

Om een nieuwe Zeebrief vóór
het Schip



SCHEEPSFOTO



ZEEBRIEF.VO

Phs. van Ommeren

SLEEPBOTEN 2



De jaren tachtig...

Mede dankzij zorgvuldig onderhoud door de bemanningen zijn de sleepboten HORSEY en DRECHT weer volop in bedrijf geweest. Het is verheugend dat deze groep een heel klein personeelsverloop heeft. Het afgelopen jaar zijn twee matrozen in dienst getreden; de heren Nootboom en Nieuwstraten. Op 1 december ging kapitein van der Laan met pensioen. Vanwege blijvende arbeidsongeschiktheid kwam per 31 december een einde aan de loopbaan van 1e machinist de Haas. (VO Sociaal Jaarverslag 1980, Foto: T. v.d. Zee, de sleepboten voor de wal aan het Sleepbootsteiger op het terrein van de Nieuwe Matex te Vlaardingen, 22-9-1983).

Slepers zonder recht



De bemanning van de sleepboten Horsey en Drecht, 28 man sterk, blijkt al jaren zonder een CAO te zitten. De Vervoersbonden FNV deden die ontdekking, toen ze onlangs een konflikt hadden met de bedrijfsleiding van Phs. van Ommeren BV over de toepassing van artikelen uit de CAO met de Vereniging van Sleepdienstondernemers in Rotterdam. Volgens regiobestuurder Nico Sannes werd eerst toen duidelijk, dat Phs. van Ommeren helemaal niet bij de Vereniging is aangesloten, ook al werkt het bedrijf via de gemeenschappelijke centrale. Nooit tevoren is de Vervoersbonden duidelijk gemaakt, dat Van Ommeren de CAO onverschuldigd navolde, noch is ooit door de Vereniging

opgeblecht, dat Van Ommeren geen lid was. Er werd het stilzwijgen over bewaard, volgens Sannes met opzet. „We zijn al die tijd belazerd“, wil hij op z'n Hollands gezegd hebben. Sannes neemt geen genoegen met de situatie. Ook al staan de huidige werknemers niet te trappelen van ongeduld – materieel komen ze doorgaans niet tekort –, in tijden van nood zal het personeel rechteloos zijn zonder formele arbeidsovereenkomst. De bedrijfsleiding wil de zaak vooralsnog niet rechtzetten. Sannes is nu gesprekken met de Vereniging van Sleepdienstondernemers aangegaan om te zien, of Van Ommeren niet langs een andere weg in het gareel te dwingen is.

Uit het FNV Magazine Onderweg 1981: "Eigen tros" binnenhalen bij de binnenkomer AEGIS PIONEER voor de Prinses Margriethaven, foto gemaakt a/b van de HORSEY door een fotograaf in opdracht van het F.N.V. Pas later maakte de vervoersbond bekend waar het over ging. De opvarenden van de HORSEY en DRECHT voeren dan wel zonder geldig C.A.O., van Ommeren heeft de C.A.O. wel altijd precies nageleefd.



De Horsey en Drecht in actie in het Rotterdamse havengebied voor ons agentuurbedrijf.

In geregeld overleg tussen de walorganisaties en de opvarenden van de sleepboten werd uiteindelijk overeenstemming bereikt over een interpretatie van de C.A.O. Officieel is de C.A.O. voor sleepbootbemanningen in het haven- en stadssleepbootbedrijf in Rotterdam niet van toepassing op ons sleepbootpersoneel. Jarenlang werden wel de arbeidsvoorwaarden van die C.A.O. overgenomen, maar de specifieke arbeidsvoorwaarden van ons bedrijf, zoals de leeftijdstoelag, bleven daarnaast ook gehandhaafd. Eind april 1981 werd overeenstemming bereikt over het totale arbeidsvoorwaarden-pakket. Het basisloon, de onregelmatigheidstoelag, de feestdagen-vergoeding en het overwerk zijn verwerkt in een garantieloon. De leeftijdstoelag werd initieel verhoogd. Tevens werd besloten in 1982 deel te nemen aan de nieuwe C.A.O.-onderhandelingen, mits de specifieke van Ommeren- arbeidsvoorwaarden in de nieuwe C.A.O. kunnen worden ondergebracht. Er is daarom bezwaar gemaakt tegen het algemeen verbindend verklaren van de C.A.O. 1981.

In het vorige verslag werd reeds het geringe personeelsverloop op de sleepboten vermeld. In het afgelopen jaar was er in het geheel geen verloop.

Matroos-motordrijver Tempelaars zorgt voor de nodige 'paardekracht'.



Aan zes opvarenden werden diploma's uitgereikt op het nautische en technische vlak. (Bron en foto's: VO Sociaal Jaarverslag 1981, collectie A. Breijer).

Havensleepboten

Een vertegenwoordiger van VO Rotterdam is aanwezig geweest bij de C.A.O. onderhandelingen tussen de Vereniging van Sleepdienstondernemers en de vervoersbonden FNV en CNV. Dit is gebeurd om het eigen arbeidsvoorwaardenpakket voor opvarenden van de Horsey en Drecht zoveel mogelijk te kunnen afstemmen op het onderhandelingsresultaat. Een andere beweegreden was het voorkomen van eventuele problemen bij een algemeenverbindendverklaring van de C.A.O.

Regelmatig is de stand van zaken tijdens de onderhandelingen besproken met een delegatie van onze opvarenden, de zgn. kleine commissie, bestaande uit vier leden over alle rangen. Uiteindelijk kon op 1 november aan deze commissieleden de inhoud van het definitieve arbeidsvoorwaardenpakket worden medegedeeld. Onze arbeidsvoorwaarden zijn voor het overgrote deel gelijkgeschakeld met die van de leden van de Vereniging van Sleepdienstondernemers. Enkele knelpunten op het gebied van de arbeidsvoorwaarden behoren hiermee tot het verleden.

Door langdurige ziekte van verscheidene opvarenden moest regelmatig een beroep worden gedaan op de overige bemanningsleden om over te werken. Dit leidde uiteindelijk tot een extra arbeidsplaats, welke werd ingenomen door een bootman (Langeveld) van de binnenvaart.

De opvarenden zijn in 1982 volgens de criteria van VO Nederland beoordeeld. Tot een persoonlijk gesprek tussen beoordelaar en beoordeelde is het daarbij nog niet gekomen; het is de bedoeling dit in 1983 in te voeren. (Bron en foto: VO Sociaal Jaarverslag 1982).



Schijnbaar moeiteloos leidt kapitein Schippers 'zijn' sleep naar buiten.

"De boog kan niet altijd gespannen staan"



Als het werk het toeliet, maakte er soms iemand een ritje naar de Vlaardingse markt om een maaltje vis in te slaan. Dan kwam alles uit de kast en opgesteld op het achterdek, olie in de pan, de vlam aan en bakken.



© SCHEEPSFOTORUILBEURS



© SCHEEPSFOTORUILBEURS

		A		B		C		D		E		F		G									
		bt	dienst	bt	dienst	bt	dienst	bt	dienst	bt	dienst	bt	dienst	bt	dienst								
so	d	18-6														6	24	13	1	20	7	26	14
sa																7	25	14	2	21	8	27	15
vr								d	5-18	d	18-6	h	6-18			8	26	15	3	22	9	28	16
wo								d	5-18	d	18-6	h	6-18	h	18-6	9	27	16	4	23	10	29	17
do								d	5-18	d	18-6	h	6-18	h	18-6	10	28	17	5	24	11	30	18
vr	d	6-18	d	18-6	h	6-18										11	29	18	6	25	12	31	19
sa	d	6-18	d	18-6	h	6-18										12	1	19	7	26	13	1	20
so	d	6-18	d	18-6	h	6-18										13	2	20	8	27	14	2	21
sa										d	6-18	d	18-6	h	6-18	14	3	21	9	28	15	3	22
vr	h	18-6								d	6-18	d	18-6	h	6-18	15	4	22	10	29	16	4	23
wo	h	18-6								d	6-18	d	18-6	h	6-18	16	5	23	11	30	17	5	24
do	h	18-6								d	6-18	d	18-6	h	6-18	17	6	24	12	31	18	6	25
vr																18	7	25	13	1	19	7	26
sa																19	8	26	14	2	20	8	27
so																20	9	27	15	3	21	9	28
sa	h	6-18										d	6-18	d	18-6	21	10	28	16	4	22	10	29
vr	h	6-18	h	18-6								d	6-18	d	18-6	22	11	29	17	5	23	11	30
wo	h	6-18	h	18-6								d	6-18	d	18-6	23	12	30	18	6	24	12	31
do			h	18-6								d	6-18	d	18-6	24	13	1	19	7	25	13	
vr					d	6-18	d	18-6	h	6-18						25	14	2	20	8	26	14	
sa					d	6-18	d	18-6	h	6-18						26	15	3	21	9	27	15	
so					d	6-18	d	18-6	h	6-18						27	16	4	22	10	28	16	
sa	d	18-6	h	6-18										d	6-18	28	17	5	23	11	29	17	
vr	d	18-6	h	6-18	h	18-6								d	6-18	29	18	6	24	12	30	18	
wo	d	18-6	h	6-18	h	18-6								d	6-18	30	19	7	25	13	1	19	
do				h	18-6									d	6-18	31	20	8	26	14	2	20	
vr						d	6-18	d	18-6	h	6-18					1	21	9	27	15	3	21	
sa						d	6-18	d	18-6	h	6-18					2	22	10	28	16	4	22	
so						d	6-18	d	18-6	h	6-18					3	23	11	29	17	5	23	
sa	d	6-18	d	18-6	h	6-18										4	24	12	30	18	6	24	
vr	d	6-18	d	18-6	h	6-18	h	18-6								5	25	13	1	19	7	25	
wo	d	6-18	d	18-6	h	6-18	h	18-6								6	26	14	2	20	8	26	
do	d	6-18			h	18-6						d	18-6	h	6-18	7	27	15	3	21	9	27	
vr								d	6-18	d	18-6	h	6-18			8	28	16	4	22	10	28	
sa								d	6-18	d	18-6	h	6-18	h	18-6	9	29	17	5	23	11	29	
so								d	6-18	d	18-6	h	6-18	h	18-6	10	30	18	6	24	12	30	
sa																11	31	19	7	25	13	1	
vr																12	1	20	8	26	14	2	
wo																13	2	21	9	27	15	3	
do	h	6-18	d	6-18						h	18-6			d	18-6	14	3	22	10	28	16	4	
vr	h	6-18										d	6-18	d	18-6	15	4	23	11	29	17	5	
sa	h	6-18										d	6-18	d	18-6	16	5	24	12	30	18	6	
so	h	6-18										d	6-18	d	18-6	17	6	25	13	31	19	7	
sa																18	7	26	14	1	20	8	
vr																19	8	27	15	2	21	9	
wo																20	9	28	16	3	22	10	
do	d	18-6	h	6-18	d	6-18										21	10	29	17	4	23	11	
vr	d	18-6	h	6-18												22	11	30	18	5	24	12	
sa	d	18-6	h	6-18												23	12	31	19	6	25	13	

Het rooster dat de opvarenden van de HORSEY-DRECHT liepen van 1974 tot 1984. Deze is gedateerd 4 oktober 1979 voor het jaar 1980. Gemiddeld 42 uur per week. d is dienst op de DRECHT, h is dienst op de HORSEY. De dienst duurde van 06:00 tot 18:00 uur in de dagdienst en de nachtdienst tegengesteld.

Smit: sleepwerk Van Ommeren

ROTTERDAM — Smit Internationale wil het sleepwerk van Van Ommeren in Rotterdam overnemen. Verwacht wordt dat het overleg van beide bedrijven binnenkort tot overeenstemming, zal leiden. Volgens een bericht van Smit Internationale zal overname geen nadelige invloed hebben op de werkgelegenheid. Bij Van Ommeren Rotterdam BV gaat het in deze sector om dertig mensen. (HVV, 20-7-1983).





Einde sleepboten van Ommeren

Nadat van Ommeren zich in 1979 had terug getrokken uit de Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst B.V. zag ze zich genoodzaakt het zelfde te doen met de stadssleepdienst. Op 19 juli 1983 riep de directie van Phs. van Ommeren Rotterdam B.V. alle opvarenden van de HORSEY en DRECHT bijeen in een vergaderzaal van de Nieuwe Matex te Vlaardingen. Daar maakte directeur J. Keglovitch bekend dat van Ommeren stopte met het havensleepwerk en zo'n aandeel van 7,465% in de sleepvaartcentrale zou gaan overdragen aan Smit Internationale Haven-sleepdienst B.V. te Rotterdam. Van Ommeren zou de sleepboten verkopen en de bemanning kon bij Smit in dienst treden. Bij de bemanning kwam de klap hard aan want zeker bij de staking van 1979 bleken er grote verschillen te bestaan en niemand had er veel zin in om bij zo'n groot bedrijf te gaan werken. Voor van Ommeren was de havensleepdienst altijd maar bijzaak geweest en zag het als een service naar de scheepvaart. Vroeger toen VO nog veel eigen werk deed lag dat anders en zeker als het winst opleverde was het een goede zaak.

Nu stonden er investeringen in nieuwe sterkere boten voor de deur om de 25 jaar oude sleepers te vervangen. Daar had VO niet veel zin in getuige van het teruglopende aanbod assistentie's aan zeeschepen. Het met de sleepvaartcentrale afgesloten contract liep door tot eind 1999 en nu kon VO er geld voor krijgen in plaats van te investeren in een achteruitlopende bedrijfstak. Voor VO stond één voorwaarde voorop: geen ontslagen bij het personeel van de sleepboten. De ondernemingsraad van VO ging op 30 augustus 1983 akkoord en er kwam een sociaal plan op tafel betreffende de overgang van personeel naar Smit. Van de 30 opvarenden konden er 3 man gebruik maken van een vervroegde uittreding en 1 man ging wat anders doen (Curaçao). (Foto's: T. v.d. Zee, 31-7-1983, aan het Sleepbootsteiger in de Koningin Wilhelminahaven te Vlaardingen. De DRECHT aan een reis bij de 1e Petroleumhaven. Brieven: collectie A. Breijer).



Rotterdamse Scheepvaartboekhandel

Schiehaven 15 in Rotterdam

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





VERVOERSBOND CNV



Postrekening 40197
Bank: NMB-Utrecht
Rek.nr. 68.70.61.830
UITSLUITEND VOOR
CONTRIBUTIEBETALING
Postrekening 340520
Bank: NMB-Utrecht
Rek.nr. 68.70.65.828

Oostdam 9-10, 3441 EN Woerden Postbus 2129, 3440 DC Woerden. Telefoon 03480-20014

Bedrijfsgroep Watervervoer
Vakafdeling Rijn & Binnenvaart

Aan onze leden werkzaam bij de
Stadssleepdienst te Rotterdam.

CZ/294/ID

Woerden, 29 juli 1983

Geachte bondsleden,

Zowel uit interne als externe mededelingen heeft u kennis genomen van het voornemen van Van Ommeren Rotterdam, die twee sleepboten - de "Horsey" en de "Drecht" - exploiteert, hiermee te stoppen. Deze boten zijn aan vervanging toe, zodat Van Ommeren moet investeren, wil zij haar deel in het sleepgebeuren handhaven. Dat wil zij niet en daarom wil zij haar aandeel van 7,465% in de sleepvaartcentrale overdoen aan Smit Internationale, die daarmee een 100%-belang krijgt in genoemde sleepvaartcentrale.

