



**ZEEBRIEF.VO**

**NRS.1**

1 november 1955. De kop van de IJselhaven met langs de IJselkade het van Kotka gekomen Finse s.s. JUNO van Finland Steamship Co. dat de volgende dag zal vertrekken via Antwerpen en Helsinki naar Kotka. In de IJselhaven ligt, gedeeltelijk zichtbaar, het op 31 oktober van Bergen gekomen m.s. DELFINUS, 1.334 BRT, van de Bergen Line, dat op 3 november 1955 weer naar West Noorwegen zal vertrekken. (Bron en foto: collectie P. Holswilder).



### **19.000ste schip in Rotterdam**

Donderdagavond laat arriveerde in de IJsselhaven (NB: IJselhaven) te Rotterdam het 19.000ste schip. Het was het Finse ss. "Juno". Het kwam van Kotka. Het vorig jaar kwam het 19.000ste schip op 22 november in Rotterdam aan. (Het Vrije Volk, Democratisch-Socialistisch dagblad, 08-11-1957. Foto: kaart Finland Steamship Co.).

JUNO: 10-1948 opgeleverd door W. Gray & Co. Ltd., West Hartlepool (1223) als IRISH WILLOW aan Irish Shipping Ltd., Dublin. 1.923 BRT, 851 NRT. 11,5 kn. 2 ketels, v.o. 490 m2. 15,5 atm. T 3 cyl, 508, 813 & 1473 x 1067, de werf. 1954 verkocht aan Finska Ångfartygs A/B, Helsingfors-Finland, herdoopt JUNO. 1966 verkocht aan Fouad A. Khayat & Co., Beirut-Libanon, herdoopt AMIRA K. 19-1-1969 tijdens een reis van Yarimca, Turkije naar Constantza in ballast bij slecht weer op 11 mijl ten zuiden van Varna gestrand, in positie 42.58 NB. en 27.55 OL., CTL verklaard.

### **EUROPOORT - Nieuw havencomplex voor grote schepen**

Het Vrije Volk, Democratisch-Socialistisch dagblad, 8-11-1957

Europoort heeft het Rotterdamse gemeentebestuur het havencomplex genoemd, dat in de kop van het eiland Rozenburg zal worden gegraven en dat geschikt zal zijn voor de ontvangst van zeer grote schepen.

Het complex zal in eerste aanleg bestaan uit een grote diepzeehaven, geschikt voor schepen tot 65.000 ton, die zal aansluiten op de Nieuwe Waterweg, en een binnenhaven, die in verbinding zal staan met de Brielsche Maas. De kosten van dit eerste plan, dat zeer spoedig na de voltooiing uitgebreid zal worden met een eigen toegang tot de zee zuidelijk van de Waterwegmonding en een zoetwaterkanaal door Rozenburg, worden geraamd op 135 tot 140 miljoen gulden.

Het gemeentebestuur heeft zich, op aandrang van enige belangrijke gegadigden voor haventerreinen, ten doel gesteld het eerste project omstreeks 1960 gereed te hebben, waarbij het zich bewust is, dat het alle mogelijke medewerking van het rijk moet krijgen.



VITREA, Foto: Shell/A. Niemantsverdriet

Een snelle verwezenlijking van deze havenplannen, die het gemeentebestuur van nationaal en zelfs internationaal belang acht, zou het voordeel hebben, dat men dan geen moeilijkheden zou scheppen bij de materieelvoorziening van de Deltawerken. Voor de te verwerven haventerreinen hebben zich reeds serieuze gegadigden gemeld, een hoogovenbedrijf met een staalindustrie, een overslagbedrijf voor erts en kolen, een scheepsreparatiebedrijf voor zeer grote schepen en enige oliemaatschappijen.

Twee van deze, voor onze nationale economie van groot belang zijnde gegadigden hebben de eis gesteld, dat de benodigde haventerreinen binnen afzienbare tijd ter beschikking moeten zijn. Daarom acht het Rotterdamse gemeentebestuur grote spoed geboden. "Hier geldt met recht: nu of nooit," zo zei de burgemeester. De aansluiting van de diepzeehaven op de Waterweg ziet men als een tijdelijke oplossing. Men wil zo snel mogelijk voorzieningen treffen, waardoor de haven een eigen toegang tot de zee krijgt. Deze plannen worden reeds uitgewerkt. Ook acht men het noodzakelijk, dat de binnenhaven via een zoetwaterkanaal verbonden wordt met het achterland. De aanleg van dit kanaal en een spoorlijn naar Rotterdam zou nog een investering van omstreeks 20 miljoen vergen. De plannen voor een verdere uitbreiding van de diepzeehaven zijn op papier reeds gereed. De ontwikkeling van het havencomplex Europoort wordt met veel vertrouwen tegemoet gezien. De mogelijkheden van Europoort werden gisteren tijdens een druk bezochte persconferentie op het eiland Rozenburg bekend gemaakt. De meeste bijzonderheden hebben wij een maand geleden reeds gepubliceerd.

De burgemeesters van Rotterdam en Rozenburg, de directeur van het Rotterdamse Havenbedrijf en de directeur van de dienst Stadsontwikkeling van Rotterdam hebben de plannen onthuld en nader toegelicht. Alle wethouders van Rotterdam en Rozenburg waren aanwezig.

"Europoort" – een vondst!

Van een onzer verslaggevers) De naam Europoort werd gisteren in de kring van Nederlandse en Buitenlandse journalisten een vondst genoemd, al bleek de meerderheid de toevoeging "poort" niet zó gelukkig te vinden. De meesten gaven de voorkeur aan Europort, waarin men de Franse, Engelse en Amerikaanse benaming voor een koopvaardijhaven zou terugvinden: port. De burgemeester van Rotterdam voelde daar niets voor. Hij oordeelde, dat deze naam goed-Nederlands moet blijven en achtte Europort ook voor buitenlandse oren geschikt. De burgemeester wilde niet onthullen wie deze fraaie naam bedacht heeft.

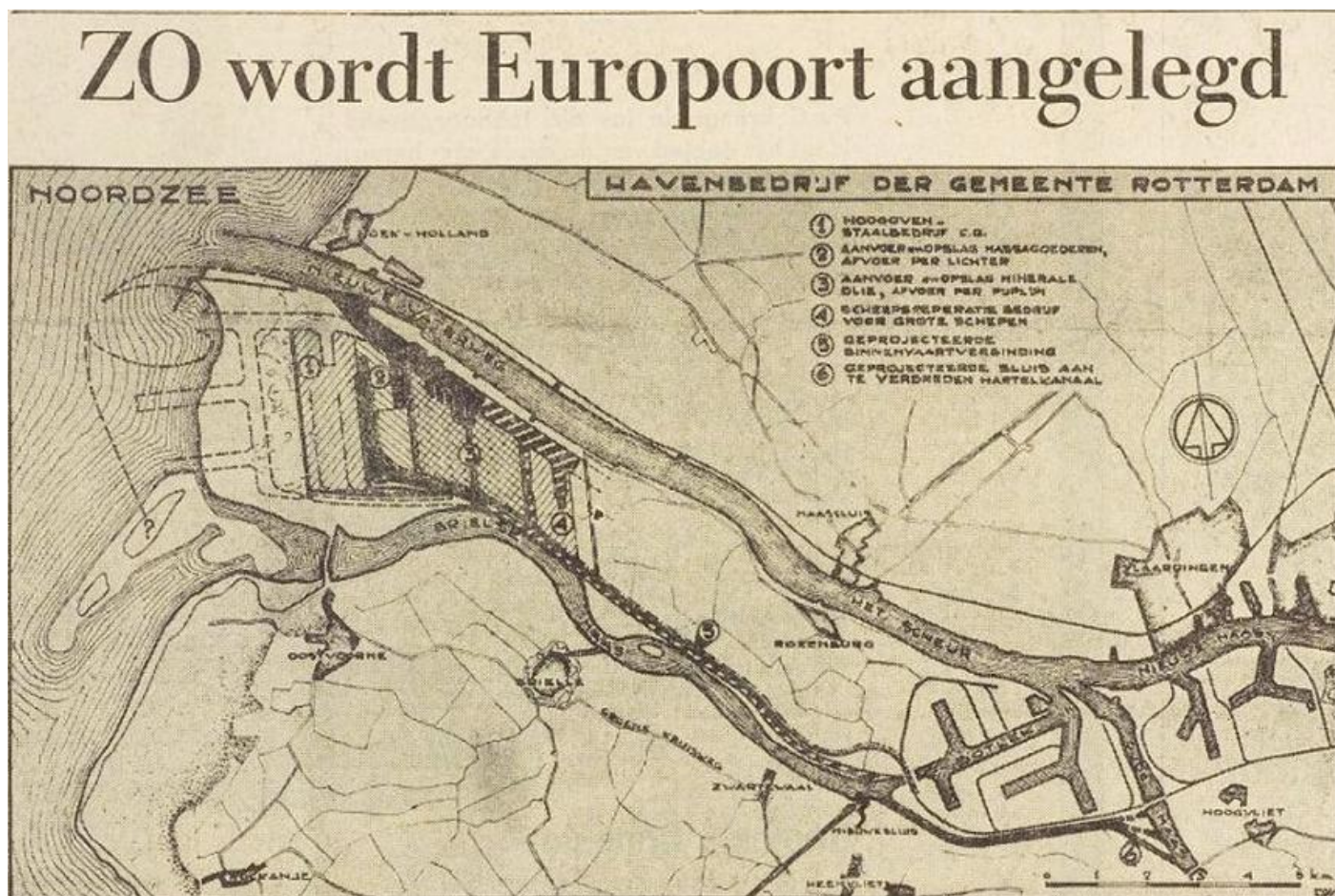
"Dat blijft een geheim", hoopte hij.

Mr. G.E. v. Walsum: Rotterdam naar zee!

"Wij geloven, dat Rotterdam met vertrouwen en recht een beroep kan doen op de steun van de centrale overheid, want hier staan nationale belangen op het spel," verklaarde de burgemeester.

Hij wees er met nadruk op, dat Europort in een bestaande behoefte zal voorzien. "Dit is een reëel plan." Hij grondde deze uitspraak op de grote belangstelling van belangrijke ondernemingen voor de haventerreinen.

"Wij beperken ons tot dit op zich zelf staand plan, dat een natuurlijk verlengstuk is van de Rotterdamse havenexploitatie en dat voor een onmiddellijke aanpak in aanmerking komt en aan uitvoering toe is," stelde de burgemeester.



(Van een onzer verslaggevers) Europort zal opgebouwd zijn uit twee elkaar aanvullende havengebieden: de diepzeehaven, die later een rechtstreekse verbinding met de zee krijgt en mogelijk ook met het achterland (Rozenburgse Waterweg), en de binnenhaven, die voorlopig in open verbinding zal staan met de weer vaarwater geworden Brielsche Maas, maar later verbonden zal worden met het achterland door een kanaal, dat evenwijdig aan de Brielsche Maas door Rozenburg gegraven zal worden. Op deze manier heeft men een scheiding gemaakt tussen het zoutwaterfront van de zeehaven en het zoetwaterfront van de binnenhaven. Zodoende kwam men tegemoet aan de gerechtvaardigde bezwaren tegen het verder opdringen van het zeewater, dat de verzilting van de bodem tot gevolg zou hebben. Ook slaagt men erin de Brielsche Maas zoet te houden en daardoor te bewaren voor de recreatie, waar dit water in de toekomst weer geheel voor bestemd zal zijn. De zeehaven van Europort krijgt een sluisverbinding op Rozenburg met de Brielsche Maas. Door deze sluis zullen de baggermolens en andere werkvaartuigen de haven kunnen binnenvaren. De toegang tot de zeehaven van de Waterweg is in het Waterloopkundig Laboratorium proefondervindelijk onderzocht en goed bevonden. Of hij ook nautisch zal voldoen, zal eerst in de praktijk blijken. Voor de nieuwe monding naar zee worden op het ogenblik in het Waterloopkundig Laboratorium te Delft proeven op kleine schaal genomen, die later groter in de Noordoostpolder worden herhaald. Ook aan de verbindingen over land wordt goede aandacht besteed. Er komt een verkeersweg door het Botlekgebied en langs de noordkant van het eiland Rozenburg. Deze weg is al in aanleg. Men heeft ook een spoorwegverbinding ontworpen, waarbij onderzocht zal worden of deze spoorlijn ook gebruikt kan worden

voor personenvervoer. Het zal noodzakelijk zijn voor de binnenscheepvaart het Hartelse Kanaal te verruimen en de Hartelse Sluis te vergroten. Men houdt bij deze voorzieningen rekening met de eisen van de duwvaart. Het gehele gebied van Europoort zal in eerste opzet ongeveer 1550 hectare groot zijn. Aan haventerreinen (na aftrek van havenbekkens en verzorgingsgronden) levert het omstreeks 930 hectare op. Dit is tien percent meer dan in het Botlekgebied beschikbaar zal zijn.



Gegadigden hebben haast - Belangstelling bij oliemaatschappijen

(Van een onzer verslaggevers) Alle woordvoerders waren gistermiddag uitermate geheimzinnig over de bedrijven, die zich in Europoort willen vestigen. Wel werd duidelijk, dat twee van de vier belangrijkste gegadigden aangedrongen hebben op spoed, omdat ze anders naar een andere Europese haven zouden gaan. Toch werden nog enige bijzonderheden over deze ondernemingen bekend.

Zo werd het duidelijk, dat de drie grote oliemaatschappijen Shell, Caltex en Esso alle belangstelling hebben voor terreinen aan de diepzeehaven. De Shell in de eerste plaats, omdat deze maatschappij daar het begin wil maken van een pijpleiding naar de raffinaderij in Botlek en vervolgens naar Duitsland.

Ook de olieopslagbedrijven, zoals de Nieuwe Matex, hebben reeds aanvragen ingediend. Verwacht wordt, dat dit voorbeeld gevolgd zal worden en er zijn aanwijzingen, dat deze verwachting gerechtvaardigd is.

Het opslag- en overslagbedrijf voor erts en kolen zal, zo menen wij begrepen te hebben, een nieuwe combinatie zijn van een aantal Rotterdamse ondernemingen met een buitenlands concern.

Dit zou dan een soortgelijke samenwerking worden als het nieuwe opslag- en overslagbedrijf in het Botlekgebied, dat ontstond uit een samenwerking tussen de ertsmijnonderneming Hanna Ore met Muller en Co.: Müller-Hanna.

Van het scheepsreparatiebedrijf voor zeer grote schepen vernemen wij, dat de mogelijkheid bestaat, dat dit geëxploiteerd zal worden door een combinatie van Nederlandse werven. Nieuw was de mededeling, dat de kans schijnt te bestaan, dat zich in Europoort ook een kolenveredelingsbedrijf (een belangrijke chemische industrie) zou vestigen. Dit bedrijf zou vroeger belangstelling gehad hebben voor een vestigingsplaats in Vlaardingen-Oost.

De vestiging van het hoogovenbedrijf met daarbij een staalindustrie werd gisteren door alleen reeds als een vaststaand feit aanvaard. Wij herinneren eraan, dat in het plan van de Provinciale Planologische Dienst werd gesproken van 20.000 werknemers. (Foto Nieuwe Matex Vlaardingen: NN/internet).

### **Supertankers van grote betekenis**

(Van een onzer verslaggevers) "De zeer grote schepen (supertankers) zijn van economische betekenis. De kostprijs van het transport van olie wordt lager navenant het schip groter wordt. Voor een tanker van 65.000 ton is die prijs zelfs de helft van de transportkosten van een 16.000 tonner. Dat is een factor van betekenis voor de gehele Europese economie. Wanneer wij dus in staat zijn supertankers en ook superertstankers in Europoort te ontvangen, betekent dat eenvoudig, dat wij een belangrijke bijdrage vóór de economische ontwikkeling van Europa".

Dit verklaarde de directeur van het Rotterdamse Havenbedrijf, ir. N.Th. Koomans, die verder nog een voorzichtige voorspelling deed over de toeneming van het Rotterdamse havenverkeer.

Hij schatte achtereenvolgens voor 1957, 1960, 1965 en 1970 voor droog massagoed in miljoenen tonnen 34, 37, 43, 50. Voor stukgoed 11, 13, 13, 14. Voor olie 28,5, 34, 45, 60. Totaal 73,5, 83, 101, 124. Op alle terreinen dus een zeer duidelijke en indrukwekkende groei.



Ir. Koomans bleek van oordeel, dat men reeds spoedig een begin zal moeten maken met het graven van de eigen toegang van Europoort tot de zee. De buitenhaven zag hij nog in een ver en wazig verschiet.

Treffend voorbeeld

Als een treffend voorbeeld van het belang van een goede diepzeehaven noemde ir. Koomans nog het kolenvervoer van Amerika naar Engeland, dat voor een belangrijk deel door de Rotterdamse haven gaat, waar het verladen wordt in kleinere schepen.

Hij zag dit als een fraai voorteken van de mogelijkheden, van Europoort, waar Rotterdam zeer grote schepen zal kunnen ontvangen, die daar hun lading overdragen aan kleinere schepen, die dan de andere havens kunnen bedienen. We willen wat en we hebben haast!", waarschuwde ir. Koomans aan het slot van zijn scherpzinnig betoog. (HVV, 8-11-1957. Foto VASUM: collectie F. Schov).

t.t. VITREA, IMO 5382673, 3-1962 opgeleverd door N.V. Dok- en Werf Mij. "Wilton-Fijenoord", Schiedam (763) als VITREA aan N.V. Maatschappij tot Financiering van Bedrijfspannen, 's-Gravenhage, in beheer bij N.V. Shell Tankers Nederland (PIGU). 21.873 BRT, 11.028 NRT, 33.589 DWT. 202,75 (195,49) x 25,99 x 14,20 x 10,566 meter. 40.510 m<sup>3</sup>, 3.746 ton bunkers, 15 kn. 2 waterpijpketels, v.o. 1.328 m<sup>2</sup>, 49 atm. 11.000 APK, 8.206 kW, 2 stoomturbines, de werf. 1985 verkocht voor sloop aan Trans Industries Ltd., 2-7-1985 gearriveerd te Chittagong, gesloopt door Trans Industries Ltd. te Madambibir Hat, Chittagong, de sloop begon 29-7-1985.

t.t. VASUM, IMO 5377185, 12-1955 opgeleverd door Ned. Dok & Scheepsbouw Mij. V.o.F., Amsterdam (454) als VASUM aan N.V. Petroleum Mij. "La Corona", 's-Gravenhage, in beheer bij N.V. Shell Tankers Nederland (PIEK). 20.685 BRT, 10.464 NRT, 32.275 DWT. 201,15 (193,55) x 25,76 x 14,10 x 10,980 meter. 30 ladingtanks, 34.779 m<sup>3</sup>, bunkerverbruik: 75 ton/dag, 16,25 kn. 2 waterpijpketels, v.o. 2.358,3 m<sup>2</sup>, 67,5 atm. 14.500 APK, 10.817 kW, 2 stoomturbines, de werf. 1960 ingebracht bij N.V. Shell Tankers Nederland. 1972 ingebracht bij B.V. Shell Tankers Nederland. 1975 verkocht voor sloop aan Dong-Kuk Steel Mill Co. Ltd., Busan, 9-4-1975 gearriveerd te Pusan, de sloop begon 11-5-1975.

### **Europoort Boeren van Rozenburg wachten en weten nog niets**

Geen compensatie in IJsselmeerpolders ?

(Van onze verslaggever) Terwijl op dit ogenblik reeds wordt gemeten en geboord op de kop van het eiland Rozenburg voor het havenplan Europoort en er plannen bestaan, indien er financiële middelen zijn, aan het einde van dit jaar of volgend jaar met de uitvoering van het havenplan een aanvang te maken, weten de 16 pachtboeren, die hier van hun grond zullen worden verdreven, nog niet hoe het zit met de schadeloosstelling De grond, die de boeren in pacht hebben is eigendom van de Dienst Domeinen. Ook van deze zijde is nog niet bekend gemaakt op welke wijze en wanneer de schade dezer landbouwers zal worden gecompenseerd. Hierover is ongerustheid onder de betrokken boeren, van wie een aantal zich slechts

enkele jaren geleden op de kop van Rozenburg vestigde toen zij, eveneens voor havenaanleg — in het Botlek-gebied — van de z.g. Welplaat werden verdreven. "De tarwe staat nu boven de grond", zei één van de landbouwers, "maar ik weet niet of ik het zelf nog zal kunnen oogsten." Een andere boer merkte op: "Ze beslissen maar over havenaanleg, maar om ons schijnt niemand zich erg druk te maken."

De boeren weten graag waar zij aan toe zijn en vooral zouden zij graag willen weten of er een mogelijkheid is voor compensatie in de IJsselmeerpolders. Het ziet er echter naar uit, dat deze mogelijkheden niet erg groot zijn. De landbouwers uit het Botlekgebied konden in het algemeen nog wel aan andere grond worden geholpen, maar de door Europoort gedupeerden staan tegenover die compensatie zeer sceptisch. Een vreemde zaak, dat hun nog niets is bekend gemaakt!

#### Militair kamp exit

Een vreemde zaak is het ook met het legerkamp De Beer, dat zeer waarschijnlijk ook zal moeten verdwijnen in verband met de havenplannen. Dit legerkamp werd in 1956 gebouwd en in gebruik genomen. Een kostbaar kamp is het met barakken en o.a. een goed geoutilleerde recreatiezaal. De kosten zouden tenminste zes miljoen hebben bedragen. Wanneer uitvoering wordt gegeven aan het havenplan zal dit kamp echter moeten verdwijnen om elders weer opgebouwd te worden. Aanvankelijk zouden de barakken nog gebruikt kunnen worden voor de arbeiders van de havenaanleg. Het is echter duidelijk, dat de miljoenen letterlijk en figuurlijk in het water zijn gegooid. Miljoenen van Staf. Nog vreemder is het wanneer men bedenkt, dat dit kamp niet lang geleden op poten werd gezet, toen men toch zeker wel wist, dat er plannen waren om op Rozenburg een haven te graven.... (De waarheid, 10-01-1958).



Rotterdam - Europoort. Uitgraven van een van de havens, foto: bouwmachinesvantoen.nl

#### **Europoort jaagt militairen weg**

De 940ste afdeling Territoriale Lichte Luchtdoelartillerie is deze week verhuisd van de legerplaats De Beer op Rozenburg naar het barakkenkamp aan de Dorpsweg in Rotterdam-Zuid. De reden van de verhuizing naar het barakkenkamp (er is eerst sprake van geweest dat hier repatrianten zouden worden ondergebracht) ligt bij Europoort. (HVV, 13-6-1958).

#### **Dr. W. Drees gaf het sein Rotterdam begint aan "Europoort"**

Met het in werking stellen van een sirene heeft de minister-president, Dr. W. Drees, woensdag het sein gegeven voor de aanvang van de werkzaamheden voor "Europoort", de toekomstige zeehavens voor zeer grote schepen op de westpunt van het eiland Rozenburg. Een aantal genodigden was per bus naar het eiland gekomen om getuige te zijn van deze plechtigheid. Voor de uitvoering van het eerste deel — westelijk van het Spuikanaal — is een krediet van ruim 65 miljoen gulden beschikbaar. Begonnen zal worden met het aanleggen van de havendijken en het opwerpen van perskaden voor het opspuiten van de terreinen. Hiervoor moet circa 2.7 miljoen kubieke meter grond worden verzet, waarvan eerst 375.000 kubieke meter,

welk werk onlangs is aanbesteed en 100 dagen zal vergen. De baggerwerken zullen van het Spuikanaal uit een aanvang nemen en in september zal worden begonnen met het baggeren van een toegangssleuf van het kanaal uit naar de toekomstige zeehaven.

Door deze werkwijze blijft de hoofdwaterkering gedurende dit werk in stand en heeft men geen hinder van het getij, waardoor het mogelijk is het afvloeiende water op het Brielse meer (d.i. de afgedamde Brielse Maas) te lozen.



De toekomstige voorlopige uitmonding van dit zeehavengebied op de Nieuwe Waterweg maakt het doorbreken van de bestaande hoofdwaterkering noodzakelijk, waarover de besprekingen, nodig omdat de vaststelling en uitvoering van een nieuwe hoofdwaterkering eerst aan de orde moet komen, eerstdaags zullen beginnen. Alle industrieterreinen komen 5.50 meter + N.A.P. te liggen. Toen de genodigden nadien het eiland rondgingen konden zij zien hoe de aanleg van de zeehaven en de binnenhaven gedacht is, want de lijnen waren met vlaggen gemarkeerd. Verder hadden zij tevoren kunnen zien hoe een van de 200 nog te verwijderen betonnen bunkers bij wijze van proef werd opgeruimd. Daarnaast moeten nog 25 andere objecten worden gesloopt en zal nog een oplossing moeten worden gevonden voor de omlegging van de rioolwaterafvoerleiding van de gemeente Oostvoorne, die het terrein van noord naar zuid doorkruist.

