

# GENTSE MARITIEME REDERS, SCHEEPSMAKELAARS EN SCHEEPSFINANCIERS IN DE NEGENTIENDE EEUW

Guido De Latte

## Inleiding

Een zo goed als onbekend stukje Gents verleden betreft het aandeel van Gentenaars in de zeescheepvaart in de negentiende eeuw. In de hoofdzakelijk Antwerpse en Oostendse publicaties over dit onderwerp blijft het achterwege. Het vormt ook een lacune in het welbekende boek 'Gent op de wateren en naar de zee' dat in 1976 verscheen (1). Nochtans was het Gentse aandeel in de zeescheepvaart niet onbelangrijk.

## Bronnen

In het Rijksarchief te Beveren bevinden zich vier registers van de hypotheekbewaring van Antwerpen, waarin van 1879 tot 1908 alle akten betreffende vestiging, hernieuwing en opheffing van hypotheeken op zeeschepen werden ingeschreven (2). Daarnaast worden nog vijf registers bewaard, waarin gedurende dezelfde periode de eigendomsakten betreffende schepen werden overgeschreven (3).

Het huidige systeem van scheepsregistratie of sloopboekstelling in België gaat terug tot een wet van 4 september 1908. Voordien bestond er in België geen scheepsregister en werden de sloophypotheekakten en sloopseigendomsakten vanaf 1879 'openbaar gemaakt' door inschrijving, respectievelijk overschrijving in de registers, die gebruikt werden en nog gebruikt worden op de grondhypotheekbewaringen voor de onroerende goederen (4).

Mijn werk als sloophypotheekbewaarder en mijn interesse voor geschiedenis hebben mij ertoe gebracht die registers op het Rijksarchief te Beveren te bestuderen en te ontsluiten (5). Dit resulteerde in de publicatie van het boek 'Reders, bankiers en sloopsmakelaars in de Belle Epoque' (6). Het werk geeft historische duiding en commentaar vanuit maritiem perspectief bij de Belgische geschiedenis van de periode 1879-1908, en bij de feiten, personen en schepen die in die periode relevant waren voor de Belgische sloopvaart en de Belgische havens en die ook in de onderzochte registers aan bod komen.

Het boek besteedt ook ruime aandacht aan Gentse personaliteiten en gebeurtenissen die toentertijd, en ook vóór die periode, zeer belangrijk waren in Gent voor de scheepvaart en voor de haven. Het is precies deze informatie die de basis vormt voor dit artikel.



Afb. 1. Achterzijde van het huis De Cock (Nederkouter), heden Instituut van Gent, uitzierend op de Leieoever (ongedateerd, fotocollectie DSMG, Begijnhof, Sint-Amandsberg).

## De familie De Cock

Ons Gents maritiem verhaal start met een onderneming die een grote bloei kende in de Hollandse tijd en in de eerste decennia na de Belgische omwenteling. Een periode dus die voorafgaat aan de invoering in 1879 van het eerste Belgisch systeem van registratie van scheepsakten. Deze firma, de rederij N.J.De Cock & Frère, is echter te belangrijk om onvermeld te laten.

De rederij werd in een eerste fase bestuurd door Nicolaas De Cock en diens broer Auguste De Cock die de rederij tijdens het Nederlands bewind hadden opgericht. Ze telde rond 1830 vijftien zeegaande zeilschepen. Het ging eerst en vooral om de driemasters AUGUSTE, DELPHINE, FANNY, HORTENSE, JAVA, VASCO DE GAMA, LA VILLE DE GAND en L'EMMANUEL. Daar-

naast waren er de bricks DECOCK en LOUISA-AUGUSTA, samen met de kofschepen DIOMEDES, FREDERICA, JONGE NICOLAES, PAULINA en THEODORE.

In een volgende fase trad Auguste DE COCK (Gent 30 december 1804 - Gent 9 juni 1869) (7) meer op de voorgrond. Hij was de zoon van Nicolaas DE COCK en droeg net als zijn oom de voornaam Auguste. Hij was koopman, reder en politicus. Zijn rederij, nog steeds N.J.De Cock & Frère genaamd, had Gent als thuishaven en zorgde voor de aanvoer van verschillende producten die op de Europese markten verhandeld werden: suiker uit Cuba, rogge uit Rusland, zout uit Cadiz (Spanje), wijn uit Bordeaux, levertraan uit Noorwegen, hout uit Riga, tarwe en mais uit Odessa, marmer uit Livorno (Italië), zeep en amandelen uit Marseille, vislijm en potas uit St-Petersburg en koffie uit Haïti.

Tussen 1836 en 1848 liet de rederij met subsidies van de Belgische Staat in het kader van de wet van 7 januari 1837 (8) verschillende schepen bouwen, met name: het kofschip ELEONORE, gebouwd in 1836 te Gent, groot 107 ton, de schoener AUGUSTE, gebouwd in 1838 te Gent, groot 239 ton, de bark MARIA ET LOUISE, gebouwd te Gent in 1830, groot 291 ton, de schoener LOOCHRISTI, gebouwd te Antwerpen in 1839, 281 ton, het schip DIOMEDE, gebouwd te Gent in 1841, de bark THEODORE, gebouwd te Antwerpen in 1841, groot 282 ton, het schip EMMA, gebouwd te Antwerpen in 1840 en het schip VILLE DE GAND, later genaamd PETRONILLE, gebouwd te Gent in 1848, groot 238 ton. De schepen ELEONORE, AUGUSTE, MARIA ET LOUISE, DIOMEDE en VILLE DE GAND werden gebouwd op de Gentse scheepstimmerwerf J. De Landtsheer, gevestigd aan het in 1827 onder Willem I gegraven Handelsdok. In de periode 1836-1859 had de rederij daarbij nog de schoenergaljoot JOSEPH, gebouwd in 1833 te Oostende, in gebruik.

Auguste De Cock was een belangrijke figuur in het Gentse maatschappelijk leven. Hij had bestuursmandaten in talrijke vennootschappen, was agent van de verzekeringsmaatschappij Lloyds te Gent, vice-consul van Frankrijk, Zweden en Noorwegen te Gent, ondervoorzitter van de Kamer van koophandel te Gent en lid van de raad van bestuur van de Bank van Vlaanderen. Als liberaal politicus was hij provincieraadslid en gedeputeerde (1844-1850) en interimair gouverneur (1847-1848) van de provincie Oost-Vlaanderen. Hij was gemeenteraadslid (1852-1869) en schepen (1858-1869) van de Stad Gent. Van 1863 tot 1869 was hij ook senator voor het arrondissement Gent.

De oudste dochter van Auguste De Cock, Marie De Cock, was gehuwd met baron Adrien François Constantin de Goffinet (1812-1886), één van de naaste

medewerkers van Koning Leopold I en Koning Leopold II. Zijn jongste dochter, Louise De Cock, was gehuwd met Edouard De Jaegher (1806-1883), die gouverneur was van Oost-Vlaanderen tussen 1848 en 1871.

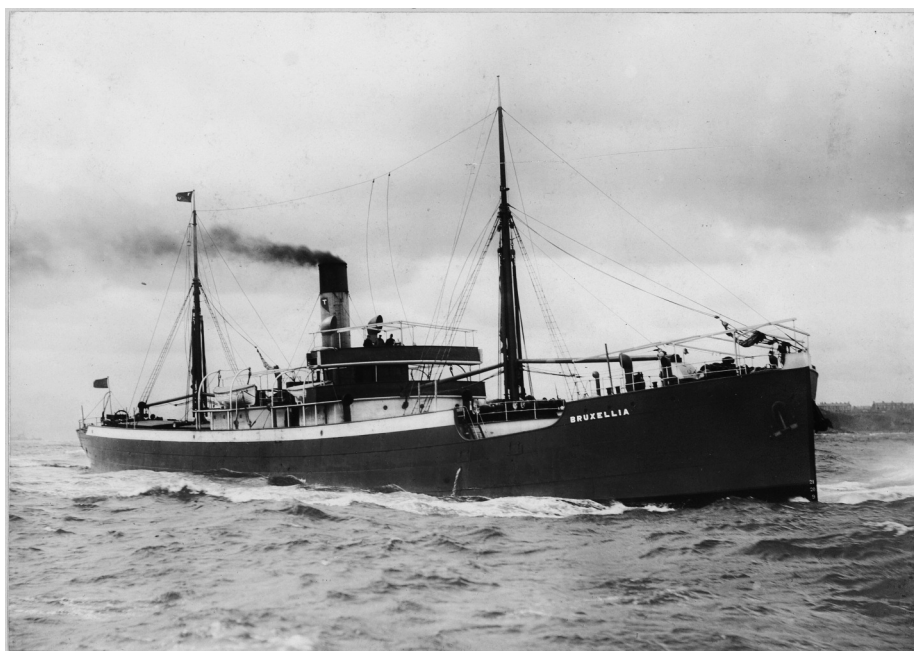
## **De gebroeders Nolson**

De Zeeuws - Vlaamse gebroeders NOLSON, Téléspore Léon Louis, geboren te Terneuzen op 13 april 1876, en Raimond Gaston Emile, eveneens geboren te Terneuzen op 10 september 1879, traden minder op de voorgrond op de Gentse scène (9). Als reders en scheepsmakelaars waren ze echter gedurende een relatief korte periode erg belangrijk. In december 1901 richtten zij de commanditaire vennootschap T. Nolson en Cie op. Deze rederij was bedrijvig tot 1907 (10). Tussen 1902 en 1907 kocht deze vennootschap de zeeschepen FLANDRIA ex ST FERGUS, BELGICA ex WEARMOUTH, BEN MACDIU en ZELANDIA ex ST NICOLAS aan (11).

Op 3 augustus 1907 richtten de gebroeders NOLSON een nieuwe rederij op: de Scheepvaartmaatschappij Ghent Lloyd. Zij deden inbreng in de nieuw opgerichte vennootschap van de reeds vermelde zeeschepen ZELANDIA ex ST NICOLAS, BELGICA ex WEARMOUTH, BEN MACDUI en FLANDRIA ex ST FERGUS. Naast de twee broers namen meerdere, vooral Gentse aandeelhouders deel aan de onderneming: Jules de Vigne, advocaat, schepen en volksvertegenwoordiger, de advocaten Hippolyte Tyman en Edgard Spaey, de expediteur Alfred Van der Straeten, de industrieel Eugène Gabriels, allen Gentenaars, samen met Jean - Edouard Van Tricht (expediteur, Antwerpen) (12). De rederij Ghent Lloyd werd in vereffening gesteld in 1920 (13).

Hierna belichten we kort het wedervaren van de schepen. De BEN MACDIU verging in 1908 en de ZELANDIA ex ST NICOLAS in 1910 (14). De FLANDRIA ex ST FERGUS werd in 1908 verkocht aan de Franse rederij Picot & Julia uit Duinkerken (15). De BELGICA ex WEARMOUTH werd op 11 juni 1920 verkocht aan de rederij Compagnie des Affréteurs Réunis belges te Antwerpen, die het schip de nieuwe naam GLORIA gaf (16). In de periode 1908/1909 liet de rederij Ghent Lloyd volgende vijf nieuwe stoomschepen (17) bouwen op de werf van Short Brothers Ltd te Pallion/Sunderland in Engeland: GANDA, bouwjaar 1908 (1448 ton), in 1911 verkocht aan de Scheepvaart Maatschappij Gylsen (18) te Antwerpen (nieuwe naam WOLHANDEL), in 1916 verkocht aan de rederij Lloyd Royal Belge (19) (nieuwe naam ITALIAER), vergaan in 1924; FLANDRIA, bouwjaar 1908 (1425 ton), verkocht in 1911 aan Antwerpsche Zeevaart Maatschappij (20) (nieuwe naam MENAPIER), vergaan in 1915 na aanval door Duitse U-Boot (21); BRUGIA, 1909 –

(1424 ton), verkocht op 26 in 1911 aan de Antwerpsche Zeevaart Maatschappij (nieuwe naam MORINIER), vergaan in 1915 wegens 'zwaar weer'; de LEGIA, bouwjaar 1909, (1426 ton), verkocht in 1911 aan Antwerpsche Zeevaart Maatschappij (nieuwe naam EBUROON), verkocht op 14 augustus 1916 aan de rederij Lloyd Royal Belge (21), vergaan in 1917 na stranding bij Newfoundland; BRUXELLIA, bouwjaar 1909 (1434 ton), verkocht in 1911 aan Antwerpsche Zeevaart Maatschappij (nieuwe naam NERVIER), in 1916 verkocht aan de rederij Lloyd Royal Belge, vergaan in 1917 na aanval door Duitse U-Boot.



Afb. 2. De BRUXELLIA. Rederij Ghent Lloyd van de gebroeders Nolson (Maritieme Collecties MAS, Antwerpen).

Het STAM te Gent bewaart in de collectie numismatiek een erepenning - object nr. 43 0/3 - die op 11 oktober 1909 door de heer Anseele namens het Gentse stadsbestuur aan de bemanning van de BRUXELLIA werd uitgereikt. De penning was een huldebetoon aan Ghent Lloyd voor het in de vaart brengen van de BRUXELLIA, naar aanleiding van de eerste aanloop van het schip in de haven van Gent (22).

Op 29 april 1909 richtten de gebroeders Nolson ook nog de rederij SA d'Armement Belge-Gantoise (23) op. Van de 22 oprichters onder wie een achttal buitenlanders, vermelden we naast de broers Nolson enkel de Gentenaars: de importateurs (sic) Tessy Schoenmakers en Joseph Delalou, de stuwadoors Eugène Terriijn en Leon De Smet, samen met Edouard De Backer, verzekeraar. In deze rederij SA d'Armement Belge-Gantoise werden door de gebroeders Nolson ingebracht: een stoomschip DANIA in aanbouw, de bouwcontracten voor drie andere stoomschepen en de opties op twee te bouwen schepen. Het maatschappelijk kapitaal bedroeg twee miljoen frank, vertegenwoordigd door 20.000 aandelen van 100 frank. Van deze aandelen werden er 5580 aandelen toebedeeld aan de gebroeders Télesphore en Raymond Nolson, de overige aandelen gingen naar de andere oprichters.

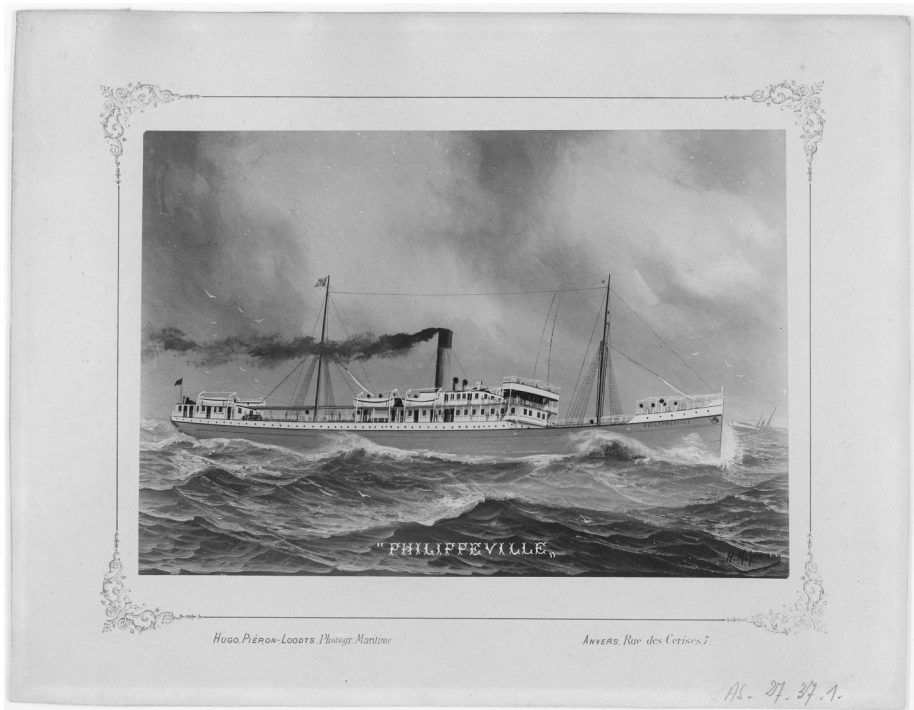
De rederij SA d'Armement Belge-Gantoise zou twee zeeschepen in gebruik hebben gehad. Een eerste schip, de DANIA (24), gebouwd in 1909 (1028 ton) op de werf van Short Brothers te Pallion/Sunderland, werd op 10 maart 1910 verkocht aan Scheepvaart Maatschappij Gylsen (nieuwe naam HOUTHANDEL) en in 1912 verder verkocht aan NV Rotterdamsche Scheepvaartmaatschappij (nieuwe naam: RIDDERKERK). Een tweede schip, de RUSSIA (25) (2105 ton), gebouwd in 1910 op dezelfde werf te Pallion/Sunderland, verging in 1910 door brand.

Daarnaast richtten de gebroeders Nolson bij akte (26) verleden op 26 oktober 1906 voor notaris Albert Tyman te Gent, ook nog een 'Société Anonyme pour l'importation et le commerce des charbons' (voorheen T. Nolson & Cie et A. De Rechter) op samen met Auguste De Rechter, kolenhandelaar te Gent, Gasmeterlaan (*Boulevard du Gazomètre*) en enkele anderen. De gebroeders brachten twee lichterschepen (allèges) in: de CARBONIA en de MARIE die hier niet verder worden besproken (27).

Het succes van de gebroeders Nolson en hun rederijen was tenslotte ook en vooral te danken aan de toenemende Gentse haventrafiek zijnde tegelijk oorzaak en gevolg van de uitbreiding van de Gentse haven, van de verbreding van het kanaal Gent-Terneuzen en van de vestiging van nieuwe industriële ondernemingen in de haven tussen 1880 en 1910.

## De Baerdemaecker

Guillaume César DE BAERDEMAECKER (28), geboren te Gent op 13 februari 1853 en overleden te Nancy op 2 oktober 1903, was scheepsmakelaar en reder. Uit opzoeken bleek dat zijn naam eerst KETELAIR was, nadien gewijzigd in DE BAERDEMAECKER. In 1886 was hij in Gent gedomicileerd, eerst op het adres 'rue Fiévé 26' en daarna 'rue Fiévé 28'. Hij was gehuwd met Maria Stephanica Hautekeet.



Afb. 3. Eén van de eerste 'Congoboten' de PHILIPPEVILLE, gebouwd in 1899 te Middlesbrough in Engeland voor de SMC en in 1901 doorverkocht aan de CBMC (MAS, Antwerpen).

De Baerdemaecker richtte in 1886 samen met John Paget Walford de SA Compagnie Gantoise de Navigation op voor de vaart op Congo (29). Het is niet toevallig dat deze rederij aandeelhouder was van de Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie (C.C.C.I.), de grote moedermaatschappij belast met de exploitatie van Congo Vrijstaat. Vanaf 1886 organiseerde die Gentse rederij de Congo-vaart tussen Antwerpen en Boma met drie schepen.

Wegens gebrek aan lading en mede door protectionistische maatregelen van Engeland en Duitsland werd de rederij na amper twee jaar opgedoekt.

In 1895 was De Baerdemaecker tenslotte nog betrokken bij de oprichting van de SA Compagnie Belge Maritime du Congo (CBMC) en de SA Société Maritime du Congo (SMC). (30) Het maatschappelijk doel van beide maatschappijen was de organisatie en uitbating van lijnvaartdiensten op Congo met schepen onder Belgische vlag. Hun oprichting beantwoordde volledig aan de wensen van koning Leopold II die al lang ijverde voor bevoorrading van het Congogebied met schepen onder Belgische vlag. De CBMC en de SMC werden beiden opgericht bij akten verleden voor notaris Frédéric Gheysens te Antwerpen. Vooral Britse belangen waren met de oprichting van de CBMC gemoeid, Duitse bij de oprichting van SMC. In 1901 stopte de SMC haar vaart op Congo en bleef alleen de CBMC over om de scheepvaartverbinding met Congo te verzorgen. Deze CBMC is de voorloper van de nog altijd bestaande Belgische rederij Compagnie Maritime Belge (CMB) thans gevestigd te Antwerpen, De Gerlachekaai 2.

In het register 72 op de hypotheekbewaring te Antwerpen werden voor deze rederij akten overgeschreven voor de aankoop op 6 maart 1886 bij de Antwerpse reder J. De Decker van het schroefstoomschip DE SCHELDE (bedrag: 102.060 F.). Twee jaar later werd het schip door de vereffenaars van de rederij weer verkocht aan John Paget Walford, reder te Antwerpen. Ze verkochten in die periode aan dezelfde Walford ook de Belgische stomers VLAANDEREN en LYS (31).

De Baerdemaecker heeft, net als zijn compagnon Walford, ook een rol gespeeld bij de aanwerving van kapitein Józef Teodor Konrad Korzeniowski, alias Joseph Conrad, voor werk op de Congorivier. In 1889 introduceerde hij de kapitein van Poolse afkomst bij Albert Thys, toenmalig vice-directeur van de Société Belge pour le Commerce du Haut-Congo.

De Poolse schrijver Najder Zdzislaw schrijft daarover het volgende in zijn boek (32) Joseph Conrad: a life:

*He (Józef Teodor Konrad Korzeniowski, alias Joseph Conrad) entered into negotiations with an Antwerp-based firm of shipowners, Walford et Cie, on the subject of getting command of a ship on their line trading with the East Indies and New Orleans, but he did not expect to be successful. Bar, Moering & Co recommended him to a ship broker in Ghent, G.C.De Baerdemaecker, who on 24 September (1889) approached Albert Thys, Deputy Director of the*



*Société Belge pour le Commerce du Haut-Congo, asking about the possibility of finding Korzeniowski a job in Africa. 'This gentleman is very warmly recommended to me by friends in London. Besides being a past master of his profession and holding the highest certificates, his general education is superior to that of most seamen and he is a perfect gentleman'. The introduction helped, and in the first half of november Korzeniowski travelled to Brussels to meet Thys.*

Albert Thys (33) was een bekend medewerker en vertrouwensman van Koning Leopold II voor wat betrof de colonialisering van Congo. Hij lag onder andere aan de basis van de bouw van de spoorlijn Matadi - Leopoldville. De stad Thysville, thans genaamd Mbanza-Ngungu en gelegen aan diezelfde spoorlijn, werd naar hem genoemd. De Baerdemaecker noch Walford noch Thys konden in het najaar van 1889 vermoeden dat de man die nog datzelfde jaar het bevel zou voeren over de Belgische Congoboot LE ROI DES BELGES één van de grootste aanklagers zou worden van de uitwassen van het koloniaal systeem in Congo, vooral dan met zijn wereldberoemde roman *Heart of Darkness*.



