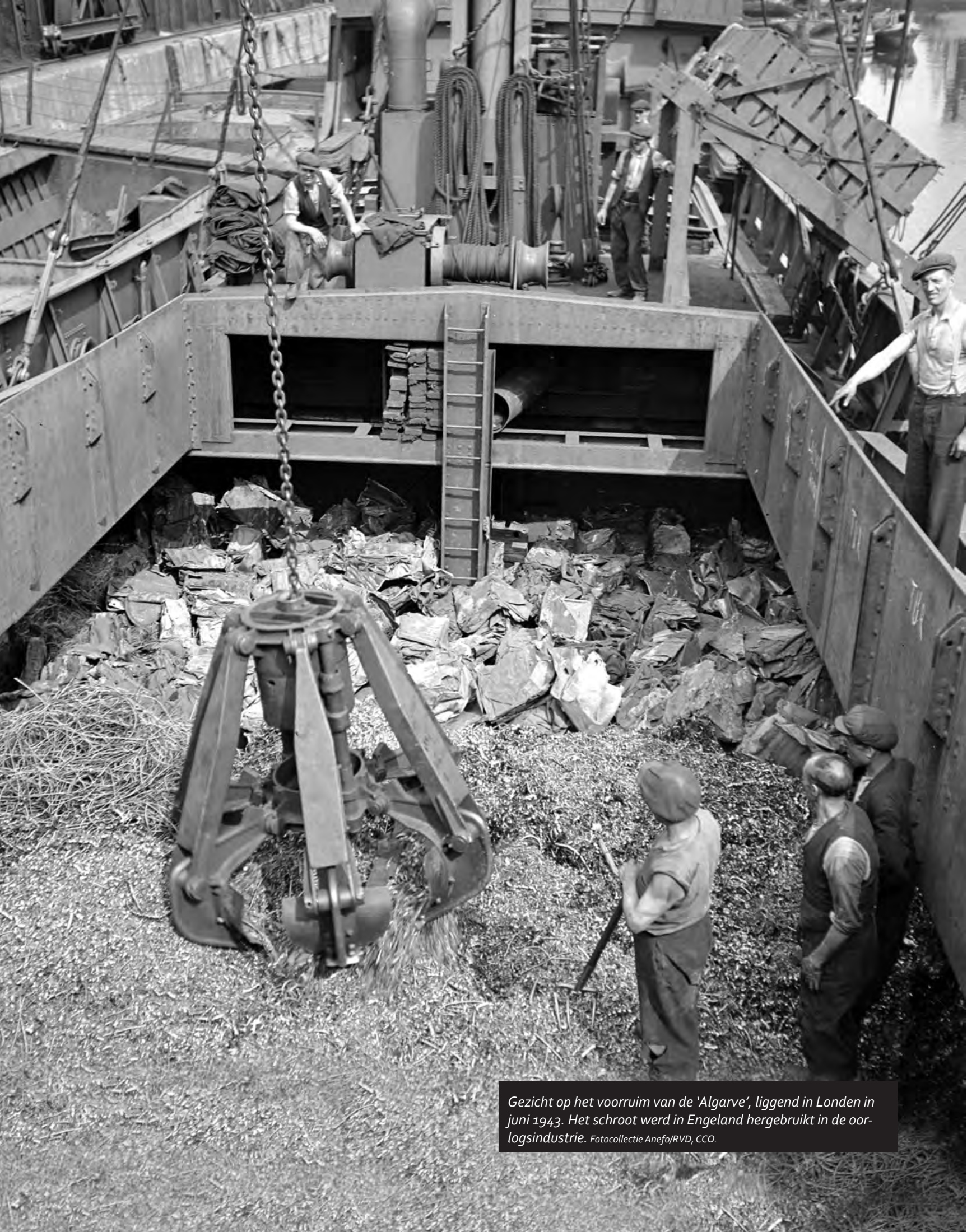


# ROTTERDAMSCH KOLEN CENTRALE

VAN KOLENBOER TOT MILJONAIR





Gezicht op het voorruim van de 'Algarve', liggend in Londen in juni 1943. Het schroot werd in Engeland hergebruikt in de oorlogsindustrie. Fotocollectie Anefo/RVD, CCO.

# ROTTERDAMSCH KOLEN CENTRALE

VAN KOLENBOER TOT MILJONAIR

WILLEM H. MOOJEN

Lanasta

ISBN: 9789464561142

E-ISBN: 9789464561159

NUGI: 465

1e druk, november 2023

© Copyright 2023

Walburg Pers / Lanasta

Vormgeving: Jantinus Mulder

Dit boek is met grote zorgvuldigheid samengesteld. Noch de auteur, noch de uitgever aanvaardt enige aansprakelijkheid die mogelijkerwijs rechtstreeks of indirect kan voortvloeien uit eventueel toch voortkomende onjuistheden door tijdsverloop en/of andere oorzaken in deze uitgave.

[www.walburgpers.nl/lanasta](http://www.walburgpers.nl/lanasta)

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar worden gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

© All rights reserved.

All correspondence regarding copyrights, translation or any other matter can be directed to:  
Lanasta, Nieuwe Prinsengracht 89 ,  
1018VR Amsterdam (NL)

# Inhoud

## 7 Voorwoord

## 9 Niet komen aanwaaien

- 9 Twee gulden per week
- 11 Eigen zaak en een lichter op afbetaling
- 11 Mack trucks
- 11 Andere bronnen
- 13 Handelsgeest
- 15 Dochterondernemingen

## 17 Rotterdamsche Kustvaart Centrale

- 18 Eerste schip
- 20 Grote vaartschip
- 21 Een goed vaderlander
- 21 Persoonlijke hulp
- 22 Dan haal ik ze zelf
- 22 Een bres geslagen.
- 23 De eenvoudige Rotterdamse kolenboer
- 24 Nergens te groot voor
- 27 Plaquette Rotterdamsche Kolen Centrale uit 1958
- 30 De Bloemert

## 31 Vlootlijst

- 31 Ton-S
- 36 Att-S
- 41 Bill-S
- 42 Elisabeth
- 45 Bill-S
- 48 Algarve
- 58 R.P. S.
- 63 Henrica
- 67 Gerry-S
- 74 Betty Anne-S
- 80 Pieter-S
- 88 Atje Ray-S

*De aquarel op de omslag is gemaakt in opdracht van de auteur door Willem Johan Hoendervanger. De Gerry-S heeft antraciet geladen in Swansea en vertrekt naar zee.*

## 91 In beheer

- 91 Prima
- 92 Cornelia B
- 92 Mayglen
- 94 Maymere
- 95 Maystar

## 99 Sleepboten

- 99 Johanna-S
- 102 Wilhelmina-S
- 102 Antonia-S
- 102 Rokocent III

## 104 Sleepschepen

- 104 Delfshaven
- 104 Lozère
- 104 Cherbourg
- 104 Moselle
- 105 Seine
- 105 Johan
- 105 Catharina Petronella
- 105 Maas III
- 105 Cher
- 105 Attie
- 105 Antonia
- 106 Pandora
- 106 Rokocent 9
- 106 Rokocent 10
- 106 Rokocent 11
- 106 Rokocent 12
- 106 Nice
- 106 Dieppe
- 106 Le Havre
- 106 La Rochelle
- 106 Vosges

## 107 Anbitcoal

- 107 Groot geworden in Amerika
- 107 Harde realiteit
- 107 Eerste schip met Marshall-kolen
- 109 American Anthracite & Bituminous Coal Corporation
- 109 Onderscheiden
- 109 Vooruitziende blik
- 110 Geen spijt

## 111 Anbitcoal vlootlijst

- 111 Drury L.S.
- 113 Londredam L.S.

## 117 Jeugdherinnering aan boord van de Gerry-S

- 122 Portugal
- 125 Guernsey
- 132 Ierland
- 139 Scheepsnamen
- 140 Geraadpleegde bronnen:



*De 'Pieter-S' vertrekt uit Swansea met een lading kolen bestemd voor de Waalhaven in Rotterdam. De witte dekhuisen (masthuis) dienden om de stalen Mac-Gregor rolluiken bij een geopend ruim onder te brengen. Collectie auteur.*



*Nog volop werk voor de 'Pieter-S' te water gaat.*

*Foto Van Duinen, Anefo, Nationaal Archief, CCO*

# VOORWOORD

Hoe een Rotterdamse kolenboer met een bescheiden brandstofhandeltje aan de Wijnhaven met huis-aan-huis verkoop zich opwerkte tot een grootzakenman. De N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale zou uitgroeien tot een van de grootste detailkolenhandelaars (industrie- en huisbrandkolen) in Europa. Eigen schepen ondergebracht in zowel de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale als de Rotterdamsche Kustvaart Centrale N.V. brachten antraciet, voornamelijk uit Wales, en steenkool vanuit het Verenigd Koninkrijk en andere landen naar Rotterdam. Na de Tweede Wereldoorlog was er grote schaarste aan kolen in Nederland en door onvoldoende invoer van steenkool uit andere landen zag de Nederlandse regering zich gedwongen kolen uit Amerika te kopen. Kolen werden destijds alleen gekocht via directe transacties (regeringsinkoopcommissies) tussen de Amerikaanse en Nederlandse overheid. In de ogen van R.P. Schoonheim, directeur van de RKC waren deze kolen niet goed genoeg en veel te duur. Het lukte hem, als particuliere ondernemer, samen met zijn zoon Bill als eerste buitenlanders vergunningen te krijgen om grote hoeveelheden kolen naar andere landen te exporteren. Deels met eigen schepen van Anbitcoal, het bedrijf van zijn zoon in Amerika en met veel gecharterde schepen. Voor Rotterdam zou R.P. Schoonheim met zijn bedrijf en schepen zeer belangrijk zijn, onder andere door zijn bemoeienissen waar het betrof kolenaanvoer en overlading naar verschillende Europese landen via Rotterdam. Mede daardoor kreeg de bedrijvigheid in de haven na de oorlog weer nieuwe impulsen.

Willem H. Moojen  
Beverwijk, november 2023



*De 'Gerry-S' was bij het in de vaart komen op 6 december 1952 de grootste coaster van ons land. Op de foto ligt het schip in augustus 1956 in dok in Swansea. Bij vertrek uit de haven kreeg het een stuk hout in de schroef van een voorbij varende schip. De schade was te groot om verder te varen en moest hersteld worden. Op de foto zien we naast de Portugese bootsman links en twee Portugese matrozen, de auteur met zijn zusje en moeder aan boord die reis.*

*Foto Willem Moojen.*

Al vrij kort na de oprichting van de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale plaatste Schoonheim al advertenties in kranten om zijn kolen aan te bevelen. Deze stond in de Maasbode van 23 november 1922.

Collectie auteur.

**Onder:** Het bedrijf was gevestigd aan de Wijnhaven 22 in Delfshaven (Rotterdam). De foto is genomen in 1933.

Foto: Willem van de Pol, Nationaal Archief, CCO.

Telefoon No. 9337.		Telefoon No. 9337.	
<b>HUISBRAND. „ROTTERDAMSCH E KOLEN CENTRALE”.</b>			
PRIMA WALES ANTHRACIET 30/50. . . . .	14.95	p. H.L.	
PRIMA „ „ 20/30. . . . .	14.40	„ „	
2e SOORT „ „ 20/30. . . . .	13.75	„ „	
PRIMA BELG. ANTHRACIET 20/30-30/50	13.50	„ „	
VLAMKOLEN 80 % grof . . . . .	11.90	„ „	
GEWASSCHEN KACHELNOOTJES			
50/80-25/50-12/25	12.-	„ „	
GIETCOKES . . . . .	133.-	p/ton.	
Franco bergplaats.		Uitsluitend prima kwaliteiten.	
Aanbevelend. „KOLENCENT.”		Tel. 9337.	
<b>Kantoor Ze Middellandsstraat No. 13.</b>			
62509 80			





# NIET KOMEN AANWAAIEN

Het succes van zijn opgebouwd bedrijf is de op 9 juli 1898 in Rotterdam geboren Rijk Pieter Schoonheim, dezelfde naam als zijn vader, (roepnaam Piet) niet komen aanwaaien. Beter gezegd hij heeft moeten vechten om zijn kolenhandel en eigen rederij van de grond af op te bouwen. Schoonheim is nooit vergeten hoe hij met zijn vrouw dagelijks van 's ochtends vijf tot 's avonds laat moest ploeteren om het huishoudgeld bij elkaar te krijgen. Altijd maar werken en werken, waarbij hij honderdduizend tegenslagen heeft gehad, zonder dat de mensen het merkten. Moeilijke tijden heeft hij gekend, er waren dagen dat hij bijna geen geld had en gedwongen was om zelfs zijn zuur verdiende gouden horloge te moeten verkopen, om zijn personeel te kunnen uitbetalen. Maar hij was onverzettelijk en ging zelden opzij voor moeilijkheden. Als hij zich eenmaal een doel voor ogen stelde, dan wilde hij dat ook bereiken. Hij zag het zaken doen meer als een sport en dan vooral daarbij iets verder te zien dan een ander. Deze



*Piet Schoonheim wist wat hij wilde om iets te bereiken.*

*Collectie auteur.*

*Zijn vrouw Antonia was door de jaren heen een grote steun voor hem in het bedrijf.*

*Collectie auteur.*

self-made man ging recht op zijn doel af en bleef altijd zichzelf. Als hem iets in de weg stond en zeker als daar in zijn ogen sprake was van onrecht was hij onverzettelijk, doortastend en impulsief waardoor hij soms door zijn logge en wat brute manier van optreden hard overkwam. Aan de andere kant was hij een gevoelige man die er stond voor zijn personeel, een gewillig oor had voor hun problemen en zorgde dat hen aan niets ontbrak. Men-

sen in nood konden vaak een beroep op hem doen. Die gevoelige kant kon hem ook wel eens in conflict brengen met zijn zakelijke belangen.

## Twee gulden per week

Schoonheim ging naar school in de Baan in Rotterdam. Leren was niet zijn passie en op veertienjarige leeftijd ging hij werken op een graankantoor. Werkdagen van 's ochtends zeven tot 's nachts twaalf uur voor twee gulden in de week. In 1914 leerde hij zijn latere vrouw Antonia (04-09-1898) kennen, met wie hij op 11 april 1917 zou trouwen. Het werken op het graankantoor ging hem op den duur tegenstaan en zijn oog viel op een advertentie van een scheepvaartkantoor waar hij aan de slag kon als waterklerk. Veel op het water in de haven en hij kon meer verdienen, dertig gulden in de maand. Toen hij trouwde verdiende hij



*Piet in het midden als waterklerk in de Rotterdamse haven.*  
*Collectie auteur.*



*Kolenboer was een zwaar beroep. Het hijsen op 4 juli 1957 van een zak kolen naar vier hoog in een etage woning kostte veel mankracht.*

*Foto J.D. Noske, Anefo, Nationaal Archief, CCO.*

tachtig gulden, maar meer opslag zat er niet in. Vervolgens solliciteerde hij bij een ander scheepvaartkantoor, waar men de twintigjarige beter inschatte en tevens een beter salaris bood. In het beruchte crisisjaar 1921 ging hij korte tijd werken voor een kolenimportbedrijf, waar hij meer verantwoordelijk werk te doen kreeg. Het bedrijf werd echter opgeheven, waarna hij een belangrijke stap nam en zelf een kolenhandel begon aan de Wijnhaven 22 (Delfshaven) in Rotterdam. Op 11 april 1922 werd de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale opgericht en kon hij aan de slag als zelfstandig ondernemer. Het zou hem geen windeieren leggen. In het adresboek van Rotterdam van 1924 staat N.G. Kok vermeld als medefirmant. In 1925 wordt deze niet meer vermeld.

*Onder: De zaken liepen voorspoedig waarop werd gezocht naar een groter pand dat werd gevonden aan de Voorhaven 60-62 in Delfshaven. De RKC zou hier altijd blijven zitten. Links zien we op de foto uit juni 1967 de distilleerderij, met schoorsteen, van Henkes. De RKC zat aan de overkant.*

*Foto Ary Groeneveld, Gemeente Rotterdam, Stadsarchief CCO.*



## Eigen zaak en een lichter op afbetaling

De door de praktijk geschoolde 24-jarige ondernemer Piet Schoonheim kon zich nu met volle energie ontplooiën. Met niets anders tot zijn beschikking dan een paard en wagen en een paar gulden. Met een enorme wilskracht, wierp hij zich vol trots op zijn eigen handel en beet zich in het werk voor zijn zaak wat zich vrij spoedig gunstig ontwikkelde. Vanaf het begin werd hij daarin trouw bijgestaan door zijn vrouw die met hem de zaak zou opbouwen, het administratieve werk deed, bestellingen opnam en het werk indeelde. Hard werken was het voor beiden, van vroeg tot laat. Kolen bezorgen aan huis, waarbij je moest sjouwen met een mud kolen in een jute zak op je nek, de zakken leeg storten en wegscheppen en daarbij ook nog de verkoop van kolen aan de zaak zelf. Het was sappelen en de eerste duizend gulden verdienen waren het moeilijkst zei Schoonheim later, maar daarna ging het iets makkelijker. Niet veel later kon hij zelfs

## Mack trucks

De zaken liepen voorspoedig en het aantal klanten zowel bedrijven als huizenadressen breidde zich snel uit. Om aan de wensen van de klanten te voldoen snel kolen te leveren kocht Schoonheim uit de legerdumps van de Eerste Wereldoorlog enkele Mack's. Onverwoestbare hoge transportwagens, met ratelende kettingaandrijving en massieve banden. Ze waren op grote afstand te horen, zodat de

kolen trappen opsjouwen in een oude etagewoning of portiekflat op vier hoog was geen pretje. Gelukkig kon er ook vaak in een kelder of schuur afgeleverd worden. Er werd niet alleen bezorgd als de winter er aan kwam maar ook in de zomer om tijdig de kolenvoorraad in huis te hebben. Het kolengruis zat in je kleren, op je handen, gezicht en in je nek. Ondanks een zwarte kap of pet zaten je haren ook vol. Elke avond boenen om het weer schoon te krijgen.



*Reclame maken voor producten had Schoonheim afgekeken van de Amerikanen. Een railreiniger van de RET fungeerde als reclame object om zijn 'Seven Sisters' Wales antraciet kolen aan te prijzen.*

*Collectie auteur.*



*De railreiniger 2002, gebouwd in 1930 bij de Firma Schörling in Hannover, trok veel bekijks in Rotterdam. De railreiniger verlaat op 29 mei 1956 de remise Hilligersberg van de Rotterdamse Electriche Tram (RET) aan de Kootsekade. Collectie auteur.*



*Meerdere keren liet Schoonheim zijn reclame teksten aanpassen op de railreiniger. Hier wordt groot aangekondigd: Bestel NU stofvrij Wales Rokocent Antraciet. (anthraciet werd zowel met als zonder H geschreven in die tijd). Collectie auteur.*

op afbetaling voor vijftien gulden per week een lichter aanschaffen. Zijn eigen eerste schip, zijn trots, de 'Delfshaven' met houten bodem. Pas in 1951 deed hij de lichter met tranen in de ogen van de hand omdat iedereen over de schuif liep te mekkeren.

klant wist, daar komen de kolen. Net als de lichter heeft Piet ook deze Mack's pas in 1951 weggedaan, ja, want je hecht je aan dingen die je door de moeilijkste tijd heen geholpen hebben. Kolenboer in die dagen was een zwaar beroep, een mud

## Andere bronnen

Door uitbreiding en omdat de zaken beter liepen als gedacht, werd het pand aan de Wijnhaven te klein en werd gezocht naar een groter onderkomen dat werd



De RKC betrok jarenlang heel veel antraciet via de Seven Sisters & Onllwyn Collieries in Neath in Wales, waar Schoonheim belangen in had. *Collectie auteur.*



Een foto van een aantal jaren later van de kolenmijn in Wales. Op het perronetje een stationbord met Seven Sisters. Links de zeer kleine arbeiders woningen en de grotere woningen voor het hogere personeel. *Collectie auteur.*

gevonden aan de Voorhaven 56-60, eveneens in Delfshaven. Omdat hij wilde doorgroeien en inmiddels wel had begrepen dat hij daardoor andere bronnen moest aanboren, had Schoonheim zijn horizon verlegd en zocht hij contact met buitenlandse mijnen. Gewoon er op af en na goed overleg verkreeg Schoonheim in 1934 het alleenrecht van kolen voor Nederland van enkele Belgische mijnen, niet lang daarna kwam hij dit overeen met Engelse mijnen. De aanvoer van kolen nam bijna dagelijks toe en de logische

ontwikkeling was de geleidelijke overgang van detailhandel naar groothandel.

Zowel wat betreft huishoudelijke als industriële brandstoffen. Naast kolen werden ook andere producten afgenomen. De omzet groeide jaar naar jaar en het vizier beperkte zich niet alleen meer op Rotterdam, en dochtermaatschappijen werden opgericht in Amsterdam en Den Haag. Na de Tweede Wereldoorlog werden kolen voornamelijk geïmporteerd vanuit de Verenigde Staten, waar Schoonheim grote contracten afsloot.

## Handelsgeest

De Amerikaanse handelsgeest trok Schoonheim aan en zeker de manier waarop Amerikanen hun producten voor het voetlicht brachten. Hij bedacht reclamecampagnes om zijn kolenmerken, alle kolensoorten hadden een naam, zo breed mogelijk onder de aandacht van het publiek te brengen. Zo kwam hij eens op het idee, het was in de tijd toen Arabische kooplieden hier met ezeltjes waterkruiken aan de man brachten, om een aantal van deze ezeltjes over de Coolsingel in



### Links:

Een advertentie in *Het Vaderland* van 24 mei 1952 van dochtermaatschappij N.V. Haagsche Anthraciet Mij in Den Haag waarin Wales kolensoorten worden aangeprezen. *Collectie auteur.*

Een goede en niet al te dure reclame om zijn kolen aan te prijzen was een spel kaarten aan te bieden aan relaties en andere belangen. Vooral in de jaren vijftig tot tachtig werd er in menig huisgezin gekaart, van klaverjassen, jokers tot hartenjagen en de talloze variaties die daar tussen zaten.

Via de website van [jefisplayingcards.be](http://jefisplayingcards.be).

Rotterdam te laten lopen met borden op hun rug. Op het bord stond dat zij géén afnemers waren van de Rotterdamsche Kolen Centrale; maar, zo stond er bij, 'ik ben dan ook een ezel!' Verder liet hij reclame-tekenfilmplaatjes maken voor winkel etalages en grote reclameborden aan lantaarnpalen aanbrengen met natuurlijk een duidelijke verwijzing naar zijn kolensoorten. Jarenlang al vanaf 1922 verschenen er advertenties in bijna alle kranten van Nederland waarin verwezen werd naar Schoonheims eerste klas duurzame kolen zoals 'Prima Wales Anthraciet' of 'De Betere Wales Anthraciet', met de zin 'Echte Wales Anthraciet is en blijft de beste brandstof voor Uw haard of kachel' en de slogan 'Gezond, Gezellig en Goedkoopst'. Maar ook voor 'Wales Rokocent', 'Seven Sisters Wales' en andere kolensoorten zoals 'Wales viertjes', gietcokes en brechcokes I, II en III (gebroken cokes) voor centrale verwarming of speciale kachels, Belgische, Schotse en Limburgse anthraciet, gewassen kachel-



Geen gewone antraciet, nee de betere antraciet werd aangeprijsd. En de kolen waren ook echt beter. Omdat mijn vader een aantal jaren als eerste stuurman bij de RKC voer bestelde mijn ouders ook deze kolen. Rokocent kwam langs, eerst sjouwen naar drie hoog op het balkon in Haarlem en later los gestort in de schuur in Beverwijk. Hoeveel kinderen zullen niet in de jaren vijftig en begin jaren zestig hebben genoten van de vlammetjes achter de Mica ruitjes voor de kolenhaard. Advertentie uit Het Vrije Volk van 27 oktober 1955. Collectie auteur.

nootjes, vlamkolen, eierkolen en phurnacite. De laatste is kunstmatige Engelse anthraciet, samengeperste fijne kool, waaruit de slechte bestanddelen, zoals teer en gas zijn verwijderd. Schoonheim had grote belangen in de Seven Sisters & Onllwyn Collieries van Evans & Bevan

Ltd. De kolenmijn met twee schachten in Neath, niet ver van Port Talbot in Wales werd in 1875 in dienst gesteld. In mei 1963 sloot de mijn. Vanaf januari 1947 werden kolen uit het Verenigd Koninkrijk geleverd onder controle van de National Coal Board. De NCB was op 15

**Tot 1 september nog ECHTE WALES ANTHRACIET**  
 TEGEN DE STERK VERLAAGDE ZOMERPRIJS!!  
 REKLAME III. . . . . f11.60 p. M.

Deze soort is steenvrij gemaakt in onze moderne waslijn, en daardoor voor 100% ECHTE ONVERMENGDE WALES ANTHRACIET.

**PHURNACITE . . . . . f 11.35 p. M.**  
 Een product uit Wales voor Uw kachel, haard, en C.V. Kachel. Brandt geheel op, geen slakken, te vergelijken met de allerbeste Anthraciet.  
 Vraag onze volledige prijscourant:

**N.V. INTERNATIONALE HUISBRAND MIJ.**  
 KEIZERSGRACHT 641  
 TELEFOON 43410-43735

Deze prijzen worden per 1 september aanzienlijk hoger!

**SPAART GELD**  
 en uw **KACHEL**  
 door nu te bestellen!

**Wales „ROKOCENT“**  
 anthraciet 1e kwaliteit f 9.20  
 anthraciet 1e kwaliteit f 8.35

**„SEVEN SISTERS“**  
 wales anthraciet 2e kwal. f 8.80  
 wales anthraciet 2e kwal. f 7.95

**N.V. INTERNATIONALE HUISBRAND MIJ.**  
 Keizersgracht 641, Amsterdam, Tel. 43410-43735

Midden:  
 Een andere dochtermaatschappij was de in 1937 opgerichte N.V. Internationale Huisbrand Mij in Amsterdam.

Met de slogan Spaart Geld en uw Kachel door nu te bestellen! met nadruk op Wales 'Rokocent' anthraciet 1e kwaliteit en 'Seven Sisters' Wales anthraciet 2e kwaliteit. Advertentie uit De Volkskrant van 15 mei 1952. Collectie auteur.

Kort en krachtig wordt geadverteerd in Het Parool van 26 augustus 1958 dat tot 1 september Echte Wales Anthraciet nog verkrijgbaar is tegen de sterk verlaagde zomerprijs. Ook Phurnacite (kunstmatige Engelse anthraciet) wordt onder de aandacht gebracht. Collectie auteur.

**Wacht niet te lang maar doe het nog heden**

De N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, met haar kantoren aan de Voorhaven 56-60 en haar terrein aan de Waalhaven Pier 2. —O.Z., is gespecialiseerd in prima anthraciet en verdere huisbrandsoorten. De Directie en haar personeel hebben een speciale wijze hun klanten tot ware vrienden te maken, door eerste klas brandstoffen te leveren in prima bediening. Voor de oorlog was de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale „DE“ importeur en leverancier van de beste anthracietsoorten ter wereld, n.l. de Wales Rokocent Anthraciet en de Wales Seven Sisters Anthraciet. Ook na de oorlog heeft zij zich hoofdzakelijk toegeleid op de import van bovengenoemde soorten, met gevolg dat de Wales anthraciet de laatste jaren weer beperkt leverbaar is. Thans is de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale zo gelukkig een hoeveelheid van bovengenoemde Wales anthraciet voorradig te hebben. Iedereen die dus tijdig bestelt, is voor de a.s. winter verzekerd van de beste brandstof, welke voor geld te koop is. Zij die dus nog geen kolen in huis hebben, worden aangeraden deze zo spoedig mogelijk te bestellen, teneinde in de a.s. winter tegen de kou gedekt te zijn. Wacht dus niet langer, want de voorraad is niet groot, maar bel direct de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, telefoon 35555 (4 lijnen) of 35050 (3 lijnen). Vanzelfsprekend kunt U ook de andere soorten, zoals Limburgsche Anthraciet en eierkolen thuisbezorgd krijgen, terwijl Walesnootjes IV en brechcokes I, II en III voor centrale verwarming direct uit voorraad leverbaar zijn.

Wacht niet te lang maar doe het nog heden. Piet Schoonheim was slim en wist zijn klanten tot ware vrienden te maken door eerste klas brandstoffen te leveren zoals in deze advertentie van 27 september 1951 in het Algemeen Dagblad valt te lezen. Bestel dus snel zodat u verzekerd bent van u wintervoorraad kolen. Collectie auteur.



2e JAARGANG

JULI 1939

No. 3

# Uit de DIEPTE

REDACTIE: VOORHAVEN 60 - ROTTERDAM - TELEFOON 35555 (6 lijnen)  
VACANTIENUMMER



De Gij uw vakantie aan strand, in bosch en veld, in de bergen of op het water doorbraagt. Of Gij gaat met fraai toeringcar, auto, boot of fiets. VERGEET DIT NIET: BESTEL NOG VOOR UW VACANTIEBILLET UW ANTIKACIET!  
N.V. Rotterdamsche Kolen-Centrale - Voorhaven 60 - Tel. 35555 - Rotterdam

Het einde van de Voorhaven niet ver vanaf het kantoor van de RKC. We zien de fundering voor de nieuwbouw van het fabrieksgebouw Tromp en Rueb bij de Middenkous in juli 1947. Het was altijd een drukte van belang met scheepvaart en reparatiewerkzaamheden in deze haven.

Foto François Henry van Dijk, Gemeente Rotterdam, Stadsarchief CCO.

## Rotterdamsche Kustvaart Centrale N.V.

Rederij  
Bevrachtingsagenten



Cargadoors  
Expeditores

**Rotterdam**

Tel.-adres: Kucenet

Voorhaven 56-60

Tel. 35050-35555

ms „Bill-S“	700 tons
„Alt-S“	640 „
„Ton-S“	640 „
„Algarve“	640 „
„Henrica“	640 „
„Elisabeth“	420 „

Filiaal te Amsterdam: Scheepvaart- & Transportonderneming „Rakocent“, Prins Hendrikkade 21, Amsterdam

De RKC gaf een aantal jaren een periodiek uit. 'Uit de diepte' wat sloeg op het winnen van kolen diep in de mijnen en bevatten tal van nieuwtjes over het bedrijf en andere wetenswaardigheden.

Via Gemeente Rotterdam, Stadsarchief.

Een advertentie van de vloot van de RKC in Moormans Jaarboek van 1950. Collectie auteur.



*De 'Betty Anne-S' van de RKC onder de kolentip in Swansea in 1963. Schepen van de RKC waren jarenlang geregelde klanten in deze haven.*

*Foto Peter Glenn.*

juli 1946 opgericht om de genationaliseerde kolenmijnindustrie in het Verenigd Koninkrijk te leiden en verantwoordelijk voor de organisatie en het beheer van steenkoolwinning. De NCB zou in 1987 overgaan in de British Coal Corporation.

## Dochterondernemingen

De kolen werden verscheept vanuit Swansea, Briton Ferry en Port Talbot naar Rotterdam. De auteur van dit boek kan zich nog heel goed herinneren aan boord bij zijn vader op de 'Ton-S' en 'Gerry-S'

dat onder de kolentip in Swansea complete wagonladingen antraciet werden gestort in het ruim. Het schip zag er niet uit door al het kolengruis en het was alle hens aan dek om de coaster schoon te spuiten, vaak meteen al na vertrek. Alle genoemde kolensoorten waren te koop bij de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale



*Complete wagonladingen antraciet werden gestort in het ruim van de 'Ton-S'. Bij vertrek werd het hele schip schoon gespoten.*

*Foto Donald Mac Fie.*



*Kolen werden jarenlang bezorgd in de bekende jute zakken, die later niet meer bruin waren, maar zwart van het kolengruis.*

*Via Museum Rotterdam.*



*Naast kolen in de bekende jute-zakken werden (kabouter) anthraciet kolen vanaf de jaren veertig tot rond 1965 ook geleverd in een stevige papieren zak van 7 kilo. Uiteraard met firmanaam.*

*Via Museum Rotterdam.*



*Kinderen, vooral jongens uit de buurt, klommen geregeld op zijn oude Mack's. Na het uitdelen van houten miniatuur vrachtwagens hielp hij op zijn eigen manier het probleem de wereld uit.*

*Via Museum Rotterdam*

*Een emaille reclamebord van het bestelkantoor van de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale. Foto via Museum Rotterdam.*



en dochterondernemingen Scheepvaart & Transportonderneming Rokocent, waarvan een filiaal gevestigd was aan de Prins Hendrikkade 21 in Amsterdam en N.V. Haagsche Anthraciet Mij (opgericht in

oktober 1933) en de in 1937 opgerichte N.V. Internationale Huisbrand Mij in Amsterdam. Na het wegdoen van de oude Mack's werden andere merken vrachtwagens aangeschaft om kolen bij bedrijven

en huisadressen af te leveren. Al ging het maar om een mud kolen, er werd geleverd. De groene (later ook andere kleuren) vrachtwagens, met het logo van een duivel boven een brandende berg kolen, op de deur waren een bekend gezicht bij menig huisgezin in Rotterdam en wijde omgeving die de kolenvoorraad voor de winter aanschafte. Naast de vertrouwde jutezak werden (kabouter) kolen later ook afgeleverd in papieren zakken van zeven kilo, uiteraard met firmanaam. Ook gaf de RKC een aantal jaren een periodiek uit met de veelzeggende titel: 'Uit de diepte', wat natuurlijk sloeg op het winnen van kolen in mijnen diep onder de grond. Tal van nieuwtjes werden vermeld, over het bedrijf, de kolenwereld, de schepen, ook alledaagse dingetjes die het personeel kon waarderen zoals bijvoorbeeld over de vakantie. Vindingrijk toonde hij zich in tal van situaties. Het viel hem op dat kinderen uit de buurt steeds op zijn oude Mack's klommen. Toen het hem begon te vervelen liet hij een serie van deze Mack's in het klein namaken, geladen met kolenzakken, welke hij aan de jongens uitdeelde.



*Na het wegdoen van zijn oude Mack's reden verschillende type vrachtauto's voor de RKC. Voor de loods van de RKC aan Pier 2 in de Waalhaven zien we op 1 oktober 1960 vrachtauto's van de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, de N.V. Haagsche Anthraciet Mij en Rokocent waar papieren kolenzakken in worden geladen.*

*Foto Ary Groeneveld, Gemeente Rotterdam, Stadsarchief CCO.*



# ROTTERDAMSCHЕ KUSTVAART CENTRALE

De kolen die hij kocht via zijn buitenlandse relaties werden soms over de weg of per trein aangeleverd, maar hoofdzakelijk per schip. Omdat het importeren van kolen een grote vlucht nam en gezien de gestage en onophoudelijke groei van het bedrijf, begon bij Piet Schoonheim de behoefte te voelen om zich onafhankelijk te maken van externe rederijen om zijn kolen aan te voeren. Hij wilde de zaken in eigen hand houden en vond dat aanvoer met eigen schepen zonder

al te veel rompslop sneller en goedkoper kon. Hij voegde de daad bij het woord en besloot drie schepen te laten bouwen ten behoeve van het vervoer van anthraciet en steenkool uit Wales in Engeland en andere landen. Na het in de vaart komen van de drie schepen, die in eerste instantie alleen bedoeld waren voor het transport van anthraciet uit Wales, beseftte hij al snel dat de schepen net zo goed op de terugreis ingezet konden worden om lading voor andere partijen

te verschepen. Dat leidde in maart 1937 tot de oprichting van de Rotterdamsche Kustvaart Centrale N.V. die de schepen, die in aparte rederijen waren ondergebracht, beheerde. Naast het rederijbedrijf zou de RKC ook cargadoors, expeditie en bevrachtingszaken regelen. Ook het charteren (time-charter) van vele schepen die kolen naar Rotterdam vervoerden, werden op het kantoor behandeld. Naast buitenlandse, waaronder veel Engelse schepen, zouden veel Nederlandse coasters voor

*De 'Ton-S' met een draagvermogen van 650 ton was de eerste coaster die op 30 juni 1937 in de vaart kwam voor de RKC. Op de foto is het schip varend in het Noordzeekanaal afgeladen met vaten van Van Leer's Vatenfabriek N.V. in Amsterdam.*

*Foto G. van Bunschoten/Shiplens Group.*



korte of langere tijd worden gecharterd. Sommige coasters zoals de 'Koert' (1936) van Freerk Fontein Jac.zn uit Harlingen en de 'Depa' (1935) van Engelbert Heinrich Paap uit Groningen voeren lange tijd kolen voor de RKC. Eigen schepen vervoerden zoveel mogelijk als het kon naast kolen ook andere lading, zoals veel graan en hout, maar ook schroot, stukgoed en wat op de ladingmarkt werd aangeboden. Na het teruglopen van de kolenaanvoer, begin jaren zestig, zagen we RKC-schepen tal van andere landen aanlopen. De RKC had vaste lijndiensten op een aantal landen. Vanaf juni 1939 een wekelijkse dienst van Rotterdam en Antwerpen op Portugal onder de

het buitenland en tal van andere zaken. Het was de tijd dat er alleen nog gewerkt werd met een typemachine, telefoon en telex. Maakte je een tikfout, of meerdere, dan kon je opnieuw beginnen.

## Eerste schip

Op 30 juni 1937 werd de eerste coaster 'Ton-S' in dienst gesteld. Het 650 ton metende schip werd vernoemd naar Antonia, die in familiekringen Ton werd genoemd. Twee identieke coasters zouden het zelfde jaar nog volgen, de 'Att-S' vernoemd naar zijn dochter en 'Bill-S' vernoemd



**ROTTERDAMSCH E KUSTVAART CENTRALE N.V.**  
REEDERS-CARGADOORS  
TRANSPORTOVERNAME  
BEVRACHTINGSZAKEN  
Rotterdam, Voorhaven 58/60  
Telefoon 35050 en 35555

naam 'Belhispo Lijn' en de 'Fjord-Lijn' met een geregelde dienst van Rotterdam en Amsterdam naar Oslo en havens in de Oslofjord v.v. Goederen voor de 'Fjord-Lijn' konden worden afgegeven bij Presto Stuwadoorsmaatschappij in de Jobshaven, Pand St.Job in Rotterdam en op de Borneokade bij Loods Soerabaja in Amsterdam. Naast directeur R.P. Schoonheim berustte de bedrijfsleiding bij J. (Jan) Dammers die later met A.W. (Antonius Wilhelmus) van der Heide een eigen rederij zou beginnen die bekend werd als Dammers & Van der Heide's Scheepvaart- en Handelsbedrijf N.V. Zijn vrouw Antonia zou door de jaren heen altijd de administratieve leiding in handen houden en was een grote steunpilaar voor hem. Beiden zouden in januari 1938 tevens procuratiehouder worden. Antonia werd later mededirecteur van de RKC. Het was altijd een drukte van belang op het kantoor aan de Voorhaven. Alles moest in meervoud worden uitgetikt van een gewone brief; vrachtbrieven (cognossement of Bill of Lading), chartercontracten, rekeningen tot loonadministratie. Daarnaast waren er bemanningszaken, de vele contacten met agenten en relaties in



**YOUR CHARTERING**  
TO AND FROM  
U.K. IRELAND  
FRANCE  
GERMANY  
DENMARK  
BY  
SCANDINAVIA AND SWITZ.  
**ROTTERDAMSCH E KUSTVAART CENTRALE N.V.**  
VOORHAVEN 56-60 - POSTBOX 983  
ROTTERDAM

Op enveloppen van de RKC en in advertenties stond prominent *Your Chartering to and from*. Collectie auteur.

naar zijn zoon. Vlak voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog werd op 26 februari 1940 een oud coastertje uit 1919 aangekocht dat werd herdoopt in 'Elisabeth', vernoemd naar de moeder van Antonia. In 1947 kwam een tweede 'Bill-S' in de vaart na het zinken van de eerste 'Bill-S' op 10 juli 1940. In 1948 werd Hammerstein's Reederijbedrijf N.V. in Rotterdam overgenomen. Vanaf die datum werd de directie gevoerd door R.P. Schoonheim en L.R.P. Schoonheim. Hammerstein had twee coasters de

## Rotterd. Kustvaart Centrale

Te Rotterdam is opgericht de Rotterdamse Kustvaart Centrale, die behalve het reederijbedrijf, cagadoors- en bevrachtingszaken zal verrichten. Directeur is de heer R. P. Schoonheim, terwijl de bedrijfsleiding berust bij den heer J. Dammers.

Bij Bode's Scheepswerf te Bolnes zijn voor de nieuwe rederij drie nieuwe motorschepen in aanbouw van ca. 630 ton, waarvan de eerste twee Ton S. en Att S. zullen heeten. Men hoopt de schepen over 2 à 3 maanden in de vaart te brengen.

Meerdere kranten besteedden aandacht aan het oprichten van de Rotterdamse Kustvaart Centrale. Deze aankondiging stond in Dagblad Scheepvaart van 7 juni 1937. Collectie auteur.

Links: Een advertentie van 12 oktober 1937 in Dagblad Scheepvaart, Officieel Orgaan van Cargadoors en Scheepsagenten. De foto toont de 'Ton-S'. Collectie auteur.



**FJORD-LIJN**  
RKC  
Geregelde verschepingsgelegenheden van Rotterdam en Amsterdam naar Oslo n.s. havens in de Oslofjord v.v. Vrachten en inlichtingen verstrekkbaar.  
ROTTERDAM: Rotterdamse Kustvaartcentrale N.V. Voorhaven 56-60 - Telefoon 35050  
AMSTERDAM: Scheepvaart- en Transportonderneming "Rokocant" Prins Hendrikade 20-21 - Telefoon 49456  
Aanlevering goederen:  
ROTTERDAM: Presto Jobshaven Pand St. Job  
AMSTERDAM: Loods Soerabaja, Borneokade  
**ROTTERDAMSCH E KUSTVAART-CENTRALE**

Een advertentie in het Algemeen Handelsblad van 12 januari 1940 waarin wordt gewezen op de Fjord-Lijn van de RKC. Een geregelde dienst tussen Rotterdam en Amsterdam naar Oslo en havens in de Oslofjord. Collectie auteur.



*De 'Att-S' week uit naar Engeland en vervoerde tijdens de oorlog veel vracht en oorlogsmaterieel naar havens in het Verenigd Koninkrijk. De coaster werd onder andere ook ingezet tijdens de operatie 'Neptune', maar niet tijdens de Invasie van Normandië.*

*Foto Skyfotos Ltd., New Romney.*

'Algarve' (1939) en 'Henrica' (1948) die in lijndienst voeren. Ze werden beheerd door de RKC. Hammerstein had tijdens de overname de volgende lijndiensten: 'N.V. Portex Lijn' met een dienst vanaf november 1939 van Holland/België naar Portugal waarvan de agent in Portugal, Garland, Laidley in Lissabon en Oporto was. De 'Iberië Lijn' met een dienst op Spanje en de 'Suomi Lijn' met een dienst op Finland. De 'Algarve' werd op 25 november 1949 overgeschreven naar de Rotterdamsche Kustvaart Centrale. Hammerstein's Reederijbedrijf N.V. werd in maart 1952 volledig geïntegreerd in de RKC, waardoor het rederijbedrijf ophield

te bestaan. De 'Henrica' was tijdens de overname in 1948 eigendom van de Rotterdamsche Zee- en Kustrederij N.V. (Hammerstein). Wel werd deze rederij volledig eigendom van de RKC in maart 1952. De eerste nieuwbouw na de Tweede Wereldoorlog was de 'R.P. S.' in januari 1951. R.P. S. stond voor de initialen van Rijk Pieter Schoonheim. De coaster gedoopt door mevrouw Schoonheim bij de tewaterlating zou maar kort varen en op 7 januari 1953 zinken in zwaar weer na het schuiven van een lading vloeispaat (erts). In 1952 en 1953 volgden twee robuuste coasters. De eerste was de op 6 december 1952 opgeleverde 'Gerry-S'

vernoemd naar Gerry Schoonheim-Larison, de schoondochter van de familie. Bij het in de vaart komen was de 'Gerry-S' de grootste coaster in de Nederlandse vloot. De bijna identieke 'Betty Anne-S' volgde op 27 februari 1953 en was vernoemd naar de dochter van hun zoon Lambertus Rijk Pieter Schoonheim (Bill) en Gerry Schoonheim. De 'Betty Anne-S' zou ruim 52 jaar in de vaart blijven voor negen verschillende eigenaren.



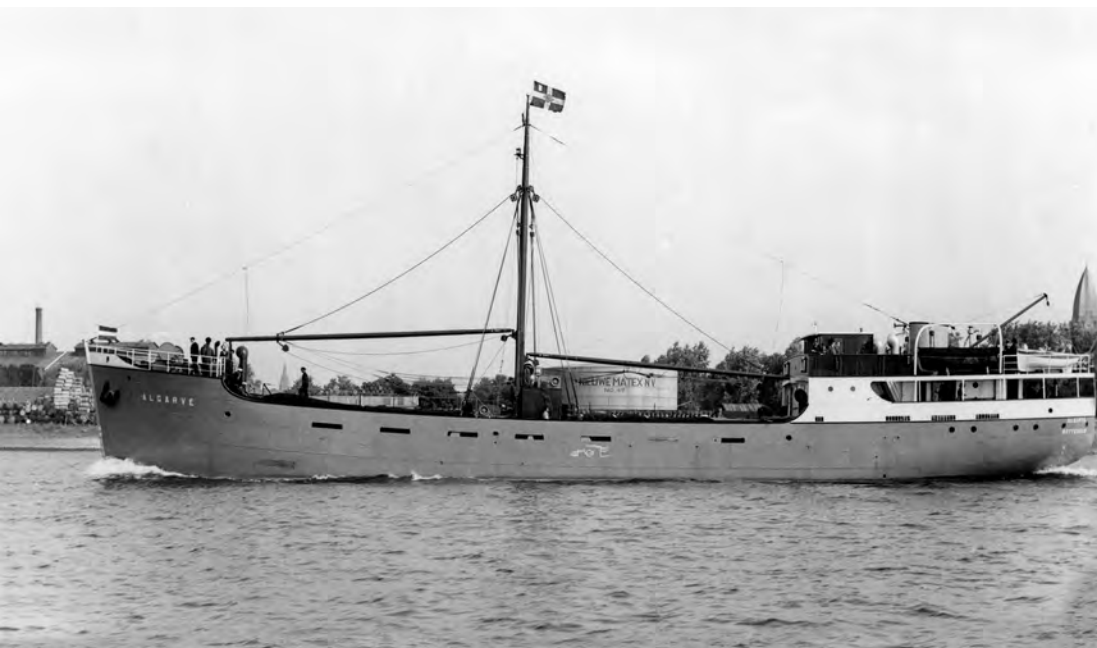
*Waren de eerste drie nieuwbouw coasters van de RKC haast vrijwel identiek, de 'Bill-S' was vier meter langer met het zelfde draagvermogen, maar zag er toch heel anders uit. We zien de 'Bill-S' op de proefvaart op de Eems op 31 juli 1947. Collectie auteur.*

## Grote vaartschip

Het eerste grote vaartschip in de vloot was de 'Pieter-S', die op 11 april 1954 werd overgenomen van de werf. Het schip was een typische zogenoemde 'collier', een veelvuldig gebruikte naam in Engeland en Amerika voor een schip dat wordt ingezet voor kolenvervoer. De 'Pieter-S' werd vernoemd naar de zoon van Bill en Gerry Schoonheim. In de hoogtijdagen van de RKC met het aanvoeren van kolen uit Amerika en

andere landen werd eind mei 1955 nog een grote vaartschip aan de vloot toegevoegd. Geen nieuwbouw maar een uit de vaart aangekocht Brits Empire-vrachtschip uit 1944 dat werd herdoopt in 'Atje Ray-S' vernoemd naar de dochter van hun dochter Atje. Antonia Schoonheim heeft meerdere malen zelf de doophamer ter hand genomen en een aantal schepen goede en behouden vaart gewenst. Ook ontwierp zij bij een aantal schepen de inrichting van de hutten. In 1956 werden twee onder Liberiaanse vlag varende

Liberty schepen ingezet. De 'Drury L.S.' (1943) en de 'Londredam L.S.' (1944). Deze schepen voeren voor de American Anthracite & Bituminous Coal Corporation (Anbitcoal) waar hun zoon Bill in New York de directie over voerde. Het lossen en overslaan van kolen in andere schepen en binnenvaartschepen geschiedde in de Waalhaven. Aan Pier 2 had de RKC eigen open op- en overslagterreinen met de modernste kranen voor die tijd. Eigen lichters werden veelal in de haven ingezet en sleepschepen voeren af- en aan om kolen naar het achterland te vervoeren. Een mijlpaal voor de RKC was op 18 juni 1956 toen de grootste lading kolen ooit in Rotterdam werd aangevoerd per schip vanuit Baltimore. Het onder Liberiaanse vlag varende schip 'Capetan Yiannis'



*De 'Algarve' werd net zoals de 'Ton-S', 'Att-S' en 'Bill-S' gebouwd bij N.V. Boele's Scheepswerven & Machinefabriek, Bolnes maar was iets kleiner in lengte. Ook de opbouw van het achterschip zag er anders uit. We zien de coaster op proefvaart op 13 juli 1939 op de Nieuwe Waterweg. Collectie auteur.*

verscheepte 14.500 ton Amerikaanse kolen bestemd voor het binnenland naar de Waalhaven.