Zeekanaal langs de Nieuwe Waterweg

Nader gedetailleerd omvat het eerste gedeelte van de uitvoering van het plan Europoort het graven van een zeekanaal langs de Nieuwe Waterweg, aangetakt aan de Nieuwe Waterweg. Aan dit kanaal, dat zout water bevat, komen diverse havens met aanlegplaatsen voor zeeschepen. Om dit zeekanaal te graven wordt een verbindingskanaal gemaakt tussen het bestaande kanaal door Rozenburg en het ontworpen zeekanaal. Door dit verbindingskanaal kan het baggermateriaal binnengebracht worden. Verder zal er een kanaal gemaakt worden in de verbinding met het Brielse meer. Dit kanaal, dat van het Brielse meer uit gebaggerd wordt, is een zoetwaterkanaal en zal dienstbaar gemaakt worden aan de binnenvaart. (Gereformeerd gezinsblad, 13-06-1958, foto: Aart Klein/Nederlands Fotomuseum/geheugenvannederland.nl, 11-6-1958. Opmerking: Start aanleg Europoort).

### **Begin gemaakt met graven van diepzeehavens Europoort weer stapje dichterbij**

Koningin Juliana geeft startsein

(Van een onzer verslaggevers) - Schipper Teunis de Bruin, de Sliedrechtse molenbaas van de baggermolen 'Noord' heeft vanmiddag om kwart over twaalf op koninklijk bevel een begin gemaakt met het graven van de diepzeehavens van Europoort. Over honderdtwintig dagen moet dat werk voltooid zijn en binnen drie jaar zullen de supertankers binnenvaren.

Koningin Juliana gaf het startsein voor dit begin. Zij drukte op een knop, waardoor een sirene begon te loeien. Dat was het sein voor schipper Teunis de Bruin om zijn baggermolen in werking te stellen en binnen tien minuten een dam door te graven.

"Deze dag — 13 september 1958 — is een dag van wel zeer uitzonderlijke betekenis," had de burgemeester van Rozenburg, de heer J.C. Aschoff voordien gezegd. Hij noemde dit een gebeurtenis van nationale betekenis.

"Deze haven zal — behalve voor ons land — voor ons gehele werelddeel van uitnemend belang kunnen zijn", stelde de burgemeester vast, die daarom de naam Europoort een vondst noemde.

Burgemeester Aschoff vroeg aandacht voor de mensen die offers moesten brengen voor het plan Europoort: de boeren en landarbeiders, die hun broodwinning verloren zagen gaan en uit de vertrouwde streek moesten verdwijnen.



Europoort, foto Aart Klein/Nederlands Fotomuseum/geheugenvannederland.nl. Olietanks van Shell, aanleg Europoort (1958-1962).

De hoofdingenieur van de Rotterdamse gemeentewerken besprak de technische problemen. Uit zijn boeiende inleiding bleek, dat 2,7 miljoen kubieke meter grond verzet moet worden en ruim tweehonderd zware betonnen bunkers moeten worden verwijderd.

"Het water eens van hier met aller inspanning verdreven zal straks — maar dan aan banden gelegd — terugkeren en het zal een drager worden van nieuwe welvaart," zo voorspelde ir. Tillema.

De directeur van het gemeentelijk havenbedrijf van Rotterdam, ir. N.Th. Koomans toonde in een gedocumenteerd betoog aan, dat het plan-Europoort een economisch verantwoord project is.

Men heeft berekeningen opgesteld, waaruit blijkt, dat het Rotterdamse goederenverkeer in vergelijking met 1938 over twee jaar (in 1960 dus) verdubbeld zal zijn: van 40 miljoen tot 80 miljoen, en in 1957 verdrievoudigd.

Ook ir. Koomans stelde vast, dat Europoort van grote betekenis zal zijn voor een wijd en internationaal achterland en tevens de welvaart van het eigen land zal bevorderen. Op die manier zal Rotterdam op verantwoorde wijze zijn taak vervullen.

De Koningin met haar gevolg kwam om kwart over elf aan bij de grens van de gemeente Rozenburg, waar zij werd begroet door burgemeester Aschoff. In Europoort (West-Rozenburg) bood de 14-jarige Katrientje Kreiter haar bloemen aan.

Het gemeentebestuur van Rozenburg, de Rotterdamse wethouders en een aantal hoofd-ambtenaren werden daarna aan de Koningin voorgesteld.

Koningin Juliana informeerde onmiddellijk belangstellend naar alle bijzonderheden van het plan-Europoort.





Tot de vele aanwezigen behoorden de ministers Algera en Witte, leden van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland en tal van vertegenwoordigers van overheidsinstellingen en het bedrijfsleven.

Op de dam, die door de baggermolen "Noord" later werd weggegraven, stonden de kruiwagen en schop, die gebruikt werden bij de doorgraving van de Nieuwe Waterweg. Op 31 oktober 1866 werd door de prins van Oranje de eerste spade in de grond gestoken voor de doorgraving bij Hoek van Holland.

Om kwart over twaalf drukte koningin Juliana op een knop, waardoor een sirene ging loeien: het sein voor molenbaas Teunis de Bruin om aan het werk te gaan. Daarna maakte het koninklijk gezelschap een rondrit over het eiland, waar vlaggen de begrenzingen van het toekomstige havencomplex aangaven.

Met de "Prinsesseplaat" ging de Koningin, nadat ze in het verenigingsgebouw "De Schans" in Rozenburg had gegeten, naar de Rotterdamse Droogdokmaatschappij RDM, waar zij vanmiddag het nieuwe vlaggeschip van de Holland-Amerika-Lijn, de "Rotterdam" doopte en te water liet. (HVV, 13-9-1958, EUROPOORT 14-10-1965 foto ANP Bron: Fotoarchief 1963-1965, Algemeen Nederlands Persbureau 14-10-1965. Enkele kapitale boerderijen in Europoort-Oost moeten wijken voor de opmars van de industrie: met machines en vuur worden zij gesloopt...).



### **VOS-sleepboot voor Europoort**

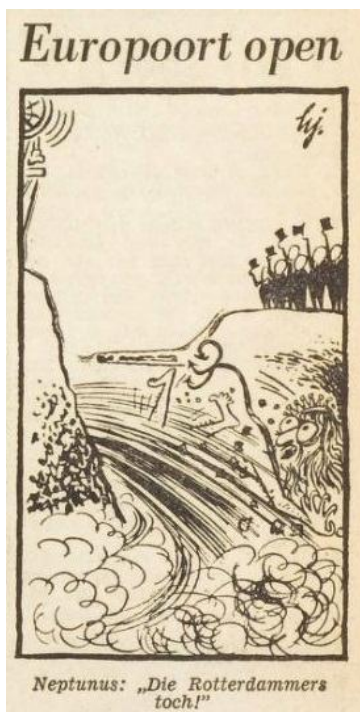
(Van een onzer verslaggevers) Ook de Verenigde Onafhankelijke Sleepdienst (VOS) te Rotterdam maakt zijn vloot geschikt voor de werkzaamheden in Europoort. De zeer grote schepen (supertankers) en het feit, dat men op de drempel van de Noordzee zal moeten werken, maken het noodzakelijk, dat er speciale sleepboten komen. De VOS heeft een haven- en kustsleepboot besteld bij de N.V. Scheepswerf v/h Jonker en Stans te Hendrik Ido Ambacht. Het schip zal uiterlijk gelijk zijn aan de sleepboot Independent I, maar het motorvermogen zal aanzienlijk groter worden. De nieuwe sleepboot wordt uitgerust met radar, mobilfoon en andere moderne nautische hulpmiddelen. Ook aan de bemanningsverblijven wordt bijzondere aandacht besteed. (HVV, 31-8-1958, foto INDEPENDENT II: R. Weeks/H. Hoffmann).

### **Op West-Rozenburg groeit Europoort**

(Van een onzer verslaggevers) Onheilspellend verlaten is West-Rozenburg geworden. Het is net als heeft de mens dat gebied prijsgegeven aan zware, grommende machines, die daar een zelfstandig bestaan hebben veroverd. De mens, die ze bedient en beheerst, gaat schuil achter zijn eigen enorme constructies. Het groene eiland is herschapen in een grauwe woestijn van onvruchtbaar zand en kille waterpartijen. Men krijgt de indruk, dat alle leven gedood werd.

Daar groeit Europoort, het gigantische havencomplex voor zeer grote schepen. Reeds zijn de eerste havenbekkens herkenbaar. Er varen zandbakken, er drijven zandzuigers en baggermolens. Knarsend en piepend scheuren ze de vruchtbare grond, uit de bodem. De havens moeten groot en diep worden.

Naast de havenbekkens verdwenen de akkers onder rul zand waarop straks de industrieën zullen verrijzen. Er moeten afwateringsloten gegraven worden en ook hier deed men een beroep op de voortschrijdende mechanisatie.



Er verscheen een kolossale graafmachine, die bijna drieduizend kubieke meter grond per arbeidsdag kan verzetten. Zonder moeite graaft zij een bijna twee meter diepe en even brede sloot van een kilometer lengte per dag.

Met die machine deed een nieuw beroep zijn intrede: graafmachinemachinist. De eerste in ons land is de heer C.P. Riegman uit Hoogvliet. Aan zijn bevelen gehoorzaamt het gevaarte, dat meer werk kan verzetten per uur dan een ploeg grondwerkers van twaalf man. (HVV, 1-10-1958, Europoort open: HVV, 15-9-1958).



### **Esso bevestigt: tankers van 77.000 ton**

(Van een onzer verslaggevers) De directie van Esso Tankvaart Maatschappij heeft thans officieel het bevestigd, dat wij in augustus publiceerden, dat de drie aan Verolme Verenigde Scheepswerven in opdracht gegeven tankers niet 73.000 ton, maar 77.000 ton groot zullen zijn. Het eerste schip zal in de zomer van 1963 worden opgeleverd.

Esso meldt, dat deze tankers de grootste schepen zijn, die ooit aan een werf in Europa in opdracht werden gegeven. De lengte, over alles zal bijna 260 meter zijn, de breedte ruim 34 meter, de diepgang meer dan 14 meter, de waterverplaatsing 99.680 ton. De schepen zullen niet volbeladen door het Suezkanaal kunnen en zullen dus beladen om Kaap de Goede Hoop varen. In Nederland zullen zij in Europoort moeten lossen, daar de Derde Petroleumhaven (Botlekgebied, waar de Esso-raffinaderij wordt gebouwd) niet bereikbaar is. (HVV, 6-10-1958, foto ESSO DEN HAAG: AM/TVDZ).

ESSO HAMPSHIRE, IMO 5107554, 1962 opgeleverd door N.V. Verolme Dok- en Scheepsbouw Maatschappij, Rozenburg (634) als ESSO HAMPSHIRE aan Esso Petroleum Co. Ltd., U.K. 48.995 BRT, 85.249 DWT. 17,5 kn. 15-9-1975 bij Tung Ho Steel te Kaohsiung om gesloopt te worden.

ESSO LIBYA, IMO 5107786, 1962 opgeleverd door N.V. Verolme Dok- en Scheepsbouw Maatschappij, Rozenburg (636) als ESSO LIBYA aan Standard Tankers (Bahamas) Co. Ltd., U.K. 53.464 BRT, 89.788 DWT. 17 kn. 1965 verkocht aan Esso Transport Co. Inc., Panama. 1976 verkocht aan Esso Tankers Inc., Panama. 4-9-1976 bij Lien Hong Iron & Steel te Kaohsiung om gesloopt te worden.

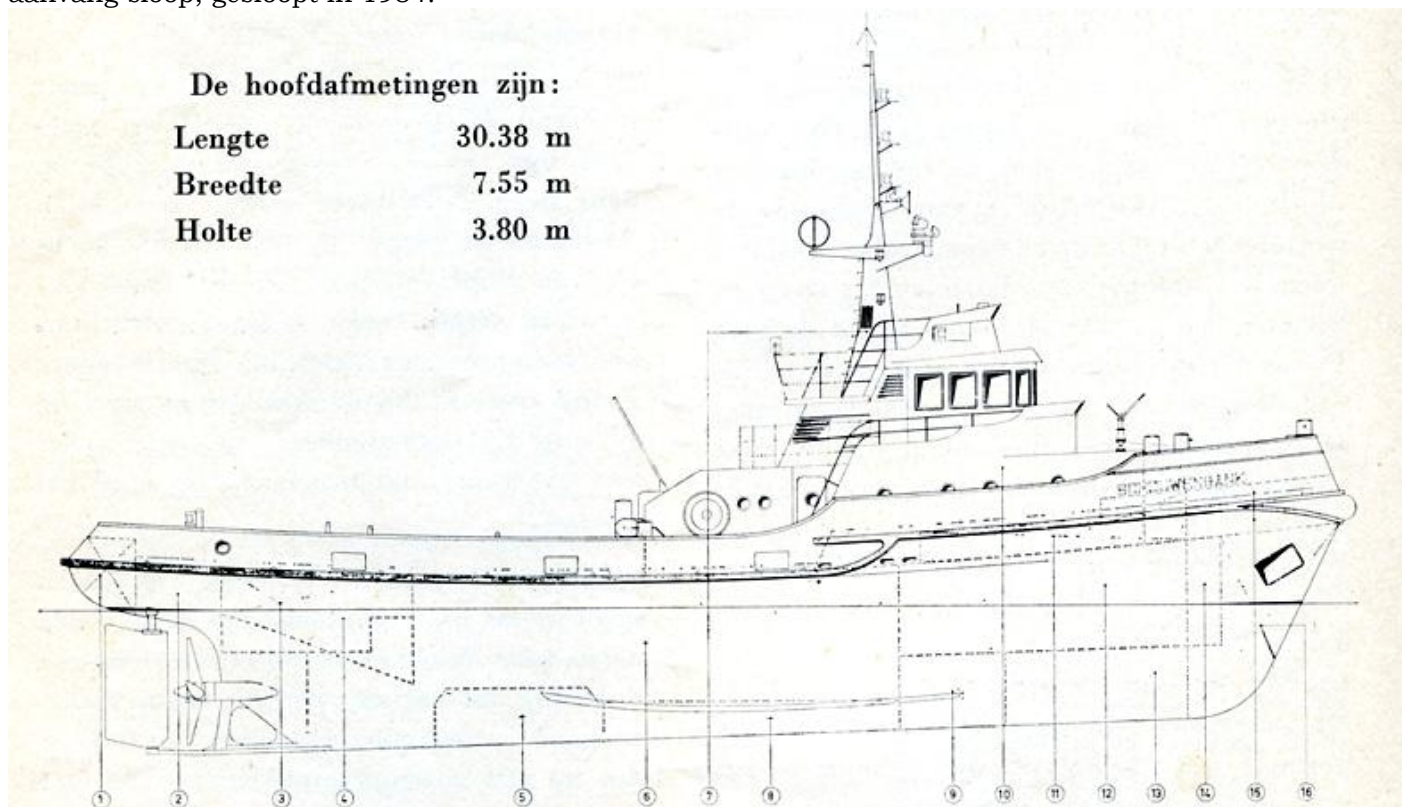
ESSO DEN HAAG 6107252, 23-5-1962 kiel gelegd, 19-1-1963 te water (opgedreven) bij N.V. Verolme Dok- en Scheepsbouw Maatschappij, Rozenburg onder bouwnummer 638, 26 t/m 30-5-1963 proefvaart op de Noordzee, 4-7-1963 gedoopt ESSO DEN HAAG door H.K.H. Prinses Beatrix en voor de Scheveningse Pier overgedragen door de werf aan N.V. Esso Tankvaart Mij., 's-Gravenhage, brandmerk 11345 Z ROTT 1962, roepsein PDZK. 53.141 BRT, 33.847 NRT, 89.707 DWT. 262,62 (249,94) x 38,18 x 19,05 x 14.463 meter. 16,5 kn. 26.500 APK, 19.769 kW, 2 x stoomturbines, vertraagd naar 1 schroef, Pametrada, N.V. Werkspoor, Amsterdam. 1964 tijdens een dokbeurt voorzien van een bulbsteven, 54.376 BRT, 35.383 NRT, 96.211 DWT.

18-1-1975 voor de Australische zuidwestkust t.h.v. Albany het roer verloren, door de sleepboot NOORDZEE (Smit Internationale) naar Port Stanvac gesleept. 2-1975 wegens te hoge reparatiekosten verkocht aan Green Star Shipping & Trading Corporation, Piraeus-Griekenland, in beheer bij John D. Latsis, herdoopt PETROLA XX. 1975 herdoopt PETROLA XXVI. 1976 herdoopt PETROLA 26. 31-3-1981 gearriveerd te Piraeus en opgelegd. 1984 verkocht voor sloop aan Pakistaanse slopers, zou voor de laatste reis de naam POLASIA 26 krijgen, 7-2-1984 vertrokken van Piraeus achter de sleepboot SMIT LONDON,

1984 verkocht voor sloop aan de Lung Chin Steel Enterprise Co. Ltd., Kaohsiung, Taiwan, 1-5-1984 te Singapore de sleepboot ZWARTE ZEE vastgemaakt die ook naar Kaohsiung verkocht was voor sloop, 14-5-1984 gearriveerd te Kaohsiung om gesloopt te worden bij Lung Ching Steel Enterprise Co. Ltd., 27-5-1984 aanvang sloop, gesloopt in 1984.

De hoofdafmetingen zijn:

Lengte	30.38 m
Breedte	7.55 m
Holte	3.80 m



**Kustsleepboten voor L. Smit**

- |                                    |  |
|------------------------------------|--|
| 1 Drinkwatertank                   | 10 Accommodatie kapitein, dagverblijf en wasplaatsen |
| 2 Stuurmachine kamer               | 11 Reserve brandstoftanks tevens stabiliteits tanks  |
| 3 Brandstoftanks                   | 12 Verblijven  |
| 4 Bergplaats                       | 13 Bergplaats  |
| 5 Koelwatertank                    | 14 Kettingbak  |
| 6 Machinekamer                     | 15 Bergplaats  |
| 7 Mast met uitlaatgassen leidingen | 16 Drinkwatertank                                    |



(Van een onzer verslaggever) De directie van Leen Smit en Co's Internationale Sleepdienst heeft de scheepswerf Bodewes in Millingen opdracht gegeven voor de bouw van twee haven- kustsleepboten, bestemd voor het assisteren van supertankers voor Europoort. De sleepers krijgen een vermogen van duizend paardekracht, dat geleverd wordt door twee Deutz-motoren. Iedere sleepboot krijgt twee roeren. Zij zullen volledig zeewaardig zijn en zullen daardoor op zee assistentie kunnen verlenen. De sleepboten krijgen de namen Schouwenbank en Steenbank en komen in de tweede helft van het volgend jaar in de vaart. (HVV, 22-12-1959, afbeelding: De Sleeptros, januari 1960).

Op de foto voor de STEENBANK, dhr. J. Kruithof uit 's-Gravenzande, de (mede)ontwerper van de SCHOUWENBANK en STEENBANK met echtgenote. Destijds was dhr. Kruithof jong scheepsbouwer in opleiding. Zijn baas was dhr. Hoogenbosch, die weer onder de oude Langelaar viel. Hoogenbosch tekende op de achterkant van een bierviltje het concept en Kruithof kreeg de opdracht om het uit te werken. (Foto: T. v.d. Zee, 1-9-2017. Foto SCHOUWENBANK: Roley Weeks/H. Hoffmann).



### **Ook sleepboten in aanbouw voor Piet Smit**

(Van een onzer verslaggevers) Ook de Nederlandse Stoomsleepdienst, voorheen Piet Smit, heeft twee sleepboten in aanbouw voor Europoort. De schepen, ieder met een vermogen van duizend paardekracht worden als eerste in de Rotterdamse haven uitgerust met Voith-Schneider schroeven, die in het voorschip rechtstandig naar beneden worden ingebouwd, waardoor de sleepboten uitzonderlijk wendbaar worden. De sleepboten, die Europa en Azië zullen heten, worden ruim 28 meter lang, bijna acht meter breed en krijgen een diepgang van 3.70 meter. Zij zullen zeewaardig zijn, maar de bedoeling is toch, dat zij hoofdzakelijk binnen Europoort en op de Waterweg zullen werken. (HVV, 23-12-1959).



### **Sleepboothaven Europoort**

Verwacht kan worden, dat binnenkort wordt begonnen met de aanleg van een sleepboothaven aan de noordzijde van de zeehaven Europoort op Rozenburg-West. Gemeentewerken-Rotterdam zal dit werk op 22 april aanbesteden. (HVV, 8-4-1960, foto AZIË: R. Weeks).

### **Aanbestedingen en gunning**

De hoofddirecteur van Gemeentewerken te Rotterdam heeft vanmorgen aanbesteed bestek 589: het maken van dijken voor de aanleg van de sleepboothaven aan de noordzijde van Zeehaven, Europoort te Rozenburg-west. Van de 6 inschrijvers was de laagste N.V. Transport- en Aannemingsbedrijf v.h. K. Barendregt, Den Haag, met: f 214.000 en opvolgend Aannemingsbedrijf E. Blok, Rotterdam, met f 216.350. (HVV, 23-4-1960).



Scheurhaven, foto: H. Hoffmann, 12-7-1984 vanuit het Blusfort, van onder naar boven SCHOUWENBANK, STEENBANK, KWINTEBANK, BANJAARDSBANK, SCHELDEBANK, een type Middelbank en DORDTSEBANK).

### **SLEEPBOOTHAVEN**

Tussen Waterweg en Europoort is men nu ook begonnen aan het graven van de sleepboothaven, een afzonderlijk, goed beschermt havenbekken, waarbij enige dienstgebouwen zullen komen en waar ook de roeiers van De Eendracht een onderkomen zullen krijgen.

Dit sleepboothaventje krijgt geen verbinding met de Waterweg, maar uiteraard wel met de diepzeehavens van Europoort. En naast deze haven, grenzend aan de Waterweg, komt een nieuwe havenbekkensweg.

In de wijde verlatenheid van opgespoten en omgewoeld zand en nieuwe havenbekkens vindt men een aantal grote opslag tanks en andere gebouwen voor de ontvangst van olie. Shell heeft de zaken voortvarend aangepakt. Caltex heeft ook de bouw van een aanlegsteiger gegund en het voornemen bestaat zeer binnenkort met de bouw van tanks en andere voorzieningen te beginnen. De oliemaatschappijen willen klaar zijn als de supertankers binnenvaren!

Een smalle dam

Nog slechts een smalle dam scheidt Europoort van de Waterweg en dus van de zee. Wie die smalle zandwal ziet, krijgt de indruk, dat men hem in een dag uit de weg kan ruimen als men zich even boos maakt met een strandschop. Maar dat is schijn, want tussen Europoort en de Waterweg zit nog een berg zand van anderhalf miljoen kubieke meter.

En wanneer de zandzuigers in september de Waterweg bereikt zullen hebben, betekent dat niet, dat Europoort ook meteen voor zeeschepen bereikbaar zal zijn. Pas in Januari van het volgend jaar zal het zover zijn, dat de supertankers binnen kunnen komen.

Maar in september zal wel het zeewater het nieuwe havencomplex binnendringen. En met de zee, ook de bewegingen van eb en vloed. Daar moet men terdege rekening mee houden. De zeekering moet geheel klaar zijn en de havenbekkens moeten tot de hoogwaterlijn in orde worden gemaakt.

Vijf aannemingsmaatschappijen bouwen thans met man en macht aan de stenen glooiingen van de havenbekkens, die een totale oeverlengte hebben van bijna acht kilometer! Men verwacht, dat zij in september ver genoeg gevorderd zullen zijn, dat de getijbewegingen niet storend zullen werken. (HVV, 22-7-1960).

