

*Om een nieuwe Zeebrief voor
het f. Chip
C. Pepes*

W.F. van der Zee & Co.
W.F. Henry van der Zee
N.V. Reederij W.H. van der Zee
Euxine Shipping Co. Ltd.

SCHEEPSFOTORUILBEURS

ZEEBRIEF#149

30 december 2018

De oprichter van de rederij, Willem Frederik Hendrik (Henry) van der Zee, woonde te Smyrna, Turkije en bezat de Nederlandse nationaliteit. In die tijd woonden daar veel handelaren in Oosterse- & Aziatische producten.



Panorama de Smyrne.

De stad Smyrna dankte (zeer waarschijnlijk) haar naam aan koningin Samornia, die over de streek rond de stad regeerde. Smyrna ontstond in de 11e eeuw v.Chr. en kreeg in de loop der eeuwen nog al eens een machtswisseling en verwoesting te verdragen. Alexander de Grote herbouwde Smyrna rond 330 v.Chr. en werd zowel in het Hellenistische Rijk als in het Romeinse Rijk een belangrijke handel- en havenstad. In 1415 ging de stad na een turbulente periode deel uitmaken van het Ottomaanse Rijk. Vanaf 1600 vestigden zich steeds meer buitenlandse kooplieden in de stad waaronder een kleine Nederlandse gemeenschap. Voor de Eerste Wereldoorlog en het einde van het Ottomaanse rijk, waren de Grieken de grootste etnische minderheid in Smyrna. Na een strijd tegen de Griekse troepen veroverde de Turkse legers onder leiding van Moustapha Kemal (Atatürk) de stad in 1922. Ongeveer 70 procent van de stad brandde af nadat het Griekse leger zich terugtrok wat een vluchtelingenstroom van honderdduizenden mensen op gang bracht. In het najaar van 1922 kreeg de stad officieel de naam İzmir in plaats van Smyrna. Tot die tijd ging het daar, zoals het daarvoor jaren ging als, internationaal handelscentrum. Na 1922 verlieten steeds meer Grieken, al dan niet gedwongen, de stad en Turken namen die plaatsen in.

"Een zekere van der Zee uit Rotterdam arriveerde in 1792 met zijn schip te Smyrna, ontmoette de Nederlandse consul en zijn dochter. Hij verkocht zijn schip met lading, bleef te Smyrna en trouwde met de dochter van de consul." Aldus Helena van der Zee in "Tales of an Old House".

| | |
|---|--|
| 2a. Naam (Zie toelichting 1). | van der Zee-Bauër |
| b. Voornamen (voluit) | Helena (Gérard) |
| c. Welke functie bekleedt hij? | Directrice |
| d. Woonplaats, straat en huisnummer | Lausanne (Zwitserland), 11 Avenue du Grammont. |
| e. Geboorteplaats (Zie toelichting 2). | Izmir (Turkije) |
| f. Datum en jaar van geboorte | 21 Mei 1897 |
| g. Nationaliteit (eventueel dagteekening der naturalisatie) | Fransch |
| h. Handtekening | Helene van der Zee Bauër |
| i. Paraaf | Hud Z.D. |

die door den Bestuurder, Commissaris, Beheerder of Vereffenaar, onder de stukken, de zaak betreffende, gesteld wordt.

Vóór die tijd (1792) woonden er al mensen met die naam te Smyrna en één daarvan, Nicolaas van der Zee, trad op als koopman. Samen met 2 partners handelde hij voor de firma Clement, van Saanen & van der Zee in allerlei in- of uitgevoerde koopwaar. Ook behartigde hij als consul de belangen van Pruisen te Smyrna. Ook handelde hij samen met van Saanen in de firma van Saanen & van der Zee.

Philip Clement & Comp. aan Giorgio Hellacy
Transport
 1 Pakje } Saanen
 1 Yaatje Booten }
 Jan. Ackermand'soon, aan Clement van Saanen & van der Zee
 5 pakken n^o 66. 70 40.
 Johannes Delsing, aan derselven.
 1 Yaatje n^o 96 8.

Manifest der goederen. Aangebracht met het schip DE JUFFROUW BARENDINA van Amsterdam naar Smyrna, 8 december 1763 (Nationaal Archief).

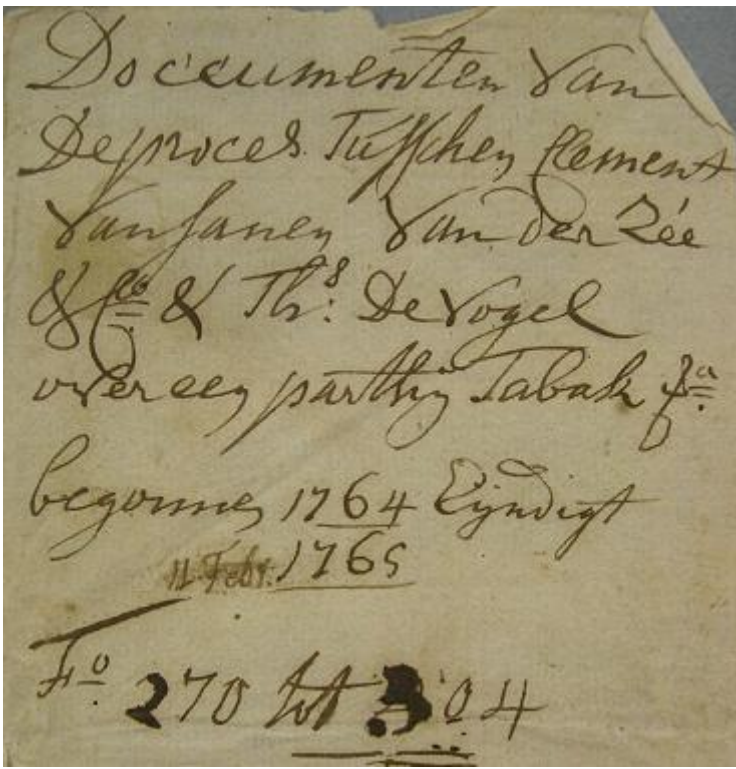
De oudst bekende van de familie te Smyrna is Nicholas van der Zee, deze trouwde met Magdeleine Inconnu. Ze kregen 2 kinderen: Jan (of John) van der Zee (*1790) en Annette Marie van der Zee (†1-8-1815 te Smyrna).

Jan (of John) van der Zee trouwde op 30 december 1805 te Smyrna met Henrietta Desterego en kregen een kind: Constantin Giovanni van der Zee (*15-7-1806), kanselier op het Nederlandse consulaat te Smyrna.

Constantin Giovanni van der Zee huwde met Fotini Smila en kregen 6 kinderen: Georges van der Zee (*<1832 †25-12-



1899, Bournabat, Izmir, consul Belgique à Smyrne), Hendrik (Henri) van der Zee (*1832 †25-12-1899 te Smyrna), Jean van der Zee (*±1835), William Frédéric van der Zee (*1837 †8-1-1909 te Smyrna), Sophie van der Zee (*7-11-1838 †14-1-1906) en Nicholas van der Zee. Nakomeling William Frédéric van der Zee verdiende de kost als scheepsagent en wanneer er een schip werd gemeld ging hij op een ezel naar de haven om zijn werk uit te voeren.



William Frederik, geboren circa 1837 te Smyrna, huwde in 1866 met Marie Pauline Adelaide Cousinery (*1848-†1919), de dochter van Pierre Marie Cyprien Cousinery (*1815-†1871) en Angèle Corsini (*1817-†1899). Het echtpaar kreeg 6 kinderen: Alfred Nicolas van der Zee, Willem Frederik Hendrik "Henry" van der Zee (1869-1946), Marie van der Zee, Adriaan Albert Nicolaus (Adrien) van der Zee, Willy van der Zee en Louise van der Zee. Één W.F.'s zonen had een beetje het figuur van Hercules, op een avond viel te Londen een onverlaat hem aan met de bedoeling zijn koffer mee te nemen. Hij gaf de aanvaller een klap en vervolgde zijn weg. De volgende dag stond er in de krant dat op de plaats van de aanval een dode man was

aangetroffen.



William Frédéric (of William Frederik) was eigenlijk veel te dik en had nog al eens last van driftbuien, maar wanneer die stopten had hij veel spijt en probeerde het weer goed te maken. Zijn vrouw Marie, een heel mooie vrouw, leek een beetje bleekjes naast haar forse echtgenoot. Hij overleed 8 januari 1909 te Smyrna, mogelijk op 72 jarige leeftijd.

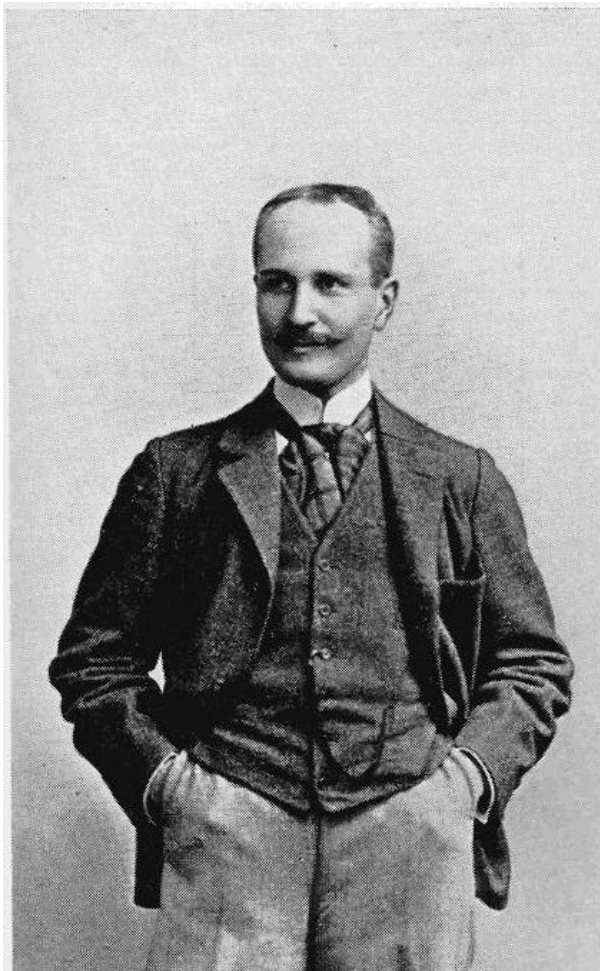
Zijn zoon Willem Frederik Henry, 9 februari 1869 geboren te Smyrna, trouwde op 10 april 1893 te Smyrna met Héléne (Heloutka) "Helka" Habdank Górkiewitz (foto), november 1870 geboren te Choumla (Sjoemen), Bulgarije, †25 december 1947 te Lausanne, dochter van Habdank Marcel Théophile Count Górkiewitz en Héléne Louise Adèle van Lennep. Henry en Helka kregen kinderen: Willem Hendrik (Boy) van der Zee (6-5-1894 geboren, †26-6-1933 te Montana), Helena van der Zee* (1897, †na 1961), Valdemar (Valdy) van der Zee (1909, †1914), Carol van der Zee (1903, †1924) en René Marcel Christiaan van der Zee (1907, †1992). Willem Hendrik (Boy) huwde met Christine de Andria en kregen een zoon op 6 december 1918: Hendrik William Frederick Peter (Hendi).

Henry van der Zee kwam op 5 november 1946 te overlijden in Hotel Beau Rivage, Ouchy te Lausanne in de leeftijd van 77 jaar.



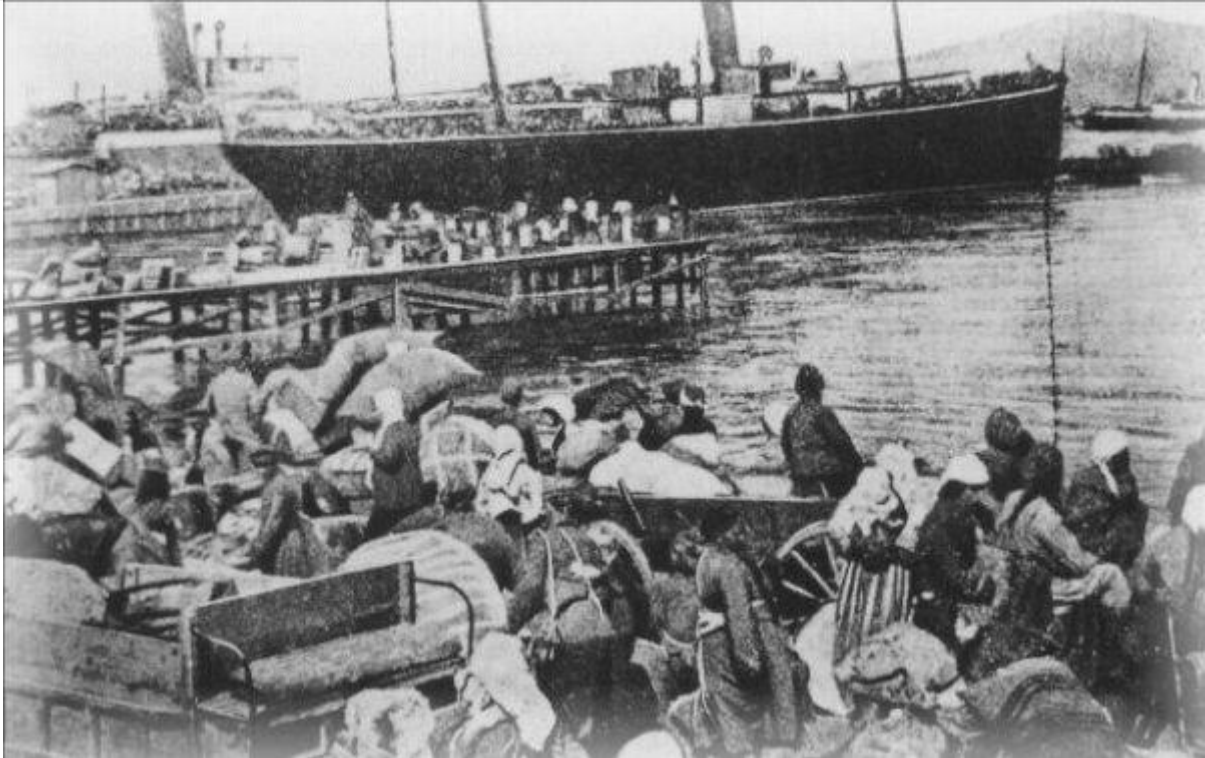
Henry Van der Zee
(plus jeune)

In 1907 nam William Frédéric van der Zee het stoomschip RHODES in beheer voor de Turkse eigenaar Haci Ömer Lütü Ferahli ve Ortaklari. In 1912 verkocht de eigenaar de RHODES aan de te Smyrna gevestigde Archipelago American S.S. Co., het beheer toevertrouwend aan G. Farkouh. Wel kwam er een Amerikaanse vlag op het schip te hangen dat de naam NEVADA kreeg. Blijkbaar de eerste ervaring van de familie van der Zee met de zeevaart en zag hij er wel brood in. Het jaar daarop (1913) kocht Henry van der Zee 3 vrachtschepen die in de vaart kwamen onder de Nederlandse vlag als HELKA (1), HELENA MARGARETA (1) en WILLEM FREDERIK. De schepen voeren onder de Nederlandse vlag in de zgn. wilde vaart en alle schepen zijn vernoemd naar familieleden. Behalve scheepvaart bezat de familie ook een kolenhandel waarvoor de schepen zijn ingezet. De HELKA vervoerde meestal kolen van de Zwarte Zee naar Smyrna, Griekenland en Egypte. De WILLEM FREDERIK verliet de vloot in 1914, de HELKA en HELENA MARGARETA verwisselden in 1915 de Hollandse voor de Griekse vlag waaronder ze nog tot resp. 1917 en 1918 voeren met als eigenaar W.F.H. van der Zee.



W. F. Henry Van der Zee
1869 - 1946

Heloutka Van der Zee
née
Habdank Górkiewicz
1872 - 1947



1^e wereldoorlog

In 1918 verkocht Henry het laatste schip en bezat tot 1922 geen schepen. In het begin van de 1^e wereldoorlog vertrokken Henry's echtgenote en de kinderen met de WILLEM FREDERIK naar Griekenland. Henry en zijn zoon Hendrik (Boy) gebleven achter in Smyrna. Hendrik bleef gedurende de oorlog in Smyrna en trouwde daar met Christina de Andria, een charmante Italiaanse vrouw met een half-Duitse, half-Engelse moeder. Henry vertrok naar Athene nadat Valdemar op 5 jarige leeftijd verongelukte in de lift van hotel Engeland te Athene. Twee jaar verbleef de familie te Griekenland en vertrok in 1916 naar Parijs waar de kinderen studeerden.





Tussen 1918 en 1922 werd Smyrna door het Griekse leger bezet en ging de familie alleen terug naar Turkije om er de vakantie te houden.

Ook in 1922 ging de familie vakantie vieren op het 2 jaar oude buitenverblijf Cordélio, nét buiten de stad Smyrna.

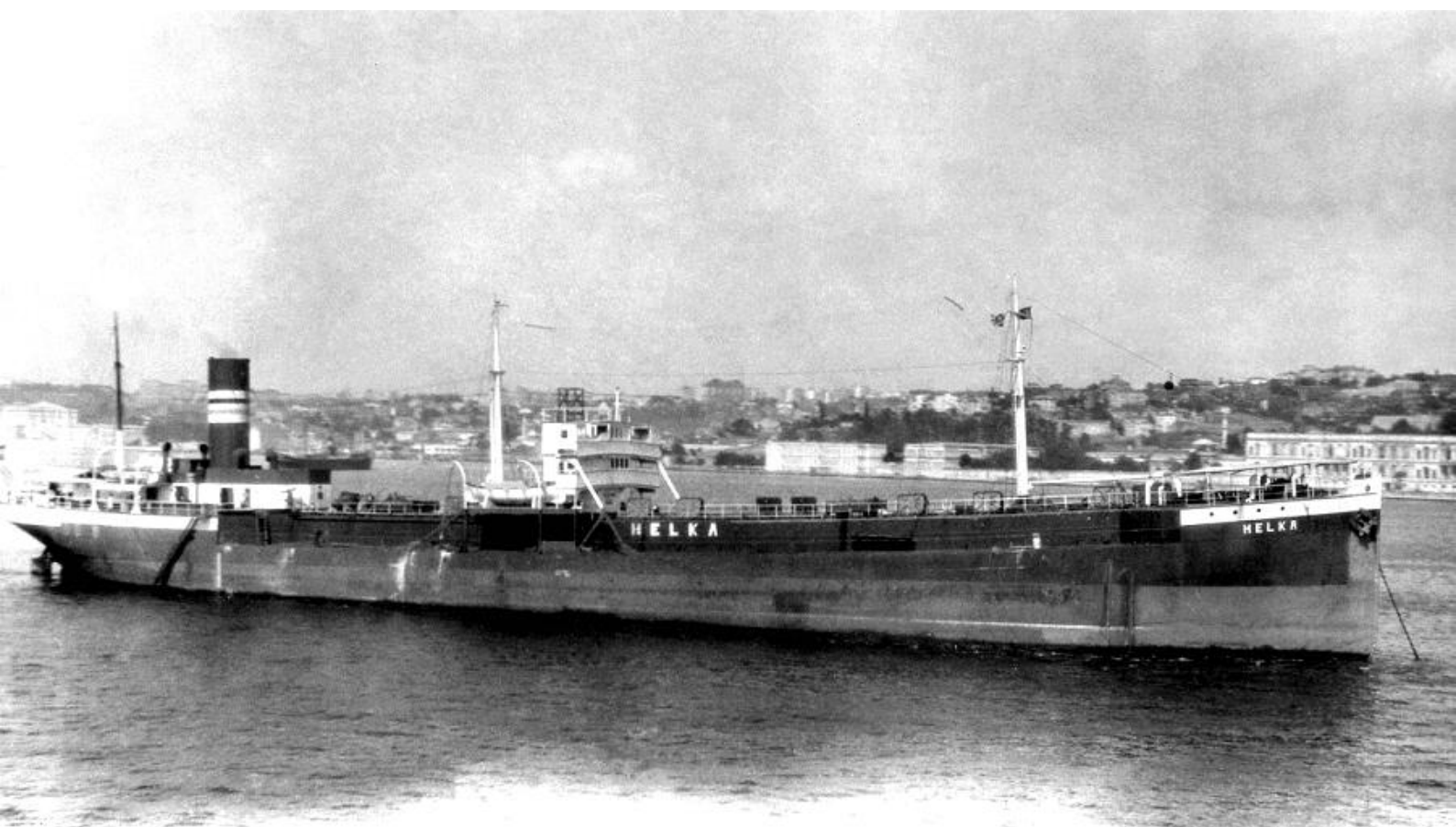
Hoewel men Henry had gewaarschuwd dat de situatie achteruit ging, vertrok hij toch daar hij veronderstelde dat de overige Europeanen niets hadden te vrezen. Bij aankomst was de

situatie al zeer verwarrend, het Griekse leger trok zich terug en het Turkse leger rukte op. Toen het gevaarlijk begon te worden ging de hele familie aan boord van de HELKA (2) die in de baai van Smyrna voor anker lag.

Na enkele dagen stond de stad in brand en vertrok de HELKA naar Mytilene op het Griekse eiland Lesbos en Piraeus met de familie en talloze vluchtelingen (waarschijnlijk circa 600). Ook het witmarmeren kantoor van de maatschappij te Smyrna ging bij de grote brand in vlammen op.

W. Hendrik bleef met zijn gezin te Piraeus om eventueel terug te keren voor het bedrijf. Hij vestigde zich later te Constantinopel (Istanbul) en ging voor de vakanties naar het buitenverblijf Cordélio. Carol van der Zee bleef te Athene om het kantoor te Piraeus te beheren. Hij overleed op 31 oktober 1924 te Athene aan poliomyelitis (kinderverlamming), een beetje onderschatte ziekte die tijd.

Hendrik (Boy) ging zich bezig houden met de schepen terwijl z'n vader Henry vanuit Parijs zich meer concentreerde op de kolenhandel. Vanaf 1923 kwamen de schepen op naam te staan van W. Hendrik van der Zee. Hoewel de vaartuigen te Smyrna (İzmir) stonden geregistreerd voeren ze onder de Nederlandse vlag. Een oude wet maakte dat mogelijk, wel diende dat jaarlijks verlengd te worden.



HELKA, ex MIJDRECHT van N.V. Phs. van Ommeren, Rotterdam, foto: collectie M. Lindenborn



No: 497.

TYDELYKE VERGUNNING
TOT HET
VOEREN VAN DE NEDERLANDSCHE VLAG.

