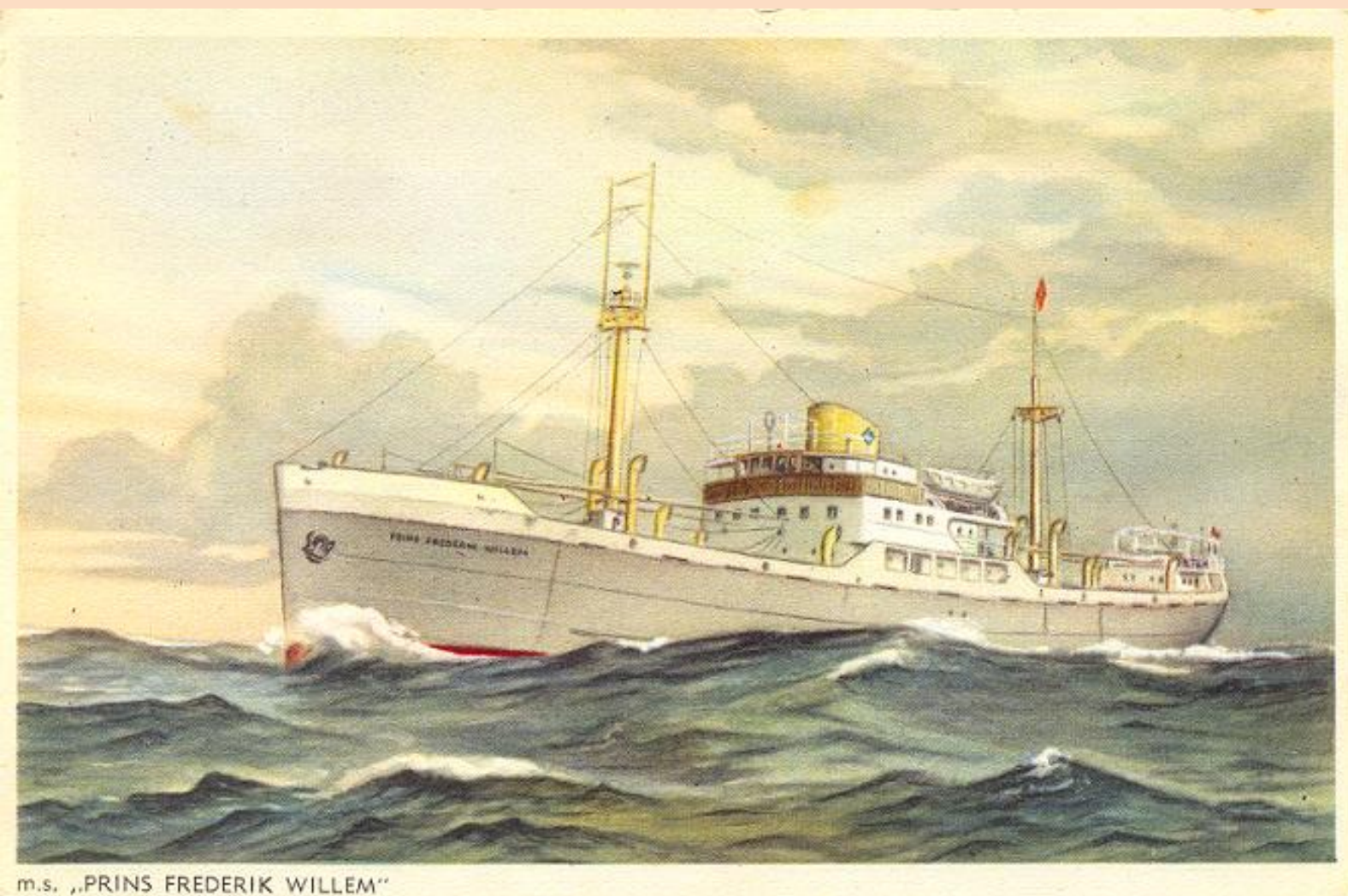




**Oranje Lijn** - ANTHONY VEDER

16 juli 1937  16 juli 2012



m.s. „PRINS FREDERIK WILLEM“

**N.V. Maatschappij Zeetransport - Oranje Lijn**

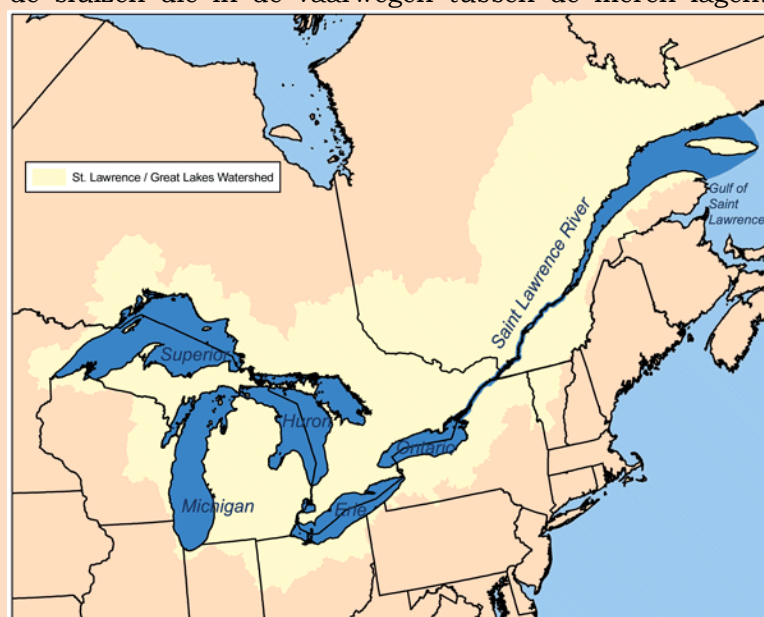
Op 16 juli 1937 richtte Anthony Veder te Rotterdam de N.V. Maatschappij Zeetransport op met het doel een aantal schepen te exploiteren in de vrachtvaart, speciaal in de citrusvaart. Daarnaast begon hij, met hulp van

z'n familie, de agenturenfirma Anthony Veder & Co. En dat in een tijd dat de koopvaardij het niet makkelijk had en hij zelf nog geen 23 jaar oud was. Een beetje wist hij wel van het vak, z'n vader was firmant bij A. van Hoboken, een bedrijf dat zich bezig hield met scheepvaart, handel en bankzaken. Anthony was voorbestemd om bij dat bedrijf een functie te vervullen en kreeg bij Wambersie een opleiding om de rederijactiviteiten van de Middellandsche Zeevaart Compagnie te beheren. Deze rederij onderhield een lijndienst naar de Middellandse Zee waarvan Wambersie & Co. het beheer in handen had.

Met steun van z'n familie en een adviseur begon Anthony Veder voor zichzelf. In de eerste plaats dacht hij aan de vaart op de Middellandse Zee en West Afrika met grondnoten en fruit. Daartoe werden van Olsen & Ugelstad 2 schepen aangekocht die gebouwd waren voor de lijndienst van de Fjell Line op de Grote Meren in Noord Amerika en Canada.



Al vrij snel daarna kwam het plan om vanuit Rotterdam ook met een lijndienst te beginnen op de Grote Meren. Dat vereiste een speciale aanpak daar de afmetingen van de schepen bepaald werden door grootte van de sluisen die in de vaarwegen tussen de meren lagen. Tot Montréal is de St. Lawrence bevaarbaar met slechts een hoogteverschil van 6 m. Tussen Kingston aan het Ontariomeer en Montréal is door de vele stroomversnellingen en ondieptes de rivier niet bevaarbaar, het hoogteverschil is 60 m. Dit gedeelte was voorzien van een kanaal met 22 sluisen die tot 1957 de grootte van de schepen bepaalde. Maximaal was dat 78 m. lang, 13 m. breed en met een diepgang van max. 4,25 meter.



Tussen het Ontariomeer en Eriemeer, waaraan de Niagara-watervallen liggen, bedraagt het hoogteverschil 100 meter. In 1829 kwam een kanaal gereed dat in 1932 vervangen werd door het Wellandkanaal met 8 sluisen van ruime afmetingen. Het verschil tussen Lake Michigan en Bovenmeer is maar 3 meter, waarvoor 1 sluis voldoende is. Totaal moesten er dus 31 sluisen worden gepasseerd om het hoogteverschil van 182 meter te overwinnen. Aan deze meren liggen grote steden zoals Toronto, Detroit en Chicago, zodat het haalbaar leek een lijndienst hierop te

beginnen. Er was slechts één lijndienst tussen West-Europa en de Grote Meren, deze nam Olsen & Ugelstad in 1935 over en zette deze voort onder de naam Fjell Line.

Veder betrok een kantoor in een pand aan de statige Parklaan, nummer 28, in het Rotterdamsche Scheepvaartkwartier.



Links: Parklaan in de jaren 50, op hoek nummer 26, lange tijd het kantoor van P.A. van Es & Co., nu in gebruik bij Arbo Unie, helemaal rechts met slechts de deur zichtbaar Parklaan 28.

Rechts: Parklaan 28 "Handelshuis" anno 2012, kantoor staat leeg en te huur.

Na overname van de 2 schepen door Anthony Veder in 1937, die de namen PRINS FREDERIK HENDRIK en PRINS MAURITS kregen, begon deze een geregelde lijndienst tussen West-Europese havens en St. John's op Newfoundland, Québec, Montréal en de belangrijkste Grote Merenhavens van Toronto tot Chicago. Op 5 juni 1937 arriveerde de PRINS MAURITS als eerste schip onder Nederlandse vlag in de haven van Chicago. Na enkele reizen gemaakt te hebben werd besloten de dienst voort te zetten onder de naam "Oranje Lijn" en de vloot uit te breiden. Daartoe bestelde de Oranje Lijn 2 schepen in Noorwegen bij Frederikstad Mek. Verksted, dezelfde werf die ook de aangekochte schepen had gebouwd.

Deze kwamen onder de namen PRINS WILLEM VAN ORANJE en PRINS WILLEM II in 1938 en 1939 in de vaart. Toch moesten er wel enkele moeilijkheden overwonnen worden; er was tegenwerking van de Noord-Amerikaanse spoorwegen, de havens aan de Amerikaanse Oostkust en van de Conference van lijndiensten op deze havens. Toch slaagde men er in bij voor uitbreken van de 2e wereldoorlog om er een goed lopende, rendabele lijndienst van te maken. In de winter, als de St. Lawrence als gevolg van ijsgang niet bevaren kon worden, werden de havens Halifax en Saint John aangedaan. Daarvandaan verscheepte men de goederen verder naar de plaats van bestemming. In 1938 bestelde de Oranje Lijn een 5e schip dat geschikt was voor de vaart op de Grote Meren bij Scheepswerf "De Merwede" te Hardinxveld. Voor de voortstuwing van dat schip zorgde een motor i.p.v. een stoommachine zoals bij de andere schepen van de vloot. Toen dat schip, de PRINS WILLEM III, daar in 1939 arriveerde was dat het eerste motorschip dat daar voer. Niet lang daarna werden bij "De Merwede" nog 3 schepen van dat type besteld.



In Rotterdam behandelde een eigen stuwadoorsbedrijf de Oranje Lijn schepen; N.V. Stuwadoors Maatschappij "Rotterdam Terminal" aan de Lekhaven (foto).

Kort voor uitbreken van de oorlog kocht Anthony Veder het kustvaartuig REMARK aan die onder de naam NIEUWAAL ingezet werd op een lijndienst tussen Rotterdam en Londen.

Tijdens de bezetting (1940-1945) hield Anthony Veder lange tijd kantoor in pand Westerkade 7 waar het in 1941 was gehuisvest.

(Foto's Westerkade: links met de ALMA van de S.H.V. voor de wal, rechts anno 2012).



Daarna verhuisde Veder het kantoor naar Westplein 11, het huis waar de familie al voor de oorlog woonde.

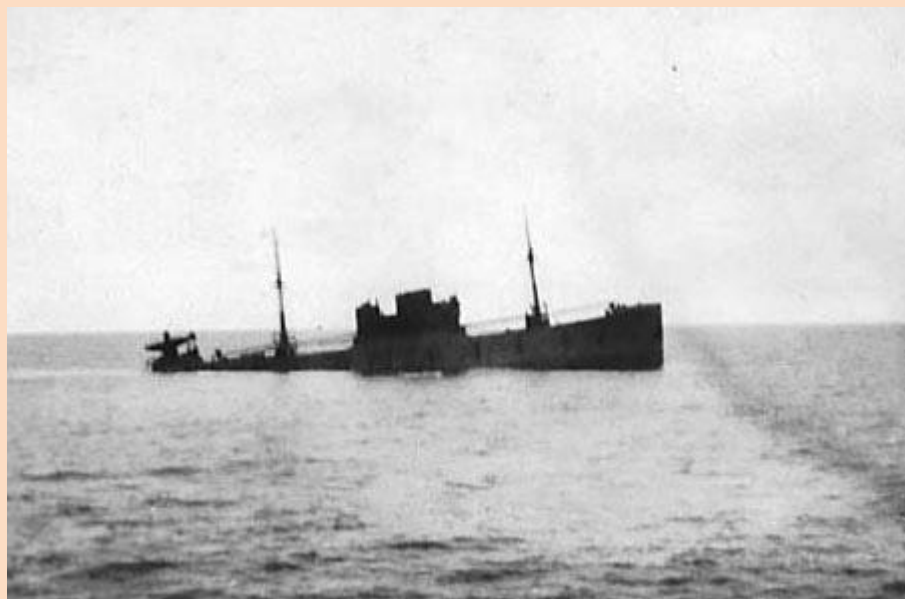


Westplein 11, foto 2012

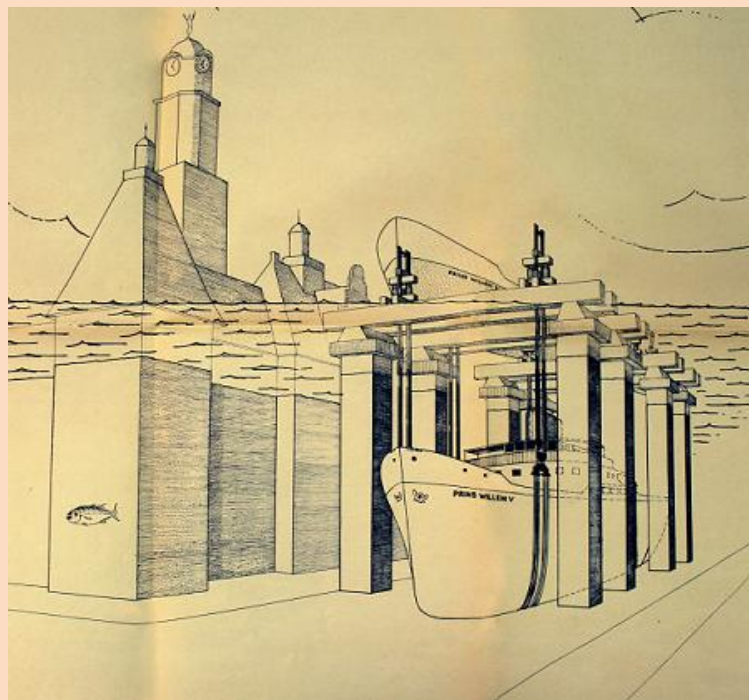
De PRINS WILLEM IV, die als SPERRBRECHER 179 dienst had gedaan vond men na de oorlog terug te Hamburg en kon door Scheepswerf "De Merwede" in korte tijd weer in de vaart worden gebracht.

De bij Maassluis als blokkadeschip gezonken PRINS WILLEM V kon eind 1947 gelicht worden, waarna Scheepswerf "De Merwede" het schip afbouwde.

Tijdens de oorlog kwamen alle schepen in beheer bij British Ministry of Transport/British Ministry of War Transport. Van de 5 schepen overleefden er slechts 2 de oorlog, de andere vergingen allen door Duitse acties. De NIEUWAAL, die tijdens de oorlog door de Duitsers was gevorderd, keerde 28 september 1945 behouden terug in Rotterdam. De in aanbouw zijnde schepen, die door Duitsland gevorderd waren, keerden allen weer terug, zij het in zeer slechte staat.



(PRINS WILLEM III, zinkende in de Middellandse Zee, foto: uboat.net).



Het lichten van de PRINS WILLEM V.  
Tekening: RWS, Nationaal Archief.  
Foto: maritiemdigitaal.

de Oranje Lijn van de Nederlandse Staat de HEDEL, een in 1929 gebouwd stoomschip, dat door Duitsland als herstelbetaling aan Holland was toegewezen. Eerst voer dat schip in beheer, later in eigendom. Ook kon het van de Staat der Nederlanden de Liberty MOLENGRAAFF overnemen die in dienst kwam als PRINS WILLEM II (2). Na de oorlog bleek de naam Oranje Lijn al zo goed bekend te zijn dat in 1949 men de naam van de rederij veranderde in N.V. "Oranje Lijn" (Maatschappij Zeetransport). In 1948 opende de Oranje Lijn, naast de bestaande dienst, en verbinding tussen West-Europa en de Canadese havens Port Alfred, Québec en Montréal met de nieuwe 4.000 ton schepen PRINS ALEXANDER en PRINS JOHAN WILLEM FRISO. Twee jaar later (1950) bleek het mogelijk te zijn om op de dienst naar Montréal een vracht/passagiersschip te kunnen inzetten, waarna het besluit viel zo'n schip te bestellen bij Boele te Bolnes. Een schip was in die tijd het beste vervoermiddel over de Atlantic, zeker voor de vele emigranten die Nederland verlieten om in Amerika of Canada een nieuw bestaan op te bouwen. Het kwam in 1953 in de vaart als PRINS WILLEM VAN ORANJE en kon 61 passagiers vervoeren.

