

A.H. VAN TIENHOVEN SR.

A.H. van Tienhoven Sr.
Reederij F.H. von Lindern Alblasserdam.
Donderdag 1 Februari 1877

A.H. VAN TIENHOVEN, SR.

Reederij F.H. von Lindern Alblasserdam.

in 1877

Tegenwoordig is het stil op de werf en al eenige reders bij elkander doch nog lang niet genoeg. Het is dan ook niemand haast aan te raden en aandeel te nemen. De scheepvaart gaat bitter slecht, naar omstandigheden hebben wij nog niet zooveel

aan te klagen als anderen. De Jan van Haften ligt te lossen in Amsterdam en zal hopen wij 30000

terweg 1 f 28000 vracht in de Molukken. Zes Kapitein de Voogd v. Straten is overleden kan daar nu zijn. De AWC is volgens 42 dagen reis van Newcastle.

Regent F.H. von Lindern Alblasserdam.
geboren 1831. 1877
Koen. G. J. Jacobs
1881 Koen. G. J. Jacobs
1883 Koen. G. J. Jacobs
1885 Koen. G. J. Jacobs
1888 Koen. G. J. Jacobs
1890 Koen. G. J. Jacobs

w.g. C. von Lindern

1890 Koen. G. J. Jacobs
1892 Koen. G. J. Jacobs
1895 Koen. G. J. Jacobs
1898 Koen. G. J. Jacobs
1901 Koen. G. J. Jacobs
1904 Koen. G. J. Jacobs
1907 Koen. G. J. Jacobs
1910 Koen. G. J. Jacobs
1913 Koen. G. J. Jacobs
1916 Koen. G. J. Jacobs
1919 Koen. G. J. Jacobs
1922 Koen. G. J. Jacobs
1925 Koen. G. J. Jacobs
1928 Koen. G. J. Jacobs
1931 Koen. G. J. Jacobs
1934 Koen. G. J. Jacobs
1937 Koen. G. J. Jacobs
1940 Koen. G. J. Jacobs
1943 Koen. G. J. Jacobs
1946 Koen. G. J. Jacobs
1949 Koen. G. J. Jacobs
1952 Koen. G. J. Jacobs
1955 Koen. G. J. Jacobs
1958 Koen. G. J. Jacobs
1961 Koen. G. J. Jacobs
1964 Koen. G. J. Jacobs
1967 Koen. G. J. Jacobs
1970 Koen. G. J. Jacobs
1973 Koen. G. J. Jacobs
1976 Koen. G. J. Jacobs
1979 Koen. G. J. Jacobs
1982 Koen. G. J. Jacobs
1985 Koen. G. J. Jacobs
1988 Koen. G. J. Jacobs
1991 Koen. G. J. Jacobs
1994 Koen. G. J. Jacobs
1997 Koen. G. J. Jacobs
2000 Koen. G. J. Jacobs
2003 Koen. G. J. Jacobs
2006 Koen. G. J. Jacobs
2009 Koen. G. J. Jacobs
2012 Koen. G. J. Jacobs
2015 Koen. G. J. Jacobs
2018 Koen. G. J. Jacobs
2021 Koen. G. J. Jacobs
2024 Koen. G. J. Jacobs

Russisch leger staat op de werf 6215 A.M.L. 1873

1853 P. Abema

De toestand is nog gevaarlijk. Een groot et een leger aan de Donau. Nu ligt Roemenië nog

встречи Тедат. С.М. van Tienhoven. 13317. 1877

Reclery. F.H. von Lindern. Abbildung.

geboren. " " "

Kapit. G. Jakobs.

1881 Kapit. J. Krügerman.

1883 Reclery. F.H. von Lindern Jr.

1885 " von Lindern & Verem. Abbildung

1888 " Alice" ex A.M.T.

1890. verhoort n. haar wegen. £ 4650. neg. 95

Half model v. werf 6²⁰². A.M.L. 1973

1890. kaper. Chr. Ramsland. te Egersund
herdoept in „Ellida“

1900 kaper. Kapr. Edoardo Raseto van Camogli Italië
hael het schip „Aug.“ te Aarhus overgenomen

en doc. kaperen: Giuseppe Chiasso in ballast
naar de gulf van Mexico gezeld, er ver-
eenige maanden in de houtvaart in de gulf

10 Aug. 1901. met ernstige stormschade te
Havana binnen gebracht. en openbaar verkocht
en verdween uit het register. (aldaar gesloopt?)

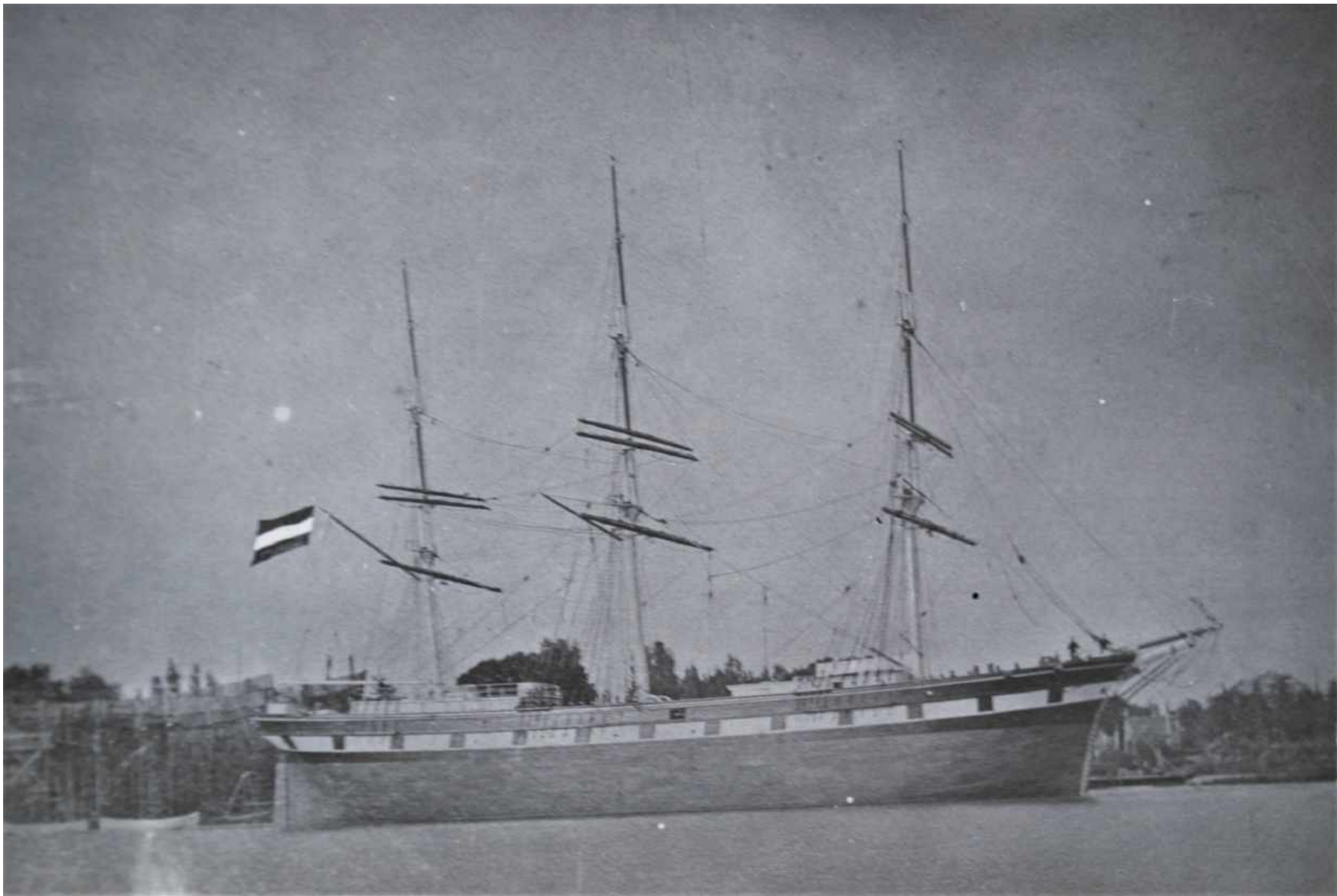
7
A. H. VAN TIENHOVEN, Sr.