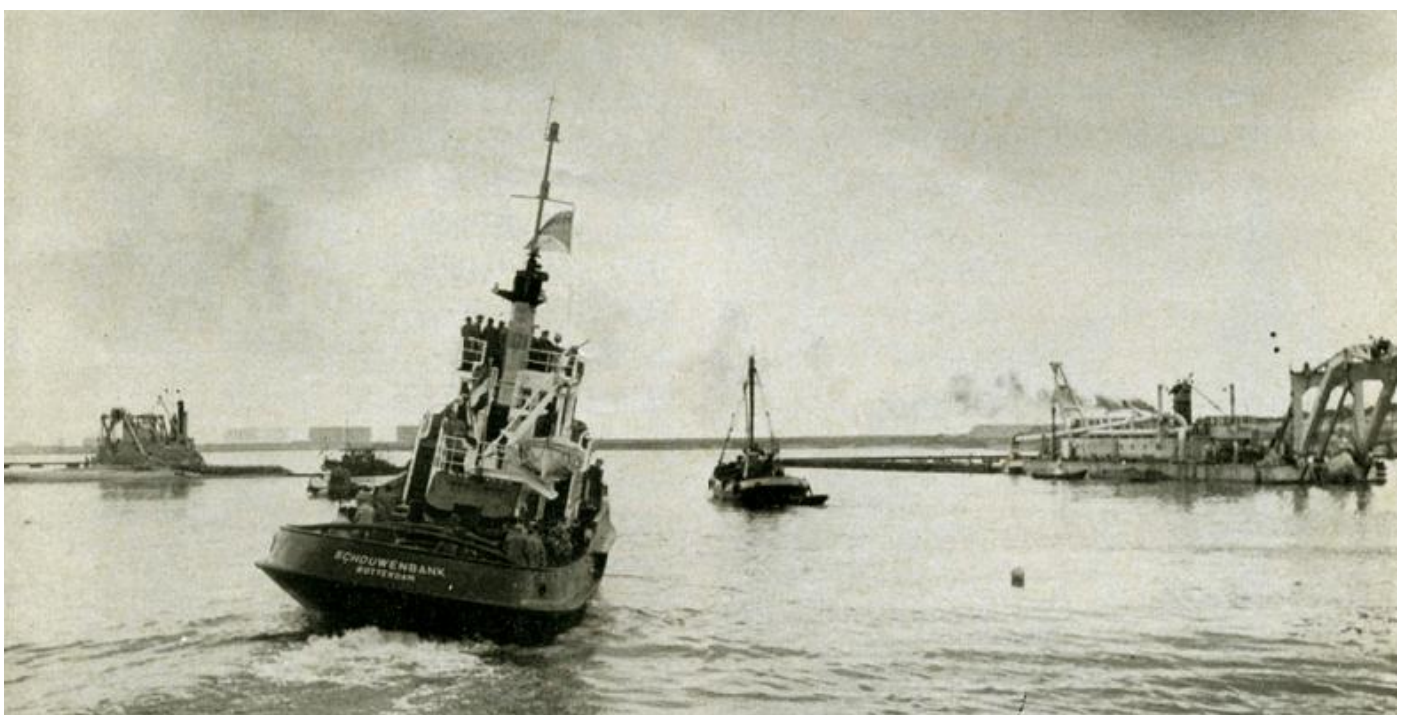
### **Europoort staat op een kier!**

(Van een onzer verslaggevers). De zee is vanmiddag het nieuwe Rotterdamse havengebied op de kop van het eiland Rozenburg binnengedrongen. Een historische gebeurtenis. Met een onstuimige witgekopte golf stormde de zee Europoort binnen. Dat gebeurde, nadat de zuiger Sliedrecht XI de laatste smalle rand duinzand tussen Europoort en de Nieuwe Waterweg had weggezogen. Wanneer de zee geen roet in het eten gooit, of juist gezegd geen zand in Europoort, zal men nog ruim twee miljoen kubieke meter zand moeten verwijderen, voordat de vaargeul geschikt zal zijn voor supertankers, waarschuwde de directeur van gemeentewerken, de heer J.D. Quak. Aangezien het baggeren in de Europoort-monding, waar het getij nu vrij spel zal hebben, veel moeilijker is, valt niet te voorspellen, wanneer dit werk voltooid zal zijn, verzekerde de heer Quak het gezelschap genodigden. Rotterdam hoopt echter — ook al verzweg de heer Quak dit op dit feestelijke moment — dat nog dit jaar de eerste supertanker het nieuwe havengebied, dat speciaal voor dit soort schepen is aangelegd, zal binnenvaren.

### **VERANTWOORD**

Nu reeds vaststaat, dat vijf bedrijven zich in Europoort zullen vestigen en de Rotterdam-Rijn-Pijpleiding al is voltooid, meen ik te mogen constateren, dat het plan-Eupoort als een volkomen verantwoord project mag worden beschouwd, oordeelde ir. F. Posthuma, directeur van het Havenbedrijf van de gemeente Rotterdam. Hij onthulde met onverbloemde voldoening, dat in de afgelopen weken twee nieuwe buitenlandse bedrijven de beslissing hebben genomen, dat ze zich in Europoort zullen vestigen. Begin volgend jaar beginnen ze met de bouw van hun installaties. De heer Posthuma legde er de nadruk op, dat Europoort niet alleen ontworpen is om nieuwe industrieën aan te trekken, maar ook om bestaande bedrijven binnen de kortst mogelijke tijd te helpen aan moderne vervoersmogelijkheden. Alleen zal door de bestaande industrieën ten westen van Pernis werd voor drie miljard gulden geïnvesteerd. De jaarlijkse omzet ligt nog belangrijk hoger. De investeringen zullen in de eerstkomende jaren met enige honderden miljoenen gulden per jaar stijgen. De heer Posthuma stelde vast: De verantwoordelijke havenautoriteiten zullen alles in het werk moeten stellen om deze voor ons land zo belangrijke industrieën hun concurrentievermogen te laten behouden.

Wil men de bestaande industrieën hun concurrentievermogen laten behouden, dan is het noodzakelijk, dat de gemeentelijke overheid zorgt, dat steeds uitbreidingsmogelijkheden aanwezig zijn. Maar ook, dat de aanvoer, van grondstoffen met schepen van, vijftigduizend tot honderdduizend ton kan geschieden, daar dit de vervoerskosten bijna halveert, zo constateerde de heer Posthuma. De Rotterdam-Rijn-Pijpleiding maakt het mogelijk, dat de ruwe olie voor de raffinaderijen in Duitsland zal worden aangevoerd in Europoort, waardoor dit havengebied een opvallende Europese betekenis krijgt. Zeer nadrukkelijk stelde de heer Posthuma vast, dat alle nieuwe industrieën, die zich in het Waterweggebied willen vestigen, op eigen initiatief naar Rotterdam zijn gekomen. Geen enkele kwam op verzoek van de Maasstad! (HVV, 31-8-1960, foto Rotterdam-Rijnpijpleiding in bedrijf genomen in 1960: Wikipedia. (De belangrijkste aandeelhouders van RRP zijn (per 1 juni 2011): Shell Petroleum N.V.: 45,6%, Ruhr Oel GmbH: 22,2%, BP Olex Fanal Mineralöl GmbH: 22,2%, Shell Deutschland Oil GmbH: 10%. Info: Wikipedia).



Sleper even aan de grond

### **Schouwenbank als eerste zeeschip in Europoort**

7-10-1960, Het Vrije Volk. Als eerste zeeschip is gistermiddag de hagelnieuwe sleepboot van Leen Smit, de SCHOUWENBANK, het al even nieuwe havenbekken Europoort binnengevaren. Het ging (nog) niet zonder moeilijkheden, want de toegang tot Europoort is nog niet gereed, maar de sleper is toch binnengekomen, waarna hij werd overgenomen van de werf.

(Van een onzer verslaggevers) Het eerste zeeschip is Europoort binnengevaren. Het was de nagelnieuwe kustsleepboot SCHOUWENBANK die gistermiddag in het nieuwste Rotterdamse havenbekken door de werf Bodewes uit Millingen werd overgedragen aan L. Smit. en Co's Internationale Sleepdienst.

De Schouwenbank is speciaal ontworpen voor het werken met supertankers, die Europoort zullen aandoen, maar is ook geschikt voor hulpverlening op zee en het maken van zee-reizen in de Europese wateren.

De N.V. Scheepswerven, voorheen H.H. Bodewes begint nu meteen met de bouw van het zusterschip STEENBANK. Daarna worden twee Europoort-sleepboten gebouwd voor Piet Smit.

Dat binnenvaren van Europoort was een stuntje, want de toegang is nog niet op diepte. Men had echter berekend dat het net mogelijk moet zijn en de mannen van Taks Berging hadden een vaargeul afgebakend. De eerste poging mislukte jammerlijk.



Met aan boord de rijkshavenmeester, de directeur van het Loodswezen, de havenmeester van Rotterdam en nog enkele tientallen scheepvaart en sleepvaartdeskundigen liep de SCHOUWENBANK aan de grond. Het schip maakte even flink slagzij. Op eigen kracht kwam de sterke sleepboot weer vlot.

De gasten zijn toen overgestapt op de Spidoboot KONINGINNEPLAAT, die even later triomfantelijk als eerste Europoort binnenvoer, korte tijd later gevolgd door de SCHOUWENBANK, het eerste zeeschip.

#### **Opmerkelijk schip**

De Schouwenbank is een zeer opmerkelijk schip. De opbouw is merkwaardig hoog (een torenstuurhut) en spits. De voordelen van hoogte laten zich gemakkelijk raden, de spitsheid — deftig gezegd: piramidale opbouw — heeft dit voordeel, dat het schip, wanneer het op woelig water langs zij van een tanker komt, een verticale wand houdt.

Opvallend is verder, dat de SCHOUWENBANK — dertig meter lang met een vermogen van 1250 paardekracht — geen zichtbare schoorsteen heeft. De rookkanalen van de twee hoofdmotoren zijn weggewerkt in de mast, die evenals de gehele bovenbouw van aluminium is gemaakt.

Onnodig te zeggen, dat de sleepboot ook verder is voorzien van alle mogelijke nautische snuffjes, terwijl ook aan de verblijven van de bemanning (twaalf koppen) zeer veel aandacht is besteed.

De proefvaart bewees, dat de Schouwenbank zeer snel is en bovendien, - dank zij, twee roeren, uitzonderlijk wendbaar. De sleper kan bijna om zijn eigen as draaien. Voor het bergingswerk zijn ook voorzieningen getroffen. Op de brug staan twee waterkanonnen.

De Schouwenbank, in de eerste plaats het resultaat van het vernuft, van de technische dienst van Leen Smit, is een belangrijke aanwinst voor de Rotterdamse haven, ook al gaat de sleepboot, zo lang Europoort nog niet in bedrijf is, eerst een aantal sleepreizen maken. (Het Vrije Volk, 7-10-1960, foto SCHOUWENBANK: F. Stigter, kaart N.V. Gebr. Spanjersberg S.38. Foto SCHOUWENBANK: F. Stigter/De

Sleeptros, 6-10-1960 opening Europoort. Van een echte vaargeul was nauwelijks sprake toen de SCHOUWENBANK de Europoort wilde binnenvaren. De sleepboot, die drie meter diep steekt, had ondanks de afbakeningsboeitjes de grootste moeite een plekje te vinden door het geultje te varen. Tot twee maal toe stootte zij haar neus. Toen de vloed echter doorzette ging zij trots als eerste zeeschip haar toekomstig werkterrein binnen).

### **Nieuwe sleepboot bij de VOS**

De Verenigde Onafhankelijke Sleepdienst (VOS) in Rotterdam heeft 'n nieuwe kusthavensleepboot in gebruik genomen, de Independent II, die gebruikt zal worden voor assistentie van grote zeeschepen in de Rotterdamse haven en voor het slepen van supertankers naar en van Europoort. Het schip werd gebouwd bij de scheepswerf Jonker en Stans in Hendrik-Ido-Ambacht en is uitgerust met zeer moderne navigatie- en sleepmiddelen. (HVV, 12-10-1960).



INDEPENDENT II, IMO 5160219, 7-5-1960 te water gelaten, 5-10-1960 proefvaart, 11-10-1960 opgeleverd door N.V. Scheepswerf & Gashouderbouw v/h Jonker & Stans, Hendrik Ido Ambacht (288) als INDEPENDENT II aan N.V. tot Exploitatie van de Stoomsleepboot "Maria", Rotterdam, in beheer bij N.V. Verenigde Onafhankelijke Sleepdienst, Rotterdam.





130 BRT, 38 NRT, 45 DWT, 29,11 (27,35) x 6,92 x 3,51 x 2,590 meter, 11 kn., 900 EPK, 662 kW, 2 x 6 cyl, 2 tew, 190 x 350, Bolnes, verstraagd naar 1 schroef, N.V. Machinefabriek "Bolnes".

26-3-1975 als INDEPENDENT II ingebracht bij Smit-Vos B.V., Rotterdam, europeanummer 2310727. 1-1-1984 als INDEPENDENT II ingebracht bij Smit Internationale Havensleepdiensten B.V., Rotterdam. 8-2-1986 achter de sleepboot SMIT DUITSLAND vertrokken naar Dakar om daar havensleepwerk te verrichten, 17-2-1986 als INDEPENDENT II ingebracht bij Smit International (U.K.) Ltd., Londen-U.K., officieel nummer 713116 (ingeschreven als INDEPENDENT H). 4-11-1986 terug te Rotterdam achter de sleepboot SMIT BELGIE. 12-1987 uit de zeevaart. 11-5-1988 als INDEPENDENT II ingebracht bij Smit Havensleepdiensten B.V., Rotterdam, europeanummer 2318556. 15-12-1999 verkocht aan General Port Services Ltd., Chatham, vlag: U.K., roepsein ZQWF8, 15-1-2000 vertrokken van Rotterdam achter de sleepboot ALEXANDRA, 2000 herdoopt GP AMERICA. 14-10-2002 (e) verkocht aan Niarcos Shipping Ltd., Liverpool-U.K., roepsein ZQWF8, in beheer bij G.P.S. Marine Contractors Ltd., Rochester, herdoopt MURIA. 5-7-2012 (e) verkocht aan Total Ships B.V., Bruinisse, vlag: Panama, roepsein HP7773, 18-5-2012 (m) herdoopt TB VIRGINIA. 2-2015 gesloopt te Las Palmas de Gran Canaria. (Foto: INDEPENDENT II en FRANKRIJK aan de SEPT ILES (bouwjaar 1955, 1974 herdoopt BLUE-WHALE): NN, collectie D. Henken. Foto in kleuren S.I.H.: Teun van der Zee, 26-4-1984, Westerkade, Rotterdam, op de achtergrond de LOOSDRECHT aan de Wilhelminakade).

## EERSTE TANKER IN DE EUROPOORT



Vooruitlopend op de officiële ingebruikstelling van de Europoorthaven zal op maandag 12 december als proef een tankschip met ruwe olie, bestemd voor de Shell Nederland Raffinaderij NV aan de Shell-steiger in Europoort worden gemeerd.

Het schip is niet een der grote schepen waarvoor de Europoort werd aangelegd. Men is namelijk van plan eerst nog enige ervaring op te doen met brengen van bescheiden afmetingen voor men er toe overgaat een "supertanker" te ontvangen. (Gereformeerd gezinsblad, 10-12-1960).

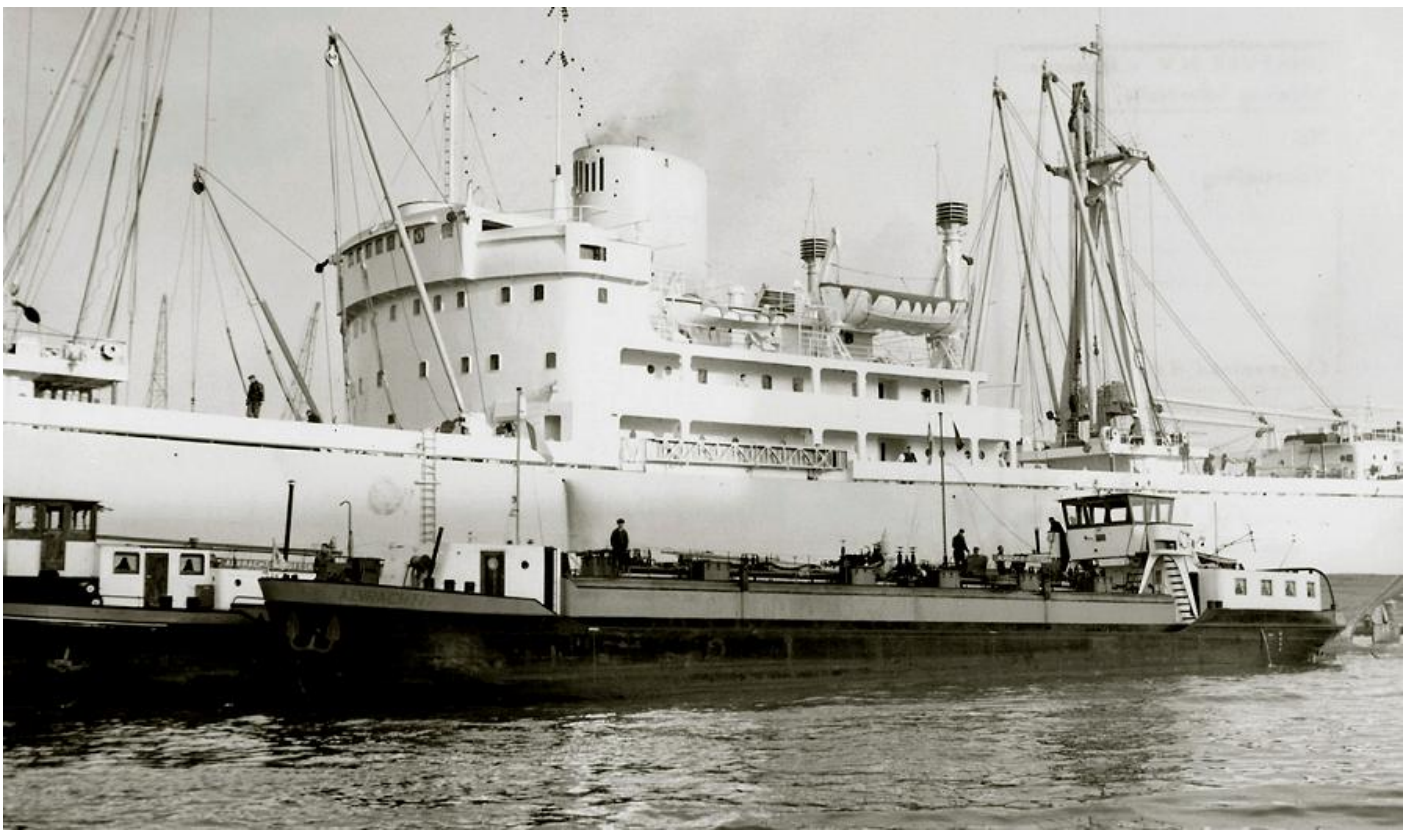
Eerste tanker in Europoort. Van onze correspondent ROTTERDAM, woensdag. Europoort staat nog maar op een kier, maar gisteren slipte reeds de eerste tanker naar binnen. Het was de Noorse A.K. FERNSTRÖM (20.000 ton), die voor de officiële opening van Europoort in maart a.s. een lading olie aan de nieuwe Shell-steiger kwam afleveren. Een speciaal voor de Europoort gebouwde grote sleepboot, de SCHOUWENBANK, wachtte de nieuwkomer op de STEENBANK, de andere grote sleepboot voor Europoort, komt deze week gereed. (De Telegraaf, 14-12-1960).

A.K. FERNSTRÖM, IMO 5000184, 12-1954 opgeleverd door Kockums Mek. Verks. A/B, Malmö (375) als A.K. FERNSTRÖM aan A.K. Fernströms Rederier, Karlshamn-Zweden, in beheer bij Eric Fernström. ON: 9529. 13.197 BRT, 7.567 NRT, 20.030 DWT. 169,58 (160,03) x 22,10 x 12,22 x 9,455 meter. 20 ladingtanks, 27.598 m<sup>3</sup>. 14,5 kn. 8.100 EPK, 6.043 kW, 9 cyl, 2 tew, 780 x 1400, de werf.

1967 verkocht aan Astro Campeon Cia. Naviera S.A., Panama, thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, in beheer bij Markos N. Lyras, Piraeus (Orient Mid-East (Hellas) Ltd.), herdoopt ORIENT SEA. 1971 herdoopt CLAIRHILL. 1975 verkocht aan Nissho-Iwai Co. Ltd., Osaka. 14-4-1975 vertrokken van Los Angeles naar Pusan, 9-5-1975 overgedragen aan Ssang Yong Inc., Inchon om gesloopt te worden, gesloopt te Inchon in 1975. (Foto: digitaltmuseum.no/Norsk Maritimt Museum).

## Binnenvaarttuig waagt zich aan Europoort

(Van een onzer verslaggevers) Voor het eerst is een binnenvaarttuig, dat er niets te maken had, de Europoort binnengevaren. Donderdag waagde deze "nietsnut" zich tussen de werkschepen op de enorme watervlakte van onze nieuwste haven, getooid met vele kleurige vlaggetjes en onder het waakzame oog van rijksonderhavenmeester D. van den Heuvel uit Hoek van Holland.



Het was de "Alvracht 17" het nieuwste motortankschip van het Algemeen Vrachtkantoor N.V. te Rotterdam, dat donderdag in dienst is gesteld. Van de rijkshavendienst was voor deze gelegenheid speciaal toestemming verkregen om de Europoort binnen te varen. En de heer Van den Heuvel van deze dienst wees kapitein B. van Verre (41) de weg in dit deel van het Waterweggebied, De "Alvracht 17" is inderdaad het zeventiende schip van de AVK-vloot. Het dient ter vervanging van de 9, die evenals de 8 al voor 1900 is gebouwd en sinds de oprichting van het Algemeen Vrachtkantoor in 1918 in de vaart is. De "Alvracht 9" is naar Portugal verkocht en zal in januari naar dit land vertrekken. AVK heeft nu plannen voor nog een nieuw vaartuig, maar het is nog de vraag of dit een sleep- of een motorschip zal worden. Dit deelde de heer Ch.E. van Blommenstein, directeur van het AVK, donderdag mee. Het Algemeen Vrachtkantoor N.V. is opgericht door A. Jurgens Verenigde Fabrieken en kreeg tot doel het uitoefenen van het reders- cargadoors en expeditiebedrijf. De voornaamste taak van het kantoor was indertijd de controle op en het transport naar het bedrijf van de familie Jurgens van de per zeeschip aangevoerde grondstoffen en het verzorgen van exporten. Nu vervult het AVK al deze taken voor de Unilever-maatschappijen. In de loop der jaren is zij echter uitgegroeid tot een in de praktijk zelfstandig werkend cargadoors- en expeditiebedrijf met een eigen vloot van tanklichters. Deze vloot, met een totale capaciteit van 9.540 ton, heeft tot taak het bieden van vervoerszekerheid voor de per zeeschip in Nederland aangevoerde eetbare oliën voor de fabrieken van het Unilever-concern in binnen- en buitenland. De "Alvracht 17" is gebouwd door de Haarlemse Scheepsbouw Maatschappij en heeft een laadvermogen van 377,7 ton. Het schip is bijna 48 meter lang, heeft een diepgang van 2,15 meter, en haalt een gemiddelde snelheid van vijftien kilometer per uur. Het vaartuig is speciaal gebouwd voor het vervoer van eetbare oliën en vetten. Met zijn geringe diepgang is het zeer geschikt voor de vaart op de Rijn. (Het Vrije Volk, 23-12-1960, foto: NN/collectie Jos Telleman/kustvaartforum.com, de ALVRACHT 17 en ALVRACHT 5 in Antwerpen, laden uit een schip van de C.M.B.).

#### **AAN INGANG EUROPOORT Duikeronderzoek naar wrak van Faustus**

Schip kan ongunstig liggen voor werkzaamheden in Waterweg

(Van onze Rotterdamse correspondent) DE FAUSTUS is weer eens in het nieuws. De Rijkswaterstaat gaat met ingang van 16 januari a.s. een onderzoek instellen hoe de ligging van het wrak onder de rivieroppervlakte momenteel is. Dit in verband met het voornemen de ingang van de Waterweg op grotere diepte te brengen (van 13 en een halve meter op 15 meter) en de veranderingen welke in de Waterwegmond zullen worden aangebracht in verband met de definitieve ingang van Europoort.

Spannende dagen in 1952

Dit onderzoek brengt weer eens in herinnering de spannende dagen welke Rotterdam in november 1952 meemaakte, toen het Panamese s.s. Faustus even ten noorden van de Noorderpier strandde en een dag later, bij noordwester stormweer op drift raakte, door de Noorderpier brak en nog binnen de pieren van de Waterweg zonk, naar men aanvankelijk aannam gedeeltelijk in het vaarwater. Op die beruchte zaterdagmorgen werd het scheepvaartverkeer volkomen stilgelegd. De Nieuw Amsterdam, die op binnenkomen stond, moest naar Amsterdam worden gedirigeerd. Eerst tegen de avond, toen voorlopige onderzoekingen hadden aangetoond, dat met de nodige omzichtigheid het wrak, dat aan de rand van de vaargeul lag, kon worden gepasseerd, voer als eerste de Zeelandboot voor Harwich uit. In de volgende dagen kon de scheepvaart tot een beperkte tonnage, welke regelmatig kon worden opgevoerd, doorgang vinden. Het opruimen van het wrak van dit gewezen Liberty-schip, dat op een zijde lag, kostte heel wat hoofdbrekens. Tenslotte werd besloten de Faustus in de Waterwegmond te "begraven".



De grote zandzuiger Ahoy heeft verscheidene weken gewerkt voor het gelukke de Faustus in de naast het wrak gezogen kuil te doen tuimelen. Eerst toen kon Rotterdam er weer gerust op zijn, dat zijn zo belangrijke levensader volledig weer intact was.

