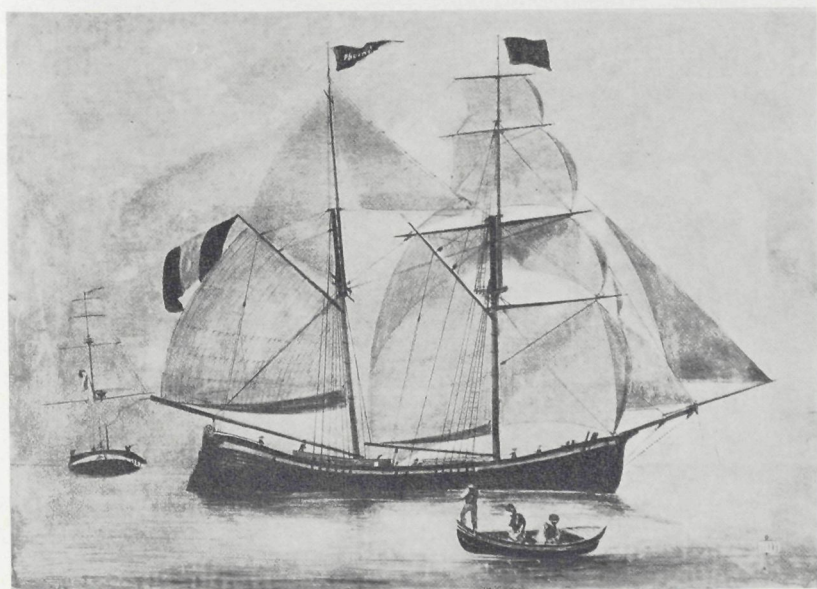
Oud en Nieuw Japan. Grepen uit het Leven, door H.H. Van Kol, met een voorrede van Prof. Dr. M.W. De Visser. Rotterdam 1921.

Het Koninklijk Belgisch Zeemanscollege honderd jaar 1857-1957. Jubileum Uitgave.

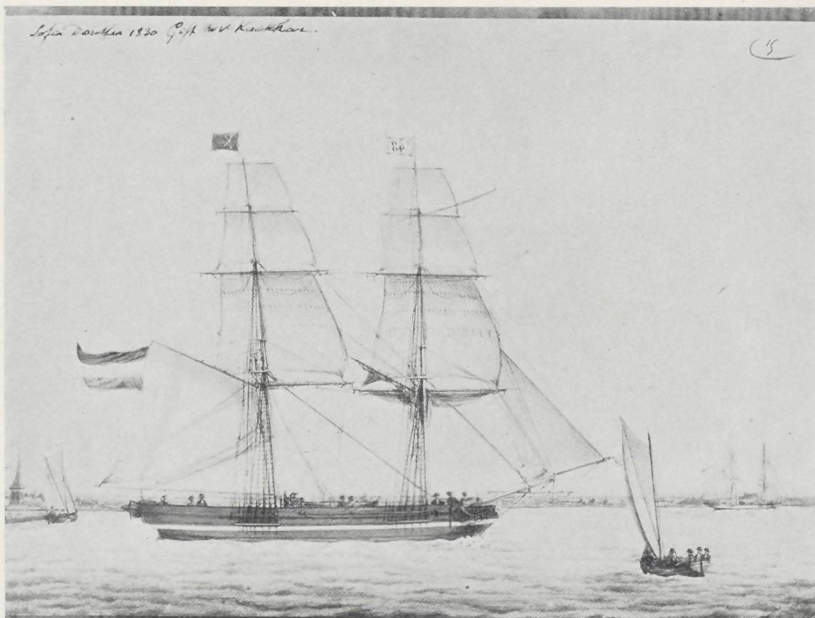
Antwerpen, Tijdschrift der stad Antwerpen. December 1956. Tweede jaargang Nr 4, Havennummer.