## Een goed vaderlander

De oorlogsjaren waren magere jaren voor het bedrijf. Vanaf het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog heeft Schoonheim zich verzet tegen de bezetter en vermeed zoveel mogelijk elk contact met Duitsers of N.S.B.ers tot aan het einde van de oorlog. Hij had tijdens de oorlog goede zaken kunnen doen met de bezetter, maar daar was hij de man niet naar. Onmiddellijk na het uitbreken van de vijandelijkheden, had hij zijn schepen nog tijdig instructies kunnen geven om naar Engelse havens uit te wijken. Zijn vloot heeft daarna gevaren in dienst van de geallieerden, waarbij de 'Bill-S' varende in een konvooi al op 10 juli 1940 tot zinken is gebracht bij een Duitse luchtaanval. (zie vlootlijst RKC). Zoveel mogelijk als het kon, probeerde hij maatregelen van de bezetters te dwarsbomen. Auto's werden gevorderd maar Piet bracht twaalf auto's onder in een schuilplaats. Ook zijn binnenvaartschepen werden opgeëist maar hij liet ze zonder pardon tot zinken brengen. Waardevolle machines en andere apparatuur uit zijn bedrijf die de Duitsers goed konden gebruiken, liet hij verstopten in een lichter in de Biesbosch. Belangrijke voorraden kolen, benzine en olie wist hij voor de Duitsers achter te houden. Toen, na Dolle Dinsdag (5 september 1944), de aanvoer van kolen uit Limburg was afgesneden en alle in het westen aanwezige voorraden een van hogerhand opgelegde bestemming kregen, weigerde hij eigenzinnig aan deze beschikkingen te voldoen. Hij wilde zijn voorraden bewaren voor de Nederlandse verbruikers! Hierbij nam hij het risico dat hij veroordeeld kon worden voor sabotage.



*Na de proefvaart op 15 juni 1948 werd de 'Henrica' opgeleverd aan de Rotterdamsche Zee- en Kustrederij N.V., Rotterdam. (Hammerstein's Reederijbedrijf N.V.). Het beheer van de 'Henrica' was in handen van de Rotterdamsche Kustvaart Centrale N.V. In maart 1952 werd Hammerstein's Reederijbedrijf N.V. volledig geïntegreerd in de RKC waardoor het rederijbedrijf van Hammerstein ophield te bestaan. Foto J. Klaver.*



*Petembleem van de RKC. Er was ook een petembleem met zilveren lauwertak voor de civiele dienst van de twee grote vaartschepen. Collectie auteur.*

## Persoonlijke hulp

Nee, Schoonheim was er zeker de man niet naar die zich door de omstandigheden in een hoek liet drukken. Toen zijn overgebleven vrachtwagens lichtgas als brandstof moesten gebruiken, liet hij een eigen gasvulstation bouwen. Want zijn wagens zouden rijden en zijn klanten zouden kolen hebben. De voor de Duitsers achtergehouden kolen stelde hij tegen normale prijzen, en in vele gevallen gratis, ter beschikking van in nood verkerende gezinnen. Ook de illegaliteit kreeg kolen van hem. Hij keek niet op

geld, als het er om ging zijn medeburgers te helpen. Allerlei hulp verstreekte hij aan Joodse landgenoten en onderduikers, van wie hij enkelen bij zich in huis had. In de hongerwinter zond hij zijn auto's naar Friesland om voedsel te gaan halen, dat werd verdeeld onder zijn personeel en verder, op aanwijzing van medici, aan ziekenhuizen en zwakken. De man, die in vreedstijd gewend was zich als een bulldozer een weg te banen door bergen obstakels, deed ook nu niet anders. Voor zijn houding in de bezettingstijd werd



De schoorsteen van de RKC bestond bij bijna alle schepen uit een zwarte band om de bovenkant van de schoorsteen, twee schuine groene banden om de schoorsteen en een witte band in het midden met de letters RKC. De onderkant van de schoorsteen was geel.

Collectie auteur.

Een briefhoofd uit de jaren veertig van de Rotterdamse Kustvaart Centrale N.V.

Collectie auteur.



Schoonheim waren deze kolen niet goed genoeg en te duur. Maar ja zei men, het was nu eenmaal zo en aan deze situatie was met geen mogelijkheid iets te veranderen. 'Wat is onmogelijk!' riep de strijdlustige ondernemer. Dan ga ik de kolen zelf halen! Dat leidde in 1946 tot een reis naar Amerika door Schoonheim, om te proberen bij kolenmijnen tot een regeling te komen of kolen op commerciële basis gekocht konden worden. Vanuit de kolenbranche werd hij uitgelachen en voor gek verklaard om zijn bij voorbaat hopeloze onderneming.

## Een bres geslagen

Het leek inderdaad hopeloos, wat de Rotterdamse kolenhandelaar wilde bereiken. Amerikaanse mijnen stonden onder controle, en iedere particuliere ondernemer, die aparte transacties wilde afsluiten, vond een gesloten deur. Schoonheim zette toch door. Het ging niet van een leien dakje en na veel hobbels met vallen en opstaan, vond hij inderdaad wat hij zocht. Ook het transportprobleem, dat hem voor enorme moeilijkheden plaatste,

Piet Schoonheim onderscheiden met het mobilisatie-oorlogskruis in mei 1951. Hij verwierf de onderscheiding vanwege zijn daden, persoonlijke moed en opofferingsgezindheid bij de strijd tegen de Duitsers zoals de krant De Tijd dat toentertijd vermeldde.

## Dan haal ik ze zelf

Na de oorlog was er grote schaarste aan kolen in Nederland en door onvoldoende invoer van steenkool uit andere landen zag de Nederlandse regering zich gedwongen kolen uit Amerika te kopen. Kolen werden destijds alleen gekocht via directe transacties (regeringsinkoopcommissies) tussen de Amerikaanse en Nederlandse overheid. In de ogen van



De 'R.P.S.' vertrok op 5 januari 1953 voor een reis van Ribadesella, Asturias in Spanje naar Rotterdam, geladen met 850 ton gestorte vloeispaat (erts). Onderweg op 7 januari 1953 tijdens een hevige storm was de lading erts gaan schuiven waardoor het schip ging hellen en later ernstige slagzij maakte van 50 graden. Om twee uur in de middag is de 'R.P.S.' gezonken op 60 mijl Z.Z.W. van Quessant. Foto Skyfotos Ltd., New Romney.



wist hij op te lossen. Schoonheim bezocht onder andere mijnen in het Mc Comas-gebied van Mercer County in West-Virginia, zoals de Crane Creek Mine van American Coal Co. Deze mijn lag voor Amerikaanse begrippen redelijk in de nabijheid van Baltimore waar vanuit veel kolen voor de RKC werden verscheept naar Rotterdam. Zo kreeg Nederland betere en goedkopere kolen uit Amerika. Maar het belangrijkste was, dat door de handelwijze van Piet Schoonheim en mede door de doortastende activiteit van zijn zoon Bill in Amerika een bres werd geslagen in de eensgezinde terughoudendheid van de Amerikaanse mijnen. Wat resulteerde dat de ene na de andere mijn met aantrekkelijke aanbiedingen kwam, waardoor ons land duizenden aan dollar-deviezen werden bespaard. Wel bleven kolen na de Tweede Wereldoorlog nog jarenlang op de bon. Later zou Schoonheim zeggen dat de sociale en economische verhoudingen in ons land door de jaren erg veranderd waren, met de duizend-en-een obstakels op elk gebied, die hem weinig bewegingsvrijheid lieten.



## De eenvoudige Rotterdamse kolenboer

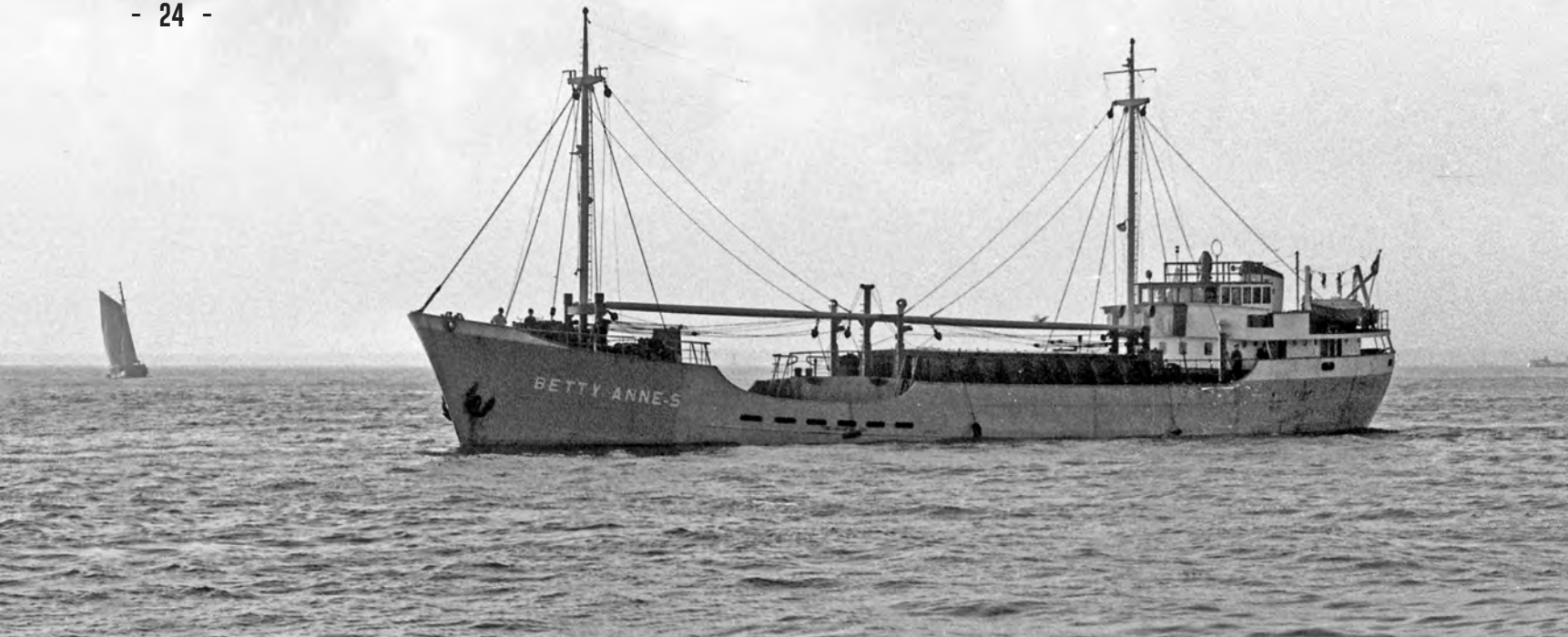
groeide uit tot een groot zakenman. Ook voor Rotterdam was hij zeer belangrijk, door zijn bemoeienissen waar het betrof kolenaanvoer en overlading naar verschillende Europese landen via

*Gouache van de 'Ton-S,' gemaakt in opdracht van de auteur door Martin Heeret.*

*Bij het in de vaart komen van de 'R.P.S.' in 1951 werd door de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale een fraai Delfts blauw bord uitgebracht. Het werd overhandigd aan belangrijke relaties en uitgereikt bij een langdurig dienstverband.*

*Collectie auteur.*

Rotterdam. Mede daardoor kreeg de bedrijvigheid in de haven na de oorlog weer nieuwe impulsen. Piet Schoonheim, die het zou schoppen tot miljonair, is altijd dezelfde vooruitstrevende hartelijke kolenboer van vroeger gebleven. Hij bleef werken aan de modernisering van zijn bedrijf want het kon altijd beter. Een voorbeeld daarvan was het in gebruik nemen



*De 'Betty Anne-S' varend in Engelse wateren in januari 1955. Foto Willem Moojen.*

op het overslagbedrijf aan de Heijplaatweg (Waalhaven) op 14 juni 1957 van een anthracietbrekerij, zeverij en wasserij. Rechtstreeks vanuit schepen werden kolen per transportband aangevoerd en na bewerking gebroken en gewassen en geladen in wagons of overgeslagen in schepen. De koleninstallatie die 3000 ton ruwe kool per etmaal kon bewerken behoorde in die tijd tot meest moderne in Europa. Het zou Piet Schoonheim niet wezen als de installatie in stilte in gebruik zou worden genomen. Tal van genodigden waaronder burgemeester Gerard van Walsum van Rotterdam en de consuls-generaal van Engeland en Amerika, landen waaruit de RKC veel kolen importeerde, woonden de ingebruikname mee. De installatie werd in werking gesteld door de heer R.A. Thomas van The National Coal Board in Londen. Aan de Nijmegenstraat aan Pier 2 had de RKC nog een kleinere iets minder moderne koleninstallatie die al in gebruik was sinds de jaren dertig.

## Nergens te groot voor

Veel was Schoonheim onderweg voor besprekingen met kolenindustriëlen in Londen, Brussel of Parijs, altijd in gezelschap van zijn vrouw die met hem meereisde. Maar ondanks zijn drukke bestaan was

hij zoveel mogelijk in de haven te vinden om overal op te letten. Als het nodig was om in te springen in een kolenloods of er door wat voor reden een achterstand was bij het lossen van een van zijn kolenschepen, stak hij zelf de handen uit mouwen en met opgestroopte broekspij-



*In mei 1955 werd de 'Lord Lloyd George', een Brits Empire-vrachtschip uit 1944, aangekocht dat werd herdoopt in 'Atje Ray-S'. We zien de 'Lord Lloyd George' op de rede van Buenos Aires waar het op 1 december 1948 aan de grond liep. De 'Atje Ray-S' zou bijna twee jaar voor de RKC varen. Collectie auteur.*



pen nam hij de kolenschip ter hand. Hij voelde zich nergens te groot voor, want overliggen van schepen kost enorm veel geld en het volgende schip lag al weer te wachten om gelost te worden en dat ging dag en nacht door. En dan raapte hij een stuk glinsterend Wales-anthraciet op van het dek en riep, jongens, niet zo morsen hoor! Hoewel hij niet altijd een gemakkelijk baas was stond hij pal voor zijn mensen, en zijn motto was dat 'de arbeider het goed zou hebben'. Een kleinzoon wist nog dat Schoonheim eind jaren zestig zijn kolenbelangen over had gedaan aan de Steenkolen Handels Vereeniging (SHV). In 1979 is de RKC overgegaan in andere handen.



*De RKC had eigen open op- en overslagterreinen met loodsen en voor die tijd de modernste kranen. De 'Henrica' ligt kolen te lossen aan Pier 2 in de Waalhaven. Collectie auteur.*



*Nergens voelde Piet Schoonheim zich te groot voor. Als het even kon was hij in de haven te vinden om in te springen als het nodig was. Met opgestroopte broekspijpen keurt hij een monster uit een lading steenkool uit Amerika. Collectie auteur.*

*Rechts: Volledig in oorlogsgrijs ligt de 'Algarve' in 1943 in Londen schroot te laden. Fotocollectie Anefo/RVD, CCO.*





*Ploeterend in een woelige zee is de 'Algarve' in december 1942 onderweg naar een haven in Schotland. Rechts de mitrailleur opstelling die werd aangebracht. Fotocollectie Anefo/RVD, CCO.*



*Veelvuldig werd geoefend met de 20 mm Oerlikon op de 'Algarve'.  
Fotocollectie Anefo/RVD, CCO.*



*Een foto van december 1942 van de 'Algarve' in Londen. De lucht-afweer mitrailleur is gemonteerd op het sloependeck. Een Engelse marineman kijkt toe. Fotocollectie Anefo/RVD, CCO.*



*Kolen bleven na de oorlog nog jaren op de bon. Een advertentie van 24 mei 1946 in De Nieuwe Nederlander om kolenbonnen in te leveren bij de N.V. Haagsche Anthraciet-Mij.*

*Collectie auteur.*

*Piet Schoonheim bezocht in 1946 een aantal kolenmijnen in Amerika om te proberen of hij op commerciële basis kolen kon kopen. Hier zien wij hem op de foto in het midden bij de Crane Creek Mine van American Coal Co., in West-Virginia. Collectie auteur.*

## Plaquette Rotterdamsche Kolen Centrale uit 1958

Het Maritiem Museum in Rotterdam bezit een bijzondere plaquette van de Rotterdamsche Kolen Centrale. Op de plaquette die een hoogte heeft van 120 cm, een breedte van 150 cm en een dikte van 7 cm staat een portret van Rijk Pieter Schoonheim (midden boven, in het portret de letters AET 60 ('60 jaar oud')), geflankeerd door afbeeldingen van schepen die met havenkranen aan een kade gelost worden (links), en een loods met kraan en een berg kolen (rechts). Onder het portret een wapen (met stadspoort en brug) geflankeerd door eenhoorns en gestileerde vogels. Links en rechts daarvan afbeeldingen van de vloot van de Rotterdamsche Kolen Centrale, met de 'Bill-S' (2x), 'Att-S', 'Pieter-S' en 'Gerry-S' (links) en de 'Elisabeth', 'Ton-S', 'Algarve', 'R.P. S.', 'Henrica' en 'Betty Anne-S' (rechts). Onderaan twee schepen groot afgebeeld: de 'Atje Ray-S' (linksonder) en de 'Londredam L.S.' (rechtsonder).

Onder de vloot namen van sleepschepen en sleepboten.

'Vosges' 1350 T, 'Pandora' 1000 T, 'Rokocent 9' 950 T, 'Nice' 750 T, 'Attie' 400 T, 'Antonia' 400 T, 'Seine' 380 T, 'La Rochelle' 350 T, 'Rokocent 3', 'Johanna-S', 'Wilhelmina-S' (onder de eenhoorns) 'Rokocent 10' 950 T, 'Rokocent 11' 750 T, 'Rokocent 12' 750 T, 'Maas III' 3450 T, 'Cher' 350 T, 'Le Havre', 350 T, 'Dieppe'



*De plaquette toont de vloot van de Rotterdamsche Kolen Centrale door de jaren heen.*

350 T, 'Delfshaven' 150 T. Opmerkelijk is dat de 'Drury L.S.' niet is afgebeeld.

Verder toont de plaquette een afbeelding van de god Mercurius met gevleugelde helm en een met slangen omkronkelde staf, boven een symbolische weergave van en de naam ROKOCENT (Rotterdamsche Kolen CENTrale, links midden), de god Neptunus met drietand, boven de wereldbol (rechts midden). Als laatste drie wapens – links het stadswapen van Rotterdam, midden en rechts twee

nog niet geïdentificeerde wapens, en de letters RKC (midden onder), in een driehoek geplaatst. Langs de bovenrand: ROTTERDAMSCH KOLEN-CENTRALE. Onderaan: DOOR MOED EN KRACHT TOT BLOEI GEBRACHT, RIJK PIETER SCHOONHEIM / 1898 / STICHTER R.K.C. / 1958

De plaquette is linksonder 'gesigneerd': Koninklijke Begeer Voorschoten.

*Collectie Maritiem Museum, Rotterdam.*



*Vanaf eind jaren veertig tot begin jaren zestig maakte coasters van de RKC een aantal reizen van Viana do Castelo in Portugal naar St. Peterport met boxboard, dat naar boord werd gebracht (gedragen op het hoofd) door vrouwen. Dit hout was bestemd voor het Engelse kanaaleiland Guernsey om kistjes van te maken voor tomaten. Het eiland stond bekend om zijn tomatenexport. Op de foto zien we de 'Bill-S' in 1949 in Viano do Castelo. Collectie auteur.*



**Midden, links:** Het Amerikaanse ss 'Arlington' (1945) met thuishaven Boston leverde op 21 mei 1951 10.000 ton kolen vanuit Hampton Roads, Norfolk, Virginia in Amerika af aan Pier 2 van de RKC in de Waalhaven. De foto laat een goed beeld zien hoe druk het was in de jaren vijftig met de aanvoer van steenkool uit Amerika. Tientallen binnenvaart (sleepschepen) lagen dagelijks in de Waalhaven om kolen over te slaan uit koopvaardij schepen, voor vervoer naar het achterland. Collectie auteur.



*Vanwege de grote hoeveelheden kolen die midden jaren vijftig van de vorige eeuw vanuit Amerika naar Rotterdam werden aangevoerd kocht de RKC in 1955 de 'Atje Ray-S' die per reis 10.000 ton kolen kon aanvoeren. Collectie auteur.*

**Midden, rechts:** Schoonheim bleef werken aan de modernisering van zijn kolenbedrijf. Op 14 juni 1957 werd een anthracietbrekerij, zeveerij en wasserij in gebruik genomen op het overslagbedrijf van de RKC aan de Heijplaatweg (Waalhaven). De koleninstallatie behoorde tot de meest moderne in Europa.

*Foto Ary Groeneveld, Gemeente Rotterdam, Stadsarchief CCO.*

## Echte Wales Antraciet belangrijk goedkoper

Rotterdam, 21 mei - Metingang van heden zijn de prijzen van de Echte Wales Antraciet, afkomstig van de Centrale Antraciet Wassery van Rokocent te Rotterdam, aanmerkelijk verlaagd en wel de Wales Rokocent 20/30 van / 15,50 naar / 14,60, Seven Sisters Wales 20/30 van / 14,10 naar / 13,40, terwijl de Reclame Wales 20/30 een verlaging heeft ondergaan n.l. / 0,30, van / 12,70 naar / 12,40. De nootjes 4, welke gebruikt worden in centrale verwarmingsketels en trechterhaarden, zijn verlaagd voor Wales Rokocent van / 11,75 naar / 10,75, Seven Sisters Wales van / 11,60 naar / 9,45, Reclame Wales van / 10,60 naar / 9,- per H.L.

De alom bekende door genoemde firma geïmporteerde soorten echte WALES ANTRACIET worden ook dit jaar wederom met de grootste zorg in haar moderne installatie behandeld en daarnaast, volgens een door haar toegepaste nieuwe methode, tevens zonder stof en stuifvrij bij U thuisbezorgd.

Echte Wales Antraciet is en blijft de beste brandstof voor Uw haard of kachel. Gezond - Gezellig - Goedkoopst.

Bovendien is thans een goedkopere antraciet aan de markt, n.l. Joeror Antraciet, in afmeting 20/30 / 10,25, Parel / 9,60 en nootjes 4 / 7,70, per H.L.

Deze prijzen zijn uitsluitend geldig in de maanden mei en juni, terwijl deze soorten alleen verkrijgbaar zijn bij de Rotterdamse Kolen Centrale, Voorhaven 56-60, Tel. 17 40 45 en 17 25 80, Rotterdam.

Haagsche Anthraciet Mij., Parkstraat 33a, tel. 11 37 18 en 11 33 65, Den Haag.

Internationale Huisbrand Mij., Keizersgracht 441, tel. 43410 en 43735, Amsterdam.

A Een advertentie uit de Volkskrant van 23 mei 1959 waarin wordt verwezen dat Echte Wales Antraciet afkomstig uit de Centrale Antraciet Wassery van Rokocent aanzienlijk goedkoper is geworden. Tegelijkertijd zijn meerdere soorten kolen in prijs verlaagd. En de slogan was nog steeds hetzelfde; Echte Wales Antraciet is en blijft de beste brandstof voor Uw haard of kachel. Gezond-Gezellig-Goedkoper. Collectie auteur.

**ROTTERD. KUSTVAART CENTRALE N.V.**

 vraagt per  
1 januari of eerder:

**ASSISTENT(E)**  
voor de afdeling BOEKHOUDING.  
Leeftijd 18-22 jaar.

**JONGEMAN**  
voor de kapiteinskamer.

Sol. schrift of mondeling na telefonische afspraak:  
VOORHAVEN 56-60 - TEL. 35050 - RDAM



De 'Pieter-S' had de eer om op 24 november 1957 als 20.000ste schip dat jaar Rotterdam aan te lopen. De collier ligt bij Pier 2 van de RKC in de Waalhaven. Links zien we de anthracietbrekerij. Foto Ary Groeneveld, Gemeente Rotterdam, Stadsarchief CCO.



Het landgoed 'De Bloemert' nog in volle glorie. Om gezondheidsredenen moest Schoonheim zijn villa verkopen. Via Wikimapia.

Linksonder: Een advertentie van de Rotterdamse Kustvaart Centrale N.V. uit het Vrije Volk van 3 december 1960 voor een assistent (e) voor de afdeling boekhouding en een jongeman voor de kapiteinskamer. Waarschijnlijk voor de opleiding tot waterklerk. Collectie auteur.

## De Bloemert

In augustus 1960 werd beleggingsmaatschappij De Bloemert opgericht in Wassenaar door R.P. Schoonheim, de Rotterdamsche Kolen Centrale en mevrouw A.J.W. Schoonheim-du Pont. Het kapitaal bedroeg 5 miljoen gulden verdeeld in 30 prioriteits- en 4970 gewone aandelen van 1000 gulden. Het doel was het beleggen van gelden door het verkrijgen, bezitten, beheren en vervreemden van effecten. De familie Schoonheim bewoonde sinds 1933 het gelijknamige landgoed 'De Bloemert' aan de Raaphorstlaan in Wassenaar. Het landhuis met rondom terrassen, enorme tuinen en park werd in 1917 ontworpen door architect G. van Hoogevest. Het interieur van het landhuis was uitgevoerd in een combinatie van Arts and Crafts, artdéco- en expressionistische vormen. Piet Schoonheim was een enorme liefhebber van de paardensport en had naast 17 paardenboxen op zijn landgoed een eigen stal 'De Bloemert', voor het stallen en fokken van paarden, vlak naast de baan van Duindigt niet ver van zijn landhuis. Jarenlang reden de renpaarden van Piet op deze drafbaan en haalde de nodige eerste prijzen binnen. De paarden hadden fraaie namen die

eindigde op S, hoe kon het ook anders, zoals 'Golden Blaze S', 'Happy Jinks S', 'Jolly Jinks S', 'Jolly Vista S' en 'Lady Be Good S'. Schoonheim zou uitgroeien tot de grootste renpaarden eigenaar van ons land. Zijn eigennigheid wekte wel eens wrevel in de paardenwereld. Om gezondheidsredenen verkocht Schoonheim in november 1971 het stallencomplex en 21 paarden aan Gerrit de Kroes, eigenaar van 97 slagerijen toen en betrekkelijk nieuw in de drafspor. Een aantal renpaarden behield hij nog enige tijd zelf. Piet Schoonheim overleed in 1979. Het landgoed werd in de tachtiger jaren verkocht aan de ambassade van Jemen. Op 5 en 12 mei 1992 was er executoriale veiling van het landhuis in Kasteel Oud-Wassenaar. Naast het landhuis en paardenboxen stond er op het landgoed ook een vrijstaande dienstwoning, een garage met woning daarboven en een tennishuisje. In 1996 werd het landhuis pas weer bewoond en werd het de residentie van de ambassadeur van Jordanië. Op 11 juli 2004 werd het landhuis totaal verwoest door brand.

**AMSTERDAM —** Opgericht is beleggingsmaatschappij De Bloemert te Wassenaar door de heer R. P. Schoonheim, de Rotterdamsche Kolen Centrale en mevrouw A. J. W. du Pont. Het doel is het beleggen van gelden door het verkrijgen, bezitten, beheren en vervreemden van effecten. Het kapitaal bedraagt 5 mln, verdeeld in 30 prioriteits- en 4970 gewone aandelen van f 1.000. De heer Schoonheim en mevrouw Du Pont, die beiden de directie zullen voeren, nemen elk deel voor 15 prioriteitsaandelen, waarvan de volstorting in constanten geschiedt. De Rotterdamsche Kolen Centrale neemt deel voor 1970 aandelen, waarvan de volstorting geschiedt door de inbreng van effecten.

*Aankondiging van de oprichting van beleggingsmaatschappij 'De Bloemert' in augustus 1960 door R.P. Schoonheim, de Rotterdamsche Kolen Centrale en mevrouw A.J.W. du Pont in de Maasbode van 10 augustus 1960. Collectie auteur.*



*Piet Schoonheim in zijn element. Met werkhandschoenen kijkt hij toe bij het overladen van industriekolen uit een Amerikaans kolenschip in binnenvaartschepen.*  
Collectie auteur.



*Paardensport was zijn lust en zijn leven. Schoonheim won vele prijzen met zijn renpaarden. Op de foto zien we de merrie 'Be Happy' en Jan van Dooyeweerd gehuldigd worden na het winnen van Sweepstakes Merries in 1963. Rechts eigenaar van 'Be Happy', Piet Schoonheim. Collectie auteur.*

# VLOOTLIJST

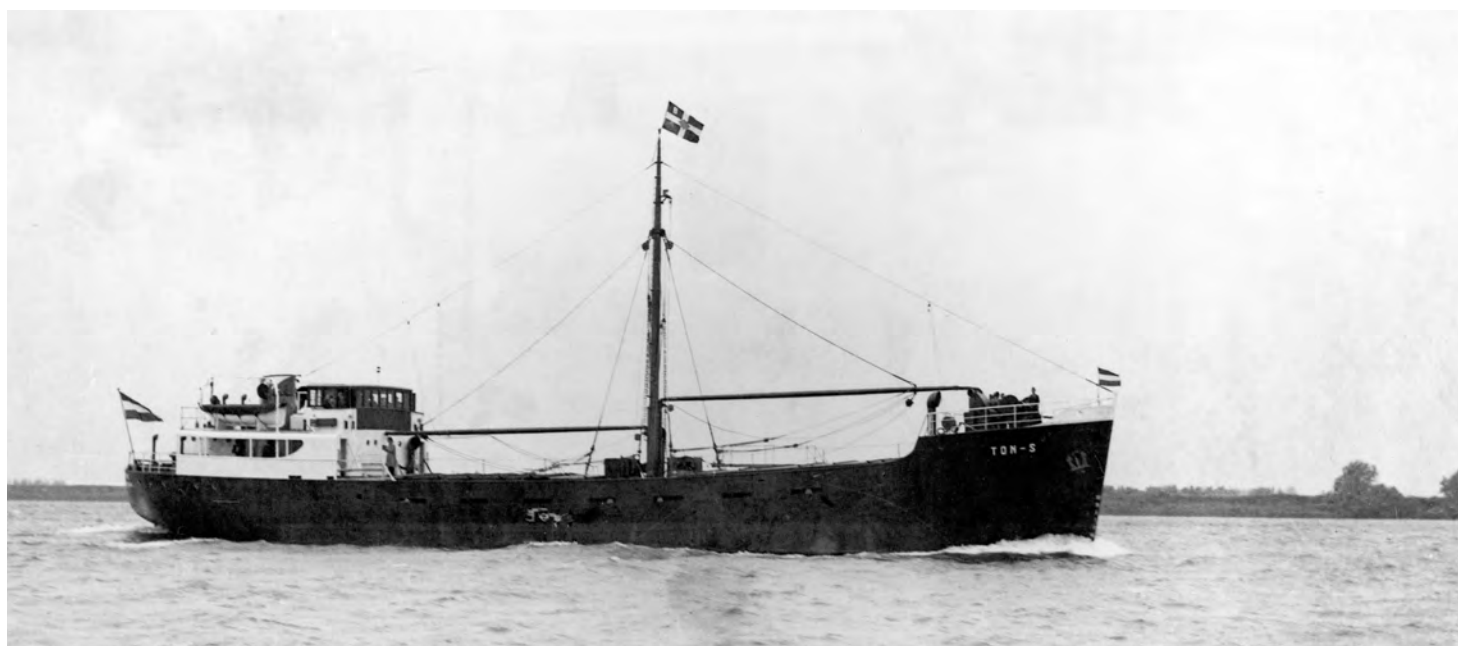
## Ton-S

Gebouwd met bouwnummer 866 bij N.V. Boele's Scheepswerven & Machinefabriek, Bolnes, Zuid-Holland. Te water gelaten op 15 mei 1937 en op 30 juni 1937 na de proefvaart op de Nieuwe Maas en Nieuwe Waterweg opgeleverd aan de in 1937 opgerichte N.V. Zeevaart Maatschappij 'Ton', Rotterdam. Manager Rotterdamsche Kustvaart Centrale N.V. De 'Ton-S' behaalde een snelheid van 13 mijl tijdens de proefvaart. Lengte 51,47 meter, breedte 8,04 meter en diepgang 3,61 meter. Brt 466, draagvermogen 650. Voortstuwng: 4 tew, 8 cil. Deutz

dieselmotor, fabriikaat Humboldt-Deutz Motoren A.G. Keulen, Duitsland, 400 pk, 10 knopen. 1 dek, type gladdek. 1 mast en twee laadbomen. Op 16 mei 1940 overgenomen door The Netherlands Shipping & Trading Committee, Londen. De 'Ton-S' werd door het British Ministry of War Transport, Londen ingezet in meerdere konvooien en nam deel aan de operatie 'Neptune' tijdens de Invasie van Normandië (D-Day) op 6 juni 1944.

*De proeftocht van de 'Ton-S' werd beschreven in het Rotterdamsch Nieuwsblad van 1 juli 1937. Collectie auteur.*

**Proeftocht m.s. Ton-S**  
Gisteren heeft op den Waterweg proefgevaaren het zeemotorschip **Ton-S**. Het vaartuig behaalde hierbij een snelheid van 13 mijl en werd voor de reederij overgenomen door den heer R. P. Schoonheim.  
Het schip, dat ca. 630 tons d.w. meet, werd tezamen met twee thans nog in aanbouw zijnde schepen door de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale alhier besteld bij de N.V. Boele's Scheepswerven en Machinefabriek te Bolnes. Deze schepen zijn zoo ingericht, dat practisch gesproken geen breuk bij het vervoer der door de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale gemporteerde anthraciet kan voorkomen. Het geheele transport van de verscheepingshaven in Engeland of tot den verbruiker in Nederland is nu in eigen hand genomen. De **Ton-S** meet ca. 630 tons d.w. en is uitgerust met een Deutz Motor 4/480 P.K., welke het schip een snelheid deed behalen van 13 mijl. Het heeft twee zeer groote luiken, ca. 10 voet diepgang beladen, ca. 180 ton waterballast in dubbel bodem. 2 motorwinches, centrale verwarming in de verblijven en is Lloyds 100 A. I geclassificeerd.



*De proefvaart van de 'Ton-S' op de Nieuwe Waterweg op 30 september 1937. Collectie auteur.*



*Kort na de proefvaart werd een kustreisje gemaakt en op 15 juli 1937 vertrok de 'Ton-S' van Rotterdam naar Cardiff aan het Kanaal van Bristol in Wales. Vervolgens werd Briton Ferry aan de rivier Neath aangelopen om 640.059 ton antraciet te laden. Deze havenplaats ligt niet ver van Swansea en Port Talbot aan Swansea Bay waar ook veel kolen werden geladen. Naast RKC coasters liepen veel meer Nederlandse coasters havenplaatsen in deze regio aan om kolen te laden. Talrijke mijnen waren er te vinden waar duizenden arbeiders jarenlang hun brood verdienden. Ook wijn uit deze streek werd in RKC coasters verscheept naar Nederland. Op 22 juli 1937 vertrok de 'Ton-S' weer uit Briton Ferry naar Rotterdam. Collectie auteur.*

Rond 1952 werd de verschansing op het achterdek dichtgemaakt en kreeg het schip i.p.v. een zwarte een grijze romp. Op 29 januari 1960 verkocht aan Rino Camalich, Leghorn, Italië en herdoopt in 'Dinorah Camalich'. Manager idem. In augustus 1971 verkocht voor sloop aan Conditioned Power S.p.A., La Spezia, Italië.



*De brug en kapiteinsaccommodatie van de 'Ton-S', opname rond 1948.*

*Foto via De Jager.*



*Gezicht op de hoofdmast en bak van de 'Ton-S', opname rond 1948.*

*Foto via De Jager.*





Poserend op het sloependeck van de 'Ton-S', met van links naar rechts de kok, Berrie de Mos, waarschijnlijk een stuurman en rechts De Jager, opname rond 1949. De witte red-dingboten werden later bruin gemaakt.

Foto via De Jager.



Leuk voor het thuisfront, de halve bemanning van de 'Ton-S' op het achterdek, opname rond 1949. Foto via De Jager.



Even kijken naar de fotograaf op de kade tijdens pikheet, opname rond 1949.

Foto via De Jager.



De log is bevestigd aan de reling van het achterschip van de 'Ton-S' om de snelheid en aantal afgelegde zeemijlen te controleren, opname rond 1948.

Foto via De Jager.

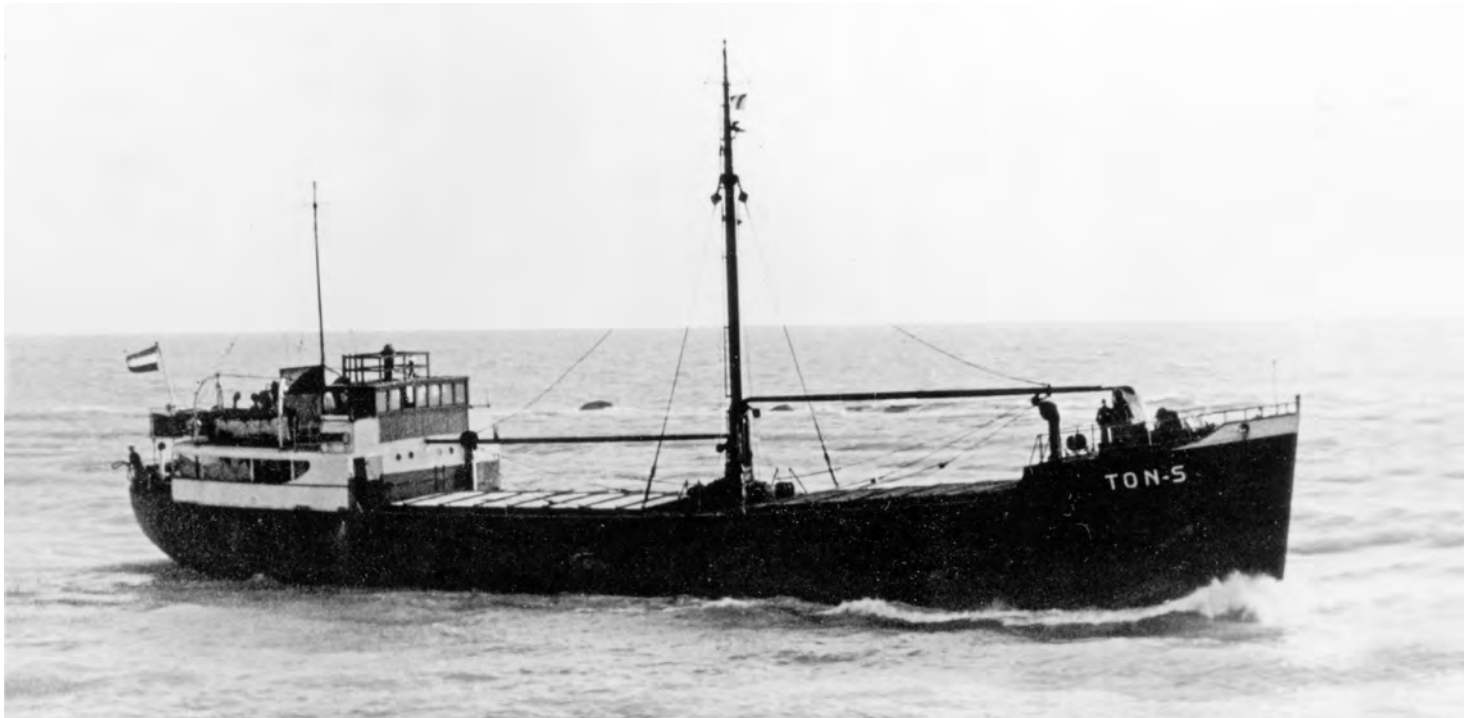


Binnenkomend in een Engelse haven rond 1949. Nog zonder de achtermast op het sloependeck.

Foto A. Duncan.

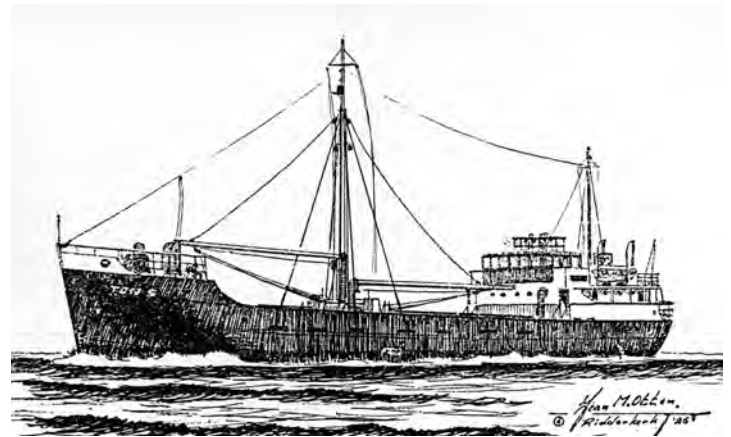
De 'Ton-S' varend rond 1955 in het Engels Kanaal tot op het merk geladen. Zeer waarschijnlijk werd er antraciet geladen in Swansea en is de coaster op weg naar de Waalhaven in Rotterdam. De zwarte romp heeft een frisse lichtgrijze kleur gekregen.

Foto Skyfotos Ltd., New Romney.



Met de geplaatste achtermast zien we de 'Ton-S' binnen het breakwater van Leixões. Collectie auteur.

Pentekening gemaakt met Oost-Indische inkt van de 'Ton-S', door Jean M. Otten.



**Onder:** Varend in het Noordzeekanaal zien we de 'Ton-S' op 22 september 1954 ter hoogte van Buitenhuizen. De coaster kwam leeg van Rotterdam en was op weg naar de Coenhaven in Amsterdam. De luchtkoker voor op de bak is weggehaald.

Foto G. van Bunschoten.

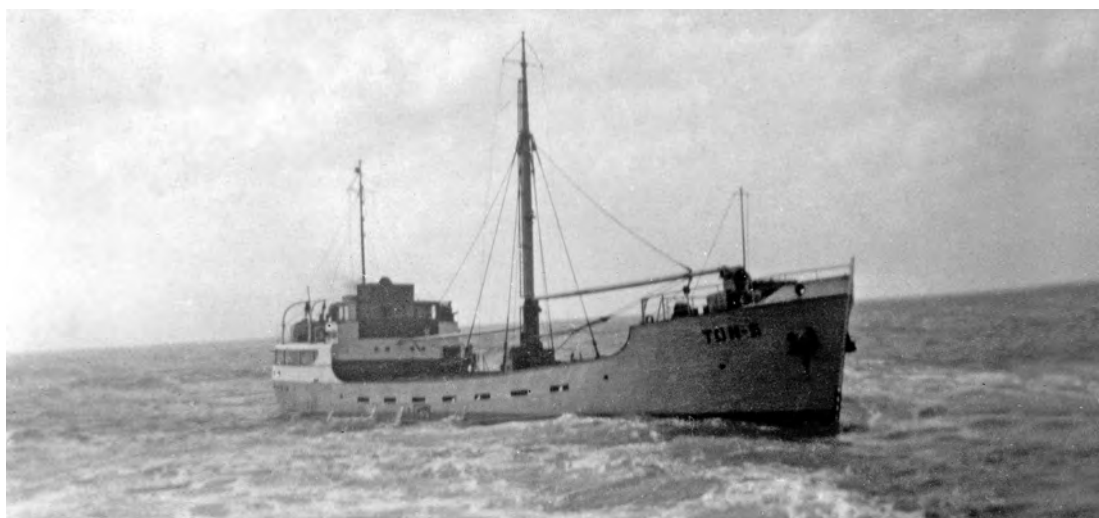


Varend op de rivier de Ouse op weg naar Goole rond 1953. Goole ligt op 60 km van de oostkust landinwaarts in het graafschap East Riding of North Yorkshire tussen de grote plaatsen Hull en Leeds en is de verst gelegen binnenhaven van Engeland. De romp van de 'Ton-S' is nu grijs i.p.v. zwart en de open reling op het achterdek is volledig dichtgemaakt.

Foto Charlie A. Hill.



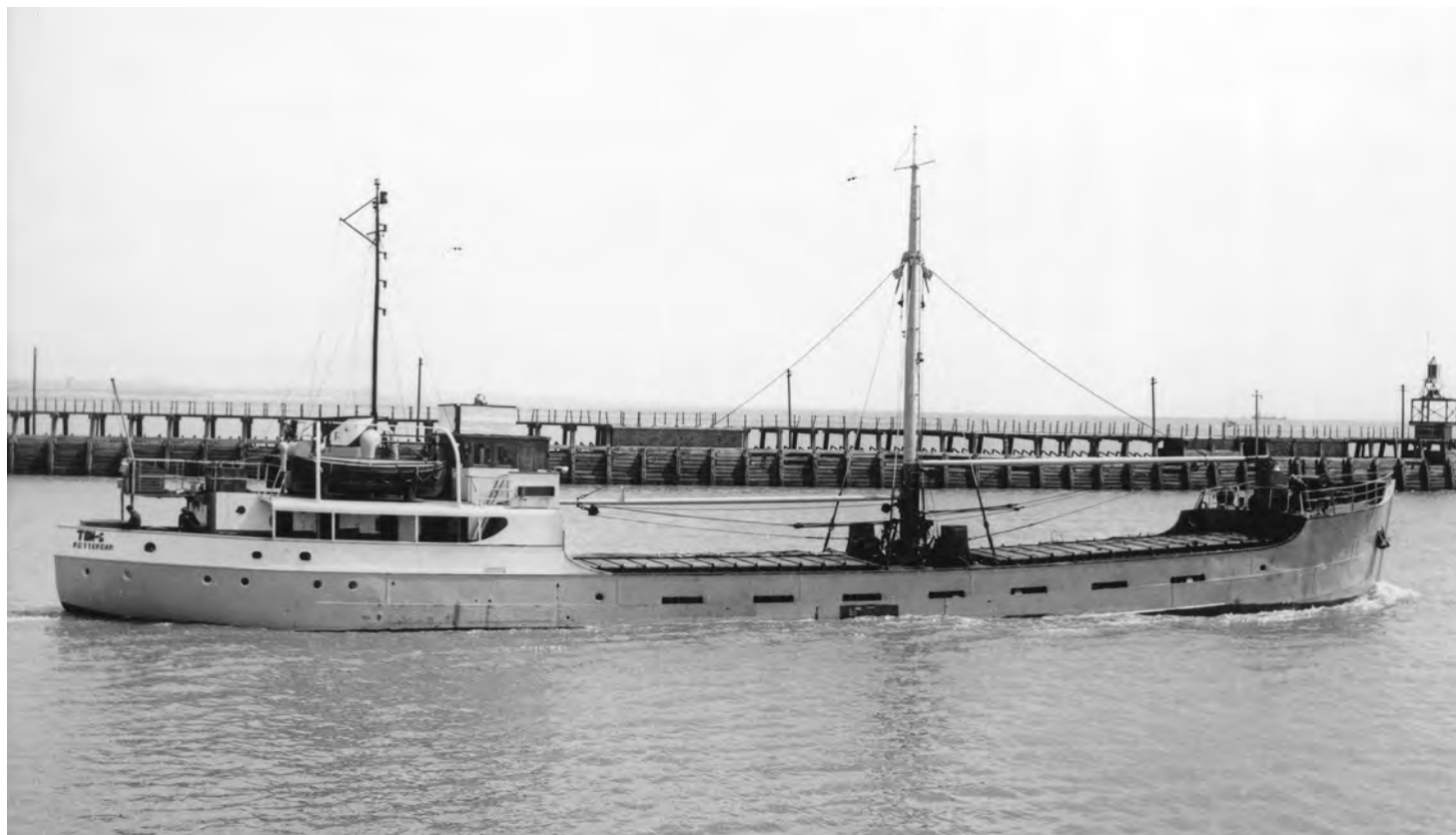
1e stuurman Leo Moojen, vader van de auteur, kijkt toe vanuit het stuurhuis van de 'Ton-S' of alles goed gaat. Op 27 april 1954 arriveerde de 'Ton-S' vanuit Cardiff met 630 ton phurnacite in Delfzijl. Dit was een nieuw soort brandstof (kunstmatige Engelse antraciet) gemaakt uit samengeperste fijne steenkool, waaruit de slechte bestanddelen, zoals teer en gas zijn verwijderd. Foto Willem Moojen.



In de Golf van Biscaje kreeg de 'Algarve' van de RKC in 1955 motorproblemen. De in de nabijheid varende 'Ton-S' verleent technische assistentie. Foto Willem Moojen.



Met stuurman Leo Moojen achter de helmstok worden met de reddingboot van de 'Ton-S', onderdelen gebracht naar de 'Algarve'. Foto Willem Moojen.