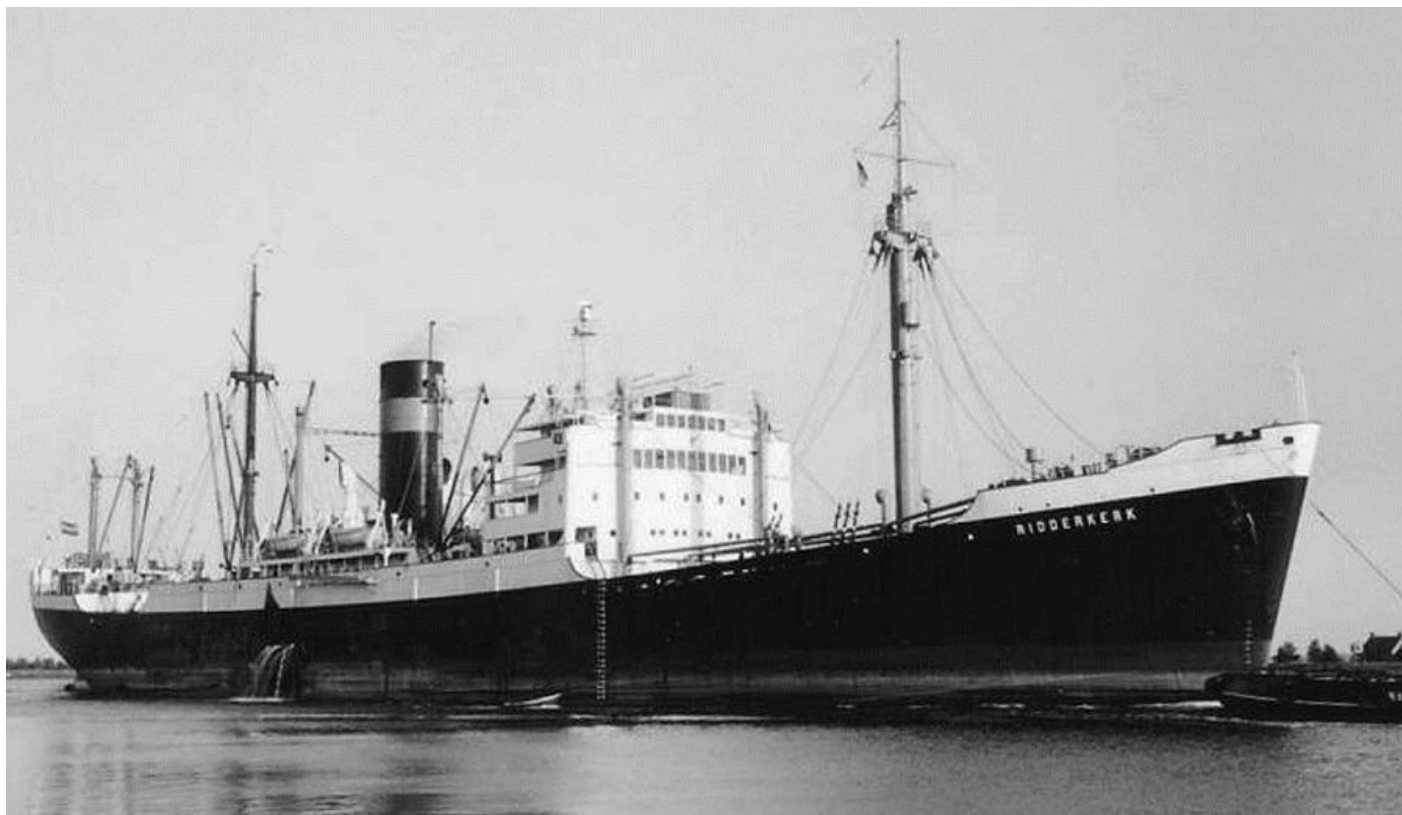
Werkt wrak zich omhoog?

Enkele maanden geleden deden geruchten de ronde, dat het wrak omhoog zou komen en weer last zou kunnen gaan veroorzaken. Deze geruchten heeft de Rijkswaterstaat toen naar het rijk der fabelen verwezen. De mogelijkheid dat het wrak zich omhoog zou werken en boven de bodem van de monding zou uitkomen, bleef echter bestaan. Grillig en onberekenbaar zijn nu eenmaal de stromingen en uitschuringen langs onze kust en in de zeegeten en riviermondingen. Het onderzoek dat thans gaat aanvangen staat zoals hiervoor gezegd in verband met het dieper maken van de vaargeul en de werken voor de Nieuwe Waterwegmonding in verband met Europoort, waarvan de definitieve vorm nog niet vaststaat.



De mogelijkheid bestaat natuurlijk, dat de duikers tot de ontdekking komen, dat delen van de Faustus boven de bodem uitsteken. Als dit het geval is, zullen deze delen van het wrak worden "geschoten", dat wil zeggen door middel van springstoffen worden verwijderd. Van de resultaten van het duikeronderzoek zal afhangen of er nog andere maatregelen moeten worden genomen en zo dit het geval zou zijn, op welke wijze. Dit is een zaak van de Rijkswaterstaat. (NvhN, 3-1-1961. Foto: Dolf Kruger/Ned. Fotomuseum, 8-11-1952 (NB 7-11-1952 door de pier). Foto: kaart van N.V. Gebr. Spanjersberg #1258, 7-11-1952 gestrand te Hoek van Holland).

FAUSTUS: 3-1943 opgeleverd door Bartram & Sons Ltd., Sunderland (294) als EMPIRE PROSPERO aan Ministry of War Transport, Sunderland-U.K., in beheer bij W.H. Cockerline & Co. Ltd. 6.397 BRT, 4.663 DWT. 129,63 (124,87) x 16,39 x 9,51 x 7,777 meter. 11 kn. 3 ketels, v.o. 643 m<sup>2</sup>, 15,5 kn. 1947 verkocht aan W.H. Cockerline & Co. Ltd., Hull, herdoopt CORINTHIC. 1951 verkocht aan Marine Enterprises Ltd., Londen-U.K., herdoopt MARINE FLAME. 1951 verkocht aan Reliance S.S. Co. S.A., Panama, in beheer bij Wallem & Co. (Mohamed Nemazee), herdoopt SHAHREZA. 1951 verkocht aan Cia. Naviera Acapulco S.A., Panama. 1951 herdoopt FAUSTUS. 6-11-1952 tijdens een reis van Hampton Roads naar Rotterdam, geladen met kolen, tijdens slecht weer ten noorden van de Noorderpier gestrand bij Hoek van Holland, 7-11-1952 door de Noorderpier geslagen en gezonken in de Nieuwe Waterweg.



5-1-1961 te Rotterdam, assisteerden de SCHOUWENBANK en de STEENBANK de sleepboot GELE ZEE met op sleep m.s. RIDDERKERK.

Gele Zee sleept RIDDERKERK binnen

(Van een onzer verslaggevers) De GELE ZEE van Leen Smit en Co. is vannacht de Nieuwe Waterweg binnengelopen met het m.s. RIDDERKERK van de VNS, dat in de Middellandse Zee zijn schroef had verloren. De RIDDERKERK, 8.001 BRT, verspeelde zijn schroef ten zuidwesten van Sicilië. Het schip is vanmorgen in de Rijnhaven aan de pier van de VNS afgemeerd. Van Hoek van Holland tot Rotterdam kreeg de GELE ZEE assistentie van de STEENBANK en de SCHOUWENBANK van Leen Smit. en Co. (HVV, 5-1-1961).

m.s. RIDDERKERK (2) 1947-1962 vrachtschip PHAQ

Gebouwd 1938, Bremer Vulkan Schiffsbau & Maschinenfabrik, Vegasack (737).

8.150 BRT, 4.958 NRT, 10.341 DWT. 155,57 (148,86) x 18,68 x 10,21 x 8,262 meter.

Gesloten shelterdeck, 16 kn. 7.200 EPK, 2 x 6 cyl, 2 tact, dubbelwerkend, 510 x 740, gekoppeld op 1 schroef, M.A.N., de werf.

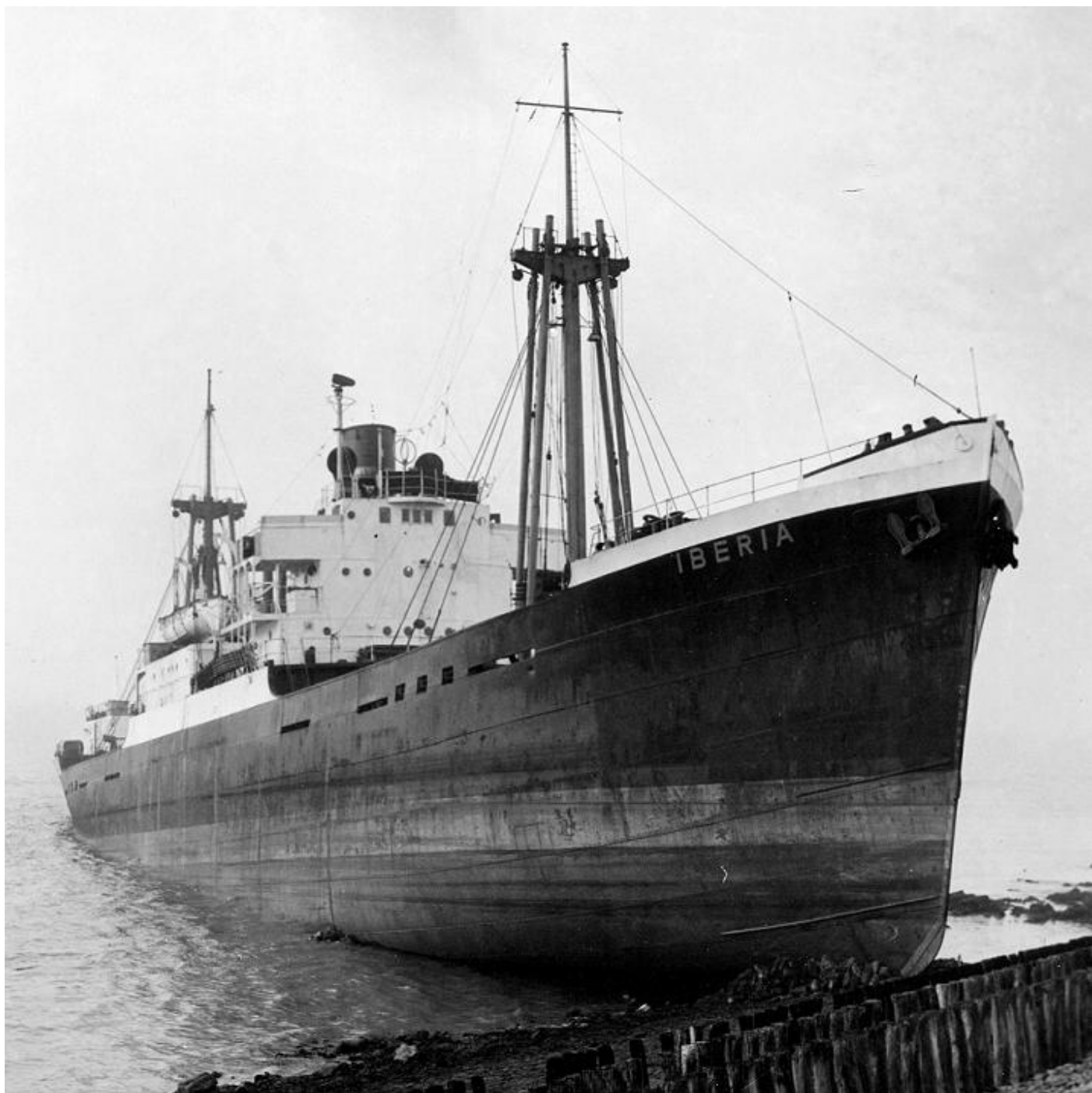
31-5-1937 kiel gelegd, 9-4-1938 te water gelaten, 21-5-1938 proefvaart, 5-1938 opgeleverd (GL) als HOHENFELS aan Deutsche Dampfschiffahrts Gesellschaft "Hansa", Bremen, genoemd naar 2 gelijknamige kastelen, 2 ruïnes en een dorpje in Rheinland-Pfalz.

25-8-1941 te Bandar Shapur door eigen bemanning tot zinken gebracht, later door Engelsen gelicht en weer in de vaart gebracht, door het British Ministry of War Transport overgenomen en in beheer gegeven aan Peninsular & Oriental Steam Navigation Co. Ltd., herdoopt EMPIRE KAMAL.

20-6-1944 verkocht aan de Staat der Nederlanden, door de Nederlandsche Scheepvaart- en Handelscommissie in beheer gegeven aan de N.V. Kon. Nederlandsche Stoomboot Mij., Willemstad-N.A., herdoopt VAN RUISDAEL.

1946 in time-charter bij de Nederlandse Regering. 11-7-1946 door de Nederlandse Regering overgedragen aan de V.N.S., later in eigendom van de V.N.S. overgegaan. 1947 reis 2, in time-charter bij Holland Amerika Lijn voor reis van Hamburg naar Batavia. 1947 reis 3, in time-charter bij Holland Amerika Lijn voor reis van Batavia naar New York en naar Nederland. 29-3-1947 verkocht aan de V.N.S., herdoopt RIDDERKERK. 8-1962 verkocht voor sloop aan Sigma Shipping Co. Ltd., Hong Kong, 27-8-1962 gearriveerd te Hong Kong, 6-9-1962 overgedragen, de sloop begon 19-9-1962 (Foto: G. Bunschoten).

Gemeentewerken zal op 3 februari aanbesteden bestek 632: het afgraven en verwerken van grond voor het op hoogte brengen van een terreingedeelte aan de Westzijde van de tijdelijke monding van de zeehaven Europoort. (HVV, 20-1-1961).



**Schip aan de grond** - DEN HAAG (ANP) — De 2.902 ton metende Nederlandse "Iberia" van rederij Muller en Co's Transportmaatschappij NV te Rotterdam, is vanmorgen vroeg bij Schone Waardin, bij de rivier De Schelde, aan de grond gelopen. De sleepboot "Scaldis" uit Vlissingen is vertrokken om de "Iberia" te helpen. (Friese koerier, 17-01-1961).

Het Nederlandse schip Iberia is gisterochtend, zoals wij hebben gemeld, nabij Vlissingen aan de grond gelopen. Na enkele mislukte pogingen om het schip los te trekken is de Iberia vanmorgen door zeven sleepboten vlot gesleept. In de onderkant van de zeewering is een diepe geul geslagen. (NvhN, 18-1-1961).

#### **De IBERIA — inmiddels vlot**

(Van onze correspondent) Vlissingen, 18 januari Het maandagnacht bij Vlissingen gestrande motorschip Iberia van de rederij W. H. Muller & Co. is gisteren vlot getrokken door zes sleepboten, de Holland van Muller in Terneuzen, de Leon Letzer en de Jean-Marie Gerling van de Union de Sauvetage et Remorquage te Antwerpen, de Schouwenbank, de Steenbank en de Scaldis uit het Europoortgebied. Twee bergingsvaartuigen verleenden assistentie. Dit gebeurde gisternacht om half drie bij hoog water. Het schip ligt thans op de rede van Vlissingen voor onderzoek. Op de foto de Iberia nog op de dijk bij Fort Rammekens. Het schip was, geladen met ijzererts, op weg naar Gent. (AH, 18-1-1961).

18-1-1961 door de SCALDIS, JEAN-MARIE GERLING, HOLLAND, SCHOUWENBANK en STEENBANK is de IBERIA vlot getrokken bij Vlissingen.

s.s. IBERIA (2), IMO 5083265 1955-1962 vrachtschip PEVB  
 Gebouwd 1944, William Gray & Co. Ltd., West Hartlepool (1160). 2.902 BRT, 1.641 NRT, 4.475 DWT.  
 99,96 (96,17) x 14,15 x 7,67 x 6,360 meter. G 6.139 m3, B 5.819 m3, 2 ketels, v.o. 367 m2, 14 atm. 1.300  
 IPK, T 3 cyl, 508, 787 en 1397 x 990, Central Marine Engine Works (W. Gray & Co. Ltd.), West Hartlepool.  
 1-1944 opgeleverd (LR) als EMPIRE HARCOURT aan Ministry of War Transport, Londen-Engeland, in  
 beheer bij H. Hogarth & Sons. 10-1946 verkocht aan Kelvin Shipping Co. Ltd., Ardrossan-Engeland, in  
 beheer bij H. Hogarth & Sons, herdoopt BARON AISLA. 1955 verkocht aan N.V. Wm.H. Müller & Co.'s  
 Transport Mij., Rotterdam, herdoopt IBERIA. 2-1962 verkocht aan Tankers Finance Corp., Monrovia-  
 Liberia, in beheer bij S. Trianfyllakis, Piraeus, herdoopt CYCLADIKI DOXA. 1964 verkocht aan Compañía  
 Maritima Sarita S.A., Panama, thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland in beheer bij N. Sotirakis & Co.,  
 Piraeus, herdoopt MOUNT SINAI. 2-1972 verkocht voor sloop, gesloopt door S. Kyriazis, G. Georgopoulos &  
 D. Politis, Perama, Griekenland, de sloop begon 10-4-1972. (Foto IBERIA: NN/ANP, collectie C.  
 Lieverst/TvdZ)



### **Grootste tanker voor Europoort**

(Van een onzer verslaggevers) Shell Europoort heeft vanmorgen de grootste tanker ontvangen, die sedert de  
 opening van de tijdelijke monding het nieuwe havengebied is binnengelopen. Het schip, de 40.000  
 tonner Isselia, 'n Franse Shell-tanker, kwam met ruwe olie uit Koeweit. (HVV, 20-1-1961, foto ISSELIA:  
 Skyfotos, collectie helderline.nl).

ISSELIA, IMO 5165233, 3-4-1958 te water gelaten, 11-1958 opgeleverd door Chantiers de l'Atlantique,  
 Saint Nazaire (Q17) als ISSELIA aan Société Maritime Shell, Frankrijk (FNAW). 27.997 BRT, 15.593 NRT,  
 42.320 DWT. 220,24 (209,33) x 29,71 x 15,02 x 11,224 meter. 33 tanks, 49.917 m3, 15,5 kn. 2  
 waterpijpketels, v.o. 2.142,3 m2, 46,9 atm. 13.750 APK, 10.258 kW, 2 turbines, de werf. 1966 verkocht  
 aan Cia. Shell de Venezuela Ltd., Venezuela, herdoopt SHELL MARA. 1976 verkocht aan Maraven S.A.,  
 Venezuela, herdoopt MARA. 12-11-1978 bij de kust van Curaçao, tijdens het overslaan van lading in de  
 KAYRAZ, een ontploffing in de ballastpomp-turbine, daarbij lek geraakt en kwam water in de  
 machinekamer, zonder te repareren verkocht aan Nav. Transcaribe S.A., Panama, verkocht voor sloop,  
 door de sleepboot AMARYLLIS naar Kaohsiung gesleept, 19-11-1979 gearriveerd te Kaohsiung, Taiwan om  
 gesloopt te worden.

### **BOHEME**



20-1-1960 de Noorse tanker BOHEME door de STEENBANK en SCHOUWENBANK geassisteerd naar Pernis.



BOHEME, 4-1956 opgeleverd door Tangen Verft, Kragerø (3) als BOHEME aan A.O. Andersens Shipping Co. A/S, Oslo-Noorwegen. 8.649 BRT, 4.824 NRT, 13.050 DWT. 14 kn. 5.250 EPK, 7 cyl, 2 tew, 680 x 1500, A/B Götaverken, Gothenborg.

1964 herdoopt ANCO STORM. 1966 verkocht aan Anco Shipping Ltd., U.K., in beheer bij Athel Line Ltd. 1969 verkocht aan Collingwood Tankers Ltd., U.K., herdoopt ANCO SOUND. 1969 verkocht aan Miramar Mar. Corp., Liberia, herdoopt MIRAMAR. 18-5-1981 gearriveerd bij Ssang Yong Corp. te Inchon om gesloopt te worden. (Foto BOHEME: Per-Erik Johnson/Nosrk Maritimt Museum. Foto ANCO STORM: Peter J. Fitzpatrick/Shipspotting te Birkenhead).

### **Sleepbootpersoneel wil gratis werkkleding**

(Van onze correspondent) De opvarenden van de havensleepboten van L. Smit en Co te Rotterdam hebben met, hun handtekeningenactie voor gratis werkkleding bereikt, dat het NBV-vakgroepsbestuur bij de besprekingen over de nieuwe CAO dit verlangen van het sleepbootpersoneel aan de orde zal stellen.

Het sleepbootpersoneel, dat in de afgelopen jaren met succes optrad voor verbetering van de lonen en verkorting van de werkweek, weet, dat sleepvaartondernemingen als P. Smit, L. Smit en de Volharding enorme winsten maken.

In 15 jaar tijd is de omschakeling van stoom- naar motorboten bij de Rotterdamse havensleepdiensten voltooid en dat legt de reders geen windeieren. De motorboten immers zijn veel goedkoper dan stoomboten, niet alleen wat het brandstofverbruik betreft, maar ook door de goedkopere personeelsbezetting.

De stoomsleepboten werden door 4 à 5 man bemand, al naar gelang de klasse van de boot, de motorboten echter door 3 à 4 man. Bovendien kan men het personeel beter een dubbele functie laten verrichten, en dat betekent meer winst uit hun arbeidskracht.

Dat is trouwens wel te zien aan het nieuwbouwplan van de reders in verband met de plannen voor Europoort. Daarvoor worden kapitale sleepboten gebouwd, waarvan twee gereed zijn. L. Smit maakte onlangs bekend, dat z'n zeewaardige sleepboot rond zeven miljoen zou kosten, maar het personeel kreeg te horen, dat aan het verzoek om gratis werkkleding voor de laagstbetaalden niet kon worden voldaan.

Al jaren wordt op basis van de kosten werkkleding verstrekt aan de kapiteins en machinisten. Maar de matrozen en olielieden krijgen geen enkele vergoeding voor werkkleding. Zij voerden daarna een handtekeningenactie met bovenaan genoemd resultaat. (De waarheid, 07-02-1961).

m.t. BARENDRECHT (5) 5036755 1960-1975 tankschip PCYP

Gebouwd 1960, N.V. Koninklijke Mij. "De Schelde", Vlissingen (287)

20.829,28 BRT, 12.072,14 NRT, 32.090 DWT. 202,62 (192,01) x 26,85 x 13,85 x 10,834 meter.

30 ladingtanks, 43.167,5 m<sup>3</sup>, 4 ladingpompen, totaal 4.000 ton/uur, 44.050 m<sup>3</sup>, 2.570,5 ton bunkers, verbruik 55 ton/dag, 16,75 kn.

15.600 EPK, 11.638 kW, 12 cyl, 2 tew, 760 x 1550, 119 omw/min., Sulzer 12RD76, de werf.

4-1956 besteld, 9-12-1958 kiel gelegd, 4-7-1959 gedoopt BARENDRECHT door mevr. M.C.L.F. Merkestijn-Brees (echtgenote van lid van Raad van Beheer Phs. van Ommeren) en te water gelaten, 14-6-1960 vertrokken van de werf en begin van de proefvaarten, 30-6-1960 door werfdirecteur J.W. Hupkes opgeleverd aan mr. J.J. Oyevaar namens N.V. Stoomvaart Mij. "De Maas", Rotterdam (Phs. van Ommeren), grootste tankschip in Nederland gebouwd, vertrek op de 1e reis, in timecharter voor Shell om olie te laden in de Perzische Golf (Mena Al Ahmadi) voor Londen.

1964 als BARENDRECHT overgedragen aan N.V. Scheepvaart Mij. "Barendrecht", Rotterdam. 27-4-1972 bij het ontmeren te Mena Abduhla raakte een matroos zwaar gewond en naar het ziekenhuis vervoerd worden voor herstel. 13-5-1975 opgelegd in de Eemshaven te Delfzijl, 1-8-1975 verkocht aan Cyclamen Shipping Corp. Ltd., Piraeus-Griekenland, p/a Circe Shipping Enterprises Co. Ltd., Piraeus, 19-8-1975 vertrokken van de Eemshaven naar Emden, herdoopt SCAPTRADE. 1982 in beheer bij Alpha Managing & Financing Inc., Piraeus. 1983 als SCAPTRADE verkocht aan Saronis Development S.A., Panama. 1983 verkocht voor sloop aan Gwo Feng Steel Enterprise Co. Ltd., Kaohsiung, 6-1-1984 aangekomen te Kaohsiung, sloop begon 12-10-1984.



m.t. BARENDRECHT, foto: AM/TVDZ, 1972. Arriveerde op 24 januari 1961 bij Shell in de Europoort

De Nederlandse sleepboot ZWARTE ZEE is gisteren aan een grote reis begonnen met een 150 meter lang middenschip (midbody) op sleeptouw. Het middenschip, dat op de werf van Verolme is gebouwd, wordt naar Baltimore (Verenigde Staten) gebracht. In Amerika zal het, tussen het voor- en achterschip van een bestaande tanker worden gebouwd. Op de foto brengen riviersleepboten het middenschip naar Hoek van Holland.

(Nieuwsblad v.h. Noorden, 27-2-1961.

Foto ZWARTE ZEE III, 26-2-1961 vertrek met Midbody #1 met assistentie van de SCHOUWENBANK en STEENBANK).

26-2-1961 de ZWARTE ZEE vertrokken van Rotterdam naar Baltimore met een middenschip. 6-3-1961 op 400 mijl W

van Oporto. 20-3-1961 op 1000 mijl O van Bermuda. 27-3-1961 op 500 mijl ZO. van Bermuda. 3-4-1961 op 60 mijl ZW van Bermuda. 11-4-1961 te Baltimore met het middenschip.



De Nederlandse sleepboot **Zwarte Zee** is gisteren aan een grote reis begonnen met een 150 meter lang middenschip op sleeptouw. Het middenschip, dat op de werf van Verolme is gebouwd, wordt naar Baltimore (Verenigde Staten) gebracht. In Amerika zal het tussen het voor- en achterschip van een bestaande tanker worden gebouwd. Op de foto brengen riviersleepboten het middenschip naar Hoek van Holland.

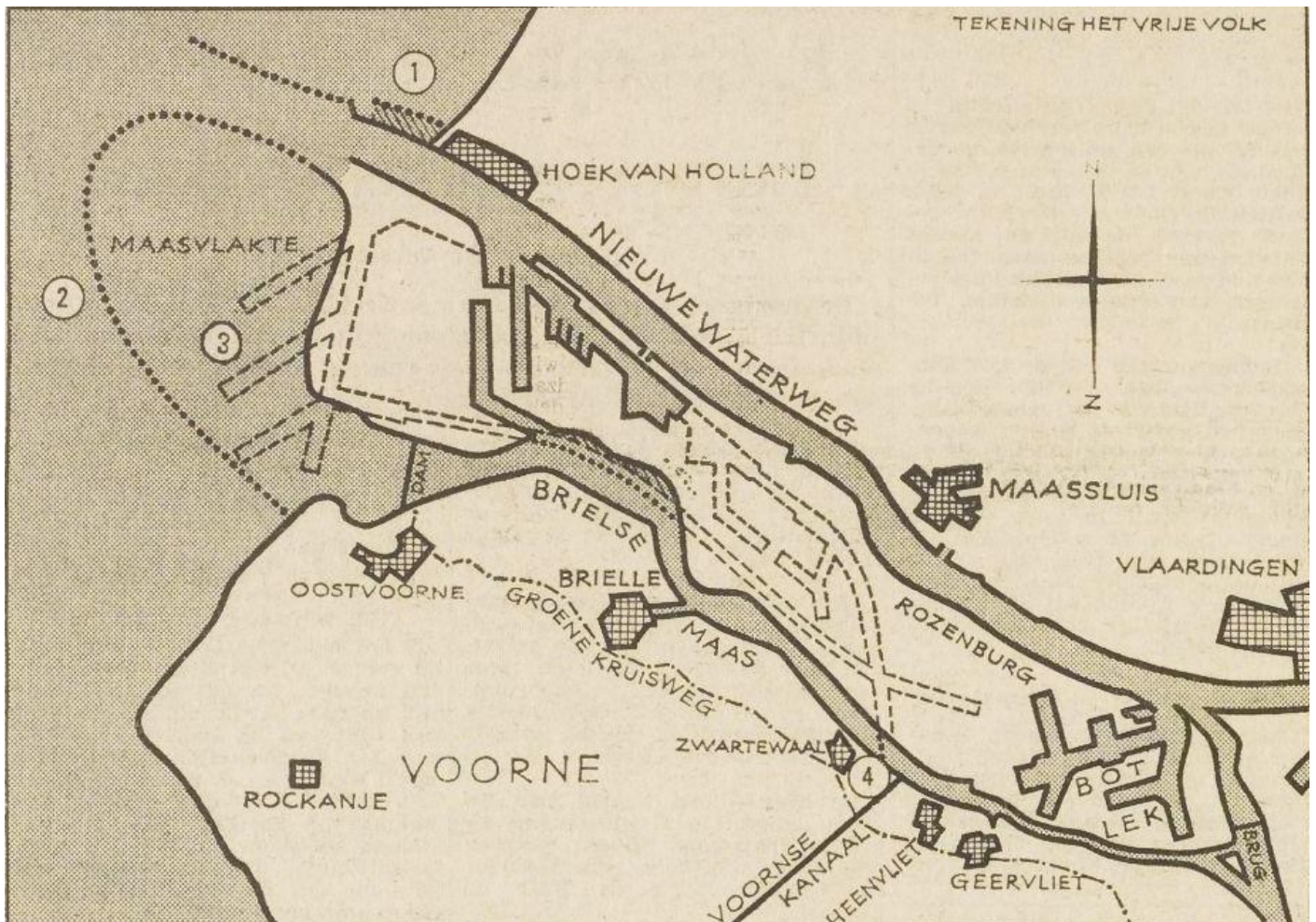


## Reuzenemplacement voor Rotterdam met meer dan 40 sporen

(Van een onzer verslaggevers) Der Nederlandse Spoorwegen willen tussen Barendrecht en Zwijndrecht, ter vervanging van het rangeerterrein bij Rotterdam-Zuid, het modernste spoorwegemplacement van West-Europa gaan maken.



Het is in ontwerp al gereed. De plannen voorzien in een kilometers lang emplacement met meer dan veertig sporen naast elkaar. Ze moeten in ieder geval omstreeks 1968 gerealiseerd zijn, maar de spoorwegen willen proberen ze al binnen vijf jaar te verwezenlijken.



Het enorme project houdt ten nauwste verband met Rotterdams snelle ontwikkeling. De economische dienst van de NS heeft enige tijd geleden een studie gemaakt van de ontwikkeling van het Waterweggebied in de komende 25 jaar. Hij kwam daarbij tot zo hoge vervoerscijfers, dat het volkomen uitgesloten was, dat Rotterdam-Zuid het goederenaanbod zou kunnen blijven verwerken.

Er bleef de spoorwegen maar één oplossing: de aanleg van een geheel nieuw emplacement, dat ten opzichte van het oude Rotterdamse havengebied, Botlek en Europoort zo centraal mogelijk was gelegen.

Aanvankelijk dachten de NS dit bij Lombardijen, dus nog dicht bij Rotterdam-Zuid te kunnen realiseren. De ruimte daar bleek echter niet toereikend. Om tevens tegemoet te komen aan de bezwaren van bouwkundigen, is toen het baanvak tussen Barendrecht en Zwijndrecht gekozen.

Sterk geautomatiseerd

Het wordt een project van tientallen miljoenen guldens. De spoorwegen willen op het nieuwe emplacement een zeer vergaande automatisering doorvoeren, opdat er iedere avond ten minst 1200 goederenwagens over de rangeerheuvelds geleid kunnen worden. Dat is, gerekend naar de huidige Europese maatstaven, een zeer groot aantal.

De algemene verwachting is, dat het project - mede door de totstandkoming van het TEEM-net, dat op het nieuwe emplacement zijn begin en eindpunt krijgt - een belangrijke impuls zal betekenen voor Rotterdams verdere industriële ontwikkeling.

Door de opheffing van het rangeerterrein Rotterdam-Zuid wordt bovendien het goederenvervoer over de spoorlijnen door de stad aanzienlijk beperkt. Het nieuwe emplacement wordt rechtstreeks verbonden met Europoort en Botlek, waardoor de goederentreinen van en naar deze nieuwe havengebieden buiten Rotterdam om worden geleid.

De spoorwegen kunnen het nieuwe emplacement bouwen zonder dat men daar op Rotterdam-Zuid hinder van ondervindt. Het zal in de praktijk zo zijn, dat op de dag dat Barendrecht-Zwijndrecht klaar is, het rangeerterrein bij Rotterdam-Zuid wordt gesloten en het nieuwe op hetzelfde moment in gebruik genomen. (HVV, 22-2-1961, foto: Ge van der Werff, ANP Historisch Archief, ANP, 12913358, 22 februari 1966. KIJFHOEK: In de Kijfhoek (tussen Barendrecht en Zwijndrecht) is een begin gemaakt met de aanleg van wat eens Nederlands grootste en modernste rangeeremplacement zal worden. Het terrein wordt opgespoten. Voor de waterafvoer aan de Barendrechtse zijde wordt een 170 meter lange duiker gebouwd.(de aanbouw hier in beeld).

Zo zou het plan er uitzien, dat ontworpen is voor de nieuwe monding van Europoort en de ontwikkeling van de Maasvlakte. Ten opzichte van onze vorige publikatie zijn er enkele wijzigingen aangebracht. Bij Hoek van Holland (1) is nu een werkhaven geprojecteerd, die van het zuidelijke strand een vrij groot deel voor recreatie zal uitschakelen. De dam om de Maasvlakte (2) heeft een andere lijn gekregen en het aantal havens op de Maasvlakte (3) is met één teruggebracht. Bij Zwartewaal (4) is een afsluiting gedacht van de Brielse Maas. De laatste wordt in de gedachtengang en in de plannen niet verder aangetast. Opzet van de plannen zou ook zijn Voorne en Putten niet voor industrievestigingen te bestemmen, maar voor woon- en recreatiegebied. (HVV, 28-2-1961).

2-1962 gedetacheerd NRS: C.M.J. Knoop, D.P. Brouwer en J de Vries.

### **Geen schroef, geen roer Speciale sleepboten voor Europoort**

(Van een onzer verslaggevers) Piet Smits sleepdienst heeft een nieuwe, in technisch opzicht revolutionaire, sleepboot in dienst genomen: de Europa, een boot met 1250 pk, die met de binnenkort gereed komende Azië in Europoort wordt gestationeerd. Ze worden door Piet Smit ingebracht in een onlangs met Leen Smit opgerichte maatschappij. Leen Smit heeft daarvoor twee nieuwe boten beschikbaar gesteld: de Steenbank en de Schouwenbank, die al dienst doen in het nieuwe Rotterdamse havengebied.



Voor het afmeren van de supertankers in Europoort worden aan de sleepboten bijzondere eisen gesteld. Een supertanker loopt, omdat hij anders niet bestuurbaar is, met een veel grotere snelheid binnen dan de kleinere tankers. Daardoor is het voor de traditionele sleepboottypen praktisch ondoenlijk zo'n supertanker vlot en zonder eigen risico vast te maken. Voor de Europa en de over enkele weken in de vaart komende Azië zal dat geen probleem zijn. Ze hebben een ongekende wendbaarheid en kunnen achteruitvarend in het kielzog van een supertanker de tros vastmaken. Als ze dan de grootste gang uit de tanker hebben gehaald, kunnen de Steenbank en de Schouwenbank aan het voorschip vastmaken. De enorme wendbaarheid van de twee boten van Piet Smit is bereikt door toepassing van het Voith-Schneiders-principe, dat men in het buitenland ook nog maar op enkele sleepboten vindt. Die boten zijn uitgerust met twee propellers, die onder het voorschip zijn gemonteerd en niet alleen de schroef, maar ook het roer vervangen. Daardoor zijn deze sleepboten ook achteruitvarend uitstekend bestuurbaar en bijzonder snel. Doordat de voortstuwing en de besturing op het voorschip gebeurt, kon de sleephaak op het achterschip worden gemonteerd. Daardoor is het tot nu toe niet denkbeeldige kentergevaar, dat zich op de Schelde bij de gekapseisde Scaldis openbaarde, tot een minimum teruggebracht. De bijzondere constructie van de Europa spreekt ook uit de afmetingen. Bij een grootste lengte van ruim 28 meter heeft de sleepboot een grootste breedte van niet minder dan acht meter. De grootste diepgang is bijna vier meter. (HVV, 3-3-1961, foto: Tom Kroeze. Foto EUROPA: kaart, N.V. Gebr. Spanjersberg S.41).

### **Volgende week grootste tanker voor Europoort**

IN EUROPOORT wordt volgende week de grootste tanker verwacht, die ooit in een Nederlandse haven is binnengelopen. Het is de SITALA van de Société Maritime Shell met een bruto-tonnage van bijna 50.000 en een deadweight-tonnage van 73.000.

De SITALA is bij Phs. van Ommeren geadresseerd. Het schip, dat een lading vervoert voor de nieuwe Shell-vestiging in Europoort, is in orde van grootte de elfde tanker ter wereld. Het is in Frankrijk gebouwd en kwam kort geleden in de vaart.

Het ligt niet in de bedoeling de SITALA volgende week officieel te verwelkomen. Shell-Europoort verkeert nog in het stadium der proefnemingen. De laatste maanden heeft men er zonder officieel vertoon al verscheidene zeer grote schepen ontvangen en daarop wil men ook nu geen uitzondering maken.

Wanneer de SITALA in Europoort zal arriveren is nog niet bekend. Verwacht wordt dat dit niet voor zaterdag zal gebeuren. (HVV, zaterdag 4-3-1961).

### **Een kolos in de Europoort**

Op zaterdag 11 maart 1961 werd de tanker SITALA afgemeerd aan de Shell-steigers in Europoort, een operatie waarbij o.a. de kust- en havensleepboten SCHOUWENBANK, STEENBANK en ATLAS waren betrokken. Aan de voorkant stond aan stuurboord de sleepboot HORSEY van Phs. van Ommeren vast. De SITALA meet 49.363 BRT, is het grootste, onder Franse vlag varende, tankschip van de Koninklijke Shell-groep en in volgende van grootte de elfde supertanker van de wereld. (De Sleeptros, april 1961, bewerkt).

### **Reuzentanker in Europoorthaven**

De nieuwe Europoorthaven heeft zaterdagmorgen de eerste reuzentanker ontvangen: het dit jaar afgebouwde Franse Shell-schip "Sitala" (49363 br. reg. ton), dat een draagvermogen heeft van 75.000 ton.



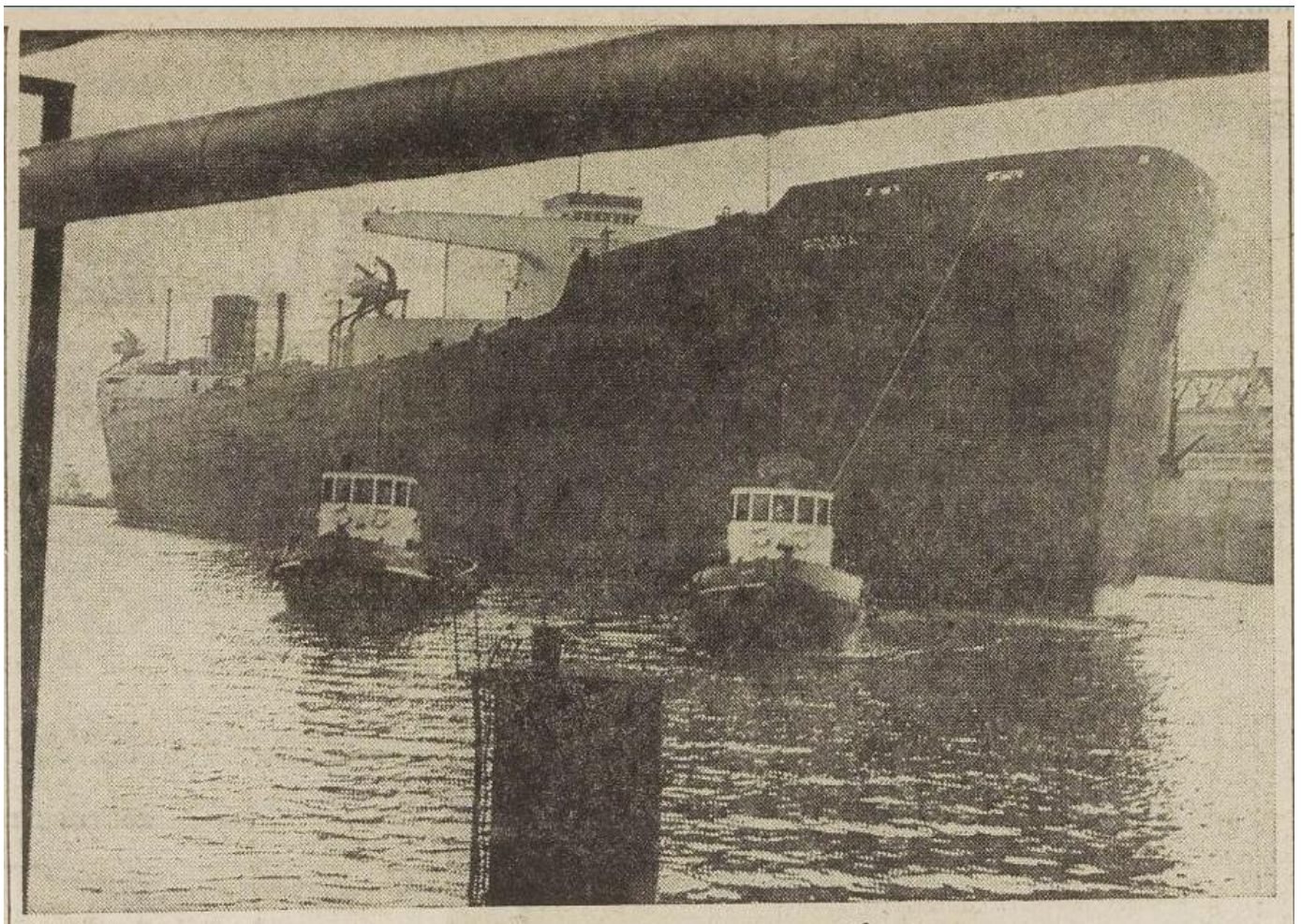
De "Sitala" kwam van Banias aan de Middellandse Zee en heeft inmiddels in zijn thuishaven Le Havre 40.000 ton ruwe olie afgeleverd. Het was nu dus slechts voor de helft beladen. De Europoort is nog niet officieel in gebruik gesteld. Shell-tankers laat evenwel regelmatig schepen van een groot tonnage naar haar nieuwe opslagterreinen komen, teneinde de installatie te testen. Ditmaal probeerde men het dus met de grote diepliggende "Sitala" — en de proef is voortreffelijk geslaagd. Alsof het een routine-karwei betrof manoeuvreerden zes sleepboten waaronder de nieuwe "Europa" van P. Smit, het schip de haven binnen en meerden het af langs de 250 meter lange "vingerpier" van Shell, waarop uiterst moderne losinstallaties staan. Daarmee kan een schip met een tempo van 5.000 ton olie per uur worden leeggepompt. De olie wordt van het nieuwe opslagterrein via pijpleidingen verder getransporteerd naar de raffinaderij in Pernis, eventueel zelfs naar raffinaderijen in Duitsland. (Gereformeerd gezinsblad, 14-3-1961).

SITALA, IMO 5330412, 10-1959 kiel gelegd, 20-11-1960 te water gelaten, 2-1961 opgeleverd door Chantiers de l'Atlantique, St. Nazaire (X19) als SITALA aan Société Maritime Shell. 49.204 BRT, 28.842 NRT, 78.458 DWT. 258,81 (246,54) x 35,64 x 18,42 x 13,884 meter. 21 ladingtanks. L 85.113 m<sup>3</sup>. 24.336 APK, 18.155 kW, 2 stoomturbines, Parsons, de werf. 9-3-1961 als grootste tanker afgemeerd in de Europoort, was destijds de 11e supertanker ter wereld in grootte. 1983 bij Cadiz Shipyards verbouwd tot opslagtanker zonder voortstuwing, 3-12-1983 gearriveerd te Lucina Terminal, Gabon achter de sleepboot SEEFALKE en daar afgemeerd, verving de VOLVULA, IMO 5383562. Daarna niet meer geregistreerd in Lloyd's Register. 1984 over naar Shell Gabon (Société de Recherche et d'Exploitation de Pétrole au Gabon), Gabon, herdoopt BANIO. 49.001 BRT, 26.297 NRT, 84.271 DWT. 258,81 (246,54) x 35,64 x 18,42 x 6,981 meter. 29 ladingtanks, 101.652 m<sup>3</sup>. (Bijnaam MIO). 2012 gesloopt door Priya Blue te Alang, India. (Foto/kaart: Imp. Desseaux - Colombes).

### **Nog groter**

Het grootste schip dat ooit de Nieuwe Waterweg is binnengelopen is dinsdagmiddag in Schiedam afgemeerd. Het is de supertanker Frisia van Universe Tankships in Liberia, een reus van 257 meter lengte met een bruto tonnage van 51.000 en een draagvermogen van ruim 85.000 ton. De Frisia is ongeveer 10.000 ton groter dan de Sitala, die zaterdag in Europoort een record vestigde. Het enorme schip werd door een vloot van sleepboten van Hoek van Holland naar Schiedam gebracht, waar het bij de RDM een onderhoudsbeurt krijgt. De 56 ladingtanks werden eerst bij N.V. Tankercleaning schoongemaakt. Daar werd het schip dinsdagmiddag door verscheidene autoriteiten verwelkomd. (HVV, 15-3-1961).

FRISIA IMO 5121720, 1957 opgeleverd National Bulk Carriers, Kure (46) als UNIVERSE CHALLENGER aan Universe Tankships Inc., Monrovia-Liberia. 51.398 BRT, 87.446 DWT. 15 kn. 1960 herdoopt FRISIA. 1978 verkocht voor sloop, 12-9-1978 gearriveerd bij Swie Horng Steel te Kaohsiung om gesloopt te worden.

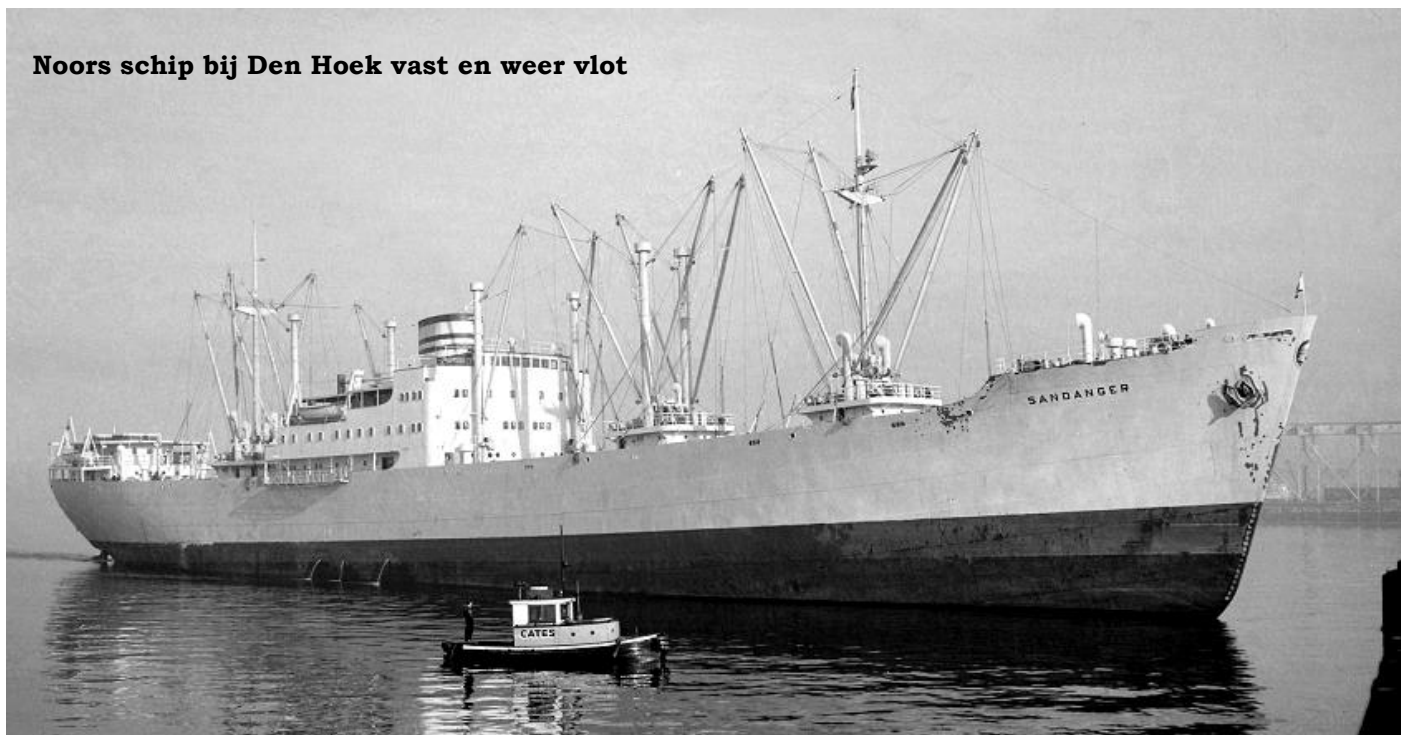


### **Esso en Caltex werken samen in Europoort**

(Van een onzer verslaggevers) Esso Nederland N.V. en Caltex Petroleum Maatschappij Nederland N.V. gaan samen de in Europoort in aanbouw zijnde Caltex-tankinstallatie, met inbegrip van de tankschepenpier, en een deel van de reeds aanwezige pijpleiding tussen Europoort en het Botlekgebied exploiteren. Ze hebben daarvoor een operationele maatschappij gevormd. Het aandeel van Caltex in de nieuwe maatschappij bedraagt 55 percent, van Esso 45 percent. Het dagelijks beheer geschiedt door Caltex, welke maatschappij — naar thans is bekendgemaakt — reeds van het begin af met de samenwerking heeft rekening gehouden. De samenwerking zal overigens niet van invloed zijn op de andere activiteiten van de twee oliemaatschappijen in ons land. Buiten Europoort blijven zij geheel zelfstandig opereren, maar in het nieuwe Rotterdamse havengebied gaan ze samen van alle bestaande en nog te scheppen faciliteiten profiteren. Het belangrijkste voordeel is, dat de aanvoer van aardolie van overzee voor de raffinaderijen van beide maatschappijen nu veel doelmatiger kan gebeuren.