De Oranje Lijn voer 1 maal per week een passagiersdienst van Rotterdam naar Montréal v.v. ('s winters Rotterdam-St. John N.B. en/of Halifax N.S.) en de Fjell-Oranje Lijn deed de vrachtvaart tussen N.W. Europa, Groot Brittannië en de havens aan de Grote Meren en de St. Lawrence River.

N.V. Transatlantisch Scheepvaartbedrijf Anthony Veder zorgde voor de afwikkeling van de schepen en kon beschikken over terreinen en loodsen aan de IJselhaven: loods I en II. In de wintermaanden vonden de beschikbare schepen ook emplooi in de fruitvaart. Onder de naam Oranje Fruit Express Service onderhielden deze een geregelde dienst tussen Rotterdam, Spanje en de Levant v.v. Van december t/m maart tussen de N.W. Europese havens, de Spaanse Middellandse zeehavens en de Levant.

In 1954 besloten Canada en de Verenigde Staten de kanalen van de St. Lawrence beter bevaarbaar te maken. Deze vaarweg, die in 1959 gereed kwam, was geschikt voor schepen van ca. 9.000 ton met een diepgang tot 8,00 meter. Het aantal te nemen sluizen tussen Kingston en Montréal verminderde van 22 naar 7. Na gereed komen van dit traject verlengde Scheepswerf Boele te Bolnes 4 van de schepen met 14 meter. Van de laatste in de vaart genomen schepen had men er al rekening mee gehouden deze te kunnen verlengen zodra het nieuwe kanaal gereed kwam.



PRINS WILLEM GEORGE FREDERIK, plaats van de Werkspoor hoofdmotor. (Foto: NN/Collectie A.K.J. Niemants-verdriet).

In de loop van de 50-er jaren nam de concurrentie op het traject toe, vooral van Duitse zijde en de Svenska Amerika Linjen. Om daaraan het hoofd te kunnen bieden besloten Oranje Lijn en Fjell Line om m.i.v. april 1956 de dienst gezamenlijk voort te zetten onder de naam Fjell-Oranje Lijnen.

De K.P.M., die niet meer mocht varen in Indonesië, kocht op 7 juli 1958 alle aandelen op van de Oranje Lijn en dochter N.V. Stuwadoors Maatschappij "Rotterdam Terminal". Niet lang daarna kocht de Holland Amerika Lijn 50% van de aandelen Oranje Lijn van de K.P.M.

Ook de H.A.L. had na de opening van het nieuwe kanaal mee willen doen met een lijndienst op de Grote Meren en kocht de aandelen om zodoende het hoofd te kunnen bieden aan dreigende concurrentie.

De ervaringen met de PRINS WILLEM VAN ORANJE in de passagiersvaart waren zo goed dat in 1957 de Oranje Lijn besloot een schip te bestellen met een grotere passagierscapaciteit.

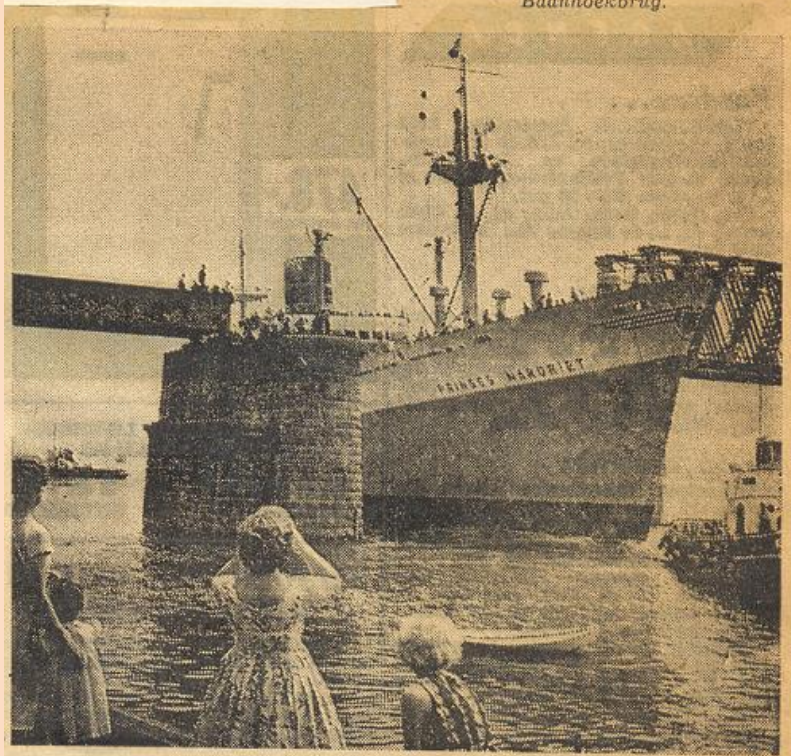


Het nieuwe vlaggenschip, de PRINSES IRENE, kwam in het voorjaar van 1959 in de vaart en kon 110 passagiers meenemen.

## Vlaggeschip Oranjelijn naar Rotterdam

(Van een onzer redacteuren)

De Prinses Margriet, het nieuwe vlaggeschip van de Oranjelijn komt op 6 juni van de N.V. Scheepswerf en Machinefabriek „De Merwede” te Hardinxveld-Giessendam, waar het werd gebouwd, naar Rotterdam. Het vertrek uit Hardinxveld-Giessendam is vastgesteld op 9.00 uur. Omstreeks half twaalf zal het schip de Baanhoekbrug bij Sliedrecht passeren, waaruit tijdelijk een overspanning moet worden gelicht. In Rotterdam wordt gebruik gemaakt van de vaste openingstijd van de Koningshavenbruggen tussen 14.40 uur en 15.00 uur. In de late namiddag van die dag wordt de Prinses Margriet via de kompasnaald in de Waalhaven verhaald naar de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij aan de Heijplaat. De overdracht van de werf aan de reder is bepaald op 4 juli. Na de technische proefvaart van 12 tot 15 juni wordt de Prinses Margriet aan de Parkkade gemeerd.



VANMORGEN is het nieuwe schip van de Oranje Lijn, het s.s. „Prinses Margriet” van de werf De Merwede te Hardinxveld voor zijn eerste proefreis naar Rotterdam vertrokken. Het schip passeert de Baanhoekbrug.

# Vlaggeschip Oranje Lijn maakt proefvaart

(Van een onzer redacteuren)

a/b Prinses Margriet, dinsdag.

HET m.s. Prinses Margriet, vorige week van de werf — door de Baanhoekbrug — naar Rotterdam gekomen, heeft gistermorgen zee gekozen voor een technische proefvaart, die vier dagen zal duren, en als het straks, op 4 juli a.s., door de bouwer aan de reder zal zijn overgedragen, beschikt de Oranje Lijn (Maatschappij Zeetransport) over drie prachtige passagiersschepen in de dienst Europa-Canada-Grote Meren via de St. Laurenszee-weg. De twee andere schepen zijn het m.s. Prinses Irene (8533 brt) en het m.s. Prins Willem van Oranje (7328 brt).

Het eerste kwam in 1959 in de vaart, het tweede al in 1953, kort nadat de Oranje Lijn had besloten haar werkterrein uit te breiden tot passagiersvaart, waarop zij zich intussen door het vervoer van een klein aantal reizigers met de bestaande vrachtschepen reeds in beperkte mate had toegelegd.

„De Oranje Lijn”, zo vertelde ons vanmorgen de directeur, de heer Anthony Veder, — „de Oranje Lijn heeft het toeristenvervoer op de Grote Meren geïntroduceerd. Wij zijn de eersten geweest, die daarmee begonnen”.

De Prinses Margriet is — daarover zijn de genodigden aan boord het roerend

eens — een zeer fraai schip, niet alleen fraai van lijn, maar ook van inrichting, en dit vooral doordat, in ruime mate, kunstenaars de gelegenheid hebben gekregen scheidend werk te verrichten.

Het is gebouwd door de N.V. Scheepswerf en machinefabriek „De Merwede” v/h Van Vliet & Co. te Hardinxveld-Giessendam. Op 1 maart 1960 werd de kiel gelegd en het werd op 10 december van dat jaar gedoopt en te water gelaten door Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Beatrix namens prinses Margriet, die door ziekte verhinderd was dit te doen.

Wat de afmetingen betreft: de lengte over alles bedraagt 139,31 meter, de breedte op spanten 18,63 meter, de holte tot hoofddek 12,53 meter. De bruto register tonnage is 9335,58 ton, de nettotonnage 5056,26 ton en het draagvermogen plm. 7760 ton.

### Voldek

Het schip is van het voldektype met vijf ruimen. De motorkamer bevindt zich in het midden, er voor liggen drie ruimen, er achter twee. Midscheeps is accommodatie voor hogere officieren en passagiers. De accommodatie voor lagere officieren en de bemanning bevindt zich in het achterschip. Voorts is de Prinses Margriet voorzien van de speciale uitrusting, die voor de vaart door de St. Laurenszee-weg is vereist. Het heeft draaibare verhaalkluizen, ladingsbomen, hekanker en een korte golfradio-installatie voor contact met de kanaalstations en tussen de schepen onderling. De schoorsteen is van een speciale constructie ter voorkoming van rookneerslag.

Het schip is geheel airconditioned en voorzien van stabilisatievinnen. De voortstuwingsmiddelen, de dekwerktuigen en de navigatie- en communicatiemiddelen zijn alle van moderne uitvoering.

De accommodatie is zeer geriefelijk en smaakvol ingericht. De (bemanning)

verblijven voor de 101 opvarenden bezitten o.m. een eikenhouten meubilering. 111 passagiers staan (in één klasse) één- en tweepersoons-buitenhutten ter beschikking uitgevoerd in verschillende houtsoorten en voorzien van een privé-bad, of douchekamer, met toilet. Gezamenlijk beschikken de passagiers over een salon, een eetzaal, een veranda, een bar, een goedvoorzien bibliotheek en een schrijfkamer, een kapsalon, een gesloten promenade, een sportdek en een zonnedek. Voorts heeft het schip een hospitaal, en ook het souvenirwinkeltje ontbreekt niet.

Architect J. A. van Tienhoven ontwierp de interieurs van de salons. De decoraties in de salon voor de passagiers zijn van D. ten Hoedt (zes keramiek panelen), mevrouw A. Leeftang (twee intarsia's) en E. de Cneudt (tapijten). N. Nagler vervaardigde een bronzen beeldje, dat een plaats kreeg boven de trap in de vestibule. H. Hierck maakte een wand-schildering in de eetzaal, Maria J. van Everdingen twee houten reliëfs op de veranda en C. van Roemburg een metaalplaatje in de bar.

### Proeven

In de morgenuren van de eerste dag werden de beide ankers en de ankerlieren beproefd, en in de middagen werden stuurproeven en manoeuvreproeven genomen. Gisteravond werd ter hoogte van Vlissingen o.m. de (nood)verlichting gecontroleerd. Snelheidsproeven zullen worden genomen op de gemeten mijl bij Newbiggin.

Als de Prinses Margriet is teruggekeerd van de technische proefvaart zal het schip ligplaats nemen aan de Parkkade te Rotterdam. Het is de bedoeling, dat het op 15 juli zijn maidentrip zal maken naar Chicago, waar het dan 4 augustus hoopt aan te komen.

Twee jaar later kwam een zusterschip, de PRINSES MARGRIET, in de vaart. Echter de concurrentie van het vliegtuig was niet tegen te houden en de beide "Prinsessen" moesten stoppen, de PRINSES IRENE kon een jaar aan Cunard Line verhuurd worden en de PRINSES MARGRIET ging voor de Holland Amerika Lijn varen. In de herfst van 1964 volgde een reorganisatie die pas in 1966 zichtbaar werd. De Oranje Lijn nam 3 schepen over van de K.P.M. en de kleine, oudere schepen werden verkocht.

Na het overlijden van Anthony Veder op 30 augustus 1967, de laatste jaren president-commissaris van de Oranje Lijn, ging het snel minder goed. De rederij maakte over 1968 opnieuw geen winst. In een poging het tij te keren verenigde ze zich met andere rederijen in de Transatlantische Lake Line.

Een jaar later al bleek dat de N.V. Mij. Zeetransport niet uit de rode cijfers kon komen en het besluit viel om de rederij op te heffen. De Holland-Amerika Lijn kwam met de K.J.C.P.L. (inmiddels gefuseerd met de K.P.M.) overeen 50% van de aandelen over te nemen. De liquidatie was per 1 januari 1970 een feit en de vloot verkocht. De Fjell Line bleef nog wel op de Grote Meren varen, samen met partner Fred. Olsen.

## DE SCHEPEN



OL1 s.s. PRINS FREDERIK HENDRIK (1) 1937-1941 vrachtschip PGVW  
Gebouwd 1936, Frederiksstad Mekaniske Verksted A/S, Frederikstad (275)  
1.288 BRT 689 NRT 2.425 DWT (76,58) x 12,86 x . x 4,270 meter.  
12,5 kn.

2 ketels: v.o. 267 m2, de werf.

1.400 IPK, C 4 cyl, (2) 330 en (2) 815 x 765, de werf.

8-1936 opgeleverd als TABORFJELL aan A/S Luksefjell, Oslo-Noorwegen, in beheer bij Olsen & Ugelstad.

1937 verkocht aan A/S Rudolf, Oslo-Noorwegen, in beheer bij Olsen & Ugelstad.

8-1937 verkocht aan N.V. Mij. Zeetransport, Rotterdam, in beheer bij N.V. Anthony Veder & Co., herdoopt PRINS FREDERIK HENDRIK. Brandmerk 5922 Z ROTT 1937.

10-6-1940 vertrokken van Southend in konvooi OA.165, geladen met stukgoed bestemd voor Nantes (Southend-zee, 12-6-1940 konvooi opgeheven, 25 koopvaardijschepen en 1 escortevaartuig).

8-7-1940 van Southend in konvooi FN.217 (Southend-Methil 28+0) 10-7-1940 te Methil, 10-7-1940 vertrokken van Methil in konvooi OA.182 (Methil-zee, 14-7-1940 konvooi opgeheven, 30+2), bestemd voor Montréal, 31-7-1940 vertrokken van Sydney C.B. in konvooi HX.62, geladen met stukgoed (Halifax 31-7-1940, Liverpool 79+3), 15-8-1940 te Liverpool, 20-8-1940 van de Clyde in konvooi WN.9 (Clyde-Methil 30+3)

23-8-1940 te Methil, 26-8-1940 van Methil in konvooi FS.263 (Methil-Southend 18+0) 28-8-1940 te Southend.

19-9-1940 van Southend in konvooi FN.285 (Southend-Methil 13+0) 21-9-1940 te Methil, 21-10-1940 vertrokken van Sydney C.B. in konvooi HX.82 (Halifax 20-10-1940, Liverpool 6-11-1940, 40+17), achterop geraakt in konvooi.

18-1-1941 van Freetown in konvooi SL.63S, geladen met cacao (Freetown-Liverpool 13-2-1941, 19+0) 11-2-1941 gearriveerd op de Clyde.

7-3-1941 kapitein P. Ruig, vertrokken van Milford Haven, ingedeeld in konvooi OB.295 (Liverpool 8-3-1941, 14-3-1941 konvooi opgeheven, 32+13), achterop geraakt, 8-3-1941 tijdens een reis van Cardiff naar Bathurst in St. George's Channel, Ierse Zee door Duitse vliegtuigen gebombardeerd en in brand geraakt, door de 24

koppige bemanning verlaten, 8-3-1941 gezonken in positie 52.20 NB. en 05.37 WL., 8 bemanningsleden werden vermist.

(Foto: NN/Collectie A.K.J. Niemantsverdriet).



OL2 s.s. PRINS MAURITS (1) 1937-1956 vrachtschip PGGVY

Gebouwd 1936, Fredriksstad Mekaniske Verksted A/S, Frederikstad (280)

1.287 BRT 688 NRT 2.425 DWT 78,69 (76,35) x 12,86 x . x 5,083 meter.

G 4.757 m<sup>3</sup>, B 4.389 m<sup>3</sup>, 179 ton bunkers, 12,5 kn.

2 ketels: v.o. 267 m<sup>2</sup>, de werf.

1.400 IPK, C 4 cyl, (2) 330 en (2) 815 x 765, de werf.

1936 opgeleverd als HARPEFJELL aan A/S Filefjell, Oslo-Noorwegen, in beheer bij Olsen & Ugelstad.

8-1937 verkocht aan N.V. Mij. Zeetransport, Rotterdam, in beheer bij N.V. Anthony Veder, herdoopt PRINS MAURITS. Brandmerk 5877 Z ROTT 1937.

1949 ingebracht bij N.V. Mij. Zeetransport (Oranje Lijn), Rotterdam.

12-1956 verkocht aan Ernst A. Levers, Hamburg-West Duitsland, herdoopt CARL LEVERS.

1959 als CARL LEVERS verkocht aan Gill Amin S.S. Co. Private Ltd., Bombay en in gebruik genomen als "hulk".