De werknemers van Van Ommeren, een 30-tal, de bemanningen van de twee sleepboten, kunnen in die gedachte naar Smit. Een viertal werknemers van 57½ jaar en ouder kan worden afgevoerd via daarvoor bestaande regelingen.

De vakbonden hebben met de directie van Van Ommeren hierover jongstleden maandag een gesprek gehad. Onze organisatie werd, behalve door ondergetekende, ook vertegenwoordigd door ons kaderlid D. Goudriaan.

In die bespreking hebben wij getracht de directie ertoe te bewegen het besluit van de verkoop terug te nemen. Wij hebben gewezen op de moeilijke situatie, waarin de Van Ommeren-mannen komen bij de Smit-mannen. Op zich is er geen bezwaar, dat de mensen van Van Ommeren worden overgenomen door Smit, maar dat daardoor wellicht de promotiekansen voor vele Smit'ers verstoord worden, is voor die groep weer een moeilijke zaak. Anderzijds gaat het niet op de Van Ommeren-mensen als nieuwkomers het dienstverband met Smit aan te laten gaan.

Hoewel de directie van Van Ommeren begrip toonde voor onze zorg, meent zij toch geen andere keuze te hebben. Op ons verzoek heeft de directie in een aangetekende brief alsnog uitvoerig de beweegredenen van haar besluit uiteengezet. Een afschrift van dit schrijven zenden wij u hierbij. Verwacht wordt, dat medio augustus de diverse besturen en ondernemingsraden zich over de situatie hebben uitgesproken en dat daarna de besprekingen over dit punt weer kunnen worden hervat.

Ons advies aan de leden is, om zo positief mogelijk de zaak te beoordelen. Er is bijna geen keus. Verzet tegen het voornemen van Van Ommeren leidt ongetwijfeld tot ontslag voor de betreffende werknemers. Er mag dus een beroep op de Smit-mannen gedaan worden, om in goed overleg te trachten tot een accoord te komen, dat voor beide groeperingen aanvaardbaar is. Dat zal niet gemakkelijk zijn. Temeer niet, daar de CAO ook nog niet rond is, gezien de problematiek van de in Dordrecht gestationeerde boten. Daarnaast geeft de integratie Smit-Vos-SIH nog de nodige zorg, zodat de Van Ommeren-situatie de problemen alleen maar groter maakt.

Daar een conflict in welke vorm en aard ook alleen maar verliezers zal hebben, moet ernstig getracht worden dit te voorkomen, wanneer mocht blijken, dat sommigen het daarop aan willen sturen. Wellicht is het zinvol om na de stanpuntbepaling van de ondernemingsraden in een ledenvergadering de hele situatie nog eens door te nemen.

Met vriendelijke groeten,
namens het DB bedrijfsgroep Watervervoer,

Rijl . . . 1

C. Zwijnenburg, voorzitter.



VERENIGING VAN ROTTERDAMSE HAVENLOODSEN



SECRETARIAAT:
AALSCHOLVERLAAN 852
3136 KX VLAARDINGEN
TELEFOON 010 74 65 22
POSTREKENING NR. 663023 T.N.V.
DE PENNINGMEESTER VAN DE
VERENIGING VAN ROTTERDAMSE
HAVENLOODSEN TE BRIELLE

OPGERICHT 7 MEI 1956
GEREGISTREERD ONDER HET NUMMER V 341761
BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL TE ROTTERDAM
AANGESLOTEN BIJ DE EUROPEAN MARITIME PILOTS' ASSOCIATION
EN DE INTERNATIONAL MARITIME PILOTS' ASSOCIATION

Aan de Directie van
Phs. van Ommeren B.V.
Westerlaan 10,
3016 CK ROTTERDAM

nr. 1255/057/83 U

Vlaardingen, 22 augustus 1983.

Zeer geachte Directie,

Onlangs hebben wij vernomen, dat de sleepboten "HORSEY" en "DRECHT" zullen worden afgestoten.

Uit de contacten met de bemanningen van deze sleepboten, hebben wij begrepen dat wordt overwogen, het van Ommeren personeel naar de Havensleepdienst van Smit Internationale te laten overgaan.

Wij, het bestuur en de leden van de Vereniging van Rotterdamse Havenloodsen, stellen er prijs op U mede te delen, dat wij altijd uitstekende ervaringen hebben gehad met de kennis, vakmanschap en plichtsbetrachting van de kapiteins en de bemanning van de "HORSEY" en de "DRECHT".

Vooraf bij bijzondere omstandigheden, zoals bijvoorbeeld mist, kon zonder aarzelen voortdurend beroep op hen worden gedaan.

De Vereniging van Rotterdamse Havenloodsen zou het erg betreuren, wanneer door deze onverwachte gebeurtenissen een einde zou komen aan de goede relatie van de Rotterdamse havenloodsen met de kapiteins en de bemanning van genoemde sleepboten.

Hoogachtend,
namens het bestuur van de Vereniging
van Rotterdamse Havenloodsen,

P.G. Broekman, secretaris.

C.C.

Directie Smit Internationale
Bemanning "HORSEY"

Van Ommeren stopt met sleepbootwerk

RN 20-7-'83
Rotterdam — Van Ommeren Rotterdam stopt met de sleepbootassistentie aan zeeschepen in de haven.

Het agentuurbedrijf van de Nederlandse VO-organisatie heeft zijn belang (ruim zeven procent) in de Sleepvaartcentrale overgedaan aan de stadssleepdiensten van Smit Internationale. Voor de werkgelegenheid van de ruim

dertig bemanningsleden heeft de overeenkomst geen gevolgen: ze komen in dienst bij Smit.

De twee in Vlaardingen gestationeerde sleepboten, de bijna dertig jaar oude Horsey en Drecht, maken geen deel uit van de transactie. Het is nog bekend wat er verder gebeurt met beide sleepers die door hun geringe capaciteit niet meer geschikt, om grote vrachtschepen aan de tros te nemen. Gelet op zijn kleine belang in

de Sleepvaartcentrale en het aflopende karakter van het contract heeft Van Ommeren besloten, om geen geld te steken in de bouw van nieuwe en sterkere sleepboten. Ofschoon het bedrijf zich sinds 1897 met de assistentie aan zeeschepen heeft beziggehouden, is het sleepbootwerk in feite altijd een branchevreemde activiteit gebleven.

In de Sleepvaartcentrale die het werk voor de sleepboten in de havens coördineert en verdeelt, maken de stadssleep-

diensten van de Smit Internationale Groep nu vrijwel alleen de dienst uit. In de pool vaart nog slechts één sleepboot van een ander bedrijf.

Smit werkt al enige tijd aan de samenvoeging van zijn sleepdiensten in de haven tot één grote onderneming. Enkele maanden geleden heeft de directie van Smit toegezegd, om de werknemers die bij Spido — ook een onderdeel van Smit Internationale — overtollig worden, bij de stadssleepdiensten onder te brengen.

Smit neemt deel sleepvaart van Van Ommeren over

AD 21-7-'83

Van een onzer
verslaggeefsters

ROTTERDAM — Phs. van Ommeren (scheepvaart en tankopslag) heeft zijn belang van 7,5 procent in de Rotterdamse Sleepvaartcentrale verkocht aan Smit Internationale.

De overname zal, aldus beide bedrijven, geen nadelige gevolgen hebben voor de werkgelegenheid. Bij het sleepbedrijf van Van Ommeren werken 30 mensen. Zij komen bij de Stadssleepdiensten van Smit Internationale.

Smit is met de sleepdiensten (Smit Internationale Haven-sleepdienst, Smit Vos, Smit Vos-Zwaak Rivier- en Duwvaart, Stoomsleepdienst Mars) de grootste aandeelhouder van de Sleepvaartcentrale. Naast

Smit heeft het bedrijf Hudig en Veder (één sleper) een belang van 1,5 procent in de centrale.

Oude sleepers

Hoeveel geld er met de overname is gemoeid, wilden de bedrijven niet zeggen. Volgens Van Ommeren paste de sleepvaart niet meer in zijn pakket. "Ons contract zou in het jaar 2000 aflopen. We hebben twee vrij oude sleepers en die moesten binnen afzienbare tijd worden vernieuwd. Het geringe belang van ons in de Sleepvaartcentrale rechtvaardigde geen nieuwe investering", aldus Van Ommeren, die de twee sleepers, die uit 1956 en 1958 dateren, nu tracht te verkopen.

Bij de Stadssleepdiensten van Smit Internationale werken 600 mensen op 45 schepen.



De sleepboten verkocht

Zodoende kwam er een eind aan 86 jaar havensleepwerk in de Rotterdamse haven door van Ommeren sleepboten. Op 31 december 1983 gingen de HORSEY en DRECHT bij de Nieuwe Matex voor de kant en trad de bemanning een dag later in dienst bij Smit. Dit gaf, tot opluchting van velen, niet veel moeilijkheden, na een periode van gewenning kon iedereen wel z'n draai vinden bij Smit.

Niet alle personeel ging over, 1e kapitein J. Brugts, kapitein A. Snoek en machinist B. van Emden gingen met vervroegd pensioen en matroos P. Nieuwstraten verhuisde naar Curaçao. Wel diende de machinist om te kijken naar de voor de kant liggende sleepers en dat er niets zou bevriezen in de winter. (Foto: T. v.d. Zee, 1983).



Na een maand of 5 vond van Ommeren kopers voor de havensleepboten, een Grieks bouwbedrijf had interesse voor de DRECHT om bij de haven van Rhodos werk te verrichten. De drijvende bok MATADOR van Bonn & Mees zette de DRECHT op 21 juni 1984 in de Rotterdamse Schiehaven op het ro-ro vrachtschip KRISTINA KAVADA die de sleper te Piraeus aan de nieuwe eigenaar afleverde. Machinist van Emden vloog naar Athene om daar het personeel in te werken en te assisteren tijdens de diverse werkzaamheden. Te Piraeus kreeg de DRECHT een dokbeurt en de naam TIGRIS. Na aangepast te zijn aan het toekomstige werk vertrok de TIGRIS op eigen kracht naar het Griekse eiland Rhodos waar deze jaren heeft gevaren met een bak met stenen ter verlenging van de havenpielen. (Foto: H. Brugts, 21-6-1984, Schiehaven).



De DRECHT op de helling te Piraeus, aanpassen aan het werk bij de Griekse eilanden. (Foto: B. van Emden).

De HORSEY vertrok een week later naar Delft maar veel verder kwam ze niet. De nieuwe eigenaar, P. van Bergen te Delft, die de boot had overgenomen voorzag veel problemen met het onderhoud van de motoren. Dergelijke motoren (Bolnes) hebben nogal wat onderhoud nodig wat niet paste bij een soortgelijk bedrijf. Pas na 2 jaar lukte het dhr. van Bergen de boot naar Amsterdam te verkopen en al die tijd lag op de HORSEY te Delft. Na 3 jaar voor K. Blom te Amsterdam te hebben gevaren vertrok de boot op 6 mei 1989 als STEVEN BENNETT naar Engeland.





© SCHEEPSFOTORUILBEURS

Kort daarop nam Smit ook het werk en personeel van Hudig & Veder over en ging de Hudig & Veder sleepboot INO in de verkoop. Ook nam Smit het werk, personeel en 5 sleepboten (COMPANY later SMIT AFRIKA, BARTEL WILTON later SMIT AMERIKA, G.M. ROENTGEN later SMIT AUSTRALIË, DRYDOCK later SMIT AZIË en FIJENOORD, later EERLAND 2) over van de Schiedamse scheepswerf Wilton-Fijenoord en het werk van scheepswerf Verolme op Rozenburg, incl. 5 man personeel van de havensleepboten CORNELIS VAN DER LEE en POUL BENZON. (Foto: T .v.d. Zee, 9-7-1982).



© SCHEEPSFOTORUILBEURS

Achteraf gezien bleek het voor van Ommeren geen slechte zet te zijn geweest. Het werk liep al terug en in 1986 diende er zich een geduchte concurrent (Kotug) aan die veel goedkoper ging slepen. Onder druk daarvan moest Smit diverse keren reorganiseren wat tal van arbeidsplaatsen kostte. Voor de voormalige van Ommeren werknemers bij Smit vielen al die reorganisaties met bijkomend verliezen aan arbeidsplaatsen nogal mee, niemand van de ex VO mensen is gedwongen ontslagen. Foto onder: B. van Emden, de DRECHT te Piraeus. (Foto: T. v.d. Zee, 30-9-1988, de SMIT AMERIKA en SMIT AZIE opgelegd in de Scheurhaven).



De sleepboot INO, 16-9-1982 op de spring aan de ALLGAU in de Eemhaven, foto: T. v.d. Zee



De Verolme sleepboot POUL BENZON op de Nieuwe Waterweg, foto: T. v.d. Zee

Vlootlijst sleepboten Phs. van Ommeren

VO.slb1 1 s.s. DRECHT (1) 1897-1903 sleepboot

Gebouwd 1895, C.V. Scheepswerf & Machinefabriek v/h Botje, Ensing & Co., Groningen (53)

26 ton.

19,30 x 4,30 x 2,05 x 1,800 meter.

1 één-vuurs Schotse stoomketel, v.o. 34 m², 9,3 atm., de werf NK-1895, EK-1897.

125 IPK, 22 NPK, C 2 cyl, de werf.

9-7-1895. De arbeider Alle Istra had Dinsdag, bij het, te water laten eener boot van de werf der heeren Botje en Ensing, het ongeluk, uit te glijden, met dat gevolg, dat de boot op zijn been terecht kwam en dit lichaamsdeel gebroken werd. De heer dr. van den Berg verleende de eerste heilkundige hulp op het terrein der fabriek. (NvhN,12-7-1895).

1895 opgeleverd als ECONOMIE aan E. de Wilde, IJmuiden. 7-11-1895 geregistreerd als ECONOMIE.

17-2-1898 via makelaar Christiaan Jaski, Amsterdam verkocht aan Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf, Rotterdam, 1898 in de vaart gebracht als DRECHT.

21-2-1898 Dagtekening der doorhaling teboekstelling. 12-1-1900 ingeschreven.

26-4-1902 verkocht aan L.G. Vuyk, Rotterdam, herdoopt LOUIS. 1902 brandmerk: 4083 ROTT 1902.

29-6-1903 verkocht aan N.V. Maatschappij Sleepdienst "Louis", Rotterdam, in beheer bij L.G. Vuyk, Rotterdam.

N°.448 Naamlooze Vennootschap: Maatschappij Sleepdienst "Louis", te Rotterdam. Den 29sten Juni 1903 compareerden voor mij, Willem Hendrik van Bilderbeek, notaris, resideerende te Dordrecht, in tegenwoordigheid van de heeren Hendrik Franciscus Lambertus Koevoets en Simon van der Koogh, beiden boekhouder en beiden wonende te Dordrecht, als getuigen, de heeren: Leendert Gerrit Vuyk, reeder, wonende te Rotterdam, en Cornelis Kasteleyn, candidaat-notaris, wonende te Dordrecht, als mondeling gemachtigde van den heer Pieter Vuyk, koopman, wonende te Rotterdam. De comparanten verklaarden op te richten eene naamlooze vennootschap, waarvan het doel met de voorwaarden en bepalingen in de volgende artikelen is uitgedrukt.