Het terrein van de tankinstallatie voor Esso en Caltex in Europoort is ruim dertig hectare groot. Er staan thans twee tanks op, elk met een inhoud van veertigduizend kubieke meter. Als Europoort eind 1964 bereikbaar is voor schepen met een diepgang van 14,5 meter, komen daar nog twee tanks met een inhoud van vijftigduizend kubieke meter bij. (HVV, 13-5-1961).

### **Noors schip bij Den Hoek vast en weer vlot**



(Van een onzer verslaggevers) Het Noorse motorschip Sardanger (5628 brt.) is woensdagavond op de Nieuwe Waterweg ter hoogte van Hoek van Holland uit zijn roer gelopen en aan de grond geraakt. Vier sleepboten, de Steenbank, Schouwenbank, 'Azië en Blankenburg, trokken het zeegaande schip vlot, waarna het buitengaats werd gebracht. Daar wilde men trachten de schade aan het roer te herstellen, maar eenmaal buiten de Waterweg bleek dat onmogelijk. Het schip werd toen weer naar binnen gesleept. Het zal in Rotterdam worden gerepareerd. (HVV, 1-6-1961).

31-5-1961 door de SCHOUWENBANK, STEENBANK, AZIË en BLANKENBURG de SANDANGER vlot gebracht op de Nieuwe Waterweg en bij Wilton-Fijenoord afgeleverd.

SANDANGER, IMO 5531079, 3-3-1951 te water, 1951 opgeleverd door Akers M/V A/S, Oslo (489) als SANDANGER aan H. Westfal Larsen & Co. A/S, Noorwegen. 5.628 BRT, 8.100 DWT. 18-5-1964 op 450 mijl ten zuiden van Long Beach in brand, 27-5-1964 bij Coronado op het strand gezet, gesloopt door een sloperij uit San Diego. (Foto SANDANGER: Walter E. Frost, 7-2-1954, Vancouver).

### **N.R.S.**

Om de Rotterdamse haven uit te breiden moest het eiland Rozenburg grondig verbouwd worden en het natuurreservaat "De Beer" op Rozenburg verdwijnen. De aanleg van het nieuwe havengebied startte op 13 september 1958 en de verwachting was dat men met een jaar of 2 de eerste schepen zou kunnen ontvangen. Het tot Europoort genoemde gebied zou vooral voorzien worden olieopslagterminals, olieraffinaderijen en massagoedoverslagbedrijven. De havens moesten geschikt zijn om de grootste schepen te kunnen ontvangen en behandelen. De verwachting was dat de afmetingen van de schepen behoorlijk groter konden worden en hield daar rekening mee door ruime havens en kanalen te ontwerpen. Waren in die tijd voor de stad de sterkste sleepboten 600 PK, voor de schepen die de Europoort zouden aanlopen dat niet voldoende zijn. Nadat de Europoort al enige vorm gekregen had besloten Piet Smit en L.



Smit & Co.'s Int. Sleepdienst sleepboten te bestellen speciaal voor dat gebied die sterker waren. Piet Smit bracht 2 Voith-Schneider boten in de vaart van 1.250 EPK en Leen Smit 2 dieselelektrische schroefsleepboten van 1.240 APK.

Eind 1960 kwam men tot overeenstemming tot het oprichten van een nieuwe maatschappij voor het verrichten van havendiensten in de Europoort. Afgesproken is met de Sleepvaartcentrale dat van Ommeren voor 7% zou deelnemen, maar nergens is vastgelegd dat het ook 7% zou moeten blijven.

De Volharding had met oog op mogelijke uitbreiding van haar activiteiten in de Europoort de INDEPENDENT II in de vaart gebracht. De kleinere sleepdiensten zouden, wanneer de Europoort eenmaal goed draaide, weinig kansen hebben om daar sleepwerk te verrichten. Zodoende besloten de sleepbooteigenaren tot samenwerking wat resulteerde tot de oprichting van de N.V. Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst op 31 mei 1961. Deelnemers waren:

N.V. Internationale Sleepdienst Mij.

N.V. L. Smit & Co.'s Sleepdienst

N.V. Scheepvaart Mij. Tros (Piet Smit)

N.V. Vereenigde Onafhankelijke Sleepdienst

N.V. Stoomsleepboot "Cosmopoliet" (V.O.S.)

N.V. Stoomsleepdienst "Mars"

N.V. Stoomsleepdienst "Maas"

N.V. Hudig & Veder

N.V. Mij. Binnenvaart (Mabi)

N.V. Phs. van Ommeren (Rotterdam)



De nieuwe N.V. beoogde o.a. het exploiteren van sleepboten, het verrichten van sleepwerk en bergingswerkzaamheden en het vervoer van goederen. Het maatschappelijk kapitaal bedroeg f 2.000.000, verdeeld in 12 prioriteits- en 19.988 gewone aandelen van f 1.000. Van het kapitaal zijn alle prioriteitsaandelen en 3.988 gewone aandelen geplaatst en gestort. Tot directeuren werden benoemd de heren Mr. B.M. De Court Onderwater en J.D. Wilton.

De verdeling van 3.988 aandelen en 12 prioriteitsaandelen, stukken van f 100,00: N.V. Internationale Sleepdienst Mij.: 824 + 3 (20,675%), N.V. L. Smit & Co.'s Sleepdienst: 824 + 3 (20,675%), N.V. Scheepvaart Mij. Tros (Piet Smit): 1276 + 6 (32,05%), N.V. Vereenigde Onafhankelijke Sleepdienst: 521 (13,025%), N.V. Stoomsleepdienst "Mars": 93 (2,325%), N.V. Stoomsleepdienst "Maas": 93 (2,325%), N.V. Hudig & Veder: 58 (1,45%), N.V. Mij. Binnenvaart: 19 (0,475%) en N.V. Phs. van Ommeren: 280 (7%, totaal voor VO, incl. dochterbedrijf Mabi: 7,475%).

### **N.V. Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst - Deelneming Van Ommeren**

ROTTERDAM, 7 aug. — Met een maatschappelijk kapitaal van 2 min gulden, verdeeld in 12 prioriteit-, en 19.988 gewone aandelen van 100 gulden, hebben tien Rotterdamse scheepvaartmaatschappijen gezamenlijk de N.V. Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst opgericht. De oprichters zijn: N.V. Internationale Sleepdienst Maatschappij, L. Smit en Co.'s Sleepdienst N.V., N.V. Scheepvaartmaatschappij Tros, N.V. Verenigde Onafhankelijke Sleepdienst, N.V. Stoomsleepboot Cosmopoliet, N.V. Stoomsleepdienst Mars, N.V. Stoomsleepdienst Maas, Hudig en Veder N.V., N.V. Maatschappij Binnenvaart en Phs van Ommeren (Rotterdam) N.V. De nieuwe vennootschap beoogt o.a. het exploiteren van sleepboten, het verrichten van sleepdiensten en bergingswerkzaamheden en het vervoer van goederen. Van het kapitaal zijn bij de oprichting alle prioriteits- en 3.988 gewone aandelen geplaatst, die alle in contanten worden volgestort. Tot directeuren zijn benoemd de heren mr. B.M. de Court Onderwater en J.D. Wilton. Het werkterrein van het nieuwe bedrijf wordt de Rotterdamse Europoort, waarop over enkele jaren een zeer frequente vaart van super- en mammoettankers wordt verwacht. De kleinere sleepvaartmaatschappijen zouden bij die ontwikkeling weinig kansen krijgen, vandaar dat tot concentratie werd besloten. M.W.R.P.C. Viëtor, directeur van L. Smit en Co, deelde mee dat de 12 prioriteitsaandelen verdeeld zijn over enkele van de grootste partners. (De Tijd De Maasbode, 07-08-1961).

### **Rond Nieuwjaar 1962 - Beslissing over staalbedrijf op Rozenburg**

ROTTERDAM, 11 aug. — Na ontvangst van de rapporten van drie bureaus, welke omstreeks de jaarwisseling tegemoet kunnen worden gezien, zullen B. en W. van Rotterdam over voldoende gegevens beschikken om te kunnen beoordelen of er kans is op de vestiging van een hoogoven, en staalbedrijf op Rozenburg dan wel of aan het in Europoort voor dit doel gereserveerde terrein een andere bestemming dient te worden gegeven. Dit delen B. en W. aan de raad mee tegelijk met een voorstel, om een derde bureau in te schakelen bij het onderzoek naar de mogelijkheid van een staalbedrijf op Rozenburg. Contact was sedert enige tijd opgenomen met twee Franse bureaus, n.l. de Société d'Economie et de Mathématiques Appliquées ("Séma") en de Société Française d'Etude d'Installations Sidérurgiques ("Sofrésid"), beide te Parijs. Tijdens deze onderhandelingen bleek, dat ook de United States Steel Corporation te Pittsburgh bereid is een studie over de vestiging van een staalbedrijf op Rozenburg ter hand te nemen. B. en W. menen ook van deze mogelijkheid gebruik te moeten maken "omdat de medewerking van dit gerenommeerde bedrijf, dat in de staalwereld een leidende plaats inneemt, de betekenis van het onderzoek natuurlijk alleen maar kan versterken". Een nauwe samenwerking van dit bedrijf met de belde Franse ii verzekerd. De kosten van het onderzoek worden voor de gemeente op f 430.000 geraamd, waarbij wordt opgemerkt, dat de U.S.S. de helft van de door haar te maken kosten zelf zal dragen. (De Tijd/Maasbode, 12-8-1961).

### **Eerste tanker 's nachts naar Europoort**

In de komende nacht zal voor de eerste keer een tanker 's nachts Europoort binnenlopen. Het is de Franse tanker Sitala, het grootste tankschip van de Koninklijke-Shell groep De tanker meet 74.300 ton. Het schip komt uit Syrië met een lading van 69.000 ton ruwe olie, die in Europoort zal worden gelost.

Het binnenlopen van schepen in Europoort na het vallen van de duisternis is mogelijk geworden omdat de gemeente Rotterdam de installatie van geleidelichten en nachtbebakening bij de haveningang van Europoort heeft voltooid. (HVV, 21-9-1961).

### **Slepers naar Rotterdam met CRYSTAL JEWEL**

NEWHAVEN (AP). Twee Londense sleepboten zullen vandaag, het Engelse schip Crystal Jewel van het Engelse Newhaven naar Rotterdam slepen. De Crystal Jewel is op 23 september in aanvaring geweest met een Britse tanker, waarbij de kapitein beide benen heeft gebroken en zijn veertienjarig dochtertje de dood vond op de ineensstortende brug. De kapitein, Josef Anczykowski, gaat goed vooruit. In Engeland is een noodreparatie verricht aan het grote gat aan bakboord en er is ongeveer duizend ton graan gelost. Het schip kan gedeeltelijk op eigen kracht varen. (HVV, 16-10-1961).

### **SCHOUWENBANK EN STEENBANK te Rotterdam met CRYSTAL JEWEL**

Het Britse 8000 ton metende vrachtschip, de Chrystal Jewel, dat op 23 september voor de Engelse zuidkust in aanvaring is geweest met de Engelse tanker British Aviator, werd gisteren de Rotterdamse Maashaven binnengesleept. De Chrystal Jewel zal eerst gelost worden en daarna naar een werf worden gebracht voor herstel van de zwaar beschadigde brug. (Bron en foto: HVV, 16-10-1961).

### **CRYSTAL JEWEL in Rotterdam aangekomen**

(Van een onzer verslaggevers). Het Britse vrachtschip CRYSTAL JEWEL, dat op 23 september voor, de Engelse zuidkust werd aangevaren door de Engelse tanker BRITISH AVIATOR, is vandaag in Rotterdam aangekomen. Het 8000 bruto ton metende schip is door twee Engelse sleepboten, de SUN XX en de SUN XXII, van Newhaven over de Noordzee gesleept.

Door de westerstorm kon het konvooi vanmorgen nog niet binnenlopen. De sleepboten zochten een schuilplaats in Europoort en het vrachtschip, dat nog op halve kracht kan varen, ging buitengaats voor anker.

De CRYSTAL JEWEL, die zijn lading graan nog in de Rotterdamse Maashaven moet lossen voordat het schip naar een werf kan, heeft bij de aanvaring zware schade opgelopen. Het schip maakte water en de brug werd grotendeels vernield. Bij de botsing werd de vijftienjarige dochter van gezagvoerder J.L. Anzykowski gedood, de kapitein brak beide benen.

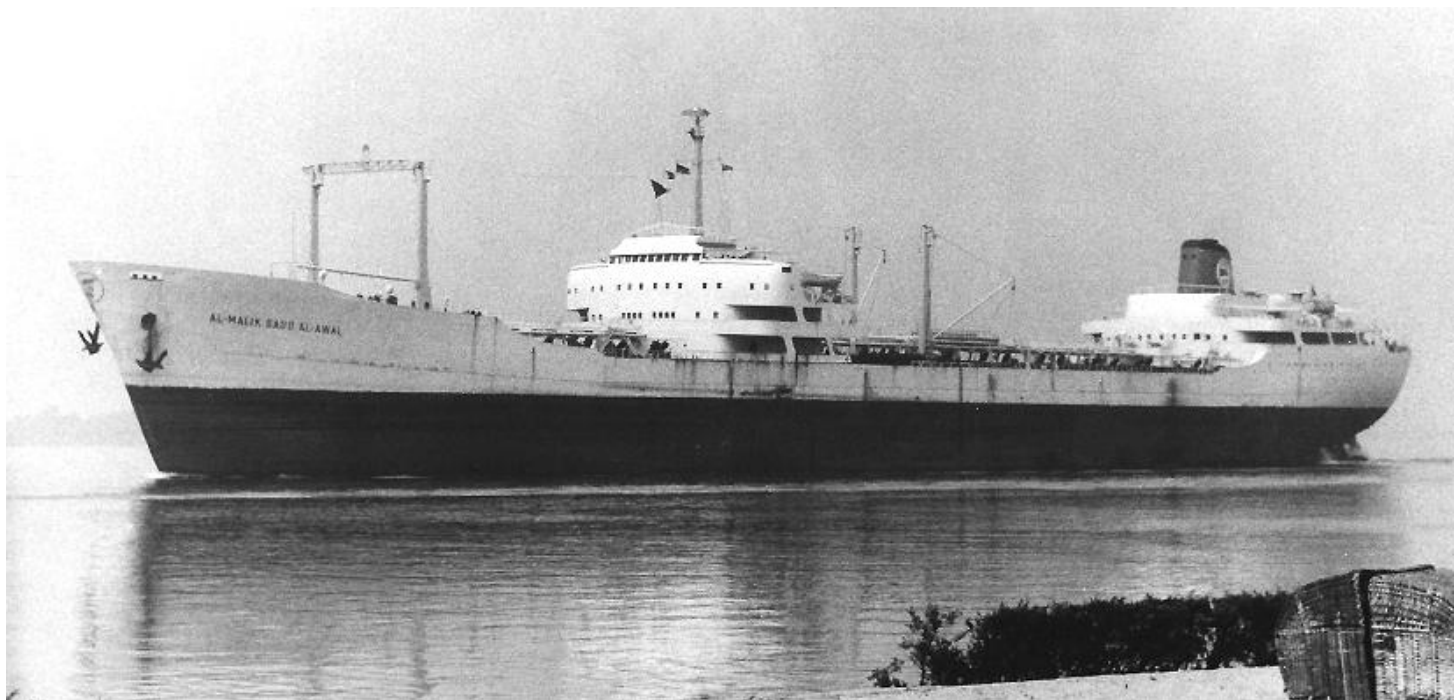
Het schip was zes mijlen buiten de kust voor anker gegaan. In de loop van de morgen zijn de twee Engelse sleepboten weer uitgevaren, maar door het slechte weer slaagden ze er niet in opnieuw vast te maken. De sleepboten STEENBANK en SCHOUWENBANK van Leen Smit namen het konvooi toen over. Tegen 11 uur passeerden ze met de CRYSTAL JEWEL Hoek van Holland. (HVV, 17-10-1961).



CRYSTAL JEWEL, IMO 5082704, bulkcarrier, 10-6-1956 te water, 9-1956 opgeleverd door Smith's Dock, Middlesborough (1239) als CRYSTAL JEWEL aan Sugar Line Ltd., Londen-U.K., in beheer bij Silvertown Services Shipping Ltd. 8.671 BRT, 4.866 NRT, 10.917 DWT. 140,50 (131,10) x 18,70 x 11,35 x 8,680 meter. Grain 533.350 ft<sup>3</sup>, Bales 513.730 ft<sup>3</sup>. 12, 5 kn. 3.300 EPK, 2.462 kW, Doxford, Hawthorn, Leslie Ltd.



23-9-1961 tijdens mist in Het Kanaal in aanvaring gekomen met m.t. BRITISH AVIATOR (1958, 23.124 BRT), 1 opvarende kwam daarbij om het leven. 1969 verkocht aan Universal Tramp Shipping Co. S.A., Panama, vlag: Liberia, in beheer bij Stathatos & Co. Ltd., Londen, herdoopt MELTEMI. 1974 verkocht aan Cattleya Fleet Holdings Corp., Liberia, vlag: Griekenland, in beheer bij Crest Carriers Ltd., Londen, herdoopt NATBAY. 1977 verkocht aan Antioch Maritime Co. Ltd., Cyprus, in beheer bij Sougerka Maritime Co. Ltd., herdoopt TETA. 1978 verkocht aan Lyme Navigation Corp., Griekenland, in beheer bij Sougerka Maritime Co. Ltd., Piraeus. 17-7-1979 gearriveerd bij Ssang Yong Corp., Pusan om gesloopt te worden. (Info: Hans-Wilhelm Delfs, Shipspotting. Foto MELTEMI: René Beauchamp Shipspotting, St. Lawrence River, 1971).



**Tanker met storing aan stuurmachine binnengesleept** - (Van een onzer verslaggevers) Vier sleepboten van Leen Smit en Co., de NOORDZEE, WITTE ZEE, STEENBANK en SCHOUWENBANK, hebben gistermiddag de bijna 30.000 BRT. metende Liberiaanse tanker AL MALIK SAOED AL AWAL de Nieuwe Waterweg binnen gesleept. De tanker was vijf mijl ten noordwesten van Hoek van Holland met schade aan de stuurmachine voor anker gegaan. Hij is voor reparatie naar Wilton-Fijenoord te Schiedam gesleept. (HVV, 28-10-1961).

AL-MALIK SAOED AL-AWAL, IMO 5500760, 4-1955 opgeleverd door Howaldtswerke A.G., Hamburg (883) als AL-MALIK SAUD AL-AWAL aan Saudi Arabian Tankers Co. Ltd., Dammam, in beheer bij A.S. Onassis. 28.738 BRT, 2 stoomturbines. 16,5 kn. 1960 verkocht aan Garraway Transportation Co., Monrovia, in beheer bij A.S. Onassis. 29.440 BRT, 18.499 NRT, 47.130 DWT. 9-6-1966 tijdens laden te La Salina een explosie in de machinekamer gevolgd door brand, 10-6-1966 aan de grond gezet op Lake Maracaibo (10.20 NB. en 71.45 WL), 13-6-1966 brand geblust, vlot gebracht, CTL, verkocht aan Eckhardt & Co., Hamburg, 22-12-1966 te Hamburg, achterschip gesloopt, voorschip aan het achterschip van de tanker ANNE MILDRED BRØVIG (1962, 25.454 BRT) gezet, verbouwd tot opslagtanker voor Dubai Petroleum Company. (Foto: tom400/Shipspotting, Hamburg).



### **Grootste Shelltanker – de SEPIA – aangekomen**

(Van een onzer verslaggevers). Opnieuw is in Europoort een grote tanker met enige plichtplegingen begroet: zaterdagmiddag arriveerde er het gloednieuwe stoomturbineschip SEPIA, dat met een draagvermogen van ongeveer 67.000 ton het grootste onder Nederlandse vlag varende schip van de Nederlandse vloot van Shell Tankers is.

Het 250 meter lange en ruim 34 meter brede schip, dat een motorvermogen van 22.000 pk heeft, werd drie weken gelden op een werf bij Liverpool aan de rederij overgedragen. Met het bezoek aan Europoort, waar het een lading ruwe olie afleverde, sloot het zijn maidentrip af. Een reis, die naar ieders tevredenheid verliep al verspeelde het onderweg het bakboordsanker. De SEPIA werd in recordtijd gelost.





De tanker heeft vier pompen, die elk 1.900 ton olie per uur kunnen overpompen. De accommodatie aan boord is zeer modern: de bemanning beschikt over eenpersoonshutten, een recreatie- en filmzaal en een zwembad.

#### TWEEDE

De SEPIA is het tweede tankschip van de Shell onder deze naam. De oude SEPIA, een onder Engelse vlag varend schip van 9.000 ton, werd in 1936 gebouwd en in 1960 uit de vaart genomen. Tekenend voor de ontwikkeling in de tankvaart is, dat de nieuwe SEPIA dertigmaal duurder was dan de oude....



De totale tonnage van de Nederlandse vloot van Shell-tankers is met de ingebruikstelling van de nieuwe Sepia op ongeveer 932.000 gekomen. In aanbouw zijn nu nog de VITREA bij Wilton-Fijenoord, en de ONOBA bij de RDM. Als deze schepen in de vaart komen zal het totale draagvermogen van de Shell-tankersvloot een miljoen ton bedragen. De SEPIA zal niet als vlaggeschip van Shell Tankers varen. Deze eer blijft weggelegd voor het 49.000 ton metende turbineschip ONDINA, dat enige tijd geleden in de vaart kwam. (HVV, 20-11-1961. Foto SEPIA, collectie A. Niemantsverdriet, afgemeerd bij Wilton-Fijenoord. Foto: Peter Foxley van Airfoto Malacca, scan: Keith Wood, Chris Howell/Shipspotting).

t.t. SEPIA (2), IMO 5320510, tankschip, 10-1961 opgeleverd door Cammell Laird & Co., Birkenhead (1278) als SEPIA aan N.V. Maatschappij tot Financiering van Bedrijfspannen, in beheer bij N.V. Shell Tankers Nederland (PHKW). 41.797 BRT, 24.937 NRT, 69.218 DWT. 249,31 (236,68) x 34,42 x 17,61 x 13,221 meter. 24 tanks, 84.073 m<sup>3</sup>, 5.842 ton bunkers, 16,5 kn. 2 waterpijpketels, v.o. 2.724,1 m<sup>2</sup>, 47,9 atm. 22.000 APK, 16.412 kW, 2 turbines, de werf. 3-4-1975 opgelegd te Brunei Bay, 1976 weer in de vaart. 30-8-1983 gearriveerd te Kaohsiung voor sloop.

### **FAUSTUS is nog obstakel: springen of dieper graf**

(Van een onzer, verslaggevers) - Het wrak van de Faustus, het rampzalige Panamese vrachtschip dat in november 1952 door de Noorderpier bij Hoek van Holland sloeg en in de mond van de Nieuwe Waterweg zank, moet alsnog uit elkaar worden geslagen of dieper in de bodem van de rivier worden begraven.

Dit is de conclusie, die men uit een uitgebreid onderzoek door Rotterdamse duikers heeft getrokken. De Faustus, die indertijd reeds door de zandzuiger Ahoy is begraven omdat het wrak de Rotterdamse zeeweg gedeeltelijk afsloot, blijkt zo te liggen dat hij bij de verdere ontwikkeling van Europoort opnieuw een obstakel kan gaan vormen.

Door de grond onder het wrak weg te zuigen heeft de Ahoy eind 1952 en begin 1953 bereikt, dat het hoogste punt van de Faustus dertien en een halve meter beneden overeengekomen laagwaterpeil kwam te liggen. Hoewel in de ligging van het wrak sindsdien betrekkelijk weinig verandering is gekomen, is dit straks - als de super- en mammoettankers door een nieuwe mond naar Europoort varen niet meer voldoende.

Zelden heeft een scheepswrak zoveel problemen opgeleverd als dat van de Faustus, het Panamese vrachtschip van 6.397 ton, dat in de nacht van 6 november 1952 op het strand bij Hoek van Holland werd geworpen en enkele dagen later tussen de Hoekse pieren zank.

"Faustus sluit de poort van Europa af" - zo begon de ramptijd, waarmee de ondergang van het schip wereldkundig werd gemaakt. De scheepvaart op Rotterdam werd door het wrak ernstig belemmerd, maar toen de zandzuiger Ahoy in januari 1953 het wrak in een diep gegraven graf had laten verzinken, dacht men dat het leed voorgoed geleden was.



Tot begin januari van dit jaar Rijkswaterstaat bekendmaakte, dat duikers een onderzoek naar de ligging van het wrak zouden gaan instellen. Het bericht leidde onmiddellijk tot het gerucht, dat het wrak - met het oog op de tankvaart op Europoort - alsnog zou moeten worden gelicht. Kletsboek, was het commentaar van Rijkswaterstaat. Het geldt hier slechts een routineonderzoek, zoals we dat af en toe op tal van, andere wrakken laten verrichten. Rijkswaterstaat ontkennde, dat het wrak alsnog een gevaar voor de scheepvaart was gaan vormen en berichten, dat de Faustus — negen jaar na zijn ondergang — toch nog zou moeten gelicht, werden naar het rijk der fabelen verwezen.

Drie maal onderzocht

Dat met een routineonderzoek niet zou kunnen worden volstaan, werd echter al spoedig duidelijk. Rijkswaterstaat begon met een opdracht aan het bergingsbedrijf Van den Tak. Toen zijn duikers hun rapport hadden ingediend, bleek het gewenst ook nog een ander bergingsbedrijf een onderzoek te laten instellen, dat van Van den Akker.

Dit bedrijf heeft zijn onderzoek deze week voltooid. Het moet zijn rapport nog aan Rijkswaterstaat sturen en hoewel van het andere rapport niets openbaar is gemaakt, zal Rijkswaterstaat weinig anders overblijven dan de Faustus opnieuw te lijf te gaan. Dat het wrak nog zal worden gelicht, kan inderdaad wel uitgesloten worden geacht. Niet alleen omdat dit een te gigantisch én kostbaar karwei zou zijn, maar ook omdat Rijkswaterstaat niet zo ver hoeft te gaan om een onbelemmerde vaart op Europoort te garanderen. Men zal kunnen volstaan met het wegschieten van de hoogst gelegen delen van het wrak of met het opnieuw naar de Faustus dirigeren van een grote zandzuiger. Deze zou dan, net als de Ahoy kort na de ondergang van het schip deed, weer een verscheidene meters hoge strook zand onder het wrak kunnen wegzuigen. Rijkswaterstaat moet uit deze beide mogelijkheden nog een keus maken. Hij heeft daar nog even de tijd mee, omdat het probleem van de Faustus pas urgent wordt als de nu nog bescheiden tankervaart op Europoort, door de verdere uitleg van dit nieuwe havengebied, sneller tot ontwikkeling komt. Voor welke van de mogelijkheden men echter ook kiest — dat het opnieuw een moeilijk, kostbaar bergerskarwei zal worden, staat nu al wel vast. ? (Het Vrije Volk: democratisch-socialistisch dagblad, 30-11-1961. Schilderij: Frits Janse, <http://www.fritsjanse.nl/> Een hevige Noordwester storm dreef het Panamese vrachtschip Faustus op 6 november 1952 aan de grond bij Hoek van Holland).

### **FAUSTUS-wrak wordt uit elkaar geschoten**

(Van een onzer verslaggevers). Het wrak van de FAUSTUS, het Panamese vrachtschip dat in 1953 door de noorderpier bij Hoek van Holland sloeg en in de mond van de Nieuwe Waterweg zonk, zal in zijn geheel worden opgeruimd. Het wordt zo spoedig mogelijk met springladingen uit elkaar geschoten, waarna de brokstukken zullen worden gelicht.

Onlangs berichtten we reeds dat Rijkswaterstaat, na een langdurig duikeronderzoek door de bergingsmaatschappen Van den Tak en Van den Akker, tot de conclusie was gekomen, dat de ligging van het wrak een gevaar, voor de scheepvaart kan gaan vormen zodra de vaart op Europoort volledig tot ontwikkeling komt. Van de mogelijkheden, om de FAUSTUS alsnog dieper in de bodem te laten wegzinken of het wrak uit elkaar te slaan heeft Waterstaat nu de laatste gekozen. Bij duikeronderzoek is gebleken dat bij laag water 13½ meter en bij hoog water 15 meter water boven het wrak staat. De grootste tankers, die tot nu toe over het wrak zijn gevaren, hadden een diepgang van 12,90 meter. In de toekomst worden in Europoort echter tankers met een diepgang van ongeveer 15 meter verwacht. De FAUSTUS ligt met zijn masten in de richting van de zee, het voorschip wijst naar de Noorderpier. Het wrak is in drieën gebroken en bovendien hebben de duikers bij de brug een brede scheur gevonden. (HVV, 27-12-1961).

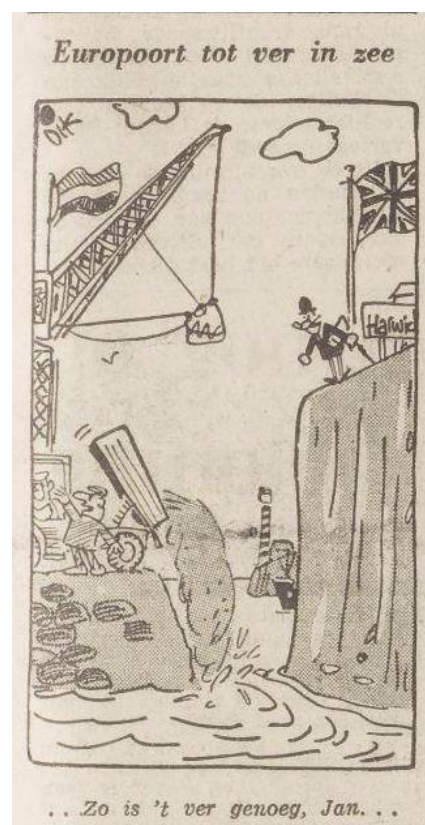
### **Gulf Oil vestigt zich toch in Europoort**

(Van een onzer verslaggevers). De directie van de Amerikaanse oliemaatschappij Gulf Oil heeft definitief gekozen voor Rotterdam als plaats van vestiging voor haar tweede; Westeuropese raffinaderij. Het bedrijf wordt gesticht in Europoort. Het wordt een raffinaderij van bescheiden formaat, die over een paar jaar — omdat men volgend jaar al met de bouw wil beginnen — in gebruik kan worden gesteld. Gulf Oil stelde daar voornamelijk prijs op, omdat er al bijna drie jaar sprake van is geweest, dat de raffinaderij niet in Rotterdam maar in Amsterdam zou worden gevestigd. Nu het concern van een vestiging in Amsterdam afziet, wilde de directie haar besluit, tegelijk met de bekendmaking ervan, zelf in Nederland komen motiveren. Het belangrijkste motief is, zo vernemen wij, dat aan de Nieuwe Waterweg reeds een sterke olie-industrie is geconcentreerd. Caltex, Esso en Shell hebben er raffinaderijen en in Europoort gaan deze bedrijven profiteren van de faciliteiten die in dit nieuwe Rotterdamse havengebied worden geschapen. Vooral de mogelijkheid om in de toekomst de grootste tankers in Europoort te ontvangen, heeft bij de beslissing van Gulf Oil zwaar gewogen.

Hoewel men zich in Rotterdam formeel van het bericht heeft gedistantieerd en men van de zijde van Gulf Oil iedere informatie weigerde, is er volgens onze inlichtingen reeds een principiële overeenstemming tussen de gemeente en het concern bereikt. De raffinaderij is geprojecteerd op een gebied van ettelijke tientallen hectare aan het meest oostelijk gelegen havenbekken, dat als onderdeel van de eerste Europoortfase reeds is gegraven. (HVV, 2-12-1961).

### **Britse tanker in moeilijkheden op Waterweg**

Vanmiddag tegen half een beleefde het scheepvaartverkeer op de Nieuwe Waterweg een benauwd ogenblik. De machines van de uitvarende Engelse tanker THIRLBY sloegen af toen het schip tussen Maassluis en Hoek van Holland voer. Het met benzine geladen vaartuig begon daarna op drift te raken, waardoor even een ramp dreigde. De toegeschoten sleepboten SCHOUWENBANK en STEENBANK van Smit en Co.'s Internationale Sleepdienst konden de Thirlby echter spoedig weer in bedwang krijgen. De Engelse tanker werd daarna buiten de pieren gebracht en enige tijd later verried een



rookpluim uit de schoorsteen van de THIRLBY, dat men de machine weer op gang had gekregen. (HVV, 22-12-1961).



THIRLBY: 1958 opgeleverd door Sir J. Laing & Sons Ltd., Sunderland (815) als THIRLBY aan Ropner Shipping Co. Ltd., U.K., in beheer bij Ropner Management Ltd. 13.105 BRT, 7.600 NRT, 20,070 DWT. 170,47 (163,38) x 21,95 x 12,40 x 9.780 meter. 26 ladingtanks, 26.165 m<sup>3</sup>. 8.000 EPK, 5.968 kW, 6 cyl, 2 tew, 650 x 2320, Wm. Doxford & Sons (Engineering) Ltd., Sunderland. 1981 verkocht aan Diskouri Shipping Co., Griekenland, in beheer bij Canopus Shipping S.A., Athene, herdoopt DIAMANDO. 1984 verkocht voor sloop naar Turkije, 20-12-1984 gearriveerd te Aliaga om gesloopt te worden. (Foto: John Low, scan Marc Piché, collectie Jan van Oost, 6-1972, Montréal).

### **Minister bevestigt: Europoort erdoor!**

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft zijn beslissing bekendgemaakt: in aansluiting op de ontwikkeling van Europoort-Oost kan nu ook het resterende deel van het Europoortplan worden uitgevoerd. Dat wil dus zeggen, dat de Maasvlakte wordt ingedamd en dat het natuureservaat De Beer aan de Rotterdamse industrialisatie ten offer valt. Eind verleden jaar hebben wij reeds bericht, dat in het kabinet deze voor Rotterdam gunstige beslissing gevallen was. Minister Korthals heeft het besluit nu officieel aan het Rotterdamse gemeentebestuur bekend gemaakt.



Hij schrijft in zijn brief, dat het ontwikkelingsplan, zoals dat in 1958 in een nota van Werkgroep Ontwikkeling Rijnmondhavens is opgesteld en in 1959 aangevuld, in zijn geheel als richtsnoer zal gelden voor de verdere waterstaatkundige ontwikkeling van Rozenburg en onmiddellijke omgeving. In de brief wordt voorts gezegd dat het rijk in de komende jaren een nieuwe havenmond in zee, zal maken, in welk project het baggeren van een toegangsgeul is opgenomen. Hoewel deze havenmond niet nader wordt omschreven, zal deze — zoals we reeds berichtten — volgens onze informatie in het verlengde van de te verbreden -Waterwegmond komen te liggen.

Voor de achterwaartse verbinding van de op West-Rozenburg al in aanleg zijn de zeehavens wordt door het rijk een nieuw binnenvaartkanaal gemaakt. Dit kanaal wordt geschikt gemaakt voor de duwvaart. In dit project is de bouw van een schutsluis begrepen. Het rijk garandeert het behoud van de Brielsche Maas als boezem voor, zoetwater. Over de kosten van een en ander heeft de minister zich nog niet uitgesproken. Voor de verdeling ervan moet nog overleg met Rotterdam worden gevoerd. Zoals wij ook reeds schreven zou daarbij worden uitgegaan van een bedrag van ongeveer 300 miljoen gulden voor het rijk en een tenminste even grote portie voor Rotterdam. (HVV, 5-1-1962. Foto: Behrens Herbert - Anefo, 30-8-1960, Verbinding Europoort uit zee, detail gat met zuiger).

### **SCHEEPS-BOTSING VOOR GOEREE**

Van onze correspondent. ROTTERDAM, dinsdag. Urenlang dreven gisternacht voor de kust van Goeree twee zeeschepen, vergroeid als een Siamese tweeling, rond in een dikke mist. Het Duitse vrachtschip ALDEBARAN van de rederij Argo uit Bremen en het Turkse vrachtschip RIZE waren met grote vaart dwars op elkaar ingevaren. De boeg van de Turk drong tot diep in de midscheeps van het Duitse schip, vlak voor de brug in ruim 11, door. Lange tijd bleven de twee schepen zo aan elkaar geklonken rondrijven in dikke mistbanken. Het ruim van het Duitse schip stond vol water en de kapitein gaf het grootste deel van zijn bemanning opdracht over te stappen op de Turk zolang de schepen nog met elkaar waren verbonden. De kapitein, de machinist, de marconist en één stuurman bleven op de ALDEBARAN achter. Na enkele uren raakten de beide schepen los en de RIZE verdween uit het gezicht van de ALDEBARAN. Vanuit Hoek van Holland was de sleepboot GELE ZEE uitgevaren en de reddingboot PRESIDENT JAN LELS. Vanuit Stellendam was eveneens een reddingboot uitgevaren. Het bergingsvaartuig BRUINVISCH snelde ook naar de positie nabij het lichtschip Goeree om assistentie te verlenen.



#### **Op sleeptouw**

Rond halfnegen meldde de gezagvoerder van de ALDEBARAN, dat voor zijn schip verder geen groot gevaar meer gevreesd behoeft te worden. Hij was toen op sleeptouw genomen door de sleepboot GELE ZEE en twee kleinere kustsleepboten die vanuit Europoort eveneens te hulp waren gesneld, nl. de SCHOUWENBANK en de STEENBANK. De BRUINVISCH lag opzij 'van de ALDEBARAN en pompte zoveel mogelijk water uit de ruimen, want niet alleen ruim II maakte toen water, De mist was op dat ogenblik - het konvooi zat toen 8 mijl ten zuidwesten van Hoek van Holland - nog zó dicht, dat de GELE ZEE moest melden dat hij de andere sleepboten aan de achterzijde van de ALDEBARAN niet kon zien. De GELE ZEE heeft inmiddels de ALDEBARAN naar Rotterdam gesleept. De Turk RIZE, die 23 man van het Duitse schip heeft overgenomen, heeft eveneens gemeld dat hij naar Rotterdam zal komen. Van de RIZE zal waarschijnlijk alleen de voorsteven ingedeukt zijn. (De Telegraaf, 9-1-1962).

Bij het lichtschip "Goeree" op de zuidelijke Noordzee deed zich vannacht tijdens dichte mist een ernstige aanvaring voor. Het Turkse schip "RIZE" (3.805 ton) boorde zich in de flank van het Duitse schip ALDEBARAN (2.694 ton) en bleef daarin met de voorplecht vastzitten. De beide schepen dreven op de vloedstroom snel af in noordoostelijke richting. Geen der opvarenden van de beide schepen werd gewond. De Nederlandse sleepboten GELE ZEE, STEENBANK en SCHOUWENBANK hebben de schepen vanmorgen los getrokken en de zwaar beschadigde "ALDEBARAN" op sleeptouw genomen. Het Turkse schip is vrijwel niet beschadigd. (Leeuwarder Courant, 8-1-1962).

8-1-1962 m.s. ALDEBARAN vanaf Goeree per slbt SCHOUWENBANK, STEENBANK, GELE ZEE en vanaf voorgaats ook per slbt ARGUS én bergingsvaartuigen, BRUINVISCH en ZEELEEUW. (HVV, 8-1-1962).

ALDEBARAN, 1952 opgeleverd door A.G. "Weser", Werk Seebeck, Bremerhaven (741) als ALDEBARAN aan Argo-Reederei R. Adler & Söhne, Bremen. 2.694 BRT, 1.535 NRT, 5.185 DWT. 14 kn. 3.200 EPK, 2 x M.A.N. 1965 verkocht aan Erich Drescher, Bremen (Hamburg). 1969 herdoopt EDE MARMSTORF. 1971 verkocht aan Sigrid Ebner & Joachim Drescher, Hamburg. 1972 verkocht aan Sea Traders Co., Ltd., Famagusta-Cyprus, in beheer bij World Tide Shipping Corp. - I.D. Baglantzis, herdoopt ELENA. 1976 verkocht aan Panormos Shipping Co., Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij K.M. Kotsonis & P. Moumoutzis, herdoopt EAGLE. 1982 verkocht aan Flowers Cove Shipping Co. S.A., Panama, herdoopt CAPTAIN COSTAS E. 10-1983 gearriveerd bij Auto & General Engineering Co. te Alang om gesloopt te worden, 15-10-1983 aanvang sloop, gesloopt in 1983. (Foto ALDEBARAN: rederijkaart, HCBB#8 Verlag Hermann C. Büsing, Bremen). RIZE: Bouwjaar 1945, 3.805 BRT, ex HIDALGO.



### **83.600 tons tanker schuifelde Europoort binnen** Baggeren voordat de route werd vrijgegeven

Dagen van confereren zijn voorafgegaan aan de aankomst op donderdagmiddag van een der grootste tankers ter wereld, de FRISIA, in de Nieuwe Europoort. De Liberiaanse reus, draagvermogen 85.569 ton, was namelijk het grootste schip dat ooit zijn weg naar het Rotterdamse havengebied heeft gezocht. En in zijn 56 ladingtanks droeg hij een hoeveelheid ruwe olie van 83.600 ton, wat eveneens een nieuw record voor Maasstad betekende.

Deze gigantische getallen zijn de laatste dagen een bron van zorg geweest voor de Rijkswaterstaat en de haven- en loodsdiens ten. Want de ruim 83.000 ton olie bracht FRISIA op een diepgang van 13,90 meter en dat betekende dat er zelfs bij hoog water bij het binnenlopen naar Hoek van Holland onder de kiel vaak geen ruimere marge was dan slechts enkele meters. Tot enkele uren voor de aankomst is er dan ook voortdurend overleg geweest tussen Rijkswaterstaat, het loodswezen en de havendienst, werden er voortdurend peilingen verricht en bleef men ook baggeren op de "drempel" tussen de Nieuwe Waterweg en de Europoort, alvorens de route vrij werd gegeven. De vaargeul van zee naar Hoek van Holland was al eerder uitgehold tot 15 à 16 meter. Maar gelukkig hebben de deskundigen, die zich verzameld hadden op het betonningsvaartuig DELFSHAVEN, kunnen vaststellen dat alles zó verliep, als zij zich gedacht hadden. Dat houdt in dat de nog verre van voltooide Europoort nu al volbeladen schepen van mammoetformaat kan ontvangen. Het weer was goed, het tij had het water één meter doen rijzen en tenslotte bleek ook de FRISIA goed manoeuvreerbaar. Om kwart over drie kwam de tanker binnen de pieren van Hoek van Holland, in toom gehouden door Smit's sleepboten SCHOUWENBANK, STEENBANK, AZIË en EUROPA, en omstreeks half vijf meerde het schip definitief af aan de grote steiger van de Shell: Het karwei was volbracht en men

had zelfs geen angstig momentje doorgemaakt. (De waarheid, 19-1-1962. Foto UNIVERSE COMMANDER, zusterschip van de FRISIA, ex UNIVERSE CHALLENGER: Rederij).

FRISIA, IMO 5121720, 1957 opgeleverd als UNIVERSE CHALLENGER door National Bulk Carriers, Kure (46) aan Universe Tankships Inc., Liberia. 51398 BRT, 36.077 NRT, 85.569 DWT. 1960 herdoopt FRISIA. 12-9-1978 gearriveerd bij Swie Horng Steel te Kaohsiung om gesloopt te worden.



### **GLADONIA ZIT NOG MUURVAST**

Het zit de kapitein van de Britse kustvaarder GLADONIA die dinsdagmorgen op de Maasvlakte strandde, niet mee. Dagenlang hoopte hij vergeefs op eigen kracht los te komen. Nu eindelijk is beslist, dat sleepboten en bergingsvaartuigen hulp zullen verlenen, is het schip over de Maasvlakte heen tegen het strand geworpen. Het lekt, het roer is gebroken en het schip zakt steeds dieper in het zand weg. Een eerste poging om het schip te wapenen tegen het slopend geweld van de golven, mislukte gistermiddag laat. Met behulp van de reddingvlet en twee bergingsvaartuigen zou men een zwaar anker in zee uitzetten om het gestrande schip vast te leggen, voor het opkomen van de vloed. Door het afknappen van de draad moest men van dit plan afzien. Het schip ligt nu op het strand van "De Beer", de duinenreeks achter Europoort tegenover Hoek van Holland. Het maakt slagzij en de voedsel- en drinkvoorraad raakt op. Bij laag water zal vanmorgen getracht worden via het strand proviand aan boord te brengen. Misschien moet voor met een daadwerkelijke poging tot berging kan worden begonnen, de lading klei uit het schip gelost worden. (De Telegraaf, 26-1-1962. Foto: Eric Koch, Anefo, Auteursrechthebbende Nationaal Archief, 24 januari 1962, Hoek van Holland. 23-1-1962 gestrand. 4-2-1962 vlot gebracht door W.A. v.d. Tak's Bergingsbedrijf en met de BRUINVISCH naar Rotterdam gebracht).

### **Op één dag 3 tankers in Europoort**

Voor de eerste keer sinds de ingebruikneming van het eerste gedeelte van Europoort zijn op één dag drie tankers in dit nieuwe Rotterdamse havengebied gearriveerd. Ze accentueerden de snelle groei van deze haven juist bij de opening van de nieuwe Europoort-vestiging van de Caltex Petroleum Maatschappij Nederland N.V., welke voor vanmiddag op het programma stond. De drie tankers, die tijdens de ingebruikneming van het Caltex-bedrijf nog in Europoort lagen, waren de CALTEX MADRID van 32.000 BRT, de SEPIA van 42.000 BRT en de ANTONIETTA FASSIO van 12.500 BRT. Ze kunnen alle in recordtijd worden gelost, sinds de Shell haar nieuwe vingerpier nu volledig kan gebruiken en ook de losinstallatie van Caltex in werking is gesteld. (HVV, 31-1-1962, foto: Skyfotos, rederijkaart).

### **Sleepboot-stunts bij opening pier in Europoort**

ROTTERDAM, donderdag. ROTTERDAM heeft een stuntteam onder de sleepboten. Niet langer is het maken van capriolen voorbehouden aan vliegers in de lucht of motoragenten op het land, ook te water kan men nu een nummertje circuskunst laten zien, liet zijn de nieuwe voor Europoort gebouwde sleepboten AZIË en EUROPA, die gistermiddag een eerste show gaven bij de officiële opening van een Caltex-vestiging in Europoort,

Toen een schip met genodigden, onder wie burgemeester mr. G.E. van Walsum van Rotterdam, Europoort binnenvoer, voegden de sleepboten zich bij het konvooi terwijl twee andere sleepboten watergordijnen produceerden met hun waterkanonnen, draaiden de AZIË en de EUROPA " aan weerszijden van de in volle

vaart stomende boot met genodigden precies gelijktijdig rondjes om hun eigen as. Even later voeren zij als kunstrijdsters op de schaats achterstevoren met de boot mee.



N.V. NEDERLANDSCHE PACIFIC TANKVAART MIJ.

s.s. "CALTEX MADRID" 47.735 TON

#### Ronedans

Toen burgemeester Van Walsum, met een klap op de scheepsbel de nieuwe pier van Caltex voor geopend had verklaard, begonnen de belde sleepboten precies synchroon van pure vreugde als circuspaarden rondedansjes op het water uit te voeren. Al joyvarend naast de "PIETER CALAND" met genodigden, ging het konvooi naar de Lange Vingerpier, die Caltex in de haven had gebouwd en waaraan het grootste schip var haar Nederlandse vloot, de "CALTEX MADRID", was afgemeerd. Twee paarden zadelen terwijl er nu nog amper ruiters te vinden zijn om er één te berijden is een nationaal belang ter wille van de toekomst van ons volk. Dit was de teneur van de woorden die burgemeester Van Walsum sprak bij de opening. Naast de ontwikkeling van de haven heeft het gemeentebestuur zich in het nationale belang ook de ontwikkeling van de industrie tot zorg gemaakt. Wanneer bepaalde kringen dan ook van mening zijn, dat het allemaal te snel gaat in Rotterdam in verband met de positie op de arbeidsmarkt, dan zeg ik, dat wij het nationale belang niet moeten stoppen. Juist met het oog op de toekomst van ons land is die industrialisatie van grote betekenis". Met deze woorden richtte de burgemeester zich kennelijk tot kringen in de haven van Rotterdam, die bij de huidige arbeidsschaarste in elke Industrievestiging een concurrent op de arbeidsmarkt zien. (De Telegraaf, 1-2-1961).





Het ruim 7100 BRT. metende mailschip, ST. MERRIEL van de rederij R. Nerdrum Ltd. te Londen is 200 kilometer noord-noordwest van de Bermuda-eilanden bij zwaar weer met machineschade stuurloos geraakt. De ZWARTE ZEE 3 van L. Smit uit Rotterdam hoorde de SOS-seinen, terwijl het onderweg was met een oliebak naar de Perzische Golf. Kapitein Kalkman van de ZWARTE ZEE droeg de sleep over aan de SALVONIA van een zustermaatschappij van Smit en stoomde met volle kracht op naar de SINT-MERRIEL. De ZWARTE ZEE heeft de Engelse vrachtboot bereikt en op sleeptouw genomen. Het schip zal naar de haven van Hamilton op Bermuda worden gesleept. (Het Vrije Volk, 05-12-1961).

3-12-1961 de ZWARTE ZEE op weg naar Eng. m.s. ST. MERRIEL met machineschade op 150 mijl NW van Bermuda (naar Hamilton). 5-12-1961 ST. MERRIEL door de ZWARTE ZEE vastgemaakt. 7-12-1961 te Hamilton aangekomen.