De ondergeteekende, Consul Generaal der Nederlanden te Smyrna, verleent by dezen TYDELYKE VERGUNNING TOT HET VOEREN DER NEDERLANDSCHE VLAG aan het Stoomschip genaamd "CHRISTINE", (internationaal onderscheidingssein N.K. B.J.), gevoerd door schipper

JORGIS FREIBERG

en metende 3322,74 kubieke meter netto, of 1173,40 ton van 2,83 kubieke meters. 1883/82

Deze vergunning wordt afgegeven voor den tyd van een jaar, ingaande op dagtekening dezes en is geldig voor de kustvaart in DE ZWARTE ZEE, DE ZEE VAN AZOV, DE MIDDELLANDSCHE ZEE, en DE ATLANTISCHE KUST VAN MAROCCO.

Artikel 15 van de Wet van 28 Mei 1869 (Stbl. No: 86) is van toepassing op deze vergunning.

Gegeven te Smyrna, den 23sten April 1927.

De Consul Generaal, voornoemd,

S. M. van der Zee



Daarmee mochten de schepen varen in de Middellandse Zee, Zwarte Zee, Zee van Azov en aan de Atlantische kust van Marokko. Op de schepen voer wel eens een Nederlands bemanningslid, de meeste kwamen uit het Zwarte Zee gebied en Wit-Rusland, van de officieren woonden er veel te Constantinopel (Istanbul).

De HELKA (2), waarmee de familie van der Zee naar Piraeus vluchtte, behoorde eerst toe aan de N.V. Hollandsche Stoomboot Mij. te Amsterdam en voer onder de naam SCHELDESTROOM. Na 2 jaar verkocht W.H. van der Zee het schip aan Administration de Nav. à Vapeur Turque te Constantinopel (Istanbul) die het schip herdoopte in ZONGOULDAK.



Smyrna / İzmir

Nadat Mustafa Kemal "Atatürk" de stad Smyrna had veroverd op 9 september 1922 en de rust terugkeerde, veranderde de naam van de stad in İzmir. Henry van der Zee stuurde zijn secretaris Fernando Paolo Aliotti terug naar Turkije om de zaken te regelen. Deze sloot een zeer goed contract met Gary Tobacco waarop Henry hem aanstelde als beheerder van de Turkse vestiging te İzmir. De 3 schepen (HELKA (2), HELENA en CHRISTINE die W.H. van der Zee toen in de vaart had, zijn allen ingezet ten behoeve van de kolenmaatschappij waarvan de heer N.A. Issaverdens de leiding had. De heer Aliotti deed ook een jaar het management van de vestiging te Constantinopel en zorgde tevens voor het beheer van de schepen.

De firma W.F. van der Zee kocht in 1924 van N.A. Issaverdens 6 vaartuigen voor het transport van kolen met een totale tonnage van 1.005 ton en een bark. Het bedrijf kreeg in 1925 met ernstige problemen te maken door een crisis in het kolenvervoer hetgeen Henry noodzaakte tot ingrijpende maatregelen.





Hudavendighiar te Galata

In 1923 kwamen de vrachtschepen HELENA en CHRISTINE (foto) in dienst. De eerste is opgeleverd in april 1907 als LUDWORTH aan Furness, Withy & Co. Ltd. te West Hartlepool. De in april 1910 opgeleverde CHRISTINE voer eerst onder de namen GRAANHANDEL, COLOMBIER en TINTERN ABBEY voordat Reederij W.H. van der Zee het schip kocht. In 1934 is ze als CHRISTINE MARIE overgedragen aan Euxine Shipping Co. Ltd. te Londen.

Hoewel de firma over een kantoor te İzmir beschikte waar het een groot deel van de zaken regelde, vestigde Hendrik (Boy) zich te Constantinopel in de Europese wijk Galata (foto).

Ook beschikte de firma W.F. van der Zee over een kantoor te Alexandrië, aan 3 Boulevarda Zaghoul.



V. N.
**V. F. H. Van
 Der Zee
 & Co.**
DEUTSCHE LEVANTE LINIE
 "HERAKLEA", vapuru 22
 temmuzda bekleniyor 25 tem-
 muza kadar Anvers, Rotterdam,
 Hamburg ve Bremen için yük
 alacaktır.
 "DERİNDJE", vapuru 5
 ağustosta bekleniyor 8 ağustosa
 kadar Anvers, Rotterdam, Ham-
 burg ve Bremen için yük
 alacaktır.
 "ALİMNİA", vapuru 10
 ağustosta bekleniyor, Hamburg,
 Anvers ve Bremen limanların-
 dan yük çıkarsacaktır.
**SERVICE DIRECT DANUBIEN
 TUNA HATTI**
 "TISZA", motörü 31 tem-
 muzda bekleniyor, Budapeşte,
 Bratislav ve Viyana için yük
 alacaktır.
 "BUDAPEŞTE", motörü 10
 ağustosta bekleniyor, Budapeşte,
 Bratislav ve Viyana için yük
 alacaktır.

Daar voerde ene Frédéric Marie Eugène van der Zee het beheer over de Nijlstoombvaartonderneming La Fluviale F. van der Zee & Cie. met cruiseschepen op de Nijl. Tevens bezat hij het agentschap van de K.N.S.M., Holland Afrika Lijn, Holland Brits Indië Lijn, Koninklijke Hollandsche Lloyd, Holland Amerika Lijn en de K.L.M. Op 27 februari 1937 werd hij aangesteld als consul. Hij maakte een eind aan zijn leven op 28 augustus 1940.

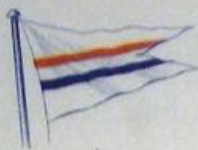
De eerste HENDI had al een aardig tijdje gevaren voor die is aangeschaft, in april 1896 leverde de Engelse werf Ropner & Sons deze op als DOROTHY aan J.S. Allison & Co. te West Hartlepool. Nadat Henry van der Zee het schip kocht in 1927 van de Griekse reder G.K. Ktistakis kreeg het de naam HENDI. Tijdens het laden van kolen in de Turkse havenstad Zonguldak aan de Zwarte Zee liep het bij zware storm zware schade op. Aangevaren op 19 januari 1931 door het stoomschip HACIZADE (bouwjaar 1889, 2.112 BRT) van de Turkse reder Hacizade Kemal sloeg het los en liep aan de grond. Op 21 april 1931 is de HENDI vlot gebracht en naar Istanbul geslept waarna het voor sloop is verkocht naar Italië. Ook de HACIZADE liep aan de grond en is tot wrak geslagen, later in 1931 vlot gebracht en verkocht voor sloop te Istanbul.

SHIPOWNING DEPARTMENT

ARCHIEF VAN HET CONSULAAI
GENERAAL DER NEDERLANDEN

Brief No. 153

Arch 27 Febr 1929



W. HENDRIK VAN DER ZEE

S.S. "HELENA" 1900 D.W.
S.S. "CHRISTINE" 3250 D.W.
S.S. "HENDI" 3800 D.W.

CONSTANTINOPLE
HUDAVENDIGHIAR HAN, GALATA
P. O. B. 26, GALATA

Telegrams
CONSTANTINOPLE _____ HENDRIK
SMYRNA _____ HENDRIK
PIRAEUS _____ HENDRIK

le 14 février 1929

Codes
SCOTT'S 10TH ED. WATKINS'
A B C 5TH ED. BENTLEY'S
Boe-Code
Telephone
PERA 3211

Monsieur Steyn-Parvé,
Consul Général des Pays-Bas,

S M Y R N E

PARIS
23 Avenue du Bois de Boulogne

Monsieur le Consul Général,

Je me permets de Vous adresser la présente pour Vous prier de bien vouloir, comme d'habitude, faire parvenir au Consul des Pays-Bas de cette Ville, les permis de naviguer concernant mes trois bateaux dont les permis actuels viennent à échéance aux dates suivantes :

| | |
|-----------------|----------|
| S/S HELENA - | 16 mars |
| S/S CHRISTINE - | 30 mars |
| S/S HENDI - | 13 avril |

Les noms des Capitaines respectifs sont les suivants :

| | |
|---------------|-----------------------|
| S/S HELENA | Capt. Otto Kadeg |
| S/S CHRISTINE | " Alexandre Tchakstin |
| S/S HENDI | " Auguste Demberg |

De mon coté j'irai retirer au Consulat de cette Ville les nouveaux permis contre remise des anciens et les formalités de serment .

Avec mes remerciements anticipés, veuillez agréer, Monsieur le Consul Général, l'expression de mes sentiments dévoués .-

Rotterdam

In 1929 vestigde W.H. van der Zee zich te Rotterdam met een kantoor aan de Calandstraat 11 als N.V. Reederij W. Hendrik van der Zee. In dat pand hield ook N.V. Furness' Scheepvaart & Agentuur Maatschappij kantoor waarmee het goede betrekkingen onderhield. Deze firma behartigde ook de belangen van de in 31 juli 1931 opgerichte N.V. Steenkolen Maatschappij W. Hendrik van der Zee. Het maatschappelijk kapitaal bedroeg f 100.000 waarvan geplaatst en volgestort f 25.000 (zonder geleende gelden). Na het overlijden van W. Hendrik op 26 juni 1933 zijn als directeuren aangesteld W.F. Henry van der Zee en

René Marcel Christiaan van der Zee. Deze, met de Nederlandse nationaliteit, woonde te Crans-in-Valais te Zwitserland en was de broer van W. Hendrik. Het ongeplaatste kapitaal van f 75.000 is in 1933 volgestort. René trad in 1934 af als directeur om opgevolgd te worden door de Engelsman Reginald Ratcliff Steel en de Roemeen Abram G. Roitman die te Istanbul woonde. Een jaar later is het kapitaal verhoogd tot f 240.000 en geheel volgestort. Hendrik Willem Frederik Peter van der Zee (Hendi), Nederlander, 6 december 1918 geboren te Smyrna als zoon van W.H. (Boy) en Christine de Andria, trad per 11 juli 1938 aan als directeur van de steenkolen maatschappij.

| Datum inschrijving | Korte inhoud |
|--------------------|---|
| 7.11.31 | <p><u>N.V. Steenkolen Maatschappij W.Hendrik van der Zee.</u> <u>Handelsnaam tevens naam der Vennootschap.</u> Statutaire vestiging: Rotterdam. Groothandel in Steenkolen, scheepsbenodigdheden, enz. Rotterdam, Calandstraat 11. Staatscourant van 3 September 1931 No 170 volgno 2374.</p> <p><u>Directeur:</u> <u>Willem, Hendrik van der Zee, (woonplaats)</u> Constantinopel, geboren: Smyrna, 6.5.1894, Nederlander.</p> <p><u>Maatschappelijk Kapitaal:</u> F 100.000.- <u>Geplaatst en volgestort:</u> " 25.000.-</p> <p><u>Geen geleende Gelden.</u></p> |
| 21.6.33 | <p><u>Gemachtigde:</u> <u>Furness' Scheepvaart en Agentuur Mij N.V.</u> Rotterdam, Calandstraat 11, nationaliteit Nederlandsche Naamlooze Vennootschap.</p> |

Phs. van Ommeren

In 1929 en 1930 kocht W.H. van der Zee 2 tankschepen aan van Phs. van Ommeren, de MIJDRECHT en de WIELDRECHT die de namen HELKA (3) en MYRIEL kregen. De MYRIEL vertok op 31 januari 1931 van Constantinopel (Istanbul) voor een reis naar Constanza om daar te laden. Door onachtzaam navigeren liep de tanker op 2 februari, tijdens slecht zicht, bij Kaap Tuzla op de Roemeense kust en kwam goed vast te zitten. Het lukte pas 8 dagen later vlot te komen, mede door de inzet van een aantal bergingsvaartuigen. De kapitein is het jaar daarop verhoord te Istanbul aangezien hij voorlopig niet in Nederland zou komen. (Krant: De Banier, 24-3-1938).



Euxine Shipping Co. Ltd.

Vanaf 1931 voerde het kantoor van W.F. van der Zee te Alexandrië het beheer over de schepen CAROL, CHRISTINE, HELENA en HENDI.

De rederij is in 1932 uit Turkije overgebracht naar Engeland en voortgezet als Euxine Shipping Co. Ltd. te Londen. Euxine is de Zwarte Zee, in de oudheid werd de Zwarte Zee regelmatig bevaren door Grieken, die deze zee aanduiden met de naam Pontos Euxeinus, de Gastvrije Zee. De firma vestigde zich in 88 Leadenhall Street in het Cunard House. Eind van de dertiger jaren kwam Hendi (Hendrik William Frederick Peter van der Zee, zoon van W.H.) op het kantoor en is tevens in 1938 aangesteld als directeur van N.V. Steenkolen Maatschappij W. Hendrik van der Zee. Hij studeerde te Constantinopel aan een Engelse school en sprak 7 talen. Daarna vertrok hij naar Parijs om bij z'n ouders te wonen en verder te studeren. De tankschepen HELKA en MYRIEL zijn ingebracht in de nieuwe rederij alsmede het vrachtschepen CHRISTINE MARIE en CAROL die de naam CAROL DORIAN kreeg.

W.H. van der Zee kocht in 1931 de HELMSDALE aan van Strath Steamship Company Ltd. te Cardiff, een schip van 5.565 DWT dat 24 jaar daarvoor is opgeleverd door A. Rodger & Co. te Port Glasgow. Het kreeg de naam CAROL en voer onder Nederlandse vlag. Eén jaar later is de CAROL ingebracht bij Euxine Shipping Co. Ltd. te Londen als CAROL DORIAN. Tot 1938 bleef het schip in dienst, daarna kocht Chas. Strubin & Co. Ltd. te Londen het vaartuig en kreeg de naam LAKE HALLWIL. Voor die eigenaar voer het schip 1 jaar en is toen verkocht naar Estland. Tijdens de inval van de Sovjet Unie in Estland in juni 1940 verbleef de LAKE HALLWIL te Engeland. Daar is het schip overgenomen door Ministry of Shipping en in beheer gegeven aan Harper, Mathew & Co. Ltd. te Londen. In 1940 is het vrachtschip officieel verkocht aan



Rederi A/B Ingman te Stockholm en kwam in beheer bij Torsten Carlbom onder de naam SIGNE. In het Zweedse register is de naam SIGNE in 1941 veranderd in INGMAR. De Britse autoriteiten gaven echter geen toestemming om het schip onder de Zweedse vlag te laten varen en voer tijdens de oorlog onder Britse vlag, vanaf 1941 als SIGNE en later in dat jaar als INGMAN. Een paar dagen na de geallieerde inval te Normandië liet men het schip zinken als onderdeel van de kunstmatige haven aan Franse kust.

† Boy

Reder Willem Hendrik (Boy) van der Zee overleed in juni 1933. Na het overlijden van zijn vrouw Christine de Andria in 1930 aan de gevolgen van een blindedarm operatie was Boy ontroostbaar. Een paar jaar later leerde hij Joyce Giraud kennen met wie hij trouwde begin 1933. Tijdens het zeilen op de Bosporus liep hij een longontsteking op die hem fataal is geworden.

Na zijn overlijden volgden W.F. Henry en René van der Zee hem op in de directie bij de kolenmaatschappij. Kort daarop kwam het tot de oprichting van een nieuwe maatschappij die tot doel had het vertegenwoordigen, in- en verkopen van alles op scheepvaartgebied zowel te Nederland als in het buitenland. Op 20 september 1933 passeerde de akte van oprichting van de firma N.V. W.F. Henry van der Zee & Co. te Rotterdam bij notaris J.C.J. Waldorp. Het kapitaal bedroeg f 100.000 en was verdeeld in 400 aandelen van f 250,00 waarvan de helft geplaatst. Henry kreeg daarbij 160 aandelen, Adriaan Albert Nicolaus (Adrien) van der Zee te Parijs 15 stuks, Willen Jean Eduard van der Zee te İzmir 10 en René Marcel Christiaan van der Zee te Crans sur Sierre, Zwitserland 15 aandelen. Ook bij deze firma machtigde directeur Henry N.V. Furness' Scheepvaart & Agentuur Maatschappij tot tekenen. De vennootschap ving aan op 1 januari 1934 met haar werkzaamheden.

HENDRIK

In oktober 1934 kocht Euxine Shipping Co. Ltd. te Londen de PURLEY DOWNS van T.E. Evans & Co. Ltd. te Londen, een in 1908 door R. Stephenson & Co. te Newcastle gebouwd stoomschip. Tijdens werk aan de werf van Wilton-Fijenoord aan de Westkousdijk te Rotterdam eind oktober 1934 viel een brander overboord en verdronk, de POLITIE II en POLITIE III hebben gedregd in de haven en vonden het lichamelijk overschot van de 39-jarige G.J.M. Kins.

Na de overname kwam het vrachtschip in de vaart als HENDRIK onder de Engelse vlag. Het enige Engelse bemanningslid aan boord was de marconist, de kapitein en stuurman kwamen uit Rusland, de hoofdwerktuigkundige uit Joegoslavië, de 2^e en 3^e machinist uit Nederland, een Turkse donkeyman, een Chinese kok, de overige opvarenden kwamen uit Finland, Letland en Griekenland. Met die bemanning vertrok de HENDRIK op 6 december 1934 met lading stukgoed naar Piraeus. Tijdens die reis, op 15 april 1935, strandde het schip op het zuidelijkste puntje van Spanje bij de Spaanse plaats Tarifa en is total-loss verklaard. Over dat ongeval zijn later vragen gesteld en speciaal over de grote verscheidenheid aan bemanningleden op een schip onder de Engelse vlag.

Ter vervanging van de HENDRIK kocht Henry in 1935 de LARENBERG aan van Vinke & Co. te Amsterdam, een vrachtschip van 3.316 BRT. Het door A. Vuijk & Zonen te Capelle a/d IJssel gebouwde schip kreeg op 25 augustus 1935 de naam HELENA MARGARETE (2).

Op 28 maart 1941 vertrok de HELENA MARGARETE van het Schotse Oban om tot Gibraltar deel te nemen aan konvooi OG.57 (Liverpool-Gibraltar) om vandaar verder te varen naar Takoradi, Ghana. Dat konvooi arriveerde op 11 april 1941 te Gibraltar, echter zonder de HELENA MARGARETE. Die voer op 8 april 1941, zonder begeleiding buiten het konvooi, op ongeveer 330 mijl ten westen van Madeira toen de Duitse onderzeeër U-107 (Günter Hessler) het schip opmerkte en om 19:40 uur een torpedo afvuurde. Deze trof het in ballast varende vrachtschip dat zonk hetgeen aan 27 van de 36 opvarenden het leven kostte. De kapitein, 6 bemanningsleden en 2 kanonniërs die het overleefden zijn op 14 april gered door het tankschip CAIRNDALE (Stanley Guy Kent) van de Royal Navy. Kapitein Owen Thomas Jones ontving voor zijn optreden een onderscheiding, de in 1836 door Lloyd's of London ingestelde onderscheiding "Lloyd's War Medal for Bravery at Sea".

In de jaren 1937 en 1938 kocht Euxine Shipping 2 vrachtschepen die de namen W. HENDRIK en CHRISTINE MARIE (2) kregen. De eerste, een stoomschip van 2.711 BRT, bouwde Furness Shipbuilding Co. Ltd. te Haverton Hill-on-Teess in 1925 als bouwnummer 78 voor Crosby, Magee & Co. te West Hartlepool als TYNEBRIDGE. Daarna voer ze 3 jaar als MARY WALTON voor F.S. Dawson Ltd.

Op 25 september 1940 vertrok de W. HENDRIK, geladen met steenkool, voor een reis van Liverpool naar Montréal en Halifax. Voor de terugreis naar Liverpool, geladen met staal en hout, vertrok het schip in konvooi HX.90 van Halifax. Op 2 dagen varen van de bestemming is de W. HENDRIK door een luchtaanval tot zinken gebracht. Van de 35 opvarenden overleefden 5 man de aanval niet.

De bouw van de CHRISTINE MARIE (2) in opdracht van de Hamburg-Amerika Linie te Flensburg is tijdens de 1^e wereldoorlog gestaakt. Na de oorlog is de bouw van het schip als PATRIA voortgezet en na voltooiing uitgeleverd aan Engeland. Daar is ze overgedragen aan R.P. Houston & Co. te Liverpool en herdoopt in HESPERIA.

Ze kwam samen met de MYRIEL goed de oorlog door en maakte veel reizen op Freetown en later op Noord-Amerika en de Middellandse Zee.

In de oorlog kreeg Euxine Shipping Co. het beheer over 2 schepen toegewezen door het Ministry of War Transport; in 1941 de MODESTA en in 1943 de EMPIRE TEES. De Finse MODESTA van J.W. Paulin vertrok op 25 april 1940 in konvooi HN.25 van Noorwegen naar Methil. Het is echter niet zeker of ze nog onder Finse vlag voer of al de Union Jack had gehesen, waarschijnlijk is ze nog in 1940 overgenomen door het Britse Ministry of Transport. Officieel is de MODESTA in 1941 in beheer gekomen bij Euxine Shipping

Co. De Duitse onderzeeër U-108 (Klaus Scholtz) torpedeerde het schip op 25 april 1942 terwijl ze zonder escorte voer van Trinidad naar New York. Daarbij kwamen kapitein James Robertson Murray, 16 bemanningsleden en een kanonnier om het leven.



De EMPIRE TEES voer als SEBASTIÁN op 29 oktober 1943 op 7 mijl van Tortosa toen de H.M.S. TYNEDALE (foto) haar in beslag nam en als prijschip opbracht naar Gibraltar omdat de Spaanse eigenaar aan de Duitse kant stond. Overgedragen aan het Ministry of War Transport kreeg ze de naam EMPIRE TEES. Ze kwam goed door de oorlog en bleef tot 1950 in beheer bij Euxine Shipping Co.

De familie

Tijdens de 2e wereldoorlog zijn 2 leden van de familie in actieve dienst om het leven gekomen. Een kleinkind van Alfred (broer van Henry) en Elfrida Chassaud, Edward Raymond van der Zee trad in dienst bij de Nederlandse Luchtmacht. Daarna kwam hij dienst van de R.A.F. waar hij als piloot om het leven kwam op 3 maart 1945. Hij wordt herdacht op het Cambridge City Cemetery (foto).

F/O Edward Raymond van der Zee. Dutch 53 OTU (Operational Conversion Unit) Squadrons (d. 03/03/1945).