Art. 1. De vennootschap draagt den naam van: Maatschappij Sleepdienst "Louis" en is gevestigd te Rotterdam.

Art. 2. Het doel der vennootschap is het voor eigen rekening exploiteeren en laten varen van sleepbooten, of wel het verhuren van sleepbooten, met dien verstande echter, dat de vennootschap nimmermeer dan ééne boot te gelijk in eigendom zal hebben.

Art. 3. De vennootschap wordt aangegaan voor den tijd van 30 jaren, aanvang nemende op den dag waarop deze akte van oprichting wordt verleden en zullende eindigen 29 Juni 1933. Minstens 6 maanden vóór het einde van dat tijdvak zal in eene algemeene vergadering van aandeelhouders worden beslist omtrent de al of niet voortzetting der vennootschap, behoudens in geval van voortzetting het verkrijgen der Koninklijke bewilliging.

Art. 4. Het kapitaal der vennootschap wordt bepaald op f 10.000, verdeeld in 20 aandeelen, elk groot f 500, welke alle geplaatst en volgestort zijn.

Art. 5. In het kapitaal wordt deelgenomen door den heer Leendert Gerrit Vuyk voor 19 aandeelen en door den heer Pieter Vuyk voor 1 aandeel, te zamen 20 aandeelen.

Art. 6. Door den heer Leendert Gerrit Vuyk wordt als volledige storting op de door hem genomen aandeelen in de vennootschap ingebracht: de staalijzeren schroefstoomsleepboot, genaamd "Louis", in de Nederlanden thuis behoorende, hebbende een draagvermogen van 20 ton 424 K.G., sterk 110 indicator-paardekrachten, met den complete inventaris, welk vaartuig is gebrand met het merk 4083 ROTT 1902, en ten name van den heer Leendert Gerrit Vuyk voornoemd is te boek gesteld door de overschrijving eener onderhandsche verklaring ten hypotheekkantore te Rotterdam 26 April 1902, in deel 20, n°. 4083, en welke verklaring is geregistreerd te Dordrecht 26 April 1902, in deel 119, folio 127 recto, vak 4.

(Geteekend:) L. G. Vuyk, O. Kasteleyn A.Mzn.; H. Koevoets, S. v. d. Koogh, W. H. van Bilderbeek, notaris. Geregistreerd te Dordrecht 1 Juli 1903, deel 160, folio 125 verso, vak 8. Koninklijk besluit van bewilliging. 23 Mei 1903. (Nederlandsche Staatscourant, 23-07-1903).

4-5-1912 verkocht aan N.V. Sleepboot "Rio", Rotterdam, in beheer bij N.V. Internationale Sleepdienst Mij., Rotterdam, herdoopt RIO, (ingeschreven als RIO onder nummer 120-5834R).

1915 opgelegd, 1916 weer in de vaart.

1-5-1923 overgedragen aan L. Smit & Co.'s Internationale Sleepdienst, Rotterdam, bleef in de vaart als RIO.

1925 nog aanwezig.

1927 Brandmerk 618 B ROTT 1927.

+1928 afgevoerd.

21-3-1934 Teboekstelling ambtshalve doorgehaald. 29-3-1934 gemeten te België. (Ligger # Gd3624B).

VO.slb2 2 s.s. DRECHT (2) 1902-1915 sleepboot

Gebouwd 1902, Gebr. Boot, Leiderdorp

63,961 ton.

21,40 x 5,52 x . x 2,100 meter.

1 2-vuurs Schotse ketel, v.o. 72 m², 8,8 atm., Machinefabriek & Scheepswerf Piet Smit Jr., Rotterdam NB-1901, EK-1901.

40 NHP (±200 IPK), C 2 cyl.



s.s. DRECHT (2)

1902 opgeleverd als DRECHT aan Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf, Rotterdam, 21-4-1902 meetbrief afgegeven onder nummer R2079, ook in gebruik als zeesleepboot. (Foto: Phs. van Ommeren).

17-1-1911 Mist. De veerboot "HEEN EN WEER VII" is hedenochtend 9 uur bij de Parkhaven tengevolge van den dikken mist in aanvaring geweest met de sleepboot DRECHT van de firma Ph. Van Ommeren. De veerboot, die op weg was van de Westerkade naar Charlois, bekwam een gat in den voorstevan aan bakboordzij. De passagiers werden bij de aanvaring dooreen geschud, doch kwamen met den schrik vrij. De DRECHT bekwam, voor zoover bekend, geen ernstige averij. (Rotterdamsch Nieuwsblad, Stadsnieuws, 18-01-1911).

De DRECHT bij het gezonken s.s. ARMENIA. (Foto: VO Archief/Bergers van het eerste uur, J.P.A. Verkley. ARMENIA: 3-1890 opgeleverd door W. Gray & Co., Ltd., West Hartlepool (381) als ARMENIA aan W. Gray, Hartlepool-U.K. ON 97386. 2.330 BRT. (88,45) x 11,62 meter. 1 T 3 cyl, T.E.M. 1898 verkocht aan Armenia S.S. Co. of West Hartlepool Ltd., West Hartlepool-U.K., in beheer bij Murrell, Pae & Co. 1903 in beheer bij B.B. Murrell & Co. 1913 verkocht aan Cross Steam Shipping Co. Ltd., Newcastle-U.K., in beheer bij A. Richter & Co.

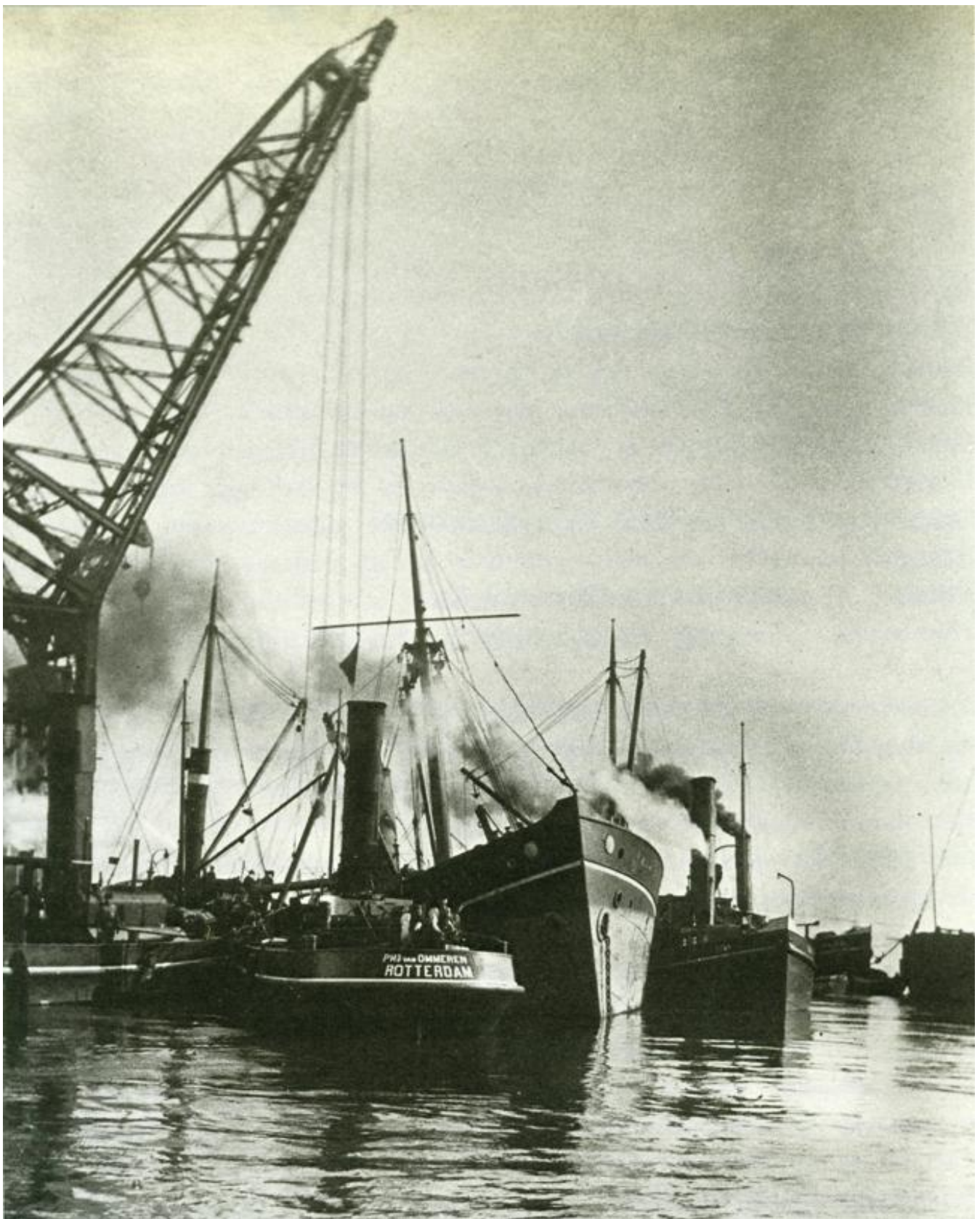
22-1-1914 ARMENIA: passage Wight tijdens een reis van Pona naar Zwijndrecht, geladen met fosfaat, 23-1-1914 op de Garnalenplaat dwars van den Kwaden Hoek bij hoog water gestrand, er was veel ijsgang.

Het stoomschip Armenia is 1000 meter O.waarts geschuurd; twee kleine sleepboten trokken tevergeefs. Vrijdagmiddag liep het schip aan den' grond met een waterstand + 70 boven A peil; hedenmiddag was de hoog waterstand + 1,40 boven A peil. Met dezen Z.W. wind geen ijs: de Buffel ligt langszijde. De sleepboot Dragon is naar vertrokken om te assistieren. (Goedereede, RN, 28 Jan 1914).

Stranding. Bij Stellendam is gestrand het stoomschip "Armenia". Het heeft gisteren den geheelen dag over boord gelost. Een Engelsche sleepboot en 4 sleepboten van de firma Muller en Co. hebben bij vloed getracht het schip vlot te trekken, echter zonder resultaat. (Provinciale Geldersche en Nijmeegsche courant, 30-01-1914).

Het gestrande stoomschip. Men meldt ons uit Stellendam: Gisterenmiddag is bij hoogen vloed met behulp van 5 sleepboten weer vlot gebracht het op de zandbank Noord-Pampus gestrande Engelsche stoomschip "Armenia". Het heeft hedenmorgen de reis voortgezet. (Provinciale Geldersche en Nijmeegsche courant, 31-01-1914).

Bergers van het eerste uur, J.P.A. Verkley: Op 23 januari 1914 kwam het Engelse stoomschip ARMENIA, geladen met fosfaat met bestemming Zwijndrecht bij Goedereede. Onder loodsaanwijzing stoomde de ARMENIA de Goeree binnen ondanks dat de kapitein door de loods gewaarschuwd was. Hij waarschuwde dat de bebakening van de vaarroute onbetrouwbaar was geworden door het drijfijz. Bovendien was het zicht matig, daarom stelde hij voor naar Hoek van Holland te varen en daar te wachten voor orders. De kapitein besloot echter toch door te varen en om 12:35 uur, met volle kracht stromende (plm. 8 mijl) liep de ARMENIA met laag water aan de grond, ingang Goedereede.



Onmiddellijk werden de seinen gehesen dat het schip aan de grond zat en onbestuurbaar was. Om 16:00 uur arriveerde de sleepboot BLANKENBURG die hulp aanbood, maar die werd geweigerd, omdat men op hoog water wachtte. Met hoog water kwam het schip niet vlot er werd de Nieuwe Berging Maatschappij uit Maassluis gecontracteerd lading en schip te bergen.

Na lossing van een groot gedeelte van de lading fosfaat kwam de ARMENIA op 29 januari met behulp van 5 sleepboten weer vlot en kon haar weg naar Zwijndrecht, voor verdere lossing, voortzetten. (Bron en foto: Bergers van het eerste uur).

ARMENIA :1914 verkocht aan Cia. Begoñesa de Nav., Bilbao-Spanje, herdoopt NUESTRA SEÑORA DE BEGOÑA. 28-6-1915 tijdens een reis van Cardiff naar Rosario vergaan op 100 mijl ten noorden van Rio Grande.

24-11-1915 de stoomakte van s.s DRECHT ingetrokken.

15-4-1918 IJmuiden, Door den heer Jac. List alhier is de sleepboot Drecht uit Rotterdam aangekocht. Het doel van den nieuwen eigenaar is het schip als stoomtrawler te doen inrichten en daarmede het bedrijf op de kust uit te oefenen. (Rotterdamsch Nieuwsblad, 17-4-1918).

Krant: RN, 17-4-1918

15-4-1918 onderhands verkocht via Jac. List, IJmuiden aan N.V. "Noordster II", IJmuiden, in beheer bij Jac. List & N. Hol.

1918 verbouwd tot stoomtrawler. 14-8-1918 aanvulling, inhoudsmaat, 185,47 m³, 65.54 BRT, 0 NRT, ketel: 1 twee-vuurs Schotse ketel, v.o. 74:81 m², 8,8 atm., Löhnis & Co., Rotterdam, EK-18. 11-5-1918 ingeschreven in het visserijbestand, in de vaart gebracht als IJM.450 NOORDSTER II.

11-4-1919 verkocht aan N.V. Visscherij & Sleepdienst Mij. "Adriana Gezina" IJmuiden, in beheer bij (directeuren) J. List en N. Hol, kapitein: K. Zwart, bleef in de vaart als IJM.450 NOORDSTER II.

10-12-1919 vertrokken ter visserij, 13-12-1919 lek geraakt op de Noordzee en na 20 minuten gezonken t.h.v. het lichtschip HAAKS in positie 53.09 NB. en 04.32 OL., de 7 koppige bemanning kon zich met de sloep in veiligheid brengen en bereikte na een tocht van 16 uur de haven van Nieuwediep. Aanvankelijk dacht men dat het schip op een mijn gelopen was, maar de Raad van de Scheepvaart verwierp deze mogelijkheid, deze oordeelde dat het schip mogelijk over een zich onder water bevindend voorwerp had geschuurd.

6-1-1920 doorgehaald in het visserijbestand: op een mijn gelopen en vergaan.

Trawler op een mijn gelopen. Da stoomtrawler "Noordster II", schipper Glas, is Zaterdagavond achter Texel op een mijn gelopen en gezonken. De uit zeven man bestaande equipage is met eigen boot in de haven te Nieuwediep aangekomen, en, na van kleding te zijn voorzien, Zondagmorgen naar IJmuiden vertrokken. (AH, 15-12-1919).

RAAD VOOR DE SCHEEPVAART.

Gisteren heeft de Raad voor de Scheepvaart een onderzoek ingesteld naar het zinken van het stoomvisschersvaartuig NOORDSTER II IJM.420, op 13 dezer op de Noordzee. Reederij was de Visscherij- en Sleepdienst Mij. Noordster II.

Schipper P. Glas verklaarde, dat zijn vaartuig 10 December naar zee was vertrokken. Gevischt werd bij het lichtschip De Haaks. Men bleef daar twee dagen en keerde 13 December huiswaarts in Oostelijke richting. Om 4 uur klonk een ontploffing.

Getekende was in zijn kooi. Hij ging naar het dek en bemerkte, dat het schip zonk. Er was geen tijd om te pompen. De machine stond stil. Aan boord waren zeven koppen, die in een boot gingen. Na 16 uur geroeid te hebben, bereikten do schipbreukelingen Nieuwediep.

