



De HORSEY in de Centrale Geul van de Botlek voorbij varend aan de afbouwkade afgemeerde AGIOS IOANNIS, foto T. v.d. Zee, 23-9-1981.

AGIOS IOANNIS, IMO 7026728, OBO, 6-1970 opgeleverd door Italcantieri, Genua (4248) als ANNALISA LOLLI GHETTI aan Olnavi S.p.A., Italië

Ore/Oil carrier. 72.326 BRT, 64.237 NRT, 136.000 DWT. 297,21 (280,02) x 40,82 x 22,26 x 16,482 meter. G 89.500 m³, L 171.000 m³. 16 kn. 28.000 APK, 20.888 kW, 2 turbines, Stal-Laval, Ansaldo Meccanico Nucleare S.p.A., Genua.

1974 verkocht aan Navigazione Alta Italia, Italië, herdoopt NAI ANNALISA. 1979 verkocht aan Ruslan Shipping Corp., Griekenland, in beheer bij (c/o) Shipping & Produce Co. Ltd., Londen, herdoopt AGIOS IOANNIS.

24-6-1981 tijdens lossen op het Calandkanaal een explosie gevolgd door brand, 6 mensen kwamen daarbij om het leven. 9-7-1981 verhaald met 4 NRS sleepboten van het Calandkanaal naar de werf van Verolme, Rozenburg.

28-9-1981 vertrokken van Verolme naar Barcelona achter de sleepboot NJORD (bouwjaar 1976, 792 BRT). 11-10-1981 gearriveerd te Barcelona om gesloopt te worden door Descasa Explanada de Carbones.



HORSEY op de helling bij Scheepswerf De Haas te Maassluis, foto: T. v.d. Zee, 10-9-1981



HORSEY, foto: NN, collectie Jan van Oost



m.s. ANIELLO met de HORSEY op de spring, foto: T. v.d. Zee 21-12-1981, Eemhaven, op het achterschip van m.s. ANIELLO stond een 1.800 PK sleper van Smit vast.

ANIELLO, IMO 7116925, 9-7-1971 te water gelaten, 6-1972 opgeleverd door Astilleros Espanoles S.A., Factoria de Sestao, Bilbao (176) als TURMALIN aan Turmalin Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Lübeck-West Duitsland, in beheer bij Unimar-See-Transport G.m.b.H., Hamburg. 1978 verkocht aan Eastern Africa National Shipping Line Ltd., Mombassa-Kenia, herdoopt



JOGOO. 1980 verkocht aan Compania Naviera Aniello, Panama (H9BU), in beheer bij Mediterranean Shipping Co. S.A., herdoopt ANIELLO. 7.272/10.778 BRT, 3.836/6.319 NRT, 10.886/15.967 DWT. 154,64 (141,99) x 23,30 x 13,34 x 8,357/10,376 meter. 4 ruimen, G 25.344 m³, B 22.042 m³, koelruim 300 m³. 335 TEU. 17 kn. 11.600 EPK, 8.654 kW, 7 cyl, 2 tew, 740 x 1600, B&W 6K74EF, de werf. 1994 herdoopt MSC ANIELLO. 1999 herdoopt MSC DANIELA. 2003 in beheer bij MSC Ship Management (H.K.) Ltd. 11-2006 herdoopt JUMBO. 2006 verkocht voor sloop naar India, 2-11-2006 gearriveerd te Alang, 7-11-2006 (e) aanvang sloop. (Foto: T. v.d. Zee, 26-5-1982).



Passage van de HORSEY van het tankschip RANDINA, afgemeerd bij Paktank in de 3e Petroleumhaven, foto: T. v.d. Zee, 20-2-1982.

RANDINA, IMO 7916480, tankschip, 1980 opgeleverd door Minami-Nippon Zosen K.K., Usuki (533) als RANDINA aan Ocho de Buque S.A., Panama. 17.265 BRT, 11.405 NRT, 29.990 DWT.174,00 (162,01) x 25,43 x 14,30 x 10,602 meter. 37.768 m³. 10.800 EPK, 7.944 kW, 6 cyl, 2 tew, 600 x 1500, Mitsubishi, Kobe Hatsudoki K.K., Nagasaki. 1987 verkocht aan Tamara Mar S.A., Panama, in beheer bij Seatanker Management Co. Ltd., Limassol, herdoopt NORTHERN OCELOT. 1988 verkocht aan Parpan Shipping Inc., Liberia, in beheer bij Naess Shipping (Holland) B.V., Amsterdam, herdoopt REGAL VOYAGER. 1990 herdoopt PETROBULK ROVER. 1994 verkocht aan Adriatiki Shipping Co. Ltd., Malta, in beheer bij Mantinia Shipping Co. S.A., Piraeus, herdoopt ADRIATIKI. 4-3-2003 (e) in beheer bij Mantinia Shipping Co. S.A. 20-12-2004 (e) in beheer bij Delta International Shipping Co. S.A. 10-1-2005 verkocht aan Delta International Shipping Co. S.A. 6-9-2007 (e) verkocht aan Taymouth Ltd., St. Kitts and Nevis, in beheer bij Pelmar Shipping & Engineering. 11-9-2007 (e) verkocht aan Pelican Marine Pvt. Ltd., St. Kitts and Nevis, in beheer bij Pelmar Shipping & Engineering, herdoopt ADRIATIK. 26-10-2007 (e) aanvang sloop.



CEPHEUS, IMO 7111262, 6-4-1971 te water, 9-1971 opgeleverd door Oresundsvarvet A/B, Landskrona (232) als CEPHEUS aan Transportes del Este Navegacion S.A., Panama, vlag: Liberia, in beheer bij Rethymnis & Kulukundis Ltd., Londen.

16.563 BRT, 10.938 NRT, 28.317 DWT. 6 ladingtanks, 37.832 m³. 12.300 EPK, 9.176 kW, 6 cyl, 2tew, 750 x 1600, A/B Götaverken, Gothenborg.

1985 verkocht aan Hua Hai Petroleum Transport & Marketing Co. Ltd., China, herdoopt HUA HAI 1. 17-12-1993 aan de Qingdao Oil Jetty ontstond aan boord een explosie, in tweeën gebroken en gezonken. (Foto P.A. Groen †).



HORSEY, met een flink gangetje naar de Botlek, foto's: T. v.d. Zee, 19-9-1983



HORSEY, bij een weggaander Paktank, 3e Petroleumhaven, foto: T. v.d. Zee, 13-10-1983



HORSEY, tijdens trekproeven op de Heerema paal op het Calandkanaal (met kapitein Harm Blouw), foto: T. v.d. Zee, 12-1983.

Gegevens : mslb. " HORSEY "

Bolnes 6L 2 x 300 PK
Brevo koppeling TW 510 ER 2,4 : 1
R.P.M. schroefas 150
Meting klok 6000 KG = volledig belast
B.B. motor : R.P.M. 404 temp. 310^o C.
S.B. motor : R.P.M. 404 temp. 320^o C.
vulling brandstofpompen 16 mm.
verbruik : 52 ltr. per uur.

Vertrouwende U hiermede van dienst te zijn geweest,
tekenen wij,

Hoogachtend,
LIPS - KELLER B.V.

Brief van de Gemeente Vlaardingen aan Phs. van
Ommeren (Nederland) B.V., d.d.18-9-1984.

In bovengenoemd register staat teboek met het brandmerk 9677 2 Rott 1956
het/de stalen motorsleepboot, genaamd "Horsey" gebouwd te
Rheinbrohl (W.Dld) in 1956, hebbende voor en achterpiek,
voor en achterlogies en machinekamer, voortbewogen door
twee niet omkeerbare 6 cyl., 2 tact 500 E.P.K. Bolnes
dieselmotoren, type 6 L bij 430 omw/min., motornummers
1557 en 1558 boven de lange dopmoer van de kettingspanner
op de lange zijde van de motor bij het vliegwiel.

metende 260,02 m³ bruto-inhoud/bruto-tonnage/tonnen van 1 600 kg laadvermogen m³ verplaatsing
staande ten name van van Bergen, Pieter directeur transportbedrijf
wonende te Delft, tevens h.o.d.n. Schippersbedrijf P. van
Bergen.