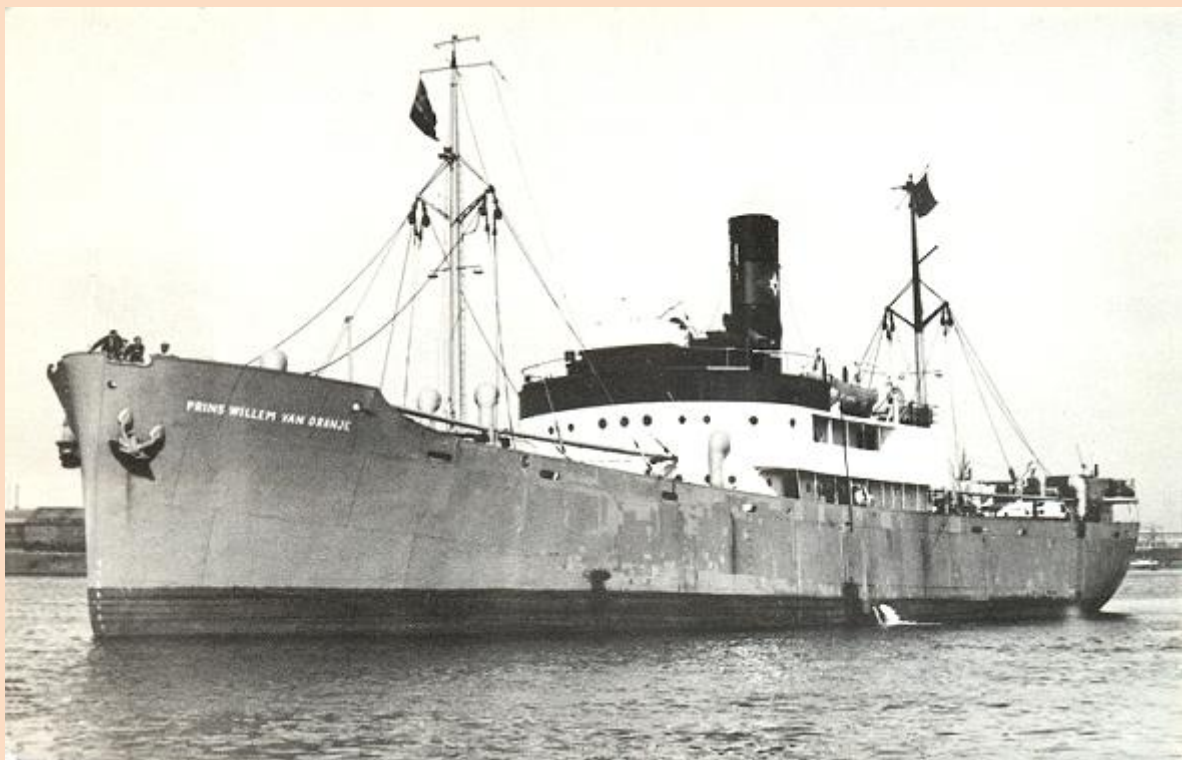
7-8-1964 liggende te Bombay tijdens een cycloon losgeslagen en tegen een hoogspanningsmast gedreven waarbij zware schade aan het schip ontstond, 25-8-1964 door brand verder beschadigd.

1964 verkocht aan N.P. Patel, Bombay-India.

1966 verkocht voor sloop, ter plaatse gesloopt te Bombay. (Foto: Skyfotos en onder: collectie A.K.J. Niemantsverdriet).







OL3 s.s. PRINS WILLEM VAN ORANJE (1) 1938-1952 vrachtschip PGWA  
 Gebouwd 1938, Frederiksstad Mekaniske Verksted A/S, Frederikstad (290)  
 1.303 BRT 696 NRT 2.500 DWT 78,69 (76,35) x 12,86 x . x 5,083 meter.  
 G 4.682 m3, 210 ton bunkers, 11,5 kn.

2 ketels: v.o. 228 m2, de werf.

1.360 IPK, C 4 cyl, (2) 330 en (2) 765 x 715, de werf.

1938 besteld en kiel gelegd voor rekening van Fjell Line (Olsen & Ugelstad), tijdens de bouw overgenomen door N.V. Mij. Zeetransport, Rotterdam, 5-1938 opgeleverd als PRINS WILLEM VAN ORANJE, 3-6-1938 gearriveerd te Rotterdam.

1949 als PRINS WILLEM VAN ORANJE ingebracht bij N.V. Mij. Zeetransport (Oranje Lijn), Rotterdam.

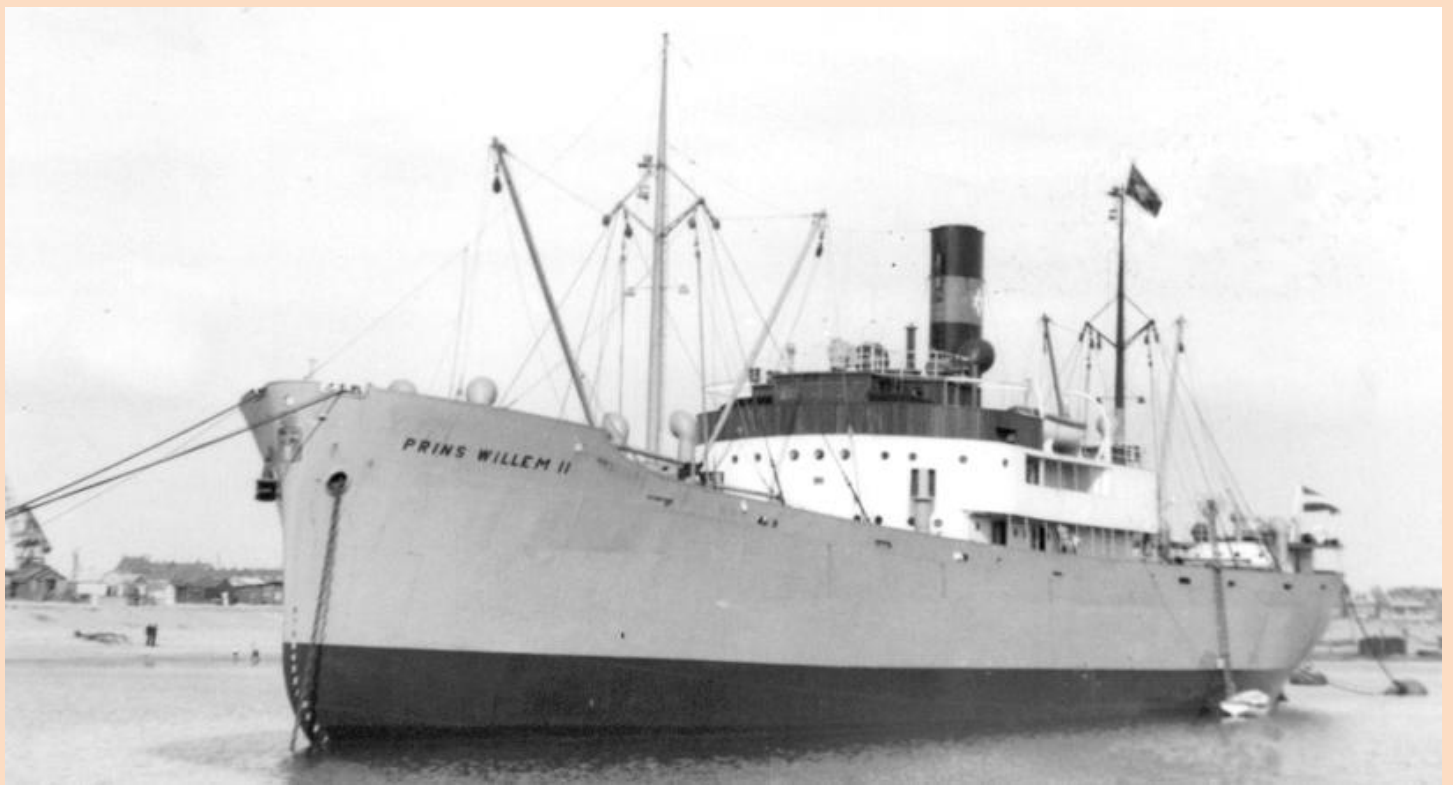
1-1953 herdoopt PRINS PHILIPS WILLEM.

9-1957 verkocht aan Ernst A. Levers, Hamburg-West Duitsland, herdoopt AUGUSTE LEVERS.

1959 als AUGUSTE LEVERS verkocht aan Gill Amin S.S. Co. Private Ltd., Bombay-India, te Bombay in gebruik genomen als "hulk".

1965 als AUGUSTE LEVERS verkocht aan Navichandra P. Patel, Bombay-India, 7-1966 aanvang van de sloop, gesloopt te India in 1966. (Foto: NN).

OL4 s.s. PRINS WILLEM II (1) 1939-1941 vrachtschip PGWD  
 Gebouwd 1939, Frederiksstad Mekaniske Verksted A/S, Frederiksand (294)



1.304 BRT 728 NRT 2.540 DWT 78,69 (76,35) x 12,86 x 5,11 x 4,400 meter.

10 passagiers, G 4.682 m3, 12,5 kn.

2 ketels: v.o. 228 m2, de werf.

1.350 IPK, C 4 cyl, (2) 330 en (2) 765 x 715, de werf.

1938 besteld door Fjell Line (Olsen & Ugelstad), tijdens de bouw overgenomen door N.V. Mij. Zeetransport, Rotterdam, 1-1939 opgeleverd als PRINS WILLEM II. Brandmerk: 6042 Z ROTT 1938.

13-1-1939 Rotterdamsch Nieuwsblad: Voor de Parkkade heeft ligplaats genomen het stoomschip PRINS WILLEM II van de Oranje Lijn alhier (directie N.V. Anthony Veder), welk schip dezer dagen met succes heeft proefgevaren. Het schip is gebouwd bij de A.S. Frederiksstad Mek. Verksted te Frederikstad in Noorwegen. Het is een zusterschip van de schepen PRINS MAURITS, PRINS FREDERIK HENDRIK en PRINS WILLEM VAN ORANJE en meet 1304 G.R.T., 728 N.R.T. terwijl de dw. capaciteit 2500 ton bedraagt. De afmetingen van de PRINS WILLEM II zijn als volgt: lengte over alles 258'0", lengte tussen de loodlijnen 250'0", breedte 42'0" en diepte 16'9".

De PRINS WILLEM II zal over enige dagen haar maiden trip naar Palestina aanvaarden, teneinde deel te nemen aan de fruitvaart. Na beëindiging van het fruitseizoen wordt dit stoomschip in de dienst van de Oranje Lijn naar St. John's (Newfoundland), Montréal, Toronto, Hamilton, Cleveland, Toledo, Detroit, Chicago en Milwaukee ingelegd. Ook de zusterschepen van het stoomschip PRINS WILLEM II zullen aan de vaart naar de Grote Meren deelnemen, evenals een vijfde schip, het motorschip PRINS WILLEM III, dat zich thans te Hardinxveld in aanbouw bevindt. (via Mahisdata).

1-3-1940 beneden Bath omhoog gevaren, 3-3-1940 na 1.000 ton te hebben gelicht met behulp van 8 sleepboten vlot gebracht, te Antwerpen de overgeslagen goederen weer aan boord genomen.

8-8-1940 vertrokken van Sydney C.B. in konvooi HX.64 (Halifax-Liverpool 24-8-1940, 64 koopvaardijsschepen en 9 escortevaartuigen), 24-8-1940 gearriveerd te Methil Roads.

4-9-1940 van Southend in konvooi FN.272 (Southend-Methil 37+0) 6-9-1940 te Methil, 8-9-1940 van Methil in konvooi OA.211 (Methil-zee 12-9-1940 konvooi opgeheven, 22+1), 5-10-1940 vertrokken van Sydney C.B. in konvooi HX.78, geladen met stukgoed (Halifax 4-10-1940, Liverpool 18-10-1940, 32+12) 19-10-1940 te Methil Roads.

4-11-1940 van Southend in konvooi FN.327 (Southend-Methil 27+0) 6-11-1940 te Methil.

30-12-1940 van Bermuda in konvooi BHX.100, geladen met bauxiet (Bermuda-konvooi HX.100 4-1-1941, 17+1), 4-1-1941 in konvooi HX.100, 18-1-1941 gearriveerd te Liverpool in konvooi HX.100 (Halifax 1-1-1941, Liverpool 39+9).

3-2-1941 van Clyde in konvooi OB.282, geladen met kolen voor Demerara, Georgetown (Liverpool-zee 8-2-1941 konvooi opgeheven 18+10).

1941 kapitein J.W. van Eijck, reis van Demerara, Georgetown via Halifax naar Londen, geladen met 2.020 ton suiker, 27-3-1941 vertrokken van Halifax in konvooi HX.117 naar Liverpool, 43 koopvaardijsschepen en 14 escortevaartuigen, 15-4-1941 konvooi HX.117 gearriveerd te Liverpool, 7/8-4-1941 door het slechte weer achterop geraakt bij het konvooi, 9-4-1941 om 02:16 midscheeps getroffen door een door de onderzeeboot U-98 (Robert Gysae) gelanceerde torpedo, na 3 minuten over het achterschip gezonken in positie 59.50 NB. en 24.25 WL., 3 opvarenden zijn vermist geraakt bij de aanslag, de overige opvarenden verlieten in 2 reddingsboten de PRINS WILLEM II, ze zijn daarna ondervraagd

door de Duitse bemanning van de U-98, door het slechte weer ontstond het misverstand dat het Hollandse stoomschip WILLEMSPLEIN (5.500 BRT) tot zinken was gebracht, de kapitein en 12 man uit de 1<sup>e</sup> boot zijn dezelfde dag aan boord genomen van de Zweedse KLIPPAREN, die dag zochten tevergeefs naar de 2<sup>e</sup> boot, 11-4-1941 de overlevenden door de KLIPPAREN afgezet te Thorshavn, de mensen van de 2<sup>e</sup> boot zijn aan boord genomen van de TUSCAN

STAR. (Foto: NN/Collectie A.K.J. Niemantsverdriet, krant: Provinciale Overijsselsche en Zwolsche courant en De Waarheid 8-5-1941).

### Laatste Berichten

## HET NEDERLANDSCHE SCHIP DAT GETORPEDEERD IS

### Vermoedelijk de Prins Willem van Oranje

U.P. uit Montevideo: Het hier gearriveerde Engelse s.s. Tuscan Star heeft 9 leden aan boord van de bemanning van het Nederlandsche s.s. Prins Willem, dat door een Duitsch oorlogsschip tot zinken is gebracht.

(Aanvankelijk is bericht over de Prinses Wilhelmina. Zie de eerste bladzijde. Thans wordt de Prins Willem genoemd.)

De maatschappij Zeetransport N.V. te Rotterdam beschikt over drie schepen, waarop bovenstaande telegrammen betrekking kunnen hebben en wel Prins Willem van Oranje, Prins Willem II en Prins Willem III. Deze schepen hebben gewoonlijk een bemanning van 23 personen. De maatschappij heeft sinds het vorige jaar van deze schepen niets gehoord.

25 ct.  
5wolle.  
2wolle.

Vrijdag 9 Mei 1941

## Nederlandsch schip getorpedeerd

### De bemanning in veiligheid

Een U.P.-telegram uit Montevideo meldt, dat aldaar het Engelsche stoomschip Tuscan Star aankwam met 9 leden der bemanning van het Nederlandsche stoomschip Prins Willem, dat door een Duitsch oorlogsschip tot zinken was gebracht.

Een bericht van D. N. B. uit Buenos Aires meldt, dat de overlevenden van het voor Engeland varende Nederlandsche stoomschip Prinses Wilhelmina, dat op den Atlantischen Oceaan is getorpedeerd, aan boord van een Engelsch schip te Montevideo zijn aangekomen.

Het is uit deze berichten niet duidelijk welk schip is bedoeld. De N.R.C. teekent er bij aan, dat de maatschappij Zeetransport N.V. te Rotterdam beschikt over drie schepen, waarop bovenstaande telegrammen betrekking kunnen hebben. Dit zijn de Prins Willem van Oranje, de Prins Willem II en Prins Willem III. Deze schepen hebben gewoonlijk een bemanning van 23 personen. De maatschappij heeft sinds het vorige jaar geen berichten van deze schepen meer ontvangen.



