

EUROPA

op

EUROPA



STICHTING NEDERLANDSE KAAP HOORNVAARDERS

Scheepsnaam: *Europa*

Bouwjaar: *1897 L 33 - Europa*

Negatief nr.: *Su - L 33*



STICHTING NEDERLANDSE KAAP HOORNVAARDERS

Scheepsnaam: *Europa*

Su-B3-Europa
Bouwjaar: *1897*

Negatief nr.: *Su-B3*



STICHTING NEDERLANDSE KAAP HOORNVAARDERS

Scheepsnaam: *Europa*

Bouwjaar: *1897 - Europa*

Negatief nr.: *Su-L32*



SNKMU

hoog 115 mm

— 17,2 em —
BEW - R

~~73~~
330/19
28

38

1. Nederlandse pegaschip "Europa".
gebouwd in 1890 by Huygens en van Gelder
te Amsterdam — 1911 bruto Register — Kap^l J. Wiebes.
Het schip, beladen met nikkel erts, kort
voor vertrek van Port-Prince — N^d Australië
met bestemming Duinkerken. 13 Juli 1902

pag 130

breed 178 m -

H



VOLSCHIP "EUROPA"

GER. 1897 DOOR HUYGENS & VAN GELDER, AMSTERDAM



~ Ship "Europa" Capt. G. Bona. ~

De reizen van het stalen driemast fregatschip Europa zoals vermeld in de "Scheepvaart Index": de wekelijkse bijlage van het dagblad "Scheepvaart" en het dagblad Scheepvaart

Dagblad Scheepvaart, 9e jaargang, nr. 3546, zaterdag 13 juni 1896, de "avond-editie" onder het bericht "Nieuw Schepen":

"Voorts is onder directie van de heer W.A. Huijgens te Amsterdam een rederij gevormd, die een fregat van + 3000 tons in de vaart zal brengen, hetwelk in het najaar bij de firma Huijgens & Van Gelder op stapel wordt gezet en den naam "Europa" zal ontvangen."

Idem, nr. 3630, zaterdag 29 augustus 1896 onder het bericht "Schepen in aanbouw"

"Op de werf der heeren Huijgens & Van Gelder te Amsterdam, is de kiel gelegd voor een nieuw zeilschip dat de naam "Europa" zal ontvangen."

(Op 2 juni 1897 arriveerde kapitein G. Bona met de Nederland te Cardiff. Hij droeg het commando van dit schip over aan kapitein Brouwer om de afbouw van de Europa te kunnen begeleiden.)

Idem, 10e jaargang, nr. 3987, woensdag 27 oktober 1897, onder het bericht "Nieuwe schepen":

"Amsterdam 27 oktober. Hedenmiddag werd van de werf "Concordia" der heeren Huijgens & Van Gelder alhier met goed gevolg te water gelaten het nieuw gebouwde fregatschip Europa. Het schip is 252 voet lang, 41 voet breed en 26 voet diep en heeft een waterverplaatsing van 3000 ton."

Idem, nr. 4006, donderdag 18 november 1897, in de "beurs-editie", de advertentie:

"Alhier komt in lading naar Batavia, Semarang en Soerabaja. Het Nederl. eerste klasse nieuw gebouwde stalen Fregatschip Europa, kapitein G. Bona. Adres De Vries & Co., de Wed. Jan v. Wesel & Zoon, Amsterdam."

De "Europa" wordt in dezelfde editie ook vermeld in de vaste rubriek "Stoom- en zeilschip in lading":

"Batavia, Semarang en Soerabaja het Ned. 1e klasse fregatschip Europa, G. Bona. De Vries & Co., Wed. J. Van Wesel & Zoon."

In de Scheepvaart-Index van het dagblad Scheepvaart vervolgens de Europa:

5 februari	1898	vertrek van Amsterdam naar Batavia.
10 februari	„	eiland Wight gepasseerd
18 maart	„	gepraaid op 3 Z, 28 W.
18 mei	„	gearriveerd te Batavia. (reisduur Amsterdam-Batavia: 103 dagen)
28 mei	„	te Semarang bevracht naar Barbados.
29 juni	„	van Semarang te Soerabaja bevracht naar Barbados.
18 augustus	„	van Batavia naar Barbados.
18 november	„	aankomst te Barbados. (reisduur Batavia-Barbados: 93 dagen)
23 november	„	vertrek van Barbados naar Boston.
22 december	„	aankomst te Boston. (reisduur Barbados-Boston: 30 dagen)
26 januari	1899	in lading te New York voor Adelaide (zuidkust Australie).

9 maart	„	vertrek van New York.
26 maart	„	gepraaid op 10 N, 26 W.
19 mei	„	aankomst te Adelaide. (reisduur New York-Adelaide: 72 dagen)
14 juni	„	vertrek van Adelaide naar Newcastle (oostkust Australie)
3 augustus	„	vertrek van Newcastle via de Torresstraat naar Java.
28 augustus	„	Goede Island gepasseerd.
14 september	„	aankomst te Batavia. (reisduur Newcastle-Batavia: 43 dagen)

Op dit moment ligt de "Nederland", kapitein Brouwer, ook te Batavia.

19 september	„	vertrek van Batavia naar Semarang.
29 september	„	aankomst te Soerabaja.
16 november	„	vertrek van Java naar Delaware v.o.
17 november	„	Anjer gepasseerd (aan Straat Soenda).
5 maart	1900	aankomst te Delaware. (reisduur Soerabaja-Delaware: 111 dagen)
12 maart	„	te New York bevracht naar Adelaide.
28 april	„	vertrek New York naar Adelaide, bevracht naar Newcastle (oostkust Australie) en Java.
2 juni	„	gepraaid op 20 Z, 39 W.
13 juli	„	aankomst te Adelaide. (reisduur New York-Adelaide: 77 dagen)
6 augustus	„	te Newcastle (oostkust Australie) bevracht naar Java.
15 september	„	vertrek van Newcastle naar Semarang.
4 oktober	„	Goede Island gepasseerd.
29 oktober	„	te Semarang. (reisduur Newcastle-Semarang: 45 dagen)
9 december	„	vertrek van Semarang naar Joana en Melbourne.
12 februari	1901	aankomst te Melbourne. (reisduur Semarang-Melbourne: 66 dagen)
5 april	„	vertrek Melbourne naar Londen.
17 juli	„	aankomst te Londen. (reisduur Melbourne-Londen: 104 dagen)
23 augustus	„	vertrek Londen naar New York.
28 september	„	aankomst te New York. (reisduur Londen-New York: 37 dagen)
8 november	„	vertrek New York naar Melbourne.
6 december	„	gepraaid op 7 N, 25 W.
13 december	„	gepraaid op 8 Z, 34 W.
6 februari	1902	aankomst te Melbourne. (reisduur New York-Melbourne: 91 dagen)
5 maart	„	aankomst te Sydney uit Melbourne
2 april	„	aankomst te Newcastle (oostkust Australie)
2 mei	„	vertrek van Newcastle naar San Francisco.
18 juli	„	aankomst te San Francisco. (reisduur Newcastle-San Francisco: 78 dagen)
11 september	„	vertrek San Francisco naar Queenstown.

24 januari	1903	aankomst te Falmouth. (een Kaap Hoornvaart, passage west-oost, reisduur San Francisco-Falmouth: 136 dagen)
5 februari	„	te Runcorn bevracht van Liverpool naar Nieuw-Zeeland.
3 april	„	vertrek van Liverpool naar Wellington (Nieuw-Zeeland).
25 april	„	gepraaid (sic: waar ?)
8 mei	„	gepraaid op 9 Z, 37 W. (sic: deze positie ligt in Brazilië)
7 juli	„	aankomst te Wellington. (reisduur Liverpool-Wellington: 96 dagen)
8 september	„	vertrek van Dunedin naar Tocopilla. (Dunedin: haven op oost- kust van het Zuidereiland, Nieuw-Zeeland; Tocopilla: haven in het noorden van Chili)
14 november	„	vertrek van Tocopilla naar Antwerpen.
24 februari	1904	aankomst te Antwerpen. (Kaap Hoornvaart, passage west-oost, reisduur Tocopilla-Antwerpen: 103 dagen)
1 mei	„	vertrek Antwerpen naar San Francisco.
5 mei	„	vertrek van Vlissingen naar San Francisco
25 augustus	„	vertrek van Valparaiso (Chili). (Kaap Hoornvaart, passage oost-west, reisduur Vlissingen-Valparaiso: ?)
14 oktober	„	aankomst te San Francisco. (reisduur Valparaiso-San Francisco: 51 dagen) (reisduur Vlissingen-San Francisco: 163 dagen)
5 januari	1905	vertrek van San Francisco naar Londen.
2 maart	„	gepraaid op 56 Z, 68 W.
6 mei	„	gepraaid op 48 N, 20 W.
16 mei	„	aankomst te Londen. (Kaap Hoornvaart, passage west-oost, reisduur San Francisco-Londen: 132 dagen)
18 juli	„	bevracht van Londen naar Sydney.
4 augustus	„	de Europa zeilklaar te Londen naar Sydney en Newcastle (oostkust Australië)

Kapitein Wiebes, als gezagvoerder afkomstig van de Nederland, neemt het commando over de Europa van Bona over.

9 augustus	„	vertrek Gravesend naar Sydney en Newcastle.
11 augustus	„	Wight gepasseerd.
12 augustus	„	Scilly gepasseerd.
voor 23 november		aankomst te Sydney. (reisduur: max. 127 dagen)
20 december	1905	aankomst te Newcastle vanuit Sydney.
15 januari	1906	vertrek van Newcastle naar Taltal (Taltal: haven op de noord- kust van Chili)
12 maart	„	aankomst te Taltal. (reisduur Newcastle-Taltal: 57 dagen)
22 mei	„	vertrek Taltal naar Rotterdam.
15 september	„	aankomst te Rotterdam uit Taltal met salpeter, cargadoors Hudig & Veder.

