



ZEEBRIEF.VO

Phs. van Ommeren

SLEEPBOTEN 3



**VOslbt 12 s.s. DRECHT (7)** 1946-1948 sleepboot

Gebouwd 1906, N.V. L. Smit & Zn.'s Scheeps- en Werktuigbouw, Kinderdijk (690)

172 BRT 1 NRT 168 RT under deck.

33,36 (32,37) x 6,48 x 3,86 of 3,91 x 3,800 meter.

Kust- havensleepboot, 51,286 m3 waterverplaatsing. Bandmerk: 861 Z ROTT 1927. 200 ton (kolen)bunkers, 10 kn.

Ketel: 3,80 x 3,10 m., v.o. 152 m2, 11,5 atm., de werf, NK-30.

500 IPK, T 3 cyl, 340, 530 en 880 x 520, 140 omw/min., de werf.

(Foto: NN, collectie N.J. Ouweland, Nationaal Sleepvaartmuseum Maassluis, vertrek uit de Koningin Wilhelminahaven te Vlaardingen).

19-4-1906 dagteekening van de tewaterlating, 28-4-1906 proefvaart en naar Maassluis, 1906 opgeleverd als GOUWZEE aan N.V. L. Smit & Co.'s Sleepdienst, Rotterdam. Kapitein C. Hemmes. Brandmerk 5225 ROTT 1906, roepsein NTVH. Uitgerust met 1 x 2-vuurs Schotse ketel van 3,80 x 3,10 m., v.o. 136 m2, 11,5 kg, de werf (87) NK-06.

Naar men verneemt, zal het aantal sleepboten van den sleepdienst L. Smit & Co. alhier, weder met een 4-tal worden vergroot. De namen der booten, waarvan enkele van 't grootste type zijn, zijn "Zwarte Zee", "Gouwzee", "Rozenburg" en "Mossel". De "Mossel" is uitsluitend bestemd voor den sleepdienst op de haven van Scheveningen en kan door in- en uitpompen van water een verschillenden diepgang bereiken. (RN, 23-1-1906).

Maassluis - Na Zaterdagmiddag (28-4-1906) te hebben geproefstoomd kwam nog dienzelfden middag in onze haven de tweede der nieuw aangebouwde sleepboten de "GOUWZEE" van de firma L. Smit & Co. Het schip, van hetzelfde type als de "Lauwer- en Zuiderzee", is iets kleiner dan genoemde sleepboten. De "Gouwzee" zal voorloopig kapitein C. Hemmes tot gezagvoerder hebben. (RN, dinsdag 1-5-1906).

De Gouwzee is het water tussen het vasteland van Waterland en Marken, een voormalig eiland, thans schiereiland, dat sinds 1957 door middel van een dam met het vasteland is verbonden. Naast Marken liggen ook

de stad Monnickendam en het dorp Volendam aan de Gouwzee. De Gouwzee wordt gekenmerkt door ondiep en helder water. Het is onderdeel van het natuurgebied het Markermeer.



Foto collectie BASM - foto: N. Taylor

30-4-1906 gemonsterd #8 door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: L. Hemmes, Maassluis, 44 jaar, gage f 90, stuurman: H. Valk, Maassluis, 27 jaar, gage f 60, matroos: H. van Mastrigt, Hoek van Holland, 24 jaar, gage f 45, matroos: D. Roedolf, Zwartewaal, 20 jaar, gage f 45, machinist: J. de Knecht, Maassluis, 34, gage f 75, 2e machinist: D.J. van Mourik, Rotterdam, 20 jaar, gage f 60, stoker: A. Flippe, Hellevoetsluis, 20 jaar, gage f 45, stoker: P. Bos, Rotterdam, 25 jaar, gage f 45.

3-5-1906 van Terneuzen naar Emden met een baggermolen.

12-5-1906 Tot gezagvoerder op de sleepboot GOUWZEE is aangesteld W.K. De Meijer, vroeger kapitein op de sleepboot ZEELAND. (RN).

25-5-1906 vanaf Southampton gearriveerd op de Nieuwe Waterweg met het sloopschip ST. MALO. Londen, 25 Mei 1906. Het ijzeren stoomschip SAINT MALO, van de "London and South Western Railway Comp.", groot bruto 318 ton, in 1865 te Glasgow gebouwd, is aan de firma G.B. Pas en Zn. te Slikkerveer verkocht en zal aldaar gesloopt worden. Gistermorgen is het door de sleepboot GOUWZEE van Southampton den Nieuwen Waterweg binnengesleept. (Red. AH, 26-5-1906).

ST. MALO: 8-8-1865 te water, opgeleverd door Aitken & Mansel, Glasgow, Jordanvale Yard (15) als ST. MALO aan London & South Western Railway Company, Southampton. 301 BRT, 210 NRT. 49,10 x 6,76 x 3,69 x . meter. Schroefstoomboot. ON 51287. 100 NHP, C 2cyl Compound, 635 & 1270 x 915, James Aitken & Co., Glasgow. 1873 nieuwe ketel en machine, 90 PK, C2 cyl, 635 & 1270 x 762, Day, Summers & Co., Southampton. 1873: 301 BRT, 171 NRT. 1885 nieuwe ketel. 188-: 309 BRT, 145 NRT. 1889: 304 BRT, 141 NRT. 189-: 325 BRT, 151 NRT. 1899: 318 BRT, 137 NRT. 5-1906 verkocht aan James Power & Co. Niet gevaren voor die eigenaar. 1906 verkocht voor sloop aan G.B. Pas en Zn. te Slikkerveer, 25-5-1906 gearriveerd te Rotterdam met de sleepboot GOUWZEE, gesloopt te Slikkerveer in 1906.

28-5-1906 vanaf Rotterdam te Gravesend.

De sleepboten OOSTZEE en GOUWZEE zijn gisteren (30-5-1906) op de Theems aangekomen om het oude schoolschip SHAFTEsbury van daar naar Nieuwediep te sleepen, waar het gesloopt zal worden. (RN, 31-5-1906). 4-6-1906. Nieuwediep. Heden is alhier aangekomen van Londen, gesleept door de sleepboten OOSTZEE en GOUWZEE, het afgekeurde Engelse oorlogsschip SHAFTEsbury. Het schip is aangekocht door de heren H. Wijker c.s, alhier, en is bestemd voor de sloop. (DS, 5-6-1906).

7-6-1906 vertrokken van Maassluis naar S. Shields voor inbouw van de machine, het bij Vuyk gebouwde schip FAGERSAND, per sleepboot GOUWZEE. (AH, 7-6-1906). 7-6-1906 te South Shields.

20-6-1906 te Grangemouth met 2 bakken vanaf Rotterdam.

30-6-1906. SCHIP GESTRAND. (Maassluis, 30 Juni). Volgens rapport uit Goedereede is vermoedelijk een 4/mast schip gestrand tegen den Ooster met den kop om de Noord. De stoomreddingsboot is naar buiten met de sleepbooten ROZENBURG, OOSTZEE en GOUWZEE. Nadere bijzonderheden ontbreken. (Later bericht). Volgens gerucht zou het schip geankerd liggen. (AH, 30-6-1906).

14-7-1906 vertrokken van Maassluis naar Vlissingen de sleepboten GOUWZEE en PERNIS met s.s. PHECDA. PHECDA: 23-6-1906 te water gelaten, te Vlissingen de machine en ketels ingebouwd, 11-8-1906 opgeleverd door Bonn & Mees, Rotterdam (174) als PHECDA aan Van Nievelt, Goudriaan & Co., Rotterdam. 2.621 BRT, 1.653 NRT, 4.425 DWT. 9 kn. 1.100 IPK, T 3 cyl, 584, 924 & 1575 x 991, N.V. Koninklijke Maatschappij 'De Schelde'. 1912 eigenaar: N.V. Van Nievelt, Goudriaan & Co.'s Stoomvaart Maatschappij, Rotterdam. 1912 eigenaar: N.V. Van Nievelt, Goudriaan & Co.'s. Stoomvaart Mij. 3-1918 te New York overgenomen door U.S. Government, onder U.S. vlag in dienst bij U.S. Shipping Board. 1919 terug bij N.V. Van Nievelt, Goudriaan & Co.'s. Stoomvaart Mij. 1922 verkocht aan Emden Reed. A.G., Hamburg, herdoopt HILDEGARD. 1925 verkocht aan Reed. Frithjof G.m.b.H. Hamburg (Aug. Bolten), herdoopt FRITHJOF. 1926 verkocht aan Seereederei G.m.b.H., Hamburg, herdoopt TAGILA. 1928 verkocht aan Emden Dampferkompagnie A.G., Emden (Wilh. Nübel). 5-1945 aan het einde van de oorlog met schade te Cuxhaven. 17-11-1945 laten zinken in het Skagerrak met een lading gasmunitie.

31-7-1906 gemonsterd #21 door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: L. Hemmes, Maassluis, 44 jaar, gage *f* 90, stuurman: B. 't Hart, Maassluis, 25 jaar, gage *f* 80, matroos: H. Vogelaar, Hellevoetsluis, 21 jaar, gage *f* 45, matroos: J. van der Hoeven, Zwartewaal, 29 jaar, gage *f* 45, kok: M. Hoogvliet, Maassluis, 15 jaar, gage *f* 30, machinist: J. de Knecht, Maassluis, 34, gage *f* 75, 2e machinist: J.A. Klijn, Rotterdam, 22 jaar, gage *f* 60, stoker: A. Krijger, Maassluis, 19 jaar, gage *f* 45, stoker: P. Bos, Rotterdam, 25 jaar, gage *f* 45. Equipage op het te slepen baggermateriaal, runner: W. van der Linden, Maassluis, 31 jaar, P. v.d. Hoek, Maassluis, 34 jaar.

1-8-1906 vertrokken naar Port Said met een perspomp op sleeptouw. 23-8-1906 passage Gibraltar. 24-8-1906 van Gibraltar naar Rotterdam. (De sleep over gegeven).

14-9-1906 gemonsterd #26 door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: J.H. v.d. Hoeven, Maassluis, 34 jaar, gage *f* 80, stuurman: H. Valk, Maassluis, 27 jaar, gage *f* 50, matroos: J. v.d. Hoeven, Zwartewaal, 29 jaar, gage *f* 45, matroos: K. Vogelaar, Hellevoetsluis, 21 jaar, gage *f* 45, kok: H. Bakker, Maassluis, 16 jaar, gage *f* 30, machinist: J. de Knecht, Maassluis, 34 jaar, gage *f* 75, 2e machinist: J.A. Klijn, Rotterdam, 23 jaar, gage *f* 60, stoker: A. Krijger, Maassluis, 19 jaar, gage *f* 45, stoker: A. Flippe, Hellevoetsluis, 21 jaar, gage *f* 45, stoker: P. Bos, Rotterdam, 25 jaar, gage *f* 45.

15-9-1906 van Maassluis om s.s. OSCORNO naar Hamburg te slepen. 17-9-1906 te Hamburg.

27-9-1906 vanaf Rotterdam te Cuxhaven met baggermachine HUMBER.

1-10-1906. Maassluis. Het stoomschip CRANMORE (zie avondblad 29 Sept. 29-9-1906 tijdens slecht zicht bij Maassluis aan de grond gelopen, ROTTERDAM en KATWIJK trokken vergeefs) is hedennacht door de sleepbooten GOUWZEE en ROTTERDAM vlot gesleept en later opgestoomd naar Rotterdam. (AH, 1-10-1906).

CRANMORE, 11-1905 opgeleverd door Richardson, Duck & Co., Stockton (568) als s.s. CRANMORE aan Barnesmore SS. Co. Ltd., Liverpool, in beheer bij W. Johnston & Co. Ltd. 3.157 BRT, 11 kn. ON 120894. 1909 verkocht aan SS. Queensmore Ltd., Liverpool, in beheer bij W. Johnston & Co. Ltd. 1915 verkocht aan Johnston Line Ltd., Liverpool, in beheer bij W. Johnston & Co. Ltd. 1916 in beheer bij Furness, Withy & Co. Ltd. 1921 verkocht aan Stylianos A. Castanos, Chios-Griekenland, herdoopt PELAGIA. 18-11-1933 gearriveerd bij S.A. Cantieri di Portovenere, La Spezia om gesloopt te worden, gesloopt in 1933.

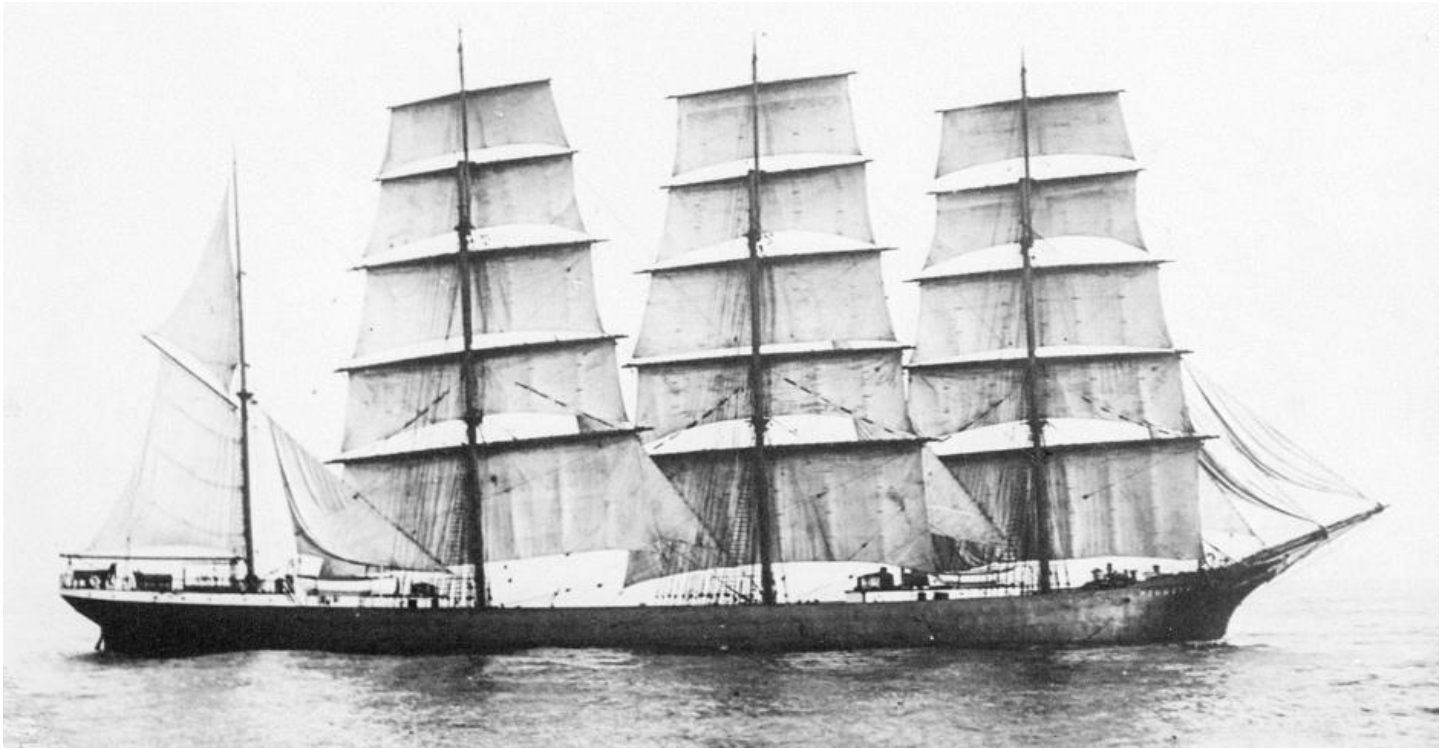
2-10-1906 te anker bij Walmer, Engeland met 2 lichters (No. 13 en No. 14) en een sleepboot (AVON). De sleepboot GOUWZEE met de lichters No. 13 en 14 en het sleepbootje AVON op sleeptouw, ankerde 2 Oct. te Walmer. 3-10-1906 vertrokken van Walmer naar Avonmouth. 4-10-1906 passage Ventnor.

15-10-1906 binnen met s.s. GLENMARK (vanaf Iquique, Chili) bestemd voor de 2e Katendrechtschehaven, geladen met salpeter.

3-11-1906. Rotterdam. Het 4/mast. schip MNEME werd Zaterdag (3-11) weder door de sleepboot GOUWZEE' opgepikt en op sleeptouw genomen. Toen men op ongeveer 8 mijl N.W. van het Maasvuurschip was gekomen, begon het te regenen en de wind op te zetten. De gezagvoerder Petersen liet toen weder losgooien, zette zeil en koerste N.W. De sleepboot is nog tot op ongeveer 60 mijl N.W. van voornoemd vuurschip bij de bark gebleven en toen naar den Waterweg gestoomd. Morgenochtend gaat de sleepboot ZWARTE ZEE naar buiten om het schip op te sporen. (AH, 6-11-1906).

(Rotterdam, 6 Nov.) Het schip MNEME (zie vorig Avondblad) is door de sleepboot ZWARTE ZEE den Nieuwen Waterweg binnengebracht en door de sleepbooten GOUWZEE en ROZENBURG naar Rotterdam opgesleept. (AH, 7-11-1906).

Zoals bekend had de MNEME in de Noordzee hevig stormweer en werd het schip, na tweemaal op sleeptouw geweest te zijn door de sleepboot GOUWZEE, ten laatste den Nieuwen Waterweg binnengebracht door de ter opsporing uitgelopen sleepboot ZWARTE ZEE. (NvhN, 22-11-1906).



NMEME: 31-1-1903 te water gelaten bij John Reid, Whiteinch, Glasgow, Jordanvale Yard (327), 1903 opgeleverd als NMEME aan Wencke & Son, Duitsland. 4-mast bark. 2.456 BRT. 1906 verkocht aan Laeisz, Hamburg. 1908 herdoopt POMMERN. 1921 naar Griekenland als compensatie voor de oorlog. 1923 verkocht aan Gustaf Erikson. 1953 verkocht aan de stad Mariehamn als museumschip. 1987 in dok bij Finnboda Varf, Stockholm. 1996 in dok bij Beckholmen G5 dockan GV-Varv Stockholm. 2001-2004 diverse dokbeurten bij Algots Varv ASCE Ab Ltd., Mariehamn. 2007-2008 in dok bij Algots Varv ASCE Ab Ltd en gerenoveerd bij Stockholms reparationsvarv AB. (Foto POMMERN: clydeships.co.uk).

### **Een gevaarvolle reis.**

De Duitse stalen viermastbark MNEME, vóór enkele dagen van Tocopilla te Rotterdam aangekomen, heeft haar deel gehad van de ijsmoeilijkheden bij Kaap Hoorn. Kapitein Petersen rapporteert daaromtrent het volgende: Voor matigen N.N.O. wind en volle zeilen oostwaarts sturend, zagen wij 10 Augustus, des avonds half elf, den eersten ijsberg. Hij was ongeveer drie kwartier te zien eer hij achteruit weer verdween. 17 Augustus, des nachts 1 uur zagen wij aan bakboord twee ijsbergen en om half twee hadden wij een grooten berg recht vooruit. Wij hielden onmiddellijk af en kwamen daarbij bijna in botsing met twee ijsbrokken, welke 2 meter hoog en ongeveer zoo groot waren als het schip. Daar het thans nevelachtig werd minderden wij met beide wachten snel zeil en passeerden veel klein ijs, benevens eenige gevaarlijke groote brokken.

Om halfzeven, bij 't aanbreken van den dag, hadden wij drie ijsbergen dicht onder lij en legden het schip over stuurboordshalzen noordwaarts. Steeds kwamen nu op onze N.W. koers weer ijsbergen in 't gezicht en's middags telden wij er elf. Onmiddellijk daarna -werd het dik van sneeuw en regen, waardoor het ijsgevaar veel grooter werd. 's Namiddags 2 uur bemerkten wij dichtbij vooruit een ongeveer 150 meter langen berg en om 3 uur een zeer grooten, ongeveer een halve zeemijl langen en 30 meter hoogen berg, eveneens dichtbij vooruit aan stuurboord. Om 8. uur 's avonds ontgingen wij slechts ternauwernood een aanvaring met een ongeveer 40 vierkanten meter groot en 2 meter uit het water stekend ijsblok, 's Avonds 9 uur vernamen wij een verdacht geraas, dat nu eens luid, dan minder luid te hooren was. Ik was mij het gevaar, waarin wij ons bevonden, ten volle bewust en hield het schip voortdurend in een toestand om zoo goed en snel mogelijk te kunnen manoeuvreeren. Het roer werd door twee man bediend; of een der stuurlieden, of ikzelf was op den bak naast den uitkijk om de noodige koersveranderingen van daar uit zoo vlug mogelijk te bewerken. Behalve veel klein ijs werden voortdurend vele gevaarlijke groote stukken ijs gepasseerd, waarvoor wij echter steeds tijdig konden uitwijken, doordat het schip, ofschoon slechts weinig vaart makend, toch uitstekend naar 't roer luisterde. Het onheilspellend geraas bleef onafgebroken hoorbaar, zonder dat wij konden vaststellen, wat het was; het scheen uit verschillende richtingen te komen. Om half twaalf zag ik plotseling, van den bak af, recht vooruit, een grauwen wand uit de duisternis te voorschijn komen en het onmiddellijk voor hard opgedraaid roer afhouden. Terwijl dit gebeurde kwamen vele groote ijsbrokken en drie bergen voor den boeg, waaraan wij als 't ware rakelings voorbijgleden. Als wij van den een vrij waren, was reeds toen andere in gevaarlijke nabijheid. Het geraas hoorden wij nu in onze onmiddellijke nabijheid; het werd, naar wij konden vaststellen, veroorzaakt door de branding tegen den eerst gezienen grooten ijsmuur. Rondom ons heen hoorden wij een sterk geruisen van water, veel gelijkende op een kabbelenden stroom; nu en dan vernamen wij een geluid als van een groot voorwerp, dat van een hoogte in het water stort. Hoe wij uit al deze gevaren zonder schade bevrijd werden, weet God alleen. De nacht was niet alleen donker en zonder maanlicht, doch bovendien was het dik van sneeuw en regen. Wegens de langzaam smeltende sneeuwmassa aan dek konden wij door de gladheid daarop nauwelijks vooruitkomen. Gelukkig was de wind slechts matig en ten laatste flauw, want als bij krachtigen wind groote

witschuimende golven ontstaan, kan trots den besten uitkijk het kleine, gevaarlijke ijs niet vroeg genoeg gezien worden. Tot des ochtends half vier hoorden wij nog altijd het geraas en bij de poging op noordelijken koers af te loeven nam het snel toe, zoodat tot des morgens half zes westelijk gehouden werd. Tot dat uur passeerden wij nog steeds klein ijs en vele gevaarlijke groote stukken. Om half zeven, bij het aanbreken van den dag, zagen wij geweldige ijsmassa's, op een kust gelijkend, tusschen N.O. door O. naar Z., bijna zonder openingen. In alle richtingen was het gezicht slecht, zoodat niet uitgemaakt kon worden hoe het er daar uitzag. Des middags., op 54 gr. 36 min. Z.Br. en 62 gr. 30 min. W. L, klaarde de tot dien tijd rondom dikke lucht op en zagen wij in het Oosten nog een grooten berg. Ik besloot toen de iets langere route westelijk van de Falkslandseilanden te nemen om schip en bemanning voor schade en onheil te behoeden. Zooals bekend had de MNEME in de Noordzee hevig stormweer en werd het schip, na tweemaal op sleeptouw geweest te zijn door de sleepboot "Gouwzee", ten laatste den Nieuwen Waterweg binnengebracht door de ter opsporing uitgelopen sleepboot "Zwarte Zee". Dus wel een reis om te onthouden! (NvhN, 22-11-1906).

7-11-1906 de GOUWZEE, passage Delfzijl naar Emden. 7-11-1906 op de rede van Delfzijl met een zuiger. 8-11-1906 vertrokken van Delfzijl. 9-11-1906 vertrokken van Emden naar Dordrecht met een zuiger.

4-12-1906, Rotterdam. Met het in het dok brengen van het 4/m. schip ATLANTINUE te Shields, werd de sleepboot OOSTZEE in de kolenbunker aangevaren door de GOUWZEE, ten gevolg waarvan de OOSTZEE een gat kreeg onder de waterlijn, van twee voet hoog en een Eng. duim breed, terwijl de GOUWZEE aan het voorschip licht werd beschadigd. Beide booten zijn ter herstelling der schade in Smith's Dock opgenomen. (AH, 5-12-1906).

13-12-1906 te IJmuiden om te schuilen tijdens een reis van Rotterdam naar Bremen met 2 lichters.

13-12-1906, IJMUIDEN, Wind West Storm. De loodskotters zijn binnen. De stoomloodsboot doet dienst. De uitgaande stoomschepen Betsy Anna, Stella, Chiristian Horna en Beijerland hebben vastgemaakt. Het stoomschip Cousins Arbib, van Rotterdam naar Barry, is hier binnengekomen als bijligger met verlies van ankers en kettingen. De sleepboot GOUWZEE, van Rotterdam naar Bremen met twee lichters, liep hier schutzoekend binnen. (RN, 14-12-1906). 15-12-1906 vertrokken naar Bremen. 20-12-1906 van Hamburg naar Rotterdam met de perspomp HUMBER. 22-12-1906 te Rotterdam.

29-12-1906 aangebrachte verandering op de monsterrol. Schipper: H.J. v.d. Hoeven, stuurman: H. van Dijk, Hellevoetsluis, 27 jaar, gage *f* 80. Stuurman P. Brouwer afgeschreven van de monsterrol.

3-1-1907 slb. GOUWZEE te Cuxhaven met op sleeptouw VIDONIA, Voss vanaf Rotterdam. 3-1-1907 te Hamburg met VIDONIA.

22-1-1907 De IRMA is gisterenavond door de sleepbooten GOUWZEE, WODAN, ROTTERDAM en PERNIS vlot gebracht en met eigen kracht binnengekomen en opgestoomd naar Rotterdam. (NvdD, 23-1-1907).

21-1-1907 Maassluis. Het Zweedsche s.s. IRMA, van Castro Alen met ijzererts n. Rotterdam, is tegen de Hinderrribben gestrand. Sleepbooten zijn in de nabijheid. 22 dito. De IRMA is gisterenavond door de sleepbooten GOUWZEE, WODAN, ROTTERDAM en PERNIS vlot gebracht en met eigen kracht binnengekomen en opgestoomd n. Rotterdam. (Nieuws vd Dag, 23-1-1907).

30-1-1907 Het uitgaande stoomschip Probus is bij het ten anker komen tusschen Maassluis en Vlaardingen aan den Zuid wal aan den grond geraakt. - 31-1-1907 De PROBUS is vlot gekomen. (NvdD, 1-2-1907).

31-1-1907 samen met de sleepboot ZUIDERZEE het s.s. PROBUS vlot gebracht.

Het stoomschip PROBUS is hedenmorgen vlot gekomen met assistentie van de sleepbooten ZUIDERZEE en GOUWZEE. (Courant, 1-2-1907).

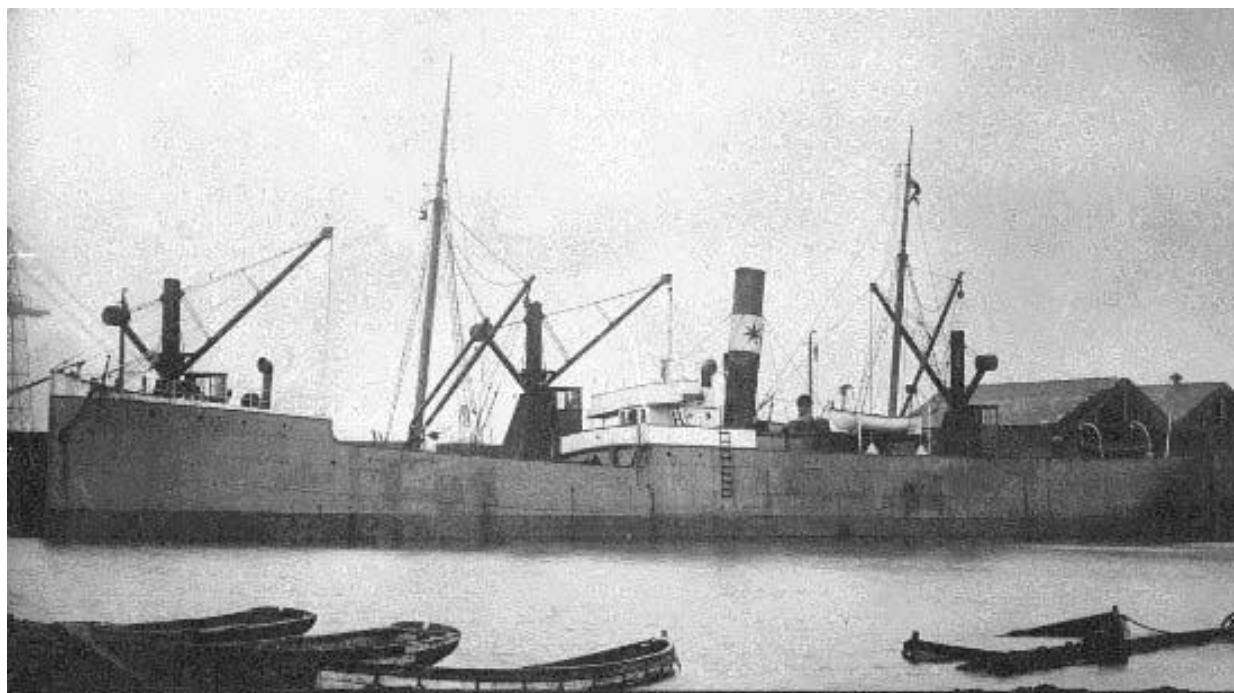
PROBUS: 10-1884 opgeleverd door J.L. Thompson & Sons, Sunderland (204) als TUDOR PRINCE aan Prince SS. Co. Ltd., Newcastle, in beheer bij J. Knott. IJzeren vrachtschip. 1.460 BRT. 2 cyl, Compound Machine. 1895 verkocht aan Prince Line Ltd., Newcastle, in beheer bij J. Knott. 1901 verkocht aan Ångfartygs A/B Probus Stockholm, in beheer bij G. Lavén, herdoopt PROBUS. 1907 verkocht aan Rederi A/B Hafvet, in beheer bij G. Lavén. 1909 verkocht aan Rederi A/B Roslagen, Stockholm, in beheer bij C.G. Thulin, herdoopt ROSLAGEN.

1915 verkocht aan Rederi A/B Ljungan, Stockholm, in beheer bij J. Öberg. 1919 verkocht aan Rederi A/B Ljungan, Stockholm, in beheer bij Birger Carlsson. 1920 verkocht aan Rederi A/B Fortuna, Helsingborg, in beheer bij Anders Nilsson. 1922 verkocht aan Rederi A/B Caledonia, Zweden, in beheer bij Anders Nilsson. 1935 verkocht aan G. Roosve, Tallinn, herdoopt TÖNU. 1938 verkocht aan G. Roosve & others, Tallinn. 6-1940 in de Baltic overgenomen door U.S.S.R. 1940 in dienst van Estonskoye Gosudarstvyennoye Morskoye Parokhodstvo, Tallinn, vlag: U.S.S.R. 11-10-1941 bij Leningrad tot zinken gebracht door de Duitse vliegtuigen. Gelicht en gerepareerd, 6-1946 varend onder de U.S.S.R. vlag. 1949 (of eerder) uit het Soviet Register.

3-1-1907 van Rotterdam te Cuxhaven met JAN VIDONIA, Voss. 3-1-1907 te Hamburg met JAN VIDONIA, Hansen.

9-2-1907 Zaterdagmorgen om 4 uur/is vlak bij de kust bij hoofd 19 van Delfland bij dikken mist de Engelsche vrachtboot MINNIE gestrand. Door werklieden die aan het strand werkten, werd de stranding opgemerkt. Zij konden alleen zien, dat de boot waarschijnlijk een vrachtboot was met een gelen schoorsteen. De sleepbooten GOUWZEE, ROZENBURG en KIJKDUIN vertrokken ter assistentie en de reddingsboot van Ter Heyde ging in zee,

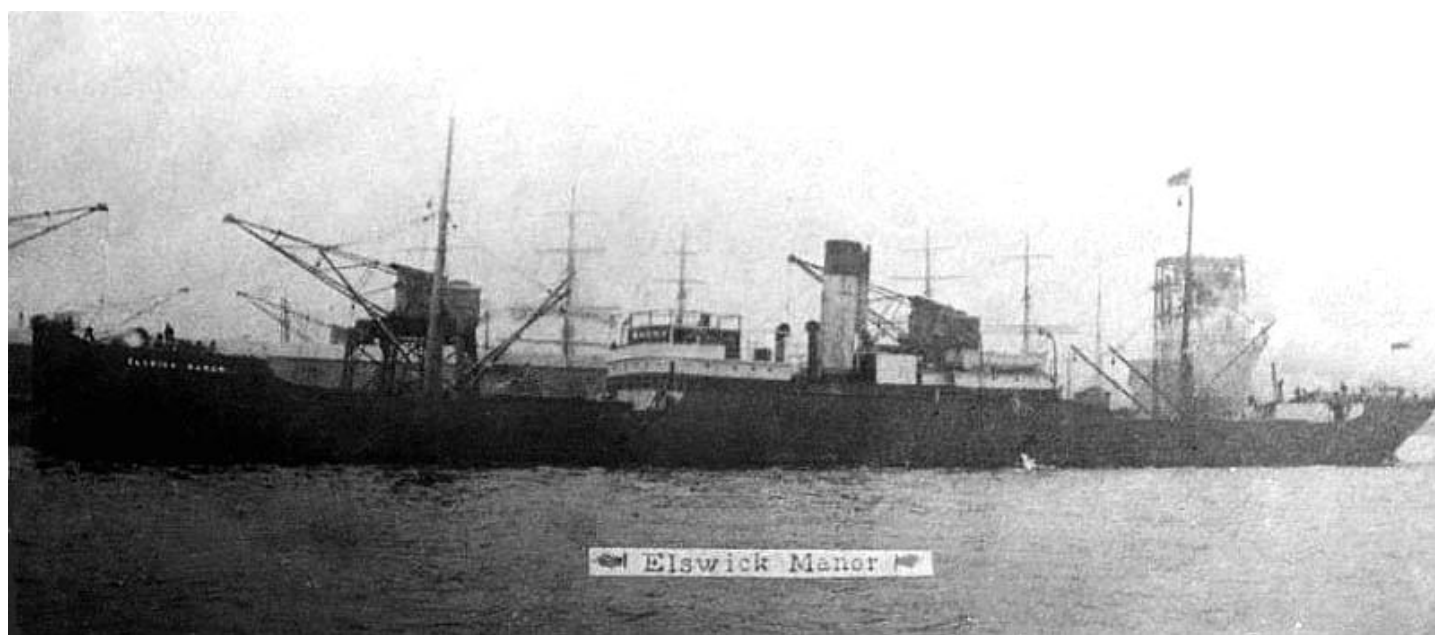
doch kon door den mist van het schip niets ontdekken. Later is de boot met behulp der sleepbooten afgebracht. (RN, 12-2-1907).



MINNIE, 7-1901 opgeleverd door Fevigs Jernskibsbyg., Fevig (31) als MINNIE aan Minnie SS. Co. Ltd., West Hartlepool, in beheer bij E.A. Casper & Co. 1.246 BRT. 1914 verkocht aan D/S A/S Minnie, Kopenhagen, in beheer bij Holm & Wonsild, herdoopt ALLIE. 1915 verkocht aan Dampskibsselsk af 1915, Kopenhagen, in beheer bij Suenson & Jespersen, herdoopt DANEVANG. 9-8-1916 tijdens een reis van Karlsberg naar Hull met hout, tot zinken gebracht door de Duitse onderzeeër UB 37 (Hans Valentiner) op 60 mijl ten oosten van Longstone in positie 55.45 NB. en 00.14 OL. (Foto DANEVANG, Photo courtesy of Danish Maritime Museum, Elsinore).

13-2-1907, Brouwershaven. Het stoomschip EASTCHEAP, is hedenmiddag vlot gesleept door de sleepbooten WODAN en GOUWZEE en onder eigen kracht naar Terneuzen vertrokken. (NvdD, 15-2-1907).

EASTCHEAP, 11-1900 opgeleverd door Mackie & Thomson, Glasgow (259) als EASTCHEAP aan F.S. Holland, Londen. 1.229 BRT. 1909 verkocht aan Essex S.S. Co. Ltd., Londen, in beheer bij H. Meldrum & Co., Londen. 1911 verkocht aan Rederi A/B Neptunus, Helsingborg, in beheer bij W. Wingårdh, herdoopt NEREUS. 25-12-1915 tijdens een reis van Boston, Lincs. naar Kopenhagen, geladen met olie, op een mijn gelopen en gezonken in positie 53.39 NB. 01.17 OL.



18-2-1907 Het van Baltimore binnenkomende stoomschip ELSWICK MANOR is, doordien het uit het roer liep, even boven Maassluis aan de Noordwal aan den grond gevaren. De sleepbooten GOUWZEE, ROZENBURG en PERNIS trokken tot dusver aan het schip tevergeefs. (RN, 19-2-1907).

18-2-1907 Het stoomschip ELSWICK MANOR is door de sleepbooten GOUWZEE, ROZENBURG en PERNIS vlot gesleept en opgestoomd naar Rotterdam. (NvdD, 20-2-1907).

ELSWICK MANOR, 2-1901 opgeleverd door R. Stephenson & Co. Ltd., Newcastle (64) als ELSWICK MANOR aan Elswick Steam Shipping Co. Ltd., Newcastle, in beheer bij Weidner, Hopkins & Co. Ltd., Newcastle. 3.942 BRT. 8,8 kn. 8-2-1916 tijdens een reis van Baltimore naar Hull, geladen met gerst, op een mijn gelopen, bij Yarmouth op het strand gezet, later vlot gebracht en de schade gerepareerd, de mijn is gelegd door de Duitse onderzeeër UC 7 (Franz Wäger). 19-4-1917 tijdens een reis van de Tyne naar Napels, geladen met kolen, getorpedeerd door de Duitse onderzeeër U 84 (Walter Roehr) op 180 mijl ten westen van Ouessant en gezonken. (Photo courtesy of Clive Ketley).

## BERLIN



Stormachtig zeelandschap bij het Noorderhoofd van de Nieuwe Waterweg. Toen de Harwichboot BERLIN in moeilijkheden raakte, hielp prins Hendrik bij het reddingswerk. Vervaardigingsjaar: februari 1907. Collectie: Prentbriefkaarten van het Nederlandse vorstenhuis. (Geheugen van Nederland).

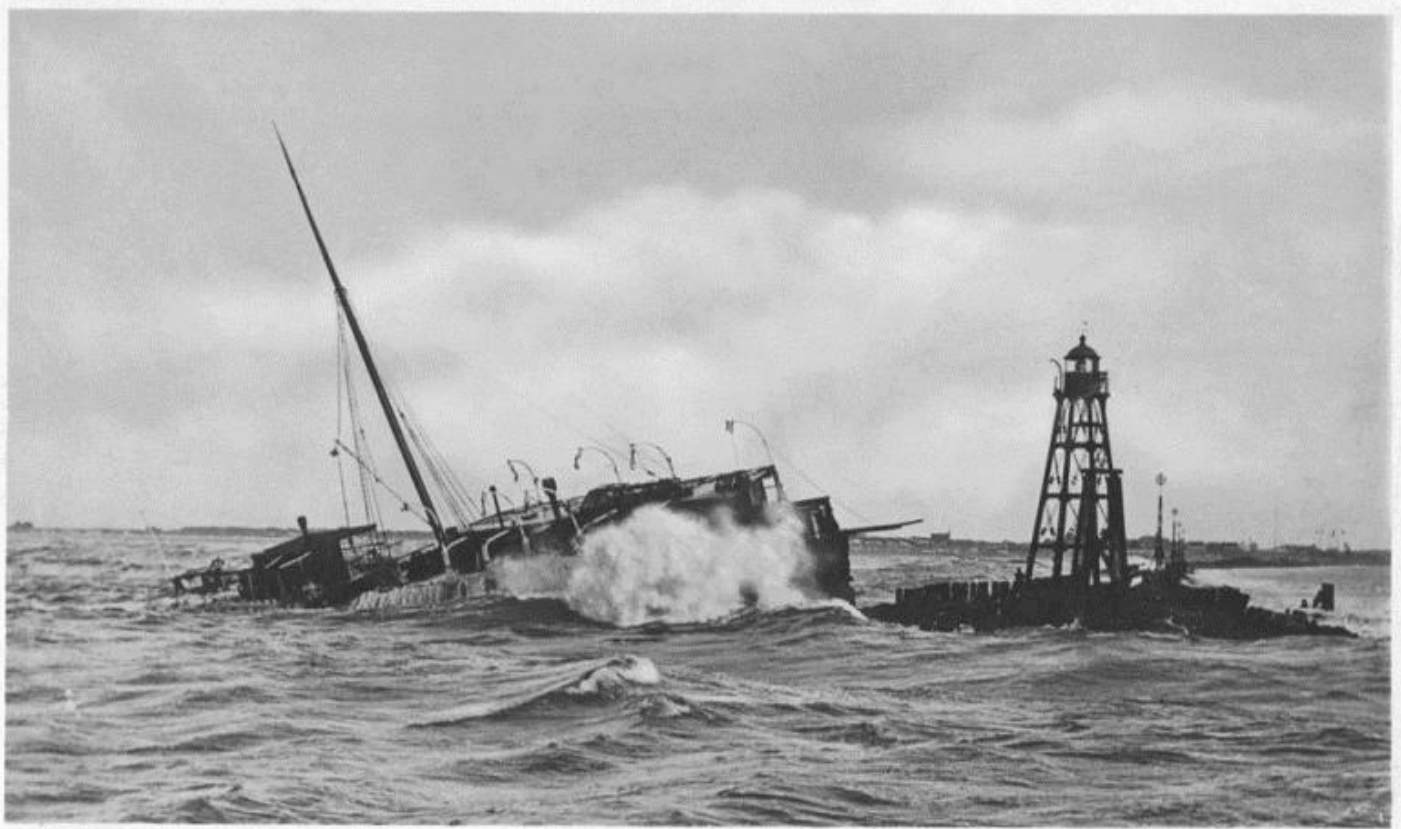
21-2-1907 Rotterdam. De Harwichboot BERLIN, om halfzes te Hoek-van-Holland binnenkomend, is bij de Noorderpier door den storm gestrand en in tweeën gebroken. Het voorschip zonk weg in den Nieuwen Waterweg en verdween om 9 uur geheel in de diepte, een groot aantal menschen medesleurend. Lijken zijn reeds opgevischt en aangebracht. Het achterschip zit nog vast. De toestand der zich daarop bevindende personen is hachelijk. De reddingsboot wordt door de hoge zeeën teruggeworpen. Rotterdam, (2e telegram). Volgens bericht uit Hoek van Holland bevonden er zich aan boord 120 passagiers en 60 man équipage, volgens bericht uit Londen zijn deze cijfers 91 en 50. Voorloopig is nog geen zekerheid te krijgen, daar een passagierslijst voor deze booten niet gehouden wordt. Twee personen zijn levend gered door de stoomreddingsboot "President van Heel", waarvan de eene, de tweede stuurman, bewusteloos in het "American-hotel" aan den Hoek is opgenomen. Door de sleepbooten ROZENBURG en GOUWZEE zijn 25 man aangebracht. De mail, die zich aan boord bevond, is geheel verloren. De equipage bestond geheel uit Engelschen, terwijl ook het grootste deel der passagiers Engelschen waren. De positie van het achterschip is nog onveranderd. Voortdurend slaan hoge zeeën er over heen, maar toch ziet men nog enkele personen aan boord. Zoolang de zee zoo woelig blijft is redding onmogelijk. Wordt het weer echter iets kalmer en zakt het water, dan kunnen de schipbreukelingen te voet over de Noorderpier het land bereiken. Het ongeluk is waarschijnlijk te wijten aan een defect in de machinekamer, of aan het onklaar worden der stuurketting. De breuk heeft plaats gehad tusschen de beide schoorsteenen, ter hoogte van de machinekamer. (Arnhemsche courant, 21-02-1907. Foto onder: kustverlichtingsmuseumhoekvan-holland.nl).



Rotterdamse Scheepvaartboekhandel

Schiehaven 15 in Rotterdam

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



PHILCO SERIES. 3333 C.

WRECK OF THE BERLIN.

#### **SCHEEPSRAMP AAN DEN HOEK VAN HOLLAND.** De Geredden.

Over het algemeen maken de levend geredden het vrij wel. Kapitein Parkinson kon Zaterdag zelfs naar Amsterdam vertrekken evenals een der mannen van de equipage.

Des ochtends kwam Prins Hendrik in het hotel Amerika, waar hij niet de grootste belangstelling informeerde naar den toestand der verpleegden en zich vervolgens met verscheidene verpleegden onderhield, wier toestand het gunstigst was. Bij zijn vertrek drong de Prins er bij den hotelhouder op aan, dat men vooral zorgen zou, dat de verpleegden rust genoten, zoodat het bezoek zoo veel mogelijk beperkt zou worden. Als een gevolg daarvan wordt thans aan alle bezoekers, die niet bepaald bevoegd zijn, de toegang geweigerd.

Het plan was, dal de Prins met de "Wodan" mee zou gaan, om tegenwoordig te zijn bij het afhalen der lijken. Hiervan werd echter afgezien, zoodat de Prins van deze sinistere taak geen getuige is geweest. Z.K.H. begaf zich vervolgens naar de pier, vergezeld door den burgemeester en vertrok daarop, onder levendige toejuichingen der omstanders, per automobiel naar Den Haag. Een der verpleegden, de Franschman Jaboulet, wiens vader afgevaardigde was, werd door bemiddeling van den Franschen Gezant uit het "Hotel Amerika" per draagbaar naar het huis van den pastoor in het dorp vervoerd, waar hij wordt verpleegd, omdat zijn toestand vooral rust vereischt.

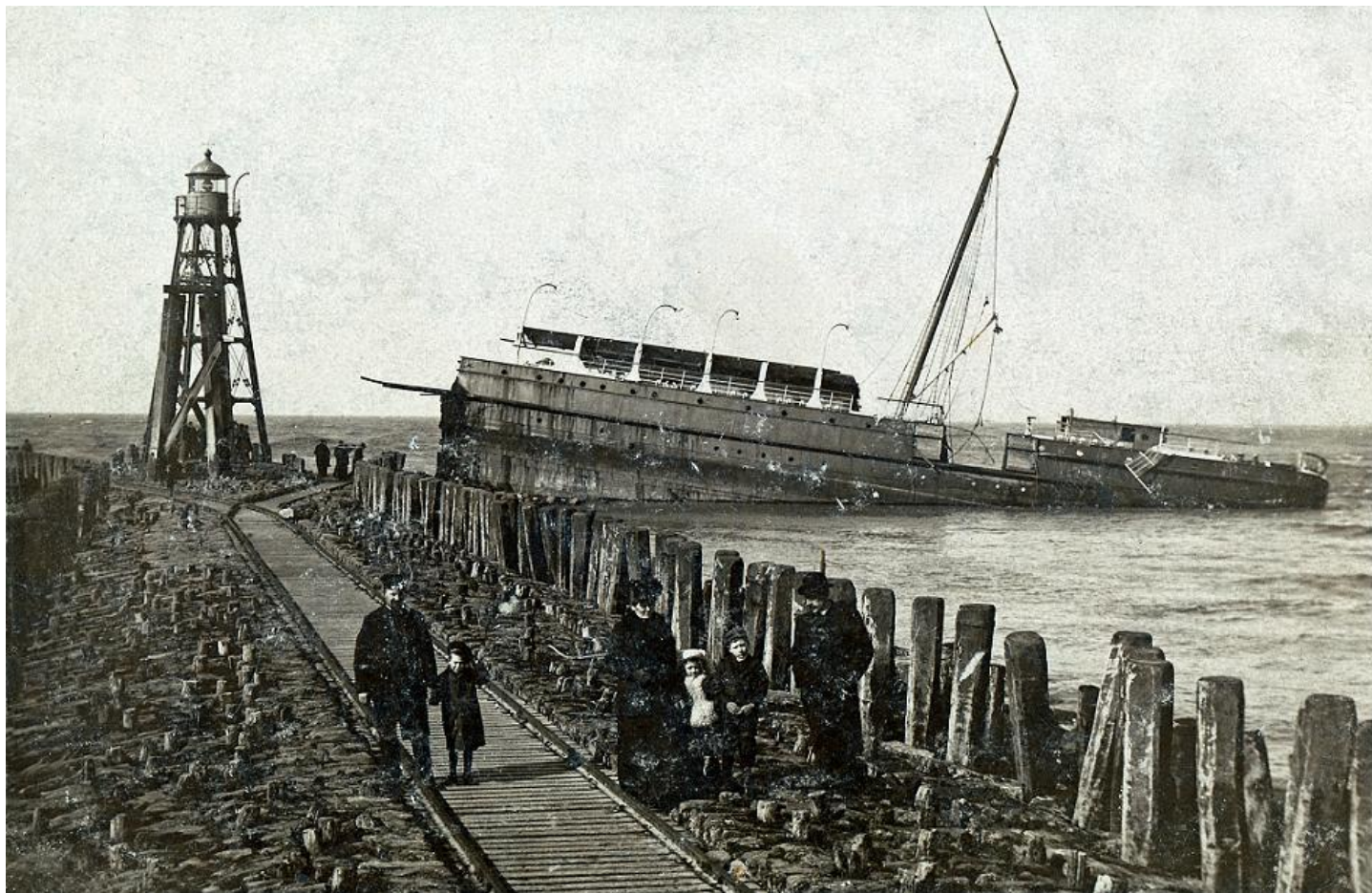
#### Lijken van het wrak.

De sleepboot de GOUWZEE vertrok met den Commissaris der Koningin in de provincie Zuid- Holland, den burgemeester van 's-Gravenzande, den inspecteur der volksgezondheid dr Den Houter, eenige leden van het parket te Rotterdam, dr. Vogels en drie pleegzusters aan boord, die zouden trachten de lijken te halen van het wrak. Aan boord waren de noodige verband- en ontsmettingsmiddelen meegenomen. Maar terwijl de GOUWZEE vertrok, had de Reddingmaatschappij een wagen van den Waterstaat over de pier naar het wrak gezonden. Enkele mannen van de Great-Eastern waren langs een ladder naar boven geklauterd en nu werden de lijken met touwen afgeviert en op de trolley geladen. Een rijksveldwachter vertegenwoordigde bij het ontladen de overheid. Vijftien lijken werden van het wrak gebracht. Men vermoedt, dat er zich in den scheepsromp — onder water — nog wel meer bevinden, doch deze kon men nog niet bereiken. Op de trolley werd de droeve last naar den wal gereden, waarbij op de pier soldaten moesten worden gerequireerd om het publiek terug te drijven. De lijken werden overgebracht naar de lijkenloods, waar ze werden gewasschen, ontdaan van brieven en waarden en vervolgens ingespeld in witte lakens, gelijk de andere. Het lijk van het kleine jongetje is weg. De vader kwam over om bij de begrafenis op 's-Gravezande tegenwoordig te zijn. ".Gekniel bij de eenvoudige katafalk, waar het lijk van het kind was neergelegd, aldus verhaalt de berichtgever van het "Handelsblad", heeft de rampzalige man liggen snikken, liggen bidden om vergiffenis en weer liggen snikken, dat het zelfs ons verslaggevers, och, ja wij ompantseren ons in ons, vak tegen sentimentsweekheden, te vreeselijk werd om aan te hooren. Nu ligt een ander kinderlijkje naast dat van de volwassenen, het is dat van het meisje Wennberg, gestorven op moeders schoot. Moeder wou bet lijkje wel meenemen, toen ze vannacht werd gered. Maar het kon niet. "Geen levens met levens koopen" is de wet der redders en de levenden eerst"; de dooden, hoe dierbaar ook, later".

Heden worden de meeste lijken voor zoover zij herkend zijn en niet naar elders vervoerd moeten worden, te 's-Gravezande begraven, de lijken der leden van de bemanning zijn gisteren naar Engeland overgebracht. De nog



niet herkende lijken zijn gefotografeerd, en zullen eveneens, met het oog op de eisen der hygiëne, heden of morgen begraven worden. (De Tijd, 25-02-1907).



Het wrak van de veerboot BERLIN

Op 21 februari 1906 arriveerde de 24 jaar oude dokter Salomon Diamant te Hoek van Holland. Hij was net afgestudeerd en wel aan de Universiteit van Amsterdam. Hij betrok een woning aan de Rietdijkstraat 76. Kort na zijn vestiging, op 19 november 1906, trouwde hij te Amsterdam met Maartje Pauline de Vries (Martha). Op 7 februari 1908 werd hun dochter Cato Paulina Martha geboren.

Hij zou vier jaar in Hoek van Holland blijven wonen en werken en richtte een bloeiende huisartsenpraktijk op. Hij werd bekend door zijn grote inzet en hulp aan de weinige overlevende van de ramp met het ss. Berlin op 21 februari 1907.

De woning van dokter Diamant lag in hetzelfde rijtje als Hotel Amerika. Het was een dubbel pand waarin woning, praktijk en apotheek waren gevestigd. Naast het pand bevond zich een lange open gang, tussen twee woningen, waar zich achterin de apotheek bevond. Die gang kon worden gesloten met een dubbele deur. Voor, in die tussengang, stond het koetsje van de dokter gestald. Men betrad de woning door een grote vestibule waarna men via een brede trap op de eerste verdieping in de woonkamer kwam. Via een brede overloop kwam men vervolgens aan de achterzijde bij een slaapkamer met balkon. Verder was er een lange zijgang die naar de keuken leidde. In die gang was een diepe kast. Op de tweede etage waren aan de achterzijde twee slaapkamers, een grote overloop en aan de voorzijde een heel grote slaapkamer. Het huis had een plat dak.

Kort nadat de dokter met zijn werkzaamheden was begonnen waarschuwde een aantal patiënten hem dat er met regelmaat scheepsstrandingen plaats vonden bij Hoek van Holland. Hoe waar deze waarschuwingen waren bleek al na één jaar. In de nacht van 21 februari 1907 te 06.00 uur, tijdens hevige noordwester storm en sneeuwjacht, liep de veerboot uit Harwich het s.s. Berlin op de kop van de Noorderpier. Van de 144 opvarenden overleefde 129 personen de scheepsramp niet. Aan boord waren veel passagiers met de Duitse nationaliteit, onder andere een bekend operagezelschap.

Dokter Diamant was die ochtend al vroeg op pad. Hij was om vijf uur bij een patiënt geweest en was onderweg naar huis, toen hij hoorde dat de Harwichboot nog niet binnen was. Dat was ongewoon want de veerboot was altijd op tijd. Kort daarna hoorde hij dat de Berlin op de pier zat en kon de dokter direct aan de slag. De eerste lijken spoelde al snel aan. De grote loods van de Holland Amerika Lijn werd ingericht als mortuarium. Hier werden de lichamen van de omgekomen opvarenden opgebaard.

Dokter Diamant richtte onmiddellijk een noodhospitaal in, in hotel Amerika. Hier werden de overlevenden naar toe gebracht en werden zij met grote inzet door hem, samen met zijn vrouw en andere bewoners van de Hoek opgevangen en medisch verzorgd. Ook werd onder zijn leiding kleding en dekens ingezameld onder de bewoners van Hoek van Holland. De zeven mannen en zes vrouwen werden ondergebracht in vier grote kamers op de eerste verdieping van het hotel. Hier werden zij verpleegd door dokter Diamant samen met artsen en verpleegsters uit 's-Gravenzande, Rotterdam en hospitaalsoldaten uit het pantserfort te Hoek van Holland. Mevrouw Diamant

waakte als een moederkloek over de patiënten en op advies van Z.K.H. Prins Hendrik werden de vele journalisten door haar geweerd uit die kamers. Op zijn gezag werden er soldaten van de pantserfortartillerie voor het hotel op wacht gezet.

In juli 1907 werd dokter Diamant voor zijn inzet tijdens de ramp met het s.s. Berlin benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau. In 1908 ontving hij voor zijn inzet tijdens de ramp van de Duitse Regering een hoge Duitse onderscheiding. (Bron en foto's: historischhoekvanholland.nl).



BERLIN: 1894 opgeleverd door Earle's SB. & Eng. Co. Ltd., Hull (379) als BERLIN aan Great Eastern Railway Company, Harwich. 1.745 BRT, 17 kn. 2 x T.E.M. 21-2-1907 tijdens een reis van Harwich naar Hoek van Holland op de Noorderpier gelopen en vergaan, 128 van de 144 opvarenden kwamen daarbij om het leven. (Foto: Collectie Spaarnestad. Scheepsramp met de SS Berlin bij Hoek van Holland, 1907. Het in stukken gebroken schip ligt half gezonken bij een pier of strekdam met lichtopstand. Foto/kaart: wikipedia).

19-3-1907 gemonsterd #7 door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: J.H. v.h. Hoeven, Maassluis, 35 jaar, gage f 80, stuurman: H. Valk, Maassluis, 28 jaar, gage f 55, matroos: J. v.d. Hoeven, Zwartewaal, 30 jaar, gage f 45, matroos: K. Vogelaar, Hellevoetsluis, 22 jaar, gage f 45, kok: G.A. Gerdes, Maassluis, 16 jaar, gage f 30, machinist: J. de Knecht, Maassluis, 35 jaar, gage f 75, stoker: H. de Koning, Vlaardingen, 18 jaar, gage f 45, stoker: C. Weesie, Brielle, 18 jaar, gage f 45, stoker: C. v.d. Hoeven, Maassluis, 20 jaar, gage f 45.

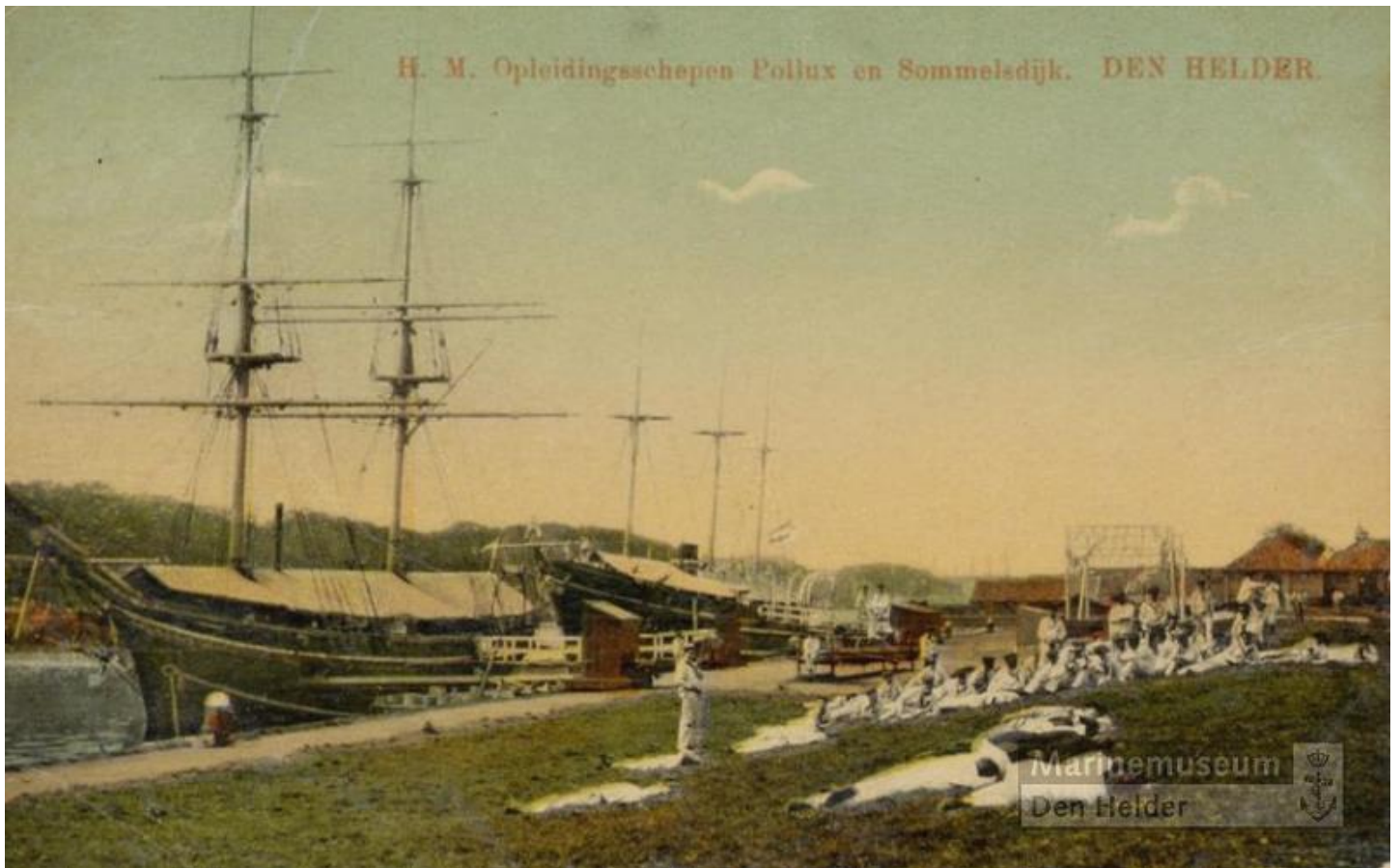
21-3-1907 te IJmuiden. 21-3-1907 van IJmuiden met n.p. VIOLET naar Hamburg.

23-3-1907. Hamburg. De hedenmorgen van IJmuiden alhier aangekomen schoener Violet gesleept door de Nederlandsche sleepboot Gouwzee, is in de Kirchenpauerhafen met een bovenlandsche kaan in aanvaring geweest. Van de kaan is o. a. de kraanbalk gebroken. Do Violet beliep schade beneden de waterlijn en maakt water. Het schip kan echter lens gehouden worden. (RN, 27-3-1907).

5-4-1907 te IJmuiden vanaf Hellevoetsluis met het instructievaartuig H.M.S. POLLUX.

Hr.Ms. opleidingsschip POLLUX (1888-1912). Het zeilschip deed voornamelijk dienst als instructievaartuig voor jongens en matrozen. Na uitdienststelling in 1912 ingericht voor opleiding van matrozen ter koopvaardij (tot 1941). (Kaart: maritiemdigitaal.nl/marinemuseum).





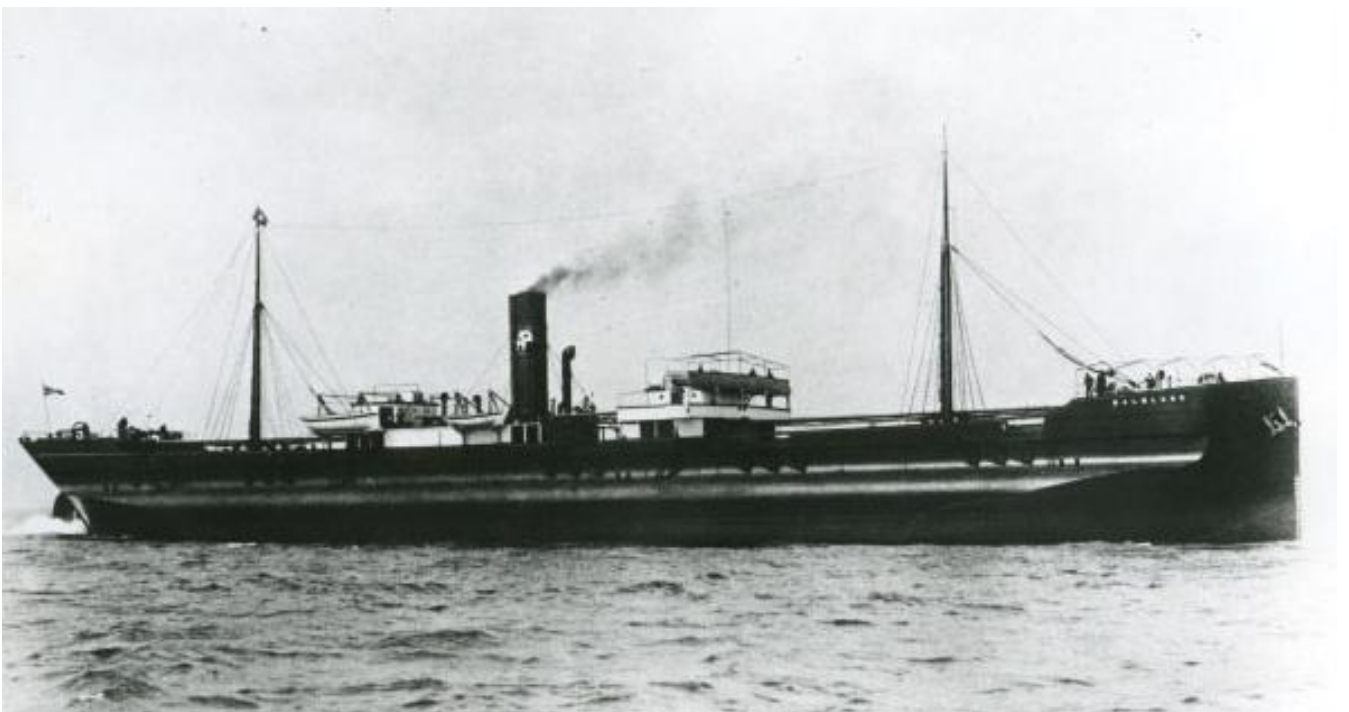
6-4-1907 Het van New York binnenkomende stoomschip MIRA is gisterenavond door mist aan den Zuidwal aan den grond gevaren, doch hedenmorgen vlot gekomen met assistentie van de sleepboot GOUWZEE en opgestoomd naar Rotterdam. (AH, 4-4-1907).

29-4-1907 Het stoomschip CLINTON, van Bahia Blanca, is ter reede Maassluis aan den zuidwal aan den grond gevaren. De sleepboot GOUWZEE tracht het schip vlot te sleepen. (AH, 30-4-1907).

30-4-1907 Het stoomschip CLINTON, (zie vorig avondblad) is hedenmorgen niet vlot gekomen. De sleepbooten GOUWZEE, LAUWERZEE en ROZENBURG hebben te vergeefs getrokken. Men zal beginnen met lichten. (AH, 30-4-1907).

1-5-1907 Het stoomschip CLINTON (zie vorig Avondblad) is hedenmorgen, na ongeveer 600 ton lading gelost te hebben, door de sleepbooten ZUIDERZEE, OOSTZEE en GOUWZEE vlot gesleept en gestoomd naar Rotterdam. (AH, 1-5-1907).

CLINTON: 4-1899 opgeleverd door Richardson, Duck & Co., Stockton (502) als CLINTON aan Deddington S.S. Co. Ltd., Hull, in beheer bij (H. Samman & Co. 3.381 BRT. 1916 verkocht aan Britain S.S. Co. Ltd., Londen, in beheer bij Watts, Watts & Co. Ltd., Londen, herdoopt PETERSHAM. 5-5-1918 tijdens een reis van Bilbao naar Glasgow met ijzererts bij Trevoise Head in aanvaring gekomen met s.s. SERRA en gezonken.



28-5-1907 De sleepbooten NOORDZEE, POOLZEE, GOUWZEE en PERNIS hebben hedenmiddag te vergeefs getracht de st. MALMLAND en DERWENT RAIL vlot te brengen. 28-5-1907 begonnen met lichten. (NvdD, 30-5-1907).

29-5-1907 Het stoomschip MALMLAND is na een gedeelte der lading te hebben gelost door de sleepboot POOLZEE vlot gesleept en te 3 u. 50 m. naar Rotterdam opgestoomd. Do sleepbooten ROZENBURG en GOUWZEE hebben vruchteloos getracht het stoomschip DERWENT HALL vlot te sleepen. Men gaat voort met het lichten. 30-5-1907 Het stoomschip DERWENT HALL is met het ochtendgetij vlotgekomen met assistentie van de sleepboot POOLZEE na een gedeelte der lading gelicht te hebben en opgestoomd naar Rotterdam. De Bergingmaatschappij van hier heeft den ketting uit de schroef verwijderd. (RN, 31-5-1907, foto: uboat.net).

s.s. MALMLAND, vrachtschip, type "turret", 11-4-1903 besteld, 5-1904 opgeleverd door W. Doxford & Sons, Ltd., Sunderland (319) aan Ångfartygs A/B Tirfing, Gothenborg-Zweden, in beheer bij A. Broström & Son.

3.779 BRT, 6.150 DWT. 2 ketels, v.o. 433 m<sup>2</sup>, de werf. 1.350 IPK, T 3 cyl, 660, 1066 en 1727 x 1066, de werf. 1915 tijdens een reis van Narvik naar Rotterdam met en lading ijzererts in beslag genomen door Engeland, 8-8-1915 tijdens een reis van Kirkwall naar Middlesbrough getorpedeerd door de U-17 en gezonken op 5 mijl ten noorden van Peterhead.

30-5-1907 de GOUWZEE te Gravesend met de sleepboot AGNES.

3-6-1907 gemonsterd #16 door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: J.H. v.h. Hoeven, Maassluis, 35 jaar, gage *f* 80, stuurman: J. v.d. Hoeven, Zwartewaal, 30 jaar, gage *f* --, matroos: J. Groeneweg, Maassluis, 23 jaar, gage *f* 45, matroos: K. Post, Maassluis, 23 jaar, gage *f* 45, kok: G.A. Gerdes, Maassluis, 16 jaar, gage *f* 25, machinist: J. de Knecht, Maassluis, 35 jaar, gage *f* 75, 2e machinist: J.A. Vilijn, Rotterdam, 23 jaar, gage *f* 60, stoker: C. Weesie, Brielle, 18 jaar, gage *f* 45, stoker: C. v.d. Hoeven, Maassluis, 20 jaar, gage *f* 45, stoker: A. Botbijn, Brielle, 18 jaar, gage *f* 45.

4-6-1907 Hellevoetsluis. Deensche stoomschip CALEDONIA, van Riga met hout naar Dordrecht is gisteravond (4-6) aan de Zuidzijde van het Pampus aan den grond geraakt en blijven zitten. (AH, 5-6-1907).

8-6-1907 Hellevoetsluis. Het stoomschip CALEDONIA (zie Avondbl. 6 dezer) is nog niet vlot en gaat door met lichten. De sleepboot GOUWZEE assisteert. (AH, 9-6-1907).

8-6-1907 Uit Goedereede seint men ons: Gestrand is een inkomend Deensch tweemaster stoomschip, genaamd CALEDONIA. Door blazerschuiten uit Goeree is een anker met 90 vaam ketting uitgebracht. Eene sleepboot van de firma L. Smit & Co., is van de strandingsplaats der CALEDONIA met blazerschuiten teruggekeerd, wijl de lading ongeschikt is om daarin over te nemen. De zee is onstuimig. Het gestrande stoomschip is bij vloed niet vlotgekomen en wacht nu vermoedelijk op lichters uit Dordrecht. (NvdD).

10-6-1907 Uit Goedereede seint men ons heden. De CALEDONIA is ook hedennacht bij vloed niet vlot gekomen. De sleepboot is vertrokken. De deklast is voor een groot deel naar Hellevoetsluis vervoerd. Een lichter blijft in de nabijheid. (NvdD, 10-6-1907).

De CALEDONIA is hedennacht door de sleepboot GOUWZEE getrokken, doch de tros is gebroken en het schip is niet vlot gekomen. De CALEDONIA is met den kop meer noord gedraaid. Men gaat voort met lichten. (NvdD, 11-6-1907).

10-6-1907 Goedereede. De CALEDONIA is met hulp der sleepbooten GOUWZEE en W'ODAN heden bij vloed vlotgekomen en zet koers naar Dordrecht. (RN, 11-6-1907).

CALEDONIA: 11-1898 opgeleverd door Akt. Burmeister & Wain, Kopenhagen (198) als CALEDONIA aan A/S Dampsk, Selsk. Union, Kopenhagen, in beheer bij P.L. Fisker. 1.815 BRT. 9 kn.

1910 verkocht aan Rederisyndikatet, Kopenhagen. 1911 verkocht aan Dampsk. Hafnia A/S, Kopenhagen, in beheer bij Det Forenede Dampsk. Selsk. 1913 in beheer bij P. Brown, Jr. & Co. 9-4-1916 tijdens een reis van Glasgow naar Livorno, geladen met kolen, tot zinken gebracht door de Duitse onderzeeër U 39 op 23 mijl ZZO van Le Titan LH, Ile du Levant, Franse Riviera.

14-6-1907 gemonsterd #22 door de Waterschout van Maassluis M. v.d. Brandeler. Schipper: L. Roedolf, Maassluis, 29 jaar, stuurman: J. v.d. Hoeven, Zwartewaal, 30 jaar, gage *f* 45, matroos: J. Groeneweg, Maassluis, 23 jaar, gage *f* 45, matroos: K. Post, Maassluis, 23 jaar, gage *f* 45, kok: G.A. Gerdes, Maassluis, 16 jaar, gage *f* 30, machinist: J. de Knecht, Maassluis, 35 jaar, gage *f* 75, 2e machinist: J.A. Vilijn, Rotterdam, 23 jaar, gage *f* 60, stoker: C. Weesie, Brielle, 18 jaar, gage *f* 45, stoker: C. v.d. Hoeven, Maassluis, 20 jaar, gage *f* 45, stoker: A. Botbijn, Brielle, 18 jaar, gage *f* 45.

18-6-1907 te Delfzijl met de baggermolen GERMANIA. (NvhN, 19-6-1907). 19-6-1907 van Delfzijl naar Wilhelmshaven.

6-7-1907 gemonsterd #25 door de Waterschout van Maassluis M. v.d. Brandeler. Schipper: J.H. v.h. Hoeven, Maassluis, 35 jaar, gage *f* 90, stuurman: J. v.d. Hoeven, Zwartewaal, 30 jaar, gage *f* 70, matroos: J. Groeneweg, Maassluis, 23 jaar, gage *f* 45, matroos: K. Post, Maassluis, 23 jaar, gage *f* 45, kok: G.A. Gerdes, Maassluis, 16 jaar, gage *f* 25, machinist: J. de Knecht, Maassluis, 35 jaar, gage *f* 75, 2e machinist: J.A. Vilijn, Rotterdam, 23 jaar, gage *f* 60, stoker: C. Weesie, Brielle, 18 jaar, gage *f* 45, stoker: J. Nobels, Brielle, 18 jaar, gage *f* 45, stoker: A. Botbijn, Brielle, 18 jaar, gage *f* 45.

9-7-1907 samen met de POOLZEE passage Nordenham naar Kopenhagen.

17-7-1907 samen met de ROZENBURG vanaf Kopenhagen te Hendrik Ido Ambacht met een sloper.

17-7-1907 Heden zijn hier binnengekomen van Kopenhagen en bestemd voor Zwijndrecht de sleepboten GOUWZEE en ROZENBURG met op sleeptouw een oud oorlogsschip om gesloopt te worden. (NRC, 18-7-1907).

14-8-1907 vanaf Rotterdam te Delfzijl. 15-8-1907 vertrokken met de baggermolen GERMANIA, keerde terug voor de harde wind en ging op de rede ten anker.

21-8-1907 vanaf Rotterdam te Londen met 2 nieuwe sleepbootjes.

6-9-1907 te Bremerhaven met een lichter op sleeptouw. 6-9-1907 te Bremen.

16-9-1907 te Dundee met een nieuw stoomschip op sleeptouw. 17-9-1907 van Dundee naar Grimsby.

22-9-1907. Het st. OLYMPO is gisternacht (22-9-1907) met wassend water en assistentie der sleepboten GOUWZEE en ROZENBURG vlot gekomen en opgestoomd naar Rotterdam. (NvdD, 24-9-1907).

23-9-1907 vertrokken met de sloper RACOON.

24-9-1907. Londen. De te Rotterdam thuis behorende sleepboot GOUWZEE is op de Thames door aanvaring beschadigd. Volgens een rederijbericht is de GOUWZEE in aanvaring geweest met het te Liverpool thuis behorende stoomschip BALBOA, waardoor de GOUWZEE belangrijke averij aan het bruggedek beliep. (NRC, 25-9-1907).

24-9-1907. Wapping, Terwijl het stoomschip BALBOA tijdens mist ging zwaaien om voor anker te gaan, geraakte het in aanvaring met de Nederlandse sleepboot GOUWZEE, die aan de buitenzijde van het stoomschip RACOON lag, dat aan de Deptford boeien gemeerd was. De BALBOA beliep schade aan bakboordsboeg. De schade aan de RACOON, indien ze er is, is niet bekend. (NRC, 28-9-1907).

27-9-1907. Nieuwe Waterweg, Heden alhier binnengelopen de sleepboot GOUWZEE, van Londen, met het stoomschip RACOON op sleeptouw, bestemd voor de sloop. (NRC, 28-9-1907).

27-9-1907, Nieuwe Waterweg, 27 september. Heden alhier binnengelopen de sleepboot GOUWZEE, van Londen, met het stoomschip RACOON op sleeptouw, bestemd voor de sloop. (NRC, 28-9-1907).