Een ander kleinkind, Hendrik - "Hendi" - zoon van W. Hendrik "Boy" van der Zee (1894-1933) en Christine de Andria (†1930), had de Nederlandse nationaliteit en trad in dienst bij marine. In de oorlog werd hij officier bij de Britse Royal Navy. Op 23 december 1941 voer hij op het passagiersschip SHUNTIEN (kapitein William L. Shinn, China Navigation Co. Ltd., Londen, bouwjaar 1934, 3.059 BRT) dat een reis maakte in konvooi TA.5/M van Tobruk naar Alexandrië. Aan boord bevonden zich 70 bemanningsleden, 18 kanonnières en tussen de 850 en 1100 krijgsgevangenen. Ten noordoosten van Tobruk, om 19:02 uur trof een door de Duitse onderzeeër U-559 (Hans Heidtmann) gelanceerde torpedo de SHUNTIEN die daardoor zonk. De kapitein, 47 bemanningsleden en een onbekend aantal krijgsgevangenen zijn aan boord genomen van het escortevaartuig H.M.S. SALVIA K97 (Lt.Cdr. J.I. Miller). Een dag later, op circa 100 mijl ten westen van Alexandrië in positie 31.46 NB. en 28.00 OL., is de SALVIA tot zinken gebracht door de Duitse onderzeeër U-568 (Joachim Preuss). Alle opvarenden zijn bij die aanval omgekomen.



VAN DER ZEE, Henry W, Ty/Sub Lieutenant, RNVR, (Nile, O/P), MPK

Betekenis der afkortingen: RNVR = Royal Naval Volunteer Reserve, O/P = on passage, MPK = missing presumed killed. Op het graf van zijn ouders te Karsiyaka, İzmir, door zijn vader ontworpen ter nagedachtenis aan zijn echtgenote Christine de Andria, voorstellende een gebroken liele, is ingegraveerd: *In proud and loving memory of Sub lieutenant HENDRIK VAN DER ZEE R.N.V.R. lost at sea on active service off Tobruk, Dec, 24th 1941.*

1918-1941.

Tijdens de 2^e wereldoorlog is de MYRIEL op 13 december 1941 in de Middellandse Zee bij Egypte met 3 torpedo's bestookt door de Duitse onderzeeboot U-431 die onder bevel stond van Wilhelm Dommès. Één trof doel waarop de tanker stopte maar slaagde er in met een gangetje van ± 3 knopen terug te varen naar Alexandrië. Daar is de opgelopen schade gerepareerd waarna de MYRIEL is ingezet als drinkwatertanker voor de Royal Navy.

Gedurende de oorlog bleef de MYRIEL in de Middellandse Zee varen en nam 7 keer deel aan een konvooi. De eerste reis ging in konvooi XT.5 van Alexandrië naar Tripoli, Libië van 10 oktober 1943 t/m 17 oktober 1943. Het laatste konvooi dat de MYRIEL meemaakte (SM.8) vertrok op 11 september 1944 van Napels naar Zuid-Frankrijk, een reis van 4 dagen.

Drie jaar na de oorlog (1948) kocht "Citmar" Compagnia Italiana Trasporti Marittimi te Genua de tanker waarna men de naam wijzigde in MIRIELLA.

Ook de HELKA verbleef tijdens de oorlog meestal in de Middellandse Zee en voer vanaf september 1940 twaalf keer in een konvooi. Tijdens een reis van Alexandrië naar Tobruk op 25 mei 1941 voerden vliegtuigen een aanval uit op de HELKA die daarop zonk. Van de 32 bemanningsleden en 14 kanonnières overleefden 1 bemanningslid en 1 kanonnier de aanval niet.



Na de oorlog kreeg Euxine Shipping Co. de EMPIRE PATTERN in beheer van het Ministry of War Transport. Een nieuw vrachtschip van 974 BRT dat het jaar daarop verkocht is aan Elder Dempster Lines Ltd. te Liverpool en 2 jaar later de naam FORCADOS kreeg.

Burntisland Shipbuilding Co. Ltd. leverde in 1947 het vrachtschip MEMNON op aan Egyptian Shipping Co. S.A.E. te Alexandrië en ging in beheer varen bij Euxine Shipping Co. Ltd. In 1950 ging het schip in eigendom over naar Rederi A/B Transmark te Gothenborg die het herdoopte in BOREN. Vier jaar later kocht Euxine Shipping Co. Ltd. het schip terug en kwam het in de vaart als HENDI (2). De NEFERTITI kwam in 1948 in de vaart voor Egyptian Shipping Co. en in beheer bij Euxine Shipping Co. Ltd. Deze ging ook in 1950 in de verkoop, de Zweed Per Carlsson ging er verder mee varen als ROXEN.

In de jaren 1946 t/m 1948 kreeg Euxine Shipping Co. Ltd. een drietal stoomschepen opgeleverd. Als eerste kwam de HENDRIK (2) in de vaart, een vrachtschip van 3.500 DWT gebouwd door Wm. Pickersgill & Sons Ltd. te Sunderland. Die werf bouwde ook de HENZEE en leverde die op in augustus 1948. Burntisland Shipbuilding Co. Ltd. leverde in december 1947 de HELKA (4) op aan Euxine Shipping Co.

Tijdens het banket na de tewaterlating van de HENDRIK op 26 juli 1946 bracht de directeur van Euxine Shipping Co., Clavell Bate, een eerbetoon aan de familie. Hij memoreerde o.a. hoe de zaken destijds liepen in het oude Smyrna bij de voorouders. (Foto FORCADOS: TEDINGHAM/Shipspotting).

W.F. Henry van der Zee kwam op 5 november 1946 te overlijden in Hotel Beau Rivage, Ouchy te Lausanne in de leeftijd van 77 jaar. Na een darmoperatie gaven de artsen hem nog 2 jaar, het zijn 18 maanden geworden. Zijn vrouw Helka wilde daarna eigenlijk niet langer leven zonder man. Een paar minuten vóór het einde vroeg ze om de foto van Henry en zei tegen hem, "Henry, ik kom". Op 1^e Kerstdag 1947 overleed ze in Hotel Beau Rivage in aanwezigheid van haar kinderen Helena van der Zee, René van der Zee (met echtgenote Jacqueline Croulard en hun kinderen Christiaan en Barbara) en Myriel van der Zee en haar echtgenoot Louis de Kalbermatten met hun kinderen Lougy en Carole.



Twee na jaar na het beëindigen van de 2^e wereldoorlog, op 7 maart 1947, werden René en Helena van der Zee ingeschreven als directeuren van de Steenkolen Mij. De onderneming is met ingang van 1 januari 1956 opgeheven. Bij de firma N.V. W.F. Henry van der Zee & Co. te Rotterdam nam René van der Zee de plaats van Henry als directeur in.

Per 23 januari 1973 in de N.V. door een statutenwijziging omgezet in een B.V. Als directeur trad per 17 april 1986 dhr. P. Luggen te Zürich, Zwitserland aan waarna René van der Zee aftrad. Per 18 oktober 1996 is de inschrijving van de firma door de Kamer van Koophandel beëindigd. De rechtspersoon toen, P. Luggen Jr. te Zürich, bleef in gebreke van zijn verplichtingen. De activiteiten van de firma zijn daarop gestaakt waarna per 9 maart 2000 de firma is ontbonden.

De vloot

Het oude CHRISTINE MARIE (bouwjaar 1919) kon, door het in de vaart komen van de nieuwbouw, in 1947 verkocht worden aan de Panamese firma Cargueros Panamenos S.A. Het beheer nam Lambert Bros. Ltd.

op zich die het schip herdoopte in COSTA RICA. Nog hetzelfde jaar is de COSTA RICA verkocht naar Finland en hield het daar vol tot 1959, toen is het inmiddels 40 jaar oude schip gesloopt.

De nieuwe schepen gingen dienst doen tussen West-Europa en havens aan de Middellandse Zee. Tevens onderhielden de 3 "H" schepen een lijndienst op Aqaba, de havenstad van Jordanië, aan de Golf van Aqaba, een uitloper van de Rode Zee. Het aanlopen van Aqaba is tot de verkoop van het laatste schip volgehouden.



Naviera S.A. te Panama en bleef nog 4 jaar varen voor Euxine Shipping Co. Ltd. als MARLINDO. (Foto HELKA: NN, collectie T. v.d. Zee).

Lambert Bros.

In de zestiger jaren nam Lambert Bros. (Shipping) Ltd. te Londen de rederij Euxine Shipping Co. Ltd. over. De gebroeders Lambert begonnen hun activiteiten in 1867. Ze waren lid van Coal Factors Society en Coal Exchange te Londen. Tot 1896 bouwden ze een vloot op van 10 zgn. "coastal colliers" voor het vervoer van steenkool. In dat jaar verkocht Lambert Bros. de schepen en de kolenhandel aan William Cory en stapten over naar de wilde vaart. De in 1921 door Temple, Thomson & Clark opgerichte rederij Temple Steam Ship Company Ltd. te Londen nam Lambert Brothers over in 1926. Die schepen hadden allen namen met het voorvoegsel "Temple", die naamgeving bleef na de overname gehandhaafd. In 1928 nam Temple Steam Ship Company de nieuw gebouwde schepen TEMPLE BAR, TEMPLE LANE, TEMPLE MEAD, TEMPLE MOAT en TEMPLE PIER in dienst.

Lambert Bros. nam de Dornoch Steamship Co. Ltd. te Glasgow, daterend uit 1935, aan het begin van de 2e wereldoorlog over. In de vijftiger jaren is Dornoch Steamship verkocht aan Harrisons (Clyde) Ltd.

De rederij Lambert Bros. verloor in de oorlog 5 schepen, bezat na de oorlog 9 schepen van gelieerde rederijen en had 5 schepen in beheer voor het Ministry of Transport. De TEMPLE HALL en TEMPLE LANE en kwamen in 1954 in dienst en de TEMPLE MAIN volgde in 1958.



De zestiger jaren

William van der Zee, de manager te İzmir, overleed in oktober 1960 aan een hartaanval. William was de zoon van Adrien van der Zee (broer van Henry, 29 juni 1848 geboren te Smyrna, 1919 overleden) en Louise Wilkinson.

Tot het begin van de zestiger jaren konden de vrachtschepen HENDRIK, HENZEE en HELKA (4) goed meedraaien in de lijndienst op de Middellandse Zee en Rode Zee. Tussen 1962 en 1967 verdwenen de oude stomers uit de vloot door verkoop naar het buitenland. De HENDRIK is in 1962 verkocht aan Marservicio Compañia

De door Lithgows Ltd. te Port Glasgow gebouwde TEMPLE LANE is in 1968 ingebracht bij Euxine Shipping Co. Ltd. te Londen en kreeg de naam DUNSTER. Al na 1 jaar verkocht Lambert Bros. het vrachtschip naar Hong Kong en kreeg de naam DEUTERORNIS. Daarna kwamen er nog de namen HUMANITY, LAURICE FIDELITY, AEGEAN NAVIGATOR en NORTH WAVE op te staan. Onder die laatste naam arriveerde ze op 11 april 1978 te Alexandrië en bleef daar liggen. Daar raakte de NORTH WAVE verschillende keren betrokken bij incidenten en is tenslotte in 1985 gesloopt. (Foto TEMPLE ARCH: Bar/Priest/downunderphotos.com).

Vanaf november 1969 tot maart 1971 kreeg Lambert Bros. (Shipping) Ltd. te Londen de TEMPLE ARCH, TEMPLE BAR, TEMPLE HALL en TEMPLE INN opgeleverd door verschillende scheepswerven en gingen in beheer varen bij Scottish Ship Management Ltd. Dat waren 4 bulkcarriers met een draagvermogen van 22.000 ton en voortgestuwd door 2 V-motoren van 12.000 EPK geleverd door English Electric Diesels Ltd. (de eerste 2) en Ruston Paxman Diesels Ltd.

De TEMPLE ARCH, op 4 november 1969 opgeleverd door de Noorse scheepswerf A/S Horten Verft, kwam te varen voor Euxine Shipping Co. Ltd. met Londen als thuishaven. Het beheer ging naar de in 1968 opgerichte Scottish Ship Management Ltd. te Glasgow. Die maatschappij is het resultaat van een samenwerkingsverband tussen H. Hogarth & Sons en Lyle Shipping Co. en werkte tot 1986. Toen moest het de deuren sluiten vanwege de malaise in de Britse scheepvaart.

Whitco (Marine Services) Ltd. te Londen nam in 1975 Lambert Bros. over en nam de "Temple" bulkers, waaronder de TEMPLE ARCH, in beheer. Later nam Salén U.K. Ship Management Ltd. het beheer van de schepen over. Alle 4 waren bij oplevering uitgerust met de beroemde Ruston AO's en zijn later voorzien van een 12.000 EPK sterke Stork-Werkspoor Diesel.

Bij de bulkcarrier TEMPLE ARCH vond dat plaats bij de Amsterdamse Droogdok Maatschappij te Amsterdam in 1973, daar kwam de Werkspoor 8TM410 in het schip.

In 1978 kocht Pac Marine Inc. de bulkcarrier en is herdoopt in SOLITAIRE. Kort daarop kocht Mediterranean Shipping Co. S.A. te Genève het schip en vervoerde er 10 jaar containers mee onder de naam LEILA. Na de M.S.C. tijd voer het nog als GHADEER en ROYAL KRIS voordat het in 1994 arriveerde te China om gesloopt te worden.



Na de 2e wereldoorlog ging de familie niet veel meer naar Cordélio, het huis en in het bijzonder de tuin, konden niet meer tippen aan vroegere tijden. Rond het huis waren appartementen gebouwd en het bezat niet meer de uitstraling die het eens had.

René, Hélène en Myriel van der Zee verkochten het buitenhuis (foto, het voormalige huis Cordélio) op 24 september 1982. Dat buitenverblijf Cordélio van de familie bestaat nog steeds. Door de gemeente Karşıyaka is het onlangs gerestaureerd en een gedeelte is in gebruik genomen als café (Eski Ev Cafe).

De firma van der Zee is nog steeds actief te Turkije met vestigingen te Istanbul en İzmir onder de namen W.F. Henry van der Zee & Co. B.V. en W.F. Henry van der Zee

& Co. B.V. İzmir ŞB. In Griekenland vertegenwoordigt W.F. Henry van der Zee & Co. B.V., gevestigd aan 37-39 Akti Miaouli, 185 35 Piraeus, de COSCO Container Line. De bedrijven vertegenwoordigden logistieke- en maritieme diensten, verzekeringen, pensioenen enz.

In beheer bij W.F. van der Zee & Co.

ZEE B1 s.s. RHODES 1079141 1907-1912 vrachtschip

Gebouwd 1878, R. Steele & Co., Greenock (105)

507 BRT 292 NRT (52,97) x 7,47 x 4,19 x 3,482 meter.

1 ketel, v.o. 97 m2, 4 atm., vervangen door 1 ketel, v.o. 97 m2, NK-94.

65 NHP, C 2 cyl, 559 & 1016 x 686, de werf.

5-3-1878 te water gelaten, 3-1878 opgeleverd als ULVA aan Leith, Hull & Hamburg Steam Packet Co., Leith-U.K. (tot 1899 op naam gesteld van de individuele deelnemers in de firma), Lloyd's nummer 79141.

1907 verkocht aan Haci Ömer Lütfi Ferahli ve Ortaklari, Antalya-Turkije, in beheer bij W.F. van der Zee & Co., herdoopt RHODES.

1912 verkocht aan Archipelago American S.S. Co., Smyrna, vlag: U.S.A., in beheer bij G. Farkouh, herdoopt NEVADA.

21-5-1913 tijdens een reis met stukgoed van Smyrna naar Adalia in de ingang van Smyrna op een drijvende mijn gelopen en gezonken. '

(Opmerking: volgens Lloyd's Register is de ULVA in 1906 verkocht aan O. Loulou te Adalia en kreeg de Turkse vlag. In 1909 zou Lulu Faragliali & Co. te Adalia, Turkije de eigenaar zijn geworden en in beheer gegeven aan W.F. van der Zee & Co. te Smyrna).

ZEE 1 s.s. WILLEM FREDERIK 1087256 1913-1914 vrachtschip QCMB

Gebouwd 1883, R. Steele & Co., Greenock (128)

1.225 BRT 755 NRT (75,69) x 10,12 x 5,67 x 4,651 meter. 7 kn.

1 ketel, 4,2 atm., vervangen door 1 ketel, 4,2 atm. NK-95.

700 IPK, 135 NHP, C 2 cyl, 787 & 1321 x 914, de werf.

27-6-1883 te water gelaten, 6-1883 opgeleverd als TORTONA aan J. Currie & Co., Leith-U.K.

1891 verkocht aan Leith, Hull and Hamburg Steam Packet Company, Leith-U.K., in beheer bij J. Currie & Co.

1908 verkocht aan G. Papadakis, Syra-Griekenland, herdoopt AGHIOS SPYRIDON.

1913 verkocht aan W.F. Henry van der Zee, Smyrna, vlag: Nederland, herdoopt WILLEM FREDERICK.

1914 verkocht aan Luigi Albino, Genua-Italië, herdoopt VINCI.

1920 als VINCI verkocht aan Luigi Schiaffino fu A., Genua-Italië.

1924 verkocht naar Griekenland, herdoopt AGHIOS SPYRIDON.

1924 verkocht voor de sloop te Griekenland, gesloopt in het 4^e kwartaal van 1924.

ZEE 2 s.s. HELKA (1) 1082669 1913-1915 vrachtschip NWFV

Gebouwd 1881, T. Turnbull & Son, Whitby (71)

2.128 BRT 1.347 NRT (85,76) x 11,59 x 7,85 x 6,596 meter. IJzeren vrachtschip.

2 ketels, v.o. 290 m², 11,9 atm., vervangen door 2

ketels, v.o. 290 m², 11,9 atm. NK-94, vervangen door 2 ketels, v.o. 290 m², 11,9 atm., NK-14.

180 NHP, C 2 cyl, 927 x 1727 x 1067, Blair & Co, Stockton.

750 IPK, 220 NHP T 3 cyl, T.E.M., 559, 889 & 1498 x 991, T. Richardson & Sons NE-94.

750 IPK, 220 NHP, T 3 cyl, T.E.M., 559, 889 & 1498 x 991, T. Richardsons & Sons, West Hartlepool NE-14.

29-5-1881 te water gelaten, 5-1881 opgeleverd als FLORENCE aan Geo. Pyman, Whitby-U.K., Lloyd's nummer 82669.

1884 verkocht aan Pyman Bros., Londen-U.K.

1894 T 3 cyl, T.E.M. ingebouwd, daarvoor C 2 cyl.

1898 verkocht aan London & Northern S.S. Co. Ltd., Londen-U.K., in beheer bij Pyman Bros. Ltd.

1912 verkocht aan Lambert Bros. Ltd., Londen-U.K.

1913 verkocht aan W.F. Henry van der Zee, Smyrna, vlag: Nederland, herdoopt HELKA.

1915 thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland. 1915 herdoopt ELKA.

1917 verkocht aan Jean Charopoulos, Piraeus-Griekenland.

14-4-1918 vertrokken van Genua in konvooi GaG16.

19-4-1918 tijdens een reis van Dakar naar Marseille ten zuidwesten van Cape Gati, 20 mijl van Adra, Spanje getorpedeerd door de Duitse onderzeeër U-34 (Johannes Klasing) en gezonken. (Krant: Rotterdamsch Nieuwsblad, 29-4-1918).



ZEE 3 s.s. HELENA MARGARETA (1) 1120840 1913-1914 vrachtschip

Gebouwd 1890, Palmers' Shipbuilding & Iron Co. Ltd., Newcastle (635)

2.538 BRT 1.556 NRT (91,43) x 12,25 x 6,71 x 4,104 meter.

2 ketels, v.o. 346 m², 12,25 atm., vervangen door 2 ketels, v.o. 346 m², 12,25 atm. NK-07.

1.100 IPK, 239 NHP, T 3 cyl, T.E.M., 508, 889 & 1473 x 1067, Palmers's Co. Ltd., Newcastle.

24-12-1889 te water gelaten, 3-1890 opgeleverd als AMALIA VLASSOPOULO aan E.D. Vlassopulo, Ithaca-Griekenland.

1894 verkocht aan Foscolo, Mango & Co., Piraeus-Griekenland, herdoopt GEORGIOS P. BOUBOULIS.

28-3-1905 verkocht aan Steam Transport Co. Ltd., Liverpool-U.K. (HDJB), in beheer bij Jos. Hoult, Liverpool, herdoopt BENAN, officieel nummer 120840.

25-2-1907 verkocht aan Steam Transport Company Ltd., Liverpool, in beheer bij Joseph Hoult & Co. Ltd.

19-5-1913 verkocht aan W.F. Hendrik van der Zee, Smyrna, vlag: Nederland, herdoopt HELENA MARGARETA.

1914 thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland, herdoopt ELENA MARGARITA.

1918 verkocht aan A. Capparis & G. Gregos, Piraeus-Griekenland.

1919 verkocht aan Oriental Shipping Co. Ltd., Piraeus-Griekenland, in beheer bij A.A. Capparis.

1924 verkocht aan P.G. Callimanopoulos, Piraeus-Griekenland, herdoopt GRIGORIOS C.