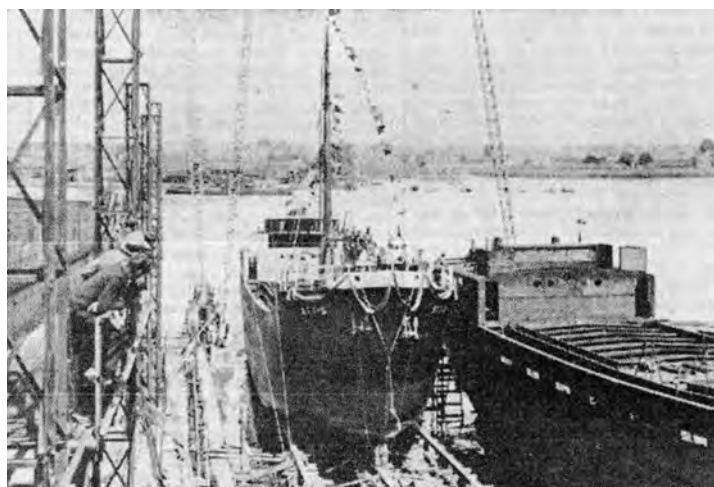
*In de laatste fase dat de 'Ton-S' voor de RKC voer stond de naam van de coaster niet in de grijze kleur van de romp op het achterschip, maar in de witte bies daarboven. Tot op het merk geladen met antraciet uitvarend vanuit Swansea. Collectie auteur.*

## Att-S

Gebouwd met bouwnummer 867 bij N.V. Boele's Scheepswerven & Machinefabriek, Bolnes, Zuid-Holland. Te water gelaten op 17 juli 1937 en op 18 augustus 1937 na de proefvaart op de Nieuwe Maas en Nieuwe Waterweg opgeleverd aan de op 30 juli 1937 opgerichte N.V. Zeevaart Maatschappij 'Holland-Engeland', Rotterdam. Manager Rotterdamsche Kustvaart Centrale N.V. Lengte 51,47 meter, breedte 8,04 meter en diepgang 3,61 meter. Brt 465,63 en draagvermogen 650. Voortstuwing: 4 tew. 8 cil. Deutz dieselmotor, fabrikaat Humboldt-Deutz Motoren A.G. Keulen, Duitsland, 400 pk, 9,5 knopen. 1 dek, type gladdek. 1 mast en twee laadboomen. Op 16 mei 1940 overgenomen door The Netherlands Shipping & Trading Committee, Londen. De 'Att-S' werd door het British Ministry of War Transport, Londen ingezet tijdens de operatie 'Neptune',

*De Maasbode van 18 juli 1937 plaatste een foto van de te waterlating van de 'Att-S' bij N.V. Boele's Scheepswerven & Machinefabriek in Bolnes. Rechts ligt de nog aanbouw zijnde 'Bill-S'.*

*Collectie auteur.*



maar niet tijdens de Invasie van Normandië. Operatie Neptune duurde tot negentig dagen na de invasie op 6 juni 1944. Na het einde van het time-charter in augustus 1945 weer overgedragen aan de rederij. Rond 1952 werd de verschaning op het achterdek dichtgemaakt en kreeg het schip i.p.v. van een zwarte een

grijze romp. Op 10 mei 1958 verkocht aan Konstantinos Strevlos e.a., Lavrion, Griekenland en herdoopt in 'Armathia'. Manager idem. In 1975 door de eigenaar herdoopt in 'Christina' en nogmaals in 1979 herdoopt in 'Vit' maar dan met thuishaven San Lorenzo, Honduras. In juni 1980 voor sloop verkocht.

m.s. „Att-S”.

Van de werf der N.V. Boele's Scheepswerven en Machinefabriek te Bolnes, is Zaterdag met goed gevolg te water gelaten het motorvrachtschip „Att-S”, een zusterschip van de „Ton-S”, bestemd voor de **Rotterdamsche Kolen-Centrale**, waarmee anthraciet van Wales naar Nederland vervoerd zal worden. De doopplechtigheid werd verricht door mevr. A. J. W. Schoonheim—Dupont echtgenoot van den Directeur der **Rotterdamsche Kolen-Centrale**. Het schip is lang ca. 50 M, breed ca. 8 M. en heeft een laadvermogen van 670 ton. De motorinstallatie bestaat o.m. uit een Deutz-Dieselmotor van 400 P.K.



De media besteedde aandacht het te water laten van de 'Att-S' op 17 juli 1937.

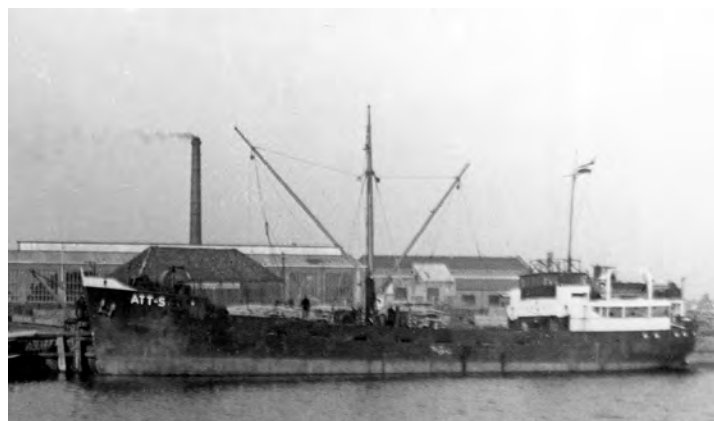
Collectie auteur.

**Rechtsboven:** Tijdens de proefvaart van de 'Att-S' waren er tal van genodigden aan boord. Naast directeur R.P. Schoonheim en zijn vrouw waren dat Jan Dammers, chef scheepvaartafdeling van de RKC, Ir. P. Boele, Ir. Van den Berg en de heer Akkermans van Boele's Scheepswerven & Machinefabriek, de heren Vuyk en Buyze van Lloyd's Register, de heer Wolkammer van de Scheepvaart-Inspectie, de heer Pierot van de Fa. Jacques. Pierot Jr. & Zn (o.a. makelaars) alsmede een vertegenwoordiger van Humboldt-Deutz Motoren. Een van de eerste reizen van de 'Att-S' was naar Antwerpen en vandaar op 1 september 1937 naar Wexford. Nog met witte reddingboten en het gangboord dichtgemaakt zien we de 'Att-S' rond 1949 op de foto. In hetzelfde jaar maakte de 'Att-S' een reis naar Huelva, een plaats in de gelijknamige Spaanse provincie in de regio Andalusië, niet ver van Sevilla en de Portugese grens. In Huelva gelegen, aan de rivieren Odiel en Rio Tinto, werd ijzer en koper geladen, wat naast andere metalen gedolven wordt in nabij gelegen mijnen. Op 17 juni 1949 vertrok de 'Att-S' van Huelva naar Port-Saint-Louis-du-Rhône aan de Middellandse Zee niet ver van Marseille. Met mooi weer prachtige reisjes voor de bemanning. Foto P. Mulder.



De reddingboten van de 'Att-S' zijn nu bruin en de achter reling weer open. Onduidelijk is waarom het gangboord eerder al tijdelijk was dichtgemaakt. We zien de coaster varende op de rivier Ouse nabij Goole op weg naar zee rond 1950.

Foto Charlie Hill, via Marhsidata.



Medio 1949 ligt de 'Att-S' hout te lossen aan de Loskade in Middeburg bestemd voor Houthandel Alberts. Op de achtergrond de lampvoetenfabriek van Philips. Opgericht in 1893 als NV De Vitrite-fabriek. Philips had vanaf begin twintigste eeuw een meerderheidsbelang in de fabriek die vooral lampvoeten produceerde en later tal van componenten voor bedrijven werkzaam in verlichtingsindustrie. In de jaren zeventig werd de fabriek volledig overgenomen waarna het een onderdeel werd van Philips Lighting en vanaf 2015 Lumileds Nederland. Foto Steketee, Vlissingen.

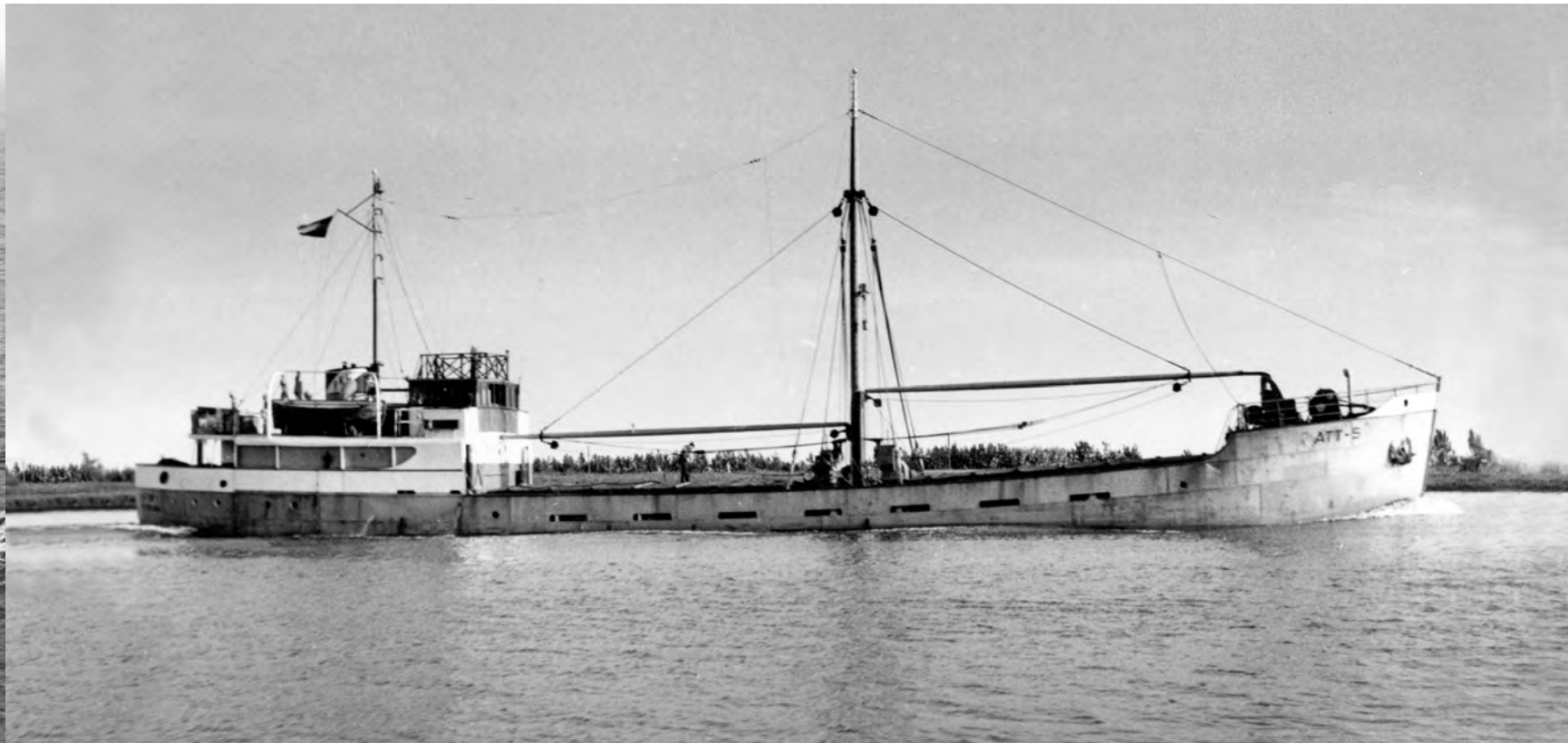


Op weg naar Rotterdam met kolen zien we de 'Att-S' in het Engelse Kanaal. De masten hebben de kleur buff (oranje-geel) gekregen i.p.v. donkerbruin. De luchtkokers op de bak kregen dezelfde kleur. Foto Skyfotos Ltd., New Romney.

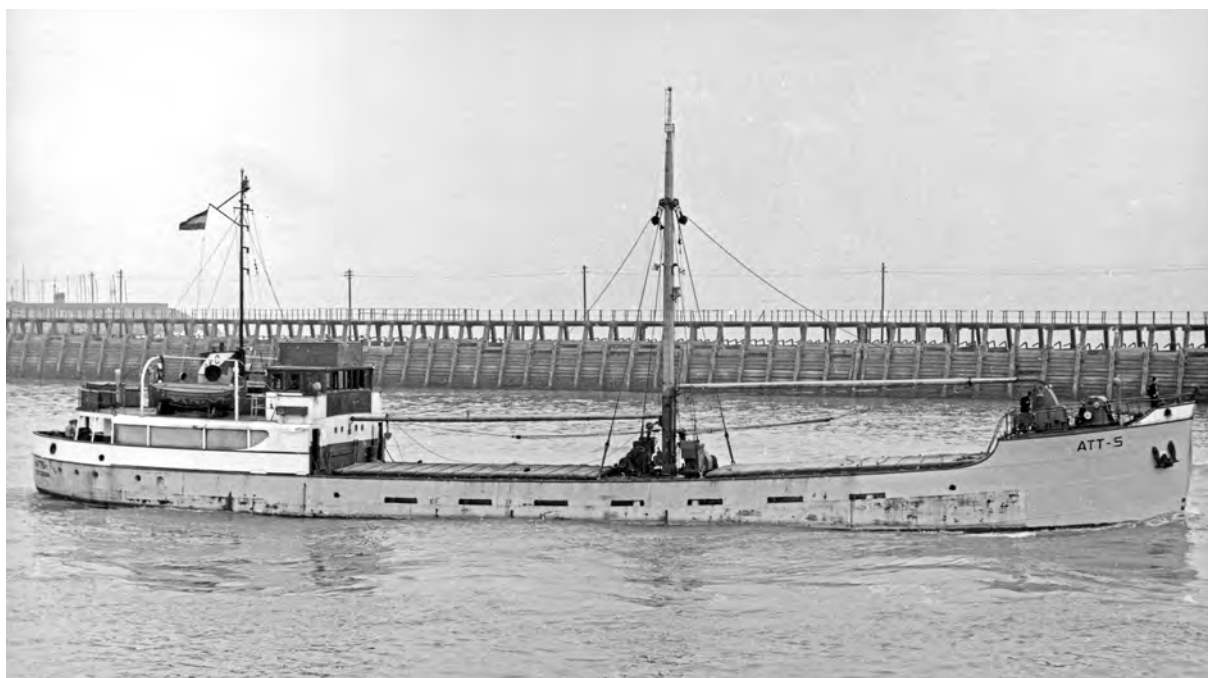


Op weg naar Manchester zien we de 'Att-S' in de sluis van Irlam in het Manchester Ship Canal op 18 september 1954. De romp inmiddels grijs geschilderd. Links in de grotere sluis zien we de in 1905 bij J.P. Rennoldson & Sons in South Shields gebouwde 28 meter lange stoomsleper 'Cornbrook' van Manchester Ship Canal Company. De stoomsleper had een single triple-expansie stoommachie van 700 ihp. De 'Cornbrook' verleent assistentie aan de 'Brescia' bij het verlaten van de sluis. De 'Cornbrook' werd in 1963 verkocht voor sloop aan een sloopwerf in Garston (district Liverpool). De 'Brescia' was van het type CI-M-AV1 en gebouwd als 'Hickory Isle' bij Consolidated Steel Corp in Wilmington, USA. Het 103 meter lange 5032 ton metende standaardchip werd op 20 juli 1945 opgeleverd.

Op 29 april 1947 werd de 'Hickory Isle' aangekocht door het Ministry of War Transport in Londen en vervolgens doorverkocht aan Cunard Steamship Company Limited (Cunard Line) en herdoopt in 'Brescia'. In 1966 verkocht naar Panama als 'Timber One'. In 1970 verkocht aan Deepsea Ventures Inc., Norfolk, USA en herdoopt in 'Deepsea Miner'. Omgebouwd tot oceanografisch onderzoeksschip. In 1974 gesloopt in Spanje. Foto C.A. Appleton.



*We zien de 'Att-S' in het Noordzeekanaal. De coaster heeft geladen in Amsterdam en is op weg naar zee. Foto J. Mol.*



*Tot op het merk geladen met antraciet vertrekt de 'Att-S' uit Swansea. Het ganboord is dichtgemaakt tegen het stuiven van kolengruis. Geregeld liep de 'Att-S' deze havenplaats aan. Collectie auteur.*



*De 'Att-S' loopt Leixões in Portugal binnen.  
Foto-Mar, Matosinhos Leixoes.*

*Collectie auteur.*



*Waarschijnlijk varend in Engelse wateren  
zien we de 'Att-S'. De kleden in het gang-  
boord tegen het stuiven van kolengruis zijn  
weggeschoven. Foto A. Duncan.*



*In het Noordzeekanaal ter hoogte van Bui-  
tenhuizen op weg naar Zaandam om hout  
te laden. Foto G. van Bunschoten.*



*De 'Att-S' varend in het Engels Kanaal.*

*Foto Skyfotos Ltd., New Romney.*

*Afgemeerd aan de Parkade rond 1956  
wacht de 'Att-S' op een vrij plekje aan Pier  
2 van de RKC in de Waalhaven om gelost te  
worden. Rechts een glimp van het ventila-  
tiegebouw van de Maastunnel. Op de voor-  
grond zien we het in 1929 gebouwde 64,07  
meter lange en 1050 ton metende stoom-  
schip 'Oranjepolder II' van N.V. Stoomvaart  
Maatschappij 'Westpolder' uit Rotterdam  
afgemeerd op de kop van de Parkhaven en  
St. Jopshaven.*

*Collectie auteur.*





## Bill-S

Gebouwd met bouwnummer 869 bij N.V. Boele's Scheepswerven & Machinefabriek, Bolnes, Zuid-Holland. Te water gelaten op 6 september 1937 en op 30 september 1937 na de proefvaart op de Nieuwe Maas en Nieuwe Waterweg opgeleverd aan de in 1937 opgerichte N.V. Zeevaart Maatschappij 'Bill', Rotterdam. Manager Rotterdamsche Kustvaart Centrale N.V. Lengte 51,49 meter, breedte 8,04 meter en diepgang 3,61 meter. Brt

466, draagvermogen 650. Voortstuwing: 4 tew. 8 cil. Deutz dieselmotor, fabrikaat Humboldt-Deutz Motoren A.G., Keulen, Duitsland, 400 pk, 9 knopen. 1 dek, type gladdek. 1 mast en twee laadbomen. Op 15 mei 1940 overgenomen door de Netherlands Shipping & Trading Committee, Londen. Op 10 juli 1940 tijdens een reis in konvooi van Southend-on-Sea (noordkant van de Theems) naar zee in de monding van de Theems na het pas-

seren van de South-West Gate boei bij een Duitse luchtaanval gebombardeerd en gezonken. De bemanning werd gered door passerende schepen.



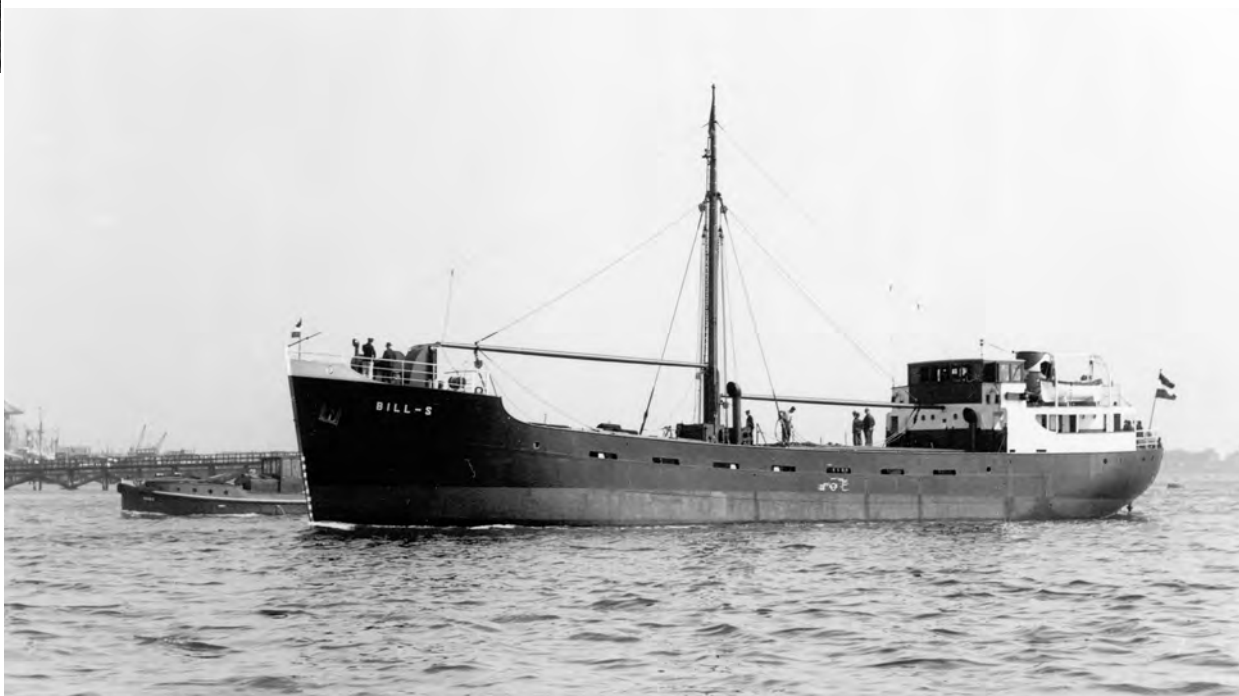
HET MOTORSCHIP „BILL-S”, — dat voor de Rotterdamsche Kolen-Centrale op de werf van de N.V. Boele's Scheepswerven en Machinefabriek te Bolnes werd gebouwd, is te water gelaten.

*De Bredasche Courant van 8 september 1937 plaatste een foto van de tewaterlating van de 'Bill-S'.*

*Collectie auteur.*



*De proefvaart van de 'Bill-S' op 30 september 1937 op de Nieuwe Maas. De coaster was Lloyds + 100 A 1 geclassificeerd. De gehele accommodatie was voorzien van koud en warm stromend water en centrale verwarming. Dit gold ook voor de zusterschepen 'Ton-S' en 'Att-S'.* Collectie auteur.



*Van de 'Bill-S' zijn geen goede foto's bekend, daarom een iets andere opname van de proefvaart van de 'Bill-S'. De coaster maakte een reis naar Nyköbing in de regio Seeland in Denemarken waar 425 ton molleraarde werd geladen. Na zeeklaar gemaakt te zijn vertrok de 'Bill-S' op 7 juni 1938 naar Rotterdam. Op 6 juli 1939 vertrok de 'Bill-S' van Port Talbot met 635,55 ton antraciet naar Rotterdam. Op 12 september 1939 zien we de 'Bill-S' weer vertrekken van Port Talbot naar Rotterdam, ditmaal met 556,60 ton antraciet.* Collectie auteur.

**DE VLOOT TE ROTTERDAM**

ALASKA Noordsch — Maashaven 11 — Europeal Scheepvaart en Agent. Mij.  
 ALBATROS Ned. — Persoonshaven — **Rotterdam Centrale**  
 ALFREDO ORIANI Ital. — Rijnhaven 12 — Armando Farina  
 ALGORAB Ned. — St. Jobskade — Van Nieuvelt, Goudriaan en Co.  
 ALWAKI Ned. — Lekhaven — Van Nieuvelt, Goudriaan & Co.  
 ARY SCHEFFER Ned. — IJselhaven — Kuyper, Van Dam en Smeets  
 BARRO Finisch — Waalhaven NHB — N.V. S.E.A.M.  
 BARCELONA Duitsch — Waalhaven 79 — N.V. Transport Mij. Afdelings  
 BARRWHIN Eng. — **Rotterdam Droomdok Mij.** — Kuyper, Van Dam en Smeets  
 BATAVIER V Ned. — St. Jobskade — N.V. Wm. H. Müller en Co.  
 BERTA Ned. — Waalhaven 48 — Nederlandsch Bevrachtingskantoor  
 BETA Ned. — IJselkade — H. van Krieken en Co.  
 BEURSPLEIN Ned. — Waalhaven N.z. — N.V. Handel en Transport Mij., Wd  
 BILL S. Ned. — Maashaven N.z. — P. A. van Es en Co.  
 BIRMINGHAM Eng. — Merwehaven — Scheepvaart en Steenkolen Mij.  
 BLOMMERSDIJK Ned. — Rijnhaven Z.z. — Holland-Amerika Lijn  
 BRAGE Zweedsch — Maashaven Z.z. — D. Burger en Zoon  
 BRIKA Eng. — Waalhaven 54 — N.V. S.E.A.M.  
 BUITENZORG Ned. — Jobshaven — Buis & Co.  
 CAPEER Eng. — West Wilton — N.V. **Rotterd. Scheepvaartbedrijf**  
 CASTOR Duitsch — Schiehaven — Wamborste en Zoon  
 CHEF MEC. ARMAND BLANC Fransch — Waalhaven 1 — Wamborste en Zoon  
 CONDOR Duitsch — Maashaven N.z. — Van Nieuvelt, Goudriaan en Co.  
 CONSTANTA Duitsch — Waalhaven 74 — N.V. S.E.A.M.  
 CORMORAN Ned. — Voorhaven — P. Fauchy  
 CRICHTOUN Eng. — IJselhaven — D. Burger en Zoon  
 DAPHNE Grieksch — West Wilton — Greek Shipping Agency

Een lijstje uit Scheepvaart van 14 mei 1938 waar in wordt vermeld dat de 'Bill-S' is afgemeerd aan de Maashaven in Rotterdam. De bevrachter was deze keer P.A. van Es & Co. N.V. Collectie auteur.

**DE VLOOT TE ROTTERDAM**

AJAX Ned. — Lekhaven — Hudig & Veder  
 AMSTEL Ned. — Rijnhaven O.z. — Vinke & Co.  
 ARY SCHEFFER Ned. — IJselhaven — Kuyper, Van Dam & Smeets  
 ATLAS Ned. — Oostkoushaven — Les Consignataires Réunis  
 BATAVIER IV Ned. — St. Jobskade — Wm. H. Müller & Co.  
 BEEMSTERDIJK Ned. — Maashaven N.z. — Holland-Amerika Lijn  
 BERNISSE Ned. — Merwehaven — P. A. van Es & Co.  
 BERTHA Ned. — Westerkade — .....  
 BETA Ned. — IJselkade — H. van Krieken en Co.  
 BILL S. Ned. — Buizenwaal — **Rotterdamsche Kustvaart Centrale**  
 BLACK TERN Amerik. — Lekhaven — Van Nieuvelt, Goudriaan & Co.  
 BREEDIJK Ned. — Rijnhaven Z.z. — Holland-Amerika Lijn  
 BURGERDIJK Ned. — Rijnhaven Z.z. — Holland-Amerika Lijn  
 CORMORANT Ned. — Waalhaven N.z. — P. Fauchy  
 COSMOPOLIET Ned. — Westerkade — Wagenborg's Scheepvaart  
 DESPATCH Ned. — Waalhaven — N.V. Intertransport Mij.  
 DINARA V. Sl. — Merwehaven — Wm. H. Müller & Co. N.V.

De 'Bill-S' is op 3 november 1939 afgemeerd in de Buizenwaal in Rotterdam. Het zeehaven-tje Buizenwaal werd in 1601 aangelegd (later) de stadswijk Delfshaven. De haven was onder andere belangrijk voor de Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC) met aanvoer van specerijen, scheepsbouw, visserij en ook de Rotterdamse Soda- en Chemicaliënfabriek was er gevestigd. Tegenwoordig doet de haven geen dienst meer als handelshaven. Buizenwaal lag vlakbij de Voorhaven waar het kantoor van de RKC gevestigd was. Dit soort lijsten verschenen elke dag en soms meerdere keren per dag vroeger in Scheepvaart, officieel orgaan van cargadoors en scheepsagenten wat bestond van 1887 tot 1945. Toen verscheen het verder als Dagblad Scheepvaart tot 1987. Onder de naam 'Schepen in Lading' werden aankomst en vertrek informatie van schepen vermeld, de aan te lopen havens, omschrijving van aangevoerde lading per schip met elk detail waar die uit bestond en het aantal tonnen. Ook of het een baal, bundel, bus, pak, stuks, vat, zak, kist, krat of monster betrof. Verder alle van belang zijnde informatie op scheepvaartgebied. In feite een kopie van Lloyd's List, de scheepvaartkrant uit Londen die van 1887 tot 2013 in een papieren editie verscheen. Beide kranten waren zeer belangrijk voor cargadoors en scheepsagenten.

Collectie auteur.

## Elisabeth

Gebouwd met bouwnummer 8 bij Wed. Ynte de Jong, Ruischerbrug, Groningen. Te water gelaten in november 1918 als 'Eulva' voor Arie Jordens Jr, Rotterdam. Tijdens de afbouw doorverkocht en in juni 1919 opgeleverd als 'Quo Vadis' aan Van de Bergh's Industrie en Handels Mij, Rotterdam. (Isaac van den Bergh). Lengte 42,65 meter, breedte 6,85 meter en diepgang 3,33 meter. Brt 348, draag-

vermogen 450. Voortstuwing: twee 4 cil. Drakenburgh zuiggasmotoren, fabrikaat N.V. Machinefabriek 'Drakenburgh' v/h D.W. van Rennes, Utrecht, 240 pk, 7 knopen. 1 dek, type gladddek. 1 mast en twee laadbomen. Op 23 juli 1919 verkocht aan N.V. Scheepvaart Maatschappij Rotterdam, Rotterdam. Manager V.o.F. Soetermeer, Fekkes & Co. (Willem Adriaan Soetermeer en Klaas Fekkes Jr.),

Rotterdam en niet herdoopt. In oktober 1920 verkocht aan A.P. Daraghiati, Bari, Italië en herdoopt in 'Daraghiati I Tret'. Manager idem. In 1922 wordt het schip door de eigenaar omgevlagd naar Durres, (Durazzo) Albanië. In 1924 verkocht aan G. Russo fu D., Messina, Italië en herdoopt in 'Diego Russo'. Manager idem. Op 21 juni 1927 verkocht aan een Nederlandse rederij volgens de Nieuwe Rotterdamsche Courant van 22 juni 1927 en herdoopt in 'Andilette'. Het schip kreeg twee nieuwe 4 tew, 2 cil. Deutz dieselmotoren ingebouwd, fabrikaat Humboldt-Deutz Motoren A.G., Keulen, Duitsland, 200 pk, 8,5 knopen. Op 9 november 1927 verkocht aan Pieter Johannes Sterk, Den Haag en herdoopt in 'Andilette'. Manager idem. Op 14 november 1927 doorverkocht aan Francis Mackenzie, Brussel, België en niet herdoopt. Manager idem. Het Algemeen Handelsblad van 16 november 1927 meldt dat een geslaagde proefvaart werd gehouden op de Nieuwe Waterweg. Op 31 maart 1928 verkocht aan N.V. Motorschoener 'Eland', Delfzijl en herdoopt in 'Eland'. Manager Doeko Oosting, Delfzijl. Het Algemeen Handelsblad meldt pas op 14 september 1928 dat het schip is verkocht



De 'Andilette' van Francis Mackenzie uit Brussel. De thuishaven van de coaster was Rotterdam. Collectie auteur.



*Als 'Eland' van N.V. Motorschoener 'Eland' van Doeko Oosting uit Groningen.*

*Foto E.N. Taylor.*

door de Firma F. Mackensie in Rotterdam aan N.V. Motorschoener 'Eland'. Op 1 mei 1931 verkocht aan N.V. Motorschip 'Eland' Delfzijl en niet herdoopt. Manager Doeko Oosting, Delfzijl. Op 1 mei 1936 verkocht aan Menne Vellinga, Groningen en niet herdoopt. Manager idem. Op 26 februari 1940 verkocht aan de op 21 maart 1934 opgerichte N.V. Rokocent I, Rotterdam en herdoopt in 'Elisabeth'. Manager N.V. Rotterdamsche Kolen Cen-

trale, Rotterdam. De 'Elisabeth' kon bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog niet op tijd uitwijken naar Engeland en werd op 27 oktober 1942 voor een bedrag van 74.162 gulden ingelijfd door de Nederlandsche Oost Reederij N.V. Aan het roer van deze op 3 september 1942 opgerichte rederij stond de in 1941 benoemde president van de Nederlandsche Bank, Rost van Tonningen. De belangrijkste doelstelling van de N.O.R. was de vaart op de Oostzee. De rederij viel met andere vennootschappen onder

**Midden:**

*De 'Eland' met grijze romp. De rederijnaam is veranderd in N.V. Motorschip 'Eland', maar de coaster is nog van Doeko Oosting.*

*Foto via Marhisdata.*



*Een bijzondere fotokaart van de 'Eland' in de herfst van 1934 in Goole. Links zien we het ss 'Waterland', van de Shipping & Coal Ltd., uit Londen. De 1360 ton metende 'Waterland' was tot maart 1932 eigendom van de N.V. Scheepvaart- & Steenkolen Maatschappij uit Rotterdam. Shipping & Coal is een dochter van de SSM. Op de achtergrond het 54,70 meter lange ss 'Jarrix'. Het stoomschip met een Brt van 429 was eigendom van J.R. Rix & Sons in Hull. Collectie auteur.*



*De 'Eland' inmiddels eigendom van Menne Vellinga uit Groningen, kort voor verkoop aan N.V. Rokocent I (RKC) in Rotterdam.*

*Collectie auteur.*



*De 'Elisabeth' rond 1946 nog in oude gedaante. De RKC kleuren staan wel al in de schoorsteen. Foto via Marhisdata.*

*Collectie auteur.*

de paraplu van de Nederlandsche Oost Compagnie waar Rost van Tonningen als president ook de scepter zwaaide. De 'Elisabeth' voer voor de Organisation Todt en vervoerde zand en grind in de Duitse Bocht. Het schip werd op 3 juni 1945 teruggevonden in de Wilhelmshaven in Kiel en namens de Nederlandse regering in beslag genomen. Terug gebracht naar Nederland en weer aan de RKC overge-

dragen. Rost van Tonningen had begin 1945 al zijn functies neergelegd en nam als officier dienst in de Landstorm. Zij het van korte duur, na zijn arrestatie vlak na de bevrijding pleegde hij op 6 juni 1945 zelfmoord in de gevangenis in Scheveningen. De 'Elisabeth' voer na een tijdelijk herstel in oude gedaante, maar werd in 1947 verbouwd bij A. Vuyk & Zonen's Scheepswerven in Capelle aan den IJssel waarbij vooral het brughuis en accommodatie grondig werden aangepakt. In juni 1947 weer in de vaart. Op 8 maart 1951 verkocht aan Cargos Maritimes S.A., Geneve met thuishaven Basel, Zwitserland en herdoopt in 'Rhone'. In beheer bij Dabinovic S.A., Geneve. Onderweg van Lipari, Eolische Eilanden, Italië naar Alexandrië, Egypte op 14 juli 1955 met een lading puimsteenkorrels in zwaar weer aan de grond gelopen 10 mijl ten westen van de vuurtoren van Ras Azziz, ten oosten van Tobruk, Libië en op 16 juli 1955 gekapseisd. In augustus 1955 total-loss verklaard en geabandonneerd.



*In 1947 werd de 'Elisabeth' verbouwd bij A. Vuyk & Zonen's Scheepswerven in Capelle aan den IJssel. Goed is te zien dat de achteropbouw met stuurhuis grondig is aangepakt. Ook de schoorsteen werd iets korter. Collectie auteur.*

## Bill-S

Gebouwd met bouwnummer 903 bij N.V. Scheepswerven Gebr. van Diepen, Waterhuizen. Te water gelaten op 21 mei 1947 en op 31 juli 1947 na de proefvaart op de Eems opgeleverd aan de in 1937 opgerichte N.V. Zeevaart Maatschappij 'Bill', Rotterdam. Manager Rotterdamsche Kustvaart Centrale N.V. Lengte 55,70 meter, breedte 8,71 meter en diepgang 3,28 meter. Brt 499, draagvermogen 650. Voorstuwing: 4 tew, 8 cil. Werkspoor dieselmotor, fabrikaat Werkspoor N.V., Amsterdam, 450 pk, 10 knopen. 1 dek, type gladdek. 1 mast en twee laadbomen. In tegenstelling tot de andere RKC schepen had de 'Bill-S' bij de indienststelling het rederijlogo in een rechte groen-witte band om de gele schoorsteen. In latere jaren is dit logo schuin over de schoorsteen aangebracht conform de andere schepen. Op 29 januari 1960 voor fl 370.000,- verkocht aan Rederiet för m.s. Meridian, Gothenburg, Zweden en herdoopt in 'Meridian'.

Manager B.E. Holmström, Gothenburg. In 1964 verkocht aan Alghanim & Hamza Marine Transport & Engineering Co., Kuweit en herdoopt in 'Hassim'. Manager idem. In 1969 verkocht aan Abdullah Abdulaziz Al-Qattami, Kuweit en niet herdoopt. Manager idem. Tijdens een reis van Karachi, Pakistan naar Abu Dhabi, Verenigde Arabische Emiraten, geladen

met asbestvezel en machinerieën, op 20 december 1973 gezonken in de Straat van Hormuz, Perzische Golf in positie 26.15 N.-56.44.O. Het schip raakte onbestuurbaar door zware golfslag van een onbekend gebleven schip en werd meegezogen waardoor het kapseisde en zonk. De bemanning werd na urenlang zwemmen gered ondanks de vele haaien in dat gebied.



*Zijwaarts ging de 'Bill-S' op 21 mei 1947 te water.*  
Collectie auteur.



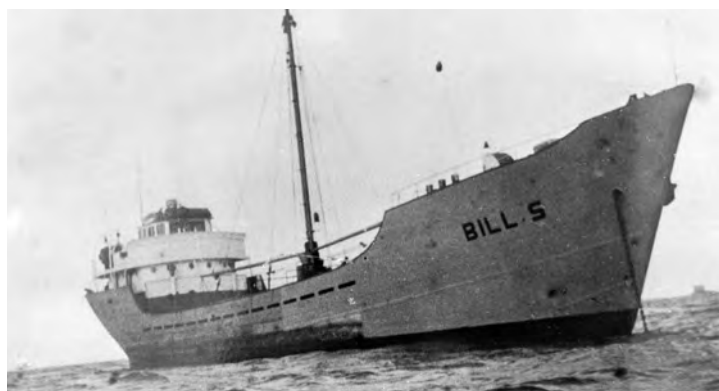
*Bij de Scheepswerven Gebr. Van Diepen te Waterhuizen is het voor rekening van de Rotterdamsche Kustvaart Centrale N.V. te Rotterdam gebouwd m.s. 'BILL-S' te water gelaten. Op de foto ziet men mev. Vos, echtgenote van de wvd. directeur-generaal van Scheepvaart, de doornplechtigheid verrichten.*

*Op 21 mei 1947 doopte mevrouw Vos, echtgenote van de waarnemend directeur-generaal van Scheepvaart, de 'Bill-S' op de scheepswerf Gebr. van Diepen in Waterhuizen. Deze foto verscheen in de Bredasche Courant van 3 juni 1947.* Collectie auteur.



*Proefvaart van de 'Bill-S' op 31 juli 1947 op de Eems. Foto Dijkstra, Delfzijl.*

Na de technische proefvaart van de 'Bill-S' volgde een proefvaart met genodigden. Met recht kan men spreken van wel heel veel mensen aan boord die de proefvaart wilden meemaken. Foto Folkerts.



**Links:** De eerste reis van de 'Bill-S' ging naar Delfzijl om ijzeraarde te laden voor Londen. De coaster vertrok op 2 augustus 1947 uit Delfzijl en arriveerde op 4 augustus in Londen. Op 8 augustus komt de coaster in Rotterdam aan vervolgens gaat de reis naar naar Antwerpen. Vandaar wordt de reis vervolgd naar Drammen in Noorwegen waar 14 augustus wordt afgemeerd. Hier wordt hout geladen en gaat de reis verder naar Zweden, waar op 22 augustus Lysekil wordt aangelopen. Vanuit deze havenplaats wordt koers gezet naar Harlingen waar de lading hout wordt gelost om op 29 augustus 1947 Rotterdam binnen te lopen. De eerste reizen liepen voorspoedig voor de 'Bill-S'. De foto toont de 'Bill-S' op de rede van Guernsey in oktober 1947. Foto Dave Hocquard.

**Rechts:** Goed te zien is dat het rederijlogo in een rechte band om de schoorsteen van de 'Bill-S' was aangebracht. In latere jaren is de groen-witte band schuin over de schoorsteen aangebracht conform de andere schepen. De naam van de 'Bill-S' staat op de kont, later stond de naam onder de witte bies op de zijkant. Sinds jaar en dag worden er aardappelen verscheept vanuit Harlingen. Consumptieaardappelen maar vooral pootaardappelen vonden hun weg naar veel landen. In de beginjaren vooral naar België, Frankrijk en Italië. De export van pootaardappelen werd vooral de laatste vijftig jaar van steeds groter belang en dan veelal naar landen rond de Middellandse Zee, veel naar Malta, en Noord-Afrika. Zo'n 2/3 deel van de wereldhandel in pootgoed komt uit Nederland. De foto toont de 'Bill-S' in een haven rond 1949. Dat jaar verscheepte de 'Bill-S' eind november, 500 ton aardappelen vanuit de Friese havenplaats naar de Spaanse exclave Ceuta.

Foto G.E.P. Brownell.





*Vanuit St. Peterport op Guernsey waar boxboard vanuit Viano do Castelo werd gelost, werden kerstwensen gestuurd naar de familie thuis. Collectie auteur.*



*Geladen met antraciet vertrekt de 'Bill-S' vanuit Swansea naar Rotterdam. De kap van de schoorsteen werd in latere jaren iets verhoogd. Collectie auteur.*



*Op de boeg van de 'Bill-S' het logo van de RKC met groen-wit-groen-wit-groene band zoals duidelijk te zien op de foto. Foto Real Photographs Co. Ltd.*

*In het Engels Kanaal op weg naar een Engelse haven. Van alle reizen die de 'Bill-S' maakten waren verreweg de meeste naar havens in het Verenigd Koninkrijk.*

*Foto Skyfotos Ltd., New Romney.*





*Op weg naar Amsterdam in het Noordzeekanaal. De boeg van de 'Bill-S' is versierd met een kleine witte band met de naam iets kleiner vlak onder de bies i.p.v. de grotere letters onder de patrijspoorten van de bak.*

Foto G. van Bunschoten.

*Varend op het Noordzeekanaal op weg van Amsterdam naar zee. De witte band beslaat nu de hele bak van de 'Bill-S'. De opdracht om het logo op de boeg van de rederij aan te brengen of b.v. een bies om de bak heen gebeurde vaak in opdracht van de rederij. Maar niet elke kapitein hield zich daaraan en gaf opdracht naar eigen inzicht veranderingen aan te brengen. Foto G. van Bunschoten.*



*Op 29 januari 1960 werd de 'Bill-S' verkocht naar Zweden en herdoopt in 'Meridian'. We zien de coaster in Kristiansand in Noorwegen bij de firma Brøderna Hagander.*

Collectie auteur.

## Algarve

Gebouwd met bouwnummer 865 bij N.V. Boele's Scheepswerven & Machinefabriek, Bolnes, Zuid-Holland. Te water gelaten op 17 mei 1939 en op 13 juli 1939 na de proefvaart op de Nieuwe Waterweg opgeleverd aan de Rotterdamsche Zee- en Kustrederij N.V., Rotterdam. Manager Hammerstein's Reederijbedrijf N.V., Rotterdam. Lengte 48,87 meter, breedte 8,04 meter en diepgang 3,05 meter. Brt 474, draagvermogen 640. Voortstuwijng: 4 tew, 8 cil. Deutz dieselmotor, fabriikaat Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen, Duitsland, 400 pk, 10 knopen. 1 dek,

type gladdek. 1 mast en twee laadbomen. Op 16 mei 1940 overgenomen door de Netherlands Shipping & Trading Committee, Londen. Op 26 juni 1940 in time-charter van het British Ministry of Shipping, Londen. Later overgenomen door het British Ministry of War Transport. Het schip werd tijdens de Tweede Wereldoorlog veelvuldig ingezet voor het vervoeren van vracht van- en naar Engelse en Schotse havens. Managers en bevrachters in die jaren waren onder andere J.W. Huelin Ltd., Jersey, J.T. Duncan & Company, Cardiff, John Kelly Ltd.,

Belfast en Walford Lines Ltd, Londen. Na het einde van het time-charter op 2 juli 1945 weer overgedragen aan de rederij. Op 7 maart 1948 kwam de 'Algarve' tijdens dichte mist op weg naar Antwerpen tussen Hansweert en Walsoorden op

*De Maasbode van 19 mei 1939 plaatste een foto van de tewaterlating op 17 mei 1939 van de 'Algarve' in de krant.*

Collectie auteur.



HET M.S. 'ALGARVE', dat bij Boele's Scheepswerven en Machinefabriek te Bolnes voor rekening van de N.V. Hammerstein's Reederijbedrijf te Rotterdam, vast gebouwd werd Woensdag 11. te water gelaten. Het schip gliedt in zijn element



*De technische proefvaart van de 'Algarve' op 13 juli 1939 op de Nieuwe Waterweg. Collectie auteur.*



**m.s. „Algarve“ sinds  
11 Maart vastgehouden**

*Fransen brachten het schip op en  
verboden de kapitein elk contact  
met Nederland*

**Een sterk staaltje van  
blokkade-willekeur**

ROTTERDAM, 21 Mrt. — Men heeft zich enige tijd ongerust gemaakt over het s.s. „Algarve“, van Hammerstein's Rederijbedrijf te Rotterdam. De „Algarve“ vaart met verschillende andere Nederlandse motorschepen in de Portex Lijn, welke een regelmatige dienst onderhoudt van Portugal op Nederland-België, en vertrok 6 Maart van Portimao. Wanneer de schepen gedwongen worden een Engelse contrôlehaven aan te lopen, krijgt de rederij daar meestal bericht van, doch van de „Algarve“ werd niets vernomen. Aangezien het schip reeds lang, of op de bestemde plaats, of opgebracht moest zijn, heeft de rederij overal nasporingen laten verrichten, tot men vandaag te weten kwam dat het schip was opgebracht naar Duinkerken en daar reeds sinds 11 Maart ligt. De Franse autoriteiten hebben de kapitein verboden om enig bericht naar Nederland te zenden.

*Frankrijk houdt de 'Algarve' vast in Duinkerken. Een kort verslag in Het Volksdagblad van 21 maart 1940. Collectie auteur.*



HET M.S. „ALGARVE“, dat bij Boele te Dolnes voor de N.V. Hammerstein's Rederijbedrijf te Rotterdam gebouwd werd, heeft gisteren proefgevaart. Bij de officiële overdracht van het schip wordt geklonken op een voorspoedige vaart van het nieuwe vaartuig.

*Bij de officiële overdracht van de 'Algarve' aan de rederij waren tal van genodigden die klonken op een 'behouden vaart'.*

*Foto De Maasbode van 14 juli 1939.*



*Op weg van Faerker Vig (Limfjord) in Denemarken naar Gent verdaagde de 'Algarve' in de avond van 6 november 1939 tengevolge van een Zuidwesterstorm op de kust ter hoogte van de strandhoofden 9 en 10 nabij Zoutelande in Zeeland. De volgende dag met sleepbootassistentie van de 'President John P. Best' (1900) van Société Anonyme de Remorquage à Hélice SARH (H. Gerling) uit Antwerpen die gestationeerd was in Vlissingen vlot gekomen en dezelfde dag werd Gent nog aangelopen. De 'Algarve' heeft de Nederlandse vlag, neutraliteitskenmerk, duidelijk op de romp en achterschip aangebracht. In grote letters op de romp staat ALGARVE – HOLLAND. Collectie auteur.*

de Westerschelde in aanvaring met het Panamese schip 'San Miguel Bay'. De coaster liep een groot gat op in het voorschip aan bakboordzijde en zank bijna onmiddellijk. De bemanning kon worden gered maar het 3-jarig zontje van de eerste stuurman is daarbij verdrongen. De 'Algarve' had voor de aanvaring ronde patrijspooten onder de brug. Na de berging werd de 'Algarve' volledig hersteld en i.p.v. patrijspooten kreeg de coaster grote salonramen in het kapiteinsverblijf. Op 25 november 1949 verkocht aan de Rotterdamsche Kustvaart Centrale N.V., Rotterdam en niet herdoopt. Manager idem. Op 27 november 1958 verkocht aan Stavros Daifas & Co., Lavrion, Griekenland en herdoopt in 'Antonios II'. Manager idem. In december 1963 verkocht aan N. Diakos & C. Koutouvalis, Lavrion en herdoopt in 'Antonios'. Manager idem. Tijdens een reis op 23 augustus 1964 van Santorini, Egeïsche Zee naar Piraeus, Griekenland geladen met puimsteen, kort na het verlaten van de haven van het eiland gekapseisd en gezonken. De bemanning werd gered.



*De meester aan het werk in de machinekamer van de 'Algarve', december 1942.*

*Fotocollectie Anefo/RVD.CCO.*



*De machinekamer telegraaf wordt op langzaam gezet, december 1942.*

*Fotocollectie Anefo/RVD.CCO.*

De kapitein en 1e machinist bespreken de dagelijkse gang van zaken in de salon van de 'Algarve'. Het haakje aan het plafond is om de beschermkap van de patrijspoort aan op te hangen bij mooi weer op zee en in de haven, december 1942.

Fotocollectie Anefo/RVD.CCO.



Een serie unieke opnamen van de 'Algarve' tijdens de Tweede Wereldoorlog. De 'Algarve' werd zoals beschreven in de vlootlijst in mei 1940 overgenomen door de Netherlands Shipping & Trading Committee in Londen. Kort daarna kwam de coaster in juni in time-charter van het British Ministry of Shipping in Londen. Later overgenomen door het British Ministry of War Transport. Het schip werd tijdens de Tweede Wereldoorlog veelvuldig ingezet voor het vervoeren van vracht van- en naar Engelse en Schotse havens.