Afb. 4. De pakketstoomboot PRINCESSE ELISABETH van de Oostende – Doverlijn met een onherkenbaar geworden skyline van Oostende aan het begin van vorige eeuw.

Werk uit 1913, uitgevoerd in de hal van het Sint-Pietersstation Gent door kunstenaars van Sint-Lucas onder leiding van Prosper Cornelis.

## de Hemptinne

De Gentse textielfabrikant Charles DE HEMPTINNE (34), geboren te Gent op 12 mei 1816 en overleden te Gent op 6 augustus 1905, behoorde tot een familie die niet hoeft te worden voorgesteld aan een Gents publiek. De vennootschappen La Lys, Lousbergs en Florida, waarvan hij de raden van bestuur voorzat, waren aandeelhouders van de Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie (C.C.C.I).

Van 1881 tot 1893 was Charles de Hemptinne lid van de 'Commission permanente du canal de Terneuzen et des installations maritimes'. Charles was eigenaar van van een vissersvaartuig GEORGINE FERDINAND O.35 (47,62 ton), dat hij in 1891 verkocht (35). Hij investeerde ook nog op andere manieren in de visserij aan de Belgische kust. Uit drie inschrijvingen blijkt dat hij geld uitleende aan de Oostendse vissers Louis Ponjaert, Louis Abicht en Albert Lusyne, die dan voor die leningen hypotheek lieten inschrijven op hun respectievelijke schepen: ALICE-EUGENE O.66 (38 ton), LOUIS X O.54 (45 ton) en ALEXANDRE PAUL O.34 (35 ton) (36). Na de eerste wereldoorlog zouden die vissers worden opgevolgd door iemand uit een heel andere hoek: Edward Anseele die de fameuze 'rode vloot' oprichtte in Oostende. Dat verhaal valt echter buiten het tijdsbestek van deze studie.

De dochter van Charles, Hélène de Hemptinne (37), weduwe/douairière van baron de Bieberstein, woonachtig te Gent aan de Kouter (Place d'armes), bleek ook belangstelling te hebben voor de zeevisserij. Ze verschijnt in de akte van Edouard Van Halteren, notaris te Brussel, van 16 mei 1908 voor de oprichting van de Société coopérative à la responsabilité limitée L'IBIS te Brussel, zijnde een *Société pour le perfectionnement de la pêche maritime sous le haut patronage de son AR Mgr. le Prince Albert de Belgique* (38). Tal van andere bekende personaliteiten uit de politieke, maritieme en industriële wereld van het toenmalig België kwamen eveneens als oprichters in deze akte tussen, onder meer: Ernest Solvay, Raoul Warocqué, Edouard Empain, Albert Thys, Auguste Goffinet, leden van de grote Antwerpse maritieme families Osterrieth & Nottebohm & Grisar & Kreglinger, de gouverneur van Oost-Vlaanderen Raymond de Kerchove d'Exaerde, de Gentse industriëlen Aloïs Verbeke en Gustave Carels, de gouverneur van West-Vlaanderen Albert Ruzette en de Antwerpse zeeverzekeringsmakelaar Lejeune (39).

Ook de zoon van Charles de Hemptinne, Louis Ghislain de Hemptinne (Gent 3/8/1855 - Oostende 30/8/1913) (40), industrieel te Gent, Sint-Pietersnieuw-

straat 70, verschijnt in dezelfde oprichtingsakte van 1908. Louis Ghislain was niet enkel actief in de textiel fabrieken van de familie. Hij was ook katholiek volksvertegenwoordiger van 1886 tot 1900 en commodore van de Royal Sailing Club Gent en voorzitter van de Royal Yacht Club Oostende. Aan het Koninklijk Werk IBIS schonk hij trouwens een opleidingsschip.

## **Loth**

Joseph Arnold, of Arnold Joseph, Loth was een ‘*négociant*’ die een sleepvaart-bedrijf uitbaatte (41). Deze man die waarschijnlijk niemand in Gent nog kent, werd geboren te Edingen op 9 oktober 1847. In 1876 huwde hij met Charlotte Rosalie Servais, geboren te Leuven op 9 maart 1838 en weduwe van François Decauwer. In 1890 woonde hij te Gent, Nieuwstraat 23 (*Rue Neuve*, vermoedelijk Sint-Pietersnieuwstraat) en daarna te Ledeborg. Hij overleed te Ledeborg op 10 mei 1894. Na zijn dood werden de activiteiten verder gezet door zijn weduwe die naar Sint - Gillis, Brussel verhuisd was.

In 1890 kocht Joseph Loth zes sleepboten aan. Hun namen: JOHN MAES, AMERICA, SULTAN, NORWAY, VALK en KLAMPER. De boten deden dienst in de haven van Antwerpen. Hun tonnenmaat varieerde van 48 tot 125 ton (42). Tussen 1898 en 1902 werden alle sleepboten van de firma J. Loth, zijnde de zes voormelde boten en een zevende boot BELGIUM, waarvan de aankoop niet werd overgeschreven in de hypotheekregisters, verkocht aan de concurrentie, met name de firma Maas en de SA de Remorquage à Hélice (SARH).