De machinist die de wacht in de machinekamer had, voelde plotseling een schok en hoorde een knal. Het water liep in de machinekamer, die weldra vol stond. Binnen 20 minuten was het schip verdwenen. Een matroos had na de ontploffing kruiddamp gerooken. Later volgt de uitspraak.

In de middagzitting heeft de Raad voor de Scheepvaart reeds uitspraak gedaan betreffende het lek stooten on zinken van het stoomvisschersvaartuig NOORDSTER II IJM.450.

De Raad vermag de oorzaak van het lek worden en dientengevolge zinken van de NOORDSTER II niet met zekerheid vast te stellen. De schipper en de machinist, die beneden waren, zeggen een ontploffing te hebben gehoord, de matroos van de wacht heeft een schok gevoeld, doch van een ontploffing niet bemerkt. De Raad verwerpt de mogelijkheid, dat een mijn onder het schip zou zijn ontploft, de gevolgen zouden dadelijk veel heviger zijn geweest terwijl ook het geluid en het overkomende water geen twijfel zou hebben gelaten, dat men op een mijn was gelopen. Uit het feit, dat ongeveer gelijktijdig water in de machinekamer en in het ruim is gekomen, zou men kunnen afleiden, dat het schip over een onder water drijvend voorwerp heeft geschuurd. (Nieuwe Rotterdamsche Courant, 31-12-1919).

No. 14. UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart

betreffende het lek worden en zinken van het stoomvisschersvaartuig NOORDSTER II IJM.450. Op 13 December 1919 is het stoomvisschersvaartuig NOORDSTER II IJM.450 op de Noordzee lek geworden en gezonken. Overeenkomstig het voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, besloot een commissie uit den Raad voor de Scheepvaart, dat deze de oorzaak van de ramp zou onderzoeken, waarna de behandeling plaats had in 's raads openbare zitting van 30 December 1919. Als getuigen onder eede werden gehoord Pieter Glas, wonende te IJmuiden, Augustinus Rudolph Vlegels, wonende te Velseroord, en Dirk Pieters, wonende te IJmuiden, tijdens voormelde ramp onderscheidenlijk schipper, machinist en matroos op de IJM.450. De raad nam voorts kennis van de stukken van het voorloopig onderzoek, ingesteld door de scheepvaartinspectie. Uit een en ander is den raad het navolgende gebleken: De NOORDSTER II IJM.450 is een stalen sleepboottrawler, groot 65,47 bruto reg. ton, gebouwd 1903, bemand met 7 koppen en toebehoorende aan de Visscherij en Sleepdienst Maatschappij

IJMUIDEN, 15 April.
Door den heer Jac. List alhier is de sleepboot **Drecht** uit Rotterdam aangekocht. Het doel van den nieuwen eigenaar is het schip als stoomtrawler, te doen inrichten en daarmede het bedrijf op de kust uit te oefenen.
— Het aan de heeren C. v. d. Steen en L. Romkes toebehoorende zeilvisschersvaartuig IJM 427 Smees II is onderhands verkocht aan den heer G. King aldaar.

"Noordster II" te IJmuiden. Het certificaat van deugdelijkheid was geldig tot 31 December 1919. Het was nog niet bekend of, voor het verkrijgen van een nieuw certificaat, de scheepvaartinspectie het treffen van voorzieningen zou voorschrijven. De NOORDSTER II IJM.450 vertrok 10 December 1919 uit IJmuiden ter visscherij op de Noordzee. Men vischte tot 13 December ter hoogte van het lichtschip Haaks met verschillende koersen. Te 4 uur voormiddags van 13 December bevond men zich op 53°9' N.Br. en 4°32' O.L. gegist bestek; het was een flauwe zuidelijke koelte. Aan dek had de matroos D. Pieters de wacht, in de machinekamer de machinist A.R. Vlegels. Plotseling voelde men een schok in het schip en zag de machinist water met kracht in de machinekamer komen, zoodat hij in korten tijd tot zijn middel in het water stond. Hij stopte de machine en vluchtte aan dek, waar de overige bemanning bezig was de boot in gereedheid te brengen. Ook in het ruim kwam veel water en men dacht dat het schip op een mijn was gelopen. Aan dek was geenerlei schade ontstaan, ook had de wachtsman niets bespeurd van een ontploffing, geen kruitdamp geroken en ook geen water over dek zien komen. Kortens nadat de bemanning in de boot was gegaan zonk de NOORDSTER II, 20 minuten nadat men den schok had gevoeld. De bemanning roeide daarop in de richting van den wal en bereikte na 16 uur veilig de haven van Nieuwediep. De raad vermag de oorzaak van het lek worden en diensengevolge zinken van de NOORDSTER II IJM.450 niet met zekerheid vast te stellen. De schipper en de machinist, die beneden waren, zeggen een ontploffing te hebben gehoord, de matroos van de wacht heeft een schok gevoeld, doch van een ontploffing niets bemerkt. De raad verwerpt de mogelijkheid dat een mijn onder het schip zou zijn ontploft, de gevolgen zouden dadelijk veel heviger zijn geweest, terwijl ook het geluid en het overkomende water geen twijfel zouden hebben gelaten, dat men op een mijn was gelopen. Uit het feit, dat ongeveer gelijktijdig water in de machinekamer en in het ruim is gekomen, zou men kunnen afleiden, dat het schip over een zich onder water bevindend voorwerp heeft geschuurd. Aldus gedaan op 30 December 1919 door de heeren mr. A.T. Cnoop Koopman, voorzitter; W. Alliolol. D.H. Hinlopen, C.J. Canters, leden; D. Hubert, plaatsvervangend lid; G.Z. Jol, J. Prins, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's-raads secretaris mr. H.B. Tjeenk Willink, en uitgesproken door den voorzitter op evengoemden datum in openbare zitting. Getekend: A.J. Cnoop-Koopmans, W. Alliolol, D.H. Hinlopen, C.J. Canters. D. Huuert, G.Z. Jol, J. Prins, H.B. Tjeenk Willink. Voor eensluidend afschrift. H.B. Tjeenk Willink, Secretaris. (Uitspraken van den Raad voor de Scheepvaart en uitspraken in beroep van den voorzitter van dien Raad, 07-02-1920).

VO.slbt s.s. G.S.N. 1907-1907 sleepboot

Gebouwd 1907,

1 één-vuurs ketel v.o. 36 m², 10,2 atm., N.V. Machinefabriek "Delfshaven", Delfshaven NK-07, EK-07 #843.

1907 opgeleverd aan Sleepdienst Phs. van Ommeren. 1907 verkocht aan General Steam Navigation Co. Ltd., Londen-U.K.



VO.slbt 3 s.s. DRECHT II (1) 1915-1918 sleepboot

Gebouwd 1915, N.V. Burgerhout's Machinefabriek & Scheepswerf, Rotterdam (45)

42 ton. 22,35 x 5,31 x . x 2,500 meter.

1 2-vuurs Schotse ketel, v.o. 90 m², 14,5 atm., de werf, EK-15,

250 IPK, C 2 cyl, de werf.

1915 opgeleverd als DRECHT II aan N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf, Rotterdam.

13-9-1915 gemeten, R4622 nummer inschrijving.

1918 herdoopt DRECHT.

(Afbeelding: Schilderij Panorama Burgerhout: Adolf Bock, 1928, Maritiem Museum, Rotterdam).

VO.slb 4 s.s. DRECHT (3) 1918-1919 sleepboot ex VO.slb 3 s.s. DRECHT II (1). Gebouwd 1915, N.V. Burgerhout's Machinefabriek & Scheepswerf, Rotterdam

1919 de sleepvaart overeenkomst ondertekend door Tug Service "Drecht". Algemeene Sleepconditiën". Door de ondergeteekenden zijn ter Griffie van de Rechtbanken te ROTTERDAM, DORDRECHT en AMSTERDAM d.d. 29 Juli 1919 gedeponereerd de "Algemeene Sleepconditiën". Deze conditiën zullen in werking treden op 15 AUGUSTUS 1919, zoodat vanaf dien datum de ondergeteekenden slechts MATERIAAL TER BESCHIKKING STELLEN ONDER DE BEDOELDE VOORWAARDEN.

1919 de DRECHT verkocht naar Brazilië.

7-1919 vertrokken achter de sleepboot HOLLAND (ex DINA van Bureau Wijsmuller, 550 IPK) naar Rio Grande do Sul, Brazilië. 21-7-1919 de sleep terug te Maassluis. 29-7-1919 de sleepboot HOLLAND met sleep (de onderlossers TS 1 en de TS 4 met de sleepboot CORNELIS in één van de onderlossers) vertrokken naar Rio Grande do Sul, Brazilië. 3-8-1919 passage Ouessant. 5-8-1919 te Port Talbot, U.K. 21-8-1919 van Port Talbot. De sleepboot Holland op weg van Rotterdam naar Rio Grande do Sul met sleep, is 28 dezer wegens slecht weer te Port Talbot teruggekeerd. Van de sleepboot is een reddingsboot en van een der lichters een anker verloren. Te Port Talbot zal een en ander worden vervangen, waarna bij gunstig weder de reis zal worden vervolgd. (De Maasbode, 30-08-1919). 2-11-1919 te Dakar. 26-11-1919 passage Fernando Noronha (Eilandengroep in Brazilië). 5-12-1919 te Bahia. 15-12-1919 van Bahia naar Rio Grande do Sul (1.300 à 1.500 mijl). (Info: diverse kranten. Krant: AH, 21-7-1919 en NRC 17-12-1919). 15-12-1919 de sleepboot HOLLAND van Bahia naar Rio Grande met de sleepboot DRECHT en twee lichters waarin een sleepboot. (NRC, 17-12-1919). 2-1-1920 gearriveerd te Rio Grande do Sul. (Kranten: NRC, 17-12-1919, Braziliaanse en RN, 7-1-1920).

1919 De "Holland" die was vertrokken met 2 onderlossers de "TS 1" en de "TS 4" en 2 sleepboten de "Cornelis", die is geplaatst in een van de onderlossers, en de sleepboot "Drecht" kwam op 20 juli 1919 retour in de haven van Maassluis wegens de slechte kwaliteit van de kolen. Begin december 1919 arriveerde de "Holland" met haar sleep, 2 onderlossers de "TS 1" en de "TS 4" en 2 sleepboten de "Cornelis", die is geplaatst in een van de onderlossers, en de sleepboot "Drecht" die is vastgemaakt achter een van de onderlossers in de haven van bestemming Rio Grande do Sul te Brazilië. (Info: bureau-wijsmuller.nl).

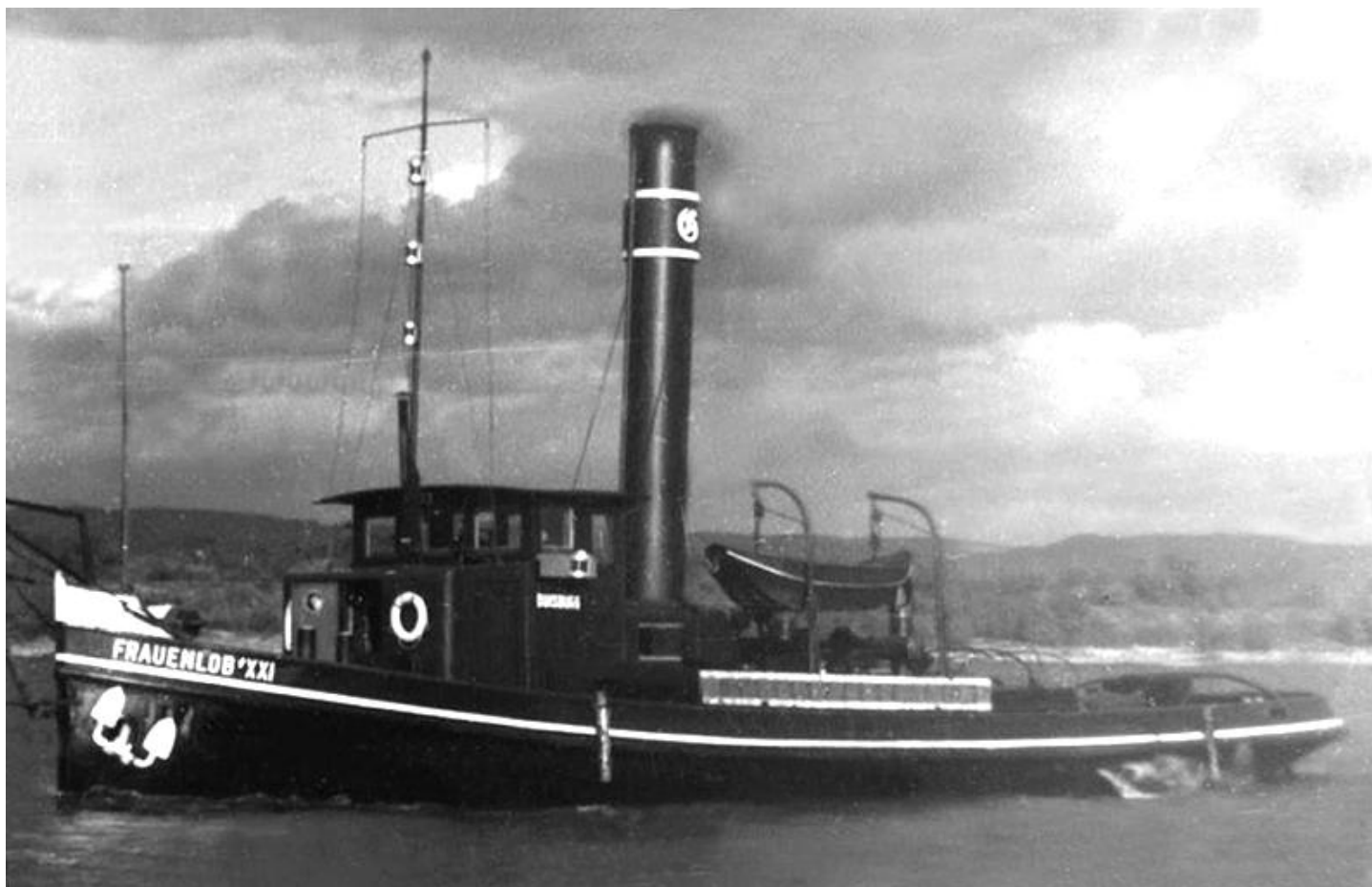
HOLLAND. (Maassluis, 21 Juli.) De sleepboot „Holland”, Zaterdag met twee bakken en een sleepbootje op sleeptouw naar Rio Grande vertrokken, is wegens slechte kolen hedenmorgen uit zee teruggekeerd.

PRINCENHAGE VI. (Maassluis, 21 Juli.) De motorschoener „Princenhage VI”. Zaterdag naar Bordeaux vertrokken, is met defecten motor uit zee teruggekeerd.

A dragagem dos canaes do Rio Grande do Sul

PORTO ALEGRE, 8 (Retardado) (A.)
— Telegrapham de Rio Grande: Procede da Inglaterra e tendo gasto seis mezes de viagem, chegou aqui o rebocador hollandez "Olando", rebocando o pequeno rebocador "Drecht" e as chatas "T. 1." e "S. G. 4".
Todas essas embarcações destinam-se á Societé de Dragagens, e vão ser empregadas no serviço de dragagem dos canaes interiores.