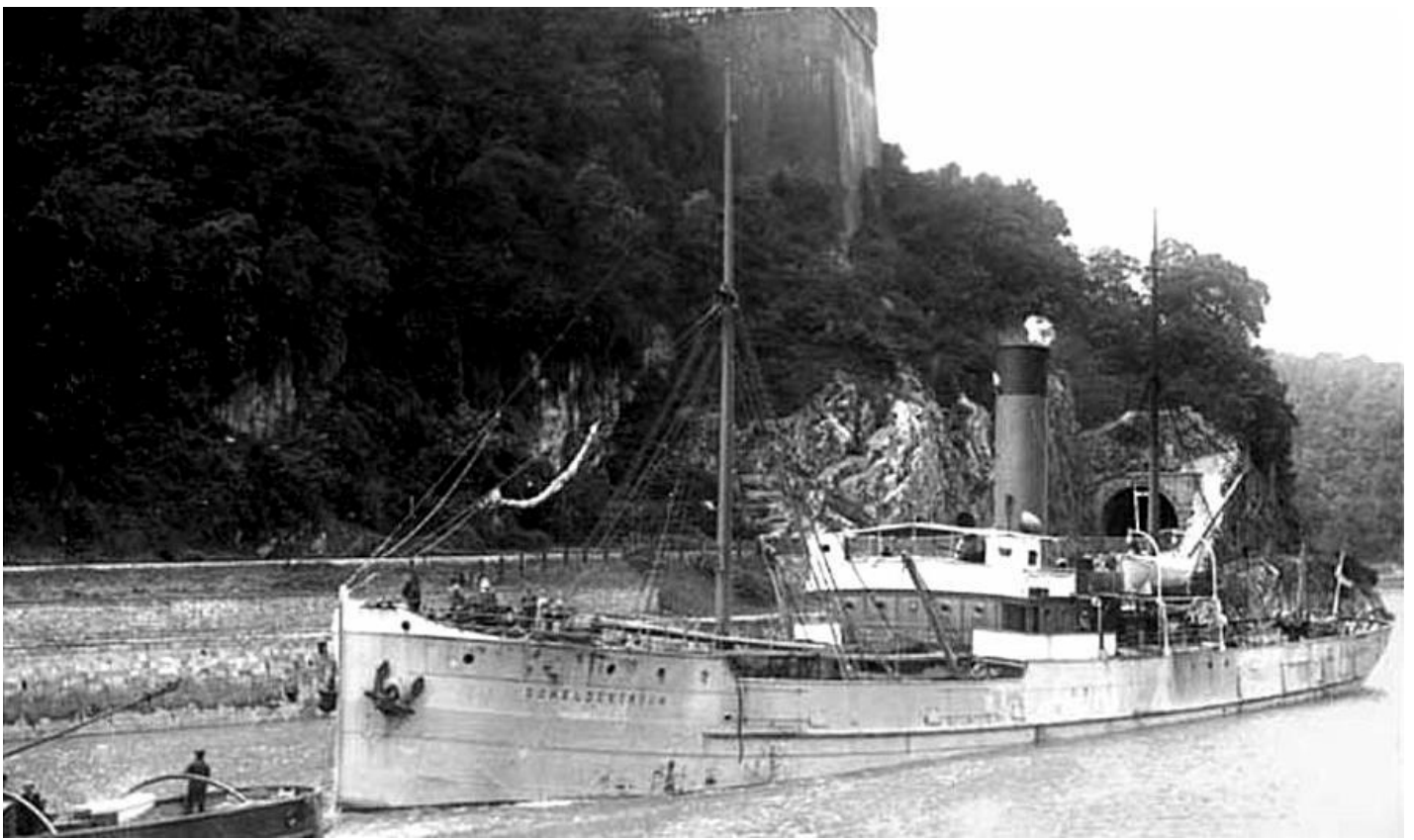
1934 gesloopt te Italië.

ZEE 4 s.s. ELENA MARGARITA 1914-1918 vrachtschip ----

zie ZEE 3 s.s. HELENA MARGARETA (1)

ZEE 5 s.s. ELKA 1082669 1915-1917 vrachtschip

zie ZEE 2 s.s. HELKA (1) 1082669 1913-1915 vrachtschip NWFV



ZEE 5 s.s. HELKA (2) 1142360 1922-1924 vrachtschip NWFV

Gebouwd 1903, Werf v/h Rijkee & Co., Rotterdam (108)

1.188 BRT 723 NRT 1.692 DWT 71,63 (70.10) x 10,06 x 5,38 x 4,790 meter.

B 1.869 m³, 9 kn.

1 3-vuurs Schotse ketel, v.o. 200 m², 12,64 atm., N.V. Mij. voor Scheeps- en Werktuigbouw Fijenoord #940.

850 IPK, T 3 cyl, T.E.M., 444, 711 & 1143 x 914, N.V. Mij. voor Scheeps- en Werktuigbouw Fijenoord.

16-3-1903 te water gelaten, 23-4-1903 opgeleverd als SCHELDESTROOM aan N.V. Hollandsche Stoomboot Mij., Amsterdam.

7/8-12-1907 tijdens een reis van Amsterdam naar Plymouth met lading stukgoed varend in het Kanaal door een aanvaring met de Britse bark FORFARSHIRE zwaar beschadigd, daarbij zijn 5 bemanningsleden omgekomen, na herstel weer in de vaart gebracht.

5/6-2-1913 op het Noordzeekanaal in aanvaring gekomen en ernstige schade opgelopen.

30-3-1918 liggend in een Britse haven door de Royal Navy gevorderd en door The Shipping Controller in beheer gegeven aan Wm. Brown, Atkinson & Co. Ltd., onder de Britse vlag in de vaart gebracht, Lloyd's nummer 142360, 16-4-1919 teruggegeven aan de rederij.

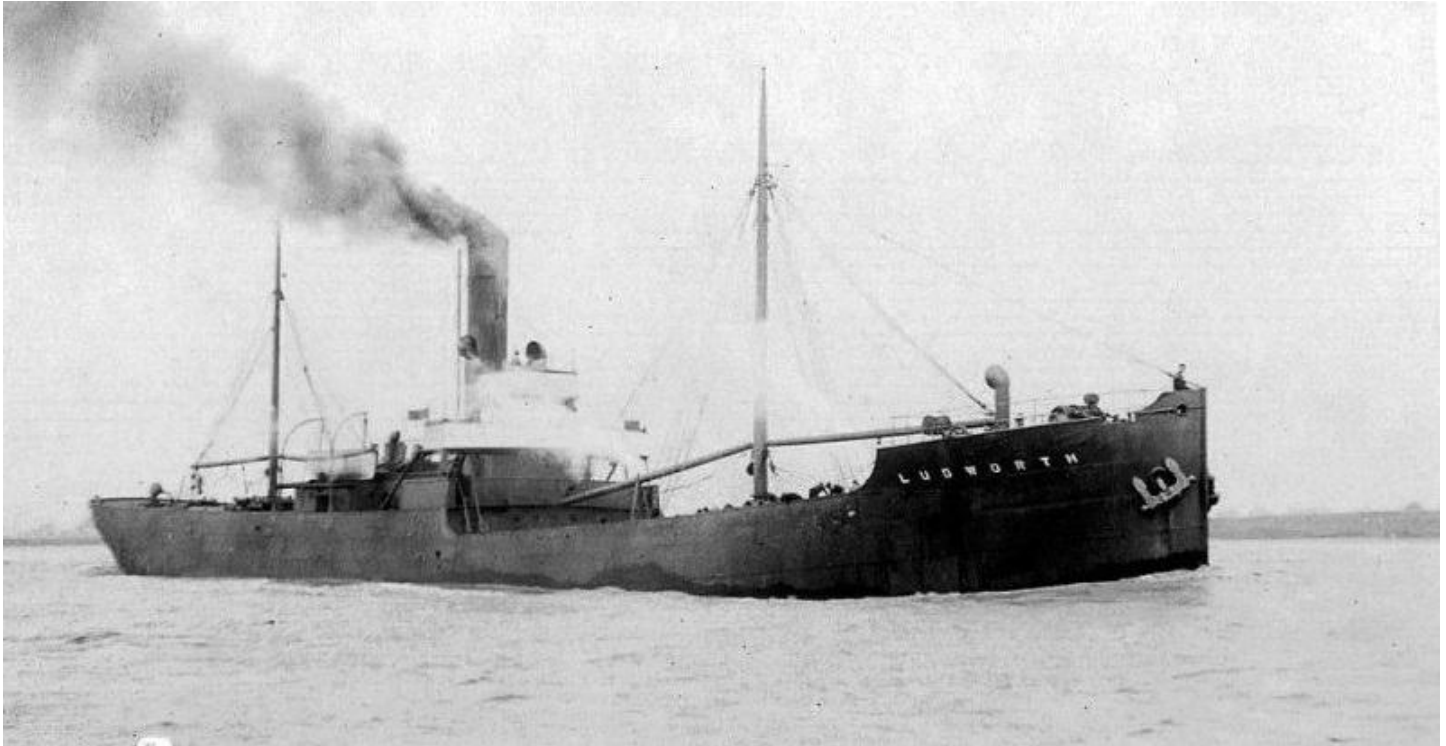
1922 in onderhandelingen over verkoop aan de N.V. Kon. Ned. Stoomboot Mij., Amsterdam.

6-1922 verkocht aan W. Hendrik van der Zee, Smyrna, vlag: Nederland, herdoopt HELKA.

30-1-1923 ten anker liggend in de Buitenhaven te Konstantinopel door de harde wind tegen de ten anker liggende TORONTONIAN (Equitable Trust Co. of New York, Toronto, bouwjaar 1920, 2.239 BRT) geslagen, de HELKA raakte licht beschadigd, het Engelse stoomschip bleef onbeschadigd.



1924 verkocht aan Administration de Nav. à Vapeur Turque, İstanbul-Turkije, herdoopt ZONGOULDAK.
 1928 herdoopt ZONGULDAK.
 1930 verkocht aan Türkiye Seyrisefain Idaresi, İstanbul-Turkije.
 1934 verkocht aan Denizyollari Idaresi, İstanbul-Turkije.
 9-1934 verkocht aan Kirzade Mustafa ve Huseyin Munir, İstanbul-Turkije, in beheer bij Kirzade Sevkiye Surekasi.
 193- verkocht aan Ahmet Kalaycioglu & Yusu Arisan, İstanbul-Turkije.
 1938 verkocht aan Türk Silepcilik Limitet Sirketi, İstanbul-Turkije.
 1939 verkocht aan Kömur Kolektif Sirketi ve Ahmet Hamdi, İstanbul-Turkije.
 1942 in beheer bij Ahmet Kalaycioglu ve Ortaklari, İstanbul.
 1944 in beheer bij Ahmet Kalaycioglu Yusef ve Seyfi Kollektif Sirketi, İstanbul.
 1952 in beheer bij Ahmet & Yusuf Kalaycioglu, İstanbul.
 7-3-1954 tijdens een reis van İstanbul naar Zonguldak, in ballast varend bij slecht zicht, in de Zwarte zee in aanvaring gekomen met het Turkse s.s. YOLAC (Malik Yolac Ortasark Denizyollari, İstanbul-Turkije, bouwjaar 1922, 3489 BRT) en gezonken op 4 mijl van Kefken in positie 41.19 NB. en 30.23 OL. (Foto SCHELDESTROOM: York Photographer, Bristol/ Bristol Museum & Art Gallery/Marhisdata, collectie M. Lindenborn, varend te Bristol. Foto ZONGULDAK: collectie M. Lindenborn, te İstanbul).

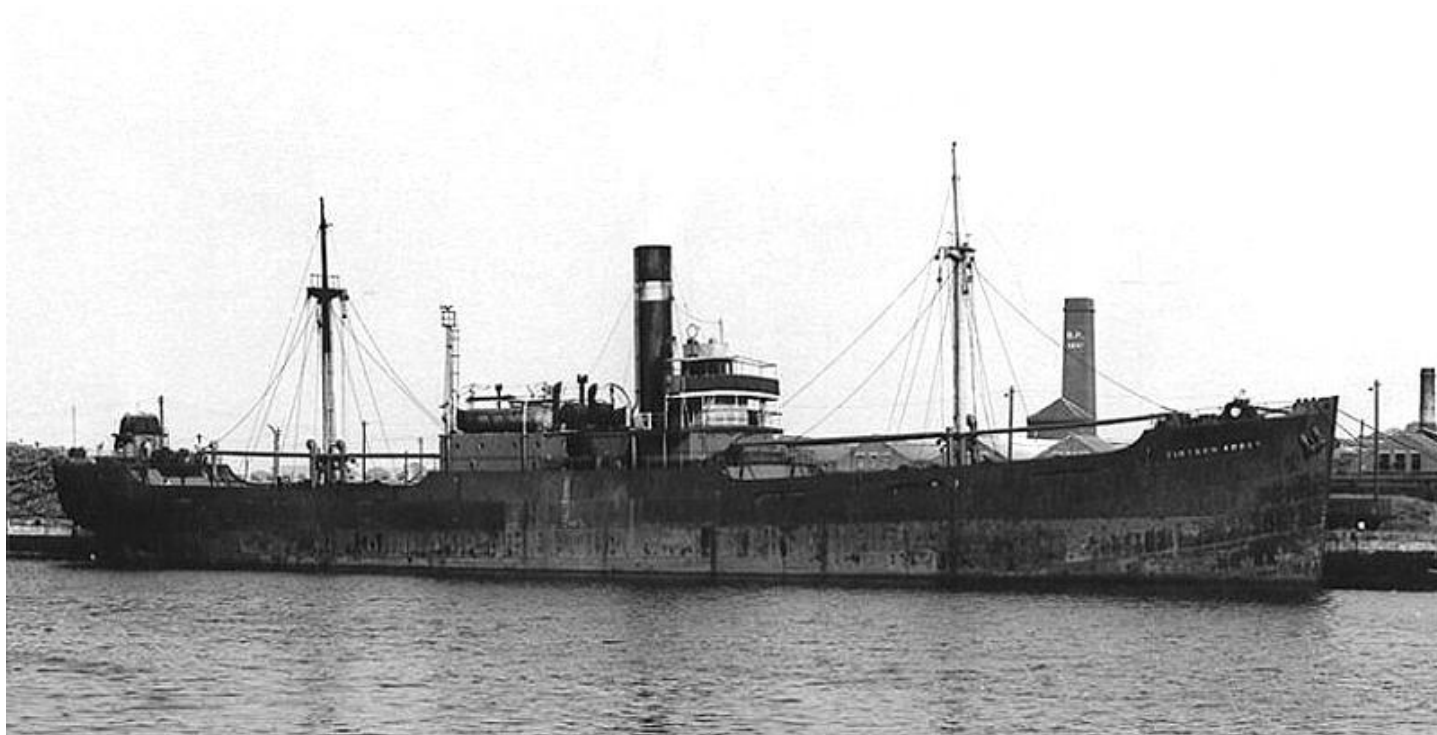


ZEE 6 s.s. HELENA 5194284 1923-1932 vrachtschip NWDM
 Gebouwd 1907, Blyth Shipbuilding Co. Ltd., Blyth (135)
 1.301 BRT 783 NRT 1.880 DWT 71,55 (71,52) x 10,52 x 5,26 x . meter.
 Raised Quarter Deck, G 2.605 m3, 250 ton kolenbunkers, 8 kn.
 1 ketel, v.o. 223 m2, 12,65 atm.
 830 IPK, T 3 cyl, T.E.M., 483, 787 & 1295 x 914, Richardson, Westgarth & Co. Ltd., Sunderland.
 28-2-1907 te water gelaten, 4-1907 opgeleverd als LUDWORTH aan Furness, Withy & Co. Ltd., West Hartlepool-U.K., Lloyd's nummer 124333.
 1923 verkocht aan W.H. van der Zee, İzmir, vlag: Nederland, herdoopt HELENA.
 1931 in beheer bij W.F. van der Zee, Alexandrië.
 5-12-1932 verkocht aan Zisan Hanum Maclam Kir Zade Mustafa & others İstanbul-Turkije, in beheer bij Kirzade Sevki ve Sürekasi, herdoopt ATILLA.
 1934 verkocht aan Haci Selimzade Hamdi ve Serikleri, İstanbul-Turkije.
 1938 verkocht aan Hamdi Selimoglu ve Serikleri, İstanbul-Turkije, in beheer bij Hamdi Selimoglu.
 1952 verkocht aan Mehmet Kazanci ve Serikleri, İstanbul-Turkije.
 1956 verkocht aan Sosyete Silep T.A.S., İstanbul-Turkije.
 1957 verkocht aan Ahmet ve Mehmet Kosar Vapurculuk Kolletif Sirketti, İstanbul-Turkije, herdoopt KOŞAR.
 1968 verkocht voor sloop te Fener, İstanbul, Turkije, 25-10-1968 aanvang van de sloop door Sadan Kalkavan te İstanbul. (Foto LUDWORTH: lemairesoft.sytes.net).

ZEE 7 s.s. CHRISTINE 1145720 1923-1934 vrachtschip NKBJ
 Gebouwd 1910, Irvine's Shipbuilding & Drydock Co. Ltd., West Hartlepool (490)
 1.882,98 BRT 1.173,45 NRT 3.244 DWT
 (85,17) x 12,23 x 5,59 x . meter.
 Grain: 157.000 Cubic Feet, 4.446 m3, Bale: 151.000 Cubic Feet, 4.276 m3. 8 kn.
 825 IPK, T 3 cyl, T.E.M., 521, 851 & 1372 x 914, Richardsons, Westgarth & Co. Ltd., Hartlepool.



Te water gelaten als LAMORNA voor rekening van G.V. Turnbull & Co., Leith, tijdens de afbouw verkocht, 4-1910 opgeleverd als GRAANHANDEL aan Scheepvaart Mij. "Gijlsen", Antwerpen-België, in beheer bij J. d'Haene & Co., Antwerpen.
 4-8-1912 in beheer bij Mercantile & Shipping Co. Ltd., Antwerpen.
 6-1916 verkocht aan Lloyd Royal Belge Soc. Anon., Antwerpen-België, herdoopt COLOMBIER.



15-12-1922 verkocht aan Abbey Line Ltd., Cardiff-U.K., in beheer bij Frederick Jones & Sons, herdoopt TINTERN ABBEY.
 1923 verkocht aan Lambert Bros. Ltd., Londen-U.K.
 1923 verkocht aan W.H. van der Zee, Smyrna, vlag: Nederland, herdoopt CHRISTINE.
 1931 in beheer bij W.F. van der Zee, Alexandrië.
 1934 verkocht aan Euxine Shipping Co. Ltd., Londen-U.K., in beheer bij W.H. van der Zee, herdoopt CHRISTINE MARIE.
 1936 verkocht aan Lovisa Ångfartygs A/B, Lovisa-Finland, in beheer bij A/B R. Nordström & Co. O/Y, herdoopt INGA.
 17-12-1940 op het Kieler Kanaal in aanvaring gekomen met het s.s. SILKEBORG (A/S Dampsk. Selsk. Dannebrog, Kopenhagen-Denemarken, in beheer bij C.K. Hansen, bouwjaar 1915, 1.840 BRT) en gezonken, 28-12-1940 het wrak verwijderd.
 (Foto CHRISTINE: M. Lindenborn/Marhisdata. Foto TINTERN ABBEY: teesbuiltships.co.uk).



ZEE 8 s.s. HENDI (1) 1102746 1927-1931 vrachtschip NWHB

Gebouwd 1896, Ropner & Sons, Stockton-on-Tyne (319)

2.445 BRT 1.519 NRT 3.782 DWT 88,39 x 13,12 x 6,02 x 3,583 meter. 9 kn.

Grain: 188.000 cft., 5.324 m³, Bale: 175.000 cft., 4.955 m³. 2 ketels, v.o. 308 m², 11,25 atm.

1.200 IPK, T 3 cyl, T.E.M., 546, 889 & 1498 x 991, T. Richardson Sons, West Hartlepool.

17-3-1896 te water gelaten, 4-1896 opgeleverd als DOROTHY aan J.S. Allison & Co., West Hartlepool-U.K., Lloyd's nummer 102746.

1906 verkocht aan Mawson Shipping Co. Ltd., Cardiff-U.K., in beheer bij Arthur Mawson & Co., herdoopt MILLWALL.

1913 verkocht aan Dorothy S.S. Co. Ltd., Cardiff-U.K., in beheer bij Moller & Co., Londen, herdoopt SAGITTARIUS.

1918 verkocht aan London-China Steamship Co. Ltd., in beheer bij Moller & Co., Londen.

1919 verkocht aan N.G. Livanos, Chios-Griekenland, herdoopt ARCHANGELOS.

1924 verkocht aan G.K. Ktistakis, Chios-Griekenland.

1927 verkocht aan W. Hendrik van der Zee, vlag: Nederland, herdoopt HENDI.

1931 in beheer bij W.F. van der Zee, Alexandrië.

19-1-1931 tijdens een zware storm bij het laden van kolen te Zonguldak zware schade opgelopen, in aanvaring gekomen met s.s. HACIZADE, losgeslagen en aan de grond gelopen waarbij bodemschade en lekkage ontstond, total-loss verklaard, 21-4-1931 vlot gebracht en naar Istanbul gesleept, verkocht voor sloop naar Italië, 22-7-1931 gearriveerd te Savona om gesloopt te worden. (Foto: M. Lindenborn/Marhisdata, zwaar beschadigd te Zonguldak na de zware storm van 19 januari 1931).



ZEE 9 s.t. HELKA (3) 1162725 1929-1932 tankschip NWFV
 Gebouwd 1912, N.V. Rotterdamsche Droogdok Mij., Rotterdam (33)
 3.471 BRT 2.457 NRT 4.590 DWT (99,17) x 14,41 x 7,32 x 6,303 meter. 10,5 kn.
 2 3-vuurs Schotse ketels, v.o. 2 x 180 m², 12,65 kg, de werf (#85-#86), 1923 nieuwe ketels geplaatst: 2 3-vuurs Schotse ketels, v.o. 2 x 213,5 m², 12,65 kg, de werf, NB-22, 10,5 kn.
 1.600 IPK, T 3 cyl, T.E.M., 585, 710 en 1575 x 1065, de werf (#35).
 1911 besteld, 10-10-1912 te water gelaten als MIJDRECHT, 19-12-1912 officiële proefvaart, 23-12-1912 opgeleverd aan N.V. Mij. Stoomschip "Mijdrecht", Rotterdam, in beheer bij N.V. Stoomvaart Mij. "De Maas", Rotterdam.
 3-4-1914 tijdens een reis van Vlaardingen naar de Zwarte Zee in ballast uit de koers geraakt en op de Goodwinsand gestrand, na enige tijd met sleepboothulp vlot gebracht.
 3-1918 in beslag genomen volgens Droit d'Angerie en onder Amerikaanse vlag gebracht, door United States Shipping Board in beheer gegeven aan Emergency Fleet Corp.
 1919 als MIJDRECHT terug bij N.V. Stoomvaart Mij. "De Maas", Rotterdam.
 7-5-1929 verkocht aan N.V. Reederij W. Hendrik van der Zee, Rotterdam, herdoopt HELKA.

HELKA Istanbul, 4 Januari. Het Ned. stoomschip Helka had in het begin van December, op de reis van Constantza naar Bremen, speciaal na het verlaten van Gibraltar, buitengewoon zwaar weer te doorstaan. De Helka kwam hier van Bremen terug op 2 Januari en de kapitein rapporteerde, dat in de Middellandsche Zee een breuk werd ontdekt in een bodemplaat van tank no. 12, vermoedelijk een gevolg van het zware weer. Het schip is hier ondervocht en wordt nu tijdelijk gerepareerd.

2-1-1930 gearriveerd te Istanbul vanaf Bremen, onderzocht op schade en vastgesteld dat een bodemplaat van tank 12 schade had opgelopen, de schade gerepareerd te Istanbul. (sociaal-democratisch dagblad Voorwaarts, 11-1-1930).