Altijd waren er klusjes te doen aan boord, zoals schiewerk, december 1942.

Fotocollectie Anefo/RVD.CCO.



Daar gaan we dan, welke koers varen wij!, december 1942.

Fotocollectie Anefo/RVD.CCO.



De log wordt uitgezet, dus volle kracht vooruit, december 1942.

Fotocollectie Anefo/RVD.CCO.



Even wat spelen op de accordeon gaf de nodige ontspanning, december 1942.

Fotocollectie Anefo/RVD.CCO.



De Forth Bridge is een 19e eeuwse spoorbrug (cantileverbrug), ontworpen door de architecten Benjamin Baker en John Fowler die de oevers verbindt over de Firth of Forth tussen de plaatsen North Queensferry en Queensferry (tegenwoordig ook South Queensferry genoemd) in Schotland. De brug werd geopend op 4 maart 1890 door de prins van Wales, de latere koning Eduard VII. De brug is 2.528,70 meter lang en de doorvaarthoogte is 4,6 meter. Firth of Forth december 1942. Fotocollectie Anefo/RVD.CCO.



*Links: De 'Algarve' passeert de Forth Bridge. In de brug is meer dan tienmaal zoveel staal gebruikt als nodig was voor de bouw van de Eiffeltoren en wordt gezien als het grootste bouwwerk van de 19e eeuw. De drie cantileverconstructies zijn 110 meter hoog. De langste overspanning is twee keer 521,30 meter. Sinds 2015 staat de Forth Bridge op de Werelderfgoedlijst van de Unesco. Firth of Forth december 1942. Fotocollectie Anefo/RVD.CCO.*



*Met bewondering kijkt de bemanning naar de indrukwekkende brug, Firth of Forth december 1942. Fotocollectie Anefo/RVD.CCO.*

*Zicht op de gigantische Forth Bridge. Op 4 september 1964 werd een tweede brug in gebruik genomen voor wegverkeer en fietsers. Deze 2512 meter lange hangbrug, de Forth Road Bridge, met een vaarhoogte van 44 meter kwam in de plaats van een veerdienst tussen beide oevers wat veel reistijd scheelde. Sinds 4 september 2017 wordt de brug alleen door bussen, fietsers en voetgangers gebruikt. Dit had te maken met gebreken aan de brug die aan het licht waren gekomen door het intensieve gebruik van zware vrachtwagens. Er kwamen restricties met betrekking tot het aantal zware voertuigen die van de brug gebruik mochten maken. Dit leidde tot het bouwen van een nieuwe brug (type Tuibrug) naast de Forth Road Bridge. Deze 2700 meter lange verkeersbrug, de Queensferry Crossing, met een hoogte van 207 meter werd op 4 september 2017 in gebruik genomen. Het voert de snelweg M 90 over de Firth of Forth bij South Queensferry (bestuur Edinburgh) en North Queensferry (bestuur Fife). Firth of Forth december 1942. Fotocollectie Anefo/RVD.CCO.*



*Altijd alert blijven op de brug. Firth of Forth december 1942. Fotocollectie Anefo/RVD.CCO.*



*Controleren en aflezen van het girokompas, Firth of Forth december 1942. Fotocollectie Anefo/RVD.CCO.*



*De zwaar gepantserde brug van de 'Algarve', december 1942. Fotocollectie Anefo/RVD.CCO.*



**Links:**

De vlaggenmast en een ballon in de lucht. Deze ballonnen die vast zaten aan coasters brachten kabels omhoog die moesten voorkomen dat Duitse vliegtuigen duikaanvallen op schepen en havens uitvoerden. Vaak voeren coasters in havens 's avonds en 's nachts voortdurend heen en weer. De vast gemaakte kabel is goed te zien aan de ballon, december 1942. Fotocollectie Anefo/RVD.CCO.

**Rechts:**

De stuurman van de 'Algarve' kijkt op een mistige ochtend naar het inspecteren van een verankerde boei (meestal rood van kleur) waar schepen op aanmeerden, december 1942. Fotocollectie Anefo/RVD.CCO.



Oefenen met het luchtafweergeschut, december 1942.

Fotocollectie Anefo/RVD.CCO.



**Midden en rechts:**

Te alle tijden waakzaam blijven, december 1942. Fotocollectie Anefo/RVD.CCO.



Volle kracht vooruit, de reddingboot van de 'Algarve' hangt buitenboord. In tijd van nood kon deze meteen gevierd worden, december 1942.

Fotocollectie Anefo/RVD.CCO.

**Rechtsonder:** Proviand wordt overgezet op de 'Algarve' door de bij J. Bolson and Son Ltd. (Skylark Shipyard) in Poole in 1935 gebouwde 21 meter lange motorboot/tender 'Skylark XI'. De motorboot was eigendom van Jake Bolson en ondergebracht in een eigen rederij van de werf. De kok had geen meel om zelf broden te bakken lijkt het, december 1942.

Fotocollectie Anefo/RVD.CCO.





*De 'Algarve' meert af in Londen in juni 1943.*

*Fotocollectie Anefo/RVD.CCO.*



*De matroos heeft een staalkabel bij het afmeren om de bolder geslagen. Zonder werkhandschoenen was het altijd uitkijken voor staalsplinters. Londen juni 1943.*

*Fotocollectie Anefo/RVD.CCO.*



*Schroot laden in Londen, juni 1943.*

*Fotocollectie Anefo/RVD.CCO.*



*Zoveel mogelijk werd geprobeerd het schrootafval een juiste plek te geven in het ruim. Londen juni 1943. Fotocollectie Anefo/RVD.CCO.*



*Het voorruim raakt al aardig vol. Londen juni 1943.*

*Fotocollectie Anefo/RVD.CCO.*

**Linksonder:**  
*De aanvoer van schroot leek wel onuitputtelijk. Londen 1943.*

*Fotocollectie Anefo/RVD.CCO.*



*Alle soorten ijzer en metalen werden geladen. Dit werd verscheept naar diverse havens in het Verenigd Koninkrijk waar het werd omgesmolten in fabrieken voor hergebruik ten behoeve van de wapenindustrie. Londen juni 1943.*

*Fotocollectie Anefo/RVD.CCO.*

De lading zit erin. De luiken kunnen dicht, de presentings, rechts op de foto, kunnen over de luiken gelegd worden, schalklaten aanbrengen en vastzetten en dan afkeggen. De volgende lading ligt al klaar op de wal. Londen juni 1943.

Fotocollectie Anefo/RVD. CCO.



**Linksonder:**

Een fraai shot van het achterruim naar het voorschip van de 'Algarve'. Londen juni 1943.

Fotocollectie Anefo/RVD. CCO.

**Midden:**

Zicht vanaf de bak van de 'Algarve' op de gepantserde brug. Londen juni 1943.

Fotocollectie Anefo/RVD. CCO.



Even ontspannen op het sloependek tussen het laden door. Londen juni 1943.

Fotocollectie Anefo/RVD. CCO.



*Het luchtafweergeschuit op het achterschip. Londen 1943.*

*Fotocollectie Anefo/RVD.CCO.*



*Een Engelse instructeur achter het geschut geeft uitleg aan de stuurman van de 'Algarve' hoe e.e.a.werkt. Londen juni 1943.*



*Nu zelf proberen hoe het werkt. Londen juni 1943*

*Fotocollectie Anefo/RVD.CCO.*



*Ook de kok van de 'Algarve' krijgt uitleg hoe je het geschut moet bedienen. Londen juni 1943. Fotocollectie Anefo/RVD.CCO.*



*De 'Algarve' ligt rond 1949 in St Peterport op Guernsey te lossen.*

*Foto Dave Hocqard.*

**Boven:**

*Werkspoor N.V. in Amsterdam heeft in de zomer van 1947 een grote order binnengehaald voor het leveren van vijf grote motoren en onderdelen voor een in aanbouw zijnde scheepswerf in Viano do Castelo in Portugal. Op deze werf werden een aantal vissersschepen gebouwd, bestemd voor de visvangst van kabeljauw, voor de kust van New Foundland. De motoren wogen elk 45 ton. Met behulp van een drijvende bok werden de eerste motoren en constructiedelen geladen in het ruim van de 'Algarve' op 31 oktober 1947. De grotere constructiedelen werden als deklast verscheept. De keuze van Werkspoor voor het verscheppen van de motoren en onderdelen met de 'Algarve' zal waarschijnlijk te maken hebben dat de 'Algarve' in de N.V. Portex Lijn voer in een dienst van Holland/België op. Collectie auteur.*



**Rechtsonder:**

*De 'Algarve' varend in het Engels Kanaal. De reserve schroef heeft een plek gekregen in het gangbord.*

*Foto Skyfotos Ltd., New Romney*



*Rond 1950 zien we de 'Algarve' in St. Helier op Jersey rond 1950. De coaster vaart hier in charter.*

*Collectie auteur.*



*Een deel van de bemanning in het stuurhuis had het vliegtuigje in de gaten die de 'Algarve' in het Engels Kanaal op de plaat nam.*

*Foto Skyfotos Ltd., New Romney.*

**Links:**

*Binnenkomen in het breakwater van Leixões.*

*Foto-Mar, Matosinhos, Leixões.*

*Op naar Antwerpen, geladen met enkele machines, ijzer (spoorrails) en flessen zoutzuur, kwam de 'Algarve' in dichte mist op 7 maart 1948 op de Westerschelde ter hoogte van Perkpolder in aanvaring met het Panamese schip 'San Miquel Bay' (1918) van Cia de Nav Alba-S.A. Het schip ramde de 'Algarve' vlak bij de voorsteven aan bakboord. De 'Algarve' zonk binnen enkele minuten. Aan boord waren acht bemanningsleden en de vrouw en driejarige zoon van stuurman Westera. De opvarenden sprongen in doodangst in het ijskoude water. Zij werden deels gered door een sloep van de 'San Miquel Bay' en de zeeleper President John P. Best (1900) van Société Anonyme de Remorquage    Hélice SARH (H. Gerling) uit Antwerpen die gestationeerd was in Vlissingen. Vervolgens werden alle opvarenden aan boord gebracht van de zeeleper 'Goliath' (1921) van de gelijknamige rederij en in Walsoorden aan land bracht, met uitzondering van het kind van de stuurman die jammerlijk om het leven kwam. De Raad voor de Scheepvaart oordeelde dat de 'San Miquel Bay' schuldig was aan het ongeval doordat het schip aan de verkeerde kant van het vaarwater voer en te snel. De 'Algarve' werd gelicht door o.a. het bergingsvaartuig 'Zeeleeuw' (1940) van W.A. van den Tak's Bergingsbedrijf N.V. uit Rotterdam en op het strand gezet bij Kruiningen. De lading werd ter plekke overgeheveld op een bak en een ander vaartuig. De gaten in de 'Algarve' werden provisorisch dichtgemaakt, waarna het gehavende schip naar Rotterdam werd gesleept.*







*De schade die de 'Algarve' na de aanvaring op 7 maart 1948 op de Westerschelde opleep werd geheel hersteld. Naast de boeg, romp en bodem werd tevens de gehele accommodatie onder handen genomen en aangepast aan de eisen van die tijd. De salon en slaaphut van de kapitein werden vernieuwd en de patrijspoorten in de salon vervangen door grote ramen. Ook werd de brug vergroot waardoor het niet meer mogelijk was rond het stuurhuis te lopen. Foto P. Mulder.*

**Rechts:**

*Varend in het Engels Kanaal. De grote salonramen zijn goed te zien.*

*Foto Skyfotos Ltd., New Romney.*



*De 'Algarve' liep in 1955 en 1956 regelmatig Amsterdam aan. We zien de coaster in het Noordzeekanaal op 3 april 1956.*

*Foto G. van Bunschoten.*



*Binnenlopen van Leixoes.*

*Foto-Mar, Matosinhos, Leixões.*

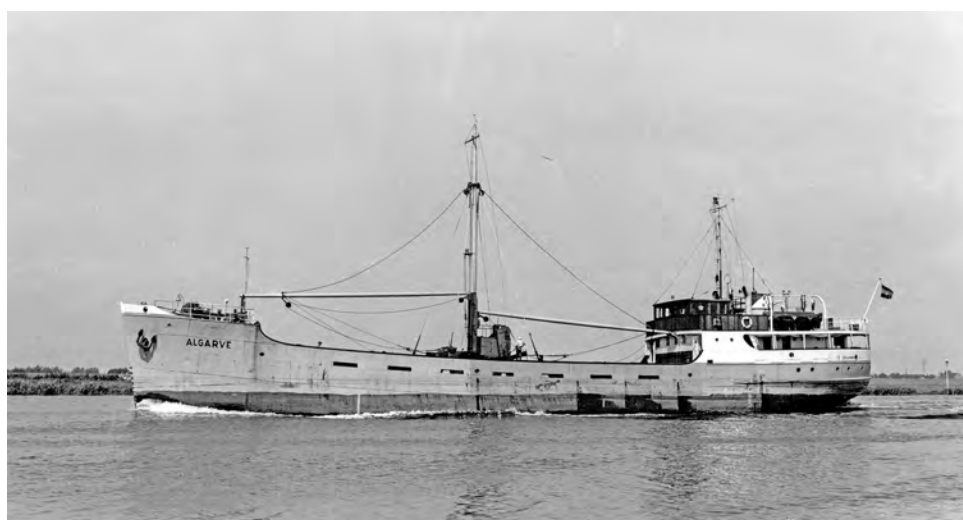


*Geladen met antraciet vertrekt de 'Algarve' uit Swansea. Collectie auteur.*



*De matrozen zijn bezig de luiken open te gooien, de schalklatten zijn er al af. Bijna klaar om een nieuwe lading in te nemen.*

*Foto M. Lindenborn.*



*Zaandam werd ook wel aangelopen waar hout werd gelost. Leeg in het Noordzeekanaal is de 'Algarve' op weg naar Rotterdam om te laden. Foto G. van Bunschoten.*

## R.P.S.

Gebouwd met bouwnummer 454 bij N.V. Zaanlandsche Scheepsbouw Maatschappij, Zaandam. Te water gelaten op 23 december 1950, waarna op 25 januari 1951 de technische proefvaart op de Noordzee was. Opgeleverd op 27 januari 1951 na de tweede proefvaart in het Noordzeekanaal en op de Noordzee met genodigden aan de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, Rotterdam. Manager Rotterdamsche Kustvaart Centrale N.V. Lengte 59,17 meter, breedte 8,67 meter

*De doop van de 'R.P.S.' werd verricht door de echtgenote van de directeur van de RKC, mevrouw Antonia Johanna Wilhelmina Schoonheim du Pont.*

*Foto Hackman.*



*Personeel van de Zaanlandsche Scheepsbouw Maatschappij gaat op de foto bij de bouw van de 'R.P.S.'. Collectie auteur.*



en diepgang 3,88 meter. Brt 499, draagvermogen 929. Voortstuwing: 4 tew, 8 cil. Werkspoor dieselmotor, fabriekaat Werkspoor N.V., Amsterdam, 500 pk, 10 knopen. 1 dek, type gladdek. Twee masten en twee laadbomen. De 'R.P.S.' vertrok op 5 januari 1953 voor een reis van Ribadesella, Asturias, Spanje naar Rotterdam, geladen met 850 ton gestorte vloeispaat (erts). Onderweg op 7 januari 1953 tijdens een hevige storm was de lading erts gaan schuiven waardoor het schip ging hellen en later ernstige slagzij maakte van 50 graden.

*Helemaal vlekkeloos verliep de stapelloop niet. De coaster bleef op de helling liggen van de werf aan het Kalf. De dikke laag vet tussen de slede en de helling was te stijf geworden door het koude weer. Met behulp van dommekrachten en het spuien van grote hoeveelheden water uit de boordtanks gleden de coaster alsnog in het water.*

*Collectie auteur.*



De 'R.P.S.' ligt na veertig minuten vertraging in de Zaan.  
Collectie auteur.

Onmiddellijk werden noodseinen uitgezonden, maar de situatie was zo erg dat kapitein Van der Meij rond half twee in de middag order gaf de bakboord reddingboot te strijken waarop de tien opvarenden het schip verlieten. Schepen in de buurt spoedden zich naar de aangegeven plaats, maar vonden niets om dat de 'R.P.S.' om twee uur in de middag al gezonken was op 60 mijl Z.Z.W. van Quesant. Ruim tien uur lang en onafgebroken hozen om de sloep drijvende te houden dreef de bemanning rond in dikke mist en zware zee. Een trawler kwam in zicht, vuurpijlen werden afgeschoten en met fakkellichten gezwaaid, maar tevergeefs. Eveneens werden vliegtuigen ingezet maar ze werden niet opgemerkt. Tegen middernacht zagen ze een schaduw van een schip en door luidkeels te schreeuwen trokken zij de aandacht van de bemanning van de Franse trawler 'Britta' die aan het vissen was. De 'Britta' schoot te hulp en zetten de schipbreukelingen donderdagmiddag 8 januari om 13.00 uur veilig aan wal in de Franse haven Lorient. Na observatie in het plaatselijke ziekenhuis stapte de bemanning tegen 22.00 uur in de avond in de trein die hen via Parijs naar huis bracht.

De coaster wordt na de tewaterlating met hulp van de sleepboot 'Cornelia' (1918) van E.W. van Doorn uit Wormerveer afgemeerd aan de wal om afgebouwd te worden. De rederijvlag vier aan de vlaggenmast op de bak. Collectie auteur.

**Rechtsboven:**  
Artikel van de stapelloop van de 'R.P.S.' in De Zaan kanter van 23 december 1950.

Collectie auteur.

**Rechts:**  
Het Rotterdamsch Parool van 27 december 1950 besteedde ook aandacht aan het te water laten van de 'R.P.S.'.

Collectie auteur.

### Het m.s. R.P.S. van stapel gelopen

#### Drijvend compliment voor de constructeurs

Grootste coaster, die in ons land werd gebouwd

Vanmiddag 1 uur was het grote moment, dat de „R.P.S.“, de bijna 300 ton metende kustvaarder, die in opdracht van de directeur van de Rotterdamse Kolen Centrale, de heer R. P. Schoonheim werd gehouden, op de werf van de Zaanlandsche Scheepsbouw Mij. aan het Kalf van stapel liep. De echtgenote van de heer Schoonheim zwaaid de traditionele fles met geestrijk vocht tegen de boeg, waarna het gezarte langzaam maar zeker naar het lekkende water van de Zaan gleed. Een golf spatte voor de heug in twee schuimwolven uiteen en de „R.P.S. (de in-

tielen van de opdrachtgever) proefde zijn eerste (voete) water.

**Bijzonder schip.**  
De R.P.S. heeft een bruto tonnage, dat vijf ton lager ligt dan het voor kustvaarders toegestane maximum. Een bijzonderheid is, dat het schip meer kan bergen dan willekeurig welke andere kustvaarder, die in ons land is gebouwd. De R.P.S. heeft een laadvermogen van 935 ton.

Omstreeks half-Januari zal de nieuweling zijn eerste zilt bad gaan nemen. Er zal dan een proefvaart worden gehouden, tijdens welke alle instrumenten zullen worden getest. En er zijn heel wat bijzondere apparaten aan boord. Naast de apparatuur voor radio-telefonie is er een installatie aan boord, die de druk op de waterleiding regelt. Er is centrale verwarming en nog veel meer, dat teregtz geproefd moet worden, wil de R.P.S. als volwaardige kust-

vaarder zijn reizen van Wales (waar het anthraciet gaat halen) naar Nederland kunnen maken.

Het grote laadvermogen van het schip is niet bereikt ten koste van de accommodatie. Iedereen aan boord heeft een eigen hut, terwijl de kok voorbereidingen voor het „bakspijwite“ in een ultra-modern kombuisje kan treffen.

**Snel en solide.**  
De R.P.S. is langer dan vele andere kustvaarders. Want langte betekent: grotere snelheid en dit is weer een even grote vooruitgang op concurrenten. Daarbij gerekend het grotere laadvermogen... Wel, de heer R.P.S. heeft geen slechte aan de R.P.S. Het schip meet van boeg tot hek 59,20 M. Midscheeps is het 3,91 meter hoog, terwijl het 8,65 breed is.

De nu armzalige kale „helling“ zal spoedig weer het tooneel van veel activiteit zijn, want na de R.P.S. zal een kustvaarder worden gebouwd rekening van de fa. Turvoigt en Lagers in Amsterdam. Als dit schip zijn tewaterlating beleeft is de R.P.S. reeds een ervaren zee-rol betrouwbare en snel, en... een drijvend compliment aan de constructeurs.

## Nederlands grootste coaster te water gelaten

(Van onze correspondent.)

**ZAANDAM.** — Veertig minuten later dan men verwacht had gleden de R.P.S., Nederlands grootste kustvaarder, onder luid sirenegeloei van de helling van de N.V. Zaanlandsche Scheepsbouw Maatschappij, Mevrouw Schoonheim, schoondochter van de eigenaar, de heer R. P. Schoonheim, directeur van de Rotterdamse Kolen Centrale, ligt de fles champagne tegen de voorsteven vallen en met de woorden „Ik wens U een goede vaart R.P.S.“, dook de coaster met zijn achtersteven de Voorzaan in.

Wie gedacht had, dat het doorbranden van de laatste verbindingsstukken voldoende was om de R.P.S. het zoete Zaanwater te laten proeven, vergist zich. Onbewogen bleef het schip liggen, zoals het lag. Met behulp van dommekrachten en het spuien van grote hoeveelheden water uit de boord-tanks wisten de werklieden van de werf „Czaar Peter“ enige beweging in het schip te brengen. Men veronderstelde, dat de dikke laag vet tussen de siede en de helling door de kou te stijf geworden was.

De R.P.S. heeft een laadvermogen van 935 ton, de grootste capaciteit van de tot nu toe gebouwde kustvaarders. Van boeg tot hek meet de R.P.S. 59,20 m., de breedte is 8,65 m., de midscheeps hoogte 3,91 m. Aan boord zijn tien kajuiten, twee messrooms, een voorraadkamer en drie douchecellen. Over het gehele schip is er centrale verwarming. In het schip is een 500 PK Werkspoor 8 cyl. dieselmotor gebouwd, die een snelheid van 10 knopen kan ontwikkelen.

De R.P.S. zal gebruikt worden als kolenschip. Van Wales zullen anthraciet-kolen vervoerd worden.

Verwacht wordt, dat het half Jan. de zee op zal gaan voor een proefvaart om daarna te worden overgedragen aan de opdrachtgever. Natuurlijk zal het schip met de modernste navigatiemiddelen worden uitgerust.

Bij de tewaterlating waren verschillende prominente figuren uit scheepsbouw en rederskringen aanwezig.

### Jan Plesman postuum onderscheiden

**DEN HAAG.** — De consul-generaal van Frankrijk heeft in intieme kring aan dr. Plesman het oorlogskruis 1939-1945 met de palm toegevoegd als postume onderscheiding van zijn zoon, de reserve-kapitein Jan. L. Plesman. Kaplt. Jan Plesman sneuvelde op 1 December 1944 bij een luchtgevecht boven Saint-Omer.





Voor de afgemeerde 'R.P.S.' poseren genodigden. Naast de heer H. Brandsma, oudste directeur van de Zaanlandsche Scheepsbouw Maatschappij, ander personeel van de werf, waren onder de vele genodigden uit de scheepsbouw en rederskringen onder andere ook burgemeester Wim Thomassen en wethouder Marcus Plooijer van Zaandam. De doopster staat uiterst rechts op de foto, R.P. Schoonheim links naast het jongetje en zoon Bill Schoonheim op de achterste rij in het midden met de witte regenjas en zonder hoed. Collectie auteur.



Rustig met een sigaretje aan het roer op weg naar de technische proefvaart. Collectie auteur.



In het Noordzeekanaal op weg naar de Noordzee. Zicht op het sloependeek met de zwaarte-krachttroller davit Collectie auteur.

Even afmeren in IJmuiden tijdens de technische proefvaart. De werkboot stevig vastgesjord op het luik.

Collectie auteur.



Ankerproeven, voor de kust op de Noordzee, horen altijd bij een technische proefvaart.

Collectie auteur.



De 8 cil. Werkspoor dieselmotor van 500 pk gaf tijdens de technische proefvaart een snelheid van tussen de 11 en 12 knopen. De gemiddelde snelheid van de 'R.P.S.' die de Werkspoor motor leverde was 10 knopen. Maar veel hield af van de weersomstandigheden tijdens de vaart. Collectie auteur.



**Links:**  
De Zaanlandsche Scheepsbouw Maatschappij gaf een aantal jaren speciale kaarten uit van gebouwde schepen. Ook een van de 'R.P.S.' tijdens de technische proefvaart. Collectie auteur.



Gepavoiseerd op weg naar de officiële proefvaart. Collectie auteur.



De 'R.P.S.' was naast radio-telefonie apparatuur uitgerust met voor die tijd de modernste navigatieapparatuur. Collectie auteur.

De accommodatie bestond naast de salon, slaaphut en kantoor van de kapitein uit tien comfortabele hutten. Elk bemanningslid had zijn eigen hut. In elke hut was er naast centrale verwarming koud en warm stromend water. Drie douchecellen waren er aan boord en twee messrooms.

Collectie auteur.



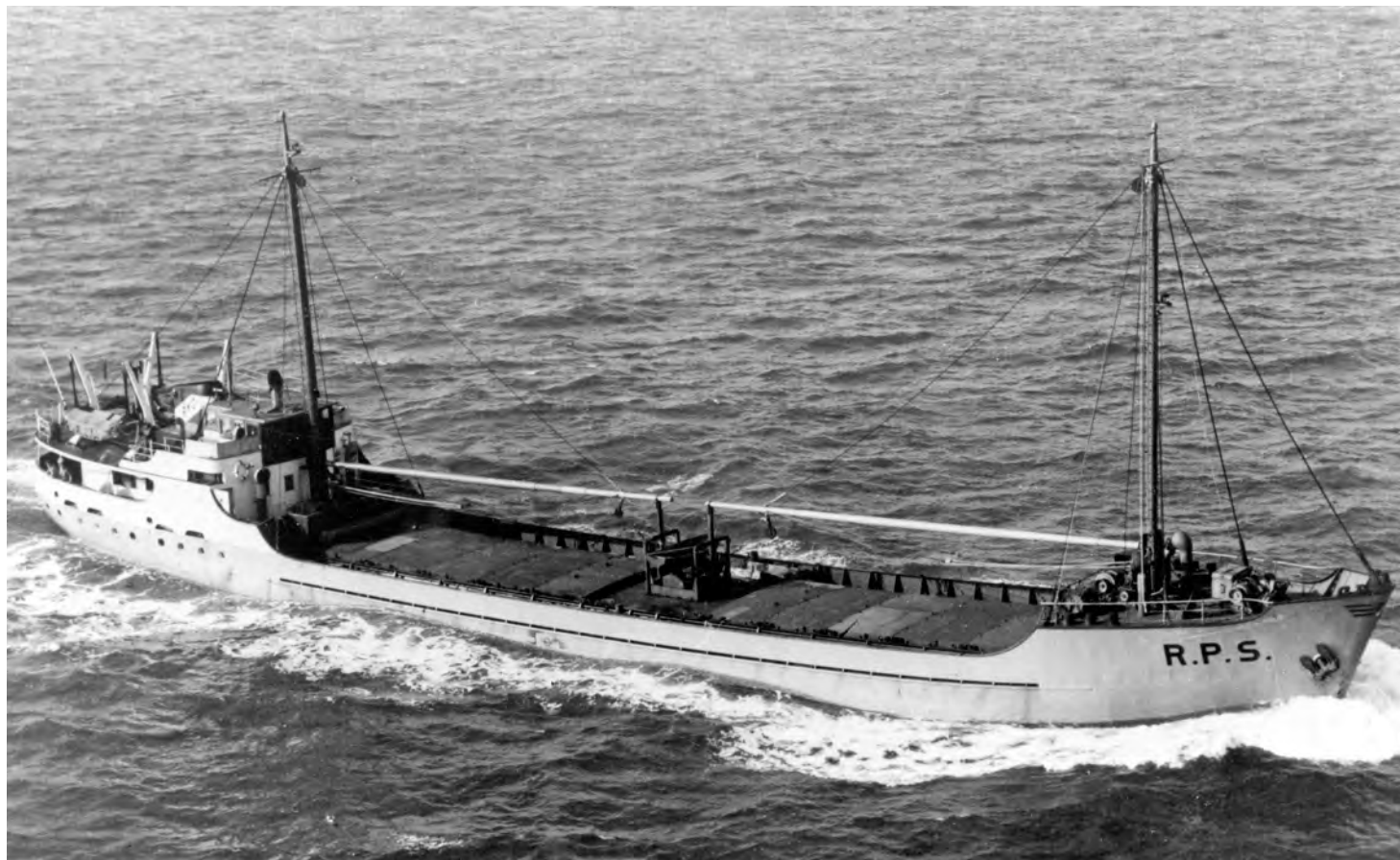
**GEEN VISSERSLADIJN**  
Laat nu heer G. B. Groenhorst, St. Jobsweg 21, gisteren een snoek verschalken van (op een ons na) 14 pond! Zal een mooie vis op tafel gekomen zijn bij die gelukkige snooker.

**KLAVERJASSERS!**  
Wilt u even noteren dat het secretariaat van de KJV De Vaan overgegaan is van heer Roza, Blee-

Het voor rekening van de N.V. Rotterdamse Kolen Centrale te Rotterdam bij de N.V. Zaanlandsche Scheepsbouw Maatschappij te Zaandam gebouwde m.s. „R.P.S.“, dat 925 ton groot is, heeft Zaterdag zijn officiële proefvaart gemaakt gedurende welke het schip werd overgedragen. Na de overdracht van het schip namen de directeur van de N.V. Rotterdamse Kolen Centrale, de heer R. P. Schoonheim en zijn echtgenote samen het roer in handen.

Het Rotterdamsch Parool plaatste een foto op 30 januari 1951 in de krant van het echtpaar Schoonheim, die tijdens de officiële proefvaart even het roer in handen nam.

Collectie auteur.

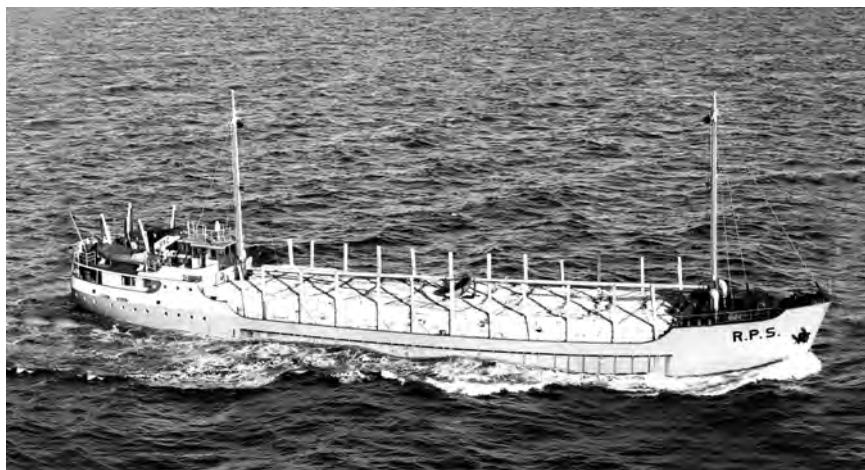


Varend in het Engels Kanaal. Foto Skyfotos Ltd., New Romney.

**Rechts:** De eerste reis was naar Amsterdam om fosfaat te laden bij Albatros Superfosfaatfabrieken (voorheen N.V. Amsterdamsche Superfosfaatfabriek ASF) in de Coenhaven. Op 3 februari 1951 brak er aan boord van de 'R.P.S.' een vechtpartij uit. De ruzie was ontstaan nadat de 28-jarige Mexicaanse machinist zijn vinger knelde tussen de deur van een hut. Hij gaf de schuld aan een van de matrozen. De 18-jarige lichtmatroos wilde de ruzie beslechten, maar kreeg een mes in de rug van de Mexicaan. Het Deventer Dagblad van 5 februari besteedde aandacht aan het voorval. Op 7 februari vertrok de 'R.P.S.' naar Toy Ness op de Orkney Eilanden voor de kust in Noord-Schotland. Een maidentrip met een klein smetje. Collectie auteur.

### STEEKPARTIJ OP EEN SCHIP

Bij een vechtpartij Zaterdagavond tussen twee opvarenden aan boord van het Nederlandse kustvaartuig „R.P.S.“, die bij de Superfosfaatfabriek gemeerd ligt, trok een 28-jarige Mexicaan zijn mes, waarmee hij zijn tegenstander, een 18-jarige Nederlandse matroos, een steek in de rug toebreacht. Met een ernstige verwonding is de jonge zeeman in het W.G. opgenomen. De Kijkspolitie te water heeft de Mexicaan gearresteerd. De verdachte is voorlopig in het hoofdbureau opgesloten. Zijn mes werd in beslag genomen.



Geladen met planken vuren-hout in het Engels Kanaal. Goed vastgesjord maar zonder beschermde dekkleden tegen overkomend water. Waarschijnlijk waren de weerberichten gunstig.

Foto Skyfotos Ltd., New Romney.



*Binnenlopen van de 'R.P.S.' in een Engelse haven. Collectie auteur.*

*De 'R.P.S.' had ten opzichte van de andere coasters van de RKC een zwaartekrachttroler Davit. We zien de coaster afgemeerd in een Engelse haven. Collectie auteur.*



## Henrica

Gebouwd met bouwnummer 710 bij E.J. Smit & Zoon's Scheepswerven N.V., Westerbroek. Te water gelaten op 24 maart 1948 en op 15 juni 1948 na de proefvaart op de Eems opgeleverd aan de Rotterdamsche Zee- en Kustrederij N.V., Rotterdam. Manager Hammerstein's Reederijbedrijf N.V., Rotterdam. Lengte 52,50 meter, breedte 8,66 meter en diepgang 3,46 meter. Brt 461, draagvermogen 680. Voorstuwijng: 4 tew, 8 cil. Brons dieselmotor, fabriikaat N.V. Appingedammer Bronsmotorenfabriek, Appingedam, 500 pk, 10 knopen. 1 dek, type half-shelterdek. Twee masten en twee laadbomen. De 'Henrica' werd vanaf 1948 beheerd

door de Rotterdamsche Kustvaart Centrale N.V., Rotterdam. De Rotterdamsche Zee- en Kustrederij N.V. bleef echter eigendom van Hammerstein's Reederijbedrijf N.V. In maart 1952 werd deze rederij volledig geïntegreerd in de RKC waardoor het rederijbedrijf van Hammerstein

ophield te bestaan. De 'Henrica' voer vanaf maart 1952 verder voor de Rotterdamsche Zee- en Kustrederij N.V. Manager Rotterdamsche Kustvaart Centrale N.V. Op 19 maart 1960 verkocht aan Pan-Islamic SS Co. Ltd., Karachi, Pakistan en herdoopt in 'Safina-E-Gwadur'. Ma-

*De 'Henrica' zou na de proefvaart laden in Rotterdam voor Portugal. De eerste reis ging echter niet naar Portugal. Voor de proefvaart was de coaster al op 12 juni 1948 in Delfzijl aangekomen. Na de proefvaart werd op 16 juni in Delfzijl geladen voor Rotterdam. Vervolgens werd in Vlaardingen kunstmest geladen voor Lübeck aan de rivier de Trave (Sleeswijk-Holstein) waar de 'Henrica' op 24 juni binnenliep. Op 26 juni 1948 werd Hamburg aangelopen en nog dezelfde dag werd koers gezet naar Liverpool, waar werd gelost. Van Liverpool ging de reis verder naar Teignmouth aan de zuidkust van Engeland waar een dag later op 9 juli werd vertrokken naar Helsingfors in Denemarken. Van Helsingfors ging de 'Henrica' naar Helsinki waar op 15 juli werd afgemeerd. Vervolgens naar Kotka, net ver van Helsinki, aan de Finse Golf waar hout werd geladen voor Amsterdam dat op 28 juli werd aange-*

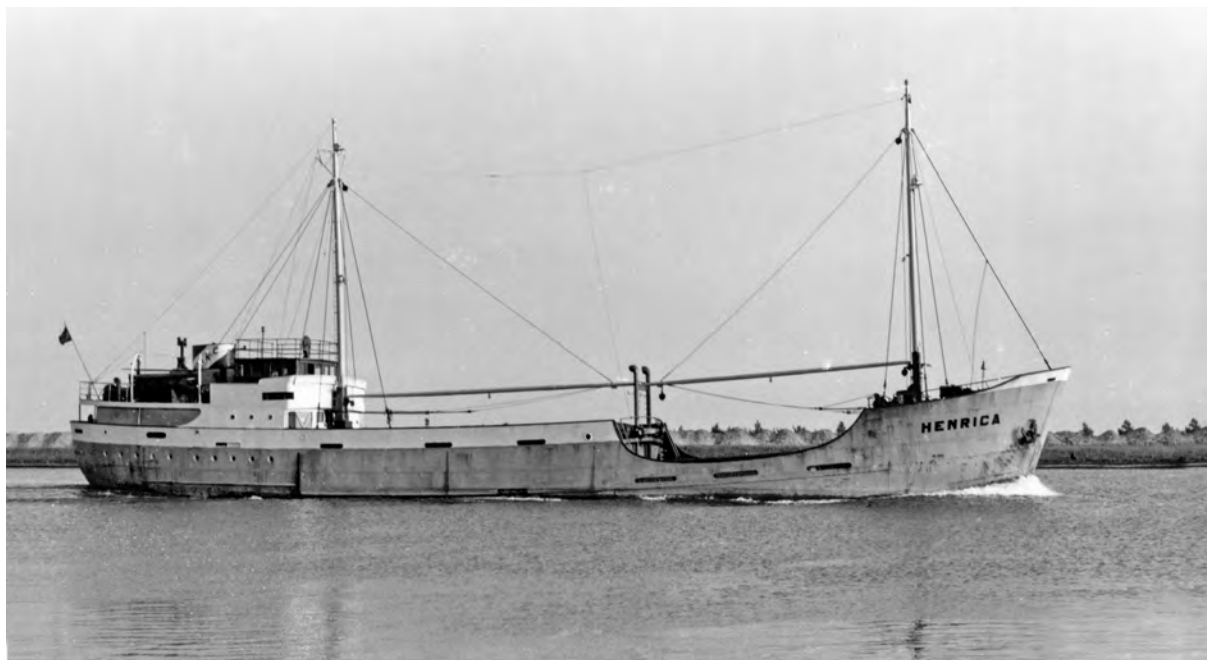
*lopen. Na het lossen van het hout werd in Rotterdam geladen voor Antwerpen waar op 1 augustus werd bijgeladen. Dan werd koers gezet als oorspronkelijk bedoeld naar Portugal waar de coaster op 9 augustus Oporto binnenliep. Van Porto naar Lissabon en op 13 augustus weer terug naar Rotterdam waar op 18 augustus werd afgemeerd. Van Rotterdam naar Gråsten in Denemarken en vandaar weer naar Rotterdam en en vervolgens op 21 augustus 1948 naar Kopenhagen. Een mooi lijstje van aangelopen havens in de eerste twee maanden dat de 'Henrica' in de vaart was. De foto toont de 'Henrica' in het Engels Kanaal.*

*Foto Skyfotos Ltd., New Romney.*





Een bijzondere kaart van de Engelse havenplaats Silloth gelegen aan de Solway Firth in het graafschap Cumbria in noordwest Engeland van 23 januari 1957 met de 'Henrica' prominent in beeld. Achter de 'Henrica' ligt de Engelse 'Grangefield'. Dit is de voormalige 53,25 meter lange en 8,54 meter brede op 9 juli 1954 in de vaart gekomen 'Statensingel' van N.V. Invoer- & Transportonderneming 'Invotra' in Rotterdam. De coaster werd al op 20 april 1955 verkocht aan Zillah Shipping Co. Ltd., in Liverpool. De 'Henrica' vertrok vrijdag 25 januari 1957 uit Silloth voor een reis naar Liverpool. Op zondag 27 januari kreeg de 'Henrica' in een storm in de Ierse Zee motorstoring. Het defect werd hersteld en op eigen kracht werd koers gezet naar Workington in het Engelse graafschap Cumberland waar de motoren aan een onderzoek werden onderworpen. Vervolgens werd de reis vervolgd naar Liverpool. *Collectie auteur.*



Afgeladen tot op het merk in het Noordzeekanaal op weg naar Amsterdam.

*Foto G. van Bunschoten.*





*Binnenlopen tussen het breakwater van Leixoes, de voorhaven van Oporto in Portugal.*

*Foto-Mar, Matosinhos, Leixões*

**Midden:**

*De 'Henrica' ligt in St. Helier op Jersey op 28 juli 1954.*

*Foto Dave Hoquard.*

**m.s. „Henrica” verliest anker tijdens proefvaart**

(Van een correspondent in het Noorden)  
Bijna wekelijks worden op de Eems proefvaarten gemaakt door in Groningen gebouwde coasters.  
De vorige week was het m.s. „Henrica” aan de beurt. Dit schip is gebouwd in Westerbroek op de scheepswerf Smit voor rekening van de heer Borregaard te Rotterdam, het schip is uitgerust met een 500 p.k. Bronsmotor, waarmee een snelheid van ± 11 mijl werd gehaald.  
Bij de proefvaart deed zich een onaangename complicatie voor. Bij het proberen der ankers en ankerkettingen brak namelijk een der kettingen, waardoor een anker met ongeveer 15 vadem ketting verloren ging.  
Mede in verband hiermee voor de „Henrica” naar het Eemskanaal om nog enkele reparaties te ondergaan.  
Als de reder het schip zal hebben overgenomen zal het naar Rotterdam vertrekken om daar te laden voor Portugal.

*Tijdens de proefvaart van de 'Henrica' op 15 juni 1948 op de Eems haalde de coaster een snelheid van 11 knopen. Bij de ankerproeven brak een van de kettingen. Het anker met 15 vadem ketting ging hierbij verloren. Een dure kostenpost voor E.J. Smit & Zoon's Scheepswerven. De Nederlandsche Transportcourant van 25 juni 1948 besteedde er aandacht aan. Collectie auteur.*



nager idem. In december 1961 verkocht aan Star Shipping Line Ltd., Karachi en herdoopt in 'Star Altair'. Manager idem. Op 27 februari 1966 lag het schip op de Karnaphuli rivier bij Chittagong, Bangla-

desh, toen de in buurt liggende 11.225 brt metende Noorse tanker 'Siponto' (1949) tijdens het lossen van kerosine in brand vloog. De bemanning van de 'Star Altair' kon het schip niet verlaten

door de overweldigende hitte en werd per helikopter van boord gehaald. De 'Star Altair' raakte in brand door brandende kerosine op het water, dat uit de tanker lekte. De 'Star Altair' werd op 1 maart 1966 aan de grond gezet en op 2 maart vlotgebracht maar kapseisde en zonk. De 'Siponto' waarvan het vuur pas op 3 maart volledig was gedoofd, brandde volledig uit en het wrak werd verkocht als schroot aan Duitse kopers, maar doorverkocht aan een Taiwanese sloopwerf. Op 5 juni 1966 werd de tanker door de sleepboot 'Willem Barendsz' (1963) van Bureau Wijsmuller NV uit IJmuiden vanuit Chittagong op sleptouw genomen naar Kaohsiung, Taiwan waar het schip nog dezelfde maand werd gesloopt.



*In het Noordzeekanaal ter hoogte van Buitenhuisen. Het was een fraaie zonnige dag, vier matrozen zitten op het achterdek en vier bemanningsleden en drie dames genieten van het weer op de brugvleugel. Collectie auteur.*

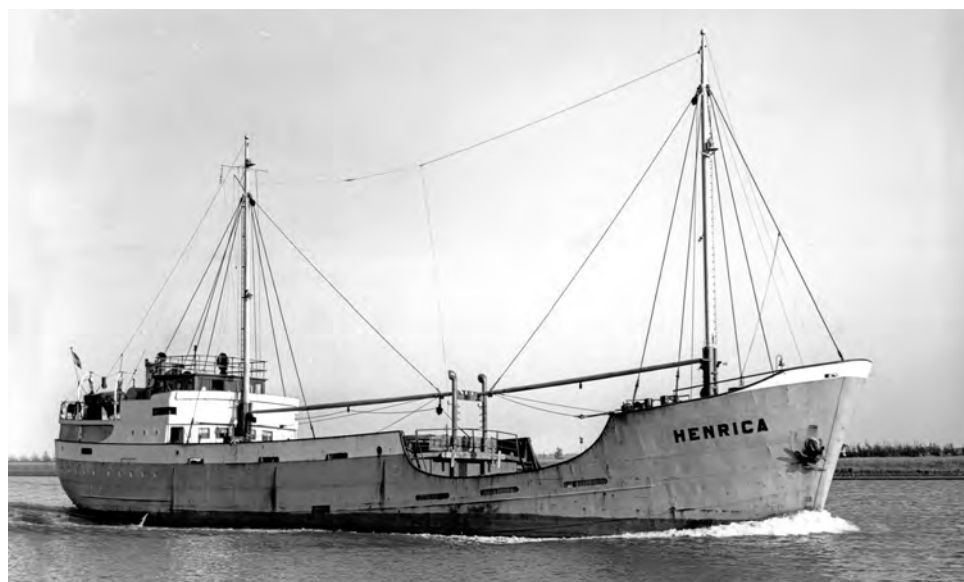


Varend in het Engels Kanaal op weg naar Portugal waarschijnlijk, regelmatig liep de 'Henrica' havens als Oporto en Lissabon aan.

Foto Skyfotos Ltd., New Romney.

Vertrekkend uit Swansea met een lading antraciet op weg naar Rotterdam waar aan Pier 2 in de Waalhaven gelost gaat worden.

Foto World Ship Society.



Met een volle deklading vaten zien we de 'Henrica' in het Engels Kanaal. De naam op de boeg niet meer in het zwart maar in latere jaren in het wit. Foto Skyfotos Ltd., New Romney.

De 'Henrica' liep regelmatig Amsterdam aan om hout, kolen en andere lading te lossen. In de hoofdstad werd ook geladen voor hoofdzakelijk havens in noordwest Europa. De foto toont ons de coaster in het Noordzeekanaal. Foto G. van Bunschoten.

## Gerry-S

Gebouwd met bouwnummer 54 bij N.V. Terneuzensche Scheepsbouw-Maatschappij, Terneuzen. Te water gelaten op 15 september 1952 en op 6 december 1952 na de proefvaart op de Westerschelde opgeleverd aan de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, Rotterdam. Manager Rotterdamsche Kustvaart Centrale N.V., Rotterdam. Lengte 59,10 meter, breedte 9,54 meter en diepgang 3,07 meter. Brt 499, draagvermogen 1022. Voortstuwing: 4 tew, 7 cil. Werkspoor dieselmotor, fabriekaat Werkspoor N.V., Amsterdam, 700 pk, 11 knopen. 1 dek, type half-shelterdek. Twee masten en vier laadbomen. Op 11 september 1967 verkocht aan Francesco Esposito, Napels, Italië en herdoopt in 'Malaga'. Manager idem. Op 16 februari 1978 gestrand bij Ciro Marina, Italië. Op 22 november 1978 verkocht voor sloop aan Rimorchiatori Calabresi S.p.A., Crotona, Italië. Er is geen bevestiging dat het schip daadwerkelijk is gesloopt. Waarschijnlijk omgebouwd tot lichter of ponton. Lloyds Register heeft in 1996 de registratie laten vervallen omdat er geen zekerheid was dat het schip nog bestond.

*De proefvaart van de 'Gerry-S' was op zaterdag 6 december 1952 op de Westerschelde. Rond het middaguur vertrok de 'Gerry-S' uit de Buitenhaven van Terneuzen richting Antwerpen om na een aantal mijlen*

*koers te zetten naar Vlissingen. Tal van genodigden voeren mee, waaronder directeur Rijk Pieter Schoonheim en echtgenote, doopvrouwe Gerry Schoonheim-Larissan en haar man Bill Schoonheim, burgemeester van Terneuzen mr. P.H.W.F. Tellegen en echtgenote, de heer J.F. de Klerk, directeur van de Terneuzensche Scheepsbouw-Maatschappij en zijn familie, de heer Lambooy, president-commissaris van de scheepswerf (de burgemeester van Hengelo), vertegenwoordigers van Werkspoor, Lloyd's Register of Shipping en vele andere genodigden. Op de rede van Vlissingen werden machinetests afgenomen en ankerproeven gedaan, waarna werd teruggevaren naar de rede van Terneuzen waar de overdracht plaatsvond. Het was al donker voordat mevrouw Schoonheim de RKC vlag hees en heilwensen werden uitgesproken. Het nieuwe schip was daarmee officieel van de RKC. Na de oplevering voer de 'Gerry-S' onder gezag van kapitein H.C. Kuiper naar Rotterdam waar op 7 december 1952 afgemeerd werd aan de Parkkade. Na bezichtiging van het schip door het bedrijfsleven en relaties werd provinand, bonded stores, verf, smeermiddelen, touw en staalkabels en tal van andere benodigheden ingeslagen voor de eerste reis. Op 14 december 1952 werd in de Vulcaanhaven in Vlaardingen kolen geladen voor Ierland en vervolgens werd onder andere op 7 januari 1953 Gdansk in Polen en op 12 januari 1953 Kopenhagen aangelopen. Op 16 januari 1953 hing er een dichte mist voor de monding van de Nieuwe Waterweg. Het mistgordijn hing nagenoeg over alle havens van West-Europa en een deel van Scandinavië. Tientallen schepen lagen voor anker voor de kust van Hoek van Holland te wachten dat de mist optrok en de loods aan boord kon komen. De verbazing op het kantoor van Koninklijke Dirkzwager in Maassluis was groot dat de 'Gerry-S' komende van Kopenhagen rustig de Nieuwe Waterweg was op gevaren zonder dat iemand op kantoor het gloednieuwe schip voorbij had zien komen. Ze begrepen niet hoe de kapitein van de 'Gerry-S' het voor elkaar had gekregen te ontsnappen aan het alziend oog van Dirkzwager. Rond zes uur in de avond meerde de 'Gerry-S' af in Vlaardingen. De eerste reis zat erop. De foto toont de 'Gerry-S' varende in het Engels Kanaal langs de Engelse zuid-oost kust.*

Foto Skyfotos Ltd., New Romney.