's GRAVENHAGE, 5 Jan.
Volgens ontvangen telegram arriveerde de Nederl. zeesleepboot Holland met 2 lichters en 2 sleepboten op sleeptouw, dato 2 Januari ter bestemmingsplaats Rio Grande do Sul. Alles wel.



VO.slb 5 s.s. DRECHT (4) 1920-1924 sleepboot

Gebouwd 1920, N.V. Burgerhout's Machinefabriek & Scheepswerf, Rotterdam (65)
22,90 x 5,28 meter. 25,64 m3 waterverplaatsing.
250 IPK.

1920 opgeleverd als DRECHT aan Phs. van Ommeren, Rotterdam.

16-6-1920 datum meting, 1920 ingeschreven onder nummer R5197. Objectnummer H1977.

1921 opgelegd. 1923 weer in de vaart.

12-6-1924 verkocht aan N.V. Motorboot Onderneming Hollandia, Rotterdam, herdoopt HUGO. (12-6-1924 overgeschreven, geregistreerd verklaring d.d.).

1937 verkocht aan N.V. Rijnscheepvaart Mij., Rotterdam.

1952 verkocht aan Heinrich Gertges G.m.b.H., Duisburg-Ruhrort, herdoopt FRAUENLOB XXI.

(IVR 4021000).

1961 verbouwd tot motorsleepboot, 600 PK., M.A.N. Maschinenbau Augsburg-Nürnberg A.G.

1986 gesloopt. (Foto s.s. FRAUENLOB XXI: collectie Teun de Wit/binnenvaart.eu). Foto m.s. FRAUENLOB XXI: collectie Wim van Heck, debinnenvaart.nl).



VO.slb 6 s.s. DRECHT II (2) 1921-1924 sleepboot

Gebouwd 1922, N.V. Burgerhout's Machinefabriek & Scheepswerf, Rotterdam (68)

100 ton. 25,46 m3 waterverplaatsing.

22,91 x 5,38 x 2,50 x 1,950 meter.

4 bemanningsleden, 8 kn.

1 x 2-vuurs Schotse ketel v.o. 81 m2, v.o. 75:81 m2, 14,5 atm., Ottensener Eisenwerk A.G., Altona (3865) NK-21, EK-21.

275 IPK, 80 NHP, de werf NE-21.

Dan is er ook nog een **sleepboot** voor hem in aanbouw, die **Drecht** zal heeten. U wist niet, dat er zooveel drechten waren! Maar waar Nederland te kort schoot, heeft België de namen geleverd.

4-1922 opgeleverd als DRECHT II aan Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf, Rotterdam.

3-5-1922 gemeten. 11-5-1922 ingeschreven onder nummer R5386.

13-7-1922 Maassluis, Het Japansche s.s. HAKONE MARU is met het avondgetij door de sleepbooten URSUS, DRECHT, BANKA, ATLAS en BLANKENBURG vlot gesleept en opgestoomd naar Rotterdam. Het schip heeft een anker met 105 vaam ketting verloren, hetwelk door de Nieuwe Berging Maatschappij is gevischt. (De Maasbode, 14-07-1922).

1924 herdoopt DRECHT.

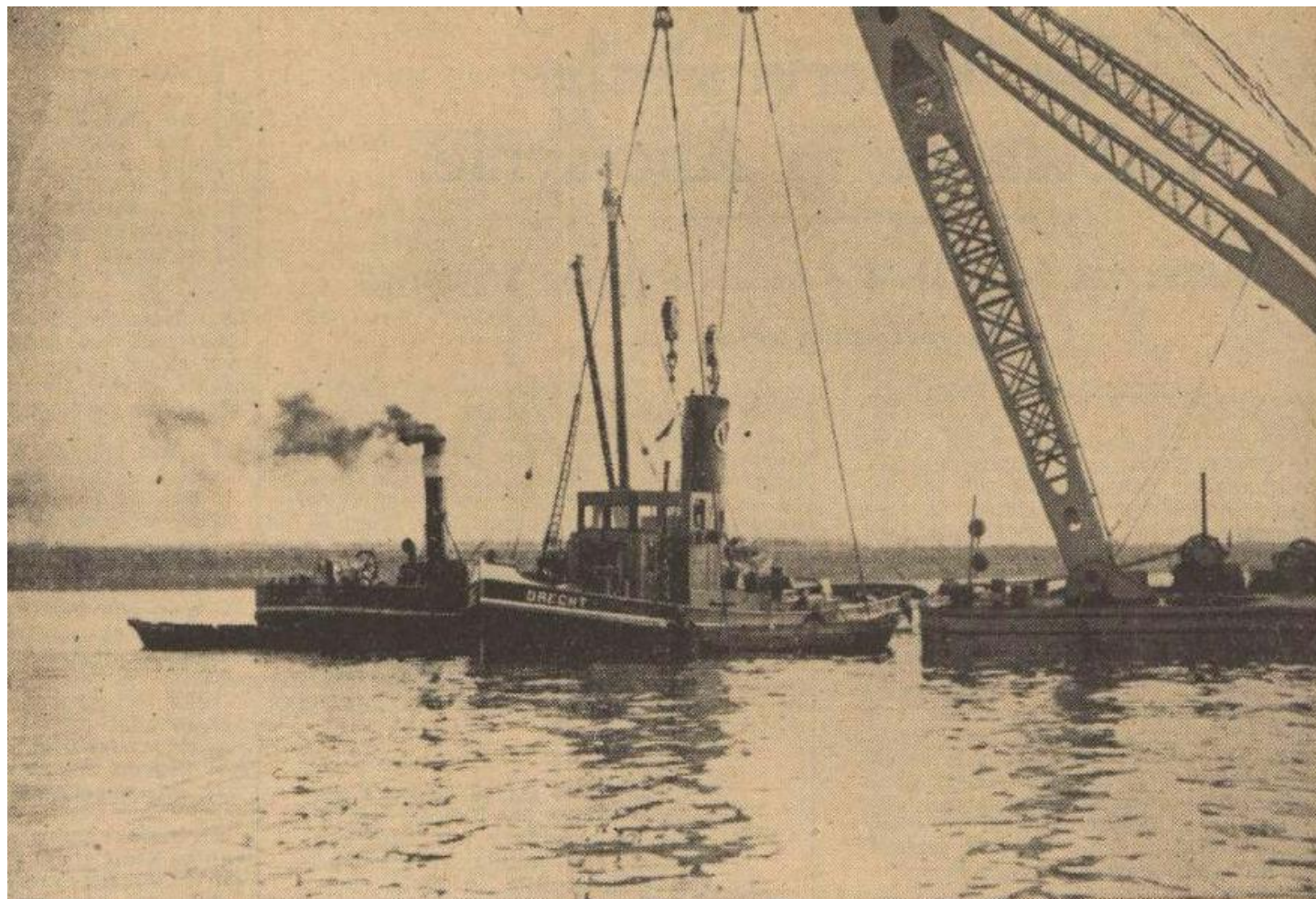
VO.slbt 7 s.s. DRECHT (5) 1924-1936 sleepboot

ex VO.slbt 6 s.s. DRECHT II (2.) Gebouwd 1922, N.V. Burgerhout's Machinefabriek & Scheepswerf, Rotterdam.

1926 kapitein H. Mager.

19-6-1931 opnieuw gemeten, nummer R8218. 20,58 m3 waterverplaatsing.

Foto: archief Phs. van Ommeren, foto genomen bij de R.D.M. te Rotterdam met op de voorgrond de sleepboot DOCKYARD I (2) deze 250 IPK sterke stoomsleepboot voer van 1921 van 1962 voor de R.D.M. Het drijvend droogdok Dok 3 "Prins Hendrik" deed dienst van 1923 tot 1983. Waarschijnlijk is de foto genomen t.g.v. de tewaterlating van een tankschip voor Phs. van Ommeren (17-9-1930 MOORDRECHT of 3-12-1930 MIJDRECHT).



21-1-1936 tijdens een assistentie van het tankschip SVENÖR (S. Ugelstad's Rederi A/S, Oslo (S. Ugelstad), bouwjaar 1931, 7.616 BRT) in de 1e Petroleumhaven omgetrokken en gezonken, 2 bemanningsleden verloren daarbij het leven, 22-1-1936 gelicht door N.V. W.A. van den Tak's Bergingsbedrijf.

28-3-1936 verkocht aan N.V. Stoomsleepdienst v/h van Piet Smit Jr., Rotterdam, in de vaart gebracht als ZWEDEN.

24-8-1938 in dienst bij de Koninklijke Marine als havensleepboot te Vlissingen.

5-1940 na een beschieting gezonken in de Schaar van Ossensisse in de Westerschelde, 5-1945 gelicht en gesloopt. (Foto lichten DRECHT: Dagblad Tubantia, 23-1-1936).

VOslbt 8 s.s. DRECHT (6) 1936-1941 sleepboot

Gebouwd 1936, N.V. Scheepswerf & Gashouderbouw v/h Jonker & Stans, Hendrik Ido Ambacht (241)

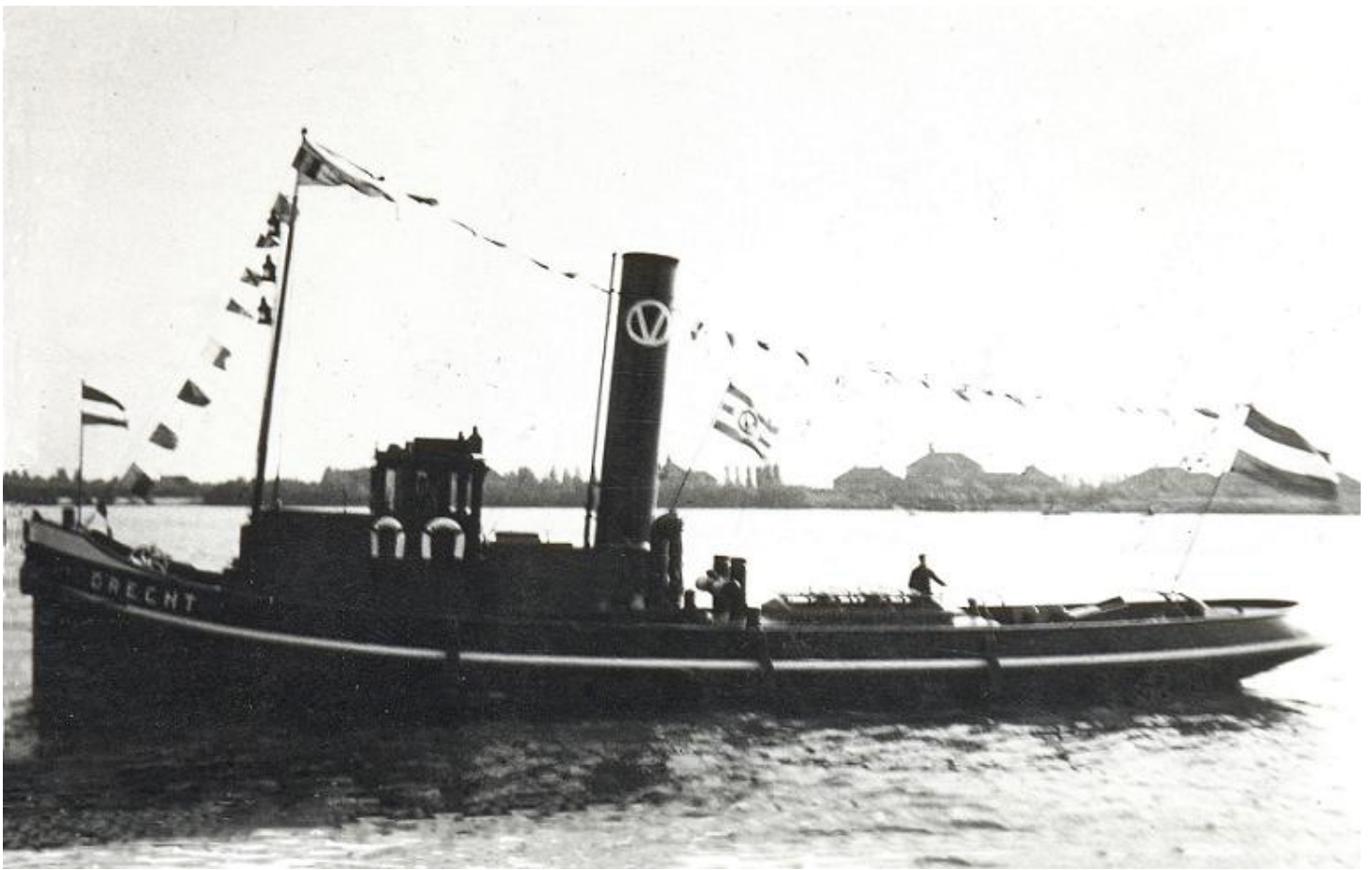
85 BRT, - NRT, 225 DWT. 44 ton. 44,225 m3 waterverplaatsing.

25,12 (23,00) x 5,80 x 3,00 x 2,800 meter.

Haven- kustsleepboot, 35 ton (kolen)bunkers, 6 bemanningsleden, 9,5 kn.

ketel: v.o. 131 m2, 14,5 atm., 3600 x 3600, N.V. Machinefabriek "Bolnes" v/h J.H. van Cappellen, Bolnes.

400 IPK, 80 NHP, T 3 cyl, 310, 460 & 770 x 406, 200 omw/min., N.V. Machinefabriek "Bolnes" v/h J.H. van Cappellen, Bolnes.



1932 op stapel gezet voor eigen rekening, 1936 tijdens de bouw, na het zinken van de vorige stoomsleeperboot DRECHT, overgenomen, 3-1936 proefvaart op de Nieuwe Waterweg en opgeleverd (BV) als DRECHT aan N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf, Rotterdam. De bouw- en uitrustingskosten bedroegen f 42.260. 12-3-1936 gemeten te H.I. Ambacht, 1936 ingeschreven onder nummer R9830. (DRECHT, foto: NN, collectie J.O. Bijl).



Het s.s. NOORDPLEIN te Rotterdam met op de achtergrond de sleepboot DRECHT, afgemeerd aan het sleepbootsteiger aan de Parkkade.

s.s. NOORDPLEIN 1938-1944 vrachtschip PGIC
 Gebouwd 1920, N.V. van de Kuy & van Ree's Machinefabriek & Scheepswerf "Maasdijk", Schiedam (34)
 752 BRT, 362 NRT, 1.060 DWT. 59,87 (55,07) x 8,65 x 4,43 x 3,750 meter.

Grain: 43000 Cubic Feet, 1.218 m³, Bale: 39000 Cubic Feet, 1.104 m³. 9 kn.

1 3-vuurs Schotse ketel, v.o.150 m², 12,5 atm., Kon. Nederlandsche Grofsmederij, Leiden EK-18.

600 IPK, T 3 cyl, 381, 609 en 1016 x 609, de werf.

2-1920 naamloos te water gelaten, 4-1920 opgeleverd als MIRA-MAR aan C.D. Larangeira, Lissabon-Portugal.

1924 verkocht aan N.V. Scheepvaart Mij. "Frisio", Rotterdam, roepsein PQJM, in beheer bij N.V. H. van Krieken & Co., Rotterdam, herdoopt POELDIEP. Brandmerk 15480 ROTT 1924.