## **Spoorwegmaatschappij Gent –Terneuzen**

De Société Anonyme du Chemin de Fer de Gand-Terneuzen (43) werd opgericht bij akte van notaris Claeys te Gent op 21 augustus 1865. De zetel van deze spoorwegmaatschappij was gevestigd in Gent, Sint - Pietersnieuwstraat 20. De vennootschap had tot doel de aanleg en de exploitatie van de spoorlijn Gent-Terneuzen.

Het was vooral de Waalse mijnindustrie die sinds 1854 ijverde voor een spoorlijn van Saint-Ghislain naar Gent en Terneuzen om de steenkolen via een eigen ‘ijzeren weg’ naar een zeehaven te vervoeren. De spoorlijn werd aangelegd in het kader van een Belgische concessie van 26 april 1864 voor het deel tussen Wondelgem en Zelzate en van een Nederlandse concessie van 19 april 1864 voor het deel in Zeeuws-Vlaanderen.

De maatschappij was ook actief als rederij. In de registers van de Antwerpse hypotheekbewaring werd een akte van 6 november 1893 overgeschreven, waarbij deze Gentse onderneming twee zeeschepen aankocht: de LONDRES, voordien AN WEBSTER (611,28 nettoton en 836,60 brutoton) en de TER-NEUZEN, voordien HALLING (563,41 nettoton en 805,09 brutoton) (44). Daarnaast beschikte de firma nog over enkele binnenschepen.

Onder de vertegenwoordigers van de Gentse spoorwegmaatschappij vallen vooral de namen op van Léon en Nestor Wilmart. Léon Wilmart was betrokken bij de spoorwegprojecten van de Waalse industrieel en bankier Simon Philippart (1826-1900). Zijn zoon Nestor (1867? – 1927) (45), advocaat van opleiding, verwierf bekendheid als groot-financier, rijk grondeigenaar, paardenliefhebber, ‘*directeur gérant*’ van onze spoorwegmaatschappij Gent-Terneuzen, ‘bon vivant’ en ...oplichter. In 1912 vluchtte hij naar Frankrijk om zich aan het gerecht te onttrekken. Hij werd gezocht wegens zwendel en oplichting van banken en makelaars voor 20 miljoen Belgische frank door onder andere de uitgifte van bijna 42.000 valse obligaties van 500 frank van de spoorwegmaatschappij. Aan deze kleurrijke figuur hoop ik nog een aparte bijdrage te kunnen wijden in dit tijdschrift.

#### Noten

- 1) Decavele, J., De Herdt, R., Decorte, N. (1976), *Gent op de wateren en naar de zee*, Mercatorfonds, Antwerpen, pp. 366.
- 2) Zogezegde ‘Registers van inschrijving nr.71’.
- 3) Aangeduid als ‘Registers van overschrijving nr.72’.
- 4) Deze ‘openbaarmaking’ (in het Frans *publicité*) van de scheepsakten door inschrijving en overschrijving werd in België ingevoerd bij wet van 21 augustus 1879 (B.S. 4 september 1879).
- 5) Het gaat om het register der zeeschepen geregeld door de scheepsregistratiewet van 21 december 1990 (B.S. 29 december 1990), om het register der binnenschepen, geregeld door artikel 272bis van de zeewet (zijnde boek II van het Wetboek van koophandel), en het rompbetrachtregister geregeld door zelfde scheepsregistratiewet van 21 december 1990. De vaartuigen worden resp.in het register der zeeschepen en in het register der binnenschepen te boek gesteld. In het rompbetrachtregister worden buitenlandse zeeschepen onder tweede (Belgische) vlag gebracht; in het register der zeeschepen en in dat der binnenschepen, worden de eigendomsakten van de schepen en de akten van hypotheek, van hernieuwing van hypotheek en van opheffing van hypotheek op die schepen ingeschreven.
- 6) De Latte, G. (2014), *Reders, bankiers & scheepsmakelaars in de Belle Epoque – Scheepseigendom en scheepshypotheek in de registers van de Antwerpse hypotheekbewaring in de periode 1879-1908 – Bijdrage tot de Belgische maritieme geschiedenis*, Academia Press, Gent, 2014. Het boek is verkrijgbaar via: <http://www.academiapress.be/reders-bankiers-en-scheepsmakelaars-in-de-belle-epoque.html>. Het boek omvat een belangrijk notenapparaat, een index van alle personen en schepen die in het boek worden vermeld, en, *last but*

*not least*, een ontleding van alle akten die in de periode 1879-1908 werden ingeschreven en overgeschreven in de thans op het Rijksarchief te Beveren bewaarde registers, samen met de bijhorende lijsten van alle in die registers vermelde personen en schepen. Het gaat m.a.w. om de ontsluiting van unieke bronnen voor de maritieme geschiedenis van het land. Het boek wordt in de verdere noten vermeld als: De Latte, G.(2014).