HELKA Londen, 16 September. Uit Forte Spuria wordt gemeld, dat het Nederlandsche tankstoomschip **Helka**, van den reeder W. H. van der Zee te Stamboel, nabij kaap Peloro is gestrand.
 Messina, 16 September. De **Helka** is in de zee-engte van Messina, die het in noordelijke richting passeeren wilde, ter hoogte van den vuurtoren op een zandbank geloopen. Sleepbooten bevinden zich ter plaatse om assistentie te verleen.
HELKA Londen, 17 September. De **Helka** was op reis van Batoum naar Napels met kerosine. Er is een bergingsovereenkomst gesloten.
 Later bericht. De **Helka** is vlot gekomen na ongeveer 500 tons in lichters gelost te hebben. Vermoedelijk zullen deze weer terstond worden ingenomen nadat het schip is nagezien.

16-9-1930 (mogelijk eerder) tijdens een reis van Batoum naar Napels, geladen met kerosine, in de zee-engte bij Messina, bij Kaap Peloro, gestrand, 500 ton van de lading gelost in lichters en een dag na de stranding vlot gebracht, in dieper water onderzocht en de lading terug aan boord genomen. 19-9-1930 vertrokken naar Napels, daar onderzocht en bleek lichte schade te hebben aan de machine en aan de schroefbladen, de kiel was op verschillende plaatsen verbogen, toestemming gekregen de reis voort te zetten, 20-9-1930 te Napels. De rest van de lading gelost te Venetië, daarna in een droogdok gezet. (Krant: sociaal-democratisch dagblad Voorwaarts, 17-9-1930).

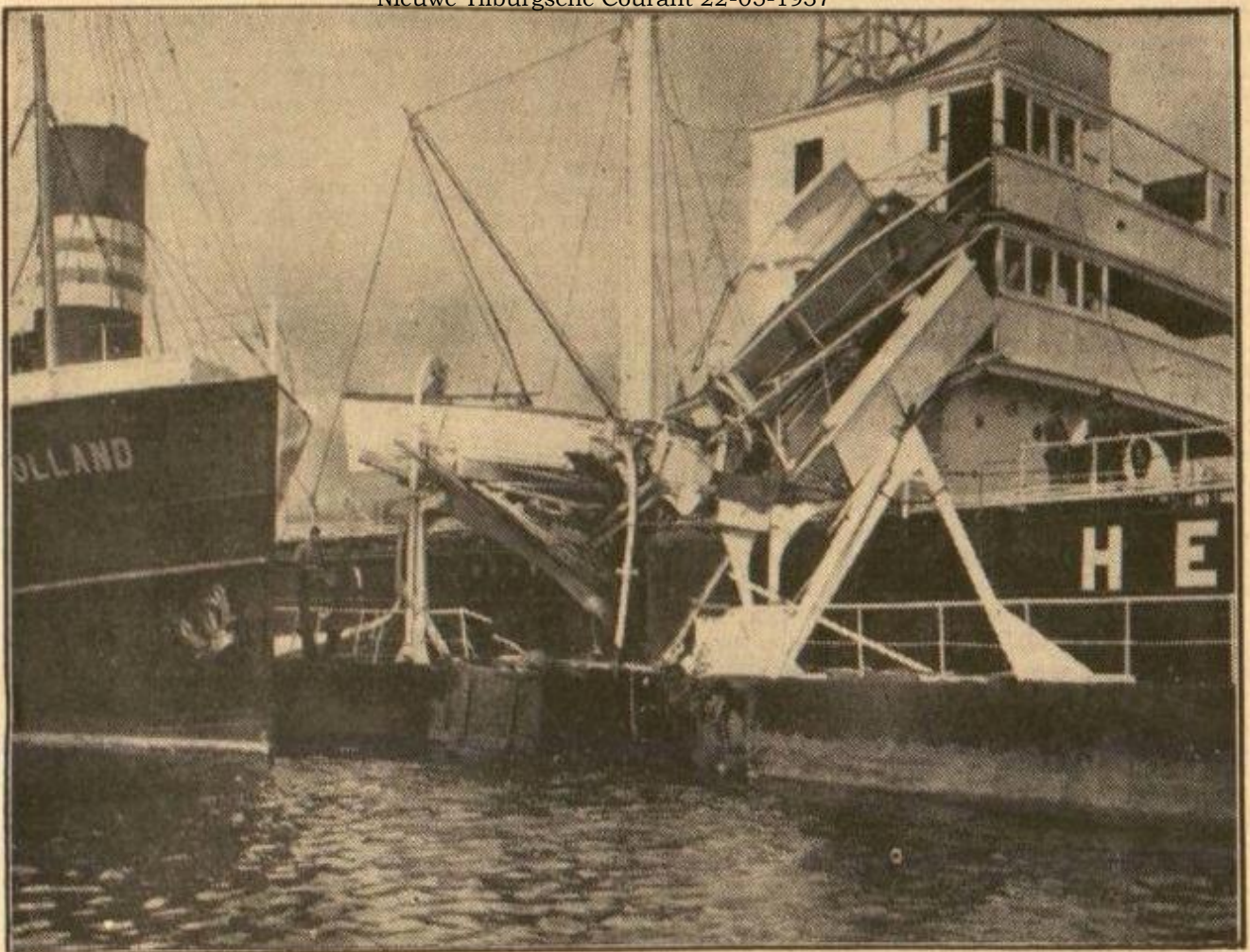
HELKA. Stamboul, 17 October. Het blijkt dat het Ned. tankstoomschip **Helka** in aanvaring is geweest met het Ital. stoomschip Maria Enrica, dat op reis is van Novorossisk naar Gibraltar v. o. met een lading tarwe. De **Helka**, welke van Triëst naar Tuapse bestemd is, lag tijdens de aanvaring voor anker. Van laatstgenoemd schip zijn aan stuurboord, ter hoogte van tank no. 1 twee platen ingedrukt. Er is echter een certificaat van zeewaardigheid afgegeven. De Maria Enrica heeft schade ter hoogte van de machinekamer.

17-10-1930 tijdens een reis van Triëst naar Tuapse, Rusland bij Istanbul in aanvaring gekomen met het s.s. MARIA ENRICA (Emanuele Bozzo & Luigi Mortola, Genua, bouwjaar 1905, 7.696 BRT, reis: Novorossiisk-Gibraltar met tarwe), deze liep lichte schade op t.h.v. de machinekamer en kon de reis naar Gibraltar voortzetten, de HELKA liep schade op t.h.v. tank 1, 19-10-1930 vertrokken na reparatie. (Krant: sociaal-democratisch dagblad Voorwaarts, 20-10-1930).

4-1932 als HELKA verkocht aan Euxine Shipping Co. Ltd., Londen-U.K., in beheer bij W.H. van der Zee, officieel nummer 162725.

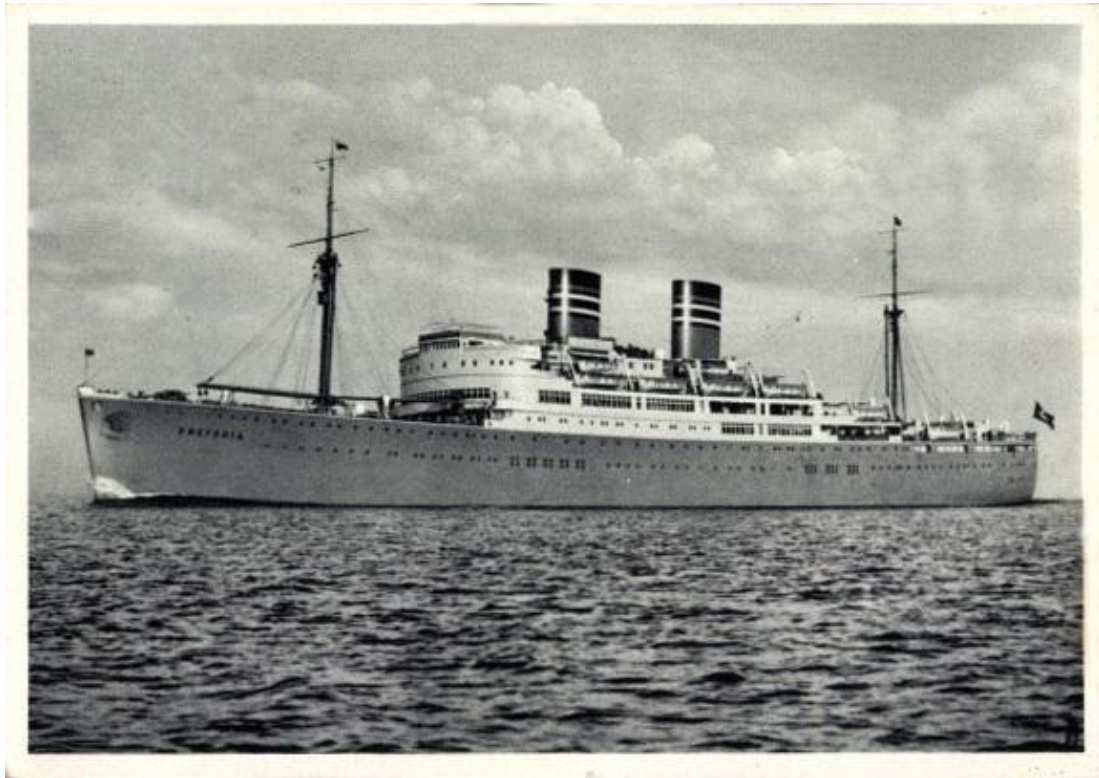
29-12-1934 bij het invaren van de haven van Constantza in aanvaring gekomen met de Ned. tanker SLIEDRECHT (N.V. Mij. Motorschip "Sliedrecht", Rotterdam, in beheer bij N.V. Stoomvaart Mij. "De Maas", bouwjaar 1924, 5.133 BRT), deze liep geen schade op.

Nieuwe Tilburgsche Courant 22-05-1937



HET ENGELSCH TANKSCHIP HELKA, dat bij Terschelling door het Duitsche passagiersschip Pretoria was aangevaren, is te IJmulden binnengesleept. De brug van de **Helka** was bij de aanvaring door midden gebroken.

20-5-1937 tijdens een reis naar Klaipeda, Finland bij slecht zicht bij lichtschip TERSCHELLINGERBANK in aanvaring gekomen met het Duitse s.s. PRETORIA, zware averij opgelopen en door de sleepboot HOLLAND van Doeksen vast gemaakt met bestemming Rotterdam, de sleep liep slechts 4 mijl/uur, vanwege de slecht staat van de HELKA naar IJmuiden gesleept voor onderzoek, had een groot gat opgelopen in tank 15 waardoor de lading gasolie wegstroomde, tank 13 leeggepompt te IJmuiden en naar Amsterdam om te lossen en onderzoek, gerepareerd door de Ned. Dok Mij. te Amsterdam, 18-6-1937 vertrokken naar Memel na reparatie. (Foto: Theo Siersdorfer, collectie M. Lindenborn/Marhisdata).



De PRETORIA (met 500 passagiers, Deutsche Ost-Afrika Linie, Hamburg, passagiersschip, bouwjaar 1936, 16.662 BRT, 14.200 APK) voer naar de Ned. Dok Mij. te Amsterdam voor onderzoek en reparatie. 9-11-1939 vertrokken van Methil in konvooi FS.34. 11-11-1939 gearriveerd te Southend. 24-11-1939 vertrokken van Southend in konvooi OA.40G naar Genua. 26-11-1939 in konvooi OG.8. 3-12-1939 te Gibraltar. 20-8-1940 vertrokken van Port Sudan in konvooi BS.3 met bestemming Bahrain. 26-8-1940 te Aden. 23-9-1940 vertrokken van Bombay in konvooi BN.6. 11-10-1940 te Suez. 15-11-1940 van Port Said in konvooi AN.7. 19-11-1940 gearriveerd te Piraeus. 4-12-1940 van Piraeus in konvooi AS.6/1. 7-12-1940 te Port Said. 24-1-1941 van Piraeus in konvooi AS.13/1. 27-1-1941 te Alexandria. 7-3-1941 van Port Said in konvooi AN.18. 11-3-1941 gearriveerd te Piraeus. 14-3-1941 van Piraeus in konvooi AS.19/1. 19-3-1941 te Port Said. 28-3-1941 van Alexandria in konvooi AN.23. 1-4-1941 gearriveerd te Piraeus. 20-4-1941 van Piraeus in konvooi AS.26/1. 23-4-1941 te Alexandria. 25-5-1941 tijdens een reis van Alexandrië naar Tobruk gezonken door een luchtaanval in de Middellandse Zee in positie 32.15 NB en 24.35 OL, het aantal opvarenden bestond uit 32 bemanningsleden en 14 kanonnières, 1 bemanningslid en een kanonnière overleefden de aanval niet, stukken van het schip en een zwemvest zijn aangespoeld bij Sollum. (Foto PRETORIA: rederijkaart/akpool.de).

ZEE 10 s.t. MYRIEL 1930-1932 tankschip PMJG

Gebouwd 1913, N.V. Rotterdamsche Droogdok Mij., Rotterdam (38)
 3.559,7 BRT 2.209,56 NRT 4.750 DWT (101,16) x 14,41 x 7,32 x 6,481 meter. 10,5 kn.,
 2 3-vuurs Schotse ketels: v.o. 409 m², 12,6 kg., de werf (#102-#103)
 1.600 IPK, T 3 cyl, T.E.M., 584, 965 en 1574 x 1066, de werf (#40).
 9-12-1912 kiel gelegd op helling 5, 9-10-1913 te water gelaten als WIELDRECHT (foto), 29-11-1913 proefvaart, 3-12-1913 opgeleverd aan Mij. s.s. "Wieldrecht", Rotterdam, in beheer bij Phs. van Ommeren.
 3-1918 te New York overgenomen door United States Customs Officials (Angary Right), 4-4-1918 in dienst gesteld bij de United States Navy, kort daarop overgedragen aan United States Shipping Board, 6-1918 in dienst. 17-6-1918 te Montevideo, Uruguay terug gegeven aan de United States Navy voor dienst bij Naval Overseas Transportation Service als #2519 (commandant W.B. Wells), na verbouwing te New York gearriveerd te Norfolk om brandstof te laden voor Frankrijk. 5-7-1918 vertrokken in konvooi. 24-7-1918 te Brest en daar gelost. 26-7-1918 vertrokken in konvooi naar New York. 20-8-1918 gearriveerd te New York, reparaties uitgevoerd. 3-9-1918 vertrokken naar Norfolk om olie te laden voor Europa. 25-9-1918 te Brest. 26-9-1918 vandaar vertrokken naar La Pallice om te lossen. 8-10-1918 vertrokken en 16 dagen later te New York, daarna voor de 3e keer brandstof gaan laden voor de Amerikaanse troepen in Frankrijk. 4-11-1918 vertrokken. 24-11-1918 te La Pallice. 17-12-1918 vertrokken voor de terugreis. 5-1-1919 te New York en weer laden voor Europa. 12-2-1919 vertrokken naar Rotterdam. 3-1919 te Rotterdam. 19-3-1919 vertrokken. 4-4-1919 te New York. 8-4-1919 overgedragen aan United States Shipping Board, Philadelphia, 10-4-1919 terug gegeven aan Phs. van Ommeren.



19-- nieuwe ketels geplaatst, v.o. 409 m², 12,65 atm. NK-11-27.

6-3-1930 verkocht aan N.V. Reederij W. Hendrik van der Zee, herdoopt MYRIEL. 8-1930 thuishaven: Rotterdam.

31-1-1931 vertrokken van Constantinopel (Istanbul), 2-2-1931 tijdens een reis van Constantinopel naar Constanza aan de grond gelopen op de Roemeense kust bij Kaap Tuzla, 10-2-1931 met behulp van bergingsvaartuigen vlot gebracht en naar Constanza gevaren.

4-1932 als MYRIEL verkocht aan Euxine Shipping Co. Ltd., Londen-U.K., in beheer bij W.H. van der Zee, officieel nummer: 163302.

13-12-1941 in de Middellandse Zee bij Egypte, in positie 31.03 NB. en 29.00 OL., getorpedeerd door de Duitse onderzeeboot U-431 en daarbij schade opgelopen, met een snelheid van 3 kn. terug gevaren naar Alexandrië, daar gerepareerd, daarna ingezet als drinkwatertanker voor de Royal Navy.

11-10-1943 vertrokken van Alexandrië in konvooi XT.5. 17-10-1943 gearriveerd te Tripoli. 17-11-1943 van Port Said in konvooi GUS.22. 23-11-1943 te Bizerta. 15-12-1943 van Algiers in konvooi GUS.24. 17-12-1943 te Gibraltar. 2-8-1944 vertrokken van Gibraltar in konvooi KMS.58. 8-8-1944 te Augusta. 10-8-1944 van Augusta in konvooi VN.58. 11-8-1944 te Napels. 12-8-1944 vertrokken van Napels in konvooi SM.1C met drinkwater. 14-8-1944 bij Operatie Dragoon (de geallieerde, amfibische landing op de Franse Middellandse Zeekust op 15 augustus 1944). 11-9-1944 in konvooi SM.8 van Napels. 14-9-1944 gearriveerd te Zuid-Frankrijk.

1948 verkocht aan "Citmar" Compagnia Italiana Trasporti Marittimi, Genua-Italië, herdoopt MIRIELLA.

1954 opgelegd te La Spezia.

3-1955 verkocht voor sloop aan Cantieri Navali del Golfo, La Spezia, Italië en daar gesloopt in 1955. (Foto: NN, collectie M. Lindenborn/Marhisdata).

ZEE 11 s.s. CAROL 1123188 1931-1932 vrachtschip

Gebouwd 1907, A. Rodger & Co., Port Glasgow (403)

3.165 BRT 2.027 NRT 5.565 DWT (100,77) x 14,94 x 7,54 x 6,405 meter. 8 kn.

2 ketels, v.o. 424 m², 11,95 atm. 1.500 IPK, T 3 cyl, T.E.M., 609, 1016 & 1651 x 1067, de werf.

11-9-1907 te water gelaten, 10-1907 opgeleverd als HELMSDALE aan Strath Steamship Company Ltd., Cardiff-U.K., in beheer bij Downing & Sutherland.

1915 in beheer bij E.C. Downing.

1931 verkocht aan W.H. van der Zee, Istanbul, vlag: Nederland, in beheer bij W.F. van der Zee, Alexandrië, herdoopt CAROL.

12-10-1932 verkocht aan Euxine Shipping Co. Ltd., Londen-U.K., herdoopt CAROL DORIAN, officieel nummer 123188.

1938 verkocht aan Chas. Strubin & Co. Ltd., Londen-U.K., herdoopt LAKE HALLWIL.

1939 verkocht aan A. Inkapööl, E. Jakobson & others, Parnü-Estland, in beheer bij A. Truuberg.

1940 door Ministry of Shipping / Ministry of War Transport in beheer gegeven aan Harper, Mathew & Co. Ltd., Londen, vlag: U.K.

1940 tijdens de inval van de U.S.S.R. in Estland verbleef het schip in de U.K. en was daar geregistreerd, officieel geregistreerd in Zweden als SIGNE voor Rederi A/B Ingman, Stockholm, in beheer bij Torsten Carlbon, Stockholm, officieel nummer 8459, 1941 in het Zweedse register herdoopt INGMAN, ten tijde van de naamsverandering was het schip niet vrijgegeven om te varen onder de Zweedse vlag.

1941 herdoopt SIGNE.

1941 herdoopt INGMAN.

1-10-1941 als INGMAN gearriveerd te Hartlepool in konvooi EC.80 (Southend-Clyde), vlag: U.K.

13-10-1941 te Loch Ewe. 3-11-1941 gearriveerd te Sydney CB (niet in konvooi). 4-12-1941 van Sydney CB, geladen met houtpulp, in konvooi SC.58 (Sydney CB-Liverpool). 20-12-1941 gearriveerd op de Clyde.

8-2-1942 van Oban in konvooi ON.64 (Liverpool-Halifax). 24-2-1942 te Halifax. 18-3-1942 van Halifax, geladen met staal en papier, in konvooi SC.75 (Halifax-Liverpool). 2-4-1942 te Loch Ewe.

13-5-1942 te Loch Ewe. 4-6-1942 gearriveerd te Sydney CB in konvooi ON.96 (19-5-1942 van Liverpool, 7-6-1942 te Halifax). 10-7-1942 van Sydney CB, geladen met hout, in konvooi SC.91 (Sydney CB-Liverpool). 23-7-1942 te Loch Ewe. 27-7-1942 gearriveerd te Hull.

9-8-1942 vertrokken van Hull in konvooi FN.781 (Southend-Methil). 14-8-1942 te Loch Ewe. 1-9-1942 gearriveerd te Halifax in konvooi ON.122 (Liverpool-diverse bestemmingen). 1-9-1942 van Halifax in konvooi HS.46. 2-9-1942 te Sydney CB. 16-10-1942 vertrokken van Sydney CB in konvooi SC.105 (New York-Liverpool), geladen met staal en pulp, ex SYDNEY COB. 12-11-1942 van Rothesay Bay. 23-11-1942 te Rochester.

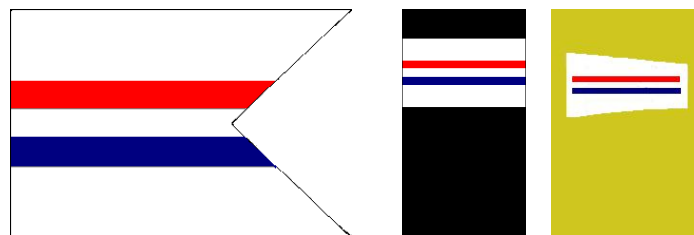
9-12-1942 te Londen. 24-12-1942 van Liverpool in konvooi ON.156 (Liverpool-New York). 10-1-1843 te St. Johns NF. 11-5-1943 van Halifax in konvooi SC.130 (Halifax-Liverpool), geladen met graan en stukgoed. 26-5-1943 te Loch Ewe.

21-12-1943 geladen met kolen te Gibraltar in konvooi KMS.35G (ex OS.61/KMS.35-Gibraltar). 22-1-1944 geladen met fosfaat van Casablanca in konvooi SL.146 (Freetown-rendez-vous met MKS.37). 2-2-1944 te Loch Ewe in konvooi (rendez-vous SL.146/MKS.37-Liverpool).

1944 in beheer bij Chr. Salvesen & Co.

7-6-1944 vertrokken van Poole Bay naar Seine Bay in konvooi Corncob.3. 8-6-1944 gearriveerd te Seine Bay. 9-6-1944 tot zinken gebracht als onderdeel van Gooseberry No.3 haven van Gold Beach, Normandië aan Franse kust. 1945 te Arromanches vlot gebracht en verkocht voor sloop, 12-8-1945 gearriveerd te Newport, gesloopt door John Cashmore Ltd.

Euxine Shipping Co. Ltd.



Euxine Shipping Co. Ltd.: vlag: wit met rood-wit-blauwe strepen, midden: schoorsteen zwart met witte band en daarin rood-wit-blauwe strepen, rechts: schoorsteen geel met vlag.