5-8-1927 te Rotterdam van een nieuw brandmerk voorzien: 2326 Z ROTT 1927.

1934 roepsein PGUF.

27-2-1935 verkocht aan N.V. H. van Krieken & Co., Rotterdam.

De POELDIEP verkocht en herdoopt in NOORDPLEIN. Rotterdam, Maandag. Het s.s. POELDIEP, groot bruto 752 ton, gebouwd in 1920, van H. van Krieken & Co., alhier, is verkocht aan de Scheepvaart Mij. "Millingen" te Rotterdam en herdoopt in NOORDPLEIN. (Zaans Volksblad, 10-05-1938).

19-5-1938 verkocht aan N.V. Scheepvaart Mij. "Millingen", Rotterdam, roepsein PGIC, in beheer bij G.A. Spliethoff, Hillegersberg (Franz Haniel, Duisburg), herdoopt NOORDPLEIN.

14-5-1940 te Rotterdam en opgelegd.

9-9-1940 door de Hafenuberwachungsstelle Rotterdam in beslag genomen.

19-5-1941 vrijgegeven, omdat N.V. Scheepvaart Mij. "Millingen" een 100% dochteronderneming van de Reederei F. Haniel, Duisburg was.

23-10-1941 ingezet als bevoorradingschip voor de Kriegsmarine Dienststelle Rotterdam op de Kanaaleilanden bij Seetrapostelle Granville, in beheer bij L.F. Mathies & Co., Hamburg.

8-1944 na een geallieerde luchtaanval bij St. Malo op de rotsen gelopen en uitgebrand, na de capitulatie vlot gebracht, 15-1-1946 achter een sleepboot gearriveerd te Rotterdam, reparatie was niet meer mogelijk, door de rederij geabandonneerd, 1947 verkocht voor sloop. (Foto: NN).



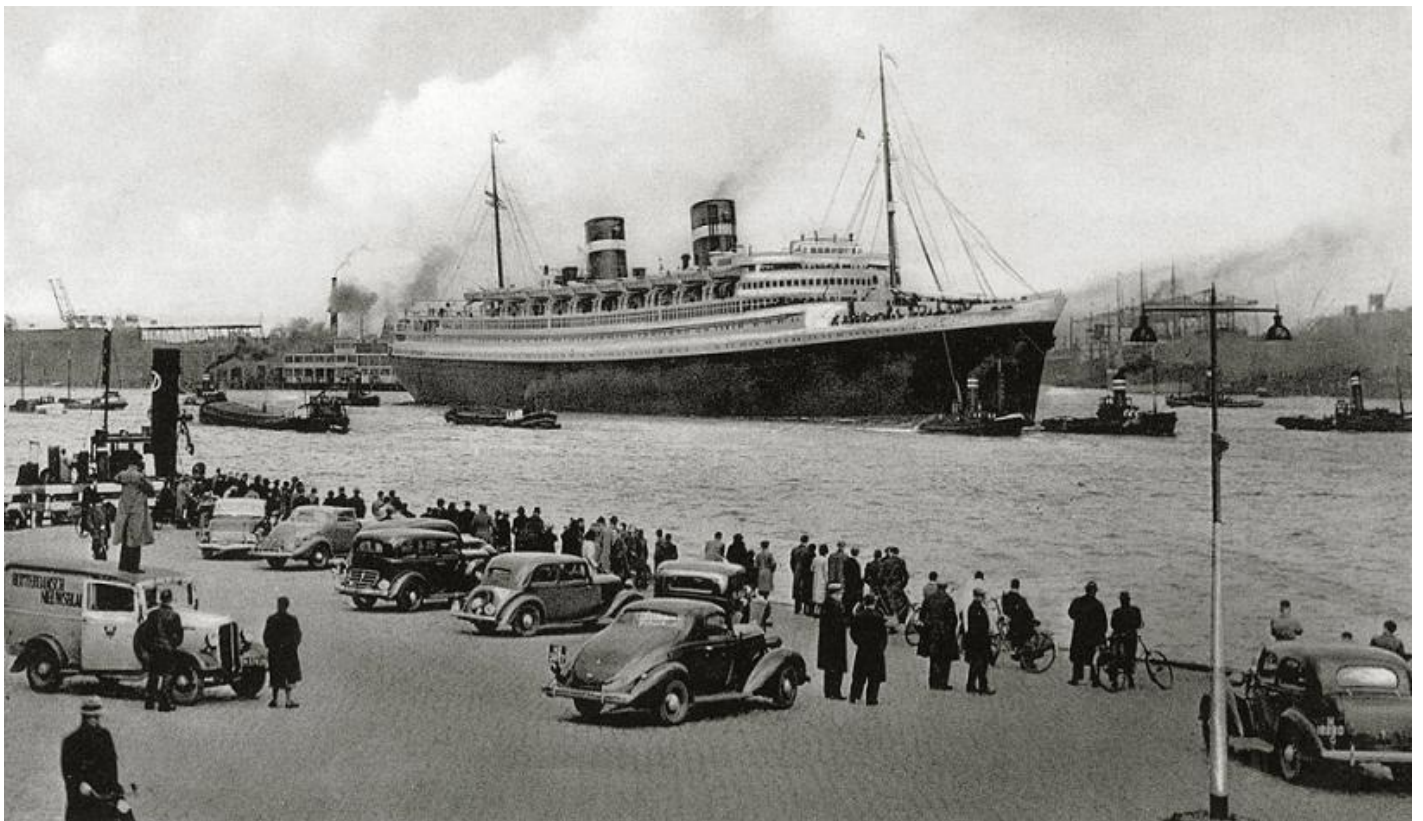
De DRECHT bij de Rotterdamsche Droogdok Mij., op de achtergrond de in aanbouw zijnde NIEUW AMSTERDAM. (Foto RDM #10741).

De NIEUW AMSTERDAM, het nieuwe vlaggeschip van de Nederlandsche koopvaardijvloot, is op zijn proeftocht. Het prachtige zeekasteel kostte het enorme bedrag van ruim 12 miljoen gulden. Het schip is 229 meter lang. De inhoud is 33.000 bruto register tonnen. (De Statendam: 28.000 tonnen). Er zijn aan boord 25 passagiershutten super luxe; 548 eerste klasse, 543 hutten in de toeristenklasse en 209 hutten derde klasse. Het machtige schip kan in totaal ongeveer 1300 passagiers vervoeren en heeft een bemanning van tusschen de 650 en 700 koppen, zoodat op 11 Mei, als ze tenminste is volgeboekt, wat in dezen tijd van het jaar, nu geen Amerikaansche vakantie-gangers in het oude werelddeel vertoeven, niet zoo heel waarschijnlijk is, een kleine tweeduizend menschen aan boord zullen zijn! De snelheid van de Nieuw Amsterdam is gelegen tusschen de 20 en 21 mijl, waardoor de overtocht naar New York gemaakt wordt in 7 dagen, tegenover de acht dagen, die de reis met het

tegenwoordige vlaggeschip eischt. Vijf werven en machinefabrieken hebben, gezamenlijk de Nieuw Amsterdam gebouwd; de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, Wilton-Feijenoord, N.V. Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr., Werkspoor en De Schelde. (De Banier, 22-3-1938).



De NIEUW AMSTERDAM op zondag 13 februari 1938 voor de haven van Wilton-Feijenoord om opgenomen te worden in dok 4 voor onderwaterschip werkzaamheden zoals het aanbrengen van het roer en schroeven, het verwijderen van de apostelen en het “knippen en scheren” van het onderwaterschip, dus voor de proefvaart. (Foto: RDM #11315, collectie J. Schenkel).



Het nieuw gebouwde passagiersschip NIEUW AMSTERDAM vertrok op 21 maart 1938 van de werf op de proefvaart, de sleepboot DRECHT afgemeerd aan het Schiedamse Havenhoofd. Alleen de schoorsteen is duidelijk waarneembaar boven de kade. Foto: RDM, collectie J. Schenkel.




d.s.s. NIEUW AMSTERDAM, IMO 5251719, aanvankelijk in aanbouw als PRINSENDAM, 3-1-1936 kiel gelegd, 10-4-1937 gedoopt NIEUW AMSTERDAM door H.M. koningin Wilhelmina en te water gelaten, 21-3-1938 vertrokken voor een vierdaagse technische proefvaart, 23-4-1938 opgeleverd door N.V. Rotterdam Droogdok Mij., Rotterdam (200) als NIEUW AMSTERDAM aan N.V. Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Mij., Rotterdam (PGGF).


36.287,27 BRT, 21.495,94 NRT, 8.735 DWT. 231,32 (217,64) x 26,92 x 16,85 x 9,607 meter. Vracht-passagiersschip, brandmerk 5697 Z ROTT 1936. 556 passagiers in de 1e klasse, 455 passagiers in de 2e klasse,

209 passagiers in de 3e klasse. Grain: 272.000 Cubic Feet, 7.702 m³, Bale: 253.000 Cubic Feet, 7.164 m³, Refrigerated: 18.000 Cubic Feet, 510 m³. 21,5 kn. 6 waterpijpketels, v.o. 4.521 m², 44 atm. 34.620 APK, 4 Parsons stoomturbines, verdraagd naar 2 schroeven, N.V. Koninklijke Maatschappij "De Schelde", Vlissingen. 16-8-1967 tot 11-1967 bij N.V. Dok & Werf Maatschappij Wilton-Fijenoord, Schiedam nieuwe ketels geplaatst. Vijf oude ketels werden vervangen door andere ketels, één oude ketel bleef als ballast staan. 26-10-1967 uit dok. 30-11-1967 t/m 2-12-1967 proefvaart. 9-1972 verkocht aan N.V. Nieuw Amsterdam, 9-1972 thuishaven en vlag: Willemstad-N.A. (PJRS), in beheer bij N.V. Holland Amerika Lijn, Rotterdam. 1974 verkocht voor sloop naar Taiwan, 2-3-1974 gearriveerd bij Nan Fung Steel Enterprise Ltd., Kaohsiung, gesloopt in 1974. (Foto: NN, collectie J. Schenkel, 23-4-1938).

Hiermit bescheinige Ich, dass der Schlepper " DRECHT " von der
N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf, Rotterdam,
am 21. Juni 1940 12 Uhr Mittag von mir in guter Beschaffenheit
und mit volständigem Inventar übernommen worden ist.
Der Bunkerbestand betrug zehn Tons Petroleum Cokes.
Kaufpreis näher zu vereinbaren. 583.33
Rotterdam, 21. Juni 1940.
im Auftrage
Heller
Korvettenkapitän.



21-6-1940 de DRECHT overgenomen door Marinebefehlshaber Niederlande der Werftbeauftragte (Deutsche Kriegsmarine). 21-6-1940 aanvang betaling van huur, f 10.000 per jaar.
1942 op last van Seetransportchef Niederlande, Groningen (Seetransportnebenstelle, Rotterdam), weggevoerd over zee naar Frankrijk.
21-8-1940 de vergoeding vastgesteld op f 34 per dag.

In beslag genomen door de Kriegsmarine op en over zee
weggevoerd. De competente instantie was: Seetransportchef Niederlande,
Nassaulaan, Groningen (filiaal te Rotterdam Seetransportnebenstelle).
Het schip is het laatst gesignaleerd onder Duits beheer in Boulogne sur
Mer.
Het schip had het teken  op de schoorsteen ten tijde der vordering.

21-6-1940 aanvang betaling van huur aan Phs. van Ommeren door de Deutsche Kriegsmarine. Deze bedroeg 10% van f 100.000,00 zijnde f 10.000,00 per jaar, jaarlijks te Rotterdam vooruit te voldoen. Ook gelezen dat de huurprijs f 7.000,00 per jaar zou bedragen, maandelijks f 583,33 over te maken. Daarbij zouden de kosten zoals bunkers (petroleumcokes) en olie voor rekening van de Kriegsmarine komen. Bij een

total-loss zou de schade voor rekening Kriegsmarine komen. (15-7-1940).

Schlepper "DRECHT"

Wir haben gerade ein Zirkularschreiben erhalten von dem Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, im Haag, worin man uns mitteilt, dass man mit der Deutschen Kriegsmarine eine Regelung getroffen hat fuer Binnenschiffe. Hiernach wird fuer einen Schlepper von 251 bis 600 P.S. einschliesslich, 8½ cts. per P.S. und Tag verguetet.

Der "DRECHT" hat 400 P.S. sodass deshalb eine taegliche Verguetung von Hfl. 34.- in Frage kommen wird.

Wo Sie nunmehr ueber saemtliche Einzelheiten verfuegen, bitten wir Sie freundlichst uns die Vertraege einschicken zu wollen.-

21-8-1940 in dienst van de Deutsche Kriegsmarine

21-6-1942 in beslag genomen door de Duitse Kriegsmarine.

15/16-6-1944 door een bombardement gezonken bij Boulogne-sur-Mer.

1944 de gezonken sleepboot teruggevonden, het wrak opgeblazen.

GERLACH
Schiffsbeauftragter.

HILLEGERSBERG BEI ROTTERDAM 18. Juli 1942.

MAARTEN DYKSHOORNLAAN 15 TELEFON NR. 41376	473-2	1	1	Verwijzingen			
te behandelen door:							
ter kennisgeving aan:	Dir.	Sec.	Bh.	Crg.	R	TI	TD

Firma
Phs. van Ommeneren's Scheepvaartbedrijf,
ROTTERDAM.

Betr. Schlepper "Drecht".

Ich habe nach Eingang Ihrer Reklamation den D."Drecht" betreffend, mich mit der K.M.D.eingehend unterhalten.

Da es sich bei "Drecht" um einen Seeschlepper handelt, und hierfuer bindende Richtlinien des Oberkommandos der Kriegsmarine vorliegen, die auf einen 8%igen Zeitwert lauten, ist es nicht moeglich Ihnen eine hoehere Verguetung seitens der K.M.D. zuzugestehen.

Einen besseren Bescheid kann ich Ihnen leider nicht geben.-

Heil Hitler!

[Signature]

Aan den Heer Secretaris der Vakgroep Zeescheepvaart
DEN HAAG
Stationsweg 135

Class. No.	Dos. No.	Vol. No.
473-2	1	1

Sec/M/CS
---No. CA 62

Hoogedelgestrengte Heer,

Opgave van weggevoerde schepen.

In ons schrijven van 22 Mei, waarin wij opgave van weggevoerde schepen deden, meldden wij U, dat wij nog enige nadere bijzonderheden zouden laten volgen. Wij menen thans het beste te doen, betreffende de "Frisia" en "Neerlandia" een geheel volledige nieuwe opgave hierbij in te sluiten, terwijl wij ons voorts veroorloven bij te voegen een opgave betreffende de "Irene", een stoomsleeperboot met zeebrief, toebehorende aan de onder onze directie staande Nieuwe Matex N.V., alsmede betreffende onze sleperboot "Drecht". Beide schepen werden indertijd over zee weggevoerd. De "Drecht" bevindt zich waarschijnlijk in Frankrijk.

Indien U ook omtrent deze laatste twee schepen de gegevens aan de bevoegde instantie zoudt willen doorgeven, zoudt U ons ten zeerste verplichten.

U bij voorbaat dankend,

Hoogachtend,

PHS. VAN OMMEREN'S SCHEEPVAARTBEDRIJF N.V.
De Directie:

Van M. Blokland, makelaar te Sliedrecht.
25 maart 1949, Mijne Heren,

Aan N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf.

