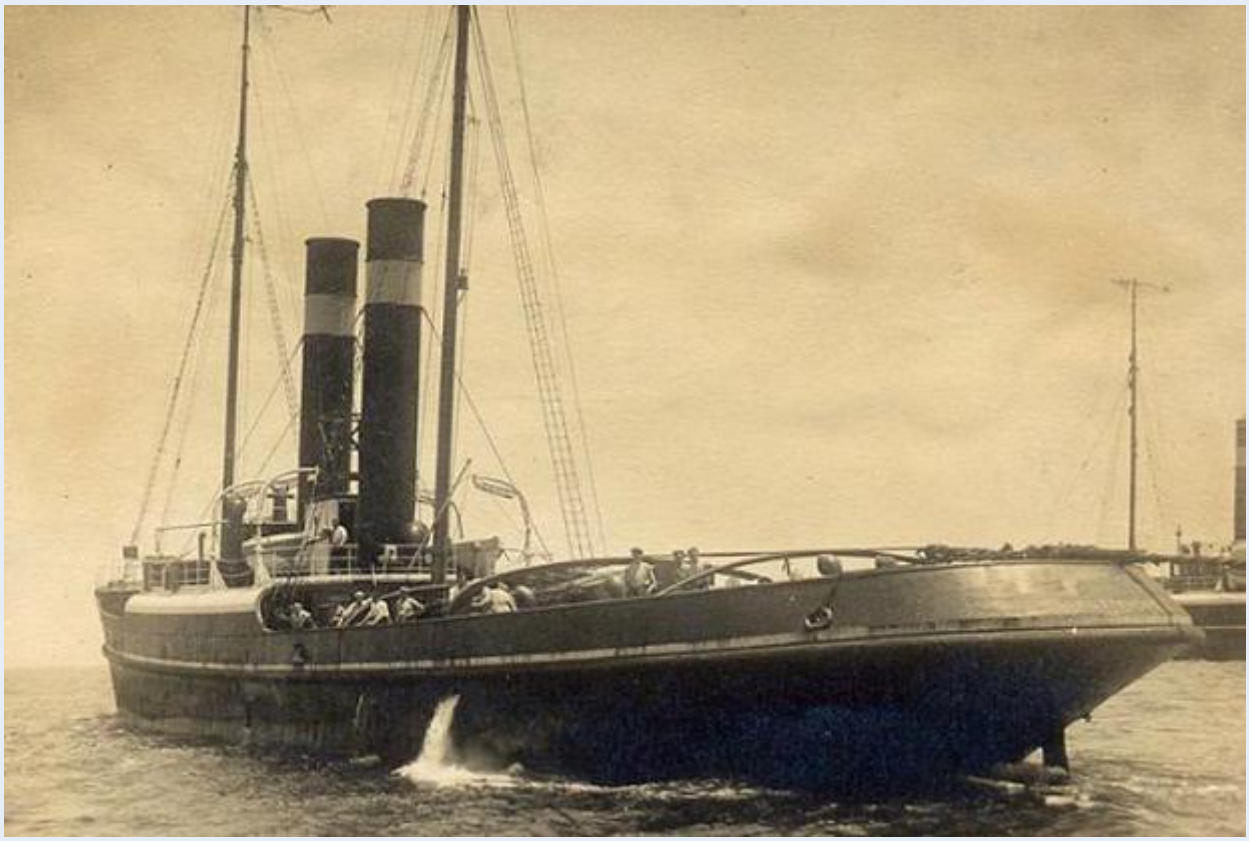
**ZEEBRIEF#88** **ZWARTE ZEE (3)** **3 oktober 2013**

m.s. ZWARTE ZEE 1933-1961 sleepboot QDTM PIZP
m.s. ZWARTE ZEE III 1961-1962 sleepboot PIZP
m.s. IERSE ZEE 1962-1966 sleepboot PEVJ
Gebouwd 1933, N.V. L. Smit & Zoon's Scheeps- & Werktuigbouw, Kinderdijk (872)
792,71 BRT 77,43 NRT
63,36 (60.47) x 10,12 x 5,90 x 5,464 meter.
163 ton bunkers, 17 kn.
3.300 EPK, 4.200 IPK, 2 x 6 cyl, 4 tew, 500 x 650, 275 omw/min, vertraagd naar 1 schroefas, 120 omw/min, Werkspoor, N.V. Werkspoor, Amsterdam.
2-6-1933 gedoopt ZWARTE ZEE door mevrouw D.G. Lels-Ebeling (echtgenote van de directeur van Smit) en te water gelaten, 6-7-1933 door de sleepboot EBRO naar Amsterdam gesleept voor inbouw van de motoren, 25-8-1933 door de sleepboot SCHELDE naar Rotterdam gesleept, 26-9-1933 technische proefvaart en testen van de sleeplier op zee met de FREYA en WITTE ZEE, 27-9-1933 technische proefvaart, 3-10-1933 officiële proefvaart met o.a. H.K.H. prinses Juliana aan boord, 3-10-1933 opgeleverd aan N.V. L. Smit & Co.'s Sleepdienst, Rotterdam, in beheer bij N.V. L. Smit & Co.'s Internationale Sleepdienst, Rotterdam. Bouwprijs *f* 600.000, brandmerk 5456 Z ROTT 1933, roepsein QDTM. Tot die tijd de grootste zeesleepboot en eerste zeesleper uitgerust met dieselmotoren. (Foto: Skyfotos).