### **Sleper zelf in moeilijkheden**

De zeesleper POOLZEE van Leen Smit en Co. is vannacht tijdens een poging om het met machineschade kampende Britse vrachtschip ST. MERRIEL (7.000 BRT.) de Nieuwe Waterweg binnen te slepen zelf in moeilijkheden gekomen.

De 1.000 pk sterke sleepboot had de Brit gisteravond kort na zeven uur op drie mijl van de Maasboei op de tros genomen. Hij slaagde er niet in het schip over de nog steeds hoge zee binnen te slepen en dreef zover af, dat hij op de Banjaard bij Schouwen-Duiveland dreigde te lopen.

Smit en Co. riepen daarom de SCALDIS van hun Belgische dochteronderneming te hulp. Deze zeesleper vertrok ijlings uit Vlissingen en kwam vanmorgen bij het dagaanbreken bij de sleep aan.

De POOLZEE en de SCALDIS konden toen koers zetten naar Hoek van Holland. De sleep is daar tegen de middag binnengevallen. Het Engelse vrachtschip, dat voor reparatie op weg was naar Rotterdam, is begin december ook al in moeilijkheden geraakt. Toen werd het door de ZWARTE ZEE 3 van hetzelfde sleepvaartbedrijf naar Jacksonville gesleept. (Het Vrije Volk, 15-02-1962).

### **Ook St. Merriel binnen**

Eerder op de dag was het Britse schip "St. Merriel" veilig de Nieuwe Waterweg opgesleept door de Rotterdamse "Poolzee", die woensdag (14-2-1962) had vastgemaakt en nog juist op tijd assistentie kreeg van de "Scaldis" uit Antwerpen. De "Scaldis" kwam net op het moment, dat de Brit, die door de "Poolzee" alleen in de storm niet kon worden gehouden, op de Banjaardsbank bij Schouwen-Duiveland dreigde te lopen. (De waarheid, 16-02-1962).

15-2-1962 ST. MERRIEL gearriveerd op de Nieuwe Waterweg met de sleepboot POOLZEE met assistentie van de SCHOUWENBANK en STEENBANK.

ST. MERRIEL: 13-6-1942 te water, 8-1942 opgeleverd door Burntisland SB. Co. Ltd., Burntisland (260) als LAMBROOK aan Austin Friars Stm. Shipping Co. Ltd., Londen (Galbraith, Pembroke & Co. Ltd.), 7.038 BRT, 11 kn. 1951 verkocht aan South American Saint Line Ltd., Newport, Mon., herdoopt ST. MERRIEL. 1963 verkocht aan Agelef Cia. Naviera S.A., Panama, herdoopt PROODOS. 1965 verkocht aan Elpida Cia. Naviera S.A., Panama (Pegasus Ocean Services, Ltd.), herdoopt ELPIS. 26-6-1966 tijdens een reis van Mormugao, India naar Yawata, geladen met ijzererts, ontstond brand in de machinekamer in positie 06.54 NB. 78.41 OL., op sleeptouw genomen, 30-6-1966 brand geblust, total-loss en opgelegd, 10-1-1968 gearriveerd bij Brodospas, gesloopt te Sveti Kajo, Split in 1968. (Foto ST. MERRIEL: Rick Cox Collection/7seasvessels.com).

### **Rozenburgs idee: unieke boulevard tussen Europoortgebied en de rivier**

Als de burgemeester van Rozenburg, de heer J.C. Aschoff, zijn zin krijgt, zal over enige jaren in de monding van de Nieuwe Waterweg een van de mooiste boulevards van Europa liggen. Een trekpleister voor duizenden dagjesmensen en toeristen - ongeveer tien kilometer lang en twee tot driehonderd meter breed. Het idee van burgemeester Aschoff is om de boulevard te leggen op de landtong, die van het dorp Rozenburg tussen de Europoorthavens en de Nieuwe Waterweg komt te lopen. Meer dan een idee is het nog niet, maar ook andere autoriteiten in het Waterwegegebied zijn er al enthousiast voor. Het motief is simpel: het eiland Rozenburg wordt, met uitzondering van het dorp, één onafzienbaar haven- en industriegebied. Zonder enige recreatiemogelijkheid van betekenis, maar door de zeer drukke vaart op de Waterweg niettemin een ook voor het oog zeer boeiend gebied. Schep daarom een mogelijkheid om de mensen van het unieke gezicht op Waterweg en Europoort te laten genieten, redeneert burgemeester Aschoff. Het hoeft niet eens veel te kosten. Met wat beplanting, parkeergelegenheid en misschien een paviljoen of restaurant krijgt men een boulevard zoals men waarschijnlijk nergens anders zal vinden.

Hij beseft, dat het nog wel even zal duren voordat zijn idee verwezenlijkt kan worden. Al heeft hij er wel reeds met verschillende autoriteiten - óók met Rotterdamse - over gepraat, formeel overleg heeft er nog niet over plaats gehad. Bovendien moet de landtong tussen de Waterweg en Europoort in het provinciale streekplan zijn bestemming nog krijgen. Een ander punt is, dat Rotterdams gedachten uitgaan naar een reservering van de landtong voor kleine toeleveringsbedrijven. Daarvan heeft burgemeester Aschoff al gezegd: "Daar deze landtong de enige mogelijkheid biedt om op Rozenburg iets anders te maken dan havens en fabrieken, zou men het idee daarvoor niet hoeven te laten vallen."

### Slepers halen Grieks schip van zandbank

(Van een onzer verslaggevers) De sleepboten SCHOUWENBANK en STEENBANK van Smit en Co. uit Rotterdam en de Belgische zeesleper SCALDIS hebben gisteravond het Griekse schip CAPTAYANNIS, dat 's middags nabij het lichtschip Goeree op een zandbank was gelopen, vlotgetrokken.

Het 6.800 BRT. metende schip was met 10.000 ton erts op weg naar Rotterdam. Het heeft bij de stranding een lek in de dubbele bodem maar het kan in de Rotterdamse Waalhaven worden gelost, voordat het naar de werf van Wilton-Feijenoord te Schiedam gaat om gerepareerd te worden. Het aan de grond raken van de Griek veroorzaakte aanvankelijk nogal enige consternatie. De kapitein van de Captayannis zond verwarde noodseinen uit, dat men aan de kust dacht dat zijn schip in brand was gevlogen. De Rotterdamse bergingsboot Zeeleeuw voer toevallig in zijn nabijheid en deze seinde al gauw dat het schip weinig of geen gevaar liep. Er ontstond nog even een race naar de Griek. Wijsmuller had nl. de TITAN en de SIMSON op zee, maar toen de ZEELEEUEW, een scheepje van Leen Smits dochteronderneming bij het gestrande schip kwam, mochten de Rotterdammers vastmaken. Met de hulp van de SCALDIS, eigendom van een Belgische dochteronderneming van Smit en Co., trokken zij de Griek bij opkomend water van de bank. Het schip is vannacht door de SCHOUWENBANK naar de Waterweg gesleept. (HVV, 1-3-1962).

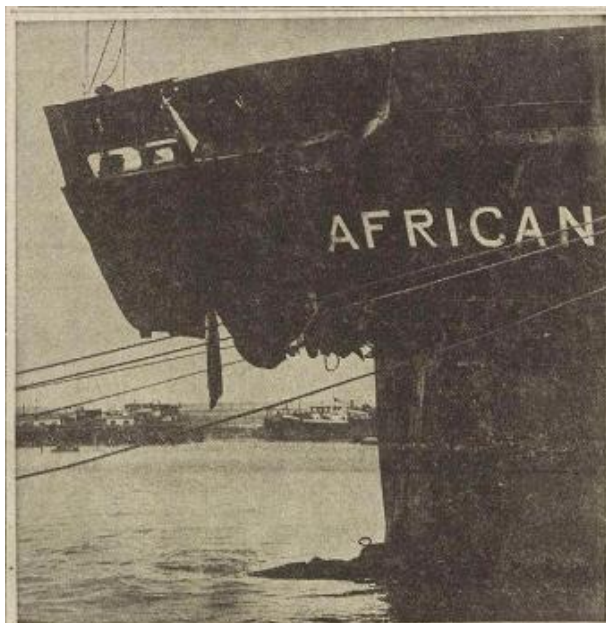


CAPTAYANNIS: 1-9-1942 te water gelaten, 12-1942 opgeleverd door Chas. Connell & Co. Ltd., Glasgow (439) als EMPIRE GERAINT aan Ministry of War Transport, Glasgow, in beheer bij Royal Mail Lines, Ltd. (#168739). 6.991 BRT. 10,5 kn. T 3 cyl, T.E.M., D. Rowan & Co. Ltd. 1944 in beheer bij Lamport & Holt Line Ltd. 1946 verkocht aan Lamport & Holt Line Ltd., Liverpool, herdoopt MILLAIS. 1952 verkocht aan Blue Star Line Ltd., Londen, herdoopt OREGON STAR. 1954 verkocht aan Iris Shipping & Trading Corp., Monrovia, herdoopt CAPTAYANNIS. 6.782 BRT, 4.162 NRT. 1960 verkocht aan Paleocrassas Bros. & Partners, Piraeus-Griekenland. 28-2-1962 tijdens een reis van Vassiliko Bay naar Rotterdam gestrand op 4 mijl van lichtschip GOEREE, in positie 51.40 NB. en 03.25 OL., vlot gebracht door L. Smit & Co. Int. Sleepdienst en door de SCHOUWENBANK naar Rotterdam gesleept. 1962 gesloopt door N.V. Frank Rijdsdijk's Industriële Onderneming te Hendrik Ido Ambacht. (Foto: CAPTAYANNIS: PWR/Shipspotting, Immingham).

### Schepen botsen voor Waterweg – zware schade

(Van een onzer verslaggevers) Voor de monding van de Nieuwe Waterweg zijn woensdagavond twee schepen, de uitvarende Liberiaanse AFRICAN LORD (7.000 ton) en de Noorse ertstanker SEAMASTER (11.000 ton) met elkaar in aanvaring gekomen.

Beide schepen liepen zware schade op. De Liberiaan kreeg een gapend gat in de voorsteven. De Noor werd zowel boven als onder de waterlijn opengescheurd. Zij vroegen alle twee sleepbootassistentie en aanvankelijk leek de



toestand van de SEAMASTER nogal precair. Terwijl men aan de wal nog niet precies de positie van het schip wist, seinde de gezagvoerder dat het onmanoeuvrbaar was en water maakte.

Later bleek het, afgezien van de schade, nogal mee te vallen. Het Liberiaanse schip kon op eigen kracht de Waterweg binnenkomen, zij het begeleid door de zeesleper POOLZEE van Leen Smit en Co. De kustslepers STEENBANK en SCHOUWENBANK van dezelfde maatschappij sleepten kort daarna de AFRICAN LORD naar binnen. Beide schepen zijn naar Rotterdam gebracht. Er waren geen slachtoffers. (HVV, 12-4-1962).

AFRICAN LORD: 13-8-1943 kiel gelegd, 4-9-1943 te water gelaten als HARMON JUDSON, 13-9-1943 opgeleverd door Permanente Metals Corp., Shipyard No. 2, Richmond, Calif. (2143) als SAMWASH aan Ministry of War Transport. Londen, in beheer bij A. Weir & Co. 7.219 BRT. 2.400 IPK, T 3 cyl. Vrachtschip, type Liberty EC2-S-C1.



1947 verkocht aan Bank Line, Ltd. Glasgow, in beheer bij Andrew Weir & Co. Ltd., herdoopt MAPLEBANK. 1957 verkocht aan West Africa Navigation, Ltd., Monrovia-Liberia, in beheer bij Salvatores & C., Genua, herdoopt AFRICAN LORD. 28-1-1969 gearriveerd te Kaohsiung, Taiwan om gesloopt te worden. (Foto: Malcolm Cranfield, Shipspotting, 4-4-1965, passage Portishead naar Avonmouth).



#### **DEEN DOOR NEDERLANDS SCHIP AANGEVAREN**

Het Deense schip SIENA dat gistermiddag uit Rotterdam was vertrokken, heeft vlak voor de Nieuwe Waterweg een aanvaring gehad met het Nederlandse schip ATYS. In tegenstelling met de SIENA werd de ATYS door de aanvaring slechts licht beschadigd. Men meende aanvankelijk, dat de SIENA in zinkende toestand was en daarom was de gehele bemanning in de boten gegaan. Later achtte men echter de

mogelijkheid niet uitgesloten, dat het vaartuig kan worden behouden. Een deel van de bemanning keerde daarom aan boord terug. De Deen werd daarna door de sleepboten SCHOUWENBANK en STEENBANK naar Rotterdam gesleept. De vrouwen en kinderen, die aan boord van de SIENA waren werden door de reddingboot PRESIDENT JAN LELS naar Hoek van Holland gebracht. (NvhN-25-4-1962, foto: EAC, rederijkaart).

#### **BIJ NIEUWE WATERWEG Shell-tanker ramde Deense vrachtboot**

Gisteravond om 1 minuut over acht uur heeft zich nabij de Nieuwe Waterweg tijdens tamelijk dikke mist - het zicht was goed honderd meter - een scheepsbotsing voorgedaan, die aanvankelijk ernstig leek. Het Deense vrachtschip met passagiersaccommodatie SIENA (rond 9000 bruto register ton), dat Rotterdam 's avonds omstreeks zes uur had verlaten met bestemming Bremen, werd geramd door de Shell-tanker ATYS (12.100 BRT).



De SIENA kreeg een zodanig gat ter hoogte van ruim 4, dat het er aanvankelijk naar uitzag dat het zou zinken. Een kwartier na de aanvaring maakten de opvarenden aanstalten het schip te verlaten. Inmiddels waren er enige loods-, redding- en sleepboten langs zij gekomen. Zeven vrouwen en 2 kinderen en 4 passagiers met kinderen en nog enkele opvarenden o.a. de echtgenote van de kapitein van de SIENA werden van boord genomen en later in Hoek van Holland aan land gebracht. De waterdichte schotten wisten het instromende water echter te keren en gelukkig kon men ook de machinekamer droog houden. De zware mist, die het verkeer op en buiten de waterweg ernstig belemmerde, maakte ook het manoeuvreren met het lekgeslagen schip niet eenvoudig. Maar om elf uur stond vast dat het gevaar voor zinken bezworen was en kon de SIENA toestemming worden verleend naar Rotterdam terug te keren, daarbij geassisteerd door beide sleepboten, waarbij zich later nog de WITTE ZEE uit Maassluis voegde. De ATYS bleek geen ernstige schade te hebben opgelopen en had geen hulp nodig. Dit schip zal in de loop van vanochtend bij hoog water zijn reis naar de Shell-raffinaderij in Pernis vervolgen. De SIENA is naar de Waalhaven gesleept, waar het vannacht omstreeks drie uur bij paal 23 ligplaats heeft gekozen. Daar zullen de experts de schade opnemen en zal



beslist worden wat er verder gaat gebeuren. Het gat dat de Siena aan stuurboord opliep is naar schatting 6 meter breed en 5 meter diep. Ruim 4 is volgelopen maar de waterdichte schotten hebben het schip drijvende gehouden en het veilig binnenslepen verder mogelijk gemaakt. (AH, 25-4-1962)

Het Deense schip „Siena“, dat dinsdagavond in dichte mist bij de Nieuwe Waterweg werd geramd door de Nederlandse Tanker „Atys“ en daarbij aanvallig leek te gaan zinken, ligt op het ogenblik in de Waalhaven in Rotterdam. Het schip heeft een gat van zes meter breed en vijf meter diep aan stuurboord opgelopen, waardoor een ruim onder water kwam te staan. (Foto).

SIENA, 1954 opgeleverd door A/S Nakskov Skibsvft., Nakskov (136) als SIENA aan Det Østasiatiske Kompagni, Kopenhagen. Vrachtschip, 8.854 BRT. 16 kn.

1975 verkocht aan Henry Stephens Shipping Co. Ltd., Lagos-Nigeria, herdoopt D.F. FAJEMIROKUN. 1979 verkocht aan Tex-Dilan Shipping Co., Ltd., Panama, Panama, in beheer bij S L Sethia Liners Ltd., Londen, herdoopt SLS EVEREST. 30-12-1979 tijdens een reis van Casablanca naar Chittagong, geladen met fosfaat, vergaan op 5 mijl van Casablanca.

ATYS, 4-2-1959 opgeleverd door Nederlandse Dok & Scheepsbouw Mij., Amsterdam (493) als ATYS aan Maatschappij tot Financiering van Bedrijfspannen, 's-Gravenhage, in beheer bij N.V. Shell Tankers. Tankschip. 12.239 BRT, 18.350 DWT. 9-7-1978 gearriveerd te Shanghai om gesloopt te worden.



### **Tweede troepenschip is vanmorgen vertrokken**

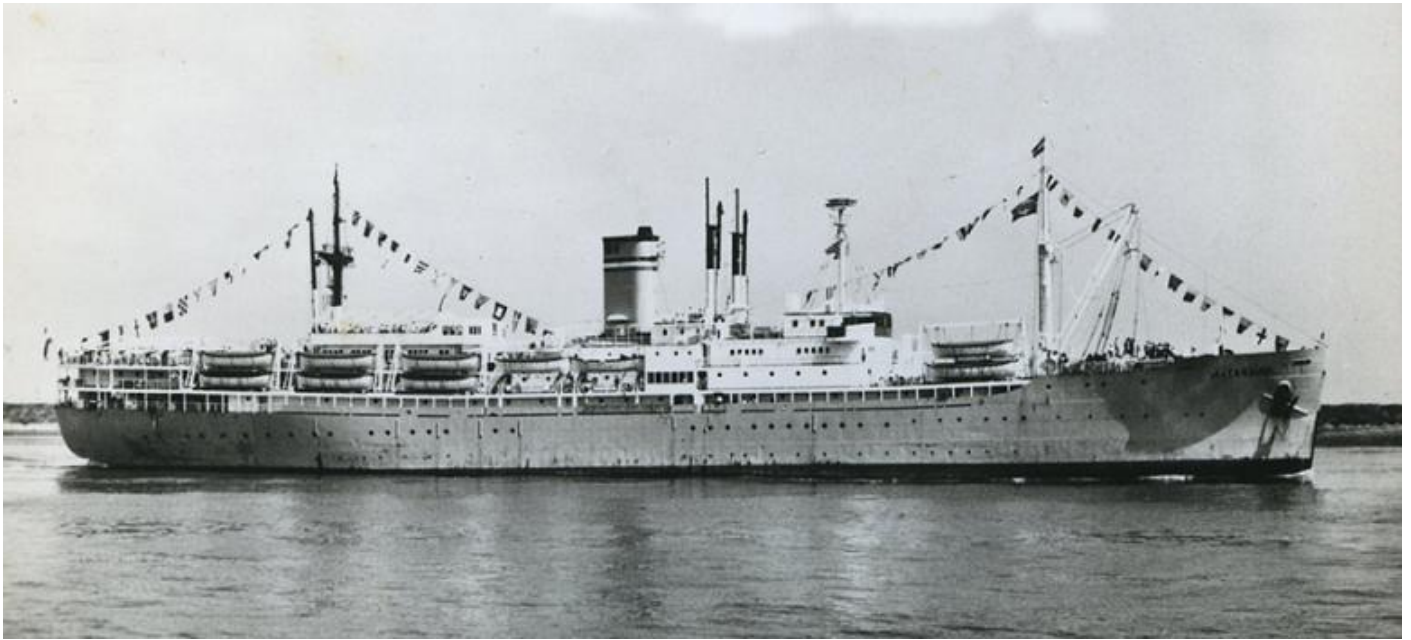
ROTTERDAM - Het vroegere regeringsschip "Waterman", nu opnieuw gecharterd, is vanmorgen met ruim 850 militairen aan boord uit Hoek van Holland vertrokken met bestemming Nieuw-Guinea. Om even over zes trokken de sleepboten "Schouwenbank" en "Azië" het schip los van de betonsteiger, naast de aanlegplaats voor de bootdiensten op Harwich waar tientallen familieleden hun zoons, mannen of verloofden een laatste groet toezwaaiden. Dat gebeurde onder de tonen van het "Wilhelmus", gespeeld door het trompettercorps van de cavalerie, dat reeds in het schemerdonker het vertrek met pittige marsmuziek een beetje had opgefleurd.

De tocht van de Waterman is het tweede troepentransport per schip sinds de regering besloten heeft de Nederlandse strijdkrachten in het omstreken gebiedsdeel te versterken. De reis duurt 38 dagen en gaat via Curaçao, het Panamakanaal en Honolulu. Evenals vijftien dagen geleden bij het vertrek van de Zuiderkruis, die nu juist het Panamakanaal is gepasseerd heerste er ook vannacht in het anders zo rustige Hoek van Holland een grote bedrijvigheid. Er was minder politie op de been — de afzetting bleef nochtans zeer effectief — maar er waren ditmaal meer "wegzwaaiers" naar de kustplaats gekomen. Gisteravond is er betoogd door een groep van 70 a 80 merendeels jeugdige Amsterdamse leden van een linkse organisatie, zij hadden o.a. pamfletten bij zich, die zij aan de militairen probeerden te overhandigen. Maar nog voor de aankomst van de troepen werden zij opgevangen door het cordon van politiemannen en leden van de koninklijke marechaussee. Enkele mannen en jongens brachten een paar uur door op het politiebureau. De anderen hadden daarna geen andere keus dan maar de snel langs hen heen rijdende colonnes een groet toe te zwaaien. (Friese koerier, 4-5-1962. Foto WATERMAN: pinterest.com, tijdens de reis met Feyenoord supporters naar Lissabon).

### **Achteruit**

Het heeft slechts weinig - geschied of de Waterman was nog even bij Hoek van Holland gebleven. Bij het omzwaaien op de rivier door de sleepboten Schouwenbank en Azië, knapte namelijk met een gierend geluid

de tros van de Azië, waardoor de Waterman recht op de zuidelijke oever van de Nieuwe Waterweg dreigde te lopen. Kapitein Van der Wiel van het passagiersschip zette de motoren direct voluit op achteruit en wierp een anker uit. Hij kon daarmee net voorkomen dat de Waterman op Rozenburg strandde. Maar door deze manoeuvre kwam het schip dwars op de ebstroom te liggen, die het langzaam naar zee dreef. Met de assistentie van de toegeschoten Argus gelukte het de slepers ten slotte om de Waterman op een ongebruikelijke wijze - achteruit - buiten de pieren te krijgen. (HVV, 4-5-1962).



s.s. WATERMAN (1), passagiersschip. Gebouwd 1945, Oregon Shipbuilding Corp., Portland, Oregon (1215). 9.374 BRT, 5.205 NRT, 4.130 DWT. 138,85 (133,13) x 18,93 x 11,59 x 6,252 meter. Officieel Lloyd's nummer 781, type Victory VC2-S-AP3, 841 passagiers, 2.882 ton bunkers, 17 kn. 9.350 APK, 2 S Turbine, General Electric Co., Lynn, Mass.

6-12-1944 kiel gelegd, MC-Hull nummer 161, 16-1-1945 te water gelaten, 28-2-1945 opgeleverd (AB) als LA GRANDE VICTORY aan War Shipping Administration, Portland, Oregon-U.S.A., bemanning: 87, passagiers: 0. 2-1947 verkocht aan de Staat der Nederlanden, 's-Gravenhage (PIMX), in beheer gegeven aan N.V. Stoomvaart Mij. "Nederland", Amsterdam, herdoopt WATERMAN. 1951 verbouwd bij N.V. Koninklijke Mij. "De Schelde", Vlissingen tot emigrantenschip, 841 passagiers. 10-1951 als WATERMAN in beheer gegeven aan N.V. Kon. Rotterdamsche Lloyd. 14-10-1951 vertrokken van Rotterdam voor 1e reis naar Australië. 14-3-1957 op een reis van Rotterdam naar Halifax met aan boord 845 emigranten en 206 bemanningsleden op de Atlantische Oceaan in aanvaring gekomen met het Italiaanse stoomschip MERIT (Fratelli Lo Faro di Giovanni, Genua, bouwjaar 1944, type Liberty, 7.174 BRT), daarbij ontstond aan b.b. achterschip een gat boven de waterlijn, onder begeleiding van de MERIT naar Brest gevaren, later is de MERIT afgelost door de ELBE OLDENDORFF (Egon Oldendorff, bouwjaar 1956, 6.067 BRT). 10-1-1961 in beheer bij N.V. Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Mij., Rotterdam en Scheepvaart Maatschappij Trans-Oceaan B.V. te Rotterdam. 1961 verbouwd, 800 passagiers. 12-1963 verkocht aan John S. Latsis, Piraeus-Griekenland, herdoopt MARGARITA. 1967 verkocht voor sloop aan Brodospas, Split, 10-11-1967 vertrokken van Piraeus achter een sleepboot, 14-11-1967 gearriveerd te Split om gesloopt te worden. (Foto WATERMAN: kaart 55172).

Foto onder: Aart Klein/Geheugen van Nederland, 23-4-1961, slepen en plaatsen van de zesde caisson met o.a. AZIË en EUROPA, bouw Veerse Gatdam). NRS #1 © Scheepsfotoruilbeurs 2018/Teun van der Zee.