Naar aanleiding van ons bezoek te Uwen kantore van hedenmiddag, waarbij wij U mededeelden dat de sleperboot DRECHT door ons is opgespoord te Boulogne sur Mer, berichten wij U dat wij zo spoedig mogelijk het betreffende bewijsmateriaal in de vorm van foto's e.d. aan u zullen verstrekken.

Enige onzer heren vertrekken morgen naar Boulogne om de foto's te nemen en verdere gegevens te verzamelen. Tussen 11 en 13 april gaat een expert van de Wederopbouw naar Boulogne en kan dan wellicht ook de DRECHT inspecteren. Wij zullen U nog wel op de hoogte stellen welke expert erheen gaat.

Voor de goede orde laten wij hier volgen het adres van onze Franse vertegenwoordiger in deze aangelegenheid, die U verdere gegevens kan verstrekken omtrent nadere bijzonderheden en de juiste ligplaats van het wrak. Dhr. W. Nohl, Boulogne sur Mer. (Brief 25-5-1945).

Den Heren Mees & Zoonen, afdeling staatsmolest. Rotterdam 25-9-1946.

Hierdoor berichten wij dat onze stoomsleeperboot DRECHT op 1 juni 1942 door de voormalige Duitse Kriegsmarine te Rotterdam werd gevorderd en tot nu toe niet teruggekeerd is zodat wij moeten veronderstellen dat het schip verloren is gegaan. De DRECHT werd in 1936 gebouwd door de N.V. Scheepswerf & Gashouderbouw v/h Jonker & Stans te Hendrik Ido Ambacht als schroef-stoomsleeperboot en uitgerust met een Bolnes triple expansie machine, vermogen 425 I.P.K., bouwjaar 1936, het schip was 85 ton groot en de bouw en uitrustingskosten bedroegen in 1936 f 42.260,00. Op grond van bovenstaande verzoeken wij u tot afwikkeling van deze schade te willen overgaan en tekenen inmiddels, Hoogachtend, N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf.

Blokland, Makelaar in Schepen en Baggermateriaal, 25 maart 1949

Mijne Heren, Naar aanleiding van ons bezoek te Uwen kantore van hedenmiddag, waarbij wij U mededeelden dat de sleperboot DRECHT door is is opgespoord te Boulogne sur Mer, berichten wij U dat wij zo spoedig mogelijk het betreffende bewijsmateriaal in de vorm van foto's e.d. aan U zullen verstrekken...

Enige onzer heren vertrekken morgen naar Boulogne om foto's te nemen en verdere gegevens te verzamelen. Tussen 11 en 13 april gaat een expert van de Wederopbouw naar Boulogne en kan dan wellicht ook de DRECHT inspecteren. We zullen U wel op de hoogte stellen welke expert erheen gaat.

Voor de goede orde laten wij hier volgen het adres van onze vertegenwoordiger in deze aangelegenheid, die U verdere gegevens kan verstrekken omtrent nadere bijzonderheden en de juiste ligplaats van het wrak. Hoogachtend.

Mijne Heren,

Betr.: Sleepboot "DRECHT".

Hierdoor berichten wij U, dat wij zojuist de mededeling ontvingen, dat onze sleepboot "DRECHT" die in 1940 door de Duitsers te Rotterdam werd gevorderd, te Boulogne sur Mer teruggevonden is in een zwaar beschadigde toestand.

Naar wij vernamen is de sleepboot op 15 Juli 1944 aldaar gezonken, waarna men het wrak nog heeft laten springen.

In verband hiermede komt afwikkeling op grond van tijdingloosheid niet meer in aanmerking en wij hebben ons daarom met de Gemachtigden der Regering te Rotterdam opnieuw in verbinding gesteld.

Inmiddels verblijven wij,

hoogachtend,

Brief aan Ministerie van Wederopbouw en Volkshuisvesting, 26-3-1949

Van M. Blokland, makelaar te Sliedrecht.
Mijne Heren

Aan N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf.

Onder referte aan het bezoek van Ir. A.M. Scippers en den Heer van Twicht van de Wederopbouw Vaartuigen aan Boulogne sur Mer in tegenwoordigheid van Uwen Heer Odijk hebben wij U de eer hiermede te bevestigen dat het wrak van de sleepboot DRECHT is geïdentificeerd als zodanig.

Volgens onze berekening is het grondbedrag aanbouwwaarde 1939 f 85.000,--, de aftrek 16% = f 13.6000,--. Resteert f 71.400,--. De U uit te betalen vergoeding zou derhalve pl.m. f 150.000,-- zijn. De boot werd volgens niet met bewijze te staven gegevens van 15 op 16 juni '44 door een bombardement tot zinken gebracht. Van officiële instanties is hieromtrent niets los te krijgen. Deze houden zich in alle opzichten op de vlakte.

Bij het indienen van de claim dient u verdere rekening te houden met 16% rente. Te zijner tijd vernemen wij gaarne welk bedrag de taxatiecommissie heeft vastgesteld teneinde onze rekening bij U te kunnen indienen. Inmiddels tekenen wij, Hoogachtend, M. Blokland.



VO.slb 9 s.s. PAX 1943-1949 sleepboot

Gebouwd 1900, N.V. Machinefabriek & Scheepswerf "De Industrie" van P. Smit Jr., Slikkerveer (160)

12 BRT, 40 ton. 22,95 (20,57) x 4,83 x 4,00 x 2,100 meter.

Stoomsleepboot. 1 2-vuurs Schotse ketel, v.o. 75 m², 8,8 kg/cm., de werf #169, EK-00.

280 IPK, C 2 cyl, de werf #163.

31-7-1900 geregistreerd als JUMBO voor Nederlandsche Stoomsleepdienst van Piet Jr., Rotterdam. 31-7-1900 Meetbrief: R.1433.

1-1-1906 de eigenaar veranderd in N.V. Nederlandsche Stoomsleepdienst, Rotterdam.

1-1-1909 de eigenaar veranderd Nederlandsche Stoomsleepdienst van P. Smit Jr., Rotterdam.

23-12-1912 de eigenaar veranderd in N.V. Nederlandsche Stoomsleepdienst v/h Piet Smit Jr., Rotterdam.

8-7-1913 herdoopt ENGELAND. Brandmerk 8330 ROTT 1913.

18-1-1924 verkocht aan N.V. Mij. s.s. "Vrede", Rotterdam, in beheer bij P.D.N. Jonckheer, herdoopt PAX (vrede).

In dienst gesteld voor werk bij de Matex te Vlaardingen voor sleepwerk en het leveren van stoom.

8-12-1930 gemeten te Vlaardingen, 8-12-1930 meetbrief afgegeven onder nummer R.7970.

De Amsterdamsche superfosfaatfabriek door brand bedreigd. Het dak en de drogerij verbrand.

VLAARDINGEN, 27 April. — Het groote gebouwencomplex van de Amsterdamsche Superfosfaatfabriek aan de Vondelingenplaat tegenover Vlaardingen is hedenavond aan een groot gevaar ontsnapt. Omstreeks zeven uur bemerkten enkele leden van het personeel, dat er in de drogerij brand was ontstaan. De fabriek, die een geweldige oppervlakte beslaat, heeft een ijzeren geraamte, doch is overigens geheel van hout opgetrokken, uitgezonderd de drogerij, die uit drie verdiepingen bestaat, is het gebouw slechts één verdieping hoog. In korten tijd sloegen de vlammen door het dak heen en tegen den donkeren hemel teekenden zij zich zeer scherp af. In Vlaardingen

vestigde dat den indruk, dat er een geweldige brand aan den overkant der rivier woedde en spoedig had het gerucht naar Rotterdam zijn weg gevonden, dat de Superfosfaatfabriek in lichtelaaie stond. Inderdaad heeft de brand korten tijd een zeer ernstig karakter gehad, doch toen wij op 't terrein aankwamen, bleek alleen een deel van de drogerij verloren te zijn gegaan, zoodat de rest van de enorme fabriek nog onbeschadigd is gebleven. Nauwelijks had men in Vlaardingen bericht gekregen, dat er brand bij de A.S.F. was, of de pompboot "Pax" van de "Matex" werd in gereedheid gebracht en enkele minuten later vertrok personeel van laatstgenoemde fabriek onder leiding van den directeur P. Jonckheer naar den overkant. Om half acht kon met de blussching worden aangevangen. Drie stralen werden van de "Pax" uitgelegd en de "Matex"-mannen stonden voor een zeer moeilijken arbeid. Het licht in de fabriek was n.l. uitgegaan en men moest door het donkere gebouw naar den weg zoeken. De kunstmeststof, die men bij de A.S.F. fabriceert, maakte de zaak bovendien glibberig, zoodat het voor de Vlaardingers een levensgevaarlijk karwei was om den brand te naderen. Daarenboven was het personeel van de fabriek geheel de kluts kwijt en niet in staat om behoorlijke inlichtingen te geven. Met veel moeite gelukte het in de bovenste verdieping van de drogerij te komen om daar den brand aan te tasten. Intusschen laaiden de vlammen hoog boven het dak, dat van mastiek was, uit en dit was aanleiding, dat men van de S.H.V., die naast de A.S.F. gelegen is, om 7.40 assistentie van Rotterdam vroeg. Na eenig overleg rukten twee drijvende stoomers uit. De "Havendienst 11" en "Havendienst IV" vertrokken naar Vlaardingen, nadat personeel van de afdeling Brandblusmiddelen onder leiding van den hoofdopzichter J. Pellenkoff en de hoofdlieden J. Bakker en G. ten Broek aan boord was gegaan. Te half negen arriveerde de Rotterdamsche brandweer aan den Vondelingenplaat. De Vlaardingers hadden toen het vuur al zoover onder de knie, dat assistentie niet meer noodig werd geoordeeld. Het bovenste deel en de kap van de drogerij werden door den brand vernield. De schade viel nogal mee. Doordat in het gebouw groote hoeveelheden kunstmeststoffen liggen opgeslagen, die den ganschen dag scherpe zuurdampen afscheidden, welke dampen in het hout dringen, geraakte dit hout vrijwel onbrandtbaar en het is wel daaraan te danken, dat het I vuur niet sneller om zich heen heeft kunnen grijpen. Het geprepareerde hout maakte het den vlammen moeilijk om zich snel te verplaatsen. Dat is 't behoud van de enorme fabriek geweest. Achter de drogerij ligt de zakkenbergplaats, waar een half miljoen zakken was opgeslagen en dus een groot gevaar liep om bij den brand betrokken te worden. Omstreeks half tien kon ook de "Pax" met water geven stoppen. De schade wordt door verzekering gedekt, want alles is op beurspolis verzekerd. Zoowel de directeur van de "Matex" als de heer Pellenkoff waren bereid de Rotterdamsche pers volledig in te lichten. Dat was niet het geval met den bedrijfsleider van de A.S.F. "Meester" Rond wist niets. Hij kon ons geen oorzaak mededeelen, wist niet waar het gebrand had, wist niet hoe hoog de drogerij was, wist niet, wat er verloren was gegaan, wist niet of de schade groot was, wist niet, of er een fabrieksleiding was, en het slot van ons onderhoud was: "Vraag me verder niets meer, want ik weet niets." Een oogenblik bracht dit antwoord onder de vele journalisten groot vermaak. Een bedrijfsleider, die niets weet, aan het hoofd van zoo'n groote onderneming. Het bedrijf kan gewoon worden voortgezet. (Voorwaarts, 28-04-1931).





18-1-1934 gemeten, nummer LR.1295. 24-7-1935 Stoomakte ingetrokken. Verbouwd bij N.V. Scheepsbouwwerf "De Nieuwe Maas", Vlaardingen. Ketel v.o. 66 m². (Foto: NN).

20-4-1942 N.V. Mij. s.s. "Vrede" geliquideerd, in beheer bij N.V. Scheepsbouwwerf "De Nieuwe Maas", Vlaardingen. 1942 gemeten, brandmerk 6576 B ROTT 1942.

1-5-1943 in beheer bij N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf, Rotterdam.

1-2-1945 bezichtiging door de Kriegsmarine om de sleepboot te vorderen, in beslag genomen voor werk op het Merwedekanaal door Mar. Bergungsgruppe Niedereland (Kriegsmarine).

2 februari 1945 Inbeslagname PAX

Op 1 februari 1945 des morgens om 12:30 uur zijn aan boord gekomen een Obermaat en Gefreiter van de Kriegsmarine om het schip te bezichtigen, met de bedoeling het in beslag te nemen, waarbij zij te kennen gaven dat zij, na gehoord te hebben dat het schip in dienst is van de Brandweer, hierover met den Hafenkommendant zouden spreken.

De waarn. kapitein Schilder heeft den brandweer-kapitein Hagedoorn gewaarschuwd, die ten antwoord gaf "Wanneer zij weer komen, zeg dan dat zij zich in verbinding stellen met den Befehlshaber de Ordningsspolizei (B.d.O.).

Na dit gehoord te hebben omstreeks 1:30 uur, heb ik mij telefonisch in verbinding gesteld met de heer Hoerman van de Brandweer, teneinde hem op de ernst van de toestand te wijzen. Omstreeks 14:15 uur zouden wij ons gezamenlijk aan boord van de PAX begeven om te zien welke Bescheinigung tegen inbeslagname er aan boord was en om dan gezamenlijk naar den Hafenkommendant te gaan.

Omstreeks 14:00 uur kwam in een blauwe gummijas en grijze deukhoed geklede Duitser aan boord, die zei beslag te leggen op de PAX voor bergingswerk op het Merwedekanaal. Hij zei o.m. dat hij de beschikking had over een andere boot, die echter voor het Merwedekanaal te groot was en dat daarom persé de PAX wilde hebben. Toen om 14:15 uur de Heer Hoerman kwam, heb ik hem dat medegedeeld. Wij zijn toen aan boord van de PAX gegaan, alwaar zich een briefje bevond, dat er op de PAX geen beslag gelegd mag worden. Met dit briefje zijn wij gegaan naar de Hafenkommendant, de Heer Strauss, waar wij lange tijd moesten antichembrenen. Toen wij aan de beurt waren, kwam de man, die op de PAX beslag had gelegd, juist er uit en werd, toen wij zeiden dat wij voor de PAX kwamen, teruggeroepen. Het bleek te zijn een zekere Heer Gatt, See-Norrettungsdienst, See-Bergungsdienst en Bergungsdienst. Hij zei o.m. de N. en Z. Hollandsche Redding Mij. te beheren.

De Heer Hoerman verwees voor een beslissing naar den B.d.O. De Heer Gatt deelde echter inmiddels mede, dat hij het schip wilde vorderen, dat hij het nodig had voor bergingswerk op het Merwede Kanaal en dat hij in staat en bereid was een ander schip, dat ook kn pompen, maar voor het Merwede Kanaal een te grote diepgang had, ter beschikking van de B.d.O. te stellen. Gaarne zou de Heer Gatt ook de bemanning in dienst willen nemen, nog liever echter het schip en al van de eigenaar huren.