24-10-1907 gemonsterd #31 door de Waterschout van Maassluis M. v.d. Brandeler. Schipper: J.H. v.h. Hoeven, Maassluis, 35 jaar, gage *f* 90, stuurman: H.J. Krijnen, Maassluis, 32 jaar, gage *f* 70, matroos: J. v.d. Hoeven, Zwartewaal, 30 jaar, gage *f* 45, matroos: J. Prins, Rotterdam, 20 jaar, gage *f* 45, kok: J. v.d. Vlucht, Maassluis, 16 jaar, gage *f* 25, machinist: J. de Knecht, Maassluis, 36 jaar, gage *f* 75, 2e machinist: J.A. Vilijn, Rotterdam, 24 jaar, gage *f* 55, stoker: C. Weesie, Brielle, 19 jaar, gage *f* 45, stoker: G.J. van Beek, 's-Gravenhage, 24 jaar, gage *f* 45, stoker: J. Bevaart, Oudenhorn, 20 jaar, gage *f* 45.

4-11-1907. Vanuit Devonport om 06:05 uur in de Nieuwe Waterweg aangekomen per sleepboot GOUWZEE de sloper PILOT, een oud marinevaartuig. De sleep is 5 november naar Zwijndrecht doorgevaren. (DS, 5-11-1907).

5-11-1907 binnen vanaf Davenport met de voor sloop bestemde PILOT.

16-11-1907 Maassluis. Het stoomschip PERUVIA is met het middaggetij, na ongeveer 530 ton te hebben gelicht, door de sleepboten ZUIDERZEE, OOSTZEE, GOUWZEE en ROZENBURG vlot gebracht en naar Rotterdam opgestoomd. (Telegraaf, 17-11-1907).



PERUVIA: 8-1894 opgeleverd door W. Gray & Co. Ltd., West Hartlepool (482) als STRATHORD aan Burrell & Son, Glasgow. 4.040 BRT. 10 kn. 1899 verkocht aan McLaren & McLaren, Glasgow. 1904 verkocht aan Wilh. Kunstmann, Stettin, vlag: Duitsland, herdoopt PERUVIA. 1-3-1913 vermist tijdens een reis met ijzererts van Narvik naar Rotterdam. (Foto: NN/wrecksite.eu).

12-12-1907 Het van Garrucha binnenkomende Oostenrijksche stoomschip QUARNERO is tusschen rood 2 en 3 bij den Hoek van Holland aan den grond gevaren. De sleepbooten WODAN, GOUWZEE, ROTTERDAM en VLAARDINGEN, hebben vruchteloos getracht het vlot te sleepen. 13-12-1907 Hedenmorgen is de QUARNERO afgebracht door de sleepbooten NOORDZEE, OOSTZEE, WODAN, GOUWZEE, ROZENBURG, ROTTERDAM en VLAARDINGEN. Het schip bekwam geen ernstige schade en stoomde naar Rotterdam op. (RN, 14-12-1907).

QUARNERO: 20-11-1899 te water, 12-1899 opgeleverd door Russell & Co., Port Glasgow (448) als QUARNERO aan Eredi C. Cav. Gerolimich & Co., Lussinpiccolo, Italië, vlag: Oostenrijk. 3.326 BRT, 2.068 NRT. 1907 verkocht aan Nav. Gen. Austriaca - Gerolimich & Co., Lussinpiccolo (nu Mali Lošinj, Kroatië). 23-5-1915 te Venetië in beslag genomen 1915 geplaatst onder Italian Government - Ministry of Marine . 4-3-1918 tijdens een reis van Cardiff naar Bordeaux, geladen met kolen, getorpedeerd door de Duitse onderzeeër U 60 (Franz Grünert) en gezonken op 5 mijl noord van Portreath.

13-12-1907 gearriveerd op de Nieuwe Waterweg met de boei van Thortonbank en afgemeerd op de rede van Maassluis. Maasbode 13-12-1907).

### **SINDORO**

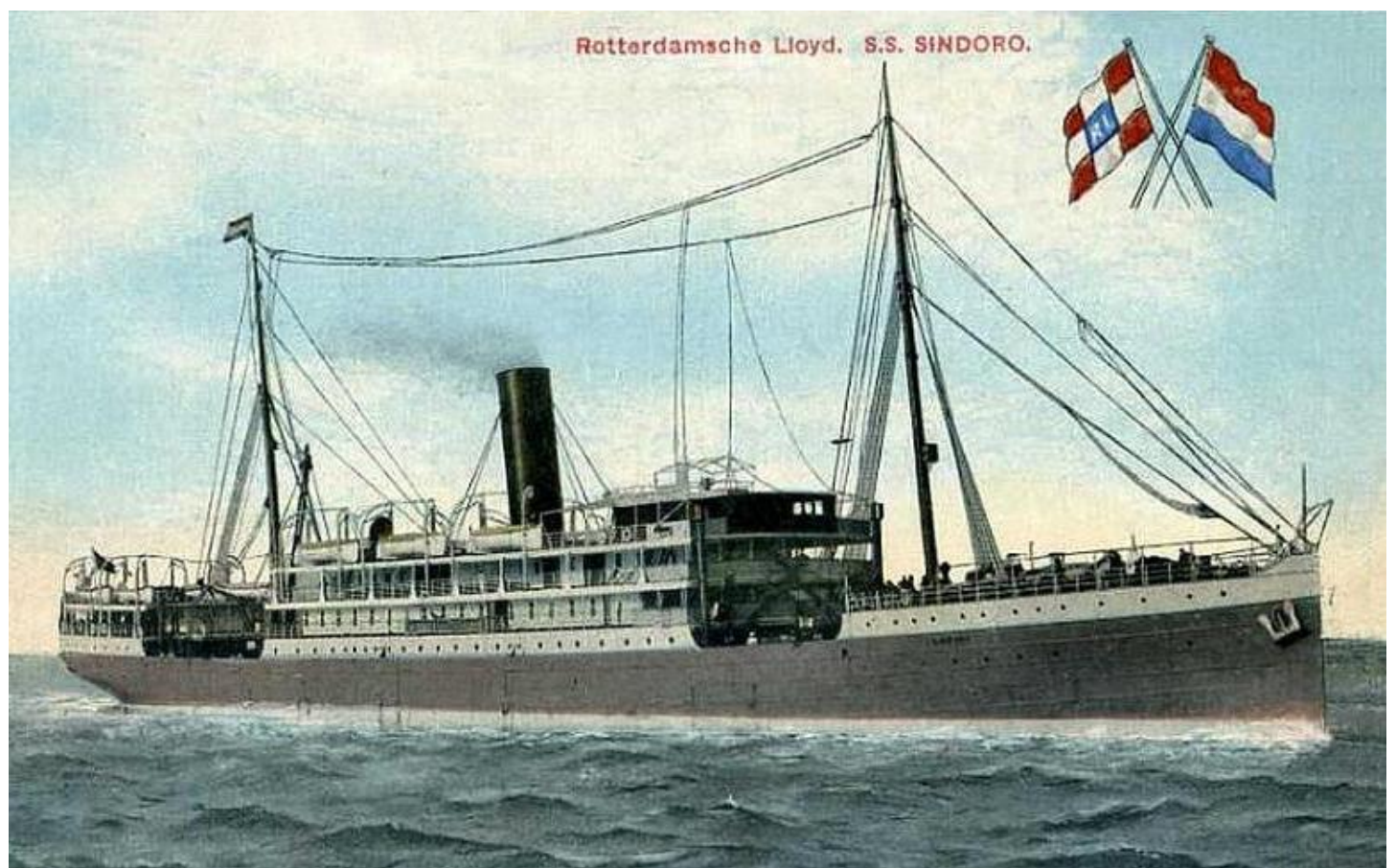
4-1-1908 s.s. SINDORO vertrokken naar Java. 5-1-1908 gestrand.

Het dubbelschroefstoomschip Sindoro (Gezagvoerder N. Guthrie) vertrok 4 Jan. van Rotterdam naar Java. Het Nederl. stoomschip "Sindoro", naar Batavia bestemd, is gisternacht door mist op het Zuiden aan den grond gevaren en nog niet vlot gekomen. De sleepbooten "Oostzee", "Gouwzee" en "Rozenburg" hebben gisteren met het avondgetij tevergeefs getrokken en hedenmorgen de sleepbooten "Poolzee", "Lauwerzee", "Atlas", "Gouwzee" en "Rozenburg", wederom vruchteloos. Men is begonnen met lichten. Met het middagtij zal de sleepboot "Poolzee" opnieuw trachten het stoomschip vlot te brengen. (AH, 6-1-1908).

6-1-1908. Maassluis. Het stoomschip SINDORO is hedenavond niet vlot gekomen. De sleepboten POOLZEE, LAUWERZEE, GOUWZEE, ATLAS en ROZENBURG hebben tevergeefs getrokken. Men gaat voort met het lichten. (NRC, 7-1-1908).

6-1-1908. Maassluis. Het stoomschip Sindoro is hedenavond niet vlot gekomen. De sleepbooten Poolzee, Lauwerzee, Gouwzee, Atlas en Rozenburg hebben tevergeefs getrokken. Man gaat voort met het lichten. (NRC, 7-1-1908).

7-1-1908. Het stoomschip SINDORO is hedenmorgen 05:15 vlot gekomen met assistentie van de sleepboot ROZENBURG, na een gedeelte der lading te hebben gelicht. Het stoomschip ligt thans aan den steiger der Holland-Amerika Lijn te Hoek van Holland en neemt de geloste lading weder in. (RC, 8-1-1908).

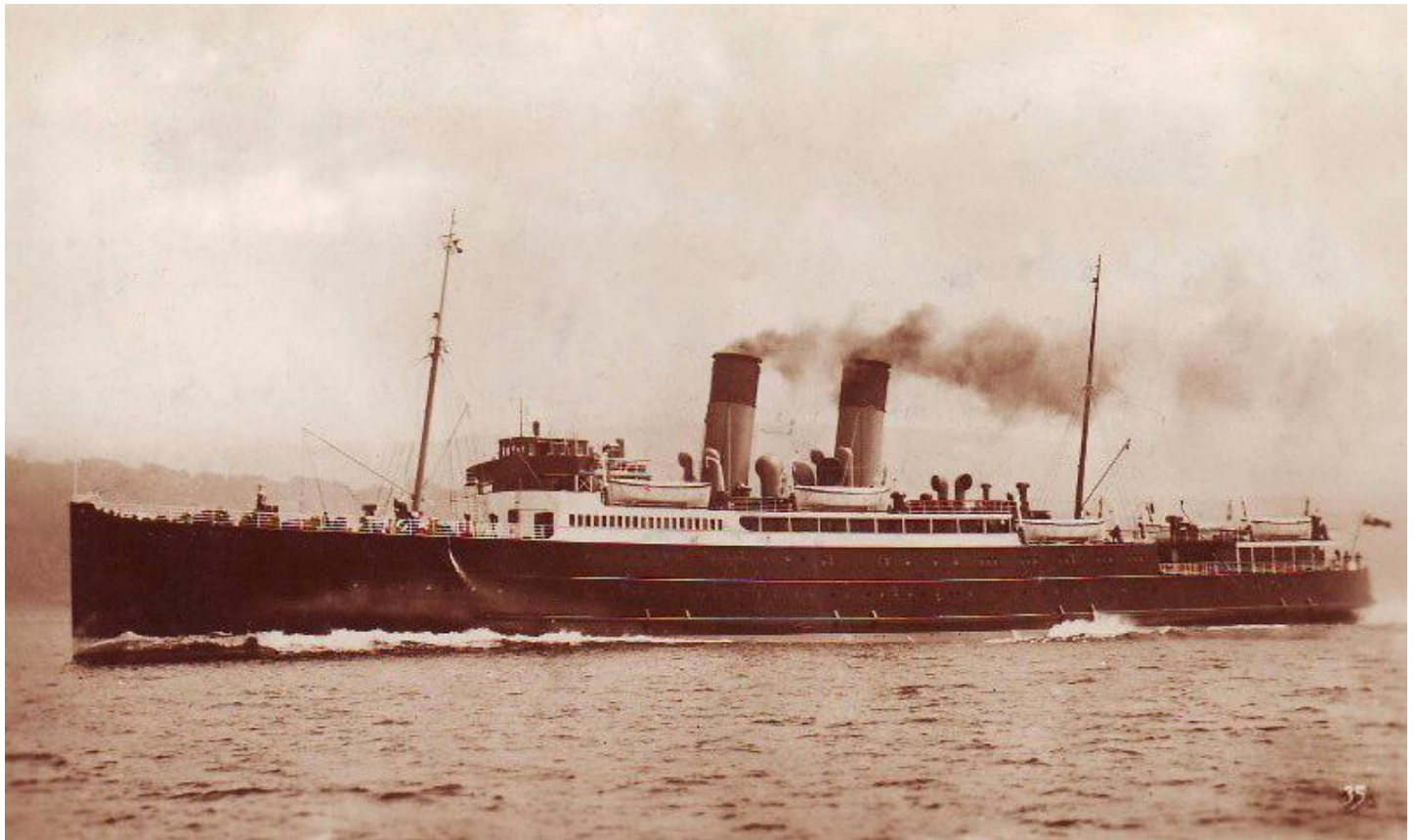


SINDORO: 1-2-1899 kiel gelegd, 2-2-1900 te water gelaten, 22-3-1990 opgeleverd door N.V. Koninklijke Maatschappij "De Schelde", Vlissingen (90) als SINDORO aan N.V. Rotterdamsche Lloyd, Rotterdam, in beheer bij W. Ruys & Zonen), Rotterdam. 5.471 BRT, 3.396 NRT, 4.400 DWT. 129,32 (124,44) x 15,17 x 8,75 x . meter. Passagiers: 80 1 klasse, 28 2e klasse, 4 in de 3e klasse en in 40 overige klasse, totaal 182 passagiers. 2 schroeven. 14 kn. 4.000 IPK, Q 4cyl, 2 x 2 x 495, 710 & 1040 x 1575, de werf. 1922 verkocht aan Cia. Nacional de Navegação, Lissabon, herdoopt PEDRO GOMES. 1931 verkocht voor sloop aan Miyaji Taminosuke, Japan om gesloopt te worden, 1-12-1931 van Timor naar Osaka, gesloopt te Osaka in 1932. (Kaart: fotositesouburg.nl).

15-1-1908 te IJmuiden. 16-1-1908 naar Rotterdam, 16-1-1908 gearriveerd op de Nw. Waterweg met de lichter UNTERWESER 20 met bestemming Wilhelminakade, vanaf Amsterdam en geladen met stukgoed.

### **Een Harwich-boot gestrand**

19-1-1908 . Het s.s. "Vienna" van de Harwichlijn is hedenochtend, tijdens dikken mist, bij kalme zee achter het Zuiderhoofd bij het derde baken op het strand gevaren. De sleepboot "Gouwzee" vertrok onmiddellijk evenals de reddingsboot, tot het verleen van assistentie Ook de "Yarmouth", de vrachtboot van de Harwichlijn, vertrok weer naar zee om zoo noodig assistentie te verleen. De "Vienna" is echter spoedig weer door eigen middelen vlot gekomen en zal vanavond den dienst weder waarnemen. Het schip is geheel onbeschadigd. Passagiers en bemanning zijn te Hoek van Holland geland. (Maasbode, 19-1-1908).



### **De stranding van de Harwichboot.**

Omtrent de stranding der "Vienna" vernam de bijzondere correspondent der N.R.Ct. van verschillende kanten de volgende bijzonderheden: De nachtbooten uit Engeland van de Harwichlijn komen vrij geregeld te vijf uur in den Hoek binnen.

Zaterdagochtend echter passeerde wel de boot van de Batavierlijn, wel de vleeschboot, die anders meestal volgt maar de "Vienna" bleef uit.

Hioebij deed zich, een dikken mist in aanmerking genomen, een zeer verontrustend verschijnsel voor. De nieuwe mistsirene, n.l. die officieel sedert 14 dagen te Hoek van Holland is ingericht, raakte, te kwart voor vijven, defect. Een uur later was zij weer hersteld. Mogelijk is deze omstandigheid aan het ongeval niet vreemd. De "Vienna", die dit mistsignaal niet vernam, zal in den mist zoekende zijn geweest, en toen vastgelopen op de Maasvlakte, 300 meter bewesten de Zuiderpier. Het was toen bijna laag water, er stond niet meer dan 14 voet. Zee en weer waren uiterst kalm, wind westelijk. Vermoedelijk is de "Vienna" te ongeveer half zes daar gaan zitten, want toen was het water 92 palm; daarna is het weggelopen tot 89 palm, en toen er weer 92 palm stond, raakte het schip vlot. Het heeft geen noodseinen afgegeven: Maar toevallig waren twee loodsknechtjes op de Zuiderpier om het gas op te nemen. Zij kwamen te 10.30 met het bericht van wat er te doen was.

Inmiddels kwam de "Yarmouth" binnen. Zij keerde direct terug om assistentie. De sleepboot "Gouwzee" en de stoomreddingboot gingen ook uit om te helpen. Zij zagen, dat de "Vienna" reeds met eigen sloepen de passagiers op de "Yarmouth" overbracht, wat met de kalme zee zonder gevaar ging. Daarna nam de reddingboot dit werk over. Toen alle passagiers op de "Yarmouth" waren, kwam de "Vienna" zonder eenige hulp door het wassende water vlot. Dit was 's middags half één. Van den wal af kon men de "Vienna" maar een korten tijd zien zitten. Zij zat met den kop naar zee, langs de pier, dus N.W. voor en mooi om vlot te komen. Zij stoomde het eerst binnen.

Tien minuten later volgde de "Yarmouth" met de passagiers. Er zijn geen stukken gemaakt. De opvarenden zijn omstreeks één uur per extra-trein naar Rotterdam gebracht. Men vertelt, dat de kapitein van de "Vienna" bij het onheil van de "Berlin" binnenkwam als gezagvoerder met de "Clacton", en toen nog een sloep heeft uitgezet om te trachten te redden. Later in de middag lag de "Vienna" alsof er niets gebeurd was aan den steiger bij het station, zich te koesteren in de inmiddels doorgekomen zon. Wie weet, als de loodsknechtjes niet toevallig op de pier geweest waren, of men dan wel iets vernomen had van dit ongeval, dat zoo gelukkig is afgelopen.

Dezelfde berichtgever heeft óók' geïnformeerd naar de gegrondheid der onmiddellijk opkomende gedachte, als zou de "Vienna" zijn gestrand door het een uur lang niet werken der nieuwe, mistsirene. De commissaris van het



loodswezen vond het wel wat boud gesproken, wanneer er nu gezegd wordt dat deze stranding het gevolg is van het defect aan den misthoorn. Te meer, omdat de gezagvoerder van de "Vienna", toch óók verklaard heeft, dat hij twee Engelsche mijlen uit de kust de brulboei gehoord heeft. De kapitein wist dus, waar hij zich bevond. Toen is hij blijkbaar gaan zoeken en bezuiden verdaagd. Maar meende de loodskommissaris - een misthoorn is niet als een sein: over een spoorweg. Hij is een hulpmiddel voor de scheepvaart, en geen onvermijdelijkheid. Want vroeger werd er toch immers ook gevaren. Ook de andere schepen, de vleeschboot van dezelfde lijn, zijn onder dezelfde omstandigheden ongedeerd binnengeloopen. Op de opmerking, dat de "Vienna" vermoedelijk langzaam gestoomd heeft gedurende het zoeken, want dat zij anders toch wel vaster in het zand zou zijn gelopen, antwoordde de kommissaris: Ja, wat is tegenwoordig langzaam stoomen voor die booten? Trouwens, het wordt den gezagvoerders niet gevraagd of het mist of niet, of het weer is of niet; - zij moeten binnenkomen en op tijd zijn. (De gespatieerde regelen zijn van ons. Red. "Het Volk".) De loodskommissaris onderschrijft door deze onzerzijds onderstreepte uitlating, wat door "Het Volk" verleden jaar over het onverantwoordelijk konkurrentie-varen beweerd en door de gepubliceerde verklaringen van deskundigen is bewezen. Als een opmerkelijke toevalligheid vermeent de "N.R.Crt." nog, dat kapitein Parkinson, de geredde passagier van het stoomschip "Berlin", Zaterdag, op denzelfden dag toen de "Vienna" van de Harwichlijn zoo gelukkig weer vlot kwam, met zijn stoomschip "Alcinons" uit zee den waterweg is ingevaren en in de Rotterdamsche haven binnen-gevallen. "Land en Volk" deelt nog de volgende bijzonder-heden mede: "De boot is gestrand om kwart over vieren, op een afstand van

ongeveer 100 M. van de plaats, waar de "Berlin" is gestrand en op ongeveer 30 M. van de pier. Eerst om half tien werd bekend, dat de boot gestrand was, zoodat de passagiers eerst om half elf van boord zijn gehaald. Onbegrijpelijk is het, hoe zulks mogelijk is. Daar schijnt toch nog al iets aan do kustwacht te haperen. Dat een boot zóó dicht onder den wal aan den grond loopt, een boot die verwacht wordt, op welke aankomst de mailtrein wacht, en dan zes uur lang onopgemerkt blijft, is ongehoord. Het is dan ook geen wonder, dat de passagiers aan boord een stuk hebben opgesteld, en geteekend, waarin tegen zulk een verzuim wordt geprotesteerd". (Het Volk, 21-1-1908).

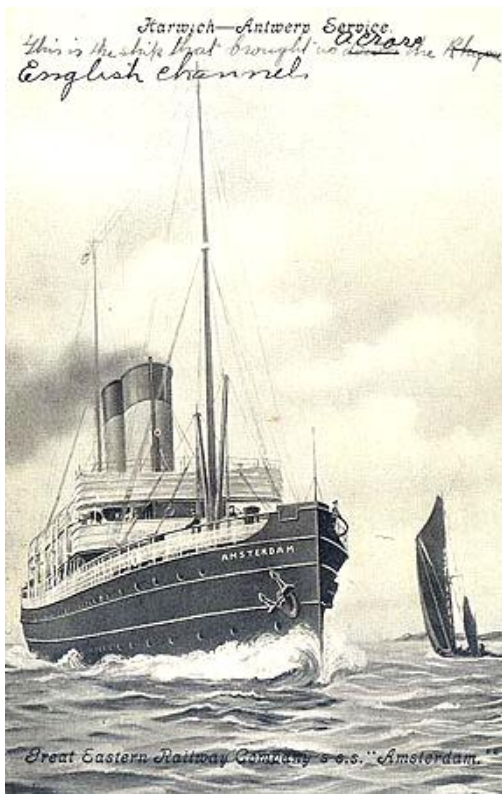
VIENNA, IMO 1099457: 1-1894 opgeleverd door Earle's SB. & Eng. Co. Ltd., Hull (387) als VIENNA aan Great Eastern Railway Company, Harwich.

Passagiersschip. 1.753 BRT. 17 kn. 2 x T.E.M. 1-1915 t/m 4-1915 gevorderd door British Admiralty, ingezet als doelschip/lokschip voor onderzeeërs onder de naam ANTWERP. 4-1915 t/m 8-1919 idem met bewapening. 1919 herdoopt ROULERS. 1923 verkocht aan London & North Eastern Railway, Harwich. 3-1930 gesloopt door Hughes Bolckow Shipbreaking Co. Ltd. te Blyth. (Kaart: simplonpc.co.uk. Foto: harwichanddovertcourt.co.uk).

20-1-1908 Maassluis. Het st. ELSWICK GRANGE is met het middagtij met assistentie van de sleepbooten ZWARTE ZEE en GOUWZEE vlot gekomen en naar Rotterdam opgestoomd. Het st. GRADAC is zonder assistentie vlot gekomen en geassisteerd door de sleepboot GOUWZEE naar hier opgevaren. (NvdD, 22-1-1908).

**Aanvaring bij Hoek-van-Holland.** 23-1-1908. Hedenmorgen heeft aan den Hoek van Holland bij de ingang van den Waterweg een ernstige aanvaring plaats gehad tusschen de Harwichboot "Amsterdam" en een tot nu toe onbekend gebleven stoomschip. De passagiers zijn allen in een sloep gebracht en daarna overgenomen, vermoedelijk in een stoomschip van den Rotterdamschen Lloyd. Het s.s. "Amsterdam" is aan den steiger gemeerd met een groote scheur dwarsscheeps. Nader meldt men ons: Het ongeval had plaats hedenmorgen om bij dikken

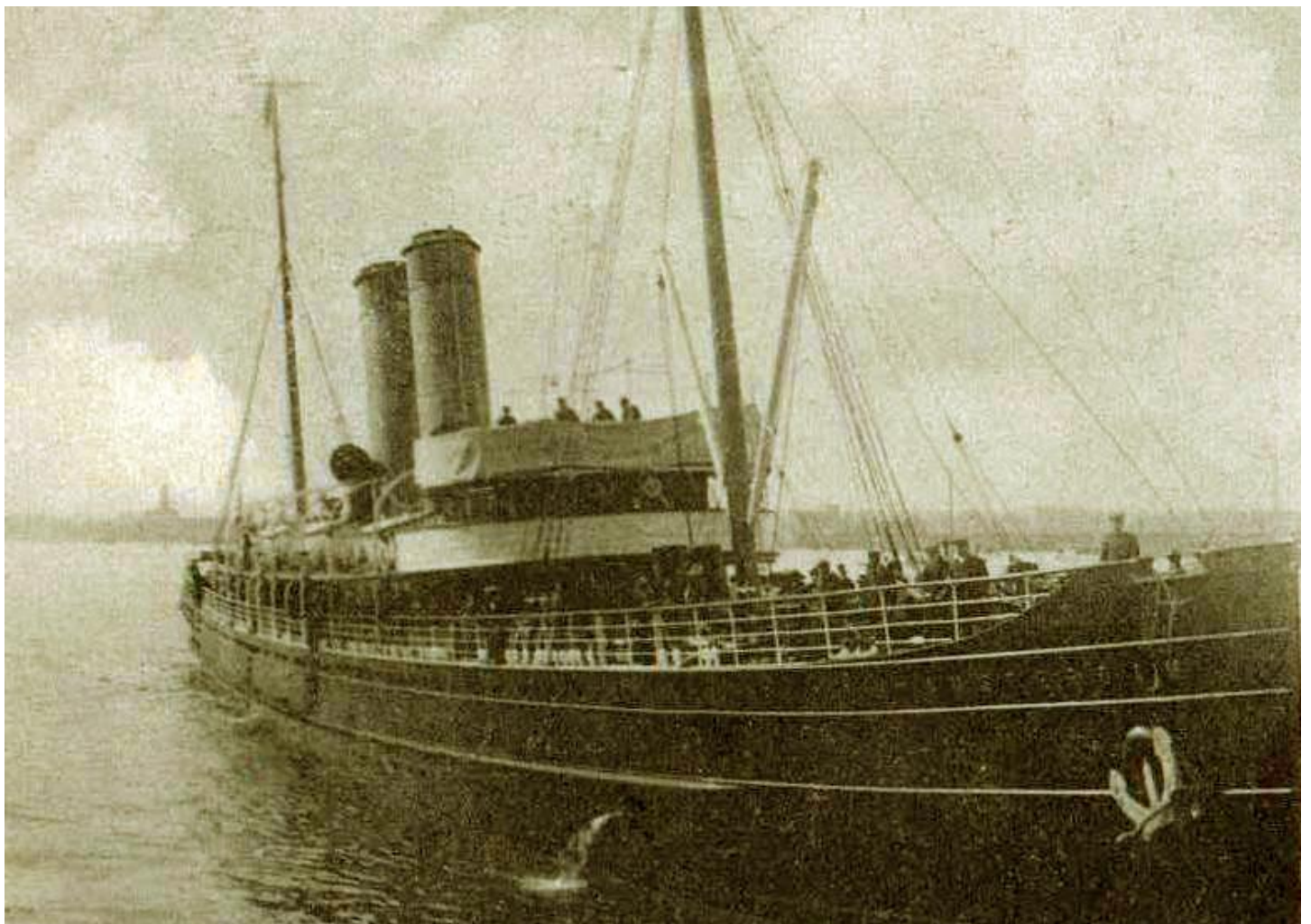




mist. De "Amsterdam" kwam binnen met de voorpiek vol water. Zij was aangevaren door een Duits stoomschip, waarvan de naam nog onbekend is. De passagiers zijn overgenomen op de Javaboort "Rindjani" van den Rotterdamschen Lloyd, die voor anker lag en zijn later door de stoomboot "Wodan" aan land gebracht.

Later bericht: De loodsboot "Jan Spanjaard" die evenals de "Wodan" was uitgevaren, is om 11 uur aan den Hoek-van-Holland binnengekomen met 65 passagiers, benevens 2 sloepen van de "Amsterdam". Die passagiers bevonden zich aan boord van het Engelsche s.s. "Axminster", waarmee de "Amsterdam" in aanvaring bleek geweest te zijn. Het bericht omtrent de "Rindjani" berust op een misverstand. De "Axminster", die nog voorgaats ligt, was bestemd voor New-York en heeft evenals de "Amsterdam" aan het voorschip schade bekomen, terwijl ze haar ankers verloren heeft. Men seint ons uit Maassluis: Omstreeks halfnegen is het s.s. "Amsterdam" binnengekomen in den Waterweg, rapporteerend voorgaats den Waterweg in aanvaring te zijn geweest met het Engelseho s.s. "Axminster", van New-York naar Rotterdam. De "Amsterdam" was tegen het voorschip van de "Axminster" opgevaren, waardoor zij aan bakboord een gat kreeg, dat water maakte. Na aankomst te Hoek-van-Holland is het schip aan den Zuidwal tegenover het station aan den grond gezet. Even later is de loodsboot "Jan Spanjaard", bekend uit de dagen van de "Berlin", met 65 passagiers van "Amsterdam" binnengekomen. Die waren aan boord van de "Axminster" overgegaan en door de "Jan Spanjaard" afgehaald. Eenige sloepen met passagiers en bemanning, ongeveer 20 passagiers, zijn nog zoek, maar zij zullen hoogstwaarschijnlijk van voorgaats

liggende schepen zijn opgenomen. De sleepboot "Wodan van L. Smit & Co. en de stoomreddingsboot hebben naar die sloepen vergeefs gezocht en zijn om 1 uur teruggekeerd. Daarop vertrok de "Gouwzee", van dezelfde firma, om het zoeken voort te zetten. L. Smit & Co. tracht met behulp van een duiker het lek tijdelijk te dichten. De Harwichboot "Amsterdam" gaat naar de werf van Wilton te Delfhaven om te dokken. Nog seint men ons uit Hoek-van-Holland: Aangekomen zijn per "Jan Spanjaard" 48 (geen 65) passagiers. Een man, met een jol die naar het lek zocht en was afgedreven, is aan het Noorderhoofd geland. Zijn jol is door de reddingsboot meegebracht. Zeven man der bemanning zijn door een andere boot binnengebracht. (Rotterdamsch Nieuwsblad, 23-01-1908).

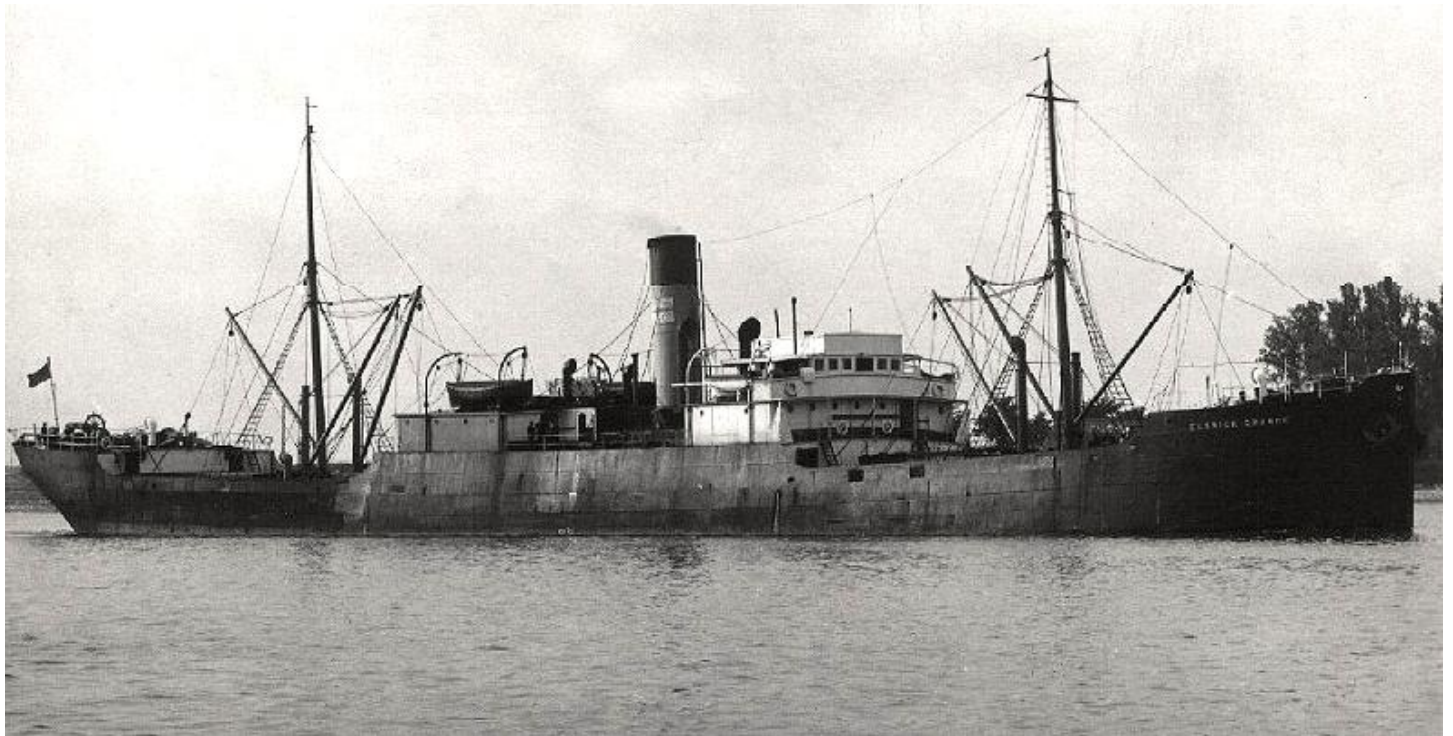


24-1-1908, Later seint onze correspondent: Zeven sloepen van de "Amsterdam" zijn binnen, een is nog zoek. De loodsboot "Rotterdam" gaat juist uit om te zoeken. De "Gouwzee" is nog niet binnen. Het gerucht loopt, dat een sloep aan den zuiderwal omgekeerd is komen aandrijven. (Maasbode, 24-1-1908). 24 Jan. (Per telefoon). Hedenmiddag om 12 uur is de "Gouwzee" binnengekomen met alle vermiste passagiers, in 't geheel 23. De "Gouwzee" heeft hen gevonden aan boord van de Noorsche stoomboot "Songa", welke hen heeft opgenomen 5 Eng. mijlen ten N. N. W. van den Hoek. De schipbreukelingen hebben slechts 1 uur in de boot rondgedreven voor zij werden opgepikt. (Arnhemsche Courant). Maassluis, 24 Jan. De vermisten van de AMSTERDAM zijn allen gered. Zij werden opgepikt door de sleepboot Gouwzee. (HnvD, 24-1-1908).

AMSTERDAM: 24-1-1894 te water, 2-1894 opgeleverd door Earle's SB. & Eng. Co. Ltd., Hull (380) als AMSTERDAM aan Great Eastern Railway Company, Harwich. Passagiersschip. Zusterschepen: BERLIN en VIENNA. 1.745 BRT. 2 x T.E.M. 17 kn. 10-1914 t/m 9-1919 gevorderd door de Admiralty. 1923 verkocht aan London & North Eastern Railway, Harwich. 12-1928 gesloopt door Hughes Bolckow Shipbreaking Co. Ltd. te Blyth. (Kaart: simplonpc.co.uk. Foto AMSTERDAM: harwichanddovercourt.co.uk.).

20-1-1908, Het stoomschip GRADAC is zonder assistentie vlot gekomen en geassisteerd door de sleepboot GOUWZEE naar hier opgevaren. (Maassluis, AH, 21-1-1908).

GRADAC: 1-1901 opgeleverd door A. Rodger & Co., Port Glasgow (349) als GRADAC aan Nav. a Vap. Napried, Ragusa-Italië. 2.813 BRT. 1902 verkocht aan Gradac SS. Co. Ltd. Ragusa-Italië, in beheer bij M. Marinovic. 1909 verkocht aan Nav. a Vap. "Napried", Ragusa-Italië, in beheer bij R. Negrini. 9-1914 bij Ouessant in beslag genomen door de Franse marine en naar Brest opgebracht. 1915 in de vaart voor Cie. Française de Marine et de Commerce, Cherbourg-Frankrijk, herdoopt RAVITAILLEUR. 17-9-1915 tijdens een reis van Malta naar Cyprus met een lading kolen, op 145 mijl zuidwest van Cape Matapan tot zinken gebracht door de Duitse onderzeeër U 35 (Waldemar Kophamel), positie 34 NB. en 25 OL.



20-1-1908, Het stoomschip ELSWICK GRANGE is met het middaggetij vlot gekomen en met assistentie van de sleepbooten ZWARTE ZEE en GOUWZEE opgestoomd naar Rotterdam.

ELSWICK GRANGE: 9-1901 opgeleverd door R. Stephenson & Co. Ltd., Newcastle (67) als ELSWICK GRANGE aan Elswick Steam Shipping Co. Ltd., Newcastle-U.K, in beheer bij Weidner, Hopkins & Co. Ltd. 3.926 BRT, 2.572 NRT. 347 NHP, T 3cyl, 635, 1055 & 1700 x 1145, Richardsons, Westgarth & Co. Ltd., Sunderland. 8,5 kn. 20-7-1933 gearriveerd bij Metal Industries Ltd. te Rosyth om gesloopt te worden, 31-7-1933 aanvang sloop. (Foto: Richard Cox/ tynebuiltships.co.uk).

25-1-1908 Maassluis. Het stoomschip AXMINSTER is met assistentie van de van de sleepbooten GOUWZEE en ROZENBURG vlot gekomen en gaat Rotterdam opgestoomd. (AH, 27-1-1908)

AXMINSTER: 11-1891 opgeleverd door Ropner & Son, Stockton (266) als AXMINSTER aan Erlebach, Livingston & Co., Londen 1.905 BRT. 1899 verkocht aan Erlebach & Co., Londen. 1900 verkocht aan Livingston, Conner & Co., Londen. 1901 verkocht aan R. Livingston & Co., Londen. 1915 verkocht aan Minster Shipping Co. Ltd., Londen, in beheer bij W.H.D. Arthur. 1916 verkocht aan Capel & Co., U.K., in beheer bij W.L. Scott, Newcastle

en Hull. 13-11-1917 tijdens een reis van Blyth naar Dieppe met een lading kolen, op een mijn gelopen en gezonken bij Pakefield Gat, positie 52.26 NB. en 01.48 OL., de mijn was gelegd door Duitse onderzeeër de UC 4.

30-1-1908 te IJmuiden met de lichter UNTERWESER 20.

1-2-1908 STOOMBOOT 314. Rotterdam, De stoomboot 314, gisteren van hier vertrokken naar Shields, gesleept door de sleepboot ATLAS, is hedenmorgen 3 uur, dertig mijlen van het vuurschip "Maas" logebroken. De sleepboot heeft herhaalde malen getracht de boot weder vast te krijgen, doch alle trossen braken. Het schip dreef vanmorgen 9 uur 15 mijl NW. van Schouwen en zal daar vermoedelijk stranden. De sleepboot ATLAS is in de haven van Maassluis teruggekeerd, terwijl de sleepbooten LAUWERZEE, OOSTZEE en GOUWZEE ter opsporing naar zee vertrokken. (Telegraaf, 2-2-1908).

2-2-1908 De stoomboot 314 is beden middag binnen gesleept door de sleepboot OOSTZEE en ligt thans ter reede van Maassluis. Do boot was ten anker gekomen 10 mijl aan zee van het vuurschip Maas. (RN, 4-2-1908).

5-2-1908, Maassluis. Het met steenkolen van Newcastle naar Rotterdam bestemde s.s. LOWLANDS zit volgens alhier ontvangen bericht, op den Hinder aan den grond, Sleepbooten zijn ter assistentie derwaarts vertrokken en zullen trachten het s.s. hedenavond met hoog water vlot te brengen. Het s.s. LOWLANDS is met het middagtij door de sleepbooten WODAN en GOUWZEE vlot gebracht en naar Rotterdam opgestoomd. (NvdD, 8-2-1908).

### **Een lastig schip.**

Zondagmiddag (8-3-1908) geraakte aan de Hoek van Holland de mailboot "Dordtmundt" (DORTMUND), van de Hamburg-Amerika-Lijn bij het binnenkomen van den Waterweg, op de West bij boei 2, aan den grond. Spoedig gelukte liet haar los te komen. Daar het schip door den vloed gezwaaid was, moest het eerst weer naar zee, om daar te kunnen keeren. Toen de "Dordtmundt" terugkwam, geraakte ze weer op dezelfde plaats vast. Evenals den eersten keer, kwam ze weer dadelijk los en stoomde weer naar zee, om voor den derden keer te probeeren binnen te komen, doch ook nu geraakte het ongeluksschip weer op de West. Maar nu gelukte het niet dadelijk los te komen. Onmiddellijk werd de stoomreddingsboot gealarmeerd, die spoedig op de plaats des onheils was. Daar het weer op dat oogenblik niet zoo ruw was en de zee niet zoo erg hol stond, besloot men voorloopig niemand over te nemen en eerst af te wachten, of het schip zelf nog los kon komen. De reddingboot en nog enkele sleepbooten bleven in de nabijheid. Tegen half vier Maandagmorgen gelukte het, de "Dordtmundt" vlot te komen, waarna ze weer onmiddellijk zee koos. 's Middags word de "Dordtmundt" binnengesleept door da sleepboot "Noordzee", van de firma Smit & Co. Juist in den Waterweg brak de tros en geraakte de "Dordtmundt" weer aan den grond. Sleepbooten gingen ter assistentie en het schip kwam weer los. Het vertrok met de sleepbooten naar zee, waar het den geheelen middag voor den Waterweg heen en weer voer. Tegen den avond gelukte het eindelijk behouden binnen te komen. Door de "Krautsand" getrokken en van achteren in stuur gehouden door de sleepboot "Gouwzee" is de "Dordtmundt" binnengesleept, waarna het schip, geassisteerd door genoemde sleepbooten, naar Rotterdam opstoomde. De oorzaak van de wispelturigheid van het vaartuig is deze: men had in Antwerpen stukgoed uit liet achterschip gelost, zoodat het schip van achteren rees en wel zooveel, dat het in den sterken vloed in het geheel niet naar het sturen luisterde. (De Gooi- en Eemlander, 11-03-1908).

10-3-1908, MAASSLUIS. Do sleepbooten Noordzee en Krautsand hebben opnieuw aan het stoomschip Dortmund vastgemaakt om het schip den Waterweg binnen te sleepen, terwijl de sleepboot Gouwzee mede assistentie zal verlenen bij de besturing van het schip, dat blijkbaar moeilijk regeerbaar is. Later bericht. Da trossen van de Noordzee zijn wederom gebroken. Later bericht. Het stoomschip Dortmund is hedennamiddag half vijf den Waterweg binnengekomen, geassisteerd door de sleepbooten Krautsand en Gouwzee. De Noordzee maakte binnengaats weder vast, zoodat de Dortmund opstoomde naar Rotterdam geassisteerd door de trio genoemde sleepbooten. (RN, 12-3-1908).

DORTMUND: 6-1901 opgeleverd door Sir James Laing & Sons Ltd., Sunderland (583) als DOTMUND aan Hamburg-Amerika Linie, Hamburg, Trunkdeck, vrachtschip. 4.970 BRT. 10 kn. 8-1914 in beslag genomen te Nikolaevsk na Amure. 1914 in dienst bij Russian Volunteer Fleet Association, herdoopt IRTYSH. 1922 verkocht aan Arcos Ltd., Blyth, vlag: U.K., in beheer bij Russian Norwegian Nav. Co. Ltd., U.S.S.R. (O.N. 137629). 5-1924 verkocht voor sloop naar Duitsland.

14-4-1908 gemonsterd door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: J.H. v.h. Hoeven, Maassluis, 35 jaar, gage f 90, stuurman: J. v.d. Hoeven, Zwartewaal, 31 jaar, gage f 45, matroos: H. v.d. Vliet, Maassluis, 21 jaar, gage f 45, matroos: Joh. van Dorp, Vlaardingen, 26 jaar, gage f 45, kok: P. Groen, Maassluis, 15 jaar, gage f 25, machinist: J. de Knegt, Maassluis, 36 jaar, gage f 75, 2e machinist: D. Prins, Bergen, 20 jaar, gage f 50, stoker: J. de Looff, Maassluis, 24 jaar, gage f 45, stoker: L.K. de Haan, Vlaardingen, 20 jaar, gage f 45, stoker: Kees Kap, Oostvoorne, 25 jaar, gage f 45. Voor aanvang van de reis is matroos H. v.d. Vliet afgemonsterd en vervangen door matroos A. Valk, Maassluis, 24 jaar, gage f 45.

6-5-1908 van Amsterdam met 2 bakken naar Gothenborg.

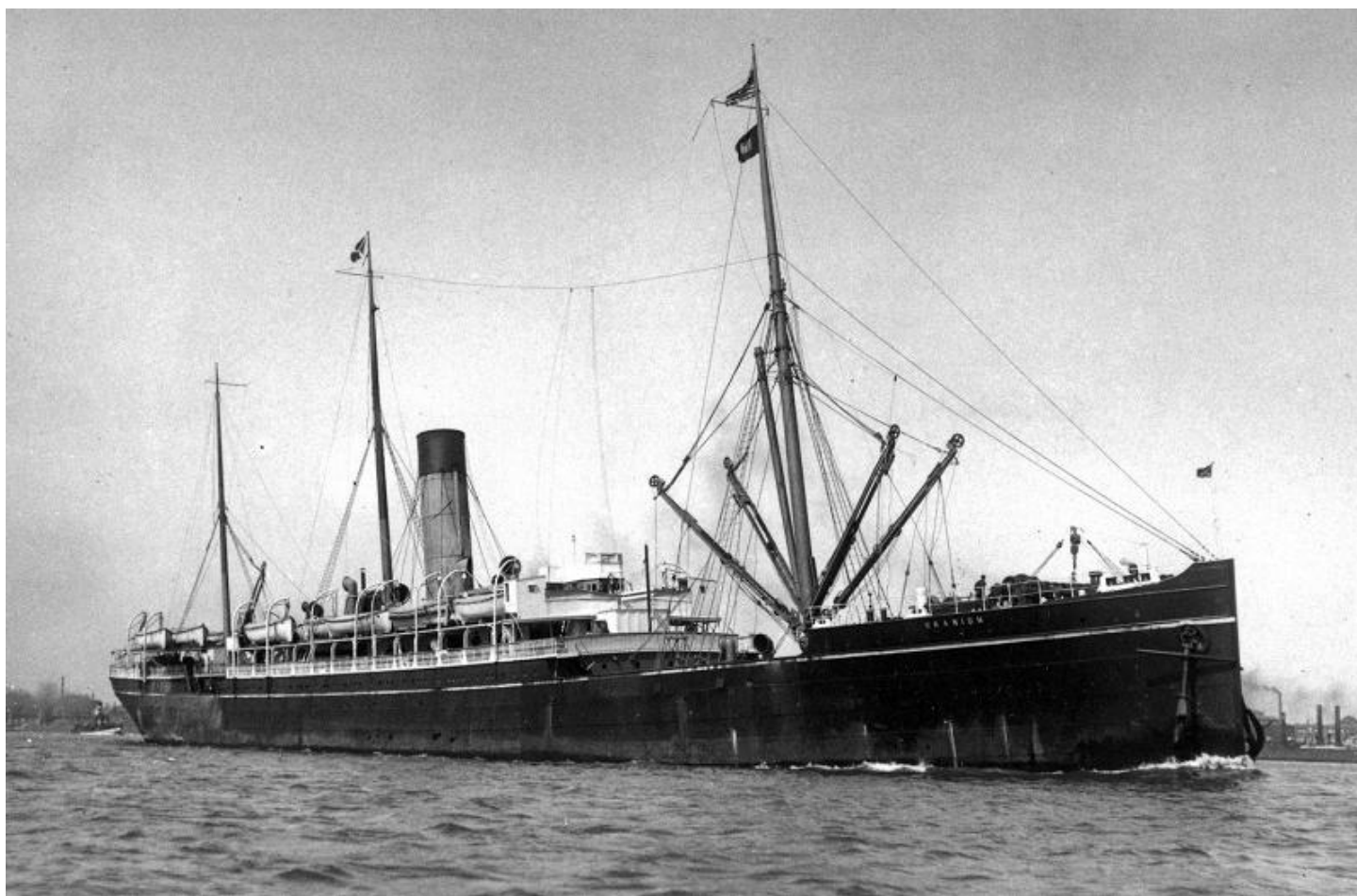
18-5-1908 Nieuwe Waterweg. Heden te 06:45 uur is alhier aangekomen de sleepboot GOUWZEE en de sleepboot LAUWERZEE met op sleeptouw voor de sloop de kanonneerboot ABSALOM, een oud schoolschip, van Kopenhagen, naar Bolnes. (opm.: de ABSALOM is 516 ton, gebouwd in 1862) (NRC, 19-5-1908).

### **Stoomschip gestrand.**

20-5-1908. Het bezuiden Katwijk gestrande stoomschip is het Zweedsche s.s. "Hilding", van Narvik naar Rotterdam met ijzererts De sleepbooten Rozenburg, Gouwzee, Lauwerzee en Maassluis verleenden assistentie en slaagden erin het schip vlot te brengen. Het s.s. "Hilding" is gisteravond te Rotterdam aangekomen. (Maasbode, 21-5-1908).

20-5-1908 IJmuiden. Het stoomschip "Hilding" werd vlot gesleept door de sleepbooten "Lauwerzee", "Gouwzee", "Rozenburg", "Maassluis", "Vlaardingen", "Vischploeg", "Visschershaven" en "Staalduin". Het bekwam geen lekkage. (AH, 20-5-1908).

HILDING: 10-1890 opgeleverd door Raylton Dixon & Co., Middlesbrough (324) als MANIN aan Manin S.S. Co. Ltd., Londen, in beheer bij A. Holland & Co. 2.160 BRT. 9 kn. 1901 verkocht aan Ångfartygs A/B Harold (K. O.F. Dalman), Gothenborg, herdoopt HILDING. 1908 verkocht aan Förnyade Ångfartygs A/B Viking, Gothenborg, in beheer bij J.M. Dannberg. 1911 in beheer bij K.O.F. Dalman. 1915 verkocht aan Afrikanska Rederi A/B, Gothenborg, in beheer bij G.E. Sandström, herdoopt MAGDA. 13-7-1928 tijdens een reis van Ilheos naar Buenos Aires, geladen met cacao, vergaan op San Ignacio Rocks, Maldonado, Uruguay.



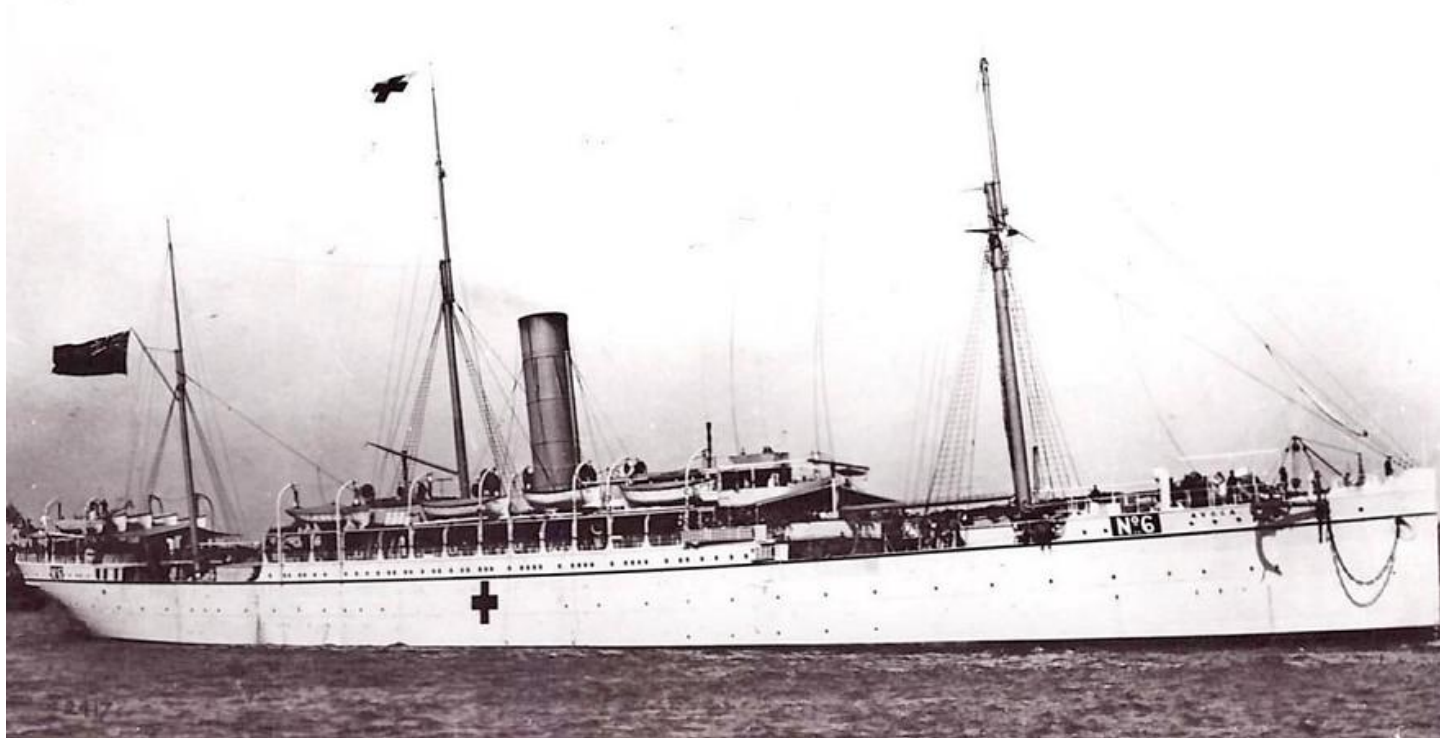
**Aanvaring AVOCA-NORDSEE.** (Nadere berichten.) Men schrijft uit Hoek van Holland: De Avoca, emigrantenschip, komende van Newyork, arriveerde hier gisternacht te 1 uur aan den steiger van de firma W.H. Muller en Co. ter ontscheping van ongeveer 700 landverhuizers, die van daar met rivierbootjes naar Rotterdam gingen. Te 5 uur vertrok zij met bestemming naar Hamburg en liep op ongeveer 3 Engelsche mijlen uit de kust, noordwestelijk van den mond van den Waterweg, op het aldaar geankerde van Narvik komende stoomschip Nordsee. Dit schip, geladen met ijzererts, durfde wegens mist niet binnenkomen. Dat de aanvaring ernstig was, blijkt hieruit, dat de Nordsee in het voorschip een gat kreeg van circa 8 M. Het schip zonk dan ook na weinig oogenblikken. Ook de Avoca kreeg een geducht lek in het voorschip, maar kon zich, dank zij zijn waterdichte schotten, drijvende houden. De bemanning van de Nordsee ging met allen spoed op de Avoca over. Dat te groote overijling ook noodlottige gevolgen kan hebben bleek hier. Op de brug stonden de kapitein, stuurman en loods. Deze laatste, de Ruiters, uit Hellevoetsluis, een nog jong, gehuwd man, sprong van de brug en bezeerde zich zóó, dat hij een gapende hoofdwonde opliep en in het water stortte. Er uitgehaald en op de Avoca gebracht, overleed hij weldra en werd met de loodsboot Hellevoetsluis, die inmiddels ook op de plaats des onheils was gekomen, te 10 uur binnengebracht, waarna hij door een schokker van het loodswezen naar zijn huis werd vervoerd. Was hij, evenals de kapitein en de stuurman, blijven staan, wellicht ware er een leven minder te betreuren geweest. Een tweede slachtoffer was de matroos Maarten Jonkman, die in het voorschip lag te slapen. De Avoca kwam met de geredde equipage den Waterweg weer binnen met het plan in Rotterdam te gaan dokken. De kapitein zag zich genoodzaakt de boot dicht bij de Exportslachterij alhier op den Zuidwal te zetten om zinken in diep water te voorkomen. De bemanning van de Nordsee vertrok gisteravond naar Rotterdam, uitgezonderd de kapitein, stuurman en machinist, die, met de Hellevoetsluis binnengekomen zijnde, in het hotel Amerika bleven. Bij het wrak, waarvan een gedeelte van de mast en pijp nog zichtbaar is, ligt de loodsboot ter aanduiding van het gevaar

dat het voor de scheepvaart oplevert. Het wrak zal wel zoo spoedig mogelijk van waterstaatswege worden opgeruimd. Als bijzonderheid kan nog worden vermeld dat de beide slachtoffers de eenige Nederlanders waren, die zich op het schip bevonden. Ook behoefde de stoomreddingboot niet uit te gaan. (Nieuwe Veendammer courant, 20-05-1908).

Het s s. AVOCA. Het corps duikers en bergers, in dienst van L. Smit & Co. te Maassluis is er in geslaagd de gaten in het voorschip van de Avoca in zooverre te dichten, dat thans een stoompomp het nog binnen vloeiende water kan bijhouden. Bij laag water zal heden alles nog eens goed nagezien worden en het voornemen bestaat hedennamiddag de Avoca af te sleepen van den zuidwal en naar Rotterdam te brengen, waar het schip in het gemeentelijk droogdok te Charlois zal worden opgenomen ter reparatie. (Maasbode, 21-5-1908).

20-5-1908, MAASSLUIS. Het stoomschip AVOCA is, na gedicht en lens gepompt te zijn, door de sleepbooten LAUWERZEE en GOUWZEE vlot gebracht en vervolgens naar Rotterdam opgesleept. (RN, 22-5-1908).

NORDSEE: 5-1907 opgeleverd door Frd. Krupp A.G., Kiel (128) als NORDSEE aan Altonär Kohlen Import GmbH - J.L.E. Possehl & Co, Hamburg. Vrachtschip, turrethull, 4.439 BRT. 11 kn. 17-5-1908 tijdens een reis van Narvik naar Rotterdam, geladen met ijzererts, op 3 mijl van de Waterweg, ten anker liggend bij slecht zicht, in aanvaring gekomen met s.s. AVOCA en gezonken. 22-5-1908 opdracht verstrekt tot de berging aan de Nieuwe Berging Mij. 1908 het wrak geruimd met dynamiet door de Nieuwe Berging Mij.



AVOCA: 9-6-1891 te water, 25-8-1891 opgeleverd door Wm. Denny & Bros., Leven Yard, Dumbarton (448) als AVOCA aan British India Associated Steamers Ltd., Glasgow. Passagiersschip, 5.324 BRT, 3.410 NRT. 13,5 kn. 2.650 IPK, Q-4cyl. 1896 in charter bij Cia. Trasatlantica, Barcelona onder Spaanse vlag, herdoopt SAN FERNANDO. 1897 verkocht aan British India Associated Steamers Ltd., Glasgow, herdoopt AVOCA. 1903 verkocht aan British India Steam Navigation Co. Ltd., Glasgow. 13-7-1907 verkocht aan A/S Det Østasiatiske Kompagni, Kopenhagen, herdoopt ATLANTA. 11-3-1908 verkocht aan W. Petersen, London, 1908 verkocht aan Robertson, Shankland & Co. Ltd., Londen (New York & Continental Line), herdoopt AVOCA. 5-5-1908 van New York naar Rotterdam. 17-5-1908 op 3 mijl van de Nieuwe Waterweg in aanvaring gekomen met s.s. NORDSEE, deze zonk door de opgelopen schade. 1908 te Rotterdam onder arrest vanwege de aanvaring. 1908 opgelegd in de Schiehaven.

18-6-1908, Door reeder en gezagvoerder van het voor den Nieuwen Waterweg aan den grond gevaren stoomschip Nordsee is tegen de eigenaren van het stoomschip Avoca een vordering gesteld van f 740.445, verdeeld als volgt: f 660.000 voor het schip, f 63.080 voor de lading, f 23.365 voor de vracht en f 2.000 voor den kapitein. Voor dit bedrag is op het stoomschip Avoca en lading, liggende in het gemeentetroogdok, beslag gelegd. Het schip zal echter vermoedelijk vrij gelaten; worden tegen een cautiëstelling van 35,000 pd st. (De Volksvriend, 18-06-1908). 7-8-1908. Hedenochtend ontstond door broeiing in de kolenbunkers van het alhier in de Schiehaven aan den ketting liegende Eng. st. Avoca, van de Newyork & Con tinenal Line. De equipage zal trachten het vuur met drie slangen op den donkey te blusschen. (Het nieuws van den dag, 10-08-1908). 1908 opgelegd in de Maashaven Z.Z. 17-11-1908 in een veiling op f 98,000 gekocht door den heer J.G. v d. Linden te Woerden.

24-11-1908, ROTTERDAM, 24 Nov. Heden is het stoomschip AVOCA gerechtelijk verkocht voor f 180.000. Kooper werd de firma Ruys & Co. te Rotterdam. (Nieuwsblad van het Noorden, 25-11-1908).

17-11-1909 SCHEPENVEILING. Het wegens verschuldigd hulploon in beslag genomen Engelsch schroefstoomschip Avoca, in 1891 te Dumbarton gebouwd, gevaren hebbende in New-York en Continental Line. thans te Rotterdam liggende en 17 dezer in veiling op f 98,000 door den heer J. G. v d. Linden, te Woerden, gebracht, werd heden verkocht (24-11) voor f 180,000 aan de heeren Ruys & Co., te Rotterdam. (Het nieuws van den dag, 25-11-1908).

2-1909 gerechtelijk verkocht aan C.G. Ashdown.

5-3-1909 Verkochte Schepen. Het stalen st. AVOCA, groot 5.183 reg. ton bruto en 3.311 reg. ton netto, dat thans een omvangrijke reparatie bij de Rotterd. Droogdok Maatsch. Ondergaat en voor eenigen tijd werd aangekocht door de firma C.G. Ashdown, is thans weder verkocht aan de Uranium Steamship Co. Ltd. te Londen (W. Petersen). Het zal voortaan URANIUM worden genaamd. (Het nieuws van den dag, 08-03-1909).

3-4-1909 vertrokken van Rotterdam naar New York. 1910 in beheer bij H.W. Harding. 1915 verkocht aan Canadian National Steamships Ltd., Londen. 1916 verkocht aan Cunard Steam Ship Co. Ltd., Liverpool, herdoopt FELTRIA. 5-5-1917 tijdens een reis van New York naar Avonmouth, geladen met stukgoed, getorpedeerd door de Duitse onderzeeër UC 48 en gezonken op 8 mijl van Mine Head in positie 51.56 NB. en 007.24 WL. (Foto URANIUM: wrecksite.eu, foto AVOCA No. 6: clydeships.co.uk).

22-5-1908 gemonsterd #10 door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: J.H. v.h. Hoeven, Maassluis, 35 jaar, gage f 90, stuurman: J. van H. Berghuis, Terschelling/Vlissingen, 21 jaar, gage f 70, matroos: J. v.d. Hoeven, Zwartewaal, 31 jaar, gage f 45, 2e machinist: L. van 't Hof, Abbebroek/Maassluis, 27 jaar, gage f 60, afgemonsterd de stuurman J. v.d. Hoeven, matroos A. Valk en 2e machinist D. Prins.

13-7-1908 gemonsterd #30 door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: J.H. v.h. Hoeven, Maassluis, 36 jaar, gage f --, stuurman: H. Valk, Maassluis, 29 jaar, gage f 60, matroos: J. v.d. Hoeven, Zwartewaal, 31 jaar, gage f 45, kok: J. Kalkman, Maassluis, 15 jaar, gage f 25, machinist: J. de Knegt, Maassluis, 36 jaar, gage f 75, stoker: K. Kap, Oostvoorne, 25 jaar, gage f 45, stoker: A. v.d. Blink, Maassluis, 23 jaar, gage f 45, stoker: A. v.d. Blom, Vlaardingen, 23 jaar, gage f 45.

18-7-1908 gemonsterd #33 door de Waterschout van Maassluis C.P.I. Dommissie. Schipper: J.H. v.h. Hoeven, Maassluis, 36 jaar, gage f --, stuurman: H. Valk, Maassluis, 29 jaar, gage f 60, matroos: L. Voogd, Vlaardingen, 20 jaar, gage f 45, matroos: H. Plomp, Vlaardingen, 21 jaar, gage f 45, kok: J. Kalkman, Maassluis, 15 jaar, gage f 25, machinist: (onleesbaar) Maassluis, 36 jaar, gage f 75, 2e machinist: Th.F. Nelemans, Maassluis, 32 jaar, gage f 75, stoker, K. Warbout, Oostvoorne, 18 jaar, gage f 45, stoker: C. Kap, Oostvoorne, 25 jaar, gage f 45, stoker: A. v.d. Blom, Vlaardingen, 23 jaar, gage f 45.

26-7-1908 te Stettin. 27-7-1908 van Swinemunde naar Maassluis. 6-8-1908 van Hamburg naar Maassluis. 10-8-1908, Maassluis. Het stoomschip JELUNGA van de New-York & Continental Line kwam heden voor den Waterweg en door de sleepboot GOUWZEE zijn de passagiers afgehaald om te worden geland; De JELUNGA (1890, 5.206 BRT) vertrok daarop noordwaarts uit. (RN, 10-8-1908).

14-8-1908, Volgens een bericht is er nabij het aan de Ooster vermoedelijk aan de grond geraakte schip en een kleine sleepboot, waarvan waarschijnlijk een tros is gebroken. Er is om assistentie geseind. De stoomreddingboot is reeds vertrokken en de sleepbooten NOORDZEE en GOUWZEE gaan ook derwaarts. (AH, 14-8-1908).

14-8-1908, Maassluis. Het tegen den Ooster ten anker legende zeilschip is de SCHWARZENBEK, van Antwerpen naar Hamburg. De sleepbooten Noorzee en Gouwzee vertrokken hedennacht naar het schip, de stoomreddingsboot, die ook naar het schip was vertrokken, keerde hedenochtend weder terug. Volgens nader bericht verlangt het schip geen assistentie. De sleepboot Atlas was in de nabijheid. (NvdD, 17-8-1908).

16-8-1908 te Londen. 19-8-1908 terug op de Nw. Waterweg met de sloper HOWTHORN.

20-8-1908 gemonsterd #37 door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: J.H. v.h. Hoeven, Maassluis, 36 jaar, gage f --, stuurman: D. Moerman, Vlaardingen, 21 jaar, gage f 70, matroos: L. Voogd, Vlaardingen, 21 jaar, gage f 45, matroos: H. Oprel, Rozenburg, 19 jaar, gage f 45, kok: M. Koster, Maassluis, 16 jaar, gage f 25, machinist: J. de Knegt, Maassluis, 36 jaar, gage f 75, 2e machinist: IJ. den Haan, Rotterdam, 19 jaar, gage f 50, stoker, K. Warbout, Oostvoorne, 18 jaar, gage f 45, stoker: K. Kap, Oostvoorne, 25 jaar, gage f 45, stoker: A. Krijger, Maassluis, 21 jaar, gage f 45. Bemanning op de te slepen baggermolen, runner: D. v.d. Linden, Maassluis, 33 jaar, gage f 45, runner: P. van Voordt, Maassluis, 46 jaar, gage f 45.

20-8-1908 te IJmuiden. 22-8-1908 van IJmuiden naar Cadiz met de baggermachine CADIX. 30-8-1908 passage Beachy Head. 16-9-1908 te Cadiz. 18-9-1908 van Cadiz.

8-10-1908 samen met de ROZENBURG bij hoog water het stoomschip PYLOS vlot gebracht.

29-10-1908 vanaf Rotterdam te Swinemünde (nu Świnoujście, Polen) met een baggermolen op sleeptouw.

7-11-1908 te Swinemünde. 8-11-1908 te Kiel.

27-11-1908 vertrokken van Rotterdam met een lichter en een bak op sleeptouw naar Hull. 28-11-1908 te Hull.

14-12-1908 vertrokken met de baggermolen NEDERLAND naar Bremerhaven. 16-12-1908 te Bremerhaven.

23-12-1908 samen met de sleepboot ROZENBURG vertrokken van Rotterdam naar Vlissingen met s.s. GORONTALO. 24-12-1908 Vlissingen. Het s.s. GORONTALO, van de Rotterdamsche Lloyd, kwam heden, gesleept door de GOUWZEE en ROZENBURG, hier aan tot innemen van machines en ketels op 'De Schelde'. (Dagblad Scheepvaart, 25-12-1908). 24-12-1908 het stoomschip GORONTALO van de Rotterdamsche Lloyd, kwam heden, gesleept door de GOUWZEE en ROZENBURG, te Vlissingen aan tot innemen van machines en ketels op De Schelde. (NRC, 25-12-1908).

25-12-1908 vertrokken naar Havre met 2 sleepbootjes. 27-12-1908 te Havre. 31-12-1908 vertrokken van Zeebrugge met 2 lichters naar Cherbourg.

8-1-1909 gemonsterd #2 door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: J.H. v.h. Hoeven, Maassluis, 36 jaar, gage f --, stuurman: D. Moerman, Vlaardingen, 21 jaar, gage f 70, matroos: L. Voogd, Vlaardingen, 21 jaar, gage f 45, matroos: L. Willemstein, 's-Gravendeel, 20 jaar, gage f 45, jongen: M. Koster, Maassluis, 17 jaar, gage f 25, machinist: J. de Knegt, Maassluis, 37 jaar, gage f 75, 2e machinist: L. Scherpenberg, Rotterdam, 25 jaar, gage f 50, stoker: C. Kap, Oostvoorne, 26 jaar, gage f 45, stoker, K. Warbout, Oostvoorne, 19 jaar, gage f 45, stoker: A. Krijger, Maassluis, 21 jaar, gage f 45.

11-1-1909 vertrokken van Maassluis. 13-1-1909 bij het aanlopen van IJmuiden schade aan het roer opgelopen. 19-1-1909 De sleepboot "Gouwzee", welke de vorige week door zware stortzeeën schade aan het roer beliep, werd heden door de sleepboot "Lauwerzee" naar Maassluis gesleept. (AH, 19-1-1909).

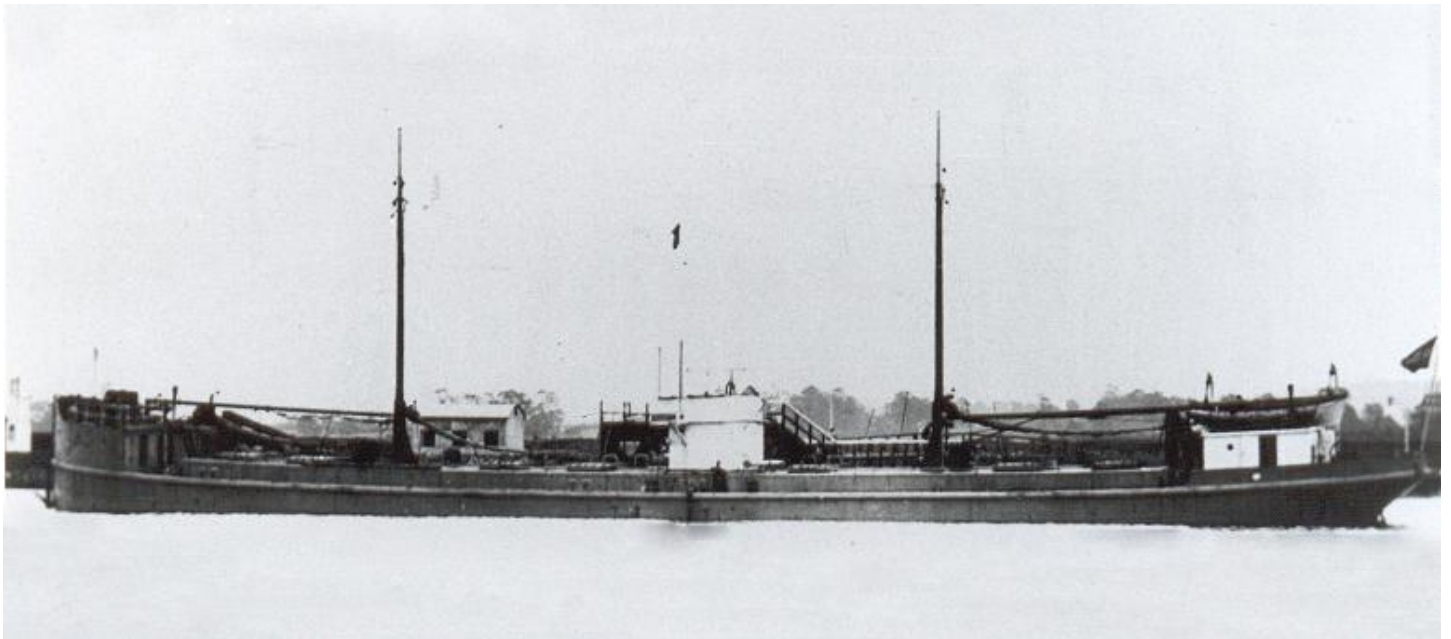
17-2-1909 s.s. TRUNKBY vertrokken met de sleepboten OOSTZEE en GOUWZEE naar West-Hartlepool. 19-2-1909 op de Tyne. Het stoomschip Trunkby, dat in den Nieuwen Waterweg gestrand en daarna alhier voorloopig is gerepareerd, is gisterochtend, gesleept door de sleepboten Oostzee en Gouwzee, op de Tyne aangekomen. (RN, 22-2-1909).

20-2-1909 Rotterdam. Het stoomschip TRUNKBY, dat in de Nieuwe Waterweg gestrand en daarna alhier voorlopig is gerepareerd, is gisterochtend, gesleept door de sleepboten OOSTZEE en GOUWZEE op de Tyne aangekomen. (RN, 22-2-1909).

5-3-1909 CHARLES DICKENS vanaf Buenos-Ayres gearriveerd in de Rijnhaven te Rotterdam, met hout, met de sleepboot GOUWZEE.

10-3-1909 vertrokken met de hopper LEVIATAN naar Holtenau. 16-3-1909 te Hull vanaf Kiel met een hopper en een sleepbootje.

27-3-1909 van Rotterdam met de tanklichter FRISIA naar Hamburg. 30-3-1909 te Cuxhaven. 30-3-1909 te Hamburg. 1-4-1909 van Cuxhaven naar Rotterdam met de n.p. FRISIA. 2-4-1909 te Rotterdam.



n.p. FRISIA (1): besteld door H. de Jongh, 21-4-1908 kiel gelegd, 10-9-1908 te water gelaten bij N.V. Rotterdamsche Droogdok Mij., Rotterdam (17), 15-9-1908 opgeleverd (BV) als FRISIA aan N.V. Mij. Zeelichter "Frisia", Rotterdam, in beheer bij V.o.F. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf. Ingeschreven onder letter R nummer 7966.R, teboekstelling onder nummer 6048.ROTT.1908. Zeetanklichter, roepsein NRWV. 761,92 BRT, 710,4 NRT, 1.225 DWT. 58,08 x 9,55 x 3,89 x 3,456 meter.

5-4-1909 de FRISIA (Oosterveld), geladen met benzine, met de sleepboot DORIA naar Londen. 10-4-1909 te Rotterdam. 12-4-1909 te Hull. 20-4-1909 vanaf Hull te Rotterdam met de sleepboot HIBERNIA.

24-4-1909, Het schip BYCICLETTE van Ruhrort met kolen naar Frankrijk bestemd, is Zaterdag nabij Herwijnen in aanvaring geweest met het tanklichterschip FRISIA en dientengevolge gezonken. (AH, 26-4-1909).

Het schip BYCICLETTE van Ruhrort met kolen naar Frankrijk bestemd is zaterdag j.l. nabij Herwijnen in aanvaring geweest met het tanklichterschip FRISIA en dientengevolge gezonken. (Rotterdamsch Nieuwsblad, 27-4-1909).

29-4-1909 passage Lobith naar Rotterdam. 1910 opnieuw gemeten: 656,88 BRT. 17-12-1926 nieuwe teboekstelling, 762,69 BRT, 657 NRT, 1.225 DWT.

19-10-1933 verkocht voor f 55.000 aan Mory & Cie., Parijs, 1933 ingebracht bij Société Alg rienne de P troles Mory, Algiers-Frankrijk, in gebruik genomen als het bunkerschip MORY-MAZOUT 2 te Algiers, 7-11-1933 doorhaling teboekstelling te Rotterdam. (Foto: NN, collectie Scheepsfotoruilbeurs).

11-4-1909 de GOUWZEE vanaf Londen op de Nw. Waterweg met de sloper DURHAM.

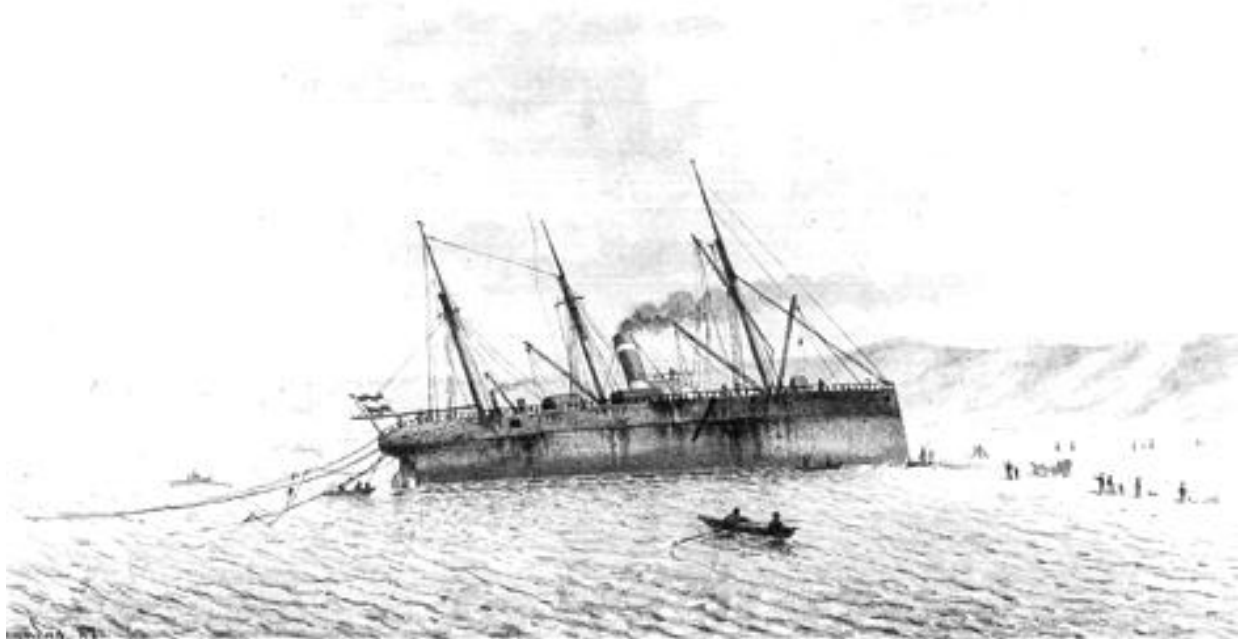
17-4-1909 gemonsterd #12 door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: P.J. Visser, Hellevoetsluis, 36 jaar, gage f --, stuurman: D. Moerman, Vlaardingen, 21 jaar, gage f 70, matroos: L. Voogd, Vlaardingen, 21 jaar, gage f 45, matroos, matroos: L. Willemstein, 's-Gravendeel, 20 jaar, gage f 45, matroos jongen: M. Koster, Maassluis, 17 jaar, gage f 25, machinist: J. de Knecht, Maassluis, 37 jaar, gage f 75, 2e machinist: J.J. Hennevanger, Maassluis, 21 jaar, gage f 55, stoker: K. Kap, Oostvoorne, 26 jaar, gage f 45, stoker, A.I.H. Zoetmulder, Schiedam, 22 jaar, gage f 45, stoker: A. Krijger, Maassluis, 21 jaar, gage f 45.

7-5-1909 gemonsterd #12a door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: P.J. Visser, stoker: H. Oudwater, Brielle, 19 jaar, gage f 45, stoker: J. Schipper, Oostvoorne, 21 jaar, gage f 45, jongen: A.J. Kalkman, Zwartewaal, 14 jaar, gage f 25. Aafgeschreven van de monsterrol: stoker: A. Krijger, stoker: A.I.H. Zoetmulder en jongen: M. Koster.

### STELLA

10-5-1909. IJmuiden. Het stoomschip STELLA van de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, is per sleepboot GOUWZEE naar de werf van Wilton te Rotterdam vertrokken, waar de machines uit het stoomschip worden genomen. De STELLA zal daarna worden gesloopt.

11-5-1909. Heden is in de Nieuwe Waterweg uit Amsterdam aangekomen per sleepboot GOUWZEE het Nederlandse stoomschip STELLA, om gesloopt te worden. (NRC, 11-5-1909).



**Stoomschip STELLA**, in 1870 gebouwd door de Koninklijke Fabrik van Stoom en andere Werktuigen, op het strand van IJmuiden op 7 maart 1883. Toen de Koninklijke Nederlandse Stoombootmaatschappij (KNSM) drie nieuwe schepen nodig had voor de lijnen op de Middellandse zee bestelde zij twee schepen (de Castor en de Pollux) in Schotland. De derde opdracht ging naar de Koninklijke Fabrik van Stoom- en andere Werktuigen te Amsterdam nadat dit bedrijf had ingeschreven tegen de 'laagste Engelse conditie'. Over de kwaliteit verklaarde de directie van de KNSM in 1874: 'de duurzaamheid is zeker even groot als die van het Engelse schip, en de intrinsieke waarde is zelfs groter. Een belangrijk verschil ten gunste van het Hollandsche schip lag in de wijze waarop het klinkwerk was gedaan. In Engeland wordt met machines geklonken, en hier is het uit de hand verricht en met veel zorg.' Dit citaat staat in contrast met de in de tekst vermelde geschiedenis van de in 1854 door het bedrijf gebouwde Belgique. Dit contrast is verklaarbaar. Na onderzoek van de Belgique in Southampton bleek dat het klink-en kookwerk onvoldoende was. Vermoedelijk was de Belgique gebouwd onder toezicht van het classificatiebureau Veritas. Het onderzoek te Southampton werd uitgevoerd door Lloyds Register of Shipping. De classificatiebureaus waren de keuringsinstellingen van de verzekeringsmaatschappijen. De techniek van de ijzeren scheepbouw was in die tijd nog niet algemeen ingevoerd. Dat blijkt uit het feit dat in dat jaar, 1854, Lloyds voor het eerst voorschriften uitgaf voor de constructie van ijzeren schepen. Aan deze voorschriften hadden



de scheepsbouwers te voldoen. Op grond van de bij het toezicht opgedane ervaringen stelden de classificatiebureaus de voorschriften regelmatig bij. Zodoende speelden de experts van deze bureaus een rol bij het innovatieproces in de scheepsbouw. Van deze expertise moet de Koninklijke Fabriek bij de bouw van de Stella geprofiteerd hebben. (Tekst en tekening: dbnl.org).

STELLA: 4-1871 opgeleverd door Konink. Fabriek v. Stoom en Andere Werktuigen, Amsterdam als STELLA aan Koninkl. Nederlandsche Stoomboot Mij., Amsterdam. 1.174 BRT, 857 NRT, 1.750 DWT. 680 IPK, 2 cyl, compound, 940 & 1600 x 914, C.V. Koninklijke Fabriek van Stoom- en Andere Werktuigen, Amsterdam. 1884 hermeten 1.494 BRT, 1.029,93 NRT.

9-12-1886, omstreeks 01:00 uur in de morgen, is de STELLA, kapt. J. Bruins, op reis van Cadiz naar Amsterdam, bij het binnenlopen van de pieren van IJmuiden uit koers geraakt en gestrand op 300 meter ten noorden van de Noorderpier. De 25 bemanningsleden en een loods worden gered door de roeireddingsboot van het Noorderboothuis te IJmuiden. De berging van de STELLA werd door de assuradeuren gegund aan Weltevreden uit Maassluis. Op 28 januari 1887 werd het contract opgezegd vanwege te geringe voortgang en werd opgedragen aan Kalis en Kuiper uit IJmuiden, Zur Mühlen uit Amsterdam en Konijnenburg uit Noordwijk. Slecht weer en het verladen van de lading in lichters hadden tot gevolg dat de STELLA eerst op 7 maart 1887 werd vlotgetrokken door de sleepboten HERCULES, SIMSON en IJMUIDEN. Door de geringe averij was het schip weldra weer in de vaart. (Bron: diverse krantenberichten van 10 december 1886 tot 29 mei 1887/Marhisdata).

1896 andere machine geplaatst, 900 IPK, T 3 cyl. 1899 opnieuw gemeten, 1.515 BRT, 1.075,41 NRT.

1903 gemeten 1.503 BRT, 928,57 NRT.

Het stoomschip STELLA van de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij is verkocht om te worden gesloopt. Het stoomschip STELLA, groot bruto 1.503 en netto 929 register ton, werd in 1871 te Amsterdam gebouwd. (NRC 221208. Amsterdam, 21 december 1908).

Het stoomschip STELLA van de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, is per sleepboot GOUWZEE naar de werf Wilton te Rotterdam vertrokken, waar de machines uit het stoomschip worden genomen. De STELLA zal daarna worden gesloopt. (opm: het casco werd in Hendrik-Ido-Ambacht gesloopt). NRC, 11-5-1909).

14-5-1909 vertrokken naar Kirkcaldy, Schotland met een baggermolen en 2 lichters. 18-5-1909 te Kirkcaldy.

21-5-1909 gemonsterd #23 door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: P.J. Visser, Hellevoetsluis, 36 jaar, gage *f* --, stuurman: D. Moerman, Vlaardingen, 21 jaar, gage *f* 70, matroos: L. Voogd, Vlaardingen, 21 jaar, gage *f* 45, matroos: L. Willemstein, 's-Gravendeel, 20 jaar, gage *f* 45, jongen: A.J. Kalkman, Zwartewaal, 14 jaar, gage *f* 25, machinist: J. de Knecht, Maassluis, 37 jaar, gage *f* 75, 2e machinist: P. Herkenraadt, Maassluis, 25 jaar, gage *f* 55, stoker: J. Schipper, Oostvoorne, 21 jaar, gage *f* 45, stoker, H. Holtrop, Rotterdam, 22 jaar, gage *f* 45, stoker: C. Kieboom, Oud-Beijerland, 22 jaar, gage *f* 45. Runner: Piet van der Gaag, Maassluis, 45 jaar, contract, runner: A. Boudestein, Maassluis, 39 jaar, contract, runner: C. van der Heide, Maassluis, 30 jaar, contract, runner: A. Huijlwijk, Hoek van Holland, 25 jaar, contract.

22-5-1909 vertrokken naar Sante Fé met 2 bakken. 4-6-1909, Rotterdam, De sleepboot GOUWZEE, met twee bakken op sleeptouw, arriveerde 2 juni van hier te San Estaban. (RN, 5-6-1909).

7-6-1909 gemonsterd #24 door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: P.J. Visser, Hellevoetsluis, 36 jaar, gage *f* --, stuurman: D. Moerman, Vlaardingen, 21 jaar, gage *f* 70, matroos: L. Voogd, Vlaardingen, 21 jaar, gage *f* 45, matroos: L. Willemstein, 's-Gravendeel, 20 jaar, gage *f* 45, jongen: A.J. Kalkman, Zwartewaal, 14 jaar, gage *f* 25, machinist: J. de Knecht, Maassluis, 37 jaar, gage *f* 75, 2e machinist: P. Herkenraadt, Maassluis, 25 jaar, gage *f* 55, stoker: J. Schipper, Oostvoorne, 21 jaar, gage *f* 45, stoker, H. Holtrop, Rotterdam, 22 jaar, gage *f* 45, stoker: C. Kieboom, Oud-Beijerland, 23 jaar, gage *f* 45. Runner: Piet van der Gaag, Maassluis, 45 jaar, contract, runner: A. Boudestein, Maassluis, 39 jaar, contract, runner: C. van der Heide, Maassluis, 30 jaar, contract, runner: A. Huijlwijk, Hoek van Holland, 25 jaar, contract.

7-6-1909 vertrokken met 2 bakken naar Huelva, Zuid-Spanje. 9-6-1909 passage St. Catharines Point. 17-6-1909 gearriveerd te Huelva. 18-6-1909 van Huelva.

29-6-1909 vertrokken van Kirkcaldy naar Rotterdam. 3-7-1909 te Rotterdam vanaf Kirkcaldy, Schotland met een baggermolen en een sleepbootje.

3-7-1909 gemonsterd #31 door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: J.H. v.h. Hoeven, Maassluis, 37 jaar, gage *f* --, stuurman: B. Brand, Maassluis, 29 jaar, gage *f* 80, matroos: L. Voogd, Vlaardingen, 21 jaar, gage *f* 45, matroos: L. Willemstein, 's-Gravendeel, 20 jaar, gage *f* 45, jongen: A.J. Kalkman, Zwartewaal, 14 jaar, gage *f* 25, machinist: J. de Knecht, Maassluis, 37 jaar, gage *f* 75, 2e machinist: J.J. Hennevanger, Maassluis, 21 jaar, gage *f* 55, stoker: C. Kieboom, Oud-Beijerland, 23 jaar, gage *f* 45, stoker: J. Schipper, Oostvoorne, 21 jaar, gage *f* 45, stoker, J. van Toledo, Brielle, 19 jaar, gage *f* 45.

12-7-1909 vertrokken naar Gothenborg met 2 bakken. 20-7-1909 vertrokken van Gothenborg.

21-8-1909 gemonsterd #42 door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: J.H. v.h. Hoeven, Maassluis, 37 jaar, gage *f* --, stuurman: B. Brand, Maassluis, 29 jaar, gage *f* 80, matroos: A.W. Meijboom, Pernis, 19, jaar, gage *f* 45, matroos: L. Willemstein, 's-Gravendeel, 20 jaar, gage *f* 45, kok: A.J. Kalkman,

Zwartewaal, 14 jaar, gage *f* 25, machinist: J. de Knecht, Maassluis, 37 jaar, gage *f* 75, 2e machinist: L.D. Peeman, Helder, 23 jaar, gage *f* 55, stoker: J.A. Hofman, Vlaardingen, 23 jaar, gage *f* 45, stoker: A. Hoogendam, Vlaardingen, 21 jaar, gage *f* 45, stoker, J. van Toledo, Brielle, 19 jaar, gage *f* 45.

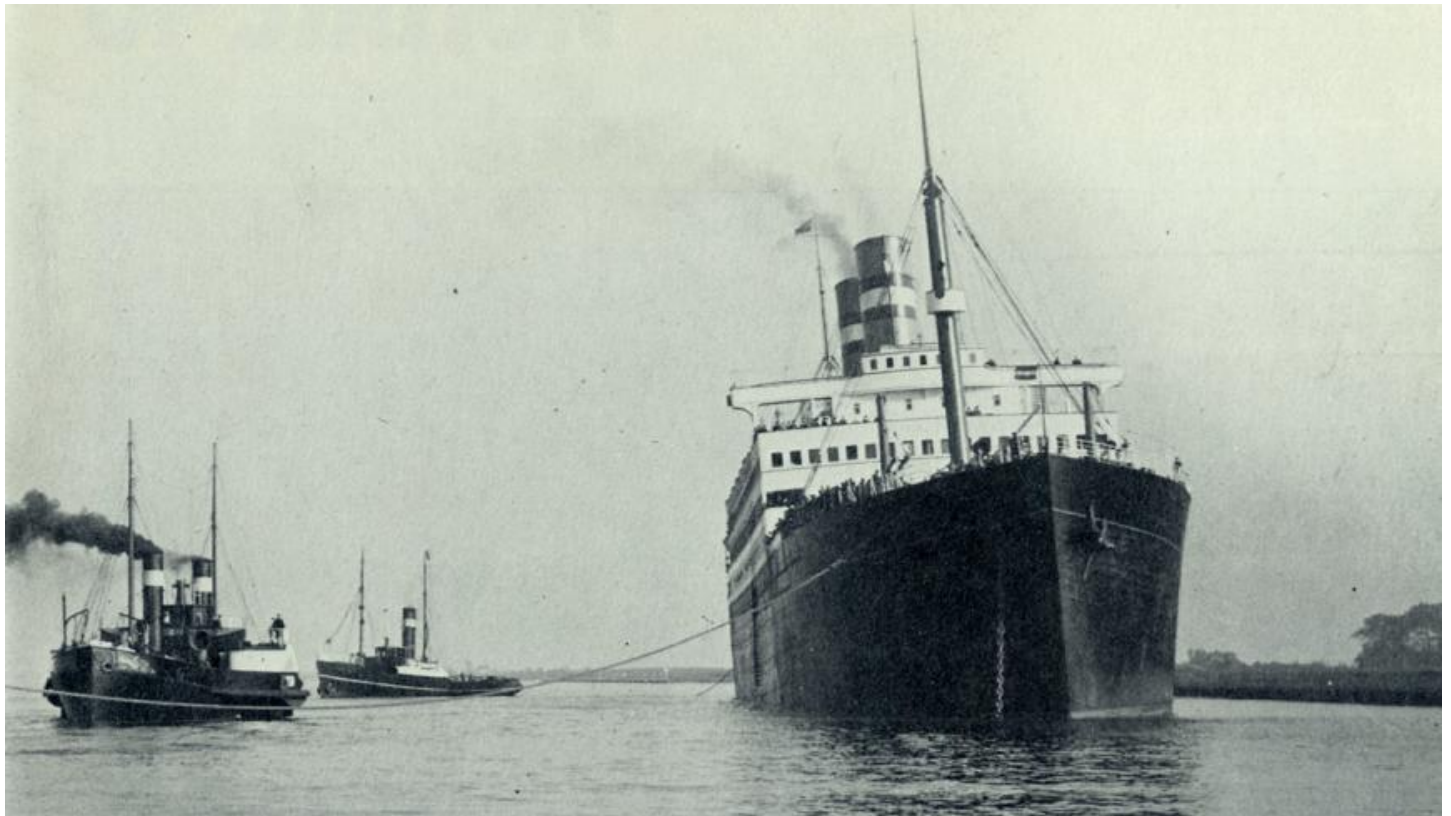
27-8-1909 vanaf Kiel te Rotterdam met de sloper SANTOS.

9-9-1909 naar Stettin met een baggermolen en 2 bakken. 10-9-1909 gearriveerd op het Nieuwediep. 15-9-1909 naar Stettin. 15-9-1909 wegens lekkage van de baggermolen ten anker op het Vlie. 18-9-1909 vertrokken naar Stettin.

18-9-1909 gemonsterd #42a door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Stuurman B. Brand vervangen door stuurman: A. de Bruin, Maassluis, 24 jaar, gage *f* 80.

19-9-1909 passage Cuxhaven naar Stettin. 23-9-1909 te Stettin. 24-9-1909 vertrokken van Stettin naar Maassluis. (Ook gezien: 23-9-1909 van Swinemunde, Duitsland (nu Świnoujście, Polen) naar Delfzijl met een baggermolen).

1-10-1909 gemonsterd #50 door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: H.C. de Meijer, Maassluis, 36 jaar, gage *f* --, stuurman: A. de Bruin, Maassluis, 24 jaar, gage *f* 80, matroos: D. Hollaar, Maassluis 25 jaar, gage *f* 45, matroos: A.W. Meijboom, Pernis, 19, jaar, gage *f* 45, kok: A.J. Kalkman, Zwartewaal, 14 jaar, gage *f* 25, machinist: J. de Knecht, Maassluis, 38 jaar, gage *f* 75, 2e machinist: A.H. Goedendorp, Rotterdam, 19 jaar, gage *f* 55, stoker, J. van Toledo, Brielle, 19 jaar, gage *f* 45, stoker: B. van Oudenaarden, Vlaardingen, 24 jaar, gage *f* 45, stoker: B.P. de Koning, Maassluis, 25 jaar, gage *f* 45.



2-10-1909, Maassluis. Het stoomschip ROTTERDAM is niet met eigen kracht, doch met assistentie van de sleepboten GOUWZEE, WODAN en LAUWERZEE vlot gekomen Het stoomschip was te 04:15 in zee. (AH, 3-10-1909). (Foto: NN/collectie Smit Int./boek "De Nederlandse Sleepvaart" met WODAN en LAUWERZEE).

7-10-1909 gemonsterd #54 door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: P.J. Visser, Hellevoetsluis, 36 jaar, gage *f* --, stuurman: A. de Bruin, Maassluis, 24 jaar, gage *f* 80, matroos: D. Hollaar, Maassluis 25 jaar, gage *f* 45, matroos: A.W. Meijboom, Pernis, 19, jaar, gage *f* 45, kok: A.J. Kalkman, Zwartewaal, 14 jaar, gage *f* 25, machinist: J. de Knecht, Maassluis, 38 jaar, gage *f* 75, 2e machinist: A.H. Goedendorp, Rotterdam, 19 jaar, gage *f* 55, stoker, J. van Toledo, Brielle, 19 jaar, gage *f* 45, stoker: B. van Oudenaarden, Vlaardingen, 24 jaar, gage *f* 45, stoker: B.P. de Koning, Maassluis, 25 jaar, gage *f* 45.

10-10-1909 vertrokken met een bok. 11-10-1909, Rotterdam, De drijvende bok GOLIATH No.1, van Hendrik Ido Ambacht naar Rochester bestemd, gesleept door de sleepboot GOUWZEE, is bij het Nore lichtschip gezonken. De GOUWZEE arriveerde later te Gravesend. (NRC 11-10-1909). 11-10-1909 te Londen.

De baggermachine GOLIATH NO. 1, op sleeptouw van de sleepboot GOUWZEE, van Rotterdam naar Rochester, is tengevolge van slecht weer in den mond van de Theems gezonken. De GOUWZEE is te Gravesend aangekomen. (RN, 13-10-1909).

16-10-1909 de sleepboten GOUWZEE en ROZENBURG te Cuxhaven. 19-10-1909 van Cuxhaven. 20-10-1909 van Nieuwediep met een baggermolen op een reis van Bremerhaven naar IJmuiden. 22-10-1909 van IJmuiden naar Maassluis.

4-11-1909 gemonsterd #57 door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: H.C. de Meijer, Maassluis, 36 jaar, gage *f* --, stuurman: A. de Bruin, Maassluis, 24 jaar, gage *f* 80, matroos: D. Hollaar, Maassluis 25 jaar, gage *f* 45, matroos: A.W. Meijboom, Pernis, 19, jaar, gage *f* 45, kok: A.J. Kalkman, Zwartewaal, 14 jaar, gage *f* 25, machinist: J. de Knecht, Maassluis, 38 jaar, gage *f* 75, 2e machinist: A.H. Goedendorp, Rotterdam, 19 jaar, gage *f* 55, stoker, J. van Toledo, Brielle, 19 jaar, gage *f* 45, stoker: B. van Oudenaarden, Vlaardingen, 24 jaar, gage *f* 45, stoker: B.P. de Koning, Maassluis, 25 jaar, gage *f* 45.

6-11-1909, Het Noorsche stoomschip Stalheim, komende van Rivadeo naar Rotterdam met ijzererts, is vanmorgen bij het binnenkomen van den Nieuwen Waterweg bij Roode Ton 2 door mist aan den grond gevaren. De sleepboten Rotterdam en Maassluis hebben tevergeefs getracht het schip af te brengen. Met avondtij zullen de sleepboten Zuiderzee, Gouwee, Wodan en Rotterdam, van Smit & Co's Sleepdienst, trachten het vlot te brengen. (NvdD, 8-11-1909). 6-11-1909 het s.s. STALHEIM is met assistentie van sleepboten vlot gekomen en vervolgens wegens mist geankerd.

STALHEIM, 12-1890 opgeleverd door J. Priestman & Co., Sunderland (32) als STALHEIM aan Harloff & Bøe, Bergen-Noorwegen. 2.166 BRT. T 3 cyl. 1893 verkocht aan Andr. Olsen, Bergen-Noorwegen. 1910 verkocht aan Otto Banck, Helsingborg-Zweden, herdoopt FAMA. 1915 verkocht aan D/S A/S Blus, Skien-Noorwegen (H. Hanssen), herdoopt BLUS. 1916 verkocht aan D/S A/S Adine, Christiania-Noorwegen, (C.H. Engelhart & E.I. Hansen), herdoopt ADINE. 1916 verkocht aan D/S A/S Lloyd I (Louis Poulsen & Co.), Christiania. 13-3-1918 tijdens een reis van Rouen naar Tyne, in ballast, bij Hartlepool getorpedeerd door de Duitse onderzeeboot UB-34, gezonken in positie 54.42 NB. en 00.58 OL.

29-11-1909. Brouwershaven, De kustwacht van Westerschouwen rapporteert, dat op de Banjaard bij de Rival een driemast schip aan de grond zit. Het heeft echter nog geen noodsein gehesen. De stoomreddingboot PRESIDENT VAN HEEL en de sleepboten GOUWZEE en WODAN zijn ter assistentie vertrokken. (NRC, 29-11-1909). 30-11-1909. Maassluis. Het op de Banjaard gestrande Italiaanse fregat MARIA is nog heel, met drie voet water in het ruim. Blazers zouden, als de gelegenheid het toelaat, beginnen met het bergen van de lading. De sleepboten ZUIDERZEE, GOUWZEE en WODAN zullen met hoog water trachten het schip vlot te slepen. De ROTTERDAM, met pompen aan boord, is naar de strandingsplaats vertrokken. NRC 301109.

12-1909 s.s. OLAV, gearriveerd in de 1e Kat.Haven te Rotterdam met de GOUWZEE en LAUWERZEE. (RN, 7-12-1909).

7-12-1909 gemonsterd #57 supp. door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: H.C. de Meijer, stuurman: J. Termijn, Maassluis, 25 jaar, gage *f* 80, 2e machinist: J.J. Hennevanger, Maassluis, 22 jaar, gage *f* 55, vervingen stuurman A. de Bruin en 2e machinist: A.H. Goedendorp.

30-12-1909 vanaf Rotterdam te Falmouth.

5-1-1910 gemonsterd #57 supp. door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: H.C. de Meijer, stuurman: D. Moerman, Vlaardingen, 22 jaar, gage *f* 80, machinist: J.T. Teerling, Rotterdam, 26, jaar, gage *f* 75, 2e machinist: A.H. Goedendorp, Rotterdam, 19, jaar, gage *f* 55. Vervingen stuurman: J. Termijn, machinist: J. de Knecht en 2e machinist: J.J. Hennevanger.

6-1-1910 vertrokken met 3 bakken naar Bremerhaven. 10-1-1910 te Stettin. 11-1-1910 van Stettin met de baggermachine SACHSEN naar Holtenau. 17-1-1910 te Holtenau. 20-1-1910 van Swinemunde met 2 bakken naar Holtenau. 22-1-1910 te Stettin. 28-1-1910 van Stettin naar Holtenau. 31-1-1910 van Swinemunde naar Holtenau met een baggermachine.

7-2-1910 in de Parkhaven te Rotterdam met s.s. CARITA L., kwam vanaf Santa Cruz. (agent: Phs. van Ommeren).

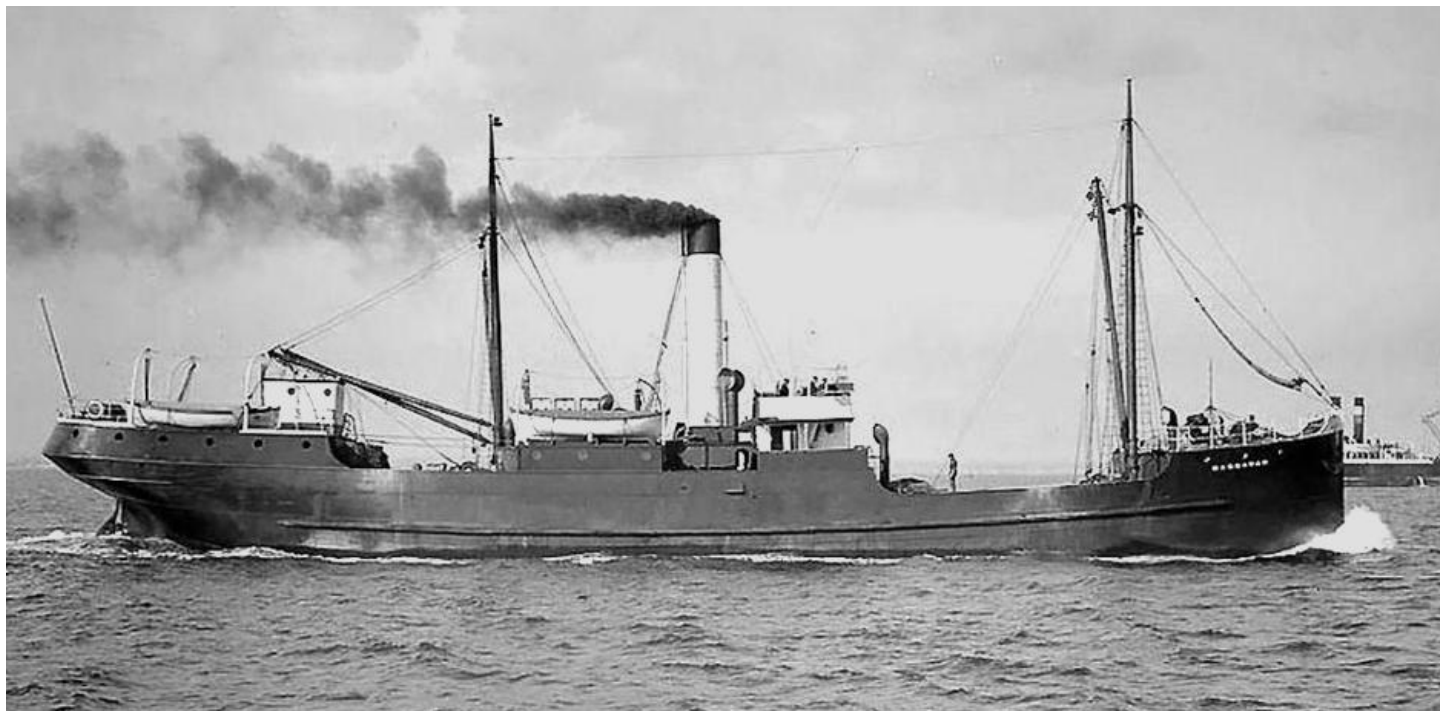
23-2-1910 vertrokken naar Rouen met 2 sleepbootjes. 25-2-1910 passage Walmer, Kent, U.K. 28-2-1910 te Rouen. 1-3-1910 van Rouen.

3-3-1910 vertrokken naar Stettin met een pers en een bak.

14-3-1910 vertrokken naar Brunsbüttel.

22-4-1910 gemonsterd #18 door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: H.C. de Meijer, Maassluis, 37 jaar, gage *f* --, stuurman: D. Moerman, Vlaardingen, 22 jaar, gage *f* 80, matroos: A.W. Meijboom, Pernis, 19 jaar, gage *f* 45, matroos: J.H. Klein, Brielle, 19 jaar, gage *f* 45, kok: S. Visser, Maassluis, 15 jaar, gage *f* 25, machinist: J.T. Teerling, Rotterdam, 26, jaar, gage *f* 75, 2e machinist: J.H. Stol, Maassluis, 21 jaar, gage *f* 55, stoker: J.J. Zandwijk, Vlaardingen, 20 jaar, gage *f* 45, stoker: L. Valk, Maassluis, 18 jaar, gage *f* 45, stoker: C. van Speijk, Vlaardingen, 19 jaar, gage *f* 45.

23-4-1910 vertrokken GOUWZEE, sleepboot, naar Dundee met een nieuw stoomschip (No. 77) op sleeptouw. (AH, 24-4-1910). 27-4-1910 te Dundee.



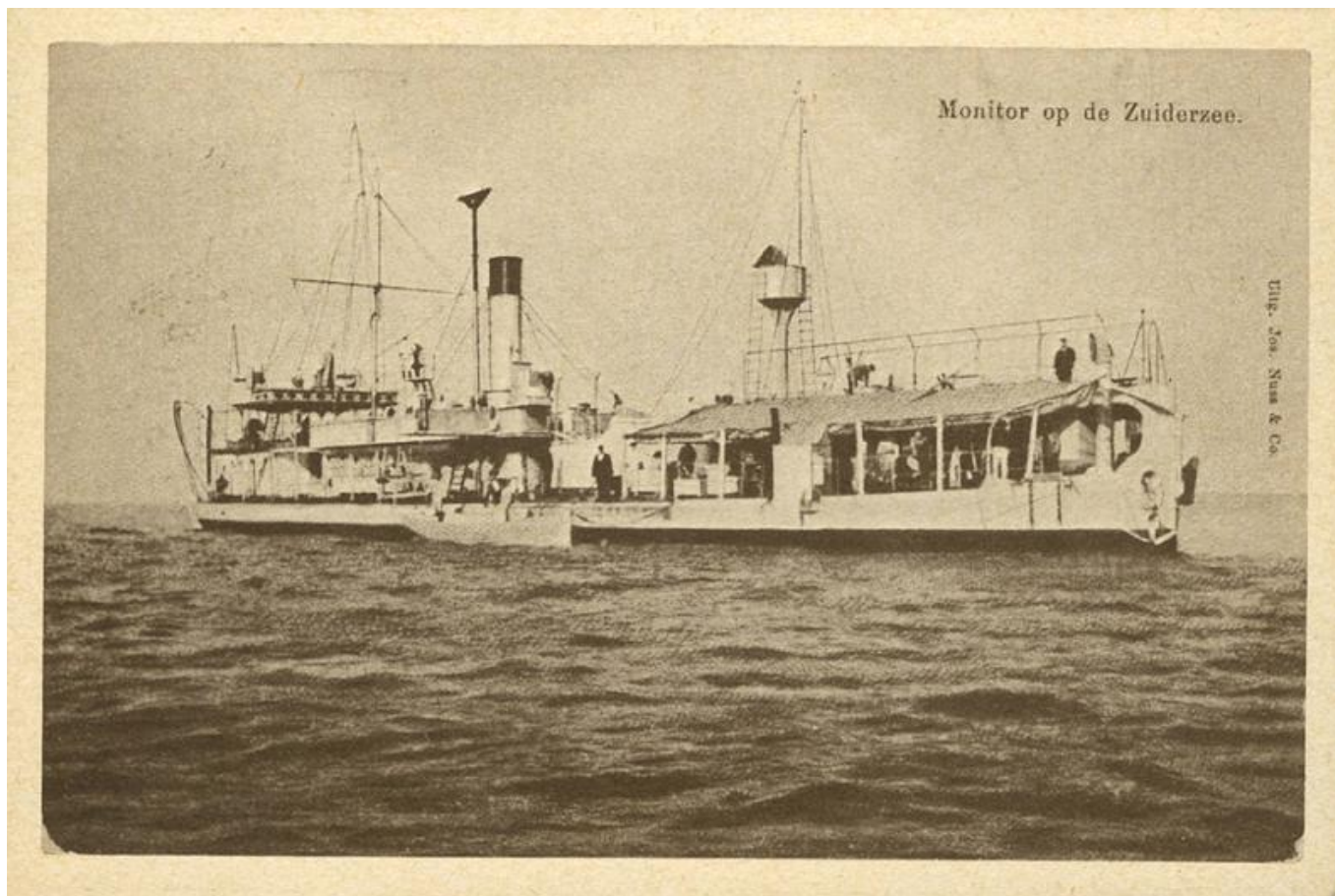
MARRAWAH, 8-1910 opgeleverd door Van Vliet & Co., Hardinxveld (77) als MARRAWAH aan Shipping Investments Ltd., Londen (C.H. Pile). 600 BRT. T 3 cyl, W.V.V. Lidgerwood, Glasgow. 1910 verkocht aan W. Holyman & Sons Ltd., Melbourne. 1937 verkocht aan Australian Steamships Pty. Ltd., Melbourne (Howard Smith Ltd.). 9-1941 t/m 9-1946 in dienst Royal Australian Navy (gevorderd) als mijnenveger. 12-1942 t/m 8-1945 uitgeleend aan U.S. Navy. 1947 verkocht aan Riverside Dock & Engineering Co. Pty. Ltd., Melbourne. 1950 gestript door Riverside Dock & Eng. Co. te Sydney, 10-5-1951 het casco tot zinken gebracht bij Sydney Heads door RAAF in positie 33.57.7 ZB. en 151.34.75 OL. (Foto: merchantshipsozww2.com).



29-4-1910, Rotterdam. De monitor HEILIGERLEE, verkocht aan de firma P. Bos Azn. te Dordrecht, zal morgen door de sleepboot GOUWZEE van IJmuiden naar Dordrecht worden gesleept. (NRC, 30-4-1910). (Foto: nimh-beeldbank.defensie.nl. 1868-1909, ex PANTER).

1-5-1910 vertrokken van IJmuiden met de voor sloop bestemde monitor HEILIGERLEE naar Rotterdam.

**Zr.Ms. HEILIGERLEE**, monitor 2de klasse (1867-1909), 7-1-1868 te water, 26-5-1868 in dienst gesteld. 1.530 ton waterverplaatsing. 54/56.60 x 15.30 x . x 2.930 meter. 9 kn. 630 IPK. 2 x 2 cillinders stoommachine. 6-1-1909 uit dienst gesteld. Het schip was vernoemd naar de plaats Heiligerlee in de provincie Groningen. De Slag bij Heiligerlee op 23 mei 1568 eindigde met de eerste overwinning van de opstandelingen in de Tachtigjarige Oorlog.



Zr.Ms. Heiligerlee werd tezamen met haar zusterschip KROKODOL (Foto/kaart Monitor op de Zuidzee, No.3 Onze Land en Zeemacht, uitgeverij Jos. Nuss & Co.) gebouwd als monitor der tweede klasse op de werf van Gebr. Laird te Birkenhead. Beide schepen werden daar op dezelfde datum, 7 januari 1868, te water gelaten en op 26 mei 1868 vervolgens de Indienststelling van de monitor 2e klasse Zr.Ms. 'Heiligerlee'. Dit door de luitenant-ter-zee der eerste klasse H.A. ridder van Rappard welk tevens de eerste commandant werd van het schip. Vier dagen later maakte het schip, evenals het zusterschip Zr.Ms.'Krokodil', haar eerste proefvaart. Het schip had een afmeting van 54/56.60 x 15.30 x 2.93 meter en had een waterverplaatsing van 1530 ton. Het was verder bewapend met een bewapening voor de scheepshuid van 11-140 mm., voor de behuizing van de kanons was dit 203-280 mm., de commando toren was bepantserd met beplating van 140 mm. Het dek 19-25 mm. De bewapening bestond uit kanons van 2 x 23 cm ( getrokken)/1 x 28 cm., 1 x 7,5, 4 x 3,7 cm. Verder voorzien van twee compount 2 cillinder stoommachines van 630 IPK welk het schip een vaart gaven van 9 knopen. Het koste bij oplevering fl.788.348. Het werd op 6 januari 1909 uitdienstgesteld en was tevens voor de kustverdediging niet meer inzetbaar. In 1910 werd het voor een bedrag van Fl 42.000 gulden als schroot verkocht te Amsterdam. (Bron: marinemat.com).

3-5-1910 vertrokken naar Glückstadt met 2 bakken.

5-5-1910 passage Brunsbützel op een reis van St. Petersburg naar Rotterdam.

7-5-1910 Het binnenk. Duitse s.s. DÜSSELDORF, van Petersburg, is gisteravond gestrand dwars over Rood 3 op den lagen dam in den Nieuwen Waterweg. De stoomreddingboot Prins Hendrik blijft in de nabijheid. De equipage is van boord; de kapitein evenwel niet. (NvdD, 7-5-1910).

7 -5-1910 Maassluis. Het s.t. Düsseldorf heeft lekkage. Van de bemanning werden door de reddingsboot van Hoek van Holland acht man van het schip afgehaald. De overige blijven voorloopig aan boord. Stormweer. Met de firma L. Smit & Co. is een bergingscontract gesloten op Lloyds forn. Het s.t. Düsseldorf zit nog in denzelfden toestand. Sleepbooten en de stoomreddingsboot zijn in de nabijheid. Men is bezig van den deklast, bestaande uit 150 vaten olie, per stuk ongeveer 200 K.G. wegende, te werpen. De verdere lading van dit stoomschip bestaat uit graan. 9-5-1910 De sleepbooten Gouwzee en Lauwerzee hebben hedennacht vruchteloos getracht het stoomschip vlot te brengen. Met lichten gaat men voort. (NvdD, 9-5-1910).

10-5-1910. Zaterdagavond werden door de reddingsboot negen man van het aan de Hoek van Holland gestrande stoomschip DUSSELDORF afgehaald. De overige vijf mannen wensten het schip nog niet te verlaten. In het voorschip staat reeds veel water. Daar dit gedeelte met haver is geladen, bestaat er veel kans, dat de luiken zullen openbarsten. De negen geredden werden in hotel Amerika ondergebracht. Zondag is men de gehele dag

bezig geweest met het bergen van de lading in blazerschuiten. Zondagmiddag omstreeks twee uur is door de zeesleepboten van L. Smit & Co. LAUWERSZEE en GOUWZEE getracht het schip los te slepen, doch tevergeefs. De kapitein en de hem trouw geblevenen bevinden zich nog steeds aan boord.

11-5-1910. De DUSSELDORF is, naar men ons uit Rotterdam meldt, te ruim drie uur door de sleepboten POOLZEE, GOUWZEE en LAUWERSZEE afgesleept. Het gaat in het dok aldaar. Van de lading was 600 ton gelost. (Middelburgsche Courant).

Het gestrande schip. Men seint ons uit Hoek van Holland: Het ss. "Dusseldorf" is door de sleepboten Poolzee, Lauwerzee en Gouwzee vlot gebracht hedenmiddag 3 uur 15. Van de lading is circa 600 ton gelost en in lichters geladen. (De Maasbode, 10-5-1910).

10 Mei 1910. Het stoomschip "Diisseldorf" is hedenmiddag te 3 u. 15 met adsistentie van de sleepboten "Gouwzee", "Lauwerzee", "Noordzee" en "Poolzee" vlot gekomen en tegenover den steiger den firma Wm.H. Muller & Co. tegen den zuidwal aan den grond gezet om daar door de Zeeland te worden lens gepompt. Van de lading werd 600 ton gelost. Het stoomschip zal onder eigen stoom, begeleid, naar Rotterdam vertrekken. (Algemeen Handelsblad, 11-05-1910).

s.s. DÜSSELDORF, 6-1899 opgeleverd door Bremer Vulkan, Vegesack (436) als DÜSSELDORF aan Dampfsges. "Argo", Bremen. 693 BRT. 1901 verlengd, 901 BRT. 1-8-1914 te Libau in beslag genomen. 2-8-1914 gezonken als blokkadeschip. 1915 geborgen door Duitse bergers, 9-1915 gesloopt.

28-5-1910 vertrokken naar Brunsbüttel met op sleep 2 pontons en een sleepbootje.

2-6-1910 te Rotterdam met s.s. EQVATOR, die kwam van Cuba

4-6-1910 vertrokken naar Glückstadt met een baggermolen.

13-6-1910 te Sheerness met 2 bakken.

20-6-1910 gemonsterd #28 door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: J.H. Vieland, Rotterdam, 38 jaar, gage *f* --, stuurman: D. Moerman, Vlaardingen, 22 jaar, gage *f* 80, matroos: J.H. Klein, Brielle, 19 jaar, gage *f* 45, matroos: P. Veldheer, Vlaardingen, 21 jaar, gage *f* 45, kok: S. Visser, Maassluis, 15 jaar, gage *f* 25, machinist: J.T. Teerling, Rotterdam, 26, jaar, gage *f* 75, 2e machinist: P. van Wijk, Oudega, 22 jaar, gage *f* 55, stoker: L Valk, Maassluis, 19 jaar, gage *f* 45, stoker: A. van Spijk, Vlaardingen, 18 jaar, gage *f* 45, stoker: L. van Spijk, Vlaardingen, 19 jaar, gage *f* 45.

21-6-1910 van IJmuiden met 2 bakken van Glückstadt. 24-6-1910 Cuxhaven, Het vissersvaartuig "Frieda" is in aanvaring geweest met een op sleeptouw van de Nederl. sleepboot "Gouwzee" zijnden lichiter, van Ned. naar Hamburg bestemd. De "Frieda" beliep lekkage en schade aan de reeling. De "Gouwzee" zette met de sleep de reis voort. (AH, 25-6-1910).

27-6-1910 gemonsterd #31 door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: W.P. van Dijk, Maassluis, 28 jaar, gage *f* --, stuurman: J. Termijn, Maassluis, 26 jaar, gage *f* 80, matroos: J.H. Klein, Brielle, 19 jaar, gage *f* 45, matroos: P. Veldheer, Vlaardingen, 21 jaar, gage *f* 45, kok: S. Visser, Maassluis, 15 jaar, gage *f* 25, machinist: J.T. Teerling, Rotterdam, 26, jaar, gage *f* 75, 2e machinist: P. van Wijk, Oudega, 22 jaar, gage *f* 55, stoker: L Valk, Maassluis, 19 jaar, gage *f* 45, stoker: P. van der Pol, Enkhuizen, 21 jaar, gage *f* 45, stoker: L. van Spijk, Vlaardingen, 19 jaar, gage *f* 45.

De kantonrechter in de zaak in de zaak A.K. contra de "Phoenix" de vordering werd ontzegd, evenzo die van de stoker C.K. contra L.S. & Co omdat K. als stoker op de sleepboot "Gouwzee" niet zorgde aan boord te zijn, toen de boot moest varen, niettegenstaande de kapitein 1 1/2 uur met de stoomfluit had gewerkt, waaruit hem kon en moest blijken, dat hij op zijn post moest zijn. Toegewezen werd de provisievordering *f* 100 ingesteld door R. tegen N. (RN, 8-7-1910).

27-8-1910, BENGAIRN, geladen met salpeter, naar de 3e Kat. Haven met de sleepboten GOUWZEE en LAUWERZEE.

31-8-1910, Het Ned. s.t. CALEDONIA is binnenkomende van Aberdeen uit het roer gelopen en tusschen de roode tonnen nos. 2 en 3 aan den grond gevaren, maar door de sleepboot GOUWZEE weder vlotgesleept. Het stoomschip is daarna naar Rotterdam opgestoomd. (NvdD, 1-9-1910).

s.s CALEDONIA (3) 1899-1928 vrachtschip NHPD Gebouwd 1874, T.R. Oswald & Sons, Sunderland (140). 863 BRT, 343 NRT, 1.100 DWT. (69,61) x 8,40 x . x 4,900 meter. 10 kn.,

474 IPK, C 2 cyl, 686 x 1295 x 838, T.R. Oswald, Sunderland.

9-1874 opgeleverd als FITZCLARENCE aan Burrell & Son, Glasgow. 1889 verkocht aan London & Rotterdam Steam Shipping Co., Londen-Engeland.

1899 verkocht aan W. H. Müller & Co., Rotterdam, herdoopt CALEDONIA. 1901 verkocht aan W.H. Müller & Co.'s Algemeene Scheepvaart Mij., Rotterdam in beheer bij W.H. Müller & Co. en N.V. Stoomvaart Mij. "Mineral", Rotterdam.

4-8-1900 op de Nieuwe Waterweg in aanvaring gekomen met de sleepboot SCHEVENINGEN (N.V. Sleepdienst "Hoek van Holland", Maassluis, bouwjaar 1885, 105 BRT, 280 IPK), de sleepboot moest met zware schade tussen Vlaardingen en Maassluis aan de grond gezet worden, later vlot gebracht en hersteld.

1908 voorzien van een andere machine, 1896 opgeleverd door door Amos & Smith Ltd., Hull, 725 IPK, T 3 cyl. T.E.M., 457, 685 & 1219 x 762, snelheid 10 kn.



CALEDONIA van Müller & Co. in de Rijnhaven Noordzijde, emplacement Müller & Co.

12-1-1918 tijdens een reis van Methil naar Rotterdam op de Noordzee op 18 mijl WNW van Scheveningen door de Duitse onderzeeboot UB 38 getorpedeerd, wist nog op eigen kracht de haven van Rotterdam te bereiken, hersteld en weer in de vaart gebracht. 1928 in brand, niet meer economisch te repareren en voor sloop verkocht aan Frères, Gent, 12-1928 gesloopt. (Foto: NN. collectie C. Lieverst/Scheepsfotoruildeurs).

2-9-1910 vertrokken naar Boulogne met een bok op sleeptouw. 6-9-1910 vertrokken naar Belfast met 3 bakken op sleeptouw. 8-9-1910 passage Beachy Head. 14-9-1910 vertrokken van Belfast naar Hamburg.

20-9-1910. Het opstomende stoomschip ROMA is in den Hoorn beneden Maassluis door het breken van den stuurketting aan den grond geraakt en komt vermoedelijk met het namiddag-getij niet vlot. 21-9-1910. Het st. ROMA is hedennacht door de sleepbooten Gouwzee en Rozenburg vlotgesleept en opgestoomd naar Rotterdam. (NvdDag, 21-9-1910).

21-9-1910 gemonsterd #38 door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: W.P. van Dijk, Maassluis, 28 jaar, gage f --, stuurman: J. Termijn, Maassluis, 26 jaar, gage f 80, matroos: P. Veldheer, Vlaardingen, 21 jaar, gage f 45, matroos: B. Tamboer, Vlaardingen, 20 jaar, gage f 45, kok: S. Visser, Maassluis, 15 jaar, gage f 25, machinist: J.T. Teerling, Rotterdam, 26, jaar, gage f 75, 2e machinist: H. Oosterman, Maassluis, 21 jaar, gage f 60, stoker: P. van der Pol, Enkhuizen, 21 jaar, gage f 45, stoker: J. Valkenburg, Rotterdam, 19 jaar, gage f 45, stoker: F. op 't Holt, Hoek van Holland, 21 jaar, gage f 45.

26-9-1910, IBIS (sloper) van Rochester naar Hendrik Ido Ambacht, per sleepboot GOUWZEE. 29-9-1910 van Rochester te Rotterdam met een sloper.

10-1910, Maassluis. De 12-jange V. Punt, wonende Jokweg, wilde zich gisteren van boord der sleepboot "Gouwzee" begeven, gleed daarbij van de plank en viel in de haven. Met een boot werd de jongen door C. Smoor er uitgehaald. (RN, 6-10-1910).

7-11-1910 Maassluis. De Duitse 4/mast bark NOMIA, kapt. Hampf, van Hamburg naar Swansea en gesleept wordend is hedennacht tijdens storm tegen de binnenkant van het Koorderhoofd gestrand. Het schip werd later door de zelfde sleepboot weder vlot gebracht waarna de sleepboot Gouwzee het schip naar Rotterdam opsleepte. (Het nieuws van den dag, 8-11-1910).



NOMIA: 10-1891 te water, 1891 opgeleverd door Ritson & Co., Maryport (bouwnummer 60) als AUCHENCAIRN aan Ritson & Co., Maryport. ON 89482. Stalen 4 mast bark, 2.040 BRT, 1.925 NRT. 87,64 x 12,24 meter. 1894 van Great Britain naar Portland, Oregon in 108 dagen. 1897 verkocht aan Rhederei Visurgis A. G., Bremen, herdoopt NOMIA. 10-7-1912 van Newcastle, NSW, naar Antofagasta. 16-7-1912 vermist tussen New Zealand en Australië in een hurricane. (Foto AUCHENCAIRN: wrecksite.eu).

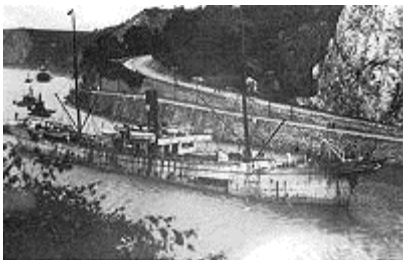
9-11-1910 vertrokken met de lichter DEUTSCHE WARTE naar Wilhelmshaven. 12-11-1910 te Delfzijl om te bunkeren. 19-11-1910 te IJmuiden vanaf Kalmar met 2 bakken.

21-11-1910 gemonsterd door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: H.C. de Meijer, Maassluis, 37 jaar, gage f --, stuurman: J. Termijn, Maassluis, 26 jaar, gage f 80, matroos: P. Veldheer, Vlaardingen, 21 jaar, gage f 45, matroos: M. Oprel, Vlaardingen, 22 jaar, gage f 45, kok: S. Visser, Maassluis, 15 jaar, gage f 25, machinist: J.T. Teerling, Rotterdam, 26, jaar, gage f 75, 2e machinist: H. Oosterman, Maassluis, 21 jaar, gage f 60, stoker: P. van der Pol, Enkhuizen, 21 jaar, gage f 45, stoker: J. Valkenburg, Rotterdam, 19 jaar, gage f 45, stoker: H. Bakker, Maassluis, 21 jaar, gage f 45.

23-11-1910 vertrokken met 2 bakken naar Hamburg. 25-11-1910 te Hamburg.  
27-11-1910 van Hamburg naar IJmuiden. 2-12-1910 te IJmuiden met 2 bakken van Hamburg.

8-12-1910 gemonsterd door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: H.C. de Meijer, machinist: J. de Knecht, Maassluis, 39 jaar, gage f 75, 2e machinist: P. van Wijk, Oudega, 22 jaar, gage f 70, vervingen J.T. Teerling en H. Oosterman.

11-12-1910 gearriveerd op de Nw. Waterweg met s.s. VESPASIAN, vanaf Newcastle en geassisteerd door de sleepboot GOUWZEE wegens defect aan stuurtoestel. (NvdD, 12-12-1910).



11-1887 opgeleverd als EASTERN PRINCE door Short Bros., Sunderland (172) aan Prince Steam Shipping Co. Ltd., Newcastle, in beheer bij J. Knott. 2.147 BRT. T 3 cyl, T.E.M. 1899 verkocht aan Prince Line Ltd. (J. Knott). 1908 verkocht aan Wilson & Watson, Newcastle. 1908 verkocht aan Parsons Marine Steam Turbine Co. Ltd., Newcastle, herdoopt VESPASIAN. 1910 stoommachine verwijderd, vervanhen door 2 stoomturbines, vertraagd naar 1 schroef. 1913 verkocht aan Cairns, Noble & Co., Newcastle om de 2 stoomturbines in te bouwen in t.s. LORD BYRON (2-1917 opgeleverd door W. Doxford & Sons Ltd.,

Sunderland (478) aan Byron SS. Co. Ltd., Londen (M. Embiricos). 1914 s.s. VESPASIAN gesloopt. (Foto EASTERN PRINCE: red-duster.co.uk).

8-12-1910 gemonsterd #48 supp. door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: H.C. de Meijer, machinist: J. de Knecht, Maassluis, 39 jaar, gage f 75, 2e machinist: P. van Wijk, Oudega, 22 jaar, gage f 70, vervingen machinist J.T. Teerling en H. Oosterman.

20-12-1910 vertrokken naar Londen met de motorboot WHITE MAY. 22-12-1910 te Londen.  
28-12-1910 van Stettin naar Holtenau met een baggermolen. 5-1-1911 te Holtenau.



11-1-1911 te Stettin vanaf Holtenau. 14-1-1911 van Swinemunde met een baggermolen naar Holtenau. 27-2-1911 passage Vlissingen op weg van Antwerpen naar Rouen met het sleepbootje CONSTANCE op sleeptouw. 2-3-1911 te Havre met de sleepboot CONSTANCE. 3-3-1911 te Rouen. 7-3-1911 vanaf Duinkerken op de Nw. Waterweg met een stoomlogger.

14-3-1911, Het stoomschip EDMUND HUGO STINNES 4, heden uit den Waterweg vertrekkende naar Messina met een drijvende kraan op sleeptouw, verloor deze door het breken van den tros buitengaats. De sleepboot GOUWZEE nam het vaartuig echter op sleeptouw, bracht het den Waterweg weer binnen en sleepte het op naar Rotterdam. Ook de EDMUND HUGO STINNES 4 is uit zee teruggekeerd en naar Rotterdam teruggestoomd. (Maassluis, RN, 16-3-1911).

EDMUND HUGO STINNES 4, 1-1910 opgeleverd als EDMUND HUGO STINNES 4 door Bremer Vulkan, Vegesack (530) aan Hugo Stinnes, Mülheim. Vrachtschip, 2.713 BRT. 10,5 kn. 1912 verkocht aan "Edmund Hugo Stinnes 4" Dampfs. G.m.b.H., Hamburg. 8-1914 t/m 10-1916 in dienst bij Imperial German Navy. 1919 overgedragen aan The Shipping Controller, Londen (Burdick & Cook). 1920 verkocht aan European Shipping Co. Ltd., Londen (A. Rappoport), herdoopt ZWULON. 15-10-1921 tijdens een reis van Braila naar Antwerpen met graan, in aanvaring gekomen met het Italiaanse slagschip ROMA en gezonken op 2 mijl van Cape Matapan.

21-3-1911 naar Immingham met 2 bakken.

30-3-1911 gemonsterd #48 supp. door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: H.C. de Meijer, matroos: A.C. Post, Maassluis, 20 jaar, gage f 45, stoker: W.L. Bernard, Hoek van Holland, 21 jaar, gage f 45, stoker: K. Warbout, Oostvoorne, 21 jaar, gage f 45. Afgemonsterd matroos: M. Oprel, stoker: P. van der Pol en H. Bakker.

20-4-1911 naar Rouen met 2 sleepbootjes. 23-4-1911 passage Havre. 24-4-1911 te Rouen. 2-5-1911 naar IJmuiden met een bok. De sleepboten GOUWZEE en LAUWERSZEE brachten hier heden van Rotterdam twee bokken aan, welke zullen helpen bij het bergen van de na aanvaring gezonken baggermolen NOORDZEEHAVEN. (RN, 4-5-1911). 7-5-1911 met een bok te Rotterdam. 15-5-1911 naar Hamburg met 2 bakken. 5-6-1911 te Rotterdam met KILMALLIE vanaf Iquique, Chili.



KILMALLIE: 3-8-1893 te water, 9-1893 opgeleverd door Russell & Co, Greenock Carstydike West (331) als KILMALLIE aan Kerr Newton & Co, Glasgow. 3-mast bark. 1.634 BRT. 74,90 x 11,50 meter. 1908 verkocht aan John Stewart & Company, Londen. 1921 t/m 1925 opgelegd. 1926 laatste reis: Sydney, Newcastle NSW, Westkust van Zuid-America terug via Panama Canal. 1926 gelost te Londen, 1927 gesloopt. (Foto: clydeships.co.uk).

*Prinses  
Hellevoetsluis*

---

*Herschele geleefd door de overheid of Pieter  
de Heerde. geboren te Hellevoet 3 Augustus 1891.  
hijft soldaat en pluchtige Nationale Militaire  
en al of niet in militaire dienst staat  
politie commissaris  
P. Loe*

Burgemeester Hellevoetsluis - Verzoeken beleeft draadbericht of Pieter de Klerk, geboren 3 augustus 1891, heeft voldaan verplichtingen Nationale Militie, al of niet in militaire dienst staat. Politiecommissaris Bloemen. 26-6-1911. (Bij de monsterrol van 10-6-1911).

10-6-1911 gemonsterd #23 door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: H.C. de Meijer, Maassluis, 38 jaar, gage f --, stuurman: J. Termijn, Maassluis, 27 jaar, gage f 80, matroos: A.C. Pons, Maassluis, 20 jaar, gage f 45, matroos: P. de Klerk, Hellevoetsluis, 19 jaar, gage f 45, kok: A. v.d. Windt, Vlaardingen, 17 jaar, gage f 25, machinist: J. de Knecht, Maassluis, 39 jaar, gage f 75, 2e machinist: C. Scherpenberg, Rotterdam, 28 jaar, gage f 70, stoker: F. v.d. Hoek, Hoek van Holland, 22 jaar, gage f 45, stoker: Jan de Blok, Middelharnis, 18 jaar, gage f 45, stoker: L Valk, Maassluis, 20 jaar, gage f 45.

11-6-1911 van Antwerpen naar havre, Frankrijk met 2 bakken. 14-6-1911 te Havre met de lichters A. en V. No. 39 en 37. De GOUWZEE vertrok weer naar Rotterdam.

17-6-1911 naar Horsens met een pers op sleeptouw.

7-7-1911 vertrokken met een wooschip naar Hamburg. 11-7-1911 van Cuxhaven met 2 schuiten. 12-7-1911 te Harlingen met 2 bakken voor de havenwerken te Harlingen. 12-7-1911 vertrokken van Harlingen naar zee.

17-7-1911 te IJmuiden.

2-8-1911 gerriveerd vanaf Cherbourg met een torpedoboot voor de sloper. 26-8-1911 te Maassluis. 28-8-1911 naar Oostende met de baggermolen BRUSSEL 31.

30-8-1911 gearriveerd de SAMOENA vanaf Sydney naar Wambersie, Rijnhaven per sleepboot GOUWZEE.

7-9-1911 gemonsterd #37 door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: H.C. de Meijer, Maassluis, 38 jaar, gage f --, stuurman: J. Termijn, Maassluis, 27 jaar, gage f 80, matroos: A.C. Pons, Maassluis, 21 jaar, gage f 45, matroos: H. v.d. Linden, Vlaardingen, 20 jaar, gage f 45, kok: A. Rijnderhoff, Maassluis, 13 jaar, gage f 25, machinist: J. de Knecht, Maassluis, 39 jaar, gage f 75, 2e machinist: C. Scherpenberg, Rotterdam, 28 jaar, gage f 70, stoker: J.H. Pols, Maassluis, 19 jaar, gage f 45, stoker: J. Stolk, Rockanje, Rockanje, 16 jaar, gage f 45, stoker: J. van Toledo, Brielle, 21 jaar, gage f 45.

18-9-1911 naar Londen met 2 bakken. 19-9-1911 te Londen. 20-9-1911 van Londen.

26-9-1911 Het stoomschip WOODA kwam hedenmorgen vlot met assistentie van de sleepboten POOLZEE, OOSTZEE, GOUWZEE, ROZENBURG en ROTTERDAM na plm. 500 tons lading te hebben gelost en arriveerde behouden te Rotterdam.

WOODA, 3-1901 opgeleverd door Richardson, Duck & Co., Stockton (520) al WOODA aan Wooda SS. Co. Ltd., Cardiff (W.J. Tatem & Co.). Vrachtschip. 3.804 BRT. 9 kn. 1910 verkocht aan Tatem Steamship Co. Ltd., Cardiff (W.J. Tatem & Co.). 1915 verkocht aan Brys & Gylsen Ltd., Londen, herdoopt MORINIER. 1918 verkocht aan Lloyd Royal Belge (Great Britain) Ltd., U.K. 1922 verkocht aan "Unione" Soc. Anon. di Nav., Genua, herdoopt UGUAGLIANZA. 1929 verkocht aan Cugini G. & F. Gazzolo, Genua, herdoopt NERVI. 30-6-1931 tijdens een reis van La Goulette, Tunesië naar Dunkerke, geleden met erts, gestand bij Ténès, Algerije en gezonken op 20 mijl ten noorden van Cape Ivi.

### **s.s. SOLO in de nacht gestrand bij Monster.**

Storm. In Den Haag heeft de storm van Zaterdag een menigte boomen omvergerukt, hetgeen groote stoornis veroorzaakte i.v. het tramverkeer, te meer, wijl ook op verschillende plaatsen de draden knapten of van de muren werden gerukt. Zoowel het telephoonverkeer als de electriche boogverlichting ondervonden in verschillende deelen der stad groote belemmering. Vooral op het Plein zijn een aantal boomen vernield; zoowel daar als in eenige aangrenzende straten moest de politie het terrein gedeeltelijk afzetten. De reddingsbrigade van de tram en van de brandweer hadden voortdurend druk werk om zooveel mogelijk schade te herstellen. Van persoonlijke ongelukken werd den geheelen dag niets vernomen. Te Scheveningen, waar de storm in zeer sterke mate woedde, verspreidde zich het gerucht, dat een eind noordwaarts in zee een schip in nood verkeerde. De reddingboot werd gereed gemaakt, doch wij men in de aangewezen richting niets bemerkte, is zij niet uitgevaren.

De Harwich-boot Munich, die Zaterdagavond naar Londen moest vertrekken, heeft het ook hard te verantwoorden gehad. Door de hevige windstooten sloeg het schip op drift en werd naar den zuidwal gedreven, waar het geankerd werd. Het vertrek werd uitgesteld tot Zondag, met hoog-water. De Batavier is aan Müller's steiger ook op drift geslagen en in de zoogenaamde stinksloot geraakt. Na ruim een uur arbeid heeft men het stoomschip weer slaags kunnen brengen. Later is het naar zee gestoomd.

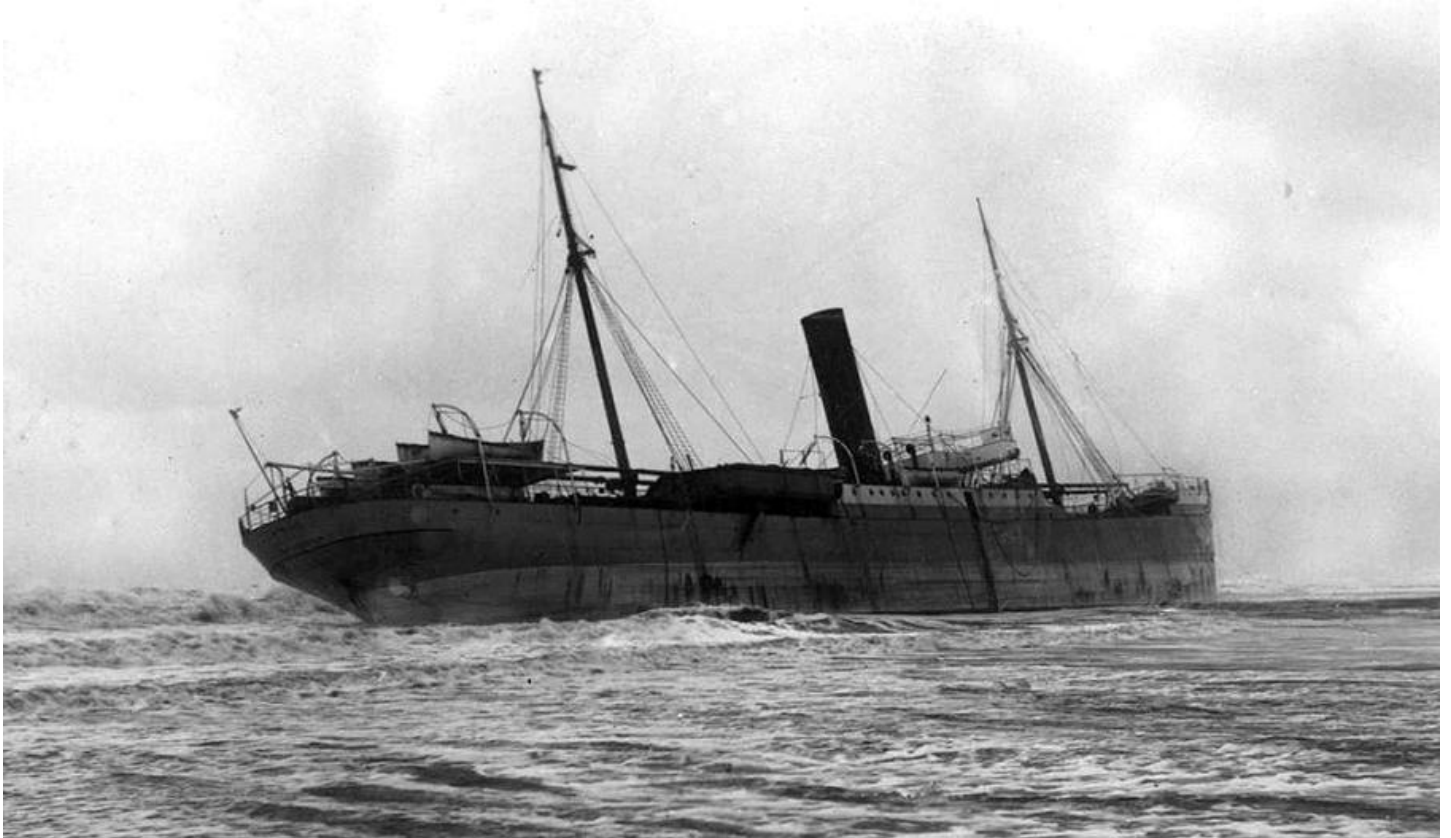
De "Solo" gestrand. Nog in een gedeelte onzer vorige oplaag hebben wij Zaterdagavond kunnen mededeelen, dat aan den Hoek van Holland een Java-boot bij vliedenden storm in nood verkeerde en dat de reddingboot was uitgegaan. Later is gebleken, dat deze boot was de Solo, eene vrachtboot van den Rotterdamschen Lloyd, welke dien namiddag van Rotterdam was vertrokken. De Solo, een vrachtboot, groot bruto 3553 en netto 2275 reg. ton, heeft een bemanning van ruim 30 koppen.

De N.R.Ct. meldde in haar ochtendblad van gisteren, dat de Solo om 4 uur even buiten de zeehoofden het signaal getoond had van gevaar, met dringende behoefte aan hulp. De reddingboot President van Heel, spoedig gereed, ging naar buiten, doch kon het niet verder brengen dan de hoofden. De storm had inmiddels eene kracht bereikt van 11 (dat is ongeveer 110 mijl in de minuut). De krachtige sleepboten Roode Zee, Noordzee, Gouwzee en Schelde waren eveneens uitgegaan, doch ook die booten moesten onverrichterzake terug. De Solo lag toen nabij

de westkrib, dicht bij Terheyden en Monster, ongeveer 1000 a 1500 meter uit den wal in diep water geankerd. Het roer was defect, en een anker is reeds weggeslagen. Vernomen werd, dat indien de ankers het konden houden, hoogstwaarschijnlijk niets ernstigs zou gebeuren; in het tegenovergestelde geval zou het schip vermoedelijk in de buurt van Scheveningen op het strand loopen.



Dit is ook inderdaad gebeurd. Do Solo is Zaterdagavond bij Terheyden gestrand. De N.R.Ct. bevat daaromtrent de volgende bij zonderheden: Omstreeks zeven uur sloeg het schip, waarvan het roer defect was, van zijn tweede anker en dreef in Noordelijke richting, tot de geweldige hoge zeeën het tusschen Terneyden en Monster op het strand zetten. Op de noodseinen, die van boord gegeven werden, ging de reddingboot van Terheyden, onder bevel van schipper Tuk, er op uit om te trachten de bemanning van boord te halen, maar de duisternis en de storm maakten het onmogelijk iets uit te richten. Zondagmorgen, zoodra het licht was, is de reddingboot opnieuw in zee gegaan. Met behulp van met het reddingsmortier van den wal uit over het schip heen geschoten lijnen heeft men toen de verbinding tusschen den wal en het schip verkregen. En met groote inspanning en overleg is het gelukt langs deze lijnen de Solo te bereiken en in drie tochten de bemanning, bestaande uit 39 koppen, veilig en wel aan land te brengen. Allen zijn ongedeerd, behalve de kapitein, die door een stortzee is opgenomen en in den bak geworpen is, tengevolge waarvan hij een lichte hoofdwond opliep, en twee stokers, die beenwonden hebben. Na van droge kleren te zijn voorzien, zijn alle schipbreukelingen per rijtuig naar Hoek van Holland gebracht en om 1 u. 25 naar Rotterdam vertrokken. De Solo zit dicht bij de kust met den kop op den Noord en dwars met de lichte slagzijde naar zee. De lading, die uit stukgoed, brugdeelen, pijpen, spoorstaven, enz. bestaat, zal zoo spoedig mogelijk uit het schip gehaald worden. Voor het bergen van schip en lading is een contract gesloten met de Nieuwe Bergingsmaatschappij te Maassluis. Op het gerucht van de stranding waren Zondagmorgen al heel vroeg talrijke kijklustigen naar den Hoek gestroomd. Ook aan het strand bij Terheyden was het een ongewone volte van belangstellenden. Een der opvarenden heeft aan de N.R.Ct. nog verschillende bijzonderheden nader verteld. Voor de Solo uit voer de Teessider, en daar dit stoomschip er zoo goed door kwam, dacht kapitein Werkhoven van de Solo, dat zijn beproefd goed schip 't ook wel zou klaren. Zeker, het was geen mooi weer, maar het leek ook niet zoo bar. Er stond een flinke Zuid westerstorm, doch de zee leek niet erg woest. Net buiten de pieren kregen een paar grondzeeën de Solo te pakken, waardoor zij uit haar roer liep. Het doorzettend tij (vloed) en de rondlopende storm van Zuidwest tot N.W. en later N.N.W. deden de rest. De wind kwam vlak op den kop te staan en wat er ook gedaan werd, — de machines waren tot het maximum belast, — er was geen stuur meer in het schip te krijgen. Het scheen wel of alles plotseling veranderd was: de eerst niet barre zee werd zoo woest als zelden te voren gezien was. De Solo dreef, niettegenstaande volle kracht vooruit geslagen werd, om den Noorderpier heen naar de kust toe. Alles werd gedaan om vrij te komen, maar tevergeefs. Achter den pier werden beide ankers uitgeworpen; een sloeg dadelijk los en ging verloren, het andere hield eenigen tijd. (NvdD, 2-10-1911. Foto NN, Spaarnestad, Geheugen van Nederland).



### **s.s. SOLO op het strand**

Het vrachtschip ss. 'Solo' van de Rotterdamsche Lloyd, op weg van Rotterdam naar Nederlands-Indië, loopt aan de grond op het strand bij Monster na uit het roer gelopen te zijn als gevolg van zware grondzeeën en de inmiddels tot orkaankracht aangewakkerde wind. Pogingen tot ankeren zijn tot mislukken gedoemd. De bemanning kan na de stranding door de strandroei reddingboot van het station Ter Heijde (NZHRM) worden gered en van boord worden gehaald. Het schip kwam eerst 17 maart 1912 weer vlot. Het werd voor herstel naar Rotterdam gesleept en lag daar tot september 1912 in reparatie. Verdoopt tot DJEBRES vertrok ze op 20 oktober 1912 weer naar Java.

#### **Een bange nacht.**

Zaterdagavond is het stoomschip "Solo", dat dien morgen uit Rotterdam vertrokken was voor Java, bij Terheyde gestrand. Het was daar wegens den storm voor anker gegaan. Omstreeks zeven uur sloeg het schip, waarvan het roer defect was, van zijn ankers en' dreef in Noordelijke richting, tot de geweldig hooge zeeën het tusschen Terheyde en Monster op het strand zetten.

Op de noodseinen, die van boord gegeven werden, ging de reddingsboot van Terheyde, onder bevel van schipper Tuk, er op uit om te trachten de bemanning van boord te halen, maar de duisternis en de storm maakten het onmogelijk iets uit te richten. Gistermorgen, zoodra het licht was, is de reddingsboot opnieuw in zee gegaan. Met behulp van, met het reddingsmortier van den wal uit over, het schip heen geschoten lijnen heeft men toen de verbinding tusschen den wal en het schip verkregen. En met groote inspanning en overleg is het gelukt langs deze lijnen de "Solo" te bereiken en in drie tochten de bemanning, bestaande uit 39 koppen, veilig en wel aan land te brengen. Allen zijn ongedeerd, behalve de kapitein, die door een stortzee is opgenomen en in de bak geworpen is, tengevolge waarvan hij een lichte hoofdwonde opliep, en twee stokers, die beenwonden hebben. Na van droge kleren te zijn voorzien, zijn alle schipbreukelingen naar Rotterdam vertrokken. De "Solo" zit dicht bij de kust met den kop op den Noord en dwars met lichte slagzijde naar zee. De lading, die uit stukgoed, brugdeelen, pijpen, spoorstaven, enz. bestaat, zal zoo spoedig 'mogelijk uit het schip gehaald worden. Op het gerucht van de stranding, waren er gistermorgen al heel vroeg talrijke kijklustigen naar den Hoek gestroomd. Ook aan het strand bij Terheyde was het een ongewone volte van belangstellenden. Een der opvarenden vertelde, dat de "Solo" Zaterdagmiddag omstreeks vier uren den Waterweg uitliep. Voor de "Solo" uit voer de "Teessider", en daar dit stoomschip er zoo goed door kwam, dacht kapitein Werkhoven van de "Solo", dat zijn beproefd goed schip 't ook wel zou klaren. Zeker, het was geen mooi weer, maar het leek ook niet zoo bar. Er stond een flinke Zuidwesterstorm, doch de zee leek niet erg woest. Net buiten de pieren kregen een paar grondzeeën de "Solo" te pakken, waardoor zij uit haar roer liep. Het doorzettend tij (vloed) en de rondlopende storm van Zuidwest tot N.W. en later N.N.W. deden de rest. De wind kwam vlak op den kop te staan en, wat er ook gedaan werd, de machines waren tot het maximum belast, er was geen stuur meer in het schip te krijgen. Het scheen wel of alles plotseling veranderd was; de eerst niet te barre zee werd zoo woest als zelden te voren gezien was. De "Solo" dreef, niettegenstaande volle kracht vooruit geslagen werd, om de Noorderpier heen naar de kust toe. Alles werd gedaan om vrij te komen, maar tevergeefs. Achter de pier werden beide ankers uitgeworpen; een sloeg dadelijk los en ging verloren, het andere hield eenigen tijd. Toen bemerkte de

bemannings, dat de pier hoe langer hoe meer verdween; het schip werd met den kop op de zee gehouden en angstig wachtte men af de dingen, die onafwendbaar gebeuren gingen. Niet waar is het, dat er een defect aan de stuurinrichting is geweest; machines en stuurinrichting hebben tot het laatste toe uitstekend gewerkt. Tegen dien wind en dien stroom was men machteloos.

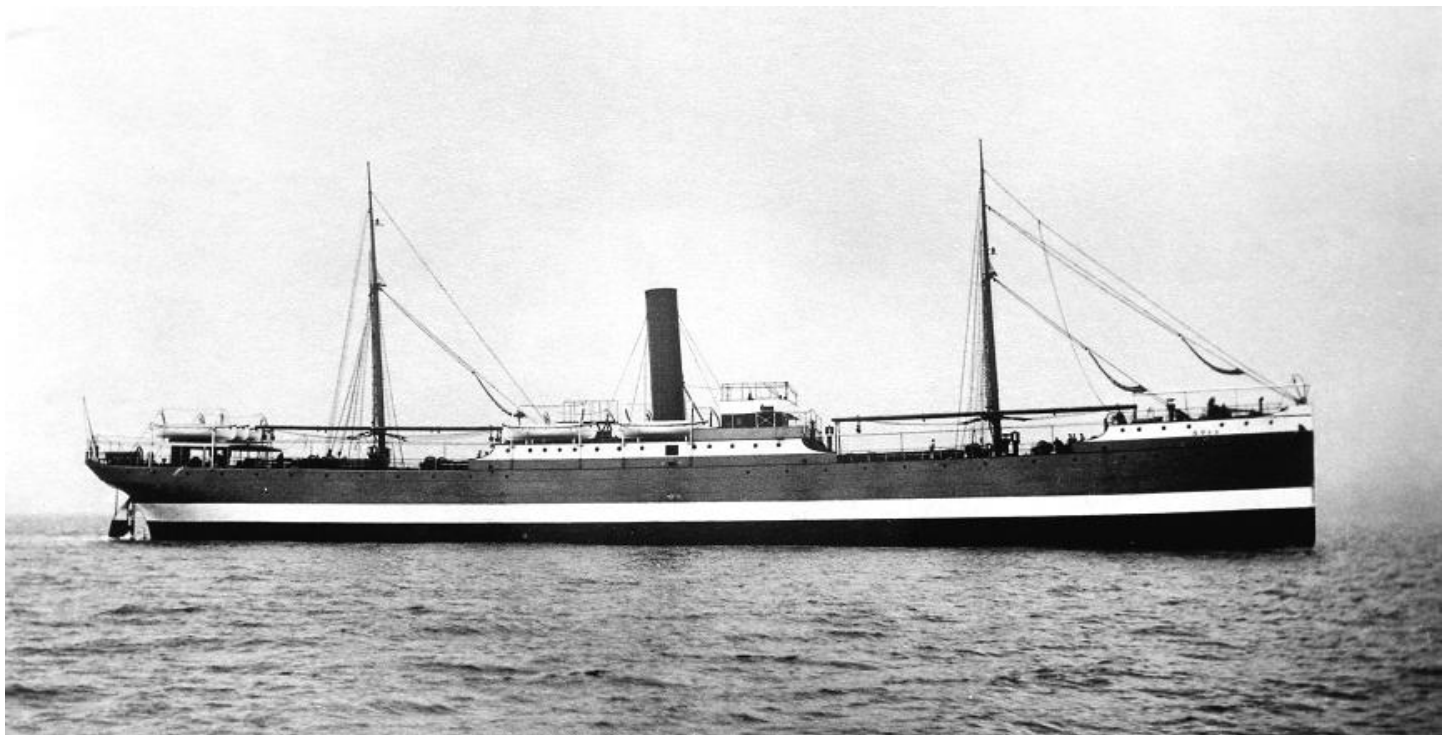
Eerst was het schip in diep Water en dreef ongeveer evenwijdig aan de kust Noordwaarts op. Het lood gaf op een oogenblik 24 voet water en toen begon bij de zware deining het 22 voet stekende schip te stooten. Toen wist ook een ieder, dat stranden onvermijdelijk was.

Onmiddellijk toen de gevaarlijke positie van het schip den wakkeren gezagvoerder duidelijk was, had hij het internationale sein: "Ik bevind mij in gevaar; heb dringend hulp noodig" laten hijschen, en ook door vuurpijlen de aandacht trachten te trekken. Hulp kwam niet opdagen. Een Duits schip liep den Waterweg in zoodat men er van overtuigd was, dat wel gerapporteerd zou zijn, dat de „Solo" hulp behoefde. Zoo: dreef de "Solo" eenige uren hulpeloos voort, totdat ongeveer 10 uur het schip tusschen Ter Heyde en Monster strandde. Zoo hoog was het Water, dat de duinen vlak bij leken te liggen. Eenmaal op strand, sloegen de zeeën voortdurend over het schip; de onderste vuren doofden haast onmiddellijk, de bovenste vuren bleven branden, zoodat tenminste de dynamo kon blijven aangekoppeld en het electrisch licht aanbleef. Dat was voor die 39 man sterke



bemannings, die beneden samenschoolde omdat 't op dek dan toch niet uit te houden was door die bonken water, die onophoudelijk et overheen sloegen, een uitkomst. De orde aan boord was voorbeeldig. Berustend, maar toch in angstige spanning, werd aan boord van het sterk stootende schip de nacht doorgebracht.

In den vroegen morgen van Zondag werd scheepsraad belegd. Geconstateerd werd toen, dat het schip ongeveer evenwijdig aan de kust lag', met sterke slagzij, het dek naar de zee gekeerd. Mocht het barre weer aanhouden of nog erger worden, en daar bestond op dat oogenblik wel kans op,, dan was er gevaar, dat de luiken open zouden slaan, waardoor het schip reddeloos verloren zou zijn. De lading van de "Solo" bestond uit ijzerwerk en een beetje stukgoederen. Eenparig was men van oordeel, dat het hoogst noodzakelijk was het schip te verlaten.



Inmiddels waren van de sloepen er vier in gereedheid gebracht. Maar ieder wist wel, dat het schier onmogelijk zou zijn de sloepen van dit sterk overhellende schip te strijken. Het hoefde ook niet, want omstreeks 7 uur kwam de reddingboot "Burgemeester Schoeman" van Monster al aan .De flinke kerels hadden goed trekken, tegen dat geweld van weer en water was het onmogelijk langs zij te komen. Toen net uiterste middel: het lijngeweer. Aan boord had men ook zulk een toestel, maar dit was gedeeltelijk door vocht, anderdeels doordat het kapot geslagen was, onbruikbaar. Het lukte den kogel met de dunne lijn overboord te schieten, een tros werd er aan verbonden en zoo de reddingboot langs zij van de "Solo" getrokken.



De SOLO op het strand

De redding geschiedde in drie ploegen van 13 man. Bij de eerste ploeg waren ingedeeld de "blauwe jongens", de inlandsche bedienden, en twee zieke stokers. Allen kwamen behouden bij Monster aan land. De eerste ploeg omstreeks 8 uur 's morgens. In Monster, in het hotel Goemans, vonden allen een goed en gastvrij onderdak. Ze kregen droge kleeren en een warm maal. Zoo goed als die zorgen toch doen, na een nacht van ellende met den dood voor oogen! Het schip zou, als het weer wat beter werd, nog wel te redden zijn. (NvhN, 2-10-1911).



Gisteren is het dan toch eindelijk gelukt de SOLO vlot te brengen en naar Rotterdam te slepen. Op het strand bij Terheijden zit geen ijzeren gevaarte meer, dat aan de storm van 30 september herinnert. Weinig heeft het echter gescheeld, of de dag van gisteren had, in plaats van één schip dat vertrok, er drie op het zand gezien.

De BUFFEL, die de zandplaat weggezogen had, die een vorige maal het afbrengen verhinderde, moest de nacht van vrijdag op zaterdag buiten blijven, omdat de kleine TRITON, die de zandzuiger naar Terheijden gesleept had, wegens de hoge zee geen kans zag om hem buiten te brengen. De bemanning bracht een bange nacht door; het vaartuig zat vlak voor de kop van een lange pier en geweldig sloeg het water over het dek. Had het anker niet gehouden, de BUFFEL zou op de wal gezet zijn. Zaterdag kwam de WODAN te hulp, maar kreeg een tros in een rad, het anker hield niet dadelijk en met een aardige snelheid liep de boot naar de pier. Gelukkig pakte eindelijk het anker, de tros werd uit het rad gehaald en een paar uren later lag de BUFFEL behouden in de Waterweg.

De SOLO was, zoals we reeds gemeld hebben, zaterdag een 70 meter zeewaarts getrokken; 's nachts lukt het om het eigen anker binnen boord te brengen en nog een 50 meter naar voren te komen. De zondag bracht een rustige zee, weinig branding en slechts hier en daar in de verte een witte kop. Toch kwam al een paar uur voor

hoogwater beweging in het schip en terwijl de OOSTZEE, GOUWZEE, WODAN en ROZENBURG, van de firma L. Smit & Co., nader stoomden, lag het zo nu en dan zelfs even te stampen. Voorop rammelde de winch, elk bootje in de lijnen dadelijk inpalmend, meer dan een paar centimeter per keer schoot het schip echter niet op. Daar kwam een hoge golf en plotseling kwam er schot; de SOLO raakte los uit de geul, zwaaide 90° om en was vlot. De bergingsmaatschappij had tot dusver nooit reden gehad om over overmaat van geluk te klagen, maar van het ogenblik van vlot zijn af liep alles prachtig. Het binnenhalen van de lijnen, het vastmaken van de boten, het ging vlug en om half twee nam de SOLO met drie dreunende stoten op de stoomfluit afscheid van Terheijden, waar op de duinen een dichte menigte het schip zag vertrekken. Voorop stoomden de GOUWZEE en OOSTZEE, terwijl achteraan de WODAN stuurde. Het water was kalm en met een tamelijke vaart koerste men naar de Hoek. Slingeren deed het schip slechts weinig, hoewel het roer- en schroefloos was en geen water in had, alleen lag het een 10 graden slagzij. Om half drie voer men de Waterweg binnen; daar werd de orde van schepen veranderd. De OOSTZEE bleef voorop, de WODAN achter, maar de GOUWZEE en de ROZENBURG kwamen langszij en zoals een kreupele, die op krukken steunt, ging de SOLO naar Rotterdam, zigzag, dan naar links, dan naar rechts afdrijvend, om telkens door de WODAN weer in de juiste richting getrokken te worden. De vaart op de Waterweg van het stuurloze ijzeren gevaarte, vol roest, verveloos, het dek bezet met lijnen, trossen, katrollen, met zijn ontredderde verschansing, had soms toch iets van een zegetocht. Aan de Hoek stond een grote menigte, die wuivend groette; een vlaggensein bracht een gelukwens over en driemaal daalde de driekleur als groet. Te Maassluis, waar de kantoren van de bergingsmaatschappij gevestigd zijn en waar de bevolking de lotgevallen van de SOLO met grote belangstelling gevolgd had, stonden de hoofden zwart van zwaaiende en wuivende mensen. De verdere tocht liep kalm; Vlaardingen, Pernis, Schiedam, de Lloyd-gebouwen werden gepasseerd; de laatsten gegroet. De grote sleepboten werden ondertussen vervangen door twee kleinere, die de SOLO, na heel veel draaien en trekken, om even zes uur op haar plaats van bestemming brachten. Aan de Parkkade, langszij het stoomschip YRSA. De SOLO was na een afwezigheid van 5 maanden en 17 dagen weer te Rotterdam teruggekeerd. Vanmorgen is het schip in het Gemeente-Droogdok gezet. (NRC, 18-3-1912, foto's SOLO: geheugenvan-nederland.nl).

Rotterdam, 10 juni. Wij vernemen dat het stoomschip SOLO weer afdoende aan Wilton's werf alhier zal worden gerepareerd en dat het het voornemen is het stoomschip weer in de geregelde vaart te brengen. (Het stoomschip SOLO strandde tijdens de hevige storm van 30 sept. 1911 uitgaande naar Batavia ter hoogte van Monster en kwam eerst 17 maart daarop volgende vlot en alhier binnen. Bij expertise is gebleken, dat de SOLO door die stranding een schade van ongeveer NLG 120.000 had geleden). (NRC. 10-6-1912).

Rotterdam, 19 augustus. Het stoomschip SOLO, dat de 30e september van het vorig jaar bij Ter Heide op het strand liep en 17 maart daaraanvolgende vlot kwam, is nu zo goed als geheel aan Wilton's werf gerepareerd. Morgenmiddag verlaat dit stoomschip het dok. Onder de naam DJEBRES vertrekt dit stoomschip begin oktober van hier naar Hamburg, om op 8 oktober vandaar de reis naar Indië voort te zetten. Het stoomschip zal gevoerd worden door kapt. H.C.M. van Houten. (NRC, 19-8-1912).

s.s. SOLO: 3-1899 opgeleverd door Wigham Richardson & Co., Newcastle (352) als SOLO aan N.V. Rotterdamsche Lloyd Rotterdam, in beheer bij W. Ruys & Zonen, Rotterdam. 3.553 BRT, 2.275 NRT, 5.200 DWT. 10 kn. 1.500 IPK, T 3 cyl, 559, 940 & 1575 x 1067, de werf. 30-9-1911 op weg naar Java tijdens slecht weer gestrand bij Ter Heijde, 17-3-1912 vlot gebracht. 10-1912 herdoopt DJEBRES. 1922 verkocht aan Hubert Kranen, Antwerpen, herdoopt KRANCO. 1925 verkocht aan Cia. Generale di Nav. D. Tripcovich, S.A., Triëst, herdoopt RAFFAELLO. 1931 verkocht aan D. Tripcovich & Ci. Soc. Anon. di Nav., Rimorchi e Salvataggi, Triëst. 25-12-1934 te Venetië om gesloopt te worden. (Foto: NN).

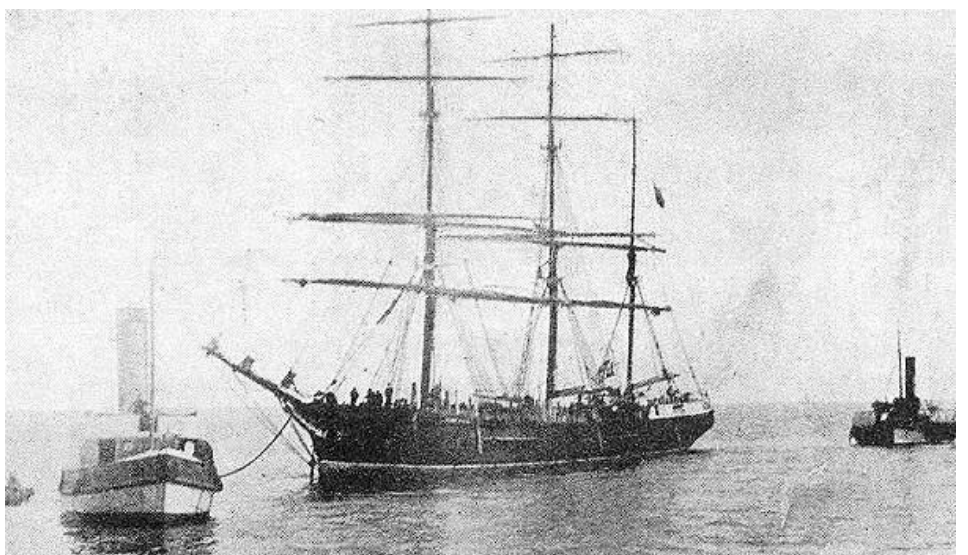
13-10-1911 de GOUWZEE te Wick met een bak. 31-10-1911 te IJmuiden met 2 bakken vanaf Havre. 10-11-1911 naar Havre met een bak, keerde terug uit zee.

19-11-1911 gemonsterd #37a door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: H.C. de Meijer, Maassluis, jongen C. de Windt, Vlaardingen 16 jaar, gage f 25, stoker: P. van Santen, Oostvoorne, 18 jaar, gage f 45. Vervingen A. Rijnderhoff en J.W. Pols.

19-11-1911 te Londen. 21-11-1911 van Londen via Antwerpen naar Havre. 22-11-1911 te Havre met No. 41 (Denker).

30-11-1911 met n.p. JOHN GILL naar Londen met de sleepboten GOUWZEE en LAUWERZEE. 2-12-1911 te Londen.

JOHN GILL: 8-10-1881 te water bij Archibald MacKenzie Shipyard,



River John, Nova Scotia, 1881 opgeleverd als JOHN GILL aan Daniel Sutherland. 977 BRT, 930,66 NRT, 1.630 DWT, 421 Standaard hout. 54,70 x 11,20 meter. 2-2-1900 verkocht te Londen voor £ 2.000 van Nova Scotialaiselta reder Daniel Sutherland aan Robert Mattson et al., Sund (Finland, Rusland). 5-3-1900 t/m 20-4-1990 de eerste reis in ballast (Georgië Sapelo).

1-11-1911 (Isaksson) op weg naar Londen gedwongen om een vluchthaven (IJmuiden) aan te lopen. 1-11-1911 JOHN GILL (Isaksson) te IJmuiden van Mariehamn naar Londen, wegens lekkage binnen gesleept. 11-11-1911, IJmuiden, Bewijs van zeewaardigheid gekregen. De Russische bark "John Gill", zal van hier naar Londen worden gesleept. (Maasbode, 12-11-1911). Het barkschip John Gill zou op sleeptouw van de sleepboot Zuiderzee, en met vier pompers aan boord naar Londen vertrekken, doch is op het laatste oogenblik door de scheepvaartinspectie opgehouden. Er worden thans instructies afgewacht. (NvdD, 15-11-1911). 30-11-1911 JOHN GILL, Isackson, Londen, per slbt. "Gouwzee" en "Lauwerzee" vertrokken naar Londen. Wind Zuid. Heiig. (Maasbode, 30-11-1911). 1914 de laatste reis ging in ballast van Boulogne naar Luleå, Zweden. 11-8-1914 te Luleå. 1914 opgelegd te Luleå. 16-7-1917 verkocht en herdoopt ZAMONA. (Foto: kolumbus.fi).

4-12-1911 te IJmuiden.

4-12-1911 Het hedennacht van Chili binnengekomen Duitsche stoomschip Turpin is bij de schutsluis tijdens mist op den Zuidwal aan den grond gevaren. (RN, 6-12-1911).

4-12-1911 s.s. TURPIN, Maassluis, De sleepbooten "Lauwerzee", "Gouwzee" en "Ino" hebben tevergeefs aan het s.s. "Turpin" getrokken. Men zal nu het schip gaan lichten. (De Maasbode, 04-12-1911).

5-12-1911 Maassluis, De sleepbooten Lauwerzee, Gouwzee en Ino hebben, met het middaggetij weer vruchteloos aan de Turpin getrokken. Het lichten wordt voortgezet. 6 Dec. Het stoomschip Turpin zit, nog aan den grond. Er zijn thaus 1300 tons lading gelost Heden zal weleen poging worden gedaan om het schip af te sleepen. (RN, 7-12-1911).

7-12-1911 na 1.700 ton te hebben gelicht, vlot gebracht met de sleepboten LAUWERZEE, OOSTZEE en INO.

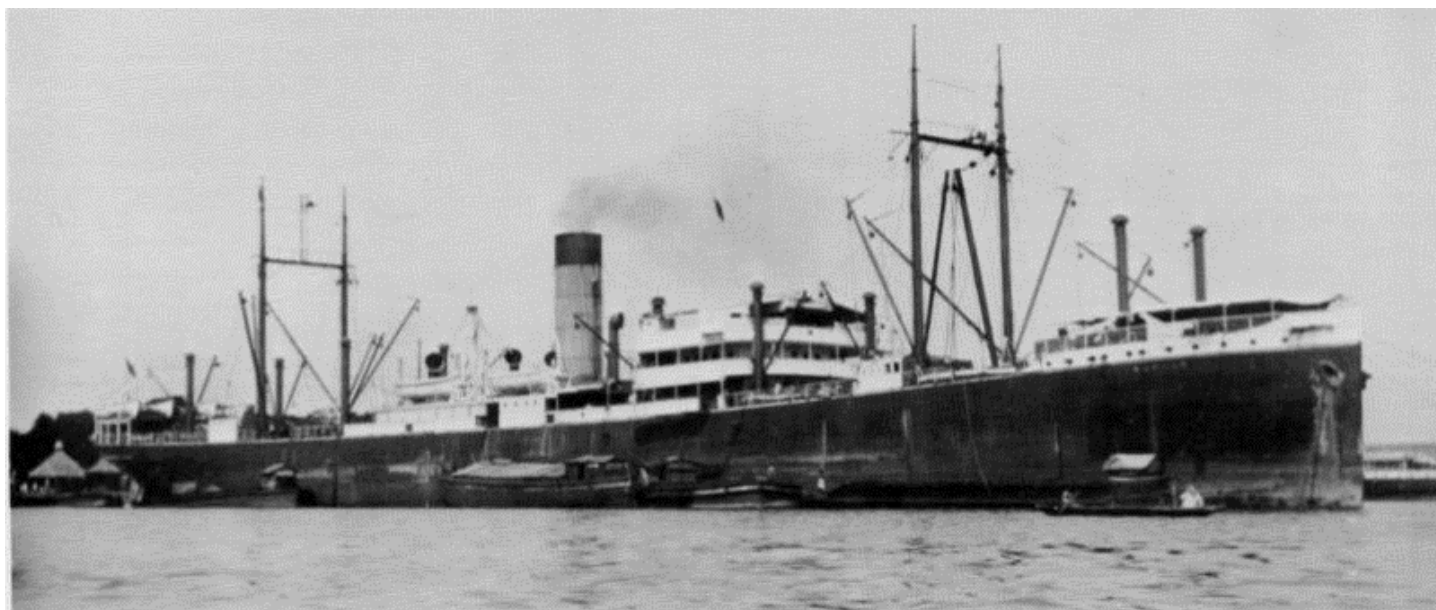
9-12-1911 vertrokken naar Bremen.

TURPIN: 17-11-1899 te water, 3-1900 opgeleverd door Furness, Withy & Co. Ltd., West Hartlepool (246) als FREIBURG aan Norddeutscher Lloyd, Bremen. Vrachtschip, 5.965 BRT. 11 kn. 1906 verkocht aan Roland Linie A.G., Bremen, herdoopt TURPIN. 12-1914 opgelegd te Punta Arenas. 1921 overgedragen aan The Shipping Controller, U.K. 1922 terug bij Roland Linie A.G., Bremen. 1926 verkocht aan Norddeutscher Lloyd, Bremen. 1932 gesloopt door Technischer Betrieb des NDL te Bremerhaven.

15-12-1911 gemonsterd #37b door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: H.C. de Meijer, Maassluis: matroos B. Tamboer, Vlaardingen, 21 jaar, gage f 45 in de plaats van matroos: A.C. Pons.

22-12-1911 binnen te IJmuiden vanaf Glückstadt met 2 onderlossers. 22-12-1911 van IJmuiden naar Maassluis.

24-12-1911 Maassluis, Het stoomschip Kambangan Zondagmorgen (24-12-1911) van Rotterdam vertrokken naar Batavia kreeg ter hoogste van Hoek van Holland schade aan de machine en is van daar teruggesleept naar St. Jobskade te Rotterdam door de sleepbooten Gouwzee en Pernis. (RN, 25-12-1911).



s.s. KAMBANGAN: 21-1-1911 kiel gelegd, 20-9-1911 te water gelaten, 9-12-1911 proefvaart en opgeleverd door N.V. Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, Rotterdam (28) als KAMBANGAN aan N.V. Stoomvaart Maatschappij 'Nederland', Amsterdam. 6.917 BRT, 4.390 NRT, 10.020 DWT. G 491.000 Cubic Feet, 13.903 m3, B 448.000 Cubic Feet, 12.686 m3. 11,5 kn. 2 ketels, de werf #69 en #72. 4.200 IPK, T 3 cyl, de werf #30.

9-12-1911 s.s. KAMBANGAN. Zaterdag heeft een goed geslaagde proeftocht plaatsgehadt van het st. Kambangan, gebouwd door de Rott. Droogdok Mij. voor de Stoomvaart-Mij "Nederland" alhier. De hoofdafmetingen van het



schip zijn 430 x 65 X 31 voet. Het laadvermogen bedraagt 8.650 ton, terwijl ruim 4250 LP K. machinekracht ontwikkeld werd, overeenkomende met eene snelheid van circa 13 knoop. Het schip zal te Rotterdam worden beladen en 23 dezer naar Indië vertrekken. (Het nieuws van den dag, 11-12-1911).

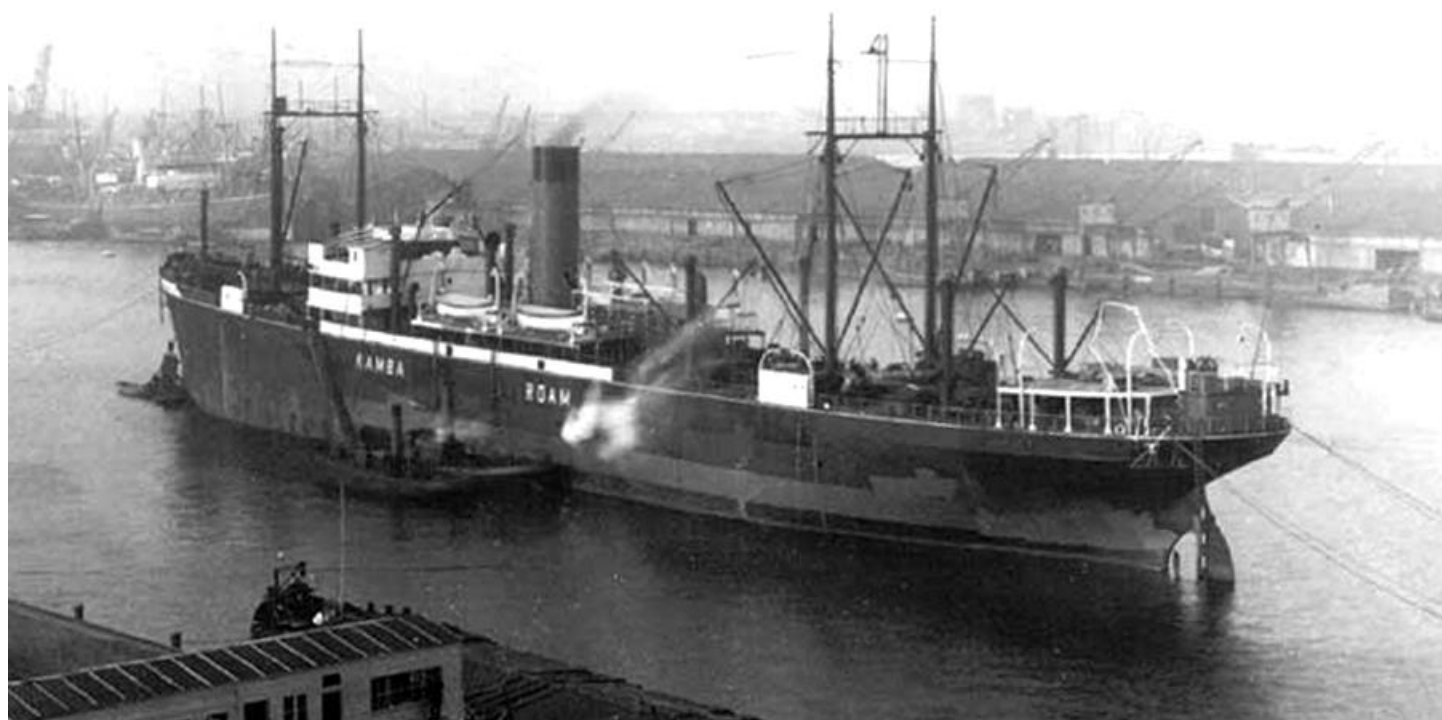
24-12-1911 vertrokken naar Java, met schade aan de machine vanaf Hoek van Holland teruggesleept. 29-12-1911 na reparatie vertrokken naar Java.

5-10-1914 De vrachtschepen s.s. KARIMATA en s.s. KAMBAGAN, beide van N.V. Stoomvaart Maatschappij 'Nederland' (SMN), werden in de Middellandse Zee door de Franse torpedobootjager CHASSEUR aangehouden en opgebracht.

2-3-1918 te Hong Kong overgenomen (Droit D'angerie) door de The Shipping Controller, Londen, thuishaven en vlag: Hong Kong U.K., in beheer bij Jardine, Matheson & Co. Ltd, Hong Kong.

1-1919 te Cardiff terug bij N.V. Stoomvaart Maatschappij 'Nederland', Amsterdam.

27-4-1927 te Amsterdam voorzien van een nieuw brandmerk: 260 Z AMST 1927. 27-3-1931 voor sloop verkocht aan de N.V. Simons' Metaalhandel te Pernis, 9-5-1931 van Amsterdam naar Pernis gesleept en daar opgelegd. 9-1934 verkocht aan Van Heyghen Freres te Gent, naar Gent gesleept, daar in 1934/1935 gesloopt. (Foto's KAMBAGAN: rdm-archief.nl/RDM kombuispraat).



Het uitgaande leegs stoomschip TRAFALGAR geraakte, vermoedelijk door machineschade, tusschen de tonnen buitengaats en ging op de Maasvlakte voor anker. Het schip seinde om een loods en een sleepboot. De sleepboot GOUWZEE, der firma Smit & Co. bracht het schip binnen. (RN, 9-1-1912).

10-1-1912 te Hamburg. 1-1912 van Hamburg naar Southampton. 13-1-1912 passage Beachy Head.

15-1-1912 gemonsterd #37/1911 door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: H.C. de Meijer, Maassluis; stuurman: J. Klinge, Maassluis, 25 jaar, gage f 80, vervanger van J. Termijn.

15-1-1912 van Portsmouth. 16-1-1912 De Nederlandse sleepboot GOUWZEE met een lange mast (ongeveer 35 meter) op sleeptouw, is gisteren van Hamburg te Southampton aangekomen. 20-1-1912 te Le Tréport met 2 bakken. 21-1-1912 van IJmuiden naar Maassluis.

21-2-1912 gemonsterd #8 door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: H.C. de Meijer, Maassluis, 38 jaar, gage f --, stuurman: L.A. Hemmes, Maassluis, 23 jaar, gage f 80, matroos: H. v.d. Linden, Vlaardingen, 21 jaar, gage f 47, matroos: P. Tamboer, Vlaardingen, 22 jaar, gage f 47, kok: C. Termijn,

Maassluis, 14 jaar, gage *f* 25, machinist: J. de Knecht, Maassluis, 40 jaar, gage *f* 75, 2e machinist: C. Scherpenberg, Rotterdam, 28 jaar, gage *f* 70, stoker: J. van Toledo, Brielle, 21 jaar, gage *f* 47, stoker: J. Stolk, Rockanje, 16 jaar, gage *f* 47, stoker: J. Tamboer, Middelharnis, 21 jaar, gage *f* 47.

25-1-1912 de schoener SWIKS vanaf Plymouth Waalhaven, agent Gebr van Uden, geladen met Chinaclay met de slb GOUWZEE. (RN, 26-1-1912).

SWIKS: 1902 opgeleverd door K. Karkle als SWIKS aan Indrik S. Puhlin, Riga. 3-mast schoener, 227 NT, 34,40 x 8,65 meter. 1914 verkocht aan J.E. Johansson, Åland. 1916 verkocht aan J.M. Andersson, Åland. 1924 verkocht aan A Lundqvist, Åland. 21-12-1926 vergaan bij Trollskogen. (Foto wrak SWIKS: wikipedia).

21-2-1912 te IJmuiden. 21-2-1912 van IJmuiden naar Cuxhaven met een baggermolen.

4-3-1912 te Londen. 7-3-1912 vertrokken met s.s. THAMES.

AANGEKOCHTE SCHEPEN. De raderboot "Thames", groot bruto 125 ton, in 1863 gebouwd en voorheen eigendom der London Tilbury and Southend Railway Company, is naar Nederland verkocht. Het bootje wordt door de sleepboot "Gouwzee" naar Rotterdam gesleept. (AH, 7-3-1912).

7-4-1912 van Brunsbüttel met een baggermolen.

10-4-1912 Cuxhaven, De Nederlandsche baggermolen Kramer is van de sleepboot Gouwzee losgeslagen en noordwaarts gedreven. Omtrent de opvarenden is niets bekend. (NvdD, 10-4-1912).

10-4-1912 De Nederlandsche baggermolen Kramer, die van de sleepboot Gouwzee losbrak, is tegen het van Rouaan via Hamburg naar Rotterdam bestemde Fransche stoomschip Listrac aangedreven, dat bij Brunsbüttel voor anker lag en lichte schade opliep. Twee man van den baggermolen sprongen op het stoomschip over en zijn daarmee te Hamburg geland. De baggermolen is bij den Balje vuurtoren, op de Elve, tegenover Brunsbüttel, tegen den buitendijk gedreven. (RN, 12-4-1912).

21-4-1912 vanaf Swinemünde te Wilhelmshaven met 2 bakken.

25-4-1912 vanaf Wilhelmshaven te Maassluis met een baggermolen.

25-4-1912 gemonsterd #16 door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: H.C. de Meijer, Maassluis, 39 jaar, gage *f* --, stuurman: L.A. Hemmes, Maassluis, 23 jaar, gage *f* 80, matroos: H. v.d. Linden, Vlaardingen, 21 jaar, gage *f* 47, matroos: P. Tamboer, Vlaardingen, 22 jaar, gage *f* 47, kok: C. Termijn, Maassluis, 14 jaar, gage *f* 25, machinist: J. de Knecht, Maassluis, 40 jaar, gage *f* 75, 2e machinist: C. Scherpenberg, Rotterdam, 29 jaar, gage *f* 70, stoker: J. van Toledo, Brielle, 22 jaar, gage *f* 47, stoker: J. Koedam, Gorinchem, 22 jaar, gage *f* 47, stoker: J. Tamboer, Middelharnis, 22 jaar, gage *f* 47, runner: H.A. Dunker, Rotterdam, 54 jaar, gage *f* contract, runner: J. Koster, Vlaardingen, 47 jaar, gage *f* contract, runner: J. Bot, Vlaardingen, 52 jaar, gage *f* contract, runner: Johan Westein, Vlaardingen, 36 jaar, gage *f* contract.

26-4-1912 van Schiedam naar Toulon met 2 bakken op sleep. 28-4-1912 van Dartmouth naar Toulon met 2 hoppers. 8-5-1912 te Gibraltar. 15-5-1912, Rotterdam, De sleepboot GOUWZEE met twee bakken op sleeptouw, van Rotterdam naar Toulon, arriveerde heden ter plaatse van bestemming. (NRC, 15-5-1912). 20-5-1912 te Gibraltar.

31-5-1912 te IJmuiden. 31-5-1912 van IJmuiden, sleepte samen met de sleepboot ROTTERDAM, een graanelevator naar Rotterdam. 1-6-1912 vertrokken naar Cuxhaven met 2 bakken.

17-6-1912 gemonsterd #24 door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: H.C. de Meijer, Maassluis, 39 jaar, gage *f* --, stuurman: L.A. Hemmes, Maassluis, 23 jaar, gage *f* 80, matroos: J. van Leeuwen, Maassluis, 18 jaar, gage *f* 47, matroos: W. Rietdijk, Maassluis, 19 jaar, gage *f* 47, kok: C. Termijn, Vlaardingen, 14 jaar, gage *f* 30, machinist: J. de Knecht, Maassluis, 40 jaar, gage *f* 75, 2e machinist: A. v.d. Blink, Maassluis, 27 jaar, gage *f* 70, stoker: J. van Toledo, Brielle, 22 jaar, gage *f* 47, stoker: C. de Waal, Maassluis, 20 jaar, gage *f* 47, stoker: J. Tamboer, Middelharnis, 22 jaar, gage *f* 47, runner: Arie Spanjersberg, Maassluis, 59 jaar, gage *f* contract, runner: J. Koster, Vlaardingen, 47 jaar, gage *f* contract, runner: W.F. Hennink, Maassluis, 43 jaar, gage *f* contract, runner: A. v.d. Hoek, Maassluis, 41 jaar, gage *f* contract.

19-6-1912 van Maassluis naar Port Said met met 2 bakken. 21-6-1912 passage Ventnor, Isle of Wight, U.K. 4/5-7-1912 passage Gibraltar. 16-7-1912 te Malta. 26-7-1912 te Port Said met twee bakken op sleeptouw. 1-8-1912 te Malta. 9-8-1912 te Gibraltar. 9-8-1912 van Gibraltar naar Rotterdam.

23-8-1912 gemonsterd #24a door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: H.C. de Meijer, Maassluis, matroos: G. Jonkers, 's-Gravenhage, 24 jaar, gage *f* 47, afgemonsterd is matroos: J. van Leeuwen en de runners: Arie Spanjersberg, J. Koster, W.F. Hennink, en A. v.d. Hoek,

25-8-1912 vertrokken met de zuiger HUMBER naar Emden. 27-8-1912 te Emden.

29-8-1912 gemonsterd #34 door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: G. Visser, Maassluis, 32 jaar, gage *f* -, stuurman: L.A. Hemmes, Maassluis, 23 jaar, gage *f* 80, matroos: W. Rietdijk, Maassluis, 19 jaar, gage *f* 47, matroos: G. Jonkers, 's-Gravenhage, 24 jaar, gage *f* 47, kok: C. Termijn, Vlaardingen, 15 jaar,

gage *f* 30, machinist: J. de Knegt, Maassluis, 40 jaar, gage *f* 75, 2e machinist: A. v.d. Blink, Maassluis, 27 jaar, gage *f* 70, (afgemonsterd), stoker: J. van Toledo, Brielle, 22 jaar, gage *f* 47, stoker: C. de Waal, Maassluis, 20 jaar, gage *f* 47, stoker: J. Tamboer, Middelharnis, 22 jaar, gage *f* 47.

30-8-1912 vertrokken naar Port Talbot, Wales met 3 lichters. 4-9-1912 passage Lundy Island (Kanaal van Bristol) van Rotterdam naar Port Talbot. 6-9-1912 te Port Talbot.

13-9-1912 gemonsterd #34a door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: G. Visser, 2e machinist: C.H. Oosterman, Maassluis, 24 jaar, gage *f* 55, stoker: H. Pors, Rotterdam, 23 jaar, gage *f* 47. Afgemonsterd de 2e machinist J.J. Hennevanger. Bemanning op de te slepen baggermolen, runner: runner: P. Dekker, Rotterdam, 55 jaar, gage *f* contract, runner: A. v.d. Hoek, Maassluis, 41 jaar, gage *f* contract.

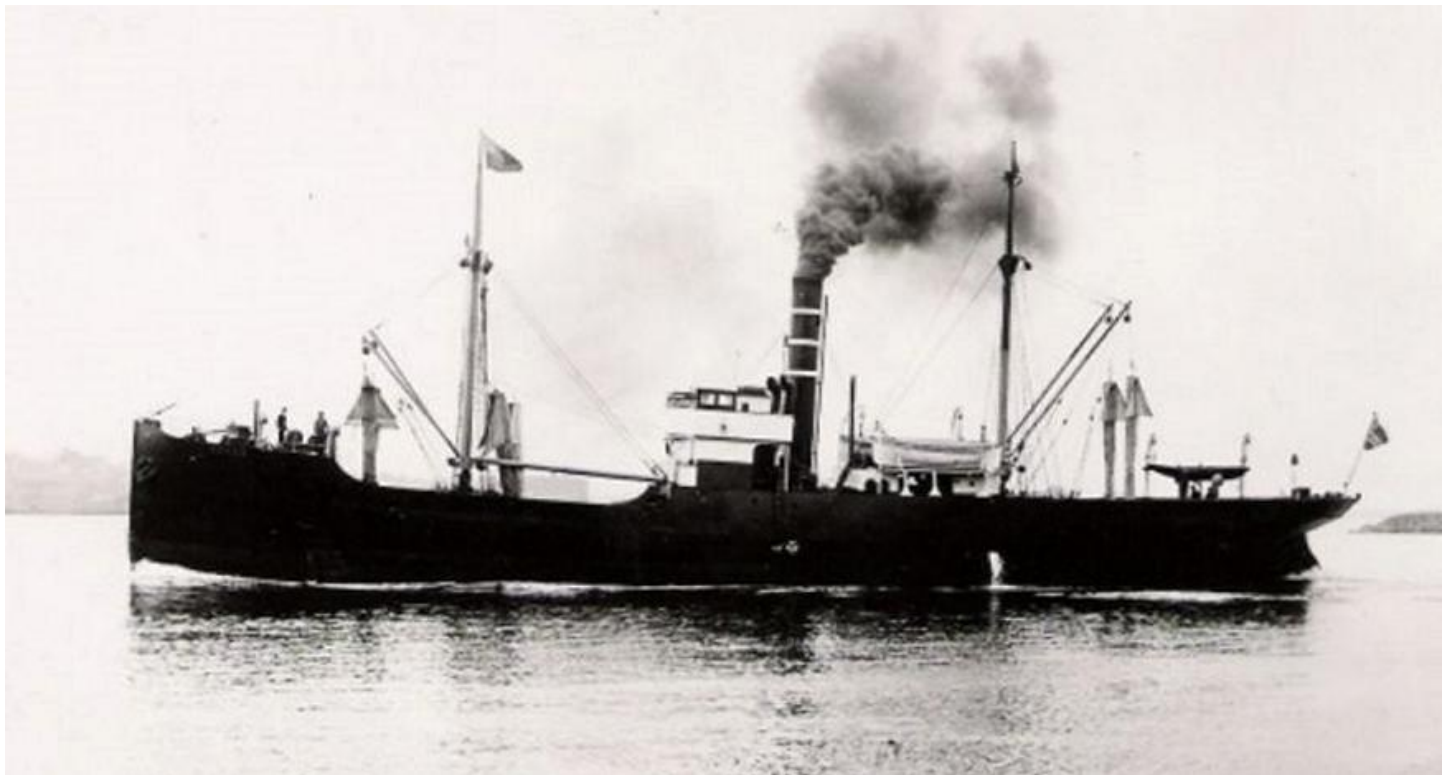
13-9-1912 van Maassluis naar Hamburg met een baggermolen.

16-9-1912. De kapitein van de sleepboot GOUWZEE, te Cuxhaven binnen, rapporteert dat van de door hem gesleept wordende baggermolen SMALLAND gistermorgen, tijdens stormweer het vlak zwaar lek is geslagen en de molen om 1 uur, bij Norderney vuurschip is omgeslagen en gezonken. De bemanning is om elf uur met levensgevaar van boord gehaald. (NRC).

20-9-1912 vertrokken van Hamburg.

26-9-1912 vertrokken van Maassluis naar Wilhelmshaven met een baggermolen.

2-10-1912 te Rotterdam met CERES (Gundersen) vanaf Buenos Aires voor de 2e Katendrechtschehaven, Wambersie en Zoon.



LERFOS van N.V. Stoomvaart Mij. Noorwegen (D. Burger & Zoon), Rotterdam

CERES: 11-1895 opgeleverd door Sunderland SB. Co. Ltd., Sunderland (185) als CLEVES aan M. Matthys, Antwerpen. Vrachtschip, 654 BRT. 10 kn. 500 IPK, T.E.M. 1899 verkocht aan N.V. Stoomvaart-Maatschappij 'Noorwegen', Rotterdam (PJDV), in beheer bij Firma D. Burger & Zoon, Rotterdam, herdoopt LERFOS. 1907 verkocht aan Det Bergenske Dampskibsselskab, Bergen-Noorwegen, herdoopt CERES. 658 BRT, 305 NRT, 800 DWT. 1914 nieuwe ketel, 170 lbs. 1917 in dienst bij The Shipping Controller, vlag: U.K., in beheer bij T. Rose & Partners. 1919 terug bij Det Bergenske Dampskibsselskab. 22-11-1935 verkocht voor sloop, 1935 gesloopt door Stavanger Skipsopphugning Co., Stavanger. (Foto: collectie H.Larsson-Fedde/sjohistorie.no).

4-10-1912 gemonsterd #34b door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: G. Visser, runner: C. de Ham, Maassluis, 29 jaar, afgemonsterd de runner A. v.d. Hoek.

5-10-1912 vertrokken naar Port Said met een baggermolen. 7-10-1912 passage Ventnor. 8-10-1912 te Plymouth binnen gelopen met lekkage aan de baggermolen ISMAILA. 10-10-1912 van Plymouth, terug gekeerd naar Hamburg. De reis naar Port Said is opgegeven. 16-10-1912 passage Cuxhaven naar Hamburg. 17-10-1912 van Hamburg naar Maassluis.

22-10-1912 gemonsterd #37 bij de waterschout van Maassluis J.H. Bloemen. Schipper H.C. de Meijer, Maassluis. 39 jaar, stuurman: L.A. Hemmes, Maassluis, 23 jaar, gage *f* 80, matroos: W. Rietdijk, Maassluis, 20

jaar, gage *f* 47, matroos: G. Jonkers, 's-Gravenhage, 24 jaar, gage *f* 47, kok: C. Termijn, Vlaardingen, 15 jaar, gage *f* 30, machinist: J. de Knegt, Maassluis, 41, jaar, gage *f* 80, machinist: J.J. Hennevanger, Maassluis, 25, jaar, gage *f* 80, stoker: A. van Toledo, Brielle, 18 jaar, gage *f* 47, stoker: J. van Toledo, Brielle, 22 jaar, gage *f* 47, stoker: C. de Waal, Maassluis, 20 jaar, gage *f* 47.

26-10-1912 vertrokken met 2 bakken naar Port Talbot. 27-10-1912 terug uit zee.

3-11-1912 te Maassluis. 21-11-1912 van Cuxhaven. 23-11-1912 van Maassluis naar Rouen met de sleepboot DUNA. 25-11-1912 te Rouen. 30-11-1912 naar Kiel met 2 lichters, keerde uit zee terug.

2-12-1912 gemonsterd #37a bij de waterschout van Maassluis J.H. Bloemen. Schipper H.C. de Meijer, Maassluis, matroos: A.H. van Zijl, Rotterdam, 21 jaar, gage *f* 47, kok: G. Gorter, Maassluis, 16 jaar, gage *f* 25, stoker: S. Hokke, Brielle, 23 jaar, gage *f* 47, afgemonsterd matroos G. Jonkers, de kok C. Termijn en de stoker J. van Toledo.

3-12-1912 naar Rendsburg met 2 lichters. 4-12-1912 te Hamburg.

11-12-1912 gemonsterd #37b bij de waterschout van Maassluis J.H. Bloemen. Schipper H.C. de Meijer, Maassluis, stuurman: L. Willemstein, Maassluis, 28 jaar, gage *f* 80, afgemonsterd stuurman L.A. Hemmes.

21-12-1912 naar Hamburg met 2 lichters. 22-12-1912 te Hamburg.

3-1-1913 vertrokken van Rotterdam naar Brunsbüttel met de lichter BERLIN op sleeptouw.

8-1-1913 gemonsterd # bij de waterschout van Maassluis C.P.I. Dommisse. Schipper J. Verschoor, Maassluis, 32 jaar, stuurman: L. Willemstein, Maassluis, 24 jaar, gage *f* 80, matroos: W. Rietdijk, Maassluis, 20 jaar, gage *f* 47, matroos: A.H. van Zijl, Rotterdam, 21 jaar, gage *f* 47, kok: C.J. van Leeuwen, Maassluis, 15 jaar, gage *f* 30, machinist: J. de Knegt, Maassluis, 41, jaar, gage *f* 80, machinist: J.J. Hennevanger, Maassluis, 25, jaar, gage *f* 80, stoker: A. van Toledo, Brielle, 18 jaar, gage *f* 47, stoker: S. Hokke, Brielle, 23 jaar, gage *f* 47, stoker: C. de Waal, Maassluis, 20 jaar, gage *f* 47.

9-1-1913 vertrokken naar Bordeaux met 2 bakken. 11-1-1913 te Portland tijdens de reis naar Bordeaux. 14-1-1913 van Portland naar Bordeaux. 15-1-1913 te Plymouth om beter weer af te wachten. 24-1-1913 van Plymouth naar Bordeaux. 1-2-1913 van Bordeaux naar Rotterdam. 4-2-1913 te Avonmouth. 7-2-1913 van Avonmouth naar Rotterdam met s.s. MARCHIONESS (plezierstoomschip) om te worden gesloopt. 8-2-1913 terug uit zee wegens slecht weer. 10-2-1913 vertrokken met s.s. MARCHIONESS. 13-2-1913 te Rotterdam.

18-2-1913 naar Swansea met een bak op sleep. 21-2-1913 passage Lizard. 22-2-1913 van Swansea naar Rotterdam.

12-3-1913 van IJmuiden naar Brunsbüttel met een onderlosser. 14-3-1913 te Cuxhaven. 17-3-1913 van Cuxhaven naar zee.

21-3-1913 gemonsterd #1 bij de waterschout van Maassluis C.P.I. Dommisse. Schipper J. Verschoor, matroos A.J. Kalkman, Zwartewaal, 18 jaar, gage *f* 47, kok: J.J. v.d. Berg, Maassluis, 17 jaar, gage *f* 25, stoker: J. Hoogendijk, Vlaardingen, 22 jaar, gage *f* 47, afgemonsterd matroos: A.H. van Zijl, kok: C.J. van Leeuwen en stoker: C. de Waal.

25-3-1913 van Cuxhaven met sleep naar zee. 28-3-1913 paasage Brunsbüttel vanaf Esbjerg. 31-3-1913 van Cuxhaven met 2 bakken. 14-4-1913 van Maassluis naar Brunsbüttel met een lichter. 15-4-1913 te Hamburg met de lichter IBIS. 16-4-1913 van Cuxhaven naar Maassluis. 24-4-1913 vanaf Brunsbüttel gearriveerd op de Nieuwe Waterweg met de sleepboot ARDIANA. 4-5-1913 vanaf Maassluis te Delfzijl. 5-5-1913 van Delfzijl naar Gothenborg met 2 bakken. 9-5-1913 te Cuxhaven met sleep. 9-5-1913 vertrokken van Cuxhaven. 12-5-1913 vanaf Delfzijl te Gothenborg met 2 bakken op sleeptouw.

28-5-1913 gemonsterd #17 bij de waterschout van Maassluis C.P.I. Dommisse. Schipper J. Verschoor, Maassluis, 32 jaar, stuurman: L. Willemstein, Maassluis, 24 jaar, gage *f* 80, matroos: W. Rietdijk, Maassluis, 20 jaar, gage *f* 47, matroos: G. van Eijnsden, Rotterdam, 21 jaar, gage *f* 47, kok: J.J. v.d. Berg, Maassluis, 17 jaar, gage *f* 27, machinist: J. de Knegt, Maassluis, 41, jaar, gage *f* 80, 2e machinist: J.J. Hennevanger, Maassluis, 25, jaar, gage *f* 80, stoker: J. Hoogendijk, Vlaardingen, 22 jaar, gage *f* 47, stoker: S. Koning, Maassluis, 18 jaar, gage *f* 47. Bemanning op het te slepen sleepbootje, runner: A. Zon, Rotterdam, 59 jaar, gage *f* contract, runner: P. Dekker, Rotterdam, 56, jaar, gage *f* contract, runner: J. Baksteen, Maassluis, 39 jaar, gage *f* contract, runner: D. Bernhard, Maassluis, 23 jaar, gage *f* contract.

30-5-1913 vertrokken naar Dakar met een bak en een sleepboot. 1-6-1913 passage Ventnor van Rotterdam naar Dakar met een lichter en een sleepboot. 7-6-1913 van Vigo naar Dakar. 15-6-1913 te Las Palmas. 25-6-1913 te Dakar met twee lichters op sleeptouw. (NB: onduidelijk wat de GOUWZEE sleepte). 29-6-1913 te Las Palmas.

14-7-2013 van Maassluis/Rotterdam naar Bremerhaven met lichter S. 19-7-1913 te Maassluis.

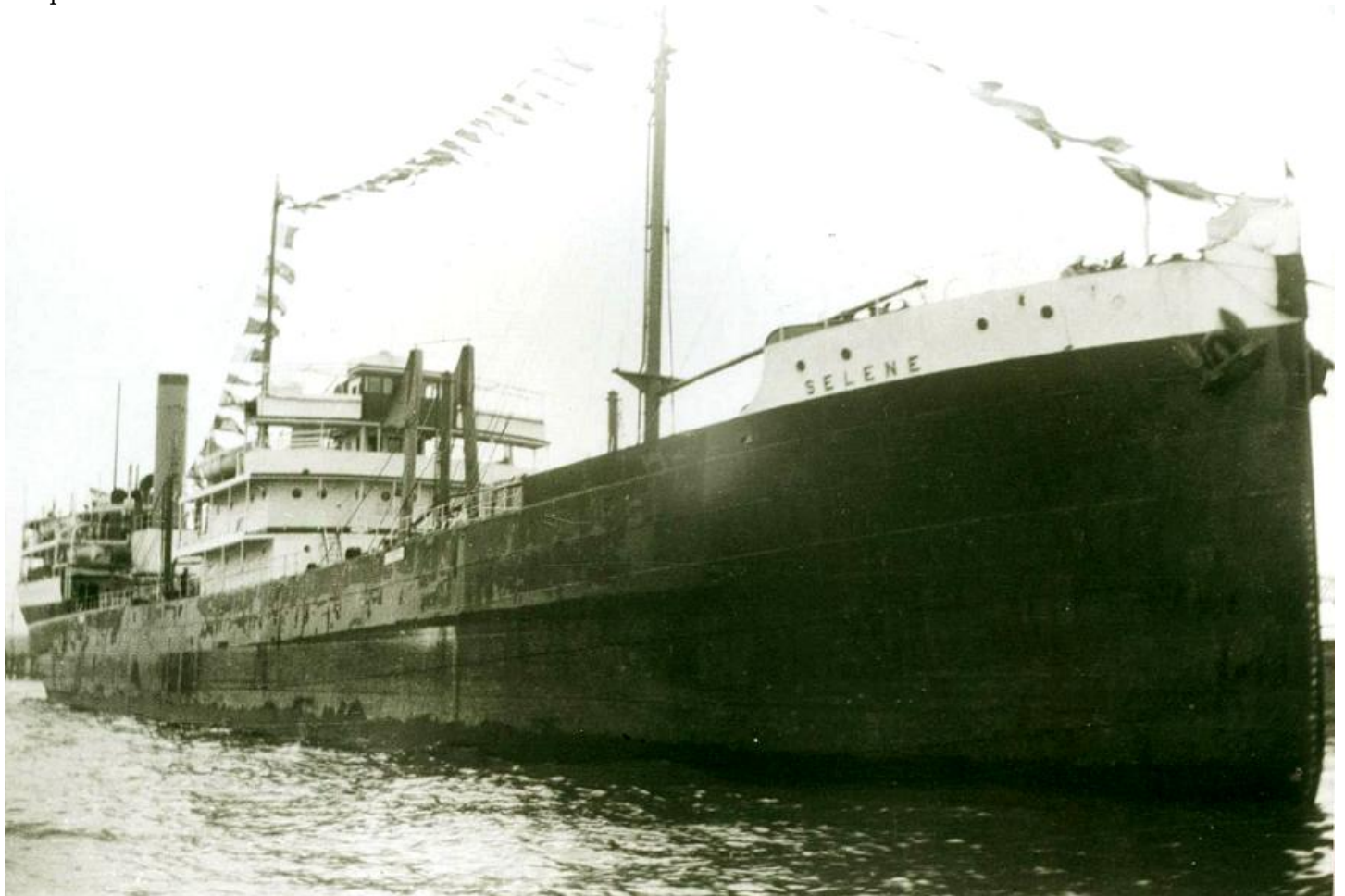
23-7-1913 gemonsterd #23, bij de waterschout van Maassluis C.P.I. Domnisse. Schipper J. Verschoor, Maassluis, 32 jaar, stuurman: L. Willemstein, Maassluis, 24 jaar, gage f 80, matroos: W. Rietdijk, Maassluis, 20 jaar, gage f 47, matroos: J. Kok, Maassluis, 19 jaar, gage f 47, kok: J.W. v.d. Endt, Maassluis, 13 jaar, gage f 25, machinist: L. van 't Hof, Maassluis, 32, jaar, gage f 95, 2e machinist: J.J. Hennevanger, Maassluis, 25, jaar, gage f 80, stoker: S. Koning, Maassluis, 18 jaar, gage f 47, stoker: A. van Toledo, Brielle, 19 jaar, gage f 47, stoker: T. Kouwenoord, Maassluis, 19 jaar, gage f 47.

25-7-1913 naar Bordeaux met twee bakken. 30-7-1913 passage Quessant. 2-8-1913 van Rotterdam te Bordeaux met twee bakken op sleeptouw. 4-8-1913 van Bordeaux naar Maassluis. 6-8-1913 te Portland. 7-8-1913 van Portland naar Villa Real, Spanje met 2 hoppers. 14-8-1913 passage Peniche. 16-8-1913 passage Sagres tijdens reis van Bordeaux naar Villa Real. 16-8-1913 te Villa Real  
15-9-1913 vanaf Rotterdam te Shields met het z. CATRIENA MARGRIETHA op sleeptouw.

1893 opgeleverd door E.J. Smit & Zoon, Hoogezand als CATRIENA MARGRIETHA aan Albert Pinkster, Oude Pekela. IJzeren tjalk. 95 BRT, 84 NRT. 6-7-1909 verkocht aan Jacob Puister, Delfzijl. 1921 uit de zeevaart.

15-9-1913 van Shields naar Rotterdam. 18-9-1913 te Rotterdam met de slopers BENBRIDGE, RESCUE en STEVENSON vanaf Portsmouth bestemd voor Slikkerveer met de slepers ROOZENBURG en GOUWZEE.  
30-9-1913 gearriveerd op de Nieuwe Waterweg vanaf Havre met de persmachine HUMBERT.

20-1-1914 gemonsterd #23/1913 bij de waterschout van Maassluis D.H. Bloemen. Schipper J. Verschoor, Maassluis, 32 jaar, stuurman: J. Termijn, Maassluis, 29, jaar, gage f 80, k, stoker: G. Smoor, Maassluis, 16, jaar, gage f 47. Afgemonsterd: stuurman: L. Willemstein, matroos: W. Rietdijk en stoker: A. van Toledo.  
11-2-1914 vertrokken met 2 bakken (HLK 42 en HLK 43) naar Rosyth. 18-2-1914 van Rotterdam te Rosyth met sleep.



24-2-1914, Het in Dundee nieuwgebouwde Nederlandse tankschip SELENE, heden per sleepboten NOORDZEE en GOUWZEE hier aangekomen, ging naar Amsterdam om verder met een Dieselmotor te worden uitgerust. (RN). m.t. SELENE, 26-12-1913 te water, 6-1914 opgeleverd door Caledon Shipbuilding & Engineering Company Ltd., Dundee (233) als SELENE aan N.V. Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij, Batavia. 3.738 BRT, 2.274 NRT, 5.170 DWT. (105,12) x 14,07 x 8,41 x 6,957 meter. 243.886 cft, 6.906 m3. 9 kn. 1.500 EPK, 6 cyl, 4 tew, N.V. Nederlandsche Fabriek van Werktuigen & Spoorwegmaterieel, Amsterdam. 1916 verkocht aan N.V. Petroleum Maatschappij 'La Corona', 's-Gravenhage. 1939 verkocht aan Anglo Saxon Petroleum Co. Ltd., Londen, herdoopt FAUNUS. 1953 verkocht aan Shell Tankers (UK) Ltd., Londen. 1953 overslagschip te Suez. 1953 verkocht voor sloop aan British Iron & Steel Co., de sloop toegewezen aan Thos. W. Ward Ltd. 15-2-1954 gearriveerd bij Thos. W. Ward Ltd. te Grays, Essex, Engeland om gesloopt te worden. (Foto: NN, collectie A, Niemantsverdriet).

2-3-1914 te IJmuiden met 2 bakken vanaf Brunsbüttel.

5-3-1914, GOUWZEE. (Dover De sleepboot "Gouwzee", van Rotterdam naar La Rochelle met de barge D 2, is hier binnengekomen wegens lichte lekkage in den lichter. Het water wordt uitgepompt waarna de reis zal worden voortgezet. (Algemeen Handelsblad, 07-03-1914). 11-3-1914 van Dover naar La Rochelle. 11-3-1914 passage Eastbourne om de west. 16-3-1914 ten anker bij Ventnor. 23-3-1914 van Portland met lichter van Rotterdam naar La Rochelle. 23-3-1914 te Plymouth met lichter van Rotterdam naar La Rochelle. 28-3-1914 van Plymouth met lichter van Rotterdam naar La Rochelle. 29-3-1914 te Brest. 1-4-1914 van Brest naar La Rochelle. 3-4-1914 te La Rochelle. 3-4-1914 van La Rochelle naar Portland. 12-4-1914 van Portland met 2 lichters naar La Rochelle. 15-4-1914 te La Rochelle.

GEMENGDE BERICHTEN. slbt. GOUWZEE. In aansluiting op het bericht, voorkomende in ons ochtendblad van heden, kunnen we nog mededeelen, dat van de twee lichters, welke door de Nederl. slbt. "Gouwzee" te La Rochelle zijn gebracht, een groot aantal klinknagels vernieuwd moet worden. De lichters liggen nu in het droogdok. De laagste inschrijving voor reparatie bedroeg frs. 7200. Deze prijs wordt échter als te hoog beschouwd. (De Maasbode, 25-04-1914).

LA ROCHELLE, 22 April. De lichters, gesleept door-do sleepboot Gouwzee, zyn hier met sel aangekomen, die op 5000 francs wordt, geschat. Een reparatie-contract wordt morgen afgesloten. (RN, 25-4-1914).

21-4-1914 gemonsterd #17 bij de waterschout van Maassluis D.H. Bloemen. Schipper J. Verschoor, Maassluis, 32 jaar, stuurman: J. Termijn, Maassluis, 29, jaar, gage f 80, matroos: J. Kok, Maassluis, 20 jaar, gage f 47, matroos: A. de Herder, Maassluis, 31 jaar, gage f 47, kok: N.J. van Leeuwen, Maassluis, 14, jaar, gage f 25, machinist: L. van 't Hof, Maassluis, 33, jaar, gage f 95, 2e machinist: J.J. Hennevanger, Maassluis, 26, jaar, gage f 80, stoker: S. Koning, Maassluis, 19 jaar, gage f 47, stoker: G. Smoor, Maassluis, 16, jaar, gage f 47, stoker: T. Kouwenoord, Maassluis, 19 jaar, gage f 47. Bemanning van de meegesleepte bakken: runner: J. v.d. Zwaan, Vlaardingen, 54 jaar, gage f contract, runner: C. v.d. Meide, Maassluis, 35 jaar, gage f contract, runner: A. Bot, Maassluis, 36 jaar, gage f contract, runner: S. v.d. Berg, Maassluis, 58 jaar, gage f contract.

22-4-1914 van Maassluis naar Petersburg met sleep. 24-4-1914 te Cuxhaven. 24-4-1914 passage Brunsbüttel. 2-5-1914 te St. Petersburg. 3-5-1914 van St. Petersburg naar Maassluis.

26-5-1914 s.s. GROF KHUEN HEDERVARY. Maassluis. De sleepbooten "Roode Zee", "Zwarte Zee", "Gouwzee", "Rozenburg", "Blankenburg". "Charlois". "Vlaardingen", "Maassluis", "Gier", en "Kever" hebben hedenmiddag tevergeefs 'getracht het schip, vlot te sleepen. (Maasbode, 26-5-1914).

GROF KHUEN HEDERVARY. (Maassluis, 28 Mei.) Het stoomschip "Grof Khuen Heldervary" is hedenmorgen, na lossing van 1000 ton lading, door de sleepbooten "Roode Zee", "Zwarte Zee", "Gouwzee", "Rozenburg" en "Maassluis" vlot gebracht en vervolgens door de "Roode Zee" naar Rotterdam opgesleept. (AH, 28-5-1914).



GRÓF KHUEN HÉDERVÁRY, 15-2-1911 te water, 4-1911 opgeleverd door Armstrong, Whitworth & Co. Ltd., Newcastle (832) als GRÓF KHUEN HÉDERVÁRY aan Atlantica Sea Navigation Co. Ltd., Fiume-Italië.

5.036 BRT, 2.633 NRT. 391 NHP, T 3 cyl, 12,5 kn.

1919 verkocht aan Atlantica Soc. di Navigazione Marittima, Fiume-Italië.

1922 verkocht aan "Atlantica Trust" Co. Ltd., Volosca-Italië.

1924 verkocht aan Fiumana Soc. di Navigazione, Fiume-Italië, in beheer bij Atlantica Trust Co., Budapest, herdoopt ATLANTICA.

1933 verkocht aan Jugoslavenska

Oceanska Plov. d.d., Split, herdoopt VELEBIT. 26-6-1941 tijdens een reis van Colombo naar Maulmein in de Bay of Bengal (Golf van Bengalen) getroffen door de Duitse aux. cruiser KORMORAN, in brand en verlaten, 4-7-1941 op de westkust van North Andaman Island gedreven op circa 2 mijl ZW van North Reef Island. (Foto GRÓF KHUEN HÉDERVÁRY: Horváth József/tynebuiltships.co.uk).

30-5-1914 gemonsterd #23 bij de waterschout van Maassluis D.H. Bloemen. Schipper J. Verschoor, Maassluis, 33 jaar, stuurman: J. Termijn, Maassluis, 30, jaar, gage f 80, matroos: J. Kok, Maassluis, 20 jaar, gage f 47, matroos: --, kok: N.J. van Leeuwen, Maassluis, 14, jaar, gage f 30, machinist: L. van 't Hof, Maassluis, 33, jaar, gage f 95, 2e machinist: J.J. Hennevanger, Maassluis, 26, jaar, gage f 80, stoker: G. Smoor, Maassluis, 16, jaar, gage f 47, stoker: H. Minderhout, Maassluis, 21 jaar, gage f 47, stoker: T. Kouwenoord\*, Maassluis, 19 jaar, gage f 47.

3-6-1914 van Maassluis naar Hamburg met sleep (2 bakken). 5-6-1914 te Hamburg.



15-6-1914 gearriveerd op de Nieuwe Waterweg met de MARÉCHAL DE TURENNE, kapt. Jean, vanaf San Francisco per sleepboot GOUWZEE. 16-6-1914 het zeilschip passeerde Dover op weg naar San Francisco. MARÉCHAL DE TURENNE, bark, 1899 opgeleverd door Loire, Nantes aan de Franse Marine. 2.304 ton. 83,90 x 12,30 meter. 1927 uit dienst. (Foto: John Oxley Library, State Library of Queensland digital.slv.vic.gov.au).

16-6-1914 gemonsterd #25 bij de waterschout van Maassluis D.H. Bloemen. Schipper J. Verschoor, Maassluis, 33 jaar, stuurman: J. Termijn, Maassluis, 30, jaar, gage f 80, matroos: J. Kok, Maassluis, 20 jaar, gage f 47, matroos: J. Kouwenhoven, Maassluis, 19 jaar, gage f 47, kok: N.J. van Leeuwen, Maassluis, 14, jaar, gage f 30, machinist: L. van 't Hof, Maassluis, 33, jaar, gage f 95, 2e machinist: J.J. Hennevanger, Maassluis, 26, jaar, gage f 80, stoker T. Kouwenoord, Maassluis, 20 jaar, gage f 47, stoker: G. Smoor, Maassluis, 17, jaar, gage f 47, stoker: J. Louw, Maassluis, 18, jaar, gage f 47. Bemanning voor de te slepen kraan: runner: C. Koelewijn, Maassluis, 51 jaar, gage f contract, runner: A. van Oosterhout, Vlaardingen, 31 jaar, gage f contract.

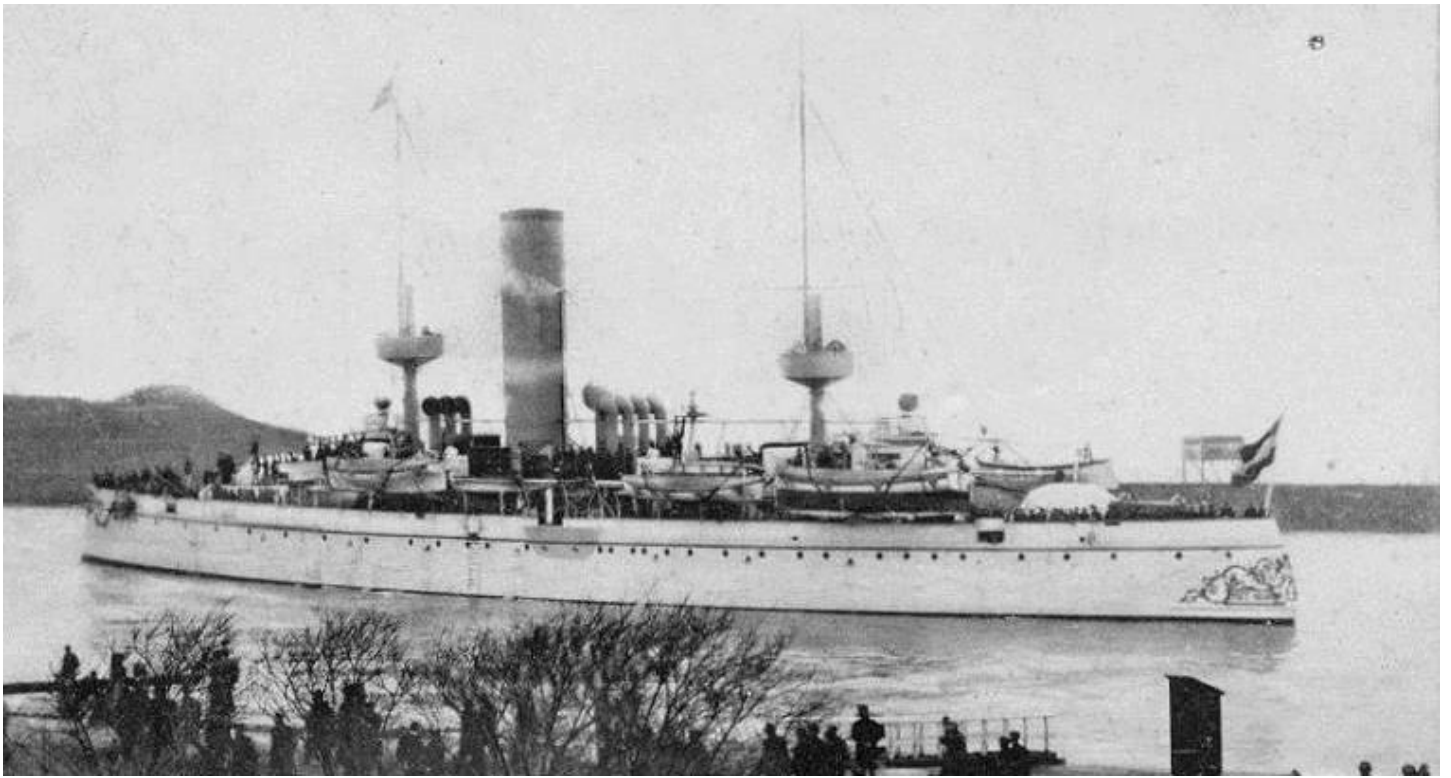
16-6-1914 de drijvende bok HEKCULES vertrokken naar Reval (nu Tallinn) per slbt. GOUWZEE. 19-6-1914 te Cuxhaven.

5-7-1914 vertrokken van Rotterdam naar Rouen met een lichter.

9-7-1914 vertrokken van Rotterdam naar Reval met sleep een bok en een bak.

3-11-1914 Wind Z. Z.O . Aangek. PIET HEIN, pantserschip, slooper, Willemsoord per sleepbooten GOUWZEE en ROZENBURG voor Pootershaven. (AH, 4-11-1914).

**Hr.Ms. PIET HEIN** was een Nederlands pantserschip van de Evertsenklasse, gebouwd door de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij in Rotterdam. De bewapening van het schip bestond uit drie (een dubbele en een enkele) 210 mm kanonnen, twee enkele 150 mm kanonnen, zes enkele 75 mm kanonnen en drie 450 mm torpedobuizen. Het pantser langs de zij van de romp was 150 mm dik en het pantser rond de geschuttorens 240 mm dik. Het schip was 86,2 meter lang, 14,33 meter breed en had een diepgang van 5,23 meter. De waterverplaatsing bedroeg 3463 ton. De motoren van het schip leverden 4700 pk waarmee een snelheid van 16 knopen gehaald kon worden. Het schip werd bemand door 263 man. Het schip wordt op 16 augustus 1894 te water gelaten op de werf van de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij te Rotterdam. Op 3 januari 1896 wordt de Piet Hein in dienst genomen. 11 mei 1896 wordt een samenscholingsverbod afgekondigd tijdens de havenstaking in Rotterdam. Twee dagen daarna op 13 mei stoomt Hr. Ms. Kortenaer de Maas op. Het schip wordt later door haar zusterschepen Piet Hein en Hr. Ms. Evertsen en de politieschoener Argus afgelost. Tijdens de staking worden 300 grenadiers ingezet om het Rotterdamse politiekorps te versterken. De staking wordt op 21 mei dat jaar beëindigd. In 1900 wordt het schip samen met Hr. Ms. Holland en Hr. Ms. Koningin Wilhelmina der Nederlanden naar Shanghai gestuurd om Europese burgers en Nederlandse belangen te beschermen in verband met de Bokseropstand.



Piet Hein komt 28 juli aan in Shanghai en keert in februari 1901 weer terug in Soerabaja. In 1914 wordt ze uit dienst genomen. (Bron: wiki, foto: maritiemdigitaal, Marinemuseum, Den Helder).

3-11-1914 gemonsterd #35 bij de waterschout van Maassluis D.H. Bloemen. Schipper: G. Visser, Maassluis, 35 jaar, stuurman: L.A. Homan, Maassluis, 25 jaar, gage *f* 80, matroos: K. v.d. Pijl, Zwartewaal, 28 jaar, gage *f* 47, matroos: J.J. Hille, Rotterdam, 18 jaar, gage *f* 47, kok: N.J. van Leeuwen, Maassluis, 14, jaar, gage *f* 30, machinist: T. van der Zee, Maassluis, 36 jaar, gage *f* 95, 2e machinist: M. Puts, Maassluis, 21 jaar, gage *f* 80, stoker: G. Smoor, Maassluis, 17, jaar, gage *f* 47, stoker: C. v.d. Duin, Maassluis, 21, jaar, gage *f* 47, stoker G. Kouwenoord, Maassluis, 19 jaar, gage *f* 47.

6-11-1914 op de Nieuwe Waterweg, de Evertsen, slooper, vanaf Nieuwediep, per sleepbooten GOUWZEE en ROZENBURG.





De **Hr. Ms. EVERTSEN** was een Nederlands pantserschip van de Evertsenklasse, gebouwd door de Koninklijke Maatschappij de Schelde in Vlissingen. De bewapening van het schip bestond uit drie (1 dubbele en een enkele) 210 mm kanonnen, twee enkele 150 mm kanonnen, zes enkele 75 mm kanonnen en drie 450 mm torpedobuizen. Het pantser langs de zij van de romp was 150 mm dik en het pantser rond de geschutstorens 240 mm dik. Het schip was 86,2 meter lang, 14,33 meter breed en had een diepgang van 5,23 meter. De waterverplaatsing bedroeg 3464 ton. De motoren van het schip leverden 4700 pk waarmee een snelheid van 16 knopen gehaald kon worden. Het schip werd bemand door 263 man.

Het schip wordt op 29 september 1894 te water gelaten op de werf van de Koninklijke Maatschappij De Schelde te Vlissingen. Op 1 februari 1896 wordt de Evertsen in dienst genomen door kapitein-ter-zee Heyning. Op 4 februari vertrekt het schip voor een oefening naar de Middellandse Zee, samen met het zusterschip Hr. Ms. Kortenaer.

Op 11 mei 1896 wordt een samenscholingsverbod afgekondigd tijdens de havenstaking in Rotterdam. Twee dagen daarna op 13 mei stoomt de Kortenaer de Maas op. Het schip wordt later door zijn zusterschepen Hr. Ms. Piet Hein en Eversten en de politieschoener Argus afgelost. Tijdens de staking worden 300 grenadiers ingezet om het Rotterdamse politiekorps te versterken. De staking wordt op 21 mei dat jaar beëindigd.

Op 5 mei 1898 verlaat het schip de haven van Den Helder voor een tocht naar Lissabon om daar de viering van de ontdekking van de zeeweg naar Indië door Vasco da Gama vierhonderd jaar eerder bij te wonen. De Portugese koning Karel I en zijn vrouw brengen aldaar een bezoek aan het schip. Van 1911 tot 1913 wordt het commando over het schip gevoerd door kapitein-luitenant-ter-zee Jean Jacques Rambonnet, die er diverse tochten op de Noordzee mee doet. In 1913 wordt het schip uit dienst genomen. (Bron: wikipedia, foto: maritiemdigitaal).

26-1-1915 gemonsterd #3 bij de waterschout van Maassluis D.H. Bloemen. Schipper: L. Willemstein, Maassluis, 26 jaar, gage *f* -, stuurman: D. Spruit, Maassluis, 27, jaar, gage *f* 80, matroos: P. v.d. Hoeven, Maassluis, 36, jaar, gage *f* 47, matroos: J. van Oeveren, Maassluis, 25, jaar, gage *f* 47, kok: Joh. van 't Hart, Maassluis, 14, jaar, gage *f* 25, machinist: J.J. Hennevanger, Maassluis, 27, jaar, gage *f* 95, 2e machinist: C. Weesie, Brielle, 26 jaar, gage *f* 60, stoker: H. Verschoor, Maassluis, 26, jaar, gage *f* 47, stoker: R.L. van Berkel, Vlaardingen, 17 jaar, gage *f* 47, stoker: F. 't Hart, Vlaardingen, 17 jaar, gage *f* 47. 26-1-1915 gemonsterd #3,1e supp. bij de waterschout van Maassluis D.H. Bloemen. Schipper: L. Willemstein, bemanning op de 2 te slepen bakken: runner: J. van der Zwan, Vlaardingen, 52 jaar, gage *f* contract, runner: H. v.d. Hoeven, Maassluis, 21, jaar, gage *f* contract, runner: I. van Es, Maassluis, 20 jaar, gage *f* contract, runner: H. Nieuwdorp, Rotterdam, 60 jaar, gage *f* contract, runner: H.A. Dunker, Rotterdam, 56 jaar, gage *f* contract.



De sleepboot ROZENBURG waarmee de GOUWZEE de reizen met de slopers maakte. (Foto: NN, collectie Scheepsfotoruilbeurs). Stoomsleepboot van N.V. L. Smit & Co.'s Sleepdienst, Rotterdam, aanvankelijk in

aanbouw als MAASSLUIS, 1906 opgeleverd door J. & K. Smit & Zoon, Kinderdijk (578), 112 BRT, (27,86) x 6,12 x 3,41 x . meter, ketel v.o. 112,8 m<sup>2</sup>, 500 IPK, 3 cyl, T.E.M., 292, 432 & 737 x 457, Machinefabriek "Kinderdijk", Kinderdijk, roepseinen PRMK en PHEW, 1936 verkocht aan Entreprise Ossude S.A., Oran-Frankrijk, 10-1936 herdoopt TAUREAU, uitreis naar Leixões onder Ned. vlag, roepsein PHWL.

26-1-1915 de GOUWZEE naar Londen met 2 bakken. 27-1-1915 te Gravesend met de lichters KEEMUM en HECTOR.

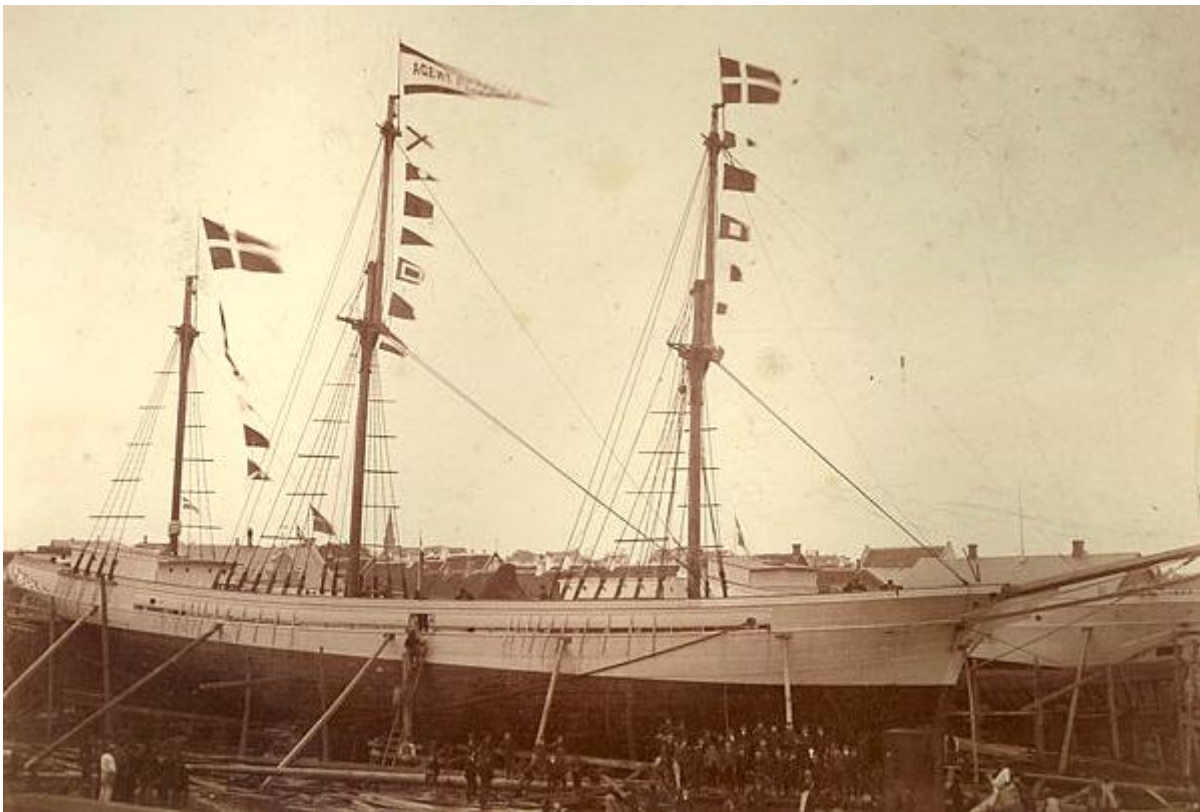
17-2-1915 de kolenkraan ATLAS NO. 3, van Londen naar Rouen met de sleepboten OCEAAN, POOLZEE en GOUWZEE, is tijdens stormweer van de sleepboten losgeslagen en in tweeën gebroken. Een gedeelte, waarop zich niemand bevond, dreef nog en was gevaarlijk voor de scheepvaart. De kraan was voor £ 77.000 verzekerd.

25-2-1915 gemonsterd #3,2e supp. bij de waterschout van Maassluis D.H. Bloemen. Schipper: L. Willemstein, bemanning op de 2 te slepen bakken: runner: E. Wiedman, Maassluis, 40 jaar, gage *f* contract, runner: C. Koolmijn, Maassluis, 52 jaar, gage *f* contract, runner: J.W. Westenberg, Rotterdam, 46 jaar, gage *f* contract, runner: A. Zon, Rotterdam, 61 jaar, gage *f* contract.

26-2-1915 naar Londen met 2 bakken. 27-2-1915 te Gravesend vanaf Rotterdam met 2 bakken. 1-3-1915 van Gravesend naar Queenstown. 3-3-1915 vanaf Londen te Plymouth om te bunkeren. 3-3-1915 van Plymouth naar Queenstown.

6-3-1915 van Queenstown met zeilschip AGENT PETERSEN. 10-3-1915 passage Beachy Head. 12-3-1915 te Rotterdam met zeilschip AGENT PETERSEN, die meerde af in de 1e Katendrechtschehaven, kwam van Maracaibo, kapitein J. Frederiksen.

AGENT PETERSEN, 1892 opgeleverd door F. Hansen, Marstal als AGENT PETERSEN aan P/R (Niels Petersen), Marstal. bouwprijs 92.000 DKK. 3 mast bark, eiken schip met kopren platen. 336 BRT, 308 NRT, 510 DWT. 1902 te Gävle, Zweden getuigd als 3-mast schoener. 1906: in beheer bij Hans Marius Petersen. 14-6-1916: verkocht aan A/S Rederiet Odense, Rudkøbing-Denemarken, herdoopt INGE.



16-6-1917 tijdens een reis van Newcastle naar Aarhus tot zinken gebracht door een Duits onderzeeboot in positie 56.21 NB. en 3.9 OL., de bemanning kon in de reddingboot stappen, 19-6-1917 is deze aan boord genomen van s.s. C.S. MØLLER en aan wal gezet te Skagen. (Info: Peter Simonsen, foto: billedarkiv.mfs.dk/Peter Simonsen).

17-3-1915 gemonsterd #3,3e supp. bij de waterschout van Maassluis D.H. Bloemen. Schipper: L. Willemstein, stoker: W. v.d. Reijden, Maassluis, 22, jaar, gage *f* 47, stoker: B. Smit, Maassluis, 19, jaar, gage *f* 47, afgemonsterd: stoker: R.L. van Berkel en F. 't Hart.

20-3-1915 gemonsterd #3,4e supp. bij de waterschout van Maassluis D.H. Bloemen. Schipper: L. Willemstein, bemanning op de te slepen lichter, runner: H.A. Dunker, Rotterdam, 56 jaar, gage *f* contract en J.W. Westenberg, Rotterdam, 46 jaar, gage *f* contract.

22-3-1915 naar Londen met een lichter. 23-3-1915 te Gravesend met den lichter TOUJOURS. 24-3-1915 te Rotterdam.

3-5-1915 gemonsterd #11 bij de waterschout van Maassluis D.H. Bloemen. Schipper: P.J. Visser, Maassluis, 42, jaar, gage *f* -, stuurman: D. Spruit, Maassluis, 27, jaar, gage *f* 80, matroos: P. v.d. Hoeven, Maassluis, 36, jaar, gage *f* 50, matroos: H. Vrijenhoek, Schiedam, 18 jaar, gage *f* 50, kok: Joh. van 't Hart, Maassluis, 14, jaar, gage *f* 30, machinist: J.J. Hennevanger, Maassluis, 27, jaar, gage *f* 95, 2e machinist: C. Weesie, Brielle, 26 jaar, gage *f* 60, stoker: W. v.d. Reijden, Maassluis, 22, jaar, gage *f* 50, stoker: F. 't Hart, Vlaardingen, 17 jaar, gage *f* 50, stoker: A. v.d. Heuvel, Oud-Beijerland, 21, jaar, gage *f* 50.

4-5-1915 gemonsterd #11, 1e supp. bij de waterschout van Maassluis D.H. Bloemen. Schipper: Schipper: P.J. Visser, Maassluis, bemanning op de 2 mee te slepen lichters, runner: J.W. Westenberg, Rotterdam, 46 jaar, gage *f* contract, runner: H. Nieuwdorp, Rotterdam, 60 jaar, gage *f* contract, runner: H.A. Deinhen, Rotterdam, 57 jaar, gage *f* contract, runner: A. Zon, Rotterdam, 60 jaar, gage *f* contract.

5-5-1915 van Rotterdam naar Londen met 2 lichters. 7-5-1915 te Londen.

8-5-1915 gemonsterd #11, 2e supp. bij de waterschout van Maassluis D.H. Bloemen. Schipper: Schipper: P.J. Visser, Maassluis, bemanning op de mee te slepen lichters, runner: C. Koelewijn, Maassluis 52 jaar, gage *f* contract, runner: J.W. Hollaar, Maassluis 32 jaar, gage *f* contract, runner: L. v.d. Kooi, Maassluis 45 jaar, gage *f* contract, runner: G. Dekker, Rotterdam, 53 jaar, gage *f* contract.

10-5-1915 van Rotterdam naar Londen met 2 lichters. 12-5-1915 te Londen.

15-5-1915 van Rotterdam naar Londen met de sleepboten RECONNAISSANCE en ASSISTANCE op sleeptouw.

19-5-1915 gemonsterd #11, 3e supp. bij de waterschout van Maassluis D.H. Bloemen. Schipper: Schipper: P.J. Visser, Maassluis, kok: L. Vinke, Maassluis, 13, jaar, gage *f* 30, stoker: J. v.d. Meer, Maassluis, 13, jaar, gage *f* 50, afgemonsterd kok: Joh. van 't Hart, en stoker: F. 't Hart. Bemanning op de mee te slepen lichters, runner: C. Koelewijn, Maassluis, 52 jaar, gage *f* contract, runner: A. Bot, Maassluis, 37 jaar, gage *f* contract, runner: Johan Westein, Vlaardingen, 39 jaar, gage *f* contract, runner: K. Borstlap, Maassluis, 44 jaar, gage *f* contract.

19-5-1915 van Rotterdam naar Londen met 2 lichters. 21-5-1915 te Londen.

25-5-1915 gemonsterd #14 bij de waterschout van Maassluis D.H. Bloemen. Schipper: Hendrik van Dijk, Maassluis 35 jaar, stuurman: D. Spruit, Maassluis, 27, jaar, gage *f* 80, matroos: H. Vrijenhoek, Schiedam, 18 jaar, gage *f* 50, matroos: P. v.d. Hoeven, Maassluis, 36, jaar, gage *f* 50, machinist: J.J. Hennevanger, Maassluis, 27, jaar, gage *f* 95, 2e machinist: C. Weesie, Brielle, 26 jaar, gage *f* 65, stoker: W. v.d. Reijden, Maassluis, 22 jaar, gage *f* 50, stoker: J. v.d. Meer, Vlaardingen, 19 jaar, gage *f* 50, stoker: A. v.d. Heuvel, Oud-Beijerland, 21 jaar, gage *f* 50.

26-5-1915 gemonsterd #14, 2e supp. bij de waterschout van Maassluis D.H. Bloemen. Schipper: Hendrik van Dijk, bemanning op een te slepen bak, runner: A. Bot, A. Bot, Maassluis, 37 jaar, gage *f* contract, runner: J.W. Hollaar, 32 jaar, gage *f* contract.

26-5-1915 van Rotterdam naar Rouen met bok No. 39. 28-5-1915 te Londen. 28-5-1915 passage Dungeness. 28-5-1915 te Havre vanaf Londen.

5-6-1915 gemonsterd #14, 3e supp. bij de waterschout van Maassluis D.H. Bloemen. Schipper: Hendrik van Dijk, matroos: D. Kloppenburg, Maassluis, 44 jaar, gage *f* 50, afgemonsterd: matroos: H. Vrijenhoek, bemanning op een te slepen stoomkraan, runner: P. v.d. Voordt, Maassluis, 53 jaar, gage *f* contract.

5-6-1915 van Maassluis met een kraan naar Rouen. 10-6-1915 passage Dungeness.

14-6-1915 gemonsterd #14, 4e supp. bij de waterschout van Maassluis D.H. Bloemen. Schipper: Hendrik van Dijk, matroos: J. Brederveld, Vlaardingen, 18 jaar, gage *f* 50, afgemonsterd D. Kloppenburg, bemanning op een te slepen sleepboot, runner: A. Bol, Maassluis, 37 jaar, gage *f* contract, runner: J.W. Hollaar, 32 jaar, gage *f* contract.

15-6-1915 van Maassluis naar Rouen met sleepboot 265 (mogelijk sleepboot 256).

24-6-1915 van Maassluis naar Calais met een baggermolen en een bak.

29-6-1915 gemonsterd #16 bij de waterschout van Maassluis D.H. Bloemen. Schipper: J. Verschoor, 34 jaar, stuurman: D. Spruit, Maassluis, 27 jaar, gage *f* 80, matroos: P. v.d. Hoeven, Maassluis, 36 jaar, gage *f* 50, matroos: J. Brederveld, Vlaardingen, 18 jaar, gage *f* 50, kok: A. Geudeke, Vlaardingen, 15 jaar, gage *f* 30, machinist: J.J. Hennevanger, Maassluis, 27, jaar, gage *f* 95, 2e machinist: C. Weesie, Brielle, 26 jaar, gage *f* 65, stoker: W. v.d. Reijden, Maassluis, 22 jaar, gage *f* 50, stoker: J. v.d. Meer, Maassluis, 19 jaar, gage *f* 50, stoker: J. Vos, Rotterdam, 17 jaar, gage *f* 50.

15-7-1915 gemonsterd #16, 1e supp. bij de waterschout van Maassluis D.H. Bloemen. Schipper: J. Verschoor, bemanning op de te slepen lichters, runner: A. Spanjersberg, Maassluis 62, jaar, gage *f* contract, runner: P. van Noord, Maassluis 53, jaar, gage *f* contract.

16-7-1915 naar Londen met 2 lichters. 17-7-1915 te Londen. 20-7-1915 te Londen met 2 lichters.  
27-7-1915 van Maassluis naar Rouen met op sleep de lichter GANVINET. 29-7-1915 passage Dungeness naar Rouen.

5-8-1915 van Maassluis naar Londen met 2 lichters. 6-8-1915 te Gravesend.

14-8-1915 van Maassluis naar Rouen met 2 lichters.

23-8-1915 van Maassluis naar Rouen met 2 lichters.

3-9-1915 van Maassluis naar Londen met 2 lichters. 4-9-1915 te Gravesend.

5-9-1915 van Rotterdam naar Londen met 2 lichters. 6-9-1915 te Londen.

29-9-1915 van Rotterdam naar Havre met een sleepboot.

5-10-1915 van Maassluis naar Londen met 2 lichters. 7-10-1915 te Londen.

9-10-1915 van Maassluis naar Londen met 2 lichters. 11-10-1915 te Londen.

15-10-1915 van Maassluis naar Londen met 2 lichters. 16-10-1915 te Londen.

20-10-1915 van Maassluis naar Londen met 2 lichters. 22-10-1915 te Londen met 2 lichters.

26-10-1915 van Maassluis naar Londen met 2 lichters, terug uit zee. 28-10-1915 te Londen

3-11-1915 van Maassluis naar Londen met 2 lichters. 5-11-1915 te Londen

8-11-1915 van Maassluis naar Londen met 2 lichters. 9-11-1915 terug uit zee.

17-11-1915 gemonsterd #32 bij de waterschout van Maassluis D.H. Bloemen. Schipper: J. Verschoor, Maassluis, stuurman: D. Spruit, Maassluis, 27 jaar, gage *f* 80, matroos: P. v.d. Hoeven, Maassluis, 37 jaar, gage *f* 50, matroos: J. van Dijk, Maassluis, 29 jaar, gage *f* 50, kok: W. Buurman, Lisse, 16 jaar, gage *f* 30, machinist: J.J. Hennevanger, Maassluis, 28 jaar, gage *f* 95, 2e machinist: C. Weesie, Brielle, 27 jaar, gage *f* 65, stoker: J. v.d. Meer, Maassluis, 19 jaar, gage *f* 50, stoker: W. Diteneg, Vlaardingen 17 jaar, gage *f* 50, stoker: J. Vos, Rotterdam, 17 jaar, gage *f* 50.

17-11-1915 gemonsterd #32 1e supp bij de waterschout van Maassluis D.H. Bloemen. Schipper: J. Verschoor, bemanning op de te slepen sleepbootjes, runner: H.S. Dunkov, Rotterdam, 57 jaar, gage contact, runner: H. Nieuwdorp, Rotterdam, 61 jaar, gage contact, runner: J. Jager, Rotterdam, 59 jaar, gage contact, runner: W. de Koe, Maassluis, 26 jaar, gage contact.

18-11-1915 van Maassluis naar Londen met 2 lichters.

23-11-1915 van Maassluis naar Londen met 2 lichters.

27-11-1915 gemonsterd #32 2e supp bij de waterschout van Maassluis D.H. Bloemen. Schipper: J. Verschoor, runner: B. Valk, Maassluis, 35 jaar, gage contact. Afgemonsterd G. Westerdijk.

27-11-1915 van Maassluis naar Londen met 2 lichters. 29-11-1915 te Londen.

3-12-1915 te Newcastle met 2 lichters.

7-12-1915 gemonsterd #32 3e supp bij de waterschout van Maassluis D.H. Bloemen. Schipper: J. Verschoor, matroos: J. Kalkman, Maassluis, 26 jaar, gage *f* 50, afgemonsterd matroos: J. van Dijk, gemonsterd runner: J. Nieuwdorp, Rotterdam, 61 jaar, gage *f* contract,

10-12-1915 gemonsterd #32 3e supp bij de waterschout van Maassluis D.H. Bloemen. Schipper: J. Verschoor, aangemonsterd stoker: J. Tein, Maassluis, 18 jaar, gage *f* 50, afgemonsterd stoker: J. v.d. Meer.

17-12-1915 gemonsterd #32 4e supp bij de waterschout van Maassluis D.H. Bloemen. Schipper: J. Verschoor, aangemonsterd stoker: W. Philipsen, Rotterdam, 15 jaar, gage *f* 50, afgemonsterd stoker: J. Vos.

17-12-1915 van Maassluis naar Londen met 2 lichters. 18-12-1915 De sleepboten LAUWERZEE, POOLZEE, OOSTZEE, GOUWZEE en ZUIDERZEE, elk met 2 lichters op sleeptouw, arriveerden van Rotterdam te Gravesend.

22-12-1915 van Maassluis naar Londen met 2 lichters. 23-12-1915 terug uit zee.

29-12-1915 van Maassluis naar Londen met 2 lichters. 31-12-1915 vanaf Rotterdam te Londen met twee lichters.

**Schipbreuk door stranding.** Het s.s. DELFLAND van de Koninklijke Hollandsche Lloyd is gestrand bij de pieren van IJmuiden, 1916. Het stoomschip, met de Nederlandse vlag op de boeg geschilderd vanwege de Eerste Wereldoorlog, ligt halfgezonken bij de pier. Het is gestrand door een fout bij het binnenloodsen en daarom aan de grond gezet. Op de voorgrond een lichtopstand. (Foto: NN, collectie: gahetna.nl).

5-1-1916 de DELFLAND op de Noorderpier van IJmuiden gelopen. De GOUWZEE assisteerde vanaf het begin bij de berging.

7-1-1916 de sleepboot GOUWZEE gemonsterd #32 5e supp bij de waterschout van Maassluis D.H. Bloemen. Schipper: J. Verschoor, kok: P. Roozenburg, Delft, 18 jaar, gage *f* 30, machinist: J. de Knegt, Maassluis, 44 jaar, gage *f* 95. Afgemonsterd kok: W. Buurman en machinist: J.J. Hennevanger.



Lek gestooten. IJMUIDEN, 5 Jan. Het s.s. "Delfland" van de Kon. Holl. Lloyd, groot 4302 ton, kapitein J. Tresson, komende van Buenos Ayres is tijdens een storm tegen de Noorderpier aangelopen. Het schip kreeg een gat aan bakboordzijde en werd tusschen de Zuiderpier en den Zuiderstredam aan den grond gezet. Er is assistentie derwaarts vertrokken. De bemanning tezamen 22 man, is aan wal gebracht. De achterrui en de machinekamer staan geheel onder water. (NvhN, 5-1-1916).

6-1-1916, IJMUIDEN, Heden zijn 200 zakken maïs uit de Delfland aangekomen, zijnde het eerste deel der lading dat gelost is. Aangespoeld zijn nog 420 vaten oleo-margarine. Door de Bergingsmaatschappijen, Smit en Van der Tak werden heden uit het stoomschip DELFLAND gelost 700 balen maïs en 6 vaten vet. De sleepboot Pernis is met een blazer en duikertoestellen gearriveerd. Morgenochtend beginnen de duikers met het dichtmaken van het schip. De toestand van het schip is heden niet ongunstiger geworden. (R.N., 8-1-1916).

IJMUIDEN, 9 Jan. Het weer was heden gunstig voor de berging bij de DELFLAND. Er zijn uit het voorruim geborgen 602 balen maïs, 834 balen droge lijnzaad benevens losse maïs en 57 vaten vet. De duikers hebben er de geheelen dag gewerkt. Er is stoom op de deklieren gebracht van af de sleepboot GOUWZEE. Bij de politie te IJmuiden zijn als gevonden voorwerpen aangegeven 37 vaten vet en 1 zak lijnzaad, in openbare wateren opgevischt, waarschijnlijk akomstig van het stoomschip DELFLAND. (RN, 11-1-1916).

Nadat er op het te IJmuiden, nabij de Zuiderpier gestrande stoomschip DELFLAND, der Koninklijke Hollandsche Lloyd te Amsterdam, bijna van af het stranden onafgebroken door de bergingscontractante, de firma L. Smit & Co. alhier, op dat stoomschip niet duikers, grijpers, zuigers enz. en gewerkt — enkel kon men wegens storm en toestand der zee niet lossen of werken — heeft men tot resultaat gekregen, dat er ongeveer 4000 ton maïs, lijnzaad, vet, wol en lijnkoeken naar boven zijn gebracht.

De sleepboot GOUWZEE levert stoom voor het ankerspil der DELFLAND wanneer het noodig is, op de ankers te kunnen hieuwen. Vanaf het voorschip zijn twee ankers met 75 vaam ketting uitgebracht welke kettingen stijf worden gehouden in den namiddag om 3 uur bij de ROTTERDAM op ruim No. 3, daarna de REDDER op ruim No. 2 en daarna de DUITSCHLAND to pompen. Om ongeveer 4 uur bleek, water in de ruimen No. 2 en 3 met meer dan twee meter verminderd het separatieschot tusschen ruim 1 en 2 zich flink hield. Aan stuurboord werd de zuiger JULIANA gelegd, doch door de deining en doordat de zuigbuis niet goed in ruim No.4 kon worden plaatst, heeft hij niet gewerkt. De vooruitzichten zijn nu zoo, dat wanneer alle materiaal weder langszij is en men met nuttig effect kan werken, de DELFLAND uit de bedding opkomen en hooger op strand kan worden gebracht ter verdere voorziening. Eerst daarna zal liet stoomschip naar Amsterdam worden gesleept. (RN, 29-1-1916).



IJMUIDEN, 11 Febr. Vet het leegpompen van het stoom schip Delfland is men in zooverre geslaagd, dat men in ruim I, II en IV het binnendringende water meester is. In de machinekamer is men zoover, dat stoom op de donkey-ketel wordt gemaakt. Ruim II is echter nog zeer lek, zoodat de pompen met de hoogste capaciteit het slechts kunnen bijhouden. Als met hoogwater het schip rijst en de bodem vrij komen zullen de duikers bij de bodemgaten trachten te komen om deze te dichten.

De "Delfland". Het stoomschip "Delfland" van den Koninklijken Hollandschen Lloyd, dat sedert begin Januari voor IJmuiden aan 'den grond zat, is gisteren vlot gebracht en naar de binnenhaven gebracht, waar het pompen wordt voortgezet om te trachten de lekken dicht te krijgen en het schip te kunnen nazien of het kan opvaren. (De Tijd, 14-2-1916).

s.s. DELFLAND, foto: collectie Jan van Oost. 1905 te water gelaten als ENGLISH MONARCH voor rekening van Raeburn & Verel, Galsgow, eind januari/begin februari 1905 vrijwel gereed door de N.V. Nederlandsche Handel Maatschappij voor GBP. 47.000,- aangekocht voor de Zuid-Amerika Lijn, 13-2-1905 proeftocht en opgeleverd door Napier & Miller (135) als DELFLAND aan N.V. Scheepvaart Maatschappij Delfland, Amsterdam (NLWC), in beheer bij N.V. Zuid-Amerika Lijn, Amsterdam.

4.302 BRT, 2.763 NRT, 7.085 DWT. Grain 378.000 Cubic Feet, 10.704 m<sup>3</sup>, Bale 342.000 Cubic Feet, 9.684 m<sup>3</sup>. 10 kn. 1.850 IPK, T 3 cyl, 685, 118 & 1864 x 1219, David Rowan & Co. Ltd., Glasgow.

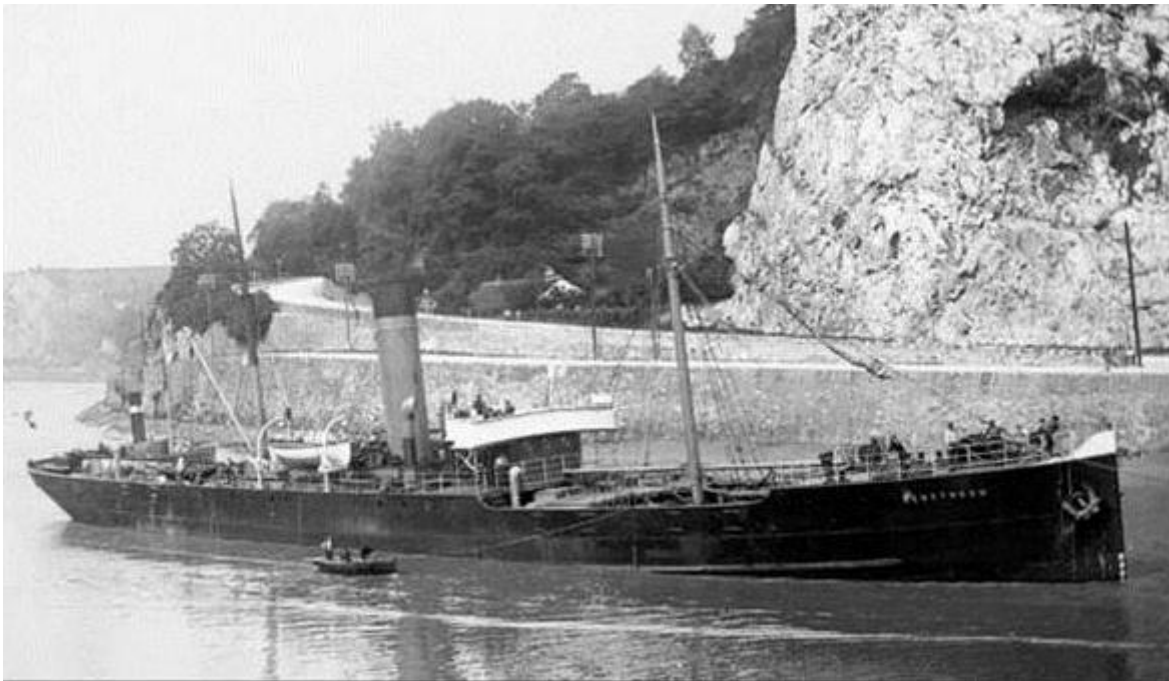
15-1-1908 verkocht aan N.V. Koninklijke Hollandsche Lloyd, Amsterdam.

5-1-1916 vanaf Buenos Aires met een volle lading maïs, lijnzaad, vet etc. is de DELFLAND in de vroege ochtend op de Noorderpier van IJmuiden gelopen. Het schip werd zwaar beschadigd en zonk gedeeltelijk. Pas op 12 februari 1916 slaagde men er in het schip vlot te brengen, daarna naar Amsterdam gebracht en gerepareerd.

20-5-1927 te Amsterdam voorzien van een nieuw brandmerk: 450 Z AMST 1927. 25-11-1933 te Havre. 9-1933 voor sloop verkocht aan de N.V. Frank Rijdsdijk's Industriële Ondernemingen, Hendrik-Ido-Ambacht, 2-12-1933 van Rotterdam naar Hamburg. 4-12-1933 vanaf Rotterdam te Hamburg. 6-12-1933 van Hamburg naar Hendrik Ido Ambacht. 8-12-1933 gearriveerd te Rotterdam. (Het ss. "Delfland", van den Kon. Holl. Lloyd, vertrok gisteravond 9 u. van Hamburg naar Hendrik Ido Ambacht, om bij Frank Rijdsdijk's Industriële Ondernemingen te worden gesloopt. (7-12-1933, AMSTERDAM, NvhN, 8-12-1933).

18-2-1916, IJMUIDEN, Het stoomschip EEMSTROOM van Hull heeft op zee op een wrak gestoten en daardoor alle schroefbladen gebroken. Het schip is hier binnengesleept door de sleepboot GOUWZEE. Van hier is het stoomschip naar Amsterdam gesleept door de sleepbooten Maassluis en Pernis. (RN, 18-2-1916).

**EEMSTROOM**, 31-5-1899 te water, 8-1899 opgeleverd door Carmichael, Maclean & Co., Greenock (25) als EEMSTROOM aan N.V. Hollandsche Stoomboot Mij., Amsterdam. 1.053 BRT, 465 NRT, 1.236 DWT. G 16.990 m<sup>3</sup>, B 14.158 m<sup>2</sup>. 10 kn. 1.300 IPK, 1 T.E.M., 505, 838 & 1397 x 914, Muir & Houston Ltd., Glasgow. 1923 verkocht aan A.Th. Spethmann & Co., Altona-Duitsland. 1927 verkocht aan Ramsay Shipping Co. Ltd., Londen, in beheer bij Wm. Muter & Co. Ltd., herdoopt BEAU BASSIN. 5-10-1928 te Port Louis, Mauritius is een deel van de lading licht ontvlambare brandstof in jerrycans in brand geraakt, 7-10-1928 op het strand gezet, 5-11-1928 vlot gebracht, CTL verklaard, gerepareerd. 1929 weer in de vaart gebracht, als SURCOUF voor L. Théry, Diego Suarez, vlag: Frankrijk. 1931 verkocht aan F.L. Peillon, Diego Suarez. 1932 verkocht aan Gaston L.H. Pellegrini, Diego Suarez. 11-11-1941 te Diego Suarez in beslag genomen, opgebracht naar Aden. 1942 ingedeeld bij



Ministry of War Transport, Aden, vlag: U.K. DLR 1943, aan het werk voor Tilbury Contracting & Dredging Co. Ltd., Londen, ingezet te Aden. 1927 gesloopt. (Foto: NN/ H.S.M, collectie Arie v.d. Ruit).

1-3-1916 naar Londen met 2 lichters. 3-3-1916 te Londen.  
6-3-1916 naar Londen met 2 lichters. 8-3-1916 te Londen.

10-3-1916 gemonsterd #8 bij de waterschout van Maassluis D.H. Bloemen. Schipper: J. Verschoor, stuurman: D. Spruit, Maassluis, 28 jaar, gage f 80, matroos: P. v.d. Hoeven, Maassluis, 37 jaar, gage f 55, matroos: Joh. Kalkman, Maassluis, 26 jaar, gage f 55, kok: P. Roozenburg, Delft, 18 jaar, gage f 35, machinist: J. de Knecht, Maassluis, 44 jaar, gage f 95, 2e machinist: C. Weesie, Brielle, 27 jaar, gage f 65, stoker: M.C. Ripke, Maassluis, 20 jaar, gage f 55, stoker: P. Bernard, Hoek van Holland, 19 jaar, gage f 55, stoker: P. Meesters, Amsterdam, 37 jaar, gage f 55. (Ondergeteekende A. Bénard, Geeft zijn zoon P. Bénard toestemming om te monstern voor het overbrengen van lichters naar Engeland. Hoek van Holland, 22 november 1915, A. Bénard).

10-3-1916 gemonsterd #8 op de 2 te slepen lichters. Runner: A. van Oosterhout, Maassluis, 33 jaar, gage f contract, runner: J.W. Westerberg, Rotterdam, 47 jaar.

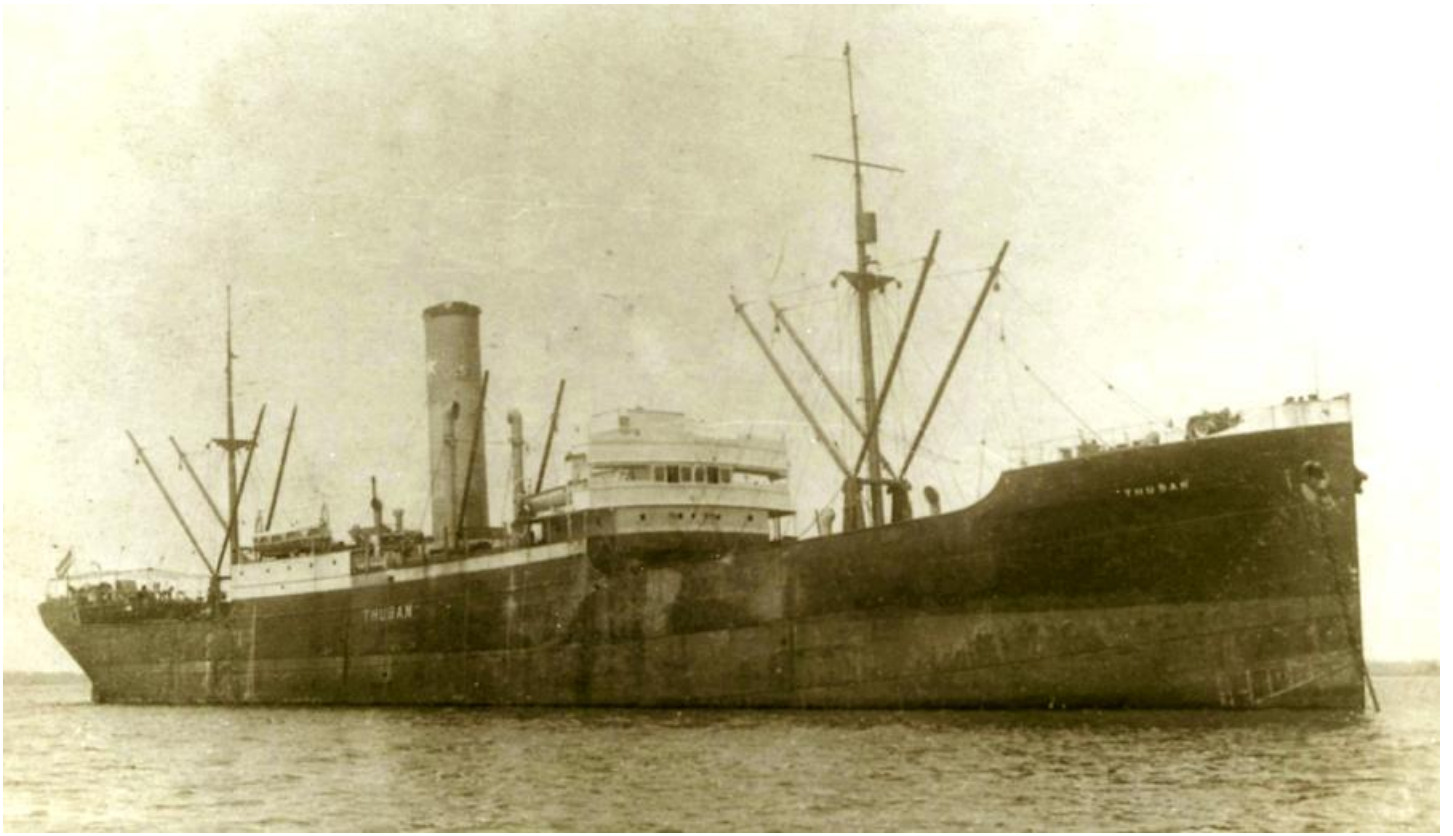
13-3-1916 naar Londen met 2 lichters. 17-3-1916 te Rotterdam.

**THUBAN**, Rotterdam, 17 maart 1916. Het stoomschip THUBAN, dat op reis van New York naar Rotterdam door een mijn schade beliep en op 31 januari op de Mucking Flats werd gezet en aldaar voorlopig gerepareerd, heeft de thuisreis kunnen vervolgen. Het schip is heden alhier aangekomen begeleid door de sleepboten NOORDZEE, ZUIDERZEE, LAUWERZEE en GOUWZEE. (RN, 18-3-1916).

THUBAN: 27-2-1915 kiel gelegd, 7-8-1915 te water gelaten, 28-8-1915 proefvaart en opgeleverd door N.V. Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, Rotterdam (49) als THUBAN aan N.V. Van Nievelt, Goudriaan & Co's Stoomvaart-Maatschappij, Rotterdam (PTNL). Brandmerk 9182 ROTT 1915. 3.566 BRT, 2.175 NRT, 6.020 DWT. Grain: 314.000 Cft., Bale: 289.000 Cft. 9,5 kn. 1.450 IPK, T 3 cyl, de werf.

29-1-1916 op de eerste reis van New York naar Rotterdam, om 12:30 uur, op 5 mijl noord van de Elbo Buoy, bij Ramsgate op een mijn is gelopen, bij de Theems aan de grond gezet. 31-1-1916 vlot gebracht 1-2-1916 op de Mucking Flats gezet. De bemanning is ongedeerd. 9-2-1916 expertise is gehouden, aan stuurboord achter het aanvaringsschot is beschadigd. Het gat is vanaf de bodem 25 voet hoog en het is 13 voet breed. Bij laag water staat het ruim No. 1 nog gedeeltelijk onder water, het stoomschip hoger opgebracht en en voorlopige reparaties begonnen die 8 à 10 dagen duurden. 10-3-1916 te Gravesend. 17-3-1916 te Rotterdam om te repareren. 8-5-1916 in de vaart.

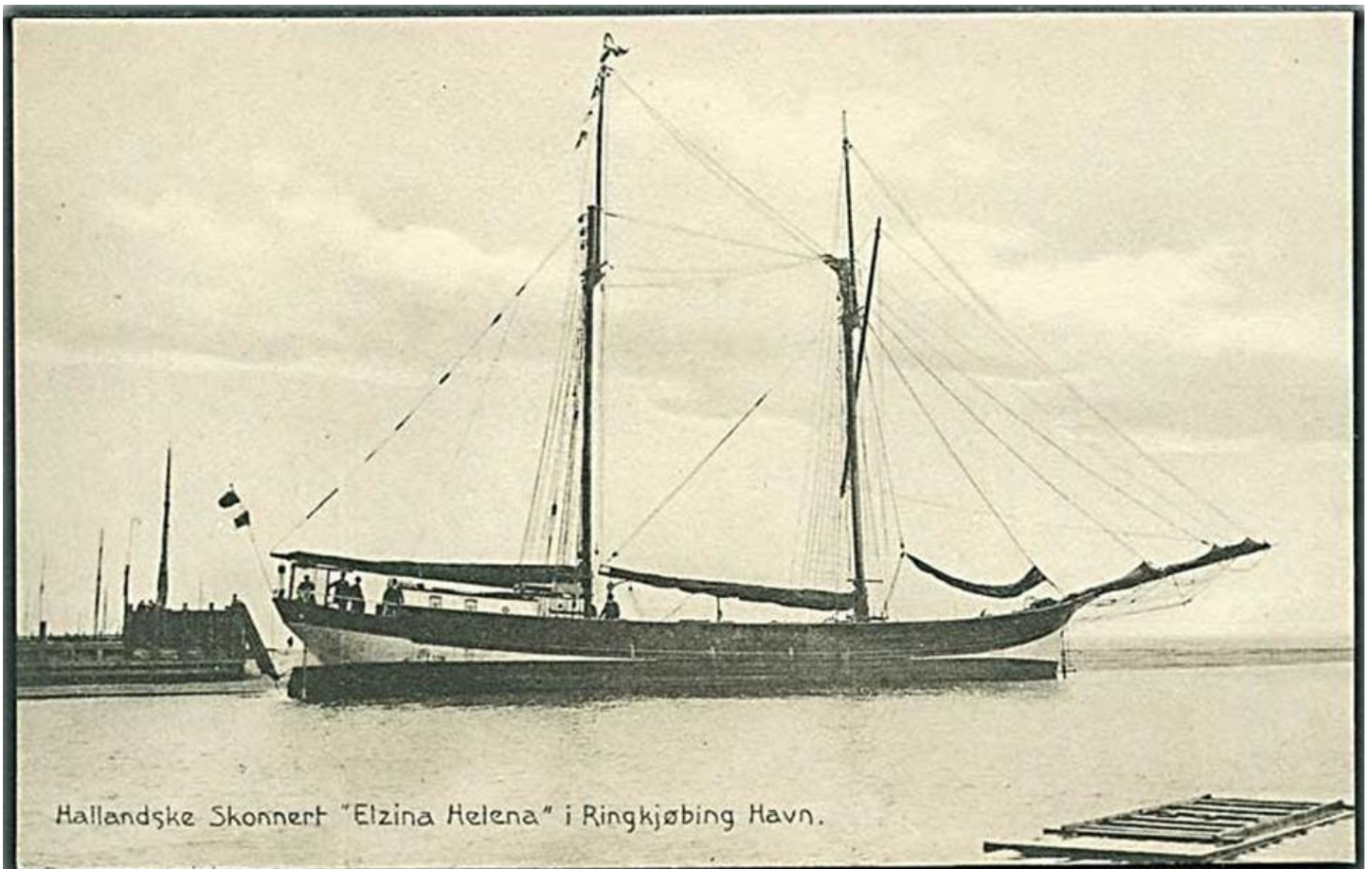
21-3-1918 volgens Droit d'Angarie in beslag genomen te Baltimore, 3-1918 t/m 6-1919 in dienst U.S. Shipping Board, thuishaven en vlag: New York-U.S.A. 1-3-1927 te Rotterdam van een nieuw brandmerk voorzien: 204 Z ROTT 1926. 20-12-1934 verkocht aan de U.S.S.R., Leningrad, herdoopt VITEBSK. 1935 herdoopt CHAPAEV. 1-3-1942 tijdens een reis van Tuapse naar Sevastopol bij Sevastopol gezonken tijdens een Duitse luchtaanval. 8-9-1942 te Feodosia (De Krim) door Duitse vliegtuigen tot zinken gebracht, het wrak is later gelicht en in de U.S.S.R. gesloopt. (Foto onder van de THUBAN: NN, collectie BW/Scheepsfotoruilbeurs).



17-3-1916 naar Londen met 2 lichters. 20-3-1916 te Rotterdam.

31-3-1916 gemonsterd #8 bij de waterschout van Maassluis D.H. Bloemen. Schipper: J. Verschoor, bemanning op de gesleepte lichters, runner: A. van Oosterhout, Maassluis, 33 jaar, runner: J.W. Westenberg, Rotterdam, 47 jaar.

31-3-1916 naar Londen met 2 lichters. 1-4-1916 te Londen. 3-4-1916 te Londen met Motor No. 1.  
5-4-1916 naar Londen met 2 lichters. 8-4-1916 naar Londen met 2 lichters.





De **"Elzina Helena"**. De onlangs bij den Noordhinder getorpedeerde Nederl. schoener "Elzina Helena", drijft met den kiel boven voor den Nieuwen Waterweg. De lading spoelt er uit. Het wrak van den schoener "Elzina Helena", wordt door de sleepbooten "Blankenburg" en "Gouwzee", van den heer L. Smit, binnengesleept. (RN, 17-4-1916).

Het departement van marine deelt mede, dat bij het onderzoek naar het tot zinken brengen van de Nederlandse schoener "Elsina Helena" is vastgesteld, dat genoemd zeilschip, met een lading hout op reis van Drammen (Noorwegen) naar Poole (Engeland), in de Noordzee op 23 dezer is aangehouden door de Deutsche duikboot U-30, die het schip, op grond van vervoer van contrabande, heeft tot zinken gebracht, na de drie opvarenden, gezagvoerder, stuurman en kok, te hebben afgehaald. De duikboot heeft daarop de sloep van de "Elsina Helena" naar het lichtschip gesleept en de opvarenden aan dat lichtschip afgegeven. (Opm. de juiste naam moet Elzina Helena zijn.) (NRC, 5-4-1916/Marhisdata). (Kaart: N.P. Holms Boghandel no. 28729).

ELZINA HELENA, 1904 opgeleverd door Scheepswerf Gebr. van Ulden, Leiden, 11-10-1904 geregistreerd als ELZIENA HELENA voor Pieter Bosselaar, Oude Pekela (NPSF).

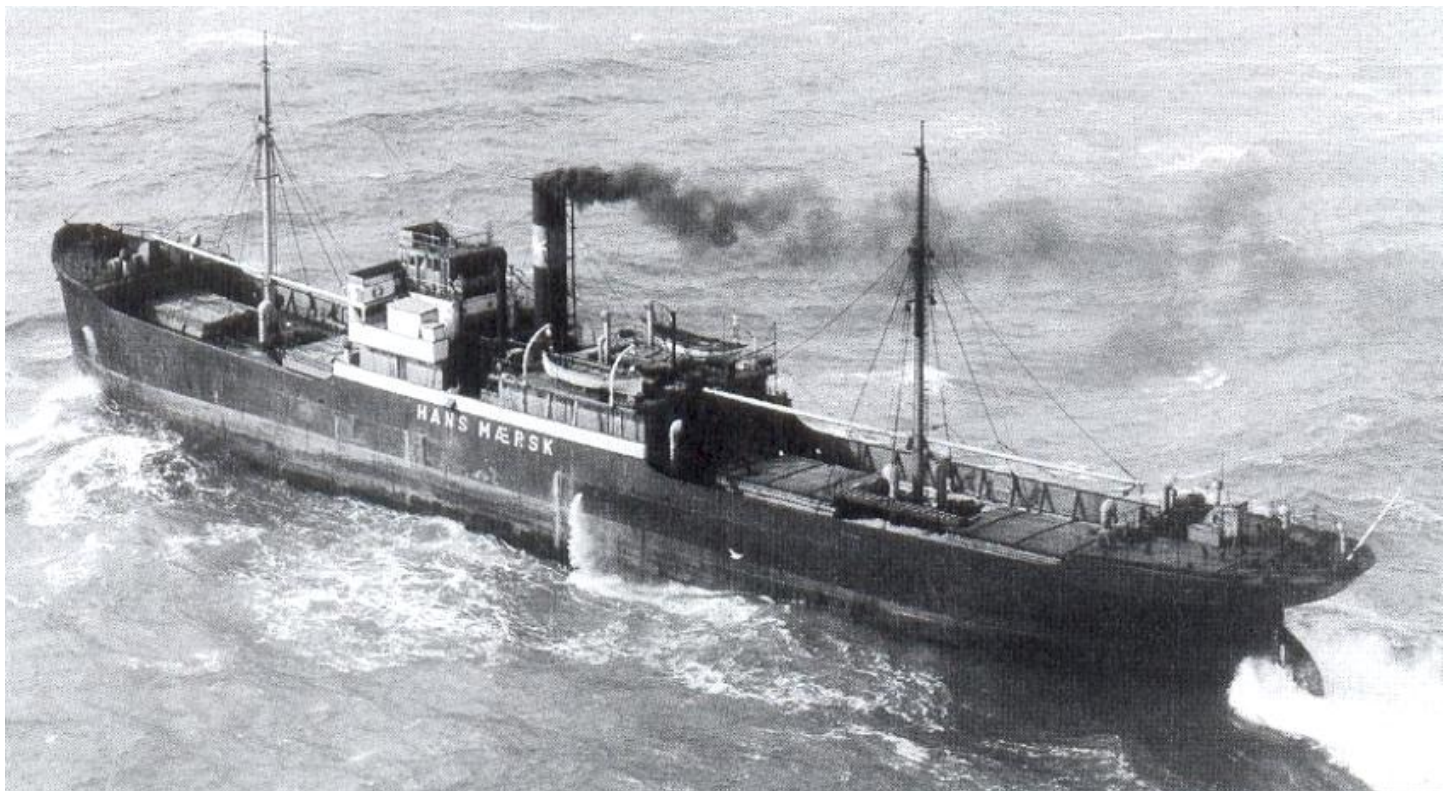
3-4-1916 Nederlandsche schoener in de Noordzee getorpedeerd. Den Haag, (Per Tel. Officieel.) Blijkens bij het Departement van Marine ontvangen bericht, is de Nederlandsche schoener ELZINA HELENA, gistermiddag te 3 uur in de Noordzee getorpedeerd. De bemanning is met een sloep op het lichtschip Noord-Hinder aangekomen en gisteravond door het reddingsschip overgenomen, vanwaar ze heden wordt afgehaald. Bij aankomst zal een nader onderzoek worden ingesteld. (Nieuwsblad van Friesland, 4-4-1916/Marhisdata, foto: kaart, n.p.holms stamps.dk).

n.p. ELZINA HELENA: 11-10-1904 opgeleverd door Scheepswerf Gebr. van Ulden, Leiden als ELZIENA HELENA aan Pieter Bosselaar, Oude Pekela. 120,54 BRT, 99,14 NRT, 196 DWT. 30,34 x 6,08 x 2,09 x 1,850 meter.

5-1916 Het wrak is later geborgen en de Nieuwe Waterweg binnengebracht, maar het herstel londe niet meer. 28-8-1917 toestemming verleend tot Schepenuitvoer naar Jantoft te Trondheim, Noorwegen. 21-1-1918 aantekening uit het Kadaster Leiden: verzocht dat gemeld schip in het buitenland aan een buitenlander is verkocht, zijnde thans genaamd SPARTA. (Marhisdata).

25-4-1916 de GOUWZEE te IJmuiden met het voor Deensche rekening nieuwgebouwde motorschip HANS MÆRSK dat te Amsterdam van motoren zal worden voorzien. (AH, 26-4-1916).

HANS MÆRSK: gebouwd door A. Vuijk & Zonen, Capelle a/d IJssel (440), 13-8-1916 opgeleverd als HANS MÆRSK aan A/S Dampsk. Selsk. af 1912, Kalundborg, in beheer bij A.P. Møller, Kopenhagen. 1.963 BRT. 9 kn.



1956 verkocht aan Cia. Mar. Estrella Azul y Rombo Blanco, Monrovia, in beheer bij C.D. Calafatis Bros., herdoopt CONSTANTINE C. 1958 verkocht aan Pothos Shipping Co. S.A., Monrovia, in beheer bij N.J. Nomikos, Piraeus, herdoopt POTHOS. 1961 thuishaven: Beirut. 15-3-1962 tijdens een reis van Novorossiisk naar Ravenna, geladen met hout, bij Siralo op 7 mijl ten zuiden van Acona aan de grond gelopen en in drieën gebroken. (Foto: forums.clydemaritime.co.uk/H. de Winde).

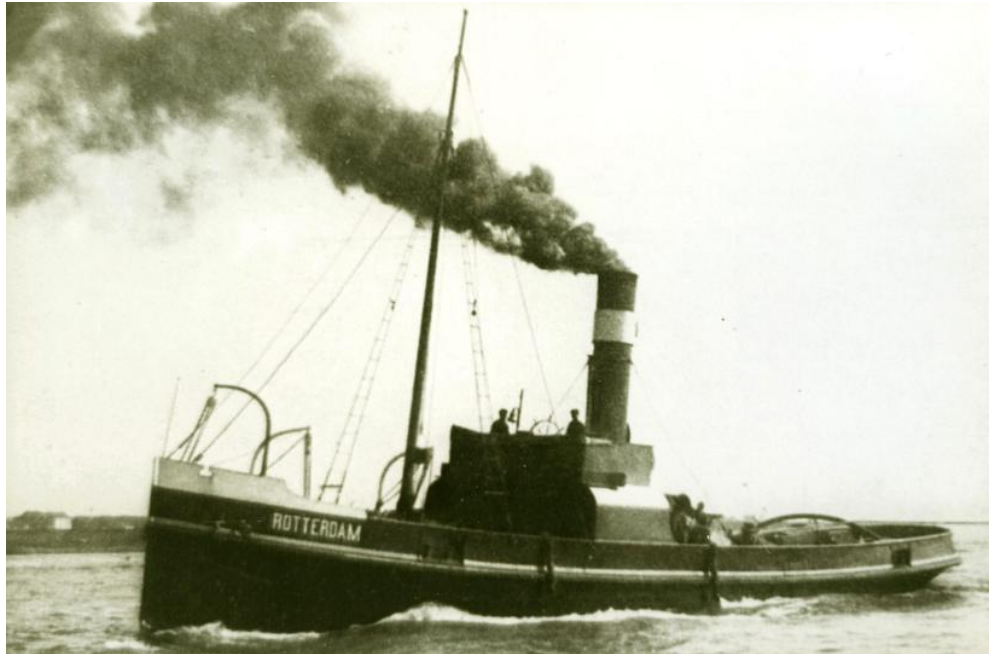
4-5-1916 bij Terheide de logger SCH.27 (bouwjaar 1891) vlot gebracht.

15-5-1916 gemonsterd #20 bij de waterschout van Maassluis D.H. Bloemen. Schipper: J. Verschoor, stuurman: D. Spruit, Maassluis, 28 jaar, gage *f* 80, matroos: J.W. Bergwerf, Rotterdam, 19 jaar, gage *f* 60, matroos: C. den Boer, Lekkerkerk, 28 jaar, gage *f* 60, matroos: A. Zon, Rotterdam, 61 jaar, gage *f* 60, matroos: J.W. Westenberg, Rotterdam, 47 jaar, gage *f* 60, kok: K. Schonenberg, Maassluis 15 jaar, gage *f* 35, machinist: J. de Knecht, Maassluis, 44 jaar, gage *f* 95, 2e machinist: C. Weesie, Brielle, 27 jaar, gage *f* 65, stoker: C. de Wijn, Rotterdam, 25 jaar, gage *f* 60, stoker: J.A. Silvius, Rotterdam, 21 jaar, gage *f* 60, stoker: R. Roozenburg, Delft, 21 jaar, gage *f* 60.

16-6-1916 gemonsterd #20 bij de waterschout van Maassluis D.H. Bloemen. Schipper: J. Verschoor, matroos: J. Kloot, Rotterdam, 38 jaar, gage *f* 60, stoker: D. Baggerman, Rotterdam, 51 jaar, gage *f* 60. 16-6-1916 aangemonsterd stoker: G. Kok, Rotterdam, 28 jaar, gage *f* 60, afgemonsterd matroos: J.W. Bergwerf, stoker: M. de Wijn en stoker: D. Baggerman

20-5-1916 te Maassluis. 22-5-1916 te Londen met de sleepboot ROTTERDAM.

s.s. ROTTERDAM, 1872 opgeleverd door J. & K. Smit, Kinderdijk (177) als ROTTERDAM aan Sleepdienst L. Smit & Co., Alblasterdam. 97 BRT, 400 IPK. 1903 over aan N.V. L. Smit & Co.'s Sleepdienst, Rotterdam. 1916 verkocht aan Edmund Bewley, Claton on Sea-U.K., herdoopt MARGRETA. 1916 verbouwd tot vissersschip.



25-5-1916 naar Londen met 2 lichters.

30-5-1916 naar Londen met 2 lichters. 1-6-1916 te Londen met de lichters AUGUSTA MARIA en SAINTE ANNO.

9-6-1916 naar Havre met een lichter en een sleepboot.

16-6-1916 naar Londen met 2 lichters. 20-6-1916 naar Londen met 2 lichters.

1-7-1916 naar Londen met 2 lichters. 3-7-1916 te Londen. 7-7-1916 naar Londen met een lichter. 10-7-1916 naar Rouen met 2 lichters. 22-7-1916 naar Londen met 2 lichters. 23-7-1916 te Gravesend. 24-7-1916 te Rotterdam. 27-7-1916 naar Londen met 2 lichters.

9-8-1916 gemonsterd #20 bij de waterschout van Maassluis D.H. Bloemen. Schipper: J. Verschoor, matroos C.J. Baars, Rotterdam, 20 jaar, gage *f* 60, afgemonsterd stoker G. kok.

10-8-1916 naar Londen met 2 lichters. 14-8-1916 naar Londen met een sleepboot.

17/18-8-1916 de GOUWZEE, LAUWERZEE en ZUIDERZEE vanaf Rotterdam te Havre.

6-9-1916 naar Londen met 2 lichters. 8-9-1916 te Londen

18-9-1916 gemonsterd #20 bij de waterschout van Maassluis D.H. Bloemen. Schipper: J. Verschoor, matroos: A. Muur, Maassluis 59 jaar, gage *f* 60, stoker: O. v.d. Kooi, Rotterdam, 40 jaar, gage *f* 60, afgemonsterd matroos: J. Kloot en J.W. Westenberg.

18-9-1916 gemonsterd #20 bij de waterschout van Maassluis D.H. Bloemen. Schipper: J. Verschoor, stoker: C. Suylekom, Rotterdam, 25 jaar, gage *f* 60, stoker: J. Vos, Rotterdam, 18 jaar, gage *f* 60. Afgemonsterd stoker: C.J. Baars en stoker: P. v.d. Kooi.

19-9-1916 naar Londen met 2 lichters. 20-9-1916 te Gravesend. 23-9-1916 naar Londen met 2 lichters.

#### **Vier lichters in den grond geboord.**

De gisteravond 5 uur van Hoek van Holland vertrokken sleepbooten "Gouwzee" en "Lauwerzee" met, de Belgische lichters "Marie", "Rosalie", "Licht Tevreden" en nog een vierden lichter op sleeptouw, keerden zonder deze in den Waterweg terug. De vier lichters waren door den Duitschen onderzeeër UB 6 buiten het vuurschip "Maas" met bommen en handgranaten en tot zinken gebracht. (Algemeen Handelsblad, 24-09-1916).

27-9-1916 de GOUWZEE van Rotterdam naar Londen met 2 lichters.

## Aangehouden

28-9-1916 aangehouden door torpedoboten van het Duitse 2e Flottille Abteilung Flandern en naar Zeebrugge opgebracht, de GOUWZEE sleepte samen met de ZUIDERZEE de lichters SCC 17 en SCC 18 van Rotterdam naar Londen toen ze in beslag genomen zijn en tot oorlogsbuit verklaard werden.

### Naar Zeebrugge opgebracht.

De Nederlandse zeesleepboten GOUWZEE en ZUIDERZEE, beide met twee lichters op weg naar Gravesend, zijn door de Duitsers aangehouden en naar Zeebrugge opgebracht. De bemanningen, 22 man sterk, zijn naar Rozendaal vervoerd en reeds heden te Rotterdam aangekomen, vanwaar zij weer naar hun haardsteden, te Maassluis zijn weergekeerd. Ook de ROBERT LEA van de firma Ruijs, gecharterd van de London-dienst en gisteren van hier vertrokken, is door de Duitsers naar Zeebrugge opgebracht. (RN, 30-9-1916).

### Naar Zeebrugge opgebracht.

De bemanningen van de sleepboten GOUWZEE en ZUIDERZEE van de firma Smit & Co. en van het Noorse stoomschip ROBERT LEA, gecharterd voor de Rotterdam - Londen dienst van de firma Ruys - welke schepen zoals wij gisteren gemeld hebben, naar Zeebrugge werden opgebracht, zijn hier aangekomen, tezamen 32 man sterk. De sleepboten waren elk met 2 onbemande ledige lichters op reis naar Londen geweest, n.l. 2 Hollandse en 2 Belgische lichters, toen zij 10 mijl ten westen van het vuurschip Maas werden aangehouden. Lichters en sleepboten zijn naar Zeebrugge opgebracht. De aanhouding van de sleepboten geschiedde door een Duitse torpedoboot, die van de ROBERT LEA door 3 Duitse torpedojagers, waarvan een tegen het schip aanstoomde met zoveel kracht, dat de reling brak. Daarop sprongen 16 Duitsers op het schip over, waarna de kapitein koers moest zetten naar Zeebrugge. De ROBERT LEA was geladen met boter, kaas en cacao. Uit alles bleek dat de Duitsers volkomen ingelicht waren en reeds op het schip lagen te wachten. (RN, 2-10-1916).

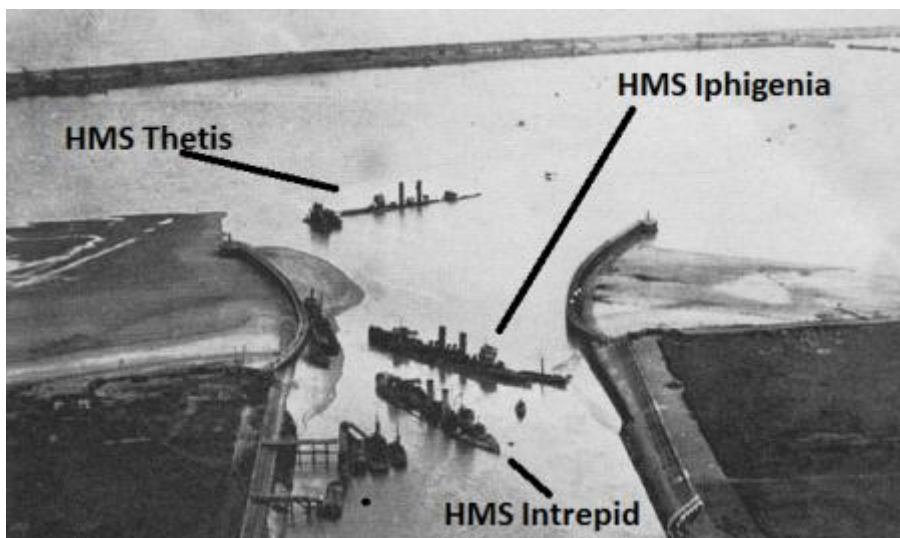
## Zeebrugge

Brachten de Smit-slepers in 1915 nog 187 lichters over, merendeels naar Engelse havens, in 1916 kwam dit aantal op 227, een absoluut maximum dat niet meer werd overtroffen. Scheepvaartberichten in de kranten vermeldden bijvoorbeeld dat de rapportagepost te Hoek van Holland zondag acht maart 1916 werd gepasseerd door de sleepboot Zeeland van het IJmuidense Bureau Wijsmuller met twee lichters, met bestemming Gravesend, de maandag daarop gevolgd door de sleepboot Rozenburg met twee motorlichters de Gouwzee met twee lichters, de Zuiderzee met twee lichters en de Oostzee met twee lichters, alle met bestemming Londen. In 1916 gingen overigens vijf lichters als gevolg van U-bootaanvallen verloren, een bewijs dat ook deze transporten niet zonder risico waren ook al bedroeg het verliespercentage van dat jaar nog geen twee procent.

Dat niet alle lichters hun bestemming bereikten ondervonden op 23 september 1916 ondervonden de Smit-boten Gouwzee en Lauwerszee die, elk met twee Belgische lichters op weg van Maassluis naar Londen op 4,5 mijl van het lichtschip Maas werden aangehouden door de UB-6 waarna de Duitsers de lichters met bommen en handgranaten tot zinken brachten. De sleepboten zelf werden ongemoeid gelaten en stoomden vervolgens terug naar de Nieuwe Waterweg.

Vijf dagen later werd de Gouwzee opnieuw naar Londen gestuurd, nu met twee Nederlandse lichters en in gezelschap van de sleepboot Zuiderzee die de Belgische lichters l'Avenir en Pays-Bas achter zich had. Toen het transport in de nacht van woensdag 27 op donderdag 28 september ter hoogte van het lichtschip Maas voer werden de sleepboten door een Duitse torpedoboot gepraaid. Zij moesten bijdraaien en daarna opstomen naar Zeebrugge onder geleide van het oorlogsschip. Op donderdagmorgen werd de Belgische haven bereikt waar de schepen met hun lichters in beslag werden genomen. De bemanningen van de sleepboten, 22 personen in totaal, werden vrijgelaten, hun persoonlijke bezittingen mochten ze van de Duitsers meenemen. Zij vertrokken naar Antwerpen om daar de nacht door te brengen en de meesten reisden via Rotterdam door naar Maassluis. Het Duitse argument voor de opbrenging van de vaartuigen was dat de lichters, die ditmaal overigens leeg en onbemand waren, een vijandelijk land, Engeland, als bestemming hadden.

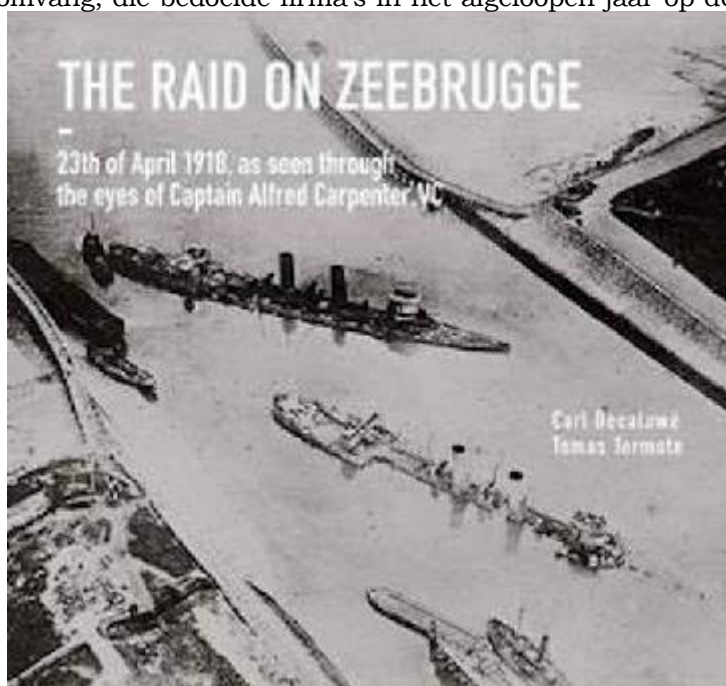
Na de Duitse capitulatie in 1918 werd als eerste de Zuiderzee door de Poolzee van Zeebrugge via Vlissingen naar Rotterdam gesleept en vervolgens bij de werf van L. Smit & Zoon aan de Kinderdijk herstelt. De Gouwzee lag toen inmiddels al twee jaar gezonken in Zeebrugge. Na een moeizame bergingsoperatie van dit schip kon de sleepboot Pernis op een december 1920 met de Gouwzee naar Kinderdijk vertrekken waar ze op de helling werd gezet voor herstel. In juni 1921 kwam het schip weer in de vaart. De reparatiekosten kwamen op f 127.797,66. (Bron: Hollands Glorie in oorlogstijd, 1914-1918. Gepubliceerd op ma 28-01-2008. Uit de scheepsjournalen van L. Smit & Co's Sleepdienst. Door Drs. Kees de Haas). (Foto Zeebrugge, 1918: undyingmemory.net).





### Terug uit Zeebrugge.

We hebben reeds melding gemaakt van de binnenkomst in de Rotterdamsche haven van het s.s. "Gelderland" van de "Scheepvaart en Steenkolenmaatschappij", dat door de bergingsmaatschappij L. Smit en Co. en W.A. v.d. Tak uit de haven van Zeebrugge, waar de Duitschers het hadden laten zinken, is gelicht. Het bergingswerk van dezen stoomer behoorde tot een taak van veel grooter omvang, die bedoelde firma's in het afgelopen jaar op de Belgische kust hebben verricht. De heer Murk Leis Jr., een der jongere deelhebbers in de firma Smit en Co., heeft ons van een en ander iets medegedeeld. Nadat de Duitschers teruggetrokken waren, en ze vóór hun terugtocht uit het land onzer zuidelijke buren zoo grondig mogelijk alles wat den vijand van dienst zou kunnen zijn, hadden vernield, maakten bedoelde firma's, na het sluiten van den wapenstilstand, met assuradeuren — de meeste schepen, die opgebracht en naar den bodem der zee of dor kanalen waren gezonden, waren voor rekening der verzekeringsmaatschappijen gekomen — contract voor het bergen van de "Midsland", die te Brugge lag, de "Gelderland", de "Zaanstroom" en "Rio Pardo" — een Braziliaan — die binnen de sluisen te Zeebrugge naar den kelder waren gestuurd, benevens voor het lichten van het wat kleiner materiaal, van Belgischen oorsprong, als baggermolens, pontons en lichters. In April 1919 trok de expeditie, uitgerust door Smit en Co. en Van der Tak, en welke bestond uit het groote bergingsvaartuig "Frya", een tweede kleiner bergingsvaartuig, een zeesleepboot en een kleinere sleepboot, er op uit. Een corps van dertig man, geschoold personeel, trok mee. Drie maanden lang heeft deze expeditie moeten wachten, tot eindelijk de sluisdeuren werden geopend om haar door te laten naar het terrein van haar arbeid. Ze kwam op den dag van haar aankomst in het begin van April, juist een uurtje te laat. De sluisen waren toen — alles was zoo gehavend, dat voor het doorlaten van schepen sluisdeuren en al moesten worden weggenomen — juist twee dagen geopend geweest en weer gesloten. En steeds werd aan de firma Smit in uitzicht gesteld, dat zo "morgen" aan den gang kon gaan, maar als de morgen kwam, waren de sluisdeuren nog gesloten. Wat de reden van deze vertraging was, daarin wilde de heer Lels zich niet verdiepen, het kwam hem voor, dat er Engelsch-Belgische wrijving achter zat, veroorzaakt door geschillen over de nakoming van Engelsche beloften omtrent herstel van de Belgische kust, maar de finesses van dit geschil waren hem ontgaan. Behalve met dit oponthoud had de expeditie met nog andere ongunstige omstandigheden te kampen. Zeebrugge en de havenaanleg waren totaal vernield. Alles geleek een woestenij. De spoorlijnen waren onbruikbaar, materiaal kon niet aangevoerd worden, kolen voor de machines waren niet te krijgen, zelfs moest men het eten voor het



personeel uit Blankenberge laten komen. Eindelijk kon men in Juli een aanvang maken met het lichten van de "Midsland", die in de haven van Brugge lag. Het systeem der Duitschers bij hun vernielingsarbeid was geweest de bommen te plaatsen onder de machinekamers en bij de waterdichte schotten. De gaten in de machinekamer van de "Midsland" heeft men niet onder water gedicht.



Zeebrugge, 23-4-1918, foto: c8alamy.com

Door middel van het aanbrengen van schilden en cement hebben duikers de gaten in het voor- en achterraum van dit schip voorzien, waarna het schip door uitpompen dier ruimen drijvende is gemaakt. Het is daarop verhaald naar Zeebrugge en van daaruit eenigen tijd geleden onder Belgische vlag den Waterweg binnengekomen ter verdere reparatie. De "Midsland" was in drie weken tijds naar het oppervlak van de zee gebracht.

Op 28 Juli kon men 'beginnen aan de Gelderland, die niet zoo diep gezonken lag als de Midsland, doch waarvan de dekken toch onder water stonden. De Gelderland had in het voorruim twee gaten, die gedicht moesten worden, terwijl twee waterdichte schotten opnieuw moesten worden opgetrokken. Eenmaal boven is er natuurlijk heel wat kleine lekkage gestopt moeten worden voor het schip de reis naar Rotterdam kon aanvaarden. Het meeste werk hoeft de Zaanstroom gegeven, die vier gaten in de machinekamer en twee in het voorruim had. Men heeft de krullen naar binnen omgebogen ijzer om die gaten moeten verwijderen, terwijl het schip onder water lag, daarop kisten, gevuld met cement moeten aanbrengen aan de binnenkant van het schip, terwijl aan de buitenzijde schilden dienden te worden geplaatst. Een groot deel van Augustus en September werden in beslag genomen door den bergingsarbeid van dit schip. Binnenkort zal de Zaanstroom evenals de beide andere geredde schepen onder Belgisch vlag naar Rotterdam komen. Aan de Rio Pardo heeft men zes weken gewerkt.

Nog had wat schepen liggen daar aan de Belgische kust te wachten om weer naar de oppervlakte te worden gebracht. In het kanaal bij Brugge liggen o. a. de Niobe van de Kon. Ned. Stoombootmaatschappij, die Koningin Josephine, een Kanaalboot, een Corkboot, dokken, locomotieven, zelfs een dok, waarin een torpedoboot.

Voor de berging van al dit materiaal schijnen de Belgen andere plannen te hebben. Het moet n.l. in hun bedoeling liggen groote dammen te leggen en een deel van het kanaal droog te malen. Drie millioen ton water zou daarvoor verplaatst moeten worden om alle schatten, die daar op den bodem liggen, en die men nog niet eens alle kent, op het droge te brengen. Men had onze Hollandsche firma's aandeel in dit werk aangeboden, maar de voorzichtigheid had hun van deelname daaraan teruggehouden.

Bij Zeebrugge zitten nog onder water twee kruisers, door de Engelschen bij hun stoutmoedigen aanval in het vaarwater tot zinken gebracht. Diagonaalsgewijze zaten deze schepen in het vaarwater. De Duitschers hebben toen langs de Noordzijde van de haven een nieuw kanaal gegraven, dat voor torpedobooten bevaarbaar was. Vóór ze moesten aftrekken hebben ze in die nieuwe vaargeul de opgebrachte Gouwzee van de firma L. Smit, waar de machine uitgenomen was, laten zinken, echter — waarschijnlijk door te groote haast — niet in het verlengde van den der gezonken kruisers, zoodat er steeds een vaargeul is open gebleven. Deze sleepboot is door de Engelsche Salvoye section der Admiraliteit verplaatst, waardoor de vaargeul vrijer en wijder werd.



Zeebrugge, foto: boek Diary of the Great War - WordPress.com

De Engelse Salvage section is daar ook aan den arbeid, vertelde de heer Lels nog en met een tikje trots voegde hij er aan toe, dat de heeren van dien dienst nogal eens afgunstig keken naar het Hollandsche werk, dat zoo opschoot. Maar nietwaar, de Hollander is in het water gebaren en heeft er altijd mee gevochten en in gewerkt. Hij kent het. Op onze vraag of er voor de bergingsmaatschappijen niet heel veel werk zou komen in verband met de groote plannen, die men nu en dan gepubliceerd ziet inzake lichting van de honderden schepen in Noordzee, Kanaal, Iersche Zee en Oceaan, die deze oorlog zag tot zinken brengen, zeide de heer Lels ons ten slotte nog, dat op papier al die verhalen zeer schoon zijn. Jammer maar, dat ze grootendeels theorie zullen moeten blijven.

Uit een juist verschenen rapport van de Engelse admiraliteit toch blijkt, dat 85 % van al die gezonken schepen, als totaal verloren moet worden beschouwd. De techniek heeft ook, wat de berging betreft, zeker een grooten stap vooruit gedaan, maar dat men de Titanic zal kunnen lichten, moet men zich voorloopig maar uit het hoofd stellen. (Algemeen Handelsblad, 6-3-1920, foto gezonken schepen: Wikipedia, foto GOUWZEE: NN/internet).

5-10-1918 de GOUWZEE te Zeebrugge tot zinken gebracht.

12-1920 de GOUWZEE gelicht en door de sleepboot PERNIS naar Kinderdijk gebracht.

1920-1921 gerepareerd bij de bouwwerf (Leen Smit).

6-1921 opgeleverd door de werf en in de vaart.

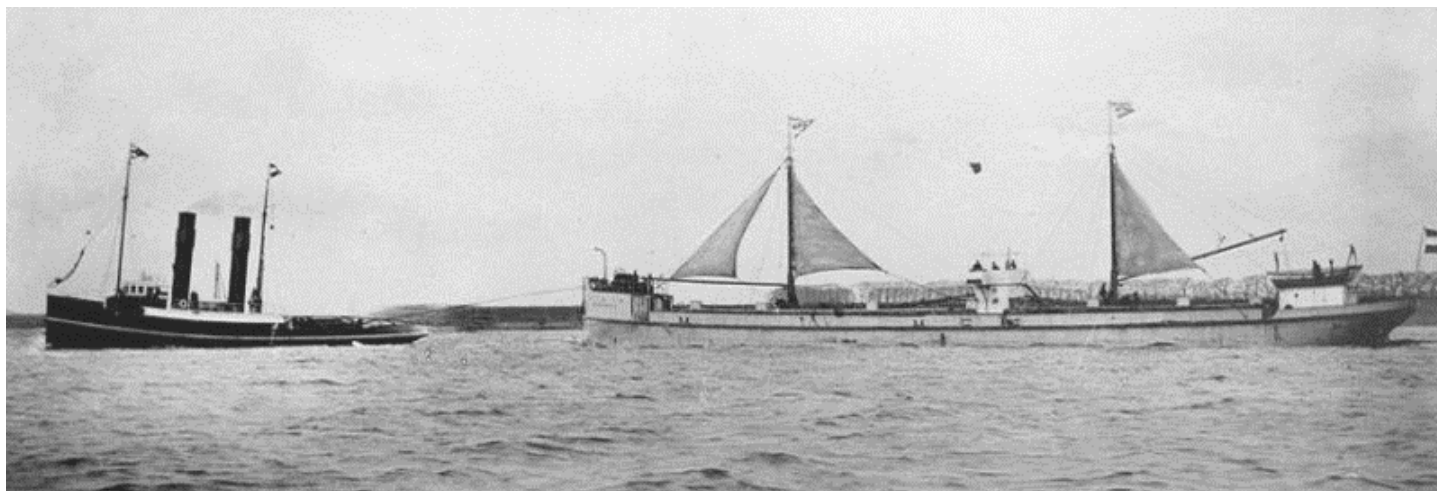


25-6-1921 gemonsterd #- door de Waterschout van Maassluis C.P.I. Domnisse. Schipper: H. van Dijk, Maassluis, 41 jaar, gage *f* -, afgemonsterd stuurman: J. van Thienen, Maassluis, 44 jaar, gage *f* 200, matroos: N.J. van Leeuwen, Maassluis, 21 jaar, gage *f* 130, matroos: K. Schonenberg, Maassluis, 21 jaar, gage *f* 130, afgemonsterd licht-matroos: E. Dekker, Maassluis, 14 jaar, gage *f* 75, machinist: C. Scherpenberg, Maassluis, 38 jaar, gage *f* 250, 2e machinist: C. Weesie, Maassluis, 32 jaar, gage *f* 200, stoker: M. Mosterd, Maasland, 32 jaar, gage *f* 135, stoker: P. Hoogenraad, Ter Heide aan Zee, 21 jaar, gage *f* 135, stoker: H.C. Vroombout, Maassluis, 24 jaar, gage *f* 135.

27-6-1921 van Rotterdam te Londen.

9-7-1921 te Londen met een tanklichter. 11-7-1921 van Gravesend met de van Ommeren tanklichter NEERLANDIA naar Thameshaven. 12-7-1921 te Purfleet vanaf Thameshaven met de tanklichter NEERLANDIA.

12-7-1921, GOUWZEE. Rotterdam, De zeesleepboot Gouwzee, van de N.V. L. Smit & Co's Sleepdienst, is dezer dagen wederom in dienst gesteld. Het vaartuig heeft ongeveer 2 jaar te Zeebrugge gezonken gelegen. Zij is destijds door de bergingsafdeling van bovengenoemde firma gelicht en de firma L. Smit & Zoon's Scheeps- en Werktuigbouw te Kinderdijk heeft schip en machine weder geheel hersteld. De Gouwzee arriveerde 9 dezer op haar eerste reis te Londen, nadat zij een tanklichter van daar naar Grangemouth en terug had gesleept. (NRC, 12-7-1921).



n.p. NEERLANDIA (1): 12-6-1907 besteld N.V. Rotterdamsche Droogdok Mij., Rotterdam onder bouwnummer 13 als vervanging van de verkochte tanklichter ZEELANDIA voor oplevering 1-2-1908, gebouwd onder bouwnummer 14, bouwnummer 13 is niet gebouwd, 1907 kiel gelegd, 12-3-1908 te water gelaten, 17-3-1908 meetbrief onder nummer 1141, teboekstelling onder nummer 5850.ROTT.1908, 23-4-1908 opgeleverd (BV) als NEERLANDIA aan N.V. Mij. Zeelichter "Neerlandia", Rotterdam, in beheer bij V.o.F. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf. Roepsein PMLK, later PGED. Zeetanklichter. 716,78 BRT, 714,3 NRT, 1.250 DWT (RDM 1.475 DWT). 58,04 (57,87) x 9,16 x 4,82 x 4,053 meter. 26-4-1924 vertrokken achter de sleepboot LIMBURG (Bureau Wijsmuller, IJmuiden, 294 BRT, 650 IPK), geladen met 1.456 ton benzine en petroleum, van Nyborg naar Stockholm, op de noordwestelijke banken van Lland tussen het eilandje Vensholm en Noisombad liep de LIMBURG aan de grond waarna de NEERLANDIA eveneens omhoog liep, de sleepboot kon op eigen kracht vlot komen, 27-4-1924 met behulp van de sleepboten LIMBURG en de UBURG vlot gebracht. 28-3-1927 teboekstelling onder nummer 782.Z.ROTT.27, 817,87 BRT, 755,82 NRT. 1935 verkocht aan SOFLUMAR (Société d'Armement Fluvial et Maritime) S.A., Parijs, thuishaven: Sète-Frankrijk, vertrokken van Rotterdam naar Sète, na aankomst onder Franse vlag gebracht en herdoopt VILLEFRANCHE, 3-2-1936 ingeschreven onder nummer 64.348.

15-3-1937 verkocht aan N.V. Mij. Zeeschip "Frisia", Rotterdam, in beheer bij N.V. Phs. van Ommeren, Rotterdam, herdoopt FRISIA. 6-9-1937 te Londen verkocht voor f 61.000 aan Société des Pétroles Shell de l'Quest Africain Français of Dakar voor overdracht 9-1937, uiterlijk 10-10-1937. 15-9-1937 (ETA) dokking voor verkoop bij N.V. Boele's Scheepswerven en Machinefabriek, Bolnes, overgedragen, thuishaven: Dakar, vlag: Frankrijk, herdoopt HANN. 1948 uit het (BV) register. (Foto: collectie RDM-archief.nl).

17-7-1921 van Gravesend naar Richborough met de stoomlichter PALINGHANDEL.

PALINGHANDEL: 1903 opgeleverd door Molema, Landeweer & Stemmer, Leeuwarden als PALINGHANDEL aan Jan Haagsma, Workum. Palingbunschip. 27,46 x 5,30 meter.

25-11-1903. De heer J. Haagsma alhier heeft zich ten dienste van zijn palinghandel een 55 tons stoomboot aangeschaft, om geregeld uit andere plaatsen van ons land de paling op te halen, welke alsdan wordt overgeladen in palingschuiten, die rechtstreeks naar Londen varen. Tot kapitein is aangesteld de heer C. v.d. Akker. (Nieuwsblad van Friesland: Hepkema's courant, 28-11-1903).

15-5-1907 verkocht aan Auke Lankhorst & Nicolaas Jurjen Lankhorst, Heeg. Brandmerk 592 SNEEK 1907. 28-8-1929 als PALINGHANDEL, zijnde en schroefstoomschip, liggende te Stavoren door D. Loorbach, scheepsmeter te Groningen, voorzien van een nieuw brandmerk door het inbranden 78 Z SNEEK 1929 op 't achterschip in de waterlijst van de luchtkap van de kajuit. (Opm.: Brandmerk 592 SNEEK 1907 is vernietigd.) Het wordt omschreven als een stalen schroefstoomschip (bunschip) met 2 masten, 2 dekken, laadruim voor- en achterkajuit met stoommachine van 80 indicator paardekracht. Inhoud laadruimte 140,82 m<sup>3</sup>. Eigendom van de Naamloze Vennootschap de Friesche Vischhandel te Workum. Deze teboekstelling bij het Kadaster wordt op 18-12-1952 doorgehaald. (Info: Marhisdata).

22-7-1921 gemonsterd #- door de Waterschout van Maassluis C.P.I. Dommissie. Schipper: H. van Dijk, Maassluis, licht-matroos: E. Tanis, Ouddorp, 16 jaar, gage f 75.

25-7-1921 samen met de sleepboot WITTE ZEE vertrokken nar Belfast met het casco van de BLIJDENDYK.

Gesleept door de zeesleepbooten Witte Zee en Gouwzee van L. Smit & Co.'s Sleepdienst is gisteren van hier naar Belfast vertrokken het casco van het s.s. Blijdendijk van de Holland-Amerika-Lijn, tot het innemen van ketels en machines aan de werf van de firma Harland & Wolff aldaar. Het schip, groot 10.000 ton d.w. is gebouwd bij de N.V. C. Van der Giessen & Zonen's Scheepswerven te Krimpen a.d. IJssel. ((RN, 26-7-1921).



BLIJDENDYK: 22-8-1920 kiel gelegd, 4-5-1921 te water, 13-10-1921 opgeleverd door N.V. C. van der Giessen & Zonen's Scheepswerven, Krimpen aan den IJssel, (484) als BLIJDENDYK aan N.V. Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij 'Holland-Amerika Lijn', Rotterdam. (NHBL). 6.854 BRT, 4.219 NRT, 9.782 DWT. Grain: 527.000 Cubic Feet, 14.923 m<sup>3</sup>, Bale: 478.000 Cubic Feet, 13.535 m<sup>3</sup>. 12 kn. 3.000 APK, 2 Stoomturbines, Harland & Wolff Ltd., Belfast. 16-3-1930 tijdens een reis van Trandjong Priok naar Boston en New York, geladen met rubber, sisal, palmolie en stukgoed, varend

in de Rode Zee, brak kort na het passeren van Ras Abu Deran, rond 17:30 uur brand uit in de tussendecken of in de ruimen V en VI. De brand breidde zich zeer snel uit. Alle mogelijke maatregelen ter bestrijding van de brand werden genomen, tevergeefs, om 22:10 uur werd besloten het schip te verlaten en over te stappen op een uit Suez te hulp gesnelde bergingssleepboot, om 22:40 uur (het gehele achterschip brandde) het schip verlaten. 17-3-1930 het brandende schip door een bergingsschip op sleeptouw genomen en om 09:30 uur aan de grond gezet in positie 29.48 NB. en 32.28 OL. Ook de machinekamer, stookplaats en ruim III stonden in brand, 21-3-1930 brand ondr controle, 'Constructive Total Loss' verklaard, vlot gebracht en naar Suez was gesleept. 10-1930 verkocht voor sloop naar Italië, 21-12-1930 gearriveerd te Savona om gesloopt te worden, gesloopt in 1931. (Info en foto: Marhisdata).

25-7-1921 passage Portland Bill. 31-7-1921 te Belfast. 2-8-1921 van Belfast naar Rotterdam.

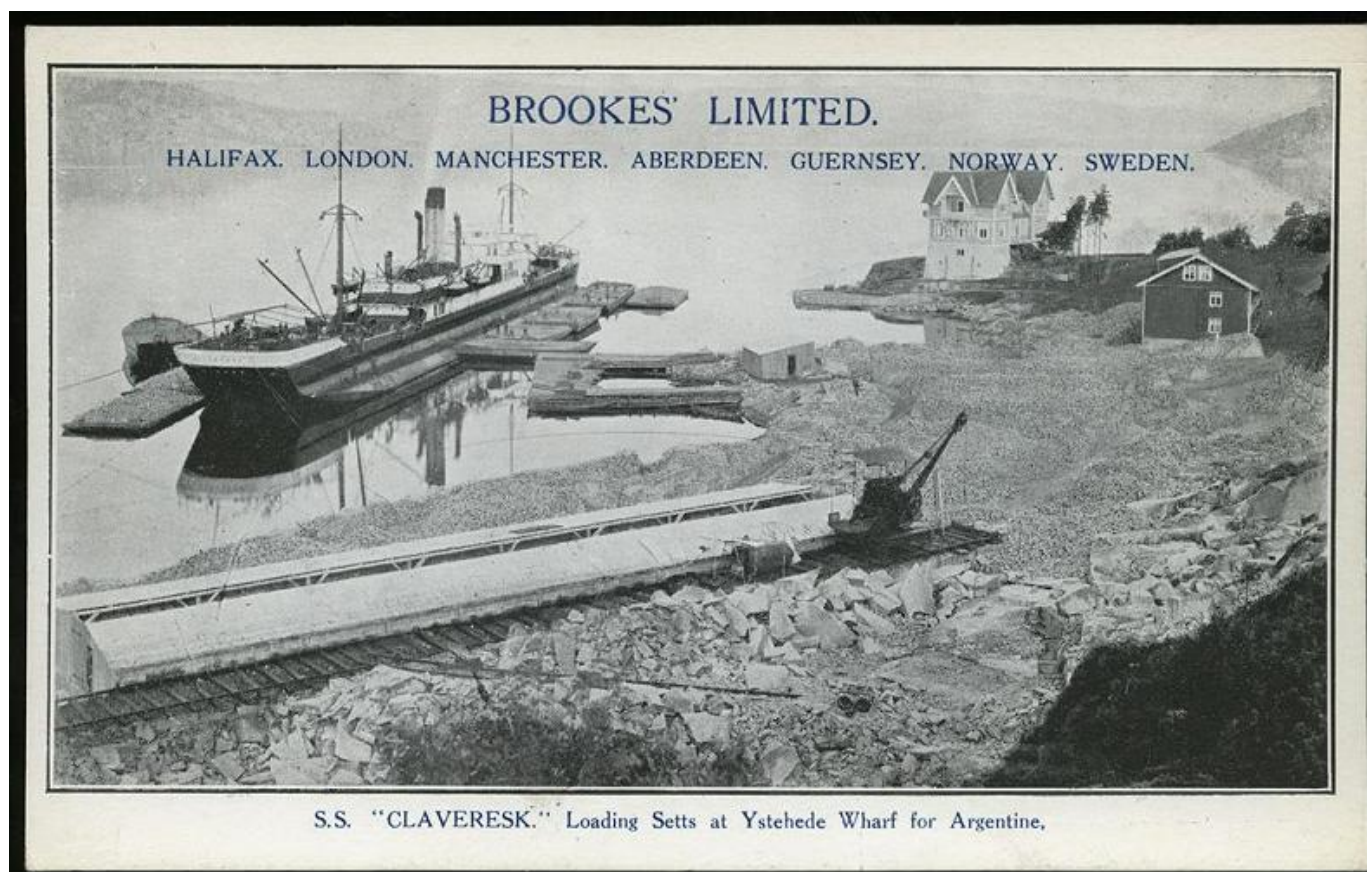
5-8-1921 van Brixham naar Deal voor orders. 10-8-1921 van Maassluis naar IJmuiden met een kraan.

15-8-1921 te IJmuiden met een Kraan No 2 (kolenknijper). 15-8-1921 vertrokken naar Shoreham met een baggermolen en een sleepbootje. 18-8-1921 te Dordrecht met de Engelse baggermolen ADUR. 21-9-1921 vanaf Rotterdam te Barry.

16-8-1921 gemonsterd #- door de Waterschout van Maassluis C.P.I. Domnisse. Schipper: H. van Dijk, Maassluis, 41 jaar, stuurman: W.H. Meuldijk, Scheveningen, 44 jaar, gage f 200, licht-matroos: J.M. Lolkus, Schiedam, 15 jaar, gage f -, runner op de te slepen baggermolen: D.P. Spreij, Maassluis 46 jaar, gage f contract, runner: G. Bakker, Maassluis 28 jaar, gage f contract.

17-9-1921 gemonsterd #20 door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: H. van Dijk, Maassluis, 42 jaar, stuurman: W.H. Meuldijk, Scheveningen, 44 jaar, gage f 200, matroos: A. Slijp, Maassluis, 21 jaar, gage f 130, matroos: K. Schonenberg Jr., Maassluis, 21 jaar, gage f 130, licht matroos/kok: E. Tanis, Ouddorp, 16 jaar, gage f 75, machinist: C. Scherpenberg, Maassluis, 38 jaar, gage f 250, 2 machinist: C. Weessie, Maassluis, 33 jaar, gage f 200, stoker: C. Flikweert, Ouddorp, 21 jaar, gage f 135, stoker: H.C. Vroombout, Maassluis, 24 jaar, gage f 135, stoker: P. Hoogenraad, Monster, 22 jaar, gage f 135.

2



S.S. "CLAVERESK." Loading Setts at Ystehede Wharf for Argentine.



4-9-1921 samen met de sleepboot WITTE ZEE vertrokken van Barry Roads met het Spaansche stoomschip MARI (ex ULVERSMEAD) op sleeptouw met bestemming Bilbao. Het schip heeft 6.600 ten D.W. en geen roer. Het stoomschip ULVERSMEAD werd verleden jaar voor £ 130.000 verkocht, 18 maanden later verwisselde het van eigenaar voor £ 6.100 niettegenstaande pas £ 23.000 aan het schip was ten koste gelegd. De daling in prijs bedroeg dus bijna 95 pct. (Voorwaarts, 26-9-1921).

28-9-1921 de sleep gearriveerd te Bilbao.

**ULVERSMEAD**, 3-1907 opgeleverd door W. Doxford & Sons Ltd., Sunderland (379) als CLAVERESK aan Claverhill S.S. Co. Ltd., Londen, in beheer bij E. Haslehurst & Co. Vrachtschip, type turret hull. 3.829 BRT. 9 kn. 1 T.E.M. 1908 verkocht aan Sandhill Shipping Co. Ltd., Londen, in beheer bij B.J. Sutherland & Co., Newcastle. 1911 verkocht aan Sutherland S.S. Co. Ltd., Newcastle, in beheer bij A.M. Sutherland. 1919 herdoopt RENFREW. 1920 verkocht aan Western Counties Shipping Co. Ltd., Cardiff, in beheer bij E. Edwards, Sons & Co. Ltd., herdoopt ULVERSMEAD. 1921 verkocht aan Cia. Naviera Amaya, Peru, in beheer bij C. de Zabala, Bilbao, herdoopt MARI. 1926 thuishaven: Bilbao-Spanje. 1937 verkocht aan Phoenix Shipping Co. Ltd., Londen, herdoopt HOUSTONE. 1938 verkocht aan C. Strubin & Co. Ltd., Londen, herdoopt LAKE NEUCHATEL. 21-10-1939 na gevorderd te zijn door The Admiralty gezonken in Kirk Sound, Scapa Flow als blokkadeschip. 6-1948 gelicht. 18-9-1948 gearriveerd bij West of Scotland Shipbreaking Co. Ltd. te Troon om gesloopt te worden. (Afbeelding CLAVERESK: card/ skanfil.no/ searlecanada.org).

3-10-1921 te Barry. 7-10-1921 van Swansea naar Rotterdam met de ADJUDANT DORME. 11-10-1921 te Rotterdam.

**ADJUDANT DORME**, met hulpstoomvermogen, is door den makelaar Arie Schippers te Swansea aangekocht voor rekening van de N.V. Scheepsbouwwerf De Merwede v/h. van Vliet en Co. te Neder Hardinxveld. Hot schip is in 1918 te Portland (Ore) gebouwd, 2050 bruto en 1398 netto tons groot, en uitgerust met twee hulpmachines van elk 550 I.P.K. Het laadvermogen bedraagt ruim 1.000 tons. De Nederlandsche zeesleepboten Witte Zee en Gouwzee zijn gisteren van Swansea naar Rotterdam vertrokken met de Adjudant Dorme op sleeptouw. Het schip is op zijn eerste reis van Amerika naar Engeland gestrand geweest en heeft o.a. daarbij het roer verloren. Het zal hier te lande worden gesloopt. (Voorwaarts, 8-10-1921).

ADJUDANT DORME, 8-1918 opgeleverd door Foundation Co., Portland als ADJUDANT DORME aan French Government, Bordeaux. 5-mast schoener, vrachtschip. 2.050 BRT. 4-5-1920 (De Maasbode) met kolen van Newport naar Frankrijk, is bij Newport door een storm op de Engelse kust gestrand. De bemanning is gered. 17-5-1921 (De Maasbode) de gestrande ADJUDANT DORME is vlot gebracht en naar Swansea vertrokken om te dokken. 1921 verkocht aan N.V. Scheepsbouwwerf De Merwede v/h. van Vliet en Co., Neder Hardinxveld. 1923 gesloopt door de eigenaar te Gorinchem.

1921 gemonsterd #34a door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Deze reis is niet doorgegaan. 15-11-1921 gages voor de sleepboot GOUWZEE, kapitein gage f 250, stuurman gage f 180, matroos gage f 120, licht matroos gage f 65, machinist gage f 225, 2e machinist gage f 180, stoker gage f 125.

27-11-1921 DUNMAIL Rotterdam, Het s.s. Dunmail van Algiers naar hier met een lading ijzererts is gisterenmorgen (27 nov.) tijdens dikke mist ter hoogte van Katwijk op het strand gelopen. De sleepboten "Poolzee", "Gouwzee" en "Blankenburg" (firma L. Smit & Co.) en "Waterweg" (Internationale Sleepdienst Mij.) zijn ter assistentie uitgevaren. Echter is de Dunmail met rijzend water met eigen middelen vlotgekomen en heeft schijnbaar onbeschadigd de reis naar Rotterdam voortgezet, alwaar het intusschen behouden en wel is aangekomen. (De Maasbode, 28-11-1921).

DUNMAIL: kiel gelegd als WAR HARBOUR voor de The Shipping Controller, 6-1919 opgeleverd door Blyth SB. & DD. Co. Ltd., Blyth als DUNMAIL aan Sharp Steamship Co. Ltd., Newcastle. 3.054 BRT. 10,5 kn. 1924 verkocht aan Kawasaki Kisen K.K., Kobe, herdoopt WOOSUNG MARU. 17-5-1943 tijdens een reis van Muroran naar Tokyo gestrand bij Mera, Boso Peninsula, Chiba-ken in positie 35.45 NB. en 139.04 OL. (Foto: wrecksite.eu).





## MIDSLAND

17-12-1921. Het Belgische stoomschip Midsland, dat door de bergingsafdeeling van L. Smit en Co's Sleepdienst wordt geborgen, is verschenen nacht vijf Voet gezwaaid, met den kop naar zee. Door de zeesleepboot Gouwzee werd getrokken, terwijl op vier uitstaande ankers werd gehiewd. (Voorwaarts, 19-12-1921).

s.s. MIDSLAND (1): 10-1915 opgeleverd (LR) door Maatschappij voor Scheeps- & Werktuigbouw Fijenoord, Rotterdam (271) als MIDSLAND aan N.V. Scheepvaart- & Steenkolen Maatschappij, Rotterdam (PMDB). 1.089 BRT, 608 NRT, 1.323 DWT. (68,52) x 10,11 x 4,60 x 4,339 meter. 145 ton (kolen)bunkers, 9 kn. 2 2-vuurs Schotse ketels, v.o. 232 m<sup>2</sup>, 12,6 atm., de werf. 850 IPK, T 3 cyl, 444, 736 en 1168 x 914, de werf.

15-11-1916 tijdens een reis van Rotterdam naar Newcastle op de Noordzee aangehouden door de Duitse onderzeeboot UB 29 en in beslag genomen, opgebracht naar Zeebrugge en in gebruik genomen als kolenschip. 17-10-1918 tot zinken gebracht door de Duitse troepen bij de ontruiming van Zeebrugge. 11-1918 door België gelicht en in beslag genomen. 1920 na reparatie verkocht aan Société Navale Charbonnière, Antwerpen-België (dochteronderneming van S.S.M.).

6-11-1921 tijdens een reis van Brugge naar Grimsby bij zware storm gestrand bij Heist, 29-3-1922 vlot gebracht en na herstel onder Nederlandse vlag gebracht bij de S.S.M. (PFZL).

14-5-1940 te Rotterdam, 27-10-1941 te

Rotterdam in beslag door de Kriegsmarine en in beheer gegeven aan Bugsier Reederei & Bergungs A.G, ingezet voor de bevoorrading van de Kanaaleilanden Jersey en Guernsey.

1943 in beheer gegeven aan Heinrich Schmidt G.m.b.H. 1944 in beheer bij de Kriegsmarine als M 82. 31-8-1944 geladen met munitie bij Verdon door een geallieerde actie tot zinken gebracht. 11-1945 gelicht en provisorisch gerepareerd, 23-5-1946 gearriveerd te Rotterdam en terug bij de S.S.M., 5-1946 afstand van gedaan door de SSM en als wrak te Rotterdam opgelegd, 10-1946 over aan de Staat der Nederlanden, 1947 verkocht voor sloop, 13-2-1947 aanvang van de sloop bij Arie Rijdsdijk Boss & Zn. te Hendrik Ido Ambacht. (Foto's: NN/joswiers.nl).

24-12-1921 gemonsterd #34 door de Waterschout van Maassluis J.D. Bloemen. Schipper: H. van Dijk, Maassluis, 42 jaar, stuurman: W.H. Meuldijk, Scheveningen, 44 jaar, gage f 180, matroos: A. Slijp, Maassluis, 21 jaar, gage f 120, matroos: K. Schonenberg Jr., Maassluis, 21 jaar, gage f 120, licht matroos/kok: E. Tanis, Ouddorp, 16 jaar, gage f 65, machinist: C. Scherpenberg, Maassluis, 38 jaar, gage f 225, 2 machinist: C. Weessie, Maassluis, 33 jaar, gage f 180, stoker: C. Flikweert, Ouddorp, 21 jaar, gage f 125, stoker: D.A. Vroombout, Maassluis, 27 jaar, gage f 125, stoker: H.C. Vroombout, Maassluis, 25 jaar, gage f 125.

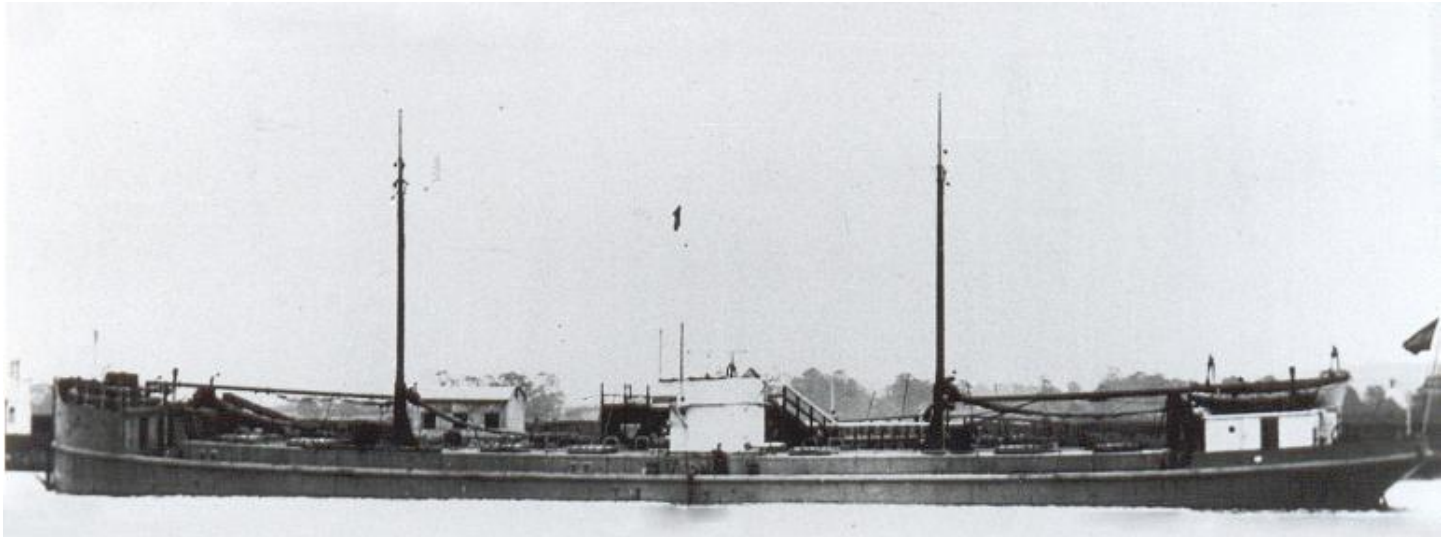
Bemanning op de te slepen bakken en sloper: runner: C. de Vos, Maassluis, 36 jaar, gage f 5,40 per dag, runner: K. Koenen, Maassluis, 28 jaar, gage f 5,40 per dag, runner: J. Noltee, Maassluis, 36 jaar, gage f 5,40 per dag, runner: G. Gorter, Maassluis, 25 jaar, gage f 5,40 per dag, runner: A. v.d. Ende, Maassluis, 19 jaar, gage f 5,40 per dag, runner: G. van Katwijk, Maassluis, 28 jaar, gage f 5,40 per dag.

25-12-1921. ST. CHARLESS. Maassluis, De Fransche schoener ST. CHARLESS is zondagavond (25-12) 8:15 in aanvaring geweest met het Noord-Hinder lichtschip. De bemanning van de schoener is op het lichtschip overgesprongen en drijft de schoener in O.Z.O. richting. Sleepbooten zijn van hier vertrokken. Later bericht. De schoener is gistermiddag te Maassluis door de sleepboot Gouwzee binnengebracht. (Voorwaarts, 27-12-1921).

26-12-1921 binnen met n.p. ST. CHARLESS.

16-3-1922 gemonsterd #7 door de Waterschout van Maassluis C.P.I. Domisse voor een reis met de tanklichter FRISIA naar Brake en terug. Schipper: H. van Dijk, Maassluis, 42 jaar, stuurman: A. Firet, Maassluis, 22 jaar, gage f 180, matroos: C. de Vos, Maassluis, 36 jaar, gage f 115, matroos: K. Schonenberg Jr., Maassluis, 21 jaar, gage f 115, licht matroos/kok: E. Tanis, Ouddorp, 18 jaar, gage f 65, machinist: C. Scherpenberg, Maassluis,

38 jaar, gage *f* 225, 2 machinist: C. Weessie, Maassluis, 33 jaar, gage *f* 180, stoker: C. Flikweert, Ouddorp, 21 jaar, gage *f* 120, stoker: G. van Sprang, Maassluis, 20 jaar, gage *f* 120, stoker: H.C. Vroombout, Maassluis, 25 jaar, gage *f* 120.



17-3-1922 vertrokken met de tanklichter FRISIA naar Brake. 25-3-1922 vertrokken van Bremerhaven met de tanklichter FRISIA naar Liverpool. 27-3-1922 passage Dungeness. 29-3-1922 passage Lizard. 30-3-1922 te Liverpool. 4-4-1922 van Liverpool naar Rotterdam met de tanklichter FRISIA. 10-4-1922 gearriveerd op de Nieuwe Waterweg met de tanklichter FRISIA bestemd voor Vlaardingen. (Foto: NN/T. v.d. Zee).

11-4-1922 gemonsterd #11 door de Waterschout van Maassluis C.P.I. Domisse voor een reis naar Bilbao. Schipper: H. van Dijk, Maassluis, 42 jaar, stuurman: A. Firet, Maassluis, 22 jaar, gage *f* 160, matroos: C. de Vos, Maassluis, 36 jaar, gage *f* 115, matroos: K. Schonenberg Jr., Maassluis, 21 jaar, gage *f* 115, licht matroos/kok: E. Tanis, Ouddorp, 18 jaar, gage *f* 60, machinist: C. Scherpenberg, Maassluis, 38 jaar, gage *f* 225, 2 machinist: J. van Toledo, Maassluis, 31 jaar, gage *f* 160, stoker: C. Flikweert, Ouddorp, 21 jaar, gage *f* 120, stoker: G. van Sprang, Maassluis, 20 jaar, gage *f* 120, stoker: H.C. Vroombout, Maassluis, 25 jaar, gage *f* 120.

Bemanning op het te slepen materiaal, runner: Joh. van Wolferen, Maassluis, 40 jaar, gage *f* 4,80 per dag, runner: M.G. Jonkergauw, Maassluis, 54 jaar, gage *f* 4,80 per dag, runner: J. de Knecht, Maassluis, 57 jaar, gage *f* 4,80 per dag, runner: J.C. Hofland, Maassluis, 40 jaar, gage *f* 4,80 per dag, runner: T. Troost, Maassluis, 27 jaar, gage *f* 4,80 per dag, runner: J. van Vuuren, Maassluis, 18 jaar, gage *f* 4,80 per dag.

21-4-1922. De Nederlandsche zeesleepboot "Gouwzee" van L. Smit & Co.'s Sleepdienst vertrok gisteren (21-3-1922) met drie bakken op sleeptouw van Bilbao, welke bakken resp. moeten worden afgeleverd te Ferrol, Cadiz en Cartageua. (NRC, 22-4-1922).

29-4-1922 van Ferrol naar Cadiz en Cartagena met 2 lichters. 2-5-1922 van Bilbao te Cadiz. 4-5-1922 passage Gibraltar. 6-5-1922 te Carthageua met een tanklichter. 19-5-1922 van Melilla, Spanje naar Ferrol met baggermateriaal. 30-5-1922 te Ferrol met 2 bakken.

Rotterdam 7 Juni. De Ned. zeesleepboot GOUWZEE vertrok heden met het Grieksche stoomschip JANNAKIS op sleeptouw van Penzance naar Cuxhaven. (Voorwaarts, 8-6-1922).

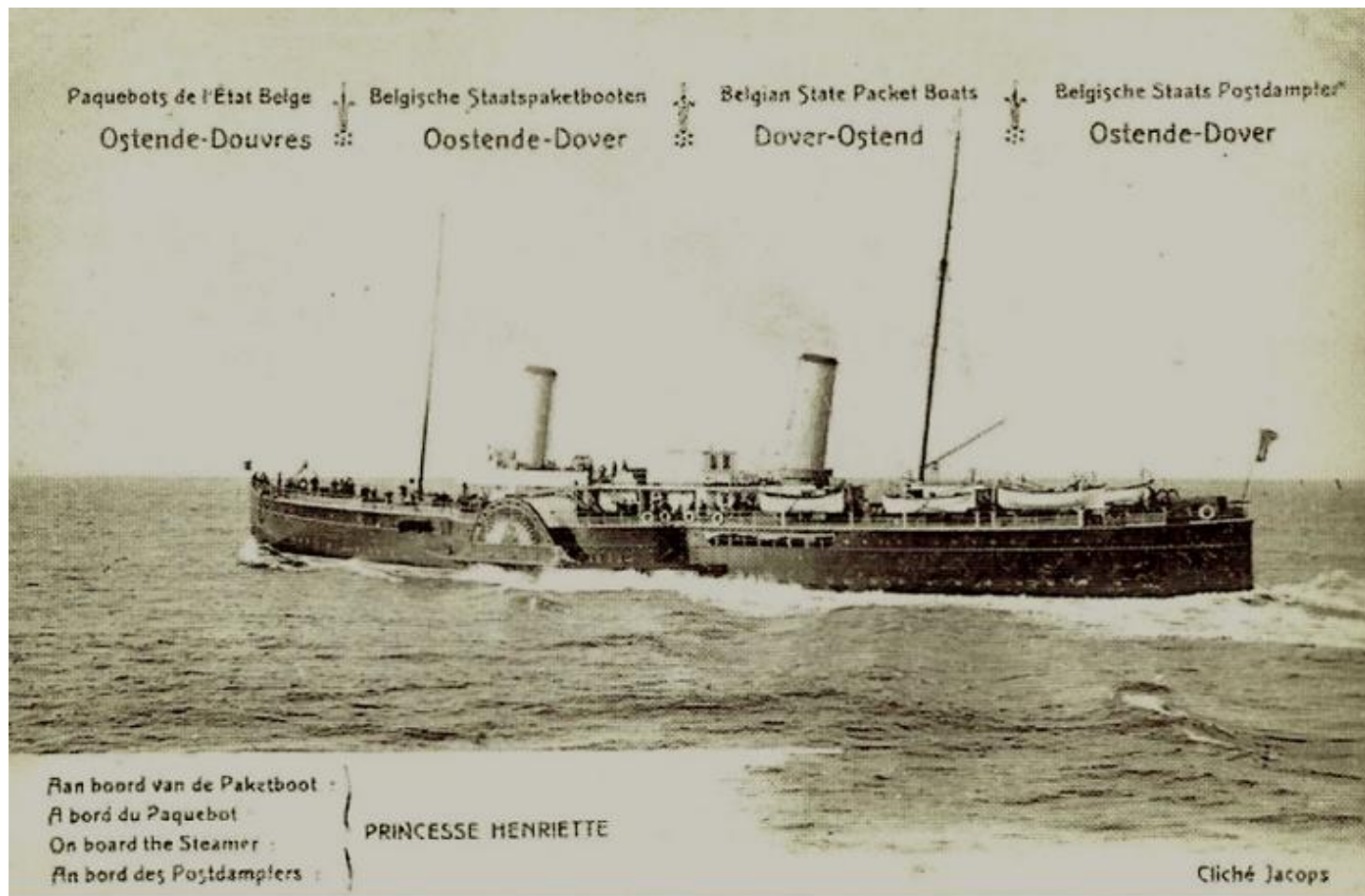
10-6-1922 passage Dover. 14-6-1922 te Cuxhaven.

22-9-1922 gemonsterd #26 door de Waterschout van Maassluis J. v.d. Spek, Schipper H. van Dijk, Maassluis, 42 jaar, stuurman: Joh. v.d. Steen, Vlaardingen, 26 jaar, gage *f* 160, matroos: C. de Vos, Maassluis, 36 jaar, gage *f* 115, matroos: W.G. Vermeulen., Maassluis, 22 jaar, gage *f* 115, licht matroos/kok: E. Tanis, Ouddorp, 18 jaar, gage *f* 60, machinist: C. Scherpenberg, Maassluis, 39 jaar, gage *f* 225, 2 machinist: C. de Waal, Maassluis, 30 jaar, gage *f* 160, stoker: C. Flikweert, Ouddorp, 22 jaar, gage *f* 120, stoker: N. Bal, Maassluis, 27 jaar, gage *f* 120, stoker: H.C. Vroombout, Maassluis, 25 jaar, gage *f* 120.

Runner op de GOUWZEE: runner: Johannes Bravenboer, Maassluis, 31 jaar, runner: Gijsbert Hollaar, Maassluis, 42 jaar, runner: Nicolaas Kruininge, Maassluis, 21 jaar, runner: Arie Hofland, Maassluis, 27 jaar, runner: Cornelis v.d. Broek, Maassluis, 43 jaar, runner: Abraham Paalvast, Maassluis, 41 jaar.

3-10-1922 te Hellevoetsluis met de sloper PRINCESSE HENRIETTE vanaf Oostende met bestemming Dordrecht. 4-10-1922 te Dordrecht.

PRINCESSE HENRIETTE, 1888 opgeleverd door W. Denny & Bros., Dumbarton (386) aan Belgian Government, Ostende. Ferry. 1.094 BRT. (Kaart via oostendsenostalgie.be).



8-10-1922 naar Havre met 2 onderlossers. 9-10-1922 passage Dover. 10-10-1922 te Havre. 12-10-1922 van Havre naar Bordeaux. 13-10-1922 van Brixham naar Brest. 15-10-1922 te La Coubre. 16-10-1922 te Bordeaux.

**WARKWORTH** 22-10-1922 van Bordeaux n Shields per slb. GOUWZEE en WITTE ZEE.

WARKWORTH. Ouessant, 28 October. Het Eng. st. Warkworth, van Bordeaux naar Shields, passeerde hier heden, gesleept door de Nederl. sleepbooten Witte Zee en Gouwzee. Het st. heeft te Bordeaux brand aan boord gehad. (NRC, 31-10-1922).

5-11-1922 passage Ouessant op een reis van Bordeaux naar de Tyne (Shields) met s.s. WARKWORTH, sleepte samen met s.s. WITTE ZEE. 7-11-1922 passage Dover 9-11-1922 te Shields met s.s. WARKWORTH.

WARKWORTH: 1880 opgeleverd door H. McIntyre & Co., Paisley (60) als WARKWORTH HARBOUR aan H. Andrews, North Shields-U.K. IJzeren schip, ON 79238. 658 BRT. 1883 verkocht aan Tyne Steam Shipping Co. Ltd., Newcastle-U.K., herdoopt WARKWORTH. 17-12-1903 bij Northfleet in aanvaring gekomen met s.s. ACACIA (North Eastern Shipping Co. Ltd., Aberdeen (G. Elsmie & Sons), bouwjaar 1879, 428 BRT, reis Grays-Hull), de ACACIA zonk door de opgelopen schade. 1904 verkocht aan Tyne-Tees Steam Shipping Co. Ltd., Newcastle-U.K. 1913 verkocht aan Giovanni Germano, Reggio Calabria-Italië, herdoopt MARIANNINA. 1920 verkocht aan Matteo Cormio, Molfetta-Italië. 1924 verkocht aan Sadikzade Biraderler Vapur Kumpanyasi, Istanbul-Turkije, herdoopt ARSLAN. 1926 herdoopt ARSLAN I. 1929 verkocht aan Arslan Sadikzade, Istanbul-Turkije. 28-2-1930 tijdens een reis van Odessa naar Bandirma, geladen met suiker, vergaan op Aghios Andreas Rock, N.O. van Bandirma.

15-11-1922 gemonsterd #32 door de Waterschout van Maassluis C.P.I. Domisse, Schipper H. van Dijk, Maassluis, 42 jaar, stuurman: Joh. v.d. Steen, Vlaardingen, 26 jaar, gage f 160, matroos: C. de Vos, Maassluis, 36 jaar, gage f 115, matroos: A. v.d. Ende, Maassluis, 20 jaar, gage f 115, licht matroos/kok: E. Tanis, Ouddorp, 18 jaar, gage f 65, machinist: C. Scherpenberg, Maassluis, 39 jaar, gage f 225, 2 machinist: C. de Waal, Maassluis, 30 jaar, gage f 160, stoker: C. Flikweert, Ouddorp, 22 jaar, gage f 120, stoker: J. Bravenboer, Maassluis, 31 jaar, gage f 120, stoker: H.C. Vroombout, Maassluis, 25 jaar, gage f 120.

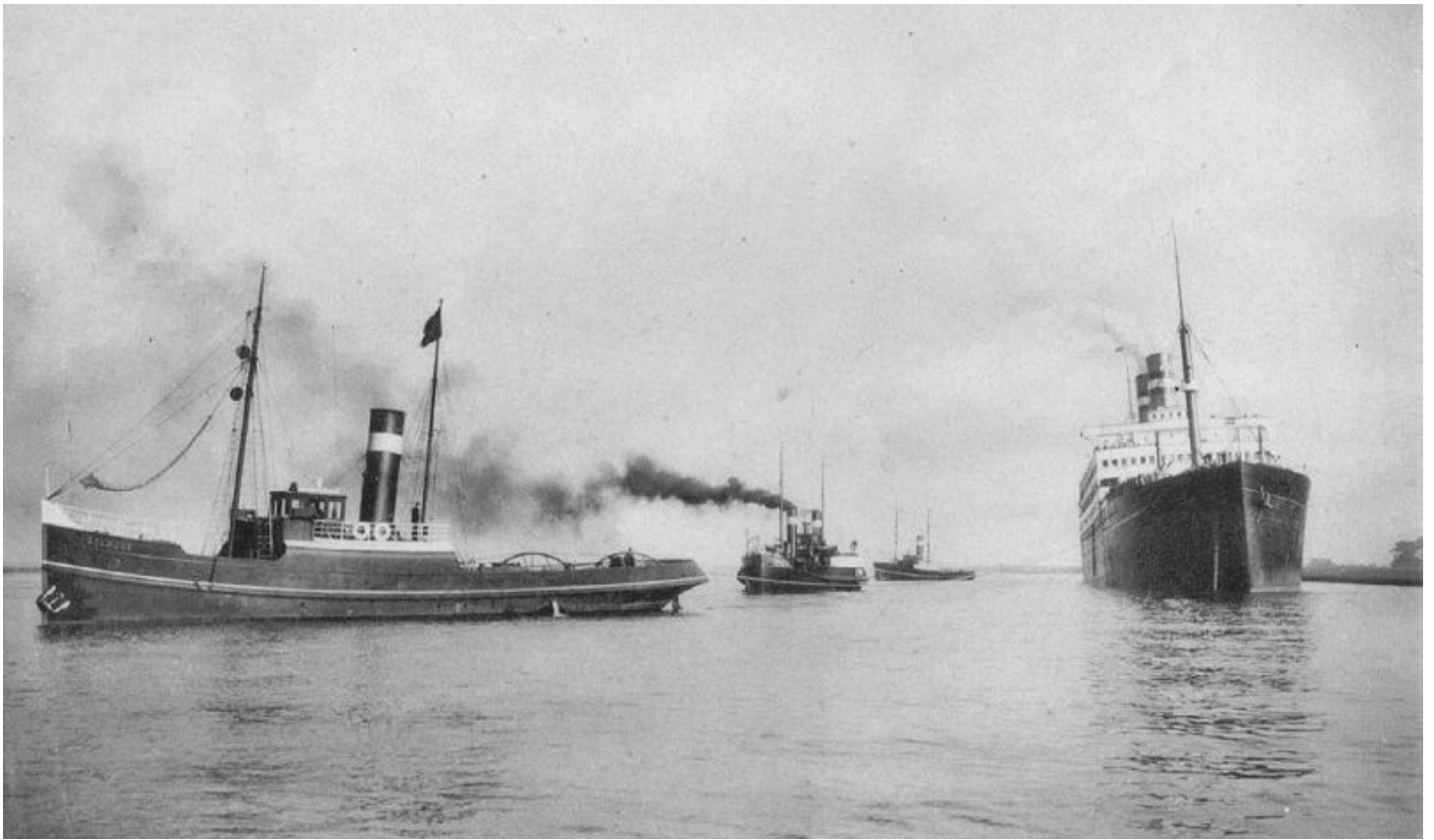
#### De lange reis op

18-11-1922 de sleepboot GOUWZEE vertrokken naar Java. 22-11-1922 passage Kaap Finisterre. 16-12-1922 te Aden. 18-12-1922 van Aden, vanaf Aden samen met de sleepboot ZUIDERZEE de reis voortgezet.

Londen 19 Dec. De Nederl. sleepbooten GOUWZEE en ZUIDERZEE, gisteren van Aden naar Sumatra vertrokken, zijn te Aden teruggekeerd. De GOUWZEE heeft lichte machine schade. (NRC, 20-12-1922).

1-1-1923 te Colombo. 3-1-1923 van Colombo. 10-1-1923 te Sabang.

11-1-1923, Rotterdam. De Nederlandsche zeesleepbooten Zuiderzee en Gouwzee, welke gisteren van hier te Sabang aankwamen, zijn gecharterd om gedurende een tijdsverloop van twee jaar baggermateriaal van Indië naar China te sleepen. (NRC, 12-1-1923). 12-1-1923 van Sabang naar Belawan. 19-1-1923 van Belawan te Singapore.



GOUWZEE Foto: NN, collectie BASM, 10-1909 bij het vlot brengen van s.s. ROTTERDAM

### **Een belangrijk werk.**

Naar Aneta verneemt, heeft de Ned. Mij voor Havenwerken onlangs een zeer belangrijk werk aangenomen voor de uitbreiding van de haven van Macao. Het materiaal van de Mij. te Chefoo (nu Yantai, China), in Japan, Deli en Holland, zal daartoe geconcentreerd moeten worden in Macao. Het transport van deze geweldige hoeveelheid materiaal, waaronder meer dan twintig hoppers, baggermolens, zuigers, drijvende kranen, bakken, enz. enz., is - de assurantiën inbegrepen - opgedragen aan de N.V. Algemeen Scheepvaart Kantoor te Amsterdam. Dit transport, dat in totaal een waarde van meer dan vier miljoen gulden vertegenwoordigt, is toevertrouwd aan Kapitein Bernhard, hoofddirecteur van voornoemd Scheepvaart Kantoor. Voor het transporteren van het materiaal zullen o. m. gebruikt worden twee sleepboten, de Gouwzee en de Zuiderzee, welke na het volbrengen van haar taak oogenblikkelijk terugkeeren naar Singapore in afwachting van nadere sleepdiensten. Kapitein Bernhard toch verwacht in Oost- Azië nog meer contracten te kunnen afsluiten. (Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië, 23-01-1923).

Macao is een speciale administratieve regio van de Volksrepubliek China (net als Hongkong). De officiële naam van het gebied is dan ook Speciale Administratieve Regio Macao van de Volksrepubliek China. Het ligt 70 kilometer ten zuidwesten van Hongkong en 145 kilometer van Kanton. In januari 1988 ratificeerden China en Portugal een verklaring waarin werd vastgesteld dat Macao onder voorwaarde van het 'one country, two systems'-principe op 20 december 1999 een Speciale Administratieve Regio van China zou worden. Macao zal tot 2049 een zelfstandige positie hebben en kan zelfstandig beleid formuleren, behalve op het gebied van het buitenlands- en veiligheidsbeleid. De soevereiniteit werd op 20 december 1999 overgedragen aan de Volksrepubliek China. (wikipedia).

### **Schipbreuk**

Op 17 Januari j.l. vertrokken van Belawan de sleepboten Gouwzee en Zuiderzee naar Singapore met den baggermolen Amsterdam en den zandzuiger Canton, behoorend tot het materieel van de Ned. Mij. voor Havenwerken en bestemd voor de havenwerken van Macao. Te Singapore had men oponthoud door machine-reparaties aan de sleepboten. Omstreeks 25 Januari vertrok men. De Zuiderzee nam ook nog een modderbak, welke waarschijnlijk met perspijpen was geladen, op sleptouw. Thans verneemt de Deli Gour dat de flottille in de Zuid-Chineesche Zee met zwaar stormweer to kampen heeft gehad, nabij Kuching, de inheemsche naam voor de hoofdplaats en haven Serawak. De baggermolen, welke de Zuiderzee op sleptouw had, is lek geworden, omgeslagen, en gezonken, de bak werd op het strand geslagen en kon geborgen worden. Van den zandzuiger Canton is nog geen bericht ontvangen. (Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië, 05-03-1923).

2-3-1923 te Macao met de zuiger KANTON, alles wel aan boord.

### **De bemanning van de zeesleper Gouwzee leefde op scheepsbesluit en pannekoeken**

Een nieuwe oer-sterke zeesleper voert de Nederlandse vlag over de wereldzeeën: de Mississippi van L. Smit & Co.'s Internationale Sleepdienst. Jonge kerels, onder het beproefde gezag van kapitein Strijbos, avonturen over de zeven zeeën. Maar hoe ruig hun bestaan in de zeesleepvaart nog is en hoe riskant vaak nog hun werk, het is

bijna "passagieren" vergeleken met wat een bemanning zo'n kleine veertig jaar geleden meemaakte. Daarover vertelt de heer E. Tanis uit Vlaardingen in "De Sleptros", het huisorgaan van L. Smit & Co. Het is het verhaal van de eerste lange reis van de kustsleepboot Gouwzee naar China in 1922.

De Gouwzee was een slepertje van 172 ton, 93 voet lang, bunkercapaciteit 55 ton in de bunker en 13 ton in het trossenruim. Onder dek kon 20 ton water worden geborgen, één ton zat in een tank op het achterdek. Twintig halen met een "plompje" leverden een emmer water op. Wel een economische manier van watergebruik maar geen hygiënische. De bemanning bestond uit tien koppen, een kapitein, stuurman, 2 matrozen, een lichtmatroos, kok, 2 machinisten en drie stokers.

Toen de Gouwzee op 18 november 1922 vertrok had het scheepje 100 ton kolen aan boord. Een rekensommetje leert, dat er behalve de bunkervoorraad 32 ton kolen aan dek was opgeslagen. Voorts aan boord: veel proviand, allemaal in blikjes en flessen en de welbekende vaatjes zoute bonen, zuurkool, andijvie en 'n paar vaatjes gezouten vlees. Voor de eerste weken waren er verse aardappelen en groente aan boord. Op het eerste traject, van Maassluis naar Algiers, waar moest worden gebunkerd, ervoer de bemanning wat het zeggen wilde, dat er aan boord geen brood werd gebakken. Als het brood, dat aan de wal was ingeslagen, of was of bedorven, werd er geleeft op scheepsbeschuit of pannenkoeken. Dat klinkt alles heel aardig, maar als men dagelijks hetzelfde moet eten gaat men er gauw anders over denken.

Tot Aden kon men het aan boord van het kleine scheepje best uithouden. Maar toen kwam de bloedhete zon. Ventilatie was er op het hele scheepje niet. Ieder trachtte een plaatsje aan dek te vinden, maar maak het je daarop, met een lading kolen, eens gemakkelijk. Maar de bemanning nam het, bezeten als zij was om de wereld te laten zien wat zij met het kleine scheepje, dat gebouwd was om eenvoudig kustwerk op de Noordzee te doen, kon presteren.

In Aden lag ook de Zuiderzee en samen zouden ze de reis voortzetten. De Gouwzee en de Zuiderzee zouden de oversteek naar Colombo bij elkaar blijvend maken daar de communicatiemiddelen alleen bestonden uit seinvlaggen en de morselamp. Radio was toen voor een zeesleper nog een ongekende luxe. Kerstmis en de jaarwisseling werden op zee gevierd. Daar er geen goede bergplaats voor de aardappelen aan boord was, moest de voorraad, bedorven door de enorme hitte, aan Neptunus worden geofferd. Het Kerstdiner bestond uit peulvruchten en scheepsbeschuit.

De reis naar Colombo duurde elf dagen. Een bijzonder onaangename hond was aan boord gekomen; de rode hond. Er werd weer vers vlees ingeslagen, maar door de hitte bleef het hooguit drie dagen goed. Via Sabang ging het tenslotte naar Belawan Deli, vanwaar de zuiger Canton naar Macao moest worden gesleept. Voor de Zuiderzee lag er een baggermolen. Binnen 24 uur koos het vlotje zee. De reis naar Singapore leverde geen moeilijkheden, maar de afstand Singapore-Macao is 1.500 mijl en dit traject kon dus onmogelijk in één ruk worden gevaren. Daarvoor was de bunkervoorraad te klein. Bovendien was het weer veel te slecht.

Daarom werd besloten langs Borneo te koersen en dan verder naar Manilla om er te bunkeren. Deze reis zat het niet mee. Al op de tweede dag liet de Zuid-Chinese Zee zien hoe spookachtig zij kon zijn. Harde tegenwind en moeilijke zee vertraagden de voortgang tot bijna nihil. In dat noodweer verloor de Zuiderzee zijn sleep en de baggermolen verdween naar de zeebodem. Maar de Gouwzee en de zuiger hielden zich best. De brandstof ging hard door de schoorsteen. Het was duidelijk, dat men onmogelijk Manilla kon halen. Daarom werd in Labuan Serawak aangelopen om te trachten de kolenvoorraad aan te vullen. Dat was moeilijk daar men met niemand in contact kon treden voordat men aan de wal was. Zelfs over land was de telegrafische verbinding nog maar heel pover. Na enkele dagen was het gelukt voldoende kolen in te slaan en de reis voort te zetten. De reis verliep verder zonder moeilijkheden. (Onbekende krant, 1960, De Sleptros, 1960).

5-4-1923 Rotterdam. De Nederlandsche zeesleepboot Zuiderzee vertrok heden van Chefoo naar Macao met den baggermolen Peking, een bak en een dekschuit op sleeptouw. De zeesleepboot Gouwzee vertrek eveneens van Chefoo met dezelfde bestemming met een kraan een bak en een dekschuit op sleeptouw. (L. Smit & Co.'s Sleepdienst). (De Maasbode, 06-04-1923).

2-5-1923 Rotterdam. De Ned. zeesleepboot Zuiderzee met den baggermolen Peking, een onderlosser en een dekschuit, en de zeesleepboot Gouwzee met een kraan, een onderlosser en een dekschuit op sleeptouw, arriveerden heden van Chefoo te Macao. (De Maasbode, 02-05-1923).

9-5-1923 van Chefoo naar Macao met een kraan en een bak. (De Maasbode, 20-05-1923). 6-6-1923 te Amoy en dezelfde dag de reis naar Macao voortgezet. 16-6-1923 te Macao. 11-7-1923 vanaf Macao te Colombo. 15-7-1923 van Colombo naar Aden. 5-8-1923 te Aden. 8-8-1923 van Aden naar Rotterdam. 17-8-1923 passage Suez. 26-8-1923 te Malta op weg naar Rotterdam.

29-9-1923 gemonsterd #89 door de Waterschout van Maassluis H.W. Alberti voor een reis naar Rusland en vervolgens naar Engeland en terug op een Nederlandse haven, Schipper H. van Dijk, Maassluis, 44 jaar, stuurman: J.C. de Baay, Maassluis, 23 jaar, gage f 145, matroos: J. Koek, Maassluis, 20 jaar, gage f 100, matroos: A. v.d. Ende, Maassluis, 20 jaar, gage f 100, licht matroos/kok: E. Tanis, Ouddorp, 18 jaar, gage f 50, machinist: C. Scherpenberg, Maassluis, 40 jaar, gage f 210, 2 machinist: C. de Waal, Maassluis, 30 jaar, gage f 145, stoker: C. Flikweert, Ouddorp, 23 jaar, gage f 105, stoker: J. Bravenboer, Maassluis, 32 jaar, gage f 105, stoker: H.C. Vroombout, Maassluis, 26 jaar, gage f 105.

9-2-1924 gemonsterd #90, runner: F.M. Mayer, 21 jaar.

16-10-1923 Rotterdam. De sleepbooten Witte Zee en Gouwzee zijn heden van Reval (Tallinn) naar Copenhagen vertrokken met het zwaar beschadigde Engelsche s.s. Dayton op sleeptouw. De Dayton, 8500 ton d.w. is begin September in de Oostzee op een mijn geloopten waardoor een groot gat in de bodem ontstond en de machine vrijwel geheel werd vernield. Te Reval is het stoomschip tijdelijk gerepareerd. (NRC, 17-10-1923).

18-10-1923 ter hoogte van het eiland Gottland. 21-10-1923 te Kopenhagen. 31-10-1923 t.h.v. Skagen naar de Tyne. 6-11-1923 Tynemouth. De Ned. zeesleepboot Gouwzee, die met de zeesleepboot Witte Zee het beschadigde Eng. s.s. Dayton van Kopenhagen naar de Tyne sleepte, heeft ongeveer 200 mijl voor de Tyne de sleep verlaten en is hedenochtend alhier aangekomen. De sleepboot Witte Zee zette met de Dayton op de reis voort. (RN, 07-11-1923).

**DAYTON:** kiel gelegd als WAR FLIER, 11-1918 opgeleverd door Richardson, Duck & Co. Ltd., Stockton (673) als WAR ANGLIAN aan The Shipping Controller, Londen, in beheer bij Anglo-Mexican Petroleum Co. Ltd. Tankschip (cylindrical tanks). 5.378 BRT, 8.500 DWT. 11 kn. 1920 verkocht aan Soc. les Affrèteurs Réunis, Rouen, in beheer bij Jean Stern, herdoopt OLYMPE. 1920 verbouwd tot vrachtschip. 1923 verkocht aan Dayton S.S. Co. Ltd., Newcastle, herdoopt DAYTON. 7-9-1913, Reval (Tallinn).

Het s.s. stoomschip Dayton is op 35 mijl afstand van hier op een mijn geloopten en hier zwaar lek binnen gesleept door het Duitse stoomschip Hohenfels. (Voorwaarts, 10-9-1913).

1927 verkocht aan Care & Marquand Shipping Co., Ltd., Newcastle, herdoopt CONISCLIFFE. 1932 verkocht aan G.A. Dracoulis, Ithaca, Griekenland, herdoopt EKATONTARCHOS DRACOULIS. 20-1-1940 tijdens een reis van Rosario naar de Tyne, geladen met tarwe en stukgoed, getorpedeerd door de Duitse onderzeeër U-44 (Ludwig Mathes) en gezonken in positie 40.20 NB. en 10.07 WL. (ten zuidwesten van Porto).



CONISCLIFFE ex DAYTON Foto: Library of Contemporary History, Stuttgart/uboot.net

9-11-1923 de GOUWZEE te Shields. 12-11-1923 van Rotterdam met een lichter naar Londen.

14-11-1923 te Londen. 14-11-1923 vertrok hedenmiddag van Lower Upmor naar Poortershaven, met de geladen hulk Laurens op sleeptouw. 17-11-1923 gearriveerd.

9-2-1924 gemonsterd #15 door de Waterschout van Maassluis H.W. Alberti. Schipper H. van Dijk, Maassluis, 44 jaar, stuurman: J.C. de Baay, Maassluis, 23 jaar, gage f 145, matroos: F. v.d. Gaag, Maassluis, 21 jaar, gage f 100, matroos: G. Bakker, Maassluis, 30 jaar, gage f 100, licht matroos/kok: E. Tanis, Ouddorp, 19 jaar, gage f 50, machinist: C. Scherpenberg, Maassluis, 40 jaar, gage f 210, 2 machinist: C. de Waal, Maassluis, 32 jaar, gage f 145, stoker: P. Smit, Vlaardingen, 26 jaar, gage f 105, stoker: J. Groeneveld, Vlaardingen, 20 jaar, gage f 105, stoker: L. Smith, Vlaardingen, 22 jaar, gage f 105.

9-2-1924 vertrokken met de van Ommeren tanklichter NEERLANDIA naar Londen (Thameshaven). 12-2-1914 van Londen naar Rotterdam met de NEERLANDIA, 14-2-1914 te Rotterdam.

15-2-1924 gemonsterd #18 door de Waterschout van Maassluis H.W. Alberti. Schipper H. van Dijk, Maassluis, 44 jaar, stuurman: J.C. de Baay, Maassluis, 23 jaar, gage f 145, matroos: G. Bakker, Maassluis, 30 jaar, gage f 100, 21-2-1924 afgemonsterd, 22-3-1924 aangemonsterd: matroos: A.v.d. Ende, Maassluis, 20 jaar, gage f 100, matroos: F. v.d. Gaag, Maassluis, 21 jaar, gage f 100, licht matroos/kok: E. Tanis, Ouddorp, 18 jaar, gage f 50, machinist: C. Scherpenberg, Maassluis, 40 jaar, gage f 210, 2 machinist: C. de Waal, Maassluis, 32 jaar, gage f 145, stoker: N. Bal, Maassluis, 29 jaar, gage f 105, 21-2-1914 afgemonsterd, 22-3-1924 aangemonsterd: stoker

H.C. Vroombout, Maassluis, 27 jaar, gage *f* 105, stoker: H. Pors, Vlaardingen, 19 jaar, gage *f* 105, stoker: N. Velder, Maassluis, 44 jaar, gage *f* 105.

16-2-1924 de GOUWZEE vertrokken naar Londen met 2 Thamesbarges.

22-2-1924 vertrokken naar Londen met 2 Thamesbarges.

22-2-1924 te Poortershaven met de lichter FREDERIKA, lichter, van Lower Upnor.

15-3-1924 vertrokken naar Londen met 2 bakken. 16-3-1924 te Londen.

24-3-1924 gemonsterd #21 door de Waterschout van Maassluis H.W. Alberti. Schipper H. van Dijk, Maassluis, 44 jaar, runner: C.J. Kalkman, Maassluis, 33 jaar, contract, runner: M.R. Röth, Maassluis, 34 jaar, gage *f* 3,35 per dag, runner: W.G. Vermeulen, Maassluis, 23 jaar, gage *f* 3,35 per dag, runner: W. 't Hart, Maassluis, 29 jaar, gage *f* 3,35 per dag,

### **BONAIRE**

25-3-1924 vertrokken van Hellevoetsluis met het logementschip BONAIRE naar Delfzijl. 26-3-1924 te Delfzijl. Delfzijl, 27 Maart. Gesleept door de sleepboot Gouwzee, van de firma L. Smit en Co. Internationale Sleepdienst te Rotterdam is hier hedenmorgen uit Den Helder gearriveerd het opleidingsvaartuig Bonaire, hetwelk ligplaats heeft genomen in het dok. Genoemd vaartuig is bestemd, na behoorlijk te zijn ingericht voor de residentie, en verdere opleiding voor de alhier op de zeevaartschool studeerenden. (NvhN, 28-3-1924).



Logementschip "Bonaire" aan de Staart. Opleidingsschool voor aspirant-machinisten der Koninklijke Marine, ca. 1915. (Foto: beeldbank.regionaalarchiefdordrecht.nl).

BONAIRE: 1877 opgeleverd door Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, Feijenoord, Rotterdam, 1877 in dienst werd gesteld als schroefstoomschip der vierde klasse Zijner Majesteits BONAIRE. 1902 uit dienst gesteld als varend oorlogsschip, verbouwd tot logementschip, dienst gedaan te Hellevoetsluis en Dordrecht. 1923 verkocht aan de gemeente Delfzijl waar het tot 1988 heeft gediend als logementschip voor de Zeevaartschool Abel Tasman. 1996 de BONAIRE naar Den Helder gebracht, opgelegd in afwachting van op restauratie. 15-4-2005 formeel een begin gemaakt met de restauratie. (Info: stichtingbonaire.nl).

31-3-1924 gemonsterd #26 door de Waterschout van Maassluis H.W. Alberti. Schipper H. van Dijk, Maassluis, 44 jaar, stuurman: J.C. de Baay, Maassluis, 23 jaar, gage *f* 145, matroos: F. v.d. Gaag, Maassluis, 21 jaar, gage *f* 100, matroos: A. v.d. Ende, Maassluis, 21 jaar, gage *f* 100, licht matroos/kok: E. Tanis, Ouddorp, 19 jaar, gage *f* 50, machinist: C. Scherpenberg, Maassluis, 40 jaar, gage *f* 210, 2e machinist: C. de Waal, Maassluis, 31 jaar, gage *f* 145, stoker: H. Pors, Vlaardingen, 19 jaar, gage *f* 105, stoker: H.C. Vroombout, Maassluis, 27 jaar, gage *f* 105, stoker: H. Vidder (?), Maassluis, 34 jaar, gage *f* 105, 2-4-1924 van boord, vervangen door J.H. Varekamp, Maassluis, 25 jaar, gage *f* 105.





ABEL TASMAN: Foto T. v.d. Zee, 3-6-1989, Delfzijl

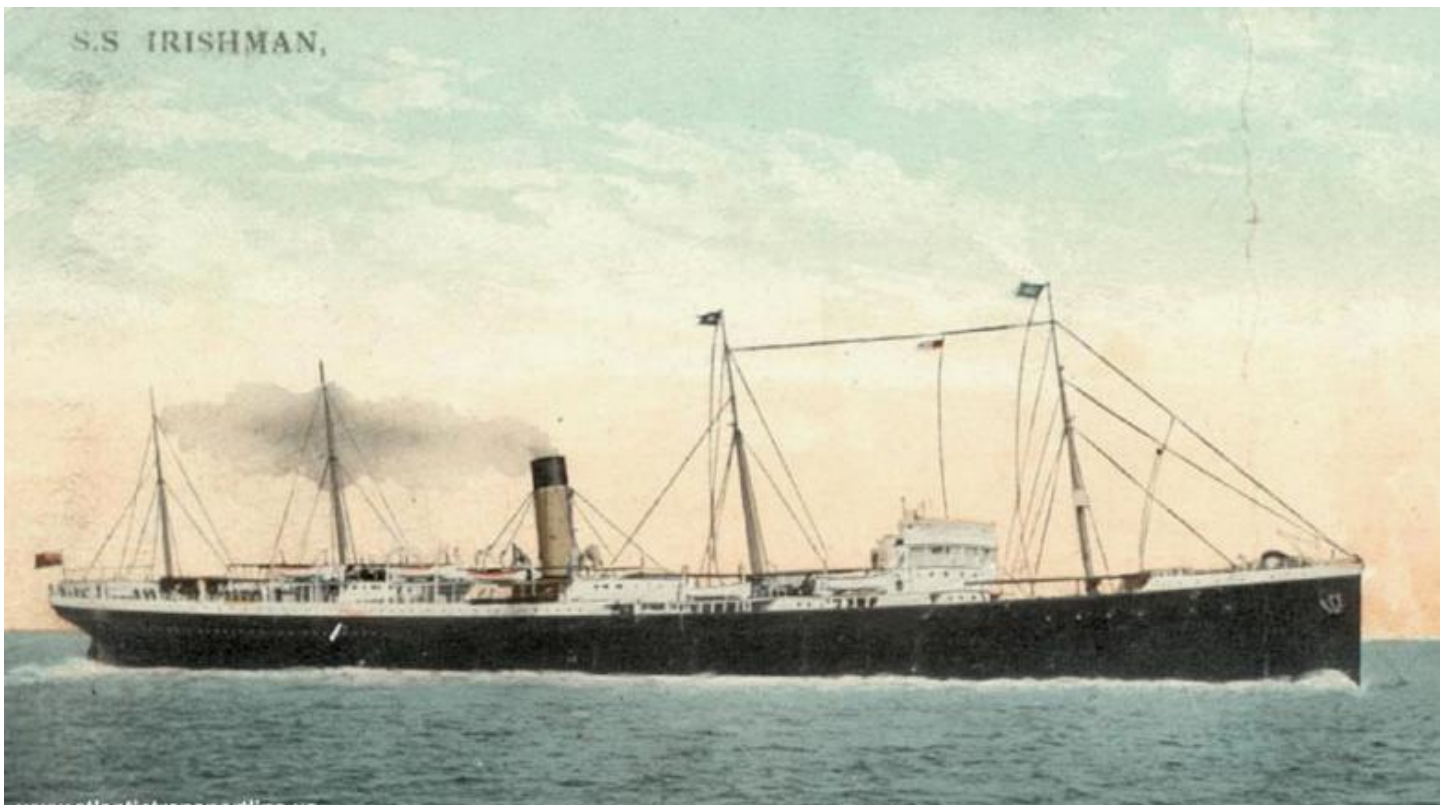
1-4-1924 gemonsterd #25 door de Waterschout van Maassluis H.W. Alberti. Schipper H. van Dijk, Maassluis, 44 jaar, runner: K. Bortslap, Maassluis, 53 jaar, gage *f* 3,35 per/dag, runner: D. Dernhout, Maassluis, 34 jaar, gage *f* 3,35 per/dag, runner: Joh. van Wolferen, Maassluis, 42 jaar, gage *f* 3,35 per/dag, runner: J. v.d. Wees, Maassluis, 29 jaar, gage *f* 3,35 per/dag, runner: W. Punt, Maassluis, 48 jaar, gage *f* 3,35 per/dag.

3-4-1924 vertrokken naar Londen met 2 lichters. 5-4-1924 te Londen.

8-4-1924 van Le Havre met de schepen TANAIIS en VOLGA naar Rotterdam. 11-4-1924 te Rotterdam.

De sleepboot Gouwzee vertrok gisteren Van Havre naar Rotterdam met de schepen TANAIIS en VOLGA op sleeptouw, terwijl de sleepboot Donau met de schepen OURAL en COLORADO van Havre naar Rotterdam gistermorgen Dungeness passeerde. (RN, 9-4-1924).

10-5-1924 van Vlissingen naar zee. 15-5-1924 samen met de HUMBER vertrokken van Milfordhaven naar Rotterdam met de sloper IRISHMAN. 18-5-1924 passage Dungeness. 20-5-1924 te Rotterdam.



**IRISHMAN:** kiel gelegd als BELGIA voor Hamburg-Amerika Linie, 5-10-1899 te water gelaten, 14-12-1899 opgeleverd door Harland & Wolff, Ltd., Belfast (327) als MICHIGAN (III) aan Atlantic Transport Co. Ltd., Belfast. vracht- passagiersschip. O.N. 110511. 9.510 BRT. 604 NHP, 2 quadruple expansion, de werf. 13 kn. 1900 verkocht aan British & No. Atlantic Steam Nav. Co. Ltd., Liverpool, in beheer bij Richards, Mills & Co., Liverpool, herdoopt IRISHMAN.

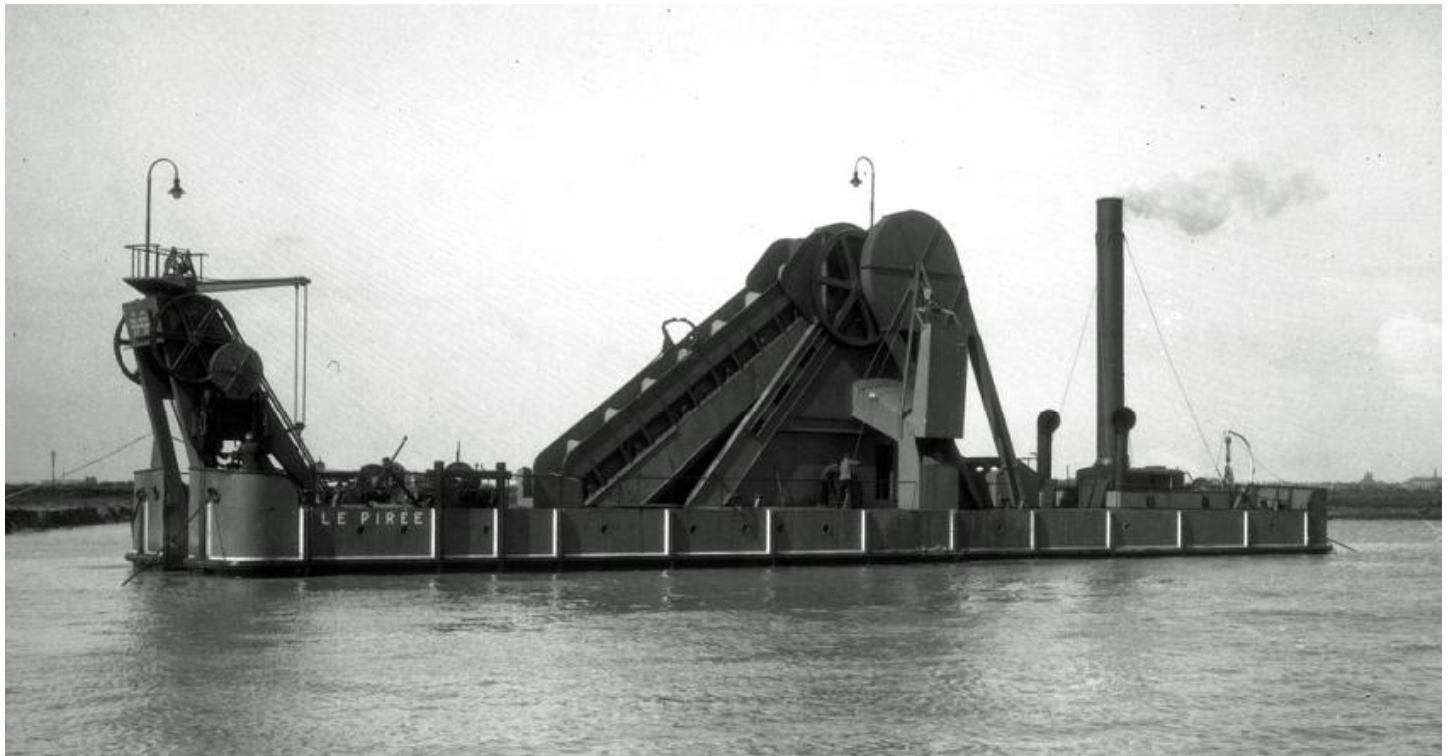
1905 uit beheer bij Richards, Mills & Co. 1921 verkocht aan Fred. Leyland & Co. Ltd., Liverpool. 1924 verkocht voor sloop aan N.V. Frank Rijdsdijk's Ind. Onderneming, Hendrik Ido Ambacht, 20-5-1924 te Rotterdam. (Kaart: atlantictransportline.us).

21-5-1924 gemonsterd #54 door de Waterschout van Maassluis H.W. Alberti. Schipper P. Verdheer, Maassluis, 35 jaar, stuurman: J.C. de Baay, Maassluis, 23 jaar, gage *f* 145, matroos: F. v.d. Gaag, Maassluis, 21 jaar, gage *f* 100, matroos E. Tanis, Ouddorp, 19 jaar, gage *f* 100, licht matroos C. Sperling, West-Ende, 17 jaar, gage *f* 60, machinist: C. Scherpenberg, Maassluis, 40 jaar, gage *f* 210, 2 machinist: C. de Waal, Maassluis, 32 jaar, gage *f* 145, stoker: H. Pors, Vlaardingen, 19 jaar, gage *f* 105, stoker: J.K. Hazekamp, Maassluis, 25 jaar, gage *f* 105, stoker: G. v.d. Hoek, Maassluis, 19 jaar, gage *f* 105.

26-5-1924 vertrokken naar Londen met 2 lichters. 27-5-1924 te Londen en naar Southampton. 29-5-1924 van Southampton naar Rotterdam met het beschadigde Duitse s.s. SIRIUS op sleeptouw. 31-5-19124 gearriveerd bij de werf van Wilton te Rotterdam.

21-6-1924 gemonsterd #66 door de Waterschout van Maassluis H.W. Alberti. Schipper: P. Verdheer, Maassluis, 35 jaar, stuurman: J.C. de Baay, Maassluis, 23 jaar, gage *f* 145, matroos: F. v.d. Gaag, Maassluis, 21 jaar, gage *f* 100, matroos E. Tanis, Ouddorp, 19 jaar, gage *f* 100, licht matroos C. Sperling, West-Ende, 17 jaar, gage *f* 60, machinist: C. Scherpenberg, Maassluis, 40 jaar, gage *f* 210, 2 machinist: C. de Waal, Maassluis, 32 jaar, gage *f* 145, stoker: H. Pors, Vlaardingen, 19 jaar, gage *f* 105, stoker: J.K. Hazekamp, Maassluis, 25 jaar, gage *f* 105, stoker: J. van Straten, Maassluis, 25 jaar, gage *f* 105.

21-6-1924 gemonsterd #64 door de Waterschout van Maassluis H.W. Alberti. Schipper: P. Verdheer, Maassluis, runner: W. Punt, Maassluis, 48 jaar, gage *f* 3,35 per/dag, runner: G. Bakker, Maassluis, 30 jaar, gage *f* 3,35 per/dag.



21-6-1924 vertrokken met de baggermolen LE PIRÉE naar Piraeus. De baggermolen is gebouwd op de werf Gusto, firma A.F. Smulders te Schiedam en is te Piraeus te werk gesteld. 23-6-1924 passage Beachy Head. 30-6-1924 te Vigo. 4-7-1924 van Vigo naar Piraeus. 26-7-1924 te Piraeus.

Zijaanzicht van LE PIRÉE (Bnr. 522), een stationaire emmerbaggermolen voor het Franse Hersent. Deze emmerbaggermolen is in 1924 gebouwd door Werf Gusto, Firma A.F. Smulders. De tewaterlating van Le Pirée was op zaterdag 15 maart 1924. Op 21 juni is de baggermolen naar Piraeus gesleept met zeesleepboot 'Gouwzee' (buiten beeld). Fotonummer in het E-depot: 0386-484-004, Beeldbank Schiedam.

11-8-1924 passage Sagres, Portugal van Piraeus naar Rotterdam. 21-8-1924 van Brest naar Rotterdam met een stoomtrawler. 25-8-1924 met s.s. ARMEN (of ARNEN) uit Hull te Rotterdam.

4-9-1924 gemonsterd #94 door de Waterschout van Maassluis H.W. Alberti. Schipper: P. Verdheer, Maassluis, 35 jaar, stuurman: J.C. de Baay, Maassluis, 23 jaar, gage *f* 145, 22-9-1924 vervangen door stuurman: M. Becker, Maassluis, 31 jaar, gage *f* 145, matroos: F. v.d. Gaag, Maassluis, 21 jaar, gage *f* 100, 22-9-1924 van

boord, matroos: E. Tanis, Ouddorp, 19 jaar, gage f 100, licht matroos C. Sperling, Maassluis, 17 jaar, gage f 50, machinist: C. Scherpenberg, Maassluis, 40 jaar, gage f 210, 2e machinist: C. de Waal, Maassluis, 32 jaar, gage f 145, stoker: J.K. Hazekamp, Maassluis, 25 jaar, gage f 105, stoker: J. van Straten, Maassluis, 25 jaar, gage f 105, stoker: P. v.d. Ende, Maassluis, 19 jaar, gage f 105.

9-9-1924 vertrokken naar Londen met 2 lichters. 9-9-1924 terug uit zee.

13-9-1924 gemonsterd #101 door de Waterschout van Maassluis H.W. Alberti. Schipper: P. Verdheer, Maassluis, 35 jaar, stuurman: M. Becker, Maassluis, 31 jaar, gage f 145, matroos: E. Tanis, Ouddorp, 19 jaar, gage f 100, matroos: J.H. 't Hart, Maassluis, 24 jaar, gage f 100, matroos/kok C. Sperling, Maassluis, 17 jaar, gage f 100, achinist: C. Scherpenberg, Maassluis, 40 jaar, gage f 210, 2e machinist: C. de Waal, Maassluis, 32 jaar, gage f 145, stoker: J.K. Hazekamp, Maassluis, 25 jaar, gage f 105, stoker: J. van Straten, Maassluis, 25 jaar, gage f 105, stoker: P. v.d. Ende, Maassluis, 19 jaar, gage f 105.

17-9-1924 vanaf Rotterdam te Harburg (Hamburg) met 2 onderlossers.

25-9-1924 vanaf Rotterdam naar Londen met 2 Thamesbarges. 26-9-1924 te Gravesend.



2-10-1924 de GOUWZEE met het bergingsvaartuig FREYA naar Immingham. Foto: 26-9-1933 technische proefvaart en testen sleeplier ZWARTE ZEE met FREYA en WITTE ZEE (Foto: kaart).

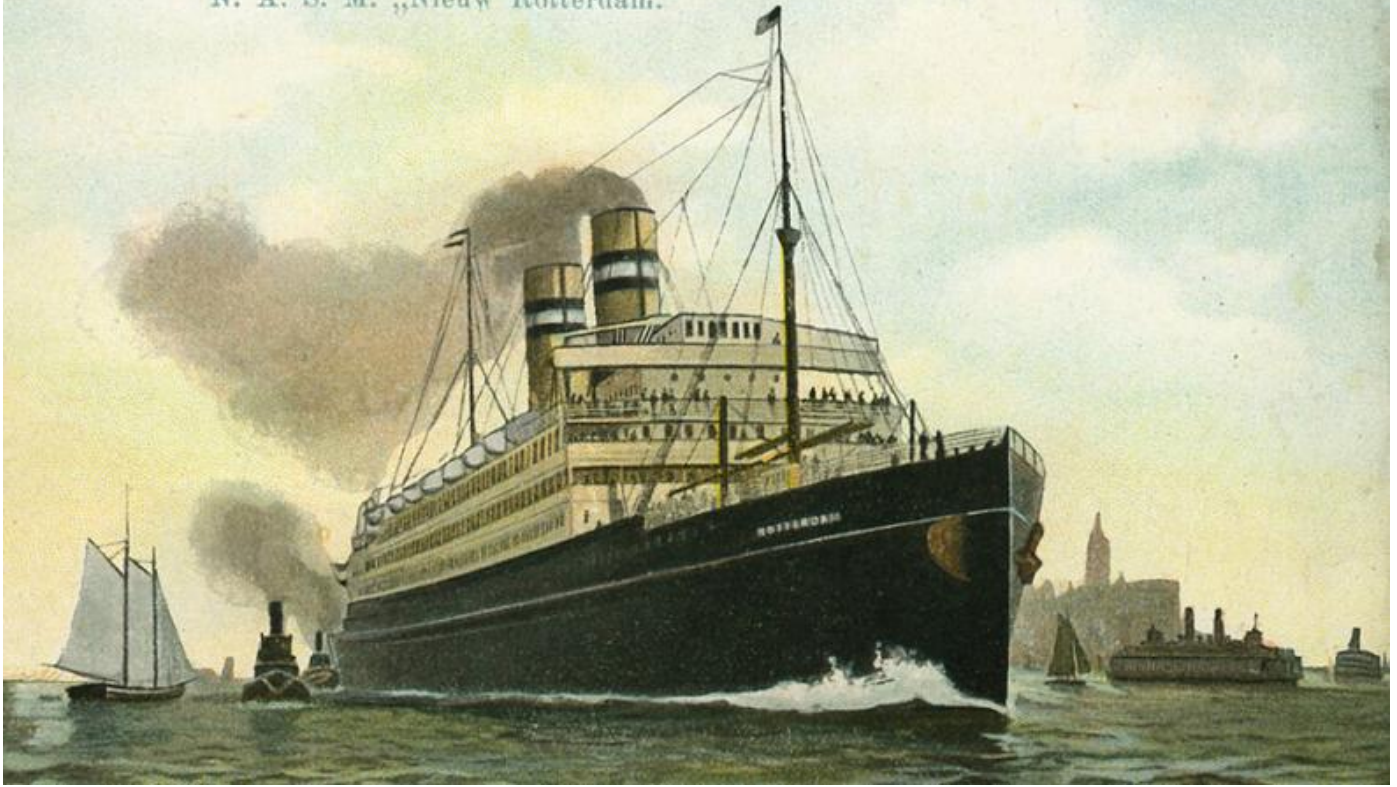
FREYA: 1917 opgeleverd door J.& K. Smit & Zn., Kinderdijk (681) als FREYA aan L. Smit & Co. Rotterdam. Bergingsvaartuig. 333 BRT, 282 NRT, 36,30 x 9,30 x 2,83 x 1,830 meter. Hefvermogen 60 ton. 1923 over naar N.V. L. Smit & Co's Int. Sleepdienst Mij., Rotterdam. 1937 over naar N.V. W.A. v.d. Tak's Bergingsbedrijf, Rotterdam. 11-1939 verkocht aan Rizdon Beazley Marine Ltd., Southampton, 11-1939 door de sleepboot SEINE naar Southampton gebracht, 5-12-1939 overgedragen. 1947 losgeslagen van de sleepboot BUSTLER en gestrand bij Lizard.

12-11-1924 gemonsterd #126 door de Waterschout van Maassluis H.W. Alberti. Schipper: P. Verdheer, Maassluis, 35 jaar, stuurman: M. Becker, Maassluis, 31 jaar, gage, matroos: E. Tanis, Ouddorp, 19 jaar, matroos: J.H. 't Hart, Maassluis, 24 jaar, , matroos/kok: S. Stolk, Vlaardingen, 22 jaar, machinist: C. Scherpenberg, Maassluis, 41 jaar, 2e machinist: C. de Waal, Maassluis, 32 jaar, stoker: J.Meuldijk, Maassluis, 29 jaar, stoker: J. Meuldijk, Maassluis, 25 jaar.

12-11-1924 Maassluis. Het stoomschip ROTTERDAM, van de Holland Amerika Lijn, hedenacht 1 uur van Rotterdam naar New York vertrokken is tijdens mist bij Rood I aan den grond gevaren. Het stoomschip is hedenmiddag half een, met rijzend water, door sleepbooten SCHELDE, GOUWZEE, ROZENBURG, WATERWEG, BLANKENBURG en HOEK VAN HOLLAND, alle van L. Smit & Co.'s Internationale Sleepdienst, onbeschadigd vlot gesleept en heeft de reis naar New-York voortgezet. (Nieuwe Rotterdamsche Courant, 12-11-1924. Foto: Briefkaart HAL).

ROTTERDAM.

N. A. S. M. „Nieuw Rotterdam.”



**ROTTERDAM:** 6-11-1906 kiel gelegd, 3-3-1908 te water gelaten, 6-6-1908 opgeleverd door Harland & Wolff Ltd., Belfast (390) als ROTTERDAM aan N.V. Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij, Rotterdam. Brandmerk 5945 ROTT 1908. Vracht- passagiersschip. 24.149 BRT, 15.56 NRT, 14.040 DWT. 203, 53 (198.38) x 23.59 x 14,44 x 10,065 meter. Passagiers: 532 in de 1e klasse, 555 in de 2e klasse, 1.168 in de 3e klasse, 1.064 in de 4e klasse, totaal 3.319 passagiers. Grain: 620.000 Cubic Feet, 17.556 m<sup>3</sup>, Bale: 570.000 Cubic Feet, 16.140 m<sup>3</sup>. 17 kn. 10 ketels v.o. 4.117 m<sup>2</sup>, 15 atm., de werf. 15.000 IPK, 2 x Q4 cyl, 838, 1194, 1727 & 2470 x 1524 mm., de werf.

S.S. "ROTTERDAM" 1908

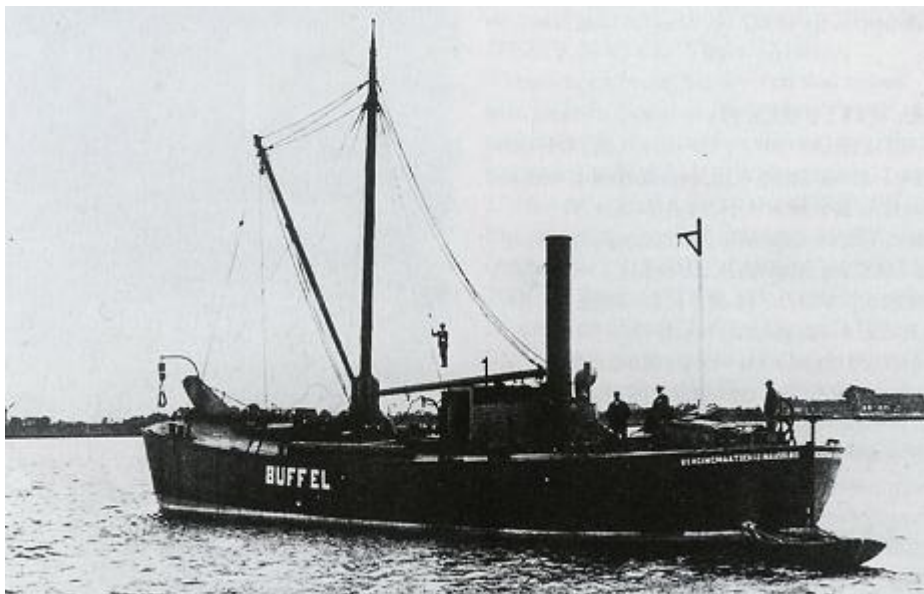


5-1-1927 te Rotterdam van een nieuw brandmerk voorzien: 449 Z ROTT 1926. 1929 verbouwd tot het vervoer van uitsluitend passagiers in eerste- en toeristenklasse, 517 passagiers in de 1e klas en 1130 passagiers in

de toeristenklasse. 28-12-1939 gearriveerd te Rotterdam. 2-1-1940 voor f 757.500 verkocht voor sloop aan de NV. Frank Rijdsdijk's Industriële Ondernemingen te Hendrik-Ido-Ambacht. 5-1-1940 van de Wilhelminakade naar de Waalhaven te Rotterdam gesleept, door de bovenbouw gesloopt. 17-8-1940 van de Waalhaven naar Hendrik-Ido-Ambacht om gesloopt te worden. (Info: Marhisdata, tekening: Frans Naerebout Schepen series utg. Gebr. Spanjersberg).

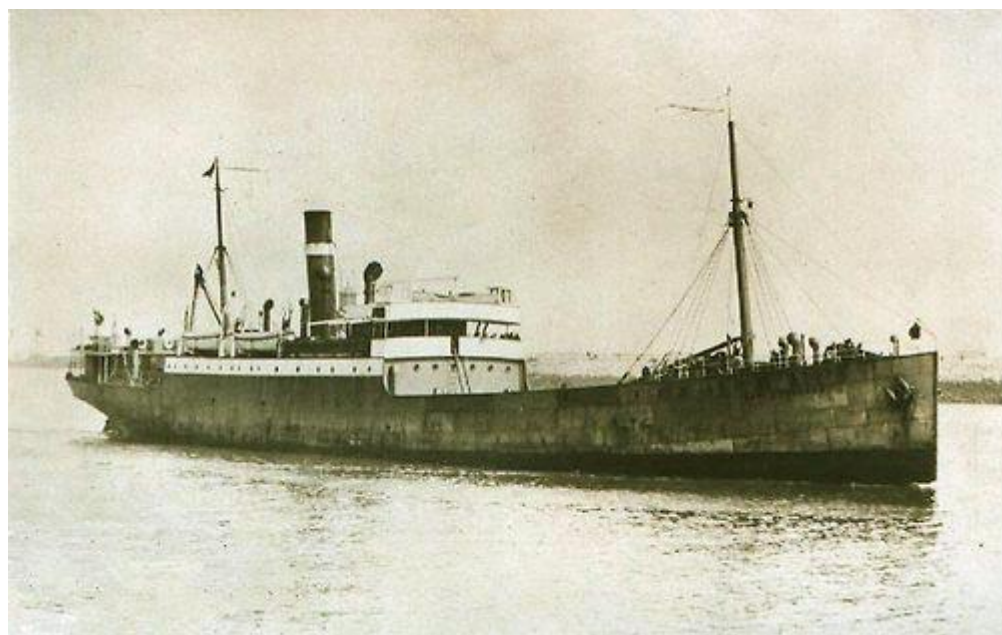
13-11-1924 vanaf Rotterdam te Vlissingen met het bergingsvaartuig BUFFEL.

BUFFEL: 1891 opgeleverd door Bonn & Mees, Rotterdam als BUFFEL aan Berging Mij., Maassluis. 396 BRT. 1984 over aan N.V. Nieuwe Berging Mij., Maassluis. 1904 over aan Berging Mij. G. Dirkwager Mzn., Maassluis. 1-5-1923 over aan N.V. W.A. van den Tak's Bergingsbedrijf, Rotterdam. 7-1937 verkocht aan N.V. Frank Rijdsdijk's Industriële Ondernemingen, Hendrik Ido Ambacht. 1937 gedeeltelijk gesloopt, de romp in de vaart als zolderschuit. (Info en foto: 150 jaar Smit, G.J. de Boer, Nationaal Sleepvaart Museum Maassluis).



### NEW LONDONER

Engelsch stoomschip aan den grond gevaren. Het Engelsche stoomschip NEW LONDENER, groot 1.600 ton bruto, geladen met stukgoederen, van New Castle onderweg naar Antwerpen, heeft draadloos om assistentie verzocht, daar het in den dikken mist is vastgelopen op den Noord Spanjaard voor Brouwershaven. Voor de bemanning bestaat voorloopig geen gevaar. De sleepbooten SCHELDE en GOUWZEE zijn ter assistentie uitgevaren. (Haagsche courant, 08-12-1924).

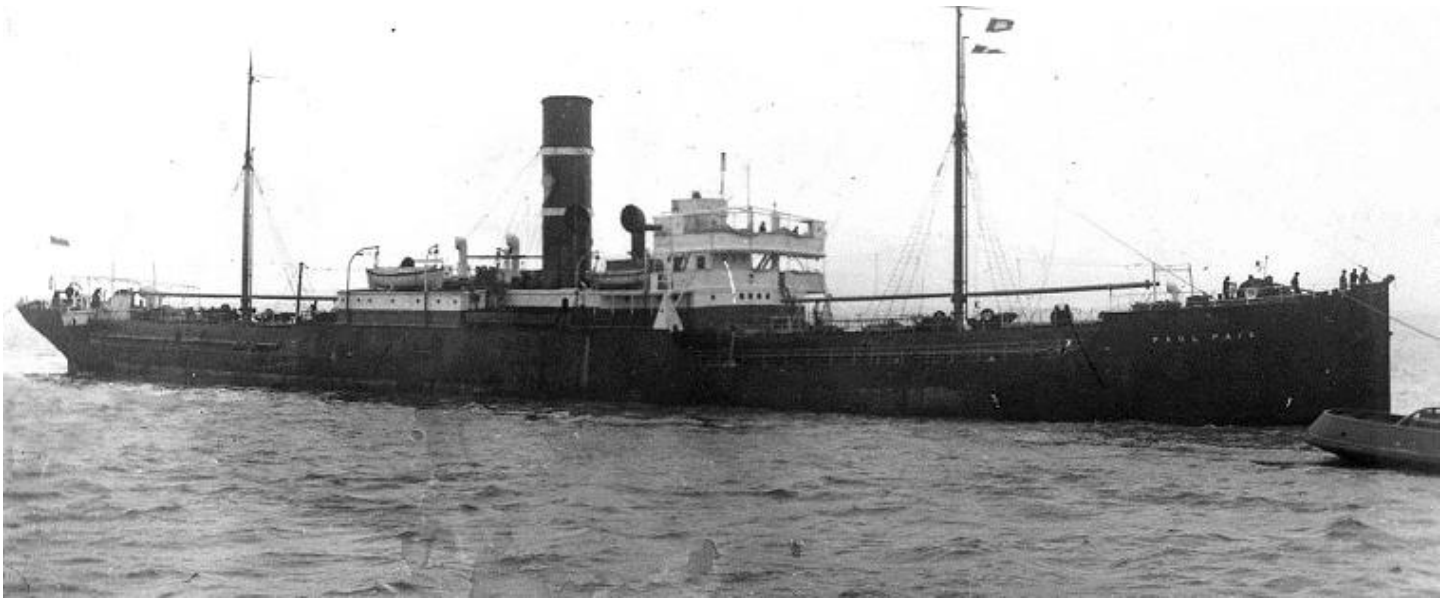


NEW LONDONER, 1912 opgeleverd door Irvine's SB. & DD. Co. Ltd., West Hartlepool als NEW LONDONER aan Tyne-Tees Steam Shipping Co. Ltd., Newcastle. 1.342 BRT. 1 T.E.M. 13 kn. ON 133504. Vracht-passagiersschip. 1936 verkocht aan J.A. Billmeir & Co. Ltd., Londen, herdoopt KENWOOD. 1937 verkocht aan "Scodoco" Soc. Anon., Antwerpen, vlag: Panama, herdoopt JANU. 14-3-1937 bij Gibtaltar in beslag genomen door de Spanish Nationalist gunboat HUELVA en tot prijs verklaard. 1937 in dienst Spanish Nationalist Government, herdoopt CADIZ. 1940 thuishaven: Cadiz,

herdoopt CASTILLO AREVALO. 1942 in dienst Spanish Navy als transportschip, herdoopt TARIFA. 1960 gesloopt. (Foto: Bert Spaldin/hhtandn.org).

**PAUL PAIX.** Het Engelsche tank ss Paul Paix groot 4196 ton op reis van New Orleans naar Gent, verloor Donderdagmiddag (25-12-1924) plm. 3 uur nabij West Hindervuurschip de schroef en vroeg draadloos om sleepboot hulp. Van L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst vertrok direct de sleepboot Poolzee van uit den Nieuwe Waterweg en de sleepboot Gouwzee van de reede van Vlissingen ter assistentie en namen Vrijdagnacht (26-12-1924) te 2 uur de Paul Paix op sleep met bestemming naar Gent. (RN, 27-12-1924).

Door den heer S. Simons Jr directeur der N.V. Frank Rgsdijk's Industriële Ondernemingen te H.I. Ambacht, zijn van de Portugeesche marine aangekocht de kruisers Almirante Reis en St. Gabriel, welke van het oude type zijn. De schepen zullen worden gesleept door L. Smit en Co's Intern. Sleepdienst te Rotterdam.



PAUL PAIX. Rotterdam 29 Dec. Het met een lading olie van Wantwags naar Gent bestemde Eng. stoomschip Paul Paix heeft op 25 dezer ter hoogte van den Westhinder haar schroef verloren. De sleepboot Poolzee, van haar station te Hoek van Holland en de sleepboot Gouwzee, van haar station te Vlissingen, beide van L. Smit en Co's Intern. Sleepdienst, zijn onmiddellijk ter assistentie uitgevaren en hebben het schip op sleeptouw genomen. Op 26 dezer werd Vlissingen gepasseerd en 's avonds te Terneuzen geschut. Op 27 dezer is het transport naar Gent opgevaren, alwaar in den namiddag te 4 uur behouden werd aangekomen. (Voorwaarts, 29-12-1924).

PAUL PAIX, 12-8-1908 te water, 14-11-1908 opgeleverd door R. Craggs & Sons, Ltd., Middlesbrough (225) als PAUL PAIX aan Lennard's Carrying Co. Ltd., Middlesbrough, in beheer bij J.M. Lennard & Sons Ltd. Tankschip. 4.196 BRT, 2.481 NRT. 376 NHP, North Eastern Marine Engineering Co. Ltd. 1926 verkocht aan Halfdan Kuhnle, Bergen, herdoopt BARDE. 1930 verkocht aan A/S Laboremus, Oslo, in beheer bij T. Dannevig & Co., Oslo, herdoopt MIMOSA. 1935 gesloopt te Pola. (15-7-1935 gerapporteerd). (Foto: teesbuiltships.co.uk).

### GOODIG

21-1-1925 De sleepboot Gouwzee heeft hedenochtend tevergeefs getracht het stoomschip Goodig (zie ochtendblad 20 dezer) vlot te sleepen. (NRC, 21-1-1925).

21-2-1925 het stoomschip Goodig is met sleepbootassistentie vlot gekomen en heeft de reis naar Fremington, Engeland vervolgd. Vlissingen 21 Jan. De sleepboot Gouwzee heeft, hedenochtend tevergeefs getracht het meergemelde stoomschip GOODIG vlot te sleepen. Vlissingen 22 Jan. De GOODIG is met sleepbootassistentie vlot gekomen en de reis naar Fremington (North Devon, U.K.) vervolgd. (Voorwaarts, 22-1-1925).

GOODIG: 12-1919 opgeleverd door Forth SB. & Eng. Co. Ltd. (Jeffreys), Alloa (201) als GOODIG aan Stone & Rolfe, Llanelly-U.K. 749 BRT, 9,5 kn. 1933 eigenaar: Stone & Rolfe Ltd., Llanelly-U.K. 1946 verkocht aan Porth Shipping Co. Ltd. (Care Lines Ltd.), Cardiff, herdoopt PORTHMEOR. 1951 verkocht aan Bristol Steam Navigation Co. Ltd., Bristol, herdoopt APOLLO. 1953 verkocht aan Saint Ia Shipping Co. Ltd. (R. P. Care & Co. Ltd.), St. Ives, herdoopt CARBIS BAY. 1955 verkocht aan Roberts & Cooper (Hull) Ltd. (Thos. E. Kettlewell & Son Ltd.), Hull, herdoopt HOLDERNAB. 2-8-1956 gearriveerd bij Hughes Bolckow Shipbreaking Co. Ltd. te Blyth om gesloopt te worden.

**RAVENSCAR.** 4-3-1925 Het Engelsche st. RAVENSCAR, van Para laatst van Antwerpen naar Londen, geladen met een restant lading van 2.300 ton stukgoed, en het van Narvik naar Antwerpen bestemde Noorsche st. INGERFIRE zijn hedenavond bij Vlissingen met elkaar in aanvaring geweest. Eerstgenoemd schip werd ter hoogte van ruim No. II getroffen en bekwam zware schade, zoowel onder als boven de waterlijn. Het schip is in het Oostgat bij Vlissingen op het strand gezet. Met L. Smit & Co.'s Int. Sleepdienst in combinatie met W.A. v.d. Tak's Bergingsbedrijf, is contract afgesloten voor de berging van schip en lading. De sleepbooten GOUWZEE en DIRECTOR GERLING, benevens het bergingsvaartuig BUFFEL, liggen langs zij het stoomschip te pompen. De sleepbooten ZUIDERZEE, ROZENBURG en het bergingsvaartuig MEERMIN zijn vanuit den Nieuwen Waterweg ter assistentie vertrokken. Het stoomschip INGERFIRE heeft waarschijnlijk eveneens schade; het is opgestoomd naar Antwerpen. (NRC, 5-3-1925).

Rotterdam, 7 Maart Het st. RAVENSCAR (zie vorig Avondblad) is hedenochtend vlotgebracht en opgeassisteerd naar de Rammekensbank, alwaar het schip wederom omhoog gezet werd, teneinde daar tijdelijk gerepareerd te worden. De sleepbooten Gouwzee en Elbe stonden vóór, de sleepboot Hoek van Holland achter, terwijl langs zij de bergingsvaartuigen Freya, Buffel en Meermin en de pompboot Blankenburg lagen, welke met volle capaciteit pompten om het water in ruim I en IV, zoomede de machinekamer en de stookplaats voor te houden. Voorts waren in ruim I en IV nog elektrische pompen opgesteld en in de stookplaats een verplaatsbare 6" pomp. De rulmen II en III, op welke hoogte zich do beschadiging bevindt, bleven vanzelfsprekend vol water staan. (NRC, 7-3-1925).

Een belangrijk bergings- en sleepwerk.

Door L. Smit & Co's Internationalen Sleepdienst is een uiterst belangrijke arbeid voltooid. Het s.s. RAVENSCAR, dat buitengaats de Schelde in aanvaring kwam met de Ingerfire heeft daarbij een beschadiging van 7 bij 1.75 M. opgedaan en is toen op het strand gezet. Met L. Smit & Co's Internat. Sleepdienst alhier, is een contract gesloten voor dé berging van schip en lading. Het vaartuig is, op pompen drijvende vlot gebracht en weer omhoog gezet in de Schelde op Rammekensbank. Dit is gebeurd op den stormdag van 9 Maart. Buitentons is de lading gelost en binnengaats in lichters naar Rotterdam gebracht. Smit's dienst heeft een kofferdam binnen in ruim 2 vóór debeschadiging aan gebracht, de lekkage in ruim 1, 3, 4 en 5 werd gestopt en het schip is gisteren leeg gepompt en ligt thans in de Schelde voor anker. Om 5 uur n.m. wordt het schip gesleept door de "Poolzee", "Gouwzee", "Blankenberg" en geconvoyeerd door de "Rozenburg" en het bergingsvaartuig "Freija" buitenom naar den Waterweg, waar het bij daglicht voorgaats wordt verwacht. Om 8 of 9 uur zal 't in Rotterdam zijn, waar ligplaats wordt genomen voor de berging van het restant der lading vóór loods Westkust van Blaauwhoedenveem aan de Rijnhaven. Later wordt het opgenomen in een der dokken van de Scheepsbouw Mij. Nieuwe Waterweg voor reparatie. Dit is een buitengewoon zwaar en belangrijk werk geweest. Een groot aantal pompen is in de ruimen geplaatst voor den riskanten overtocht over zee. (RN, 31-3-1925).

31-3-1925 Gisteren is het op de Rammekensbank omhoog zittende stoomschip RAVENSCAR leeggepompt en vlotgebracht. De aangebrachte kofferdam houdt zich goed en is geheel dicht. Het schip is leeggepompt met behulp van het bergingsvaartuig FREYA, de pompboot BLANKENBURG en mede door verschillende aan boord opgestelde pompon. Men is nu doende stoom te stoken op de ketels, teneinde de pompen te kunnen bedienen tijdens den overtocht naar Rotterdam. Op het tusschendek van ruim II zijn twee 8" centrifugaalpompen opgesteld, in de stookplaats een 6" duplexpomp en in ruim I een elektrische pomp. Heden zullen nog meerdere pompen worden geplaatst. Men is voornemens het schip naar Rotterdam rond te sleepen met de sleepbooten POOLZEE, GOUWZEE en BLANKENBURG, terwijl de sleepboot ROZENBURG met het bergingsvaartuig FREYA mede in het konvooi zal varen om voor alle eventualiteiten gereed te zijn. (L. Smit & Co.'s Intern. Sleepdienst.) (NRC, 31-3-1925).

1-4-1925 Het st. RAVENSCAR is hedenochtend 5 u. 30 m. behouden den Waterweg binnengesleept door de sleepbooten POOLZEE, GOUWZEE en BLANKENBURG. De overtocht heeft onder zeer gunstige weersomstandigheden plaats gehad; de zee was kalm. De bekisting heeft zich uitstekend gehouden. De RAVENSCAR ligt nu aan de loods Westkust in de Rijnhaven, waar het restant lading zal worden gelost, waarna het schip in een der dokken van de Scheepsbouw Mij. De Nieuwe Waterweg te Schiedam wordt opgenomen om te repareren. (NRC, 1-4-1925).

RAVENSCAR, 9-1905 opgeleverd door Sir Raylton Dixon & Co. Ltd., Middlesbrough (517) als PATHAN aan Mogul Steamship Co. Ltd., Rochester, in beheer bij Gellatly, Hankey & Co. 4.956 BRT. 10 kn. 1923 verkocht aan British Dominions SS. Co. Ltd., U.K., in beheer bij Smith, Pritchard & Co., Rochester (Cardiff), herdoopt RAVENSCAR. 1929 verkocht aan McAllum SS. Co. Ltd. London, in beheer bij Wm. McAllum & Co., herdoopt BIDDENDEN. 23-6-1931 gearriveerd bij Hughes Bolckow Ltd. te Blyth om gesloopt te worden, gesloopt in 1931.

29-4-1925 gemonsterd #31 door de Waterschout van Maassluis H.W. Alberti. Schipper: P. Verdheer, Maassluis, 36 jaar, stuurman: M. Becker, Maassluis, 31 jaar, gage f 145, matroos: W.D. van Wijck, Souburg, 46 jaar, gage f 100, matroos: J.H. 't Hart, Maassluis, 24 jaar, gage f 100, matroos/kok A. Hameling, Vlissingen, 23 jaar, gage f 60, machinist: J. Ruighaver, Maassluis, 43 jaar, gage f 210, 2e machinist: C. de Waal, Maassluis, 32 jaar, gage f 145, stoker: J. Overkleeft, Maassluis, 22 jaar, gage f 105, stoker: D.H. Vink, Maassluis, 33 jaar, gage f 105, stoker: J. Varekamp, Maassluis, 23 jaar, gage f 105.

29-4-1925 de GOUWZEE (slbt) naar Londen met 2 lichters op sleeptouw. 30-4-1925 te Londen.

25-7-1925 vertrokken naar Havre met een bok. 28-7-1925 te Boulogne, als bijlegger, wegens slecht weer, v. Vlissingen n. Havre, met een heimachine op sleeptouw. De sleepboot GOUWZEE kwam behouden van Vlissingen te Havre aan met een heimachine op sleeptouw. (NRC, 7-8-1925).

9-8-1925 vanaf Havre te Vlissingen. 2-9-1925 van Vlissingen naar IJmuiden. 3-9-1925 vanaf Havre te IJmuiden. 3-9-1925 te Antwerpen. 12-9-1925 vanaf Maassluis te IJmuiden. 13-9-1925 van IJmuiden naar Stettin met de zuiger BEVERWIJK en een onderlosser. 18-9-1925 te Stettin.

25-9-1925 gemonsterd #94 door de Waterschout van Maassluis H.W. Alberti. Schipper: J. Verschoor, Rotterdam, 44 jaar, stuurman: M. Becker, Maassluis, 32 jaar, gage f 145, matroos: J.H. 't Hart, Maassluis, 24 jaar, gage f 100, matroos: A. Hameling, Vlissingen, 24 jaar, gage f 100, matroos/kok: A. Westein, Maassluis, 28 jaar, gage f 100, machinist: J. Ruighaver, Maassluis, 43 jaar, gage f 210, 2e machinist: C. Flikweert, Ouddorp, 25 jaar, gage f 145, stoker: C.M. Molenaar, Maassluis, 21 jaar, gage f 105, stoker: B. Brussaard, Vlaardingen, 21 jaar, gage f 105, stoker: W. Bouwmeester, Rotterdam, 25 jaar, gage f 105.

25-9-1925 gemonsterd #94 door de Waterschout van Maassluis H.W. Alberti. Schipper: J. Verschoor. Bemanning op het te slepen materiaal: runner: F. Burger, Vlaardingen, 41 jaar, f 3,35 per/dag, runner: Klaas van Zijl, Rotterdam, 58 jaar, f 3,35 per/dag, runner: C. van Hove, Rotterdam, 38 jaar, f 3,35 per/dag.

28-9-1925 vertrokken naar Penedo met het Braziliaanse passagiersschip PENEDO op sleeptouw. 30-9-1925 passage Wight. 8-10-1925 in positie 35.33 NB. en 11.47 WL. 19-10-1925 te Dakar. 21-10-1925 van Dakar. 27-10-1925 in positie 6.40 NB. en 23.57 WL. 6-11-1925 te Penedo met s.s. PENEDO. 12-11-1925 van Pernambuco naar Rotterdam.

De heer J. Verschoor, kapitein van de zeesleepboot GOUWZEE, is op de reis van Zuid-Amerika naar Europa, aan boord van die sleepboot plotseling overleden. (NRC, 20-11-1925).

Bij de directie van L. Smit & Co.'s Internationalen Sleepdienst te Rotterdam is bericht ingekomen, dat de kapitein J. Verschoor van de zeesleepboot "Gouwzee" op reis van Zuid-Amerika naar Europa aan boord van zijn vaartuig is overleden. Kapitein Jan Verschoor behoort met zijn broeders Willem en Kees Verschoor tot een

geslacht van onverschrokken zeesleepers. Zijn beide oudere broeders maakten reeds 6 vele beroemde sleepreizen. De overledene, die eerst 45 jaar oud was, heeft vele gelukkige reizen gemaakt als kapitein aan boord van een droogdok, dat over den Oceaan verslept werd. Eerst kortgeleden werd hij aangesteld tot gezagvoerder van de "Gouwzee". (NvhN, 21-11-1925. Krant: RN, 20-11-1925).

21-11-1925 van St. Vincent naar Vigo. 12-12-1925 in positie 35.12 WL. en 11.56 WL. op een reis naar Lagos met 2 bakken. 15-12-1925 te Las Palmas. 22-12-1925 te Dakar van Vigo naar Lagos. 27-12-1925 in positie 8.44 NB. en 15.49 WL. naar Lagos. 6-1-1926 te Lagos met 2 bakken vanaf Rotterdam. 16-1-1926 te Dakar. 17-1-1926 van Dakar naar Las Palmas. 22-1-1926 te Las Palmas. 24-1-1926 van Las Palmas.

9-4-1926 gemonsterd #26 door de Waterschout van Maassluis H.W. Alberti. Schipper: C.J. Kalkman, Maassluis 34 jaar, stuurman: M. Becker, Maassluis, 32 jaar, gage f 145, marconist: W. Bouwmeester, Rotterdam, 26 jaar, gage f contract, matroos: J.H. 't Hart, Maassluis, 25 jaar, gage f 100, matroos: A. Hameling, Souburg, 24 jaar, gage f 100, lichtmatroos: P.J. 't Hart, De Lier, 20 jaar, gage f 50, machinist: J. Ruighaver, Maassluis, 44 jaar, gage f 210, 2e machinist: C. Flikweert, Maassluis, 25 jaar, gage f 145, stoker: C.M. Molenaar, Maassluis, 21 jaar, gage f 105, stoker: B. Brussaard, Vlaardingen, 21 jaar, gage f 105,

6-5-1926 met een baggermolen van Zeebrugge te Boulogne.

30-5-1926. Hoek van Holland. Op den Banjaard is een stoomschip gestrand. De sleepboot Gouwzee is van Vlissingen en de sleepboot Blankenburg en het bergingsvaartuig Meermin zijn van hier ter assistentie vertrokken. 16-8-1926 van Vlissingen naar Engeland. 17-8-1926 passage Horse Sand Fort (Portsmouth) om de west. 17-8-1926 te Portsmouth. 23-8-1926 van Portsmouth met een oorlogsschip HMS ROB ROY (torpedojager) om sleeptouw naar Garston. 29-8-1926 te Garston. 30-8-1926 van Garston naar Havre.





H.M.S. ROB ROY, Royal Navy R-class destroyer, 15-10-1915 kiel gelegd, 28-8-1916 te water gelaten, 15-12-1916 opgeleverd door William Denny & Bros Shipyard Dumbarton (1056) als H.M.S. ROB ROY G92 aan Royal Navy. Ingedeeld bij het 15e Destroyer Flotilla (Grand Fleet). 803 BRT, 361 NRT, 1.222 DWT. 84,10 x 8,08 x . x 2,790 meter. 296 ton bunkers, actieradius 3.450 mijl. 36 kn. 3 Yarrow ketels. 27.000 APK, 20.000 kW, 2 x Brown Curtis stoomturbines. Later pennant G.87, daarna H.OA. 13-7-1926 verkocht voor sloop aan King, Garston. (Foto: iwm.org.uk. HMS ROB ROY, pennant G92, in Gultersound).



31-8-1926 de GOUWZEE op 30 mijl noord van Land's End. 3-9-1926 De slb. Gouwzee vertrok 3 dezer met een Engelschen torpedojager op sleeptouw van Portsmouth naar Liverpool. 9-9-1926 te Liverpool. 10-9-1926 van Liverpool naar Rotterdam.

25-9-1926 van Middlesborough met 2 bakken naar Zuid-Amerika (Christobal). 25-9-1926 passage Ventner. 6-10-1926 van Torbay de GOUWZEE en ZUIDERZEE van Middlesborough naar Cristobal met 2 lichters (AH, 6-10-1926).

21-9-1926 gemonsterd #91 door de Waterschout van Maassluis H.W. Alberti. Kapitein: J. Termijn, Maassluis 42 jaar, stuurman: R. Schonenberg, Maassluis, 26 jaar, gage f 145, marconist: W. Bouwmeester, Rotterdam, 26 jaar, gage f contract, matroos: J.H. 't Hart, Maassluis, 25 jaar, gage f 100, matroos: J. Warren, Vlissingen, 22 jaar, gage f 100, lichtmatroos: P.J. 't Hart, De Lier, 21 jaar, gage f 50, machinist: H. Bakker, Maassluis, 36 jaar, gage f 210, 2e machinist: C. Flikweert, Maassluis, 26 jaar, gage f 145, stoker: J.B. van Tienen, Vlaardingen, 25 jaar, gage f 105, stoker: G. v.d. Schee, Vlaardingen, 26 jaar, gage f 105, (NB, voor het eerst staat er op de monsterrol de rang van kapitein i.p.v. schipper).

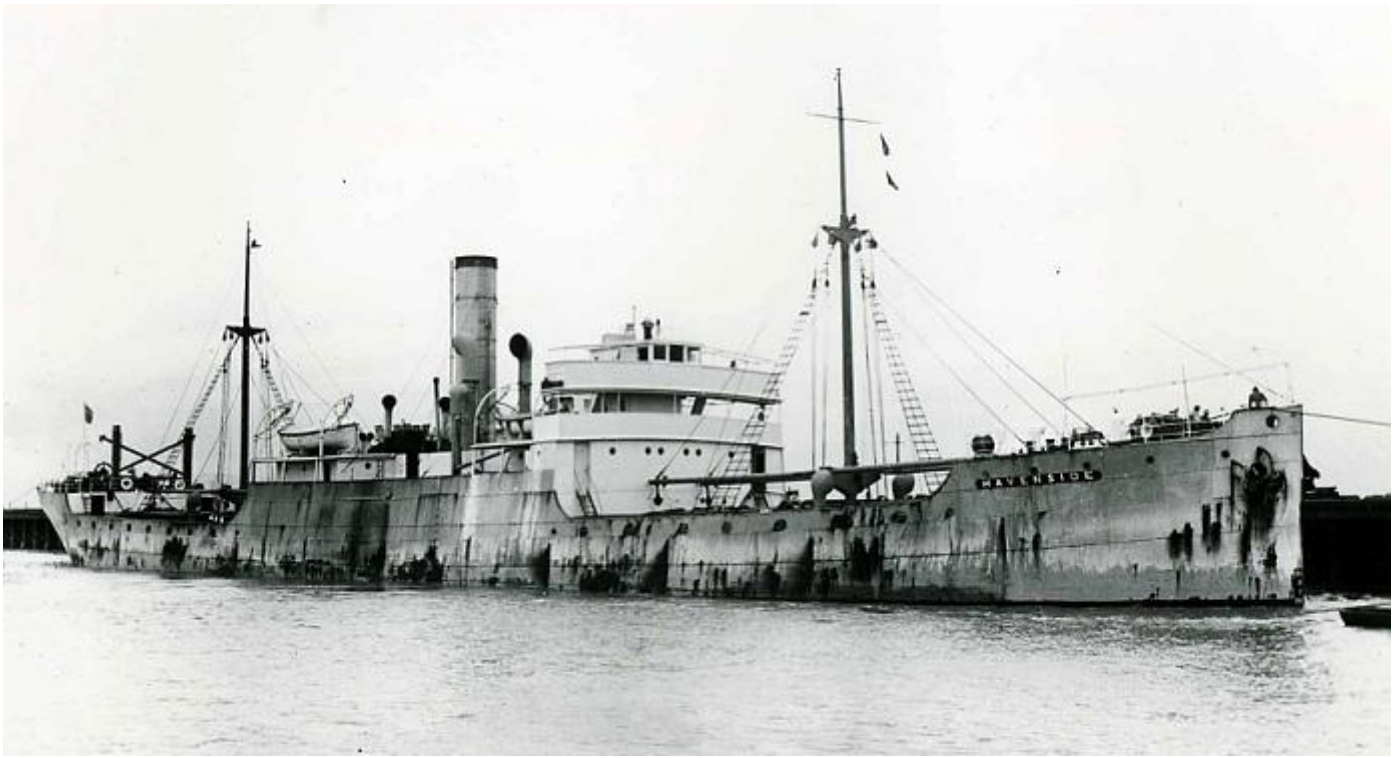
Foto: NN, collectie Elisabeth Zimmerman/FB/L. Smit Int). ±1926 GOUWZEE met L. Westdijk Sr.

9-10-1926 Maassluis. Het st. SONNENFELDE is door de sleepboot Gouwzee, vlot gesleept. Het is echter daarna tegen den steiger der H.A.L. Hoek v. Holland gevaren, waaraan het later heeft vastgemaakt, Morgen met daglicht zal genoemd stoomschip naar Rotterdam worden opgesleept. (AH, 11-10-1926).

GEMENGDE BERICHTEN. HAVENSIDE. Maassluis, 15 October. Het van Lodingen, komende Engelsche s. Havenside is den Waterweg binnengekomen met gebroken ankerspil, geassisteerd door de sleepboot Gouwzee. (Maasbode, 16-10-1926).

15-10-1926 Het Engelsche stoomschip HAVENSIDE, van Archangel naar Londen, is hedenmiddag met verschillende stormschade geassisteerd door de sleepboot Gouwzee, in den Nieuwen Waterweg aangekomen. Het schip is naar de Vondelingenplaat opgevaren om te bunkeren.

HAVENSIDE: 23-5-1914 te water, 7-1914 opgeleverd door Tyne Iron SB. Co., Ltd., Newcastle (191) als GARDENIA aan Stag Line Ltd., North Shields, in beheer bij J. Robinson & Sons. 3.108 BRT. 8,5 kn. 1923 verkocht aan Charlton Steam Shipping Co. Ltd., Newcastle, in beheer bij Charlton, McAllum & Co. Ltd., herdoopt HAVENSIDE. 1927 verkocht aan Crandon Shipping Co. Ltd., Cardiff, in beheer bij Gridley, Parker & Fifoot, herdoopt CRANDON. 1933 verkocht aan New Era SS. Co. Ltd., Cardiff, in beheer bij F.S. Dawson Ltd., herdoopt DAVID DAWSON. 1935 verkocht aan U.S.S.R., Leningrad, herdoopt KUZBASS. 26-9-1944 tijdens een reis van Ugolnaya Bay naar Providenia in ballast, tussen Cape Vakhun en Cape Uliachpan, NO Siberie aan de grond gelopen en vergaan in positie 64.24 NB. en 173.57 OL.



HAVENSIDE, foto: tynebuiltships.co.uk, courtesy of Clive Ketley

29-10-1926 gemonsterd #107 door de Waterschout van Maassluis H.W. Alberti voor een reis naar Vlissingen om daar stationsdienst te gaan doen in afwachting van een of meer reizen naar onbekende bestemming. Kapitein: M.A. Engels, Maassluis 34 jaar, stuurman: R. Schonenberg, Maassluis, 26 jaar, gage f 145, marconist: W. Bouwmeester, Rotterdam, 26 jaar, gage f contract, matroos: J. Warren, Vlissingen, 22 jaar, gage f 100, matroos: J. de Werker, Hellevoetsluis, 20 jaar, gage f 100, lichtmatroos: P.J. 't Hart, Maassluis, 21 jaar, gage f 50, machinist: H. Bakker, Maassluis, 36 jaar, gage f 210, 2e machinist: C. Flikweert, Maassluis, 26 jaar, gage f 145, stoker: J.B. van Tienen, Vlaardingen, 25 jaar, gage f 105, stoker: G.J. Struis, Vlaardingen, 23 jaar, gage f 105,

30-10-1926 van Rotterdam te Vlissingen.

20-11-1926 De Duitse motorschoener ANNEMARIE, welke door sleepboot SEENIXE van Antwerpen naar Londen wordt gesleept, bevindt zich nabij den West-Hinder in nood. De sleepbooten LARISSA en GOUWZEE zijn derwaarts vertrokken. (NRC, 20-11-1926).

10-12-1926 vertrokken van Vlissingen.

24-12-1926 gemonsterd #125 door de Waterschout van Maassluis H.W. Alberti voor een reis naar Southampton en terug naar een Nederrlandse haven. Kapitein: M.A. Engels, Maassluis 34 jaar, stuurman: S-- (onleesbaar), Maassluis, 31 jaar, gage f 145, marconist: W. Bouwmeester, Rotterdam, 26 jaar, gage f contract, matroos: J. Warren, Vlissingen, 22 jaar, gage f 100, matroos: J. de Werker, Hellevoetsluis, 20 jaar, gage f 100, kok/lichtmatroos: P.J. 't Hart, Maassluis, 21 jaar, gage f 50, machinist: P. van Oord, Maassluis, 37 jaar, gage f 210, 2e machinist: C. Flikweert, Maassluis, 26 jaar, gage f 145, stoker: G.J. Struis, Vlaardingen, 23 jaar, gage f 105, stoker: F. van Gijzen, Maassluis, 26 jaar, gage f 105, stoker: A. Pop, Maassluis, 21 jaar, gage f 105.

25-12-1926 vertrokken met 2 bakken naar Southampton. 27-12-1926 te Southampton met 2 bakken.

3-1-1927 gemonsterd #125 door de Waterschout van Maassluis H.W. Alberti voor een reis naar Lissabon en verder. Kapitein: M.A. Engels, Maassluis 34 jaar, stuurman: S-- (onleesbaar), Maassluis, 31 jaar, gage f 145, marconist: W. Bouwmeester, Rotterdam, 26 jaar, gage f contract, matroos: J. Warren, Vlissingen, 22 jaar, gage f 100, matroos: J. de Werker, Hellevoetsluis, 20 jaar, gage f 100, matroos/kok: A. Varekamp, Maassluis, 18 jaar, gage f 100, machinist: P. van Oord, Maassluis, 37 jaar, gage f 210, 2e machinist: C. Flikweert, Maassluis, 26 jaar, gage f 145, stoker: G.J. Struis, Vlaardingen, 23 jaar, gage f 105, stoker: F. van Gijzen, Maassluis, 26 jaar, gage f 105, stoker: J. v.d. Boogaart, Maassluis, 25 jaar, gage f 105, stoker: H. v.d. Meeberg, Maassluis, 21 jaar, gage f 105.

3-1-1927 gemonsterd #2 door de Waterschout van Maassluis H.W. Alberti, bemanning op het te slepen materiaal, runner: G. Jonkergauw, Maassluis, 59 jaar, f 3,35 per/dag, runner: D. Sprij, Maassluis, 51 jaar, f 3,35 per/dag, runner: J. Wapenaar, Vlaardingen, 24 jaar, f 3,35 per/dag, runner: H. Wapenaar, Maassluis, 33 jaar, f 3,35 per/dag.

7-1-1927 vertrokken naar Vigo met een pers (tussenstation) en een bak. 9-1-1927 te Dover binnen gelopen met lekkage aan de gesleepte vaartuigen. Rotterdam, 9 Jan. De Nederl. slbt "Gouwzee" van hier naar Tavira, Zuid-

Portugal bestemd met het tusschenstation (A B 92) en den onderlosser (A B 104) op sleeptouw, is te Dover binnengelopen omdat beide laatstgenoemde vaartuigen lekken. (Maasbode). 1-2-1927 vanaf Dover de reis voortgezet. 4-2-1927 te Falmouth. 6-2-1927 van Falmouth. 12-2-1927 van Vigo naar Tavira. 16-2-1927 te Tavira, Zuid-Portugal. 18-2-1927 passage Sagres vanaf Tavira. 20-2-1927 vanaf Portimão, Zuid-Portugal te Lissabon met een baggermolen en een bak. 7-3-1927 te Falmouth op weg naar Rotterdam. 15-3-1927 van Maassluis met een baggermolen DORDRECHT naar IJmuiden. 15-3-1927 te IJmuiden.

9-4-1927 gemonsterd #52 door de Waterschout van Maassluis H.W. Alberti voor een reis naar Vlissingen om daar stationsdienst te gaan doen in afwachting van een of meer reizen naar onbekende bestemming. Kapitein: M.A. Engels, Maassluis 34 jaar, stuurman: S-- (onleesbaar), Maassluis, 32 jaar, gage *f* 145, marconist: W. Bouwmeester, Rotterdam, 27 jaar, gage *f* contract, matroos: J. Warren, Vlissingen, 23 jaar, gage *f* 100, matroos: P. Rietdijk, Maassluis, 21 jaar, gage *f* 100, kok: A. Wijgerse, Maassluis, 19 jaar, gage *f* 60, machinist: P. van Oord, Maassluis, 38 jaar, gage *f* 210, 2e machinist: C. Flikweert, Maassluis, 26 jaar, gage *f* 145, stoker: G.J. Struis, Vlaardingen, 24 jaar, gage *f* 105, stoker: H. v.d. Meeberg, Maassluis, 21 jaar, gage *f* 105.

11-4-1927 te Rotterdam. 28-4-1927 vertrokken van Rotterdam naar Huelva, Spanje met bergingsvaartuig FREYA. 15-5-1927 van Corcubion, Spanje naar Rotterdam.

25-4-1927 gemonsterd #59 door de Waterschout van Maassluis H.W. Alberti voor een reis naar Huelva en verder, Kapitein: M.A. Engels, Maassluis 34 jaar, stuurman: S-- (onleesbaar), Maassluis, 32 jaar, gage *f* 145, marconist: W. Bouwmeester, Rotterdam, 27 jaar, gage *f* contract, matroos: J. Warren, Vlissingen, 23 jaar, gage *f* 100, matroos: P. Rietdijk, Maassluis, 21 jaar, gage *f* 100, kok: I.J.F. Henning, Maassluis, 22 jaar, gage *f* 115, machinist: P. van Oord, Maassluis, 38 jaar, gage *f* 210, 2e machinist: C. Flikweert, Maassluis, 26 jaar, gage *f* 145, stoker: G.J. Struis, Vlaardingen, 24 jaar, gage *f* 105, stoker: H. v.d. Meeberg, Maassluis, 21 jaar, gage *f* 105, stoker: J. Brederveld, gage *f* 105.

25-4-1927 vertrokken met het bergingsvaartuig FREYA naar Huelva. 15-5-1927 van Corcubi6n, Spanje naar Rotterdam.

3-6-1927 gemonsterd te Maassluis #76 bij H.W. Alberti voor een reis van IJmuiden naar Geestem6nde en verder. Kapitein: M.A. Engels, Maassluis, leeftijd 34 jaar, stuurman: (onleesbaar) leeftijd 32 jaar, gage *f* 145, lichtmatroos/kok: A. Wijgerse, leeftijd 19 jaar, gage *f* 50, matroos: J. Warren, Vlissingen, leeftijd 23 jaar, gage *f* 100, matroos: P. Rietdijk, leeftijd 21 jaar, gage *f* 100, machinist: P. van Oord, leeftijd 38 jaar, gage *f* 210, 2e machinist: C. Flikweert, leeftijd 27 jaar, gage *f* 145, stoker: G.J. Struis, Vlaardingen, leeftijd 24 jaar, gage *f* 105, stoker: D. Boy, leeftijd 23 jaar, gage *f* 105, stoker: C. Pop, leeftijd 18 jaar, gage *f* 105, marconist: W. Bouwmeester, Rotterdam, leeftijd 27 jaar, gage *f* contract. Tenzij anders vermeld afkomstig uit Maassluis.

3-6-1927 gemonsterd te Maassluis #77 bij H.W. Alberti voor een reis van IJmuiden naar Geestem6nde en verder. Kapitein: M.A. Engels, runner: G. Gorber, Maassluis, 31 jaar, gage *f* 3,35 per/dag, C. Valkenburg, Maassluis, 38 jaar, gage *f* 3,35 per/dag.

4-6-1927 vanaf Maassluis te IJmuiden. 5-6-1927 vertrokken met een baggermolen No.14 naar Bremen. 7-6-1927 te Delfzijl. 11-6-1927 vertrokken van Delfzijl met een baggermolen No.14 naar Bremen na gewacht te hebben op beter weer. 12-6-1927 te Bremerhaven en Geestem6nde.

14-6-1927 gemonsterd te Maassluis #78 bij H.W. Alberti voor een reis van Maassluis naar Vlissingen om stationsdienst te gaan verrichten, Kapitein: M.A. Engels, Maassluis, leeftijd 34 jaar, stuurman: (onleesbaar) leeftijd 32 jaar, gage *f* 145, lichtmatroos/kok: A. Wijgerse, leeftijd 19 jaar, gage *f* 50, matroos: J. Warren, Vlissingen, leeftijd 23 jaar, gage *f* 100, matroos: P. Rietdijk, leeftijd 21 jaar, gage *f* 100, machinist: P. van Oord, leeftijd 38 jaar, gage *f* 210, 2e machinist: C. Flikweert, leeftijd 27 jaar, gage *f* 145, stoker: H. v.d. Meeberg, gage *f* 105, stoker: D. Boy, leeftijd 23 jaar, gage *f* 105, marconist: W. Bouwmeester, Rotterdam, leeftijd 27 jaar, gage *f* contract. Tenzij anders vermeld afkomstig uit Maassluis.

14-6-1927 van Rotterdam te Vlissingen. 20-6-1927 passage Beachy Head om de west met een baggermolen. 1927 Brandmerk 861 Z ROTT 1927 op de kajuit aan S.S. zijde.

28-1-1928 gemonsterd te Maassluis #13 bij H.W. Alberti voor een reis naar Engeland en terug naar een Nederlandse haven. Kapitein: J. Termijn, Maassluis, 43 jaar, stuurman: G.S. Weltevrede, 32 jaar, gage *f* 145, matroos/kok: K. v.d. Schoor, 22 jaar, gage *f* 100, matroos: L. van Vliet, 23 jaar, gage *f* 100, lichtmatroos: J. Fillekes, 16 jaar, gage *f* 50, machinist: C.J. Zwiete (moeilijk leesbaar), 33 jaar, gage *f* 210, 2e machinist: C. Weesie, 39 jaar, gage *f* 145, stoker: W. v.d. Reijden, 35, jaar, gage *f* 105, stoker: C. Pop, alle uit Maassluis, 18 jaar, gage *f* 105, stoker: W. van Noord, Vlaardingen, 29 jaar, gage *f* 105.

28-1-1928 samen met de INDUS de Noorse de SEIRSTAD vanaf Narvik geassisteerd over de Nieuwe Waterweg naar Vlaardingen. De slb Indus en Gouwzee hebben 28 Jan het Noorsche s.s. Seirstad met gebroken stuurgerei vanuit zee binnengesleept en naar Vlaardingen opgeassisteerd. (RN, 30-1-1928).

31-1-1928 naar Londen met 2 bakken.

1-2-1928 KATENDRECHT. (Rotterdam) De Ned. tankboot "Katendrecht" van Batoum te Londen aangekomen, heeft motordefect en zal van daar door de Nederl. sleepboten "Indus" en "Gouwzee" vóór reparatie naar hier worden gesleept. De sleepboten zijn reeds van den N. Waterweg naar Londen vertrokken. (AH, 2-2-1928).

2-2-1928 De sleepboten Indus en Gouwzee vertrokken vanmiddag van de Medway naar hier met het motorschip Katendrecht op sleeptouw. (NRC, 3-2-1928).

4-2-1928 te Rotterdam met m.t. KATENDRECHT.



KATENDRECHT: 21-1-1925 te water gelaten als KATENDRCHT, 15-7-1925 opgeleverd door N.V. Mij. voor Scheeps- & Werktuigbouw "Fijenoord", Rotterdam (299) aan N.V. Stoomvaart Mij. "De Maas", directie: N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf, Rotterdam.

4.609 BRT, 2.592 NRT, 6.420 DWT. (112,85) x 16,24 x 8,49 x 6,735 meter. 11 kn. 1.850 EPK, 6 cyl, 4 tew, 700 x 1400, 100 omw/min., M.A.N., de werf.

1930 verkocht aan N.V. Mij. Motorschip "Katendrecht", Rotterdam, in beheer bij N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf, Rotterdam.

1931 verlengd bij N.V. Mij. voor Scheeps- en Werktuigbouw "Wilton-Fijenoord", Schiedam, 5.099 BRT, 2.883 NRT, 7.440 DWT, 122,33 x 16,24 x 8,54 x 6,850 meter.

12-4-1940 verkocht aan N.V. Petroleum Industrie Mij., Den Haag, vanwege het uitbreken van de 2e wereldoorlog niet overgedragen. 1943 gevorderd door de Staat der Nederlanden, in de oorlog ingezet voor het transport van benzine, hoognodige reparaties moesten steeds uitgesteld worden vanwege de vraag naar tonnage. 4-4-1944 in eigendom overgegaan aan de Staat der Nederlanden, het schip bevond zich zeer slechte staat. 7-1945 als KATENDRECHT onder Amerikaanse vlag gebracht. 23-7-1947 verkocht aan Sherower Steamship Co. Inc., New York. 1947 verkocht voor sloop, gesloopt te Jacksonville, Florida in het derde kwartaal van 1947.

6-2-1928 met 2 bakken naar Londen. 8-2-1928 te Londen.

13-2-1928 met 2 bakken naar Londen. 14-2-1928 met 2 bakken te Gravesend.

19-2-1928 met 3 bakken naar Londen. 21-2-1928 te Londen.

20-3-1928 gemonsterd te Maassluis #40 bij H.W. Alberti voor een reis naar Sevilla en eventueel verder. Kapitein: A. de Bruin, Maassluis, 43 jaar, stuurman: E. Tanis, Maassluis, 23 jaar, gage f 145, matroos: L. Bouman, Maassluis, 20 jaar, gage f 100, matroos: P. Rietdijk, Maassluis, 22 jaar, gage f 100, kok: IJ.F. Henning, Maassluis, 23 jaar, gage f 115, machinist: G. v.d. Endt, Maassluis, 38 jaar, gage f 210, 2e machinist: C. Weesie, Maassluis, 39 jaar, gage f 145, stoker: W. v.d. Reijden, Maassluis, 35, jaar, gage f 105, stoker: L. den Dikkenboer, Rotterdam, 18 jaar, gage f 105, stoker: H.C. Vroombout, Rotterdam, 29 jaar, gage f 105.

22-3-1938 vertrokken met een onderlosser en een sleepboot naar Sevilla. 31-3-1938 te Gijon binnen met lekkage aan de onderlosser. 10-4-1938 te Ferrol om het slechte weer af te wachten. 19-4-1938 van Ferrol naar Sevilla.

De Nederlandsche sleepboten Gouwzee en Noordzee zijn gisteren van Ferrol vertrokken. Zoals reeds gemeld, waren deze sleepboten met een baggermolen onderweg van Rotterdam naar Sevilla en op 28 Maart j.l. te Ferrol binnengelopen, aangezien de baggermolen een lek bleek te hebben. (RN, 20-4-1938. NB: 2-4-1938 de NOORDZEE vetrokken van Falmouth, 28 maart van Ferrol lijkt niet correct).

24-4-1928 de GOUWZEE te Sevilla. 1-5-1928 van Sevilla te Vigo. 5-5-1928 van Vigo naar Carthage met 2 bakken. 12-5-1928 te Carthage. 14-5-1928 te Gibraltar. 15-5-1928 van Gibraltar naar Carthage. 22-5-1928 passage St. Catherine's Point, Isle of Wight om de Oost.

31-5-1928 gemonsterd te Maassluis #62 bij H.W. Alberti voor een reis naar Piraeus en eventueel verder. Kapitein: A. de Bruin, Maassluis, 43 jaar, runner: M. Breur, Maassluis, 33 jaar, *f* 3,35 per/dag, runner: D.G. Pasterkamp, Maassluis, 23 jaar, *f* 3,35 per/dag, runner: D. Burger, Maassluis, 58 jaar, *f* 3,35 per/dag, runner: C. Paalvast, Maassluis, 24 jaar, *f* 3,35 per/dag, runner: J.W. Noordzij, Maassluis, 23 jaar, *f* 3,35 per/dag, runner: W.F. Hennink, Den Haag, 59 jaar, *f* 3,35 per/dag.

31-5-1928 gemonsterd te Maassluis #64 bij H.W. Alberti voor een reis naar Piraeus en eventueel verder. Kapitein: A. de Bruin, Maassluis, 43 jaar, stuurman: E. Tanis, Maassluis, 23 jaar, gage *f* 145, matroos: L. Bouman, Maassluis, 20 jaar, gage *f* 100, matroos: P. Rietdijk, Maassluis, 22 jaar, gage *f* 100, kok: I.J.F. Henning, Maassluis, 23 jaar, gage *f* 115, machinist: G. v.d. Endt, Maassluis, 38 jaar, gage *f* 210, 2e machinist: C. Weesie, Maassluis, 39 jaar, gage *f* 145, stoker: L. den Dikkenboer, Rotterdam, 18 jaar, gage *f* 105, stoker: C. Pop, Maassluis, 19 jaar, gage *f* 105, stoker: J. Koppenaar, Rotterdam, 21 jaar, gage *f* 105.

1-6-1928 van Rotterdam naar Piraeus met 3 lichters. 9-6-1928 te Tor Bay, U.K. 16-6-1928 van Tor Bay. 23-6-1928 van Vigo naar Gibraltar. 5-7-1928 van Oran. 12-7-1928 te Malta. 18-7-1928 te Piraeus. 23-7-1928 te Malta.

24-8-1928, (Maassluis) Het hedenmorgen naar Barcelona vertrokken Noorsche stoomschip "Truls" bevond zich hedenavond 5 mijl afstand van het lichtschip "Maas" met zware slagzijde over stuurboord en vroeg om assistentie. De onmiddellijk uitgevaren sleepboten "Gele Zee", "Poolzee", "Gouwzee" en "Blankenburg" hebben reeds vastgemaakt. Het stoomschip zal naar Schiedam worden gesleept. (AH, 25-8-1928).

25-8-1928, TRULS. Maassluis, Het stoomschip Truls is behouden binnengesleept door de sleepboten Gele Zee, Poolzee. Gouwzee en Blankenburg, terwijl het bergingsvaartuig Meermin ook assisteerde. (Voorwaarts, 27-8-1928).



TRULS: 13-5-1899 te water, 6-1899 opgeleverd door J. Priestman & Co., Sunderland (78) als OTTA aan Lorentz W. Hansen, Bergen-Noorwegen. Vrachtschip, 3.251 BRT. 11 kn. 1916 verkocht aan A/S D/S Otta, Noorwegen (Lorentz W. Hansen). 1919 verkocht aan Lorentz W. Hansens Rederi A/S, Noorwegen (Lorentz W. Hansen). 1927 verkocht aan Bruun & von der Lippe, Tønsberg, herdoopt LABRADOR. 1927 herdoopt HERLOF. 1928 verkocht aan D/S A/S Truls, Oslo (Thorvik & Gjerpen), herdoopt TRULS. 25-12-1932 tijdens een reis van Sundsvall naar Rouen met houtpulp, ten noorden van Hernösand, Zweden aan de grond gelopen, 29-12-1932 vlot gebracht, verkocht en gesloopt. (Foto TRULS: skipshistorie.net/Stein Haugland).

29-8-1928 naar Londen met 3 bakken.

26-9-1928 gemonsterd te Maassluis #120 bij H.W. Alberti voor een reis naar Sevilla en eventueel verder. Kapitein: A. de Bruin, Maassluis, 43 jaar, stuurman: P.L. Kalkman, Maassluis, 27 jaar, gage *f* 145, matroos: L. Bouman, Maassluis, 21 jaar, gage *f* 100, matroos: P. Rietdijk, Maassluis, 22 jaar, gage *f* 100, kok: I.J.F. Henning, Maassluis, 23 jaar, gage *f* 115, machinist: G. v.d. Endt, Maassluis, 38 jaar, gage *f* 210, 2e machinist: P.L. Neleman, Maassluis, 38 jaar, gage *f* 145, stoker: C. Pop, Maassluis, 19 jaar, gage *f* 105, stoker: D. van Es, Maassluis, 18 jaar, gage *f* 105, stoker: M. v.d. Zwan, Vlaardingen, 23 jaar, gage *f* 105.

26-9-1928 gemonsterd te Maassluis #121 bij H.W. Alberti voor een reis naar Sevilla en eventueel verder. Bemanning voor het te slepen materiaal. Kapitein: A. de Bruin, Maassluis, 43 jaar, runner: P. Marcus, Maassluis, 33 jaar, gage *f* 3,35 per/dag, G. Slotwijk, Maassluis, 35 jaar, gage *f* 3,35 per/dag.

29-9-1928 naar Sevilla met een elevatorpontoon. 30-9-1928 te Dover met lekkage aan de sleep.  
GOUWZEE. (Dover, 14 Oct.) De sleepboot "Gouwzee" heeft heden met den elevator No. 2 de reis naar Sevilla voortgezet, nadat de schade aan den elevator was hersteld. (AH-16-10-1928).

14-10-1928 van Dover naar Sevilla. 14-10-1928 passage Wight. 16-10-1928 te Tor Bay.

29-10-1928 passage Prawle Point westwaarts. 6-11-1928 met een barge te Glasgow. 6-11-1928 met een bak van Glasgow. 28-11-1928 met 2 bakken van Glasgow voor resp. Coruna en Santander. 6-12-1928 te Coruna met de vaartuigen DORIT en AEOLUS. 12-12-1928 te Ferrol met de AEOLUS vanwege het slechte weer. 15-12-1928 te Santander met de onderlosser AEOLUS. 16-12-1928 van Santander naar Maassluis.

24-12-1928 gemonsterd te Maassluis #145 bij H.W. Alberti voor een reis naar Warnemünde en eventueel verder. Kapitein: A. de Bruin, Maassluis, 43 jaar, stuurman: P.L. Kalkman, Maassluis, 27 jaar, gage f 145, matroos: L. Bouman, Maassluis, 21 jaar, gage f 100, matroos: P. Rietdijk, Maassluis, 23 jaar, gage f 100, kok: I.J.F. Henning, Maassluis, 24 jaar, gage f 115, machinist: G. v.d. Endt, Maassluis, 38 jaar, gage f 210, 2e machinist: P.L. Neleman, Maassluis, 38 jaar, gage f 145, stoker: C. Pop, Maassluis, 19 jaar, gage f 105, stoker: D. van Es, Maassluis, 19 jaar, gage f 105, stoker: M. v.d. Zwan, Vlaardingen, 23 jaar, gage f 105.

24-12-1928 gemonsterd te Maassluis #145 bij H.W. Alberti voor een reis naar Warnemünde en eventueel verder. Kapitein: A. de Bruin, Maassluis, 43 jaar, runner: K. Borstlap, Hoek van Holland, 57 jaar, gage f 3,35 per/dag, runner: A. Wapenaar, Vlaardingen, 57 jaar, gage f 3,35 per/dag.

1-1-1929 vanaf Wesermünde te Den Helder met een baggermolen.

### **Bemanning waarschijnlijk omgekomen. De positie van de "Valka".**

(Van onze specialen verslaggever). HOEK VAN HOLLAND, 16 Januari. - Voordat de "Valka" op de Maasvlakte strandde was het schip al eenigen tijd bezig af te drijven. Het gaf draadlooze noodseinen, die waarschijnlijk wel als seinen voor de sleepbooten bedoeld waren. Tengevolge van de zeer slechte zee konden de sleepbooten echter weinig uitrichten. De "Gele Zee" poogde nog assistentie te verlenen, doch de "Gouwzee" keerde weldra onverrichterzake terug.



Om kwart over elf is de reddingboot "Prins der Nederlanden" onder bevel van kapitein Van der Klooster uitgevaren ten einde te trachten de bemanning te hulp te kernen.

Naar de commissaris van het loodswezen, de heer Vrugink, ons hedenmorgen mededeelde, is er, zolang de reddingboot niet is teruggekeerd, omtrent de positie van het schip weinig te vertellen. Het ligt echter zeer ongunstig en is bovendien zwaar geladen, zoodat elke hooge zee het gevaar verhoogt. De onbekendheid van de bemanning met de omstandigheden maakt den toestand nog ernstiger.

De gesteldheid van de zee bemoeilijkt het reddingswerk buitengewoon. Deze is inderdaad zeer ongunstig, wat wel hieruit blijkt, dat de loodsbooten heden geen dienst konden doen. De sneeuw, voortgestuwd door den fellen

Noordenwind, beneemt af en toe alle uitzicht. Dat de "Valka" niettemin is uitgevaren moet dan ook als een onvoorzichtigheid worden aangemerkt.

HOEK VAN HOLLAND, 16 Jan. — De stoomreddingsboot is in zee omgeslagen. Waarschijnlijk zijn alle opvarenden omgekomen.

De boot was met acht koppen bemand. Het bericht van het omslaan van de reddingsboot werd draadloos overgebracht door de "Valka", die seinde: *Reddingsboot gekapseisd. Geen mensch meer te zien.*

HOEK VAN HOLLAND, 16 Jan. - Van de uitkijkpost af heeft men waargenomen, dat de reddingsboot "President der Nederlanden", die reeds een kwartier in de nabijheid van de "Valka" was, plotseling omsloeg. Zoodra het bericht in Hoek van Holland bekend werd, is dr. Knip met de reddingsbrigade met een motorboot naar den overkant vertrokken. Hij nam draagbaren en verbandmiddelen mee. Ook een reddingsvlet is onmiddellijk naar den overkant uitgevaren. De reddingsboot van Stellendam is telefonisch verzocht assistentie te komen verlesnen, daar op het ogenblik geen tweede reddingsboot te Hoek van Holland aanwezig is. Zooals men weet, is de "President van Heel" nog steeds in reparatie. (Voorwaarts, 16-1-1929. (Foto ELIZABETE ex VALKA: ships-nostalgia.com/Stuart Smith, © C. Parsons, Manchester).

**Drama aan de kust bij Hoek van Holland.** Een reddingsboot in den storm van Woensdag omgeslagen. Alle 8 opvarenden verdronken. Heldhaftige reddingspogingen. De "Valka" gestrand.

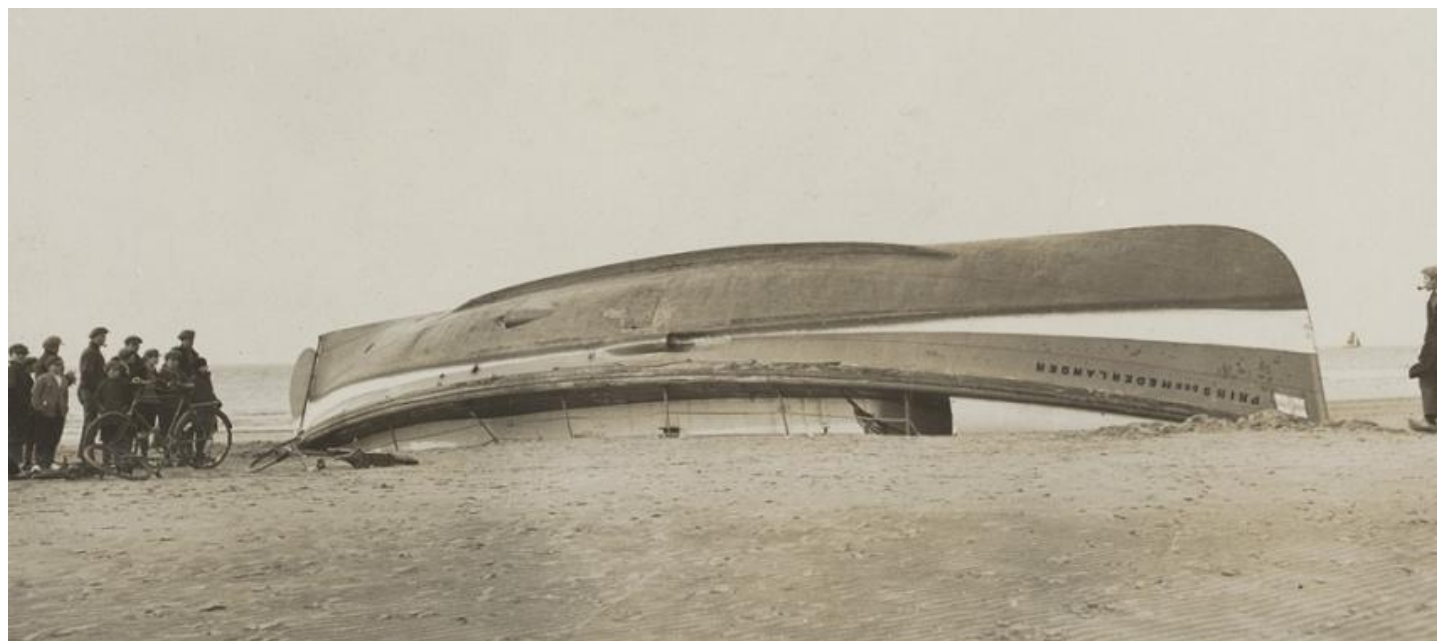
De Noord-Oostelijke wind ten Noorden, veroorzaakte een heftigen korten golfslag en toen, naar vermoed\* wordt, een hapering aan de stuurinrichting ontstond, is het schip bij de Hinderrribben tusschen Stellendam en Hoek van Holland gestrand. Om half elf vroeg de kapitein sleepboot assistentie, waarop de "Gouwzee" en de "Gele Zee" van de Internat. Sleepdienst L. Smit & Co., zeewaarts gingen. De "Gouwzee" kon geen zee houden en moest terugkeeren. De "Gele Zee" had te veel diepgang om nabij het gestrande schip te kunnen komen, doch bleef in de nabijheid tot in de avonduren.

De reddingboot vaart uit.

De loodscommissaris vond het gewenscht, dat ook de stoomreddingboot "Prins der Nederlanden" (de "President van Heel" is in reparatie) uitvoer, om eventueel hulp te kunnen bieden, hetzij door de trosverbinding tusschen "Valka" en de sleepboot tot stand te brengen, hetzij om de bemanning van de "Valka" van boord te halen. De reddingboot was bemand met A. v. d. Klooster, schipper; H. Meyboom, 1e machinist; J. Timmermans, 2e machinist; P. van Asperen, Meuldijk, R. de Groot en P. Verwey, matrozen. Nog een achtste man was mee, n.l. Starrenburg, een vader van tien kinderen, die ingevallen was voor een lid der bemanning, Visscher geheeten, die niet meer op tijd kon worden gewaarschuwd. De "Prins der Nederlanden", onder commando van den voorzichtige schipper v. d. Klooster, met het vaartuig bekend als slechts weinigen, vertrok te ongeveer 11.15 v.m. van uit de Berghaven. Van het Semaphore kon men met kijkers volgen, hoe de boot een niet gemakkelijken strijd tegen de nog steeds onstuimige golven had te voeren. Toen zij echter buiten de pier was, koerste zij vrij snel in de richting van de "Valka".

De reddingboot gekapseisd.

Een tijd lang werd nabij het schip gevaren, toen plotseling het verschrikkelijke ongeluk moet zijn gebeurd, de "Prins der Nederlanden" is gekapseisd en de bemanning in het ijskoude Water verdween. Om ongeveer twee uur werd te Scheveningen het volgende bericht van de "Valka" opgevangen: "Lifeboat capsised, men sinking". (Reddingboot omgeslagen, mannen verdrinken).



De "Prins der Nederlanden" aangespoeld op een strand bij Rockanje (vermoedelijk bevinden zich in de machekamer nog de lijken van machinist en de stoker).

Annotatie

16 Januari 1929 sloeg de Prins der Nederlanden om tijdens een poging tot redding der opvarenden van het op de Hinder in nood verkerende Letlandse s.s. Valka. De gehele, uit acht koppen bestaande, bemanning van de Prins

der Nederlanden kwam om het leven. De zwaar beschadigde stoomreddingboot werd van de sterkte afgevoerd. (Bron: dorusrijkers.nl. Foto: Polygoon. Fotocollectie Elsevier, 16 januari 1929, Rockanje).

De reddingspogingen.

Intusschen was ook de Stellendam gealarmeerd en was aldaar de boot uit het ijs gehakt en klaar gemaakt om zee te kiezen. De motorreddingboot "Koningin Wilhelmina" was in de avonduren in de nabijheid van het op het strand geslagen schip gekomen. Van Goeree was de Hoeksche reddingboot gezien met de kiel naar ooven drijvende in de richting van het Goereesche gat.

Geen der redders meer in leven?

Men denke zich in welk een ontzettende situatie dit was voor de bemanning van het Letlandsche schip en die der Stellendamsche boot. De redders waren echter, naar men vreesde, hopeloos verloren en slechts een bijzondere bestiering zou het geweest zijn, indien een of meerdere der bemanning naar het strand gedreven, het leven er zouden hebben afgebracht.

Groote verslagenheid onder de bevolking. Hulp bieden door de "Valka" niet mogelijk.

Door Scheveningen is toen teruggeseind, of het de "Valka" niet mogelijk was een der eigen reddingbooten uit te zetten, om alsnog een poging te doen de opvarenden van de "Prins der Nederlanden" te redden. Van de "Valka" werd teruggeseind: "Impossible" (onmogelijk). Een tijdlang werd daarop niets meer gehoord, totdat er een bericht kwam van het schip: "Reddingboot drijvende gezien met kiel naar boven".

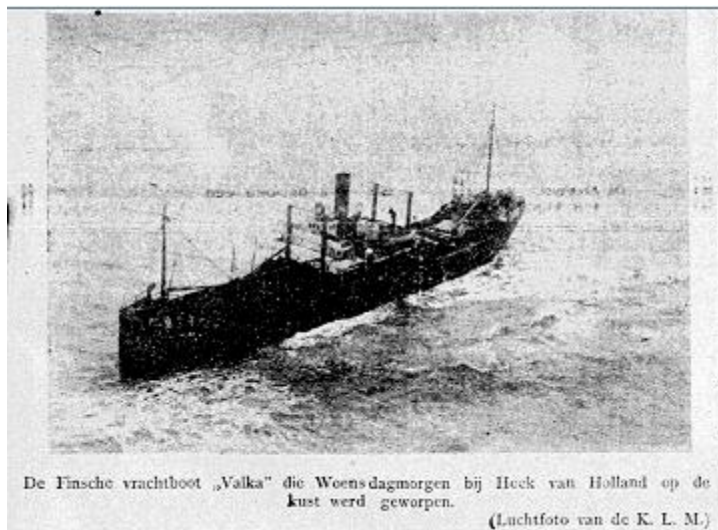
De bemanning van het s.s. "Valka" met groote moeite gered.

Donderdagmorgen te kwart voor twaalf zijn te Stellendam 23 opvarenden van het s.s. "Valka" aan wal gebracht door de reddingboot "Koningin Wilhelmina", die met de vlag in top de haven binnenkwam. De Tel. had aan boord een onderhoud met kapitein De Jager. Hij verklaarde van de verongelukte "Prins der Nederlanden" geen spoor te hebben gezien. Na een moeilijke reis van twee uur bereikte men het gestrande schip "Valka". "Het schip sloeg steeds vaster de Maasvlakte op en geweldige golven sloegen tot ver over de brug. De lading gietcokes en dekhout spoelden bij ons over boord en aanleggen was natuurlijk onmogelijk. Wel konden wij zoo dicht langs varen, dat de bemanning, die wij op de hooge brug zagen, in ons net had kunnen springen. De kapitein riep ons echter in het Engelsch toe, dat hij zijn schip niet wilde verlaten en dat hij dit ook zijn bemanning verbood. Tot viermaal toe voeren wij, met groot gevaar te pletter te slaan tegen den scheepsromp van de "Valka", langszij, "maar men bleef liever aan boord. Wij moesten dus onverrichter zake terugkeeren, maar die terugreis zal ons heugen. Nog nooit heb ik zoo iets meegemaakt. Wij stonden af en toe tot onze borst in het water. Al onze haken die toch aan boord vastliggen, sloegen over boord en de reddingsboeien, die toch dienen om ons te redden, moesten nu door ons gered worden. Spoedig begon het donker te worden en wat het ergste was, een geweldige sneeuwstorm benam ons geheel en al het uitzicht. Wij hadden geen vijf meter zicht meer. Het compas werd door een geweldige golf ogenomen en tegen de brug gesmeten waardoor het onklaar raakte. Omstreeks zeven uur gebeurde, wat al lang te voorzien, was geweest. Wij voeren op het Noorder Pampus, 2 K.M. van de Stellendamsche haven en bleven muurvast zitten.

Gelukkig werd het weer spoedig heel wat stiller. Gevaar bestond er voor ons niet, als het weer maar zoo bleef. Maar afwachten tot den volgenden morgen zes uur was het parool. Door de geweldige sneeuw- en hagelbuien hebben wij geen prettigen nacht doorgebracht. Proviand was er gelukkig genoeg aan boord. Geslapen hebben wij natuurlijk geen van allen. Van de gestrande boot zagen wij later vuurp ijlen opstijgen. Maar nu konden wij zelf niet helpen. Vanmorgen om zes uur kwamen wij weer vlot en nu kwamen we gemakkelijk te Stellendam aan. Ons schip heeft zich kranig gehouden. Het is een prachtig schip; vooral door de twee krachtige motoren is het mij mogelijk geweest, aldus de kapitein, zoo te manoeuvreeren, dat onze boot niet is omgeslagen." Als een bewijs van de kracht van den storm liet kapitein De Jager ons eenige beugels zien van het dek, die geheel verwrongen waren. Een emmer, die vastgebonden lag, was zoo plat als een dubbeltje. "Onmiddellijk gaan wij nu olie bijladen en vertrekken weer- met dezelfde bemanning naar zee naar de "Valka" vanwaar den heelen nacht vuurpijlen zijn afgeschoten. Het is treurig, dat de bemanning van zoo'n boot zoo met ons speelt. Zijn wij vlak bij, dan wil men niet van boord en zoo zijn we weer in de haven of zij geven opnieuw noodseinen." Om acht uur heeft de "Koningin Wilhelmina" met zijn onvermoeide en onverschrokken bemanning weer zee gekozen, waarna, zooals gezegd, tegen twaalf uur 23 opvarenden aan wal gebracht zijn,

Wat de bemanning der "Valda" vertelde.

Het Hbld. had een onderhoud met meerdere schipbreukelingen der "Valka", waarvan een hunner o.m. het volgende verhaal deed: "Tweemaal is de "Prins der Nederlanden" langszij geweest, doch bij het draaien boven op een krulder zagen wij de "Prins der Nederlanden" kapseizen. Wij konden echter van ons schip in de kokende golven geen hulp bieden. Eén man zagen wij direct in de diepte verdwijnen, een minuut of tien hebben wij nog drie mannen op hun zwemvesten zien rondrijven, daarna hebben wij niets meer vernomen. Het vergaan van de reddingboot wekte bij ons een diepe; ontroering; het was hartverscheurend, deze Nederlandsche kloeke mannen, die hun leven hadden gewaagd voor ons, zoo voor oogen te zien omkomen, zonder hulp te kunnen bieden. Dat was roekeloos geweest. Van onze bagage is veel verloren



De Finsche vrachtboot „Valka“ die Woensdagmorgen bij Heck van Holland op de kust werd geworpen.

(Luchtfoto van de K. L. M.)



gegaan door het overgooien op de reddingboot. Wij zijn langs touwladders en door op het net te springen aan boord gekomen. Wij zijn dankbaar voor het onthaal dat wij hier te Stellendam genieten. De kapitein was in overspannen toestand en wilde niets meer loslaten. (De Graafschapbode, 18-1-1929).

Foto: KLM, De Graafschapbode, 18-1-1929

TELEGRAMMEN De "Valka" vlot gekomen. HELLEVOETSLUIS, 23 Jan. Het gestrande s.s. "Valka" is van middag om halfeen vlot gekomen. (Leeuwarder nieuwsblad, 24-01-1929).

VALKA: 7-1917 opgeleverd als KIOWA door American Shipbuilding Co., Cleveland, Ohio (466) aan Atlantic, Gulf & West Indies Transportation Co., New York-U.S.A. 2.039 BRT. 9 kn. 2-1918 tot 1-1919 U.S. Navy requisition, Naval Overseas Transportation Service als #1842 (mine carrier). 1921 verkocht aan Clyde SS. Co. Inc., New York. 1928 verkocht aan D.W. Heydon, Riga, herdoopt VALKA. 1930 verkocht aan P. Schwans & Co., Riga, herdoopt KURZEME. 1934 verkocht aan Mrs. E. Katkevics, Riga, in beheer bij Anton Katkevics, Riga, herdoopt ELIZABETE. 1940 in dienst Ministry of Shipping/M. o.W. T., Cardiff, in beheer bij Hudson SS. Co. Ltd. 1952 verkocht aan Brila Shipping Co. Ltd., Londen, in beheer bij (Hudson SS. Co. Ltd. 1956 verkocht aan Leo Lines Ltd., Hull, in beheer bij John Carlbom & Co. Ltd., herdoopt SIONA. 24-11-1959 te Dunston-on-Tyne om gesloopt te worden door Clayton & Davie Ltd.

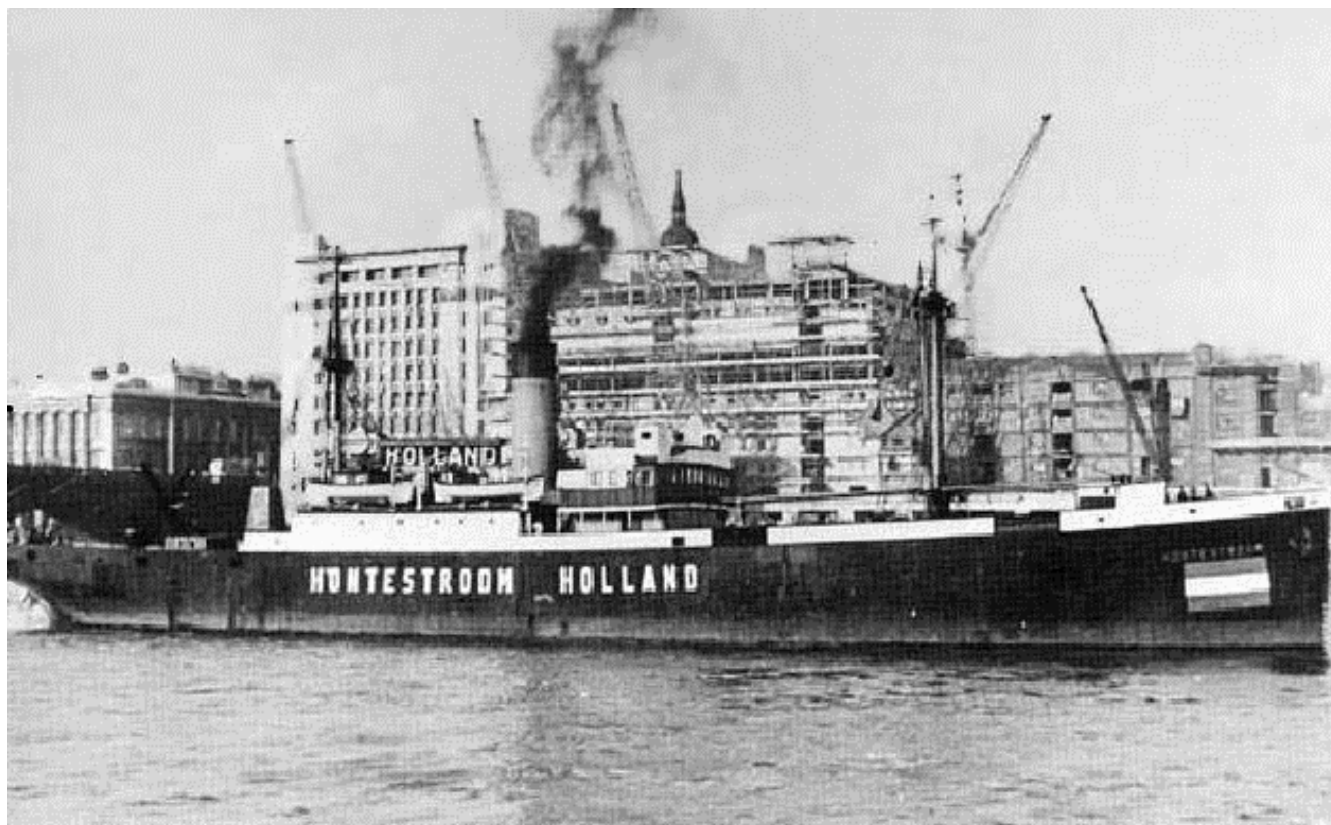
21-1-1929 gemonsterd te Maassluis #8 bij H.W. Alberti voor een reis naar Londen en de Tyne, daar vandaan verder. Warnemünde en eventueel verder. Kapitein: A. de Bruin, Maassluis, 44 jaar, stuurman: P.L. Kalkman, Maassluis, 27 jaar, gage *f* 145, matroos: M. Termijn, Vlaardingen, 22 jaar, gage *f* 100, matroos: D. v.d. Harst, Scheveningen, 23 jaar, gage *f* 100, kok: A. Spanjersberg, Maassluis, 23 jaar, gage *f* 115, machinist: G. v.d. Endt, Maassluis, 38 jaar, gage *f* 210, 2e machinist: P.L. Neleman, Maassluis, 38 jaar, gage *f* 145, stoker: C. Pop, Maassluis, 19, jaar, gage *f* 105, stoker: D. van Es, Maassluis, 19 jaar, gage *f* 105, stoker: A. de Hoebee, Maassluis, 46 jaar, gage *f* 105.

23-1-1929 van Gravesend naar Newcastle met s.s. HONTESTROOM.

ROTTERDAM. 24 Januari. — Het stoomschip Hontestroom, dat 29 Dec. jl. op de Theems in aanvaring is geweest, zal de belopen schade te Newcastle repareren. De Hontestroom is gisteren, gesleept door de Ned. sleepboot Gouwzee, van Gravesend naar Newcastle vertrokken. (Het Vaderland, 24-1-1929).

Rotterdam. 30 Januari. De sleepboot Hudson en de Gouwzee zijn gisteren van Londen in de Tyne aangekomen sleepend het stoomschip Hontestroom. (NRC, 30-1-1929).

HONTESTROOM: 21-4-1921 opgeleverd door N.V. Haarlemsche Scheepsbouw Maatschappij, Haarlem (59) als HONTESTROOM aan N.V. Hollandsche Stoomboot Maatschappij, Amsterdam. 1.857 BRT, 1.075 NRT, 2.416 DWT. 12 kn. 1.800 IPK, T 3 cyl, N.V. Maatschappij Voor Scheeps- & Werktuigbouw Fijenoord, Rotterdam. 31-12-1928 Londen, Het Nederl. s.s. Hontestroom is op de Theems in aanvaring geweest en met schade aan stuurboordszijde midscheeps ter hoogte van Crayfordness aan den grond gezet. (Maasbode, 31-12-1928).



3-3-1943 van Liverpool naar Reykjavik met een lading cokes. 25-3-1943 gestrand op Skagenrif aan de zuidwest kust van IJsland en verloren gegaan, de bemanning kon worden gered. (Foto: NN/arendnet.com).

8-2-1929 gemonsterd te Maassluis #17 bij H.W. Alberti voor een reis naar Kenitra, Marokko (Afrika). Kapitein: A. de Bruin, Maassluis, 44 jaar, stuurman: G. de Ruiter, Maassluis, 30 jaar, gage *f* 145, matroos: M. Termijn, Vlaardingen, 22 jaar, gage *f* 100, matroos: A. Spanjersberg, Maassluis, 23 jaar, gage *f* 100, kok: IJ.F. Hennink, Maassluis, 24 jaar, gage *f* 115, machinist: G. v.d. Endt, Maassluis, 38 jaar, gage *f* 210, 2e machinist: P.L. Neleman, Maassluis, 38 jaar, gage *f* 145, stoker: C. Pop, Maassluis, 19, jaar, gage *f* 105, stoker: D. van Es, Maassluis, 19 jaar, gage *f* 105, stoker: A. de Hoebee, Maassluis, 46 jaar, gage *f* 105.

8-2-1929 gemonsterd te Maassluis #18 bij H.W. Alberti voor een reis naar Kenitra, Marokko (Afrika). Bemanning op het te slepen materiaal: runner: D.P. Sprang, Maassluis, 53 jaar, gage *f* 3,35 per/dag, runner: W. Hennink, 's-Gravenhage, 60 jaar, gage *f* 3,35 per/dag, runner: J. Keus, Scheveningen, 31 jaar, gage *f* 3,35 per/dag, runner: P. de Waard jr., Maassluis, 32 jaar, gage *f* 3,35 per/dag.

9-2-1929 van Maassluis naar Kenitra met 2 onderlossers.

12-2-1929 te Tor Bay. 21-2-1929 van Tor Bay met 2 onderlossers. 4-3-1929 te Vigo.

GOUWZEE. Vigo, 4 Maart. De Nederlandsche sleepboot GOUWZEE is hier van Rotterdam aangekomen met de lichter A.S.P.H. 74 en 4 S.P.H. 75 op sleeptouw. De lichters zullen voor bodemreparatie, welks door de bemanning wordt uitgevoerd, aan den grond worden gezet. (NRC, 5-3-1929).

4-3-1929, De Nederlandsche sleepboot "Gouwzee", met twee lichters, van Rotterdam naar Kenitra, is hier binnengekomen. De kapitein vroeg vergunning om deze lichters, aan den grond te zetten ten einde de bodemkleppen, die open zijn gegaan, vast te maken, welke werkzaamheden door de bemanning zullen worden verricht. (AH, 6-3-1929).

9-3-1929 van Vigo naar Kenitra met lichters op sleeptouw. 15-3-1929 (vrijdag) te Kenitra met 2 onderlossers. 18-3-1929 te Vigo.

30-3-1929 gemonsterd te Maassluis #39 bij H.W. Alberti voor een reis naar de Tyne. Kapitein: A. de Bruin, Maassluis, 44 jaar, stuurman: G. de Ruiter, Maassluis, 30 jaar, gage *f* 145, matroos: M. Termijn, Vlaardingen, 22 jaar, gage *f* 100, matroos: A. Spanjersberg, Maassluis, 23 jaar, gage *f* 100, kok: IJ.F. Hennink, Maassluis, 24 jaar, gage *f* 115, machinist: G. v.d. Endt, Maassluis, 38 jaar, gage *f* 210, 2e machinist: P.L. Neleman, Maassluis, 38 jaar, gage *f* 145, stoker: C. Pop, Maassluis, 19, jaar, gage *f* 105, stoker: D. van Es, Maassluis, 19 jaar, gage *f* 105, stoker: A. de Hoebee, Maassluis, 46 jaar, gage *f* 105.

22-4-1929. De sleepboot Gouwzee met 2 dekschuiten en een waterlichter op sleeptouw resp. van hier voor Piraeus en Port Said bestemd, is heden vertrokken. (NRC, 22-4-1929).

23-4-1929 passage Dover. 25-4-1929 te Tor Bay. 26-4-1929 passage Prawlepoint. 5-5-1929 van Vigo. 12-5-1929 te Oran met 3 barges op sleeptouw. 15-5-1929 te Algiers. 24-5-1929 te Malta. 27-5-1929 van Malta naar Piraeus. 1-6-1929 te Piraeus. 5-6-1929 te Port Said met een tanklichter. 8-6-1929 van Port Said naar Oran. 17-6-1929 te Algiers om te bunkeren. 22-6-1929 te Vigo.

15-7-1929 gemonsterd te Maassluis #107 bij H.W. Alberti voor een reis naar Ostermoor, Duitsland. Kapitein: A. de Bruin, Maassluis, 44 jaar, stuurman: G. de Ruiter, Maassluis, 30 jaar, gage *f* 145, matroos: C. Vlieland, Vlissingen, 22 jaar, gage *f* 100, matroos: A. Spanjersberg, Maassluis, 23 jaar, gage *f* 100, kok: IJ.F. Hennink, Maassluis, 24 jaar, gage *f* 115, machinist: G. v.d. Endt, Maassluis, 38 jaar, gage *f* 210, 2e machinist: P.L. Neleman, Maassluis, 39 jaar, gage *f* 145, stoker: D. van Es, Maassluis, 19 jaar, gage *f* 105, stoker: L. v.d. Stelt, Maassluis, 19, jaar, gage *f* 105, stoker: F. Bovenberg, Maassluis, 39 jaar, gage *f* 105.

16-7-1929 van Maassluis met de lichter OILSCHINDLER naar Ostermoor. 22-7-1929 beide terug op de Nieuwe Waterweg.

3-8-1929 gemonsterd te Maassluis #115 bij H.W. Alberti voor een reis naar Ostermoor, Duitsland. Kapitein: A. de Bruin, Maassluis, 44 jaar, stuurman: G. de Ruiter, Maassluis, 30 jaar, gage *f* 145, matroos: C. Vlieland, Vlissingen, 22 jaar, gage *f* 100, matroos: A. Spanjersberg, Maassluis, 23 jaar, gage *f* 100, kok: IJ.F. Hennink, Maassluis, 24 jaar, gage *f* 115, machinist: G. v.d. Endt, Maassluis, 38 jaar, gage *f* 210, 2e machinist: P.L. Neleman, Maassluis, 39 jaar, gage *f* 145, stoker: F. Bovenberg, Maassluis, 39 jaar, gage *f* 105, stoker: L. v.d. Stelt, Maassluis, 19, jaar, gage *f* 105, 10-8-1928 van boord, stoker: W. van Noort, Vlaardingen, 30, jaar, gage *f* 105, stoker: C. Vinke, Maassluis, 28 jaar, jaar, gage *f* 105.

12-8-1929 van Maassluis met de lichter OILSCHINDLER naar Ostermoor. 13-8-1929 te Ostermoor. 18-8-1929 beide terug op de Nieuwe Waterweg.

20-8-1929 gemonsterd te Maassluis #123 bij H.W. Alberti voor een reis naar Stettin. Bemanning op het te slepen materiaal: runner: C. Poot, Maasland, 53 jaar, gage *f* 3,35 per/dag, runner: K.D. Heijer, Scheveningen, 22 jaar, gage *f* 3,35 per/dag, runner: A. v.d. Zee, Maassluis, 24 jaar, gage *f* 3,35 per/dag, runner: J. Schepen, Vlaardingen, 24 jaar, gage *f* 3,35 per/dag.

24-8-1929 vertrokken met 2 elevatorbakken van Stettin naar Spaarndam. 29-8-1929 te IJmuiden met sleep. 29-8-1929 te Maassluis.

12-9-1929 gemonsterd te Maassluis #136 bij H.W. Alberti voor een reis naar Delfzijl via Amsterdam. Bemanning op het te slepen materiaal: runner: J. de Knecht, Maassluis, 64 jaar, gage f 3,35 per/dag, runner: W. v.d. Zee, Maassluis, 26 jaar, gage f 3,35 per/dag.

13-9-1929 van IJmuiden naar Delfzijl met de kraan K.K. No.1 op sleeptouw.

DELFIJL, 14 Sept. Heden kwam alhier van IJmulden, gesleept door de sleepboot "Gouwzee", binnen, de drijvende kraan "K.K. 1". Dit vaartuig is door het Prov. Havenbedrijf alhier aangekocht van de Zuiderzee-werken. (NvhN, 16-9-1929).

Rotterdam. 20 November. De sleepbooten Gouwzee en Seine van L. Smit & Co.'s Internationalen Sleepdienst, zijn gisteren van hier naar Bristol vertrokken om het beschadigde Nederl. s.t. Peursum van daar naar Rotterdam te slepen. Het stoomschip zal te Rotterdam repareren. (Zie Avondblad 7 Nov., NRC, 26-11-1929).

25-11-1929 gemonsterd te Maassluis #159 bij H.W. Alberti voor een reis naar Bristol. Kapitein: A. de Bruin, Maassluis, 44 jaar, stuurman: G. de Ruyter, Maassluis, 30 jaar, gage f 145, matroos: J.H. 't Hart, Maassluis, 29 jaar, gage f 100, matroos: A. Spanjersberg, Maassluis, 23 jaar, gage f 100, kok: I.J.F. Hennink, Maassluis, 25 jaar, gage f 115, machinist: G. v.d. Endt, Maassluis, 39 jaar, gage f 210, 2e machinist: P.L. Neleman, Maassluis, 39 jaar, gage f 145, stoker: F. Bovenberg, Maassluis, 39 jaar, gage f 105, stoker: H. Bloem, Maassluis, 25 jaar, gage f 105, stoker: J. de Breems, Maassluis, 20 jaar, gage f 105. (Allen uit Maassluis).

Rotterdam, 27 Nov. De sleepbooten Gouwzee en Seine, van L. Smit & Co.'s Intern. Sleepdienst, zijn Maandag (25-11) van hier naar Bristol vertrokken om het beschadigde Nederl. stoomschip Peursum. dat, zooals gemeld, op de rivier Avon aan den grond heeft gezeten, van daar naar Rotterdam te slepen. Het stoomschip zal te Rotterdam repareren. (Voorwaarts: sociaal-democratisch dagblad, 27-11-1929).

27-11-1929 passage GOUWZEE van Dungeness. 30-11-1929 Het stoomschip PEURSUM (Zie Avondbl. 4 dezer) is hedenmorgen, na voorloopige reparatie, op sleeptouw van de sleepbooten GOUWZEE en SEINE, van Bristol naar Rotterdam vertrokken om aldaar bij Wilton de schade volledig te herstellen.

1-12-1929 op 10 mijl van Lands End. 3-12-1929 de sleep ten anker bij Tor Bay. 15-12-1929 vertrokken van Tor Bay naar Rotterdam. 15-12-1929 op 45 mijl ZW van Niton. 18-12-1929 bij Wilton te Rotterdam.



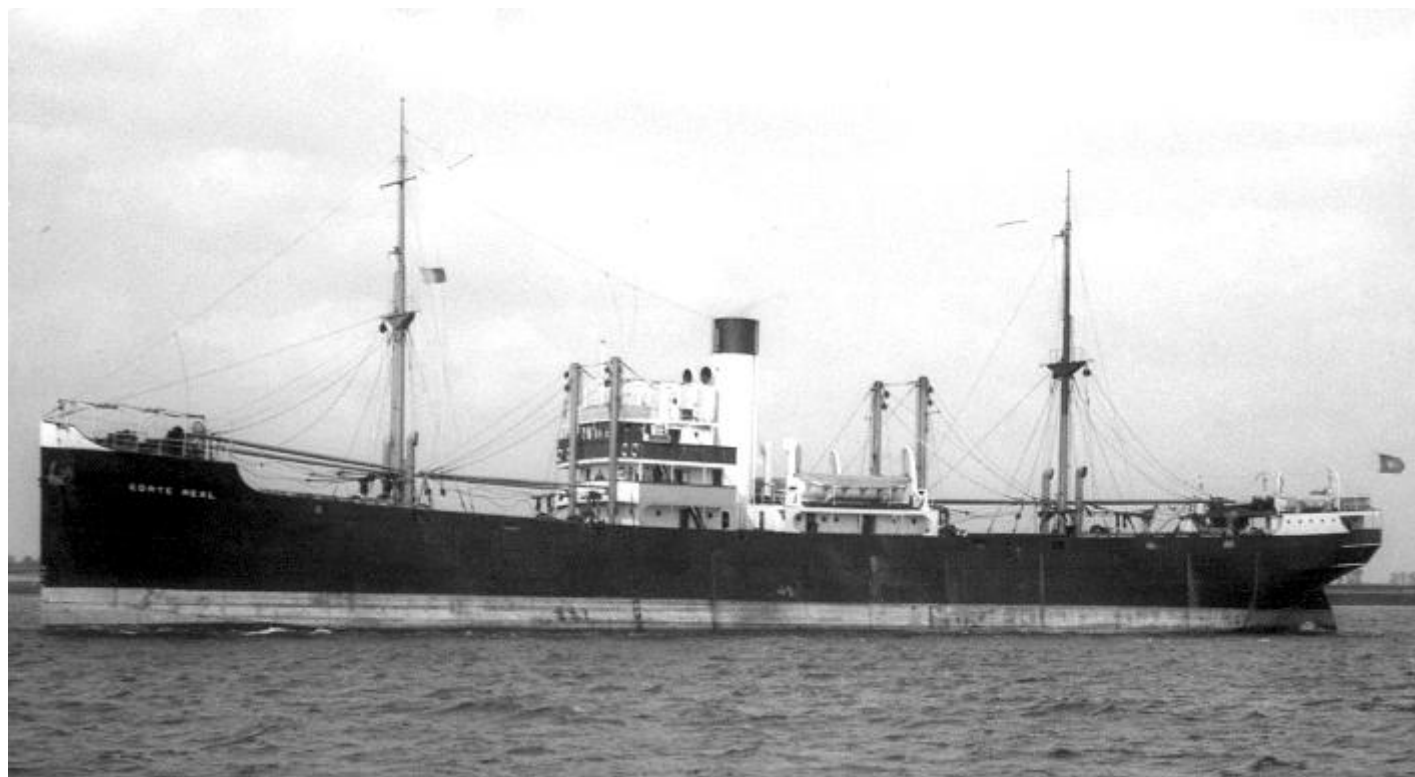
PEURSUM, 8-2-1922 te water, 6-1922 opgeleverd door A. Vuyk & Zonen, Capelle aan den IJssel (461) als PEURSUM aan N.V. Stoomvaart Maatschappij 'Oostzee', Amsterdam (PGSL), in beheer bij Firma Vinke & Co, Amsterdam. Brandmerk 7083 AMST 1922. Roepsein PGSL. 1.972 BRT, 1.120 NRT, 3.540 DWT. 85,85 x 12,24 x 6,50 x 6,170 meter. Grain: 201.000 Cubic Feet, 5.691 m3, Bale: 180.000 Cubic Feet, 5.097 m3. 10 kn. 1.250 IPK, T 3 cyl, 533, 889 & 1448 x 991, N.V. Koninklijke Maatschappij 'De Schelde', Vlissingen. 30-6-1922

vertrokken in ballast naar Brake. 1-7-1922 te Brake. 19-11-1926 te Rotterdam voorzien van een nieuw brandmerk: 5 Z AMST 1926.

1929 op de rivier Avon aan de grond gelopen en ernstige bodemschade opgelopen.

3 November 1929. Het Nederlandsche stoomschip Peursum van Jacksonville naar Bristol begon op de rivier Avon zware slagzijde te maken. Het schip werd weder in een rechtstandige positie gebracht. De deklading hars wordt gelost. Men hoopt het schip vandaag te dokken.

Bristol. 3 November. Het st. Peursum is vanochtend in de Cumberland-haven alhier aangekomen, nadat een gedeelte der deklading was gelost. Het maakt veel water in ruim Nr. 4. Uit het achterruim wordt lading gelost om ruimte voor den pompzuiger te maken, eveneens worden klinknagels verwijderd.



Londen, 4 November. Omtrent het ongeval aan de Peursum overkomen, wordt nog uit Bristol d.d. 2 Nov. gemeld, dat tengevolge van een zwaren mist negen schepen op de rivier de Avon aan den grond liepen. Het betreft hier het uitgaande, naar Philadelphia bestemde Eng. st. Bristol City, het naar Avonmouth bestemde Eng. st. Sappho. de naar Newport bestemden stoombarges Oceaan, Orb en St. Vincent, de zandzuiger Romulus en inkomende stoomschepen Peursum van Savannah, New-York City van New-York via Cardiff en Etrib van Maliaga. Het met hars en tabak geladen st. Peursum rustte met het achterschip aan bakboordzijde op den achtersteven van de Bristol City. Van laatstgenoemd schip is het roerraam zwaar beschadigd. (NRC, 4-11-1929).

1934 s.s. PEURSUM verkocht aan Cia. de Navegação Carregadores Açoreanos, Ponta Delgada, São Miguel-Portugal, herdoopt CORTE REAL.

12-10-1941 tijdens een reis van Lissabon de Madeira naar New York, geladen met o.a. kurk, wijn, conserven enz., als neutraal schip om 14:00 uur tot stoppen gedwongen voor inspectie door de Duitse onderzeeër U-83 (Hans-Werner Kraus), omdat er zich voor Canada en Australië bestemde lading aan boord bevond werden de 42 opvarenden (bemanning en passagiers waaronder vrouwen en kinderen) gedwongen in de 3 reddingboten te gaan, met het kanon het schip in brand geschoten en om 16:54 uur met 2 torpedo's tot zinken gebracht (Grid CG 5445). Eén van de reddingboten maakte water, de mensen door de Duitsers naar de andere boten gebracht en 3 uur richting de Portugese kust gesleept. De boten zijn bij Lissabon geland. (Foto PEURSUM: NN, Rick Cox Collection7seasvessels.com, 1-11-1929 aan de grond op de rivier Avon. Foto CORTE REAL ex PEURSUM: collectie F. Schov).

24-12-1929 te Dover met een kraan. 4-1-1930 vertrokken van Dover.

17-1-1930 gemonsterd te Maassluis #12 bij H.W. Alberti voor een reis naar Ostemoor, Duitsland. Kapitein: A. de Bruin, Maassluis, 44 jaar, stuurman: G. de Ruiter, Alblasserdam, 30 jaar, gage f 145, matroos: A.M. van Reenen, Rotterdam, 21 jaar, gage f 100, matroos: H. Beulink, Maassluis, 26 jaar, gage f 100, kok: IJ.F. Hennink, Maassluis, 25 jaar, gage f 115, machinist: G. v.d. Endt, Maassluis, 39 jaar, gage f 210, 2e machinist: P.L. Neleman, Maassluis, 39 jaar, gage f 145, stoker: F. Bovenberg, Maassluis, 39 jaar, gage f 105, stoker: L. van Dijk, Vlaardingen, 27 jaar, gage f 105, stoker: J. de Breems, Maassluis, 20 jaar, gage f 105.

17-1-1930 met de OILSCHINDLER I naar Wilhelmshaven. 19-1-1930 te Wilhelmshaven. 25-1-1930 met de tanklichter OILSCHINDLER I van Ostemoor naar Rotterdam.

30-1-1930 vanaf Maassluis te IJmuiden. 31-1-1930 gearriveerd op de Nieuwe Waterweg met de drijvende kraan GIRAFFE.



De bemanning aan de reling, circa 1930, Maassluis. Foto: NN/boek: van Walegang en Berghout

6-2-1930 gemonsterd te Maassluis #24 bij H.W. Alberti voor een reis naar Lissabon. Kapitein: A. de Bruin, Maassluis, 45 jaar, stuurman: G. de Ruiter, Alblasterdam, 30 jaar, gage f 145, matroos: A.M. van Reenen, Rotterdam, 21 jaar, gage f 100, matroos: H. Beulink, Maassluis, 26 jaar, gage f 100, kok: I.J.F. Hennink, Maassluis, 25 jaar, gage f 115, machinist: G. v.d. Endt, Maassluis, 39 jaar, gage f 210, 2e machinist: P.L. Neleman, Maassluis, 39 jaar, gage f 145, stoker: G. van Roon, Vlaardingen, 20 jaar, gage f 105, stoker: L. van Dijk, Vlaardingen, 27 jaar, gage f 105, stoker: J. de Breems, Maassluis, 20 jaar, gage f 105.

6-2-1930. Rotterdam. Het Nederlandsche stoomschip GROENLO, dat te Lissabon ligt met gebroken roerstevan, zal door de sieepbooten Oostzee en Gouwzee van Lissabon naar Amsterdam worden gesleept. Het vertrek zal in den Joop van de volgende week plaats vinden. (Voorwaarts, 6-2-1930).

12-2-1930 s.s. Gouwzee te Lissabon. 14-2-1930 de Oostzee en Gouwzee met s.s. Groenlo vertrokken van Lissabon naar Rotterdam. 15-2-1930 passage Vigo. 16-2-1930 passage Cap Finisterre. 16-2-1930 passage Ouessant. 21-2-1930 stoomschip Groenlo is door de sleepbooten Oostzee en Maas gearriveerd bij de R.D.M. te Rotterdam. De Gouwzee gooide eerder los en vertrok 16 februari van Vigo naar Rabat.

GROENLO, 7-1926 opgeleverd door N.V. Boele's Scheepswerven & Machinefabriek, Bolnes (119) als GROENLO aan N.V. Stoomv. Mij. Noordzee, Amsterdam. 1.984 BRT, 1.169 NRT, 3.290 DWT. 8,5 kn. 1.000 IPK, T 3 cyl, de werf.

15-1-1930 te Cardiff. 21-1-1930 van Cardiff naar Oran. 25-1-1930 passage Cap Finisterre. 29-1-1930 tijdens een reis van Cardiff naar Oran gearriveerd te Lissabon met een gebroken roerstevan.

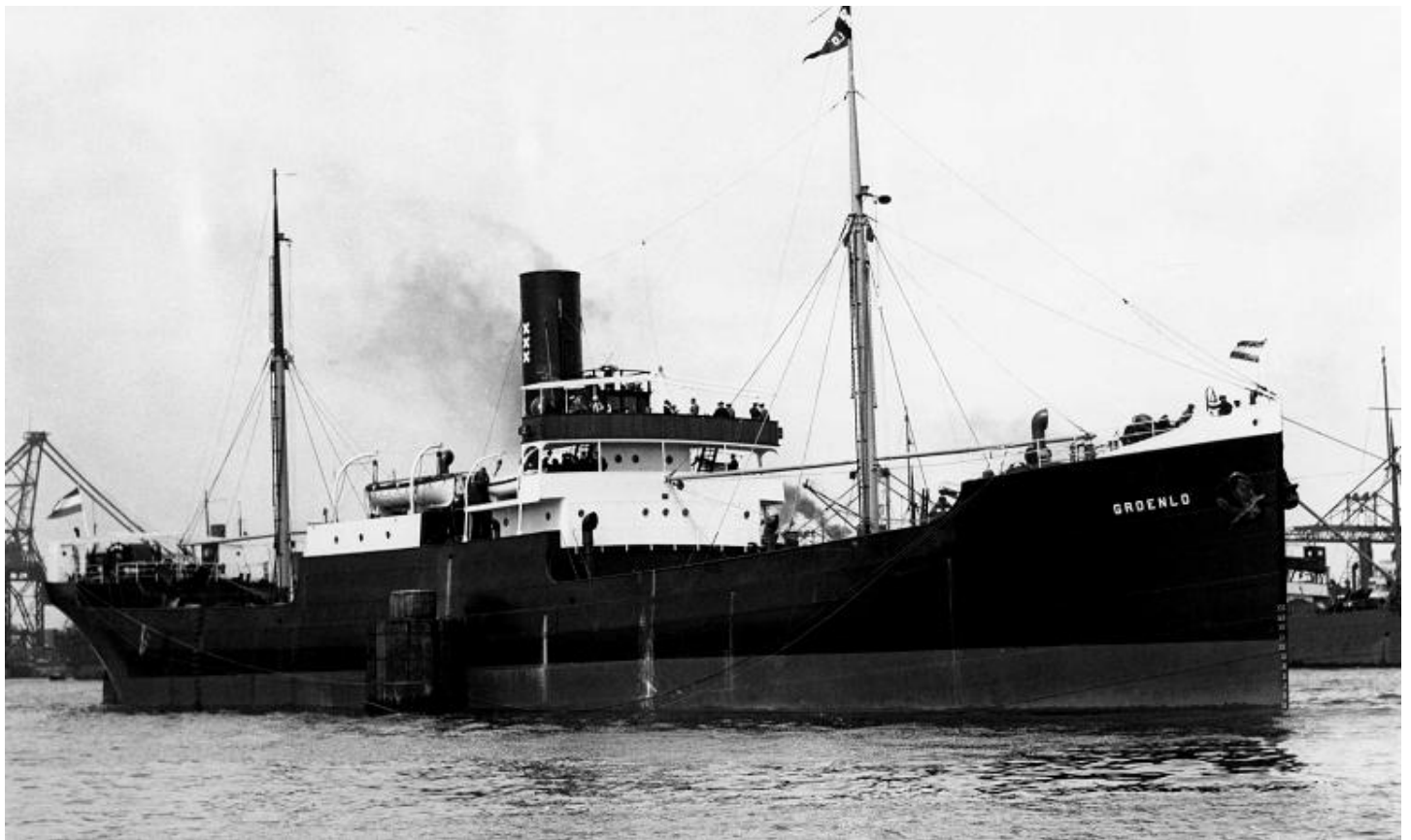
### **Het s.s. "Groenlo" heeft averij.**

Het s.s. "Groenlo" van de Mij. Noordzee, te Amsterdam, is twee dagen geleden 100 mijl ten Noorden van Burleng's rotsen, hij Portugal, onklaar geraakt en liep onder meer een gebroken roer op. Onmiddellijk is geseind om assistentie van Nederlandsche sleepbooten, die gestationneerd lagen aan de kust van Ierland en Spanje. Het schip is door Nederlandsche sleepbooten naar de haven van Lissabon gesleept en daar bleek, dat de averij zeer ernstig was. Daar de kosten voor herstel zeer hoog zijn in Portugal, wordt overwogen, de lading voor Oran over te laden en het schip naar Nederland te doen sleepen. (Rotterdamsch Nieuwsblad, 01-02-1930).

6 Februari. Het Nederlandsche stoomschip Groenlo, dat te Lissabon ligt met gebroken roerstevan, zal door de sieepbooten Oostzee en Gouwzee van Lissabon naar Amsterdam worden gesleept. Het vertrek zal in den Joop van de volgende week plaats vinden. (Voorwaarts, sociaal-democratisch dagblad, 06-02-1930).

13 Februari. De lading kolen van het stoomschip Groenlo wordt te Lissabon gelost Nadat men hiermede gereed is zal het schip door de Nederlandsche sleepbooten Gouwzee en Oostzee naar Rotterdam worden gesleept. De Groenlo zal te Rotterdam repareren. De sleep zal vermoedelijk vandaag of morgen van Lissabon vertrekken. (Voorwaarts, sociaal-democratisch dagblad, 13-02-1930).

Rotterdam, 22 Febr. Het stoomschip Groenlo is gisteravond door de sleepbooten Oostzee en Maas den Waterweg binnengesleept opgesleept naar de Rotterdamsche Droogdok Mij., waar het zal repareren. ((Voorwaarts, sociaal-democratisch dagblad, 22-02-1930).



1932 verkocht aan A/B Finska Frakt Rederi O/Y), Helsingfors-Finland, in beheer bij J W. Cadenius, herdoopt HELSINKI. 1935 verkocht aan N.V. Stoomv. Mij. Noordzee, Amsterdam, herdoopt GROENLO. 22-11-1941 van van Middlesbrough naar London, geladen met kolen in konvooi FS.654. Door ketellekkage achterop geraakt. 24-11-1941 ten oosten van van Lowestoft door de Duitse motortorpedoboot S.52 met torpedo's tot zinken gebracht, gezonken in positie 52.20 NB. en 01.59 OL., daarbij verloren 10 opvarenden van de GROENLO het leven. (Foto GROENLO: NN, collectie Jan van Oost).

16-2-1930 s.s. Gouwzee van Vigo naar Rabat met 2 lichters. 20-2-1930 s.s. Gouwzee te Rabat.  
 MARIA PALMIRA, Rotterdam, 21 Februari. Het Portugeesche motorschip Maria Palmira, dat met machineschade van New-York te Horta (Azoren) is aangekomen, zal door de Nederlandsche sleepboot Gouwzee van de Azoren via Madeira, alwaar lading zal worden gelost, naar Lissabon worden gesleept. (Voorwaarts, 21-2-1930).  
 23-2-1930 van Casablanca naar Fayal.  
 8-3-1930 van Fayal met de schoener Maria Palmira. 9-3-1930 te Angra en vertrokken naar Ponta Delgada.  
 De sleepboot Gouwzee vertrok Zaterdag 1.1. van Fayal met den Portugeeschen motorschoener Maria Palmira op sleeptouw en arriveerde Zondag te Angra, vanwaar de reis des namiddags werd voortgezet naar Ponta Delgada. (Voorwaarts, 10-3-1930).  
 10-3-1930 te Ponta Delgada. 11-3-1930 Ponta Delgada naar Funchal. 17-3-1930 te Funchal, Madeira. 26-3-1930 te Lissabon. 27-3-1930 van Lissabon naar Rotterdam.

MARIA PALMIRA, 5-9-1927 opgeleverd door J. Smit & Zoon, Foxhol (61) als GIER aan N.V. Motorschip 'Gier', Rotterdam, in beheer bij N.V. Salomons Reederijbedrijf, Rotterdam en J. Salomons. Schoener, 565 BRT, 359 NRT, 850 DWT. 49,62 (47,50) x 8,78 x 4,12 x 4,080 meter. 8,5 kn. 360 PK, 4 cyl, 2 tew, J.V. Svenssons Motorfabrik, Stockholm, Avance Gloeikop, bouwjaar 1918. 1928 verkocht aan Companhia Açoreana de Navegação Navio Motor Ltda., Horta-Portugal, herdoopt MARIA PALMIRA. 1931 herdoopt FAYAL. 4-9-1935 tijdens een reis van St. John's naar Fogo met gedroogde kabeljouw, vergaan bij Fogo, Newfoundland.

24-4-1930 gemonsterd te Maassluis #52 bij H.W. Alberti voor een reis naar Belfast. Kapitein: A. de Bruin, Maassluis, 45 jaar, stuurman: G. de Rooter, Alblasterdam, 30 jaar, gage f 145, kok: H. Beulink, Maassluis, 26 jaar, gage f 115, matroos: A.M. van Reenen, Rotterdam, 22 jaar, gage f 100, matroos: J. v.d. Ree, Stellendam, 21 jaar, gage f 100, machinist: G. v.d. Endt, Maassluis, 39 jaar, gage f 210, 2e machinist: P.L. Neleman, Maassluis, 40 jaar, gage f 145, stoker: J. Breederveld, Vlaardingen, 23 jaar, gage f 105, stoker: G. van Roon, Vlaardingen, 20 jaar, gage f 105, stoker: J. de Breems, Maassluis, 21 jaar, gage f 105.  
 24-4-1930 gemonsterd te Maassluis #52A bij H.W. Alberti voor een reis naar Belfast op gesleept materiaal.  
 Runner: D. Burger, Maassluis, 60 jaar, f 3,35 per/dag, runner: K. Borstlap, Hoek van Holland, 59, jaar, f 3,35 per/dag.

25-4-20130 vertrokken met de baggermolen HOLLAND naar Belfast. 27-4-1930 passage Ventnor. 1-5-1930 te Belfast. 4-5-1930 van Falmouth naar Rotterdam.

14-5-1930 gemonsterd te Maassluis #57 bij H.W. Alberti voor een reis naar Gdynia. Kapitein: A. de Bruin, Maassluis, 45 jaar, stuurman: P. Weltevreden, Maassluis, 29 jaar, gage *f* 145, kok: H. Beulink, Maassluis, 26 jaar, gage *f* 115, matroos: F.C. Markwat, Maassluis, 18 jaar, gage *f* 100, matroos: J. v.d. Ree, Stellendam, 21 jaar, gage *f* 100, machinist: G. v.d. Endt, Maassluis, 39 jaar, gage *f* 210, 2e machinist: P.L. Neleman, Maassluis, 40 jaar, gage *f* 145, stoker: J. Breederveld, Vlaardingen, 23 jaar, gage *f* 105, stoker: G. van Roon, Vlaardingen, 20 jaar, gage *f* 105, stoker: J. de Breems, Maassluis, 21 jaar, gage *f* 105.

14-5-1930 gemonsterd te Maassluis #57A bij H.W. Alberti voor een reis naar Gdynia op gesleept materiaal. Runner: D. Burger, Maassluis, 60 jaar, *f* 3,35 per/dag, runner: K. Borstlap, Hoek van Holland, 59, jaar, *f* 3,35 per/dag.

14-5-1930 vertrokken naar Gdynia. 19-5-1930 vanaf Schiedam met een onderlosser te Gdynia.

12-6-1930 gemonsterd te Maassluis #68 bij H.W. Alberti voor een reis naar Liverpool. Kapitein: A. de Bruin, Maassluis, 45 jaar, stuurman: P. Weltevreden, Maassluis, 29 jaar, gage *f* 145, kok: H. Beulink, Maassluis, 26 jaar, gage *f* 115, matroos: F.C. Markwat, Maassluis, 18 jaar, gage *f* 100, matroos: J. v.d. Ree, Stellendam, 21 jaar, gage *f* 100, machinist: G. v.d. Endt, Maassluis, 39 jaar, gage *f* 210, 2e machinist: C. Hoogenboom, Maassluis, 33 jaar, gage *f* 145, stoker: J. Breederveld, Vlaardingen, 23 jaar, gage *f* 105, stoker: G. van Roon, Vlaardingen, 21 jaar, gage *f* 105, stoker: J. de Breems, Maassluis, 21 jaar, gage *f* 105.

12-6-1930 gemonsterd te Maassluis #57A bij H.W. Alberti voor een reis naar Liverpool op gesleept materiaal. Runner: J. Tuitel, Maassluis, 26 jaar, *f* 3,35 per/dag, runner: M. van Dijk, Maassluis, 29 jaar, *f* 3,35 per/dag, runner: W. Rietdijk, Maassluis, 23 jaar, *f* 3,35 per/dag, runner: J. van Noort, Maassluis, 23 jaar, *f* 3,35 per/dag.

13-6-1930 met een bak en een pers op sleeptouw van Maassluis naar Greenock. 19-6-1930 te Birkenhead. 20-6-1930 van Liverpool naar Rotterdam. 23-6-1930 passage Dungeness.

11-8-1930 met een zuiger vanaf Le Havre te Bremerhaven.

21-8-1930 gemonsterd te Maassluis #89 bij H.W. Alberti voor een reis naar Valencia. Kapitein: A. de Bruin, Maassluis, 45 jaar, stuurman: P. Weltevreden, Maassluis, 29 jaar, gage *f* 145, kok: H. Beulink, Maassluis, 26 jaar, gage *f* 115, matroos: B. Stougje, N. Helvoet, 18 jaar, gage *f* 100, matroos: J. v.d. Ree, Stellendam, 21 jaar, gage *f* 100, machinist: C. v.d. Duin, Maassluis, 37 jaar, gage *f* 210, 2e machinist: C. Hoogenboom, Maassluis, 33 jaar, gage *f* 145, stoker: J. Breederveld, Vlaardingen, 24 jaar, gage *f* 105, stoker: G. van Roon, Vlaardingen, 21 jaar, gage *f* 105, stoker: A. Kouwenhoven, Vlaardingen, 28 jaar, gage *f* 105.

21-8-1930 gemonsterd te Maassluis #89A bij H.W. Alberti voor een reis naar Valencia op gesleept materiaal. runner: H. Penning, Vlaardingen, 55 jaar, gage *f* 3,35 per/dag, runner: C. Baas, Vlaardingen, 28 jaar, gage *f* 3,35 per/dag, runner: J. Breggeman, Maassluis, 40 jaar, gage *f* 3,35 per/dag, runner: J.H. 't Hart, Maassluis, 30 jaar, gage *f* 3,35 per/dag.

22-8-1930 van Maassluis naar Valencia met een bak en een sleepbootje. 24-8-1930 passage Dungeness. 2-9-1930 van Vigo naar Valencia. 9-9-1930 te Valencia.

**SPANJE. OVERBLIJFSELEN VLIEGTUIG GEVONDEN.** Door Nederlandsche sleepboot.

MADRID, 13 Sept. (B.T.A.) Uit Cartragona wordt aan "El Sol" gemeld dat de Nederlandsche sleepboot "Gouwzee" ter hoogte van Kaap Palos de overblijfselen heeft gevonden van een in tweeën gebroken watervliegtuig en deze naar Carthagona heeft gesleept. Men gelooft dat het overblijfselen zijn van een Italiaansch watervliegtuig dat deel uitmaakte van een Italiaansch escadrille, hetwelk genoopt was bij Kaap Palos op zee te dalen. (Algemeen Handelsblad, 14-09-1930).

19-9-1930 van Vigo naar Rotterdam.

27-9-1930 gemonsterd te Maassluis #107 bij H.W. Alberti voor een reis naar Rouen. Kapitein: A. de Bruin, Maassluis, 45 jaar, stuurman: P. Weltevreden, Maassluis, 29 jaar, gage *f* 145, kok: H. Beulink, Maassluis, 26 jaar, gage *f* 115, matroos: B. Stougje, N. Helvoet, 18 jaar, gage *f* 100, matroos: J. v.d. Ree, Maassluis, 21 jaar, gage *f* 100, machinist: C. v.d. Duin, Maassluis, 37 jaar, gage *f* 210, 2e machinist: C. Hoogenboom, Maassluis, 33 jaar, gage *f* 145, stoker: J. Breederveld, Vlaardingen, 24 jaar, gage *f* 105, stoker: G. van Roon, Vlaardingen, 21 jaar, gage *f* 105, stoker: A. Kouwenhoven, Vlaardingen, 28 jaar, gage *f* 105.

27-9-1930 gemonsterd te Maassluis #107A bij H.W. Alberti voor een reis naar Rouen op gesleept materiaal. Runner: A. Cornelis, Rotterdam, 33 jaar, gage *f* 3,35 per/dag, runner: L. Koek, Maassluis, 57 jaar, gage *f* 3,35 per/dag, runner: A. Strijbos, Maassluis, 47 jaar, gage *f* 3,35 per/dag, runner: C. Roos, Vlaardingen, 28 jaar, gage *f* 3,35 per/dag.

27-9-1930 met 2 sleepbootjes naar Rouen. 1-10-1930 te Rouen.

15-10-1930. Rotterdam, 15 Oct. Hedenmiddag tusschen 6 en 7 uur is het stoomschip EDERA (zie Ochtendb. 14 Oct.) vlot gesleept door sleepbooten GOUWZEE, ROZENBURG, BLANKENBURG en KIJKDUIN. Er was nog ca.

1000 ton aan boord. Het schip is bij den kwaden Hoek anker gegaan en zal morgenochtend buitenom naar den Nieuwen Waterweg gesleept worden. (AH, 16-10-1930).

De "Edera" eindelijk vlot.

Het Italiaansche s.s. "Edera", dat op 11 Sept. j.l. op de Huiderribben bij Voorne is gestrand, is Woensdagmiddag vlot gekomen. Het wordt gesleept door de sleepbooten Blankenburgh, Gouwzee en Rozenburg van Smit & Co. Donderdagochtend is het schip van Hoek van Holland naar Rotterdam gebracht. Naar men weet is het schip korten tijd geleden vlot gekomen, doch toen weer aan den grond geraakt. (Tilburgsche courant, 17-10-1930). 16-10-1939 te Rotterdam.

EDERA: 25-3-1902 te water, 29-5-1902 opgeleverd door J.L. Thompson & Sons, Ltd., Sunderland (398) als RAMSAY aan Bolton Steam Shipping Co. Ltd., Londen-U.K., in beheer bij F. Bolton & Co. 4.318 BRT. 10 kn. 330 NHP, T 3cyl, 635, 1016 & 1702 x 1143, Richardsons, Westgarth & Co. Ltd. 1917 verkocht aan Sutherland Steamship Co. Ltd., Newcastle-U.K., in beheer bij A.M. Sutherland. 1919 herdoopt CAITHNESS. 1920 verkocht aan Anglo-Celtic Shipping Co. Ltd. Londen-U.K., in beheer bij Griffiths, Payne & Co. Ltd., Cardiff. 1926 verkocht aan Achille Lauro, Naples, herdoopt EDERA. 11-9-1930 tijdens een reis van Braila naar Rotterdam, met een lading graan, gestrand op Bollen Hinder op 4 mijl NNO van Ouddorp. 15-10-1930 vlot gebracht, 1930 verkocht voor sloop aan N.V. Holland, 1931 gesloopt te Hendrik Ido Ambacht.

18-10-1930 gemonsterd te Maassluis #109 bij H.W. Alberti voor een reis naar St. Vincent. Kapitein: A. de Bruin, Maassluis, 45 jaar, stuurman: P. Weltevreden, Maassluis, 29 jaar, gage f 145, kok: H. Beulink, Maassluis, 26 jaar, gage f 115, matroos: B. Stougje, N. Helvoet, 18 jaar, gage f 100, matroos: J. v.d. Ree, Maassluis, 21 jaar, gage f 100, machinist: C. v.d. Duin, Maassluis, 37 jaar, gage f 210, 2e machinist: C. Hoogenboom, Maassluis, 33 jaar, gage f 145, stoker: J. Breederveld, Vlaardingen, 24 jaar, gage f 105, stoker: G. van Roon, Vlaardingen, 21 jaar, gage f 105, stoker: A. Kouwenhoven, Vlaardingen, 28 jaar, gage f 105.

19-10-1930 te Goole. 22-10-1930 van Goole naar St. Vincent. 26-10-1930 passage Dungeness. 29-10-1930 vanaf Brixham de reis vervolgd met een tanklichter naar St. Vincent.

TANKLICHTER No. 5. Rotterdam. 6 November. De TANKLICHTER No. 5, door de Nederlandsche sleepboot Gouwzee van Goole naar St. Vincent K.V. gesleept, is in de Golf van Biskaye van de sleepboot losgeslagen. De tanklichter is door de trawler BISSON 4 November te Lorient binnengesleept. De Gouwzee is inmiddels te St. Nazaire binnengeloopen om haar bunkervoorraad aan te vullen. (Voorwaarts: sociaal-democratisch dagblad, 07-11-1930).

MOTORTREILER IN MOEILJKHEDEN. Nederlandsche sleepboot bij de zaak betrokken.

LORIENT 30 Nov. (Havas). Een groote nieuwe motortreiler, die door de Nederlandsche sleepboot, de "Gouwzee", werd gesleept, komende uit Cardiff met bestemming naar de Kaap Verdische eilanden, was, toen hij in moeilijke omstandigheden verkeerde, door een Franschen treiler opgepikt en bij aankomst onder sequester gesteld in afwachting eener regeling van het zeerechtelijk geding. De kapitein van de "Gouwzee" stortte den waarborg van 500.000 francs, door de internationale bepalingen geëischt, ten einde de onkosten der redding te dekken. De maritieme autoriteiten hebben daarna het embargo opgeheven, waarop de beide schepen hun weg vervolgden.

(AH, 1-12-1930)

27-11-1930 beslag opgeheven. 5-12-1930 van Vigo. 11-12-1930 te Las Palmas. 12-12-1930 van Las Palmas naar St. Vincent. 18-12-1930 te St. Vincent. 19-12-1930 van St. Vincent naar Vigo.

22-1-1931 gemonsterd te Maassluis #4 bij H.W. Alberti voor een reis naar Engeland. Kapitein: A. de Bruin, Maassluis, 46 jaar, stuurman: P. Weltevreden, Maassluis, 29 jaar, gage f 145, kok: H. Beulink, Maassluis, 27 jaar, gage f 115, matroos: B. Stougje, N. Helvoet, 19 jaar, gage f 100, matroos: J. v.d. Ree, Maassluis, 22 jaar, gage f 100, machinist: G. v.d. Endt, Maassluis, 40 jaar, gage f 210, 2e machinist: C. Hoogenboom, Maassluis, 33 jaar, gage f 145, stoker: J. Breederveld, Vlaardingen, 24 jaar, gage f 105, stoker: G. van Roon, Schiedam, 21 jaar, gage f 105, stoker: A. Kouwenhoven, Vlaardingen, 29 jaar, gage f 105.

22-1-1931 vertrokken met 2 elevator-klepbakken naar Dover. 30-1-1931 te Dover.

7-2-1931 vanaf Maassluis te IJmuiden, met 2 bakken naar Le Havre.

8-2-1931 Een tweetal voor Fransche rekening op de werf "Conrad" te Haarlem nieuwgebouwde stalen onderlossers is gisteren van de werf in de Binnenhaven te IJmuiden aangekomen, teneinde bij gunstig weer door de sleepboot Gouwzee vandaar naar Havre te worden overgebracht. (Voorwaarts, 9-2-1931).

13-2-1931 vanaf IJmuiden te Maassluis met 2 pontons.

27-2-1931 gemonsterd te Maassluis #20 bij H.W. Alberti voor een reis naar Cherbourg. Kapitein: J. Termijn, Maassluis, 46 jaar, stuurman: P. Weltevreden, Maassluis, 29 jaar, gage f 145, kok: H. Beulink, Maassluis, 27 jaar, gage f 115, matroos: B. Stougje, Maassluis, 19 jaar, gage f 100, matroos: J. v.d. Ree, Maassluis, 22 jaar, gage f 100, machinist: G. v.d. Endt, Maassluis, 40 jaar, gage f 210, 2e machinist: C. Hoogenboom, Maassluis, 34 jaar, gage f 145, stoker: J. Breederveld, Vlaardingen, 24 jaar, gage f 105, stoker: G. van Roon, Maassluis, 21 jaar, gage f 105, stoker: A. Kouwenhoven, Maassluis, 29 jaar, gage f 105.

27-2-1931 gemonsterd te Maassluis #20A bij H.W. Alberti voor een reis naar Cherbourg op gesleept materiaal.



Runner: D. Burger, Maassluis, 60 jaar, gage f 3,35 per/dag, runner: D. Bernhard, Maassluis, 40 jaar, gage f 3,35 per/dag, runner: A. Voogt, Maassluis, 29 jaar, gage f 3,35 per/dag, runner: A. Marcus, Maassluis, 35 jaar, gage f 3,35 per/dag.

1-3-1931 van Rotterdam naar Cherbourg met 2 onderlossers, 2-3-1931 passage Dungeness, 4-3-1931 te Cherbourg.

7-3-1931 gemonsterd te Maassluis #28 bij H.W. Alberti voor een reis naar Cherbourg. Kapitein: J. Termijn, Maassluis, 46 jaar, stuurman: P. Weltevreden, Maassluis, 29 jaar, gage f 145, kok: H. Beulink, Maassluis, 27 jaar, gage f 115, matroos: B. Stougje, N. Helvoet, 19 jaar, gage f 100, matroos: J. v.d. Ree, Maassluis, 22 jaar, gage f 100, machinist: G. v.d. Endt, Maassluis, 40 jaar, gage f 210, 2e machinist: C. Hoogenboom, Maassluis, 34 jaar, gage f 145, stoker: J. Breederveld, Vlaardingen, 24 jaar, gage f 105, stoker: G. van Roon, Maassluis, 21 jaar, gage f 105, stoker: A. Kouwenhoven, Maassluis, 29 jaar, gage f 105.

7-3-1931 gemonsterd te Maassluis #28A bij H.W. Alberti voor een reis naar Cherbourg op gesleept materiaal. Runner: D. Burger, Maassluis, 60 jaar, gage f 3,35 per/dag, runner: D. Bernhard, Maassluis, 40 jaar, gage f 3,35 per/dag, runner: A. Voogt, Maassluis, 29 jaar, gage f 3,35 per/dag, runner: A. Marcus, Maassluis, 35 jaar, gage f 3,35 per/dag.

9-3-1931 passage Dungeness met 2 bakken tijdens een reis van Rotterdam naar Cherbourg.

4-4-1931 te Maassluis. 7-4-1931 De zeesleepboot Gouwzee van Maassluis te IJmuiden aangekomen om twee in de binnenhaven aldaar liggende, op de werf Conrad voor Fransche rekening nieuw gebouwde stalen onderlossers, bij gunstig weer naar Brest over te brengen. (Voorwaarts, 8-4-1931).

1-5-1931 gemonsterd te Maassluis #47 bij H.W. Alberti voor een reis naar Engeland. Kapitein: J. Termijn, Maassluis, 46 jaar, stuurman: P. Weltevreden, Maassluis, 29 jaar, gage f 145, kok: H. Beulink, Maassluis, 27 jaar, gage f 115, matroos: B. Stougje, N. Helvoet, 19 jaar, gage f 100, matroos: J. v.d. Ree, Maassluis, 22 jaar, gage f 100, machinist: G. v.d. Endt, Maassluis, 40 jaar, gage f 210, 2e machinist: C. Hoogenboom, Maassluis, 34 jaar, gage f 145, stoker: J. Breederveld, Vlaardingen, 24 jaar, gage f 105, stoker: P.J.F. Schuurkees, Maassluis, 35 jaar, gage f 105, stoker: A. Kouwenhoven, Maassluis, 29 jaar, gage f 105.

1-5-1931 gemonsterd te Maassluis #47A bij H.W. Alberti voor een reis naar Engeland op gesleept materiaal. Runner: J. v.d. Meer, Maassluis, 36 jaar, gage f 3,35 per/dag, runner: C. Pool, Maassluis, 53 jaar, gage f 3,35 per/dag.

2-5-1931 van Ipswich naar Rotterdam met de voor sloop bestemde raderboot SUFFOLK.

SUFFOLK, postcard,  
internet

3-5-1931 op de Nieuwe Waterweg met s.s. SUFFOLK van Ipswich bestemd voor Nieuw Lekkerland om gesloopt te worden.

5-5-1931 gemonsterd te Maassluis #49 bij H.W. Alberti voor een reis naar Engeland op gesleept materiaal. Kapitein: J.



Termijn, Maassluis, 46 jaar, Runner: J. v.d. Meer, Maassluis, 36 jaar, gage f 3,35 per/dag, runner: C. Baatenburg de Jong, Maassluis, 44 jaar, gage f 3,35 per/dag, runner: A. Marcus, Maassluis, 36 jaar, gage f 3,35 per/dag, runner: H.J. de Lange, Maassluis, 51 jaar, gage f 3,35 per/dag, runner: A. Koltee, Maassluis, 51 jaar, gage f 3,35 per/dag, runner: A. v.d. Zee, Rotterdam, 60 jaar, gage f 3,35 per/dag.

5-5-1931 vertrokken naar Glasgow met de hulk MOELFRE ROSE. De sleepboot Gouwzee van hier naar Glasgow met het casco van het Eng. stoomschip MOELFRE ROSE, passeerde 6 Mei Dungeness. (Voorwaarts, 7-5-1931).

8-5-1931 passage Lizard, van Rotterdam met een casco op sleeptouw.

De sleepboot Gouwzee arriveerde gisteren van Rotterdam te Tail of Bank met het Engelsche stoomschip MOELFRE ROSÉ op sleeptouw. (Voorwaarts, 12-5-1931).

12-5-1931 van Glasgow naar Maassluis. 14-5-1931 te Holyhead. 16-5-1931 passage Lizard van Holyhead naar Rotterdam.



RUNCORN DOCKS  
Cargo of China Clay in process of discharge Ex S.S. "MOELFRE ROSE" to the Alfred Dock Sheds

MOELFRE ROSE: 7-1931 opgeleverd door N.V. Scheepsbouw. "De Merwede" v/h Van Vliet & Co., Hardinxveld (216) als MOELFRE ROSE aan R. Hughes & Co. Ltd., Liverpool. 631 BRT, 277 NRT. 9 kn. T 3 cyl, D. & W. Henderson & Co. Ltd., Glasgow. 1934 verkocht aan R. Hughes & Co. (Liverpool) Ltd., Liverpool. 1952 verkocht aan Hughes Holden Shipping Ltd., Liverpool (Swansea).

31-12-958 gearriveerd te Milford Haven om gesloopt te worden door Steel Supplies (Western) Ltd. te Neath Abbey. (Foto: kaart, transportarchive.org.uk).

23-6-1931 gemonsterd te Maassluis #63 bij H.W. Alberti voor een reis naar Brest. Kapitein: J. Termijn, Maassluis, 47 jaar, stuurman: P. Weltevreden, Maassluis, 29 jaar, gage f 145, kok: H. Beulink, Maassluis, 27 jaar, gage f 115, matroos: B. Stougje, N. Helvoet, 19 jaar, gage f 100, matroos: J. v.d. Ree, Maassluis, 22 jaar, gage f 100, machinist: G. v.d. Endt, Maassluis, 40 jaar, gage f 210, 2e machinist: C. Hoogenboom, Maassluis, 34 jaar, gage f 145, stoker: J. Breederveld, Vlaardingen, 24 jaar, gage f 105, stoker: L.P. de Lege, Maassluis, 23 jaar, gage f 105, stoker: J. van Vliet, Vlaardingen, 22 jaar, gage f 105.

23-6-1931 gemonsterd te Maassluis #63A bij H.W. Alberti voor een reis naar Brest op gesleept materiaal. Runner: D. Burger, Maassluis, 61 jaar, gage f 3,35 per/dag, runner: J. Koudijzer, Maassluis, 28 jaar, gage f 3,35 per/dag, runner: J. Wapenaar Vlaardingen, 53 jaar, gage f 3,35 per/dag, runner: G. Vader, Vlaardingen, 60 jaar, gage f 3,35 per/dag.

24-6-1931 vertrokken naar Brest met 2 bakken. 28-6-1931 te Brest. 1-7-1931 De sleepboot GOUWZEE vertrok van Southampton naar Rotterdam met het sleepbootje PATSY. 3-7-1931 te Dordrecht.

4-7-1931 gemonsterd te Maassluis #69 bij H.W. Alberti voor een reis naar Bromborough. Kapitein: J. Termijn, Maassluis, 47 jaar, stuurman: P. Weltevreden, Maassluis, 29 jaar, gage f 145, kok: H. Beulink, Maassluis, 27 jaar, gage f 115, matroos: B. Stougje, N. Helvoet, 19 jaar, gage f 100, matroos: J. v.d. Ree, Maassluis, 22 jaar, gage f 100, machinist: G. v.d. Endt, Maassluis, 40 jaar, gage f 210, 2e machinist: C. Hoogenboom, Maassluis, 34 jaar, gage f 145, stoker: J. Breederveld, Vlaardingen, 24 jaar, gage f 105, stoker: L.P. de Lege, Maassluis, 23 jaar, gage f 105, stoker: J. van Vliet, Vlaardingen, 22 jaar, gage f 105.

4-7-1931 gemonsterd te Maassluis #69A bij H.W. Alberti voor een reis naar Bromborough op gesleept materiaal. Runner: J. de Knegt, Maassluis, 65 jaar, gage f 3,35 per/dag, runner: A. Noltee, Maassluis, 51 jaar, gage f 3,35 per/dag.

4-7-1931 vertrokken naar Bromborough (a/d Mersey) met een bak en een sleepboot. 6-7-1931 passage Dungeness. 6-7-1931 passage Lizard om de west met 2 schepen. 10-7-1931 te Liverpool met een bak en een sleepboot. 13-7-1931 van Liverpool naar Rotterdam. 15-7-1931 van Falmouth naar Rotterdam. 18-7-1931 van Bromborough te Rotterdam.

8-8-1931 gemonsterd te Maassluis #84 bij H.W. Alberti voor een reis naar Frankrijk. Kapitein: J. Termijn, Maassluis, 47 jaar, stuurman: P. Weltevreden, Maassluis, 29 jaar, gage f 145, kok: H. Beulink, Maassluis, 27 jaar, gage f 115, matroos: B. Stougje, N. Helvoet, 19 jaar, gage f 100, matroos: J. v.d. Ree, Maassluis, 22 jaar, gage f 100, machinist: G. v.d. Endt, Maassluis, 40 jaar, gage f 210, 2e machinist: C. Hoogenboom, Maassluis,

34 jaar, gage *f* 145, stoker: J. Schilthuis, Rotterdam, 18 jaar, gage *f* contract, stoker: L.P. de Lege, Maassluis, 23 jaar, gage *f* 105, stoker: J. van Vliet, Vlaardingen, 22 jaar, gage *f* 105.

8-8-1931 gemonsterd te Maassluis #84A bij H.W. Alberti voor een reis naar Frankrijk op gesleept materiaal.

Runner: Heinrich Ebert, Nickarstein of Neckarstein, 23 jaar, gage *f* contract, runner: Herm. Ebert, Nickarstein of Neckarstein, 38 jaar, gage *f* contract, runner: H. Beldermann, Nickarstein of Neckarstein, 51 jaar, gage *f* contract.

11-8-1931 tijdens een reis van Maassluis naar Rouen met 2 pontons te Dover met een lekke ponton. 12-8-1931, Dover, Het repareren van de twee pontons, welke gesleept worden door de Gouwzee, zal acht à tien dagen duren. (Voorwaats, 14-8-1931). 22-8-1931 van Dover naar Rouen.

3-9-1931 gemonsterd te Maassluis #91 bij H.W. Alberti voor een reis naar Stettin. Kapitein: J. Termijn, Maassluis, 47 jaar, stuurman: P. Weltevreden, Maassluis, 29 jaar, gage *f* 145, kok: H. Beulink, Maassluis, 27 jaar, gage *f* 115, matroos: B. Stougje, N. Helvoet, 19 jaar, gage *f* 100, matroos: J. v.d. Ree, Maassluis, 22 jaar, gage *f* 100, machinist: G. v.d. Endt, Maassluis, 40 jaar, gage *f* 210, 2e machinist: C. Hoogenboom, Maassluis, 34 jaar, gage *f* 145, stoker: C. Hollaar, Maassluis, 27 jaar, gage *f* contract, stoker: L.P. de Lege, Maassluis, 23 jaar, gage *f* 105, stoker: J. van Vliet, Vlaardingen, 22 jaar, gage *f* 105.

3-9-1931 gemonsterd te Maassluis #91A bij H.W. Alberti voor een reis naar Stettin op gesleept materiaal.

Runner: C.J. Paalvast, Maassluis, 27 jaar, gage *f* 3,35 per/dag, runner: J. de Knegt, Maassluis, 65 jaar, gage *f* 3,35 per/dag, runner: W. Punt, Maassluis, 55 jaar, gage *f* 3,35 per/dag, runner: C. Ras, Maassluis, 31 jaar, gage *f* 3,35 per/dag.

9-9-1931 passage Swinemunde met het stoombootje NYMPHE van Stettin naar Lissabon. 11-9-1931 passage Brunsbittel. 15-9-1931 passage Ventnor met een rivierboot. 21-9-1931 de sleepboot GOUWZEE met het stoomschip NYMPHE van Stettin naar Lissabon, arriveerde behouden op haar bestemming. (Voorwaarts, 24-9-1931). 24-9-1931 van Vigo naar Maassluis.

#### **ZEEESLEEPBOOTEN OPGELEGD.**

L. Smit en Co.'s Intern. Sleepdienst te Rotterdam heeft besloten drie zeesleepboten, nl. de DONAU, GOUWZEE en MAAS, binnenkort op te leggen. Aan het personeel van deze boten is, voorzoover het niet elders te werk kan worden gesteld, tegen 15 October a.s. ontslag aangezegd; de officieren zullen op wachtgeld worden gesteld. De reden van dezen maatregel is de schaarschte aan sleepwerk en de slechte vooruitzichten, ook in de naaste toekomst, daar door den val van het Engelsch pond sterling de kans op opdrachten ook is gedaald. (Het Vaderland: staat- en letterkundig nieuwsblad, 07-10-1931).

7-3-1931 passage Dover van de sleepboten OOSTZEE en GOUWZEE. (6-3-1931 de OOSTZEE vertrokken met het bergingsvaartuig BUFFEL naar de OCKLINGE bij Falmouth. (OCKLINGE: GBR-23, 2.335 BRT. 4-3-1931 vergaan op Lowland Point, bij Coverack, reis van Bilbao en Falmouth naar Port Talbot met ijzererts).

#### **OPGELEGDE ZEEESLEEPBOOTEN**

(Van onzen correspondent). MAASSLUIS. 26 Juli. — Enkele sleepboten van L. Smit & Co.'s Intern. Sleepdienst, welke eenige maanden geleden in de vaart zijn gebracht en deden vermoeden, dat ook in dit bedrijf eenige opleving viel te bespeuren, zullen thans weder worden opgelegd. Bovendien zullen nog enkele boten, welke tot nu toe geregeld hebben gevaren, worden opgelegd. Dezer dagen arriveerden van een sleepreis de boten OOSTZEE en DONAU, waarvan de bemanning ontslagen is. Het aantal sleepboten dat in de haven van Maassluis is opgelegd groeit steeds aan en bestaat thans uit de volgende zeesleepers, t.w. ROODE ZEE, HUMBER, OOSTZEE, DONAU, SEINE, JAVAZEE, GELEZEE, GANGES, INDUS, GOUWZEE, SEINE en nog verschillende kleinere sleepboten. (Telegraaf, 26-7-1933, foto: kaart van Maassluis).