- 7) De Latte, G. (2014), nr.28.1 en noot 71.
- 8) Verdere uitleg over deze staatssteun, zie: De Latte, G. (2014), nr.39.
- 9) De Latte, G. (2014), nrs.303 t.e.m.306 en noten 848 en 849. Noteer dat dit artikel ook veel nieuwe niet in De Latte,G.(2014) opgenomen informatie bevat over de Scheepvaartmaatschappij Ghent Lloyd en dat over de SA d'Armement Belge-Gantoise en over de Société Anonyme pour l'importation et le commerce des charbons helemaal niets werd vermeld in De Latte,G.(2014). Het artikel is op deze punten dus een belangrijke aanvulling van De Latte,G. (2014).
- 10) Asaert, G. (1981), Inventaris van meetbrieven (1884-1913), Brussel, Algemeen Rijksarchief, p.130. De vennootschap werd ingevolge faillissement ontbonden op 13 juni 1914.
- 11) De Latte, G. (2014), p. 602 - 603. Op p.602 staan de overschrijvingen in het register 72 betreffende de aankopen van de schepen door T.Nolson & Cie vermeld. Op p. 552 staat een inschrijving in het register 71 van een lening met scheepshypotheek aangegaan door deze vennootschap T.Nolson & Cie: 71/III/113 – 7/9/1906.
- 12) Deze oprichting werd als volgt overgeschreven in het register 72: 72/IV/73 – 6/9/1907 - *Acte du 3 août 1907 du notaire Charles Van Goethem à Mont St Amand lez Gand - Constitution: de la SA Ghent Lloyd à Gand, au capital social de 1.000.000 F, représenté par 2000 actions de 500 F; par 1) De Vigne Jules avocat et membre de la chambre des représentants & échevin de la ville de Gand à Gand, rue Charles Quint 14 & 2) Nolson Téléphore armateur et courtier de navires à Gand, rue des Champs 57 & 3) Nolson Raymond armateur et courtier de navires à Gand, Boulevard de la Citadelle 85 & 4) Gabriels Eugène, industriel et juge au tribunal de commerce de Gand, à Gand, rue Saint-Sauveur 38; 5) Tyman Hippolyte avocat à Gand, Avenue de la Cour 4; 6) Spaey Edgard, avocat à Mont St Amand chaussée d'Anvers 284 & 7) Van der Straeten Alfred expéditeur à Gand, rue de Flandre 36 & 8) Van Tricht Jean Edouard expéditeur à Anvers, Avenue du Commerce 50; apport par Nolson Téléphore & Nolson Raymond des steamers belges: ZELANDIA, jaugeant 1600 tonne & BELGICA, jaugeant 1400 tonnes & BEN MACDIU, jaugeant 800 tonnes & FLANDRIA, jaugeant 600 tonnes; apport rémunéré par l'attribution de 1160 actions*
- 13) Asaert, G. (1981), p.126.
- 14) De Latte, G. (2014), nr.175; bij de scheepshypotheekbewaring bestaat een dossier betreffende de ZELANDIA (art.2 van het scheepsregister).
- 15) The Belgian Shiplover (TBS), nr.93 van mei/juni 1963 (shiplist 389).
- 16) The Belgian Shiplover (TBS), nr.93 van mei/juni 1963(shiplist 389). Bij de scheepshypotheekbewaring bestaat een dossier betreffende de GLORIA ex BELGICA ex WEAR-MOUTH (art.1 van het scheepsregister); het gaat om het eerste schip dat op 5 oktober 1908 werd te boek gesteld in het door de wet van 4 september 1908 gecreëerde Belgische scheepsregister. Dit schip was tijdens de eerste wereldoorlog door de Duitsers geïnterneerd/opgelegd te Pillau in Oost-Pruisen. Het schip kwam tenslotte in handen van een

Italiaanse rederij en verging in 1942 buiten de kust van Brindisi (Italië) na een aanval door een Britse duikboot (Philips, F. (2013), 14/18 op zee, Tielt, Lannoo, p. 140).

- 17) The Belgian Shiplover (TBS), nr.93 van mei/juni 1963(shiplist 390); Asaert, G. (1981), p. 126; Philips, F. (2013), 14/18 op zee, Tielt, Lannoo, p. 104 en 136 t.e.m.180. Bij de scheepshypotheekbewaring te Antwerpen bestaan dossiers betreffende de schepen WOLHANDEL ex GANDA (art.3 van het scheepsregister), BRUGIA (art.32 van het scheepsregister), MENAPIER ex FLANDRIA (art.4 van het scheepsregister) en NERVIER ex BRUXELLIA (art.31 van het scheepsregister). Tijdens de eerste wereldoorlog bestond ook een Belgische scheepshypotheekbewaring in Londen, waar eveneens een scheepsregister werd bijgehouden (De Latte, G., 2007, Teboekstelling en registratie van schepen, Maklu, Antwerpen, nr. 134; De Latte, G., 2014, 87); in dit Londense scheepsregister bevinden zich ook de zeeschepen WOLHANDEL ex GANDA (te boek gesteld op 22 juli 1916 onder art.3), EBUROON ex LEGIA (te boek gesteld op 7 augustus 1916 onder art.5) en NERVIER ex BRUXELLIA (te boek gesteld op 6 november 1916 onder art.18); de registers en dossiers van deze Londense scheepshypotheekbewaring worden bewaard in het Rijksarchief.
- 18) De Latte, G. (2014), nr.280; Asaert, G. (1981), p.132
- 19) De Latte, G. (2014), nr.57, en noten nrs.43, 152 en 794; <http://www.theshipslist.com/ships/lines/lloydroyalbelge.shtml>
- 20) De Latte, G. (2014), nrs.279 t.e.m. 282; Asaert, G. (1981), p.113
- 21) De Latte, G. (2014), nr.57, en noten nrs.43, 152 en 794; <http://www.theshipslist.com/ships/lines/lloydroyalbelge.shtml>
- 22) STAM – collectie ‘numismatiek’ – object N.43 0/3; cf. [http://www.museumnicht.be/public/collecties/obj\\_detail/index.cfm](http://www.museumnicht.be/public/collecties/obj_detail/index.cfm)
- 23) De Latte, G. (2014), nr.305; Asaert, G.,(1981), p.133 en 134; afschrift van de oprichtingsakte van 29 april 1909 bij scheepshypotheekbewaring in het dossier van het schip HOUTHANDEL ex DANIA (art.188 van het scheepsregister); volledigheidshalve volgt hierna de volledige lijst van alle oprichters: 1. Nolson Téléphore, reder te Gent, 2. Nolson Raymond, reder te Gent, 3. Kegeleers Constant, scheepsmakelaar te Antwerpen 4. Nolson Louis, rentenier te Brussel, 5. Wortman Jean, geneesheer en directeur van de universitaire kliniek van Utrecht, te Utrecht (Nederland), 6. Schoenmakers Tessy, importateur te Gent, 7. Schoo Henry, professor te Amsterdam (Nederland), 8. Terriijn Eugène, stuwadoor te Gent, 9. De Smet Leon, stuwadoor te Gent, 10. Delalou Joseph, importateur te Gent, 11. Petrie David, bestuurder van de SA Antwerp Engineering te Antwerpen, 12. Paton Alfred Stanley, négociant te Glasgow (Schotland), 13. Klotz Paul, rentenier te Parijs, Chaussée d’Antin 22, 14. Barbès Adrien, rentenier - *officier d’instruction publique* te Parijs, Avenue de Clichy 47bis, 15. Pellevey Louis, rentenier te Parijs, rue Rodier 53, 16. Verhaegen Guillaume, scheepsmakelaar te Zelzate, 17. De Backer Edouard, verzekeraar te Gent, 18. Meiners Henry, négociant te Glasgow (Schotland), 19. Van der Voordt Arthur, *opticien maritime* te Antwerpen, 20. Van der Veken Philippe, scheepsbouwer te Antwerpen, 21. de firma J.C. Schoors, *quincaillers* te Antwerpen, en 22. Delannoy Félicien, scheepsbevoorrader (*fournisseur de navires*) te Antwerpen.
- 24) Het schip HOUTHANDEL ex DANIA werd te boek gesteld op de scheepshypotheekbewaring te Antwerpen (art.188 van het scheepsregister). Cf. The Belgian Shiplover (TBS), nr.93 van mei/juni 1963(shiplist 391); zie <http://www.theshipslist.com/ships/lines/lloydroyalbelge.shtml>