Reederij F. H. von Lindren Alblasserdam.

Fregatschip, yzer & hout) Groot 1333 Ton, in 1877
gebouwd op de scheepswerf van F. H. van Lindren
te Alblasserdam. Kiel gelegd Aug. 1876.
Vanstapel geloopt Naamsein: PTRC.
Afmetingen: 205,6 x 39,7 x 25,0
Gevoerd door Kapt. Jacob Krijgsman.
Geladen ging het schip 21 voet diep.

*Cyclus 1877 reederij
F. H. von Lindren. Kapt. G. Jacobs
1880 J. Krijgsman 1884
reederij von Lindren & von Tessem
In 1887 is de naam veranderd
in Alice. 1888 reederij
C. M. von Tessem*

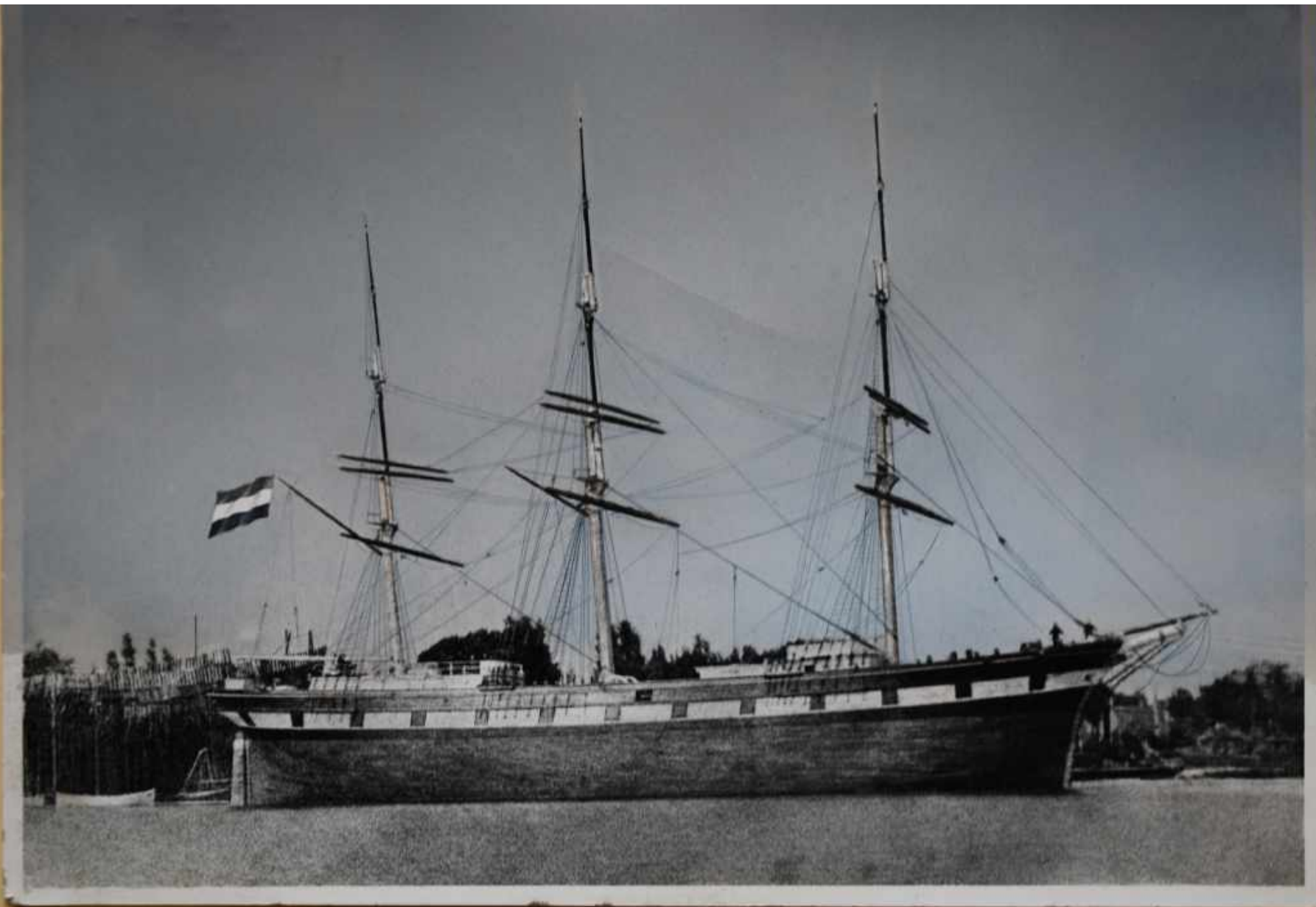




№ 095

"A. H. van Tienhoven 5^{te}"





F.H. von Lindern

2243 HW Wassenaar, 20-10-'03.
Prins Frederiklaan 14

De heer K. Suyk
Groot Barlaken 76
1851 GD HEILOO

Zeer geachte heer Suyk,

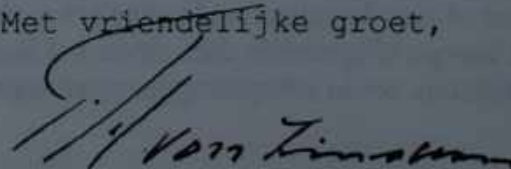
N.a.v. ons gesprek van gisteren op de Kaap Hoorn Vaarders
bijeenkomst doe ik u bijgaand alvast een uitreksel uit het
dagboek van mijn overgrootvader Cornelis von Lindern toekomen.
Ik heb daarbij voornamelijk gekeken naar passages de A.H. van
Tienhoven Sr. betreffende, het schip waarvan het halfmodel in
de Regentenkamer hangt. Plaatsen waar ik die naam tegenkwam
heb ik in rood aangegeven.

Met stippels tussen haakjes geef ik aan waar ik privé
aangelegenheden heb weggelaten. Vraagtekens tussen haakjes
geven aan dat iets niet duidelijk leesbaar is. Commentaar
betreffende de Turks-Russische oorlog heb ik laten staan
evenals opmerkingen m.b.t. de economische situatie omdat die
een goed tijdsbeeld geven.

De ongelukkige reis van de Van Tienhoven staat uitvoerig
beschreven. Het averijraport dienaangaande vertrouw ik liever
niet aan de post toe en zal ik u dus t.z.t. persoonlijk komen
overhandigen. Daarover neem ik nog contact met u op.

Het is prettig te weten dat e.e.a. een bestemming kan krijgen
waar het veilig wordt beheerd.

Met vriendelijke groet,



A.H. van Tienhoven Sr.

Uit het dagboek van Cornelis von Lindern, scheepsbouwer en reder te Alblasterdam

Donderdag 1 Februari 1877

(.....)
(.....)
Tegenwoordig is het stil op de werf en staat er nu een nieuw schip voor onze rekening op stapel, en hebben al eenige reders bij elkander doch nog lang niet genoeg. Het is dan ook niemand haast aan te raden en aandeel te nemen. De scheepvaart gaat bitter slecht, naar omstandigheden hebben wij nog niet zooveel reden tot klagen als anderen. De Jan van Haften ligt te lossen in Amsterdam en zal hopen wij 30000 uitdelen. Gaat dan in lading naar Batavia en Soerabaja. Alblasterwaard ligt te Nieuwediep nog ligters over te nemen naar Samarang. Waterweg 2 maakt 66000 vracht, Waterweg 1 f 28000 vracht in de Molukken. Zes Gezusters laadtop Java 45 en 50 suiker 45 koffie dus niet best. Kaptein de Voogd v. Straten is overleden aldaar. De Deliane is naar Achin, mooie vracht van hier uit en kan daar nu zijn. De AWC is volgens telegram op Java aangekomen met verlies van roer en zeilen 142 dagen reis van Newcastle.

(.....)
(.....)
En nu eindig ik.

w.g. C. von Lindern

Donderdag 1 Maart 1877

(.....)
(.....)
Met het nieuwe schip, hetwelk dinsdag gedoopt is zonder eenige plegtigheid met den naam van A.H. van Tienhoven Sr., gaat het goed vooruit. Met ons vak ziet het er anders maar slecht uit. De effecten staan ook maar laag Ooit(?) met 49%, Turken 11%. De Conferentie te Constantinopel is niet voldoende gelukt. De toestand is nog gevaarlijk. Een groot Russisch leger staat aan de Pruth (?) en de Turken staan met een leger aan de Donau. Nu ligt Roemenië nog tusschen hen in. Volgens berigten heden in de Courant was de vrede zoo goed als geteekend tusschen Servië en Turkije. Tusschen Montenegro en Turkije was de wapenstilstand met elf dagen verlengd. Wat of er nu van worden zal.
Mijn vrouw vraagt of ik nog een potje kaart mede wil spelen.

w.g. C. von Lindern

Zondag 25 Maart 1877

Het water staat sedert eenige dagen te Keulen zeer hoog. Gisteren wees de Courant aan waterstand te Keulen 6.55 Meter heden 0.40 M. minder alzo gisteren te Keulen 6.05 Meter. Nu zoude volgens vroegere plaats gehad hebbende hooge standen hier het water ook hoog moeten zijn. Dat is evenwel het geval niet. Met laag water staat het water 3 a 3% voet onder de onderkant van de schoeiing voor Gerard en Jan hun huis en met hoogwater komt dezelve niet onder. De wind is dan ook vandaag ZZO en gisteren ZW. DE barometer daalt gestadig staat op 29. In het onderhuis dus volstrekt geen doorwatering.
Met de politiek gaat het nog alles behalve goed. Gepasseerde week liepen de Russen 5% van 1872 binnen 3 dagen van 83 op 88 dus 5% verschil en na 3 dagen verder staan ze weer op 83&. Dit komt doordien de zending van den Russischen Generaal Ignatief naar London mislukt schijnt te zijn. Het Russisch leger staat nog altijd aan de Puth. Ik vrees dat het met het voorjaar erop los zal gaan omdat hoe mooi Rusland ook praten moge, de waarschijnlijkheid blijft bestaan dat het hier om den Bosphorus te doen is en dat zou geen wonder zijn 3 a 4 maanden zijn de Russische havens gesloten door ijs, wat natuurlijk nu als dat Rusland een uitweg wil hebben waar hij altijd uit kan. Engeland is dan bang voor zijn opperheerschappij in de Middenlandsche zee en ook voor onveiligheid van het Suezkanaal, daarbij komt dat Engeland kan niet toeslaan om politieke redenen, dat Bulgarije door de Russen genomen wordt omdat zijne eigene Indische onderdanen, van welker aantal in het geheel groot 200 miljoen en 40 miljoen behooren tot de Godsdienst van Mohammed. Het zou een wereldoorlog kunnen worden. Wie weet of er geen nieuwe Hunnen in Indië opstonden om evenals 3 a 400 J.n.C. Europa te overstromen.
Wie weet wat er in de toekomst ligt. Groote wereldgebeurtenissen ontstaan veelal in spijt van Conferenties

en Protocollen.

De reederij van A.H. van Tienhoven is compleet. Het ziet er anders maar duister in onze zaken uit.

De Alblasserwaard is gisteren uitgezeild naar Samaran. De A.W.C. is op Java gearriveerd met een hulproer. Hij had zijn roer bij Prins Edward Eiland verloren en toen een hulproer gemaakt waarmede hij in 60 dagen Java bereikte. Het hulproer bestond in een bramsteng voor roerstang en bramraas er achter tegen aan gebouten of genaaid. Voor roersten (?) had men een ankerstuk doorgekapt en met kettings werd het roer tegen de steven aangehouden. Het schip kon er 7 mijlen mede loopen en was dicht gebleven.

Woensdag 31 October 1877

Er is sedert mijn vorig schrijven nogal wat opteekeningwaardig voorgevallen. (.....)

Deze week Zaterdag loopt het nieuwe schip A.H. van Tienhoven Sr af. Al de Ingelanden en Heemraden zijn verzocht erbij tegenwoordig te zijn alsmede de Goeverneur van Zuid Holland.

Wat is het toch naar met de scheepvaart gesteld er bestaat geen kans voor ons om een nieuw te bouwen. Het ziet er bedroefd uit. Vrachten op Java voor suiker f 45, koffie f 60. De Deliane treft het anders nogal wel alsmede de Alblasserwaard en Waterweg 1.

In het Oosten d.w.z. in Turkije woedt een vreeselijke krijg tusschen de Russen en de Turken. De Roemeniërs hebben zich nu ook bij de Russen aangesloten

Bij het begin van den oorlog liep alles den Russen mede. Binnen eenige dagen waren zij Roemenië overgestoken en hadden den Donau overgestoken bij Nicopolis. Nicopolis zelf bezet. Niet lang daarna was een korps den Balkan overgetrokken bij Schipka. In Azië waren de Russen ook al heel vlug. ?...dakan en Bagazin hadden ze spoedig en sloegen het (Lely rond Kan????). Er vlogen een paar pantserschepen op den Donau in de lucht door de torpedo's of door het geschut der Russen. Alles ging zoo mooi als het maar kon en met betrekkelijk weinig verlies, een paar honderd man verlies b.v. met het overtrekken van den Donau. In één woord het kon niet mooier. Binnen een paar dagen zouden ze in Adrianopel (?) zijn en dan en dan. Ongelukkige Turken. Doch ziet wat gebeurt er. Die zelfde Turken die door ieder geminacht werden stonden nu ineens overal tegelijk op. Joegen de Russen rond Kars weg, namen Bagazin weder in en verjaagden den vijand weder over de Russische grenzen, Landden met een vloot te Sukkum Kalé (?) in den Kaukasus en bragten daar de heele boel in opstand. In Europeesch Turkije ging het niet veel beter. De Turken poogden nu de Russen in te sluiten en hun terugweg af te nemen naar den Donau. Daarvoor overmeesterden zij van de Russen de vesting Plevna ten noorden van den Balkan en dicht bij Nicapoli. Hier verschanstten zij zich zoodanig dat de Russen hier herhaaldelijk de nederlaag leden. Men berekent het verlies der Russen voor Plevna op minstens 25000 man. Het Russisch korps wat den Balkan was doorgetrokken had het niet minder zwaar te verantwoorden. Het is daar in die Schipka Pas enige weken lang een moordadig bloedbad geweest. De Turken vochten met ware doodsverachting.

Nu op dit oogenblik evenwel is de toestand weder gekeerd in het voordeel van de Russen. Ze hebben nog altijd den Schipka Pas in hun bezit en hebben zich daarin versterkt. Zijn echter nog geen duimbreed verder gekomen. Nu hebben de Russen sedert een paar dagen na eenige bloedige gevechten zich meester gemaakt van twee plaatsen op den weg naar Sofia, zoodat binnen Plevna nu de Turken opgesloten zitten met men denkt een 100.000 man. Nu zal het voor de Russen erop aankomen om die plaatsen te houden. Er zijn ontzaglijk veel troepen van de Russen. De geheele Keizerlijke Garde is er ook al. De Keizer zelf ook is in Gomer Studeni (?) in Bulgarije als hoofdkwartier. In Aziatisch Turkije hebben de Russen ook een belangrijke overwinning behaald. Hebben het Turkse leger daar verslagen en een groot deel gevangen genomen en hebben nu Kars weder ingesloten. Russische effecten op dit oogenblik oude Russen 93, 1872 en 1873 5% 76 Oost Metal. 53, Turken 9, Spanje 13, Holl. % 100%.

Wij zijn bezig pogingen aan te wenden om te Amsterdam een dok en werf te krijgen, hebben al verscheidene Conferenties met den Wethouder van Tienhoven aldaar en ook eens met den Burgemeester van Amsterdam hierover gehad. Wat het worden zal weet ik niet.

w.g. C. von Lindern

Donderdag 7 November 1878

Het is al weder ruim een jaar geleden dat ik wat heb opgeschreven. Er is anders genoeg op te schrijven geweest, doch de lust en veelal ook de tijd heeft mij daartoe ontbroken.

Vooreerst zal ik beginnen met een belangrijk evenement, dat het nieuwe schip A.H. van Tienhoven Sr. getroffen heeft.

Dit schip zeilde in het laatst van Januari van Brouwershaven naar Batavia met eene gemengde lading bestaande 350 duizend, 100 Last ijzer en de rest andere goederen als aardewerk, ijzerwerk en manufacturen. Van Dungeness kwamen de gunstigste berigten wat sturen en zeilaadje betreft. Het schip lag ongeveer 21 en 20 voet diep, dus behoorlijk zwaar geladen. Tot den 6 Februari moet aan boord alles naar wensch zijn gegaan. Toen er een zware storm opstak, die veroorzaakte dat het heele tuig overboord ging. De groote mast (Ijzeren natuurlijk) brak onder het dek 3 voet daarbeneden af. De kruismast, ook ijzer, brak 3 voet boven de achterhut af. De Fokkemast boven de langsaling. Er bleef geen enkele onderra ook hangen. Alles brak af en werd met veel moeite het touwen en ijzeren want, waarvan de vleet buitenboords hingen, afgekapt. De pompen vlogen toen de groote mast overboord ging ook op en neder en hadden veel geleden. De eene boot op de voorhut verbrijzeld en de reeling op verscheidene plaatsen zwaar beschadigd. Het schip bleek toen wat meer water te maken als vóór het ongeval doch niet zoo beduidend veel meer. Op dat oogenblik was het schip op de hooge van Kaap Finistère en werd besloten een noodtuig te maken en hoewel Lissabon de meest nabijzijnde haven was, naar Engeland terug te keeren. Er werd toen een waarlooze marssteng aan de voorkant van de kruismast door het dek van de hut heen gebracht en tot op het vaste dek neergelaten waar dezelve in klampen werd vastgebonden. Om dit te bewerkstelligen moet zeer veel inspanning nodig zijn geweest aangezien toch eerst een soort van bok moest overeind gezet worden, hetgeen bij het zwaar slingerende schip zeer bezwaarlijk ging. Toch gelukte het en kon hier verder een steng bovenop geplaatst worden aan de waarlooze spreien en ook een razeil werd er aangemaakt. Daar de stomp van de fokkemast was blijven staan en de wanten er ook nog aan zaten, hoewel deze geheel los gewerkt waren en van boven gezakt kon deze weder zoover gebracht worden dat er een waarlooze topzeilra vooraangemaakt werd op de plaats van de verloren fokkera. Bij de groote mast stond alleen een waarlooze lijzeilspier met een klein zeiltje er aan. Met dit tuig zeilde het schip naar Engeland en had het geluk zonder verdere ongelukken de haven van Falmouth te bereiken, waar hetzelfde voor de betrekkelijk geringe kosten van 30 pond Sterling werd binnengesleept. Vandaar besloot de Reederij in overleg met Assuradeuren van schip en lading het schip te doen sleepen naar Vlissingen, teneinde in Holland de zaak zelf in orde te brengen onder groote tegenwerking van de Heeren Engelsens die gaarne dit boutje hadden willen afkluiven en onder buitengewoon vreesselijk stormweder werd het schip door een zeer groote Engelsche sleepboot, de Undaunted, Vlissingen binnengesleept. Den nacht vóór het binnenkomen was het schip bijna weg geweest, het was wat men noemt bezet, op de bank Buitingen. Zelfs zóó dicht was het bij den grond dat het zand op het dek kwam. Alleen de Kapitein (I. Jacobs) en de stuurman wisten het gevaar waarin zij verkeerden. Nadat het schip in Vlissingen was ledig gelost is het hier aan de werf gebracht, zijn er nieuwe masten en een geheel nieuw tuig opgebracht en is het weder nieuw gekoperd. Toen dit alles klaar was, is het weder naar Vlissingen gesleept, doch was onderweg bij Veere op een steenen dam geloopt, waardoor het noodig geoordeeld werd in het Droogdok te gaan, hetgeen dan ook gebeurd is, en bleken er 15 bladen koper min of meer beschadigd te zijn. Wat voor ongelukken dit schip al gehad heeft van begin van zijn eerste uitgaan af tot aan zijn tweede vertrek zou belangrijk zijn te relateren. De eerste reis van Helvoet naar Brouwershaven slepende met 2 stoombooten er voor liet een man van het volk die niet met het spil (Harfield) bekend was, het spil loopen, zoodat de ketting met het zware anker eruit rinkelde met een 9 mijls vaart. Gelukkig brak de ketting een 1 11/16 ketting op de 60 vadem af. Toen het vervolgens zonder voor dit geval de reis op te schorten te Brouwershaven aankwam, scheelde het bijzonder weinig of de tweede ketting was ook geheel en al uitgelopen. Toen het schip hier voor averij aan de werf lag, brak een Rotterdamsche tuiger den arm aan boord en moest afgezet worden. Toen het schip weder in Vlissingen lag te laden brak weder een man den arm aan boord en viel er een in het luik, die dood of bijna dood was, dat weet ik niet zeker. Doch al genoeg akeligheden over dat ongelukkige schip

Nu zijn ze al een paar maanden voor de tweede keer op weg naar Java en nu zullen ze het zoo slecht treffen met de vrachten als het bij menschenheugen nooit geweest is. De meeste schepen kunnen iets krijgen, al de suiker gaat of naar Engeland met kleine schepen of wel de eigenaars in Indië hebben het voor om dezelve niet naar Europa af te zenden daar dit artikel hier lager in prijs is als daar. Koffie is er bijna ook niet. De Factorij heeft nu zeven schepen opgenomen tegen 27 gulden per Last geheel vol te laden. Nu moeten er

telegrammen zijn, dat de kapteins hun schip hebben aangeboden tot 15 gulden per Last voor suiker, en nog niet eens genomen. Wat of dat worden moet, weet de Hemel. Overal is het te doen Valparaiso 35 Shillings en San Francisco ook voor graan naar Liverpool, toch nog beter als op Java. Volgens de Couranten liggen er 65 onbevrachte schepen op de reede van Batavia. Wij treffen het ook slecht. Van ons liggen daar de Alblasserwaard, de zes Gezusters, de Deliane en *de Tienhoven* kan er ook komen. Van Oom Jan Smit ligt de geheele vloot daar onbevracht. Van Lels twee, van Vroege één en van Leen Smit drie stuks. Men denkt zelfs dat ze daar tot Juli van het volgend jaar zullen moeten blijven als ze niet in deze maand bevracht worden. nog nooit is het zoo slecht geweest en bereken ik nu mijn verlies voor dit jaar op twintig duizend gulden. De berekening moet gemaakt zijn, dat hier en aan de Kinderdijk een verlies wordt geleden van de schepen van 4 ton gouds. Het is verschrikkelijk als nu de schepen tot het volgend jaar moeten blijven liggen, dan droogen ze geheel en al uit elkander, en kan het bijna niet missen, of onderweg moeten ze in averij binnenlopen. Wij zullen evenwel maar hopen, dat er spoedig verandering komt ofschoon niemand begrijpt waardoor die zou moeten ontstaan.

(.....)

w.g. C. von Lindern

631.

	KofTjk	TIEN GEBROEDERS	1843/71 Hoogezand	1844 t/m 1856	K/E J.Hofkamp	Groningen
		<i>Die A.H. van Tienhove</i>				
A	3/m	van TIENHOVEN A.H.	1877/1521 Albl'dam	1878 1881 1885	G.Jacobs J.Krijgsman idem	F.H.von Lindern Alblasserdam von Lindern & van Vessem R'da idem
				1888	idem Omgedoopt in ALICE .	
	Tjalk	TIESSIENA	1858/64 Groningen	1859 t/m 1866	K/E J.Kruize	Groningen
	Kof	TIESSINA	1843/93 Groningen	1845 t/m 1859	K/E B.P.Mooij	Pekela
	Kof	TIESSINA	1830/86	1831 t/m 1839	W.Gialts	Cardinal & Co + Groningen
	KofTjk	TIETJE	1838/40 Delfzijl	1838 t/m 1872	K/E G.L.Visser	Delfzijl
A	2/mSch	TIME IS MONEY ex-Henriëtte Louise	1856/183 Amsterdam	1864 t/m'70 1871	H.v.Lessen- Balsters K/E H.H.Smit	Posthuma & Goslings Dokkum Wildervank
	Bark	TIMOR	1840/450 Dordrecht	1840 1841 1845 1847 1848 1849	P.Kley J.A.Boning C.M.Borghorst J.M.Borghorst J.Koning idem	A.Blussé van Oud Alblas Dordrecht
			Nantes	1853 1884	P.Agema J.J.Valcom	F.van Wageninge & Co Dordrecht Mr.P.Blussé van L.Smaai Delfzijl
				1885	Na aanvaring te Elseneur ver- kocht.	
	3/m	ALICE ex-A.H.van Tien- hoven Sr.	1877/1333 Alblasserdam	1888	J.Krijgsman	von Lindern & van Vessem Rotterdam
				1889	idem	C.M.van Vessem Rotterdam
				1890	Verkocht naar	Noorwegen."Ellida"
	1/mKf Hzer	ALIDA	1893/100	1893	K/E J.Mooi	Groningen
	Tjalk Hzer	ALIDA	1887/77	1888 1894	K/E J.W.Kuilman idem	Hoogezand
		ALIDA		1881	Bakker	lx te Harlingen van Oudsoen.
	KofTj	ALIDA	1875/75 Martenshoek	1876 t/m 1888	K/E E.A.Rooze	Groningen
				1886	1877 1886	Romkes vd Goot Sappemeer Wed.J.Romkes vdG.
				1889	B.P.Jansen	S.Romkes vd Goot Sappemeer
				1893	idem	

Uit het boekje:

NEDERLANDSE ZEILSCHEPEN 1880-1922

Door L. Smit en H. Hacquebord

mes in Emden zodat de Nederlandsche Scheepvaart Mij geen zeilschepen meer in de vaart had. De reeds meermalen genoemde firma A. Hemmes in Emden was niet in de eerste plaats een rederij, doch legde zich toe op de aankoop van tweedehands schepen om deze bij een gunstige gelegenheid weer door te verkopen. De „De Ruyter” verwisselde dan ook in 1909 weer van eigenaar en ging naar Noorwegen. De nieuwe reder heette Brugge & Co en was gevestigd te Mandau, die het fregat herdoopte in „Rona”.

De „Rona” heeft niet lang deel uitgemaakt van de Noorse koopvaardijvloot, daar ze op 27 augustus 1910 verbrandde voor de kust van Patagonië op weg van Engeland naar Valparaiso. De bemanning ging in de boten en roeide naar de vaste wal, waar ze behouden aankwam. Wat dat betreft mocht ze wel van geluk spreken, daar deze kust in dit jaargetijde een van de meest beruchte ter wereld is, waar reeds vele zeelui het leven hebben verloren.

Onder Nedeſlandse vlag was de „De Ruyter” een vrij snelle zeiler, met enkele reizen naar de Oost onder de 90 dagen en een tocht over de Atlantische Oceaan van Dublin naar New York in 35 dagen, de laatste onder bevel van kapitein P. J. Teensma.

A. H. VAN TIENHOVEN SR.

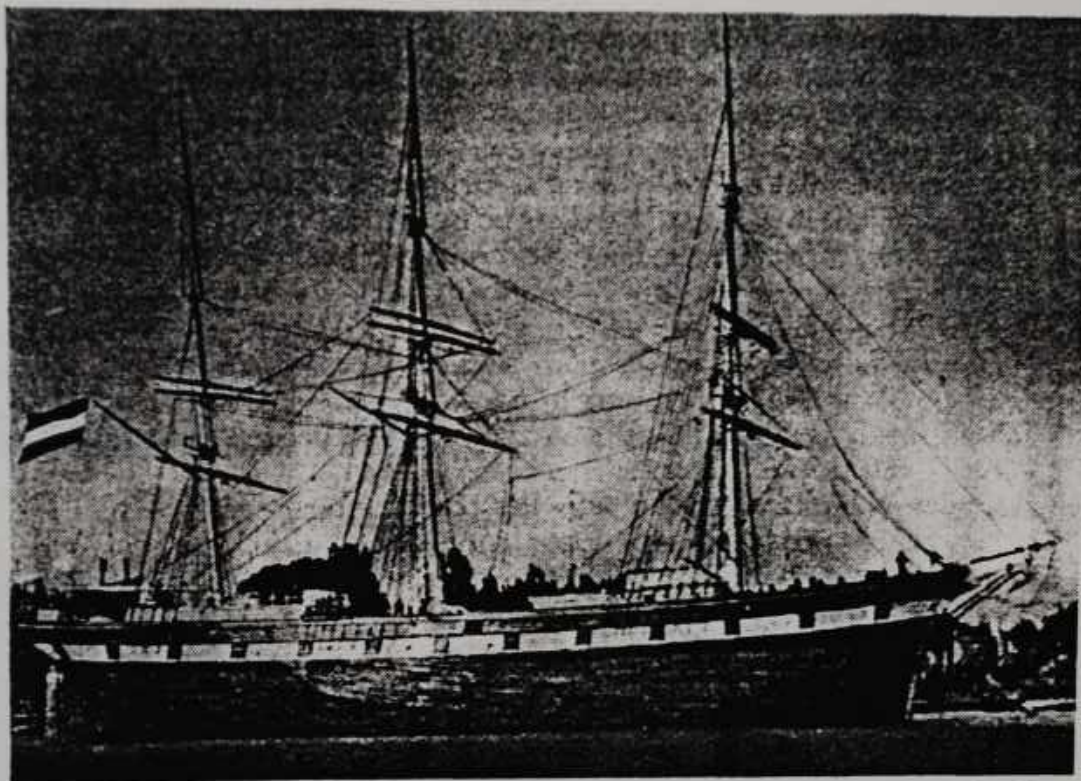
Op de werf van Cornelis Smit te Alblasterdam werd in het jaar 1828 het eerste grote schip getuigd en voor de reis naar de Oost in gereedheid gebracht. Een van degenen die meehielpen het schip uit te rusten was de in 1804 in Pommeren geboren stuurman Frans Harms von Lindern. De jonge stuurman maakte de eerste reis van dit in „De Hoop van Alblasterdam” gedoopte schip mee, en werd na terugkomst belast met het toezicht op de takelage van het volgende nieuwe schip, de „Néerlands Nijverheid”. Na hierop ook eerst een reis als stuurman te hebben gevaren, wordt hij voor de volgende tocht tot kapitein benoemd. Na enkele reizen op andere schepen die door Cornelis Smit gebouwd waren, blijft hij aan de wal en wordt belast met de afbouw van de te water gelaten schepen. Hiermee had von Lindern, die inmiddels met een dochter van Smit was getrouwd, druk werk want tussen 1828 en 1858 bouwde C. Smit 125 schepen. In 1841 treedt von Lindern voor het eerst zelf als reder op, en is dan eigenaar van het 183 last grote in 1840 gebouwde barkschip de „Jonge Cornelis”. In 1842 volgt de bark „Johannes Marinus”, van 320 last, en in 1849 de „Noord” met 310 last. De vloot groeit gestaag en bestaat in 1868 uit 9 eenheden van totaal 7519 ton, waarvan de grootste exemplaren, de „Nieuwe Waterweg I” en „Nieuwe Waterweg II” elk meer dan 1400 ton meten. In augustus 1876 werd de kiel gelegd voor een nieuw fregat dat

Uit het boekje:

NEDERLANDSE ZEILSCHEPEN 1880-1922

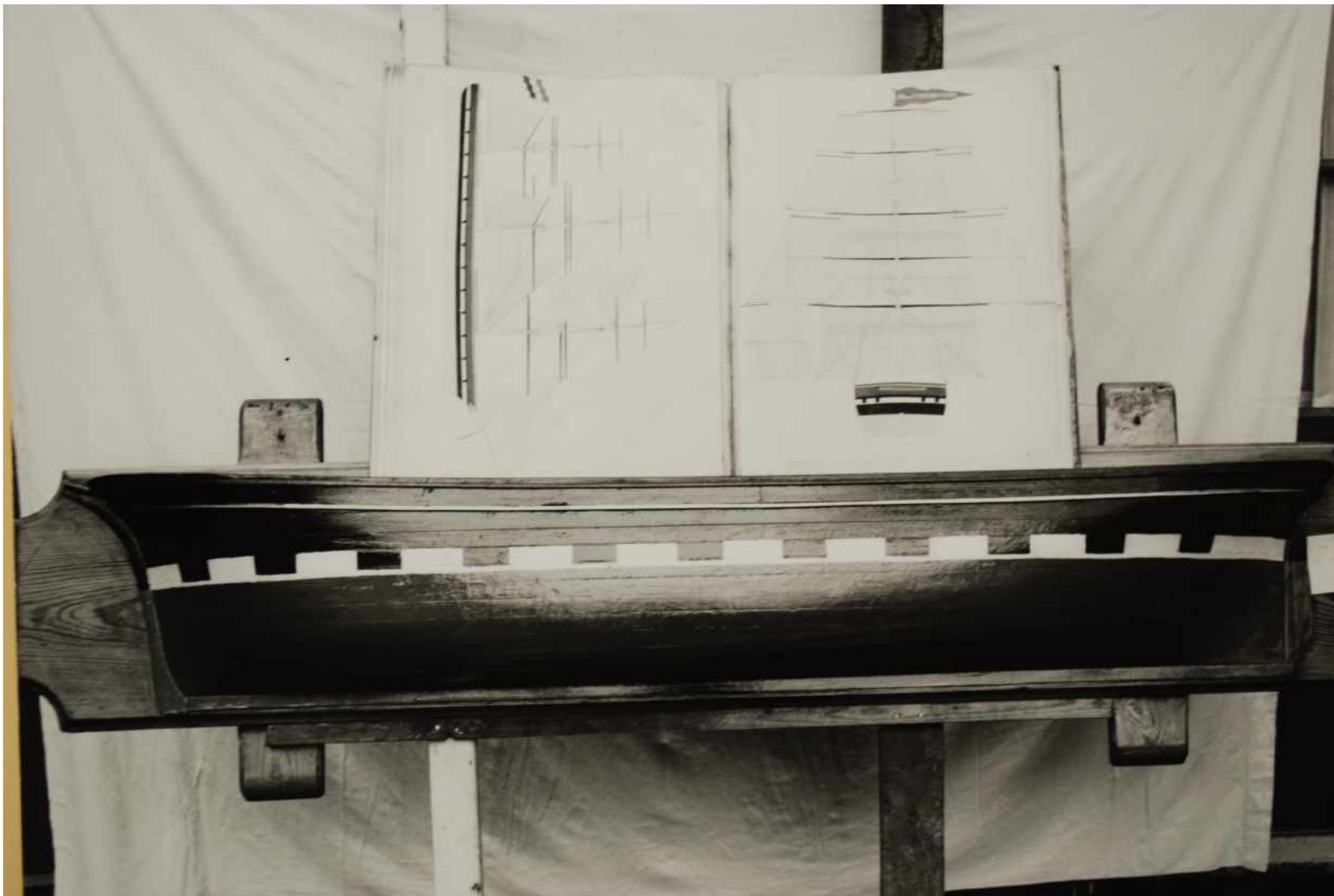
Door L. Smit en H. Hacquebord

De „A. H. van Tienhoven Sr.” voor de werf van von Lindern.



„A. H. van Tienhoven sr.” zou worden gedoopt. Bovenstaande foto toont het afgebouwde schip in 1878. De „A. H. van Tienhoven sr.” mat 1333 ton en stond de eerste jaren onder bevel van kapitein G. Jacobs.

Na de dood van von Lindern in 1882, neemt zijn zoon F. H. von Lindern Jr. de rederij over, tot hij zich in 1885 associëert met van Vessem te Rotterdam. In 1888 is het fregat herdoopt in „Alice”, en wordt in 1890 voor £ 4650 naar Noorwegen verkocht. Tot het moment van verkoop was J. Krijgsman, die het commando van G. Jacobs in 1881 had overgenomen, constant gezagvoerder over het schip geweest. De nieuwe Noorse eigenaar (Chr. Ramsland te Egersund) herdoopt de „Alice” in „Ellida” en geeft kapitein T. Hanssen het commando. Vijf jaar later neemt Ths. S. Falck te Stavanger het fregat over. In Noorwegen was nu eenmaal een levendige handel in tweedehands schepen. Al naar gelang de financiële mogelijkheden kocht men een vaartuig aan en probeerde, na met winst te hebben gevaren, een steeds beter schip te kopen. In 1900 gaat de „Ellida” in eigendom over aan kapitein E. Razeto te Genua. De „Ellida” zeilde onder kapitein Giuseppe Chiesa naar de Golf van Mexico, doch werd na stormschade te Havanna in augustus 1901 publiek verkocht.



675

Scheepsbouwersmodel + zeilplan

Fregat A.H. van Tienhoven sr.
Houtmodel by A.M. Kels in Rotterdam 1973

95

3 Zeilplan boeken ex v. Lindere via
erkenis Jan Smit Czn in ± 1953 bij werf
Verolme Alblasserdam terechtgekomen Na fusie
met werf "v.d. Giessen de Noord" in 1979 in

handen van **FOTO VAN VEEN** Jan W. Smit Alblasserdam.

DAM 4
ALBLASSERDAM
TELEFOON 01859-2203
GIRO 1491974

In 1983 zijn deze boeken door hem
in bruikleen afgestaan aan Scheeps museum
in Amsterdam

"A. H. VAN TIENHOVEN Sr."

Voor eigen rekening werd in augustus 1876 op de werf van Von Lindern te Alblasterdam, de kiel gelegd voor het Fregatschip "A. H. VAN TIENHOVEN Sr." groot 1521 tonnen, of 1333 tonnen nieuwe meting. Kapitein G. Jacobs haalde het schip van de werf.

Bij de tewaterloop van het grote schip, was ditmaal extra grote belangstelling en deed zich een merkwaardig voorval voor. Daar het gevaarte niet direct begon te glijden toen alle beletselen waren weggenomen, ging men het schip met domphouten in de zijden in schommelende beweging brengen. Eindelijk begon het te glijden, maar gelijktijdig schoot de kiel uit de slede en viel het schip geheel opzij, doch met het wonderlijk gevolg, dat het schip op slechts een slagbedding liggende door bleef glijden en op zijde liggende te water liep.

De Patroon liep het schip jammerend na en het publiek stond geschrokken en als vastgenageld het geval doostil aan te zien. Men hoorde alleen het gekraak van de stapelblokken en balken.

Geheel in de rivier gekomen zijnde, richtte het schip zich direct op, hetgeen een grote opluchting gaf en toen klonk er uit kindermonden een schuchter; Hoera! waardoor ook de grote mensen hun spraak herkregen en er een luid gejoel opsteeg.

Vele vaders en moeders, van wie kinderen aan boord waren, hadden doodsangsten uitgestaan, doch nu bleek er gelukkig, dat niemand was gekwetst, zomin op de werf als op het schip, terwijl de werf geen beduidende materiële schade had.

Spoedig heerste er een vrolijke stemming, al was men vreselijk geschrokken. De Patroon werd extra gelukgewenst.

Kapitein Jacobs zelde met zijn nieuwe Fregat in het laatst van januari 1878 met stukgoederen geladen, van Rotterdam naar Batavia. Op Vrijdag 8 februari werd de "A.H. VAN TIENHOVEN Sr." door zwaar stormweer belopen, men was toen op 34° 31' N. Br. en 19° 43' W. L. Hevig werd het schip door wind en golven geteisterd en tenslotte braken aan de grote mast enkele puttingijzers en daardoor lagzalings en het ene na het andere.

Eindelijk kwamen ra's en stengen naar beneden vallen, die op zich zelf weer andere verwoestingen aanrichtten en met donderend geraas braken toen de masten en vielen ra's en alles wat er aan vast zat overboord en aan dek. Het was een verschrikkelijke toestand, waarin de bemanning verkeerde, doch men wist ten slotte de gehele overboord slepende vleet te kappen en van het schip weg te krijgen, daar de stukken hout en ijzer van het tuig, die verbonden aan het schip, nog steeds mee sleepte en het schip geheel dreigde te vernielen.

Het schip sloeg daardoor ook lek, terwijl de pompen stuk en onklaar waren geraakt. Dat alles geschiedde in de nacht en tijdens hevig stormweer, zodat het een groot wonder mag heten dat er geen doden waren te betreuren en het schip niet geheel ten onder ging.

Na dagen lang zwoegen en werken, wist men enig noodtuig op te richten en zo kwam met behulp van een loodskotter en een sleepboot de "A.H. VAN TIENHOVEN Sr." op 19 februari de baai van Falmouth binnen, geheel masteloos en deerlijk gehavend.

Enige dagen later werd het schip naar Vlissingen gesleept en kwam de ongelukkige "A.H. VAN TIENHOVEN Sr." weer aan de werf om opnieuw te worden getuigd en hersteld.

Na reparatie maakte Kapitein G. Jacobs een voorspoedige Indië-reis met de TIENHOVEN.

De thuisreis duurde echter 141 dagen, toen men 2 september 1880 te Plymouth binnenliep.

Men had toen 6 man aan boord van het Engelse Barkschip "WASTWATER" welk schip op 29 juli op 28° N.Br. en 39° W.L. was verbrand. De "WASTWATER" - een ijzer schip van 793 reg. Ton - thuis behorende te Liverpool - was op reis van Samarang naar Het Kanaal, beladen met suiker. De Hofmeester had het ongeluk, om een brandende lamp in het provisieruim te laten vallen, waardoor het schip spoedig in lichter laaie stond.

De equipage ging toen in de boten en werd spoedig door de "A. H. VAN TIENHOVEN Sr." en door het Engelse schip "ANTONIO VIVENT" opgenomen. De schepen bleven daarna nog enige tijd bij het brandende wrak, doch de andere dag besloot men om door te zeilen. Het ijzeren schip werd 10 dagen later nog brandende aangetroffen, door het s. s. "BENTHEIM".

In januari 1887 lagen er drie Alblasserdamse schepen ter Reede van Passaroeang, dat waren de "A. H. VAN TIENHOVEN Sr." - Kapitein Krijgsman, het Fregatschip "JOHANNA" van Jan Smit Czn. - Kapitein P. Pot en het nieuwe ijzeren Fregatschip "GEZUSTERS VAN HAAFTEN" - Kapitein G. Schultz, van de Reederij Von Lindern en Van Vessem, gebouwd door J. von Lindern te Amsterdam.

De "JOHANNA" en de "TIENHOVEN" vertrokken op 20 januari 1886 van Passaroeang, de "JOHANNA" voor Rotterdam, de "TIENHOVEN" voor Lissabon. De 23e vertrok de "GEZUSTERS VAN HAAFTEN" naar Lissabon.

In 1887 werd het schip herdoopt en deze plechtigheid geschiedde te Alblasserdam aan de werf, waarbij zich zeer eigenaardige bijzonderheden voordeden. Van het schegbeeld dat onder de boegspriet prijkte, het evenbeeld van de heer A. H. VAN TIENHOVEN Sr., werd het hoofd afgehakt, waarbij men rode verf liet druipen, om deze symbolische voorstelling zo werkelijk mogelijk te doen zijn.

Men bracht toen een schone vrouwenfiguur onder het kluifhout, welke het evenbeeld was van de Amerikaanse ALICE.

Kapitein Krijgsman, die van vredige aard was, kon zich moeilijk deze naamsverandering realiseren, doch bleef op het schip.

In 1889 toen door een ongeval met een zeiljacht de heer Von Lindern en zijn zoon het leven lieten, werd de Reederij gevoerd onder de naam van C. M. van Vessem.

Toen werd de laatste reis der "ALICE" ex "A. H. VAN TIENHOVEN Sr." aangevangen. In 1890 thuisgekomen zijnde, gaf Kapitein Krijgsman zijn schip over aan een Noorse collega. Het schip was voor £ 4650. - naar Noorwegen verkocht.



BYGDØY, PI. OSLO 21.7.1967

Telefon 561706

55 44 90

Mr. H. Hacquebord
Stalkaarsen 2
Gorinchen
Holland

Norsk Sjøfartsmuseum has received your letter of July the 12th concerning questions on certain ships.

We can give you the following informations:

BAMLE ex ZEENYMPH

Bark - built Belfast 1859, 452 tons.

Under Norwegian registration from 1901.

Captains: 1901 J. Johnsen, 02 J. Knudsen, 10 Edw. Abrahamsen,
12 J. Knudsen, 14 K. Knudsen, 17 P. Halvorsen, 25 N.N.

Owners: 1901 A/S Bamle v/ Cornelius Røe, Brevik, 12 v/ Hans
Hansen, Stathelle.

We do not find anything mentioned about capsizing in our archives, but we know that the boat was lying in the harbour of Brevik from 1920 till 1928 when it was towed to Varhaug near Stavanger and broken up.

CATHARINA renamed SOLGLIMT in 1917

Bark - built Amsterdam 1883, 1037 tons.

Classified Veritas 1896-1918

Captains: 1896 P. Carlsen, 04 Samuelsen, 05 C. Kristoffersen,
12 Andr. T. Slevdal, 16 Henry Bech, 17 O.A. Olsen

Owners: 1896 J. M. Jonasen, Sarpsborg (Spydeberg), 09 A/S
Catharina v/ J.M. Jonasen, Sarpsborg, 16 A/S Transatl.
M/S Co., Kristiania, 17 Skbs A/S Glimt v/ Jacobsen & Thon,
Kristiania (Fredrikstad)

Last journey from Rosario, Argentina to Norway with corn. Was torpedoed in the Atlantic 10/8-1917.

ELIDA ex ALICE ex A.H. VAN TIENHOVEN

Full-rigged ship - built Alblisserdam 1878, 1304 tons.

Classified Veritas 1891-1903

Captains: 1891 T. Hanssen, 95 C. Thoresen, 96 B. Middelthon,
97 J. Olsen, 01 N.N.

Owners: 1891 Chr. Ramsland, Egersund, 96 Ths. S. Falck, Stavanger,
01 Capt. E. Razeto, Genua.

Sold to Italy in 1900.

GRAAFSTROM

Bark - built Alblisserdam 1879, 1359 tons.

Classified Veritas 1898-1901

Captains: 1898 E. J. Lundegaard

Owners: 1898 Knut Knutsen O.A.S., Haugesund

Last journey from Darien to Queenstown with timber.

Went from Darien October the 19th 1899 and was not heard of ever since.

LYNA ex BAARN

Bark - built Amsterdam 1880, 1028 tons.

Classified Veritas 1899-1900

Captains: 1899 J. Z. Zachariassen

Owners: 1899 A/S Barfod v/ H. Christensen, Langesund

The ship went aground near Austruweel (Antwerpen). The bottom was broken, and the mast went over board. Then the ship was condemned in June 1899.

We hope this is of some help to you.

Yours sincerely
NORSK SJØFARTSMUSEUM

Inger Grytten
Inger Grytten

Zie brief Zeanymph.

Smeets 1890

3m. Alice ex A.H. van Tienhoven Sr.

reder C.M. van Vessum te Rotterdam.

Kapt. J. Krijgsman, 1333 NRT, geb 1877, rein NCKL

Lloyd Register 1891-92

Ellida (ex Alice, ex A.H. van Tienhoven)

houten selschip. 1333 ton; lengte 205.6 x 34.7 x 25.0 vt
gebouwd door F.H. van Rindern te Alblasterdam in 1877

Eigenaar: Chr. Hansen te Egersund.

Boeken

~~Draap~~ Water Snel, Underhill blz 66

Sea Breezes 1932 blz 90, 120, 102, 216

~~Monke Seilstraten~~ blz 246

Wind in de zeilen, Redery, blz 352

Nantekening L. Smit Coll. Kbh.

A.H. van Tienhoven Sr. Compositie Frejat, 1331 Ton

In 1877 gebouwd door F.H. van Rindern te Alblasterdam.

Redery F.H. van Rindern te Alblasterdam.

Kapt. G. Jacobs In 1881 Kapt. J. Krijgsman

In 1883 Redery F.H. van Rindern Jr.

In 1885 Redery Van Rindern en van Vessum te Rotterdam.

In 1888 "Alice" ex A.H. van Tienhoven Sr.

In 1890 verkocht naar Noorwegen voor £ 4650 aan Chr. Ramsland
te Egersund, herdoopt in "Ellida"

In 1900 gekocht door Kapt. Edoardo Raseto van Camogli, "Mela"
had het schip 8 Aug te herhuus overgenomen en door Kapt.

Giuseppe Chiesa in Ballast naar de Golf van Mexico gezield, en
voer enige maanden in de houtvaart inde Golf. 10 Aug. 1901

met ernstige stormhede te Hasanna binnengetreicht en openbaar
verkocht en verdween uit het register. (alwaar gesloopt?)

Foto nr 95. Halffmodel v. werf bij A.H.L. 1973.

Aantekening Hoedemaker.

A.H. van Tienhoven Sr. geb. 1877. Rederij F.H. von Lindern.

Kapt. G. Jacobs. In 1880). Krijgsm. In 1884 Rederij
von Lindern en van Vessem. In 1887 is de naam veranderd
in Alice. In 1888 Rederij C.M. van Vessem.

A.H. van Tienhoven Sr.

Rederij F.H. von Lindern te Alblaserdam.

Fregatship, ijzer en hout. groot 1333 ton. In 1877
gebouwd op de scheepswerf van F.H. von Lindern te
Alblaserdam. Kriel gelegd Aug 1876. Naamsin PTRC
van stapel gelopen. Afmetingen 205.6 x 39.7 x 25.0
gevoerd door Kapt. Jacob Krijgsm. Schaden ging het
schip 21 voet diep.

Aant. A.H. van Tienhoven Sr. zie brief „Zeemyph“

Aant. A.H. van Tienhoven Sr.

Rederijen

F.H. von Lindern, Alblaserdam. 1881, 1882. (Tienhoven)

F.H. von Lindern Jr., Alblaserdam, 1883, 1884 „

von Lindern en van Vessem, Rotterdam 1885 „

C.M. van Vessem, Rotterdam 1890 (Alice)

Zie ook: storie v.h. Zeeschip, de groot bl. 64

Veritas 1880

A.H. van Tienhoven Sr. kapt. G. Jacobs, $\frac{3}{4}$ m, 1333 ton 2 dek

In 1878 gebouwd door F.H. von Lindern te Alblaserdam

rederij F.H. von Lindern te Alblaserdam, $5\frac{1}{2} \times 11.2 \times 7.64$ meter