- (Kaap Hoornvaart, passage west-oost,
reisduur Taltal-Rotterdam: 117 dagen)
- 21 oktober „ te Frederikshald vanuit Rotterdam. (reis beschreven door A.C. Metzelaar in zijn "Europa Ahoy")
- 28 november „ vertrek Frederikshald naar Melbourne.
- 13 december „ gepraaid op 54 N, 4 O.
- 18 december „ gepraaid 130 m. O, ½ Z van Spurn Head (oostkust Engeland ter hoogte van de Humber).
- 2 december „ gepraaid buiten het Kanaal, (sic: waar ?)
- 28 december „ gepraaid bij Madeira.
- 20 maart 1907 aankomst te Melbourne.
(reisduur Frederikshald-Melbourne: 114 dagen)
- 2 mei „ aankomst te Newcastle (oostkust Australie) van Melbourne
- 23 augustus „ aankomst Caleta Coloso (haven op de Chileense kust)
- 10 januari 1908 van Caleta Coloso naar Port Philips Heads v.o. (zuidoostkust van Australie)
- 19 april „ aankomst te Queenscliff
- 25 april „ aankomst te Melbourne
(reisduur Caleta Coloso-Melbourne: 107 dagen)
- 29 mei „ van Melbourne naar Port Pirie (zuidkust Australie, Spencer Golf)
- 11 juni „ aankomst te Port Pirie
- 22 juli „ van Port Pirie naar Duinkerken
- 25 november „ aankomst te Duinkerken
(Kaap Hoornvaart, passage west-oost,
reisduur Port Pirie-Duinkerken : 127 dagen)
- 2 november 1909 te Duinkerken verkocht naar Lillesand (Noorwegen)

Onder Noorse vlag herdoopt in Lotos, later in Asra, zette het schip zijn reizen voort tot het op 5 mei 1917 door geschutsvuur van een Duitse onderzeeër even bewesten van Ierland tot zinken werd gebracht.

"Batavia, Semarang en Soerabaja her Ned. te Klasse fregateschip Europa, G. Bonn. De Vries & Co., Wed. J. Van Weel & Zoon."

In de Scheepvaart-index van het tijdschrift Scheepvaart vervolgent de Europa:

- 5 februari 1898 vertrek van Amsterdam naar Batavia.
- 10 februari „ ellend Wight gepasseerd
- 18 maart „ gepraaid op 3 Z, 28 W.
- 18 mei „ gearriveerd te Batavia
(reisduur Amsterdam-Batavia: 103 dagen)
- 28 mei „ te Semarang bevracht naar Barbados.
- 28 juni „ van Semarang te Soerabaja bevracht naar Barbados.
- 18 augustus „ van Batavia naar Barbados.
- 18 november „ aankomst te Barbados
(reisduur Batavia-Barbados: 93 dagen)
- 23 november „ vertrek van Barbados naar Boston.
- 21 december „ aankomst te Boston
(reisduur Barbados-Boston: 30 dagen)
- 26 januari 1899 in beding te New York voor Ardeludo (zuidkust Australie).



"EUROPA"

Onderstaande foto is een equipage van het
voormalige Nederlandsche schip, met Kapt.
G. Bona in het midden. De tweede van links
is de Opperstuurman Groen van Katwyk.

*Rechts van Kapt. G. Bona met het balhoofdje is de 3^{de} Stuurman
J. C. Verrooren, later Kapt. van een blaaspijppe. Maatsch. Oceaan.*



Stalen. Fregat. Europa' 1911 Ton. - 1894.

Reiderij. W. A. Huygen. Amstercdam.

geb. wif. Huygen & van Gelder.

Kapt. G. Bona.

1909 naem. Britenland. verkoop

— Het Nederlandsche fregat Europa, groot 1911 reg. ton, nu te Duinkerken liggende, is verkocht aan den heer J. A. Henschien te Lillesand en zal voortaan door kapt. Gregersen gevoerd worden.

(Het stalen fregat Europa, reeder W. A. Huygens, Bussum, werd in 1897 gebouwd. Het lag sedert 25 Nov. 1908 te Duinkerken en werd het laatst bevaren door kapt. J. J. Wiebes.)

1100000000 25 Oct.

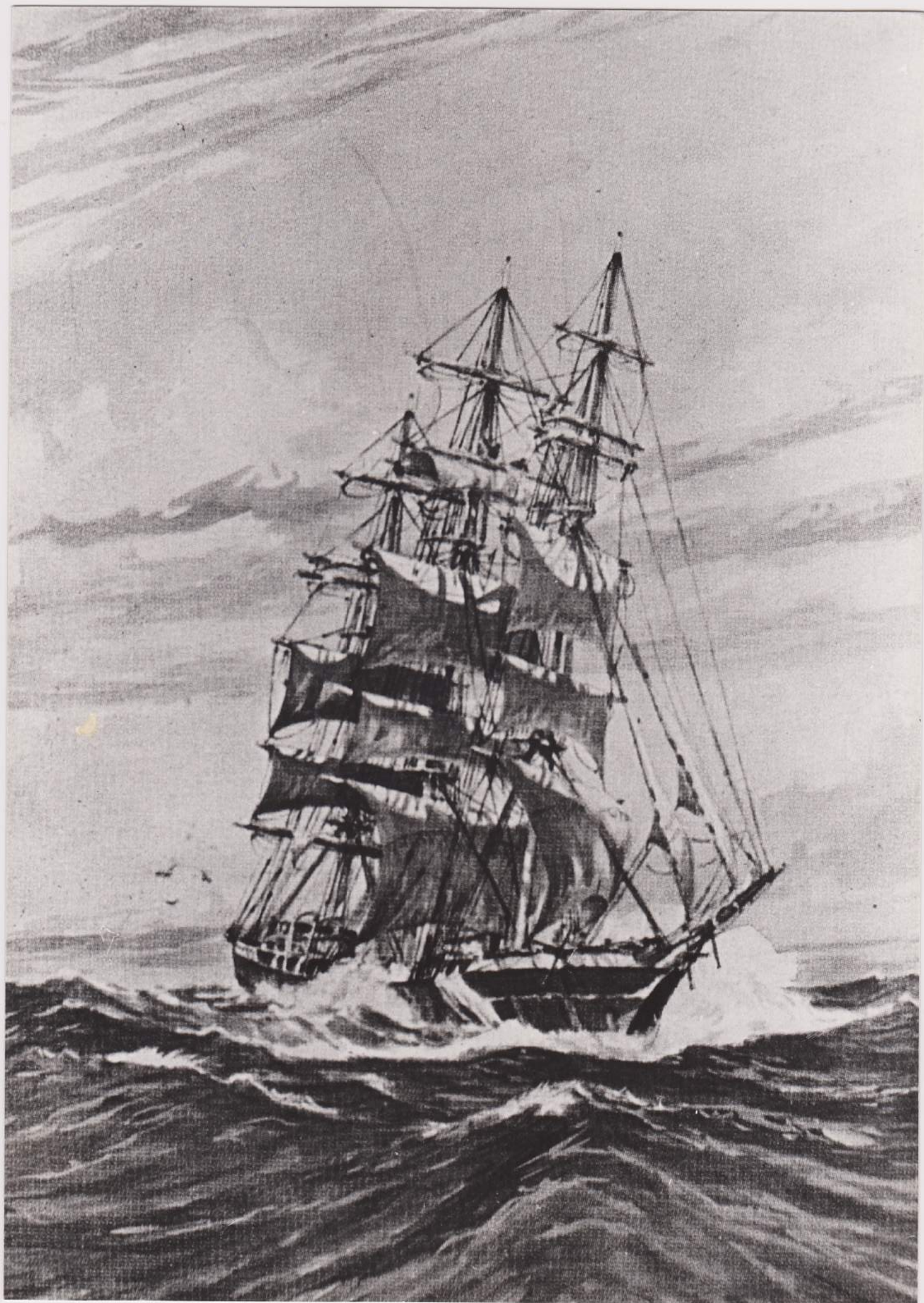
12.
43.
37.
64.
24.
209.
24.
60
101.
19.
197.
45.
44.

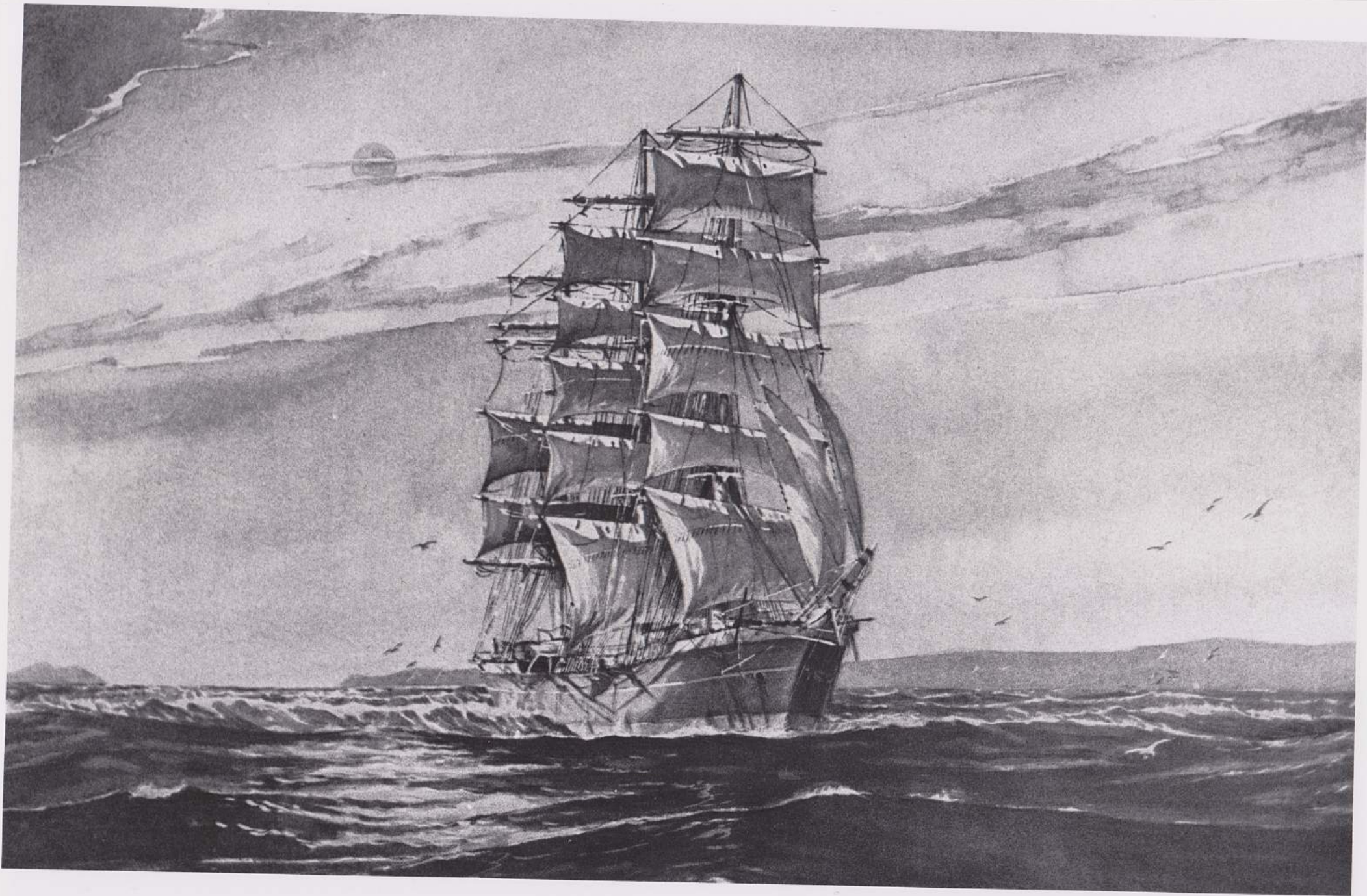
VERKOCHTE SCHEPEN.