*Certifikaat van Klasse. Verklaring dat de 'Gerry-S' is gebouwd volgens de geldende voorschriften en uitgevoerde inspecties onder toezicht van de Scheepvaartinspectie en Lloyd's Register en dat het schip op 6 december 1952 in goede staat verkeerde, zoals voorgeschreven door de regels van de Society voor veilig vervoer van droge en bedervelijke of andere goedgekeurde lading en is geclassificeerd en ingeschreven in Lloyd's Register of Shipping onder klasse + 100 A 1 op 10 april 1953. Collectie auteur.*





GERRY'S  
ROTTERDAM

RAC



Op 25 oktober 1954 arriveerde de 'Gerry-S' met antraciet in de Waalhaven aan Pier 2 in Rotterdam. De foto laat de diep geladen 'Gerry-S' zien in het Engels Kanaal. De coaster heeft de Engelse havenplaats in Wales talloze keren aangelopen. Foto Skyfotos Ltd., New Romney.



Binnenlopen van de 'Gerry-S' in Leixões in 1953. De fotograaf maakte er een Vrolyke Pasen 1953 fotokaart van. Kapitein Verduijn van de 'Gerry-S' had de foto waarschijnlijk nog aan boord liggen en verstuurde aan het poststempel te zien de foto

**Linkerpagina:**

Een fraaie plaat van de 'Gerry-S' in het Engels Kanaal met een deklading hout. 1e stuurman Leo Moojen en de 2e stuurman staan op de bakboord brugvleugel. Bootsman Jesus en matroos Augusto zwaaien naar het vliegtuigje die de coaster op de plaat nam. De auteur aan boord deze reis staat verscho- len op het achterdek.

Foto Skyfotos Ltd., New Romney.

pas op 9 april 1955 naar het thuisfront in Vlaardingen. Of de fotograaf had zich vergist in het jaartal op de foto. De dochter van kapitein Verduijn, Lenie, voer geregeld mee met haar vader aan boord.

Foto-Mar, Matosinnos, Leixões.



Afgemeerd in St. Helier op Jersey in 1954. Waarschijnlijk heeft de 'Gerry-S' deklading gehad en hangt een dekleed (presenning) te drogen. Foto Dave Hocquard.



De 'Gerry-S' varend in 1955 op de rivier Ouse. De coaster heeft cokes geladen in Goole in het Graafschap East Riding of Yorkshire. Collectie auteur.



Het achterschip van de 'Gerry-S' draait net weg van de kade, waarschijnlijk in een Engelse haven. Collectie auteur.



*Tegelijkertijd werd het schip van opzij op de foto gezet. De vader van de auteur staat nu helemaal achterop op de reling en de 2e stuurman in de deur van het stuurhuis. De Portugese bootsman en matroos kijken vanaf stuurboord zijde naar het vliegtuig. Een deklading hout was de normaalste zaak van de wereld op schepen.*

*Foto Skyfotos Ltd., New Romney.*



*Een gouache van de 'Gerry-S' varende in de haven van Amsterdam ter hoogte van de Amsterdamsche Droogdok-Maatschappij N.V. (ADM). Gemaakt in opdracht van de auteur door Martin Heere † in 2004. Collectie auteur.*



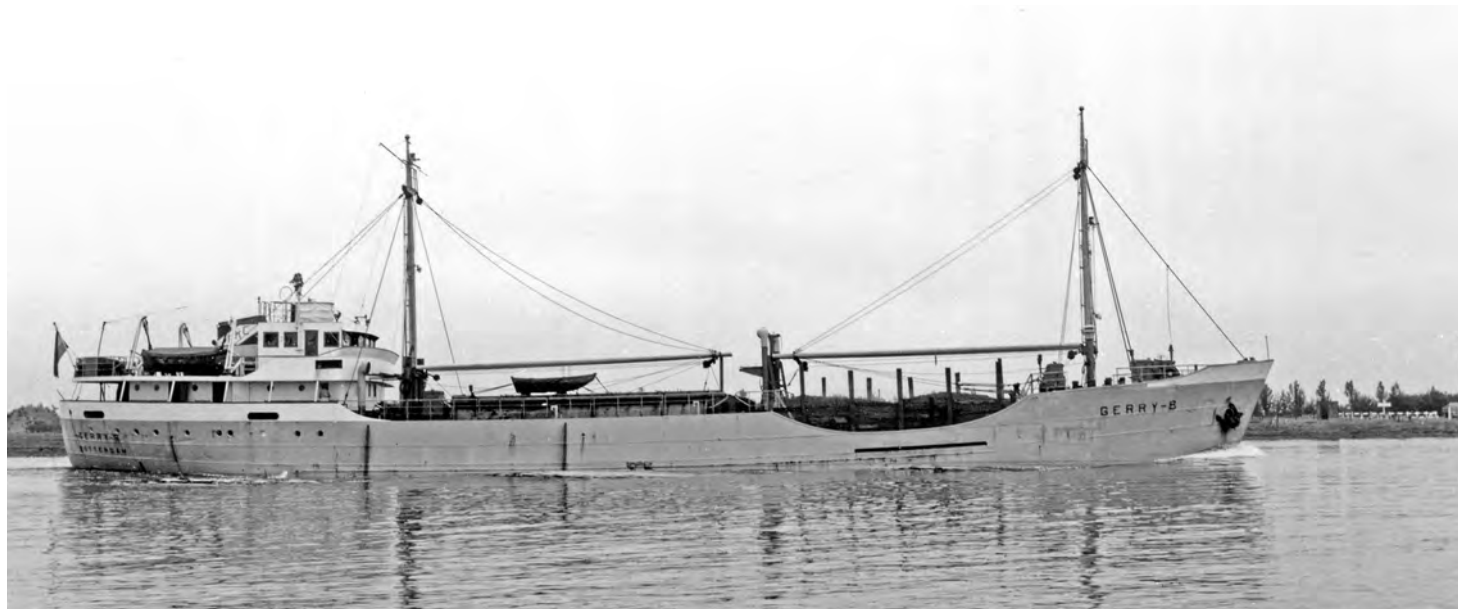
*Binnenkomend in 1956 in een Engelse haven. Collectie auteur.*



*Het schip was uitgerust met de voor die tijd modernste navigatiemiddelen, zoals radiotelefoon, een radiopeiltoestel (richtingszoeker), echolood, radar en een luidspreker om vanaf de brug instructies door te geven. Collectie auteur.*



*Met een lading kolen ligt de 'Gerry-S' afge-meerd op 16 november 1955 aan de kade in Cork bij Suttons Coal. Deze firma is een van oudste en grootste kolen- en brandstof-handel in Cork. Het bedrijf levert tevens producten zoals zaden en mest voor de agrarische sector. Foto Donald Mac Fie.*



Afgeladen vaart de 'Gerry-S' rond 1957 in het Noordzeekanaal op weg naar Amsterdam. De coaster voer veelal met een tienkoppige bemanning, maar de eerste jaren ook wel met een 3e machinist. Op het hoofddek was de salon, slaapvertrek en kantoor van de kapitein. Bij de deur naar het kapiteinsverblijf zat rechts aan bakboord het hospitaal/loodshut, verder de koelruimte voor proviand, de deur naar de messroom, kombuis en de trap naar de bemanningsverblijven. Aan stuurboord de deur naar de officiersmess en proviandkamer. Op het benedendek aan stuurboord, de hut van de 1e stuurman, toilet/douche, hut van de 2e stuurman en twee hutten voor matrozen en bootsman en de deur naar de machinekamer. Op deze gang hing ook het algemeen plan van het schip. Aan bakboord de hut van de 1e machinist, 2e machinist, 3e machinist, deur naar de machinekamer, toilet/douche, hut van de kok en extra toilet. Op het achterdek zat ook nog een toilet. De gehele betimmering en inrichting van de verblijven en accommodatie van de kapitein was ingericht door meubelfabriek J. de Nijs uit Rotterdam. Antonia Schoonheim, mede directrice van de RKC gaf advies wat betreft kleurencombinaties en stoffering. De verblijven werden mechanisch geventileerd en hadden een met olie gestookte centrale verwarming en koud en- warm stromend water. Foto G. van Bunschoten.



Poseren achter het stuurwiel was altijd leuk voor het thuisfront. Dit soort foto's werden in de vijftiger jaren veelvuldig gemaakt. De foto heeft de nodige beschadigingen opgelopen door de jaren heen, maar dat heeft ook zijn charme.

Foto-Mar, Matosinnos, Leixões.



In vol ornaat staat stuurman Moojen met RKC pet op de brugvleugel van de 'Gerry-S' op 5 augustus 1957 in Leixões. De fotograaf die het afmeren van de 'Gerry-S' fotografeerde kwam er graag voor terug om wat te verdienen.

Foto-Mar, Matosinnos, Leixões.



Winter 1956, een fraai ijsig plaatje. Foto Willem Moojen.



Dat wordt hakken, krabben, scheppen en vegen, gelukkig zijn de luiken van 'Gerry-S' bijna ijsvrij. Foto Willem Moojen.



*Kustvaart optima forma. Afmeren van de 'Gerry-S' op 4 augustus 1957 in Leixoes. 1e stuurman Moojen kijkt of alles goed gaat en helpt een handje mee. In Leixões werd onder andere hout, kurk en portwijn geladen voor de volgende bestemming, het kanaaleiland Guernsey. De 'Gerry-S' kwam in de jaren vijftig vaak in Portugese havens, naast Leixões onder andere ook Oporto, Viano do Castelo, Lissabon en Setubal. Leixões/Matosinhos aan de Rio Leça ten noorden van Oporto is de belangrijkste haven van Portugal en Nederlandse coasters liepen de haven veelvuldig aan.*

*Foto-Mar, Matosinhos, Leixões.*



*De robuuste coaster vernoemd naar een schoondochter van de familie Schoonheim was bij het in de vaart komen kort de grootste coaster van ons land. Leeg en hoog op het water is dat goed te zien.*

*Foto Willem Moojen.*



*De smalle witte bies om de bak heen heeft in latere jaren plaatsgemaakt voor een witte brede bies met prominent het RKC logo op de boeg. De scheepsnaam werd wit i.p.v. zwart.*

*Foto John Clarkson.*

*Varend in 1960 in Franse wateren. De 'Gerry-S' zou de nodige Franse havens aanlopen door de jaren heen. Foto Marius Bar.*



*De 'Gerry-S' varend in het Noordzeekanaal, heeft gelost in Amsterdam en is op weg naar Rotterdam. Foto G. van Bunschoten.*

*De luikhoofden van de robuuste coaster waren afgedekt met Mac-Gregor-stalen rolluiken. Voor die tijd een noviteit op coasters, de meeste nieuwbouw coasters werden nog uitgerust met houten luiken. Deze stalen luiken werden op schepen zowel elektrisch of hydraulisch aangedreven. De luiken rolden over de luikhoofden en schoven in elkaar. Niet te verwarren met pontonluiken. Voor de matrozen scheelde het heel veel werk, geen keggen meer losslaan, schalklatten losdraaien en weghalen, pressenings oprollen en de zware houten luiken verwijderen. Op de foto zien we de stalen inklapbare luiken, vijf op het hoofddek en vier in het kuildek duidelijk zichtbaar op de 'Gerry-S' varend in het Engels Kanaal.*

*Foto Real Photographs Co. Ltd.*







*De 'Gerry-S' laadt op 16 juli 1964 graan bij de in 1915 opgerichte N.V. MEelfabrieken der NEDerlandsche BAKkerij (Meneba) in de Maashaven in Rotterdam. De opstelling van de geopende Mac-Gregor luiken zijn goed te zien. Collectie auteur.*

*Weer eens wat anders als antraciet en hout varen. We zien de 'Gerry-S' met eigen laadgerei gelost worden op een ansichtkaart in de haven van Benghazi in Libië. Collectie auteur.*



*De klassieke luchtkokerkappen hebben plaatsgemaakt voor een ronde versie. De laadbomen stonden de eerste jaren in een gelijke rechte richting vastgezet in de mik. De laadbomen over het kuildek staan nog zo, de andere twee staan uitelkaar geplaatst. Foto Skyfotos Ltd., New Romney.*



De bakboord reddingboot is weggehaald. Er zal een dingy voor in de plaats zijn gekomen. Collectie auteur.



De 'Gerry-S' ligt leeg te wachten op orders. De foto toont de coaster in de laatste periode varende voor de Rotterdamsche Kolen Centrale. Collectie auteur.



Na verkoop als 'Malaga'. De grijze romp werd nu donkerblauw tegen het zwart aan. Collectie auteur.

## Betty Anne-S

Gebouwd met bouwnummer 398 bij Bodewes' Scheepswerven N.V. v/h Gebr. G. & H. Bodewes, Martenshoek. Te water gelaten op 4 december 1952 en op 28 februari 1953 was de technische proefvaart op de Eems. Op 2 maart 1953 na de officiële proefvaart op de Eems, met veel genodigden, opgeleverd aan de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, Rotter-

dam. Manager Rotterdamsche Kustvaart Centrale N.V., Rotterdam. Lengte 59,10 meter, breedte 9,54 meter en diepgang 4,04 meter. Brt 499, draagvermogen 1050. Voortstuwing: 4 tew, 8cil. Industrie dieselmotor, fabriek D. & Joh. Boot N.V., Motorenfabriek 'De Industrie', Alphen aan den Rijn, 800 pk, 11 knopen. 1 dek, type half-shelterdek. Twee masten en vier

laadbomen. In tegenstelling tot de andere RKC schepen had de 'Betty Anne-S' bij het in de vaart komen het groen-wit-groen rederijlogo in een vierkant op de gele schoorsteen. Dit is nooit aangepast zoals bij de andere RKC schepen. Op 14 juni 1965 verkocht aan Compagnie Armoricaine de Transports Maritimes S.A., Marseille, Frankrijk en herdoopt in



Een door Bodewes Scheepswerven N.V. uitgebrachte werfkaart van de 'Betty-Anne-S' die moest dienen als promotiekaart van door hen gebouwde schepen en toegezonden werd aan relaties en andere scheepvaart gerelateerde bedrijven. De foto toont de 'Betty Anne-S' op 4 maart 1953 na aankomst vanuit Delfzijl in ballast in de Maashaven in Rotterdam waar voor Eurovracht werd geladen met bestemming Wismar. Op 6 maart vertrok de 'Betty Anne-S' voor zijn eerste reis naar de Duitse (Hanzestad) aan de Oostzee. (Van 1949-1990 was Wismar een stad in de DDR). Foto Fotobureau J.J. Klaver.

**Betty Anne S, nieuwe moderne kustvaarder van de R.K.C.**

**Snel schip met een groot laadvermogen**

Een handige, economisch ingerichte kustvaarder, sterk gebouwd van het beste materiaal, het meest geslaagde product der bekende coasterbouwers van de werf Bodewes te Martenshoek, is eigenaars geworden van de Rotterdamsche Kolen Centrale te Rotterdam. Het is de Betty Anne-S, die gisterenmiddag na een zesdaagse technische proefocht op de Eems, voor de eerste maal in de thuishaven is aangekomen.

Sagiteo H. Postma, sinds 1928 in dienst van de R.K.C. is gezagvoerder van de bijna 500 ton meulende half-shelterdekker, die zodanig is gebouwd, dat ruim 1000 ton lading kan worden vervoerd. Het schip is geschikt voor het vervoer van allerlei soort lading, als bijv. hout uit Portugal of anthraciet — de ruimten dan juist gevuld — uit Wales. Tussen de beide masten, elk voorzien van twee laadbomen van drie ton, bevindt zich een bijzonder breed laadruim voor het innemen van omvangrijke goederen. Dit is een tussendeck het benedenruim onder het mindertuik loopt door naar het voornum. De ruimtesgaten zijn met moderne MacGregor-luiken afgesloten. Een sterke industriemotor van 800 p.k. kan de Betty Anne-S een maximumsnelheid geven van ruim 13 mijl en een dienstnelheid van 11½ mijl. Op de eerste tocht over zee van Delfzijl naar Rotterdam kwamen moderne navigatie-instrumenten als een zelf registrerend schiedieplod van een nieuw type en een radiogolfrichtzoeker uitstekend van pas. De mist liet geen behoorlijk zicht toe, maar de juiste zeediepte aanhouden kwam het schip nauwkeurig bij de boeien voor de Watersweg terecht. Een sterke radiotelefonische zender behoort mede tot de welverzorgde nautische uitrusting van het schip.

De bemanning van elf koppen, inclusief de gezagvoerder, is geheel in comfortabele verblijven in het achterschip ondergebracht. De reutbelfabriek De Nijf verzorgde de keurige betimmering. De welekezen kleurencombinaties in de kapiteinshut bijvoorbeeld vertonen de goede smaak van een vrouw, met name mev. Schoonheim, die de stoffenorder in dat opzicht heeft geadviseerd. De Betty Anne-S is het tiende schip van de vloot van de R.K.C. Een eerdere schip staat nog op stapel, namelijk een reuseschip van 3000 ton d.w. in aanbouw bij de Terneuzense Scheepbouwmaatschappij te Terneuzen.

**UITSPRAKEN VAN DE RECHTBANK**

De Rotterdamse rechtbank veroordeelt vanmorgen, de 21-jarige isoleerder N. H. de W. wegens beroving tot een jaar hechtenis, door te brengen in een bijzondere strafgevangenis voor jongelieden.

In de nacht van 2 Mei '32 bracht De W. de Kruidenier V. uit Pernis

Een artikel uit het Algemeen Handelsblad van 5 maart 1953 gewijd aan de bij Bodewes Scheepswerven in Martenshoek gebouwde 'Betty Anne-S'.

Collectie auteur.

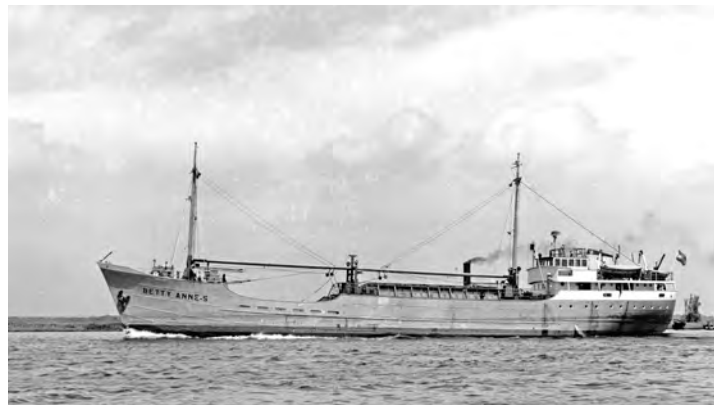


'Servannaise'. Manager idem. In 1973 verkocht aan Georgios Zervas, Piraeus, Griekenland en herdoopt in 'Polihronis'. Manager idem. In 1982 verkocht aan Ioannis Passias, Piraeus en niet herdoopt. Manager idem. In 1983 verkocht aan Dem. Passias & Co., Thessaloniki, Griekenland en herdoopt in 'Polychronis'. Manager idem. In januari 1990 verkocht aan Argoteam Maritime Company S.A., Piraeus en herdoopt in 'Al Nikolas'. Manager idem. In 1991 verkocht aan Glaronisi Naftiki Eteria, Chios, Griekenland en niet herdoopt. Manager idem. In 1995 door de eigenaar herdoopt in 'Adamastos'. In april 1997 verkocht aan Gramvoussa Naftiki Eteria, Chios en herdoopt in 'Kriti'. Manager idem. In april 1998 verkocht aan Saint Nicholas Shipping & Trading Company S.A., San Lorenzo, Honduras en herdoopt in 'Giona'. Manager idem. In 2002 werd de 'Giona' aangehouden in de Aegeïsche Zee met 287 illegale Koerdische, Irakese en Pakistaanse vluchtelingen en drie luxe Mercedes auto's aan boord. Het schip werd opgebracht naar Elefsis. De 'Giona' lag in 2003 aan de ketting (onder arrest) in Piraeus en de eigenaar werd verwijderd uit de registers. In september 2003 vervolgens executorial verkocht en gesloopt bij een Griekse sloopwerf in Elefsis.

*In eerste instantie gebouwd voor het verschepen van antraciet vanuit Wales. Maar we zien de 'Betty Anne-S' opmerkelijk veel andere havens aanlopen in 1953. Een aantal malen werd kolen geladen in Swansea, maar we zien de coaster ook meerdere keren Kopenhagen, Santander, Rouaan, Antwerpen en Guernsey aanlopen, evenals Billingham, Leixões, Londen, Setubal, Aalborg en nog een aantal havens. Directeur Schoonheim van de RKC wist goed dat alleen het verschepen van kolen uit Wales en andere havens in Engeland niet voldoende was om de lading te dekken. Zo zien we zijn schepen tal van havens in andere landen aanlopen met een grote diversiteit aan lading. Op kantoor hield zijn echtgenote en ander personeel zich dagelijks bezig met het aanbod op de vrachtenmarkt. Ook werd gekeken of in de loshaven retourlading werd aangeboden of in een haven niet te ver daar vandaan. Want met een leeg schip werd niets verdiend. Wat zeker ook meetelde was dat rekening moest worden gehouden met het berekenen van tarieven die voor elke lading apart moesten worden vastgesteld omdat bij het aannemen van vracht de ene lading meer ruimte in neemt dan een andere. Is het stukgoed, bulkloading of andere lading. Van belang was dat daar goede afspraken over werden gemaakt met de agent, zoals de juiste risicoverzekering die van toepassing was op de waardevolle lading, omdat de reder altijd verantwoordelijk blijft voor de lading. Mocht er tijdens het vervoer door een fout aan boord iets mee gebeuren dan ben je aansprakelijk voor de schade die daar uit voortvloeit. Belangrijk was ook de afgesproken laadtijd waar je je aan diende te houden. Het afsluiten van contracten gebeurde hoofdzakelijk in buitenlandse valuta die constant fluctueerde. We zien de 'Betty Anne-S' in het Engels Kanaal. Foto Skyfotos Ltd., New Romney.*

*Varend in 1955 in het Noordzeekanaal op weg naar Amsterdam. De naam van het schip in witte letters op de boeg heeft plaats moeten maken voor zwarte letters.*

*Foto G. van Bunschoten.*





*Binnenkomend in het breakwater van Leixões. De 'Betty Anne-S' zou deze haven regelmatig aanlopen. Foto-Mar, Matosinhos, Leixões.*



*Hoog en leeg varend op de rivier Ouse op weg naar Goole om kolen te laden medio 1955. Inmiddels heeft de coaster een radar. Een Decca radar, die leek in die tijd als een groot formaat ouderwetse televisie met een grote rubberen kap ervoor. Foto Charlie A. Hill.*

*Linksonder: Tot op het merk geladen met antraciet zien we de 'Betty Anne-S' vertrekken uit Swansea. Foto World Ship Society.*



*De 'Betty Anne-S' wordt altijd omschreven als zusterschip van de 'Gerry-S'. Dat klopt wat betreft lengte, breedte en tonnage, maar ze waren niet identiek. Niet qua diepgang, type motor en motorvermogen maar ook niet in de opbouw. Zo had de 'Betty Anne-S' zes ramen aan de voorkant van het stuurhuis en vier aan de zijkant tegen vijf grotere ramen aan de voorkant en drie aan de zijkant op de 'Gerry-S' en de kaartenkamer had een groot raam en op de 'Gerry-S' was dat een patrijspoort. De salon van kapitein had vier ramen, op de 'Gerry-S' waren dat er vijf, ook de indeling van accommodatie was anders net zoals de vertrekken en stores in het gangbord op het achterschip. Tevens waren er verschillen op de bak, in de luchtkokers, in de davits, kluisgaten in het kuildek, zaling in de masten en stond de werkboot van de 'Betty Anne-S' achter op het sloependek en die van de 'Gerry-S' vastgejord op het ruim. Varend in het Engels Kanaal, de witte bies om de bak heen is weggeschilderd en i.p.v. jarenlang een luchtkoker voor de brug aan bakboordzijde heeft het schip er nu ook een aan stuurboordzijde. Foto Real Photographs Co. Ltd.*



*Rechtsonder: Bij de werf wordt het schip, gebouwd onder klasse + 100 A 1 van Lloyd's Register en onder toezicht van de Scheepvaartinspectie, volledig onder handen genomen. Niet duidelijk is wanneer dat precies plaatsvond. De 'Betty Anne-S' was uitgerust met de modernste navigatiemiddelen, Mac-Gregor-stalen rolluiken, mechanische ventilatie, een met olie gestookte centrale verwarming en koud- en warm stromend water. De gehele inrichting en betimmering van de hutten en salon zijn zoals op de 'Gerry-S' verzorgd door meubelfabriek J. de Nijs uit Rotterdam. Foto R. Kleyn.*



*De 'Betty Anne-S', te zien in een Engelse haven, zou het enige schip in de vloot blijven met een afwijkend rederijlogo op de schoorsteen. Collectie auteur.*



*De 'Betty Anne-S' liggend in Liverpool. Beide (zuster) schepen hadden vier laadbomen van elk 3-ton. Een matroos zet staande op het bootsmanplankje het achterschip in de witte verf. Collectie auteur.*



*Links: Varend in het Engels Kanaal. De zwarte letters van de naam hebben plaats gemaakt voor witte met een kapitale grote S. Ook pronkte het rederijlogo voortaan in groen-wit-groene rederijkleur met zwarte letters RKC prominent op de boeg.*

*Foto Skyfotos Ltd., New Romney.*



*Graan laden in Newcastle vlak voor de Tyne Bridge. De stalen doorgaande boogbrug over de Tyne werd ontworpen door het ingenieursbureau Mott, Hay en Anderson en 10 oktober 1928 geopend door Koning George V. Collectie auteur.*



*Linksonder: Op 26 juli 1962 ligt de 'Betty Anne-S' op het zaat in St. Helier op het eiland Jersey waar hout gelost werd voor de firma Norman Ltd. Een 1840 opgerichte houthandel die zou uitgroeien tot een bouwmarkt. Net zoals de naam op de boeg wit werd geschilderd moest ook de teakhouten reddingboot er aan geloven en kreeg dezelfde kleur. Was de fraaie donkere teakhouten kleur ouderwets of de bootlak te duur. Foto Dave Hocquard.*



*Links in het midden zien we 'Betty Anne-S' afgemeerd in maart 1963 bij de havenfaciliteiten van de Rotterdamsche Kolen Centrale in de Waalhaven aan de Heijplaatstraat. Het schip is gelost en zal snel naar zee vertrekken. Achter de 'Betty Anne-S' de overslagkranen van Frans Swarttouw's Havenbedrijf aan de Heijplaatweg. In het midden van de Waalhaven liggen schepen te lossen, ter hoogte van de Rondolaan. Aan eind van de Waalhaven zien we de 'Pieter-S' de haven indraaien met een volle lading kolen uit Wales. Rechts zien we medewerkers van de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij (RDM) aan boord stappen van de 'Dockyard VII' (1949). De 34,09 meter lange en 8,60 meter brede veerboot van de RDM die 240 passagiers kon vervoeren bracht de medewerker na hun werk bij de scheepswerf naar de stadswijk Schiedam aan de overkant van de Nieuwe Maas in het stadsdeel Delfshaven.*

*Fototechnische Dienst Rotterdam, Gemeente Rotterdam, Stadsarchief CCO.*

*Geladen in een Engelse haven, het schip zeeklaar gemaakt en de volgende haven is al ingetekend op de zeekaart.*

*Collectie auteur.*

**Midden, links:** *Na verkoop zien we de 'Betty Anne-S' als 'Servannaise' op 16 juli 1968 in een Franse haven. Het schip ziet er in originele staat nog fraai uit.*

*Foto Marius Bar.*



*De 'Betty Anne -S' als 'Polihronis' bij aankomst in Rhodos op 23 juni 1982. De laadbomen zijn verwijderd maar de reddingboot heeft zijn oude teakhouten kleur terug.*

*Foto Willem Moojen.*

**Linksonder:** *Veel is er niet meer van over van de ooit zo fraaie coaster. We zien de 'Betty Anne-S' als 'Giona' in Elefsis (Elefsina) in de Golf van Egina in Griekenland op 2 oktober 2003. Veel Nederlandse coasters werden verkocht naar Griekenland en voeren nog lange tijd in originele staat, maar een groot aantal werd helaas na een aantal jaren onherkenbaar verminkt. Wat niet nodig was, masten, laadbomen, reddingboten enz. ging er vanaf. Vaak werd een dragline op het schip geplaatst om te laden en te lossen in kleine Griekse haventjes of op de rede.*

*Foto Riemer J. van Bolhuis.*



*De 'Polihronis' wordt afgemeerd in Rhodos op 23 juni 1982. De auteur heeft het schip bezocht en met de bemanning gesproken. Foto Willem Moojen.*



*Fraai shot van de  
scheepswerf en het  
schip.*

*Foto Van Duinen, Anefo,  
Nationaal Archief, CCO.*

## Pieter-S

Gebouwd met bouwnummer 55 bij N.V. Terneuzense Scheepsbouw- Maatschappij, Terneuzen. Te water gelaten op 18 augustus 1953 en op 20 februari 1954 was de onofficiële technische proefvaart op de Westerschelde en op 3 maart de 24-urige officiële technische proefvaart op de Noordzee. Op 7 april 1954 volgde de officiële proefvaart met genodigden op de Westerschelde, waarna het schip werd opgeleverd aan de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, Rotterdam. Manager Rotterdamsche Kustvaart Centrale N.V., Rotterdam. Na de proefvaart voer het schip naar Rotterdam en de eerste reis was op 9 april 1954 naar Swansea. Lengte 90,25 meter, breedte 12,17 meter en diepgang 6,97 meter. Brt 1929, draagvermogen 3008. Voortstuwing: 4 tew, 8 cil. Werkspoor dieselmotor, fabriek Werkspoor N.V., Amsterdam, 1700 pk, 12 knopen. 1 dek, type raised quarter deck (verhoogd achterdek). Twee masten en acht laadbomen. Langdurig voer het schip zonder laadbomen. Op 7 december 1966 verkocht aan



*Het platform voor  
doopplechtigheid  
is in gereedheid  
gebracht.*

*Foto Van Duinen, Anefo,  
Nationaal Archief, CCO.*







*De boeg oogt enorm op de werf. Foto Van Duinen, Anefo, Nationaal Archief, CCO.*



*Imposant oogt het achterschip en het roer van de 'Pieter-S'. Foto Van Duinen, Anefo, Nationaal Archief, CCO.*



*Nog volop werk voor de 'Pieter-S' te water gaat. Foto Van Duinen, Anefo, Nationaal Archief, CCO.*

Fotis C. Georgopoulos & Alexandros N. Athanassiades, Piraeus, Griekenland en herdoopt in 'Nissos Skopelos'. Manager idem. In 1969 is de eigenaar alleen nog Alexandros N. Athanassiades en niet herdoopt. Manager idem. In 1970 verkocht aan Compania Maritima Marina S.A., Piraeus, Griekenland en herdoopt in 'Santa Marina'. Manager Alexandros N. Athanassiades, Piraeus. In 1972 verkocht aan Naxos Shipping Company Ltd., Famagusta, Cyprus en herdoopt in 'Santa Eirini'. Manager N.G. Livanos, Chios, Griekenland. In 1974 verkocht aan Vaicos Shipping & Investment Co. S.A., Piraeus, Griekenland en herdoopt in 'Vasiliki'. Manager John Constantineas, Piraeus. In 1977 door de eigenaar herdoopt in 'Kriti'. Manager Harry Doumas, Piraeus. Tijdens een reis in juni 1977 van Abidjan, Ivoorkust naar Luanda, Angola

kreeg de 'Kriti' in de Golf van Guinee machine problemen. Het schip arriveerde op 17 juni 1977 in Takoradi, Ghana waar de lading werd gelost. Na lossing zou de 'Kriti' in Takoradi opgelegd

worden. Op 29 augustus 1978 nadat het schip zinkende was, versleept uit de vaargeul van Takoradi en op het strand gezet op 2 mijl N.N.W. van de havendam in positie 03.54 N.B. en 01.44 W.L.



*In het bijzijn van vele genodigden ging op 18 augustus 1953 de 'Pieter-S' te water. De echtgenote van de directeur van de RKC, mevrouw Antonia Johanna Wilhelmina Schoonheimdu Pont verrichtte de doopplechtigheid. Dat ging niet zonder slag of stoot. Bij het vallen van de fles champagne tegen de boeg ging de fles niet kapot, maar het schip gleed zonder enige hapering in het water. Foto Van Duinen, Anefo, Nationaal Archief, CCO.*





Nadat het schip na de wal was gehaald werd een tweede poging ondernomen, maar mislukte weer omdat het koord te lang was en de fles zelf te water ging. Een derde poging, waarbij mevrouw Schoonheim vlak bij de waterlijn stevig wordt vastgehouden was succesvol en klapte de fles midscheeps, juist boven de waterlijn, met een knal in scherven. Het spreekwoord, 'driemaal is scheepsrecht' was hier zeker van toepassing. De 'Pieter-S' was vernoemd naar de kleinzoon Rijk Pieter Schoonheim, die deze dag juist zijn tweede verjaardag vierde. Een aardig moment was het, toen vlak voor de 'Pieter-S' te water ging, de 'Gerry-S', eveneens bij dezelfde werf gebouwd, voorbij voer op weg naar Gent. Foto Van Duinen, Anefo, Nationaal Archief, CCO.



De dwarsscheepse tewaterlating is goed verlopen, de afbouw kan beginnen. Foto Van Duinen, Anefo, Nationaal Archief, CCO.

Een fraaie werffoto van de N.V. Terneuzensche Scheepsbouw Maatschappij. De afbouw van de voor de kant liggende 'Pieter-S' vordert gestaag. Collectie auteur.



Directeur R.P. Schoonheim van de RKC toost op de tewaterlating en goede aflevering van het schip met mevrouw de Klerk, echtgenote van de werf directeur. Foto Van Duinen, Anefo, Nationaal Archief, CCO.



Mevrouw Schoonheim-du Pont neemt een fraaie ingelijste tekening van de 'Pieter-S' in ontvangst. Opmerkelijk is dat de romp van het schip zwart is i.p.v. grijs. Directeur de Klerk links heeft een fraaie zilveren sigarettendoos in handen die hij mevrouw Schoonheim zou aanbieden. Foto Van Duinen, Anefo, Nationaal Archief, CCO.



De heer en mevrouw Schoonheim toosten met de heer J.F. de Klerk, directeur van de scheepswerf, rechts op de foto en zijn echtgenote. Onder de genodigden waren onder andere aanwezig burgemeester mr. P.H.W.F. Tellegen van Terneuzen en zijn vrouw, directie van Werkspoor, afgevaardigden van de Scheepvaartinspectie en buitenlandse gasten. Niet alleen een heugelijke dag voor de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, maar tevens voor de N.V. Terneuzensche Scheepsbouw Maatschappij, omdat het grootste bij de werf gebouwde schip te water ging, waarvan de kiel werd gelegd op 15 september 1952. Foto Van Duinen, Anefo, Nationaal Archief, CCO.



De aanwezige gasten ontbrak het aan niets op deze heugelijke dag. Foto Van Duinen, Anefo, Nationaal Archief, CCO.



**Terneuzen Shipbuilding Co. Ltd. - Holland**

BUILDERS OF HIGH CLASS MODERN PASS. AND CARGO VESSELS, COASTERS, TANKERS  
11' TO 300 FT. FLOATING DOCK.

Dir. J. F. de Klerk \* Telephone 2374 - Terneuzen \* Telegrams: Shipbuilding - Terneuzen



*Na de proefvaart lag het schip aan de Parkkade in Rotterdam, waar genodigden de 'Pieter-S' konden bekijken. Op 9 april 1954 vertrok de 'Pieter-S' voor zijn eerste reis naar Swansea. Collectie auteur.*



*Varend op de Nieuwe Waterweg. Een van de weinige foto's, waar het schip te zien is met de laadbomen vastgezet in de mik en niet opgetopt. Foto P. Mulder.*



*Uitvarend uit Hoek van Holland, niet lang na het in dienst komen van het schip. Foto Fotobureau C. Kramer.*



*Varend in het Engels Kanaal.*

*Foto Skyfotos Ltd., New Romney.*



*Een van de weinige foto's genomen van het achterschip. De 'Pieter-S' had twee 30-persoons-reddingsboten, waarvan één motorboot. De davits waren van het Schatpatent. De werkboot staat op de accommodatie van de machinisten. Foto Donald Macfie.*



*Van de in het Engels Kanaal genomen foto verscheen een rederijkaart. De enige door de RKC uitgeven kaart. De kaart vermeldt alleen de naam van het schip, draagvermogen en het adres van de RKC. Collectie auteur.*



Komende van Swansea, vanwaar de 'Pieter-S' woensdag 3 juli 1957 vertrok met 2000 ton antraciet met bestemming Waalhaven in Rotterdam, werd het schip vrijdagochtend op 5 juli 1957, 3.20 uur in dichte mist op de Noordzee bij het lichtschip Goeree aangevaren door het Noorse schip 'Fernvalley' (1955) van A/S Glitter & A/S Marina in Oslo (Fearnley & Eger). Het 6420 ton metende schip ramde de 'Pieter-S', die op dat moment stil lag vanwege de potdichte mist, valk achter het brughuis aan bakboord zijde. De boeg van het schip drong bijna acht meter door in ruim III. Er onstond een groot gat, huidplaten totaal ontwricht en ook het brughuis werd zwaar beschadigd. 26 opvarenden waaronder de echtgenoten van de 1e en 3e machinst konden veilig overstappen op het Noorse schip. De twee echtgenoten en 11 bemanningsleden zijn overgezet op de in buurt varende splinternieuwe onderzeebootjager Hr.Ms. 'Rotterdam' D 818 (1957) en overgenomen door de loodsboot 'Betelgeuze' (1951) die de opvarenden heeft afgezet in Hoek van Holland. De kapitein M.J. Teunissen, 3e stuurman J. Bosveld en marconist Verschoof zijn aan boord van de 'Pieter-S' gebleven. De overige bemanningsleden zijn ook aan wal gezet. De sleepboten 'Hudson' (1939) van L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst en de Belgische sleepboot 'Scaldis' (1955) van Union de Remorquage et le Sauvetage, Unie van Redding- en Sleepdienst (URS) uit Antwerpen hebben de overheellende 'Pieter-S' de haven van Vlissingen binnengebracht. Het berginsvaartuig 'Bruinvisch' (1937) van W.A. van den Tak's Berginsbedrijf in Rotterdam kwam langzij en begon met het leegpompen van het naar binnengekomen zeewater. Het bergingsvaartuig 'Zeeleeuw' (1940) van het zelfde bedrijf bleef stand-by. De havensleepboten 'Van Woelderer' (1950) en 'Frederik Hendrik' (1957) van de Steenkolen Handels-Vereeniging (SHV) namen het schip over en meerde de 'Pieter-S' in de Buitenhaven af. Daar werd de lading kolen gelost en het gat in het schip gedicht en verstevigd. Op 12 juli 1957 werd de 'Pieter-S' door de sleepboten 'De Nolle' (1947) en 'Rammekens' (1947) van Koninklijke Maatschappij De Schelde N.V. uit Vlissingen naar Vlaardingen gesleept. Bij Havenbedrijf 'Vlaardingen-Oost' N.V. werd het schip volledig hersteld. De foto toont de in Vlissingen binnengesleepte 'Pieter-S' met langzij het berginsvaartuig 'Bruinvisch'. Collectie auteur.

#### Linksonder:

Opvarenden van de 'Pieter-S' worden op 5 juli 1957 in de middag in Hoek van Holland aan land gezet.

Foto Ary Groeneveld, Gemeente Rotterdam, Stadsarchief CCO.



De 'Pieter-S' had de eer om op 24 november 1957 als 20.000ste schip dat jaar Rotterdam aan te lopen. Kapitein M.J. Theunissen uit Den Haag ontvangt op 25 november aan boord van de 'Pieter-S' liggend in de Waalhaven uit handen van de voorzitter van de Stichting Havenbelangen, mr. A.C.W. Beerman, een gebrandschilderd raam, voorstellende 'Rotterdam als Poort van Europa'.

Foto Ary Groeneveld, Gemeente Rotterdam, Stadsarchief CCO.



Tot op het merk geladen uitvarend in Swansea. Het fraaie rederijlogo op de boeg is inmiddels verwijderd. Collectie auteur.



Varend in het Noordzeekanaal met opgetopte laadbomen. Jarenlang werd er gevaren met opgetopte laadbomen. De 'Pieter-S' was een typische zogenoemde 'collier', een veelvuldig gebruikte naam in Engeland en Amerika voor een schip dat wordt ingezet voor kolenvervoer. Foto G. van Bunschoten.



*De laadbomen zijn tijdelijk verwijderd in 1958. De gele aangebrachte kleur onder de accommodatie midscheeps is nog aanwezig. Soms alleen een kleine rand tot onder de kajuitramen en vaak tot boven de ramen. De naam op de boeg is nu in zwarte letters. Snel zouden de letters weer de witte kleur krijgen. Foto Tom Rayner.*

*De 'Pieter-S' varend in het Noordzeekanaal op weg naar Amsterdam was uitgerust met de modernste navigatiemiddelen zoals radar, radio-telegrafie en radio-telefonie, radio-richtingzoeker, echo-lood en elektrische log. Foto G. van Bunschoten.*



*Het rederijlogo siert weer de boeg van het schip. De laadbomen zijn inmiddels verwijderd. Collectie auteur.*





*De witte rand om boeg is verwijderd en zou niet meer terugkomen. De onderkant van de voorkant van de teakhouten brug is ook wit geschilderd. Foto Real Photographs Co. Ltd.*



*Varend in het Engels Kanaal met de krijtrotsen op de achtergrond. Strak in de verf, op weg naar Swansea om een nieuwe lading kolen op te halen.*

*Foto Skyfotos Ltd., New Romney.*



**Linksonder:**

*Naast Rotterdam was Swansea de Engelse thuishaven zou je wel kunnen zeggen. Jarenlang liep het schip wekelijks deze haven aan. We zien de collier onder een kolentip liggen op 1 oktober 1964. Foto Peter Glenn.*



*De kolen zijn geladen in Swansea en de bestemming is de Waalhaven in Rotterdam. De 'Pieter-S' zou hoofdzakelijk de route Rotterdam-Swansea varen. Op de achtergrond een glimp van een Victory schip van de Holland-Amerika Lijn. Collectie auteur.*



*De 'Pieter-S' heeft een flinke onderhoudsbeurt ondergaan en ziet er weer als nieuw uit. Foto Ruud Kleyn.*



*De bemanningsverblijven waren zeer modern uitgevoerd en alle geheel met Waverite laminaat beschoten, een zeer brandwerend product. Laminaat is eigenlijk al bekend sinds de jaren twintig van de vorige eeuw. Het werd ontwikkeld door de Zweedse fabriek Perstorp. Vanaf de jaren vijftig werd Waverite veel gebruikt bij de inrichting van schepen, net zoals Formica en Polyrey. Ook waren alle verblijven voorzien van centrale verwarming en koud en warm stromend water. Foto Skyfotos Ltd., New Romney.*



*Varend op de Nieuwe Waterweg met een lading kolen. De 'Pieter-S' was onder andere uitgerust met een elektrische ankerspil, elektrische kaapstand en elektrisch hydraulische stuurmachine. Foto M. Lindenborn.*



*Het heuvelachtige Swansea achterlatend is de 'Pieter-S' weer op weg naar Pier 2 in de Waalhaven waar de lading antraciet wordt gelost. Foto John Clarkson.*



***Linksonder:** We zien de 'Pieter-S' op 28 augustus 1965 komende met kolen uit Swansea ter hoogte van Fairlight, een dorp in East Sussex, in het district Rother ten oosten van Hastings. Het gebied aan de Engelse zuid-westkust staat bekend om de kilometers lange kust met krijtrotsen, de bekende witte kliffen. Collectie auteur.*



*De 'Pieter-S' varend op de Nieuwe Waterweg in 1966, niet lang voor verkoop naar Griekenland. De reddingsboten zijn inmiddels bruin geschilderd. De nieuwe eigenaar plaatste de laadbomen weer terug op het schip, dat i.p.v. kolen nu veel hout vervoerde. Foto G. Montenij.*



*Als 'Santa Marina' van Compania Maritima Marina S.A., in Piraeus in Griekenland. We zien de voormalige 'Pieter-S' varend in 1971 op de Nieuwe Waterweg, waar het schip zelf talloze keren heeft gevaren van- en naar Rotterdam. Foto John Akkerman.*

## Atje Ray-S

Gebouwd met bouwnummer 479 bij Short Brothers Ltd., Pallion, Sunderland, Engeland. Te water gelaten op 29 oktober 1943 en op 9 februari 1944 opgeleverd als 'Empire Stewart' (type Empire Tramp) aan het British Ministry of War Transport, Londen, Engeland. Manager F.C. Strick & Company Ltd., Londen. Lengte 136,07 meter, breedte 17,15 meter en diepgang 11,48 meter. Brt 7011, draagvermogen 10.230. Voorstuwing: 3 cil. triple expansie stoommachine, fabrikaat The North Eastern Marine

Engineering Company Ltd., Wallsend-on-Tyne, Engeland, 2500 ipk, 10,5 knopen. 2 dekken, type gesloten shelterdek. Twee masten en twee paalmasten en 10 laadbomen. In 1947 verkocht aan Norwood Steamship Company Ltd., Londen (N.G. Nicolaou) en herdoopt in 'Lord Lloyd George'. Manager Ships Finance & Management Company Ltd., Londen. In mei 1955 verkocht aan N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, Rotterdam en herdoopt in 'Atje Ray-S'. Manager Rotterdamsche Kustvaart Centrale N.V., Rotterdam (Vanaf

2 oktober 1955). Op 17 juli 1957 verkocht aan Insulare Compagnia Sicula di Armamento, Palermo, Italië en herdoopt in 'Gianfranco'. Manager idem, later Citmar, Genua, Italië. De 'Gianfranco' werd op 21 augustus 1962 opgelegd in La Spezia, Italië. In december 1964 verkocht voor sloop aan A.R.D.E.M., Vado Ligure (Savona) Italië. Aanvang sloop op 10 december 1965.



*De 'Empire Stewart' liggend in Buenos Aires op 15 februari 1947. Foto Paul Maya.*





Liggend in een Engelse haven zien we de 'Lord Lloyd George'. De N van Norwood Steamship Company duidelijk in de schoorsteen. Collectie auteur.



De 'Empire Stewart' werd in 1947 verkocht naar Engeland en herdoopt in 'Lord Lloyd George'. De grijze romp is nu zwart. We zien het schip aan de grond gelopen op de rede van Buenos Aires op 1 december 1948. Foto Raul Maya.



Noeste werkers waren de schepen van het Empire Tramp-type. Talloze rederijen hebben dit type Empire schip in hun vlootbestand gehad. We zien de 'Atje Ray-S', waarschijnlijk in Cardiff, kort na aankoop eind mei 1955 nog met open reling, die in juni 1955 dichtgemaakt zou worden.

Foto Ruud Kleyn.



We zien de 'Lord Lloyd George' de haven van Kaapstad binnenlopen. De vlag in de seinmast geeft aan dat het schip bezig is de koers naar bakboord te verleggen.

Collectie auteur.



Na aankoop door de RKC werd de 'Atje Ray-S' bij de werf geheel onderhanden genomen waarbij het schip een fraaie witte bies om het schip heen kreeg. Op de foto, de 'Atje Ray-S' kort na het in dienst komen op 13 juli 1955 in de haven van Rotterdam geassisteerd door havensleepboten van N.V. Nederlandsche Stoomsleepdienst v/h Piet Smit Jr en de 'Ino' (1952) van N.V. Sleepboot Ino (Hudig & Veder N.V., Rotterdam).

Foto J.W. Lodder.



Op 29 juni 1956 lag de 'Atje Ray-S' voor onderhoud bij N.V. Dok- en Werf Maatschappij Wilton-Fijenoord aan de Nieuwe Maas in Rotterdam. Foto P. Mulder.

**Rechtsboven:** Bij de scheepswerf werden onder andere het roer en de schroef geheel nagekeken. Op de foto van 29 juni 1956 zien we werknemers van de werf op een houten stellage verbonden met het schip werkzaamheden uitvoeren. Foto P. Mulder.



In de hoogtijdagen van de RKC met het aanvoeren van kolen uit Amerika en andere landen nam de 'Atje Ray-S' per reis 10.000 ton kolen mee. We zien het schip varend in het Engels Kanaal.