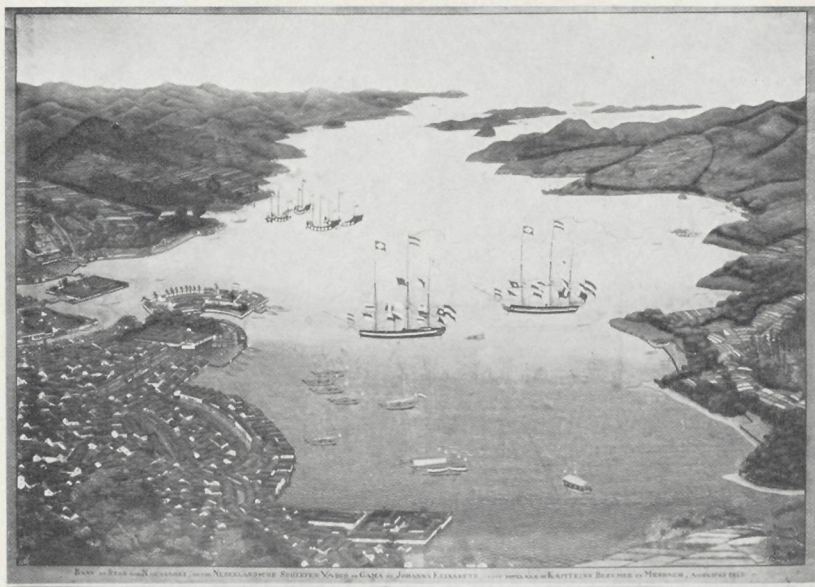
I. Driemastvolschip de « Diana »



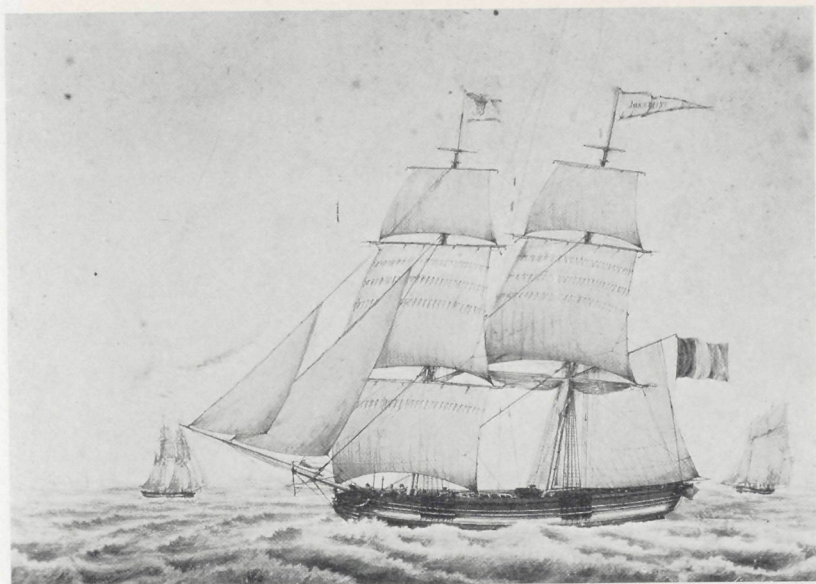
II. Galjoot « Phoenix »



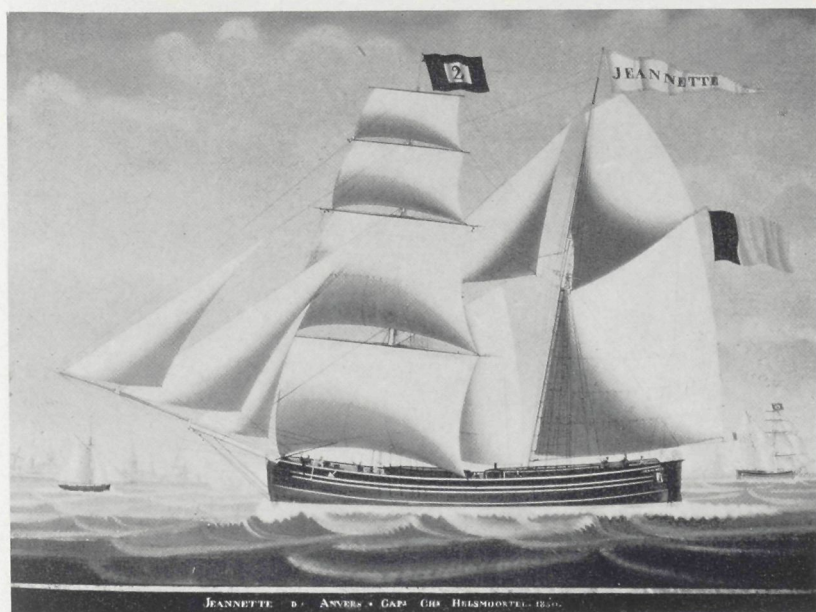
II. De Antwerpse brik « Sophia Dorothea »