Hierdoor delen wij u mee de op naam van uw vennootschap
verleende toestemming van 12 december 1973, nr. V 15795 (afd.
3) voor het aan de Koningin Wilhelminahaven alhier, hebben
van het recht van vaste ligplaats over een lengte van 25 m,
te hebben ingetrokken per 1 juli 1984 omdat hiervan geen
gebruik meer wordt gemaakt.

Burgemeester en wethouders van Vlaardingen,
De secretaris, De burgemeester,

(P.C. Franken)

(A. A. J. M. van Lier)

krachtens verzoek tot teboekstelling/akte overgeschreven 25 juli 19 84

in deel 640 nummer 24 /dagregister deel nummer

In het register zijn de volgende aantekeningen gesteld:





STEVEN BENNETT, ex SOPHIA, ex HORSEY te IJmuiden op weg naar Engeland, foto: NN, 6-5-1989



STEVEN BENNETT ex HORSEY foto: NN, collectie T. v.d. Zee





STEVEN BENNETT, collectie M. Jack Gaston / H. Hoffmann



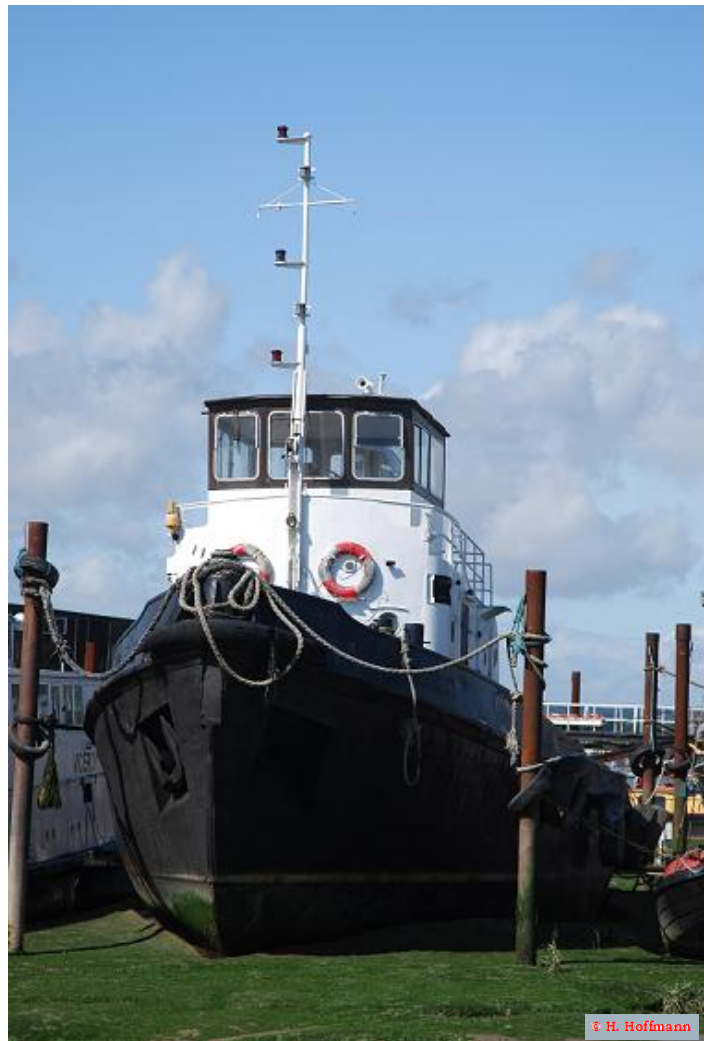
STEVEN BENNETT te Rochester, foto: Hugo Plokker, 12-6-2006



© H. Hoffmann



© H. Hoffmann



© H. Hoffmann





HORSEY als STEVEN BENNET, foto's: H. Hoffmann, 18 Augustus 2008, Hoo Marina, Rochester



STEVEN BENNETT op de Medway, Rochester, foto: Nina Pope



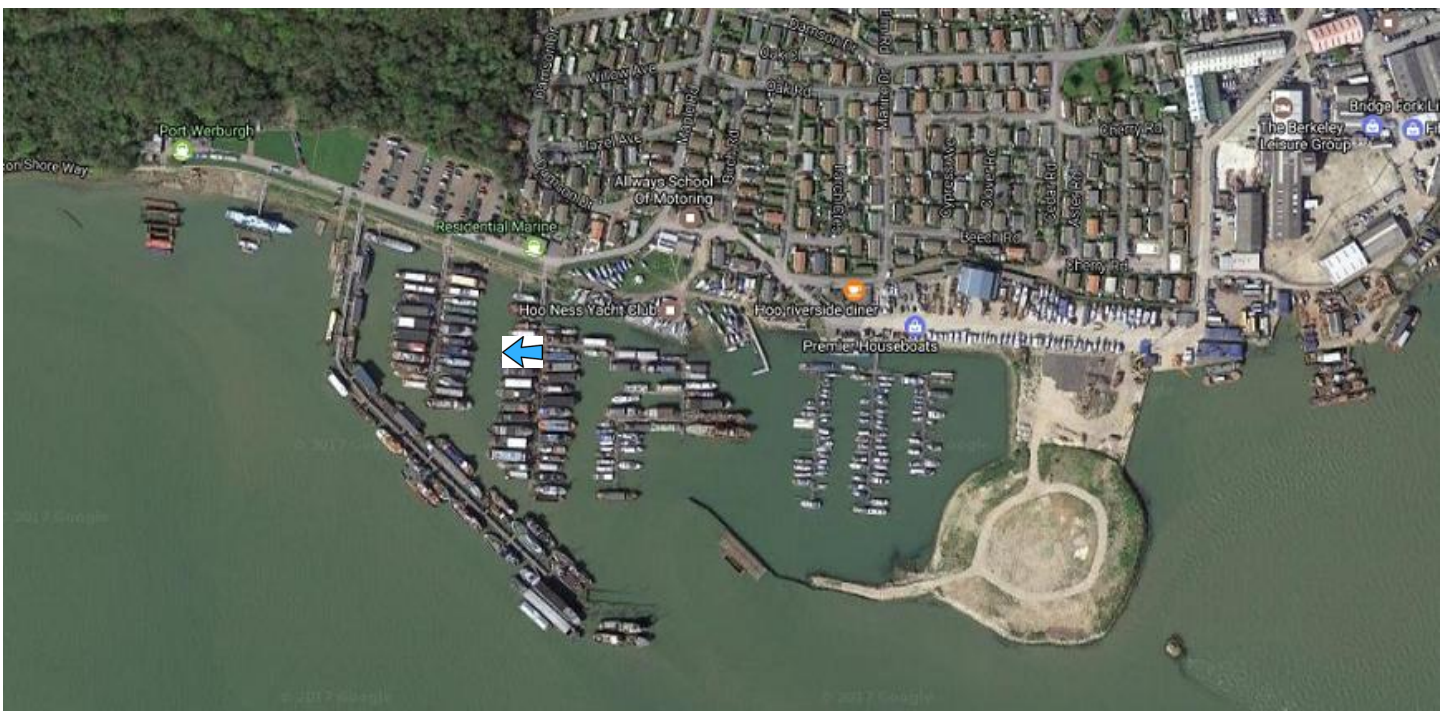
Waar vroeger de Bolnes motoren stonden ligt nu een fraaie pakketvloer, de vloeistofkoppelingen staan er nog. Ook de standpijpen, waar boven aan de beting op stond, staan er nog. In de machinekamer stond tussen de standpijpen, t.h.v. de gelaste stukken, de stuurmachine van Machinefabriek Jaffa. Waar ooit de tandwielkast stond, is nu een zitkuil gerealiseerd. De afsluiters aan bakboordzijde staan er nog, de liggende Deutz hulpmotor, de pomp, de compressor en de generator zijn verdwenen. Waar de tafel staat, bevond zich een ruimte waarin de CV ketel stond. Daarachter stond eerst een Petter hulpmotor voor de radar, later vervangen door een olieafscheider, daarachter stond een werkbank en hing de smeerolietank.



machinekamer, bakboord



het dagverblijf





STEVEN BENNETT, foto's: londontideway.com, 2017. Luchtfoto: Google/maps.

2017 als STEVEN BENNETT te koop aangeboden voor £110.000. Massive residential tug – the dimensions of this vessel cannot be overstated. From the wheelhouse, you can see for miles! A very unusual vessel – packed with character. The engine has been removed, but the industrial legacy remains wherever you look. One double cabin, large saloon, bathroom, galley and wheelhouse. Lots of deck area. londontideway.com.
2017 genoteerd met "sold".



Hoo Marina te Rochester, foto: Nina Pope



De voormalige sleepboot HORSEY als woonboot bij Hoo Marina, Rochester, foto: H. Hoffmann, 18-10-2017



m.s. DRECHT, foto: T. v.d. Zee, 21-12-1982, klaar om vast te maken aan een Griekse binnenkomer. Op de achtergrond vertrekt de MAASSLOT van Wilton-Fijenoord naar Rotterdam. Die maakte de proefvaart in een grijze rompkleur en is bij de werf in de vertrouwde zwarte kleur gespoten. Deze tanker is twee dagen later opgeleverd door Van der Giessen-de Noord B.V., Krimpen aan den IJssel (926) aan Nedlloyd Bulk B.V., Rotterdam.

VO.slb 15 m.s. **DRECHT (9)** 23310264 1958-1984 motorsleepboot

Gebouwd 1958, Scheepswerf R. v.d. Belt, Oudewetering (7)

91,27 BRT, 0 NRT. 40,52 m³ waterverplaatsing.

24,80 (22,50) x 6,65 x 3,05 x 2,500 meter.

Gewicht 155 ton, trekkracht 7,5 ton.

500 EPK, 600 IPK, 2 x 6 cyl, 2 tew, 190 x 350, 430 omw/min., vertraagd naar 1 schroef, Bolnes 6L, N.V. Motorenfabriek "Bolnes", Bolnes (#1742 en #1743).

10-5-1957 besteld, 13-8-1958 aan het van Ommeren-steiger aan de Parkkade te Rotterdam gedoopt DRECHT door mevr. J.E.C. Haak-Baars en door Ir. J.J. Surie (supervisor tijdens de bouw) overgedragen aan dhr. v.d. Broek namens N.V. Phs. van Ommeren Rotterdam. Brandmerk 10264 Z ROTT 1958.

1958 gemeten, 1928 ingeschreven onder nummer R24043.

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

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

20-6-1977 opnieuw gemeten, nummer R40511. 24,33 m³ waterverplaatsing.

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

12-1983 trekproeven in de Europoort, trekkracht 6,5 ton.

1-1-1984 opgelegd in de Koningin Wilhelminahaven te Vlaardingen.

19-6-1984 proefvaart voor de nieuwe eigenaar, 21-6-1984 verkocht aan Erteka S.A., Athene, 21-6-1984 te Rotterdam aan boord van de CHRISTINA KAVADA gezet en vertrokken naar Piraeus,

18-7-1984 teboekstelling doorgehaald, 1984 te Piraeus aangepast en zeeklaar gemaakt voor het maken van kustreizen, ingebracht bij Moraitis Shipping Co. Ltd., Piraeus-Griekenland (SV9359), in beheer bij Erteka Construction Co., Athene en E.D. Moraitis, herdoopt TIGRIS. 92 BRT.1984 vertrokken naar Rhodos en daar gewerkt met een bak voor de havenuitbreiding. 11-2-1985 geregistreerd te Piraeus onder off. no. 3711.

12-5-1997 vertrokken van Rhodos naar Kasos, voer destijds voor Geniki Naftiliaki Techniki S.A., Athene met een kantoor op Rhodos. Later ook ingezet voor werk op andere Griekse eilanden.



De DRECHT langsij de T2 tanker CALTEX DELFT, de ACHILLES van Smit stond vast aan het achterschip. Op het voorschip maakte de ARGUS of ATLAS vast. Opvarend op de Nieuwe Maas na passage van de Vlaardingse haven in richting van tankopslagbedrijf Nieuwe Matex. Mogelijk zette de DRECHT dhr. Kramer van de Nieuwe Matex af op de tanker, deze gaf aanwijzingen over het vastmaken bij de Matex aan de rijksloods. Meestal meerden tankers van die grootte daar af met 2 sleepboten voor en 1 achter. Als de binnenboot dan niet veel meer kon doen, gooide die los en ging bijduwen in de zij. Ook is het goed mogelijk dat de tanker naar de 2e Petroleumhaven ging, steiger Caltex, de DRECHT zou dan de havenloods aan boord kunnen zetten. Het zou dan over de vloed zijn anders had de achterboot aan stuurboot meegevaren. (Foto: NN/#3765).

t.t. CALTEX DELFT, 16-8-1944 kiel gelegd, 25-10-1944 te water gelaten, 15-11-1944 opgeleverd door Alabama Dry Dock & Shipbuilding Company Inc., Mobile, Alabama (312) als GRAND RIVER aan United States War Shipping Administration, Washington (D.C.) (ANAI), U.S.A. Tankschip, type T2-SE-A1. ON 246812. 10.172 BRT, 6.134 NRT.

9-1946 verkocht aan United States Maritime Commission, Washington (D.C.), U.S.A. 1-1947 verkocht aan Overseas Tankship Corporation Inc., Panama, in beheer bij Overseas Tankship Corporation Inc., New York (Caltex Inc.). 7-1950 verkocht aan N.V. Nederlandsche Pacific Tankvaart Maatschappij, 's-Gravenhage (PDIQ), herdoopt CALTEX DELFT. 10.822 BRT, 6.292 NRT, 16.501 DWT. 160,93 (153,48) x 20,76 x 11,94 x 9,200 meter.

Liquid: 774.676 Cubic Feet, 21.936 m³, Bale: 15.000 Cubic Feet, 425 m³. 14,5 kn. 6.000 APK, stoomturbine gekoppeld aan 1 elektromotor, Electric Company Inc., Lynn. 1964 verkocht voor sloop naar Nagasaki, 1-12-1964 gearriveerd te Nagasaki, 27-1-1965 aanvang sloop, gesloopt in 1965.

RONASTAR, IMO 5115836 (Z-109), 1957 opgeleverd door Eriksbergs M/V A/B, Gothenborg (466) als FJORDAAS aan Agdesidens Rederi A/S, Noorwegen, in beheer bij A.J. Morland.

22.088 BRT, 35.881 DWT. 12.900 EPK, B&W, de werf. 1965 verkocht aan Skibs A/S Agnes, Noorwegen, in beheer bij Einar Saanum, herdoopt RONASTAR.

15-6-1965 om circa 23:20 uur een explosie in de Botlek, Rotterdam en gedeeltelijk gezonken, total-loss verklaard.

Wilton verbouwt de Ronastar

De Noorse tanker "Ronastar", die onlangs bij de werf van Verolme op Rozenburg door een explosie ernstig werd beschadigd, zal verbouwd worden tot bulkcarrier met een draagvermogen van 42.400 ton dw. De nieuwe eigenaar van het schip, de rederij Joergen P. Jansen te Arendal in Noorwegen, heeft de opdracht tot de verbouwing gegeven aan de Dok- en Werf Maatschappij "Wilton-Fijenoord" N.V. te Schiedam. (Het Vrije Volk, 25-9-1965).

Herstel Ronastar duurt een jaar

Een interessante operatie. Zo noemde men vanmorgen bij Wilton-Fijenoord N.V. te Schiedam de verbouwing van de Noorse tanker Ronastar, die onlangs bij de werf van Verolme op Rozenburg door een explosie ernstig werd beschadigd. Zoals bekend wordt de Ronastar straks een bulkcarrier met een draagvermogen van 42.400 ton dw. De twee delen van het uiteen gereten schip zullen vanaf de werf van Verolme op Rozenburg, half oktober naar Schiedam worden gesleept. Er zullen drie dokken aan te pas komen om van de Ronastar weer een volwaardig schip te maken.

De operatie zal zeker een jaar gaan duren. Dan zal de Ronastar gaan varen voor de nieuwe eigenaar van het schip, de rederij Jurgen P. Jansen te Ahrendahl, Noorwegen. (Het Vrije Volk, 27-9-1965).

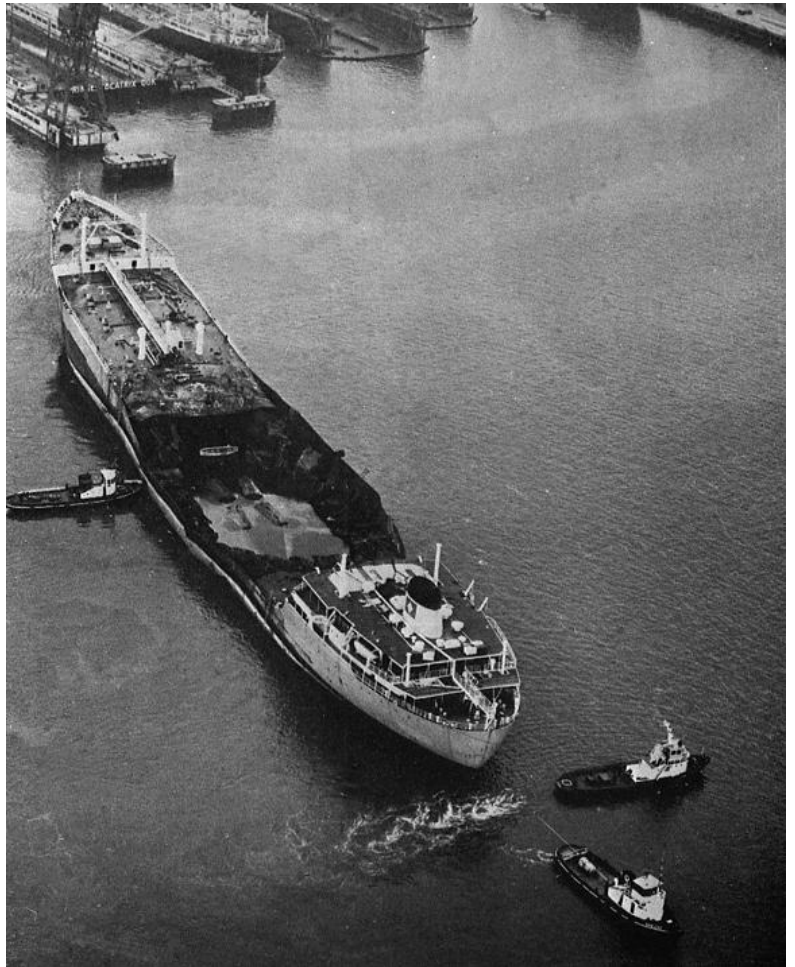
Ronastar naar WF

Wanneer de mist geen spelbreker is zullen vandaag het voor- en achterschip van de Noorse tanker Ronastar, die op 16 juni explodeerde, van Verolme-Rozenburg naar de werf van Wilton-Fijenoord worden gesleept. Daar zal uit de twee delen weer een nieuw schip worden samengesteld. (Het Vrije Volk, 14-10-1965).

De oorzaak

De oorzaak van de explosies is nooit vastgesteld. De explosies hebben zich voorgedaan in het midden van de compartimenten 8 en 9, die op dat moment juist door de Butterworth machine waren schoongemaakt en met de hand van de laatste olieresten werden worden ontdaan. Hoewel de tanks volgens de voorschriften op de aanwezigheid van gassen waren gemeten en veilig verklaard, is het aannemelijk dat er toch een te hoge concentratie explosief gas in een tank aanwezig was. Er gaan geruchten dat een classificeerder met spijkerzolen de vonk zou hebben veroorzaakt. (Bron: zero-meridean.nl).

1965 verkocht aan I/S Mytilus A/S & Co., Noorwegen, in beheer bij Joergen P. Jensen, 1966 herdoopt CONDO. 1965/1966 verbouwd tot bulk-carrier, 27.362 BRT, 42.500 DWT. 196- in beheer bij Marlow Wangen. 13-1-1970 explosie in de machine-kamer gevolgd door brand, onder controle gekregen. 1972 verkocht aan Vaboens R/A,



Noorwegen, herdoopt HERWANG. 1974 verkocht aan Capo Falcone Soc. di Nav. S.p.A., Italië, herdoopt FALCONE. 1983 verkocht aan Cia de Nav. Deiulemar S.p.A., Italië. 3-1983 gesloopt te Spezia, Italië. (Foto: NN, de DRECHT vast op het achterschip, samen met een sleepboot van de werf, foto rechts: A. van Rees, 6-1965, Verolme).



RONASTAR na de explosie, foto: Jan Tore Knudsen/skipshistorie.net

Sleepboot overvaren

(Van een onzer verslaggevers)

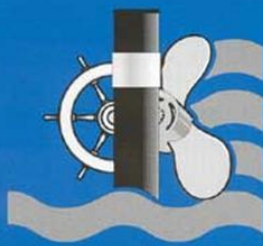
De sleepboot Drecht (26 brt.) is gisteren op de rivier het Scheur, ter hoogte van de Oude Maas, overvaren door het IJslandse zeeschip Arnarfell (1381 brt.). De sleper maakte een slagzij van 90 graden, maar richtte zich weer op.

De schade is aanzienlijk. De drie bemanningsleden bleven ongedeerd.

De sleepboot is voor reparatie naar de Kon. Wilhelminahaven gesleept.

Aanvaring DRECHT

Na los gegooid te hebben op een weggaander uit de Botlek, kwam de sleepboot DRECHT in aanvaring met m.s. ARNARFELL. Door de klap maakte de sleepboot bijna 90° slagzij. De boot kwam daarna wel terug maar daarbij stroomde een flinke hoeveelheid water in de machinekamer wat grote schade veroorzaakte. Persoonlijke ongelukken (behalve grote schrik) deden zich niet voor bij de opvarenden T. Radema, A. v.d. Sanden, K. Kroon en B. Wijgerse. De schade is gerepareerd bij Scheepswerf en Machinefabriek A. de Jong in de Wilhelminahaven te Schiedam. (Krant: Het Vrije Volk, 22-8-1969).



SLEEP & DUWVAART



Rotterdamse Scheepvaartboekhandel

Schiehaven 15 in Rotterdam

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



De DRECHT aan het sleepbootsteiger aan de Nieuwe Matex in de zestiger jaren, foto: collectie BASM



Tot september 1971 voer de DRECHT met dat type Decca radarscanner, foto: collectie BASM. Toen voorzien van een nieuwe radarinstallatie waardoor de Petter motor voor de stroomvoorziening van de radar overbodig werd. Op die plaats is toen een olieafscheider geplaatst. (Foto: collectie BASM).

m.s. AVAX, 8-8-1977 gearriveerd in de Waalhaven, Pier 2, Multi Terminals op een reis van Maputo, Mozambique (9-6-1977 vertrokken) via Antwerpen (29-7-1977 gearriveerd) naar Rotterdam. 10-8-1977 vertrokken van de Waalhaven naar Shanghai (22-8-1977 passage Suez) met assistentie van de sleepboten HORSEY (voor) en DRECHT aan het achterschip, aangekomen op de rivier haalde de achterboot de havenloods van boord en zette deze af aan het loodsstation aan de kop van de Merwehaven. (Foto: T. v.d. Zee).

AVAX IMO 5337666: 11-1-1962 te water gelaten, 11-4-1962 opgeleverd als STAD VLAARDINGEN door Flensburger Schiffsbau Ges., Flensburg (591) aan N.V. Nieuwe Halcyon Lijn, Rotterdam (PHRS). 11.048 BRT,



6.738 NRT, 15.799 DWT. 162,87 (152,03) x 20,30 x 12,60 x 9,150 meter. Brandmerk 11179 Z ROTT 1962. 7 ruimen, 22.893 m³, B 21.344 m³, 4 laadbomen van 3-5 ton en 2 van 3 ton SWL. 821 ton bunkers, 14 kn. 5.265 EPK, 3.928 kW, 8 cyl, 2 tew, 700 x 1200, Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.G., Augsburg. 1972 verkocht aan Ceresia Shipping Co. S.A., Panama, thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, herdoopt PORT MARIA. 1973 verkocht aan Saronis Shipping Co. S.A., Panama, thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland, p/a A. Catsogeorgis & Th. Efstathiou, Piraeus, herdoopt AVAX. 11.405 BRT, 6.655 NRT, 16.460 DWT. 12 laadbomen van 5 ton SWL. 1980 in beheer bij Efshipping Co. S.A., Piraeus. 6-7-1982 als AVAX opgelegd te Galaxidi, Griekenland. 1985 verkocht aan Amia II Shipping Co. Ltd., Valletta-Malta, herdoopt GEORGIOS. 31-3-1983 te Bedi, India vanaf Galaxidi. 1985 verkocht aan Indiase slopers, 10-5-1985 van de rede van Bedi naar Alang, 11-5-1985 gearriveerd te Port Alang om gesloopt te worden, gesloopt in 1985.



LAARDERKERK, foto: NN, t.h.v. Rozenburg.

m.s. LAARDERKERK 5201233 1958-1977 vrachtschip PFMZ
 Gebouwd 1958, Howaldtswerke Hamburg A.G., Hamburg (922)
 8.919 BRT 5.241 NRT 11.183 DWT. 146,06 (134,12) x 20,17 x 11,59 x 8,002 / 8,764 meter.

Brandmerk 10247 Z ROTT 1958. 5 passagiers, 5 ruimen, G 16.141 m³, B 14.725 m³, koelruimte 319 m³, dieptanks 1.536 ton, laadbomen: 1 van 120 ton, 1 van 50 ton, 4 van 10 ton en 12 van 5 ton SWL, 1.422,5 ton bunkers, 15 kn.

6.500 EPK, 4.849 kW, 8 cyl, 2 tew, 630 x 1350, Stork, N.V. Kon. Machinefabriek Gebr. Stork & Co., Hengelo. 10-1955/13-7-1956 besteld, 22-8-1957 kiel gelegd, 18-3-1958 gedoopt LAARDERKERK door mevr. B.M. Corbijn van Willemswaard-de Leers en te water gelaten, 15-6-1958 geplande oplevering, 5-7-1958 opgeleverd aan de V.N.S.

25-6-1959 op de Nieuwe Waterweg bij boei nr. 8 aan de grond gelopen.

4-10-1959 op de Elbe in aanvaring gekomen met het motorschip DUKLA (Czechoslovak Ocean Shipping, Praag, bouwjaar 1958, 6.507 BRT), lichte schade opgelopen t.h.v. de opbouw.

18-10-1962 bij Bahrain aan de grond gelopen.

31-12-1964 bij vertrek van Leixões aan de grond gelopen, 1-1-1965 met de eigen machine en enkele havensleepboten vlot gebracht, aanzienlijke schade opgelopen, de reparatie duurde 6 weken en kostte f 750.000.

1-7-1970 als LAARDERKERK overgedragen aan N.V. Koninklijke Nedlloyd, Rotterdam.

6-1977 overgedragen aan Nedlloyd Lijnen B.V., Rotterdam.

1977 herdoopt NEDLLOYD LAARDERKERK.

4-11-1977 verkocht aan Renouar Compania Naviera S.A., Panama (SYQV), p/a Worldwide Marine Enterprises S.A., Piraeus, te Hamburg overgedragen en herdoopt SEA CLOUD.

9-2-1979 gearriveerd te Rotterdam, 24-2-1979 vertrokken naar Antwerpen, 17-3-1979 van Antwerpen vertrokken naar Chittagong, 1979 verkocht voor sloop aan Tung Ho Steel Enterprise Corp, Kaohsiung, Taiwan,

2-6-1979 gearriveerd te Kaohsiung, Taiwan, de sloop begon 18-6-1979.



De DRECHT (met H. Blouw aan het roer) bij U.S.S.R. m.t. ELBRUS, een verhaler van de Nieuwe Matex te Vlaardingen naar de Botlek, de HORSEY vast aan de voorkant. Voordat er vastgemaakt kon worden, bijgeduwd tegen het steiger. (Foto's: T. v.d. Zee, 4-1978).

De ELBRUS arriveerde 18 april 1978 bij de Nieuwe Matex te Vlaardingen, agent: Transworld Marine Agency Company (Transworld was eigendom van de Russische staatsonderneming Sovfracht. Trad op als agent voor de schepen van de Russische staatsrederijen).

ELBRUS, IMO 5100520: 1959 opgeleverd door Kherson S.Y., Kherson als ELBRUS aan U.S.S.R. Novorossiisk Shipping Co., Novorossiisk-U.S.S.R. 7.653 BRT, 3.931 NRT, 12.187 DWT. 145,50 x 138,00 x 19,23 x 10,42 x 8,708 meter. 1 ruim, G 1.118 m³, 24 tanks, L 14.012 m³. 833 ton bunkers, verbruik 14 ton/dag. 12,75 kn. 4.000 EPK, 2.984 kW, 2 x 8 cyl, 2 tew, 430 x 610, vertraagd naar 1 schroef, Skoda, Russki Diesel Works, Leningrad. 1982 gesloopt in de U.S.S.R.



De HORSEY vast aan de voorkant vast, de DRECHT achter



m.t. SULFURICO draaide in de Koningin Wilhelminahaven te Vlaardingen en wilde afmeren bij de Nieuwe Matex aan Steiger 1. Dat ging niet helemaal zoals gepland en raakte het stuurhuis van de afgemeerde DRECHT (kapitein K. Kroon). Daarbij ontstond geringe schade aan het dak. (Foto's: T. v.d. Zee, 29-12-1978).



SULFURICO, IMO 6904466, 3-1969 opgeleverd door Ruiz de Velasco, Bilbao (109) als SULFURICO aan Nav. Quimico S.A., Spanje. 1.215 BRT, 1.940 DWT. 9-11-1998 gearriveerd bij Viguesa de Chatarra te Vigo om gesloopt te worden.



winter 1978-1979



SLEEP & DUWVAART

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



De binnenkomende AMAX MARINER met de sleepboten ATLAS en DRECHT aan het voorschip. Foto T. v.d. Zee.

m.s. AMAX MARINER, IMO 7706017. Gebouwd 1978, Mitsui Engineering & Shipbuilding Co. Ltd., Chiba (1155). 21.815,81 BRT, 13.654,92 NRT, 36.071 DWT. 174,50 (165,00) x 28,07 x 15,91 x 11,469 meter. 5 laadruimen, G 46.788 m³, B 45.651 m³, 5 kranen van 25 ton SWL, 1046 TEU, 186 en 1815 ton bunkers, 15,5 kn. 11.200 EPK, 8.355 kW, 6 cyl, 2 tew, 670 x 1700, 119 omw/min., B&W 6L67GFCA, Mitsui Engineering & Shipbuilding Co. Ltd., Tanamo.

1977 kiel gelegd, 6-1978 proefvaart, 6-1978 opgeleverd (LR) als AMAX MARINER aan Pacific Minerals Transport Corp., Monrovia-Liberia.

16-1-1980 verkocht aan N.V. Mij. Zeeschip "Duivendrecht", Rotterdam (PFPT) (Phs. van Ommeren (Nederland) B.V.) en herdoopt LOOSDRECHT. 21-1-1980 te Tamano overgedragen aan van Ommeren, de 1e reis voor van Ommeren ging naar Wakamatsu, 27-1-1980 daar vertrokken via het Suezkanaal naar Spanje. 19-3-1980 meetbrief 19407.

1982 als LOOSDRECHT overgedragen aan Mij. Motorschip "Loosdrecht" B.V., Rotterdam (PFPT), in beheer bij Van Ommeren Shipping B.V.

– Van Ommeren heeft het Liberiaanse massagoedschip Amax Mariner (36.000 ton draagvermogen) gekocht om het als Loosdrecht onder Nederlandse vlag te brengen. Het bijna tweejarige schip zou circa 18 miljoen dollar hebben gekost.



1987 verkocht aan Columbus Maritime Lease N.V., Willemstad-N.A. (PJFS), in beheer bij Van Ommeren Shipping B.V., herdoopt VICTORIA BAY.

3-1988 herdoopt LOOSDRECHT, eigenaar: Columbus Marine Lease N.V., St. Maarten-N.A. roepsein bleef PJFS.

14-11-1988 verkocht naar thuishaven en vlag: Panama, 1988 herdoopt LODE BAY, roepsein 3EWN6.

1989 als LODE BAY verkocht aan Cobo Bay Shipping S.A., Manilla-Filippijnen (DNKV), in beheer bij Van Ommeren Shipping B.V., Rotterdam.

1992 herdoopt BARBICAN SPIRIT.

1994 verkocht aan CST Lode Pte. Ltd., Singapore (S6BT), in beheer bij Chemikalien Seetransport G.m.b.H., Hamburg, herdoopt LODE.

1994 verkocht aan Columbia Maritime Corp., Piraeus-Griekenland, in beheer bij L.& W. Shipping Agency S.A., Piraeus, herdoopt CARGO EMERALD.

1997 verkocht aan Odin Maritime Corp., Monrovia-Liberia, in beheer bij Moss Marine Management S.A., Piraeus, herdoopt CHIAN EMERALD.

1998 in beheer bij Levant Maritime International S.A., Piraeus.

19-7-2001 verkocht aan Lara Navigation Ltd., Limassol, thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, in beheer bij V Ships (Cyprus) Ltd., Limassol, herdoopt TINA M.

8-2003 verkocht voor sloop naar India, 14-8-2003 op het strand gezet te Alang om gesloopt te worden.

(Krant: NRC, 11-1-1980. Foto: T. v.d. Zee, 3-8-1983, Maassluis).



DRECHT met NAVIOS PATRIOT tijdens het inlopen van de Botlek op weg naar de G.E.M., ouderwets met 3 sleepboten vast op het voorschip, foto: T. van der Zee, 23-3-1979.

NAVIOS PATRIOT, IMO 6712215, 11-3-1967 te water gelaten, 2-6-1967 gedoopt LEISE MÆRSK, 16-6-1967 opgeleverd door Odense Staalskibsværft A/S, Lindø (17) aan Tank- og Ruteskibe i I/S, Kopenhagen (A.P. Møller, Kopenhagen).

44.905 BRT, 29.913 NRT, 79.690 DWT. 255,63 (243,92) x 32,62 x 19,18 x 14,034 meter. Bulkcarrier, 9 ruimen, G 90.124 m³. 3.591,5 ton bunkers. 16,75 kn. 21.800 EPK, 16.263 kW, 9 cyl, 2 tew, 900 x 1550, Sulzer 9RD90, Sulzer Bros Ltd.

24-4-1975 verkocht aan D/S af 1960 A/S, Kopenhagen (A.P. Møller, Kopenhagen). 1976 verkocht aan Navios Patriot Inc., Liberia, in beheer bij Anglo Nordic Bulkships (Management) Ltd., herdoopt NAVIOS PATRIOT.

1981 verkocht aan Good Horizon Shipping Co. S.A., Griekenland, in beheer bij Good Faith Shipping Co. S.A., Piraeus (Frangos, Nikolaos, Piraeus), herdoopt GOOD HORIZON. 1983 vlag: Panama. 1984 verkocht aan Bright Jupiter Shipping S.A., Panama, in beheer bij Good Faith Shipping Co. S.A., Piraeus (Frangos, Nikolaos & Nicholas G. Moundreas, Piraeus), herdoopt BRIGHT. 1986 verkocht voor sloop, 19-10-1986 gearriveerd te Busan om gesloopt te worden bij Shin Seo Industry, Busan.



Rotterdamse Scheepvaartboekhandel

Schiehaven 15 in Rotterdam

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



DRECHT en HORSEY aan het Sleepbootsteiger, foto: T. v.d. Zee, 16-4-1981



CAPTAIN GREGOS van de Botlek naar zee met assistentie van de sleepboten DRECHT en ASTRONAUT, foto: T. van der Zee, 11-5-1981, monding 3e Petroleumhaven.

CAPTAIN GREGOS, IMO 5177810, tankschip. 21-3-1953 kiel gelegd, 27-10-1953 te water, 1-1954 opgeleverd door Götaverken A/B, Gothenborg (681) als JUSTUS WALLER aan Rederi A/B Castella, Gothenborg-Zweden (SLHT), in beheer bij Torsten Petterson, Gothenborg. 9.456 BRT, 11.285 DWT.

1958 in beheer bij Bertil Magnusson, Gothenborg. 11.285 BRT, 6.623 NRT, 17.400 DWT. 9-1964 verkocht aan N.V. Rederij Iduna, Amsterdam (PFFX), in beheer bij Vereenigd Cargadoorskantoor, Amsterdam.

Brandmerk 6153 Z AMST 1964. 11.077 BRT, 6.355 NRT, 17.400 DWT. 167,57 (156,01) x 20,15 x 11,97 x 9,194 meter. 20 ladingtanks, 23.411 m³. 1.633 ton bunkers. 14 kn. 6.750 EPK, 5.036 kW, 9 cyl, 2 tew, 680 x 1500, A/B Götaverken, Landskrona.

12-4-1966 verkocht aan Mariner Shipping Co. S.A., Panama, thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland, in beheer bij Harry Hadjipateras Bros. Ltd., herdoopt AGHIOS HARALAMPOS. 1970 verkocht aan Investship Co. Inc., Panama, thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, in beheer bij Locafrance, Location de Tous Materiels Industriels et Commerciaux, Parijs, herdoopt VALAIS.

1972 verkocht aan Cie. Européenne d'Armement, Duinkerken-Frankrijk (FNJD), in beheer bij Locafrance, Location de Tous Materiels Industriels et Commerciaux, Parijs, 1972 herdoopt ARIÈGE. 1977 verkocht aan Pétromer, Duinkerken-Frankrijk. 1980 verkocht aan Anemi Shipping Co. Ltd., Monrovia, thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland (SVOH), in beheer bij Tsakos Shipping & Trading S.A., Piraeus, herdoopt CAPTAIN GREGOS. 10.739 BRT, 6.387 NRT, 18.471 DWT.

1982 verkocht aan Yaliskari Shipping Co. Ltd., Monrovia, thuishaven en vlag: Panama, in beheer bij Tsakos Shipping & Trading S.A., Piraeus. 10.795 BRT, 6.482 NRT, 18.471 DWT. 1988 verkocht voor sloop aan Mohammad Farooq, Gadani Beach, Pakistan. 11-2-1988 gearriveerd te Karachi, 3-3-1988 verhaald naar Gadani Beach en op het strand gezet, 7-3-1988 aanvang sloop te Gadani Beach, gesloopt in 1988.

De DRECHT aan een binnenkomer voor de Botlek, foto: T. v.d. Zee, 2-7-1982 met aan dek P. van Dijk, J. Vliegenthart, H. Beverwijk en een passagier





DRECHT op de Nieuwe Maas, t.o. Windmill Holland en Shell Tankopslag te Vlaardingen, foto: T. v.d. Zee, 10-6-1983



De DRECHT aan het Sleepbootsteiger in de Vlaardingen K.W. haven, gezien vanaf een tank bij de Nieuwe Matex, foto: T. v.d. Zee, 9-1983, aan dek P. Nieuwstraten



Machiniefabriek en Reparatiebedrijf

Rotterdam-Holland

LIPS - KELLER BV

Klass.	Doos.	Rot.
01-38	1	

Van Ommen Binnenvaart-B.V.,
Postbus 845,
3000 AV ROTTERDAM.

Wardijk 81 - 3006 NH Rotterdam
Bus 4043 - 3006 AA Rotterdam

Brief Ref. Dict: M/FH Map: 35214 Datum: 4 januari 1984.
Betreft: Trekproeven met klok aan boei.

Mijne Heren,

Onderstaand doen wij U een overzicht toekomen van de gegevens betreffende de trekproeven met klok aan boei d.d. 13-12-1983:

Gegevens : malb. " DRECHT "

Bolnes 6L 2 x 300 PK
Brevo koppeling TW 510 ER 2,4 : 1
R.P.M. schroefas 175
Meting klok 6800 KG = volledig belast
B.B. motor : R.P.M. 409 temp. 380^o C.
S.B. motor : R.P.M. 404 temp. 350^o C.
vulling brandstofpompen 18 mm. verbr. 68 ltr. per uur
R.P.M. schroefas 145
meting klok 5000 kg. = half belast.

Gegevens : malb. " HORSEY "

Bolnes 6L 2 x 300 PK
Brevo koppeling TW 510 ER 2,4 : 1
R.P.M. schroefas 150
Meting klok 6000 KG = volledig belast
B.B. motor : R.P.M. 404 temp. 310^o C.
S.B. motor : R.P.M. 404 temp. 320^o C.
vulling brandstofpompen 16 mm.
verbruik : 52 ltr. per uur.

Vertrouwende U hiermede van dienst te zijn geweest,
tekenen wij,

Hoopachtend,
LIPS - KELLER B.V.

B.V. Handelmaatschappij G. Key & Zonen, aan Van Ommen Rotterdam B.V.

1 februari 1984

Mijne Heren, Betreft: "Horsey"/"Drecht"

Gaarne danken wij u nog voor Uw brief van 13.01.84 met de twee stuks foto.

Tevens ontvingen wij van Uw technische dienst een plan van elk schip.

Op 16.01.84 hebben wij beide sleepboten te Vlaardingen geïnspecteerd, waarbij wij van elk schip de aan boord bevindende bescheiden hebben ontvangen. Inmiddels hebben wij hiervan, voor zover belangrijk, kopie genomen.

Wij houden deze stukken voorlopig onder onze berusting. Bij een mogelijk volgende inspectie geven wij deze weer aan boord af.

Behalve een algemene telex aanbieding naar hiervoor in aanmerking komende buitenlandse relaties, hebben wij tevens de bijgaande, eerste circulaire naar een aantal geselecteerde adressen gezonden.

De markt voor sleepboten is niet groot, waarbij reeds door het servituut een belangrijk gebied vervalt. Uiteraard is de leeftijd een bezwaar, ondanks het feit, dat in Nederland de schepen als regel beter onderhouden worden dan in de meeste andere landen.

Wij houden U verder op de hoogte en tekenen, met vriendelijke groeten, G. Key.

Verkoop Drecht

14 juni 1984 van G. Key & Zonen aan Phs. van Ommeren (Rotterdam) B.V.

Voor de goede orde bevestigen wij de gisteren tot stand gekomen verkoop van bovengemelde sleepboot aan Erteka S.A. te Athene, Griekenland en wel voor de prijs van f 100.000 voor levering f.a.s. Rotterdam inclusief de reserveschroef en de losse, kleinere onderdelen (pakkingen e.d.) die in de voorkajuit van de Horsey liggen.

Gemelde prijs includeert tevens de commissie ad totaal 10%, te weten 2x 2½% voor de firma G.&M. Morris/Aberdeen en Samuel Steward & Co. Ltd./Londen en 5% voor G. Key & Zonen.

Teneinde de kosten van het laden, de bedding, sjourren e.d. te dekken, waartoe kopers James Smith & Zoonen B.V. de opdracht hebben gegeven, is het met oog op de betalingsvergunning een bedrag f 20.000 aan de koopprijs toegevoegd, wat na ontvangst door U aan derden in opdracht van kopers zal worden uitbetaald.

Zoals het zich laat aanzien, zal dit James Smith worden.

Eén en ander is nader geregeld in de door kopers gezonden telex van heden, vanuit het Rijnhotel te 09:26 uur en in de Memorandum of Agreement, zoals hedenmorgen opgesteld, accoord bevonden en getekend door partijen.

Ten behoeve van kopers, G.&M. Morris en ons ontvangen wij hiervan drie fotokopieën.

Ten behoeve van de vergunning voor de betaling en het overmaken van de gelden, werd door U in overleg met kopers heden een telex bevestiging naar de Nationale Bank te Griekenland gezonden.

Zodra U bericht ontvangt, dat het totaalbedrag in Nederland is, stellen wij het op prijs ons dit te melden, opdat wij verdere maatregelen tot het afwerken kunnen nemen.

Dit betekent o.m. het verzorgen van de Bill of Sale en de uitschrijving als overeengekomen in de MoA regels 70/71/72/73/74/75, waartoe wij ook contact opnemen met het notariskantoor Nauta van Haersolte. Dit in overleg met U en in Uw opdracht.

Daar de kapitein van het transporterende zeeschip, de heer Theodore Conedaris en Drecht als gemachtigde van kopers zal overnemen, en naar wij moeten aannemen slechts zal geschieden na levering f.a.s., dienen wij er op toe te zien, dat belading niet plaats vindt voordat u de vrije beschikking over de koopsom heeft.

Overigens heeft ook de heer Koster van James Smith dit als voorwaarde gesteld.

Ten behoeve van het maken van stoelen heeft James Smith een tekening nodig t.w. algemeen plan en grootspant. Een lijnenplan zou mooier zijn, doch wij nemen aan, dat U dit niet in Uw bezit heeft.

Ondertussen kunt u de technische dienst vragen reeds thans alle stukken, certificaten, tekeningen, instructieboeken en wat nog meer betrekking heeft op schip, motoren en verdere uitrusting bij elkaar te voegen. Dit alleen voor zover deze niet tevens van toepassing zijn op de Horsey.

Ook geen documenten, die bij verkoop respectievelijk export teruggezonden dienen te worden aan de betreffende instanties. Uiteraard kunnen wij U hierbij assisteren. Wij dienen slechts te voldoen aan de gebruikelijke conditie bij verkoop, namelijk het medeleveren van 'alles wat tot het schip, motor en uitrusting behoort, aan boord en aan de wal'.

Aangezien Lips-Keller B.V. de trekproeven heeft gedaan, nemen wij aan, dat de reserveschroef ook daar bewaard wordt. Het zal verstandig zijn reeds thans te melden, dat de schroef opgehaald zal worden.

Tevens kan worden nagegaan hoeveel bunkers er aan boord is. Teneinde een verrekening te vermijden met alle moeilijkheden van dien, daar kopers de stand niet hebben opgenomen, lijkt het beter de tanks leeg te halen, dat er nog voldoende in blijft om na lossing ergens te kunnen bijbunkeren. Indien dit een redelijk kwantum is, zal Uw leverancier dit zeker willen doen.

De sleutels aan boord hebben niet allemaal een label. Het zal mogelijk zijn deze van een kartonnen label te voorzien met Nederlandse tekst. Wij kunnen dan zien de Engelse tekst op de andere zijde te schrijven of een lijstje meegeven. Voorts graag mogelijk losse enigermate zeevast zetten of sjourren, zodat onderweg geen onnodige schade wordt veroorzaakt. Dat includeert ook het strijken van de mast en sjourren ervan. De losse inventarisdelen voor zover het de kleinere onderdelen betreft, die in de voorkajuit van de Horsey liggen, overbrengen op de Drecht en bij voorkeur opbergen in het achterverblijf, dat afgesloten kan blijven.

Slechts één sleutel, bij voorkeur dit van de SB deur van het voorverblijf degelijk merken. Deze kan bij levering worden overhandigd aan de kapitein of de eerste stuurman van het transporterende schip.

Vertrouwende U voorlopig van dienst te zijn geweest, tekenen wij, met vriendelijke groeten, G. Key.

Foto's van het hijsen, sjourren en aan dek van de DRECHT op de KRISTINA KAVADA in Schiehaven te Rotterdam: H. Brugts, zoon van 1e kapitein Jan Brugts, 21-6-1984.









Machinist B. van Emden en kapitein J. Brugts (met hoedje) bespreken de situatie





CHRISTINA KAVADA, IMO 6900446, 21-5-1968 kiel gelegd, 12-10-1968 te water gelaten, 9-1-1969 opgeleverd door N.V. A. Vuyk & Zonen's Scheepswerven, Capelle a/d IJssel (829) als DUKE OF HOLLAND aan N.V. Norfolk Lijn, Scheveningen. 759 BRT, 414 NRT, 1.064 DWT. 75,01 (71,58) x 13,62 x 7,65 x 4,192 meter. 15 kn. 2.400 EPK, 8 cyl, 4 tew, 360 x 450, M.W.M. Type TRHS345AU, Motorenwerke Mannheim A.G., Mannheim.

1969 ingezet tussen Scheveningen en Great Yarmouth. 1982 verkocht aan Truckline Ferries France S.A., Parijs, Cherbourg-Frankrijk, herdoopt TOURLAVILLE. 1984 verkocht aan Kavu Maritime Co., Limassol-Cyprus, in beheer bij Geranimos Kavadas & Bros. Shipping Co. S.A., herdoopt CHRISTINA KAVADA. 21-6-1984 vertrokken van Rotterdam met de sleepboot DRECHT als deklust. 22-6-1984 vertrokken van Vlissingen naar Griekenland.

1984 ingezet tussen Ravenna en Piraeus. 1986 verkocht aan Traghetti delle Isole S.p.A. Compagnia di Navigazione, Trapani-Italië, herdoopt PANTELLERIA. 1986 ingezet tussen Marsala en Pantelleria. 19-11-2009 verkocht aan onbekende eigenaar en onder de vlag van Cambodja gebracht, roepsein XUAU6.



DRECHT a/b van de CHRISTINA KAVADA, foto Louis Meylof/Teun v.d. Zee, 22-6-1984, Vlissingen.

3-2010 de ex DUKE OF HOLLAND verkocht aan Agios Riginos Shipping Co., Piraeus-Griekenland, roepsein SVA3553, 31-5-2010 (m) herdoopt SPORADES. 18-11-2011 (m) vlag: Moldavië, roepsein EROQ. 18-11-2011 (m) herdoopt TASIMA. 2011 verkocht voor sloop naar Turkije, 7-12-2011 gearriveerd te Aliğa om gesloopt te worden.



Na aankomst te Griekenland ging de DRECHT te Piraeus op de helling voor inspectie en aanpassen aan het Griekse sleepwerk, foto: Bertus van Emden, 7-1984. Het VO uit de schoorsteen is omgedraaid zodat de Griekse letter L in de O te voorschijn kwam. Daar herdoopt TIGRIS.



De TIGRIS ex DRECHT aan het werk op Rhodos, foto's: Bertus van Emden, 1984



m.s. TIGRIS bij Rhodos, foto: N. Jonker/T.v.d. Zee, 1996



Dokken op z'n Grieks te Rhodos, de TIGRIS zo geparkeerd dat onderhoud aan schroef en roer mogelijk was, foto: T. Grootenboer, 9-2000.



TIGRIS naast de kraan POSEIDON I, foto: R. Hoffmann, 10-2005



m.s. TIGRIS, 3 jaar later, foto's H. Hoffmann, 29-4-2008



© H. Hoffmann

De Bolnes motoren, zo te zien weinig veranderd in de laatste 24 jaren, alleen de platen tussen de motoren waren blank, de kappen van de vloeistofkoppelingen blauw-metaalachtig en de rode knopjes aan de motoren ontbraken. De kale koperen leidingen zijn nu geverfd. Ook bij de hulpset wat andere kleuren gezien maar verder weinig tot niets veranderd.



© H. Hoffmann



© H. Hoffmann

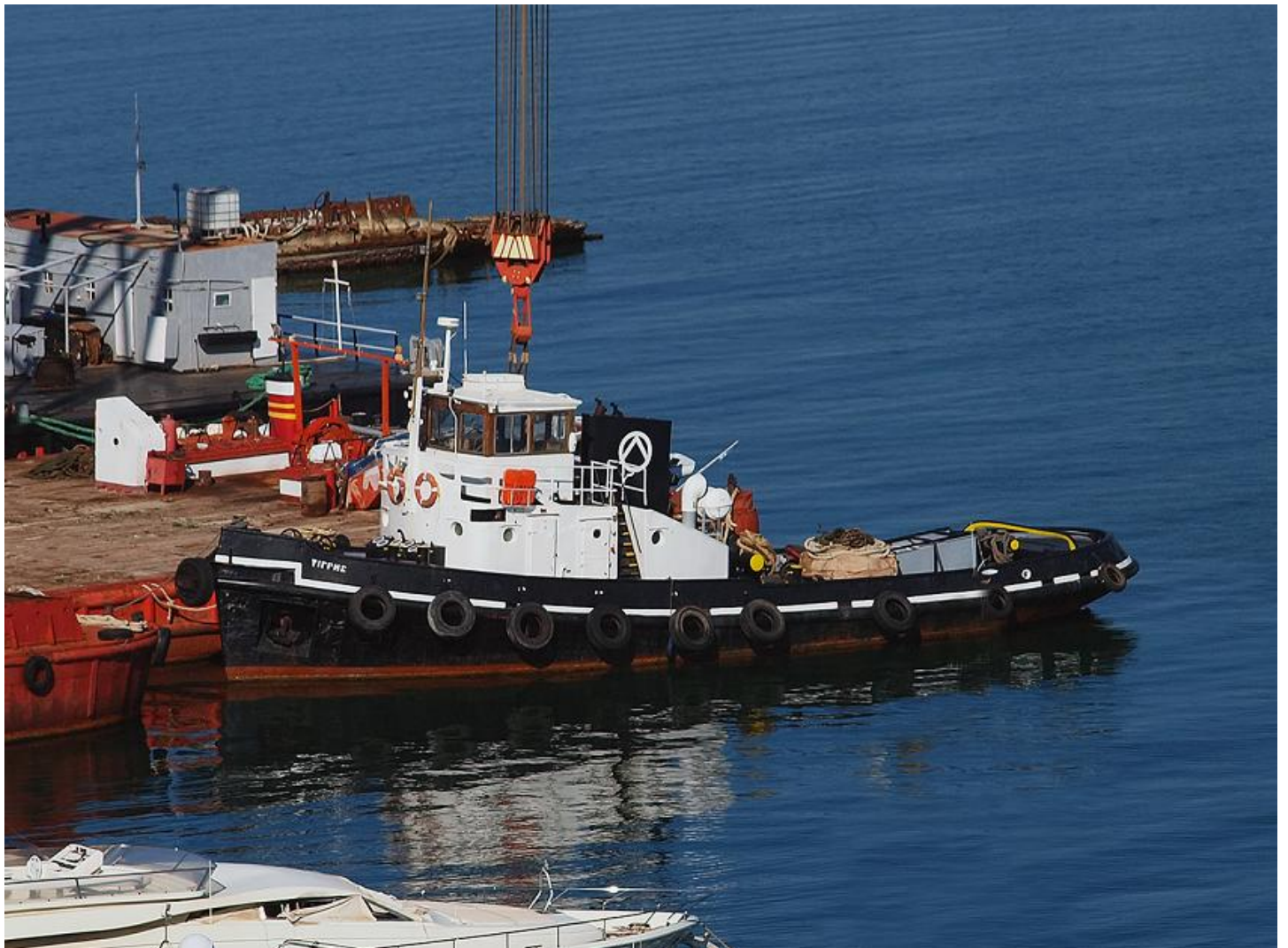


© H. Hoffmann



© H. Hoffmann

Alleen de bank aan bakboord heeft plaat gemaakt voor een stoel, daarachter staat een kastje. Naast de radar een (zo te zien) nieuwe zekeringkast, de rest is zo ongeveer hetzelfde als in de van Ommeren tijd.



TIGRIS ex DRECHT te Salmis, foto: Nektarios Papadakis, 4-5-2016, collectie C. van Noort,



Colofon. Jaren geleden begonnen om wat bijeen te zoeken, de eerste informatie gehaald uit Lekko (artikel van G.J. de Boer), archief Phs. van Ommeren, Archief Visserijmuseum te Vlaardingen, Stoomboeken van dhr. Bottema en diverse boeken en tijdschriften. De laatste tijd het geheel bewerkt en aangevuld met informatie uit de Historische Kranten, J.O. Bijl, J. van Haarlem, G.J. de Boer, Archief Phs. van Ommeren, Marhisdata.nl, talloze internetsites, vele andere verzamelaars en uit eigen archief.

Maassluis, 24-12-2017, Teun van der Zee. (Foto vlag: Teun van der Zee, 17-5-1978, zo'n beetje de enigste keer dat er een vlag in de mast hing, dat gebeurde ter gelegenheid van deelname aan de vlootshow Rotterdam Maritiem 1978).



Die ons ontvielen (voor zover bekend in de laatste 50 jaar): F. Bernard (2015), H. Beverwijk, H. Borgstijn (2012), J. den Breems, P. den Breems (matroos-motordrijver), J. Brugts, C. Coppers (2003), P. van Duffelen (2009), B. van Emden, J. de Haas, J. Kooning (1996), J. v.d. Laan, J. Markus, T. Radema, A. van Ree, A. Riedijk (2017), A. v.d. Sanden, J. Schoenmakers, J. v.d. Stroom, H. Verschoor en R. v.d. Zee.

(© Scheepsfotoruildeurs/Teun van der Zee, 24-12-2017).