EUX 1 s.t. HELKA 1932-1941 tankschip GCTX
zie ZEE 9 HELKA

EUX 2 s.t. MYRIEL tankschip 1932-1948 tankschip GLZY
zie ZEE 10 s.t. MYRIEL

EUX 3 s.s. CAROL DORIAN 1123188 1932-1938 vrachtschip LHV B / GFJL
zie ZEE 11 CAROL

EUX 4 s.s. CHRISTINE MARIE (1) 1934-1936 vrachtschip GWPW
zie ZEE 7 s.s. CHRISTINE

EUX 5 s.s. HENDRIK (1) 1128484 1934-1935 vrachtschip GCLZ
Gebouwd 1908, R. Stephenson & Co. Ltd., Newcastle (116)
3.929 BRT 2.530 NRT

(103,85) x 15,38 x 8,29 x 6,862 meter. Officieel nummer 128484, 9 kn.

2 ketels, v.o. 430 m², 11,6 atm.

314 NHP, T 3 cyl, T.E.M., 635, 1016 & 1702 x 1143, Richardsons, Westgarth & Co. Ltd., Hartlepool.

15-7-1908 te water gelaten, 9-1908 opgeleverd als GWLADYS aan Gwladys S.S. Co. Ltd., Cardiff-U.K., in beheer bij W.T. Symonds, P. Samuel & Co. Ltd.

1911 in beheer bij P. Samuel & Co. Ltd.

1914 verkocht aan Universal Steam Navigation Co. Ltd., Cardiff-U.K., in beheer bij P. Samuel & Co. Ltd.

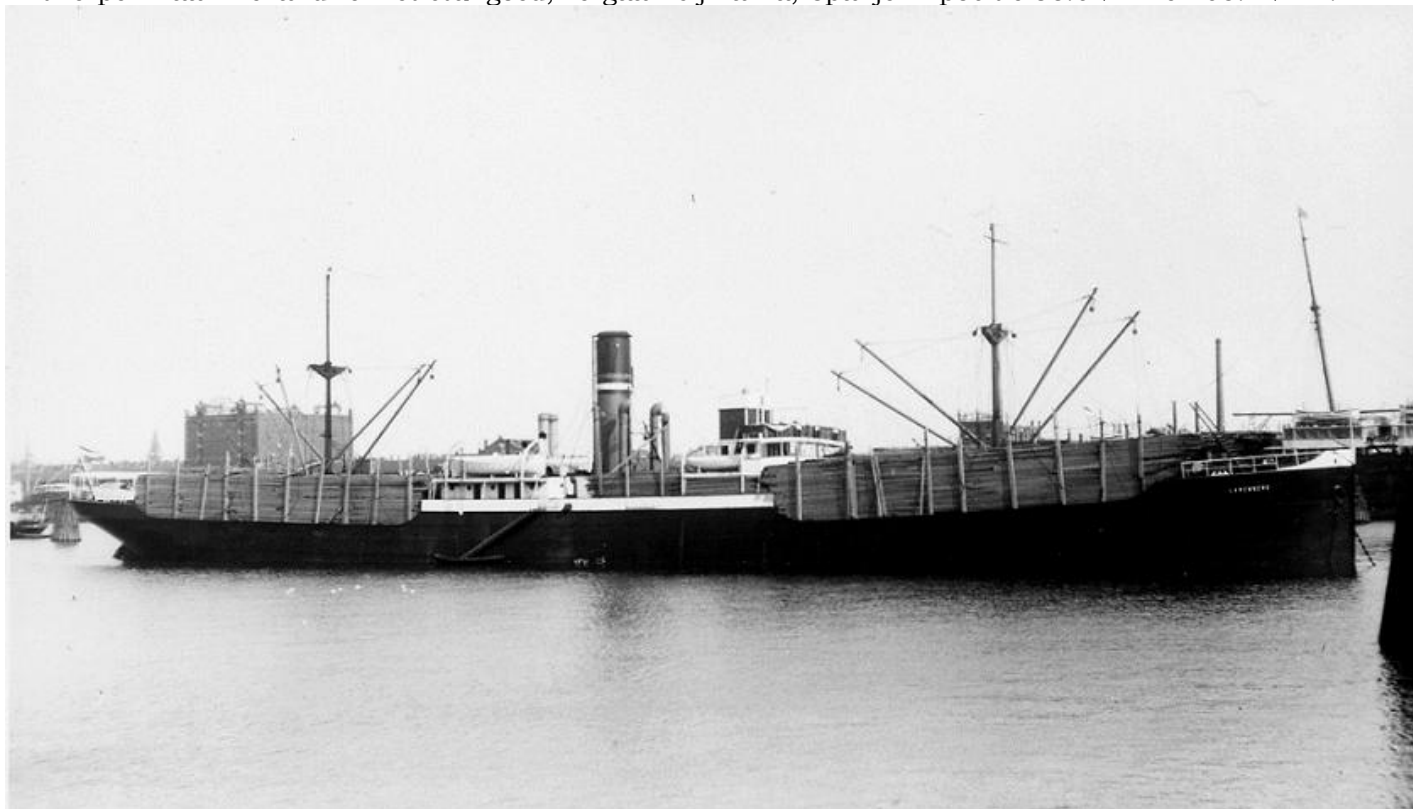
1924 verkocht aan Regier Shipping Co. Ltd., Londen-U.K., herdoopt CROMERTON.

1925 verkocht aan Anglo Commercial Shipping Co. Ltd., Londen-U.K., in beheer bij Regier Shipping Co. Ltd.

1927 verkocht aan T.E. Evans & Co. Ltd., Londen-U.K., herdoopt PURLEY DOWNS.

1930 opgelegd. 11-10-1934 van Dordrecht naar Rotterdam. 10-1934 verkocht aan Euxine Shipping Co. Ltd., Londen-U.K., 10-1934 bij N.V. Dok en Werf Maatschappij "Wilton-Fijenoord", Rotterdam vaarklaar gemaakt, herdoopt HENDRIK.

6-12-1934 vertrokken met lading stukgoed van Rotterdam voor een reis naar Piraeus en andere havens aan de Middellandse Zee, inclusief een Palestijnse haven. 15-4-1935 tijdens een reis van Rotterdam en Antwerpen naar Alexandrië met stukgoed, vergaan bij Tarifa, Spanje in positie 36.02 NB en 05.42 WL.



EUX 6 s.s. HELENA MARGARETA (2) 1164556 1935-1941 vrachtschip MKMZ

Gebouwd 1915, N.V. A. Vuijk & Zonen Scheepswerf, Capelle a/d IJssel (432)

3.316 BRT 2.063 NRT 5.375 DWT (99,58) x 14,69 x 7,62 x 6,405 meter.

10 kn.

2 3-vuurs Schotse ketels, v.o. 398 m², 12,65 atm., Palmer's Shipbuilding & Iron Ltd., Hebburn (#787 #788) NK-14.

1.200 IPK, T 3 cyl, T.E.M., 597, 965 & 1626 x 1067, G.T. Grey, South Shields.

24-12-1914 te water gelaten, 24-3-1915 opgeleverd als LARENBERG aan N.V. Stoomboot Mij. "Hillegersberg", Amsterdam, in beheer bij Vinke & Co., de 1e reis ging naar de Verenigde Staten.

1917 opgelegd te New York.

3-1918 U.S. Government requisition, in beheer bij U.S. Shipping Board onder U.S.A. vlag, 9-1919 terug bij de eigenaar.

3-2-1920 te Cardiff, door een staking van transportarbeiders daar blijven liggen, 18-5-1920 vertrokken.

1935 verkocht aan Euxine Shipping Co. Ltd., Londen-U.K., in beheer bij W.H. van der Zee, officieel nummer 164556, 20-8-1935 herdoopt HELENA MARGARETA.

4-9-1939 vertrokken van Tunis. 9-9-1939 gearriveerd te Gibraltar. 19-9-1939 van Gibraltar. 1-10-1939 te Brixham. 3-10-1939 te Downs. 6-10-1939 van Downs. 10-10-1939 gearriveerd te Rotterdam.

18-10-1939 van Rotterdam. 19-10-1939 te Southend. 22-10-1939 vertrokken in konvooi FN.25 van Southend. 24-10-1939 gearriveerd op de Tyne. 9-11-1939 van de Tyne. 20-11-1939 te Gibraltar. 1-12-1939 te Port Said. 5-12-1939 van Port Said. 11-12-1939 te Constanza. 20-12-1939 van Constanza. 27-12-1939 te Malta. 5-1-1940 te Gibraltar. 8-1-1940 van Gibraltar in konvooi HG.14 met tarwe. 18-1-1940 te Liverpool.

2-3-1940 van Liverpool. 10-3-1940 van Gibraltar. 18-3-1940 te Djidjelli. 23-3-1940 van Djidjelli. 26-3-1940 te Gibraltar. 28-3-1940 van Gibraltar in konvooi HG.24 met ijzererts. 8-4-1940 te Southend. 9-4-1940 van Southend in konvooi FN.141. 11-4-1940 te Middlesbrough.

18-4-1940 van Middlesbrough. 19-4-1940 op de Tyne. 10-5-1940 van de Tyne. 11-5-1940 van Hartlepool. 22-5-1940 te Southend in konvooi FS.175. 26-5-1940 van Southend in konvooi OA.155G met kolen. 28-5-1940 formatie konvooi OG.31. 29-5-1940 konvooi OG.31 op zee gevormd. 3-6-1940 te Gibraltar. 9-6-1940 te Tunis. 18-6-1940 van Tunis. 21-6-1940 te Oran. 26-6-1940 te Gibraltar. 4-7-1940 van Gibraltar. 22-7-1940 te Hampton Roads. 25-7-1940 te Philadelphia. 7-8-1940 te Sydney CB. 15-8-1940 van Sydney CB in konvooi SC.1, geladen met staal en schroot. 29-8-1940 op de Clyde. 24-9-1940 te Methil in konvooi WN.17.

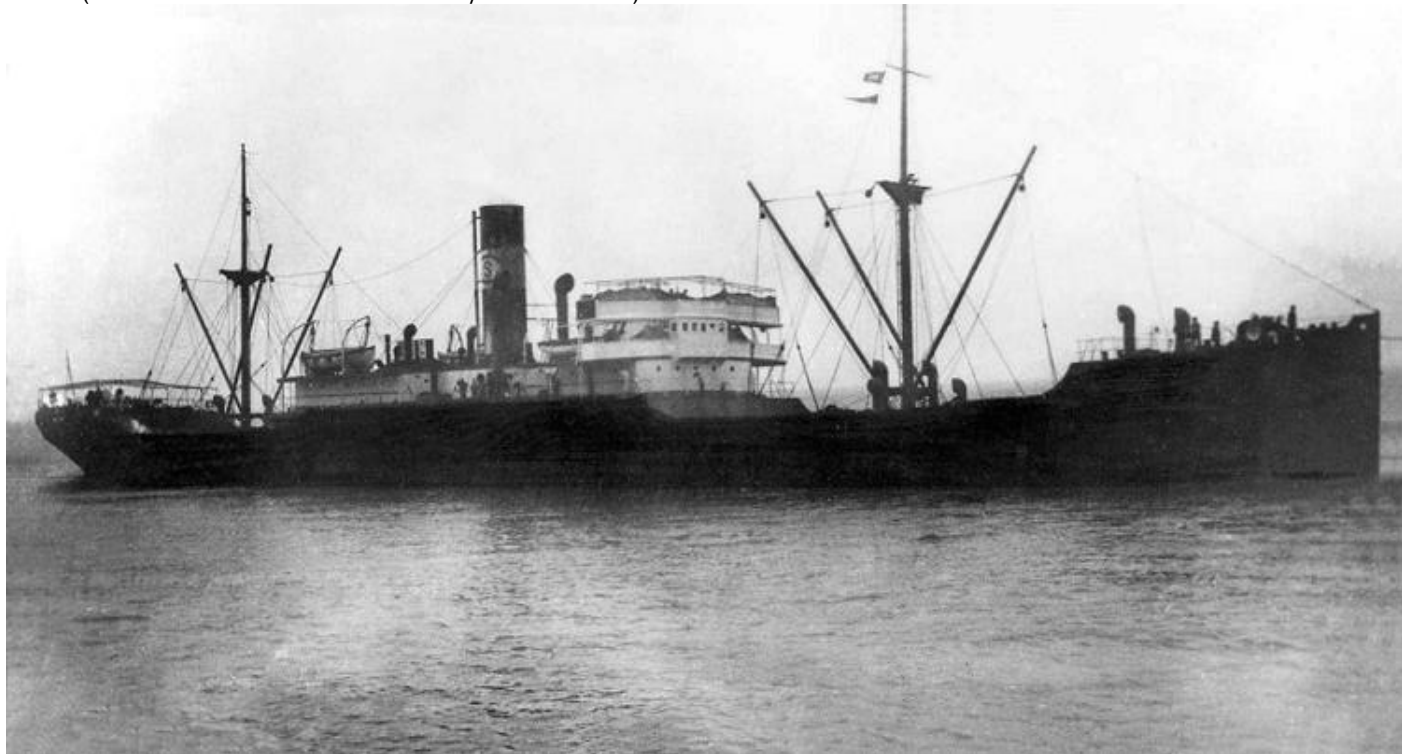
26-9-1940 van Methil in konvooi FS.292. 27-9-1940 op de Tyne. 20-10-1940 van Methil in konvooi OA.232, teruggekeerd. 21-10-1940 te Methil. 27-10-1940 vertrokken in ballast in konvooi EN.13/1 van Methil. 6-11-1940 gearriveerd te Oban achter een sleepboot nadat de machine uitviel. 18-11-1940 van Oban in konvooi OB.244. 22-11-1940 konvooi ontbonden. 11-12-1940 te Philadelphia. 23-12-1940 te Halifax.

3-1-1941 van Halifax in konvooi SC.18, geladen met staal. 19-1-1941 op de Clyde. 25-1-1941 van de Clyde in konvooi WN.75. 30-1-1941 te Methil. 6-2-1941 van Methil in konvooi FS.405. 8-2-1941 te Southend.

15-2-1941 in konvooi FN.409 van Southend. 18-2-1941 te Methil. 18-2-1941 in konvooi FS.416 van Methil. 24-2-1941 op de Tyne.

18-3-1941 van de Tyne in konvooi FN.434. 20-3-1941 te Methil. 25-3-1941 konvooi EN.91/1 in ballast van Methil. 28-3-1941 te Oban.

28-3-1941 van Oban in konvooi OG.57 (Liverpool-Gibraltar). 11-4-1941 konvooi OG.57 gearriveerd te Gibraltar. 8-4-1941 tijdens een reis van de Tyne naar Takoradi in ballast, onder bevel van Owen Thomas Jones, op circa 330 mijl ten westen van Madeira om 19:40 uur door een torpedo getroffen afkomstig van de Duitse onderzeeër U-107 (Günter Hessler), gezonken in positie 33.00 NB en 23.52 WL., 27 van de 36 opvarenden zijn vermist, 14-4-1941 de overlevenden, 7 bemanningsleden en 2 kanonniërs, zijn aan boord genomen van de Royal Navy tanker CAIRNDALE (Stanley Guy Kent) en 5 dagen later aan wal gezet te Gibraltar. Kapitein Owen Thomas Jones ontving de onderscheiding "Lloyd's War Medal For Bravery at Sea". (Foto: collectie M. Lindenborn/Marhisdata).



EUX 7 s.s. W. HENDRIK 1139235 1937-1940 vrachtschip GLDY

Gebouwd 1925, Furness Shipbuilding Co. Ltd., Haverton Hill-on-Tees (78)

2.711 BRT 2.711 NRT 4.360 DWT 115,06 (109,93) x 15,91 x 9,15 x 7,352 meter. 8 kn.

2 ketels, v.o. 537 m², 12,65 atm.

376 NHP, T 3 cyl, T.E.M., 648, 1067 & 1753 x 1219, Richardsons, Westgarth & Co. Ltd., Middlesbrough.

26-1-1925 te water gelaten, 3-1925 opgeleverd als TYNEBRIDGE aan North of England S.S. Co. Ltd., West Hartlepool-U.K., in beheer bij Crosby, Magee & Co., West Hartlepool, officieel nummer 139235.

1930 in beheer bij Crosby, Son & Co.

1934 verkocht aan New Era S.S. Co. Ltd., Newcastle-U.K., in beheer bij F.S. Dawson Ltd., herdoopt MARY WALTON.

1937 verkocht aan Euxine Shipping Co. Ltd., Newcastle-U.K., in beheer bij W.H. van der Zee, herdoopt W. HENDRIK.

19-11-1939 vertrokken van Port Said met ijzererts in konvooi HG.9. 8-12-1939 gearriveerd te Liverpool.

27-1-1940 van Southend in konvooi OA.80G. 31-1-1940 formatie konvooi OG.16. 31-1-1940 vanaf

Trevona in konvooi OG.16. 5-2-1940 te Gibraltar. 25-2-1940 in konvooi HG.20 met ijzererts. 6-3-1940 te

Liverpool. 17-4-1940 in konvooi FS.148 van de Tyne. 19-4-1940 te Southend. 20-4-1940 in konvooi

OA.133GF van Southend. 22-4-1940 formatie konvooi OG.27F. 22-4-1940 konvooi OG.16 gevormd op zee,

geladen met stukgoed. 28-4-1940 te Gibraltar. 12-5-1940 in konvooi HG.30F met erts van Gibraltar. 20-5-

1940 te Liverpool. 7-6-1940 in konvooi FS.190 van de Tyne. 9-6-1940 te Southend. 10-6-1940 in konvooi

OA.165 geladen met kolen van Southend. 12-6-1940 konvooi verspreid en naar Nantes. 22-6-1940 in

konvooi OB.172 van Liverpool. 26-6-1940 konvooi opgeheven in positie 46.55 NB. en 20.33 WL. 23-7-1940

in konvooi HX.60 met ijzererts van Halifax. 7-8-1940 te Liverpool. 25-9-1940 in konvooi OB.219 met kolen

van Liverpool. 30-9-1940 konvooi opgeheven in positie 57.11 NB. en 29.32 WL. en naar Montréal.

21-11-1940 vertrokken in konvooi HX.90, met staal en hout geladen van Halifax. 5-12-1940 konvooi

gearriveerd te Liverpool. 3-12-1940 tijdens een reis van Halifax naar de Tyne gebombardeerd door een

Duits vliegtuig en gezonken in positie 56.26 NB. en 12.20 WL., 5 van de 35 opvarenden zijn vermist. (Foto

TYNEBRIDGE: collection of Harold Appleyard/teesbuiltships.co.uk).

EUX 8 s.s. CHRISTINE MARIE (2) 1144661 1938-1947 vrachtschip GDKW

Gebouwd 1919, Flensburger Schiffsbau Ges., Flensburg (351)

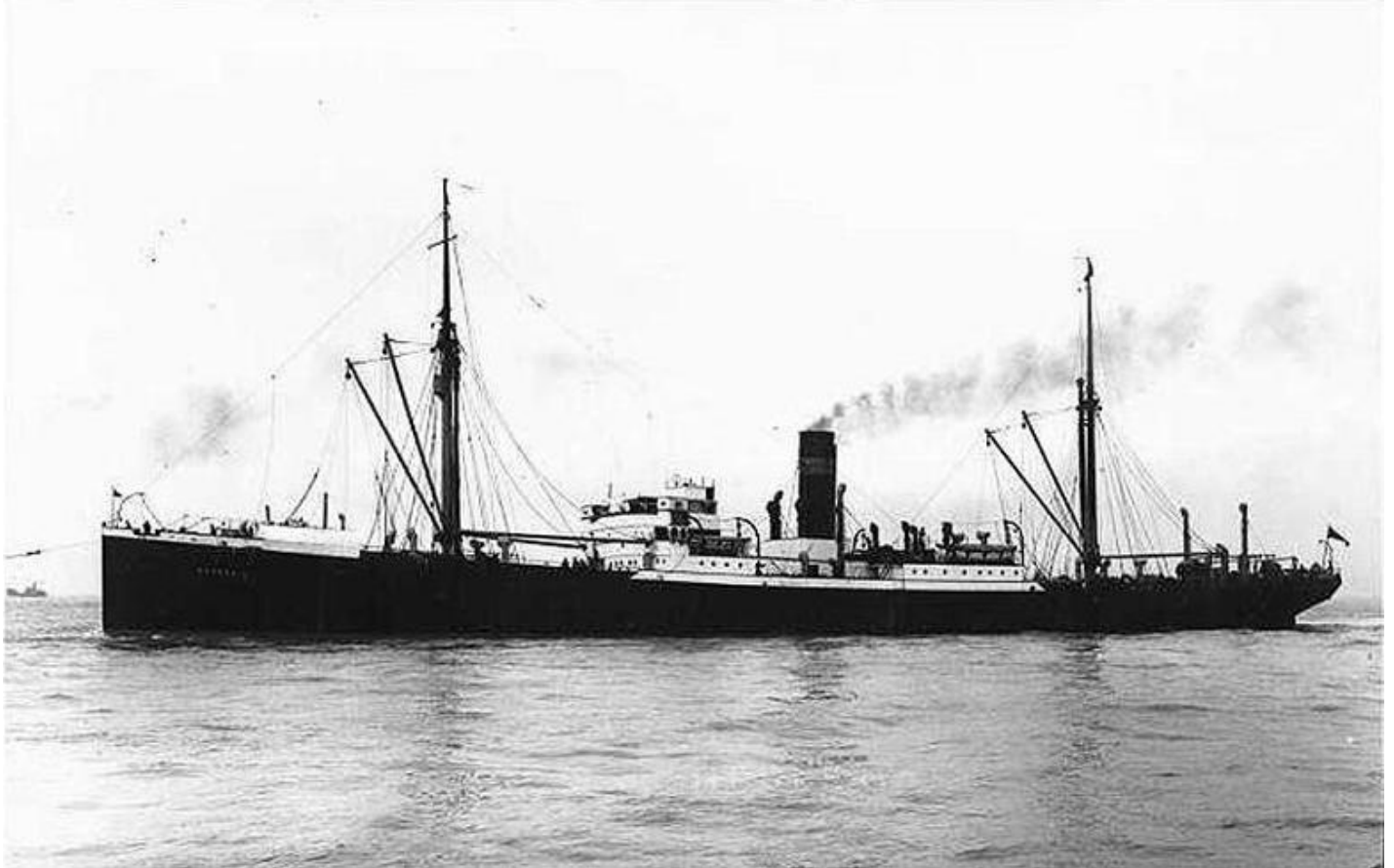
3.895 BRT 2.380 NRT DWT 121,82 (117,25) x 15,86 x 7,55 x 6,989 meter.