OL5 m.s. PRINS WILLEM III (1) 1939-1943 vrachtschip PGWD  
 Gebouwd 1939, N.V. Scheepswerf & Machinefabriek "De Merwede" v/h van Vliet & Co., Hardinxveld (516)  
 1.535 BRT 810 NRT 2.680 DWT (76,33) x 12,81 x . x 4,448 meter.  
 12 passagiers, 13 kn.  
 1.500 EPK, 5 cyl, 2 tew, 535 x 890, N.V. Machinefabriek Gebr. Stork & Co., Hengelo.  
 1938 besteld, 9-1939 proefvaart en opgeleverd als PRINS WILLEM III aan N.V. Mij. Zeetransport, Rotterdam.  
 Brandmerk 6213 Z ROTT 1939.  
 14-5-1940 vertrokken van Southend in konvooi OA.148GF, geladen met stukgoed (Southend-OG.30F 16-5-1940, 31 koopvaardij schepen + 0 escorte vaartuigen) met bestemming Montréal, 21-5-1940 gearriveerd te Gibraltar in konvooi OG.30F (zee 16-5-1940, Gibraltar 22-5-1940 31+4).  
 7-11-1940 vertrokken van Methil in konvooi EN.20/1 (Methil-Oban 18+3), 11-11-1940 te Oban, 12-11-1940 van Oban in konvooi OB.242 (Liverpool-zee 15-11-1940 konvooi opgeheven 41+8), 18-11-1940 vertrokken van Sydney C.B. in konvooi HX.88 (Halifax 14-11-1940, Liverpool 53+10) Liverpool, 30-11-1940 te Liverpool, 6-12-1940 van Methil in konvooi FS.354 (Methil-Southend 44+0), 8-12-1940 te Southend.  
 13-1-1941 van Methil in konvooi EN.56/1 (Methil-Oban 25+3) 17-1-1941 te Oban, 18-1-1941 van Liverpool in konvooi OB.275, geladen met stukgoed (Liverpool-zee 23-1-1941 konvooi opgeheven in positie 60.56 NB. en 25 WL., 37+8), doorgevaren naar West Indië, 17-3-1941 van Halifax in konvooi HX.115, geladen met bauxiet (Halifax-Liverpool 34+12) 3-4-1941 te Liverpool.  
 17-5-1941 van Liverpool in konvooi OB. 323 (Liverpool-zee), 6-7-1941 van Halifax in konvooi HX.137, geladen met stukgoed, o.a. suiker en rum (Halifax 6-7-1941, Liverpool 22-7-1941 60+19), terug gekeerd, 13-7-1941 van Wabana, Canada in konvooi HX.138, (Halifax 11-7-1941, Liverpool 55+22) 27-7-1941 te Liverpool.  
 20-8-1941 van Liverpool in konvooi ON.9 (Liverpool-zee 25-8-1941 konvooi opgeheven in positie 54.51 NB. en 20.42 WL, 52+9), doorgevaren naar Georgetown, WI, 5-10-1941 van Halifax in konvooi HX.153, geladen met o.a. suiker, rum en 17 stuks post, 8 passagiers (Halifax-Liverpool 61+16) 19-10-1941 te Liverpool.  
 1-11-1941 van Liverpool in konvooi ON.32, geladen met stukgoed (Liverpool-Halifax 16-11-1941, 51+13), terug gekeerd, 13-11-1941 van Liverpool in konvooi ON.36 (Liverpool-zee 25-11-1941 opgeheven in positie 49.24 NB. en 46.15 WL., 47+15) door naar Demerara (Essequebo en Demerary, Brits Guyana), 20-1-1942 van Halifax in konvooi HX.171, geladen met suiker (Halifax-Liverpool 44+15), 1-2-1942 te Liverpool.  
 26-2-1942 van Liverpool in konvooi ON.71 (Liverpool-zee 8-3-1942 opgeheven, 42+9) door naar Demerara (Essequebo en Demerary, Brits Guyana), 26-4-1942 van Halifax in konvooi HX.187, geladen met suiker, 6 passagiers (Halifax-Liverpool 26+11) 8-5-1942 te Liverpool.  
 1-6-1942 van Liverpool in konvooi OS.30, geladen met stukgoed voor Brits Guyana (Liverpool-Freetown 50+8) 19-6-1942 te Freetown, 5-7-1941 van Trinidad in konvooi TAW.2 (Trinidad-Key West 12+3) 14-7-1941 te Key West, 18-7-1941 van Key West in konvooi KN.121 (Key West-Hampton Roads 24+0) 22-7-1941 te Hampton Roads, 27-7-1941 van Boston in konvooi BX.30C (Boston-Halifax 7+0) 29-7-1941 te Halifax, 2-8-1942 van Halifax in konvooi HX.201, geladen met suiker en 28 stuks post, 8 passagiers (Halifax-Liverpool 33+16) 14-8-1942 te Liverpool.  
 28-8-1942 van Liverpool in konvooi ON.125, geladen met stukgoed (Liverpool-New York 29+16) 12-9-1942 te New York, 17-9-1942 van New York in konvooi NG.306 (NYC-Guantanamo 28+0) 24-9-1942 te Guantanamo, bestemd voor Demerara (Essequebo en Demerary, Brits Guyana), 24-9-1942 van Guantanamo in konvooi GAT.8 (Guantanamo-Trinidad 29+0) 30-9-1942 te Trinidad, 6-11-1942 van Trinidad in konvooi TAG.19, geladen met suiker (Trinidad-Guantanamo 31+14) 11-11-1942 te Guantanamo, 11-11-1942 van Guantanamo in konvooi GN.19 (Guantanamo-NYC 24+5) 17-11-1942 te New York, 25-11-1942 van New York in konvooi

SC.111 (NYC-Liverpool 17-12-1942, 45+19) terug gekeerd, 1-12-1942 gearriveerd te Halifax, 6-12-1942 van Halifax in konvooi SC.112, geladen met suiker (NYC 4-12-1942, Liverpool 63+25) 25-12-1942 te Liverpool. 14-3-1943 kapitein C.A. van der Eijk, vertrokken van Clyde in konvooi KMS.11G (Clyde-Bone 28-3-1943, 64+20), 26-3-1943 tijdens een reis van Gourock naar Algiers door een Duitse luchttorpedo getroffen, op sleeptouw genomen door de Britse marinesleepboot HENGIST, 27-3-1943 door de ontstane schade gezonken in positie 36.49 NB. en 02.55 OL., 11 opvarenden kwamen daarbij om het leven.  
(Foto: NN/Collectie A.K.J. Niemantsverdriet).



OL6 m.s. NIEUWAAL 5089295 1940-1950 vrachtschip PGZU  
Gebouwd 1936, E.J. Smit & Zoon, Westerbroek (647)  
396 BRT 191 NRT 462 DWT 45,01 (43,33) x 7,73 x 2,50 x . meter.  
Raised quarter deck, 1 laadruim, G 538 m3, 2 laadbomen van 1,5 ton SWL, 17,5 ton bunkers, 10 kn.  
300 EPK, 224 kW, 6 cyl, 4 tew, 280 x 450, Humboldt-Deutz Motorenfabrik A.G., Keulen.  
7-11-1936 te water gelaten, 2-1-1936 opgeleverd als REMARK aan J. Kramer, Groningen. Brandmerk 1767 Z GRON 1936.  
27-3-1940 verkocht aan N.V. Anthony Veder, Groningen, daarna begonnen met verbouwen tot koelschip, 14-5-1940 daartoe gearriveerd te Hardinxveld, ingebracht bij N.V. Mij. Zeetransport, Rotterdam, herdoopt NIEUWAAL.  
9-7-1941 gevorderd door Kriegsmarine-Dienststelle Rotterdam, bestemd voor Intendantur te Wilhelmshaven, later te Bremerhaven, 13-8-1941 na verbouwing onder Duitse vlag in de vaart gebracht als NIEUWAAL en ingezet voor het vervoer van groenten naar de door de Duitsers beheerste gebieden.  
22-12-1942 door de Duitse regering in beheer gegeven aan Wilh. Jörk Jr., Rostock.  
18-6-1945 als hospitaalschip in gebruik genomen op de Schlei.  
22-9-1945 via Delfzijl terug te Rotterdam, 28-9-1945 gearriveerd te Rotterdam en overgedragen aan N.V. Mij. Zeetransport, na een grondige reparatie weer in de vaart gebracht.  
1950 verkocht aan Rederi A/B Valborg, Mariehamn-Finland, in beheer bij Gust. Erikson, herdoopt KALLSÖ.  
1958 verkocht aan Rederi A/B Devina, Mariehamn-Finland, in beheer bij Anton Haggblom, herdoopt DEVINA.  
1966 als DEVINA verkocht aan Rederi A/B Devina, Mariehamn-Finland, in beheer bij Anton Häggbloms Eftr. & Co.  
1971 verkocht aan R. Long, E. Payne & J. Brown, Gibraltar, herdoopt NOREEN.  
1972 als NOREEN verkocht aan Reindeer Shipping S.A., Panama, in beheer bij Estepona, Spanje.  
1975 verkocht aan Ramalbert Cia. Naviera S.A., Malaga, vlag: Panama, herdoopt RAMALBERT.  
31-1-1978 tijdens een reis van Freetown naar Banjul, geladen met noten en stukgoed, na het uitvallen van de machine gestrand op ca. 35 mijl ten zuiden van River Gambia, bij Kafountine, Senegal, door de rederij afstand van het schip gedaan en later "total-loss" verklaard.  
(Foto: NN/Collectie A.K.J. Niemantsverdriet).



OL7 s.s. PRINS WILLEM IV 5285253  
 1946-1966 vrachtschip PGWE  
 Gebouwd 1943, N.V. Scheepswerf &  
 Machinefabriek "De Merwede" v/h van Vliet  
 & Co., Hardinxveld (440)

1.535 BRT 806 NRT 2.680 DWT  
 78,69 (75,92) x 12,94 x 5,56 x 5,502 meter.  
 12 passagiers, 2 laadruimen, G 5.045 m<sup>3</sup>, B  
 4.641 m<sup>3</sup>, 8 laadbomen va 5 ton SWL, 182  
 ton bunkers, 12,5 kn.

1.500 EPK, 5 cyl, 2 tew, 540 x 900, 150  
 omw/min., N.V. Kon. Machinefabriek Gebr.  
 Stork & Co., Hengelo NE-39.

10-1939 besteld, 15-1-1940 kiel gelegd, 3-5-  
 1940 te water gelaten, 11-11-1941 door de  
 Duitse Marine in beslag genomen, 12-1942  
 onafgebouwd naar Hamburg gesleept en daar  
 bewapend, 10-11-1943 in dienst als  
 SPERRBRECHER 179, 31-12-1944 liggend

bij de Stülckenwerft te Hamburg door een geallieerde luchtaanval tot zinken gebracht, 5-1945 zwaar beschadigd te Hamburg teruggevonden, 12-1945 gelicht en door de sleepboot SCHELDE (N.V. Internationale Sleepdienst Mij., Rotterdam, bouwjaar 1926, 359 BRT, 900 IPK) naar Nederland gesleept, 4-12-1945 gearriveerd te Rotterdam en overgedragen aan de eigenaar, 1945 afgebouwd bij "De Merwede", 24-7-1946 door de werf opgeleverd als PRINS WILLEM IV aan N.V. Mij. Zeetransport, Rotterdam. Brandmerk 89 Z GOR 1940.

1949 als PRINS WILLEM IV overgedragen aan N.V. Mij. Zeetransport (Oranje Lijn), Rotterdam.

1958 als PRINS WILLEM IV overgedragen aan N.V. Oranje Lijn (Mij. Zeetransport), Rotterdam.

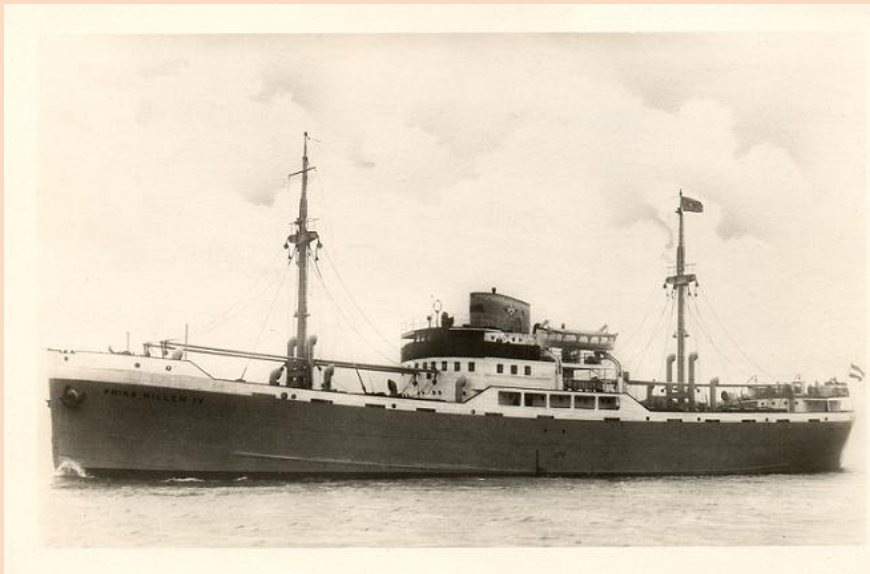
1966 verkocht aan Società di Navigazione per Azioni, Genua-Italië, herdoopt CITTÀ DI BEIRUT.

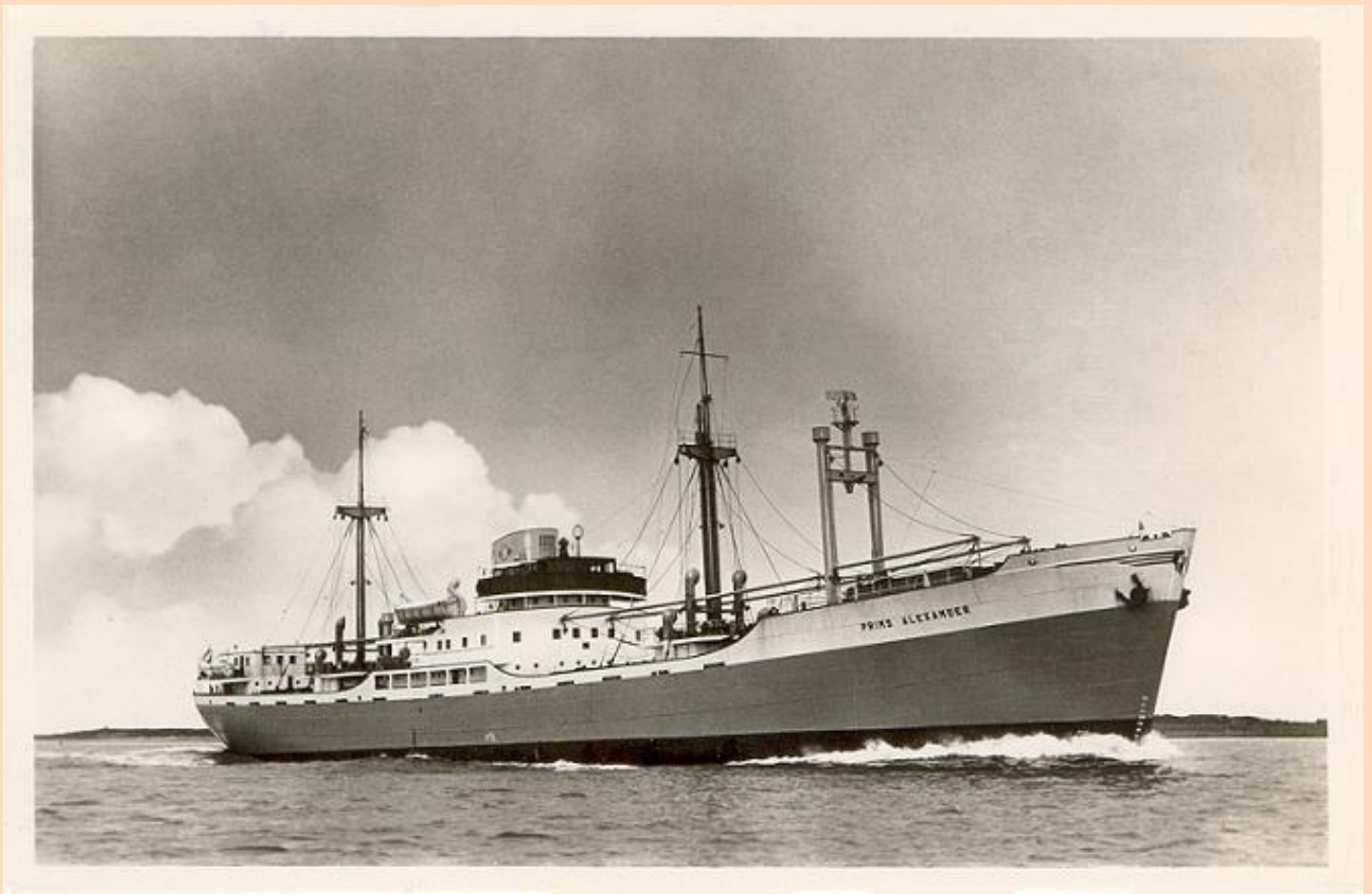
1967 als CITTÀ DI BEIRUT verkocht aan GILVANI-Società di Navigazione per Azioni, Genua-Italië.

1971 aanvankelijk verkocht aan Flame Shipping & Trading Co., Famagusta, Cyprus met als naam TREMCO SUN, de verkoop ging niet door.

5-1972 verkocht voor sloop aan Conditioned Power Co., La Spezia, Italië, 1974 als CITTÀ DI BEIRUT verkocht aan Società SIMAI, Genua-Italië, 1974 gesloopt door Conditioned Power Co. S.p.A. te La Spezia, Italië, de sloop begon 27-7-1974.

(Foto: NN/Collectie A.K.J. Niemantsverdriet, kaart: rederij).





OL8 s.s. PRINS ALEXANDER (1) 5285071 1947-1969 vrachtschip PGVI  
 Gebouwd 1947, N.V. Scheepswerf & Machinefabriek "De Merwede" v/h van Vliet & Co., Hardinxveld (447)  
 2.322 BRT 1.246 NRT 4.006 DWT 107,42 (99,83) x 14,25 x 8,62 x 6,050 meter.  
 Open shelterdeck, 12 passagiers, 3 laadruimen, G 7.967 m<sup>3</sup>, B 7.391 m<sup>3</sup>, laadbomen: 1 x 15 ton, 4 x 5 ton  
 en 6 x 3 ton SWL, 563 ton bunkers, 13,5 kn.  
 2.500 EPK, 1.865 kW, 6 cyl, 2 tew, 615 x 1150, 130 omw/min., N.V. Kon. Machinefabriek Gebr. Stork & Co.,  
 Hengelo.  
 10-1939 besteld, 20-8-1945 kiel gelegd, 4-12-1946 gedoopt PRINS ALEXANDER door mevrouw M.J. Veder-  
 van Hoboken en te water gelaten, 25-3-1947 opgeleverd aan N.V. Mij. Zeetransport, Rotterdam. Brandmerk  
 6863 Z ROTT 1947.  
 1949 ingebracht bij N.V. Mij. Zeetransport (Oranje Lijn), Rotterdam.  
 1958 ingebracht bij N.V. Oranje Lijn (Mij. Zeetransport), Rotterdam.  
 9-6-1963 tijdens een reis van Montréal naar Toronto bij Wolfe Island in aanvaring gekomen met het Canadese  
 motorschip SILVER ISLE (18.127 BRT), hierbij liep het ernstige schade op.



## Nederlandse schepen in aanvaring

Het ruim 2.300 ton metende Neder-  
 landse schip Prins Alexander van de  
 Oranje Lijn te Rotterdam is zondag op  
 de Saint Lawrence bij Cape Vincent  
 in aanvaring gekomen met het Cana-  
 dese schip Silver Isles. De Prins  
 Alexander heeft een diepe scheur aan  
 bakboordzijde van de boeg opgelopen.  
 Er gebeurden geen persoonlijke onge-  
 lukken.

De Oranje van de Stoomvaartmaat-  
 schappij Nederland is vandaag in de  
 haven van Sydney in aanvaring geko-  
 men met de Noorse vrachtboot Mica.  
 Niemand werd gewond en geen van  
 beide schepen is zwaar beschadigd. De  
 ruim 20.500 ton metende Oranje heeft  
 rond 500 passagiers aan boord. De twee  
 schepen kwamen in aanvaring toen de  
 Oranje in de haven meerde.

„Prins Alexander” veilig in dok. Het Nederlandse vrachtschip „Prins Alexander" (2300 BRT.) van de Oranjelijn in Rotterdam dat zondag op de Saint Lawrence bij Cape Vincent in aanvaring is gekomen met het Canadese schip „Silver Isles" is thans veilig in een dok in Kingston (Ontario). De bemanning heeft kans gezien het zwaar beschadigde schip zestien uur drijvende te houden, in welke tijd het lek provisorisch kon worden gedicht. Hoe groot de schade precies is, wordt in de loop van de dag nagegaan, aldus meldt de directie van de Oranjelijn aan de hand van een telegram van de kapitein. (Bron: De Waarheid, 12-6-1963).

1-1969 verkocht aan Cia. Nav. Marminik S.A., Piraeus-Griekenland, in beheer bij Navarino Shipping Transport Co., herdoopt PROSPERITY.

1970 verkocht aan Constantine G. Ventouris, Piraeus-Griekenland, herdoopt IOANNIS.

2-1974 verkocht aan Panagia Odigitria Co. Ltd., Famagusta-Cyprus, in beheer bij Const. C. Ventouris, Piraeus, herdoopt IOANNIS B.

1975 thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus.

1977 herdoopt APOSTOLOS B.

1980 verkocht voor sloop naar het Verre Oosten, 1980 doorverkocht aan Poliaiagos Navigation Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Ventouris Shipping Co. Ltd., herdoopt POLIAIGOS.

28-12-1980 tijdens een reis van Piraeus, geladen met cement, naar Gizan op 1 mijl van Shadwan Island op een rif gelopen en gezonken. (Kaart: rederij, krant: Nieuwsblad v/h Noorden, 10-6-1963, foto: collectie A.K.J. Niemantsverdriet).



OL9 m.s. PRINS FREDERIK HENDRIK (2) 5285150 1947-1966 vrachtschip PGVW  
Gebouwd 1947, N.V. Scheepswerf & Machinefabriek "De Merwede" v/h van Vliet & Co., Hardinxveld (512)  
1.557 BRT 807 NRT 2.626 DWT 78,69 (75,94) x 12,94 x 5,56 x 5,502 meter.

Open shelterdeck, 6 passagiers, 2 laadruimen, G 5.044 m<sup>3</sup>, B 4.641 m<sup>3</sup>, laadbomen: 1 x 15 ton, 10 x 5 ton  
SWL, 279,5 ton bunkers, 12 kn.

1.500 EPK, 1.103 kW, 5 cyl, 2 tew, 540 x 900, 150 omw/min., N.V. Kon. Machinefabriek Gebr. Stork & Co., Hengelo.

1-2-1947 kiel gelegd, 20-7-1947 te water gelaten, 28-9-1947 opgeleverd als PRINS FREDERIK HENDRIK aan N.V. Mij. Zeetransport, Rotterdam. Brandmerk 6983 Z ROTT 1947.

1949 als PRINS FREDERIK HENDRIK overgedragen aan N.V. Mij. Zeetransport (Oranje Lijn), Rotterdam.

1958 als PRINS FREDERIK HENDRIK overgedragen aan N.V. Oranje Lijn (Mij. Zeetransport), Rotterdam.

8-1966 verkocht aan Società di Navigazione per Aioni, Genua-Italië, in beheer bij Impresa Maritime Fratelli Frassinetti, herdoopt CITTÀ DI ATENE.

1967 als CITTÀ DI ATENE verkocht aan GILNAVI-Società di Navigazione per Azioni, Genua-Italië.

1977 verkocht aan Pronos Shipping Co. Ltd., Nicosia-Cyprus, herdoopt KRANTOR.

1977 als KRANTOR verkocht aan Carmenmar Shipping Co. S.A., thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland, in beheer bij Costamare Shipping Co. S.A. (V. Constantakopoulos).

8-9-1979 gearriveerd te Piraeus en opgelegd.

1980 als KRANTOR verkocht aan Crystal Breeze Compania Naviera S.A., Panama, thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland, in beheer bij Roussos Bros.

1980 verkocht aan Griekse slopers, gesloopt door Jonis, Ltd. te Piraeus, 1980 aanvang sloop, sloop voltooid 11-1981. (Kaart: rederij).



OL10 s.s. PRINS WILLEM II (2) 541540 1947-1953 vrachtschip PGWG

Gebouwd 1943, Permanente Metals Corp. (Shipyard No 2), Richmond-Cal. (2138)

7.229 BRT 4.468 NRT 10.865 DWT 134,66 (127,41) x 17,41 x 11,39 x 8,461 meter.

vrachtschip, type EC2-S-C1 Liberty, 5 laadruimen, G 14.555 m<sup>3</sup>, B 12.969 m<sup>3</sup>, laadbomen: 1 x 50 ton, 1 x 15 ton, 10 x - ton SWL, 1.119 ton (olie)bunkers, 11 kn.

2 waterpijpketels, 907 m<sup>2</sup>, 16,8 kg, Combustion Engineering Co. Ltd.

2.500 IPK, T 3 cyl, 610, 940 en 1778 x 1219, Joshua Hendy Iron Works, Sunnyvale, Californië.

MC-hull nummer 2138, 4-8-1943 kiel gelegd, 25-8-1943 te water gelaten, 5-9-1943 opgeleverd als MARY M. DODGE aan U.S. War Shipping Administration, San Francisco, in beheer bij South Atlantic S.S. Line.

1947 verkocht aan de Staat der Nederlanden, herdoopt MOLENGRAAFF. Brandmerk 785 Z 'S HAGE 1947.

9-1947 in beheer bij N.V. Mij. Zeetransport, Rotterdam, herdoopt PRINS WILLEM II.

3-1950 als PRINS WILLEM II gekocht door N.V. Mij. Zeetransport (Oranje Lijn), Rotterdam.

1953 verkocht aan Claymore Shipping Co. Ltd., Cardiff-U.K., herdoopt DAYROSE.

1956 verkocht aan Sociedad de Navegacion Albion S.A., Panama, thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, in beheer bij N.A. Simbouras, herdoopt ARETI S.

1957 in beheer bij N.J. Goulandris Ltd.

1963 verkocht aan Phoebus D. Kyprianou & Co., Beirut-Libanon, in beheer bij P.J. Angouras, Piraeus, herdoopt DIMOS.

1969 verkocht voor sloop naar China, 11-12-1969 vertrokken van Nagasaki naar Shanghai, 12-1969 gearriveerd te Shanghai, gesloopt in 1970. (Foto: NN/Collectie A.K.J. Niemandsverdriet).

OL11 m.s. PRINS WILLEM V (1) 1949-1954 vrachtschip PGWF

Gebouwd 1948, N.V. Scheepswerf & Machinefabriek "De Merwede" v/h van Vliet & Co., Hardinxveld (441)

1.567 BRT 812 NRT 2.716 DWT 78,69 (76,38) x 12,84 x 4,45 x 5,502 meter.

Open shelterdeck 12 passagiers, G 5.040 m<sup>3</sup>, B 4.446 m<sup>3</sup>, 12 kn.

1.500 EPK, 5 cyl, 2 tew, 535 x 890, N.V. Kon. Machinefabriek Gebr. Stork & Co., Hengelo.

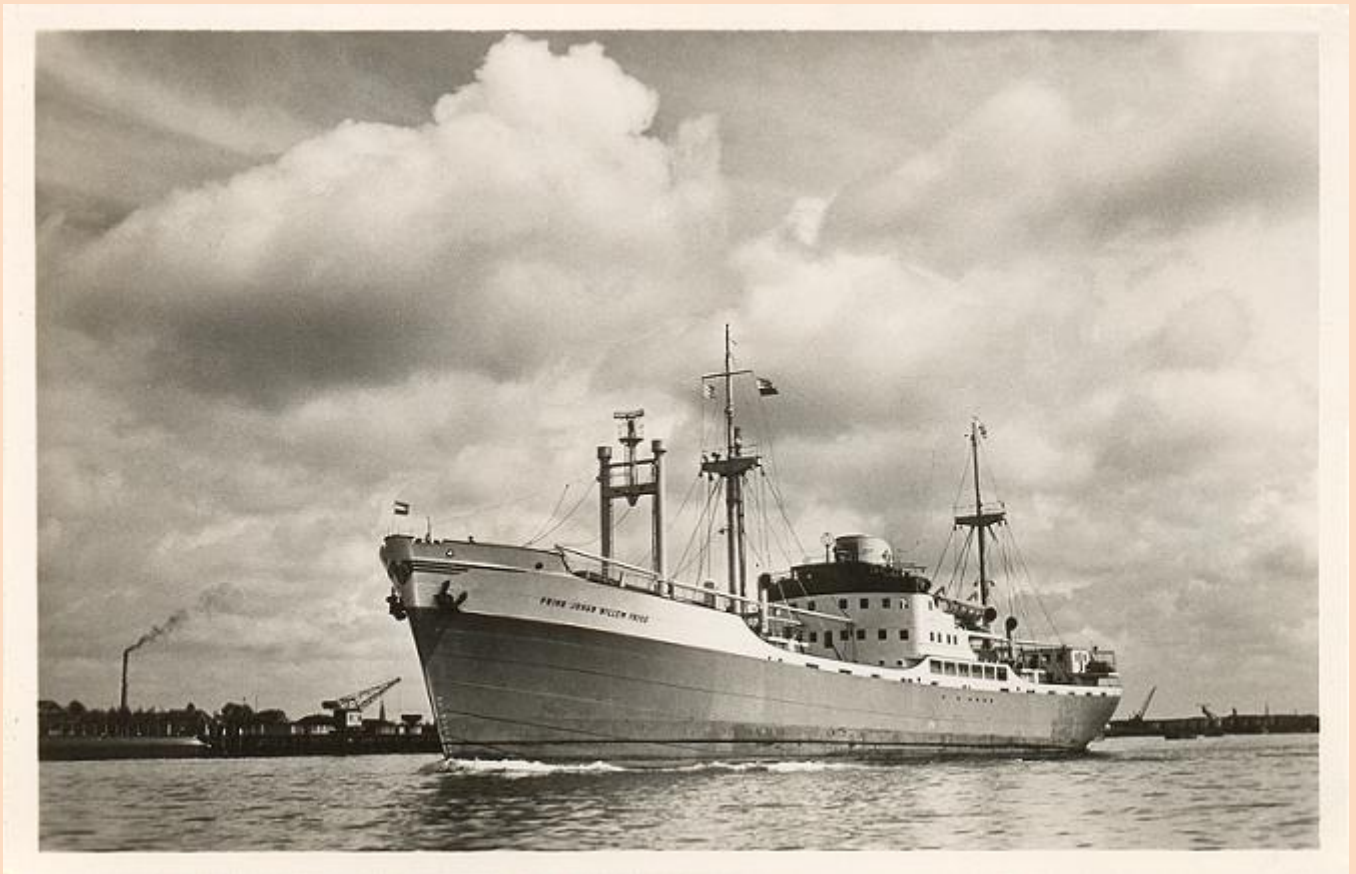
10-1939 besteld, 8-5-1940 op stapel gezet, 9-3-1943 te water gelaten, 21-8-1942 door de Duitse bezetters gevorderd en eerst bestemd als "Fliegerfalle" H 605, 9-3-1943 in dienst als SPERRBRECHER 105, later bestemd als schoolschip CARL ZEISS, 5-10-1944 aan de linkeroever van de Nieuwe Waterweg bij Maassluis laten zinken als versperring, 11-12-1947 gelicht en naar de Waalhaven gebracht, 24-12-1947 ingedokt in Dok III van de Gemeentedokken te Rotterdam, 1948 afgebouwd bij "De Merwede", 7-1-1949 opgeleverd als PRINS WILLEM V aan N.V. Mij. Zeetransport, Rotterdam. Brandmerk 7318 Z ROTT 1948.

1949 als PRINS WILLEM V overgedragen aan N.V. Mij. Zeetransport (Oranje Lijn), Rotterdam.





14-10-1954 tijdens een reis van Chicago naar Rotterdam met een lading stukgoed op het Michigan Meer bij Millwaukee in positie 43.00 NB. en 87.50 WL. gezonken na aanvaring met SINCLAIR NO 12 (tanklichter van Sinclair Refining Co., New York, bouwjaar 1927, 846 BRT, gesleept door de sleepboot CHICAGO), 7-1965 wrak voor £ 30.000 verkocht voor mogelijke berging. (Foto: Skyfotos, collectie R. Koning).



OL12 m.s. PRINS JOHAN WILLEM FRISO (1) 5285198 1948-1968 vrachtschip PGWH  
 Gebouwd 1948, N.V. Scheepswerf & Machinefabriek "De Merwede" v/h van Vliet & Co., Hardinxveld (515)  
 2.338 BRT 1.252 NRT 3.986 DWT 107,47 (99,50) x 14,25 x 8,62 x 5,972 meter.

Open shelterdeck, 10 passagiers, 3 laadruimen, G 7.967 m<sup>3</sup>, B 7.391 m<sup>3</sup>, laadbomen: 1 van 15 ton, 4 van 5 ton en 6 van 3 ton SWL, 497 ton bunkers, 13 kn.

2.500 EPK, 1.865 kW, 6 cyl, 2 tew, 615 x 1150, 130 omw/min., N.V. Kon. Machinefabriek Gebr. Stork & Co., Hengelo.

31-7-1947 kiel gelegd, 6-2-1948 te water gelaten, 7-5-1948 opgeleverd (BV) als PRINS JOHAN WILLEM FRISO aan N.V. Mij. Zeetransport, Rotterdam. Brandmerk 7186 Z ROTT 1948.

1948 ingebracht bij N.V. Mij. Zeetransport (Oranje Lijn), Rotterdam.

1958 ingebracht bij N.V. Oranje Lijn (Mij. Zeetransport), Rotterdam.

1-1968 verkocht aan Alco Shipping Co., Panama, thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland, in beheer bij K. Eliopoulos & A. Panagiotidis voor Commercial Shipping Corp., Piraeus, herdoopt NOTIS.

1973 verkocht aan Vorras Shipping Co. S.A., Panama, thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland, in beheer bij Fulmar Navegação S.A., Piraeus, herdoopt VORRAS.

1978 verkocht voor sloop naar Pakistan, 2-10-1978 vertrokken van Reunion naar Gadani Beach, vóór 24-10-1978 gearriveerd te Gadani Beach om te worden gesloopt, 3-1979 aanvang sloop, gesloopt door Jilani Timber Mart Ltd., de sloop begon 3-1979. (Kaart: rederij).



OL13 m.s. PRINS WILLEM III (2) 5285241 1948-1966 vrachtschip PGWI

Gebouwd 1948, N.V. Scheepswerf & Machinefabriek "De Merwede" v/h van Vliet & Co., Hardinxveld (516)

1.555 BRT 807 NRT 2.725 DWT 78,69 (76,32) x 12,84 x 5,57 x 5,502 meter.

Open shelterdeck, 6 passagiers, 2 laadruimen, G 4.927 m<sup>3</sup>, B 4.531 m<sup>3</sup>, 8 laadbomen, 197 ton bunkers, 12,5 kn.

1.500 EPK, 1.119 kW, 5 cyl, 2 tew, 540 x 900, 150 omw/min., N.V. Kon. Machinefabriek Gebr. Stork & Co., Hengelo.

12-2-1948 kiel gelegd, 2-7-1948 te water gelaten, 18-9-1948 opgeleverd (BV) als PRINS WILLEM III aan N.V. Mij. Zeetransport, Rotterdam. Brandmerk 7251 Z ROTT 1948.

1949 ingebracht bij N.V. Mij. Zeetransport (Oranje Lijn), Rotterdam.

1958 ingebracht bij N.V. Oranje Lijn (Mij. Zeetransport), Rotterdam.

11-1966 verkocht aan Società Imprese Marittime Fratelli Frassinetti, Genua-Italië, in beheer bij Navigenoa S.p.A., Genua, herdoopt CITTÀ DI CARRARA.

1967 verkocht aan GILNAVI-Società di Navigazione per Azioni, Genua-Italië,

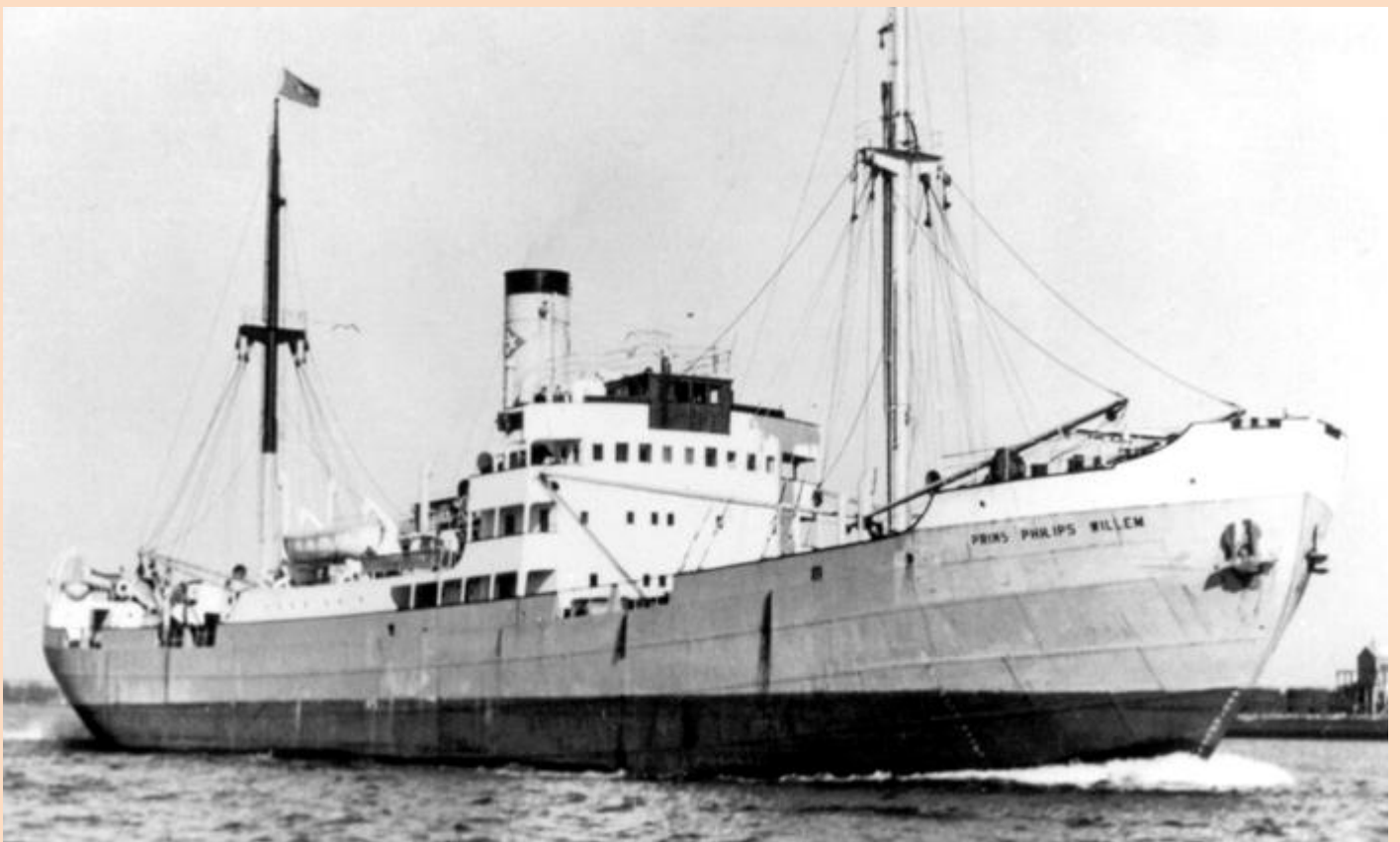
1977 verkocht aan Pronos Shipping Co. Ltd., Piraeus-Griekenland, herdoopt AGIA IRINI.

1978 verkocht aan Anaco Maritime S.A., Piraeus-Griekenland.

1978 als AGIA IRINI verkocht aan Z. Marline Shipping & Chartering Co., Panama, in beheer bij Spyridion D. Zambazas.

23-5-1978 tijdens een reis van Piraeus naar Genua, geladen met katoen, lek geraakt en gezonken op 15 mijl ten zuiden van Zakynthos.

(Foto: NN/Collectie A.K.J. Niemantsverdriet).



OL14 s.s. PRINS PHILIPS WILLEM (1) 1949-1952 vrachtschip PGWK

Gebouwd 1929, Deutsche Schiffs- und Maschinenbau A.G. Weser, Bremen (881)

2.065 BRT 1.128 NRT 4.006 DWT 93,43 (90,08) x 14,05 x 7,12 x 5,460 meter.

Open shelterdeck, 12 passagiers, G 5.352 m<sup>3</sup>, B 4.842 m<sup>3</sup>, 10,5 kn.

2 ketels, v.o. 320 m<sup>2</sup>, 15 kg., de werf.

1.400 IPK, T 3 cyl T.E.M., 485, 790 en 1270 x 890 plus lagedruk turbine, de werf.

4-2-1930 opgeleverd als AGIRA aan Norddeutscher Lloyd, Bremen-Duitsland.

27-5-1936 herdoopt SPREE bij de Norddeutscher Lloyd.

3-1944 bij Denemarken op een mijn gelopen en gezonken, later gelicht en naar Stavanger gesleept, 5-1945 in zwaar beschadigde toestand te Stavanger aangetroffen en aan Nederland toegewezen, 1946 herdoopt HEDEL, roepsein PEPD, 25-6-1946 te Lübeck overgedragen aan Staat der Nederlanden, niet herdoopt en in beheer gegeven aan N.V. Mij. Zeetransport, Rotterdam (Anthony Veder & Co.). Brandmerk 796 Z 'S HAGE 1947.

23-4-1949 verkocht aan N.V. Mij. Zeetransport (Oranje Lijn), Rotterdam, herdoopt PRINS PHILIPS WILLEM, roepsein PGWK.

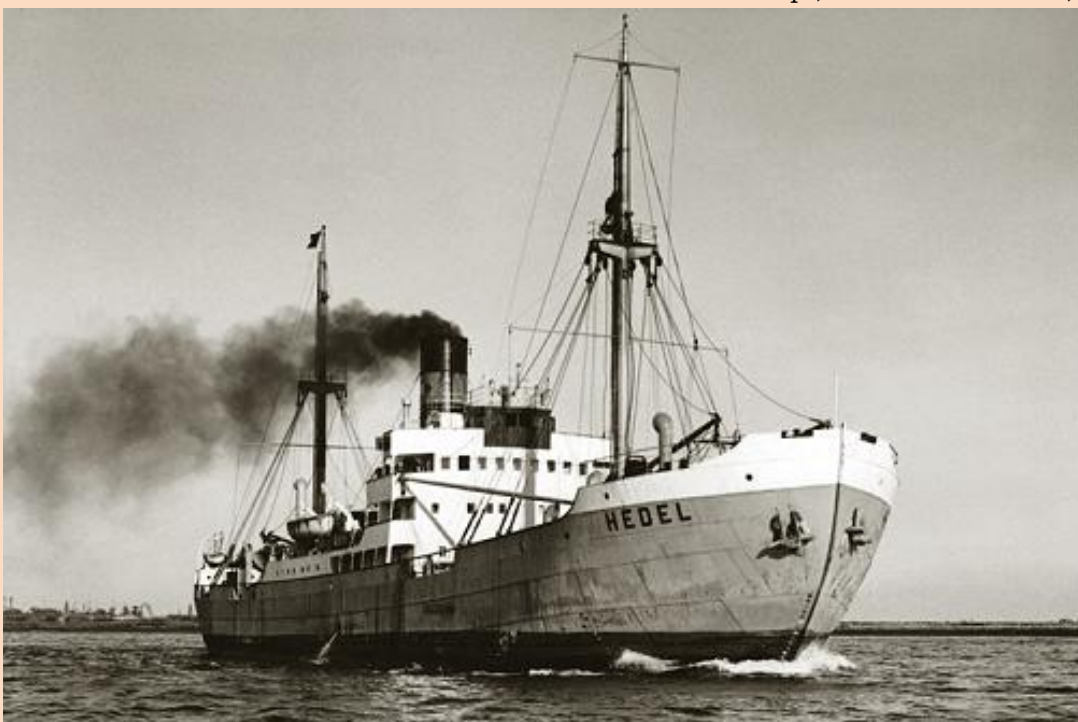
16-2-1952 verkocht aan Entreprises Chimiques et Electriques S.A., Vilvoorde-België, herdoopt NILLA.

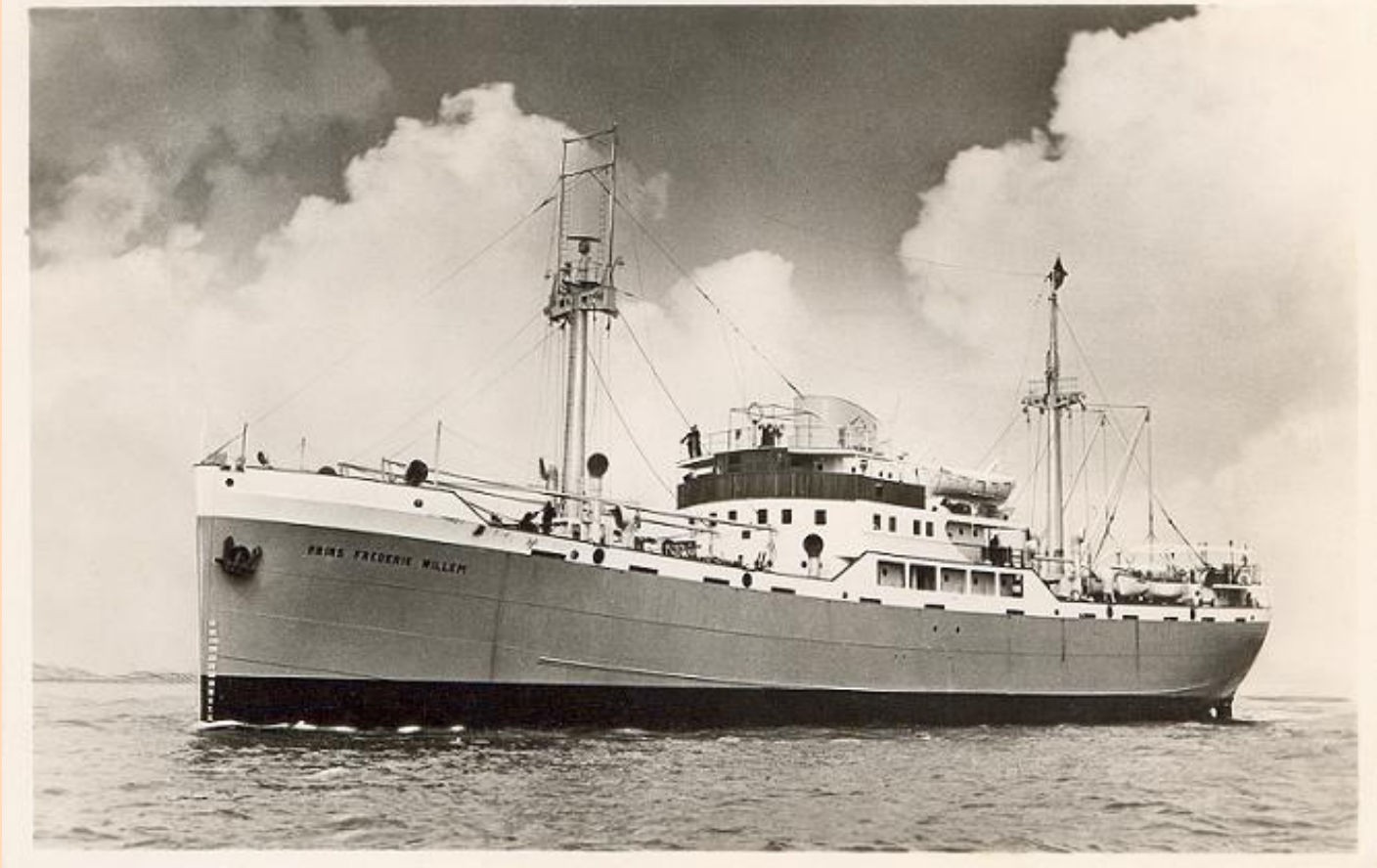
1953 herdoopt VILLA.

1954 als VILLA verkocht aan Maritime Industrial Corp., Monrovia-Liberia, in beheer bij Entreprises Chimiques et Electriques S.A., Brussel.

9-4-1960 gearriveerd bij The Ward Ltd., Grays, Essex om te worden gesloopt, gesloopt in 1961.

(Foto: NN/Collectie A.K.J. Niemantsverdriet, foto HEDEL: collectie B. Kruidhof).





OL15 m.s. PRINS FREDERIK WILLEM (1) 5285162 1951-1967 vrachtschip PGVV  
 Gebouwd 1951, N.V. Scheepswerf & Machinefabriek "De Merwede" v/h van Vliet & Co., Hardinxveld (522)  
 1.595 BRT 826 BRT 2.658 DWT 78,69 (75,94) x 12,94 x 8,01 x 5,515 meter.  
 Open shelterdeck, 6 passagiers, 2 laadruimen, G 4.934 m<sup>3</sup>, 4.530 m<sup>3</sup>, koelruim 116 m<sup>3</sup>, 8 laadbomen van 5 ton SWL, 247 ton bunkers, 12,75 kn.  
 1.800 EPK, 1.343 kW, 4 cyl, 2 tew, 600 x 900, Werkspoor Lugt, N.V. Werkspoor, Amsterdam.  
 15-9-1950 kiel gelegd, 20-2-1951 te water gelaten, 10-5-1951 opgeleverd (LR) als PRINS FREDERIK WILLEM aan N.V. Mij. Zeetransport (Oranje Lijn), Rotterdam. Brandmerk 7688 Z ROTT 1951.  
 1958 ingebracht bij N.V. Oranje Lijn (Mij. Zeetransport), Rotterdam.  
 1967 verkocht aan Francesco Garofano & Cie., Torre del Greco-Italië, herdoopt MICHELLE GAROFANO.  
 2-12-1977 tijdens slecht weer op de pier van Benghazi terecht gekomen en aan de grond verdaagd, door de eigenaar afstand gedaan van het schip. (Kaart: rederij).



OL16 m.s. PRINS PHILIPS WILLEM (2) 503061- 1952-1957 vrachtschip PGVS  
zie PRINS WILLEM VAN ORANJE, zie OL3.  
(Foto: Skyfotos/Collectie A.K.J. Niemantsverdriet).



OL17 m.s. PRINS WILLEM VAN ORANJE (2) 5285289 1953-1965 vracht- passagiersschip PGWB  
Gebouwd 1953, N.V. Boele's Scheepswerven & Machinefabriek, Bolnes (949)  
7.328 BRT 4.196 NRT 7.874 DWT 141,26 (131,07) x 19,00 x 11,16 x 7,870 meter.  
Gesloten shelterdeck, 58 passagiers, 5 laadruimen, G 11.557 m3, B 11.120 m3, laadbomen: 4 x 10 ton en 10 x 5 ton SWL, 1.275 ton bunkers, 20 kn.

9.600 EPK, 7.162 kW, 12 cyl, 2 tew, 680 x 1250, Werkspoor Lugt, N.V. Werkspoor, Amsterdam.

10-7-1952 kiel gelegd, 2-3-1953 te water gelaten als PRINS WILLEM VAN ORANJE, 7-9-1953 proefvaart, 14-9-1953 aan de Parkkade te Rotterdam opgeleverd aan N.V. Mij. Zeetransport, Rotterdam. Brandmerk 8629 Z ROTT 1953.

1958 overgedragen aan N.V. Oranje Lijn (Mij. Zeetransport), Rotterdam.

25-1-1965 verkocht aan Deutsche Seereederei, Rostock-D.D.R., herdoopt FERDINAND FREILIGRATH.

1968 herdoopt F. FREILIGRATH bij de Deutsche Seereederei, Rostock.

1974 verkocht aan Imperatur Enterprises Inc., Monrovia, vlag: Singapore, in beheer bij Lars Rej Johansen, Oslo, herdoopt FREIJO.

1974 verkocht aan Universal Honolulu Shipping Corp. Inc., Panama, in beheer bij Log & Timber Products Pte. Ltd., Singapore, herdoopt UNIVERSAL HONOLULU.

1976 herdoopt AUGUST 8 TH.

7-6-1977 gearriveerd te Djibouti, 25-6-1977 brand uitgebroken aan boord, 15-9-1977 vertrokken van Djibouti naar Alexandria, 1-10-1977 opgelegd op de rede van Singapore, 1978 zou de naam NIKOLAST krijgen.

5-4-1979 vertrokken van Singapore achter een sleepboot naar Kaohsiung om gesloopt te worden, 20-4-1979 gearriveerd te Kaohsiung, gesloopt door Gi Yuen Steel Enterprise Ltd., Kaohsiung, de sloop begon 2-5-1979. (Kaart: rederij, foto's: col. A.K.J. Niemantsverdriet).)





OL18 m.s. PRINS WILLEM GEORGE FREDERIK 5285277 1954-1967 vrachtschip PGWA  
Gebouwd 1954, N.V. Amsterdamsche Droogdok Mij., Amsterdam (95)  
1.599 BRT 1.057 NRT 2.622 DWT 78,69 x 12,94 x 8,01 x 5,483 meter.  
Open shelterdeck, 4 passagiers, 2 laadruimen, G 4.785 m<sup>3</sup>, B 4.502 m<sup>3</sup>, 241 ton bunkers, 13 kn.  
1.800 EPK, 1.343 kW, 4 cyl, 2 tew, 600 x 900, 168 omw/min., Werkspoor Lugt, N.V. Werkspoor, Amsterdam.  
13-2-1954 te water gelaten, 4-5-1954 opgeleverd (BV) als PRINS WILLEM GEORGE FREDERIK aan N.V.  
Zeetransport (Oranje Lijn), Rotterdam. Brandmerk 8879 Z ROTT 1954.  
1958 overgedragen aan N.V. Oranje Lijn (Mij. Zeetransport), Rotterdam.  
1959 verlengd bij Boele, Bolnes, 1.960 BRT, 1.125 NRT, 3.320 DWT, 92,97 (75,94) x 12,94 x 8,01 x 5,407, 3  
laadruimen, G 6.150 m<sup>3</sup>, B 5.812 m<sup>3</sup>, koelruim 134 m<sup>3</sup>, laadbomen: 12 x 5 ton SWL.  
7-1967 verkocht aan Aruana Cia. Nav. S.A., Panama, in beheer bij Syros Shipping Co. Ltd., Londen voor L.M.  
Valmas & Son, herdoopt ARUANA.  
1976 verkocht aan Action Steamship Corp., Monrovia, thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland, p/a G.D.  
Paleocrassas, Piraeus, herdoopt ALIMOS.  
1978 verkocht voor sloop aan Griekse slopers, 20-6-1978 gearriveerd te Piraeus en daarna gesloopt. (Kaart:  
rederij).



OL19 m.s. PRINS CASIMIR (1) 5285136 1955-1967 vrachtschip PGVQ  
 Gebouwd 1955, N.V. Scheepswerf & Machinefabriek "De Merwede" v/h van Vliet & Co., Hardinxveld (531)  
 1.599 BRT 935 NRT 2.800 DWT 78,69 (75,90) x 12,94 x 8,01 x 5,515 meter.  
 Open shelterdeck, 4 passagiers, 2 laadruimen, G 4.891 m<sup>3</sup>, 284,5 ton bunkers, 12 kn.  
 1.800 EPK, 1.343 kW, 4 cyl, 2 tew, 600 x 900, 168 omw/min., Werkspoor Lugt KES604/90, N.V. Werkspoor,  
 Amsterdam.  
 3-6-1954 kiel gelegd, 20-12-1954 te water gelaten, 25-3-1955 opgeleverd (BV) als PRINS CASIMIR aan N.V.  
 Mij. Zeetransport (Oranje Lijn), Rotterdam. Brandmerk 9198 Z ROTT 1955.  
 1958 ingebracht bij N.V. Oranje Lijn (Mij. Zeetransport), Rotterdam.  
 1959 verlengd bij N.V. Machinefabriek & Scheepswerf Boele, Bolnes met 14,26 meter, 15/16-12-1959  
 tussenstuk te water gelaten, 12-1959 tussenstuk geplaatst, 1.962 BRT, 1.026 NRT, 3.340 DWT, 92,97 (90,23)  
 x 12,94 x 8,01 x 5,439, 3 laadruimen, G 4.949 m<sup>3</sup>, 4.544 m<sup>3</sup>, koelruim 154 m<sup>3</sup>, laadbomen: 1 x 10 ton en 12  
 x 5 ton SWL.  
 1967 verkocht aan Vlamani Cia. Nav. S.A., Panama, thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland, in beheer bij  
 Costas Manglis, herdoopt ATLANTIC KLIF.  
 1974 verkocht aan Lian Huat Shipping Co. (Pte.) Ltd., Singapore, herdoopt HONG ENG.  
 1981 herdoopt UNISON II.  
 1985 verkocht aan Seree Navigation S.A., Singapore, vlag: Panama, herdoopt SEREE 2.  
 1987 gesloopt, in 1991 bekend geworden zonder verdere bijzonderheden.  
 (Foto HONG ENG: NN/TVDZ).



OL20 m.s. PRINS WILLEM II (3) 5285239 1955-1968 vrachtschip PGWS  
 Gebouwd 1955, N.V. Scheepswerf & Machinefabriek "De Merwede" v/h van Vliet & Co., Hardinxveld (532)  
 1.599 BRT 935 NRT 2.694 DWT 78,69 (75,90) x 12,93 x 8,28 x 5,483 meter.  
 Open shelterdeck, 4 passagiers, 2 laadruimen, G 4.955 m<sup>3</sup>, B 4.531 m<sup>3</sup>, 284,5 ton bunkers, 12,5 kn.  
 1.800 EPK, 1.343 kW, 4 cyl, 2 tew, 600 x 900, 168 omw/min., Werkspoor Lugt KES604/90, N.V. Werkspoor,  
 Amsterdam.  
 28-8-1954 kiel gelegd, 29-1-1955 te water gelaten, 7-5-1955 opgeleverd als PRINS WILLEM II aan N.V. Mij.  
 Zeetransport (Oranje Lijn), Rotterdam. Brandmerk 9230 Z ROTT 1955.  
 1958 overgedragen aan N.V. Oranje Lijn (Mij. Zeetransport), Rotterdam.  
 1960 verlengd bij N.V. Machinefabriek & Scheepswerf Boele, Bolnes, 10-1-1960 tussenstuk te water gelaten,  
 92,92 (90,18) x 12,93 x 8,01 x 5,439, 3 laadruimen, G 6.150 m<sup>3</sup>, B 5.678 m<sup>3</sup>, koelruim 134 m<sup>3</sup>, laadbomen:  
 1 x 15 ton en 12 x 5 ton SWL, 25-1-1960 in de vaart.

12-1967 verkocht aan Parnan Shipping Corp., Panama, thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland, in beheer bij John Ghicas Goumas, Piraeus, 1968 herdoopt AMARYLLIS.

1969 in charter bij Prince Line Ltd. en herdoopt GOTHIC PRINCE.

1971 verkocht aan Conty Shipping S.A., Panama, thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland, in beheer bij John Ghicas Goumas, Piraeus, herdoopt XENI.

1971 verkocht aan Conty Compania Naviera S.A., Panama, thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland, in beheer bij Castor Maritime Co. Ltd. (Cristos Contiyannis).

2-12-1975 tijdens een reis van Port Harcourt naar Engeland en Rotterdam in ballast, brak ten westen van Portugal brand uit waarop de bemanning het schip verliet in positie 40.30 NB. en 11.00 WL., 5-12-1975 op circa 60 mijl ten noorden van Lissabon de brand aan boord gedoofd, 5-12-1975 vast gemaakt door een sleepboot, daarna geabonneerd, 12-12-1975 weer vastgemaakt, 13-12-1975 geabonneerd, 1-1-1976 op sleeptouw genomen naar Cadiz, 1-1-1976 gekapseisd, 2-1-1976 gezonken bij Cadiz in positie 36.33 NB. en 06.17 WL. (Foto: NN/Collectie A.K.J. Niemantsverdriet).



OL21 m.s. PRINS WILLEM V (2) 5285265 1956-1967 vrachtschip PGWG





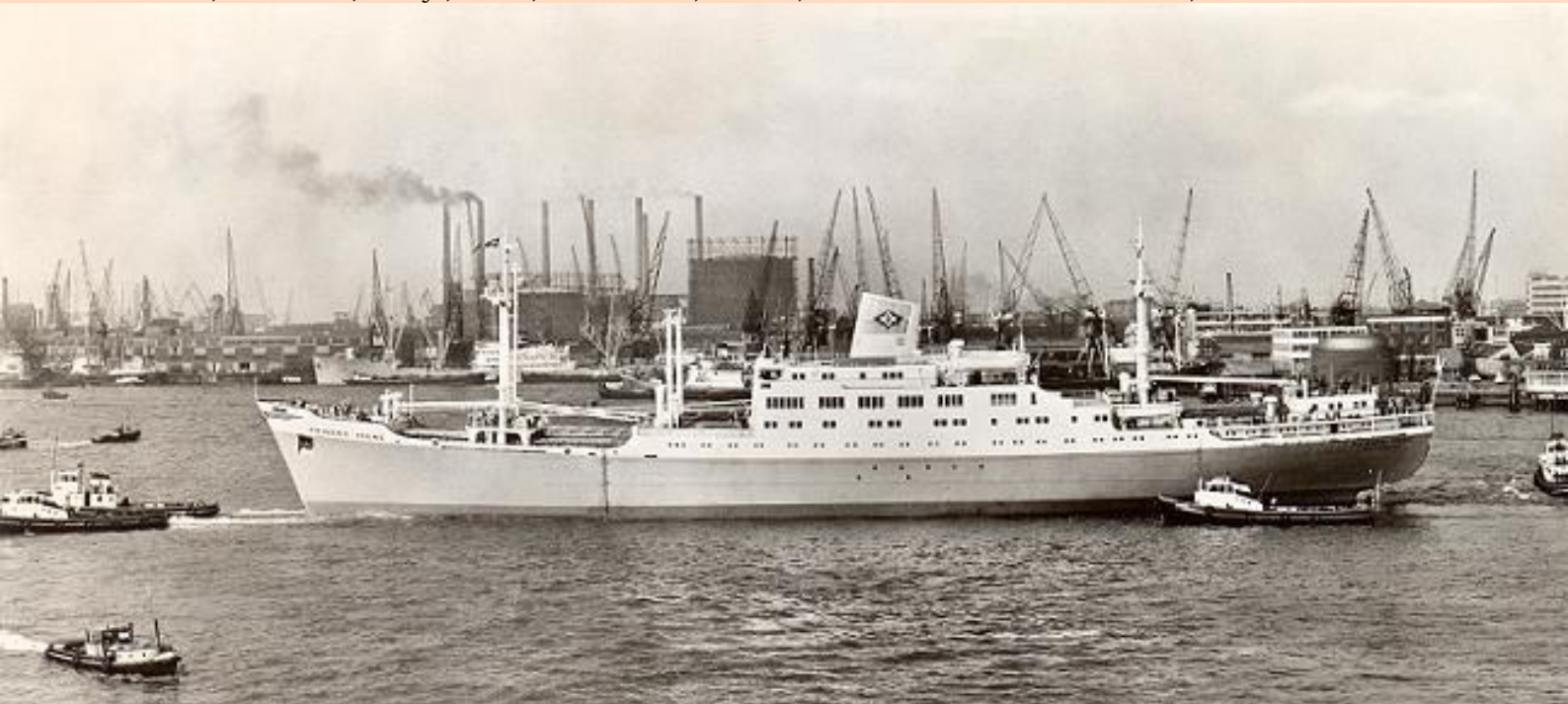
Gebouwd 1956, N.V. Amsterdamsche Droogdok Mij., Amsterdam (98)  
 1.617 BRT 976 NRT 2.625 DWT 78,69 (75,90) x 12,93 x 8,01 x 5,483 meter.  
 Open shelterdeck, 6 passagiers, 2 laadruimen, G 4.587 m<sup>3</sup>, B 4.304 m<sup>3</sup>, 279,5 ton bunkers, 13 kn.  
 1.800 EPK, 1.343 kW, 4 cyl, 2 tew, 600 x 900, 168 omw/min., Werkspoor Lugt KES604/90, N.V. Werkspoor, Amsterdam.  
 3-3-1956 te water gelaten, 1-5-1956 opgeleverd (BV) als PRINS WILLEM V aan N.V. Mij. Zeetransport (Oranje Lijn), Rotterdam. Brandmerk 9542 Z ROTT 1956.  
 1958 ingebracht bij N.V. Oranje Lijn (Mij. Zeetransport) N.V., Rotterdam.  
 1959 met 14 meter (1 laadruim) verlengd bij N.V. Machinefabriek & Scheepswerf Boele, Bolnes, 1.938 BRT, 1.095 NRT, 3.320 DWT, 92,92 (90,18) x 12,93 x 8,01 x 5,407, G 4.949 m<sup>3</sup>, B 4.531 m<sup>3</sup>, koelruim 134 m<sup>3</sup>, 12 laadbomen van 5 ton SWL, 3-1959 in de vaart.  
 8-1967 verkocht aan Verina Shipping Corp., Panama, thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland, in beheer bij Nicholas J. Goumas, Piraeus, herdoopt MINA.  
 1969 in charter bij Prince Line Ltd. en herdoopt GAELIC PRINCE.  
 19-7-1971 gearriveerd te Piraeus voor reparatie.  
 1971 herdoopt MINA.  
 1971 verkocht aan Livadia Shipping Co. Ltd., Famagusta-Cyprus, in beheer bij Verina Shipping Corp., Piraeus, herdoopt MARINOS.  
 1973 verkocht aan Banimar Shipping Co. S.A., Panama, thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland, in beheer bij Podromos Shipping Co. S.A., Piraeus (E. Carapiperis & S. Marinakis), herdoopt ARAXOS.  
 1979 als ARAXOS verkocht aan Maharaj Brothers, Port Elizabeth-Zuid Afrika.  
 13-5-1979 gearriveerd te Port Elizabeth, 21-5-1979 brand gekregen in de accommodatie en brug, verkocht voor sloop naar Zuid Afrika, 27-9-1981 vertrokken van Port Elizabeth naar Durban achter het bevoorradingschip CAUSEWAY SALVOR (Causeway Shipping (Panama) S.A., Panama (Land & Marine & Salvage Contractors S.A. (Pty.) Ltd.), bouwjaar 1968, 500 BRT, 2.400 EPK), 30-9-1981 gearriveerd te Durban, gesloopt door Ferrous Metals, Durban, de sloop begon 10-1981. (Foto: NN/Collectie A.K.J. Niemantsverdriet, kaart: rederij, na verlenging: Richard Duncan/Lake Huron Lore/Fred Miller II, 1960, Port Huron).



Richard Duncan/Lake Huron Lore

OL 22 m.s. PRINSES IRENE 5285332 1959-1964 vracht- passagiersschip PGVO  
 Gebouwd 1959, N.V. Scheepswerf & Machinefabriek "De Merwede" v/h van Vliet & Co., Hardinxveld (546)  
 8.533 BRT 4.705 NRT 8.696 DWT 138,92 (128,02) x 18,67 x 11,00 x 8,620 meter.

115 passagiers, 5 laadruimen, G 11.327 m<sup>3</sup> B 10.562 m<sup>3</sup>, koelruim 976 m<sup>3</sup>, laadbomen: 1 x 20 ton, 2 x 10 ton en 10 x 5 ton SWL, 920 ton bunkers, 16,5 kn.  
8.600 EPK, 6.416 kW, 10 cyl, 2 tew, 700 x 1200, M.A.N., N.V. Verolme Machinefabriek, IJsselmonde.



3-1957 besteld, 27-11-1957 kiel gelegd, 12-7-1958 gedoopt PRINSES IRENE door H.K.H. Prinses Irene en te water gelaten, 9-4-1959 opgeleverd (LR) aan N.V. Oranje Lijn (Mij. Zeetransport), Rotterdam.

1964 in charter bij Cunard Line Ltd., 9-1964 uit charter.

17-10-1965 vertrokken van New York, 26-10-1964 gearriveerd te Rotterdam op de laatste reis, 10-1964 verkocht aan N.V. Verolme Dok- & Scheepsbouw Maatschappij, Rotterdam, verbouwd tot passagiersschip voor pelgrimvervoer, 1.063 passagiers. G 10.477 m<sup>3</sup>, B 9.628 m<sup>3</sup>, koelruim 976 m<sup>3</sup>,

11-1965 verkocht aan Government of Indonesia (Departemen Perhubungan Laut), Djakarta-Indonesië, herdoopt TJUT NJAK DHIEN, 20-11-1965 vertrokken van Rotterdam naar Djakarta.

1967 verkocht aan P.T. Perusahaan Pelajaran "ARAFAT", Djakarta-Indonesië.

1978 verkocht aan de Marine van Indonesië, herdoopt TANJUNG OISINA 972.

1979 verbouwd tot vracht/troepentransportschip voor het vervoeren van troepen tussen de eilanden, niet bewapend.

19-- opgelegd bij Jakarta, later gedeeltelijk gesloopt. (Kaart: rederij).OL23

m.s. PRINSES MARGRIET 5285370 1961-1964 vracht/passagiersschip PGVS

Gebouwd 1961, N.V. Scheepswerf & Machinefabriek "De Merwede" v/h van Vliet & Co., Hardinxveld (547)



9.335,58 BRT 5.956,26 NRT 7.763 DWT 139,02 (128,02) x 18,63 x 11,00 x 8,629 meter.  
111 passagiers, 5 laadruimen, G 11.912 m<sup>3</sup>, B 11.072 m<sup>3</sup>, koelruim 1.441 m<sup>3</sup>,  
7 dieptanks 981 m<sup>3</sup>, laadbomen: 1 x 20 ton, 2 x 10 ton en 10 x 5 ton SWL, 98 en 1.049 ton bunkers, 17,5  
kn.  
8.600 EPK, 6.416 kW, 10 cyl, 2 tew, 700 x 1200, M.A.N., N.V. Verolme Machinefabriek, IJsselmonde.



3-1957 besteld, 1-3-1960 kiel gelegd, 10-12-1960 gedoopt PRINSES MARGRIET door H.K.H. Prinses Beatrix en te water gelaten, 6-6-1961 van Gorinchem naar Rotterdam gevaren, 12 t/m 16-6-1961 technische proefvaart, 15-6-1961 stootte bij het varen op de gemeten mijl bij Biggin aan de Engelse oostkust op een onbekend, zich onder water bevindend voorwerp, de geringe schade in Rotterdam tijdens een dokbeurt gerepareerd, 4-7-1961 opgeleverd aan N.V. Oranje Lijn (Mij. Zeetransport), Rotterdam. Brandmerk 3492 Z DORD 1961.

1-6-1963 verhuurd aan Holland Amerika Lijn voor de vrachtdienst Rotterdam-New York v.v.

10-11-1964 verkocht aan N.V. Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Mij., Rotterdam ter vervanging van de WESTERDAM.

15-12-1967 in dienst bij de K.N.S.M. met een 14 daagse dienst van New York naar Curaçao, Aruba, La Guara en Trinidad v.v.

4-1970 verkocht aan Nauru Local Government Council, Nauru, 10-1970 overgedragen en herdoopt ENNA G. 1973 verbouwd, o.a. de masten en laadbomen vervangen door 2 dekkranen.

10-1983 opgelegd te Majuro Atoll onder toezicht van Nauru Corp. (Victoria) Inc.

8-9-1990 gearriveerd bij Thap Sakae, Thailand om te worden gesloopt.

(Foto: PRINSES IRENE, PRINS WILLEM II en PRINSES MARGRIET en foto's onder: NN/A.K.J. Niemantsverdriet, kaart: rederij).



OL24 m.s. PRINS MAURITS (2) 5285215 1961-1969 vrachtschip PGWC  
Gebouwd 1961, Schiffswerft & Maschinenfabrik P. Lindenau, Kiel (113)  
3.995 BRT 2.136 NRT 5.585 DWT 108,07 (98,21) x 15,66 x 8,99 x 7,510 meter.  
2 passagiers, 3 laadruimen, G 7.340 m<sup>3</sup>, B 6.711 m<sup>3</sup>, koelruim 434 m<sup>3</sup>, laadbomen: 1 x 25 ton en 10 x 5 ton  
SWL, 55 en 384 ton bunkers, verbruik 13 ton/dag, 15 kn.  
4.000 EPK, 2.984 kW, 6 cyl, 2 tew, 600 x 1050, 150 omw/min, Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.G.,  
Hamburg.





15-4-1960 kiel gelegd, 12-12-1960 te water gelaten, 15-4-1961 technische proefvaart in de Kieler Bocht, 20-4-1961 officiële proefvaart en opgeleverd als PRINS MAURITS aan N.V. Transatlantisch Scheepvaartbedrijf, Rotterdam, 27-4-1961 voor de eerste keer gearriveerd te Rotterdam, 29-4-1961 vertrek op de eerste reis naar de Grote Meren. Brandmerk 10897 Z ROTT 1961.

3-1969 verkocht aan Varykino Maritime Corp. S.A., Piraeus-Griekenland, herdoopt VARYKINO ADVENTURER.

24-5-1969 tijdens een reis van Londen naar Hamilton is brand ontstaan in de machinekamer en daarbij ernstige schade opgelopen, de bemanning moest daarom het schip verlaten, 25-5-1969 vastgemaakt door een sleepboot en naar St. John's Nfl. gesleept, 27-5-1969 gearriveerd te St. John's Nfl., circa 1-6-1969 brand onder controle, 1969 verkocht voor sloop, 10-10-1969 vertrokken naar La Spezia om gesloopt te worden, 4-11-1969 gearriveerd te La Spezia, 1969 verkocht aan Hadjilias & Co. Ltd., Londen, gerepareerd en in 1970 in de vaart gebracht als TARA, ingebracht bij Pansegura Navegação S.A., Panama, thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia.

1971 in beheer bij Regman Shipping Co. Ltd., Piraeus, p/a Hadjilias & Co. Ltd., Londen.

1971 thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland.

1982 verkocht aan Compania de Navegação Panivar S.A., Panama, agent: Linea Directa S.A., Panama voor Aeon 21 Shipping & Trading Co. Ltd., Piraeus (G. Syrianos), herdoopt MISHA S AMITY.

21-7-1984 vertrokken van Jeddah, 30-7-1984 gearriveerd te Piraeus en opgelegd.

1984 verkocht aan Saint Stefan Shipping Co., Piraeus-Griekenland, in beheer bij Aeon 21 Shipping & Trading Co. Ltd., Piraeus (G. Syrianos), herdoopt STEFANS.

1987 verkocht aan Zero Shipping Co. Ltd., San Lorenzo-Honduras, in beheer bij Interuniversal Chartering S.A., Piraeus, herdoopt MARILIA.

1987 in de vaart gebracht, 12-6-1987 vertrokken van Bahrain, 20-6-1987 gearriveerd te Karachi, 3-7-1987 vertrokken van Karachi naar Jeddah, 8-8-1987 vertrokken van Piraeus naar Aden, 16-8-1987 vertrokken van Jeddah, 17-9-1987 gearriveerd te Piraeus vanaf Aden.

26-9-1987 vertrokken van Piraeus naar Bourgos, 27-9-1987 passage Istanbul, 16-10-1987 passage Suez tijdens een reis van Bourgos naar Yemen, 22-11-1987 passage Istanbul tijdens een reis van Mokha naar Constantza.

24-12-1987 vertrokken van Bilbao naar Bourgas, 4-1-1988 passage Istanbul, 3-2-1988 vertrokken van Piraeus tijdens een reis van Constantza naar Las Palmas, 4-3-1988 vertrokken van Vigo naar Marina di Carrara, 12-3-1988 gearriveerd achter een sleepboot op de rede van Port de Bouc, 13-5-1988 vertrokken van Marina di Carrara naar Jeddah, 2-6-1988 passage Suez.

1988 verkocht aan P.R. Shipbreaking Corp., Alang, 7-6-1988 vertrokken van Jeddah naar Alang, 16-6-1988 gearriveerd te Alang, gesloopt door Gupta Steel, Alang, de sloop begon 6-1988.

(Foto TARA, F. Haalmeijer, 1-6-1979, Harwich, Parkeston Quay West, MISHA S AMITY: NN/TVDZ, 10-1984).



OL25 m.s. PRINS PHILIPS WILLEM 5144148 1966-1969 vrachtschip PGVP

Gebouwd 1950, Eriksbergs M/V A/B, Gothenborg (394)

5.120 BRT 2.905 NRT 8.375 DWT 132,57 (123,65) x 17,68 x 8,77 x 7,917 meter.

12 passagiers, 4 laadruimen, G 15.272 m<sup>3</sup>, B 13.823 m<sup>3</sup>, koelruim 453 m<sup>3</sup>, 2 laadbomen van 15 ton en 14 x 5 ton SWL, 1.467 ton bunkers, 15 kn.

5.650 EPK, 4.215 kW, 7 cyl, 2 tew, 740 x 1400, 105 omw/min., B&W, de werf.

1950 opgeleverd als HAVFALK aan A/S Havtor, A/S Meyers Tankrederi, A/S Havprins & A/S Havkong, Oslo-Noorwegen, in beheer bij P. Meyer.

1964 verkocht aan A/S Rudolf & A/S Rugdefjell, Oslo-Noorwegen, in beheer bij Olsen & Ugelstad, herdoopt RUGDEFJELL.

1966 verkocht aan N.V. Oranje Lijn (Mij. Zeetransport), Rotterdam, herdoopt PRINS PHILIPS WILLEM.

10-1969 verkocht aan Glafki Shipping Co. S.A., Panama, thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland, in beheer bij Alafouzou Shipping Co. Ltd., Athene (A. Alafouzou, p/a Glafki Shipping Co. S.A., Athene), herdoopt CAPETAN GIORGIS.

1970 verkocht aan Mythikos Ploutos Shipping Co. S.A., Panama, thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland, in beheer bij A. Alafouzou, p/a Glafki Shipping Co. S.A., Athene.

1973 in beheer bij Blue Line Shipping Co. S.A., Athene voor E. Maltezos.

23-8-1979 gearriveerd te Kaohsiung, 24-8-1979 verkocht voor sloop aan Tong Yung Copper & Iron Enterprise, Kaohsiung, gesloopt te Kaohsiung in 1979. (Foto CAPETAN GIORGIS: NN/AM, onder: NN/A.K.J. Niemantsverdriet).





OL26 m.s. PRINSES ANNA 531546 1966-1969 vrachtschip PGWB  
Gebouwd 1954, N.V. Bijker's Aannemingsbedrijf "IJsselwerf", Gorinchem (130)  
4.586 BRT 2.411 NRT 4.789 DWT 109,77 x 16,19 x 7,90 x 6,742 meter.  
12 passagiers, 4 laadruimen, G 8.309,8 m<sup>3</sup>, B 7.588 m<sup>3</sup>, laadbomen: 1 x 30 ton, 2 x 10 ton, 6 x 5 ton en 2 x 3 ton SWL, 116 en 455 ton bunkers, 15 kn.  
3.200 EPK, 6 cyl, 2 tew, 620 x 1160, 138 omw/min., B&W, N.V. Scheepswerf & Machinefabriek Piet Smit Jr., Rotterdam.  
11-1-1954 te water gelaten, 23-6-1954 proefvaart, 12-7-1954 opgeleverd als SCHOUTEN aan N.V. Koninklijke Paketvaart Mij., Amsterdam. Brandmerk 4240 Z AMST 1954.  
1966 verkocht aan N.V. Oranje Lijn (Mij. Zeetransport), Rotterdam, herdoopt PRINSES ANNA.  
1967 verbouwd bij Amsterdamsche Dok Mij., Amsterdam, aangepast voor de vaart op de Grote Meren.  
4-1969 verkocht aan Overseas Shipping Private (Hong Kong) Ltd., Hong Kong, thuishaven en vlag: Mogadishu Somalië, herdoopt HWA PO.  
1-4-1972 tijdens een reis van Nagoya naar Whampoa, na schuiven van de lading tijdens slecht weer, gekapseisd en gezonken in positie 30.43 NB. en 34.02 OL., daarbij verloren 17 opvarenden het leven.  
(Foto: NN/Collectie A.K.J. Niemantsverdriet).



OL27 m.s. PRINSES MARIA 5376210 1966-1969 vrachtschip PGWF  
 Gebouwd 1954, N.V. Boele's Scheepswerven & Machinefabriek, Bolnes (953)  
 4.562 BRT 2.410 NRT 4.715 DWT 109,77 x 16,19 x 7,90 x 6,742 meter.  
 12 passagiers, 4 laadruimen, G 8.317,9 m<sup>3</sup>, B 7.596 m<sup>3</sup>, laadbomen: 1 x 30 ton, 2 x 10 ton, 6 x 5 ton en 2 x 3 ton SWL, 116 en 455 ton bunkers, 15 kn.  
 3.100 EPK, 6 cyl, 2 tew, 620 x 1150, 132 omw/min., B&W, N.V. Scheepswerf & Machinefabriek Piet Smit Jr., Rotterdam.  
 4-5-1953 kiel gelegd, 13-3-1954 te water gelaten, 27-7-1954 proefvaart, 7-8-1954 opgeleverd als VAN WAERWIJCK aan N.V. Koninklijke Paketvaart Mij., Amsterdam. Brandmerk 4266 Z AMST 1954.  
 1966 verkocht aan N.V. Oranje Lijn (Mij. Zeetransport), Rotterdam, herdoopt PRINSES MARIA.  
 1967 verbouwd bij N.V. Scheepswerf Niehuis & v.d. Berg, Rotterdam, aangepast voor de vaart op de Grote Meren.  
 1969 verkocht aan Hellenic Lines Ltd., Piraeus-Griekenland, in beheer bij P.G. Callimanopulos, Piraeus, herdoopt ROUMANIA.  
 7-1-1975 tijdens een reis van Hamburg en Bremen naar Beirut gestrand op de rede van Brunsbüttel na aanvaring met het m.s. ASHDOD (Zim Israël Navigation Co. Ltd., Haïfa, bouwjaar 1969, 3.287 BRT), 14-1-1975 vlot gebracht en naar Hamburg gesleept, 22-1-1975 vertrokken van Hamburg naar Werft Nobiskrug, Rendsburg om gerepareerd te worden, daarna weer in de vaart gebracht.  
 1981 verkocht voor sloop naar Pakistan, 11-12-1981 vertrokken van Jeddah naar Karachi, 31-1-1982 gearriveerd te Gadani Beach en gesloopt in 1982. (Foto: J. v.d. Zee).



OL28 m.s. PRINSES EMILIA 529871 1966-1969 vrachtschip PGWE  
 Gebouwd 1954, N.V. Scheepswerf & Machinefabriek Piet Smit Jr., Rotterdam (612)  
 3.669 BRT 1.847 NRT 4.789 DWT 109,77 x 16,19 x 7,93 x 6,720 meter.  
 12 passagiers, 4 laadruimen, G 8.318 m<sup>3</sup>, B 7.596 m<sup>3</sup>, laadbomen: 1 x 30 ton, 2 x 10 ton, 6 x 5 ton en 2 x 3 ton SWL, 455 en 116 ton bunkers, 15 kn.  
 3.200 EPK, 6 cyl, 2 tew, 620 x 1150, 138 omw/min., B&W, de werf.  
 5-5-1953 kiel gelegd, 17-12-1953 te water gelaten, 29-4-1954 opgeleverd als ROGGEVEEN aan N.V. Koninklijke Paketvaart Mij., Amsterdam. Brandmerk 3987 Z AMST 1954.  
 1966 verkocht aan N.V. Oranje Lijn (Mij. Zeetransport), Rotterdam, herdoopt PRINSES EMILIA.  
 1967 verbouwd bij N.V. Scheepswerf Niehuis & v.d. Berg, Rotterdam, geschikt gemaakt voor de vaart op de Grote Meren.  
 12-1969 verkocht aan Hellenic Lines Ltd., Piraeus-Griekenland, in beheer bij P.G. Callimanopulos, Piraeus, herdoopt BOULGARIA.  
 4-7-1970 tijdens een reis van Londen naar Piraeus op 25 mijl ten noorden van Cherbourg gezonken na aanvaring met de HAGEN (Hapag-Lloyd A.G., Hamburg, bouwjaar 1967, 7.339 BRT) in positie 49.58 NB. en 01.30 WL., 17 opvarenden kwamen daarbij om het leven.  
 (Foto: NN/Collectie A.K.J. Niemantsverdriet).





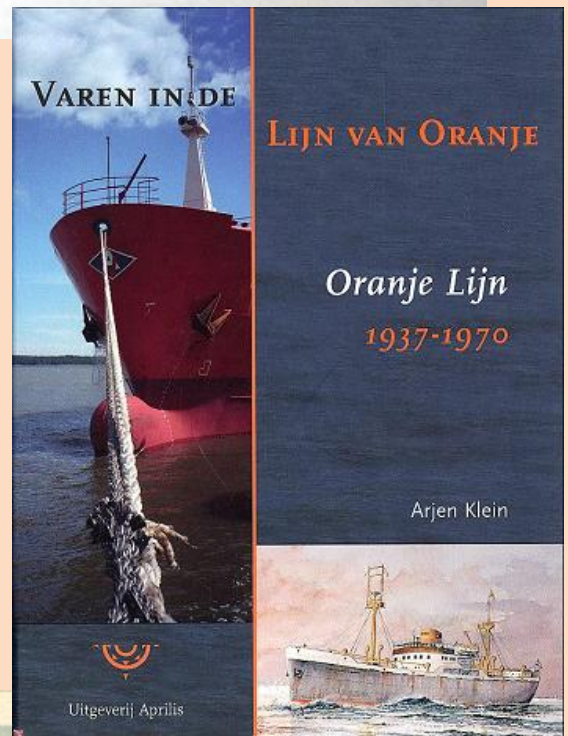
TRANSATLANTISCH SCHEEPVAARTBEDRIJF  
**FJELL-ORANJE N.V.**

Voor een uitgebreide geschiedenis van de Oranje Lijn is er het boek "Varen in de Lijn van Oranje" Oranje Lijn 1937-1970, geschreven door A.G. Klein.

Plaats en jaar van uitgave: Zaltbommel, 2004, Uitgeverij Aprilis B.V. Prijs:€ 39,00, Beschikbaarheid: uitverkocht bij de groothandel.

Daarin staat de geschiedenis uitgebreid en tot in detail beschreven, eveneens dat van de schepen. Dit is gebaseerd op het stukje uit Jubileumuitgave van de Scheepsfotoruilbeurs. De vlootlijst aangevuld met gegevens van Marhisdata en diverse Lloyd's Registers, Lloyd's Indexen, Lloyd's Supplement & New Entries, diverse website o.a. convoyweb.org.uk, enz.

Kaart PRINS WILLEM IV: rederij, Parklaan/  
Parkstraat: vandeneijk.com, Lekhaven in 1937: vertrekhedoranjelijn.nl, Westerkade met ALMA: NN/internet, kranten: De Rotterdammer, overige: Scheepsfotoruilbeurs.



m.s. „PRINS WILLEM IV“