**„Zwarte Zee” sleept de „Witram”**

Op 9 Januari is de Nederlandsche sleepboot "Zwarte Zee" van L. Smit & Co.'s Internationalen Sleepdienst met het Duitsche stoomschip "Witram" (Norddeutscher Lloyd, Bremen, bouwjaar 1912, 5.926 BRT) in de haven van Falmouth aangekomen. Vanmiddag om 12 uur is de sleep vandaar vertrokken naar Rotterdam, waar men in den loop van Donderdag hoopt aan te komen. In het Engelsche Kanaal zullen de "Lauwerszee" en de "Witte Zee" de "Witram", die op 22 December in den Atlantischen Oceaan roerschade kreeg, overnemen. De "Zwarte Zee" gaat dan terug naar Queenstown en gaat daar op station liggen. (Het Volk, Dagblad voor de Arbeiderspartij, Rotterdam, Zondag, 9-1-1933, foto: collectie Scheepsfotoruilbeurs).

5-5-1933 Het Vaderland: Schepenverkoop. De sleepboot "Zwarte Zee", van L. Smit & Co.'s Sleepdienst te Rotterdam, is verkocht aan de Nordische Bergungs Verein te Hamburg, De firma L. Smit & Co. beeft bij L. Smit & Zoon's Scheeps- en Werktuigbouw te Kinderdijk een nieuwe motorsleepboot "Zwarte Zee" in aanbouw, welke vermoedelijk in juni a.s. te water wordt gelaten.

**SLEEPBOOT „DE ZWARTE ZEE” VERKOCHT.**

5-5-1933 De Banier, staatkundig gereformeerd dagblad: Naar de "Tel." verneemt is de sleepboot "Zwarte Zee" van L. Smit & Co.'s Int. Sleepdienst verkocht aan de Bugsier Reederei & Bergungs A.G. te Hamburg. Het schip, dat heden van zijn winterstation, Queenstown, te Maassluis is gearriveerd, zal binnenkort aan de nieuwe eigenaars worden afgeleverd. De "Zwarte Zee" is een der oudere schepen van de vloot van zeesleepers uit Maassluis die zoo'n goede reputatie geniet. Het schip, dat 605 ton groot is, werd gebouwd in 1906 en heeft een eervollen staat van dienst. Het nam o.a. deel aan de beroemde sleepreizen met het Singapore-dok in 1923 en met het Wellington-dok in 1931. Voorts heeft de "Zwarte Zee", hetzij in combinatie met andere sleepbooten, hetzij alleen, tal van sleepreizen gemaakt met dokken, baggermateriaal, schepen etc., waarbij zeer veel moeilijke tochten waren, die de aandacht van de gehele scheepvaartwereld trokken. Dezen winter lag de "Zwarte Zee" gestationeerd in Queenstown, om vandaar assistentie te verleenen aan op de Oceaan in nood verkeerende schepen. Men herinnert zich nog ongetwijfeld de prachtige prestatie, die de bemanning met de "Zwarte Zee" in December j.l. volbracht door het bij hevigen orkaan en woeste zee vastmaken van het stuurlooze Duitse stoomschip "Witram", welks gezagvoerder zich na aankomst te Rotterdam vo1 lof over deze daad uitte. Dit was het laatste groote "wapenfeit" van de "Zwarte Zee" onder Nederlandsche vlag. Welken de "Zwarte Zee" onder de Duitsche zal krijgen, staat nog met vast, doch de naam "Zwarte Zee" zal ook in het vervolg bij de vloot van Nederlandsche zeesleepbooten blijven voortleven, want, zoo's men weet, staat op de werf van Smit te Kinderdijk een nieuwe groote sleepboot op stapel, die de krachtigste zee- ter wereld zal worden en die eveneens den naam "Zwarte Zee" zal krijgen.

**SLEEPBOOT „DE ZWARTE ZEE” VERKOCHT.**

Naar de „Tel." verneemt is de sleepboot „Zwarte Zee" van L. Smit & Co.'s Int. Sleepdienst verkocht aan de Bugsier Reederei & Bergungs A.-G. te Hamburg.

Het schip, dat heden van zijn winterstation, Queenstown, te Maassluis is gearriveerd, zal binnenkort aan de nieuwe eigenaars worden afgeleverd.

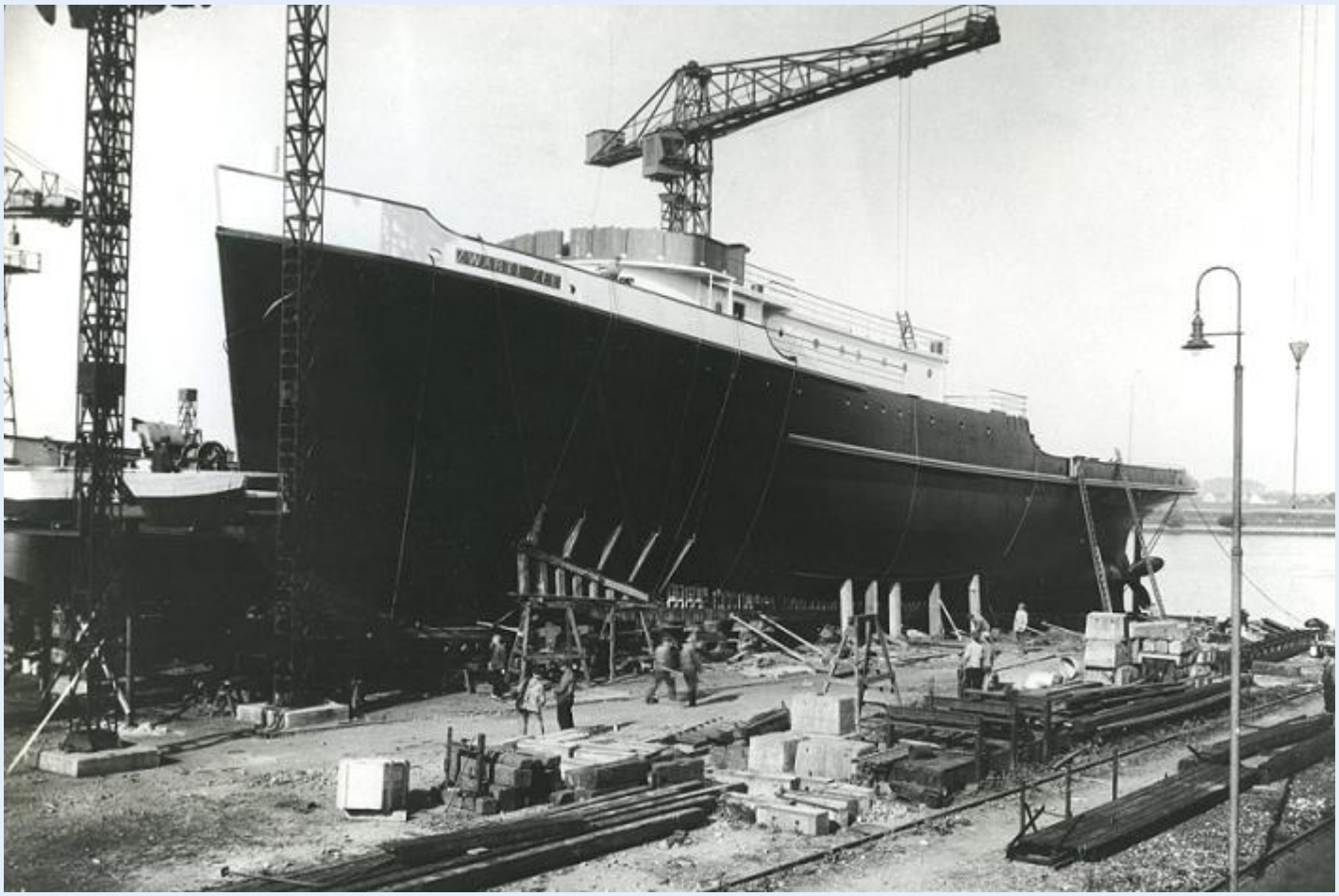
De „Zwarte Zeee" is een der oudere schepen van de vloot van zeesleepers uit Maassluis, die zoo'n goede reputatie genieten. Het schip, dat 605 ton groot is, werd gebouwd in 1906 en heeft een eervollen staat van dienst. Het nam o.a. deel aan de beroemde sleepreizen met het Singapore-dok in 1923 en met het Wellington-dok in 1931. Voorts heeft de „Zwarte Zee", hetzij in combinatie met andere sleepbooten, hetzij alleen, tal van sleepreizen gemaakt met dokken, baggermater aal, schepen etc., waarbij zeer veel moeilijke tochten waren, die de aandacht van de geheele scheepvaartwereld trokken. Dezen winter lag de „Zwarte Zee" gestationneerd in Queenstown, om vandaar assistentie te verleenen aan op de Oceaan in nood verkeerende schepen.

Men herinnert zich nog ongetwijfeld de prachtige prestatie, die de bemanning met de „Zwarte Zee" in December j.l. volbracht door het bij hevigen orkaan en woeste zee vastmaken van het stuurlooze Duitsche stoomschip „Wittram", welks gezagvoerder zich na aankomst te Rotterdam vol lof over deze daad uitte. Dit was het laatste groote „wapenfeit" van de „Zwarte Zee" onder Nederlandsche vlag. Welken naam de „Zwarte Zee" onder de Duitsche vlag zal krijgen, staat nog niet vast, doch de naam „Zwarte Zee" zal ook in het vervolg bij de vloot van Nederlandsche zeesleepbooten blijven voortleven, want, zoo's men weet, staat op de werf van J. K. Smit te Kinderdijk een nieuwe groote sleepboot op stapel, die de krachtigste zee-sleeper ter wereld zal worden en die eveneens den naam „Zwarte Zee" zal krijgen.

De Indische Courant, 10-5-1933: De "Zwarte Zee". Rotterdam, 8 Mei (Aneta). De bekende sleepboot "Zwarte Zee" is naar Hamburg verkocht en wordt daar omgedoopt in "Albatros".

ZWARTE ZEE, 9-1906 opgeleverd door J. & K. Smit's Scheepswerven, Kinderdijk aan N.V. L. Smit & Co.'s. Sleepdienst, Rotterdam, 572 BRT, 1.250 IPK, T.E.M., N.V. Machinefabriek "Kinderdijk", Kinderdijk, 11 kn. 4-5-1933 verkocht aan Nordischer Bergungs Verein, Bremerhaven-Duitsland, herdoopt ALBATROSS. 1933 verbouwd, o.a. voorzien van 1 schoorsteen. 9-1939 verkocht aan Bugsier Rhederei & Bergungs A.G., Hamburg-Duitsland. 1939 in dienst bij Kriegsmarine Dienststelle Hamburg. 8-1940 in de vaart als B-103S. 30-9-1941 in dienst bij Kriegsmarine Werft, St. Nazaire. 8-1943 gezonken, 1943 gelicht. 1944 door een luchtaanval tot zinken gebracht. 3-8-1944 St. Nazaire gevonden in gezonken toestand, 1945 gelicht en in de vaart gebracht als NA104. 27-10-1945 overgedragen aan de Franse regering (French Government Merchant Marine), herdoopt TAUREAU. 1946 gesloopt.

**TEWATERLATING MOTORZEESLEEPBOOT „ZWARTE ZEE".**



Van de Werf van L. Smit & Zoon's Scheeps- en Werktuigbouw N.V. te Kinderdijk heeft heden met gunstig gevolg de tewaterlating plaats gehad van de Motorzeesleepboot "Zwarte Zee", in aanbouw voor de firma L. Smit & Co.'s Sleepdienst N.V. alhier. Het schip, hetwelk volgens de hoogste klasse Lloyd's en onder toezicht van de Scheepvaart-Inspectie wordt gebouwd, heeft de volgende hoofdafmetingen: Lengte 63.40 M.; breedte 10.13 M.; holte 5.90 M. met een diepgang van circa 5.30 M. Boven het hoofddek bevindt zich een tot den achtermast doorgebouwd voordek en daarboven het brugdek. Het schip is voorzien van een ijsversterking. Het roer is vervaardigd volgens het patent Oertz. Voor de bij sleepbooten essentiëele sleepbeting treedt hier een gepatenteerde sleepmachine in de plaats en zal op staaldraad worden gesleept. De stuurmachine, ankerwinch en kaapstand worden electrisch aangedreven. Het schip zal worden voorzien van 2 6' verplaatsbare motorbergingspompen, 1 electrische bergingspomp, een koolzuurinstallatie voor het blusschen van brand en is voorts uitgerust met een motorboot. Eene Radio-Installatie met richtingzoeker zal worden aangebracht.

De voortstuwings-installatie zal bestaan uit 2 6-cylinder enkelwerkende viertakt- Dieselmotoren, welke met tandwieloverbrenging en Vulcankoppelingen op één schroef werken en welke een gezamenlijke kracht van ruim 4000 I.P.K. zullen ontwikkelen. De motoren worden geleverd door

**TEWATERLATING MOTORZEESLEEP-BOOT ZWARTE ZEE.**

Van de werf van L. Smit & Zoon's scheeps- en werktuigbouw, N. V. te Kinderdijk, is gisteren met goed gevolg te water gelaten de motorzeesleepboot Zwarte Zee, in aanbouw voor de firma L. Smit & Co's Sleepdienst, te Rotterdam.

Het schip heeft de volgende hoofdafmetingen: lengte 63.40 m, breedte 10.13 m, holte 5.90 m, met een diepgang van circa 5.30 m.

De Zwarte Zee zal een snelheid van 17 mijl moeten ontwikkelen en zal, als ze gereed is, de krachtigste en snelste sleep- en bergingsboot ter wereld zijn.

Voor het inzetten van de motoren zal het casco in den loop van deze maand naar Amsterdam worden vervoerd.

De doopplechtigheid is verricht door de echtgenoote van den directeur, mevrouw D. G. Lels—Ebeling.

Werkspoor N.V., te Amsterdam en worden gebouwd volgens een speciaal laag type. De hulpwerktuigen worden allen electrisch gedreven, terwijl de stroom wordt opgewekt door drie Dieseldynamo's. De "Zwarte Zee" zal een snelheid van 17 mijl moeten ontwikkelen en zal, wanneer gereed, de krachtigste en snelste sleep- en bergingsboot ter wereld zijn. Voor het inzetten van de Motoren zal het Casco in den loop van deze maand naar Amsterdam worden vervoerd. De doopplechtigheid werd verricht door de echtgenoote van den Directeur, mevr. D.G. Lels-Ebeling. (De Banier, 2-6-1933, krant: Het Vaderland, 3-6-1933, foto: Nationaal Sleepvaart Museum, Maassluis).

**TEWATERLATING MOTORZEESLEEPBOOT ZWARTE ZEE.**

Van de werf van L. Smit & Zoon's scheeps- en werktuigbouw, N.V. te Kinderdijk, is gisteren met goed gevolg te water gelaten de motorszeesleepboot Zwarte Zee, in aanbouw voor de firma L. Smit & Co.'s Sleepdienst, te Rotterdam. Het schip heeft de volgende hoofdafmetingen: lengte 63.40 m., breedte 10.13 m., holte 5.90 m., met een diepgang van circa 5.30 m. Dé Zwarte Zee zal een snelheid van 17 mijl moeten ontwikkelen en zal, als ze gereed is, de krachtigste en snelste sleep- en bergingsboot ter wereld zijn. Voor het inzetten van de motoren zal het casco in den loop van deze maand naar Amsterdam worden vervoerd. De doopplechtigheid is verricht door de echtgenoot, van den directeur, mevrouw D.G. Lels-Ebeling. (Het Vaderland, 3-6-1933).

## De proeftocht van de Zwarte Zee.

**PRINSES JULIANA AAN BOORD.**

Prachtig weer begunstigt den tocht van de grootste, krachtigste en snelste sleep- en bergingsboot ter wereld.
(18-10-1933, Soerabaiasch Handelsblad) Onze correspondent schrijft ons:
Bij het mooiste najaarsweer, dat men zich denken kan, heeft 3 Oct. de nieuwe motorzeesleepboot Zwarte Zee van L. Smit & Co.'s Sleepdienst te Rotterdam haar officieelen proeftocht gemaakt. Prinses Juliana heeft de reis, die tot aan het lichtschip Maas ging, medegemaakt.
De Zwarte Zee lag gemeerd aan de Parkkade en toen te ongeveer elf uur de Prinses, vergezeld van haar hofdame, barones Bentinck en haar kamerheer, baron Baud, per auto aan die kade aankwam, hadden zich daar heel wat menschen verzameld, om van het voor Rotterdam ongewone schouwspel getuigen te zijn. Toen de Prinses aan boord kwam, hadden de gastheeren en gasten zich op het achterdek van de Zwarte Zee geschaard, waar de heer Murk Leis velen van hen aan H.K.H. voorstelde. Hij geleidde de Prinses daarna naar het bovendek, waar de kapiteinskajuit voor haar gereserveerd was.
Het vertrek en de tocht.

Het vertrek ging niet overmatig vlot. De Zwarte Zee kleefde een weinig. Het schip, dat een diepgang van meer dan 5 meter heeft, had zich wat vast gewerkt in den bodem en er moesten eenige krachtige sleepbooten aan te pas komen, om het los te wrikken. Na een kwartier werken, waarbij de enorme motoren van de Zwarte Zee zelve even in actie kwamen, kwam er, nadat op het achterschip twee maal achtereen een tros was afgeknapt, beweging in en te ruim half twaalf ging het in snellen gang de zee tegemoet. De rivier, was wel bijzonder mooi onder het wat gedempte licht van dezen laten zomerschen herfstdag. Het even rimpelende oppervlak glinsterde als zilver en in den wijden blauwen hemelkoepel dreven de witte en grijze wolken, die aan het riviergezicht de grootschheid geven, die tegelijk zijn schoonheid is.

Het was stil op het water, beeld van de crisis, waardoor Rotterdam zoo sterk getroffen wordt. Schaars komen de schepen binnen langs onzen breeden waterweg naar zee, waarom zoovele andere havens ons benijden en geen geklop, dat vroeger de zondoorglansde lucht kon doortrillen en tot leven brengen, weerklonk van de werven. Er ligt wat reparatiewerk in de dokken, hier en daar krijgt een schip een nieuwen neus, waardoor men hoopt, dat het economischer zal kunnen varen. Maar, zoo zegt de inspecteur van de scheepvaart in het 2e district, de heer Wolkammer, de Zwarte Zee was het laatste schip in aanbouw in mijn inspectie.
In de buurt van Schiedam passeeren we de Veendam van de Holland-Amerikalijn, die binnenkomt. De Veendam salueert den Koninklijken standaard, die van den voormast waait. Het scheepsvolk, dat zich op den bak verzameld heeft, wuift den nieuwen zeesleeper toe. Vol liggen de havens op den Noordelijken oever van opgelegde schepen. Grootsch beeld van moderne, zakelijke schoonheid levert Thomsen's havenbedrijf. Tegen de blauwe lucht met zijn wolkenstapelingen de silhouetten van laadbruggen en kranen en de even getinte rompen der schepen. De Zwarte Zee is nu op dreef. Met groote snelheid gaat het naar Hoek van Holland, bij Maassluis varen we de Witte Zee voorbij. Hier en daar passeert ons een schip; de meeste salueeren, een Rus trekt zich van ons vlagvertoon niets aan; de Duitschers brengen over het algemeen wel hun groet.
't Is één uur, als te Hoek van Holland de Valk ons aandoet met een diensttelegram voor den kamerheer van de Prinses. Een wandelend noenmaal, waarvan het menu herinnerde aan den 3 Octoberdag te Leiden, wordt opgediend en een kwartier na één zijn we buitengaats.
Als we te half drie weer binnen de pieren te Hoek van Holland zijn, gaan we ten anker voor de plechtigheid van het overnemen van de sleepboot door de reederij.
Allen verzamelen zich op het achterdek en ook de Prinses, die gekleed is in een terra mantel en japon van dezelfde kleur met seal bont afgezet, waarbij ze een modern zwart hoedje met zwarten veer draagt, woont de plechtigheid bij. (foto vertrek op de proefvaart: NN, collectie W. Korndörffer, Prinses Juliana a/b: NN).

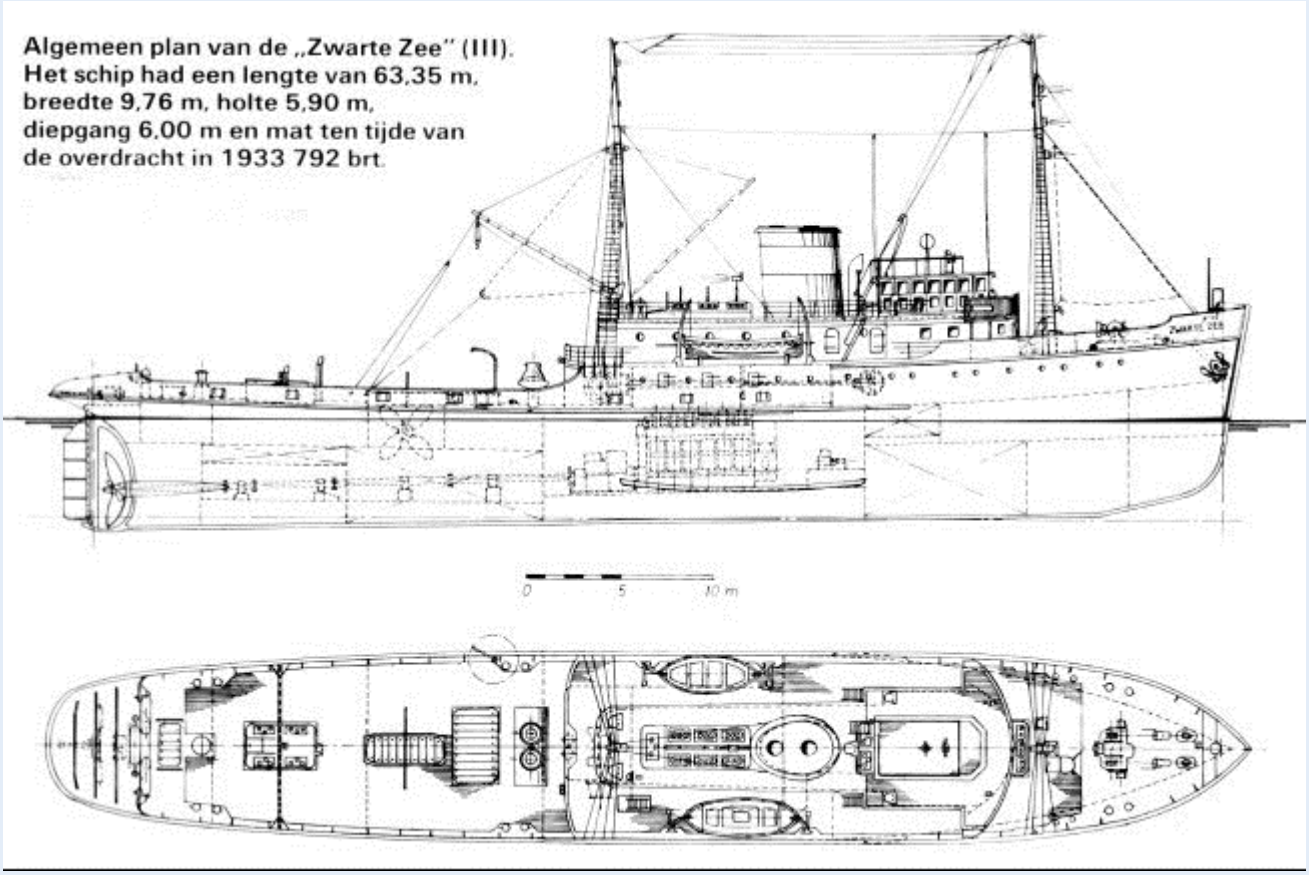
**Het overnemen van het schip.**

Koninklijke Hoogheid, dames en heeren:
Het is voor onze maatschappij een groote eer, dat Uw Koninklijke Hoogheid van uw belangstelling in ons nieuwe schip heeft doen blijken door op deze vaart tegenwoordig te zijn en het is met groote vreugde, dat wij u daarop hebben welkom geheeten.
Thans 27 jaar geleden heeft de Koningin de vroegere Zwarte Zee - toen de grootste sleepboot ter wereld - gedoopt en het is daarom, dat wij uwe tegenwoordigheid op deze Zwarte Zee, die wederom de grootste op haar gebied is, zoo zeer op prijs stellen.
Wij hebben aan de constructie van deze boot zeer bijzondere eischen gesteld. Zij is primair gebouwd voor het verleenen van hulp aan schepen in nood op den Atlantischen Oceaan en moest dus kracht aan groote snelheid paren, om spoedig ter plaatse van het ongeval te kunnen zijn.
Maar ook moest zij geschikt zijn, om droogdokken, enz. over lange afstanden te kunnen sleepen. Deze eischen waren uit technisch oogpunt niet gemakkelijk met elkaar te vereenigen; echter is het door langdurig overleg tusschen de reederij en de werf mogen gelukken een oplossing te vinden, die dit mogelijk maakte.
Maar er waren nog vele andere moeilijke problemen, die onder het oog moesten worden gezien, alvorens tot den bouw kon worden overgegaan, echter ook deze zijn overwonnen, mede dank zij de medewerking van allen, die ons in dezen van advies hebben gediend.
Het schip wijkt in zeer vele opzichten af van het type sleepbooten, dat wij tot nu toe hebben gebouwd, hetgeen onvermijdelijk was met het oog op de werkzaamheden, waarvoor het bestemd is.
En wanneer wij thans het resultaat in oogenschouw nemen van wat tot stand is gebracht, dan zijn wij als reederij meer dan tevreden.
Op de technische proefvaarten, die aan dezen tocht vooraf zijn gegaan, is gebleken, dat het schip aan de eischen, daaraan door ons gesteld, heeft voldaan, dat zelfs nog gunstiger resultaten zijn bereikt.
Ook de motorinstallatie, door Werkspoor te Amsterdam geleverd, heeft ons geheel voldoening gegeven.
L. Smit & Zoon heeft niet alleen getoond, dat zij weet hoe een sleepboot te bouwen, maar ook hoe vooruitstrevend te zijn en mede te gaan met haar tijd.
Ook geldt dit voor de motorfabrikanten, die hun allernieuwste type motoren in ons schip hebben geïnstalleerd.

Wij krijgen thans de beschikking over de grootste, de krachtigste en de snelste sleep- en bergingsboot ter wereld.
Wat echter onze vreugde hierover in groote mate tempert, zijn de bedroevende omstandigheden, waarin de scheepvaart en ook onze maatschappij verkeert. Het is hier te lande wel aan geen enkele scheepvaart-maatschappij gegeven om thans zonder verlies te werken, door de sterke inkrimping van het wereldverkeer. En daar de werkzaamheden van onze maatschappij ten nauwste verbonden zijn aan de scheepvaart in het algemeen, ondervinden ook wij op gevoelige wijze den terugslag daarvan. Echter meenen wij, — al kan de huidige ontwrichting nog van langen duur zijn — dat ten slotte toch het vrije ruil-verkeer tusschen de volkeren zal moeten worden hersteld, ten einde wederom normale omstandigheden te scheppen. Dan zal de scheepvaart weer de plaats innemen, die haar in het wereldverkeer toekomt. Ook dan zal onze maatschappij weer op meer normale wijze haar bedrijf kunnen uitoefenen en zal deze boot aan hare roeping tot het helpen van anderen, die in nood verkoeren, kunnen voldoen.
Ik wil hiermede zeggen, dat wij niet alleen gebouwd hebben op het heden, maar meer nog op de toekomst.
En daar wij voelen, dat de toekomst ook aan de jeugd is, zoo hebben wij deze boot bemand uitsluitend met mannen, die den 40-jarigen leeftijd nog niet hebben bereikt, maar dan ook met mannen, die blaken van energie en wilskracht en die bereid zijn tot groote daden.
Het is daarom, dat wij in vol vertrouwen dit schip van bouwers overnemen, omdat wij de overtuiging hebben, dat dit schip met deze bemanning met eere onze vlag over de Oceanen zal dragen.
Na de rede van den heer Leis werd de blauw-witte reederijvlag geheschen. Met een driewerf hoera, waaraan ook de Prinses deelnam, werd dit feit begroet.
Vervolgens sprak de heer Leo C. Smit, directeur van L. Smit en Zoon, woorden van dank voor de belangstelling tot de Prinses en woorden van waardeering tot de reederij, die in dezen tijd een dergelijk groot werk had durven ondernemen.
Na de woorden van den heer Smit ging de eerewijn rond. De Prinses dronk op het welzijn van de Zwarte Zee.
Als herinnering aan dezen dag bood de heer Leis haar een Zeiss prismakijker aan, die het inschrift droeg:

***Proeftocht motorzeesleepboot Zwarte Zee. Proeftocht 3/10 1933***

Toen kwam de Valk weer langszij en de Prinses ging met haar gevolg op deze sleepboot over. Ook de burgemeester, de heer Jas en vice-admiraal Fock gingen hier van boord. De Valk bracht haar gasten aan den Hoek van Holland, waar auto's gereed stonden om hen verder te brengen. De Zwarte Zee stoomde vervolgens op naar Rotterdam. Te ongeveer kwart vóór vijf meerde het schip na den welgeslaagden proeftocht weer aan de Parkkade.




**DE MOTOR VAN DE „ZWARTE ZEE".**

Een nieuwe vinding.

In het vorig ochtendblad hebben wij verteld over de proefvaart van de "Zwarte Zee", die zoo zeer heeft voldaan, zeker niet in de laatste plaats, dank zij den motor, een nieuw product van "Werkspoor" te Amsterdam. Daarover nog een paar bijzonderheden.

Bij een nieuwe vinding, een nieuwe constructie is het niet altijd gemakkelijk voor den fabrikant om een besteller te vinden, die in de nieuwigheid zooveel vertrouwen heeft, dat hij het risico, dat aan de eerste toepassing toch altijd min of meer wordt verbonden geacht, mede aanvaardt.
Hulde daarom aan L. Smit & Co.'s Sleepdienst N.V. en haar adviseur den heer B.C. van Ommeren, die niet hebben geaarzeld ook op dit gebied de eerste te zijn en het nieuwe type "Werkspoor" motor — geheel product van Nederlandsche ingenieurskunde — heeft gekozen voor de voortstuwingsinstallatie van deze jongste aanwinst harer vloot, die tevens de grootste sleepboot ter wereld is.
Het nieuwe in deze motoren is de buitengewone lage bouw met behoud van een volledige kruiskopconstructie, welke bouwwijze, ofschoon reeds eerder ontworpen, zich buitengewoon goed leende voor dit schip, waarin een zoo groot vermogen in een kleine beschikbare machinekamerruimte moest worden geplaatst. Deze constructie, een vinding van den hoofdingenieur van de Dieselafdeeling, den heer Lugt, is door "Werkspoor" in verschillende landen gepatenteerd. De motor is overigens van het gebruikelijke "Werkspoor" systeem, viertact enkelwerkend. Voorzien van zoogenaamde drukvulling, d.w.z. dat de verbrandingslucht niet door den motor wordt aangezogen, doch door middel van een door den motor gedreven luchtcompressor in de cylinders wordt geperst. De grootere luchtvulling maakt het mogelijk meer brandstof in de cylinders te verbranden en daardoor bij gelijke afmetingen (500 mm cylinderdiameter en 750 mm slag) een belangrijk grooter vermogen te ontwikkelen. De motoren hebben zes cylinders en drijven met maximaal 275 omwentelingen per minuut door middel van oliekoppelingen en een tandwieloverbrenging een schroefas welke 120 omwentelingen maakt. Het machinevermogen is dan circa 4200 I.P.K. De motoren zijn direct omkeerbaar en het aanzetten en manoeuvreeren van beide motoren geschiedt van af een centraal bedieningsstation dat aan het vooreinde van de motoren is geplaatst. Door het vullen of ledigen van de oliekoppelingen kan zoowel met beide als met één motor gewerkt worden. Door gedeeltelijke vulling kan men ook de schroef met een zeer geringe snelheid laten draaien, hetgeen bij een sleepboot, waarvan een zeer groote soepelheid wordt vereischt, van groot belang is. Het eigenaardige van de nieuwe constructie is dat de zuiger direct op den kruiskop is bevestigd en de eigenlijke zuigerstang ontbreekt. Aan den kruiskop zijn nastelbare leidstoffen bevestigd die op den cylinderwand zelve glijden. De zuigers worden gekoeld met zoet water dat door telescooppijpen wordt toegevoerd. Door luiken, op de juiste plaats aangebracht, kan het goede functioneeren van deze onderdeelen te allen tijde gecontroleerd worden. De motoren werken met directe inspuiting: van den brandstof onder zeer hoogen druk een systeem dat hiermede voor het eerst door Werkspoor op een grooteren scheepsmotor werd toegepast. (Algemeen Handelsblad, 05-10-1933).

**DE „ZWARTE ZEE" KRIJGT KIMKIELEN.**

Bij den bouw van de Oceaansleepboot „Zwarte Zee" van L. Smit & Co.'s Internationale Sleepdienst achtten de scheepsbouwers het aanbrengen van kimkielen overbodig.
Om echter bij een schip als dit, dat bij woelig weer op zee dienst moet doen, op alles voorbereid te zijn, werden toch hoekstalen aangebracht om zoo noodig later nog kimkielen te kunnen aanbrengen. Tot dusver was de zee nooit woelig genoeg geweest om proeven te kunnen nemen, of deze voorziening alsnog moest worden aangebracht. Woensdag echter stormde het eindelijk genoeg om de proef te kunnen nemen.
De „Zwarte Zee" is toen buitengaats geweest en hoewel de boot, naar ons werd medegedeeld, niet overmatig slingerde, is toch besloten ter verkrijging van grootere stabiliteit alsnog kimkielen aan te brengen.
De boot gaat daarvoor in het dok, waar zij vier tot vijf dagen blijft, en zal daarna naar Brest vertrekken, waar zij dezen winter op station komt te liggen.