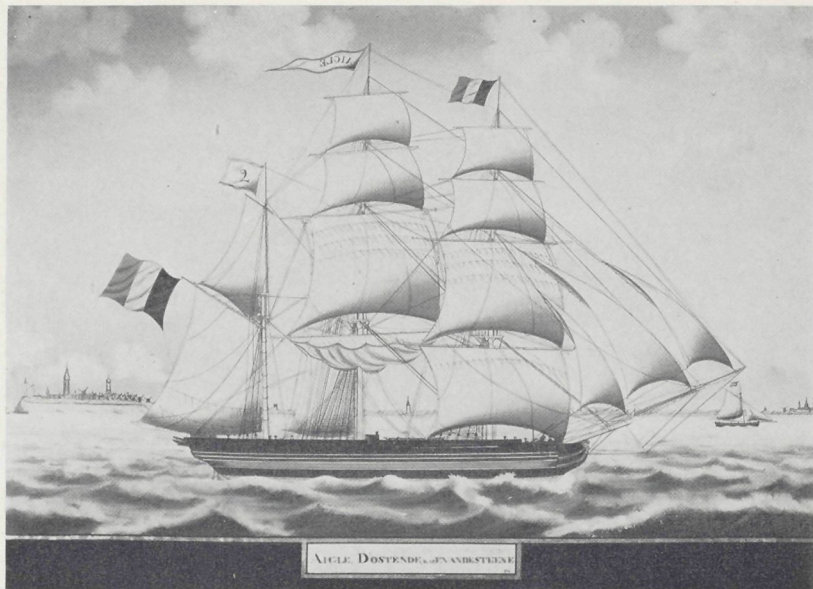
IV. Twee Antwerpse driemastvolschepen,
de « Vasco de Gama » en de « Johanna Elisabeth »



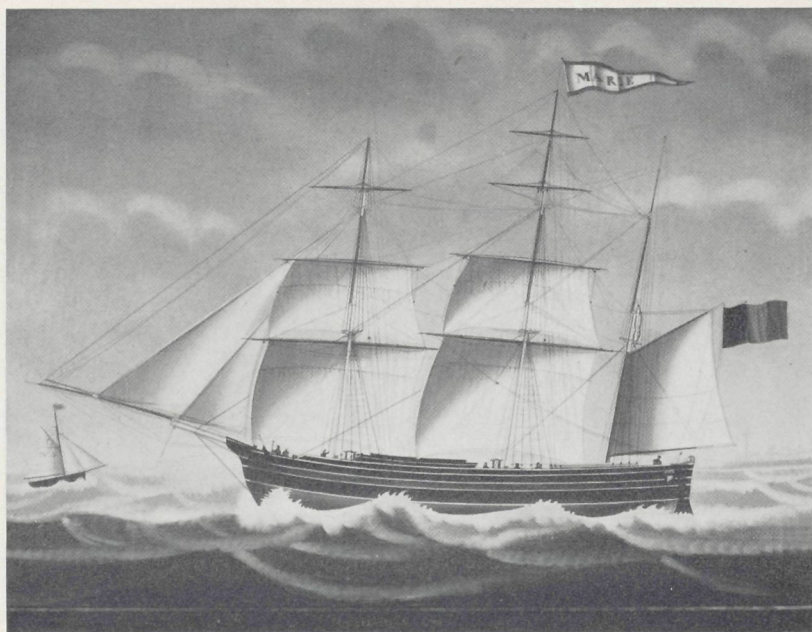
V. De brik « Josephine »