Het Nederlandsche stalen fregatschip „Europa”, in 1897 te Amsterdam gebouwd, groot bruto 1911 reg. ton, thans te Duinkerken liggende, is volgens de „Hamb. Börsenhalle” aan de reederij J. A. Henschien te Lillesand verkocht.

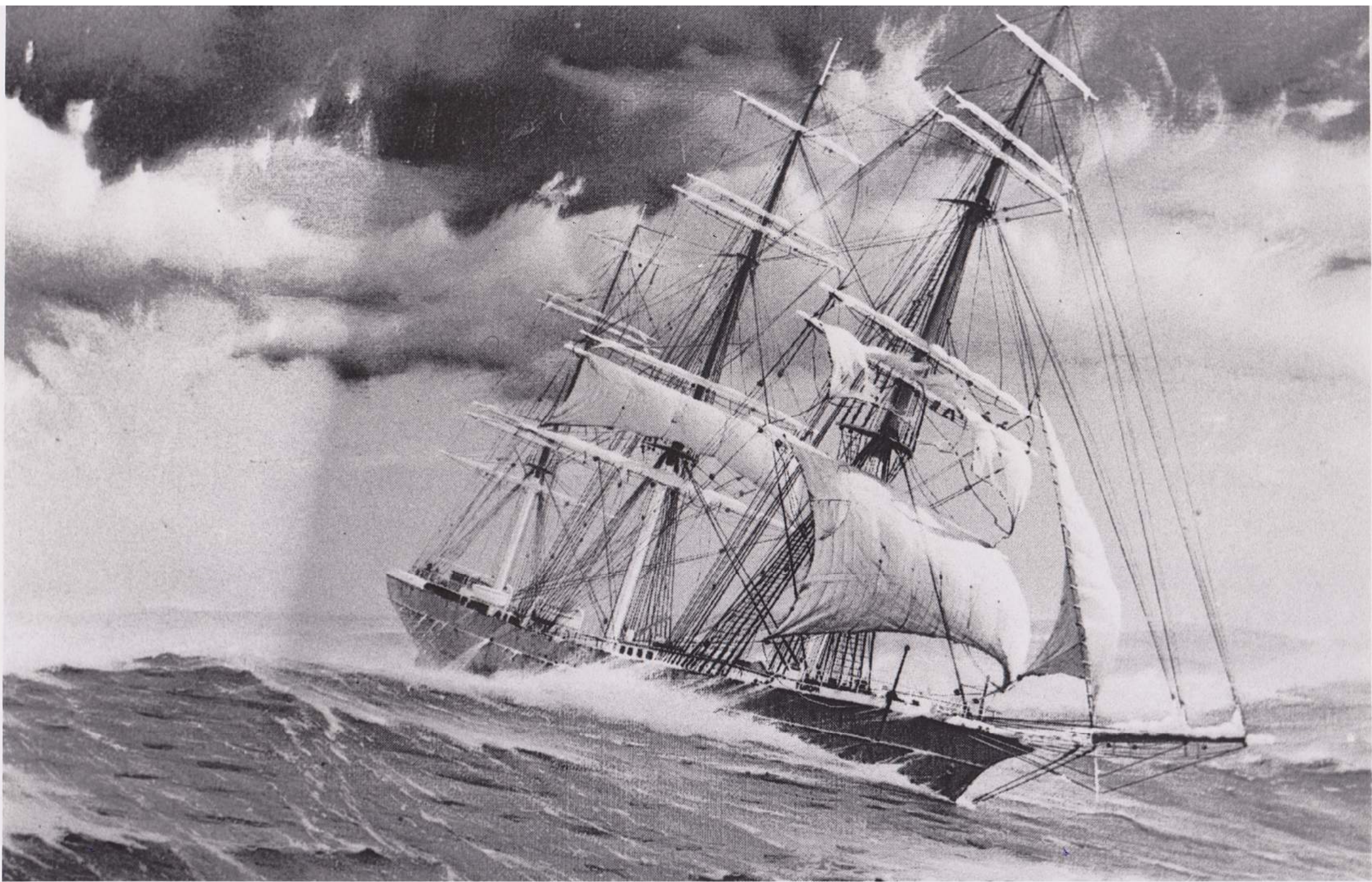
heer J.
en zal
en ge.
reeder
erd in
5 Nov.
laatst
3.)

46

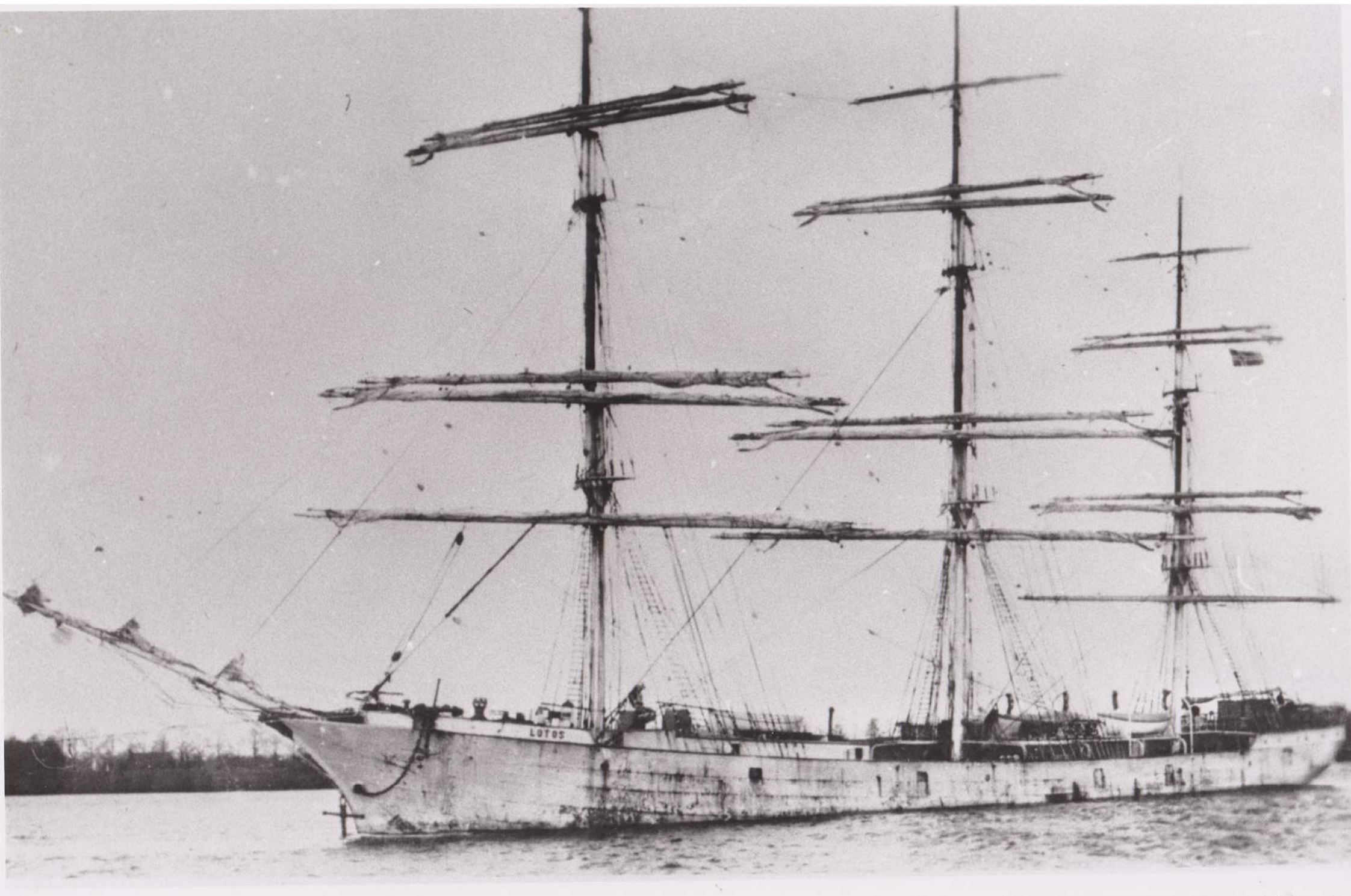




Sa - T21 - Europa



Su - U35 - Europa



Su - Zid - lotos - ex Europa

Gegevens over het schip "EUROPA/LOTOS/ASRA"

Uit den brief d.d. 29/5-1933 van Christianssands Sjømandsfor-ening blijkt slechts, dat volgens betrouwbare gegevens de "Eu-ropa" bij den verkoop naar Noorwegen in 1908 werd omgedoopt in "Lotos". In 1916 werd het schip opnieuw verkocht en wel aan de reederij Heistein & Zonen te Kristianssand, die nu haar werk-zaamheden reeds lang geleden heeft gestaakt, en bij deze geleg- genheid den naam "Asra" heeft gekregen, onder welken naam het schip in de lente van 1917 door een Duitschem onderzeeboot is getorpedeerd.

In een brief van 9 April 1935 van den Heer Georg Gjersøe deelt deze mede hoe zijn opsporingen naar het lot van de "Lotos" zijn verkoopen, zakelijke gegevens over dat schip bevat deze brief echter niet. Wel wordt er in vermeld, dat nog een foto verkrijg- baar is van een ander uit Holland afkomstig schip "Lotos", en wel van de ijzeren bark "Lotos", in 1888 te Slikkerveer in Ne- derland gebouwd, 1212 ton netto, eigendom van de Scheepvaart- Mij. Zuid-Holland te Rotterdam in het jaar 1895.

In de door den Heer Gjersøe overgelegde zeeverklaring betreffen- de het torpedeeren van de "Asra" op ~~4~~ 5 Mei 1917 staat het vol- gende te lezen:

Zeilschip "ASRA" (K.D.V.P.) van Kristianssand S., reg.ton 1975 ballast, gezonken op 5 Mei 1917 op reis van Belfast naar New- York. Omgekomen: niemand.