Foto Skyfotos Ltd., New Romney.

Varend langs de Engelse kust. Het schip bracht kolen naar Rotterdam, zeer waarschijnlijk geladen in Philadelphia, Wilmington, Hampton Roads, Baltimore of Norfolk aan de Amerikaanse oostkust. De 'Atje Ray-S' bracht ook kolen naar Lissabon.

Foto Skyfotos Ltd., New Romney.

# IN BEHEER

## Prima

Gebouwd met bouwnummer 118 bij N.V. Werf 'Vooruit', Spaarndam. Te water gelaten op 31 oktober 1931 en op 9 januari 1932 na de proefvaart in het Noordzeekanaal en op de Noordzee opgeleverd aan de op 10 april 1931 opgerichte N.V. Motorscheepvaart Maatschappij 'Rotterdam', Rotterdam. (Harm Mulder Bzn & Antonius Wilhelmus van der Heide). Manager P. Fauchey's Cargadoorsbedrijf N.V., Rotterdam. (H. Mulder & A.W. v.d. Heide). In 1937 manager Antonius Wilhelmus van der Heide. Lengte 48,66 meter, breedte 7,68 meter en diepgang 3,36 meter. Brt 399, draagvermogen 510. Voortstuwning: 4 tew, 6 cil. MWM Benz dieselmotor, fabrikaat Motoren Werke 'Mannheim' A.G. (MWM), Mannheim, Duitsland, 350 pk, 9 knopen. 1 dek, type gladdek, twee masten en twee laadbomen. In beheer bij de Rotterdamsche Kustvaart Centrale N.V., Rotterdam van 1939-1947. Tijdens het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog lag de 'Prima' met een lading kolen in Brest, Frankrijk. Op 17 mei 1940 uitgeweken naar Engeland en overgenomen door de Netherlands Shipping & Trading Committee, Londen., Engeland. Voer voor het British Ministry of Shipping, Londen. Later overgenomen door het British Ministry of War Transport. In juni 1945 weer overgedragen aan de rederij. In 1947 in beheer bij Dammers & van der Heide's Scheepvaart- & Handelsbedrijf N.V., Rotterdam. Op 25 juni 1954 verkocht aan Compañia Naviera



voordien als bedrijfsleider bij de RKC en was tevens procuratiehouder. *Collectie auteur.*

*De 'Prima' vertrekt uit Spaarndam en vaart via Zijkanaal C naar het Noordzeekanaal en de Noordzee voor de proefvaart. De bij de RKC in beheer varende 'Prima' kwam in 1947 in beheer bij de op 1 september 1945 opgerichte rederij Dammers & van der Heide's Scheepvaart- & Handelsbedrijf N.V. in Rotterdam. Jan Dammers mede oprichter werkte*

de Balbao, Puerto Limon, Costa Rica en niet herdoopt. Manager idem. In december 1954 verkocht aan Dolphin Shipping Co. Ltd., Haifa, Israel en herdoopt in 'Bat Galim'. Manager idem. Het schip werd tijdens de Suez-crisis door Egypte vast gehouden in het Suez kanaal van oktober

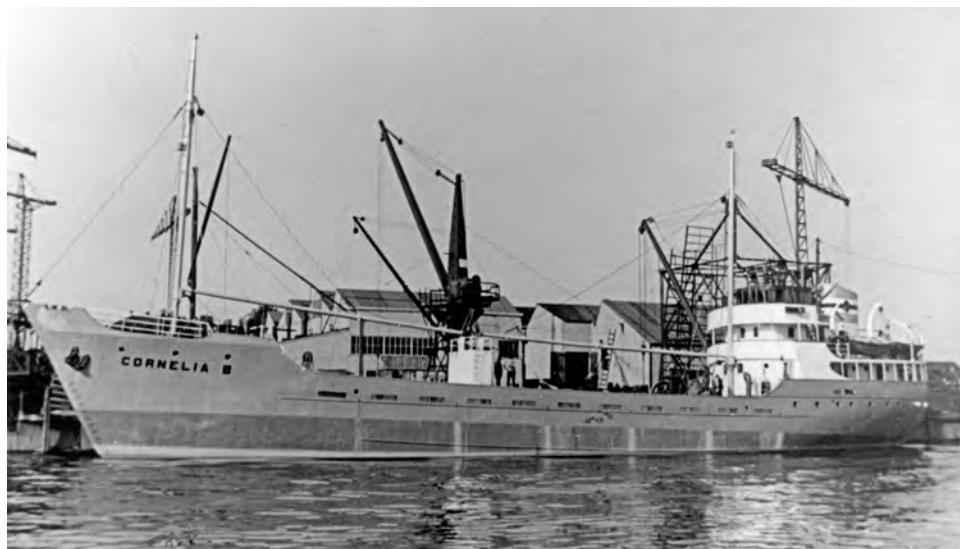
1956 tot maart 1957. In 1964 brandde de machinekamer volledig uit en werd de 'Bat Galim' opgelegd. In 1968 verkocht aan J.H. Mohsje, Haifa en niet herdoopt. Manager idem. In oktober 1968 in Haifa gesloopt.



*Volgeladen met hout zien we de 'Prima' in het Engels Kanaal. Foto Skyfotos Ltd., New Romney.*

## Cornelia B

Gebouwd met bouwnummer Z.39 bij T. van Duivendijks's Scheepswerf C.V., Lekkerkerk door bemiddeling van Dammers & van der Heide's Scheepvaart- & Handelsbedrijf N.V., Rotterdam. Op 8 september 1947 na de proefvaart op de Lek, Nieuwe Maas en Nieuwe Waterweg opgeleverd aan Okko Bosma, Groningen. Lengte 54,30 meter, breedte 8,98 meter en diepgang 3,99 meter. Brt 498, draagvermogen 790. Voortstuwing: 4 tew, 8 cil. Werkspoor dieselmotor, fabriek Werkspoor N.V., Amsterdam, 395 pk, 10 knopen. 2 dekken, type gladdek. Twee masten en twee laadbomen. Na oplevering zeer korte tijd in beheer bij de Rotterdamsche Kustvaart Centrale N.V., Rotterdam.



*Slechts zeer korte tijd voer de 'Cornelia B' in beheer bij de RKC. De coaster had een zogenaamd kapiteinsdek. Collectie auteur.*



*Net zo als de 'Gerry-S', Betty Anne-S' en 'Pieter-S' was de 'Cornelia B' ook uitgerust met stalen rolluiken. Foto via Marhisdata*

Manager vanaf 1947 Van Nievelt, Goudriaan & Co's Stoomvaart Maatschappij N.V., Rotterdam. Omdat het beheer bij de RKC zeer kort was, worden alleen de technische gegevens van het schip vermeld. Moorman's jaarboek van 1950 vermeld nog p/a RKC.

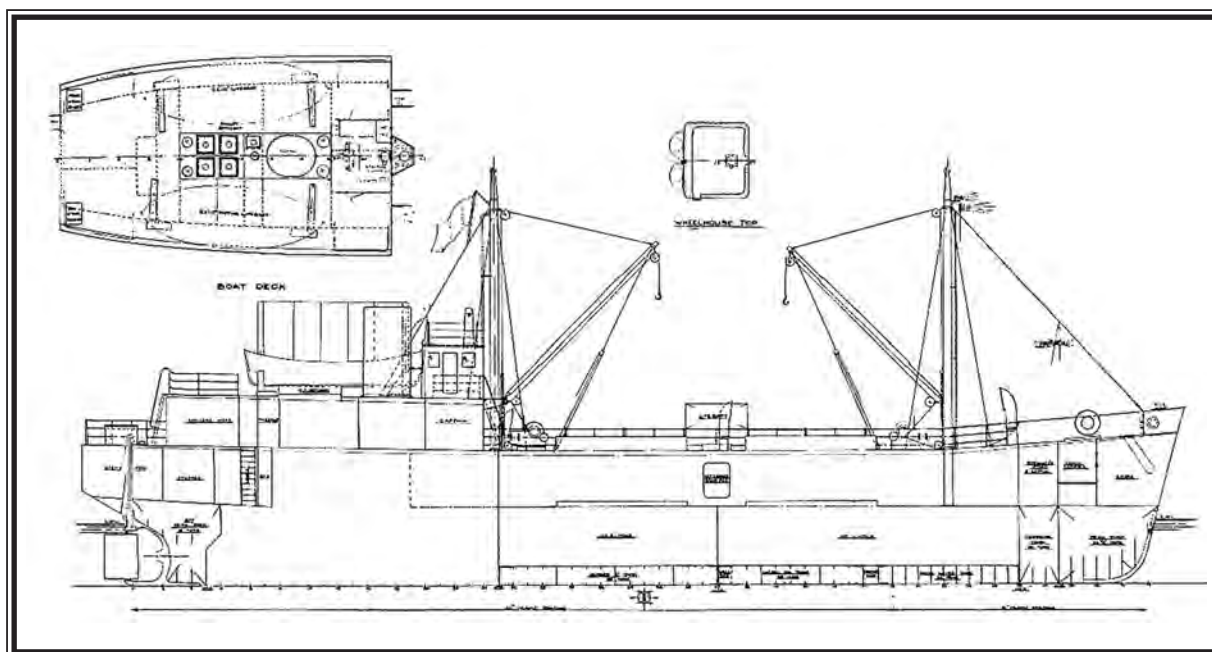
## Mayglen

Gebouwd in opdracht van het British Ministry of War Transport, Londen met bouwnummer 67 bij St. Lawrence Metal & Marine Works Inc. (Hervé Baribeau), Quebec P.Q., Canada, v/h tot 1946 Morton Engineering & Drydock Company Ltd. Te water gelaten in 1946 en



*De 'Cornelia B' ligt met een lading boomstammetjes uit Zweden in de kleine sluis van Brunsbüttelkoog op weg naar Nederland. Foto via Marhisdata.*

in oktober 1946 opgeleverd als 'Ottawa Mayglen' (type Coaster C) aan Ministry of Transport Dominion of Canada, Quebec. Lengte 46,05 meter, breedte 8,26 meter en diepgang 5,34 meter. Brt 522, draagvermogen 500. Voortstuwing: 4 tew, 8 cil. Enterprise dieselmotor, fabri-



De 'Mayglen' was een Canadees standaardstoomschip van het type Coaster 'B'.

Collectie auteur.

**Midden:**

Van de 'Mayglen' zijn geen foto's bekend. Dit is een unieke helaas niet al te beste opname van de 'Mayglen' in Ribadesella niet ver van Santander in Spanje. Collectie auteur.

kaat Enterprise Engineering & Foundry Company, San Francisco, USA, 400 pk, 9 knopen. 1 dek, type shelterdek. Twee masten en twee laadbomen. In 1946 verkocht aan Mayglen Shipping Company Ltd., Montréal, Canada en herdoopt in 'Mayglen'. Manager Frederic Ehram, Montréal. In beheer van 1948-1951 bij de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, Rotterdam (bareboat-charter met RKC schoorsteen) en niet herdoopt. In 1949 verkocht aan Elton Trading Company S.A. of Panama, Puerto Cortes, Honduras en niet herdoopt. Manager Frederic Ehram, Montréal. Het schip bleef in bareboat-charter bij de RKC. Op 11 april 1951 vertrok de 'Mayglen' vanuit Algiers, geladen met aardappelen, mineralen en een kleine hoeveelheid gedroogd fruit naar Liverpool. Bij een tussenstop in Portimão om bij te laden en te bunkeren, werd de coaster op 16 april 1951 in de haveningang van de Zuid-Portugese plaats aangevaren door het 2661 ton metende Spaanse s.s. 'Cabo San Sebastian' (1922). De coaster zong op een bar van de haven. De bemanning werd veilig zonder letsel van boord gehaald. Het Deense bergingsvaartuig 'Herakles' heeft nog een poging gedaan de 'Mayglen' te lichten. Bij laag water kwam het schip droog te liggen, maar bleek het dusdanig beschadigd dat de 'Mayglen' total loss werd verklaard.



**Mayglen aangevaren in Zuid-Portugal**

**Bemanning in veiligheid**

Het 522 ton metende schip „Mayglen” — varende onder Hondurese vlag met een geheel Nederlandse bemanning — is maandag aangevaren door het Spaanse schip „Cabo San Sebastian”, 2660 ton groot.

Gelukkig gebeurde dit in een haven, in Portimao Zuid-Portugal, en daardoor kon de „Mayglen” aan de grond gezet worden en slaagde men er in de gehele bemanning in veiligheid te brengen. Agent voor de „Mayglen” in Nederland is de Rotterdamse Kustvaart-Centrale.

**Poging om de Mayglen te bergen**

Het motorschip Mayglen van de Rotterdamsche Kustvaartcentrale blijkt te zijn aangevaren door het Spaanse stoomschip Cabo San Sebastiaan. Naar de rederij ons mededeelt heeft niemand van de opvarenden enig letsel opgelopen. Het Deense bergingsvaartuig Herakles heeft opgedracht gekregen, een poging te doen de Mayglen, die op de bar van de haven van Portimao gezonken ligt, te bergen.

Het Rotterdamse Parool van 18 april 1951 besteedde ook aandacht aan het voorval.

Collectie auteur.

Mayglen aangevaren in Zuid-Portugal. Een kort verslag in het Vrije Volk van 16 april 1951. Collectie auteur.

## Maymere

Gebouwd in opdracht van het British Ministry of War Transport, Londen met bouwnummer 68 bij St. Lawrence Metal & Marine Works Inc. (Hervé Baribeau), Quebec P.Q. Canada, v/h tot 1946 Morton Engineering & Drydock Company Ltd. Te water gelaten in 1946 en in oktober 1946 opgeleverd als 'Ottawa Maymere' (type Coaster C) aan Ministry of Transport Dominion of Canada, Quebec. Lengte 46,05 meter, breedte 8,26 meter en diepgang 5,34 meter. Brt 552, draagvermogen 535. Voortstuwing: 4 tew, 8 cil. Enterprise dieselmotor, fabriek Enterprise Engineering & Foundry Company, San Francisco, USA, 400 pk, 9 knopen. 1 dek, type shelterdek. Twee masten en twee laadbomen. In 1946 verkocht aan Maymere Shipping Company Ltd., Montréal, Canada en herdoopt in 'Maymere'. Manager Frederic Ehram, Montréal. In beheer van 1948-1957 bij de N.V.



*De 'Maymere' na een verbouwing in 1950 met 1 mast. De coaster voer tot augustus 1957 in bevrachting bij de RKC. Collectie auteur.*



*Een derde deel van het schip werd in beslag genomen door accommodatie.*

*Foto World Ship Society.*

Rotterdamsche Kolen Centrale, Rotterdam (bareboat-charter met RKC schoorsteen) en niet herdoopt. In 1949 verkocht aan Elton Trading Company S.A. of Panama, Puerto Cortes, Honduras en niet herdoopt. Manager Frederic Ehram, Montréal. Het schip bleef in bareboat-charter bij de RKC. De 'Maymere' werd tijdens het RKC bareboat-charter verbouwd

waarbij het schip één mast kreeg in de midscheeps i.p.v. twee masten. In 1954 verkocht aan Walter Lawrence Sweeney, Yarmouth, Nova Scotia, Canada en niet herdoopt. Manager idem. De laatste reis van de 'Maymere' in bevrachting bij de RKC was van Swansea met anthraciet met aankomst in Rotterdam op 7 augustus 1957. In 1958 verkocht aan Nova Scotia





*Een niet al te beste opname waarbij de 'Maymere' op de scheepswerf onder handen wordt genomen. Foto Hubert Hall.*

Shipping Ltd., Yarmouth (onder Engelse vlag) en niet herdoopt. In 1960 wordt Walter Lawrence Sweeney, Yarmouth weer als eigenaar genoemd. Onduidelijk is of Sweeney het schip heeft opgelegd of verkocht. In 1976 lag het schip in verlaten en deplorabele toestand in Yarmouth en werd in 1985 gesloopt.



*Na de charterperiode bij de RKC ligt de 'Maymere' bij een scheepswerf in Yarmouth, Nova Scotia in Canada. Foto Hubert Hall.*



*In 1976 lag het schip van eigenaar Walter Lawrence Sweeney in verlaten en deplorabele toestand in Yarmouth, Nova Scotia.*

*Foto Willem Moojen.*



*Onherkenbaar zien we de 'Maymere' wegrotten bij de scheepswerf in Yarmouth. Het definitieve einde van de 'Maymere' was in 1985 toen de laatste resten schroot werden afgevoerd. Foto Willem Moojen.*

## Maystar

Gebouwd in opdracht van het British Ministry of War Transport, Londen met bouwnummer 69 bij St. Lawrence Metal & Marine Works Inc. (Hervé Baribeau), Quebec P.Q., Canada, v/h tot 1946 Morton Engineering & Drydock Company Ltd. Te water gelaten in 1946 en in oktober 1946 opgeleverd als 'Ottawa Maystar' (type Coaster C) aan Ministry of Transport Dominion of Canada, Quebec.

Lengte 46,02 meter, breedte 8,26 meter en diepgang 5,34 meter. Brt 552, draagvermogen 535. Voortstuwing: 4 tew, 8 cil. Enterprise dieselmotor, fabrikaat Enterprise Engineering & Foundry Company, San Francisco, USA, 400 pk, 9 knopen. 1 dek, type shelterdek. Twee masten en twee laadbomen. In 1946 verkocht aan Maystar Shipping Company Ltd., Montréal, Canada en herdoopt in 'Maystar'.

Manager Frederic Ehram, Montréal. In beheer van 1948-1954 van de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, Rotterdam (bare-boat charter met RKC schoorsteen). In 1949 verkocht aan Elton Trading Company S.A. of Panama, Puerto Cortes, Honduras en niet herdoopt. Manager Frederic Ehram, Montréal. Het schip bleef in bare-boat charter bij de RKC. De 'Maystar' werd tijdens het RKC bareboat-



charter verbouwd waarbij het schip één mast in de midscheeps kreeg i.p.v. twee masten. In 1950 verkocht aan Maystar Shipping Company Ltd., San Lorenzo, Honduras en niet herdoopt. Manager Frederic Ehrsam, Montréal. Het schip bleef in bare-boat charter bij de RKC. In deze periode is de 'Maystar' aanzienlijk verbouwd. Het stuurhuis werd vergroot en kreeg grote ramen, het brugdek aangepast en andere davits geplaatst. De accommodatie werd vernieuwd en de kapiteinsverblijven gemoderniseerd en van grote salonramen voorzien. Ook het achterdek werd aangepast. In 1954 verkocht aan Elton Trading Company

S.A. of Panama, Puerto Cortes en niet herdoopt. Het schip bleef in bare-boat charter bij de RKC. Op 4 mei 1954 was de 'Maystar' nog eigendom van Elton Trading Company S.A. of Panama, maar had Jan Bosma uit Groningen een belang genomen in het schip. De manager was nu N.V. Scheepvaartbedrijf 'Gruno', Amsterdam. Toch bleef de 'Maystar' in bevrachting bij de RKC en maakte de laatste reis met RKC schoorsteen op 21 oktober 1954 van Antwerpen naar Rotterdam. De 'Maystar' inmiddels eigendom van Jan Bosma zou herdoopt worden in 'Pia-Geerto', maar heeft nooit onder deze naam gevaren.

Stuurman raakte in gesprek.....

## Scheepsbrand te Rotterdam

VLAARDINGEN, 25 Augustus. — Omstreeks half tien is hedenavond brand uitgebroken aan boord van de kustvaarder „Maystar“ van de Rotterdamse Kustvaartcentrale, liggende in de Wilhelminahaven te Vlaardingen. De brand liet zich ernstig aanzien. De brand, die in het kombuis, waarin zich een oliestookfornuis bevond, woedde, kon echter vrij spoedig met schuimblussers en een waterstraal worden geblust. De stuurman had wat aardappelen opgezet om te bakken en was daarna in gesprek geraakt. Toen hij in het kombuis terugkeerde stond dit in lichtertlaai. De schade is beperkt gebleven tot het kombuis en naaste omgeving.

*Op 25 augustus 1951 brak er brand uit in de kombuis van de 'Maystar' De coaster lag op dat moment in de Wilhelminahaven in Vlaardingen. De stuurman had wat aardappelen opgezet om te bakken en liep even weg om een praatje te maken met een ander bemanningslid. Bij terugkeer stond de kombuis in lichtertlaai. De schade bleef beperkt tot het kombuis en naastgelegen accommodatie. De Waarheid deed verslag van het voorval in de krant van 27 augustus 1951. Collectie auteur.*

### Linksboven:

*De 'Maystar' in 1948 in een Engelse haven nog in oorspronkelijke gedaante met twee masten.*

*Foto World Ship Society.*

*Na een kleine verbouwing kreeg de 'Maystar' een mast i.p.v twee.*

*Foto Skyfotos Ltd., New Romney.*







*De 'Maystar' onderging tijdens de charterperiode begin jaren vijftig een aanzienlijke verbouwing. Het stuurhuis werd vergroot en kreeg grote ramen, het brugdek werd aangepast met brugvleugels en andere davits. De accommodatie werd gedeeltelijk vernieuwd en de kapiteinsverblijven gemoderniseerd en van grote salonramen voorzien. Ook het achterdek werd aangepast en het open gangboord gedeeltelijk dichtgemaakt.*

*Collectie auteur.*

Op 29 oktober 1954 door de eigenaar herdoopt in 'May'. Manager N.V. Scheepvaartbedrijf 'Gruno', Amsterdam. Op 25 oktober 1955 door de eigenaar herdoopt in 'Westerhorn'. Manager idem. Op 1 augustus 1957 door de eigenaar herdoopt in 'Triad'. Manager idem. Op 4 juni 1958 verkocht aan Coopérative de Transport Maritime et Aérien, Cap-aux-Meules, Grindstone, Canada en herdoopt in 'Brion'. Manager idem. In mei 1976 verkocht aan D. Thibeault, Grindstone en niet herdoopt. Manager idem. Met een lading steenkolen in zwaar weer gestrand bij Tegashka in de Golf van St. Lawrence, Canada en gezonken op 4 augustus 1976.



*Na de verbouwing zag de 'Maystar' er aanzienlijk anders uit. Foto via Marhisdata.*



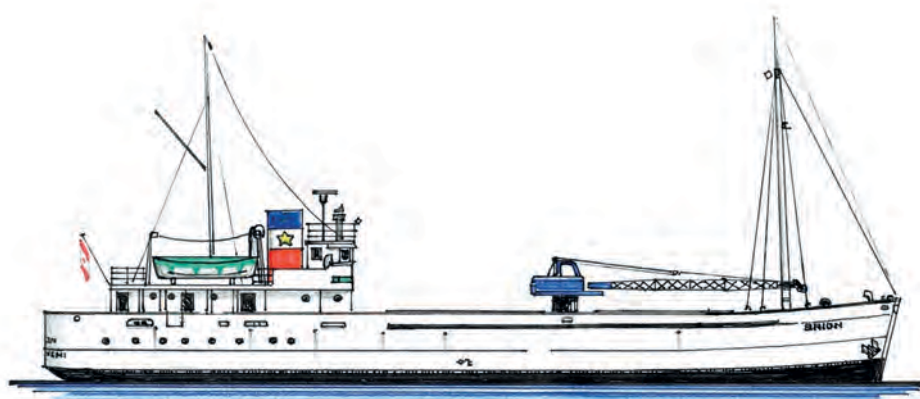
*Varend op de rivier de Ouse komend van Goole met een lading kolen voor Rotterdam. Het RKC logo prominent in de schoorsteen. Collectie auteur.*



De 'Maystar' als 'Brion' op 15 september 1969 afgemeerd aan pier 24 in Halifax, Nova Scotia. De open reling aan dek is dichtgemaakt en doorgetrokken van gangboord tot aan de bak. Foto Mac Mackay.



De coaster is enigszins verbouwd. De middenmast is weggehaald en vervangen door een mast op het voordek. Op de plek van de voormalige middenmast staat een oude dragline waar de rupsbanden van zijn verwijderd en geplaatst op een onderstel waarop de kraan kan draaien. Het zou ook nog een oude kraanwagen geweest kunnen zijn. De opname is van 7 april 1970 aan pier 24 in Halifax. Foto Mac Mackay.



Een fraaie tekening van de 'Brion', gemaakt door Mac Mackay in 2015. Collectie auteur.



De coaster ligt op 11 mei 1970 aan pier B in Halifax. Het schip vervoerde voornamelijk goederen tussen de Magdalen eilanden in de Golf van St. Lawrence en Halifax. De kraan kwam handig van pas om goederen te laden en te lossen. Foto Mac Mackay.



Met een logo in de schoorsteen zien we de 'Brion' op 22 juli 1970 afgemeerd aan pier 24 in Halifax. Opmerkelijk is dat beide reddingsboten nog aanwezig zijn. Vaak zijn reddingsboten later weggehaald en vervangen door een andere reddingsuitrusting. Foto Mac Mackay.



Rechts: De thuishaven van de 'Brion' is Grindstone (Island), een van de Magdalen eilanden in de Golf van St. Lawrence in de provincie Quebec in Canada. De hoofdstad van het eiland is Cap-aux-Meules. Op het sloependeck is een achtermast geplaatst. De 'Brion' ligt op 11 mei 1970 aan pier B in Halifax. Foto Mac Mackay.

# SLEEPBOTEN

## Johanna-S

Gebouwd bij G.J. van der Berk Scheepsbouw N.V., Beneden Leeuwen. Te water gelaten in 1956 en op 23 januari 1957 opgeleverd aan de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, Rotterdam. Lengte 17,78 meter, breedte 5,17 meter en diepgang 1,86 meter. Voortstuwing: Caterpillar dieselmotor, fabrikaat Caterpillar Tractor Co, 172 pk. Op 15 november 1968 verkocht aan Sleepdienst Broedertrouw B.V. v/h Fa. C. de Boer & Zn, Zwijndrecht en herdoopt in 'Broedertrouw XII'. In 1973 een nieuwe 8 cil. Caterpillar dieselmotor, fabrikaat Caterpillar Tractor Co, 430 pk geplaatst. In 1984 een nieuwe 8 cil. Caterpillar dieselmotor, fabrikaat Caterpillar Tractor Co, 450 pk geplaatst. Tevens werd het stuurhuis verbouwd. Op 29 december 1995 verkocht aan VoF Sleep- en Transportbedrijf 'Voorzaan' (H. Toxopeus), Goutum en herdoopt in 'Delta'. Op 17 februari 1997 verkocht aan Marine Construct BV, Huissen-Arnhem en niet herdoopt. Op 22 januari 2003 verkocht aan GB Diving Marine Construct BV, Rotterdam en niet herdoopt. Op 3 september 2004 verkocht aan Merconsult BV, Hellevoetsluis en niet herdoopt. Op 23 maart 2007 verkocht aan Simbolo Holding BV, Vlaardingen en niet herdoopt. In 2008 verkocht aan Duik- en Lasbedrijf Boeren B.V., Hedel en niet herdoopt.



*In volle glorie zien we de 'Johanna-S' in het Rotterdams havengebied.*

*Collectie auteur.*



*De sleepboten van de RKC verrichtte niet alleen assistentie aan eigen schepen en sleepschepen in het Rotterdams havengebied, maar voeren ook met sleepschepen naar bestemmingen in het achterland. Tevens werden sleepboten ingezet voor sleepdiensten voor andere scheepvaartmaatschappijen. Op de foto zien we de 'Johanna-S' langs de 'Pieter-S' in de Waalhaven bij Pier 2 van de RKC. Fotoarchief Nationaal Sleepvaart Museum, Maassluis.*



*De 'Pieter-S' is gelost en vertrekt uit de Waalhaven, daarbij geassisteerd door de 'Johanna-S'. Collectie auteur.*



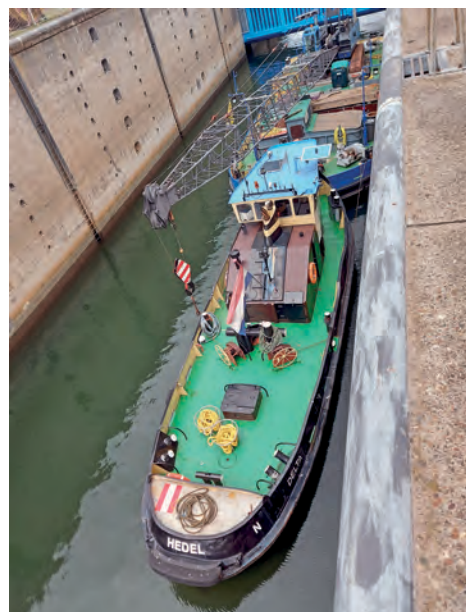
*De 'Johanna-S' als 'Broedertrouw XII' in de haven van Dordrecht. De sleepboot werd onder andere gebruikt als duwboot.*

*Collectie auteur.*



*De 'Broedertrouw XII' werd in december 1995 verkocht en kreeg de naam 'Delta'. Na nog vijf keer van eigenaar verwisseld te zijn zonder naamswisseling werd in 2008 de sleepboot aangekocht door Duik- en Lasbedrijf Boeren B.V. in Hedel en de naam 'Delta' bleef behouden. Op de foto vaart de sleepboot de sluis bij Weurt binnen.*

*Foto Duikbedrijf Boeren B.V.*



*De foto toont hoe goed de 'Delta', liggend in de sluis bij Weurt, na al die jaren is onderhouden en strak in de verf zit.*

*Foto Duikbedrijf Boeren B.V.*

**Rechterpagina:**

*Duik- en Lasbedrijf Boeren verrichtte werkzaamheden in de sluis. De sluis ligt tussen het dorp Weurt en het Nijmeegse Haven- en industrieterrein bij de Waalmonding net ten zuiden van de Noordkanaalhaven in het Maas-Waalkanaal. Op foto is het verbouwde stuurhuis van de 'Delta' goed te zien. Op de achtergrond de duwsleepboot 'Ganzeboot' (1958) van Boeren.*

*Foto Duikbedrijf Boeren B.V.*





*De in 1967 aan Boston Deep Sea Fisheries Ltd., in Hull in Engeland verkochte 'Wilhelmina-S' zien we onder de nieuwe naam 'Columbus' in zijn nieuwe thuishaven Boston nog bijna in originele gedaante. Collectie auteur.*

## Wilhelmina-S

Gebouwd bij G.J. van der Berk Scheepsbouw N.V., Beneden Leeuwen. Te water gelaten in 1957 en op 28 mei 1957 opgeleverd aan de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, Rotterdam. Lengte 17,55 meter, breedte 5,15 meter en diepgang 1,80 meter. Voortstuwing: Caterpillar dieselmotor, fabrikaat Caterpillar Tractor Co, 172 pk. Op 6 maart 1967 verkocht aan Boston Deep Sea Fisheries Ltd., Hull, Engeland en herdoopt in 'Columbus'. In 1985 verkocht aan Terry Hooper, Dunoon, Schotland en niet herdoopt. In 1985 een nieuwe 8 cil. Caterpillar dieselmotor, fabrikaat Caterpillar Tractor Co, 325 pk geplaatst. In 1989. verkocht aan Robert Ritchie, Gourrock, Schotland en niet herdoopt. In 1993 verkocht aan John Allison, Clynder, Schotland en niet herdoopt. Opgelegd in Rosneath, Schotland en zwaar beschadigd door vandalisme. In 1995 verkocht aan Taylor Towage (Robert Taylor), Troon, Schotland en herdoopt in 'Red Knight'. De sleepboot kreeg een nieuwe stuurhut en Cummings dieselmotor, fabrikaat Cummings Inc., Indiana, USA (Schotland), 425 pk. Op 19 mei 2003 verkocht aan O.E. Maeland Shipping, Haugesund, Noorwegen en herdoopt in 'Höievarde'.

## Antonia-S

Deze sleepboot is identiek aan beide voorgaande sleepboten. Helaas zijn er geen gegevens van deze sleepboot te vinden. Waarschijnlijk heeft de 'Antonia-S' nooit gevaren voor de RKC. De 'Johanna-S', 'Wilhelmina-S' en 'Antonia-S' waren vernoemd naar de voornamen van de echtgenote van Rijk Pieter Schoonheim, Antonia Johanna Wilhelmina du Pont.



*Van de 'Rokocent III' zijn geen foto's bekend. Hier zien we de sleepboot onder de latere naam 'Nellie' van K. Boontjes in vrij originele staat rond 1973-1975 in Rotterdam.*

*Fotoarchief Nationaal Sleepvaart Museum, Maassluis.*

## Rokocent III

Gebouwd bij Gebr. Akerboom & van Lent, Leiden. Te water gelaten in 1929 en op 25 januari 1929 opgeleverd als 'Eugenie' aan N.V. Vulcaan Handel & Transport Mij, Den Haag. Lengte 15,83 meter, breedte 3,65 meter en diepgang 1,75 meter. Voortstuwing: Deutz dieselmotor, fabrikaat Humboldt-Deutz Motoren A.G. Keulen, Duitsland, 100 pk. Op 17 december 1952 verkocht aan N.V. Motorsleepboot 'Gertrude', Rotterdam en niet herdoopt. Op 15 februari 1955 verkocht aan H.P.A.M. Bartels, Rotterdam en herdoopt in 'Wim'. Op 4 maart 1960 verkocht aan de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, Rotterdam en herdoopt in 'Rokocent III'. Op 27 september 1967 verkocht aan J. Oosterwaal, Rotterdam en herdoopt in 'Anjo'. Op 29 september 1972 verkocht aan K. Boontjes, Rotterdam en herdoopt in 'Nellie'. Op 14 november 1978 verkocht aan J. van der Werff, Oud Alblas en niet herdoopt. In 1980 een 6 cil. Scania DSI-II dieselmotor uit 1971 geplaatst, fabrikaat Saab-Scania AB, Södertälje, Zweden (Nederland), 230 pk. Op 21 juni 1985 verkocht aan J.A.C. van Parijs, Rotterdam en niet herdoopt. Op 31 augustus 2012 verkocht aan A.W. & C.J. van Veen, Schiedam en niet herdoopt.



*De 'Nellie' van K. Boontjes, varende op de Nieuwe Waterweg ter hoogte van Pernis.*

*Collectie auteur.*

*De 'Nellie' ligt hier in de Voorhaven van Schiedam op 17 april 2016. Het slepertje is dan sinds 2012 eigendom van A.W. & C.J. van Veen uit Schiedam. De 'Nellie' is aangepast om als duwboot te varen. Op de kant zien we de oude 'Goudvisch' uit 1913. Het 12,60 meter lange en 3,32 meter brede oude stoomslepertje werd volledig geres-taureerd. Foto Hans de Klerk.*



*Na verkoop aan Jan van der Werff in Oud Alblas werd de sleepboot gemoderniseerd en aangepast aan de eisen van de tijd. Het slepertje kreeg een modern stuurhuis en een andere 230 pk sterke Scania dieselmotor uit 1971 werd ingebouwd. Collectie auteur.*

# SLEEPSCHEPEN

Van de sleepschepen die voeren voor de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale zijn zeer weinig gegevens bekend. Wat te traceren was wordt in dit boek vermeld. Bij drie sleepschepen bestaat een vermoeden dat het om de juiste schepen en gegevens gaat.

## Delfshaven

Gebouwd in 1890 in Groningen voor P. Tegelaar. Lengte 22,40 meter, breedte 5,58 meter. Draagvermogen 155. Type sleepschip. Verkocht aan de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, Rotterdam rond 1927. Verkocht voor sloop in 1951. Aannemelijk is dat dit sleepschip heeft gevaren voor de RKC, maar daar is geen zekerheid over. Een andere lichter met

dezelfde naam is van rond 1923 met een lengte van 22,56 meter en breedte van 5,58 meter. Draagvermogen 129. Verdere gegevens onbekend.

## Lozère

Gebouwd in 1914 in Willebroek, België. Lengte 46,80 meter, breedte 5,09 meter en diepgang 2,53. Draagvermogen 489. Type sleepschip. Op 4 juli 1938 aangekocht uit Frankrijk door de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, Rotterdam en herdoopt in 'Lozère'. Later verkocht aan A.A.M. Nefkens, Raamsdonkveer en herdoopt in 'St Antonius'. In 1956 herdoopt in 'Andries'. In 1960 herdoopt in 'William'.

## Cherbourg

Lengte 42,70 meter, breedte 5,09 meter en diepgang 2,46 meter. Draagvermogen 424. Type sleepschip. In juni 1939 aangekocht uit Frankrijk door de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, Rotterdam en herdoopt in 'Cherbourg'. Verdere gegevens onbekend.

## Moselle

Lengte 47,20 meter, breedte 5,05 meter en diepgang 2,40 meter. Draagvermogen 470. Type sleepschip. In oktober 1939 aangekocht uit Frankrijk door de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, Rotterdam en herdoopt in 'Moselle'. Verdere gegevens onbekend.

*Het stoomschip 'Hermann Schulte' uit Emden ligt in de Waalhaven in juni 1951 op de boeien kolen te lossen in sleepschepen. Er bestonden veel verschillende type sleepschepen. Maar een vergelijk gaat op met de sleepschepen in de vloot van de RKC. De 'Hermann Schulte' met een Brt van 3242 werd gebouwd als 'Baron Graham' voor Hogart Shipping Co. Ltd., in Glasgow. In augustus 1950 verkocht aan Schulte & Bruns und Co. Reederei Gesellschaft mbH als 'Hermann Schulte'. In april 1954 verkocht naar Turkije als 'Hüseyin' en in 1958 weer onder Turkse vlag verkocht en herdoopt in 'Halis Kalkavan'. In juli 1982 verkocht voor sloop aan Muhsin Ozer in Aliaga in Turkije.*

*Foto François Henry van Dijk. Gemeente Rotterdam, Stadsarchief CCO.*





## Seine

Lengte 42,85 meter, breedte 5,09 meter en diepgang 2,47 meter. Draagvermogen 429. Type sleepschip. In oktober 1939 aangekocht uit Frankrijk door de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, Rotterdam en herdoopt in 'Seine'. Verdere gegevens onbekend.

## Johan

Gebouwd in 1883 in Hoogezand. Lengte 43,95 meter, breedte 6,26 meter en diepgang 2,43 meter. Draagvermogen 454. Type sleepschip. In 1884 eigendom van N. van Loon, Oosterhout en herdoopt in 'Zeelandia'. In 1903 verkocht aan G.P. Wicherhoff, Druten en herdoopt in 'Johanna'. In 1918 verkocht aan N.V. Rijnschip 'Johanna', Dordrecht en niet herdoopt. Later verkocht aan W. van Dongen, Sliedrecht en herdoopt in 'Hendrik Jan'. In 1933 verkocht aan Wulffers & Co., Rotterdam en herdoopt in 'Johann'. In 1941 verkocht aan N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, Rotterdam en herdoopt in 'Johan'. Op 16 mei 1941, met zand geladen, gezonken in de Groninger Vaart, 400 meter ten oosten van de brug van Bergumerdam. Het sleepschip werd gelicht. Op 20 juli 1948 verkocht en herdoopt in 'Phia III'.

## Catharina Pieterella

Gebouwd bij Gebr. A. & P. Jonker, Kinderdijk. Opgeleverd in 1872 als 'Catharina Petronella' vermoedelijk aan J. Visser, Leeuwen Lengte 35,67 meter, breedte 6,08 meter en diepgang 1,84 meter. Draagvermogen 249. Type stvenaak-schip. Twee masten. In 1879 verkocht aan J. Vischer, Wamel. Naam is anders gespeld, maar vermoedelijk dezelfde eigenaar. In 1882 verkocht aan T. Visser, Schiedam en niet herdoopt. In 1892 verkocht aan W. Jiskoot, Dinteloord en niet herdoopt. In 1898 verkocht aan A.M. van den Bosch, Waspik en niet herdoopt. In 1914 verkocht aan Adrianus Cornelis Pols, Waspik en herdoopt in 'Catharina Pieterella'. De lengte is dan 36,60



*Sleepschepen waren vaak grote logge vaartuigen en groter dan menig coaster en met meer laadvermogen. Op de foto zien we de 'Pandora' op de werf. Waarschijnlijk wordt het schip hier onderhanden genomen nadat het gezonken was in de Waalhaven. Onduidelijk is hoe lang de 'Pandora' precies heeft gevaren voor de RKC voordat het schip gesloopt is.*

*Foto collectie John van de Doe, Canada via Harry de Groot †.*

meter, breedte 6.00 meter en diepgang 1,79 meter. Draagvermogen 237.40. In 1926 wordt weduwe M. Pols, Waspik als eigenaar geregistreerd. Waarschijnlijk in 1934 verkocht aan J. van Steen, Rotterdam en niet herdoopt. In 1941 verkocht aan de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, Rotterdam en niet herdoopt.

## Maas III

Gebouwd in 1927. Lengte 31,23 meter, breedte 7,38 meter en diepgang 3,37 meter. Draagvermogen 480 ton. Type sleepschip. In mei 1943 aangekocht, waarschijnlijk uit België, door de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, Rotterdam en herdoopt in 'Maas III'. Verdere gegevens onbekend.

## Cher

Gebouwd in 1906 in België. Lengte 42,66 meter, breedte 5,08 meter en diepgang 2,24 meter. Draagvermogen 384. Type sleepschip. In oktober 1945 aangekocht uit België door de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, Rotterdam en herdoopt in 'Cher'. Verdere gegevens onbekend.

## Attie

Gebouwd in 1889 in Zaltbommel. Lengte 45,05 meter, breedte 7,12 meter en diepgang 2,12 meter. Draagvermogen 419. Type sleepschip. In oktober 1945 aangekocht uit België door de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, Rotterdam en herdoopt in 'Attie'. Verdere gegevens onbekend.

## Antonia

Gebouwd in oktober 1908 bij Gebr. Van Uden, Leiderdorp. Lengte 46,15 meter en breedte 6,59 meter. Draagvermogen 404 ton. Type sleepschip. In 1946 hermeten en waarschijnlijk toen aangekocht door de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, Rotterdam.

## Pandora

Gebouwd met bouwnummer 161 bij Firma v/h P. & A. Ruitenbergh, Waspik. Te water gelaten en opgeleverd in 1908 aan Dingermans Johannes Schroot, Waspik. Lengte 67,17 meter, breedte 9,58 meter en diepgang 2,37 meter. Draagvermogen



*De in 1948 gebouwde 137,85 meter lange en 18,05 meter brede 'Maashaven' ligt op 28 augustus 1950 kolen te lossen bij Frans Swarttouw's Havenbedrijf in de Waalhaven aan de Heijplaatweg in Rotterdam. Het 9430 ton metende schip was eigendom van N.V. Gebr. Van Uden's Scheepvaart- en Agentuur Maatschappij in Rotterdam. Achter de 'Maashaven' ligt het Liberty schip 'Tergeste' uit 1944. Het sleepschip naast de 'Maashaven' heeft zijn ruimen vol met kolen en zal spoedig vertrekken. Sleepschepen trof je in de jaren vijftig nog in grote getale aan. Eind jaren vijftig en begin jaren zestig werden veel sleepschepen gemotoriseerd. De havenfaciliteiten van de RKC lagen vlakbij die van Frans Swarttouw.*

*Foto: Fototechnische Dienst Rotterdam (Gemeente Rotterdam, Stadsarchief).*

1052. Type sleepschip. In 1917 verkocht aan N.V. Goederentransport Mij 'Pandora', Rotterdam en niet herdoopt. In 1927 verkocht aan Hammerstein's Reederijbedrijf N.V., Rotterdam en niet herdoopt. In 1954 verkocht aan de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, Rotterdam. Op 9 november 1964 in de Waalhaven in Rotterdam gebroken en gezonken. Het sleepschip werd gelicht. In 1981 gesloopt bij Scheepssloperij Simons N.V., Rotterdam.

## Rokocent 9

Gebouwd ,waarschijnlijk, in Frankrijk. Lengte 62,25 meter, breedte 7,90 meter en diepgang 2,91 meter. Draagvermogen 979. Type sleepschip. In 1956 aangekocht uit Frankrijk door de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, Rotterdam en herdoopt in 'Rokocent 9'. Later door de RKC herdoopt in 'Johanna'. Verdere gegevens onbekend.

## Rokocent 10

Gebouwd in 1913 in Rouen, Frankrijk. Lengte 61,96 meter, breedte 7,89 meter

en diepgang 2,63 meter. Draagvermogen 958. Type sleepschip. In 1956 aangekocht uit Frankrijk door de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, Rotterdam en herdoopt in 'Rokocent 10'. Dat zelfde jaar door de RKC herdoopt in 'Antonio'. Later verkocht aan G. Breman, Amsterdam en herdoopt in 'Justitia'.

## Rokocent 11

Lengte 45,11 meter, breedte 7,08 meter en diepgang 2,75 meter. Draagvermogen 703. Type sleepschip. In 1956 aangekocht, waarschijnlijk uit Frankrijk, door de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, Rotterdam en herdoopt in 'Rokocent 11'. Later verkocht en herdoopt in 'Billy' en onder die naam gesloopt.

## Rokocent 12

Lengte 45,10 meter, breedte 7,10 meter en diepgang 2,75 meter. Draagvermogen 750. Type sleepschip. In 1956 aangekocht, waarschijnlijk uit Frankrijk, door de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, Rotterdam en herdoopt in 'Rokocent 12'. Verdere gegevens onbekend.

## Nice

Lengte 45,10 meter, breedte 7,87 meter en diepgang 2,75 meter. Draagvermogen 711. Type sleepschip. Op 23 januari 1956 aangekocht uit Frankrijk door de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, Rotterdam en herdoopt in 'Nice'. Verdere gegevens onbekend.

## Dieppe

Lengte 38,70 meter, breedte 5,05 meter en diepgang 2,50 meter. Draagvermogen 384. Type sleepschip. Op 12 april 1956 aangekocht uit Frankrijk door de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, Rotterdam en herdoopt in 'Dieppe'. Verdere gegevens onbekend.

## Le Havre

Lengte 38,70 meter, breedte 5,05 meter en diepgang 2,49 meter. Draagvermogen 384. Type sleepschip. In 1956 aangekocht uit Frankrijk door de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, Rotterdam en herdoopt in 'Le Havre'. Verdere gegevens onbekend.

## La Rochelle

Lengte 38,01 meter, breedte 5,05 meter en diepgang 2,51 meter. Draagvermogen 388. Type sleepschip. In 1956 aangekocht uit Frankrijk door de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, Rotterdam en herdoopt in 'La Rochelle'. Verdere gegevens onbekend.

## Vosges

Lengte 75,26 meter, breedte 8,46 meter en diepgang 2,87 meter. Draagvermogen 1363. Type sleepschip. In 1956 aangekocht uit Frankrijk door de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, Rotterdam en herdoopt in 'Vosges'. Verdere gegevens onbekend.

# ANBITCOAL

## Groot geworden in Amerika

Lambertus Rijk Pieter Schoonheim (10-07-1921-1984), door de familie Bill genoemd, leerde al op jonge leeftijd de kneepjes van het kolenvak in het bedrijf van zijn vader. Na de H.B.S. op de Westersingel te hebben doorlopen begon hij in het bedrijf met kolen scheppen, jute zakken vullen met kolen, met de vrachtauto kolen rond brengen naar klanten en tal van andere klusjes. Vlak na de oorlog in 1945 was er niet veel te doen bij de Rotterdamsche Kolen Centrale. Zijn vader Piet kwam met het idee om hem naar Amerika te laten gaan om daar de kolenmarkt te verkennen. Zijn moeder stond

achter het plan. Al was het maar om zijn oudere zuster Atje te vergezellen die mee ging en zich in Amerika wilde vestigen. Ingescheept in Rotterdam op een, hoe kan het ook anders, kolenschip arriveerden zij op 1 maart 1946 in New York waar vanaf dat moment het leven totaal zou veranderen voor Bill. Hij omarmde het land van de grote mogelijkheden binnen de kortste keren en besloot net zoals zijn zuster in Amerika te blijven.

## Harde realiteit

Na korte tijd te hebben genoten van de grootsheid van New York diende de

harde realiteit zich aan. Veel meer dan een paar vooroorlogse scheepvaart-relaties had hij niet om mee te beginnen. Het ging Bill natuurlijk op aanraden van zijn vader om de markt te verkennen of het mogelijk was om kolen te kopen buiten de officiële instanties om. Ontzettend veel moeilijkheden moest hij overwinnen en net zoals zijn vader ondervond op een trip in 1946 naar Amerika vond hij meestal een gesloten deur. Maar uiteindelijk ging er wel eens een open. Van de Nederlandse ambassade kreeg hij de volle steun en tenslotte verkreeg Bill als eerste buitenlander in Amerika vergunningen om kolen naar andere landen te exporteren. Het eerste naoorlogse transport was een schip met 10.000 ton kolen voor Nederland. Het waren tegelijk de eerste kolen, die niet 'van regering tot regering' werden geleverd, maar door particulieren. Dat betekende voor Nederland 50 procent besparing van deviezen. De 'officiële' prijs van kolen was toen 17 dollar per ton en die van ons 8 en halve dollar per ton. Dat was op 10 juli, mijn verjaardag vertelde hij later trots. De vergunningen voor de kolenexport naar Nederland, waar het mij in de eerste plaats om te doen was had ik in handen.

## Eerste schip met Marshall-kolen

In het kader van het Marshall plan voor de economische wederopbouw van Nederland arriveerde op 17 september 1948, gepavoiseerd met alle seinvlaggen, de 12.300 ton metende 'Stad



*Delfshaven, de Middenkous met zicht op de romp van de moutmolen 'De Distilleerketel'. Links de Voorhaven waar de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale was gevestigd en rechts de Achterhaven. Collectie auteur.*

*De 'Stad Vlaardingen' van de Halcyon Lijn bracht in het kader van het Marshall plan voor de wederopbouw van Nederland de eerste lading kolen vanuit Baltimore naar Amsterdam. We zien het schip geassisteerd door de stoomsleepboot 'Winston Churchill' (1946) van Reederij Gebr. Goedkoop in Amsterdam.*

*Collectie auteur.*



Vlaardingen' (1925) van de Halcyon Lijn N.V. uit Rotterdam met de eerste lading van 11.500 ton kolen vanuit Baltimore in de Coenhaven in Amsterdam. De lading kolen was bestemd voor de Nederlandse Spoorwegen. Opmerkelijk op dezelfde datum toen vier jaar daarvoor de Amerikaanse generaal Dwight David Eisenhower de Nederlandse Spoorwegen gelastte het werk neer te leggen, wat uitmondde in een nationale staking van het Nederlandse spoorwegpersoneel die duurde van 17 september 1944 tot de bevrijding in mei 1945. Veel genodigden waaronder vertegenwoordigers van de Amerikaanse ambassade waren aanwezig bij deze kolenaanvoer. De heer H.H. Wemmers Jr, directeur van het Rijkskolenbureau in Den Haag (opgericht 2 september 1939-1954) droeg de lading over aan de heer S. van der Vrugt van de Nederlandse Spoorwegen, die de kolen voor haar stoomlocomotieven zeer goed kon gebruiken. Mr. J.J. Oyevaar, directeur-generaal van de Scheepvaart, memoreerde dat de helft van de Amerikaanse hulpgoederen ook met Amerikaanse schepen vervoerd zouden worden. In 1948 was een invoer geraamd van rond de 3 miljoen ton kolen met een waarde van 42 miljoen dollar. Hiervan werd met behulp van Marshall-dollars rond de 1.700.000 ton kolen ingevoerd ter waarde van 23 miljoen dollar. De invoer maakte het mogelijk bedrijven naar behoefte te voorzien van vaste brandstoffen.

Zonder koleninvoer zou de toestand er voor het bedrijfsleven toen zorgwekkend hebben uitgezien. Niet verwonderlijk misschien is dat de importeur van deze lading kolen, Piet Schoonheim van de Rotterdamsche Kolen Centrale was,

waarbij zeker de contacten die zijn zoon Bill in Amerika had opgebouwd, hebben bijgedragen.



*Links voor zie we Bill Schoonheim en rechts zijn vader Piet bij de tewaterlating van de 'R.P.S.' op 23 december 1950 bij de Zaanlandsche Scheepbouw Maatschappij. Collectie auteur.*



*Een curieuze medaille van de American Anthracite & Bituminous Coal Corporation 'Anbitcoal'. Waarschijnlijk uitgereikt aan relaties of hoogwaardigheidsbekleders. De achterkant vermeldt alleen met de complimenten van Lambertus Rijk Pieter Schoonheim Collectie auteur.*

## American Anthracite & Bituminous Coal Corporation

Met zijn opgedane ervaring thuis bij de Rotterdamsche Kolen Centrale wist Bill beetje bij beetje zo de weg te vinden in de kolenmarkt overzee, maar business bedrijven in Amerika is heel wat anders dan in Nederland en het bleef moeizaam. Bill zat niet bij de pakken neer en begon steeds meer kennis te vergaren over het Amerikaanse bedrijfsleven. Hij werkte op kolenvelden en in havens om nog meer te leren over kolen, het delven in de mijnen en het transport van kolen. In 1950, drie maanden nadat hij Amerikaans staatsburger was geworden, begon hij voor zichzelf en richtte de American Anthracite & Bituminous Coal Corporation op. De kolenschaarste in Europa en Schoonheim's ambitie en praktische kennis van kolen en scheepvaart vormden een onoverwinnelijke combinatie en 'Anbitcoal' breidde zich snel uit. Binnen een paar jaar zou het in Amerika in handelskringen bekende 'Anbitcoal' zich opwerken tot een van de vier belangrijkste ondernemingen op haar gebied in de VS.

Naast 'Anbitcoal' had Schoonheim belangen in andere kolenmijnen en exportondernemingen waar hij tevens leiding aan gaf. Het hoofdkantoor van 'Anbitcoal' was gevestigd in New York. Ook waren er filialen in Baltimore. Hij zou zelf eigenaar worden van twee kolenmijnen in West-Virginia en Pennsylvania. De kolen, geen huisbrand maar alleen industriekolen, werden getransporteerd via de vier grootste spoorwegmaatschappijen in Amerika naar havens, terwijl voor anthraciet de Reading-Railroad werd ingeschakeld. Daarnaast kocht Bill twee Liberty-schepen om zijn kolen naar Japan, West-Europa en natuurlijk Rotterdam te verschepen. De schepen de 'Drury L.S.' (1943) vernoemd naar zijn vrouw Drury Layne en de 'Londredam L.S.' (1944) waren ondergebracht in aparte rederijen en werden beheerd door de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale. Bill had ook nog belangen in andere schepen. Anbitcoal charterde net zoals de RKC in Rotterdam zelf ook veel schepen om kolen vanuit Amerika te

transporteren. In zijn bedrijf, waar alleen in miljoenen werd gerekend, werkten meer dan 500 mensen en zijn kolen-exporthandel voerde meer dan twee miljoen ton kolen per jaar uit, waarvan 75 procent naar ons land. En niet zoals bij de RKC in Rotterdam, waar het gewoonte was om zelfs één mud kolen te verkopen, ging de kleinste hoeveelheid kolen bij Bill vanaf 50 ton, of wel één wagon.

## Onderscheiden

Schoonheim was ook voorzitter van de directie van de Latijns-Amerikaanse Kamer van Koophandel en in 1951 werd hij op 30-jarige leeftijd benoemd tot bestuurder (in Amerika noemde ze het regent) van

het in 1862 gebouwde Knickerbocker ziekenhuis in New York. Hij was de jongste persoon die in het district New York een dergelijke functie bekleedde. Voor zijn werk ten behoeve van de Holy Land Christian Crafts Society werd Schoonheim in 1952 tot commandeur in de aloude orde van het Kruis van Galilea benoemd. Deze onderscheiding werd hem verleend door de aartsbisschop van Nazareth en Galilea, mgr. George Hakim (1908-2001).

## Vooruitziende blik

Net zoals zijn vader werkte Bill Schoonheim zich met hard werken en een vooruitziende blik in korte tijd op tot



*De N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale was gevestigd aan de Voorhaven 56-60. Op de foto zien we de Voorhaven (Aelbrechtskolk) met de Piet Heynsbrug en Pelgmskerk in juli 1960.*

*Foto Anna de Ruijter, Stadsarchief Rotterdam.*



*Het voormalige Knickerbocker Hospital in New York dat in 1862 werd gebouwd en haar deuren sloot in 1978 en waar Bill Schoonheim een periode bestuurder van was, diende als decor voor de Amerikaanse medische mini serie 'The Knick' die werd uitgezonden in 2014-2015. Foto Dennis Samebeskazal, Wikimedia Commons.*



*Bill Schoonheim zal menigmaal in deze buurt hebben rondgelopen en klanten met de vrachtauto kolen hebben bezorgd. We zien rond 1938-1939 de Middenkous met op de achtergrond de stellingmolen 'De Distilleerketel' op het middenhoofd tussen de Voorhaven links en Achterhaven rechts. De molen werd gebouwd in 1727 en vloog in brand op 25 juli 1899. De molen werd herbouwd en bleef in bedrijf tot 1922. De molen raakte vervolgens in verval en in 1938 werd 'De Distilleerketel' onttakeld. Later is de molen 11 meter van de oorspronkelijk plek herbouwd en op 9 mei 1987 weer in gebruik genomen. Links op de foto de stoomsleeper 'Rijswijk' uit 1930 van de 's-Gravenhaagsche Sleepdienst uit Rotterdam. Rechts van de molen zien we onder andere de boeg van de coaster 'Jaba' uit 1937 van J. Baas uit Groningen. Foto Willem Nijholt, Stadsarchief Rotterdam.*

groot zakenman en miljonair. Woonde hij voorheen bij zijn ouders op de Voorhaven 56-60 in Rotterdam, binnen vijf jaar na aankomst in Amerika woonde hij met zijn gezin in een fraai appartement op de zesde verdieping van een wolkenkrabber met uitzicht op Fifth Avenue en pronkte op zijn naamkaartje 270 Park Avenue, Manhattan, New York City. Hij had zelfs een schouw van Delfts blauwe tegels in zijn woonkamer laten metselen en Nederlands meubilair laten overkomen waar zijn vrienden en relaties zeer gecharmeerd van waren. Bill kwam, als zijn drukke leven het toeliet, naar Nederland omdat er jarenlang moeilijkheden bleven bestaan met deviezen. Hij wilde met autoriteiten, die zich met de import van kolen in Nederland bezig hielden, steeds proberen wegen te vinden om nog voordeliger kolen in te voeren. Schoonheim was van oordeel in de jaren vijftig, dat kolen een grote toekomst zouden hebben in de wereld. De vooruitzichten van

atoomenergie joegen hem geen schrik aan. De vraag naar brandstof en energie



*Premier David Ben-Gurion van Israel (1886-1973) ontmoet Maximos V (George Selim Hakim) in zijn kantoor op 11 januari 1960 in Jeruzalem. Bill ontving in 1952 een hoge onderscheiding die hem werd verleend door de aartsbisschop van Nazareth en Galilea.*

*Foto Moshe Pridan, State of Israel, National Photo Collection.*

neemt zo snel toe veronderstelde hij dat het jaren zou duren voor het aanbod zou kunnen voldoen aan de vraag, als het tenminste ooit zover zou komen. Zelfs als kernenergie kolen als brandstof zou verdringen, dan hongert de wereld nog naar staal en meer staal. Hij voorzag een blijvende hoogconjunctuur in de bouwnijverheid en toenemende toepassingen van staal, bijvoorbeeld voor de aanleg van grote wegen. Ruim zeventig jaar na dato speelt deze vraag en veronderstelling nog steeds en dus anno 2023 nog actueel.

## Geen spijt

Tijdens een van zijn bezoeken aan zijn vaderland zei Bill achteraf bekeken geen spijt te hebben dat zijn vader hem destijds in Rotterdam met zakken kolen liet sjouwen en kolen rond liet rijden. Als ik de basis van het kolenvak niet had gekend, had ik in Amerika niet op succes hoeven rekenen. Altijd kon ik bij mijn vader aankloppen voor raad, nu klopt hij geregeld bij mij aan voor advies. Zo gaan dingen soms. Schertsend vertelde hij in een interview in 1955, 'als ik alles van te voren had geweten had ik 25 jaar eerder naar Amerika gegaan, het land van ongekende mogelijkheden'.

# ANBITCOAL VLOOTLIJST



## Drury L.S.

Gebouwd in opdracht van United States War Shipping Administration met bouwnummer 83 bij Delta Shipbuilding Company Inc., New Orleans, USA. Te water gelaten op 9 oktober 1943 en op 27 november 1943 opgeleverd als 'Eliza Jane Nicholson'. Manager Bernuth, Lembcke Co. Inc., New York. Lengte 128,83 meter, breedte 17,37 meter en diepgang 10,62 meter. Brt 7.218, draagvermogen 10.542. Voorstuwning: 3 cil. triple expansie stoommachine, fabriekaat American Shipbuilding Company., Cleveland, Ohio, USA, 2500 ipk, 11 knopen. 2 dekken, type Liberty Z-ET1-S-C 3 tanker. Drie masten en vier laadbomen. In september 1946 overgedragen aan de United States Maritime Commission, New Orleans. Manager idem. In november 1947 verkocht aan Trimountain Steamship Co. Inc., Wilmington, Delaware,

*De 'Drury L.S.' werd in 1943 opgeleverd als 'Eliza Jane Nicholson'. We zien het schip als tanker (Liberty type Z-ET1-S-C 3) en met bewapening en reddingsvloten in Amerikaanse wateren op 1 mei 1944. Foto United States Coast Guard-Maritime Administration.*



*De 'Eliza Jane Nicholson' in de nadagen van de Tweede Wereldoorlog. Collectie auteur.*



USA en niet herdoopt. Manager Bernuth Lembcke Co. Inc., New York. In 1948 verkocht aan Bernuth Lembcke Co. Inc., Wilmington, (New York) en niet herdoopt. In 1954 verkocht aan Alonso Compania Naviera S.A., Monrovia, Liberia en herdoopt in 'Aetna'. Manager Triton Shipping Inc., New York. In februari 1955 arriveerde het schip bij de Nederlandsche Dok & Scheepsbouw Maatschappij Vof.,

Amsterdam om te worden omgebouwd van tanker naar vrachtschip. Brt 7.192, draagvermogen 10.400. Drie masten en 10 laadbomen. In 1956 verkocht aan Drury L.S. Steamship Corporation Inc., Monrovia en herdoopt in 'Drury L.S.'. Manager L.R.P. Schoonheim, New York en Marsano & Sons, Genua, Italië. In feite voer het schip in beheer van de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, Rotterdam.

*Links: Na verkoop werd de 'Eliza Jane Nicholson' in 1954 herdoopt in 'Aetna'.*

*Collectie auteur.*

Kennemerland nr Zuid-Amerika.  
Nwe Waterweg binnengekomen 17 april:  
Oranjepolder Ned Londen Jobshaven stig  
Muller; Emilia Dts Londen Dordrecht stig  
Mauritz; Drury ls Lib Antwerpen Waal-  
hav 61 ledig RKC; Mogilew Rus Ventspils  
Waalhav QD IJzer Pakh Meesteren; Pega-  
sus Ned Gravelines Waalhav KRC ledig  
PROG. H. van der Vliet, Schip 22 1958

*In de scheepvaartberichten van het Algemeen Dagblad van 18 april 1958 staat vermeld dat de 'Drury L.S.' op 17 april leeg in de Waalhaven in Rotterdam is aangekomen vanuit Antwerpen. Waarschijnlijk is het schip toen opgelegd voor verkoop. Op 27 mei 1958 vertrok de voormalige 'Drury L.S.' onder de nieuwe 'Irimi Stefanou' vanuit Rotterdam naar Zeebrugge.* *Collectie auteur.*



*De 'Drury L.S.' na verbouwing van tanker tot vrachtschip varende in het Engels Kanaal. Het schip voer twee jaar op- en neer naar Amerikaanse oostkust havens voor 'Anbitcoal' in de hoogtij dagen van de RKC met de aanvoer van kolen naar Rotterdam.*

*Foto Skyfotos Ltd., New Romney.*





*De 'Drury L.S.' werd in april 1958 verkocht aan Stef Shipping Corporation in Monrovia en herdoopt in 'Irina Stefanou'. Op de foto ligt het schip op 3 maart 1962 in Vancouver.*

*Foto Walter E. Frost.*



*Voor verkoop aan Deandbe L.S. Steamship Corporation Inc., Monrovia, Liberia (American Anthracite & Bituminous Coal Corporation, New York) voer het schip als 'Norlago' en 'Syra'. De foto toont de 'Norlago' bij vertrek uit Kaapstad. Collectie auteur.*



*Afgeladen tot op het merk zien we de 'Norlago'. Collectie auteur.*

In april 1958 verkocht aan Stef Shipping Corporation., Monrovia en herdoopt in 'Irina Stefanou'. Manager Sea Traffic & Trading Corporation, New York, zelfde jaar Northern Ships Agency Inc., New York. Tijdens een reis met een lading hout van Vancouver, USA naar Londen op 4 februari 1965 aan de grond gelopen bij Islas San Benito in Baja California, Mexico in positie 28.18 N.B.- 115.34 W. L. Op 25 februari 1965 vlot gebracht en naar Los Angeles gesleept, waar bodemschade werd geconstateerd. Het schip

werd constructive total loss verklaard en voor sloop verkocht aan National Metal & Steel Corporation, Los Angeles. Op 8 juli 1966 aangekomen bij Terminal Island (Los Angeles haven regio) en in februari 1967 gesloopt.

### **Londredam L.S.**

Gebouwd in opdracht van United States War Shipping Administration, New Orleans, USA met bouwnummer 303

bij California Shipbuilding Corporation, Terminal Island, Los Angeles, California., USA. Te water gelaten op 10 maart 1944 en op 29 maart 1944 opgeleverd als 'Joe Fellows'. Manager Pope & Talbot Inc., San Francisco, USA. Lengte 134,61 meter, breedte 17,42 meter en diepgang 10,62 meter. Brt 7.259, draagvermogen 10.421. Voorstuwing: 3 cil. triple expansie stoommachine, fabrikaat Joshua Hendy Iron Works, Sunnyvale, California, 2500 ipk, 11 knopen. 2 dekken, type Liberty EC2-S-C1. Drie masten en 10



*De 'Londredam L.S.' als 'Syra' op 24 augustus 1953 in Vancouver.*

*Foto Walter E. Frost.*



De 'Syra' varend voor Vetmar Compania de Vapores S.A. in Puerto Cortes, Honduras. Collectie auteur.

laadbomen. Op 7 mei 1946 opgelegd op de James rivier (James River Reserve Fleet) bij Fort Eustis, Virginia, USA. In september 1946 overgedragen aan de United States Maritime Commission, New Orleans. Manager Moore McCormack Steamship Corporation Inc., New York. Het schip kwam op 17 februari 1947 uit de reservevloot. In maart 1947 verkocht aan Compania Maritima Grevat S.A., Panama en herdoopt in 'Norlago'. Manager Union Maritime & Shipping Company Ltd., Londen. In 1950 verkocht aan Vetmar Compania de Vapores S.A., Panama en herdoopt in 'Syra'. Manager Trans-Ocean Steamship Agency Inc., New York. In 1952 wordt de rederij geregistreerd in Puerto Cortes, Honduras en in 1955 in Monrovia, Liberia. Het schip werd niet herdoopt. Manager idem. In 1956 verkocht aan Deandbe L.S. Steamship Corporation Inc., Monrovia, Liberia (American Anthracite & Bituminous Coal Corporation, New York) en

herdoopt in 'Londredam L.S.'. In beheer bij de N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, Rotterdam. In 1957 verkocht aan Savoy Shipping Company Ltd., Monrovia en herdoopt in 'Antibes'. Manager Union Maritime & Shipping Company Ltd., Londen. In 1965 verkocht aan Engardios Compania Naviera S.A., Monrovia en herdoopt in 'Elias D'. Manager Ionic Shipping Agency Inc., New York. In 1965 verkocht aan Compania International

**ROTTERDAM AANGEKOMEN**  
22 dec.: Sagitta Ned v Londen n Binnenhaven suiker Vermaas; Morag Ned v Londen n Stieltjeskade ledig Holscher; Ida D ned v Wismar n Westerkade Nieuvelt Goudriaan; Londredam Ls Lib v Hampton Roads n Waalhaven RKC kolen RKC; Penmarch Fr v Amsterdam n Waalhaven SHV kolen Worms; Tauri Zw v

Laconia S.A., Monrovia en herdoopt in 'Archangel Michael'. Manager Trident Shipping Agency Inc., New York. Tijdens een reis met een lading kunstmest van Tampa, Florida, USA naar Kandla, India op 28 juli 1966 bij Okha in de Golf van Kutch, India op het Bural rif gelopen in positie 20.27 N.B.- 68.59 O.L. en geabandonneerd. Later brak het schip in tweeën en in november 1966 uitgebrand.

*Links: Jarenlang verschenen er scheepvaartberichten in talloze kranten in Nederland, waar menig huisgezin naar uitkeek om te zien wanneer het schip, waar hun echtgenoot, vader, verloofde of vriend op voer, zou arriveren of vertrekken uit een bepaalde haven. Dit scheepvaartbericht is van 24 december 1956 uit 'Het Vrije Volk'*

*waar de aankomst op 22 december wordt vermeld van de 'Londredam L.S.' in Rotterdam vanuit Hampton Roads met een lading kolen voor de RKC in de Waalhaven. Collectie auteur.*



*De 'Syrá' verlaat een sluis in 1955 in het Welland Canal in Canada kort voor de verkoop aan Deanbe L.S. Steamship Corporation in New York (Anbitcoal).*

*Foto John Whitehead.*



*Bij de RKC was het gewoonte dat werkstudenten de kans kregen een reis te mogen meevaren op een van de schepen. Met mijn zusje poseren we met een werkstudent bij het stuurhuis van de 'Gerry-S' in Viano do Castelo. Scheepshond Leo, een herder, vernoemd naar mijn vader moest ook op de plaat. Lange tijd tijd was mijn zusje groter dan ik, dat haalde ik later in. Foto Willem Moojen.*

# JEUGDHERINNERING AAN BOORD VAN DE GERRY-S

Wat voor buurkinderen en klasgenootjes wellicht werd ervaren als een avontuur, daar waren mijn zusje en ik ons totaal niet van bewust. Meevaren bij mijn vader aan boord als het schip in de buurt was en de school het toeliet was eigenlijk gewoon min of meer normaal. Prachtige reizen van haven naar haven naar tal van landen. De gloriejaren van de Nederlandse kleine handelsvaart. Een herinnering van reizen naar Viano do Castelo in Portugal, St. Peterport op het eiland Guernsey en Clarecastle in Ierland.

De laatste jaren bij het schrijven van artikelen over de maritieme wereld en dan vooral over de geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij dwalen mijn gedachten vaak af naar de reizen, veelal in schoolvakanties, maar ook daar buiten, die mijn zusje en ik doorbrachten op schepen waar mijn vader op voer. Deze herinneringen koester ik zorgvuldig. Geboren als oudste, van een tweeling in 1948 in Haarlem, voor mij nog steeds een van de mooiste steden van Nederland. Vader zat op zee, dus de opvoeding van twee kleine kinderen kwam volledig op de schouders van mijn moeder. Mijn vader, geboren in 1920 als zoon van een café eigenaar in IJmuiden, ging al vroeg, net 15 jaar oud naar zee. Het leven in deze vissershaven aan de westkust van Nederland was ruig met zeelieden van heinde en ver die hun vertier zochten in de talloze bars. Zijn eerste schip was een

stoomtrawler, vervolgens een oude loodsboot en de zeesleper 'Amsterdam' (1938) van Bureau Wijsmuller. Daarna monsterde hij bij de Hollandsche Stoomboot Maatschappij in Amsterdam (HSM) en voer onder andere op de 'Congostroom' (1943), 'Jaarstroom' (1922), 'Amstelseestroom' (1936) en 'Lingestroom' (1946) op tal van havens langs de Afrikaanse westkust, het Verenigd Koninkrijk, Faroe Eilanden en Reykjavik op IJsland. Op de grote vaart bij de HSM bleef hij vaak weken weg. Mijn moeder opperden toen om over te stappen naar de kustvaart, zij veronderstelde dat hij dan vaker thuis zou zijn. Dat heeft zij geweten, in plaats van reizen van twee of drie maanden bleef hij met sommige coasters vaak veel langer weg. Na de HSM trad hij in dienst van vele rederijen zoals, Wm. H. Müller & Co, Schellen Scheepvaart en Bevrachting, Reederij 'Nautiek' (W. Böhmer's Scheepvaartbedrijf) met weer de vaart op West-Afrika, Rotterdamsche Kustvaart Centrale, Kustvaart-Reederij van Dudok de Wit & Co, Scheepvaartbedrijf Gruno, Ripmeester & Co en nog een groot aantal anderen rederijen en schepen volgden net zoals vele landen en havens. Tussen 1959-1960 verbleef hij met 'Carpe Diem' (1957) van Cornelis Nieuwpoort uit Groningen in het Caribisch gebied en voer tussen Zuid-Amerika, de vele eilanden en Noord-Amerika. Vervolgens voer hij nog een aantal jaren op andere schepen.



*De boeg van de 'Gerry-S' oogt groot voor een coaster. Foto Willem Moojen.*

## **Te laat voor school**

Al op zeer jonge leeftijd, net anderhalf jaar oud, ben ik al eens op de 'Silvaplan' (1949) van Schellen Scheepvaart en Bevrachting mee geweest op een kustreis naar Denemarken. Daar weet ik natuurlijk niets meer van. Vele reizen zouden volgen in de lente, zomer of herfst- en kerstvakanties van school. Geregeld kwam het voor dat ik te laat en soms veel



*Als mijn moeder alleen mee ging aan boord verbleven we soms in het kindertehuis 'Margriethuis' in Haarlem. We sliepen dan in de kamer van de zoon des huizes op de tweede verdieping rechts onder het torentje. Foto Jos Fielmich, Noord-Hollands Archief.*

te laat weer terugkwam op school. Dat kon toen nog gewoon in de jaren vijftig van de vorige eeuw, er werd een oogje dichtgeknepen, maar betekende wel een keer blijven zitten in de derde klas. Soms alleen samen met mijn moeder aan boord maar ook vaak met mijn tweelingzusje. Wanneer we precies meegingen hing af van waar het schip zich bevond. Telefoon hadden we toen nog niet thuis. De scheepsagent stuurde een telegram wanneer en in welke haven het schip verwacht werd. Dat mocht natuurlijk niet te ver van Haarlem en later Beverwijk zijn, zoals Amsterdam, Rotterdam of Antwerpen. Voor mijn moeder, een jonge vrouw, was het dan snel kleding bij elkaar te zoeken en een paar noodzakelijke andere dingen. En dan met twee jonge kinderen en bagage met de trein, bus en soms taxi, het schip in een haven zien te vinden. Lag het schip op de boeien, dan moest mijn vader en een matroos ons via een touw ladder aan dek zetten. Als mijn zusje alleen mee ging moest ik logeren bij een tante, wat ik verschrikkelijk vond als moederskindje, want ze konden lang wegblijven. Als mijn moeder

alleen meeding sliepen we ook wel eens in het kindertehuis 'Margriethuis' op het Kennemerplein tegenover het station van Haarlem. Omdat het officieel een kindertehuis was, sliepen we niet bij de kinderen maar op de kamer van de zoon van het echtpaar dat het tehuis runde. Misschien was ik zes jaar oud, maar ik kan mij nog heel goed herinneren dat de zoon des huizes een hele wand had met 'Dinky Toys' uitgestald. Wat was ik geïmponeerd en vreselijk jaloers op al dat moois. Aan boord sliepen we in mijn vaders kooi als hij wacht liep of op de bank in de hut. Ook wel in de hut van de tweede stuurman of in een lege hut in de gang van de kapitein, die werd gebruikt als ziekenboeg of voor een loods. De hut van een eerste stuurman was niet groot, maar geriefelijk voor die tijd met een grote kooi met gordijntjes ervoor en grote laden eronder. Een klein bureau met stoel, boekenrek, een kledingkast, een leren bank en een wasbak met koud en warm water. Op de gang vlak naast de hut was een douche/toilet.

### **Van haven naar haven**

Het leven aan boord van een coaster was altijd, zoals veel zeelieden dat zullen herkennen, hectisch en met weinig bemanning was het alle hens aan dek. Bij het binnenlopen van een haven was het de luiken open maken, vaak nog met presennings en schalklatten, voor- en achter bij het afmeren en laadbomen buiten boord hangen of bedienen. Bij het lossen en laden was er lading controle (tally werkzaamheden) en soms verhalen van het schip een stukje verder op kade, of naar een andere kade. De lading bestond veel uit kolen, hout, graan, stukgoed, pek, schroot, chinaklei en alles wat werd aangeboden. In een haven werd als er de tijd voor was de buitenkant, de romp en boeg, in de verf gezet. Bij het schilderen van de boeg zat je dan op een zogenoemd bootsmansstoeltje (zitplankje vastgemaakt aan een teugel van touwen voor werkzaamheden buiten boord). Bij vertrek de ruimen weer dichtmaken en het schip zeeklaar maken. De stores vullen met proviand, frisdrank, drank en sigaretten inslaan (bonded stores) net zoals brandstof, water en andere benodigdheden. Daarbij had ieder zijn eigen taak, de dekdienst, machinekamer en de kok. Als alles geregeld was, was het tijd om te vertrekken en kwam de loods aan boord. Dan hoorde je Lekko (let go) en was het weer voor- en achter en de trossen losgooien. Op naar een volgende haven. De routine aan boord is op de meeste schepen vaak standaard, met wachtlopen, sturen, onderhoud zoals bikken en schilderen bij goed weer en tal van andere klusjes. In de machinekamer was altijd wel wat te doen. Bij het aanlopen van een nieuwe haven begint alles weer opnieuw. Het was de tijd dat de bemanning na het werk nog de wal op kon om zich te ontspannen, natuurlijk was de pup een gezellig tijdverdrijf maar gelukkig werd de omgeving ook verkend, een bezoek gebracht aan een museum als de tijd het toeliet of naar de bioscoop. Nu komt een zeeman door de strenge regels in havens niet meer van boord. De romantiek van het varen is daarom helaas grotendeels verdwenen.

### Slecht weer

De 'Grey Little Devils', zoals de Engelsen de Nederlandse coasters noemde, kon je wereldwijd in havens aantreffen. Soms lagen er twee of drie tegelijk in een Engelse haven. Bij mooi weer was varen heerlijk en kon ik uren in een hoekje van het stuurhuis genieten van de zee, golven, wind en in de verte passerende schepen en met wat geluk dolfinen die voor de boeg opdoken. Bij slecht weer kon zo'n klein schip heftig te keer gaan en, naast soms zeeziekte in het begin, waren angstige momenten geen uitzondering waarbij alles wat los lag in de hut aan de rol ging. Zeker als het wel eens gebeurde dat een gedeelte van de deklading van boord spoelde. Meerdere malen heb ik dit meegemaakt. Jaren later op 20 oktober 1986 belandde ik op de terugreis van Harwich naar Rotterdam op de Engelse ferry 'St. Nicholas' (1982) in een orkaan op de Noordzee. 14 uur lang lag het schip met de kop in de wind in zware zee omdat aanmeren onmogelijk was in Hoek van Holland. De meeste passagiers waren zeeziek en zeer angstig omdat het schip enorm slingerde, halen maakte tot 40 graden en diep in de golven dook. In Nederland zijn er die dag talloze bomen omgewaaid, dakpannen van huizen geslagen en heel veel andere schade.



*Op de Atlantische Oceaan namen mijn zusje Lenie en ik de schoonmaakwerkzaamheden op de brugvleugel voor onze rekening. Je moest bezig blijven, nietwaar!*

*Foto Willem Moojen.*



*Bij het schilderen van het anker van de 'Gerry-S' in juli 1956 schoot de werkboot los en dreef ik de haven van Whitehaven in. Op de foto nog samen met de Portugese matroos Augusto in de werkboot.*

*Foto Willem Moojen.*

### Zeeman in de dop

Mooie herinneringen zijn reisjes onder andere naar Poole, Dover of Harwich, vooral het aanlopen van de haven overdag en zicht op de krijtrotsen. Via de Seine naar Rouen is een lust voor het oog met fraaie oevers, het landschap en vele kastelen. Het leven aan boord had zijn

regelmaat wat ik al aanhaalde. Met een poetsdoek in mijn achterzak liep ik stoer over het schip en hielp leidingen schoonmaken in de machinekamer en andere klusjes. Later toen ik wat ouder was hielp ik veel met schilderen en in de kombuis. Soms mocht ik aan het aan het roer staan met rustig weer, dat mocht natuurlijk niet,



*De overtocht van Harwich naar Rotterdam op 20 oktober 1986 op de Engelse ferry 'St. Nicholas' was heftig toen het schip in een heuse orkaan terecht kwam. Foto Willem Moojen.*

maar er was constant toezicht. Natuurlijk ging het een keer faliekant mis met een flinke deining en mijn kleine knuistjes het roer niet onder controle kon krijgen waardoor we bijna rond gingen. Einde stuurmanskunsten voor die reis. Eens zat ik met een Portugese matroos (Augusto) in de werkboot het anker te schilderen van de 'Gerry-S' in de haven van Whitehaven. Hij klom op het anker en ik bleef in de sloep. Deze schoot los en dreef direct de haven in. Met geen mogelijkheid kon ik de zware riemen bedienen en het kostte veel moeite mij weer aan boord te krijgen. Ook het schip schoon spuiten na het laden van antraciet onder de kolentip in Swansea vond ik leuk ondanks dat het veel te zwaar was voor mij. De waterslang sprong alle kanten op. De gemoedelijkheid aan boord was voor een groot gedeelte afhankelijk van een goede kok. Vers gebakken brood en genoeg eten. Het eten was sober maar wel goed en op feestdagen wat extra. Een slechte kok was meteen te merken aan de sfeer aan boord. Wat ik me ook nog goed weet te

herinneren is dat ik de smaak van melk en roomijs in Engeland voller en romiger vond dan in Nederland. Op een kustreis aan boord van de 'Hada II' (1957) van Johannes Sint uit Rotterdam, van Terneuzen waar geschild werd voor stormweer, naar Dover zat ik 's nachts op 15 juni 1959 op een kruk in het stuurhuis op de rede van Dover waar geankerd werd om te wachten op de loods om naar binnen te mogen, te kijken naar al de lichtjes van het scheepvaartverkeer en in de verte van de huizen. De maan scheen op de

krijtrotsen, zo mooi, dat vergeet je nooit meer. Net zoals die zelfde nacht toen de matroos aan het eind van zijn wacht me mee nam naar de kombuis, waar hij heel dun geschilde aardappelen op de kookplaat legde. De eerste en lekkerste chips die ik ooit gegeten heb. Een jaar eerder introduceerde Smith's Chips uit Broek op Langedijk de eerste zakjes chips in Nederland met een heel klein blauw zakje met zout. De oudere lezers zullen zich dit waarschijnlijk nog herinneren. Terug in Rotterdam zag de haven er toch

*Na het laden van antraciet in Swansea was het alle hens aan dek om het schip schoon te spuiten. Mooi klusje voor mij, maar de waterslang sprong alle kanten op. Na veel oefenen ging het beter.*

*Foto Willem Moojen.*



*Op de 'Hada II' zat ik 's nachts op 15 juni 1959 op een kruk in het stuurhuis op de rede van Dover te genieten van al de lichtjes van het scheepvaartverkeer en de maan die scheen op de krijtrotsen. Op de foto ligt de 'Hada II' op zaterdag 1 juli 1967 in Par aan de zuidkust van Engeland om chinaklei te laden. Achter de 'Hada II' ligt de 'Greta' (1952) van Jurjen Schokkenbroek uit Groningen ook te wachten om het 'witte goud' te laden. Het is weekend, maandag zou er pas weer worden geladen. Foto Willem Moojen.*



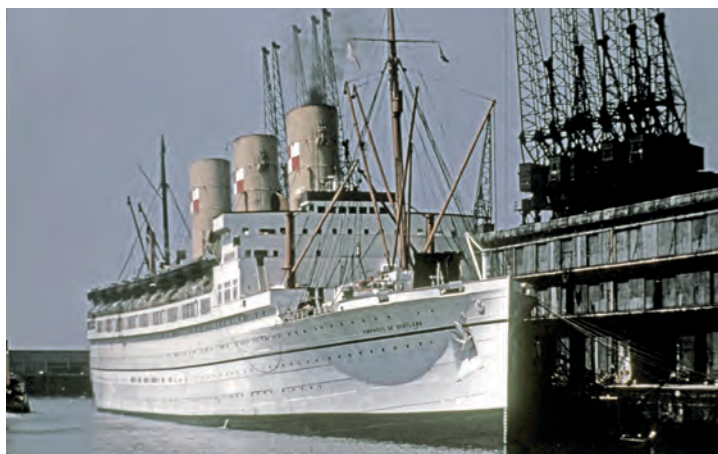
heel anders uit dan de door de maan beschenen krijtotsen.

### Sweet memories

Engelse en Ierse havens hebben een bepaalde sfeer, zeker in de jaren vijftig en zestig toen er nog veel scheepvaart was. Havenkranen, vaak nog stoomkranen, die je nergens zag, maar ook de Engelse auto's en vrachtwagens zoals Foden en Leyland. Veel haventjes waren getijdenhavens, waardoor het schip droog viel (op het zaat), en lagen vaak aan een rivier met fraai heuvellandschap. 's Morgens vroeg zag je drommen arbeiders naar de havens en scheepswerven gaan. Een tijd die voorgoed voorbij is en na het werk waren de pups overvol. Bij het binnenlopen van Southampton stond ik op de bank in mijn vaders hut door de patrijspoort te kijken. We voeren langs de 'Queen Elizabeth' (1938-Cunard Line) en



Een aquarel van de 'Hada II'. In opdracht van de auteur geschilderd door Evert Sikkema. Foto Willem Moojen.



**Links:** Bij het binnenlopen van Southampton voeren we langs de 'Empress of Scotland'. Een in 1930 gebouwde drie-pijper voor de Canadian Pacific Steamships Ltd. Het fraaie passagiersschip voer hoofdzakelijk op Canada, maar ook op andere bestemmingen, als troepenschip en maakte cruises. Op de foto ligt het schip in Southampton. Foto Willem Moojen.

'Empress of Scotland' (1930-Canadian Pacific Steamship). Met open mond aanschouwde ik de majestueuze passagiersschepen, dat vergeet ik nooit, zo groot waren ze. Zo'n kleine coaster valt totaal in het niet bij zulke machtige oceaaneuzen, het maakte diepe indruk op mij. Mooie reizen waren van Viano do Castelo in noordwest Portugal naar St.

Met mijn vader en zusje Lenie op de brugvleugel van de 'Gerry-S' in juli 1956 in de Golf van Biscaje op weg naar Viano do Castelo in Portugal.

Foto Willem Moojen.



Peterport op het kanaaleiland Guernsey met boxboard voor de tomatenindustrie op het eiland. En naar Clarecastle aan de westkust van Ierland. Over deze plaatsen waar ik goede herinneringen aan heb enige wetenswaardigheden over de stad, gebouwen, kerken, bedrijven, havens en schepen.

## Portugal

### Viano do Castelo

Op 17 juli 1956 vertrokken we van Rotterdam naar Sunderland, niet ver van Newcastle-upon-Tyne aan de oostkust van Engeland om steenkool te laden voor Antwerpen. In deze haven werd op 25 juli 1956 stukgoed geladen voor Avonmouth, een voorhaven van Bristol aan de rivier Avon in Wales. Hier werd graan geladen voor Viano do Castelo in Portugal. Vanaf de Atlantische Oceaan loop je het havengebied van Viano do Castelo aan dat gelegen is aan de monding van de rivier Rio Lima. De haven is de laatste decennia enorm uitgebreid en voorzien van de modernste havenfaciliteiten. In de stad vlak aan zee is de in 1944 opgerichte scheepswerf Estaleiros Navais de Viano

do Castelo, S.A. (ENVC) gevestigd. De scheepswerf, sinds 1975 een staatsbedrijf, bouwt containerschepen, stukgoed- en bulkschepen, olie- en chemicaliëntankers, LPG schepen, cementschepen, veerboten, sleepboten, marineschepen, vissersschepen en luxe jachten. Tevens is de werf, de grootste in Portugal, gespecialiseerd in het ombouwen en repareren van schepen. In 1948 leverde de werf zijn eerste drie schepen op, alle vistrawlers voor de kabeljauwvisserij. Niet ver van de stad en haven overspant de ijzeren weg- en spoorbrug Ponte Eiffel de beide oevers van de rivier en verbindt Viano do Castelo aan de noordkant en Darque aan de zuidkant met het achterland. De uit twee verdiepingen bestaande 562 meter lange brug, de onderste verdieping is een spoorlijn en de bovenste een weg, is ontworpen door ingenieur Gustave Eiffel (1832-1923), bekend van onder andere de Eiffeltoren. De brug werd op 30 juni 1878 geopend door staatsman en premier Fontes Pereira de Melo. Viano do Castelo een van de mooiste steden in het noorden van Portugal, speelde een belangrijke rol bij de Portugese ontdekkingsreizen in de 15e en 16e eeuw.



*Een van de schepen die deel nam aan Sail Amsterdam 2010 was de stalen gaffel getuigde vier-mast schoener 'Santa Maria Manuela'. Het schip kwam van Hartlepool waar het deelnam aan de North Sea Tall Ships Regatta 2010. Het fraaie gerestaureerde schip uit 1937 ligt op 18 augustus 2010 aan de vooravond van Sail Amsterdam, dat gehouden werd van 19 tot 23 augustus, afgemeerd in de Vissershaven in IJmuiden. Foto Willem Moajen.*

### Witte Vloot

De stad was ook bekend door de kabeljauwvissers die vanaf de 15e eeuw actief waren in de wateren van de Grand Banks van Newfoundland en Groenland. Een onvoorstelbaar hard bestaan voor de vissers in deze zeer koude streken. Door de jaren heen had Portugal een grote vloot van zeilende vissersschepen. Veel drie- en een aantal viermast schepen die bekend werden onder de naam 'lugres bacalhoeiros', wat zoveel betekent als kabeljauw loggers. De arbeidsomstandigheden aan boord van de schepen waren bijzonder slecht en het werken onder extreem moeilijke omstandigheden eiste hun tol. Aan boord van de schepen stonden tientallen kleine roeiboortjes (dory's). In elk bootje zat een visser die handmatig de kabeljauw ving, vaak ver van het moederschip, en pas naar het moederschip terugkeerde als het bootje vol was. De vissers zaten soms wel 13 uur in zo'n roeiboortje. Het kwam voor dat bootjes zonken omdat er teveel kabeljauw in zat. Veel vissers keerden na reizen van wel zes maanden niet terug naar hun vaderland. Ze kwamen om van de kou, hun bootje zonk door zwaar weer, soms zonk zelfs het moederschip of door andere ontberingen. De twee bekendste



*Vanaf 1927 voer er een hospitaalschip met de 'Witte Vloot' mee naar de wateren rond Newfoundland en Groenland. De foto toont het in 1955 in de vaart genomen tweede hospitaalschip 'Gil Eannes' in de vissershaven van Viano do Castelo. De gerestaureerde 'Gil Eannes' is nu een museumschip en een gedeelte is ingericht als jeugdherberg. Foto Carlos M C Da Cruz.*



schepen die de ijzige viswateren opzochten waren de stalen gaffel getuigde vier-mast schoeners 'Santa Maria Manuela' en 'Creoula'. Gebouwd in 1937 bij Companhia União Fabril in Lissabon met een lengte van 62,94 meter, een breedte van 9,90 meter en een zeiloppervlak van 1120 m. In later jaren werden ook krachtige trawlers ingezet. Als de vissersschepen vertrokken naar New Foundland, werden de schepen eerst gezegend in Lissabon met pompeuze ceremonies door het fascistische regime. Het einde van de 'Witte Vloot' zoals de schepen genoemd werden kwam in 1973 toen Canada de tweehonderdmijls-zone invoerden ter bescherming van de kabeljauw bestanden. De 'Santa Maria Manuela' was nadat het schip was opgelegd in 1993 bij São Jacinto Shipyard in Aveiro grotendeels ontmanteld op de romp na. In 1994 aangekocht door Fundação Santa Maria Manuela om sloop te voorkomen en de intentie het schip te herstellen. Mondjesmaat werd er aan gewerkt. In 2007 werd de romp van het schip aangekocht door het Portugese visverwerkingsbedrijf bedrijf Pascoal & Filhos S.A. die besloot de schoener volledig te restaureren. Dat gebeurde bij Navalria Shipyard/Drydocks

*Op de broodkist van de 'Gerry-S' zitten mijn zusje en ik met de werkstudent en de matrozen Antonio en Augusto in de haven Viano do Castelo. Augusto woonde in Oporto en mijn zusje heeft die reis nog een aantal dagen bij Augusto, die even op verlof mocht, thuis geslapen.*

*Foto Willem Moojen.*

in Gafanha da Nazaré in het district Aveiro. Op 29 december 2018 werd het grotendeels herstelde schip naar Factoria Naval de Marin SA in Marin in de regio Galicië gesleept voor de laatste herstelwerkzaamheden, zoals het installeren van nautische- en andere technische apparatuur en systemen. Op 2 mei 2010 keerde de volledig gerestaureerde 'Santa Maria Manuela' weer terug in Aveiro. Met dien verstande dat de schoener van buiten hersteld is in de oude gedaante maar van binnen volledig werd verbouwd naar de eisen van de tijd met onder andere comfortabele hutten, bar, eetzaal met zelfbediening en drie keukens die zijn uitgerust met de modernste cateringfaciliteiten om elke dag 195 warme maaltijden te bereiden. Sindsdien vaart de gaffelschoener weer en wordt ingezet bij zeiltrainingen en avontuurlijke zeereizen met accommodatie voor 50 passagiers. In november 2016 werd de 'Santa Maria Manuela' overgenomen door Recheio Cash &

Carry, SA, een 100 % onderdeel van de Jerónimo Martins Group. Een bijna identieke stalen vier-mast schoener was de 'Argus' gebouwd in 1939 bij Firma De Haan & Oerlemans. Scheepswerf 'Rijn en Maas' in Heusden.

### **Gil Eannes**

Vanaf 1927 voer er een hospitaalschip mee naar de wateren rond New Foundland en Groenland. Eerst werd bekeken of dat elke reis nodig was, maar vanaf 1937 voer het schip regelmatig mee met de 'Witte Vloot'. Het eertste schip dat als zodanig werd ingezet was de in 1914 gebouwde 84,79 meter lange en 12,50 brede 'Lahneck' van de Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft 'Hansa'. Het 2670 ton metende schip werd op 9 augustus 1914 tijdens de Eerste Wereldoorlog geïnterneerd in Lissbon. Op 23 februari 1916 werd het schip door de Portugese regering in beslag genomen. De 'Lahneck' werd herdoopt in 'Gil Ean-

nes' en kwam in beheer bij Transportes Maritimes do Estado. Het schip werd ingericht als hulpkruiser en troepentransportschip voor de Marinha Portuguesa (Portugese marine). In 1927 werd het schip aangepast als hospitaalschip en voer van 16 mei 1927 tot 14 november 1927 als ondersteunings- en transportschip mee met de kabeljauwvissers naar de wateren van New Foundland. Vanaf 1937 voer de 'Gil Eannes' regelmatig met de 'Witte Vloot' mee. In 1946 verkocht de Portugese marine het schip aan Sociedade Nacional dos Armadores do Bacalhau in Lissabon. In 1956 besloot de Grémio dos Armadores de Navios da Pesca do Balcalhau, het rederijgilde van kabeljauwvissers, het schip te verkopen omdat een nieuw hospitaalschip in de vaart kwam. De 'Gil Eannes' werd verkocht aan Vulcania S.r.L. in Genua en herdoopt in 'Fetide'. In 1960 werd het voormalige hospitaalschip voor sloop verkocht aan A.R.D.E.M. S.p.A. In die dagen een bekende sloopwerf in Vado Ligure nabij Savona in Italië.

Het nieuwe hospitaalschip kwam op 20 maart 1955 in dienst en werd gebouwd bij Estaleiros Navais de Viano do Castelo en kreeg ook de naam 'Gil Eannes', vernoemd naar de Portugese ontdekkingsreiziger Gil Eanes (1395-rond 1445). Het 98,45 meter lange en 13,72 meter brede 4800 ton metende hospi-

taalschip kon ook worden ingezet als postschip, sleepboot en ijsbreker. Buiten het kabeljauwseizoen voer de 'Gil Eannes' vanaf 1963 ook als passagiersschip en koelschip. De laatste reis ter ondersteuning van de 'Witte Vloot' maakte de 'Gil Eannes' in 1973. Datzelfde jaar maakte het schip een diplomatieke reis naar Brazilië. Vervolgens voer het als koelschip voor kabeljauw van Noorwegen naar Portugal. Vanaf 1975 diende het als hospitaalschip in Angola en nog een paar jaar als vrachtschip alvorens het in 1984 jarenlang werd opgelegd in Lissabon met de bedoeling het te slopen. Dankzij historicus, tv-presentator en voormalig ambassadeur van Brazilië, José Hermano Saraiva, die in 1997 een campagne begon om het schip te redden van de sloop, dat enkele dagen later zou aanvangen, is het fraaie historische schip behouden voor Portugal. In 1998 werd de 'Gil Eannes' gerestaureerd, dankzij financiële steun van instellingen, bedrijven en burgers, op de scheepswerf Estaleiros Navais de Viano do Castelo, S.A. (ENVC). Sindsdien ligt het voormalige hospitaalschip in de vissershaven van Viano do Castelo en wordt beheerd door de Gil Eannes Foundation. Een gedeelte van het schip is in gebruik als jeugdherberg met 60 bedden. Het overgrote deel van het schip is in gebruik als museumschip en volledig nog in originele staat zoals het gebouwd werd.



*In een aantal Europese landen was het gebruikelijk dat vrouwen werden ingezet bij het laden en lossen van houtschepen. Op de foto van juli 1956 zien we vrouwen vanuit een loods op de kade gebundelde plankjes hout op hun hoofd naar het schip brengen. Daar werden de bundels in een net met eigen laadgerei aan boord gezet.*

*Foto Willem Moojen.*



*Havenarbeiders stapelden de bundels met de hand één voor één in het ruim. Dit hout (boxboard) was bestemd voor St. Peterport op het Engelse kanaaleiland Guernsey om kistjes van te maken voor tomaten. Het eiland stond bekend om zijn tomatenexport.*

*Foto Willem Moojen.*



*Als het ruim vol was kwam er nog een flinke deklading op de ruimen, goed vastgesjord voor de overtocht. Foto Willem Moojen.*



*De fraaie koepelkerk Santuário de Santa Luzia is een ware trekpleister voor toeristen die Viano do Castelo aan-doen. Het uitzicht is adembenemend op de stad, weidse omgeving, de rivier, haven en Atlantische Oceaan.*

*Collectie auteur.*

In Viano do Castelo vindt je prachtige parken, pleinen, fontijnen, kerken en in het historisch centrum fraaie gebouwen en huizen gebouwd in manueïjnse stijl (Portugese laatgotische stijl) renaissance, barok of art deco. Op veel bouwerken worden azulejo's, de typische siertegels, aangebracht als decoratie zowel op binnenmuren als op buitenmuren. De thema's op de keramieken tegels, vaak in het blauw, variëren van historische gebeurtenissen, religieuze voorstellingen, mythische taferelen tot bloemen en planten. De stad wordt beschouwd als het 'Mekka voor architectuur'. Veel Portugese architecten hebben een bijdrage kunnen leveren de laatste decennia in het ontwerpen van gebouwen en installaties. Viano do Castelo staat ook bekend om de borduursels met goudfiligraan.

### **Santuário de Santa Luzia**

Tijdens het laden van boxboard had mijn vader toch de tijd om ons de stad te laten zien. Hij wist de mooie plekjes omdat hij er al meerdere keren was geweest, zoals de Praça da República, het plein in het hart van het oude deel van de stad. Aan het plein staan prachtige oude gebouwen zoals het Igreja da Misericórdia uit 1589, Paços do Concelho, het vroegere gemeentehuis uit de 16<sup>e</sup> eeuw en de Chafariz drinkfontein uit 1559. We



*Op de top van de Monte de Santa Luzia ligt het gelijknamige in 1907 gebouwde hotel. Op het terras genoten we van een drankje en een coupe ijs. Vanaf het terras kijk je op koepelkerk.*

*Collectie auteur.*

namen de 650 meter lange kabelbaan van het treinstation naar de 160 meter hoger gelegen Santuário de Santa Luzia op de top van de Monte de Santa Luzia. Een koepelkerk die gebouwd werd naar een ontwerp van architect Miquel Ventura Terra die na zijn dood in 1919 werd opgevolgd door Miquel Noqueira. De bouw van de kerk in neo-Byzantijnse stijl met gotische elementen duurde maar liefst van 1904 tot 1943 maar was eigenlijk pas helemaal klaar in 1959. Het interieur van de kerk is prachtig en indrukwekkend hoe hoog de koepel is. De kerk heeft veel weg van de Sacré-Coeur in Parijs. Vanaf het dak van de kerk is het uitzicht adembenemend op de stad, weidse omgeving, de rivier, haven en Atlantische Oceaan. Na het bezoek zijn we een drankje gaan

drinken en kregen mijn zusje en ik een grote coupe ijs op het terras van het iets hoger gelegen Hotel Santa Luzia. Dit was wel wat anders dan een flesje prik aan boord van de 'Gerry-S'. Wat een luxe had dit in 1907 gebouwde hotel, zo iets had ik natuurlijk nog nooit gezien. We keken op het dak van koepelkerk beneden ons. Het fraaie hotel werd in 1993 aangekocht door de Britse Pousada Group en in 1996 gerenoveerd. Tegenwoordig heet het Pousada Monte de Santa Luzia.

## **Guernsey**

### **St. Peterport**

Van Viano do Castelo wat in 1956 nog een zeer bescheiden haven was werd



*Fraai zicht op de haven van St. Peterport. De kade in het midden is Albert Pier, dan een stukje North Pier. De ferry 'Caesarea' (1960) meert af aan de New Jetty. Daartussen ligt Cambridge Berth. De achterste kademuur is White Rock Pier. Rechts zien we Castle Pier en Castle Cornet. Foto Willem Moojen.*

op 8 augustus 1956 koers gezet naar St. Peterport op Guernsey. Het eiland voor de kust van Normandië is na Jersey het grootste Kanaaleiland. Nabij liggen Herm, Jethou, Brecqhou, Sark en Alderney. De eilanden zijn net zo als het eiland Man in de Ierse Zee geen onderdeel van het Verenigd Koninkrijk, maar Brits Kroonbezit. Evenmin zijn de eilanden onderdeel van de Europese Unie. De Kanaaleilanden horen tot het baljuwschap Guernsey. Een baljuw was een ambtenaar die de vorst vertegenwoordigde in bepaalde gebieden. Het rechtsgebied van de baljuw werd het baljuwschap genoemd. Het staatshoofd is koning Charles III, die de titel hertog van Normandië voert. De staatsvorm is een constitutionele democratie. Guernsey staat bekend als belastingparadijs. Op het eiland wordt zowel Engels als Frans gesproken en heeft een eigen onofficiële volkslied, de 'Sarnia Cherie' (Dear Guernsey).

### **Victor Hugo**

Op het eiland woonde van 1856 tot 1870 de Franse schrijver, dichter en staatsman Victor Hugo (1802-1885) in ballingschap. Hij was verbannen uit

Frankrijk omwille zijn politieke gedachtengoed. Hij kwam al eerder met zijn vrouw Adèle Foucher (1803-1868) in oktober 1855 naar Guernsey en kocht op 16 mei 1856 het rond 1800 gebouwde Hauteville House in St. Peterport. Omdat hij eigenaar was geworden van het statige pand kon hij volgens de wet van Guernsey niet verdreven worden. Tijdens zijn verblijf op het eiland schreef hij enkele van zijn beste werken waaronder zijn beroemde roman *Les Misérables* uit 1862, waar hij al sinds 1830 aan had gewerkt. Afstammelingen van Victor Hugo schonken in maart 1927 het huis aan de stad Parijs. Het huis is ingericht als museum en tevens de woning

van de honorair consul van de Franse ambassade in Londen.

### **Town Church**

St. Peterport is een alleraardigst stadje met rond de 19.000 inwoners en waar straten veelal een Franse naam dragen. Het is heerlijk flaneren door steile en smalle straatjes met talloze winkels en fraaie panden. Aan Church Square, pal tegenover de haven, vindt je Town Church, sinds 1662 een Anglicaanse kerk. De kerk in zijn huidige vorm werd gebouwd tussen 1466 en 1473, maar sommige elementen zijn ouder. Door de jaren heen zijn er de nodige renovaties

*Een kaart van de oude haven met Town Church en Albion House.*

*Colletie auteur.*



uitgevoerd. De kerk is een beschermd gebouw. Vlak naast de kerk staat Albion House, een pub/taverne uit 1780. De kroeg staat het dichtst bij een kerk, op slechts 45 centimeter afstand, op de Britse eilanden.

De haven van St. Peterport bestond eigenlijk alleen maar uit een in 1275 gebouwde kade, die in de 16e eeuw verlengd werd. De huidige haven van St. Peterport werd gebouwd tussen 1770 en 1874. De haven is aangelegd tussen twee in zee uitstreckende havenarmen. Aan de noordkant White Rock Pier en aan de zuidkant Castle Pier.

### Albert Pier

De oudste pier, de Albert Pier werd pal tegenover de Town Church in het oude stadscentrum gebouwd. Het eerste gedeelte van de havenkade werd aangelegd in 1580. Tussen 1861 en 1863 werd er een arm aan gebouwd en kreeg de pier zijn uiteindelijke vorm. In 1861 kreeg het de naam Albert Pier ter ere van de in 1861 overleden Prins Albert. Aan de Albert Pier lagen geregeld coasters te lossen en tussen 1931 en 1951 werden er ook olieproducten aangevoerd. Deze pier is niet meer in gebruik voor de koopvaardij maar met de naast gelegen Victoria Pier in gebruik als jachthaven.

### North of Crown Pier

De North Pier ligt ten noorden van de Albert Pier, ook tegen het oude stadscentrum aan. De noordelijke arm van deze oorspronkelijke kademuur gaat vanaf de oude kade naar het oosten met halfverwege een steunpier voor de in 1891 aangelegde Careening Hard die naar het noorden gaat. Gebouwd in 1703 als golfbreker en daarna verstevigd en als pier voltooid rond 1750. De havenkade kwam eind 1770 gereed. In 1838 werd de ingang van de oude haven verbreed en 1893 werd de pier herbouwd met een lengte van ruim 67 meter. De North Pier wordt hoofdzakelijk alleen nog gebruikt voor het afmeren van jachten- en zeilboten en recreatiedoeleinden. Dat geldt ook voor Careening Hard, maar zo nu dan liggen er andere schepen aan de kade.



*De 'Gerry-S' liggend op 18 augustus 1956 aan Albert Pier is al grotendeels gelost.*

*Foto Willem Moojen.*



*Op 18 augustus 1956 op de rand van het ruim, we vermaakten ons prima aan boord. Op de achtergrond worden vrachtwagens volgestapeld met boxboard.*

*Foto Willem Moojen.*

### St. Julians Pier

Deze pier waarvan de eerste steen werd gelegd in 1853 loopt naar het oosten van de haven vanaf de St. Julian's Avenue en is de haven voor de eerder aangelegde North of Crown Pier. De St. Julian's Pier was uitgerust met een primitieve weegbrug uit 1861, die vervangen werd door een stenen weegbrug in 1892. In 1923

werd de weegbrug aangepast om 20 ton te kunnen behandelen. Vaak kende een haven een Weegbrugvereniging, die de weegbrug beheerde en het gewicht van de lading kon aflezen. Heel nauwkeurig was dat niet. In oostelijke richting werd het havengebied uitgebreid met de in 1909 aangelegde Cambridge Berth, de nieuwe Inter-Island Quay en de New Jetty

uit 1927, waar ten westen en oosten van deze kade in 1975 in de haven nieuwe kademuren werden gerealiseerd en uitgerust voor roll-on/roll-off (RoRo Ramp 1 en 2) vervoer. (vracht die op of van het dek van een schip worden gereden). Op de kades zijn naast havenfaciliteiten veel agentschappen van rederijen, stuwadoors en andere gerelateerde scheepvaartbedrijven gevestigd. Dagelijks vertrekken er kleine ferries van Cambridge Berth en Inter-Island Quay naar de nabij gelegen eilanden Herm, Sark, Alderney en Jersey. Vanaf Inter Island Quay en RoRo Ramp 1 en 2 vertrekken er dagelijks ferries rechtstreeks of via Jersey naar Poole, Portsmouth en Weymouth in Zuid-Engeland en naar Cherbourg, Diélette, Flamanville, Barneville-Carteret en Granville in Normandië en Saint-Malo in Bretagne.

### White Rock Pier

White Rock Pier ligt aan de overzijde van de New Jetty op de kop van de haven in oostelijke richting. De pier waarvan de eerste steen werd gelegd op 24 augustus 1852 diende in eerste instantie als breakwater voor de haven. Door de jaren heen werd de fundatie verstevigd en de pier verlengd. Later werd de pier ingericht als havenkade voor het laden- en lossen van vrachtschepen. Deze kade en overliggende kade van de New Jetty zijn voor St. Peterport als haven economisch gezien het meest belangrijk geweest wat betreft het afhandelen van vrachtschepen. Honderden Nederlandse coasters hebben St. Peterport aangelopen en werden gelost door de klassieke havenkranen die op White Rock Pier stonden, vooral in

*Met de boeg van de 'Gerry-S', liggend aan Albert Pier, bijna tegen de kade aan. Op de kade, helaas wat moeilijk te zien, auto's en vrachtwagens uit die tijd. Op de bak van de 'Gerry-S' matroos Augusto en bootsman Jesus.*

*Foto Willem Moojen.*



*De haven van St. Peterport met zicht op de Albert Pier. Aan de kade ligt in juni 1966 de 'Francois Buisman' (1949) te lossen. Op de voorgrond de in 1932 gebouwde reddingboot ON 754 'The Lloyds' van het Barnett type. De 16 meter lange en 4,11 meter brede, voormalige reddingboot deed dienst van 1932 tot 1957 bij Barra Island's Station op het eiland Barra. Dit is een van de kleinere eilanden van de zuidelijke Buiten-Hebriden in Schotland.*

*Foto Willem Moojen.*

*Een helaas niet al te beste foto van de 'Gerry-S' afgemeerd aan de New Jetty. Maar het geeft een idee van het snel wegtrekkend water.*

*Foto Willem Moojen.*



de periode na de Tweede Wereldoorlog tot diep in de jaren zeventig. De kade van White Rock Pier is opgedeeld in de ligplaatsen 4-5-6. Met een lengte van 94 meter en diep water langs zij is de in 1970 gebouwde ligplaats 4, de ligplaats die is ingericht voor LoLo (lift-on/lift-off) activiteiten. Schepen worden gelost- of geladen met eigen laadgerei of door kranen vanaf de kade. Ligplaats 5 met een lengte van 75 meter werd in 1971 gebouwd voor LoLo activiteiten, maar beperkt operationeel in gebruik vanwege diepte- en lengtebeperkingen.





*De haven van St. Peterport met het aanlopen van de 'Caesarea'. De veerboot werd gebouwd in 1960 bij J. Samuel White & Co. Ltd., in Cowes op het eiland Wight. Het 4174 Brt metende schip van British Railways onderhield een dienst tussen Weymouth en de Kanaal-eilanden vanaf 18 november 1960 tot eind 1975. Rechts zicht op White Rock Pier, voor de boeg van het schip de New Jetty. Foto Willem Moojen.*

Ligplaats 6 met een lengte van 85 meter lang is alleen geschikt vanwege beperkte waterdiepte voor kleine schepen die laden voor de eilanden Sark of Herm. In de loop der jaren werden de karakteristieke elektrische havenkranen, jarenlang het gezicht van de pier, vervangen door 32-tons mobiele kranen en 7-tons portaal-kranen. Op de kop van de pier staat het in 1908 gebouwde 10 meter hoge ronde karakteristieke vuurtorentje.

### **Castle Pier**

Castle Pier werd in 1850 gebouwd als breakwater (golfbreker) om de zuidelijke kant van de haven te beschermen tegen de woeste zee bij stormweer. De pier verbindt de zuidelijke esplanada van St. Peterport met Castle Cornet, dat werd gebouwd rond 1204 op het vroegere getijdeneiland Cornet Rock om de Kanaaleilanden tegen de Fransen

te verdedigen en dan hoofdzakelijk als verdedigingswerk op een mogelijke invasie van Franse troepen onder leiding van Napoleon. Talloze malen werd het kasteel en verdedigingsfort tussen 1206 en 1660 gerestaureerd, nieuwe buitenmuren en vestingwerken gebouwd en meer kannonnen geplaatst om het kasteel te verdedigen. Het fort bood in de 18e eeuw onder andere onderdak aan de Royal Artillery die de kannonnen van het kasteel bemanden en vier compagnieën infanteristen. Nieuwe kazernegebouwen verrezen er en werd een ziekenhuis gebouwd in 1746, wat na 1885 werd gebruikt als kantine. Rond 1800 werd het kasteel ontoereikend beschouwd als garnizoensbolwerk en Fort George verving Castle Cornet als de belangrijkste kazerne op Guernsey. Castle Cornet werd rond 1860 via een houten brug verbonden met Castle Pier, vervangen na 1945 door een betonnen



*Vlak voordat mijn moeder met de dochter van kapitein Verduyn, die ook aan boord was, ging winkelen in St. Peterport moest ze er aan geloven om op de foto te gaan op het sloependek van de 'Gerry-S'.*

*Foto Willem Moojen.*

constructie. Het Duitse leger plaatste er tijdens de Tweede Wereldoorlog luchtafweergeschut en stond het kasteel bekend als Stuzpunkt Hafenschloss. Aan het eind van Castle Pier werd in 1861 de uit graniet opgetrokken Castle Breakwater, bekend als Castle Emplacement, voltooid en op kop daarvan staat de in 1868 gebouwde granieten 12 meter hoge ronde vuurtoren. Een prachtige wandelpier met uitzicht op de havens en stad. In het kasteel zijn het kasteelmuseum, maritiem museum en Royal Guernsey Militia-museum gehuisvest.

Er zijn plannen om de haven enorm uit te breiden met havenbekkens waar grote schepen kunnen afmeren die aangelegd moeten worden naast de bestaande White Rock Pier, zowel in oostelijke als noordelijke richting. Een kade waar containerschepen tot een lengte van 200 meter kunnen afmeren en een kade waar in de haven en aan de zeezijde cruiseschepen van 285 tot 325 meter lengte kunnen afmeren.

*Kan mij herinneren dat mijn moeder een hoofddoekje, wat in die jaren veel gedragen werd, had gekocht met de mooie plekjes van Guernsey. Deze ben ik kwijtgeraakt. Ook kocht ze een poederdoos van de haven van St. Peterport. Deze, inmiddels 67 jaar oud, heb ik altijd bewaard als aandenken. Foto Willem Moojen.*



### Terug naar Rotterdam

Na het lossen van de lading boxboard werd op 19 augustus 1956 weer koers gezet naar Viano do Castelo voor een nieuwe lading boxboard. Vervolgens werd Swansea in ballast de nieuwe bestemming om antraciet te laden voor Rotterdam. Bij vertrek uit de haven viel het op dat het schip sneller voer als normaal.

Opmerkelijk omdat later bleek dat er een stuk hout van een voorbij varende schip in de schroef was gekomen. De schade was te groot om door te varen. In het dok van Swansea werd de schade aan schroef en roer hersteld. Voor ons zat de reis erop en was de Waalhaven in Rotterdam de nieuwe bestemming. Wel veel te laat voor school natuurlijk.



De 'Gerry-S' ligt op de boeien in Swansea te wachten voor een plekje onder de kolentip om antraciet te laden voor Rotterdam.

Collectie auteur.



*Met een volle lading antraciet in dok in Swansea. Het repareren van de schroef duurde langer dan gedacht.*

*Foto Willem Moojen.*

**Midden, links:** *Mooi zicht op het achterschip van de 'Gerry-S' liggend in het dok. Mijn moeder met Lenie Verduyn druk in gesprek. Kapitein Verduijn, altijd in uniform met pet, komt polshoogte nemen. De auteur naast zijn moeder had zijn eigen besognes.*

*Foto Willem Moojen.*



De twee reizen naar St. Peterport dat ik aan boord was van de 'Gerry-S' werd het schip zowel gelost aan Albert Pier als aan de New Jetty. In 1957 was ik nog een keer in St. Peterport. Fascinerend is het getijdenverval in de haven wat varieert van zeven tot elf meter. Op het ene ogenblik ligt het schip droog (op het zaat) en bij snel opkomend water ziet de haven er weer anders uit met op het water deinende kleinere bootjes. Met een fraaie bus, type Bedford OB, die gebouwd werden tussen 1939 en 1951, met plaats voor 26 personen hebben we een uitgebreide tour over het eiland gemaakt. We reden over kleine wegen naar dorpjes in een glooiend landschap met veel wijngaarden en langs de kustlijn met zicht stranden en krijtrotsen.

**Midden, rechts:** *Wat opvalt is dat het stuurhuis van de 'Gerry-S' vrij groot is, net zoals de ruimte om het stuurhuis heen. Op het schavotje is het girokompas stevig ingepakt. Dit was vaak mijn schuilhut. Mijn zusje en ik kijken over de brugreling naar wat er op de kade gebeurt. Op mijn hoofd een in Viano do Castelo gekocht gehaakt mutsje. Trots liep ik ermee over het schip. Foto Willem Moojen.*

*In de zomer van 1957 volgde nieuwe reizen met de 'Gerry-S' naar onder andere Swansea, Bordeaux, Leixoes en St. Peterport. Op het brugdek zit ik op de bank met matroos Frans Mulder en daarnaast Kees de Boer. De bank werd getimmerd van hout wat regelmatig verscheept werd. Foto Willem Moojen.*



## Ierland

### Clarecastle

In 1958 was ik twee reizen aan boord van de 'Gerry-S' die in Whitehaven (Cumbria) aan de Engelse westkust steenkool zou laden voor Clarecastle niet ver van Limerick aan de westkust van Ierland. Een groot deel van de jaarlijkse kolenexport uit Whitehaven ging naar Ierland, wat veel kolen importeerde uit Engeland. Clarecastle was te bereiken via de Ierse Zee om Noord-Ierland heen of via de zuidkust van Ierland en Atlantische Oceaan naar Clare. Het aanlopen van de Shannon, waarvan de naam waarschijnlijk is afgeleid van de godin 'Sionna' is prachtig, maar de eerste uren varen lijkt nog dat je op zee bent, zo breed is de aanloop van de 386 kilometer lange rivier die stroomt vanaf de Atlantische Oceaan door of tussen elf verschillende graafschappen in Ierland. Naarmate je in de buurt van Limerick komt is de rivier waarvan het verloop al stamt vanaf



het einde van de laatste ijstijd een stuk minder breed. Niet ver van Limerick buigt je af de River Fergus op naar de Port of Clare. Hoe dichterbij Clarecastle hoe smaller de rivier. Het laatste stuk voeren we vlak langs weilanden met grazend vee. In een bocht raakte het schip bijna de oever. De haven van Clarecastle is eigenlijk niet meer dan een kademuur

*Zicht op de brug, onderweg naar Clarecastle, met mijn vader en moeder.*

*Foto Willem Moojen.*

*In Whitehaven werd steenkool geladen voor Clarecastle in Ierland. Collectie auteur.*



waarvan de aanleg van de eerste kade in het haventje al wordt genoemd tussen 1763-1770 en is aangelegd door Sir Lucius O' Brien. Maar de kade was te oud, vervallen en te klein om schepen te kunnen blijven ontvangen en een nieuwe kade was noodzakelijk. In juli 1843 werd begonnen met het afbreken van de oude kade, waar gemiddeld zestig arbeiders aan werkten. Wel werd in 1843 tijdens het ontmantelen van de oude kade al de eerste steen gelegd en begonnen met de aanleg van de nieuwe nog steeds halve-maanvormige huidige kade die in maart 1845 gereed kwam.

*Een stukje van de kaart van Ierland met bovenin de monding van de Shannon en het verloop naar Limerick en via de River Fergus naar Ennis, een plaats iets boven Clarecastle.*

*Collectie auteur.*



*De halve-maanvormige kade van Clarecastle in juni 2021. De kade en haven zijn al jaren niet meer in gebruik voor scheepvaart en is nu vooral een prachtig wandel- en recreatiegebied. Foto Eric Shaw.*

Het 'Clare Journal' van 7 april 1845 beschreef de kade van O' Brien als 'de oude vervallen kade' en de nieuwe kade als 'ruim en geriefelijk'. Na de afbraak van de oude en gereedkomen van de nieuwe kade heerste er grote armoede in gezinnen omdat veel van de zestig arbeiders hun baan kwijt raakten. De herontwikkeling van de nieuwe 157 meter lange en ongeveer 4,95 meter hoge kade, kostte ongeveer 4.000 Engelse ponden, een vermogen in die tijd. De 'Limerick Chronicle' van 9 april 1845 meldde dat er bij de aanleg van de hardstenen met kalkstenen beklede kade 5.416 kubieke meter rots en 7.922 kubieke meter klei en grind werden gebruikt. In 1880 werden vijf gaslampen langs de kade geïnstalleerd en in 1895 werd halverwege de kade op een groot blok beton een ijzeren kraan geïnstalleerd die pas in de jaren zestig werd afgevoerd voor schroot. Door

de jaren heen werd Clarecastle aangekomen door eerst zeilschepen, vervolgens stoomschepen en later coasters. De aangevoerde lading bestond voornamelijk uit kolen, hout en bouwmaterialen hoofdzakelijk bestemd voor Ennis, een

wat grotere plaats vlak bij Clarecastle en omliggend gebied.

**Vooruit**

Het eerste Nederlandse schip dat wellicht Clarecastle heeft aangelopen was de 'Vooruit'. De galjoot werd gebouwd in 1856 als 'Catharina Hofland' bij scheepsbouwer A. de Boer in Veendam voor de plaatselijke firma K. & J. Wilkens (houthandel en industrie). In 1877 werd de galjoot verkocht aan R. Hazewinkel Azn in Veendam en herdoopt in 'Vooruit'. In 1878 werd Harm Adde Hazewinkel



*De River Fergus in Clarecastle met grazend vee op het land waar de 'Gerry-S' bijna de oever raakte in een bocht. We zien een glimp van de niet meer in gebruik zijnde kade, het O'Brien kasteel, de voormalige kazerne en de betonnen brug die in 1971 in gebruik werd genomen.*

*Foto Eric Shaw.*



*Een iconische foto van het in 1894 in Workington (Cumbria) gebouwde stoomschip 'Queen's Channel' met een lengte van 46,63 meter, breedte van 7,10 meter en een diepgang van 2,74 meter. Het 370 registerton metende schip was eigendom van Queen's Channel SS. Co. Ltd. (J. Edwards & Co.), 17 Water Street in Liverpool. In de tijd dat foto werd genomen aan de kade van Clarecastle rond 1900 liep het zeiltijdperk zo'n beetje op zijn einde en was het stoomtijdperk meer en meer in opkomst. Toch zien we voor alle zekerheid nog zeilen opgerold aan de masten. Op de achtergrond de fraaie in 1780 ontworpen en door John Semple gebouwde stenen vijf-bogige brug die in 1971 werd afgebroken om plaats te maken voor een betonnen brug die beter geschikt was voor het doorgaande verkeer. Ook zien we het O'Brien kasteel dat dateert uit de vijftiende/zestiende eeuw en een kazerne uit 1748-1751. Het strategische gelegen fort werd veroverd door Cromwellians in 1651 en door Williamites in 1691. Het garnizoen in Clarecastle ontstond in het midden van de jaren 1600 en van 1691 tot 1881 was het, het belangrijkste Britse legergarnizoen in Clare. De kazerne deed dienst tot 1921. Foto William Lawrence, Lawrence Collection, NLI, via Eric Shaw.*

Rzn in Veendam de kapitein/eigenaar, het schip werd niet herdoopt. Op 3 februari 1879 op weg van Clarecastle naar Liverpool met 200 ton lers essen mijnhout van de Clare Sawmills van Patrick O'Brien die tevens het schip had gecharterd en onder gezag van Harm Adde Hazenwinkel, gestrand op de River Fergus in dikke mist. De 'Vooruit' stootte lek op Bolands Rock bij Island of Van en kwam op zijn zij in de rivier te liggen. Een deel van de lading spoelde weg. De vijf bemanningsleden

en loods Culligan verlieten het schip in een sloep omdat het te gevaarlijk was aan boord te blijven. De 'Vooruit' moest als verloren worden beschouwd en een advertentie in kranten waaronder die van 'The Clare Journal' van 24 februari 1879 maakte melding van de veiling van het schip met nog 115 ton lading aan boord.

### **Nederlandse schepen die Clarecastle aanliepen**

Naast het aanlopen van veelal Engelse schepen, kwamen onder andere ook Nederlandse en soms Scandinavische schepen in Clarecastle. De meeste Nederlandse coasters liepen de haven aan in de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw. De lading, voornamelijk kolen, aangevoerd hoofdzakelijk uit Whitehaven, maar ook uit Birkenhead, Garston, Newport en Workington.

WRECK AUCTION.  
OF THE  
DUTCH SCHOONER "VOORUIT"  
WITH ITS CARGO OF  
115 TONS OF IRISH ASH, TIMBER, CHAINS,  
ANCHORS, SAIS, BOATS, &c. &c.  
For account of whom it concern,  
On FRIDAY, FEBRUARY 23rd Inst.  
AT  
ISLAND OF VAN, IN THE FERGUS RIVER,  
5 Miles from CLARE CASTLE,  
Where the Wreck now lays

THE hull of the Dutch Schooner "Vooruit," 115  
Tons register, carries 100 dead weight, on 11  
feet draught of water, with the anchors, chains,  
mooring chains, spars, rigging, sails, ship's boats,  
and all other fittings.

The VOORUIT is a most desirable Vessel for  
coasting, was classed at Gloucester last December,  
6-6-14 French Vessels, for 4 years.

The Cargo consists of  
115 TONS OF PRIME IRISH ASH.  
The Vessel can be seen at low water.

Full particulars of  
PATRICK S. CONNOLLY, Esq.  
Solicitor for the Owners; or  
of  
M. ENRIGHT, Ship Agent,  
Lower Cecil Street, Limerick  
or  
JOHN BERNAL,  
Auctioneer.

Notice—The Luncheon train leaves the Limerick  
Terminus at 10.10 a.m. Buyers will get out at  
Clare Castle, where a steam Launch will be in  
waiting to take them to the place of Sale, free of  
charge and return same evening.  
Sale at one o'clock sharp. Condition at Sale.  
Feb. 23.

Een aankondiging in 'The Clare Journal' van 24 februari 1879 van de veiling van de galjoot 'Vooruit' (1856) van Harm Adde Hazenwinkel met nog 115 ton lading aan boord. Het schip strandde op 3 februari 1879 op weg van Clarecastle naar Liverpool in de River Fergus. Via Eric Shaw.

De volgende Nederlandse coasters in alfabetische volgorde liepen Clarecastle aan in de jaren vijftig. 'Beta' (1951), 'Daniël' (1953), 'Dicky' (1958), 'Ellewoutsdijk' (1948), 'Friso' (1955), 'Gerry-S' (1952), 'HAST 5' (1941), 'Leny' (1940), 'Lies' (1949), 'Marathon' (1949), 'Meike' (1950) en 'Quirina' (1947).

De 'Tjerk Hiddes' (1957) van Kustvaartrederij Gebr. Van der Schoot uit Harlingen was het één na laatste Nederlandse schip dat Clarecastle aanliep op 16 februari 1962 om een volle lading drainage buizen van Clarecastle Clay Products Ltd., te laden voor Wisbeck in Engeland. Het was de eerste uitgaande lading sinds vijftig jaar uit deze haven en tevens eerste export van de fabrikant. Het laden duurde drie dagen en werd gezegend tijdens een ceremonie op de kade door dominee M. Canon Hogan. De 'Dicky' (1958) van Albertus Westera uit Appingedam was het



Een unieke helaas niet al te beste kleurenfoto van de 'Quirina'. De foto is afkomstig uit een film over Clarecastle gemaakt tussen 1951 en 1953 door Anthony Considine. We zien de 'Quirina' (1947) op zijn laatste reis op 23 oktober 1953 vuurvaste stenen lossen voor Clarecastle Pipe Factory. De 44,59 meter lange en 456 ton metende 'Quirina' van Willy Honore Jacques Arie Tervooren, Quirina Tervooren de Jonckheere en Honore Armand Pedro Marie Tervooren in Huizen werd in 1953 verkocht naar Australië. Foto via Eric Shaw.



De 'Tjerk Hiddes' (1957) van Kustvaartrederij Gebr. Van der Schoot uit Harlingen was het één na laatste Nederlandse schip dat Clarecastle aanliep op 16 februari 1962 om drainage buizen te laden. Collectie auteur.

Het was de eerste uitgaande lading sinds vijftig jaar uit deze haven en haalde de krant. Het laden duurde drie dagen en werd gezegend tijdens een ceremonie op de kade door dominee M. Canon Hogan.

Foto via Eric Shaw.



The first export cargo from Clarecastle port in almost fifty years was marked on Saturday by a simple but impressive ceremony. Very Rev. M. Canon Hogan, P.P., blessed a cargo of drainage pipes from Clarecastle Clay Products Ltd., which were being exported to England. Also in the group are Mr. I. M. Houlihan, Sole, Chairman of the Company; Dr. W. O'Keefe, Director; Mr. O. Houlihan, General Manager; Mrs. I. M. Houlihan and Mr. B. Power, trustee of the Clarecastle Harbour Commissioners.

laatste Nederlandse schip in Clarecastle. Het arriveerde op 17 november 1968 vanuit Antwerpen met een lading van 600 ton basisslak bestemd voor North Clare Creameries. Het allerlaatste schip dat de haven aandeed op 26 juni 1969 was de in 1965 gebouwde 555 ton metende 'Sisu' uit Denemarken met 371 ton hout uit Halmstad in Zweden. De eerste aangevoerde lading hout sinds 1934 in Clarecastle en meteen de laatste ook. Het betekende tegelijkertijd het einde van Clarecastle als handelshaven.

### Het dorp liep uit

Bij het afmeren van de 'Gerry-S' leek het wel of het hele dorp was uitgelopen. Het was dan ook het grootste schip wat ooit Clarecastle aanliep. Meteen gingen de laadbomen omhoog en de luiken open. Mannen met grote scheppen vulden manden met kolen, die met eigen laadgerei werden leeggegooid in gereedstaande houten wagens. Als deze vol waren werd er een paard voor gespannen die de kolen bracht naar hun bestemming, Power's Coalyard in het dorp en de Firma McInerney's (Kolen en Brandstoffenhan-

del) in Ennis. Deze firma's zorgden voor verdere distributie in het dorp of elders. Het was een drukte van belang op de kade, bijna elke inwoner wilde dit met eigen ogen zien. Kinderen bedeede voor munten en postzegels. Na het werk 's avonds kwamen jonge vrouwen de kade afspeuren naar gevallen steenkool om snel mee naar huis te nemen, om hun voorraad aan te vullen. Dat scheelde weer een paar penny in de portemonnee. Kan me herinneren dat de huizen een vervallen indruk maakten en er veel armoede heerste. Er was bijna geen werk,



De 'Dicky' (1958) van Albertus Westera uit Appingedam arriveerde op 17 november 1968 vanuit Antwerpen met een lading van 600 ton basisslak in Clarecastle bestemd voor North Clare Creameries. De 'Dicky' was het eerste schip dat het kleine haventje aanliep in zes jaar en tegelijkertijd het een na laatste koopvaardijship wat Clarecastle zou aanlopen. De coaster vertrok op donderdag 21 november 1968 met een lading erts uit de Silvermines (graafschap Tipperary) naar Stavanger in Noorwegen. Op de foto zien we de 'Dicky' lossen aan de kade.

Foto Matt Morrissey via Eric Shaw.

Ook de 'Dicky' haalde de krant. Na de 'Tjerk Hiddes' duurde het weer ruim zes en half jaar voor een schip Clarecastle aanliep. In de 'Clare Champion' van 23 november 1968 stond deze foto.

Via Eric Shaw.



Local people and officers of the M.V. Dicky on the occasion of the arrival of the ship in Clarecastle on Sunday evening. Left to right: Mr. Martin Constance (Steward) Clarecastle; Mr. Berle Power, Clarecastle; Mr. George Constance (Pilot) Clarecastle; Mr. Pat Gerrish (Customs Officer) Limerick; Mr. Jan Houtso (Sailor) and Mr. E. Wajsborg's (Owner and Captain).





of het moest in de agrarische sector zijn, waardoor veel mannen naar Engeland vertrokken om aan de kost te komen om zo hun gezin of de familie thuis enigszins te kunnen onderhouden. Toch was iedereen vriendelijk en een paar kinderen mochten aan boord komen, waar ik ze trots het schip liet zien van stuurhuis tot machinekamer.

De sfeer in Clarecastle en andere Ierse havens is me altijd bij gebleven en heel anders dan in andere havens. In de avond hoorde je de mensen zingen en muziek maken. De weinige auto's die er rond reden leken wel uit jaren twintig of dertig te komen. Ierland is me altijd na aan het hart gebleven al was het maar om de muziek die er vandaan kwam. Grote namen heeft het land voortgebracht, zoals onder andere Them met Van Morrison, Thin Lizzy, Clannad, Enya, U2, The Chieftains, Rory Gallagher en de Dubliners. Rory heb ik gezien in Amsterdam en de Dubliners in mijn eigen woonplaats Beverwijk. Zoals het varen in mijn herinnering is verankerd is dat ook met Clarecastle.

Het allerlaatste koopvaardijship wat Clarecastle zou aanlopen op 26 juni 1969 was de 'Sisu'. De coaster met een lengte van 45,35 meter, breedte van 8,65 meter en diepgang van 2,56 meter werd gebouwd in 1965 bij Ørskovs Staalskibsvaerft A/S in Frederikshavn voor Rederiet Sisu I/S en Rederiet Isafold I/S in Kopenhagen, Denemarken. De 555 ton metende 'Sisu' bracht een lading hout. Het betekende het einde van Clarecastle als handelshaven. Foto Charlie A. Hill.

No. of Voucher.	Date of Arrival.	Date of Departure.	Name of Vessel.	Where from	Where bound	Tons Register or Burthen	No. of days charged 50c per Day
273-271	4-1-58	3-1-58	MV. Harold	Whitehaven	Orkney Is.	224	✓
274-272	22-7-58	25-7-58	Gerry S.	Whitehaven	W. of Scot.	499	✓
274-273	22-7-58	26-7-58	Gerry S.	Whitehaven	W. of Scot.	499	✓
274-274	4-10-58	7-10-58	Kuonius	Whitehaven	Sutton	281	✓
274-275	14-5-59	17-5-59	Martine	Whitehaven	Sutton	264	✓
276-277	16-5-58	21-5-58	St. Colum	Whitehaven	W. of Scot.	249	✓
278-279	11-10-58	21-10-58	St. Catharina	Portington	Sutton	288	✓
279-280	21-10-58	27-10-58	St. Catharina	Portington	Sutton	288	✓
280-280	16-10-58	19-10-58	St. V. Flores	Whitehaven	W. of Scot.	272	✓
						2578	
						605	
						1073	39/30
1960, June 23		16/6/60	M.V. "Saint Paul"	Whitehaven	W. of Scot.	284	✓
1961, Dec 29		2/5/61	M.V. "Sandy"	Whitehaven	W. of Scot.	304	✓
1962, July 19		19/7/62	M.V. "BANK WINDS"	LIG. IT.	From Cape Verde Sea, 526 tons	257	✓
1962, Dec 5		1962	Reuter Quay to Board of Wines, Tollev			28	✓
1968, Nov 19		Nov 19	M.V. "Dinky"	Antwerp	Norway	275 tons	✓

Een bladzijde uit het havenregister van Clarecastle. We zien dat de 'Gerry-S' de haven aanliep op 22 juli 1958 om kolen uit Whitehaven te lossen en op 25 juli weer vertrok en kolen lostte uit Whitehaven van 23 september tot 26 september 1958. Ook vermeld de 'Tjerk Hiddes' en 'Dicky'. De andere namen zijn geen Nederlandse schepen. Via Eric Shaw.



*De coaster 'Gloria' arriveerde op 6 maart 1958 in Clarecastle met een lading kolen vanuit Whitehaven. De foto laat een tijdsbeeld zien hoe aangevoerde kolen met paard en wagen naar een bestemming werden gebracht. Foto David Browne, via Eric Shaw.*

**Rechtsboven:** Deze foto laat goed zien hoe de kolen met eigen laadgerei van de 'Gloria' en met behulp van havenwerkers die de laadbomen bedienden en mankracht op de kade de met kolen gevulde manden leeg gooiden op een kar met een paard ervoor of op vrachtwagen's.

*Foto David Browne, via Eric Shaw.*



*Tijdens het lossen van kolen in Clarecastle op 25 september 1958 mocht ik even op een paard zitten wat de kolen naar hun bestemming in de omgeving bracht. De eerste en meteen de laatste keer dat ik op de rug van een paard zat. Foto Willem Moojen.*

*Clarecastle is een getijdenhaven. Bij wegtrekkend water ligt een schip op het zaaft. Dat levert een mooi plaatje op bij het roer en de schroef van de 'Gerry-S'. De auteur poseert stoer op de schroef. Mijn vader en moeder houden de schroef vast. Rechts de echtgenote van de 1e machinist met dochter Solway. Foto Willem Moojen.*

## Scheepsnamen

### A

Adamastos 75  
Aetna 112  
Al Nikolas 75  
Algarve 2, 19, 20, 25, 26, 27, 35, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 140  
Amstelstroom 117  
Amsterdam 108, 117, 137  
Andilette 42  
Andries 104  
Anjo 102  
Antibes 114  
Antonia 9, 18, 20, 27, 58, 71, 81, 102, 105  
Antonia-S 102  
Antonio 106  
Antonios II 49  
Archangel Michael 114  
Argus 123  
Arlington 28  
Armathia 36  
Atje Ray-S 20, 24, 27, 28, 88, 89, 90  
Attie 27, 105  
Att-S 18, 19, 20, 27, 36, 37, 38, 39, 40, 41

### B

Baron Graham 104  
Bat Galim 91  
Beta 135  
Betelgeuze 84  
Betty Anne-S 15, 19, 24, 27, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 92  
Bill-S 18, 20, 21, 27, 28, 36, 41, 42, 45, 46, 47, 48  
Billy 106  
Brescia 38  
Brion 97, 98  
Britta 59  
Broedertrouw XII 99, 100  
Bruinvisch 84

### C

Cabo San Sebastian 93  
Caesarea 126, 129  
Capetan Yiannis 20  
Carpe Diem 117  
Catharina Petronella 105  
Catharina Pieternella 105  
Cher 27, 105

Cherbourg 104  
Christina 36  
Columbus 102  
Congostroom 117  
Cornbrook 38  
Cornelia 59  
Cornelia B 59, 92  
Creoula 123

### D

Daniel 135  
Daraghiati I Tret 42  
Deepsea Miner 38  
Delfshaven 11, 27, 42, 78, 104  
Delta 99, 100  
De Nolle 84  
Depa 18  
Dicky 135, 136, 137  
Diego Russo 42  
Dieppe 27, 106  
Dinorah Camalich 32  
Dockyard VII 78  
Drury L.S. 20, 27, 109, 111, 112, 113

### E

Eland 14, 42, 43, 44  
Elias D 114  
Elisabeth 18, 27, 42, 43, 44  
Eliza Jane Nicholson 111, 112  
Ellewoutsdijk 135  
Empire Stewart 88, 89  
Empress of Scotland 121  
Eugene 102  
Eulva 42

### F

Fernvalley 84  
Fetide 124  
Francois Buisman 128  
Frederik Hendrik 84  
Friso 135

### G

Ganzeboot 100  
Gerry-S 7, 16, 19, 27, 67, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 76, 82, 92, 116, 117, 119, 120, 121, 123, 125, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 135, 136, 137, 138  
Gianfranco 88  
Gil Eannes 122, 123, 124  
Giona 75, 79

Gloria 138  
Goliath 56  
Goudvisch 103  
Grangefield 64  
Greta 120

### H

Hada II 120, 121  
Halis Kalkavan 104  
Hassim 45  
HAST 5 135  
Hendrik Jan 105  
Henrica 19, 21, 25, 27, 63, 64, 65, 66  
Herakles 93  
Hermann Schulte 104  
Hickory Isle 38  
Höievarde 102  
Hudson 84  
Hüseyin 104

### I

Ino 89  
Irimi Stefanou 112, 113

### J

Jaarstroom 117  
Jaba 110  
Jarrix 43  
Joe Fellows 113  
Johann 105  
Johanna 58, 81, 99, 100, 102, 105, 106  
Johanna-S 27, 99, 100, 102  
Justitia 106

### K

Koert 18  
Kriti 75, 81

### L

La Rochelle 27, 106  
Lahneck 123  
Le Havre 27, 106  
Leny 135  
Lies 135  
Lingestroom 117  
Londredam L.S. 20, 27, 109, 113, 114  
Lord Lloyd George 24, 88, 89  
Lozère 104

### M

Maashaven 42, 73, 74, 106  
Maas III 5, 27, 105

Malaga 67, 74  
Marathon 135  
May 97  
Mayglen 92, 93  
Maymere 94, 95  
Maystar 95, 96, 97, 98  
Meike 135  
Meridian 45, 48  
Moselle 104

### N

Nellie 102, 103  
Nice 27, 106  
Nissos Skopelos 81  
Norlago 113, 114

### O

Oranjepolder II 40  
Ottawa Mayglen 92  
Ottawa Maymere 94  
Ottawa Maystar 95

### P

Pandora 27, 105, 106  
Phia III 105  
Pia-Geerto 96  
Pieter-S 5, 6, 20, 27, 29, 78, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 92, 99, 100  
Polihronis 75, 79  
Polychronis 75  
President John P. Best 49, 56  
Prima 91

### Q

Queen Elizabeth 121  
Queen's Channel 134  
Quirina 135  
Quo Vadis 42

### R

Rammekens 84  
Red Knight 102  
Rhone 44  
Rijswijk 110  
Rokocent 43, 102, 106  
Rokocent 3 27  
Rokocent 9 27, 106  
Rokocent 10 27, 106  
Rokocent 11 27, 106  
Rokocent 12 27, 106  
Rokocent III 102  
R.P.S. 19, 22, 23, 27, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 108  
Rotterdam (D 818) 84

### S

San Miguel Bay 49, 56  
Santa Eirini 81  
Santa Maria Manuela 122, 123  
Santa Marina 81, 88  
Scaldis 84  
Seine 27, 105  
Servannaise 75, 79  
Silvaplana 117  
Siponto 65  
Sisu 136, 137  
Skylark XI 52  
St Antonius 104  
St. Nicholas 119  
Stad Vlaardingen 107, 108  
Star Altair 65  
Statensingel 64  
Syra 113, 114, 115

### T

Tergeste 106  
The Lloyds 128  
Timber One 38  
Tjerk Hiddes 135, 136, 137  
Ton-S 15, 16, 17, 18, 20, 23, 27, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 41  
Triad 97

### V

Van Woelderen 84  
Vasiliki 81  
Vit 36  
Vooruit 133, 134, 135  
Vosges 27, 106

### W

Waterland 43  
Westerhorn 97  
Wilhelmina-S 27, 102  
Willem Barendsz 65  
William 104  
Wim 60, 102  
Winston Churchill 108

### Z

Zeelandia 105  
Zeeleeuw 56, 84

## Geraadpleegde bronnen:

- Willem H. Moojen: archief.
- Willem H. Moojen: Zwervend van kust naar kust, De verandering van het type coaster in de periode 1930-2005, Lanasta 2007.
- Drs. D. Gorter-G.J. de Boer: Standaardschepen 1939-1945 in de Nederlandse en Belgische koopvaardij, deel 1 en 2, de Alk 2005.
- Frans Dooms, Peter van Nes, Pier de Blaeij: Opkomst en ondergang van de Terneuzense Scheepsbouw Maatschappij, Heemkundige Vereniging Terneuzen, 2018.
- Moorman's Jaarboek voor Scheepvaart en Scheepsbouw: 1937-1966.
- Lloyd's Register of Shipping: Diverse jaargangen.
- Scheepsmetingsdienst: Diverse registers.
- Stichting Maritiem-Historische Data-bank, Marhisdata, vlootinformatie.
- Delpher Krantenarchief: scheepvaartberichten 1937-1968.
- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.
- Encyclopaedia Britannica.
- Wikipedia.
- States of Guernsey, Culture and Heritage.
- Guernsey Ports Master Plan, january 2013.
- Gallery, Guernsey's Style Magazine no 36 march 2015.
- Leagle Inc van 15 juni 1964.
- Shipbuildinghistory.com/canadayards/morton.htm.
- www.tynebuiltships.co.uk.
- Stichting B.A.S.M./Sleep & Duwvaart.
- De Blauwe Wimpel van juni 1985.
- Belgian Ship Archive 2011, nr 6.
- Fryslân, historisch tijdschrift van mei/juni 2014.
- Nieuwe Rotterdamsche Courant van 22 juni 1927.
- Algemeen Handelsblad van 16 november 1927, 14 september 1928 en 5 maart 1953.
- Bredasche Courant van 8 september 1937.
- Scheepvaart van 14 mei 1938 en 3 november 1939.
- Het Volksdagblad van 21 maart 1940.
- Nieuw Overijsels Dagblad van 8 maart 1948.
- De Nederlandsche Transportcourant van 1 november 1947, 3 november 1947 en 25 juni 1948.
- De Zaankanter van 23 december 1950 en 27 december 1950.
- Het Rotterdamsch Parool van 27 december 1950, 30 januari 1951 en 17 januari 1953.
- Deventer Dagblad van 5 februari 1951.
- De Tijd van 18 september 1948, 4 mei 1951 en 9 december 1953.
- De Maasbode van 14 juli 1939 en 5 mei 1951.
- Algemeen Dagblad van 27 september 1951, 12 augustus 1952 en 7 augustus 1957.
- Dagblad De Stem van 10 december 1952, 23 februari 1954, 10 april 1954 en 6 juli 1957.
- De Vrije Zeeuw van 4 maart 1954 en 6 juli 1957.
- Leeuwarder Courant van 8 januari 1953.
- Nieuwsblad van het Noorden van 10 januari 1953.
- Trouw van 14 december 1955.
- Limburgsch Dagblad van 16 december 1955.
- The Cincinnati Enquirer van 5 februari 1956.
- Het Vrije Volk van 17 april 1951, 21 oktober 1954, 19 juni 1956 en 25 maart 1972.
- De Telegraaf van 5 februari 1951 en 28 maart 1992.
- The Clare Journal van 7 april 1845 en 24 februari 1879.
- The Limerick Chronicle van 9 april 1845.
- The Shipping & Mercantile Gazette van 17 januari 1879 en 26 februari 1879.
- The Irish Examiner van 8 februari 1879.
- The Irish Time van 8 februari 1879.
- Met dank aan Eric Shaw van de Clarecastle & Ballyea Heritage & Wildlife Group.



*Binnenlopend in een Engelse haven. De stuurman en twee matrozen staan op de bak van de 'Algarve' om vast te maken. Collectie auteur.*