- 25) De Latte, G. (2014), noot 857; The Belgian Shiplover (TBS), nr.93 van mei/juni 1963 (shiplist 391); dossier op scheepshypotheekbewaring betreffende RUSSIA (art.481 van het scheepsregister).
- 26) Kopie van deze oprichtingsakte van 26 oktober 1906 bevindt zich op de scheepshypotheekbewaring in het dossier van binnenschip artikel 683.
- 27) De betreffende lichters werden te boek gesteld in het scheepsregister te Antwerpen (art.249, 680, 681, 682 en 683 van het scheepsregister).
- 28) De Latte, G. (2014), nrs.312 t.e.m.314 en noten 408 en 874.
- 29) Georges Paget WALFORD was een bekende in Antwerpen gevestigde reder en scheepsmakelaar uit Londen. In 1895 was hij betrokken bij de oprichting van de SA Compagnie Belge Maritime du Congo en van de SA Société Maritime du Congo. Zie De Latte, G. (2014), nrs. 377 t.e.m. 380.
- 30) De Latte, G. (2014), nrs. 18 & 19, en noten 35 t.e.m. 43, en bl.586& 587 (72/III/22 en 72/III/25); <http://www.cmb.be>
- 31) De Latte, G. (2014), p. 481, 570-571.
- 32) Najder, Z. (2007), Joseph Conrad: a life, Londen, Camden House, p.138. Het betreft de Engelse vertaling van een Poolse biografie uit 2006. Het boek is deels consulteerbaar via <http://books.google.be/books>.
- 33) De Latte, G. (2014), noot 587.
- 34) Idem, nrs.334 t.e.m. 336.
- 35) Idem, p.578 (72/II/40)
- 36) Idem, p. 490-491(71/1/94 & 71/1/96 & 71/1/97)
- 37) Baron de Bieberstein Rogalla Zawadsky trad op als één van de vereffenaars van de rederij 'Compagnie Gantoise de Navigation', samen met De Baerdemaecker - in de akten van 1888 betreffende de verkoop van schepen van die rederij (zie De Latte, G.(2014), p.570&571 (72/1/79, 72/1/81 & 72/1/83)). cf. [www.archieven.nl](http://www.archieven.nl) – 5019 Archivalia van leden der familie de Bieberstein Rogalla Zawadsky (gemeentearchief Roermond).
- 38) Overschrijving 72/V/4 in De Latte, G. (2014), p. 604 en 605; voor het Koninklijk Werk IBIS, zie: De Latte, G. (2014), nr.267 en noten 204 en 770.
- 39) Voor Gustave Carels wordt verwezen naar De Latte, G. (2014), p. 17-18.
- 40) [http://nl.wikipedia.org/wiki/Louis\\_de\\_Hemptinne](http://nl.wikipedia.org/wiki/Louis_de_Hemptinne)
- 41) De Latte, G. (2014), nrs. 129 (3 en 4), 221 (5) en noot 650.
- 42) Idem, p. 575 (72/II/25)
- 43) De vennootschap wordt in sommige akten ook genoemd: SA Compagnie du Chemin de Fer Gand-Terneuzen.; zie: De Latte, G. (2014), nrs. 208 en 209. Te noteren valt dat de informatie betreffende vader en zoon Wilmart niet voorkomt in het boek; het gaat dus om een aanvulling. Zie ook: Welter, H. (2010), Gent-Terneuzen. Een omstrede spoorwegmaatschappij, in: Van Rijckeghem, C., Welter, H. (red.), *Gent op het spoor*, Gent/Kortrijk, Uitgeverij Snoeck, p.82 t.e.m.87.
- 44) De Latte, G. (2014), p.584 (72/III/10)
- 45) <http://www.heemkundigekringsasvngent.nl/verhalen/nestor-wilmart>