Op 16 Mei 1917 werd na oproeping op het Consulaat-Generaal te Londen een zeeverhoor afgenomen (scheepsverklaring afgelegd) naar aanleiding van het tot zinken brengen van het schip "Asra" op den 5-en van deze maand. Als voorzitter trad op de Consul- Generaal W. Eckell, terwijl als bijzitters fungeerden de oud- gezagvoerder H. Stranger Sand en oud-gezagvoerder Einar Lassen.

Kapitein Axel Blom van Mandal was verschenen en verklaarde, dat hij gezagvoerder was van het fregat "Asra" (ex "Lotos") van Kris- tianssand S., naamsein K.D.V.P., inhoud 1975 b.r.t., 1798 n.r.t. gebouwd van staal in 1898 te Amsterdam, klasse 100 A.1 in Lloyd Register, waarde en bedrag der verzekering onbekend. Het schip, dat eigendom was van de N.V. Odderø, beheerd door Thv. Heistein & Zn., Kristianssand S., en dat een bemanning had van 22 perso- nen, behalve den kapitein, was op reis van Belfast naar New York in ballast, toen het op 5 Mei des avonds om 8 uur tot zinken werd gebracht op 140 kwartmijlen ten west-noordwesten van Tory- eiland. - Getuige legde het scheepsjournaal benevens een uit- treksel, daarmee gelijkloidend, over van den volgenden inhoud:

Uittreksel uit het Journaal:

Het schip "Asra" vertrok op 5 April 1917 uti Belfast met een sleepboot voor den boeg, om de reis van Belfast naar New-York in ballast te aanvaarden. Gingen op 6 April bij Merville voor anker op grond van tegenwind. Aanhoudende Westenwind en storm, geen geschikte gelegenheid om zee te kiezen.

Op 4 Mei om 1.45 in den namiddag van Merville vertrokken. Wind Oostelijk. Frissche bries. Om 8 uur 's avonds werden alle zeilen gezet en de royals, en lieten de sleepboot gaan, dwars van Inistrahull. Wind nu eens uit dezen, dan uit dien hoek, stil weer. Op 5 Mei om twee uur in den morgen kwam de wind uit het Noord-Oosten, in sterkte toenemend en gepaard met mist. Sturen misw. N.W. $\frac{1}{2}$ W. Om negen uur 's morgens veranderden wij koers tot

misw. W.N.W. en zetten de reis zonder tegenspoed voort. Om 12 uur in den middag was het schip op 55!40" N.Br. en op 10!16" W.l. Gr. Om 6.45 uur in den namiddag hoorden wij schoten achteruit. Alle hens werd aan dek geroepen, de zeilen "gevierd" (zelfde woord als voor vieren van de boot), het schip in den wind gebracht en de booten klaargemaakt om te worden gevierd. De booten werden daarna te water gevierd, ~~te water~~ beide wachten gingen in hun ~~boot~~ boot en zetten af van het schip. Onderwijl werden er vier scherpe schoten afgevuurd, die door het tuig gingen. Nadat de booten vrij van het schip waren gekomen, dook een onderzeeboot aan de oppervlakte naar boven, voer tot vlakbij het schip en begon daarop te vuren. Om 8 uur nam. zonk de "Asra" op 55!40"N.br., 12!10" W.l.Gr. Oostelijke wind, fresh gale, hooge zee. Beide booten hielden koers op dez zee in misw.Z.O. richting, maar zij werden in den loop van den nacht van elkaar gescheiden. De stuurboordsboot heeft den heelen nacht bijgelegen. Zondag 6 Mei waren zee en wind minder geworden, afgeslecht zetten zeil en stuurden misw. Z.Z. O. naar de kust van Ierland Oostelijke wind. - Dinsdag 8 Mei om 9.30 voorm. werden wij opgenomen door het Deensche s.s. "Hans Broge", maar moesten de reddingboot laten drijven, daar de zee te hoog was, om die aan boord te hijschen. Het s.s. "Hans Broge" werd denzelfden avond om 17 uur op ca. 10 mijl afstand van Balderic op de Westkust van Ierland door een onderzeeboot tot zinken gebracht. De bemanning van de "Asra" werd over de booten verdeeld, en landde in Balderic op Woensdag 9 Mei om 12 uur 's middags.

De bakboordsboot lag den geheelen dag bij met den kop op de zee. Op Zondag 6 Mei stond er minder wind en zee, zetten zeil en stuurden misw. Z.Z.O. naar de kust van Ierland. Oostelijke wind. Kregen op Dinsdag 8 Mei om vier uur in den namiddag land in zicht. Om tien uur 's avonds bereikten wij Innischurch-eiland op de N.W.-kust van Ierland, overnachtten op het eiland. Op Woensdag 9 Mei om 8 uur 's morgens zetten wij de reis in de boot voort naar het vasteland. Om 4 uur 's middags landden wij in Cleggen. De boot werd door de kustwacht "overgenomen". Twee leden der bemanning werden achtergelaten in het ziekenhuis van Clifton, daar zij opgezwollen beenen hadden.

w.g. A.W.Blom
gezagvoerder.

Getuige bevestigt den inhoud van het journaal en voegt daar de gevraagd aan toe, dat de twee leden der bemanning, die in het ziekenhuis te Clifton moesten worden achtergelaten (Clifton in de buurt van Galway), op grond van opgezwollen beenen, zijn de Finsche matrozen Erik Lundstrøm en Heikki M. Hakli.

De getuige meent, de periscoop van de U-boot te hebben gezien, voordat men de "Asra" verliet, maar er stond een hooge zee. De U-boot passeerde de reddingbooten van zeer nabij, nadat deze te water waren gelaten, maar gaf geen seinen in hun richting. Niemand van de U-boot is aan boord van de "Asra" geweest. Daarvoor stond er te veel zee.

Aldus aangenomen na voorlezing, waarna de Kapitein heenging.

GEORG GJERSØE

OSLO

Europa

Oslo d. 15. 11. 1900

INKOGNITO TERRASSE

Kjære kaptein Metzelaar,

Takk for Deres brevkort om adresseforandring, som jeg riktig mottok i April. Jeg har notert den nye adresse: ~~Den Haag~~ Den Haag

Til Jul fikk jeg fra vår felles ven Lohman sendt som laan til gjennomlesning hans eksemplar av boken, som De har skrevet og berettet om Deres fartstid med fullriggeren "Europa". Jeg har lest Boken, den er meget interessant, og jeg forstod det meste av det hollandske, skjøndt jeg nu ikke er så inne i sproget som i 1895/96, da jeg var i Amsterdam. Men nu skal De få høre noget, som mulig vil forbause Dem. Jeg har lånt boken til en ven av mig, som heter Oscar Overgaard. Han blev meget begeistret over å få lese beretningerne om "Europas" ture og særlig den rundt Cap Horn, idet han selv var med ombord og er i Deres bok beskrevet som en av mannskapet ved navn "Oscar". Overgaard har selv skrevet ned beretning om sin fartstid med "Europa", som i det vesentlige stemmer med, hvad De skriver, dog mener han at De har erindret no feil med hensyn til "Oscar" og forvekslet ham med en annen av mannskapet. Jeg har bedt Overgaard gi mig en skriftlig forklaring om uoverensstemmelsen, og når jeg faar den skal jeg sende den over til Dem. - Og så var det det, at Overgaard meget gjerne vilde kjøpe et eksemplar av Deres bok, hvis det var en mulighet for det. Lohman skrev at den vistnok var utsolgt, men det kunde jo hende, at De kan greie et

Håper De er frisk og har det bra. Jeg sender med et foto av fullriggeren "Europa" under norsk flagg som "Lotos" av Lillesand.

Motta en venlig hilsen fra familien her og fra

Deres forbundne

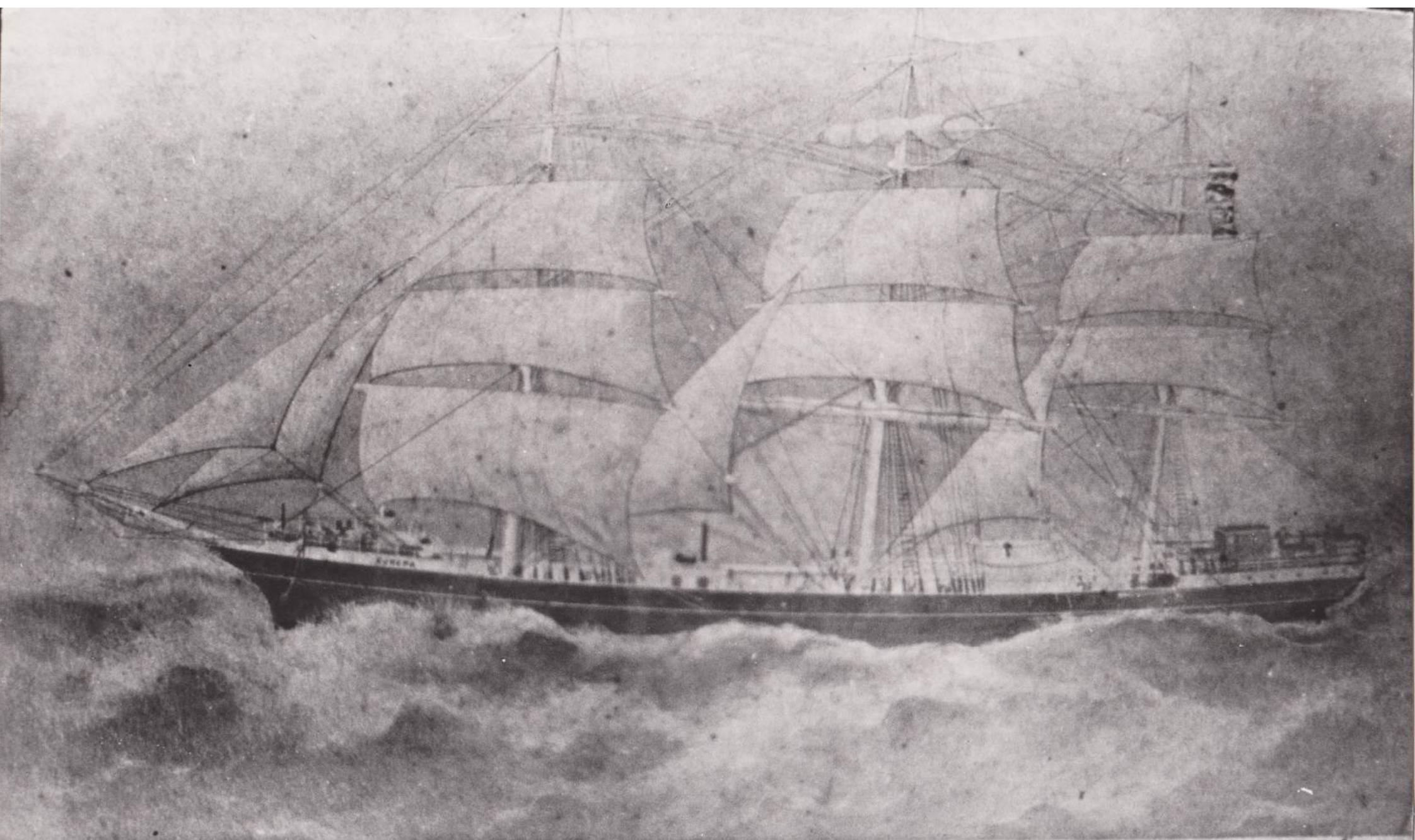
Georg Gjersøe

1. Foto

EUROPA

EUROPA





'EUROPA'

Kant. G. Bona

85 Hunter St.

ik mel de "Himemwa"
Port Pirie, de laab

The Dutch ship Europa has been fixed to load ore at Port Pirie. She is now lying in Hobson's Bay, and may be expected to make an early start for the South Australian port.

man mel wal.
de koth man de











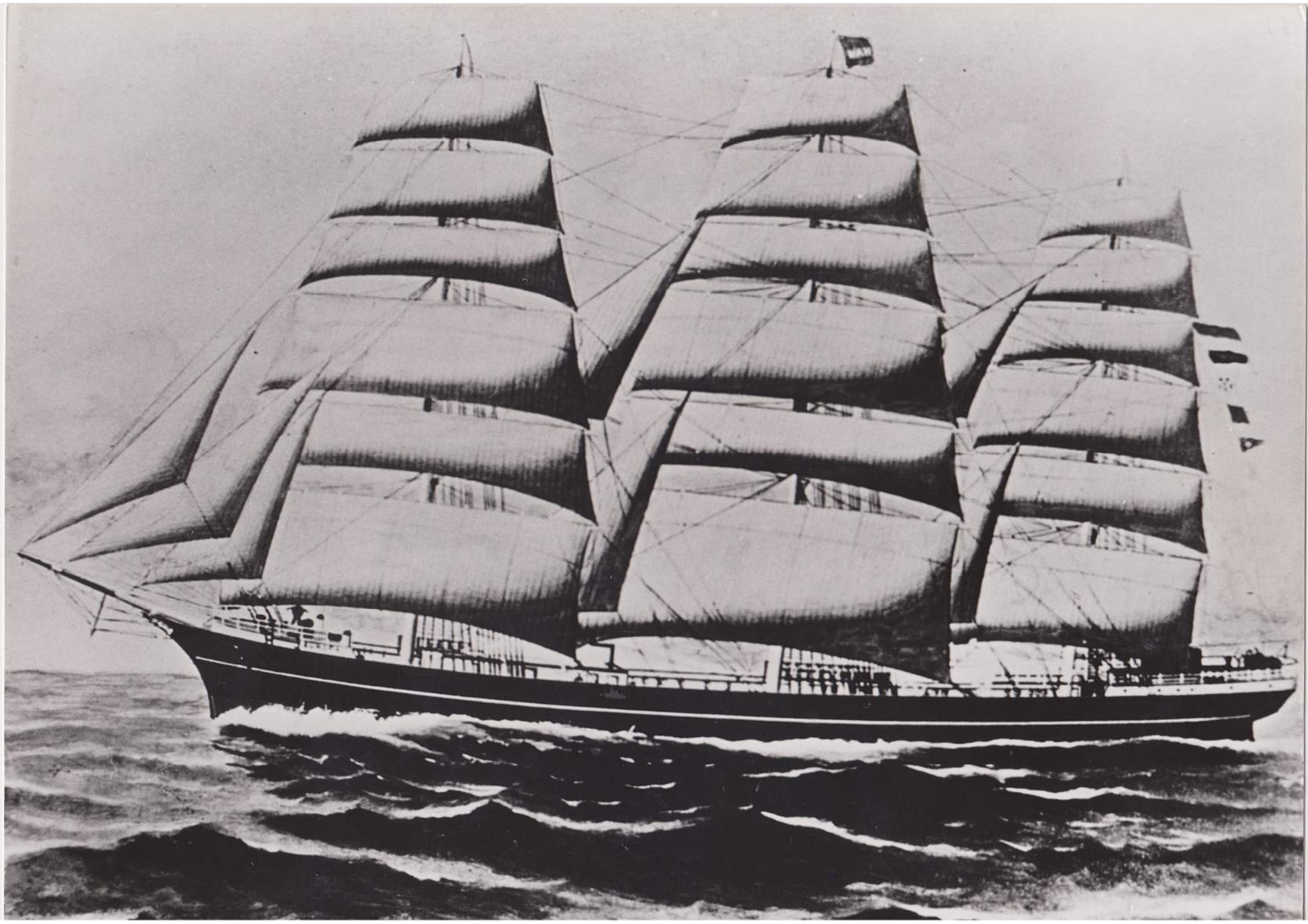


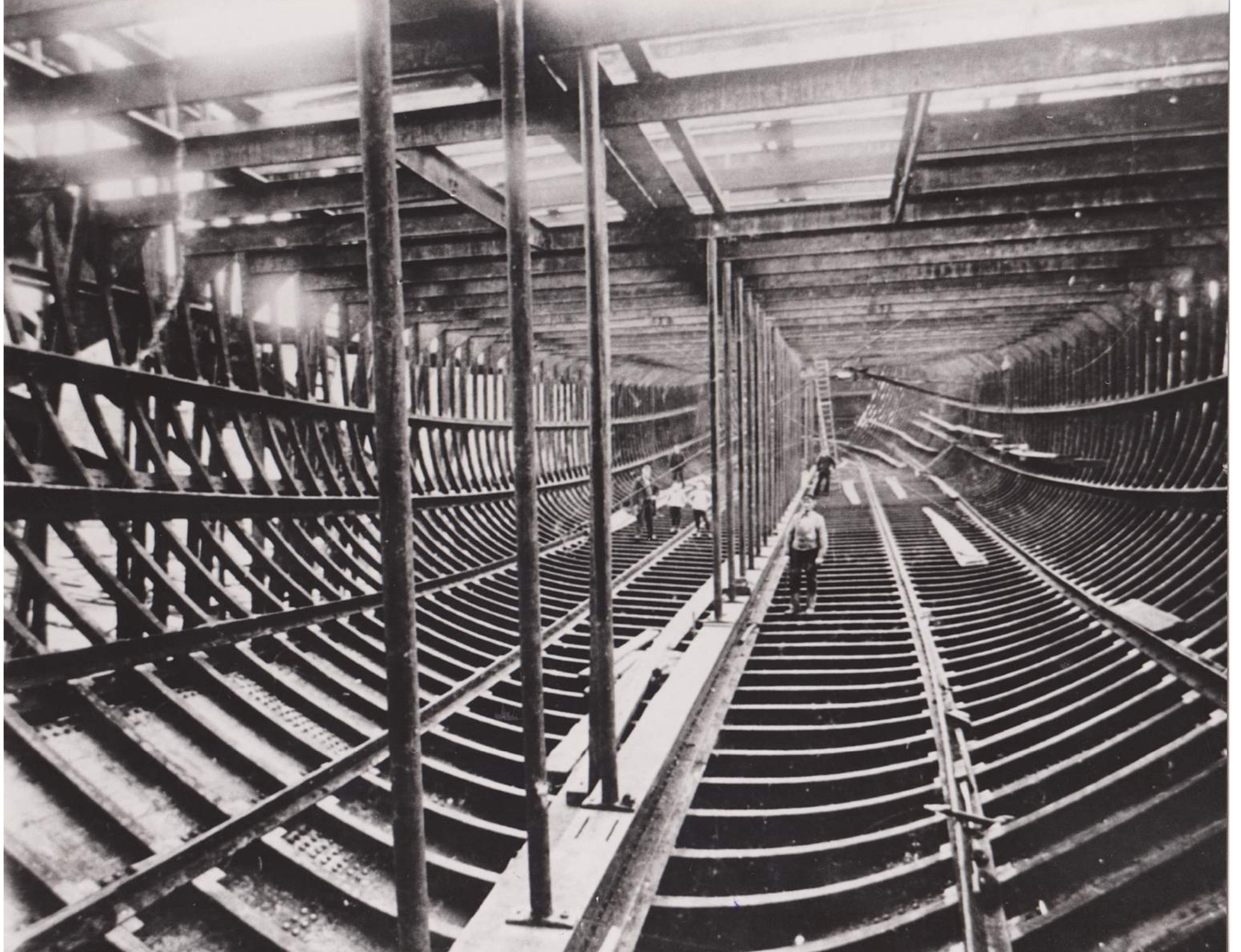
19 #

De onvrede van vier leerlingen,
alle van hun Paer is met
Rose, de kerkelijke allie.

in d'omring









EX LIBRIS

A.C. METZELAAR

J.M. B.H.



de "Europa" onder zeil met alles van top.

Dit is de "Europa" met!

Het is de "EUGÈNE SCHNEIDER" (barke)!
De oorspronkelijke witte romp is
hier nuwart gemaakt om de
romp of de Europa te laten lijken.

↑
volership!

Myng
romp
schneid

Affr Brevira

g. d. en
bued

1890

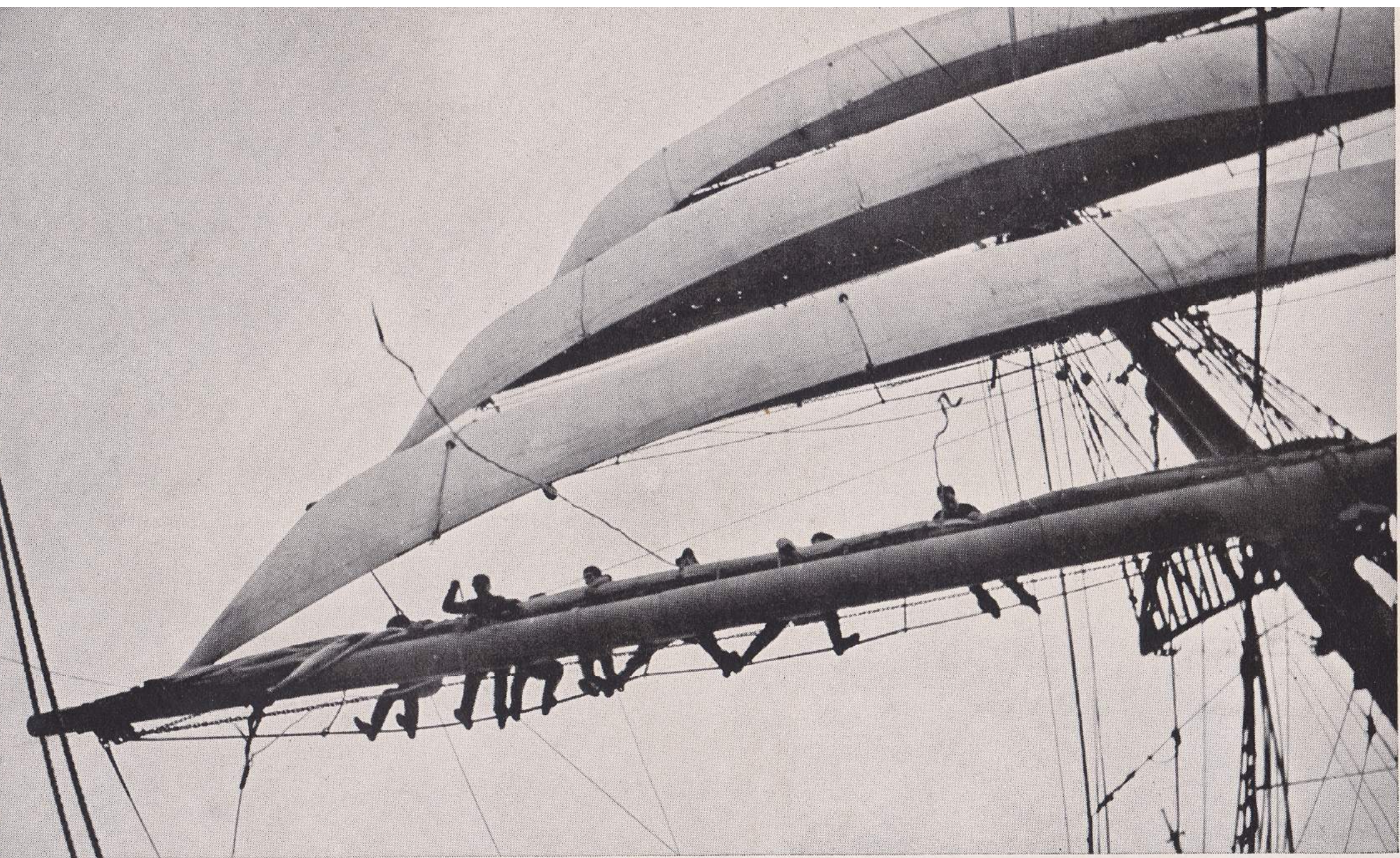
1/8

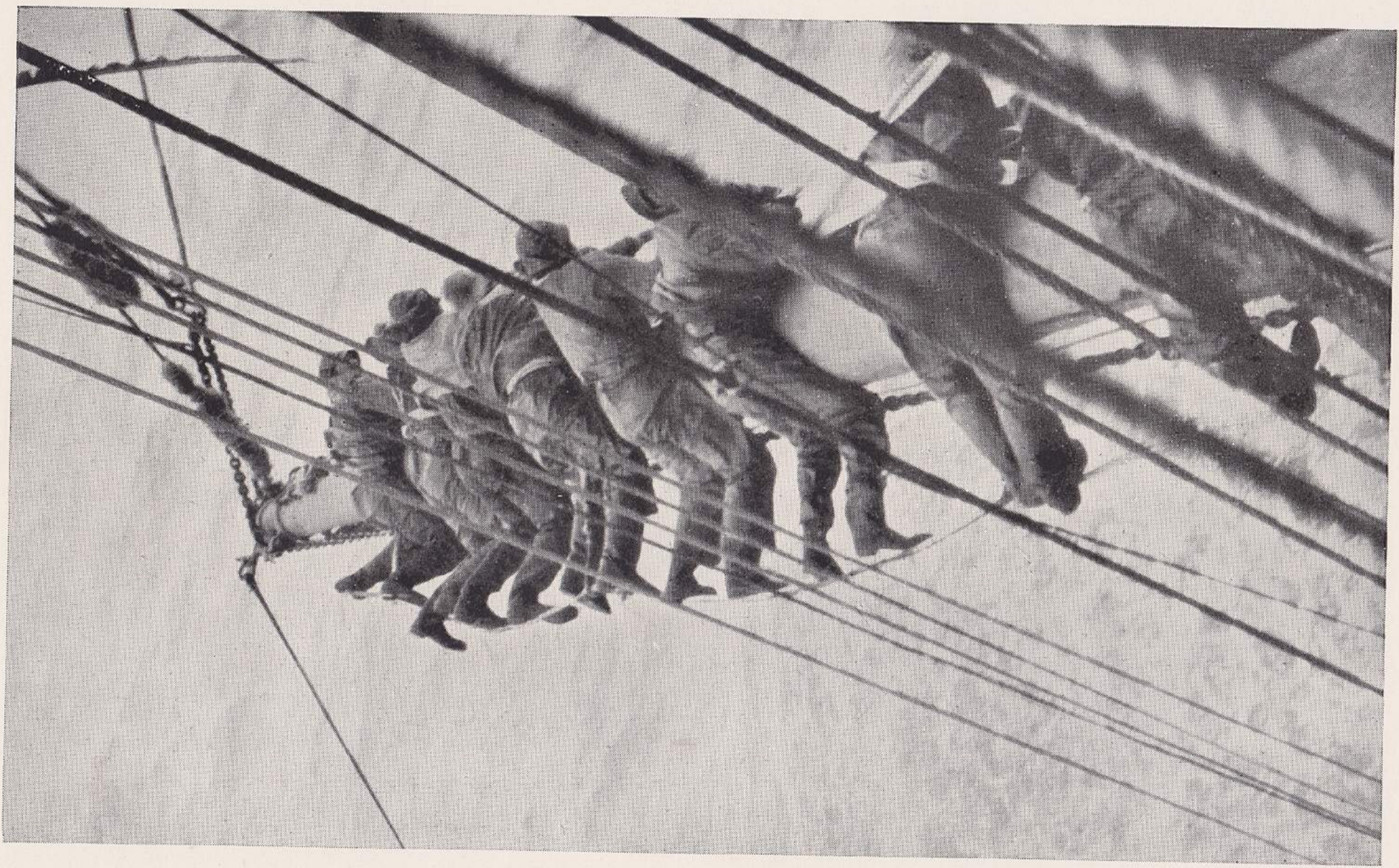
Affr Brevira

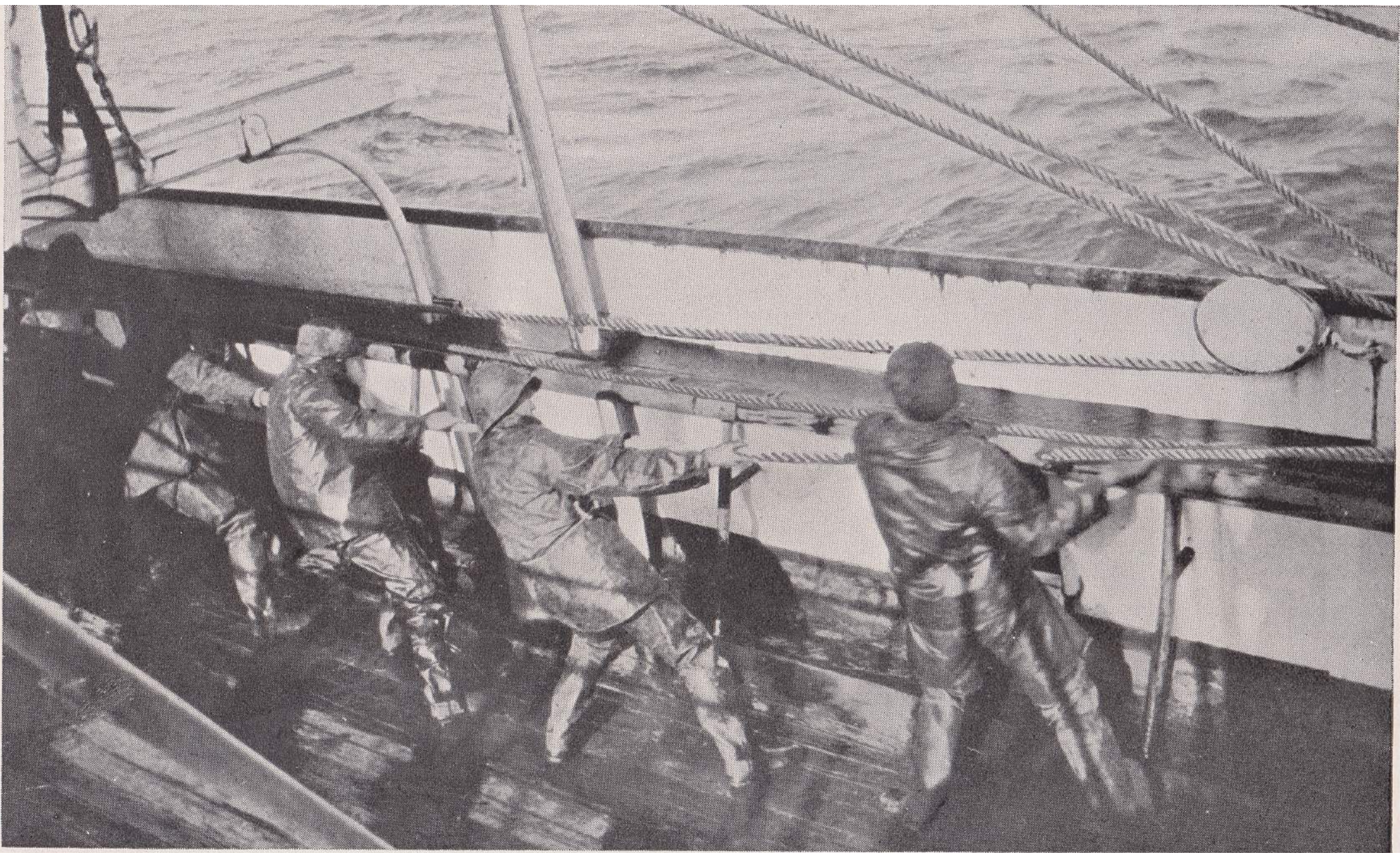
Affr Brevira

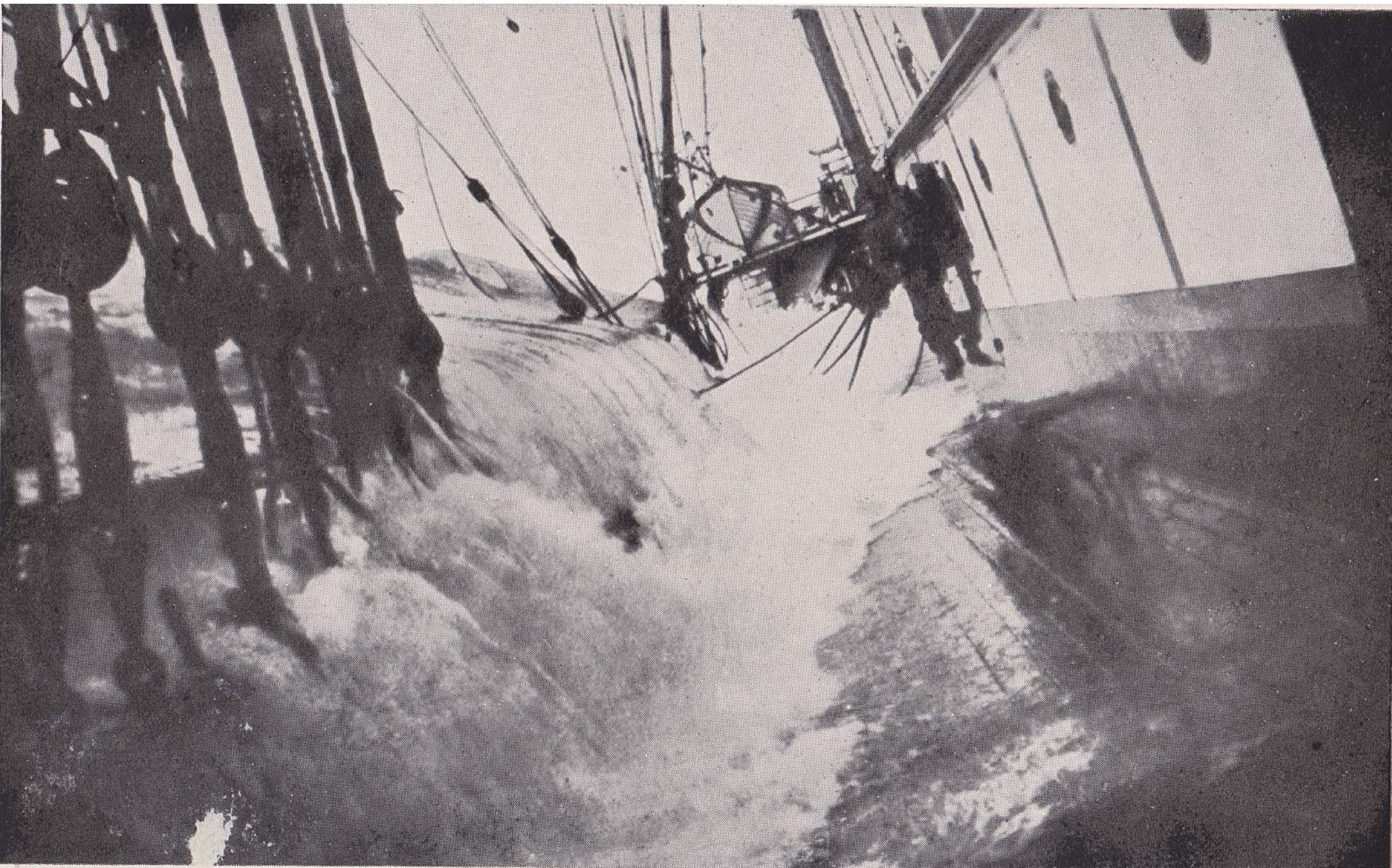














Metzelaar b.v.
Communicatie adviesbureau

Europa Ahoy

Bij de twaalfde druk van Europa Ahoy van A.C.Metzelaar voldoe ik graag aan het verzoek van de uitgever deze editie van een korte aanvullende inleiding te voorzien op de woorden van Jhr.Mr.A.F.de Savornin Lohman, die ook de voorgaande drukken begeleidden.

Uit de oorlogstijd - de jaren waarin Europa Ahoy door mijn Vader werd geschreven - bewaar ik - behalve de vele droeve en blijde herinneringen die allen die wat ouder zijn, met mij delen, de gedachte aan een typisch gebeuren dat ik de lezer niet wil onthouden.

Ter verantwoording geroepen door de cultuurkamer maakt Arie Metzelaar de dienstdoende ambtenaar duidelijk dat men bij hem met dergelijke nonsens niet langszij moet komen. Hij was een zeeman, geen schrijver en piekerde er niet over zich aan te melden of wat dan ook te tekenen. En dat was dat! De man achter het bureau is overdonderd door de eenvoudige eerlijkheid van de zeeman, accepteert het argument en laat hem gaan.

Het boek verschijnt voor de eerste maal in 1942 en komt regelmatig opnieuw uit tot 1948 wanneer de elfde en voorlopig laatste druk verschijnt. Dan zijn er 49.000 boeken verschenen en met graagte gekocht en gelezen.

Na de oorlog zet hij zich in voor verenigingen als het Zeilend Zeeschip. De vereniging die thans De Eendracht vaart. Hij richt de nederlandse sekte op van de Kaap Hoorn Vaarders, Les Caps Horniers, waarvan de Moedervereniging is gevestigd in St.Malo. Hij blijft verbonden met de zee, zijn eerste en - als ik hem goed heb gekend - zijn enige liefde. Op 31 oktober 1970 'legt hij het moede hoofd voor altijd neer' en laat bij velen de herinnering achter van het prototype van de nederlandse zeeman.

En nu verschijnt dan de twaalfde druk. In gezamenlijk overleg werd besloten de inhoud van Europa Ahoy te bekorten. Er was nog veel, niet gepubliceerd materiaal voorhanden waarvan de uitgever en de bewerker van deze uitgave, zo goed als ik, meenden dat/een waardevolle aanvulling zou zijn op het oorspronkelijk manuscript. Met grote zorgvuldigheid zijn daarom enkele passages uit de tekst gelicht en vervangen door gedeelten uit de zesendertig bewaard gebleven brieven uit de Europa jaren van de schrijver aan zijn ouders. Nieuwe, originele foto's uit die tijd, werden bovendien in deze uitgave opgenomen.

/dat

Heiloo, 27 januari 1977

G.J.Metzelaar.

De bomschuit komt niet terug

BUSSUM — „Europa Ahoy”. Zo heet het opnieuw uitgegeven dagboek van de heer A. C. Metzelaar. In de jaren 1906 tot 1908 maakte hij als leerling stuurman een reis met de „Europa”, een groot Nederlands zeilschip. In die tijd telde het zeilschip nog volop mee in de internationale vaart.

Elke dag maakte Arie Metzelaar notities. Het dagboek verscheen voor de eerste maal in 1942 en kwam regelmatig opnieuw uit tot in 1948 toen de 11e en voorlopig de laatste druk verscheen.

Nu verschijnt er een volledig herziene uitgave. Een zoon van de schrijver, die in 1970 overleed, schrijft in het voorwoord, dat zijn vader steeds met de zee bleef verbonden. Uit het boek blijkt duidelijk zijn liefde voor de zee en de zeilvaart. Voor wie meer wil weten over de zeiltijd is dit een leerzaam en gedocumenteerd boek. „Europa Ahoy” telt 192 bladzijden en kost f27,50. De uitgeverij is De Boer Maritiem te Bussum.

Bij dezelfde uitgever verscheen een herdruk van E.W. Petrejus' boek „De bomschuit”, een verdwenen scheepstype. In 1954 beschreef Petrejus hét bedrijfsvaartuig van

de vissersdorpen aan de Nederlandse Noordzeekust. Behoudens illustraties is het boekwerkje dat 116 bladzijden telt, ongewijzigd uitgegeven. Op uiterst deskundige en technische wijze behandelt de auteur de geschiedenis van het type vaartuig, de constructie en het gebruik. In het hoofdstuk „De bomschuit in bedrijf” lezen we onder meer: „Zo volgde de ene visnacht op de andere. Des zondags werd er niet gevist en bleven ook andere werkzaamheden rusten. Men liet het schip drijven, hield kerkdienst, waarbij de schipper voorging. Er werden 's zondags alleen psalmen gezongen, geen gezangen zoals op weekdays. Behalve uit de Bijbel werd ook gelezen uit tekstboeken, zoals dat van ds. Smijtegelt en D. Koenraat Mel, een 18e eeuwse Duitse predikant wiens werken in het Nederlands waren vertaald,

doch met behoud van de Oud-Duitse lettertekens. Door het handhaven van een strikte zondagshellinging had de bemanning van een bom in de regel elke week twee vrije nachten. Dit is later, in de 20e eeuw, veranderd: de zwaardere eisen die, tengevolge van de grotere concurrentie, aan het bedrijf werden gesteld hebben aan die lange rust een einde gemaakt. Men begon ook op zondagavond aan de vleet te gaan en het bijbellezen iedere dag bleef, evenals de preek op zondagmorgen, geleidelijk achterwege”. Let wel, over het algemeen gesproken.

Zo staan er nog wel meer leerzame dingen in het boek. Hoofdmoot is echter het technische gedeelte; voor de leek minder interessant. Prijs 24,50 gulden.

Speciaal voor de jachttuiger gaf De Boer Maritiem het boek „Touwwerk aan boord” uit. Het is geschreven door twee Engelsen, Colin Yarman en Bill Beavis. F. Hin vertaalde het boek, dat voor 32,50 gulden verkrijgbaar is.

Aan de Stichting Nederl. Kaaphoornvaarders
Weth. H. Biermanstraat 7
1474 KG Oosthuizen

Ter attentie van de heer Hazelhoff-Roelfzema

Vianen 2 nov. '96

Zeer geachte heer Hazelhoff Roelfzema,

Hartelijk dank voor uw brief van
30 okt. j.l.

Het boek 'Europa Ahoy' hebben we al in ons bezit
en ben ik aan 't lezen. Het geeft een veel gemoede-
lijker beeld dan hetgeen Melville in zijn boeken
'Redburn' en 'Moby Dick' beschrijft.

Bijgaand twee proefstroken van de
groepsfoto, waarop mijn vader voorkomt. Deze foto
werd in 1899 in Australië gemaakt. Mijn vader staat
in het midden bovenste rij. De andere foto is een
uitvergroting. Mijn excuus voor het geringe contrast
van de afbeelding!

We zijn zeer nieuwsgierig naar
hetgeen in het komende jaar in de Kaap Hoornkamer
geëxposeerd zal worden!

Zeer vriendelijk groetend en hoogachtend,

Rinus de Wind
Postbus 256
4130 EG Vianen ZH



STICHTING NEDERLANDSE KAAPHOORNVAARDERS

Gevestigd in Hoorn
K.v.K. nr. S 235118
Postbank nr. 2769806

Correspondentieadres:
Weth. M. Biermanstraat 7
1474 KG Oosthuizen
tel. 0299 40 1727

30 oktober 1996

De heer M.de Wind
Postbus 256
4130 EG VIANEN

Geachte heer De Wind,

De voorzitter gaf mij uw brief van 28/10 door ter archivering en eventuele nadere beantwoording. Het is verblijdend dat er weer een nakomeling van een zeeman uit de Grote Zeilvaart onze kring komt versterken.

IJsbrand de Wind voer in 1898 en 1899 op de "Europa", als volmatroos. Hij maakte de eerste twee reizen (volgens de telling in onze jaarpublikatie) mee. Die gingen nog niet rond Kaap Hoorn maar als hij rond de wereld is geweest heeft hij ook Kaap Hoorn gerond.

had. Dat uw vader niet over die vaartijd heeft gesproken kan betekenen dat hij daaraan onprettige herinneringen heeft. Ik heb in de jaren zestig eens een oud zeilvaartman ontmoet die zich niet wilde aansluiten bij de Vereniging van Kaap Hoornvaarders omdat hij geen zin had zich de ontberingen omstandig te herinneren.

Het zou boeiend zijn om het verhaal van de redding op de ijsschol en de gedachtenoverbrenging van de schipbreukeling na te trekken. In de familie van Wout van Geuns (u hebt hem waarschijnlijk op 27 oktober ontmoet) bestaat een soortgelijke overlevering. Zonder jaartal of scheepsnaam wordt het echter zoeken naar een naald in een hooiberg.

Staat uw vader op de foto van 1899 in onze jaarpublikatie? Ik ben voornemens de afzonderlijke portretfoto er eens naast te leggen ter vergelijking doch indien u hem onmiddellijk kunt aanwijzen geeft dat meer zekerheid.

Zeer binnenkort moet worden beslist wat wij volgend jaar in de Kaap-Hoornkamer tonen want begin januari komt de Hoornse VVV-gids voor 1997 uit. Misschien lukt het om het model van de "Europa" in bruikleen te krijgen. Dan gaan wij wat door op dat thema.

In de hoop u voorlopig voldoende inzicht te hebben gegeven,

Met vriendelijke groet en hoogachting,

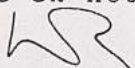

H. Hazelhoff Roelfzema
secretaris





Foto Ijsbrand de Wind
Midden bovenste rij-

No 9

nummers

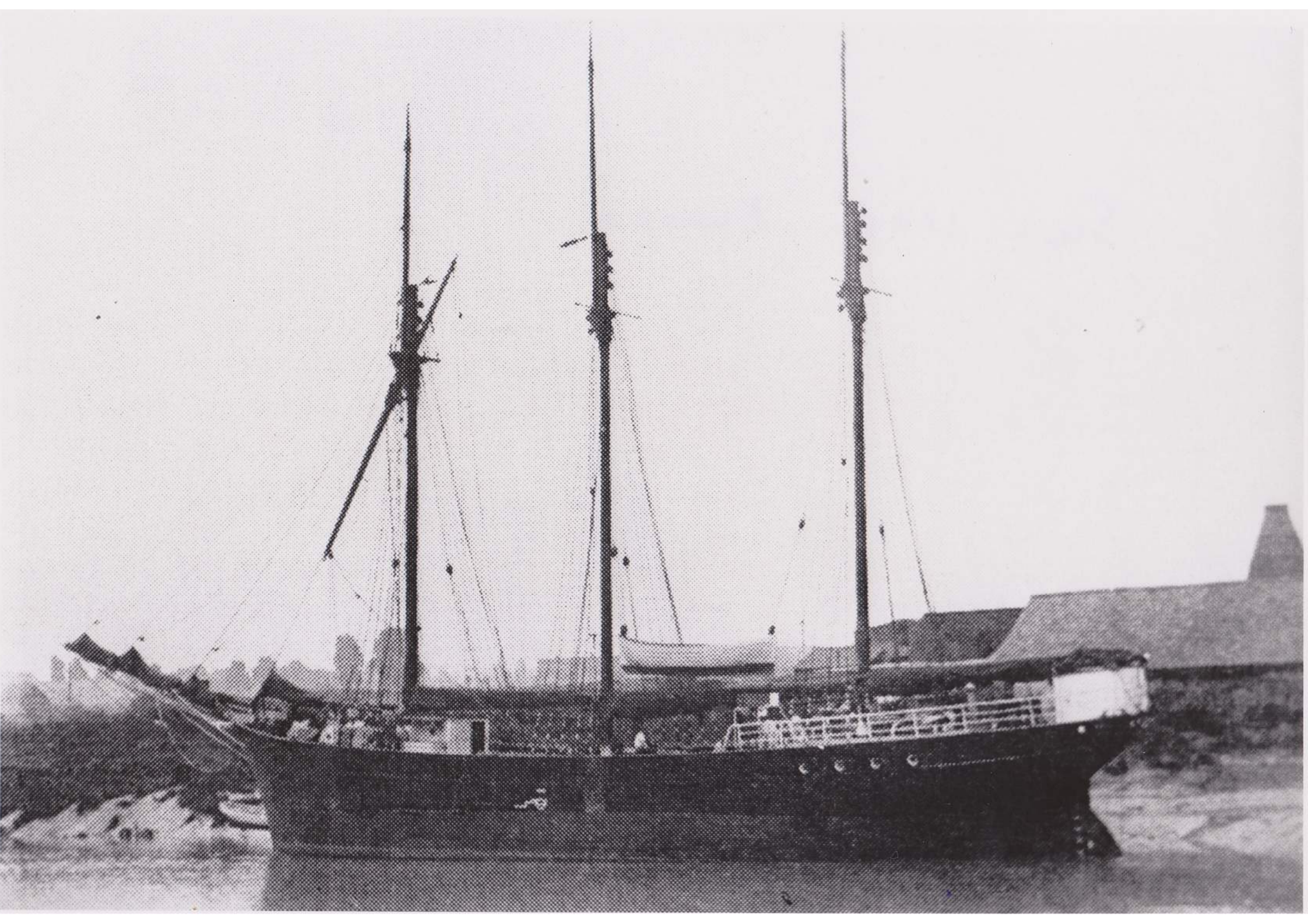
Staal. schaefer

Europa.

von Scheveningen

geen gevens.





Su - U3y - Europa

zie onderschrift

Europa

№ 044

№

frigate "Europa"



'EUROPA'

Kapt. G. Bona

1011 Ton

O. Godfrey

85 Hunter St.
NEWCASTLE, N. S. W.

fatc va. Montebium
Prunellus.

44
44



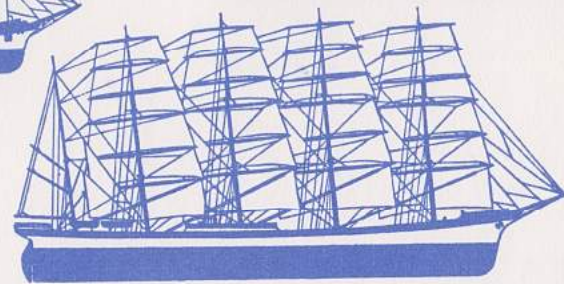
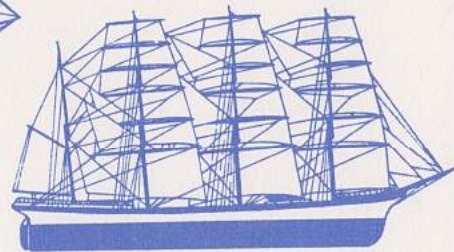
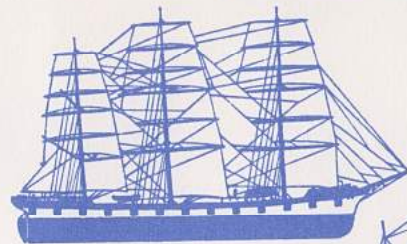
EUROPA

D. 14. 12. 93

Lieber Herr Snyk,
Anbei ein Foto von EUROPA für Ihre
Sammlung. -

Mit Interesse habe ich von dem
Buch "Schippers van de Zee" erfah-
ren. Dieses Buch kenne ich nicht
und würde es gerne erwerben.
Glauben Sie, daß es noch da ist.
Wo Sie bekommen ist?

Ich wünsche Ihnen ein
Fröhliches Weihnachtfest
und ein gutes Neues Jahr
1994 und verbleibe
mit freundlichen Grüßen
Jürgen Meyer



Auf
diesen Schiffen
sind wir
gefahren

Herkunft:
Dr. Jürgen Meyer
Am Knoops Park 34A
28717 Bremen



no
44

31a

7.
27
44
168

"Europa" gebouwd te Odam Wg. 1945 Reg. ton.

810/1

liggende ten "Frederikshald" Nor. 1906.
op den achtergrond de noorsche bark

Tone

0.82

Beed

15

Europa in Dec 1900 naar Noorwegen
vertocht (Henochien Lillesand) en
genaamd Lotos, daarna Assra
getoeyendaerd door een Duitsche U boot 5/5 1917
enar buiten Texland.



3
In sch. Europa

Hauptzone -

St Tregat - Europa 1910 Resten. geb 1897.

Kapt G. Bone.

Recht W. A. Huygen. Amt-

geb door. Huygen & van Gelder.



X
←

"EUROPA"

Reedery W.A. Huygens te Bussum.
Stalen fregat, gebouwd in 1897 te Amsterdam
door den scheepsbouwmeester Huygens en van
Gelder
Groot 1991 Ton. Afmetingen: 2587 x 420 x 236
Naamsein *N.R.D.S.*

Verkocht naar Lillesand (noorwegen) 1909 en
omgedoopt in " Lotos ". 1916 herverkocht naar
Kristiansand en omgedoopt in " Asra ".
Getorpedeerd door een Duitse Uboot de 5 de mei
1917, even buiten Ierland.



X