Officieel nummer 144661, 12 kn.

3 ketels, v.o. 668 m², 13 atm. 530 NHP, T 3 cyl, T.E.M., 730, 1179 & 1930 x 1219, de werf.

Kiel gelegd als PATRIA voor Hamburg-Amerika Linie, tijdens de 1^e wereldoorlog niet afgebouwd, 19-5-1919 te water gelaten, 9-12-1919 opgeleverd als PATRIA, 15-7-1920 tot krijgsbuit verklaard door Engeland, overgedragen aan The Shipping Controller, in beheer gegeven aan Royal Mail Steam Packet Company, Londen, officieel nummer 144661.

1921 verkocht aan British & South American Steam Navigation Co. Ltd., Liverpool-U.K., in beheer bij R.P. Houston & Co., herdoopt HESPERIA.



1931 in beheer bij Houston Line (London) Ltd.

3-1938 verkocht aan Euxine Shipping Co. Ltd., Liverpool-U.K., in beheer bij W.H. van der Zee, herdoopt CHRISTINE MARIE.

15-12-1939 vertrokken van Cardiff. 16-12-1939 gearriveerd te Milford Haven. 17-12-1939 vertrokken van Milford Haven in konvooi OB.54, geladen met kolen. 19-12-1939 konvooi opgeheven en alleen verder naar Buenos Aires. 20-1-1940 gearriveerd te Buenos Aires. 22-1-1940 te Villa Constitucion. 31-1-1940 te Santa Fe. 4-2-1940 van Santa Fe. 8-2-1940 van Montevideo. 12-3-1940 van de Kaapverdische Eilanden. 27-3-1940 te Downs.

29-5-1940 te Brixham in konvooi OA.157. 31-5-1940 konvooi opgeheven. 6-6-1940 te Las Palmas. 13-6-1940 van Las Palmas. 19-6-1940 te Freetown. 27-6-1940 van Freetown. 20-8-1940 te Milford Haven.

22-8-1940 van Liverpool in konvooi OB.202 met kolen. 24-9-1940 te Freetown. 9-10-1940 van Freetown in konvooi SL.51S met ijzererts. 31-10-1940 te Liverpool met stormschade.

16-2-1940 van de Clyde in konvooi OG.53. 1-3-1941 te Gibraltar. 9-3-1941 te Freetown. 23-3-1941 van Freetown in konvooi SL.69 met erts, uit konvooi geraakt. 22-4-1941 op de Clyde.

26-5-1941 van Liverpool in konvooi OG.63. 7-6-1941 te Gibraltar. 18-6-1941 te Freetown. 3-7-1941 van Freetown in konvooi SL.80 met ijzererts. 29-7-1941 te Liverpool.

20-10-1941 van St. Michaels. 3-11-1941 te Halifax. 24-3-1942 van Halifax in konvooi SC.76 met ijzererts. 10-4-1942 te Belfast Lough. 11-4-1942 in konvooi BB.160 naar Milford Haven. 13-4-1942 te Cardiff.

29-4-1942 van Cardiff. 21-5-1942 van Milford Haven in konvooi OS.29 met kolen naar Freetown, teruggekeerd.

16-6-1942 van Liverpool in konvooi ON.104 naar Boston met kolen. 3-8-1942 van New York. 19-8-1942 van Hampton Roads in konvooi KS.532 naar Key West, teruggekeerd. 26-8-1942 van Hampton Roads. 27-8-1942 te New York. 30-8-1942 van New York in konvooi NG.301. 6-9-1942 te Guantanamo. 13-9-1942 te Trinidad in konvooi GAT.3.

27-9-1942 van Trinidad in konvooi TAG.9 in ballast. 2-10-1942 te Guantanamo. 31-10-1942 van Guantanamo in konvooi GN.16. 9-11-1942 te New York. 4-12-1942 van New York in konvooi SC.112 met suiker. 25-12-1942 te Liverpool.

28-3-1943 van Liverpool in konvooi ONS.2. 19-4-1943 te Halifax. 19-4-1943 van Halifax in konvooi HF.49. 21-4-1943 te St. John NB. 11-5-1943 van Halifax in konvooi SC.130 met stukgoed en munitie. 26-5-1943 te Loch Ewe.

4-7-1943 van Oban in konvooi ONS.12. 18-7-1943 te Halifax. 19-7-1943 van Halifax in konvooi HF.66. 21-7-1943 te St. John NB. 21-8-1943 van Halifax in konvooi SC.140 met graan, stukgoed en munitie. 4-9-1943 te Loch Ewe., 6-9-1943 te Methil in konvooi WN.475A. 8-9-1943 te Southend in konvooi FS.1214.

10-10-1943 van Liverpool in konvooi ONS.20. 26-10-1943 te Halifax. 19-11-1943 van Halifax in konvooi SC.147 met houtpulp. 4-12-1943 te Liverpool. 6-12-1943 van Milford Haven in konvooi WP.442.

2-1-1944 van Valencia, 4-1-1944 te Gibraltar.

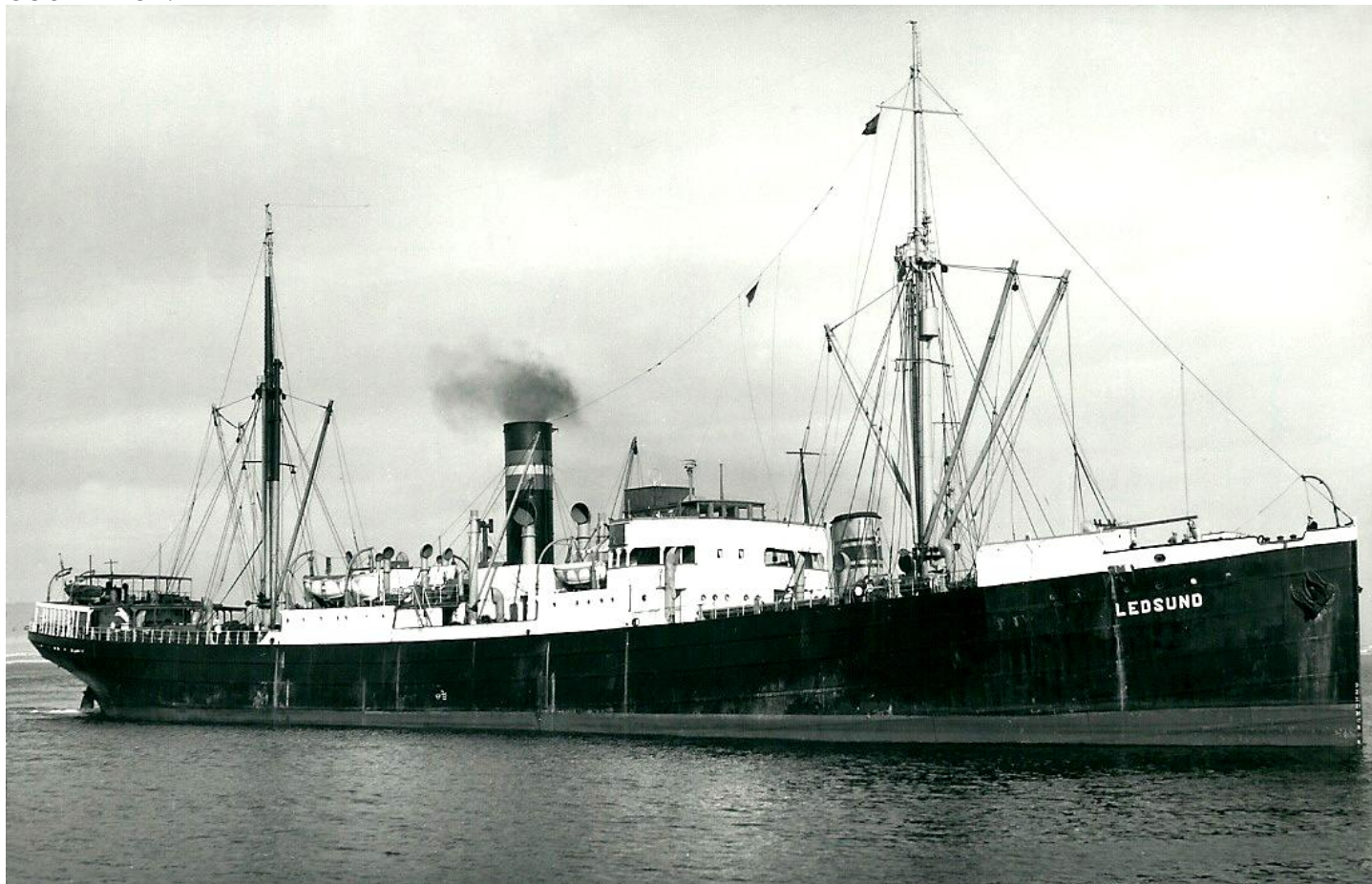
11-2-1944 van Milford Haven in konvooi ONS.29 naar St. John NB. 29-3-1944 van Halifax in konvooi SC.156 met hout en koper. 14-4-1944 te Liverpool.

3-6-1944 van Liverpool in konvooi ON.239. 1-7-1944 van Botwood. 2-7-1944 te St. Johns NF. 22-7-1944 van St. Johns NF naar Liverpool in konvooi HX.300 met houtpulp. 3-8-1944 te Loch Ewe. 5-8-1944 te Methil in konvooi WN.616.

4-12-1944 van Milford Haven in konvooi OS.97KM met kolen. 7-12-1944 in positie 45.36 NB. en 11.40 WL. alleen verder. 13-12-1944 te Algiers. 25-12-1944 te Gibraltar. 30-12-1944 te Valencia. 5-1-1945 van Gibraltar in konvooi MKS.75G met sinaasappels. 15-1-1945 te Downs. 15-1-1945 van Southend in konvooi FN.1603 17-1-1945 gearriveerd op de Tyne, tijdens de reis in aanvaring gekomen. 22-4-1945 te Middlesbrough in konvooi FS.1788. 30-4-1945 van Middlesbrough in konvooi FS.1794. 2-5-1945 te Southend. 4-5-1945 in konvooi WVC.142 van Southend naar St. Helens Roads. 19-5-1945 in konvooi VWC.161 van Le Havre. 20-5-1945 te Solent. 20-5-1945 in konvooi TBC.164 van Southend. 23-5-1945 te Milford Haven.

8-6-1945 van Liverpool. 16-6-1945 te Oran. 16-6-1945 van Oran. 19-6-1945 te Marseille. 2-7-1945 van Marseille. 5-7-1945 te Gibraltar. 6-7-1945 van Gibraltar. 7-7-1945 te Lissabon. 19-7-1945 van Lissabon. 25-7-1945 gearriveerd op de Clyde.

1947 verkocht aan Cargueros Panamenos S.A., Panama, in beheer bij Lambert Bros. Ltd., herdoopt COSTA RICA.



1947 verkocht aan Rederi A/B Ledsund, Mariehamn-Finland, in beheer bij Uno Adolfsson, herdoopt LEDSUND. 1952 in beheer bij Paul Kähre. 1956 in beheer bij Leonard Johnsson.

1959 verkocht voor sloop naar Hong Kong, 21-11-1959 gearriveerd te Hong Kong, gesloopt door Omega Shipping Co. te Hong Kong. (Foto HESPERIA: bandcstaffregister.co.uk. Foto LEDSUND: Bangsbo Museum/7seasvessels.com).

EUX 9 s.s. HENDRIK (2) 5225930 1946-1962 vrachtschip GMXG

Gebouwd 1946, Wm. Pickersgill & Sons Ltd., Sunderland (303)

2.270 BRT 1.128 NRT 3.500 DWT

100,73 (96,43) 13,78 x 8,84 x 5,909 meter. Officieel nummer 180978, 4 ruimen, G 6.768 m³, B 6.425 m³, koelruimte 31 m³, laadbomen: 2 van 10 ton, 2 van 5 ton en 4 van 3 ton SWL, 495 ton bunkers, 11,5 kn.

2 ketels, v.o. 505 m², 15,5 atm.

1.800 IPK, T 3 cyl, T.E.M., 521, 838 & 1448 x 991, N.E. Marine Eng. Co. (1938) Ltd., Sunderland.

26-7-1946 te water gelaten, 10-1946 opgeleverd als HENDRIK aan Euxine Shipping Co. Ltd., Londen-U.K.

1962 verkocht aan Marservicio Compañía Naviera S.A., Panama, p/a Euxine Shipping Co. Ltd., Londen, herdoopt MARLINDO.

1966 verkocht aan Marcrecida Compañía Naviera S.A., Panama, thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland, p/a M.J. Lemos & Co. Ltd., Londen, herdoopt NAFTILOS.

1970 verkocht aan Naviera Amazonica Peruana S.A., Lima, thuishaven: Iquitos-Peru, herdoopt YACU-MAMA.

19-6-1974 tijdens een reis met stukgoed van Callao naar Iquitos aan de grond gelopen op de Amazone bij Ilha Jupatituba op circa 70 mijl van Belem, in tweeën gebroken, later gesloopt.



HENDRIK, rederijkaart



EUX 10 s.s. HELKA (4) 5146976 1947-1967 vrachtschip GBJs
Gebouwd 1947, Burntisland Shipbuilding Co. Ltd., Burntisland (322)
2.111 BRT 1.107 NRT 3.640 DWT 98,64 (95,16) x 13,44 x 8,87 x 6,001 meter.
Officieel nummer 181813, 4 ruimen, G 6.778 m³, B 6.252 m³ koelruimte 44 m³, 2 laadbomen van 10 ton, 2 van 5 ton en 4 van 3 ton SWL, 522 ton bunkers, 11,5 kn.
2 ketels, v.o. 518 m², 15,5 atm.
1.230 IPK, T 3 cyl, T.E.M., 495, 813 & 1422 x 991, Hall, Russell & Co. Ltd., Aberdeen.
27-9-1947 te water gelaten, 12-1947 opgeleverd als HELKA aan Euxine Shipping Co. Ltd., Londen-U.K.
1967 verkocht aan Starko Shipping Co. S.A., Panama, thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland, p/a Gregorios Perdikis, Athene, herdoopt ANNA-MARIA.

18-7-1971 gearriveerd te Piraeus en opgelegd.

1972 verkocht voor sloop aan Vas. Papakostas, gesloopt te Bakopoulos Yard, Eleusis, de sloop begon augustus 1972, gesloopt in 1972. (Foto ANNA-MARIA: 7seasvessels.com).



EUX 11 s.s. HENZEE 5148297 1948-1964 vrachtschip GBVD

Gebouwd 1948, Wm. Pickersgill & Sons Ltd., Sunderland (310)

2.372 BRT 1.184 NRT 3.760 DWT 100,69 (94,49) x 13,72 x 8,84 x 5,909 meter.

Officieel nummer 182000, G 6.681 m³, B 6.186 m³, 585 ton bunkers, 11,5 kn.

2 ketels, v.o. 505 m², 15,5 kn.

1.260 IPK, T 3 cyl, T.E.M., 521, 838 & 1448 x 991, N.E. Marine Eng. Co. (1938) Ltd., Sunderland.



10-5-1948 te water gelaten, 8-1948 opgeleverd door als HENZEE aan Euxine Shipping Co. Ltd., Londen-U.K.

16-6-1953 gearriveerd Maashaven te Rotterdam vanaf Port Sudan. 18-12-1958 gearriveerd Maashaven NZ te Rotterdam, 20-12-1958 van Rotterdam naar Antwerpen. 27-2-1959 van Bremen bij RSM in de Maashaven. 26-10-1959 te Rotterdam vanaf Bremen. 28-10-1959 te Rotterdam vanaf Hamburg. 18-3-1960 vertrokken naar Antwerpen. 21-5-1960 van Antwerpen bij RSM in de Maashaven. 23-7-1960 bij RSM in de Maashaven te Rotterdam. 28-9-1960 bij RSM in de Maashaven te Rotterdam, 28-9-1960 naar Londen. 16-12-1960 gearriveerd Maashaven te Rotterdam. 7-5-1961 gearriveerd bij RSM in de Maashaven te Rotterdam. 6-7-1961 bij RSM in de Maashaven te Rotterdam. 13-9-1961 verwacht te Rotterdam. 26-11-1961 verwacht te Rotterdam. 26-2-1961 in de Maashaven te Rotterdam. 4-7-1962 verwacht te Rotterdam.

5-9-1962 verwacht te Rotterdam. 4-11-1962 gearriveerd Rijnhaven West. 7-1-1963 gearriveerd Verolme, Botlek.

1964 verkocht aan Olga Shipping Co. S.A., Panama, thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland, p/a Dimitri Xanthopoulos & Co., Athene, herdoopt OLGA.

1969 verkocht aan Nestor Compañía Naviera S.A., Panama, thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland, p/a Navarinon Shipping & Commercial Enterprises S.A., Piraeus, herdoopt NESTOR.

19-1-1977 vertrokken van Ploce naar Augusta, 1977 naar Port Harcourt, 14-7-1977 gearriveerd te Piraeus, zou aanvankelijk voor sloop zijn verkocht naar Pakistan voor \$94,75 per L/T, 1977 verkocht voor sloop aan Tzonis Ltd., de sloop te Elefsis, Griekenland begon 20-7-1977. (Foto: HENZEE: NN/collectie T. v.d. Zee, onder: Skyfotos/transportsofdelight.smugmug.com).



EUX 12 s.s. HENDI (2) 5105441 1954-1962 vrachtschip

Gebouwd 1947, Burntisland Shipbuilding Co. Ltd., Burntisland (318)

2.023 BRT 1.072 NRT 3.700 DWT 98,67 (92,97) x 13,57 x 8,87 x 6,011 meter.

G 6.812 m³, 6.260 m³, koelruimte 44 m³, 1 laadboom van 10 ton en 2 van 5 ton SWL, 11,5 kn.

2 ketels, v.o. 518 m², 15,5 atm.

1.200 IPK, 895 kW, T 3 cyl, T.E.M., 495, 812 & 1422 x 990, Hall, Russell & Co. Ltd., Aberdeen.

10-9-1946 te water gelaten, 2-1947 opgeleverd als MEMNON aan Egyptian Shipping Co. S.A.E., Alexandria-Egypte, in beheer bij Euxine Shipping Co. Ltd., Londen, 2.016 BRT, 1.134 NRT, roepsein SUDT.

1950 verkocht aan Rederi A/B Transmark, Gothenborg-Zweden, in beheer bij G. Carlsson, herdoopt BOREN.

1954 verkocht aan Euxine Shipping Co. Ltd., Londen-U.K., herdoopt HENDI.

1962 verkocht aan Maritime Enterprise Co., Monrovia, thuishaven en vlag: Panama, herdoopt ERIKA.

1964 verkocht aan S. Baxevanis, Piraeus-Griekenland, herdoopt STEFANOS M.

1969 verkocht aan Velba Maritime Corp., Panama, thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland, p/a Velcos Maritime Corp., Piraeus (Costas Velissarios, Piraeus), herdoopt VELBA.

1971 verkocht aan Velan Shipping Co. Ltd., thuishaven en vlag: Famagusta-Cyprus, p/a Velcos Maritime Corp., Piraeus (Costas Velissarios, Piraeus).

3-8-1973 bij het aanlopen van de haven van Alexandrië aan de grond gelopen, 1973 herdoopt DIRFUS (gerapporteerd), 26-1-1974 vertrokken naar Piraeus om gesloopt te worden, gesloopt in 1974. (Foto: Skyfotos/internet).

EUX 13 m.s. DUNSTER 5354901 1968-1969 vrachtschip VPIW

Gebouwd 1954, Lithgows Ltd., Port Glasgow (1084)

5.295 / 7.701 BRT 2.651 / 4.192 NRT 9.350 / 10.351 DWT

138,64 (131,07) x 17,73 x 11,38 x 7,777 / 8,298 meter. 4 ruimen, G 16.336 m³, B 15,143 m³, laadbomen: 1 van 30 ton, 6 van 10 ton en 4 van 5 ton SWL, 1.033,5 ton bunkers, 12,5 kn.

3.300 EPK, 2.462 kW, 4 cyl, 2 tew, 600 x 2320, Doxford, R. Rowan & Co. Ltd., Glasgow.

21-6-1954 te water gelaten, 10-1954 opgeleverd (LR) als TEMPLE LANE (foto) aan Temple S.S. Co. Ltd., Londen-U.K., in beheer bij Lambert Brothers Ltd., Londen.

1968 verkocht aan Euxine Shipping Co. Ltd., Londen-U.K., in beheer bij Lambert Brothers Ltd., Londen, herdoopt DUNSTER.

1969 verkocht aan Leopard Shipping Co. (1969) Ltd., Gibraltar, thuishaven: Hong Kong, vlag: U.K., herdoopt DEUTERORNIS.



1971 verkocht aan Felicity Shipping Co. S.A., Piraeus-Griekenland, in beheer bij Navarino Shipping & Transport Co. Ltd., herdoopt HUMANITY.

1973 verkocht aan Fidelity Maritime Co. Ltd., Nicosia, vlag: Cyprus, herdoopt LAURICE FIDELITY.

1974 verkocht aan East Aegean Navigation S.A., Panama, herdoopt AEGEAN NAVIGATOR.

1977 verkocht aan Northwave Navigation S.A., Panama, thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland, p/a G. Spanos Maritime & Trading Co. Ltd., Piraeus, herdoopt NORTH WAVE.

11-4-1978 gearriveerd te Alexandrië vanaf Rijeka en opgelegd.

13-6-1978 te Alexandrië betrokken bij een aanvaring.

23-1-1981 te Alexandrië betrokken bij een aanvaring met de PANAGIS K (5218987, Seatime Shipping Inc., Panama, bouwjaar 1959, 4.381 BRT) tijdens slecht weer.

21-4-1981 gerapporteerd dat het schip te Alexandrië was gestrand en volgelopen, gesloopt in 1985. (Foto: M. Cranfield/Shipspotting, 6-1969, in charter British India, Avonmouth, Bristol.



EUX 14 m.s. TEMPLE ARCH 6925068 1969-1978 bulkcarrier GZZH

Gebouwd 1969, A/S Horten Verft, Horten (166)

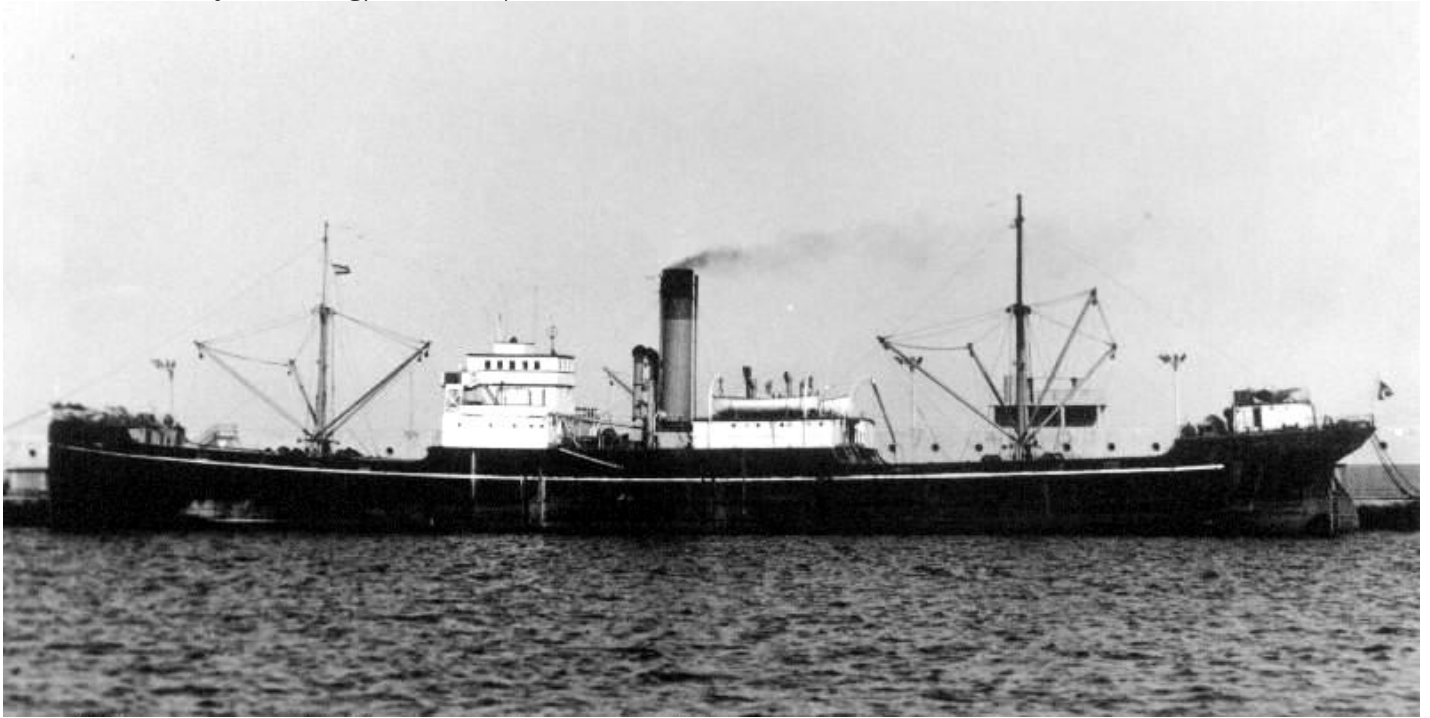
13.543 BRT 7.991 NRT 22.300 DWT 160,86 (150,88) x 22,92 x 13,09 x 9,767 meter.

Officieel nummer 338023, 6 ruimen, G 27.102 m2, B 25.673 m3, 3 kranen van 10 ton SWL, 1.422,5 ton bunkers, 15 kn.
 10.000 EPK, 7.460 kW, 2 x 9 cyl, 2 tew, 362 x 470, vertraagd naar 1 schroef, Ruston & Hornsby, English Electric Diesels Ltd., Ruston Eng. Division, Lincoln.
 30-5-1969 te water gelaten, 4-11-1969 opgeleverd als TEMPLE ARCH aan Euxine Shipping Co. Ltd., Londen-U.K., in beheer bij Scottish Ship Management Ltd., Glasgow voor Lambert Brothers Ltd., Londen.
 1973 nieuwe machines geplaatst bij Amsterdamse Droogdok Maatschappij, Amsterdam, 12.000 EPK, 8.952 kW, 2 x 9 cyl, 4 tew, 410 x 470, vertraagd naar 1 schroef, Werkspoor 8TM410, Stork-Werkspoor Diesel B.V., Amsterdam NE-12/73, 15 kn.
 1975 in beheer bij Whitco Marine Services Ltd., Londen.
 1977 in beheer bij Salén U.K. Ship Management Ltd.
 1978 verkocht aan Jacamar Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, p/a Pac Marine Inc., herdoopt SOLITAIRE.
 1978 verkocht aan Leila Maritime Co. Ltd., Cyprus, in beheer bij Mediterranean Shipping Co. S.A., herdoopt LEILA.
 1988 verkocht aan Silver Dolphin S.A., Panama, in beheer bij Petra Navigation & International Trading Co. Ltd., Amman, herdoopt GHADEER.
 1993 verkocht aan Tourist International Investments Co. Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Petra Navigation & International Trading Co. Ltd., Amman.
 1993 verkocht aan Royal Kris Maritime S.A., Panama, in beheer bij Thai Shipping & Chartering Co. Ltd., Bangkok, herdoopt ROYAL KRIS.
 1994 verkocht voor sloop naar China, 6-8-1994 vertrokken van Inchon naar China om gesloopt te worden. (Foto: T. v.d. Zee).



EUX B1 s.s. MODESTA 1139187 1941-1942 vrachtschip
 Gebouwd 1917, J. Priestman & Co., Sunderland (258)
 3.830 BRT 2.271 NRT 6.200 DWT 109,10 (105,66) x 15,44 x 7,93 x 6,557 meter.
 2 ketels, v.o. 425,5 m2, 12,64 atm.
 1.930 IPK, T 3 cyl, T.E.M., 622, 1028 & 1701 x 1143, N.B. Marine Engineering Co. Ltd., Sunderland.
 15-9-1916 te water gelaten, 1-1917 opgeleverd als MODESTA aan Gulf Line Ltd., Londen-U.K., in beheer bij Furness, Withy & Co. Ltd., officieel nummer 139187.
 1920 verkocht aan A/S Ivar Anton Christensens Rederi, Christiania-Noorwegen.
 1923 verkocht aan A/S Ivarans Rederi, Christiania-Noorwegen.
 1926 verkocht aan Leeston Shipping Co. Ltd., Londen-U.K., in beheer bij Chubb & Holley, Cardiff.
 1933 verkocht aan J.W. Paulin, Wiborg-Finland.
 1940 thuishaven: Åbo-Finland.
 9-4-1940 vertrokken onder Britse vlag van Noorwegen in konvooi HN.25. 12-4-1940 gearriveerd te Methil.
 15-5-1940 van Middlesbrough in konvooi FS.171. 17-5-1940 te Southend. 18-5-1940 van Southend in konvooi OA.150G met cokes, bestemming Santos. 19-5-1940 in konvooi OG.30. 26-5-1940 te Gibraltar.
 1941 door het Ministry of War Transport in beheer gegeven aan Euxine Shipping Co. Ltd., thuishaven: Glasgow-U.K.
 4-11-1941 van de Clyde in konvooi ON.33., 7-11-1941 terug te Loch Ewe. 9-11-1941 van Liverpool in konvooi ON.35, teruggekeerd. 15-11-1941 van Liverpool in konvooi ON.37 met bestemming Halifax. 30-11-1941 konvooi uiteen in positie 59.10 NB. en 20 WL.
 25-4-1942 tijdens een reis van Trinidad via St. Thomas, Virgin Islands naar New York zonder escorte, geladen met 5.800 ton bauxiet, onder bevel van James Robertson Murray, om 05:17 uur gemist door een door de U-108 gelanceerde torpedo, om 08:31 uur getroffen in ruim II door een torpedo die de Duitse

onderzeeër U-108 (Klaus Scholtz) lanceerde, binnen 12 minuten gezonken op circa 110 mijl te noordwesten van Bermuda, in positie 33.40 NB. en 63.10 WL., de kapitein, 16 bemanningsleden en 1 kanonnier vermist, 19 bemanningsleden en 4 kanonnières zijn gered door de BELGIAN AIRMAN (Belgian Government, bouwjaar 1942, 6.959 BRT) en aan land gezet te Bermuda. (Foto MODESTA: Steamship Historical Society sshsa.org/uboot.net).



EUX B2 s.s. EMPIRE TEES 1143504 1943-1950 vrachtschip GFJN

Gebouwd 1920, J. Blumer & Co. Ltd., Sunderland (253)

3.102 BRT 1.839 NRT 5.256 DWT 101,03 (99,30) x 13,80 x 7,77 x 6,633 meter.

Officieel nummer 143504, 5 ruimen, G 6.652 m³, B 6.238 m³, 1.062 ton kolenbunkers, 10 kn.

3 ketels, v.o. 515 m², 12,65 atm.

2.000 IPK, T 3 cyl, T.E.M., 635, 1041 & 1727 x 1143, N.E. Marine Eng. Co. Ltd., Sunderland.

3-1920 opgeleverd als DAYBEAM aan Claymore Shipping Co. Ltd., Cardiff-U.K., Lloyd's nummer 143504.

1929 verkocht aan F. Sainz de Inchaústegui, Bilboa-Spanje, herdoopt SEBASTIÁN.

1934 in beheer bij Marqués del Real Socorro, Bilbao.

1936 overgenomen door Basque Government (Gobierno de Euzkadi), herdoopt ITXAS-ALDE, zou verschillende reizen hebben gemaakt als AZTECA onder een onofficieel Mexicaans Register, 20-5-1937 (26-7-1937 Starke-Schell) in de Golf van Biskaje in beslag genomen door de Spaans Nationalistische kruiser ALMIRANTE CERVERA.

1937 als SEBASTIÁN terug bij Marqués del Real Socorro.

1941 verkocht aan Cia. Comercial Maritima de Transportes S.A, ("Trancomar"), Bilboa-Spanje.

29-10-1943 tijdens een reis van Valencia naar Sète met een lading ijzererts op 7 mijl van Tortosa L.H. in beslag genomen door H.M.S. TYNEDALE, als prijschip opgebracht naar Gibraltar omdat de eigenaar aan de Duitse kant stond, 1943 herdoopt EMPIRE TEES en door Ministry of War Transport in beheer gegeven aan Euxine Shipping Co. Ltd., thuishaven: Gibraltar, vlag: U.K.

29-8-1944 vertrokken van Methil in konvooi EN.428. 31-8-1944 gearriveerd te Loch Ewe. 4-10-1944 te Sydney CB.

19-10-1944 van Sydney CB. in konvooi SC.159, geladen met papier. 2-11-1944 te Liverpool.

13-11-1944 van Liverpool in konvooi ONS.36. 30-11-1944 te Bay Bulls. 3-12-1944 te Wabana. 4-12-1944 te St. Johns NF.

5-12-1944 van St. Johns NF. in konvooi SC.162 met ijzererts. 18-12-1944 te Ardrossan.

30-1-1945 van de Clyde naar Liverpool. 11-2-1945 van Liverpool in konvooi OS.110KM met bevoorrading.

15-2-1945 in positie 44.33 NB. en 11.03 WL. konvooi uiteen, in konvooi KMS.84G. 19-2-1945 passage Gibraltar, 24-2-1945 te Napels.

3-3-1945 van Napels. 5-3-1945 te Bougie. 10-3-1945 van Bougie. 16-3-1945 van Gibraltar in konvooi MKS.89G met ijzererts. 24-3-1945 te Southend. 26-3-1945 te Middlesbrough.

4-4-1945 van Middlesbrough. 5-4-1945 te Immingham. 11-4-1945 van Immingham in konvooi FS.1780.

13-4-1945 te Southend. 13-4-1945 van Southend in konvooi OS.123KM. 23-4-1945 konvooi uiteen en in KMS.97G (ex konvooi OS.123/) verder. 25-4-1945 passage Gibraltar. 28-4-1945 te Bone.

9-5-1945 van Bone met ijzererts. 15-5-1945 van Gibraltar in konvooi MKS.101G. 24-5-1945 te Workington.

10-6-1945 van Liverpool. 22-6-1945 van Napels. 23-6-1945 te Leghorn. 7-7-1945 te Genua. 7-7-1945 van Leghorn. 11-7-1945 van Genua. 17-7-1945 van Bone. 16-7-1945 te Sfax. 19-7-1945 van Sfax. 25-7-1945 van Gibraltar. 2-8-1945 te Liverpool.

14-8-1945 van Liverpool. 9-9-1945 van Tunis. 21-9-1945 te Port Talbot. 30-9-1945 van Port Talbot. 1-10-1945 te Barry.

7-10-1945 van Barry. 13-10-1945 te Casablanca. 19-10-1945 van Casablanca. 28-10-1945 te Ipswich.

9-11-1945 van Ipswich. 11-11-1945 te Cardiff. 20-11-1945 van Cardiff. 30-11-1945 te Malta. 10-12-1945 van Malta. 18-12-1945 van Tunis. 23-12-1945 van Gibraltar. 30-12-1945 gearriveerd te Port Talbot. 1950 verkocht aan Cia. Maritima "Tees" S.A, Panama, in beheer bij Arthur Jürgenthal, herdoopt TEES. 1951 verkocht aan Shamrock Shipping Co., Belfast, in beheer bij C.S. Brown, Belfast, herdoopt CLONLEE.



1954 verkocht aan Muzaffer Taviloglu, Yakup Uzuner & Munittin Topcuogly, Istanbul-Turkije, herdoopt SELAMET.

4-4-1968 gearriveerd te Istanbul om gesloopt te worden, gesloopt te Istanbul in 1968. (Foto's: searlecanada.org).

EUX B3 s.s. EMPIRE PATTERN

1169148 1945-1948 vrachtschip
GMVR

Gebouwd 1945, Smith's Dock Ltd.,
South Bank, Middlesbrough (1153)
974 BRT 371 NRT 1.219 DWT
68,45 (75,10) x 11,64 x 4,29 x 3,361
meter.

2 ruimen, G 2.322 m³, B 2.152 m³,
210 ton bunkers, 9,5 kn.

2 ketels, v.o. 247 m², 14 atm.

162 MN, T 3 cyl, T.E.M., 343, 578 &
965 x 686, de werf.

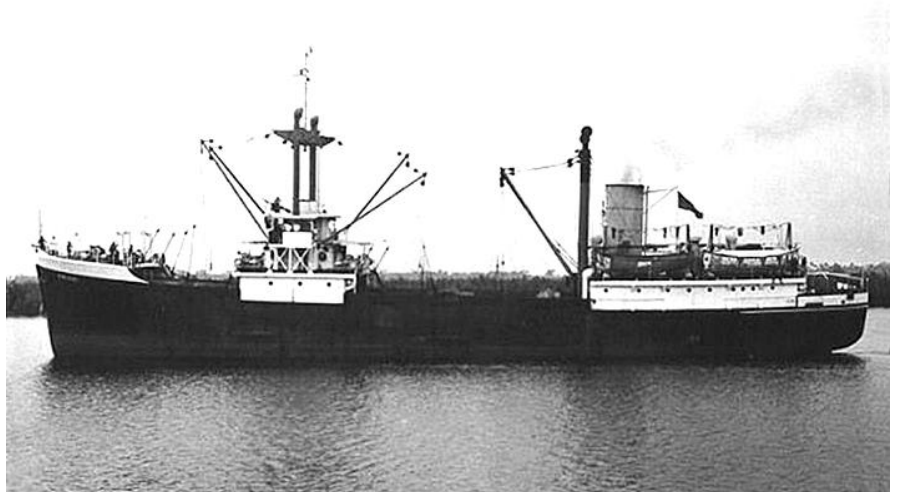
27-4-1945 te water gelaten, 7-1945
opgeleverd als EMPIRE PATTERN
aan Ministry of War Transport, Middlesbrough-U.K., in beheer bij Euxine Shipping Co., officieel nummer
169148.

1948 verkocht aan Elder Dempster Lines Ltd., Liverpool, thuishaven: Middlesbrough-U.K., 1948 herdoopt FORCADOS.

1962 verkocht aan Stamatios Leriotes & Ioanna D. Anghelatos, Griekenland, in beheer bij D. Anghelatos, herdoopt BARBALIAS.

1966 verkocht aan G. Tzortzis & C. Sykias, Griekenland, herdoopt AGIA VARVARA.

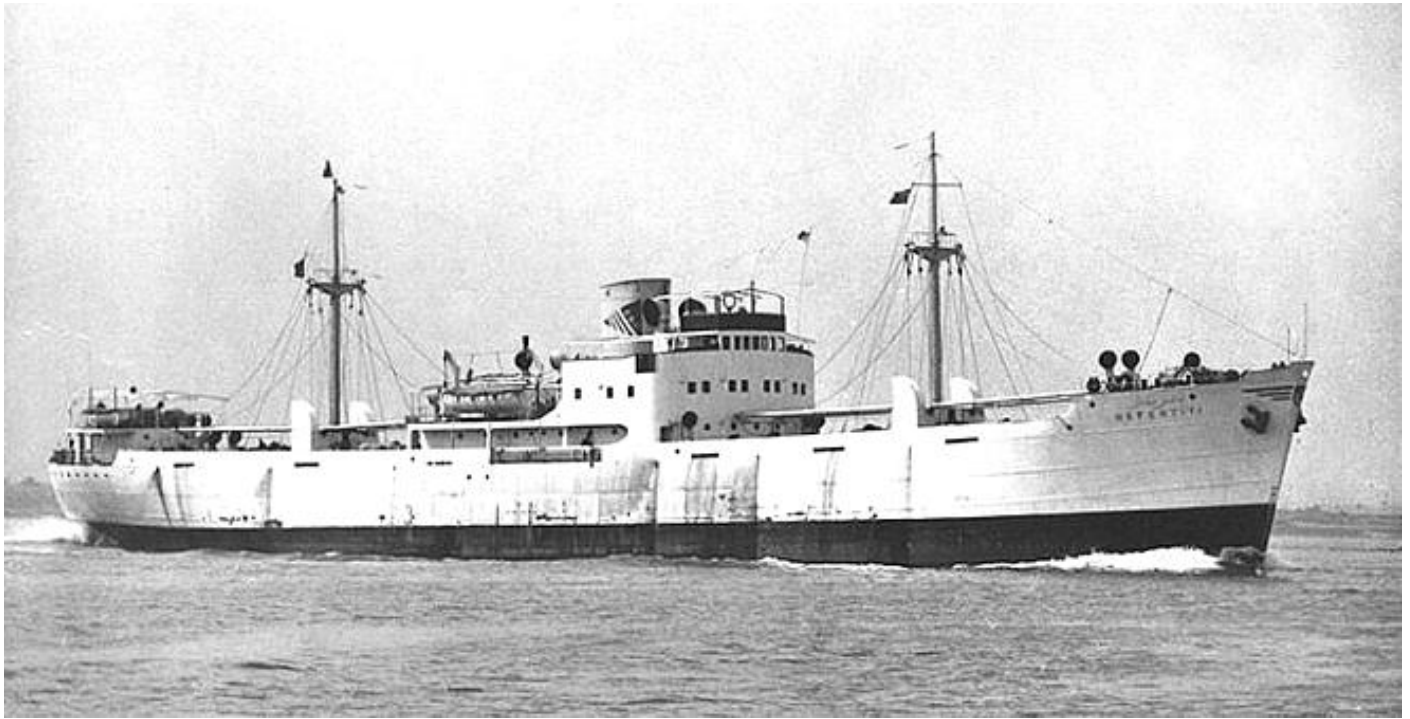
8-12-1966 tijdens een reis vanaf Ashdod bij Cyprus vergaan in slecht weer. (Foto: teesbuiltships.co.uk).



EUX B4 s.s. MEMNON 5105441 1947-1950 vrachtschip SUDT
zie EUX 12 s.s. HENDI (2)

EUX B5 s.s. NEFERTITI 5043887 1948-1950 vrachtschip SUBZ
Gebouwd 1948, W. Pickersgill & Sons Ltd., Sunderland (309)
2.276 BRT 1.121 NRT 100,69 (94,49) x 13,78 x 8,84 x 5,909 meter.

4 ruimen, G 6.938 m3, B 6.400 m3, 1 laadboom van 5 ton en 3 van 3 ton SWL, 575 ton bunkers, 10½ kn.
 2 ketels, v.o. 506 m2, 15,46 atm.
 1.700 IPK, 1.268 kW, T 3 cyl, T.E.M., 521, 838 & 1448 x 991, N.E. Marine Engineering Co. (1938) Ltd.,
 Sunderland.



10-2-1948 te water gelaten, 5-1948 opgeleverd als NEFERTITI aan Egyptian Shipping Co. S.A.E.,
 Alexandrië-Egypte, in beheer bij Euxine Shipping Co Ltd., Londen.

1950 verkocht aan Rederi A/B Transatlantic, Gothenborg-Zweden, in beheer bij Per Carlsson, herdoopt
 ROXEN.

1954 verkocht aan Bharat Line Ltd., Bombay-India, herdoopt BHARATKESARI.

1967 verkocht aan Sukhsagar Shipping Private Ltd., Bombay-India, herdoopt BANDE NAWAZ.

1972 verkocht aan Hind Shipping Agencies Ltd., Bombay-India.

1975 herdoopt VAISHNAVI.

16-6-1977 tijdens een reis van Hodeidah naar Sikka in ballast, op 2,5 mijl van Dwarka Lighthouse, in
 positie 27.17.00 NB. en 68.56.30 OL. tot wrak geslagen, later vlot gebracht en gerechtelijk verkocht,
 gesloopt te Bombay door C.C. Shipbreakers in november 1978. (Foto: Fotoship).

EUX B6 s.s. MARLINDO 5225930 1962-1966 vrachtschip HOIO
 zie EUX 9 s.s. HENDRIK.

Colofon: samengesteld door Teun van der Zee/Scheepsfotoruilbeurs. Geraadpleegd o.a.: Tales of an Old
 House, Helena van der Zee*. Diverse jaargangen Lloyd's Register en Lloyd's Index.

Diverse websites, Miramar (oude stijl), Wikipedia, Nationaal Archief, KvK, R.E. Zwama, Marhisdata.nl,
 Shippspotting.com, M. Lindenborn e.v.a.



foto's: www. Photoship: NEFERTITI, FORCADOS, SELAMET, TEMPLE
 LANE, TINTERN ABBEY, HESPERIA. RHOW.com: HENZEE, HENDRIK en
 HELKA, collectie P.Th. v. Wissen: COLOMBIER, downunderphotos:
 TEMPLE ARCH, eigen collectie: WIELDRECHT, MIJDRECHT, TEMPLE
 ARCH, LEILA.

Met de zeer gewaardeerde hulp van o.a. Henk Jungerius,
 skyscrapercity.com: van der Zee (huis), Quentin Compton-Bishop (familie
 van Gorkiewicz): foto's Smyrna en familie.

Eerder gepubliceerd in NB-163 van Scheepsfotoruilbeurs op 13 maart
 2010.