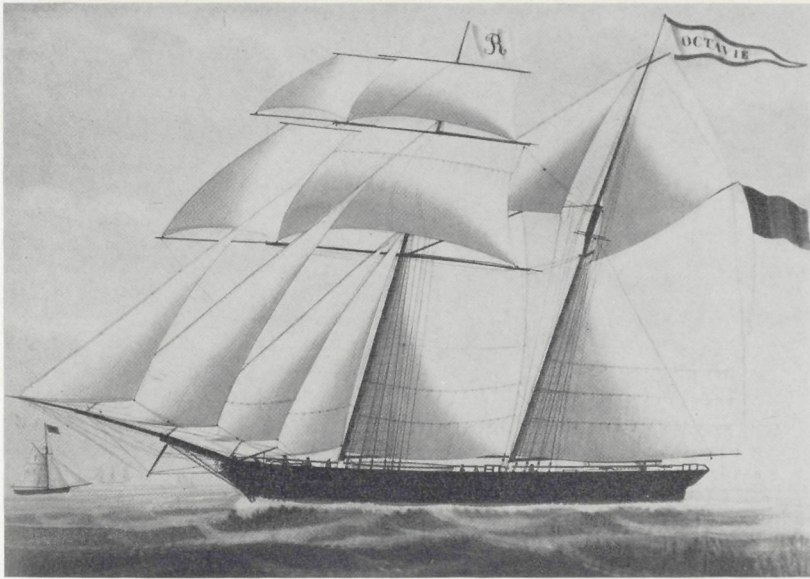
VI. De schoenerkof « Jeannette »



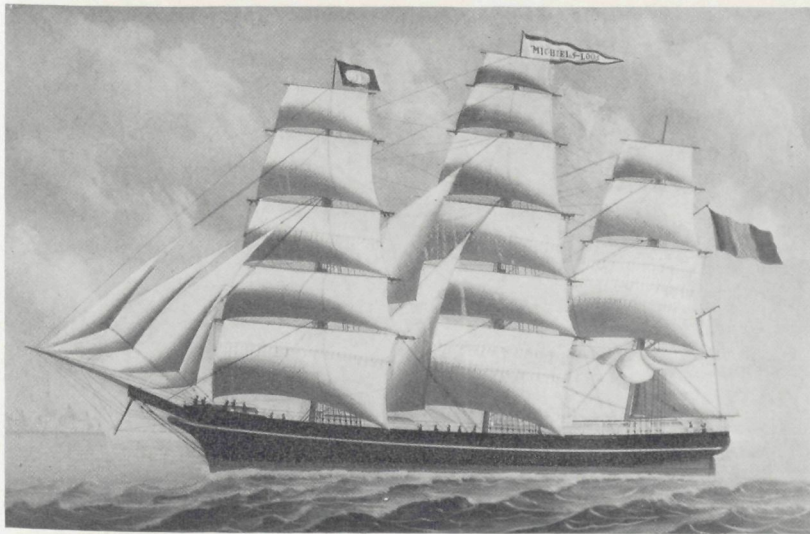
VII. De driemastbark « Aigle »



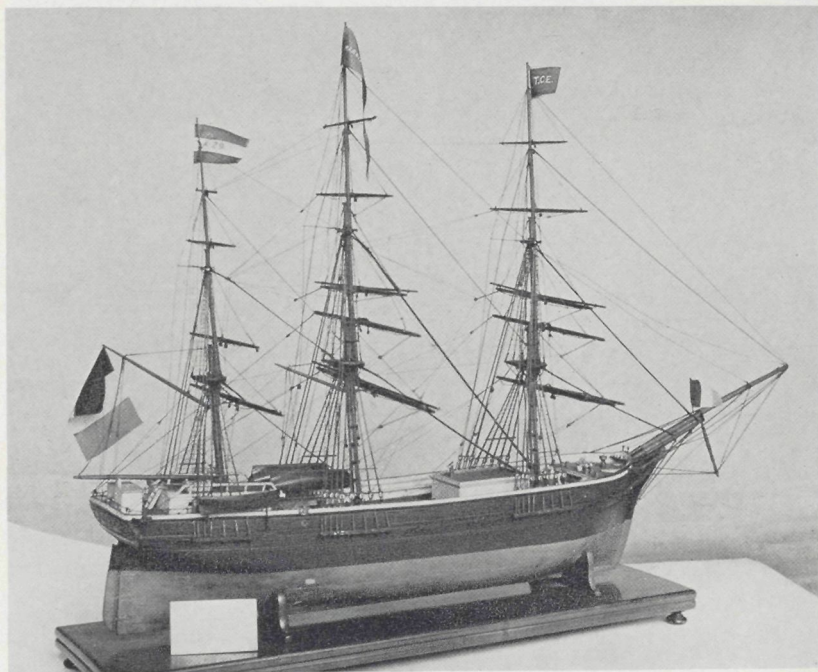
VIII. De driemastgaljoon « Marie »



IX. De topzeilschoener « Octavie »



X. Driemastvolschip « Michiels Loos »



XI. Driemastvolschip « Marnix de Ste Aldegonde »