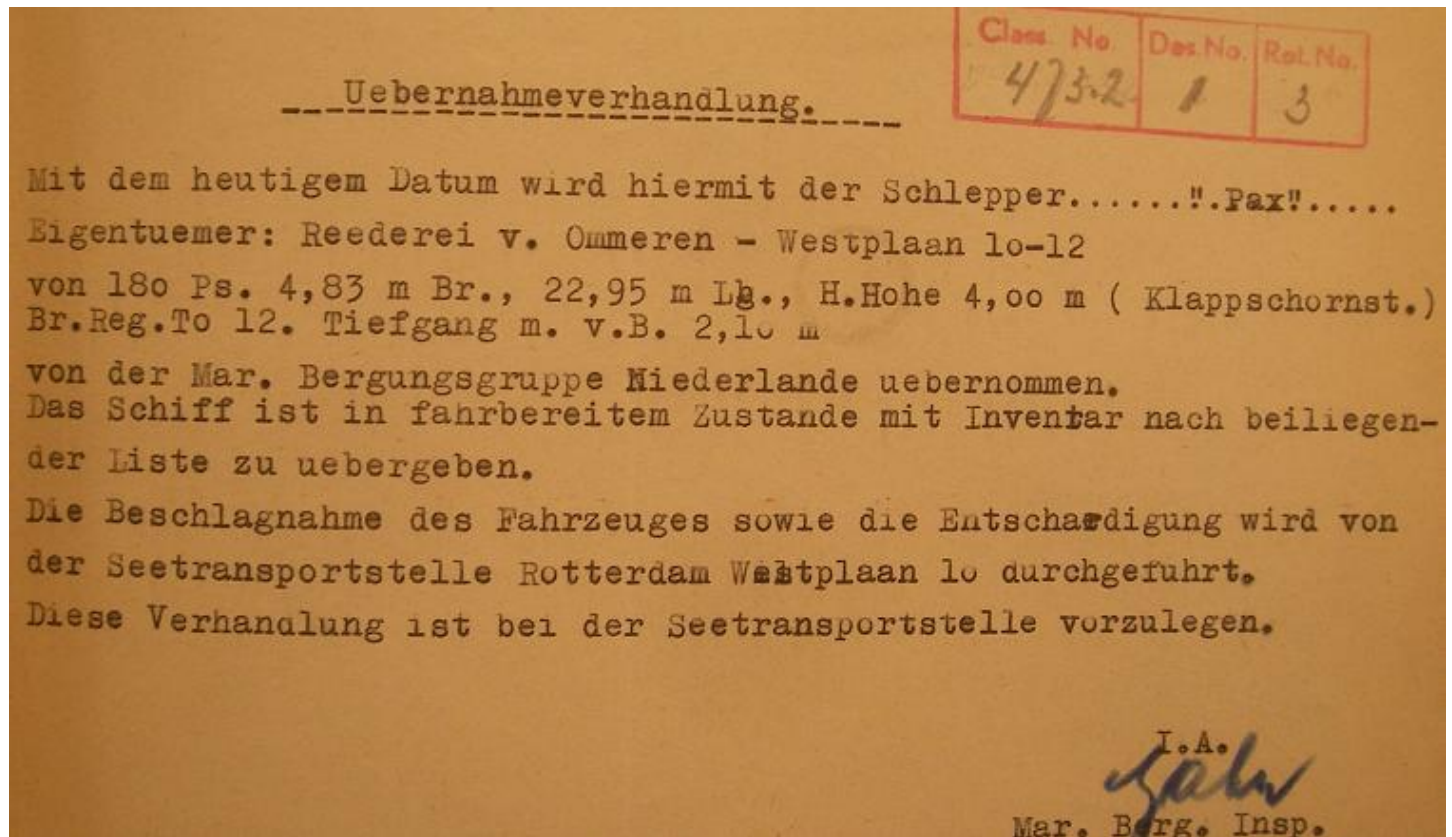
Ik heb mij hieromtrent niet uitgelaten doch slechts de Brandweer er op gewezen, dat zij grote moeilijkheden krijgt doordat zij de beschikking verkiest over een dubbele behoorlijk geoefende en ingewerkte ploeg mensen aan boord van hun brandweerboot.

Vrijdagmorgen overleg gepleegd met den Heer Hagedoorn en er nogmaals dringend op gewezen dat, nu er beslag is gelegd op het schip, het noodzakelijk is dat de Brandweer alles in het werk stelt om beslaglegging te doen voorkomen door den B.d.O. Ik heb hun gezegd dat naar zijn mening het sterkste argument gelegen was in het personeelsvraagstuk.

Met potlood er bij geschreven: 3/2 toch in beslag genomen door Mar. Bergungsgruppe Niederlande Amsterdam.

Mar. Bergungsgruppe Niederlande Amsterdam.

Rotterdam 3.2.1945



5-1945 na de bezetting teruggevonden te Amsterdam, 25-5-1945 aan de Westerkade te Rotterdam de schade opgenomen, deze was minimaal.

RAPPORT VAN EXPERTISE

4 juni 1945

Gehouden aan boord van de stoomsleepboot PAX, groot 12 ton, gebouwd in 1900

Machinevermogen 180 IPK

Ketel 66 m2 V.O.

Afmetingen: 22,95 x 4,83 x 1,54 M. (geen inzinking)

Nummer van de Meetbrief R 7954 R. d.d. 8 december 1930

Letter en nummer der teboekstelling 6576 B ROTT 1942.

Toebehorende aan N.V. Nieuwe Matex te Rotterdam.

Ondergetekende G. Touw, Scheeps- en werktuigkundig-Expert, door belanghebbende, met opdracht de schade op te nemen en te begroten van de stoomsleepboot PAX, toebehorend aan N.V. Nieuwe Matex te Rotterdam, welke schade is ontstaan tijdens de vordering door de Deutsche Wehrmacht vanaf 3 februari 1945 tot na de capitulatie van de Deutsche bezetter terwijl de PAX bevaren werd door een Deutsche bemanning.

verklaart

Dat hij zich tengevolge de opdracht op 25 mei 1945 aan boord van genoemde stoomsleepboot heeft begeven, toen liggend aan de Westerkade te Rotterdam, het onderzoek bevond:

Schade aan casco, verblijven, machine-installatie en inventaris was ontstaan, waardoor de volgende werkzaamheden en vernieuwingen moeten worden belicht:

Turbo dynamo, welke afwezig was, vernieuwen, plaatsten en aansluiten; de afsluiter van de voedingpompinjector repareren; de ontluchtingspijp van de voedingspomp repareren; een manometerpijpje en de stoomfluit repareren, de stuurmachine demonteren, gedeeltelijk overhalen en opnieuw monteren; de gebroken regenkap op de schoorsteen vernieuwen en iets aan de schoorsteen wijzigen; het voor- en achterverblijf grondig schoonmaken het dek en stuurhuis eveneens grondig schoonmaken en de namen op het voorschip opnieuw schilderen; den afwezige inventaris, bestaande uit 9 petroleumbakjes, lantaarns, 2 meerdraden elk 25 m. en 16 m/m, een ijzerzaagbeugel, 2 platte beitels, een schroevendraaier, een schop, 3 snijmoeren, 3 holpijpen, een duimstok en 2 emmers.

Als de sleepboot niet op een helling geplaatst kan worden, moet eventuele werk onder water worden voorbehouden. De Sleepboot PAX is niet tegen molest verzekerd.

Rotterdam 4 juni 1945, D. Touw.

13 Aug. 1951

: "PAX"

Alvorens Uw schade-aangifte met betrekking tot bovengenoemde stoomsleeboot verder door de Afdeling Vaartuigen in behandeling kan worden genomen, verzoek ik U mij mede te delen of U de "Pax" inmiddels hebt doen herstellen.

In het bevestigende geval gelieve U mij in het bezit te stellen van alle op de geleden oorlogsschade betrekking hebbende reparatie-rekeningen.

Voorts dient U mij nog het vorderingsbewijs toe te zenden, benevens een opgave van de genoten huurvergoeding.

De Minister van Wederopbouw en Volkshuisvesting,

Voor deze:

Het Hoofd van de Afdeling Vaartuigen,

Aan: Ministerie van Wederopbouw en Volkshuisvesting

Rotterdam 16 oktober 1951

Mijne Heren, Betr. PAX

In antwoord op uw schrijven van 13 Augustus en 29 september j.l. delen wij u mede, dat de schade aan de PAX betrekkelijk minimaal is geweest, weshalve wij u verzoeken onze schadeaangifte te doen vervallen.

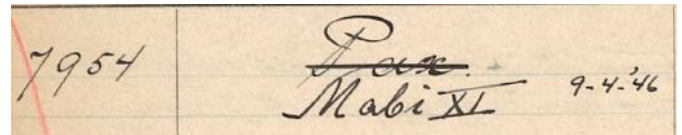
Hoogachtend, F.W. Kuijper, N.V. Nieuwe Matex

9-4-1946 (ligger, afbeelding) herdoopt MABI 11.

14-1-1949 verkocht aan N.V. Maatschappij Binnenvaart, Rotterdam.

1951 verkocht voor sloop naar het buitenland. 1952 gemeten 8319 B ROTT 1952.

4-3-1957 teboekstelling doorgehaald gesloopt. (HM Ligger: verkocht naar het buitenland. Foto: NN, aan het terrein van de Nieuwe Matex).



VO.slb 10 s.s. VREDE 1943-1948 sleepboot

Gebouwd 1900, N.V. Scheepswerf en Machinefabriek "De Industrie" van Piet Smit Jr., Slikkerveer (159)

12 BRT, 44 ton. 22,95 (20,57) x 4,57 x 2,13 x 1,520 meter.

Stoomsleeboot. IVR 2306377.

1 2-vuurs Schotse ketel, v.o. 75 m², 8,8 kg/cm., de werf (#168), EK-00.

280 IPK, C 2 cyl, de werf #162. (Foto: Historische Vereniging Oud Krimpen a/d IJssel, collectie J. Goudriaan,

links de sleepboot DUITSCHLAND, rechts de VREDE, ijsbreken op de Hollandsche IJssel).
2-7-1900 opgeleverd als AVANTI aan Nederlandsche Stoomsleepdienst van P. Smit Jr., Rotterdam. 2-7-1900 Meetbrief met nummer R1433.
1-1-1906 de eigenaar veranderde in N.V. Nederlandsche Stoomsleepdienst, Rotterdam.
1-1-1909 de eigenaar veranderde Nederlandsche Stoomsleepdienst van P. Smit Jr., Rotterdam.
23-12-1912 de eigenaar veranderde in N.V. Nederlandsche Stoomsleepdienst v/h van Piet Smit Jr., Rotterdam.
8-7-1913 herdoopt SPANJE. Brandmerk 8330 ROTT 1913.
28-5-1924 verkocht aan N.V. Mij s.s. "Vrede", Rotterdam, in beheer bij P.D.N. Jonckheer, herdoopt VREDE.
Ingezet voor werk bij N.V. Maatschappij Tot Exploitatie van Haventerreinen, Vlaardingen (Matex).
16-12-1929 ingezet bij N.V. Nieuwe Matex.

"Westlander" gezonken. De opvarenden gered. Vrijdagmorgen zonk plotseling in de Nieuwe Maas, vlak bij Vlaardingen een Westlandsche schuit, geladen met peeën, bestemd, voor Oud-Beierland. De opvarenden geraakten te water doch werden bijtijds gered door de sleepboot "Vrede" van de "Matex" te Vlaardingen. Op het kantoor van de "Matex" werden zij van droge kleeren voorzien en daarna naar Rotterdam gebracht. (De Tijd, 25-10-1930).

Motorschuit gezonken. De twee opvarenden gered. Gistermorgen is op de Maas ter hoogte van de "Matex" te Vlaardingen de motorschuit "Maria", geladen met peeën, eigenaars gebr. van Erk te Capelle a/d IJsel, gezonken. De twee opvarenden, die reeds te water lagen, werden gered door de bemanning van de sleepboot "Vrede" van de "Matex" en aan wal gebracht. Door het kantoorpersoneel werden ze van droge kleeren voorzien, waarna beiden naar Rotterdam vertrokken. De motorschuit zal vermoedelijk heden gelicht worden. (RN, 25-10-1930).

23-12-1930 gemeten, 1930 ingeschreven onder nummer R7970. 44,26 m3 waterverplaatsing.
24-1-1934 gemeten, 1934 ingeschreven onder nummer R7970.
20-4-1942 N.V. Mij s.s. "Vrede" geliquideerd. 29-10-1942 overgedragen aan N.V. Nieuwe Matex, in beheer bij N.V. Scheepsbouwwerf "De Nieuwe Maas", Vlaardingen. 1942 brandmerk 6576 B ROTT 1942.
1-5-1943 in beheer bij N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf, Rotterdam.

Directie Nieuwe Matex N.V.,
ROTTERDAM.

Mynheeren,

Hierdoor deelen wy U mede, dat hedenmorgen 11 uur de sleepboot " Vrede " in opdracht van Bauaufsicht (Oberwerftstab, Rotterdam) uit het haventje van de Scheepsbouwwerf " De Nieuwe Maas; door een sleepboot van Wilton Feyenoord is weggehaald, zonder dat een bewys van ontvangst werd afgegeven.

Hoogachtend,
NIEUWE MATEX N.V.
De Directie.

Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf N.V.

8-12-1944 gevorderd door Seetransportnebenstelle, Rotterdam, in opdracht van Bauaufsicht (Oberwerftstad, Rotterdam) door een sleepboot van Wilton uit het haventje van N.V. Scheepsbouwwerf "De Nieuwe Maas" te Vlaardingen.
1945 teruggevonden te Delfzijl.
21-5-1946 herdoopt MABI 12.
26-11-1948 verkocht aan N.V. Motorsleepdienst Mabi, Rotterdam.
1-3-1949 overgedragen aan N.V. Maatschappij Binnenvaart (Motorsleepdienst Mabi), Rotterdam.
1949 verkocht voor sloop. 18-12-1953 doorhaling teboekstelling (gesloopt).

VO.slbt 11 s.s. IRENE 1943-1946 sleepboot
zie lijst sleepboten Phs. van Ommeren SLBT 13, DRECHT (7).



VOslbt 12 s.s. DRECHT (7) 1946-1948 sleepboot zie ZEEBRIEF.VO.SLEEPBOTEN 3
Foto: collectie J.O. Bijl

Brief VO 25-5-1945

Aan den Heer Secretaris der Vakgroep Zeescheepvaart
DEN HAAG
Stationsweg 135

Class. No.	Destin.	Reg. No.
473-2	1	1

Sec/M/CS
---No. CA 62

Hoogedelgestrenge Heer,

Opgave van weggevoerde schepen.

In ons schrijven van 22 Mei, waarin wij opgave van weg-
voerde schepen deden, meldden wij U, dat wij nog enige nadere bijzonder-
heden zouden laten volgen. Wij menen thans het beste te doen, betreffende
de "Frisia" en "Neerlandia" een geheel volledige nieuwe opgave hierbij
in te sluiten, terwijl wij ons voorts veroorloven bij te voegen een opgave
betreffende de "Irene", een stoomsleepboot met zeebrief, toebehorende aan
de onder onze directie staande Nieuwe Matex N.V., alsmede betreffende onze
sleepboot "Drecht". Beide schepen werden indertijd over zee weggevoerd.
De "Drecht" bevindt zich waarschijnlijk in Frankrijk.

Indien U ook omtrent deze laatste twee schepen de gegevens
aan de bevoegde instantie zoudt willen doorgeven, zoudt U ons ten zeerste
verplichten.

U bij voorbaat dankend,

Hoogachtend,

PHS. VAN OMMEREN'S SCHEEPVAARTBEDRIJF N.V.
De Directie: