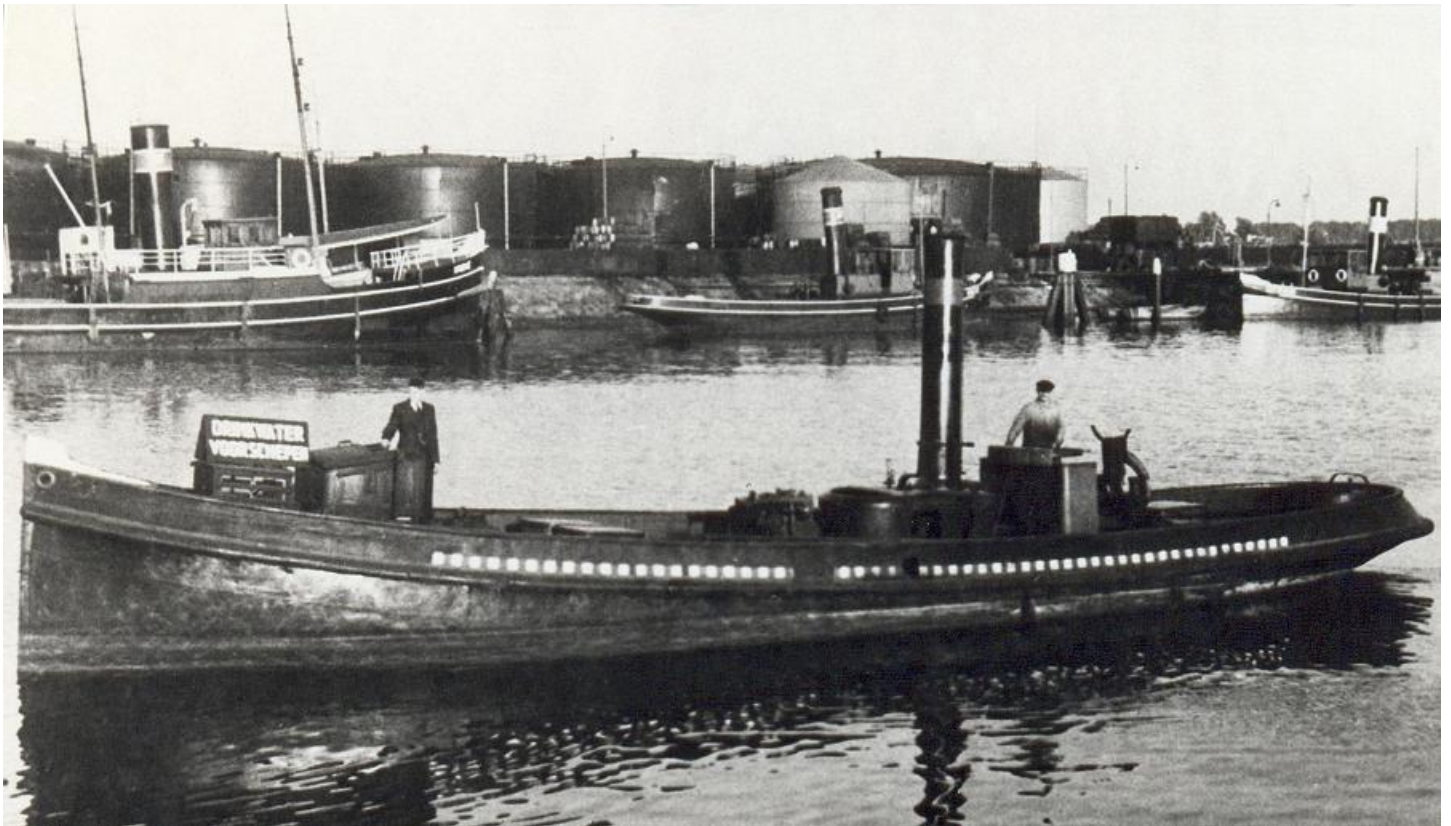




ZEEBRIEF.VO

Phs. van Ommeren

sleepboten 4



12-1933 De sleepboot GOUWZEE verkocht aan N.V. s.s. "Vrede", Vlaardingen (P.D.N. Jonckheer, Vlaardingen, directeur N.V. Nieuwe Matex), in beheer bij N.V. Nieuwe Matex, Vlaardingen, herdoopt IRENE. Roepsein PEXF. In gebruik voor leveren van stoom enz., niet meer als sleepboot, later weer in dienst genomen als sleepboot. (Foto: NN, collectie N.J. Ouweland, Nationaal Sleepvaartmuseum Maassluis, v.l.n.r. de sleepboten IRENE, VREDE en PAX afgemeerd aan de Nieuwe Matex in de Kon. Wilhelminahaven te Vlaardingen).

Verkoop sleepboot GOUWZEE.

De Nederlandsche sleepboot Gouwzee. 500 I.P.K. In 1906 hij L. Smit en Zoon te Kinderdijk gebouwd, van de N.V. L Smit en Co's Sleepdienst te Rotterdam is aan de Stoomvaart Maatschappij Vrede te Vlaardingen verkocht. (Het Vaderland: staat- en letterkundig nieuwsblad, 05-12-1933).

Plaatselijk Nieuws ALBLASSERDAM. -- Aan de Stoomvaart Mij. "Vrede" te Vlaardingen is verkocht de sleepboot "Gouwzee" 500 I.P.K. in 1906 gebouwd op de N.V. L. Smit en Zoon's Scheepswerf en werktuigbouw te Kinderdijk, toebehorende aan de N.V. L. Smit en Co's Int. Sleepdienst Mij. te Rotterdam. (De Banier, 7-12-1933).

SCHEPENVERKOOP

Volgens opgave van de makelaars Jacq. Pierot Jr. & Zonen te Rotterdam zijn gedurende 1933 de navolgende Nederlandsche zeesleepboten verkocht: (Naam - I.P.K. -Gebouwd - Verkocht naar..) ZWARTE ZEE, 1500 IPK. Bouwjaar 1906, naar Duitsland. VLAANDEREN, 550 IPK. 1920, naar Engeland. FRIESLAND, 750 IPK. 1920, naar Rusland. GRONINGEN, 750 IPK. 1921, naar Rusland. ROODE ZEE, 1500 IPK. 1908, naar Nederland voor (sloop) JAVA, 450 IPK. 1931, naar Rusland. GOUWZEE, 600 IPK. 1906, naar Nederland.

28-2-1935 te Vlaardingen gemeten, 51.286 m3 waterverplaatsing.

10-5-1940 een poging naar Engeland uit te wijken mislukte.

No.	NAAM	VOORNAMEN	Diploma n ^o 1111	Keuring aug. 1939	Nummer van het Moonscheeps boekje	Leef- tijd	WOONPLAATS	HANDTEKENING
1	Kok	Leendert						
2	Matroos	Teunis				20	Maassluis	
3	1 st machinist	Willem				51	"	
4	2 ^{de} machinist	Cornelis				33	"	
5	Stoker	Arie				31	"	
6	Stoker	Pieter				41	"	
7	Kok	Leendert				39	"	

11-5-1940 te Maassluis gemonsterd #27 bij de waterschout te Maassluis, H.W. Alberti, voor een reis naar Engeland of Frankrijk, kapitein A. van Dorp, matroos: Teunis Don, Maassluis, 20 jaar, 1e machinist: Willem van der Zee, Maassluis, 51 jaar, 2e machinist: Cornelis Geluk, Maassluis, 33 jaar, stoker: Arie Ootjens, Maassluis, 31 jaar, stoker: Pieter Hoogenraad, Maassluis, 40 jaar, kok: Leendert Noorman, Maassluis, 39 jaar.

15-5-1940 weer te Vlaardingen.

2-7-1940 in beslag genomen door de Kriegsmarine, de huur vastgesteld op 10% van de waarde zijnde f 70.000,00. Dat kwam dus uit op f 7.000,00, per maand f 588,33. (Den Haag, 15-7-1940, Für die Deutsche Kriegsmarine. Der werftbeauftragte Belgien/Niederlande L.A., Marineintendanturrat).

15-7-1940 de door de Kriegsmarine vastgestelde huur bedroeg 10% van de waarde, f 7.000 per jaar, maandelijks te voldoen met f 583,33.

16-8-1940 Den Haag, Die Kriegsmarine, aan S.S. "Vrede", Betr.: Übernahme des Schleppers "Irene", Vorgang: Ihr Schreiben von 5. juli 1940.

Die Deutsche Kriegsmarine, vertreten durch den Werftbeauftragten Belgien/Niederlande, Den Haag, kann Zunächst über den beabsichtigten Kauf Ihres Schleppers "Irene" noch keine endgültige Entscheidung treffen, da noch eine prisenrechtliche Überprüfung stattfinden muss. Es ist daher beabsichtigt, zunächst einen Mietvertrag abzuschliessen, der jedoch nur für den fall wirksam ist, dass das Schiff keine Prise derstellt. Als monatliche Miete werden f 585,00 in Vorschlag gebracht, wobei die gesamten Betriebskosten von der Deutsche Kriegsmarine übernommen werden. Die Näheren Einzelheiten sollen in einer demnächst stattfindenden Besprechung festgelegt worden. Der Termin der Besprechung wird Ihnen rechtzeitig bekanntgegeben. gez. Hintzmann, Konteradmiral. (19-8-1940 ontvangen bij S.S. "Vrede").

20-8-1940 Mij. S.S. "Vrede". Aan Deutsche Kriegsmarine der Werftbeauftragten Belgien/Niederlande, Den Haag. Wir erkennen den guten Empfang Ihres Geehrten vom 16. ds Mts und erwarten Bekanntgebung der zugesagten Besprechung. Als Vorgang nennen Sie unsres Schreiben von 5. Juli, doch wir haben die Ehre Ihnen mitzuteilen, dasz auch in Irhem Besitz noch ist ein offizieller durch uns unterzeichneter Verkaufkontrakt mit allen für einen Seeschlepper unter Klasse benötigten Zertifikaten.

Im abwartung Ihrer Nachrichten, Hochachtungsvoll, N.V. Mij. S.S. "Vrede".

8-1940 Übernahme Ihres Schiffes durch die Deutsche Kriegsmarine.

Die Deutsche Kriegsmarine übernimmt die von Ihnen in Anspruch genommen Fahrzeuge zunächst mietweise zu denimanlicgende Vortage ersichtlichen Bedingungen. Sie werden gebeten, die 2 Ihnen übersandten Vertragsausfertigungen umgehend zurückzusenden. Die bisher aufgelaufenen Mietbeträge in Höhe von f 564,60 (bis Ultimo juli 40) werden Ihnen gleichzeitig überwiesen. (28-8-1940 ontvangen bij S.S. "Vrede").

8-1940 N.V. Mij. Stoomschip "Vrede" in liquidatie, ondergebracht bij N.V. Nieuwe Matex te Vlaardingen en in exploitatie bij N.V. Scheepsbouwwerf "De Nieuwe Maas" te Vlaardingen.

29-8-1940 Rekening voor de Deutsche Kriegsmarine van N.V. Mij. S.S. "Vrede" van 15 ton steenkolen, afgeleverd aan boord s.s. IRENE à f 18,00 is totaal f 270,00. (Onder: brief aan de Kriegsmarine, 29-8-1940).

N.V. Maatschappij s.s. "VREDE" ist inzwischen liquidiert und in NIEUWE MATEX N.V., Vlaardingen untergebracht. Die Schiffsbauwerft NIEUWE MAAS N.V., Vlaardingen exploitiert alle Schlepper obengenannter Gesellschaft. Unterzeichneter ist Delegations-Rat von NIEUWE MAAS N.V.



N.V. MAATSCHAPPIJ STOOMSCHIP „VREDE“

GEVESTIGD TE VLAARDINGEN

TELEFOON:
VLAARDINGEN Nr 617
ROTTERDAM Nr 68741
TELEGRAM-ADRES:
JONCKHEER, VLAARDINGEN

VLAARDINGEN (HOLLAND) den 29. August 1940.

Nr 66.

ABSCHRIFT:
REKENING VOOR

Deutsche Kriegsmarine.,

D E N H A A G .

Class. No.	Des.No.	Ret.No.
473.2	2	

2. An Bord des Schleppers "IRENE" geliefert:
15 ton Steinkohlen zu f. 18,--

f 270 --

Papieren van de sleepboot IRENE: Zeebrief geldig tot 16 december 1942, Zeemeetbrief met duplicaat, Binnenmeetbrief, Stuurtafel Standaardkompas, Bylbrief, Schema voor uitwateringsmerken, Verklaring voor overname sleepboot GOUWZEE door N.V. Mij. s.s. Vrede, Certificaat van kantoor van bewaring der Scheepsbewyzen Rotterdam t.n.v. L. Smit & Co. te Rotterdam, Aangifte naamsverandering GOUWZEE in IRENE, Certificaat van kantoor van bewaring der scheepsbewyzen te Rotterdam t.n.v. N.V. Mij. s.s. Vrede, Certificats de Classification (Bureau Veritas), Bewys van inschrijving a.b. IRENE bij Ryksverkeersinspectie, Certificaten voor ankers, kettingen, stormseinen, lantaarns enz.

9-1940 ingedeeld bij Lazarett Verband als LAZ 45.

1-1-1941 ingedeeld bij de Nederlandsche Zeereddingsdienst als ZRD 21.

19-4-1941 ingedeeld bij de Kriegsmarine als JBE 01.

20-4-1942. Bij besluit eener algemeene vergadering van aandeelhouders, gehouden op 20 April 1942, is de N.V. Maatschappij Stoomschip "Vrede", gevestigd te Vlaardingen, ontbonden. De Liquidatrice, (3081/5) N.V. Nieuwe Matex. (Nederlandsche Staatscourant, 22-04-1942).

den 15. Mai 1942.

SMARINEDIENSTSTELLE
ROTTERDAM
20386/42 VA2.

ROTTERDAM, den 8 MAI 1942 194
PARKLAAN Nr. 16
FERNSPR.: R'DAM Nr.: 38462 - 38985 - 38992

An die
N.V. Maatschappij Stoomschip "Vrede",
Vlaardingen.

Betrifft: Schlepper "Irene".
- ohne Vorgang -
Anlagen.

Class No.	Des.No.	Ret.No.
473.2	2	

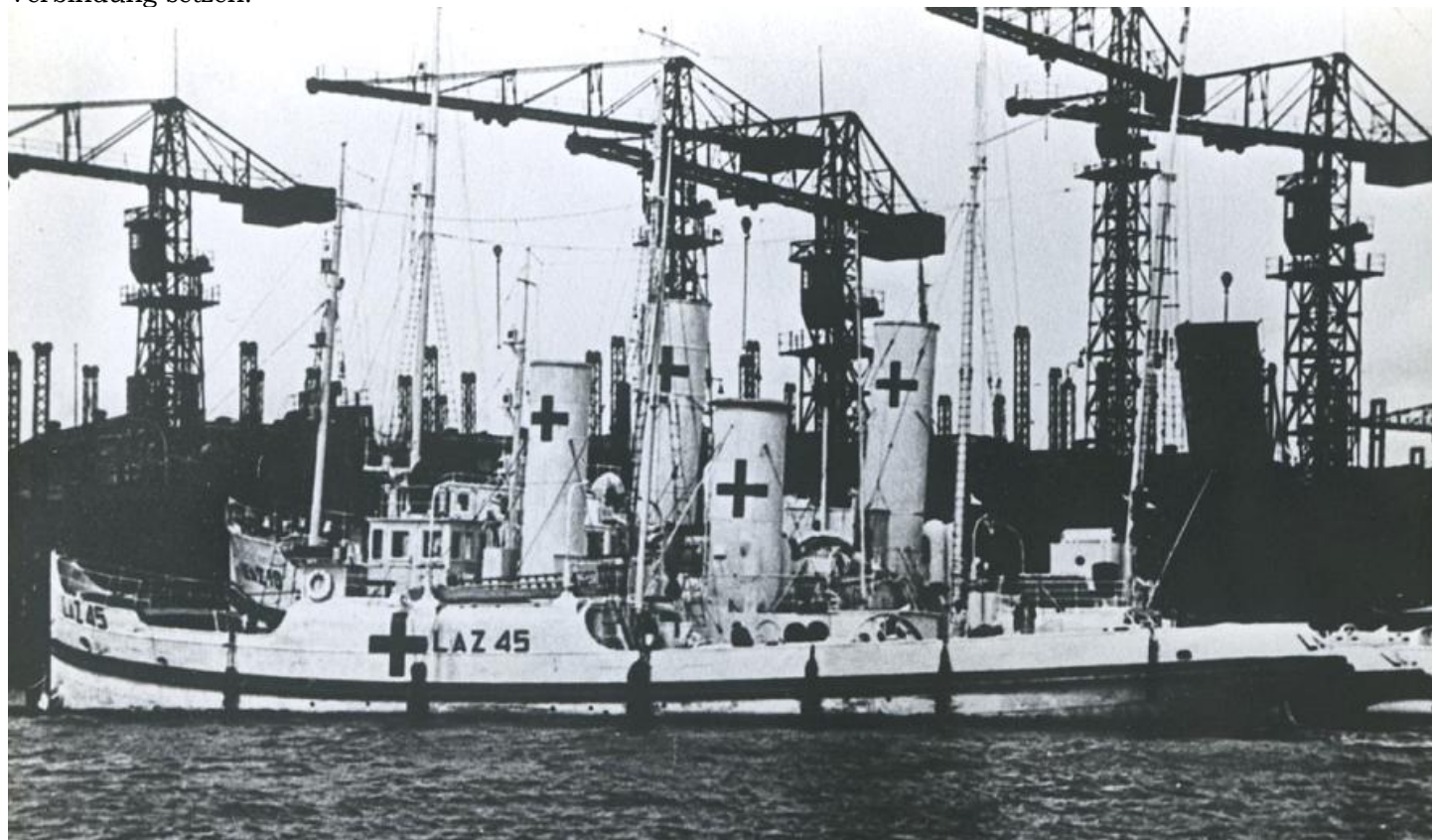
Der am 15.7.40 für o.a. Schlepper abgeschlossene Mietvertrag wird hiermit zum 31.5.42 gekündigt.

Mit Datum vom 1.6.42 wird das Fahrzeug für die Kriegsmarine beschlagnahmt, worüber in der Anlage Beschlagnahmeverfügung übersandt wird. Sie werden ersucht, beiliegende Fragebogen im eignen Interesse bald ausgefüllt zurückzusenden, da Abfindungsvergütung erst nach Eingang derselben bezahlt werden kann.

Im Auftrage:
Koppelein

8-5-1942 de per 15 juli vastgestelde huur is per 31 mei 1942 beëindigd. Per 1 juni 1942 is de sleepboot IRENE in beslag genomen door de Kriegsmarine.

8-5-1942, Kriegsmarinedienststelle Rotterdam, Beschlagnahmeverfügung Der Schlepper IRENE, eigentum der Reederei N.V. Maatschappij Stoomschip "Vrede" te Vlaardingen. Wird ab 1-6-1942 zu Gunsten der Deutschen Kriegsmarine beschlagnahmt. Die Beschlagnahme wird mit der Übergabe der Beschlagnahme Verfügung an die Reederei, den Kapitän oder dessen Stellvertreter wirksam. Wegens der späteren Geldabfindung für die Inanspruchnahme des Schiffes wird sich die Kriegsmarinedienststelle Rotterdam mit der Reederei nachträglich in Verbindung setzen.



LAZ 45 (IRENE, ex GOUWZEE) afgemeerd langsij de LAZ 10 (GANGES van N.V. International Sleepdienst Mij.), daarnaast nog enkele LAZ sleepers. Mogelijk ook de LAZ 11 (INDUS van N.V. International Sleepdienst Mij.), andere sleepboten die ingedeeld waren bij Lazarett Verband waren de LAZ 12 (OOSTZEE van Leen Smit & Co.), LAZ 33 UTRECHT van Bureau Wijsmuller en de LAZ 44 AFRIKA van Piet Smit. (Foto: NN, collectie Nationaal Sleepvaartmuseum Maassluis).



Het Duits Rode Kruisschip LAZ 11 door Engelsen beschoten, waarbij zeven Nederlanders het leven verloren. Het schip is naar een Rotterdamse werf overgebracht om hersteld te worden. De plaatsen waar de granaten de scheepswand doorboorden zijn met een pijltje aangegeven. Oorspronkelijk de sleepboot BRABANT van Wijsmuller, later de INDUS van de I.S.M. Smit Int.) en geconfisceerd door de Nederlandse regering en ingezet als BV36 (bewakingsvaartuig). In mei 1940 overgenomen door de Duitsers als hospitaal- en reddingschip) onder de naam LAZ 11. In 1941 werd het schip ingedeeld bij de Duitse bergingsdienst en kreeg nummer BS IV. Werd aangevallen en tot zinken gebracht op 20 november 1942 door Britse bommenwerpers van het Beaufighters 236e Squadron. (Bron: Nationaal Archief en eigen archief, foto: Nationaal Archief, Datum: 26 september 1940).

16-5-1942, An die Kriegsmarinedienststelle Rotterdam.

Zu Ihrer Orientierung teilen wir Ihnen mit, dass während des Mietvertrages die N.V. Maatschappij Stoomschip "Vrede" liquidiert ist der jetzige Eigentümer N.V. Nieuwe Matex und werden die Schlepper exploitiert durch Unterzeichneten als Delegations Rat der N.V. Scheepsbouwwerf "De Nieuwe Maas". Hochachtungsvoll, N.V. Nieuwe Matex - N.V. Scheepsbouwwerf "De Nieuwe Maas".

1-6-1942 in beslag genomen door de Kriegsmarine. 12-6-1942 de waarde gewijzigd en daarmee is de huur vastgesteld op f 36,00 per dag. 1-7-1942 aanvang huur, t/m 30 april 1945 is dat betaald, totaal f 38.340.

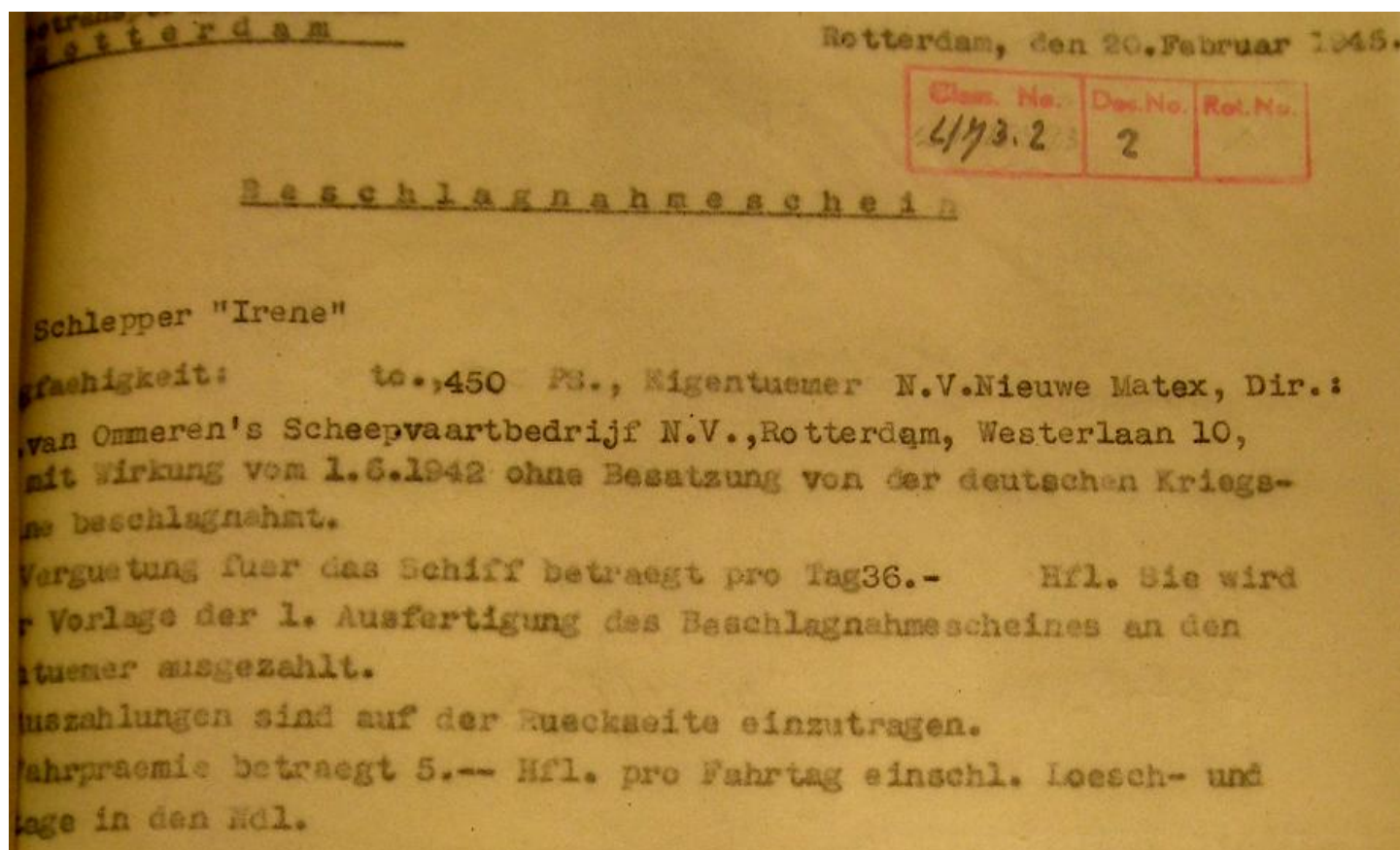
29-10-1942 het beheer overgedragen aan N.V. Scheepsbouwwerf "De Nieuwe Maas", Vlaardingen.

1-5-1943 eigendom overgedragen aan N.V. Nieuwe Matex, directie N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf, Rotterdam.

21-7-1943 tijdens een geallieerde luchtaanval tot zinken gebracht bij Porsgrunn in positie 59.08 NB. en 09.39 OL. 1943 gelicht en voor reparatie naar Kopenhagen gesleept.

22-5-1944 Van de Rijksdienst Zeescheepvaart aan N.V. Nieuwe Matex, Vischhalstraat te Vlaardingen. Ten behoeven van de documentatie van onze Dienst verzoeken we U ons de huidige positie van de zeesleepboot IRENE te willen mededeelen, m.a.w. of dit schip nog te Uwer beschikking staat of dat het door de Deutsche autoriteiten werd gerquireerd of tot krijgsbuit verklaard.

24-5-1944 van N.V. Nieuwe Matex aan Rijksdienst Zeescheepvaart. Met betrekking tot Uw schrijven van 22 mei j.l. delen wij U mede dat de zeesleepboot IRENE per 2-7-1940 door de Deutsche autoriteiten gevorderd geworden is.



20-2-1945 Rotterdam. BESCHLAGNAHMESCHIEN. Schlepper IRENE. 450 PS. Eigentümer N.V. Nieuwe Matex, Dir: N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf, Westerlaan 10, Rotterdam. Von 1-6-1942 ohne Besatzung von der Deutscher Kriegsmarine beschlagnahmt. Vergütung für dass Schiff beträgt pro Tag f 36,00.

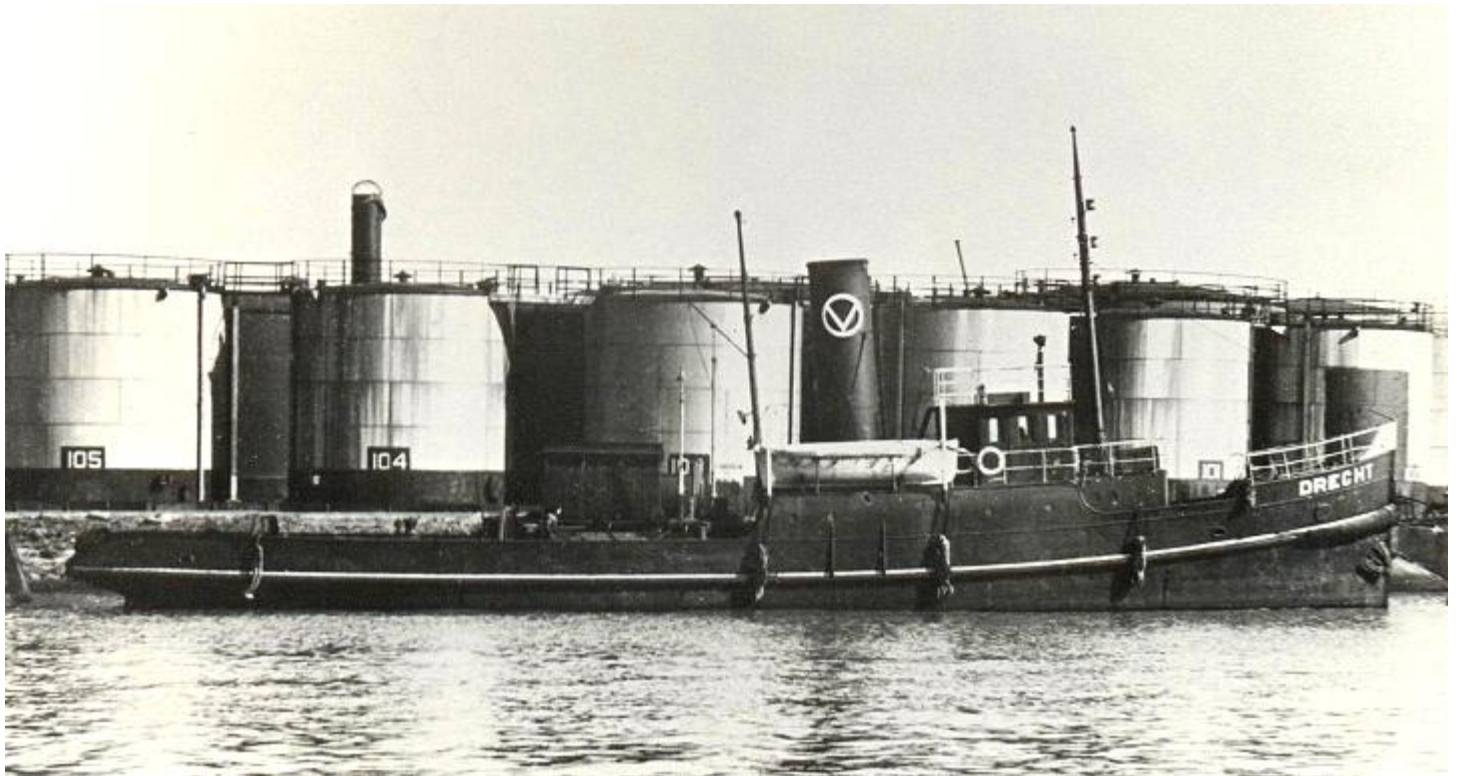
30-8-1945 aan N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf, Rotterdam van Gewestelijke Afdeeling Rotterdam van de Vakgroep Kustvaart. Mijne Heeren, Van de Bewindvoering Koopvaardijvloot, afdeeling Kustvaart, ontvingen wij het rapport van den vertegenwoordiger voor Denemarken van het Ministerie van scheepvaart over

het tijdvak 30 Juli - 4 Augustus 1945 inzake opgespoorde schepen. Van de sleepboot IRENE wordt het navolgende gerapporteerd: "In den namiddag werd in de haven van Kopenhagen gezocht naar Nederlandsche schepen, en werden 2 sleepboten aangetroffen n.l. de sleepboot MAAS (Internationale Sleepdienst te Rotterdam) en de sleepboot IREN (Maatschappij S.S. Vrede te Rotterdam). Beide sleepboten bemand met Duitsche marine bemanning en doen dienst als marine sleepboten in en rond Kopenhagen voor de Engelsche marine. De beide sleepboten verkeerden eigenlijk in niet al te goede staat, na besprekingen met de Eng. marine (Royal Navy) autoriteiten zal U dienaangaande een uitvoerig rapport worden toegezonden." Hoogachtend, Gewestelijke Afdeling Rotterdam van de Vakgroep Kustvaart.

27-9-1945 van A.P. Møller, Kopenhagen aan Phs. van Ommeren. Dear Sirs, Tugboat IRENE. Referring my previous (?) letter regarding this boat the position is now this that the ship is still lying here waiting for being temporary repaired. The prospects are however that this could be done in some weeks. But the intention is that the boat shall have a dredger in tow to holland and this dredger cannot pass the Kielcanal, but have to go round the Scaw, and when this route will be released cannot be said today. Furthermre the Dutch Mission here has not decided yet when they will send the tugboat and the dredger off. I shall keep you further informed later on.

12-1945 terug naar Rotterdam moest een zuiger meegenomen worden, de sleep kon niet door het Nord-Ostsee Kanal (Kieler Kanaal) en voer om Jutland heen door het Kattegat en Skagerak. 6-1-1946 terug te Rotterdam.

Gisteren (6-1-1946) is de zeelsbt, Irene van de Nieuwe Matex in de Rotterdamse haven aangekomen, nadat het schip in de haven van Kopenhagen was teruggevonden. Met de Irene is thans ook de 3e sleepboot van de Nieuwe Matex naar den rechtmatigen eigenaar teruggekeerd De Irene heeft een capaciteit van 400 pk. (HVV, 7-1-1946).

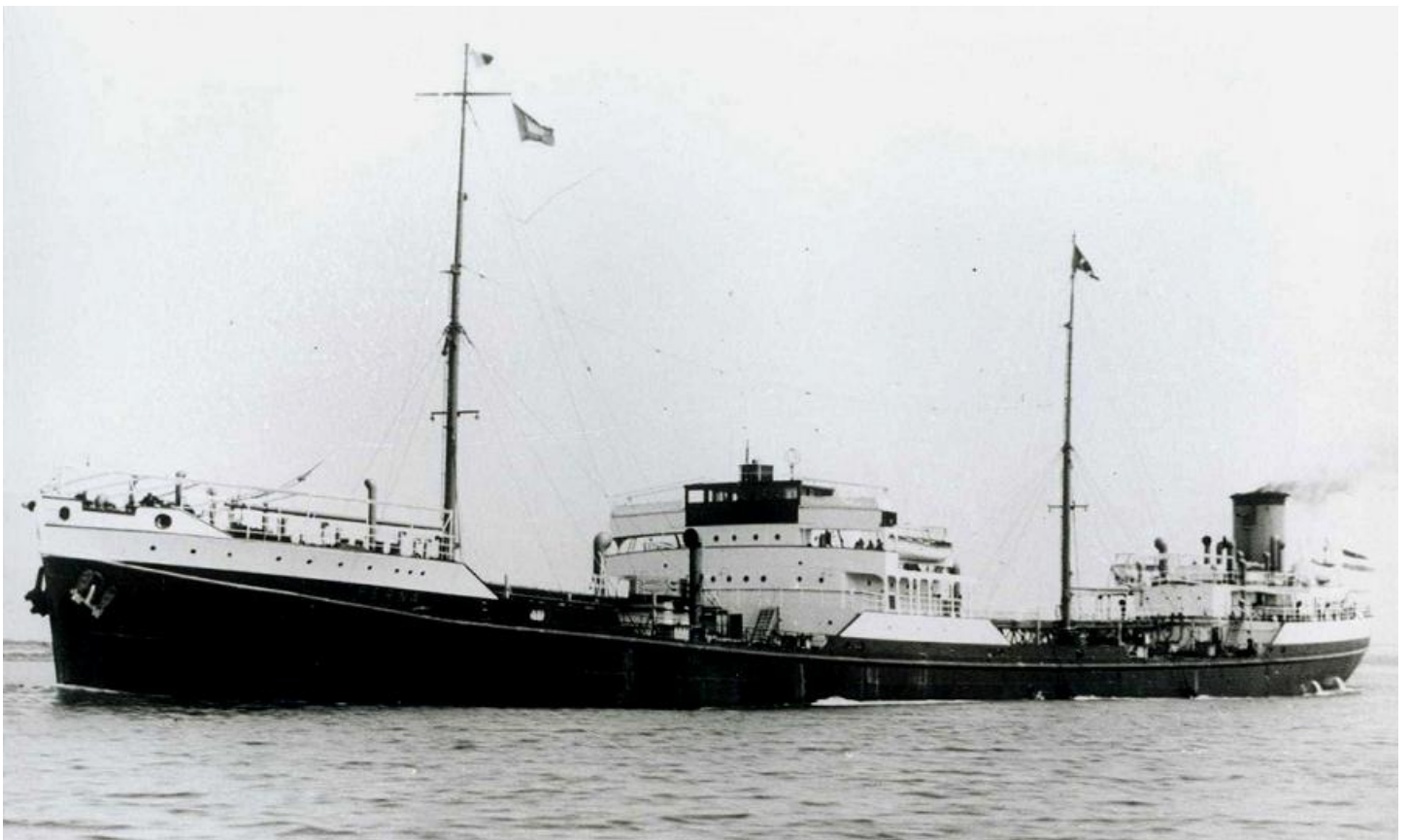


1946 in dienst bij N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf, Rotterdam, herdoopt DRECHT. (Foto: NN, collectie Nationaal Sleepvaart Museum/N.J. Ouwehand, aan het sleepbootsteiger van de Nieuwe Matex in de Koningin Wilhelminahaven te Vlaardingen).

VIJF PADVINDERS VERDRONKEN

16-6-1946 (Van onzen correspondent.) Gisterochtend omstreeks half elf is op de Nieuwe Maas ter hoogte van het havenhoofd bij Schiedam de zeevaardige zeilsloop "Schout-bij-nacht Karel Doorman", aan boord waarvan zich 33 padvindders van groep 13 uit Rotterdam bevonden, tegen de sleptros gevaren van het Ned. tankschip "Perna". dat, gesleept door de sleepboten "Drecht" en "Drydock", op weg was naar de Waalhaven.

Ten gevolge van de aanvaring sloeg de mast van het zeilschip over boord. Van de zich aan boord beradende padvindders, die meenden dat het zeilschip in de diepte zou verdwijnen, sprongen de meesten over boord. In allerijl hebben de kapiteins van de sleepboten de trossen losgegooid om de drenkelingen te redden. Het gelukte de bemanning dezer sleepboten, 27 padvindders aan te nemen; vijf konden niet worden gered. Het zeilschip, dat weinig werd beschadigd, is naar het bureau van de rivierpolitie gesleept. (Algemeen Handelsblad, 17-06-1946).



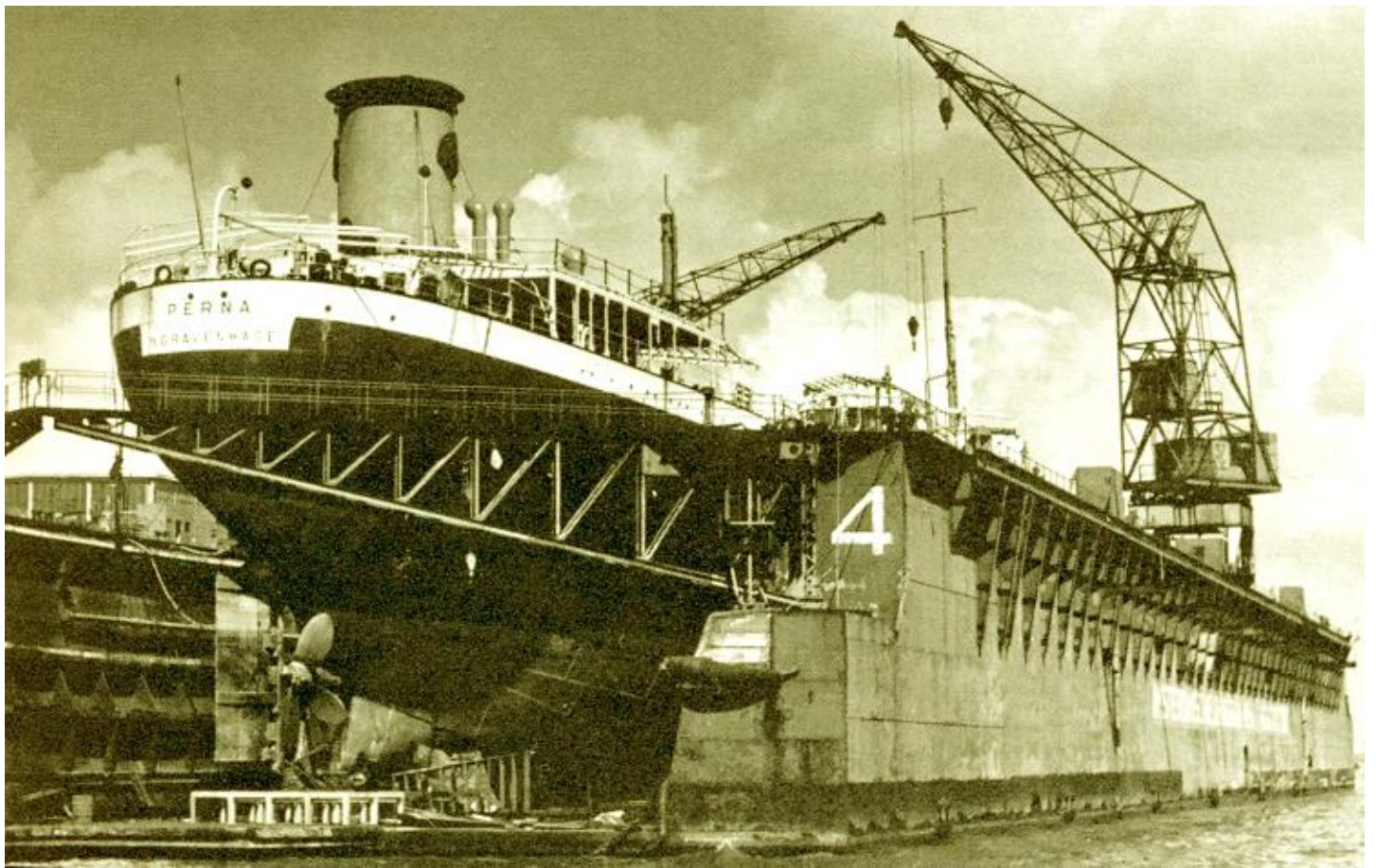
PERNA: 12-3-1935 opgeleverd door Odense Staalskibsværft A/S, Odense (54) als PERNA aan N.V. Petroleum Maatschappij "La Corona", 's-Gravenhage. Brandmerk 606 Z 'S HAGE 1935. Roepsein PGSB. 7.984 BRT, 4.748 NRT, 12.220 DWT. 147,22 x 18,09 x 10,31 x 8,360 meter. 12 kn. 3.500 EPK, 8 cyl, 4 tew, N.V. Werkspoor, Amsterdam.

14-5-1940 te Rotterdam. 7-8-1940 te Rotterdam gevorderd door Duitsers, 26-8-1940 herdoopt FORBACH door de Kriegsmarine, in beheer gegeven aan John T. Essberger, toegevoegd aan marinewerf te Wilhelmshaven en Kriegsmarinewerft Kiel. 4-2-1941 te Le Havre beschadigd. 3-5-1945 liggend in een droogdok te Kiel bij een geallieerde luchtaanval ernstig beschadigd. 5-1945 aangetroffen door de geallieerde troepen, 31-7-1945 overgedragen aan de rederij, 21-12-1945 ETA te Rotterdam, 22-12-1945 vanaf Kiel gearriveerd N.V. Dok & Werf Maatschappij "Wilton-Fijenoord", Schiedam voor herstel, 2-5-1946 weer in de vaart gebracht voor N.V. Petroleum Maatschappij "La Corona", 's-Gravenhage. 2-5-1946 vertrokken naar Curaçao. 31-12-1959 verkocht aan N.V. Shell Tankers, 's-Gravenhage. 11-1959 verkocht voor sloop aan Harbour Lines Ltd., Bermuda (Mollers Ltd.), doorverkocht aan de Hong Kong Chiap Hua Manufactory Co. (1947) Ltd. te Hong Kong, 18-1-1960 gearriveerd voor de sloop te Hong Kong, 30-1-1960 aanvang sloop. (Foto's PERNA: collectie Anne Niemantsverdriet).

No 30 UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in zake de aanvaring van het zeilvaartuig "Schout bij Nacht Karel Doorman" én het motortankschip "Perna" op den Nieuwen Waterweg ter hoogte van het Schiedamsche Hoofd. Op 16 Juni 1946 is het zeil oefeningsvaartuig "Schout bij Nacht Karel Doorman" in lichte aanvaring geweest met den sleep-tros van het motortankschip "Perna", waardoor de mast brak en een paniek ontstond onder de padvinders aan boord van dit vaartuig, ten gevolge waarvan een aantal jongens overboord is gesprongen en een vijftal is verdronken. In overeenstemming met het voorstel van den inspecteur-generaal voor de scheepvaart besliste een commissie uit den Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld bij artikel 29 der Schepenwet, dat de Raad, gelet op artikel 70 der Schepenwet, een onderzoek zou instellen naar de oorzaak van deze ramp. Het onderzoek heeft plaats gevonden ter zitting van 18 September 1946 in tegenwoordigheid van den inspecteur-generaal voor de scheepvaart. De Raad nam kennis van de stukken van het voorloopig onderzoek der Scheepvaartinspectie en hoorde als getuigen onder eede: Lambert Simon van Halem, havenloods op het motortankschip "Perna", Martinus Danser, kapitein van de sleepboot "Drydock I", Willem Kaijzer, gepensioneerd loodsschipper, Willem Pieter van Ginkel, assistent-leider "Karel Doorman", en Frans Windhorst, zeeverkenner, en als getuige buiten eede Jacobus Christiaan Fiege, leider "Karel Doorman".

Uit de verklaringen en bescheiden is den Raad het volgende gebleken: Het motortankschip "Perna" is een Nederlandsch schip van 7983,90 bruto-registerton. Het schip is eigendom van de N.V. Petroleum Maatschappij La Corona, te 's-Gravenhage, en wordt voortbewogen door een Dieselmotor van 3500 pk. Het zeilschip "Schout bij Nacht Karel Doorman" is een voormalig visschersvaartuig van 17 m lengte met 1 mast, sloep getuigd, met ingebouwden motor, welke defect was, en welk vaartuig door een padvindersgroep te Rotterdam in gebruik genomen was als oefenschip.

Op 16 Juni 1946 te 10 uur vertrok de "Perna", die geen lading in had, met behulp van vier sleepbooten uit dok no. 3 van Wilton-Fijenoord te Schiedam niet bestemming Waalhaven. Achterwaarts varende kwam het schip op den Nieuwen Waterweg, draaide over stuurboord rond, was slaags te 10.20 uur en stoomde langzaam den



Waterweg op in de richting Rotterdam. Aan b.b.-boeg was de sleepboot "Drydock I", aan s.b.boeg de sleepboot "Drecht" op korte sleeprossen vastgemaakt. De achtersleepbooten voeren aan stuurboord en bakboord één, ter hoogte van het achterschip langs zij tegen de "Perna". Het was goed weer, helder zicht, de wind was ongeveer west, kracht 2 à 3. Er liep ebstroom met een kracht van ongeveer 2 mijl per uur. De "Perna" voer ongeveer in het midden van de rivier, verderop, waar aan de zuidzijde tankschepen op de boeien lagen, dicht bij die schepen dan bij den noordelijken oever. Er was weinig scheepvaart op de rivier. Toen de "Perna" de flauwe bocht naar het noorden maakte bij de werf "Nieuwe Waterweg", werd te 10.24 uur de telegraaf op zeer langzaam gesteld. Toen werd op een afstand van ongeveer 700 m, dicht bij het Schiedamsche Hoofd, een zeilscheepje gezien, dat daar bezig was te wenden; het lag met klapperende zeilen, viel daarop vol over bakboord, waarna dit vaartuij, dat later bleek de "Schout bij Nacht Karel Doorman" te zijn, een slag begon, welke voor de "Perna" overliep. De "Karel Doorman" was dien dag te 9.15 uur uit de Voorhaven te Rotterdam gesleept door een motorvlet en bevond zich te 9.45 uur op de rivier. Aan boord bevonden zich 33 personen, en wel 27 padvindere van 13 tot 20 jaar, 3 leiders, allen leden van een padvinderegroep, en 3 genoodigden, onder wie 1 dame, leden van een andere groep. Niet alle opvarenden waren de zwemkunst machtig. De leiding berustte bij J. C. Fiege, die leider was der padvinderegroep en tevens schipper van de "Karel Döorman". Fiege hield aanvankelijk zelf het roer en kruiste op in de richting Hoek van Holland. De slagen werden eerst gemaakt van oever tot oever, doch nadat na een drietal slagen een assistent-leider, Koekman, het roer had overgenomen en nadat de werf Gusto was gepasseerd, werd in verband met de nadering van den "Perna"-sleep besloten den noordwal te houden en dus kortere slagen te maken. Zeilende over stuurboord kwam de "Karel Doorman" te 10.24 uur ter hoogte van het Schiedamsche Hoofd en ging daar door den wind op een afstand uit den wal, waarvan de schatting varieert tusschen 40 en 100 m. Hoewel Koekman het roer hield en Fiege zich onthield van het geven van orders, heeft deze voor de wending van 10.24 uur wel de order aan Koekman gegeven. Toen aan boord van de "Perna" werd gezien, dat de "Karel Doorman" over bakboord, dus vóór de "Perna" langs was gaan liggen, werd 1 korte stoot op de fluit gegeven. De loods verklaarde, dat hij hiermede bedoelde aan te geven, dat hij s.b. zijde van het vaarwater bleef houden en niet een uitwijkmanoeuvre (hierdoor bewijzende, dat hij de beteekenis van het door hem gegeven sein niet kende). De voorsleepbooten zijn evenwel naar stuurboord gaan trekken. Toen het zeilschip gevaarlijk dicht naderde, is de machine eerst gestopt en is daarop volle kracht achteruit geslagen. Deze manoeuvre is niet aangegeven door het geven van 3 stooten op de fluit. De "Perna" lag nu weldra nagenoeg stil ten opzichte van den grond, stoomde den stroom dus juist dood.

De "Karel Doorman", die volgens den leider na een korten slag over bakboord weer zou wenden, kreeg te weinig vaart om deze manoeuvre te volbrengen, waarschijnlijk doordat de wind dicht onder den noordwal werd onderschept. De stuurman Koekman besloot daarop meer af te houden en met ruimen wind over bakboord de rivier over te steken, dus vóór den sleep langs. Hoewel de "Perna" vrijwel geen vaart meer maakte, naderde de "Karel Doorman" de "Perna" zoodanig, dat een aanvaring met de "Perna" of een sleepboot niet meer vermeden kon worden. Op dit moment is onder de padvindere, die zich aan dek bevonden, een paniek ontstaan. Zonder dat is vast komen te staan wie het eerst gezegd heeft om te water te gaan, is een twintigtal van de opvarenden te water gesprongen. De schipper Fiege verklaart buiten boord te zijn gevallen, toen hij de jongens tot kalmte wilde aansporen. Hij heeft echter geen orders gegeven of zelf het roer genomen, toen de aanvaring dreigde. Koekman is

ook te water geraakt. Het schip dreef dus een oogenblik onbestuurbaar, raakte met den masttop den sleeptros van de "Drydock I", waardoor de mast brak, en dreef daarop met s.b.-achterschip tegen den voorstevan van de "Perna" op en dreef langs s.b.-zijde van dit schip naar achteren. De achteruitdraaiende machine van de "Perna" werd gestopt. De "Drydock I" kapte zijn tros en de "Drecht" gooide los, waarop beide sleepbooten zich haastten de drenkelingen te redden. Van de "Perna" werden boeien en drijvende voorwerpen te water geworpen. De "Karel Doorman" zelf had geen reddingmiddelen; er waren geen reddingboeien of zwemvesten aan boord. Er was een rubbervlotje, dat achter het schip werd gesleept, en dezen dag ook het motorvletje, dat had geassisteerd bij het verlaten van de Voorhaven. Toen appèl werd gehouden, bleek, dat vijf jongens bij deze ramp het leven hadden verloren. De inspecteur-generaal voor de scheepvaart spreekt allereerst zijn deelneming uit over het verlies van vijf menschenlevens ten gevolge van deze ramp. Hij wijst op den verkeerden toestand, dat men nog steeds mag varen op de binnenwateren zonder het minste verstand van varen te hebben. Hier wordt een grootscheeps vaarwater met internationaal verkeer gevaarlijk gemaakt doordat elke ondeskundige daarop met een schip kan gaan varen. Ue getuigenverklaringen zijn niet met elkaar in overeenstemming, doch gelukkig was hier een deskundige gedesinteresseerde getuige in den loodsschipper Kaijzer.

De "Karel Doorman" wilde op den Nieuwen Waterweg vóór overgaan aan een schip, dat zijn goeden wal hield. Artikel 35 van het Binnenaanvaringsreglement verplicht alle schepen zooveel mogelijk s.b.-wal te houden. De "Karel Doorman" mocht niet vóór de "Perna" overloopen. Verder is gebleken, dat leider en assistent-leider onvoldoende navigatiekennis hadden. Ook hebben zij bij dreigend gevaar het schip aan zich zelf overgelaten en hebben zij niet een paniek weten te voorkomen en zijn zelfs beiden op een of andere wijze te water geraakt. Verder waren op de "Karel Doorman" geen reddingmiddelen aanwezig. Voorts legt de inspecteur-generaal er den sterksten nadruk op, dat ook ieder, die op de binnenwateren vaart, moet kunnen zwemmen. Hier aan boord van de "Karel Doorman" waren nog velen, die de zwemkunst niet machtig waren. Dit moest niet worden toegestaan. Ten slotte zegt de inspecteur-generaal, dat hij tot zijn genoegen heeft vernomen, dat de padvindingsorganisatie zelf niet verantwoordelijk is voor de vele verkeerde dingen, die op de "Karel Doorman" werden aangetoond, doch een goede controle uitoefent zoowel op leiders als op schepen. De Raad is van oordeel, dat de oorzaak van dit tragische gebeuren, waarbij gabeel onnoodig het leven van vijf jeugdige personen verloren is gegaan, is gelegen in de onvoldoende bekwaamheid van Fiege, die als schipper op de "Schout bij Nacht Karel Doorman" fungeerde, en diens gemis van de gave om leiding te geven in moeilijke omstandigheden. Deze toch heeft vóór, tijdens en na de aanvaring van dit vaartuig met den "Perna"-sleep volkomen gefaald in de op hem rustende verplichtingen. Al moge het waar zijn, dat Fiege eenige kennis had van het varen met kleine zeilscheepjes op plassen en dat hij niet onbekend was met de voorschriften van het Binnenaanvaringsreglement, voor het varen met een schip van een lengte van bijna achttien meter, bemand met niet minder dan 33 opvarenden, op grootscheeps vaarwater, miste hij ten eenenmale zoowel de nautische bekwaamheden als de eigenschappen, waarover een schipper moet beschikken in kritieke oogenblikken van gevaar en nood. Fiege had de leiding van zijn schip uit handen gegeven door het roer over te laten aan den onderschipper Koekman.

Toen de "Perna"-sleep naderde en gevaar voor aanvaring ontstond, heeft Fiege verzuimd de leiding weer in handen te nemen of om zelf weer het roer ter hand te nemen. Hij verzuimde den roerganger duidelijke orders te geven. Hij verzuimde om, toen zijn schip in hachelijke omstandigheden kwam te verkeerden, een opkomende paniek te voorkomen. De Raad laat hier in het midden, of Fiege het bevel heeft gegeven om over boord te springen dan wel of hij zelf over boord gesprongen of gevallen is; in ieder geval heeft hij verzuimd den opvarenden te verbieden over boord te springen. Fiege had moeten en kunnen zorg dragen, dat zijn schip overeenkomstig het bepaalde bij de artikelen 34 en 35 van het Binnenaanvaringsreglement de s.b.-helft van het vaarwater hield. Hij had er mede rekening moeten houden, dat het plomp gebouwde, slecht getuigde en moeilijk draaiende vaartuig, waarover hij het commando voerde, in verband met de gerings windkracht en de mogelijkheid van het optreden van luwten tusschen de met fabrieken bezette oevers van de rivier steeds vol moet varen om goed bestuurbaar en wendbaar te kunnen zijn. Op lichtvaardige wijze heeft hij nagelaten om den opvarenden, die een actieve rol bij de navigatie zouden vervullen, hun taak en hun plaats aan te wijzen. Hij heeft nagelaten er voor te zorgen, dat geen personen, die de zwemkunst niet machtig waren, aan boord van zijn schip kwamen. Hij heeft er op laakbare wijze niet voor gezorgd, dat op zijn schip reddingmateriaal aanwezig was. Wanneer men zich opwerpt als leider van een padvindingsgroep, dan mag geen enkele maatregel ter beveiliging van de geleiden achterwege gelaten worden. Daar de Raad geen jurisdictie ten aanzien van Fiege heeft, moet de Raad volstaan met deze beschouwing over de oorzaak van deze ramp. De Raad wil aannemen, dat de hoogere leiding van de padvinderij onbekend was met het bestaan en het in de vaart zijn van de "Schout bij Nacht Karel Doorman", hoezeer het te betreuren is, dat dit bij de padvindingsorganisatie mogelijk bleek te zijn. Des te grooter de schuld van Fiege, die heeft nagelaten de leiding van de padvindingsorganisatie er van in kennis te stellen, dat hij voor zijn afdeling dit vaartuig in gebruik had genomen en daarmee voer op grootscheeps vaarwater. De Raad spreekt de verwachting uit, dat de hoogste leiding van de padvindingsorganisatie uit dit tragisch ongeval de leering zal putten, dat streng toezicht op schepenmateriaal en op leiders noodzakelijk is. Aldus gedaan door de heeren mr. A. Dirkwager, tweede plv. voorzitter, L. den Hoedt, lid, J.H. Hoogendijk, C.H. Brouwer en G.J. Barendse, plaatsvervangende leden, J.C. Backer Overbeek, plv. buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. A. Boosman en uitgesproken door den voorzitter prof. mr. J. Offerhaus ter openbare zitting van den Raad van 25 October 1946. (get.): A. Dirkwager; A. Boosman. (Uitspraken van den Raad voor de Scheepvaart en uitspraken in beroep van den voorzitter van dien raad, 31-12-1946).

Ministerie van Wederopbouw en Volkshuisvesting

5-1947, betreft IRENE (NB thans DRECHT), van Ministerie van Wederopbouw en Volkshuisvesting, afdeling vaartuigen aan N.V. Nieuwe Matex p/a Phs. van Ommeren: Volgens het rapport van de expert werd

bovengenoemd vaartuig op 7 juni 1941 te Rotterdam gevorderd. Het door u ingevulde formulier van de Schadeenquête Commissie alhier vermeld als vorderingsdatum 1 juni 1942. Naar aanleiding hiervan verzoeken wij U het vorderingsbewijs aangaande dit schip aan ons over te leggen. Tevens gelieve U aan ons nog op te geven over de periode en tot welk bedrag door U huurvergoeding voor dit schip werd ontvangen. (29-5-1947 akkoord bevonden).

29 Mei 1947

NW/dew/vdH.

Aan het College van Algemene Commissarissen voor de Wederopbouw,
Hoofd van de Afdeling Vaartuigen,
Heemraadssingel 221,
Rotterdam.

Uw ref.: Tw/PN, No.9015.

Naar aanleiding van Uw verzoek vervat in Uw schrijven d.d. 22 Mei j.l., doen wij U hierbij toekomen een tweetal fotocopies van stukken betreffende de vordering van de sleepboot "IRENE". Uit beide stukken blijkt dat dit schip per 1 Juni 1942 gevorderd is. Voor dit schip werd een vergoeding ontvangen van f. 36.-- per dag, van 1 Juni 1942 tot en met 30 April 1945, zodat de totale door ons ontvangen vergoeding f. 38.340.-- heeft bedragen.

Wij hopen dat bovenstaande gegevens voldoende zijn.

Hoogachtend,
NIEUWE MATEX N.V.
Directie: PHS.VAN OMMEREN'S SCHEEPVAARTBEDRIJF N.V.

1948 de DRECHT gesloopt in Nederland. Volgens kennisgeving Bew. te Rotterdam. 24-11-1951 is dit vaartuig tenietgedaan, daar het verkeert in het geval genaamd in art. 316, 1e lid no. 3 W.v.K.



slbt 13 s.s. DRECHT (8) 5079848 1949-1959 stoomsleeperboot PDTD
Gebouwd 1947, N.V. Dok & Scheepsbouw Mij. Wilton-Fijenoord, Schiedam (817)
562,17 m³ 198,65 BRT 15 NRT 44,225 m³ waterverplaatsing.
32,80 (29,21) x 7,52 x 3,81 x 3,410 meter.

ketel: v.o. 210,82 m², 12,65 atm., NE-29, geplaatst in 1947.

650 IPK, T 3 cyl, 360, 590 en 970 x 480, Alblasterdamsche Machinefabriek, Alblasterdam NE-13, geplaatst in 1947. (Foto: C. Coppers, ponton Nieuwe Matex, Kon. Wilhelminahaven).



16-3-1946 kiel gelegd, 21-8-1946 te water gelaten, 19-4-1947 opgeleverd als DRYDOCK V aan N.V. Dok & Scheepsbouw Mij. Wilton-Fijenoord, Schiedam.
1948 van een brandmerk voorzien: 7305 Z ROTT.

DRYDOCK V, met genodigden tijdens de officiële proefvaart, 1947, foto's: collectie K. Kroon





DRYDOCK V, bij de werf, foto: collectie K. Kroon



9-12-1948 verkocht aan N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf (Phs. van Ommeren Shipping), Rotterdam, herdoopt DRECHT.
Brandmerk 7305 Z ROTT 1948. 1949 gemeten te Vlaardingen, 1949 inschrijving onder nummer R16849.
12-11-1952 verkocht aan N.V. Phs. van Ommeren, Rotterdam.

1958 opgelegd in de Koningin Wilhelminahaven te Vlaardingen, overbodig geworden na de komst van de motorsleepboot DRECHT (9), daarna alleen in gebruik als reserveboot.

31-12-1958 herdoopt DRECHT I.

24-1-1961 verkocht aan Societa Rimorchiatori Laziali, Civitavecchia-Italië, 25-1-1961 doorhaling van de teboekstelling, 14-2-1961 op eigen kracht vertrokken naar de Middellandse Zee, herdoopt CORINTHIA.

1968 in onderhandeling met Jadranska Slobodna Plovidba, Split die de sleepboot zou herdopen in ARENA, de verkoop ging echter niet door en bleef in dienst als CORINTHIA.

1979 verkocht aan Vernicos Shipping Co. Ltd., Piraeus-Griekenland, herdoopt VERNICOS NANA.

17-1-1979 gezonken in de St. George Bay, Perama na aanvaring met de stoomtanker PETROLA 1 (Maritime & Commercial Co. Argonaftis S.A., Piraeus-Griekenland (John S. Latsis), bouwjaar 1942, 983 BRT). (Foto DRECHT aan de ponton van de Nieuwe Matex in de Koningin Wilhelminahaven te Vlaardingen: C. Coppers. Foto DRYDOCK V en DRECHT met HINNEA: NN, Archief van Ommeren, collectie T. v.d. Zee).

t.t. HINEA 5151012 1956-1976 tankschip GTXL

Gebouwd 1956, Vickers-Armstrong (Shipbuilders) Ltd., Barrow (1027). 12.211 BRT 6.945 NRT 18.000 DWT

169,42 (161,86) x 21,16 x 11,89 x 9,086 meter.

33 ladingtanks, 24.692 m³, 1.825 ton bunkers, verbruik 50 ton/dag, 15,25 kn.

2 waterpijpketels, v.o. 1.361,4 m², 40 atm.

8.250 APK, 6.155 kW, 2 stoomturbines, Vickers-Armstrong (Engineering) Ltd., Barrow.

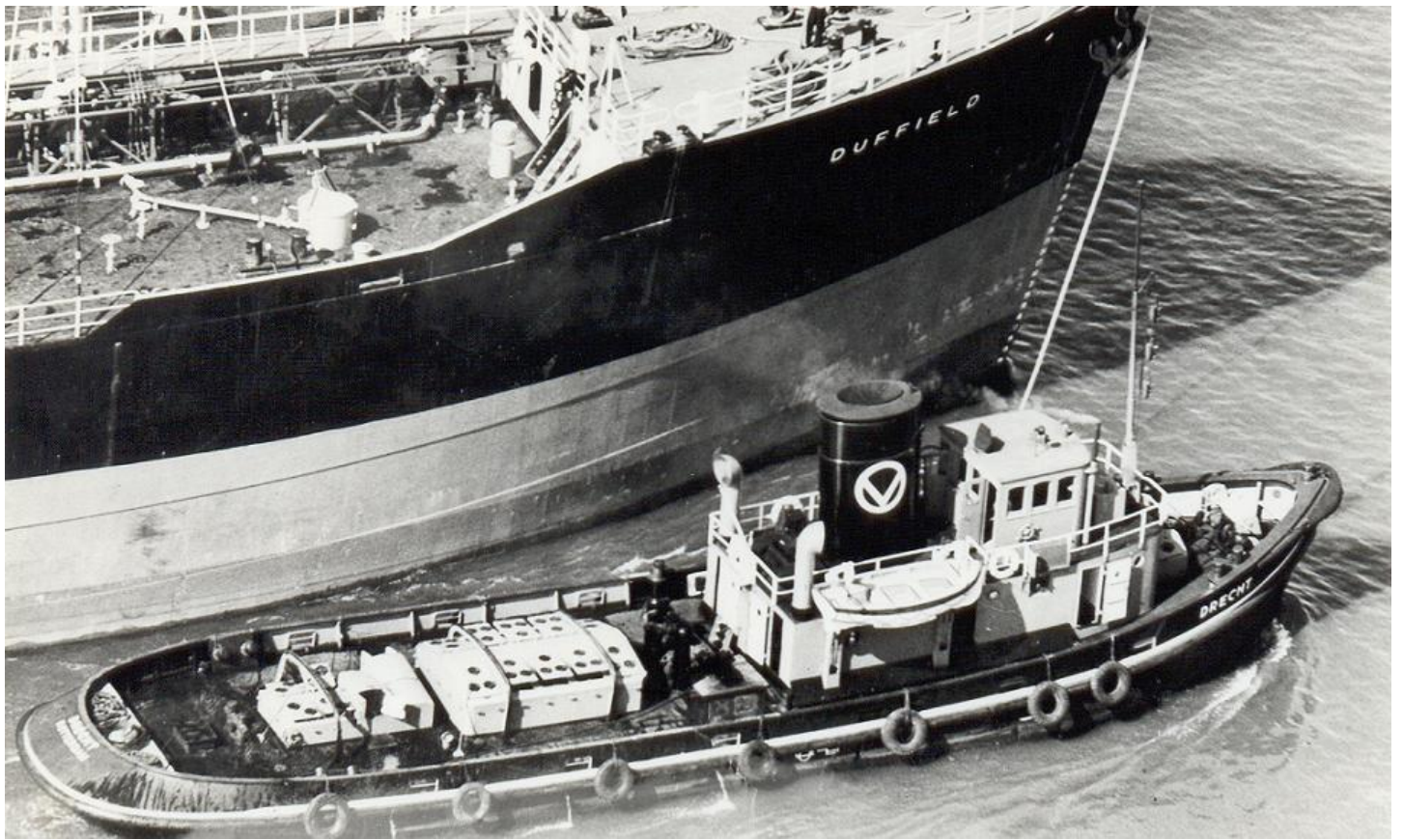


2-1956 opgeleverd als HINEA aan Shell Bermuda (Overseas) Ltd., Londen-U.K., in beheer Shell Tankers Ltd., Londen. 1976 verkocht voor sloop naar Taiwan, 22-9-1976 gearriveerd te Kaohsiung om gesloopt te worden, 30-9-1976 overgedragen aan Lien Hong Iron & Steel Co., de sloop begon 7-11-1976.

(Foto HINEA: Priest, Shipspotting).



De Koningin Wilhelminahaven te Vlaardingen, op de voorgrond de Piet Smit sleepboten ENGELAND en AMERIKA, aan de ponton de Leen Smit sleepboot KATENDRECHT, er achter de Leen Smit sleepboten ATLAS en ARGUS. Aan de overkant naast een logger, de stoomsleepboot DRECHT. (Foto na 1954: Oud Vlaardingen, facebook).



s.s. DRECHT aan het vastmaken op binnenkomende m.t. DUFFIELD, foto: NN, Archief van Ommeren, collectie T. v.d. Zee.

m.t. DUFFIELD, IMO 5094343, 10-1952 opgeleverd door Smith's Dock Co. Ltd., So. Bank, Middlesbrough (1217) als DUFFIELD aan Northern Petroleum Tank SS. Co. Ltd., Newcastle, in beheer bij Hunting & Son Ltd. ON 69241. 10.201 BRT, 5.801 NRT. 11 kn. 4.450 EPK, 3.320 kW, 4 cyl, 2 tew, 670 x 2320, Doxford, Hawthorn, Leslie & Co. Ltd., Newcastle.



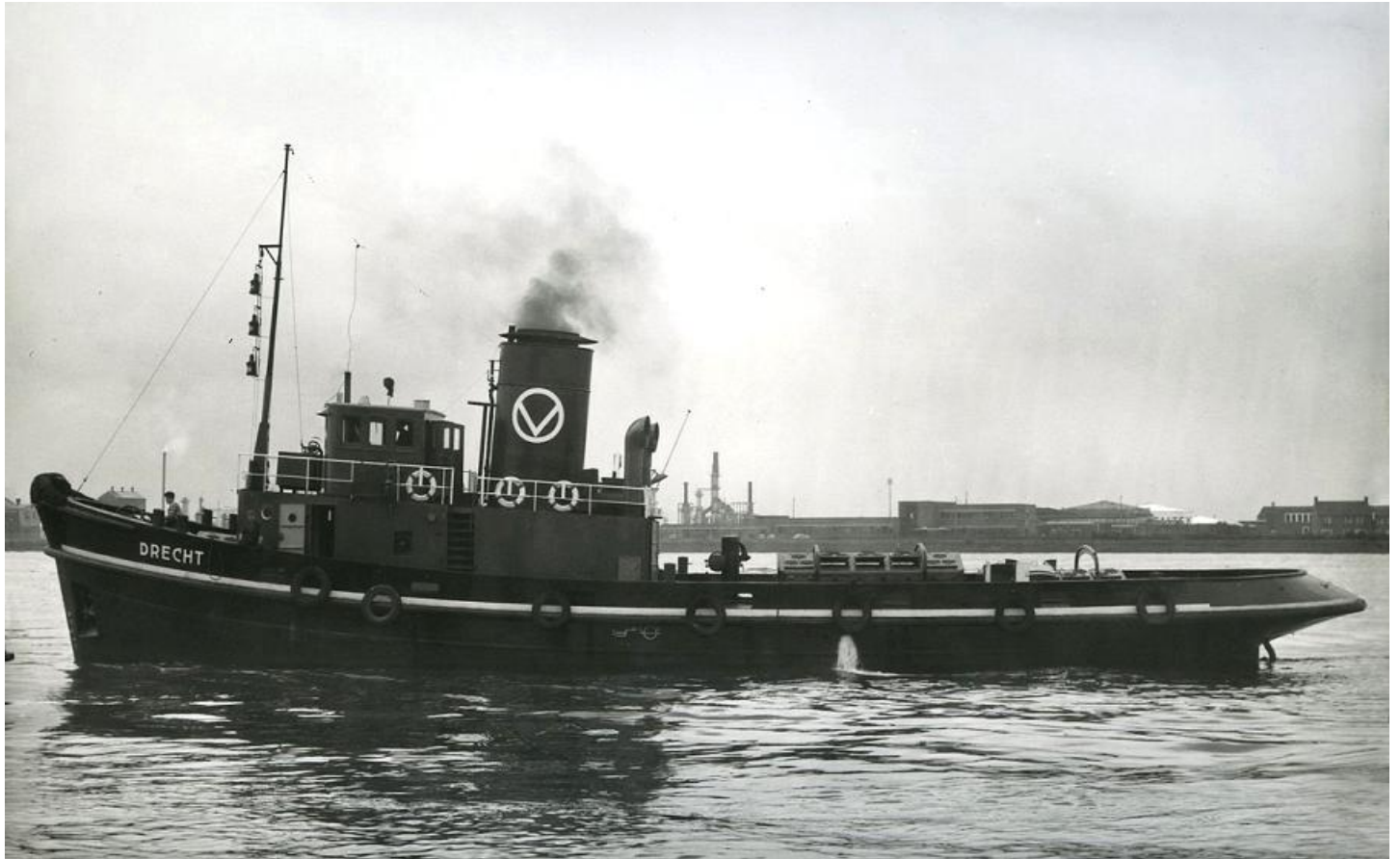
De DRECHT vanaf de DUFFIELD, foto's: NN, Archief van Ommeren, collectie T. v.d. Zee



1960 de DUFFIELD verbouwd van tankschip tot bulkcarrier, 10.241 BRT, 4 ruimen, G 16.679 m³. 1967 verkocht aan Field Tank SS. Co. Ltd., Newcastle, in beheer bij Hunting & Son Ltd. 1967 verkocht aan Northern Petroleum & Bulk Freighters Ltd., Newcastle, in beheer bij Hunting & Son Ltd. 1970 verkocht aan Golden Ocean Shipping Corp., Monrovia-Liberia, in beheer bij C.T. Chu, Taipei, herdoopt GOLDEN OCEAN. 1973 verkocht aan Westernland Maritime Co. Ltd. S.A., Panama (Hong Kong), herdoopt COUGAR. 1975 in beheer bij Great Eastern Maritime Co. Ltd., Hong Kong, herdoopt MONTEREY. 1977 verkocht aan Harbour View Maritime Co. Ltd., Panama, in beheer bij Balbridge Enterprises Ltd., Hong Kong, herdoopt INGRID II. 1979 verkocht voor sloop naar Taiwan, 11-5-1979 gearriveerd te Kaohsiung, 24-5-1979 aanvang sloop door Dah Yung Steel Manufacturing Co. Ltd., gesloopt te Kaohsiung in 1979.



s,s, DRECHT bij de Nieuwe Matex in de Koningin Wilhelminahaven te Vlaardingen, langs zij m.s. HORSEY, foto: C. Coppers. Foto onder: Alex Duncan.



DRECHT I aan het Sleepbootsteiger van de Nieuwe Matex aan de Kon Wilhelminahaven te Vlaardingen, foto: G.J. de Boer.



CORINTHIA, ex DRECHT foto: A. Scrimali, collectie T. v.d. Zee



CORINTHIA, ex DRECHT foto: A. Scrimali/T. v.d. Zee



VO.slbt 14 m.s. HORSEY 2309677 1956-1984 motorsleepboot
Gebouwd 1956, Hilgers A.G., Rheinbrohl (8085).
91,88 BRT, 0 NRT. 19,249 ton laadvermogen. 19,25 m³ waterverplaatsing.
24,60 x 6,32 x 2,80 x 2,500 meter.
Trekkracht 6 ton (1983).
500 EPK, 600 IPK, 2 x 6 cyl, 2 tew, 190 x 350, 430 omw/min., vertraagd naar 1 schroef, Bolnes 6L, N.V.
Motorenfabriek "Bolnes", Bolnes (#1557 en #1558). (Foto's proefvaart en overdracht: archief Phs. van Ommeren).



21-3-1955 besteld voor oplevering per 28-3-1956, ondersteboven gebouwd op de werf, 11-4-1956 met behulp van een kraan gekeerd en voor afbouw naar de dwarshelling vervoerd, 5-7-1956 passage Lobith als NB 8085 met kapitein R. v.d. Zee, 7-7-1956 aan het VO steiger te Rotterdam gedoopt HORSEY door mevr. Horselenberg-Bor en in dienst gesteld bij N.V. Phs. van Ommeren, Rotterdam, (genoemd naar de bijnaam van de heer J.J. Horselenberg, 1-8-1894 geboren, 8-12-1956 overleden), 8-7-1956 in de vaart gekomen, 19-7-1956 Internationale Meetbrief voor Zeeschepen afgegeven onder nummer 10306. 23-7-1956 gemeten te Vlaardingen, nummer R22141. 14-8-1956 ingeschreven, 23-11-1956 ingeschreven te Rotterdam met brandmerk 9677 Z ROTT 1956.

11-1-1961 verkocht aan N.V. Phs. van Ommeren (Rotterdam).

15-3-1973 verkocht aan Phs. van Ommeren (Rotterdam) B.V.

23-8-1974 gemeten te Vlaardingen, nummer R37998.

27-1-1983 verkocht aan Van Ommeren Rotterdam B.V.

1-1-1984 tot 28-6-1984 opgelegd aan het sleepbootsteiger van de Nieuwe Matex in Koningin Wilhelminahaven te Vlaardingen.

12-1-1984 verkoop opgedragen aan Handelmaatschappij G. Key & Zn. B.V., Schiedam.

29-6-1984 opgelegd te Delft tot aan de verkoop naar Amsterdam.

24-7-1984 bij de notaris en verkocht aan Schippersbedrijf P. van Bergen, Delft. 25-7-1984 overgedragen.

29-5-1986 verkocht aan Sleepdienst en Dekschuitverhuurderij Blom B.V., Amsterdam en herdoopt SOPHIA.

1-5-1989 verkocht aan Coastal Charters Holland B.V., Gorinchem.

9-5-1989 verkocht aan Alan C. Bennett & Sons Ltd., Rochester-Engeland, herdoopt STEVEN BENNETT. 6-5-1989 vertrokken van Amsterdam naar Harwich, Engeland, ingezet voor werk op de Thames en de Medway inclusief 3 jaar voor de ontwikkeling van Limehouse Link Tunnel bij de Londense wijk Limehouse. 9-5-1989 teboekstelling te Rotterdam doorgehaald.

1997 wegens machineproblemen uit de vaart genomen en opgelegd in de Medway, 1998 verkocht, motoren verwijderd en verbouwd tot woonboot, ligplaats bij Hoo Marina op de Medway te Rochester.

2002 gezien te Londen, lag daar als woonboot.

2008 gezien te Hoo Marina, lag daar naamloos als woonboot.



Bij oplevering had de HORSEY een niet zo'n hoge schoorsteen. Dat duurde niet lang omdat men te veel last van de uitlaatgassen ondervond. Kort daarop is er een stuk opgezet met de bekende kraag. Het probleem was daarmee naar behoren opgelost.



**SLEEP &
DUWVAART**

Hèt blad voor de
beroeps- en
recreatievaart
van:
Stoomboten,
Sleepboten,
Duwboten,
(ex) Overheidsvaartuigen



HORSEY op proefvaart op de Nieuwe Maas bij oplevering, foto's: archief Phs. van Ommeren





De HORSEY in afwachting van een binnenkomer, aan dek Harm Blouw, foto: Roley Weeks/H. Hoffmann.

HORNLAND

26-10-1967, m.s. HORNLAND gearriveerd bij Q.D. in de Beatrixhaven. 27-10-1967 t.h.v. Vlaardingen-West in aanvaring gekomen met m.s. PRESIDENT PIERRE ANGOT en gezonken.



De HORSEY bij de HORNLAND, v.l.n.r. ITALIË, ARGUS of ATLAS, SPITSBERGEN en HORSEY, achter de HORNLAND de MARS II of MARS V. Foto G. Vermeulen, vanaf Vlaardingen t.o. de ingang van de Botlek.

Spectaculaire redding op Waterweg: Roeiers halen koeien van zinkend schip

ROTTERDAM (ANP) — Dertig koeien, die dreigden te verdrinken na een aanvaring tussen een Duits en een Frans schip op de Nieuwe Waterweg, zijn gisteravond bij stormachtig weer met roeiboten van de zinkende Duitse "Hornland" gehaald. De spectaculaire en niet alledaagse redding werd uitgevoerd door roeiers van de roeivereniging "De Eendracht", die de dieren vastgebonden aan een touw achter hun boten naar de wal lieten zwemmen. Zij werden op een terrein van een ontziltingsinstallatie voorlopig aan hun lot overgelaten.

Over de oorzaak van de aanvaring, die onder Vlaardingen plaatsvond, was vanmorgen nog niets bekend. De 6.234 ton metende Hornland was op weg naar zee, toen het schip door de binnenkomende Franse tanker "President Pierre Angot" (3.000 ton) aan de achtersteven werd getroffen en een groot gat opliep. De tanker kreeg een gapende opening aan de voorpiek en zonk geruime tijd later. Alleen het stuurhuis steekt nog boven water uit. Pogingen het Duitse schip voor kapseizen te behoeden waren vanmorgen nog gaande. De in totaal 70 bemanningsleden van beide schepen bereikten veilig de wal. Een vloot van allerlei vaartuigen ondersteunde de redding. (Friese Koerier, 28-10-1967).

Vast op de HORNLAND, v.l.n.r. ACHILLES, HORSEY, NOORDPOOL, ARGONAUT en ZWEDEN, foto: G. Vermeulen



Twee schepen gezonken Chaos op Waterweg na botsing

(Van een onzer verslaggevers) De Nieuwe Waterweg bood vrijdagavond ter hoogte van de Botlek een volkomen chaotische aanblik, toen daar twee zeeschepen tegelijk dreigden te zinken. Rond de kapseizende boten krioelde een meute van slepers en bergingsvaartuigen, waarvan de bemanningen uit alle macht pompend probeerden de beide scheepslichamen drijvend te houden.

Deze chaos ontstond na een aanvaring' tussen de 4200 ton metende Duitse Hornland en de 3000 ton grote President Pierre Angot met als thuishaven het Franse Bayonne. De Hornland was In het stormachtige weer op weg naar zee, met aan boord een lading stukgoed voor Zuid-Amerika en een 30-tal koeien. De Franse vrachtboot was inkomend en bracht een lading zwavel naar Rotterdam!

Oorzaak

Over de oorzaak van deze aanvaring lopen de meningen nogal uiteen. Ooggetuigen wisten in elk geval te vertellen dat de schepen recht op elkaar invoeren en dat hun Stevens elkaar met een daverende klap raakten. Staal sloeg op staal waardoor een grote steekvlam ontstond die echter geen brand veroorzaakte. In een oogwenk tijd begonnen de zwaar gehavende schepen slagzij te maken en kwam er door hun vernielde voorstevens veel water binnen. Behalve de gezagvoerders en hun hoogste officieren werden van de Hornland 36 bemanningsleden en 13 passagiers gehaald en van de President Pierre Angot nog eens 24 opvarenden, ze werden allen naar de kantine van de Verolme werf gebracht en kwamen daar onder het genot van koffie en sigaretten weer wat op verhaal. Paniek was er na de aanvaring niet geweest, zo vertelden de geredden die veelal met wat inderhaast meegenomen persoonlijke bezittingen van boord waren gegaan.

Zij werden in de loop van de avond met bussen en taxi's naar Rotterdamse hotels gebracht. Intussen werd 50 meter uit de noordelijke oever van de Waterweg de chaos volkomen. De rijkspolitie te water regelde het door de slechte weersomstandigheden gelukkig niet al te drukke scheepvaartverkeer, dat overigens met enige voorzichtigheid nog van de normale vaarroute gebruik kon maken.

De Hornland en de President Angot lagen daar juist buiten.

Sleepboten en bergingsvaartuigen gingen de zinkende schepen met hun pompen te lijf om te voorkomen dat zij nog meer slagzij zouden gaan maken en zouden kapseizen. Sleepboten duwden op volle kracht om de slagzij makende Hornland overeind te houden. (HVV, 28-10-1967).

Twee gezonken schepen: over berging nog geen beslissing

VETTE KLUIF VOOR DE BERGERS... Grote belangstelling aan de Nieuwe Waterweg

(Van een onzer verslaggevers) - Het bergen van de vrijdagavond na een aanvaring gezonken vrachtschepen Hornland en Pres. Pierre Angot zal geen gemakkelijk karwei worden. Beide schepen liggen nu 50 m uit de Vlaardingse oever van de Nieuwe Waterweg; het Franse muurvast aan de grond, het Duitse nog steeds gevaarlijk overhellend. Zeven sleepboten zijn voortdurend actief om te voorkomen, dat de Hornland alsnog kapseist en de vaarweg gaat versperren.



In het afgelopen weekeinde, waarin duizenden bewoners van het Waterweggebied een kijkje op de plek van de scheepsbotsing gingen nemen, zijn de reders, hun verzekeraars en Rijkswaterstaat met elkaar in contact getreden over de berging. Alle Rotterdamse bergingsmaatschappijen hebben belangstelling voor deze vette kluit, maar reeds heeft ook het Duitse bedrijf Harms zich als concurrent aangediend.

Schuldvraag

Tot vanmiddag was nog geen beslissing over de berging genomen. Het lange uitblijven van een akkoord tussen de eigenaren van de Hornland, de Hornlinie uit Hamburg en die van de President Angot, de Société Nationale des Pétroles d'Aquitaine, zal wel als oorzaak de schuldvraag hebben. Het is namelijk nog steeds 'n vrij duistere zaak hoe de aanvaring tussen beide schepen zich precies heeft voltrokken.

De reddingsactie ten behoeve van 30 op het achterdek van de Hornland meevarende koeien is vrijdagavond niet voor de volle honderd percent geslaagd. Men kon weliswaar alle dieren van het schip krijgen, maar zes drachtige vaarzen verdronken in de Nieuwe Waterweg en een zevende was er na haar zwemtocht door het woelige water zo slecht aan toe, dat zij moest worden afgemaakt.

De kadavers zijn naar het destructiebedrijf in Overschie gebracht; de geredde dieren werden onder dak gebracht in een provisorische stal bij het havenbedrijf Vlaardingen-Oost.

De passagiers van de Hornland, die geboekt hadden voor Panama, Florida en Curaçao, zijn grotendeels afgereisd. In een Schiedams hotel verblijven de twee Nederlanders die met het Duitse schip naar Zuid-Amerika zouden reizen. De 36 bemanningsleden van de Hornland zijn zondag naar Duitsland teruggegaan; alleen de gezagvoerder en enkele officieren bleven in Rotterdam. Van de President Angot zijn alle opvarenden gebleven. (HVV, 30-10-1967, foto PRESIDENT PIERRE ANGOT: NN).

Ullrich Harms bergt gezonken HORNLAND

De eigenaars van het vrijdagavond bij een aanvaring in de Nieuwe Waterweg lek gestoten en gedeeltelijk aan de grond gelopen vrachtschip Hornland, hebben besloten het schip te laten bergen.

Daarvoor is aangewezen de Duitse firma Ullrich Harms te Hamburg. Deze heeft reeds een drijvende bok in Europoort liggen. Wanneer de bergers met hun werk beginnen, was vanmiddag nog niet bekend, als zal er spoed betracht moeten worden in verband met het nog steeds aanwezige gevaar van kapseizen van de Hornland.

Over het lot van de Franse vrachtvaarder President Pierre Angot is nog geen beslissing genomen. Dit schip ligt buiten de vaarroute in de Nieuwe Waterweg muurvast aan de grond.

Boven- en benedenstrooms van de beide schepen ligt thans een wrakscheepje dat de scheepvaart toont dat de noordzijde van de Nieuwe Waterweg is afgesloten. De schepen moeten de gezonken vaartuigen voorzichtig passeren en het gebruik van ankers op deze plek in de rivier is verboden. (HVV, 31-10-1967).



Hamburgers konden gezonken HORNLAND nog niet bergen

(Van een onzer verslaggevers) De eerste bergingspoging van de in de Nieuwe Waterweg gezonken vrachtvaarder Hornland is mislukt. Tot tweemaal toe hebben in het afgelopen weekeinde de bergers van de firma Ullrich Harms uit Hamburg geprobeerd het schip voor een gedeelte te lichten om het daarna hoger onder de noordwal van de rivier opnieuw aan de grond te zetten.

Zaterdagmorgen zetten de vijf Magnus-bokken van de Duitse bergingsfirma voor de eerste maal aan om te proberen het achterschip van de Hornland anderhalve meter van de rivierbodem te lichten. Hierna zouden pompen worden aangebracht om het achterschip nog lichter te maken. Maar de bergers ondervonden veel last van de getij werking in de Nieuwe Waterweg en moesten na enkele uren hard zwoegen hun poging staken. In de nacht van zaterdag op zondag probeerden zij het voor de tweede maal. Ook nu slaagde men er weliswaar in het achterschip van de Hornland op te tillen, maar de ruimte tussen kiel en rivierbodem bleef onvoldoende om het schip te kunnen verplaatsen. Alles bij elkaar kwam de vrachtvader niet verder dan 2,5 meter dicht onder de wal te liggen. Ullrich Harms gaat nu eerst de lading van de Hornland lossen. Dat kan wel eens een karwei worden, dat enkele weken in beslag neemt. Twee bokken zijn daarom alweer uit de Waterweg vertrokken. De Magnus I ging naar de oliegeul terug om scheepswrakken te lichten. (HVV, 13-11-1967. Foto: gvn.nl).

Berging van HORNLAND hervat

(Van onze correspondent in Rotterdam. Het Westduitse bergingsbedrijf Ulrich Harms uit Hamburg zal vandaag of morgen opnieuw proberen, het ter hoogte van Vlaardingen in de Nieuwe Waterweg gezonken vrachtschip Hornland 4234 brt) te lichten. Zondag 12 november mislukte de eerste poging om het Duitse schip hoger op de noordelijke oever te zetten.

Sindsdien hebben duikers en kikvorsmannen 1100 ton stukgoed en ijzer uit de voorste ruimen gelost en overgeslagen in lichters, die de lading naar de Eemhaven hebben gebracht. De eerste poging het schip met lading en al te bergen had geen succes, omdat het voorschip muurvast in de modder bleef steken. De berger besloot toen, een gedeelte van de lading uit het voorschip te lossen.

Nu het Westduitse bedrijf na ongeveer zes weken nog geen zichtbare vorderingen heeft gemaakt, worden zijn kansen door Rotterdamse experts steeds lager gewaardeerd. Zij beweren dat Ulrich Harms zich op de omvang van het karwei heeft verkeken en dat het bedrijf "teveel lef" heeft gehad, toen het de berging van de Hornland op zich nam. (NvhN, 13-12-1967).

HORNLAND pas gelicht na Nieuwjaar

(Van een onzer verslaggevers) Het vrachtschip Hornland, dat bij Vlaardingen in de Nieuwe Waterweg ligt, zal pas na Nieuwjaar gelicht worden. Het Duitse bergersbedrijf Ulrich Harms gaat er drie bokken voor inzetten. Een ervan, de Magnus 3, heeft vertraging bij de reis naar Nederland. De twee andere bokken zijn reeds hier. (HVV, 19-12-1967).

Verolme-tanker loopt op wrak Hornland Aanvaring tijdens stapelloop

(Van een onzer verslaggevers) De Duitse vrachtvaarder Hornland die eind oktober van het vorig jaar na een botsing met een ander schip op de bodem van de Nieuwe Waterweg kwam te rusten, is dinsdag voor de tweede maal aangevaren.

Dat gebeurde toen van de werf van Verolme op Rozenburg de tanker Urghalim (NB: URSHALIM, IMO 6806262, Verolme #776, later de PALUDINA van Shell Tankers (U.K.) Ltd.) van stapel liep.



De gezonken, alleen nog met de bovenbouw boven water uitstekende Hornland lag precies in het verlengde van de helling. Met het oog daarop waren er bij de tewaterlating tal van speciale voorzieningen getroffen. Zij mochten echter niet baten. De Urghalim boorde zich met zijn achterstevan in het scheepswrak en bezorgde het daarmee een nieuw gat onder de waterspiegel. Het nieuwe schip liep zelf ook beschadiging op.

Zeer geslaagd

Merkwaardig was, dat tijdens de receptie, die op de stapelloop volgde de heer Verolme met geen woord over het gebeurde repte. Integendeel, hij sprak zelfs van "een zeer geslaagde tewaterlating onder moeilijke omstandigheden".

De tweede aanvaring is een nieuwe tegenvaller voor de Duitse firma Ullrich Harms, die zijn Nederlandse concurrenten te vlug af was bij het verkrijgen van de bergingsopdracht. Tot nu toe zijn al drie pogingen gedaan het gezonken schip met bokken te lichten, dit is drie maal mislukt. Ook de laatste keer, toen Inmiddels de lading uit de ruimen was verwijderd.

Gaten dichten

De Duitse bergers hebben nu besloten de gaten in de scheepsrump door duikers te laten dichten en daarna opnieuw te proberen de Hornland drijvende te krijgen. De botsing met de Urghalim heeft dat nog weer eens uitgesteld. (HVV, 10-1-1968, foto: v.d. Werff/geheugen van Nederland).

HORNLAND eindelijk gelicht

(Van onze correspondent in Rotterdam). Het karwei is geklaard. Het Duitse vrachtschip Hornland (4234 brt.) is weer boven water en gaat bij Verolme in dok. Na ruim drie maanden zijn de bergers van het Westduitse bedrijf Ulrich Harms er na enkele mislukte pogingen in geslaagd, het schip van de bodem van de Nieuwe Waterweg te tillen en het gedeeltelijk drijvende te krijgen. In de loop van de middag zou de vrachtvaarder, die aan bakboord een scheur van meer dan 40 meter heeft, naar de werf aan de overkant van de Waterweg worden, gesleept en in het Prinses Irenedok — het grootste drijvende dok van Verolme — worden gezet. Voor deze laatste fase van de berging werd het scheepvaartverkeer naar en van Rotterdam stilgelegd.

De laatste voorbereidingen voor de korte vaartocht naar de Rozenburgse kant van de Waterweg werden vanmorgen getroffen. Het voorschip werd in de stroppen van vijf gigantische bokken gehangen en daarna zover opgetild, dat de gapende scheur boven de waterlijn kwam. (HVV, 31-1-1968).

De HORNLAND vaart weer. De Westduitse vrachtvaarder, die vorig jaar oktober na een aanvaring in de Nieuwe Waterweg naar de bodem ging, voer gisteren uit voor zijn proefvaart. Bij Verolme op Rozenburg heeft men er alles aan gedaan om de Hornland te helen van zijn wonden: een scheur van tientallen meters lengte in de scheepshuid en een interieur dat lange tijd onder water had gelegen. Verolme kwam daarbij even in tijdnood. Maar de verzekeraars, die aanvankelijk hadden bepaald dat de reparatie niet langer dan 70 dagen mocht vergen, had begrip voor het feit dat men 't opknappen van de Hornland geen haastwerk gemaakt mocht worden. (HVV, 15-5-1968).



Loods van Hornland voor Raad voor de Scheepvaart **"Ik wilde het kompas op eventuele fouten testen"**

(Van een onzer verslaggevers) De enorme scheepsramp, waarbij op 27 oktober 1967 2 schepen op de Nieuwe Waterweg zonken, is vanmorgen voor de Raad voor de Scheepvaart behandeld, niet "disciplinair", maar "ter lering." Op de bewuste avond van de 27ste oktober was 't Duitse motorschip Hornland (4.234 BRT) op weg naar zee. De Franse President Pierre Angot (2.746 BRT) was op de Nieuwe Waterweg, richting Waalhaven. De Hornland had 36 bemanningsleden, 12 passagiers, 30 koeien en vracht aan boord en de loods N. van Namen (34), uit Maassluis. Die loods had geen opgave gekregen van de schepen die hij op zijn reis zeewaarts kon ontmoeten. Dat gebeurde nooit. De loods vertelde dat de Portugese roerganger van de Hornland de hem opgegeven koers volgde. Hij voer op het girokompas. Loods Van Namen besloot op eigen initiatief zuidelijker te gaan koersen dan nodig was. "Dat deed ik om het kompas van de Hornland door middel van de zogenaamde lichtlijnen op eventuele fouten te testen," verklaarde hij vanmorgen. De Hornland kwam te veel naar het zuiden te varen, in de flauwe bocht die ter hoogte van de ingang van de Westgeul ligt. De President Pierre Angot, met aan boord loods Ph. Sluyter (32) uit Vlaardingen, die het schip naar de Waalhaven moest loodsen, kreeg toen de tegemoetkomende Hornland in het vizier. Loods Sluyter vond de naar bakboord koersende Hornland onduidelijk varen en ging twijfelen. Een twijfel die de eigenlijke oorzaak van het ongeval was volgens de hoofdinspecteur voor de Scheepvaart.

Bakboord uit

De loods van het Franse schip nam aan, op grond van de door hem waargenomen koers van de Hornland, dat dit schip voor de Fransman langs wilde. Daarom gaf hij de roerganger van de Pres. Pierre Angot (geladen met zwavel) opdracht bakboord uit te gaan, naar het noorden dus, om een aanvaring met de Hornland, die toen nog zo'n 40 meter van hem af was, te voorkomen. Deze manoeuvre pakte echter verkeerd uit, doordat de Hornland ook naar het noorden uitweek. De schepen raakten elkaar met de bakboordboeg. In vrij korte tijd zonken beide schepen. Een urenlange chaos op de Nieuwe Waterweg was het gevolg. Eerst op 1 februari 1968, ruim drie maanden na de aanvaring, kon de Hornland geborgen worden. Het verkeer op de Waterweg was verlost van een flink obstakel. De hoofdinspecteur voor de Scheepvaart J.F. van Doorn, zag vanmorgen de foutieve manoeuvre van de Pres. Angot als de directe oorzaak van de aanvaring. "U moet wel bedenken dat "bakboord uit" 'n hoogst gevaarlijke koers is, die enorme gevolgen kan hebben," zei hij tegen de loods van het Franse schip. "Bovendien gebeurde die manoeuvre op grond van een onwaarschijnlijke en voorbarige conclusie, namelijk dat de Hornland voor uw schip langs zou willen." 'De hoofdinspecteur vond echter ook dat de onduidelijke koers van de Hornland, die zijns inziens onnodig zuidelijk was gaan varen, de loods van de Pres. Pierre Angot in twijfel had gebracht. Deze zienswijze deelden de beide loodsen. "U had geen enkele reden om op een dergelijke plaats het kompas te gaan controleren, niemand had daar opdracht toe gegeven," zei de heer Van Doorn tegen loods Van Namen. De hoofdinspecteur wees erop dat het onduidelijk varen van een schip al eerder oorzaak van ongelukken is geweest. Dat de loodsen niet wisten welke schepen ze zouden ontmoeten op hun tocht was overmacht, want die informatie werd niet verstrekt. Daar is nu verandering in gekomen. De Nieuwe Waterweg is nu verdeeld in blokken. Elk schip dat zo'n blok binnenkomt moet zich melden. Als hij blijft meeluisteren weet de loods dus ook welke andere schepen zich in het desbetreffende blok bevinden. De lering die volgens de hoofdinspecteur uit deze aanvaring

getrokken moet worden is drielijg. Blijf steeds een duidelijke koers volgen, ga nooit bakboord uit, (behalve in uitzonderingsgevallen) en zorg dat de communicatie tussen de schepen beter wordt. Dat laatste omdat de Hornland en de Pres. Pierre Angot geen radiocontact hadden onderhouden tijdens de manoeuvres. De Raad voor de Scheepvaart zal schriftelijk uitspraak doen. (HVV, 2-7-1968, foto HORNLAND: Robert Lantos/geheugen van Nederland).

14-5-1968 de HORNLAND vertrokken op de proefvaart en terug bij Verolme.

m.s. HORNLAND, IMO 5155161, 1957 opgeleverd door Deutsche Werft, Hamburg (723) als HORNLAND aan Horn Linie, Hamburg-B.R.D. 4.234 BRT, 2.395 NRT, 6.909 DWT. 143,19 (131,68) x 17,35 x 7,09 x 6,583 meter. 16,5 kn. 5.830 EPK, 7 cyl, 2 tew, 700 x 1200, M.A.N. 1971 verkocht aan First Summer Cloud Shipping Co. Inc., Liberia, in beheer bij Ofer Shipping Ltd., Londen. 1973 verkocht aan Cape Breton Shipping Co. Ltd., Liberia, in beheer bij Ofer Shipping Ltd., Londen, herdoopt CAPE BRETON. 1973 herdoopt VIVA. 1974 verkocht aan Ofer Bros (Management) Ltd., Israel, herdoopt YUVAL. 1975 verkocht aan Armadale Bay Shipping Co. Ltd., Liberia, in beheer bij Ofer Brothers (Holdings) Ltd., Haifa, herdoopt YUVALI. 1978 herdoopt SUVA. 1979 verkocht aan Evergreen Maritime Inc., Panama, in beheer bij Seecon Schifffahrtskontor G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, herdoopt MANILA BAY. 9-9-1983 gearriveerd bij Gi Yuen Steel te Kaohsiung om gesloopt te worden.



Op de voorgrond de gezonken PRÉSIDENT PIERRE ANGOT met bergingsvaartuigen ZEELEEUW en WALRUS. Daarachter de HORNLAND in de takels van 4 drijvende bokken van Ulrich Harms met de motorvlet OTTER van Tak's Berging. (Foto: Herbert Behrens/Anefo, 11 november 1967, Vlaardingen, Zuid-Holland).



m.s. PRESIDENT PIERRE ANGOT, 1959 opgeleverd door P. Lindenau, Kiel (112) als STELLA ORION aan A/S Tiltorn, Noorwegen, in beheer bij Jacob Lind. 1962 verkocht aan Soc. Pétrolière d'Aquitaine, Frankrijk, herdoopt PRÉSIDENT PIERRE ANGOT. 27-10-1967 in aanvaring gekomen met m.s. HORNLAND en gezonken.

PRESIDENT PIERRE ANGOT GELICHT HORNLAND wordt eerst gelost

(Van een onzer verslaggevers) De Franse vrachtvaarder President Pierre Angot is zondagmiddag omstreeks 1 uur van de bodem van de Nieuwe Waterweg gehaald. Zeven drijvende bokken trokken het drie weken geleden bij een aanvaring gezonken schip naar de oppervlakte, een wijd gapend gat in de voorstevan aan het licht brengend. De uitvoerder van dit karwei, het bergingsbedrijf Van den Tak te Rotterdam, leverde daarmee als eerste zijn aandeel in het opruimen van de twee op 27 oktober gezonken schepen in de Waterweg. Enkele tientallen meters stroomopwaarts rust nog steeds het Duitse vrachtschip Hornland op de bodem van de rivier. Het zal geborgen worden door de Hamburgse maatschappij Ullrich Harms, die vorige week haar vijf sterkste bokken naar de gezonken vrachtvaarder dirigeerde.

De eerste poging het schip onder de noordelijke oever aan de grond te zetten, mislukte echter. Nu wordt 3 eerst de lading uit de ruimen van het schip gehaald. De President Pierre Angot is gisteren naar de scheepswerf Figée in de Vlaardingse Kon. Wilhelminahaven gebracht. Het Franse schip, dat weer drijvende is gemaakt, ligt daar ter bezichtiging van de reparatiewerven. Die zullen in de loop van deze week op het karwei kunnen inschrijven. (HVV, 20-11-1967).



1968 verkocht aan D. Kyriakos, Griekenland, herdoopt THEODOROS KYRIAKOS. 1968 verkocht aan Helen Shipping Corp. Ltd., Griekenland, in beheer bij "K" Shipping Enterprises Ltd., Piraeus, p/a D. Kyriakos, Piraeus, herdoopt IOANNINA. 1970 verkocht aan National Bank of Greece, Griekenland, herdoopt PIRAEUS E. 1971 verkocht aan Starlight Shipping Co. Ltd., Griekenland, in beheer bij Tsakos Shipping & Trading Co. Ltd., Piraeus (Panaghiotis N. Tsakos), herdoopt IRENES LUCK. 1979 verkocht aan S.A.I. Mar. S.r.l., Italië, herdoopt MARIA PIAESSE. 7-1983 gesloopt bij P. Venizelos te Piraeus.

(Fotograaf: Dick Coersen, 29 oktober 1967. De Franse tanker "President Pierre Angot" ligt op de bodem van de Nieuwe Waterweg; slechts enkele delen van de bovenbouw steken nog boven water uit. Het schip zonk vrijdagavond na een aanvaring met het Duitse schip "Hornland" bij Vlaardingen. Collectie Algemeen Nederlands Persbureau. Fotoarchief, 1963-1968 Instelling ANP Foundation).

FLEURTJE met de HORSEY aan het vastmaken op het voorschip, foto: Trevor Jones, collectie C. van Noort, 2-7-1974. De FLEURTJE is minstens 2 keer de Nieuwe Waterweg opgevaaren, 2-7-1974 op de Nieuwe Waterweg voor de N.O.M., 2e Petroleumhaven, agent Erhardt & Dekkers. 4-2-1975 op de Nieuwe Waterweg voor Wilton-Fijenoord, Schiedam, agent Erhardt & Dekkers. Die keer was de HORSEY er wel heel vroeg bij. Voor een binnenkomen 2e Petroleumhaven was het gebruikelijk vast te maken ter hoogte van de 1e Petroleumhaven/Vlaardingse Hoofd. Waarschijnlijk had het een reden om zo vroeg vast te maken. T.v.h. Rozenburg maakten de sleepboten meestal vast voor een binnenkomer voor de Botlek. Dan lagen sleepboten vaak te wachten bij Rood 16 of Rood 17 om vast te maken.



FLEURTJE, IMO 5056511, tankschip, 10-1954 opgeleverd door Öresundsvarvet A/B, Landskrona (130) als C.T. GOGSTAD aan D/S A/S Laly, Oslo-Noorwegen (LNYI), in beheer bij C.T. Gogstad & Co., Oslo. 12.093 BRT, 6.986 NRT, 18.800 DWT. 169,89 x 21,93 x . x 8,997 meter. 15 kn. 7.500 EPK, 5.595 kW, 8 cyl, 2 tew, 760 x 1550, A/B Götaverken, Gothenborg.

1-12-1964 tijdens een reis van Gothenborg naar Sundsvall, Zweden gestrand te Brännökälven, bij Sundsvall, 9-12-1964 gebroken, 20-12-1964 beide delen naar Stockholm gesleept, 1965 bij Eriksbergs Mek. Verks., Gothenborg een ander voorschip aan het achterschip gebouwd, het voorschip gesloopt, het aangebouwde voorschip kwam van de tanker STOLT DAGALI (1955, Burmeister & Wain #722, 12.723 BRT, 26-11-1964 tijdens een reis van Philadelphia naar Port Newark, bij slecht zicht, op 28 mijl ten zuidoosten van Ambrose Light Vessel in aanvaring gekomen met d.t.s. SHALOM (passagiersschip, Zim Isreal Navigation Co. Ltd., Haifa, bouwjaar 1964, 25.320 BRT), in tweeën gebroken, het achterschip gezonken).

Eis tot schadevergoeding Israëliësch schip aan de ketting in Gothenborg - Het Israëliësch vrachtschip Nahariya is zaterdag in de Zweedse haven Gotenburg op Noors verzoek aan de ketting gelegd. Het schip is eigendom van de maatschappij Zim in Haifa. De Nooren menen een vordering op Zim te hebben in verband met een aanvaring die op 26 november bij New Vork heeft plaats gehad tussen de Noorse tanker Stolt Dagali en het Israëliësch passagiersschip Shalom, waarbij 19 Noorse zeelieden het leven lieten. De Nahariya zal worden vastgehouden tot Zim 7,5 miljoen kronen als borgsom heeft gedeponneerd. (Leeuwarder courant, 21-12-1964).

ZIM-proces begonnen - Onlangs is in Amerika het proces begonnen tegen de Noorse eigenaars van de tanker Stolt Dagali, die in aanvaring is gekomen met de Shalom. Vertegenwoordigers van de Zim beschuldigen de tanker van het onder bevel staan van een incompetent 3 bemanning". De Zim eist 1,9 miljoen dollar voor het dekken van de materiële en bedrijfsschade. De Noorse maatschappij heeft 20 dagen tijd voor haar antwoord. (Nieuw Israëliësch weekblad, 29-01-1965).

1965 nadat het voorschip STOLT DAGALI was aangebracht en gerepareerd, het tankschip herdoopt STOLT LADY. 12.632 BRT. 1971 herdoopt LIDO. 1974 verkocht aan Rom Shipping Co. Ltd., Famagusta-Cyprus (5B2415), in beheer bij Joc Tankers Inc., Bergendal (John Own Company van dhr. John Deuss, Bergendal), herdoopt FLEURTJE.

12.699 BRT, 7.514 NRT, 19.610 DWT. 176,66 (165,49) x 21,92 x 11,89 x 9,233 meter. 33 ladingtanks, L 25.259 m³. 1.880,5 ton bunkers. 14,5 kn.

1975 verkocht aan Stahl- und Blechbau G.m.b.H., Duisburg-Ruhrort (60% Meneba), vlag: West Duitsland, (DLLB) in beheer bij Erhardt & Dekkers, herdoopt MATTHIAS 3. 1975 verbouwd tot afvalverbrandingsvaartuig. 12.699 BRT, 7.514 NRT, 19.610 DWT.

N.V. Meneba gaat de Westduitse SBB Stahl und Blech Bau GmbH, die zich bezighoudt met de vernietiging op zee van gechlorideerde koolwaterstoffen door verbranding op de schepen Matthias II en III, liquideren. Dit is een gevolg van een fundamenteel, meningsverschil over het financieringsbeleid. Meneba verwacht dat de exploitatie van de beide schepen gewoon doorgaat. (HVV, 22-3-1977).

1977 verkocht aan Industrieanlagen-Verwaltungsges. Oberursel-Weisskirchen m.b.H., Duisburg-Ruhrort, vlag: West Duitsland, in beheer bij Erhardt & Dekkers.

Meneba Milieutechniek leed een fors verlies, vooral door de verbrandingschepen. Tot nu toe zijn de verliezen in die milieudivisie opgelopen tot f 40 mln. Alleen bij een actiever milieubeleid in Europa en Amerika kunnen de schepen in stand gehouden worden. Mocht dit niet het geval zijn dan ziet Meneba zich genoodzaakt deze activiteiten af te bouwen. (Telegraaf, 26-4-1978).

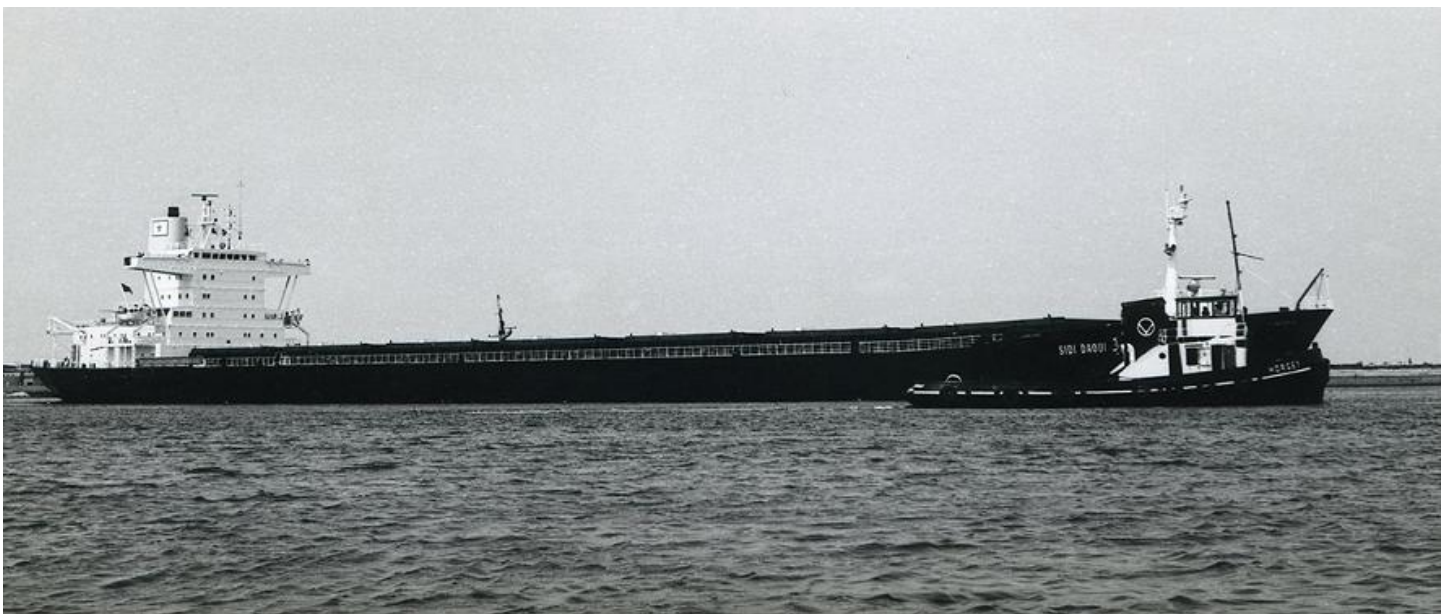
In de sector voor milieutechniek namen de verliezen bij verbranding van chemisch afval op zee verder af. Het aanbod nam niet toe. Het milieuschip MATTHIAS III is in maart voor verschrotting verkocht. (NRC, 27-4-1979). 3-1979 verkocht voor sloop, 3-9-1979 aanvang sloop door Revalorizacion de Materiales S.A., gesloopt te Bilbao in 1979.



De ATLAS en HORSEY wachtend op een binnenkomer voor de Botlek, foto: A. de Krieger



De HORSEY langsij de Franse tanker PORT CROS, foto: collectie L. Bot†



SIDI DAOUI, IMO 7410773, bulkcarrier, 9-9-1975 te water gelaten Scheepswerf Wilton-Fijenoord, Schiedam (807) als PAVLOS B. voor Bouboulina Shipping S.A., Piraeus, Griekenland (Jenny Pournaras), 2-1976 na de proefvaart opgelegd te Schiedam. 2-1977 verkocht aan Cie. Marocaine de Navigation (COMANAV), Marokko, herdoopt SIDI DAOUI.

26.111 BRT, 19.536 NRT, 50.900 DWT. 205,52 (194,62) x (29,88) x 17,10 x 12,331 meter. 15,5 kn. 13.800 EPK, 10.295 kW, 6 cyl, 2 tew, 780 x 1550, M.A.N.

1985 verkocht aan Soc. Maroc Phosphor Ocean, Marokko. 1993 verkocht aan Califa Shipping Co. Ltd., Cyprus, in beheer bij Charterhouse Shipping Corp., Athene, herdoopt CALI. 30-11-1996 te New Westminster. 5-12-1996 aangehouden door Canadian Coast Guard wegens technische problemen en opgelegd. 1999 gesloopt te Xinhua, China. (Foto voor vastmaken op de SIDI DAOUI: T. v.d. Zee).



Meestal gaat het goed, soms gaat het fout. Kort nadat het aluminium stuurhuis op de HORSEY bij De Haas te Maassluis is vervangen door een houten exemplaar, kwam het in aanraking met een zeeschip. Dat is meestal sterker en moet het hout wijken (Foto's: T. v.d. Zee, ±1975).



EUROPIAN EXPRESS met assistentie van de HORSEY, foto NN, collectie Leo Varekamp, op de Nieuwe Maas t.h.v. Nieuwe Matex te Vlaardingen.

GALLOWAY EXPRESS, IMO 5201489, aanvankelijk CYLON, 14-12-1959 kiel gelegd, 8-6-1960 gedoopt LADON door mevr. A.M. Stork-van der Meer en te water gelaten bij N.V. C. van der Giessen & Zonen's Scheepswerven, Krimpen aan den IJssel (802), 9-9-1960 aan de Parkkade te Rotterdam (proefvaart), 16-9-1960 officiële proefvaart en opgeleverd aan N.V. Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, Amsterdam.

Brandmerk 5663 Z AMST 1960, roepsein PFMD. 3.584 BRT, 1.885 NT, 4.353 DWT. 114,45 x 14,99 x 7,42 x 6,557 meter. 12 passagiers. Grain 192.000 Cubic Feet, 5,437 m³, Bale: 179.000 Cubic Feet, 5.069 m³. 3.600 EPK, 8 cyl, 2 tew, Stork HVTLO, N.V. Koninklijke Machinefabriek Gebr. Stork & Co., Hengelo #8041.

1967 verlengd bij N.V. Machinefabriek en Scheepswerf Boele, Bolnes. 3.833 BRT, 2.104 NRT, 4.718 DWT. Grain 226.000 cft. Bale 211.000 cft. L. 347,1 cft. 25-5-1973 overgedragen aan KNSM B.V., Amsterdam. 17-4-1974 verkocht aan Vroon Shipping Liberia Ltd., Monrovia-Liberia (A8DV), in beheer bij Vroon B.V., Breskens, herdoopt EUROPEAN EXPRESS. 1976 herdoopt CAP IVI. 10-1976 herdoopt EUROPEAN EXPRESS. 16-9-1977 vertrokken van Piraeus naar Papenburg, 28-9-1977 van Rotterdam naar Papenburg. 1977 bij Schiffswerft Jos. L. Meyer te Papenburg verbouwd tot veetransportschip, verkocht aan Vroon Shipping (Liberia) Ltd., Monrovia, Liberia, in beheer bij Vroon B.V., Breskens, herdoopt in GALLOWAY EXPRESS. 15-12-1977 in de vaart. 1982 verkocht aan Philippine Pacific Ocean Lines Inc., Manilla-Filippijnen, in beheer bij Vroon B.V., Breskens. 1997 verkocht voor sloop naar India, 11-2-1997 gearriveerd te Alang, gesloopt door Ashwin Corporation, gesloopt in 1997.

"Van de 1e Pet. Panocean naar stroom"



ETHA RICKMERS, foto's: T. v.d. Zee, 23-7-1978, vanaf de HORSEY. "Een klein reisje". De sleepvaartcentrale riep dan de voor de reis ingedeelde sleepboten op via de marifoon (kanaal 32). "Voor de HORSEY en de DRECHT, de ETHA RICKMERS van de 1e Pet. Panocean naar stroom". Dat was maar een klein stukje varen van de Vlaardingse Koningin Wilhelminahaven naar de 1e Petroleumhaven en zeker Panocean Tankstorage aan de monding. De HORSEY maakte voor vast, de DRECHT achter. De achterboot moest na de reis de havenloods van het schip afhalen en bij de loodspost (in dat geval op Tankhoofd) afzetten. Dat duurde over het algemeen wat langer en kan de voorboot die als nummer 1 voor werk ingedeeld stond evt. naar een volgende reis gaan. De ETHA RICKMERS lag "kop voor" afgemeerd, dat zal gebeurd zijn i.v.m. de aansluitingen want normaal lagen de schepen met de "kop voor" naar buiten om snel weg te kunnen zijn bij calamiteiten. Eerst ging het een stukje dwars uit, dan langzaam vooruit en op stroom werd de ETHA RICKMERS richting zee geholpen. Toen alles aan boord goed ging werd de achterboot losgegooid. Bij die handelingen stopte men doorgaans even de machine om te voorkomen dat de tros in de schroef terecht kwam. Wanneer de machine weer was opgestart kon ook de voorboot los.

ETHA RICKMERS: IMO 5243607, 1958 opgeleverd door A.G. "Weser", Bremen (1330) als MUNCHEN aan Hamburg-Amerika Linie, Hamburg. 1970 over naar Hapag-Lloyd A.G., Hamburg. 1970 verkocht aan Felicitas Rickmers Linie K.G. & Co., Hamburg (Rickmers-Linie K.G.), herdoopt ETHA. 1976 herdoopt ETHA RICKMERS. 9.186/12.669 BRT, 5.317/7.618 NRT, 12.669/16.444 DWT. 166,58 (152,00) x 22,28 x 10,11 x

8.624/9.697 meter. 12 passagiers. 12.500 EPK, 9.325 kW, Fred Krupp A.G. 1981 vlag: Panama. 14-7-1986 gearriveerd te Shanghai om gesloopt te worden.



ETHA RICKMERS met langzij de sleepboot DRECHT om de havenloods aan boord te nemen, vertrokken van Panocean Tankstorage, 1e Petroleumhaven (nu Koole Tankstorage Pernis B.V.) naar zee en werd kort daarvoor opgelopen door de KESNAR (IMO 5011561, ex ALKES).





m.s. JANEGA geassisteerd door de HORSEY, foto T. v.d. Zee, 30-8-1977 in de Prinses Beatrixhaven, op weg naar Quick Dispatch met auto's.

JANEGA, IMO 7118741, 30-4-1971 te water, 1971 opgeleverd door Burmeister & Wain, Kopenhagen (841) als JANEGA aan verkocht aan A/S Kosmos, Noorwegen, in beheer bij Anders Jahre, Sandefjord. Bulkcarrier. 24.941 BRT, 18.326 NRT, 41.262 DWT. 192,06 (183,60) x 29,67 x 16,77 x 12,059 meter. 5 ruimen, G 54.767 m³, B 52.946 m³. 5 kranen van 25 ton en 1 laadboom van 10 ton SWL. 15,75 kn. 13.100 EPK, 9.773 kW, 7 cyl, 2 tew, 740 x 1600, de werf. 1976 verbouwd met extra, wegneembare dekken voor het transport van auto's.

1983 verkocht aan Riverton Shipping Ltd., Liberia, in beheer bij Wallem Shipmanagement Ltd., Hong Kong voor Anders Jahre, Sandefjord. 1985 verkocht aan Winston & Co. Ltd., Cayman Islands, in beheer bij Standard Shipping Inc., New York, herdoopt EURO TRIDENT. 1992 verkocht aan Mastrogiorgis Shipping Co. Ltd., Vanuatu), in beheer bij Constantinos & Charalambos Ventouris Co. Ltd., herdoopt ODIGITRIA B. 13-7-1993 van Nemrut Bay naar Piraeus. 16-7-1993 te Piraeus voor o.a. reparatie. 14-3-1994 van Piraeus naar China. 1994 verkocht aan Kyklades Navigation Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Mastrogiorgis Shipping Co. Ltd., Piraeus, herdoopt AGHIOS MINAS. 6-6-2001 gearriveerd te Alang om gesloopt te worden bij Haryana Ship Breakers, gesloopt in 2001.



Met m.t. MATADI PALM bij de Nieuwe Matex te Vlaardingen, gezien vanaf de HORSEY, de DRECHT vast op het achterschip. (Foto: T. v.d. Zee).

MATADI PALM, IMO 7025243, 12-1970 opgeleverd door Swan Hunter S.Bs., Haverton Hill Shipyard, Haverton Hill (2094) als MATADI PALM aan Palm Line Ltd., Londen-U.K.

8.870 BRT, 4.529 NRT, 14.001 DWT. 147,83 (140,21) x 21,09 x 10,75 x 8,548 meter. 28 ladingtanks, L 16.209 m³. 15 kn. 8.000 EPK, 5.986 kW, 4 cyl, 2 tew, 670 x 2140, Doxford & Sunderland Ltd.

1985 verkocht aan UAC International Ltd., U.K., herdoopt MATADI. 1986 verkocht aan Modesty Co., Cyprus, in beheer bij Troodos Shipping & Trading Co. Ltd., Londen, herdoopt MODESTY. 1994 verkocht aan Iran Marine Services Co., Iran, herdoopt LIAN. 28-11-1995 gearriveerd te Alang, India om gesloopt te worden.



m.t. CRANIA achter de HORSEY, foto: T. van der Zee, 4-8-1978, aanpassen voor de 2e Petroleumhaven.

CRANIA, IMO 5081762, 3-12-1953 kiel gelegd, 6-1-1955 te water gelaten, 24-5-1955 opgeleverd door N.V. C. van der Giessen & Zonen's Scheepswerven, Krimpen aan den IJssel (773) als CRANIA aan N.V. Petroleum Mij. "La Corona", 's-Gravenhage (PDMS), in beheer bij N.V. Shell Tankers.

Brandmerk 1530 Z 'S HAGE 1955. 9.094 BRT, 5.021 NRT, 13.656 DWT. 152,74 (144,70) x 18,98 x 10,67 x 8,522 meter. 30 ladingtanks, L 18.163 m³, Bale: 16.000 Cubic Feet, 453 m³. 793,5 ton bunkers, verbruik 14,5 ton/dag. 13 kn. 4.600 EPK, 3.432 kW, 5 cyl, 2 tew, 740 x 1600, B&W, N.V. Machinefabriek & Scheepswerf van P. Smit Jr., Rotterdam.

1960 verkocht aan N.V. Shell Tankers, 's-Gravenhage. 1984 verkocht voor sloop Lien Ho Hsing Steel Enterprise Corp., Kaohsiung, Taiwan, 3-5-1984 gearriveerd te Kaohsiung, 12-5-1984 aanvang sloop, gesloopt te Kaohsiung in 1984.

ABIDA, IMO 5001281, 2-11-1957 te water, 28-3-1958 opgeleverd door N.V. Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr., Rotterdam (620) als ABIDA aan N.V. Maatschappij tot Financiering van Bedrijfspannen, 's-Gravenhage, in beheer bij N.V. Shell Tankers Nederland (PCBP).

Brandmerk 1650 'S HAGE 1958. 12.226 BRT, 6.975 NRT, 18.891 DWT. 170,42 (161,86) x 21,16 x 11,89 x 9,075 meter. 33 ladingtanks, L 25.216 m³. Grain: 24.000 Cubic Feet, 680 m³, Bale: 22.000 Cubic Feet, 623 m³. 1.666,5 ton bunkers, verbruik 48 ton/dag. 14,5 kn. 8.750 EPK, 6.528 kW, 7 cyl, 2 tew, 740 x 1600, B&W, de werf.

1985 verkocht voor sloop aan Rahemtullah Hoosan Ltd. te Gadani Beach, Pakistan, 13-4-1985 gearriveerd te Gadani Beach om gesloopt te worden, gesloopt in 1985.



m.t. ABIDA achter de HORSEY, foto: T. van der Zee, aanpassen voor de 2e Petroleumhaven.



ANTARCTIC achter de sleepboot HORSEY op weg naar de Vulcaanhaven. Foto: TVDZ, 24-9-1978

ANTARCTIC, IMO 6725133, 18-8-1967 te water gelaten, 26-10-1967 opgeleverd door N.V. Nieuwe Noord-Nederlandsche Scheepswerven, Groningen (353) als ANTARCTIC aan Rederij Antarctic, Groningen, in beheer bij N.V. Scheepvaartkantoor Groningen, Groningen voor Cornelis Tammes.

Roepsin PCRW, 500 / 1.384 BRT, 283 / 810 NRT, 1.271 / 1.767 DWT. 80,96 (76,71) x 11,82 x 7,01 x 4,115 / 4,915 meter. 15 kn. 2.975 EPK, 2.081 kW, 12 cyl, 4 tew, 400 x 500, 300 rpm., Deutz RBV12M350, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen.

12-1984 verkocht aan Cold Stream Navigation Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen, herdoopt COLD STREAM. 2-1989 verkocht aan New Way Shipping Co. Ltd., Cyprus, herdoopt SIMONA S. 1990 verkocht aan New Way Shipping Co., Valletta-Malta, in beheer bij Lagousses Shipping Co., herdoopt TRAVANTI. 4-1994 verkocht aan Trama Shipping Co., Malta. 10-1994 herdoopt AL-SHEBLI REEFER. 10-1995 verkocht aan Abdullah el Shibly bin Mohammed bin Dhaen, Kingstown-St. Vincent & the Grenadines. 1998 verkocht aan onbekende eigenaar. 20-7-2011 (e) geschrapt uit Lloyd's Register, bestaan twijfelachtig.



HORSEY op de Nieuwe Waterweg, foto's: T. v.d. Zee, 19-3-1981 (boven), onder op de Nieuwe Maas t.h.v. Pernis



Rotterdamse Scheepvaartboekhandel

Schiehaven 15 in Rotterdam

<http://www.scheepvaartboekhandel.nl/>





De HORSEY vaart voorbij de RUHR ORE, afgemeerd aan de afbouwkade van Verolme in de Botlek, foto: T. v.d. Zee, 13-7-1981.

RUHR ORE, IMO 7127936, 17-12-1971 te water gelaten bij Götaverken Arendal AB, Gothenborg (828), 3-1972 opgeleverd als SYSLA aan Waages Tankrederi A/S og Waages Tankrederi II A/S, Oslo-Noorwegen (LENS), in beheer bij Hagbart Waage. Ore/oil carrier. 117.179 BRT, 92.428 NRT, 223.500 DWT.

12-1-1976 van de Europoort naar Noorwegen. 19-1-1976 opgelegd te Molde. 11-1976 opgelegd te Ålesund. 1977 naar A/B Götaverken. 12-1978 verkocht aan Transatlantic Bulk Carriers Inc., Monrovia-Liberia (D5OA), in beheer bij Krupp Handel G.m.b.H., Hamburg, 2-1979 in de vaart en herdoopt RUHR ORE. 108.665 BRT, 93.895 NRT, 227.086 DWT. 332,77 (320,66) x 45,67 x 27,34 x 20,518 meter. 5 ruimen, ore 117.834 m³, 20 tanks, L 280.956 m³. 9.225,5 ton bunkers, verbruik 157,5 ton/dag. 16 kn. 1 ketel, v.o. 814 m², 76 BAR, werkdruk 65,5 BAR. 32.444 EPK, 23.865 kW, 2 S turbines, Stal-Laval Turbin AB, A/B Götaverken, Gothenborg/Finspång.

1986 verkocht voor sloop, 18-6-1986 gearriveerd bij Hyundai Precision Industries Co. te Ulsan om gesloopt te worden, gesloopt in 1986. (Foto onder: T. v.d. Zee, vanaf de DRECHT, een binnenkomer en weggaander Vulcaanhaven, Vlaardingen).