**DE „ZWARTE ZEE" KRIJGT KIMKIELEN.**

Bij den bouw van de Oceaansleepboot „Zwarte Zee" van L. Smit & Co.'s Internationale Sleepdienst achtten de scheepsbouwers het aanbrengen van kimkielen overbodig.
Om echter bij een schip als dit, dat bij woelig weer op zee dienst moet doen, op alles voorbereid te zijn, werden toch hoekstalen aangebracht om zoo noodig later nog kimkielen te kunnen aanbrengen. Tot dusver was de zee nooit woelig genoeg geweest om proeven te kunnen nemen, of deze voorziening alsnog moest worden aangebracht. Woensdag echter stormde het eindelijk genoeg om de proef te kunnen nemen.
De „Zwarte Zee" is toen buitengaats geweest en hoewel de boot, naar ons werd medegedeeld, niet overmatig slingerde, is toch besloten ter verkrijging van grootere stabiliteit alsnog kimkielen aan te brengen.
De boot gaat daarvoor in het dok, waar zij vier tot vijf dagen blijft, en zal daarna naar Brest vertrekken, waar zij dezen winter op station komt te liggen. (Algemeen Handelsblad, 14-10-1933).

**DE „ZWARTE ZEE" SLINGERT TE ERG**.
Kimkielen worden aangebracht. Maassluis, 13 Oct. Tijdens de hevige stormwinden, die Woensdag gewoed hebben, heeft de nieuwe motorsleepboot "Zwarte Zee" van L. Smit & Co.'s Intern. Sleepdienst een kleine proeftocht gemaakt op de Noordzee. De bedoeling was om te constateren of de sleepboot ook bij een hevige storm zeewaardig zou zijn. Het moet voor de maatschappij een teleurstelling zijn geweest, toen bleek, dat dit niet volkomen het geval was, lezen wij in de "Crt." De "Zwarte Zee" slingerde zeer hevig, wat bij een dergelijk schip, dat juist in zulke omstandigheden het werk moet verrichten, niet in dergelijke mate mag voorkomen. Het heftige slingeren van de sleepboot vindt zijn oorzaak in het feit, dat de "Zwarte Zee" niet van z.g. "kimkielen" is voorzien. Na binnenkomst heeft de directie besloten, dergelijke kielen alsnog te doen aanbrengen. Deze reparatie zal ongeveer 14 dagen in beslag nemen, zodat het vertrek van de sleepboot naar Brest voorlopig is uitgesteld. (Sumatra Post, 4-11-1933).

**De Zwarte Zee.** Is het water van de Zwarte Zee zwart? Wel neen! Zwarte Zee is een Turkse benaming. Het Turkse woordje "zwart" betekent boos, ruw, onstuimig, gevaarlijk. Vandaar de naam Zwarte Zee, want het kan er vaak heel lelijk spoken. De Zwarte Zee ligt ingeklemd tussen Europa en Klein-Azië.

De landen rond de Zwarte Zee zijn Turkije, Bulgarije, Roemenië, Oekraïne, Rusland en Georgië.

De zee is bij Istanbul via de zee-engte van de Bosporus, de Zee van Marmara en de Dardanellen met de Egeïsche Zee en Middellandse Zee verbonden. Het diepste punt is 2.210 meter. De oppervlakte bedraagt 422.000 km². In de oudheid werd de Zwarte Zee regelmatig bevaren door de Grieken, die deze zee aanduidden met de naam Pontos Euxeinos, de Gastvrije Zee. De Zwarte Zee was in werkelijkheid juist berucht door haar stormen in de herfst en winter. Oorspronkelijk werd zij dan ook Pontos Axeinos genoemd, de Ongastvrije Zee, maar de Griekse zeelui waren bang om met het gebruiken van deze naam de goden van de zee te provoceren en kozen daarom voor een eufemistische naam.
Kara betekent zwart en noord in de Turkse talen. Nomadische volkeren geven geografische objecten meestal een naam aan de hand van hun ligging ten opzichte van hun rijk. Tevens heeft Kara (zwart) een bijkomende betekenis van onherbergzaamheid. Naast de ligging zijn dus ook de slechte weersomstandigheden de aanleiding voor de Turkse naam Kara Deniz, waaraan de in de meeste moderne talen gangbare naam "Zwarte Zee" is afgeleid. (Afbeelding: wikimedia.org, krant: Nieuwe Tilburgsche Courant 24-08-1932).

— Hoe kwam 't dat kapitein Smit zoo plotseling werd ontslagen?
— Dat zal ik je vertellen. Hij is volkomen kleurenblind. Inplaats van met zijn schip naar de Zwarte Zee te varen ging hij naar

**Aangemonsterd**
18-10-1933 gemonsterd te Maassluis. Kapitein: T. Vet, stuurman: J.C. de Baan, kok: N.J. van Leeuwen, bootsman: A. Pols, matroos: J. Tuitel, D. Stougje, lichtmatroos: F.C. Markwat, jongen: H. van Drimmelen, 1e machinist: M. Puts, 2e machinist: A. Flikweert, 3e machinist: P. v. Willigen, 1e ass. machinist: J.C. Snijder, 2e ass. machinist: B.J. Schot, 3e ass. machinist: A. van Dintel, olieman: C. Geluk, P.L. Nelemans, marconist: A.H. Baas, W. Goudappel, allen woonachtig te Maassluis. Bovendien werden gemonsterd de garantie-machinist: P. Brilman, administrateur (scheepsingenieur): N. van Beelen, F.C.K. Luit.

**De ZWARTE ZEE op weg naar Brest.** De sleepboot ZWARTE ZEE, de grootste sleepboot ter wereld, is gisteren van Hoek van Holland naar haar station te Brest vertrokken. Het schip „full speed" in volle zee op weg naar zijn bestemming. (De Gooi- en Eemlander, 19-10-1933).
18-10-1933 van Maassluis. 20-10-1933 Ouessant gepasseerd van Rotterdam naar Brest. 20-10-1933 te Douarnenez.
22-10-1933 Reuter vanuit Douarnenez: De zeesleepboot ZWARTE ZEE is alhier aangekomen. Zij zal de SEEFALKE vervangen, die voor goed Bretagne zal verlaten.

| SCHEEPSRANG | HANDTEEKENING | Diploma | Ouderdom | Geboorte- of Woonplaats | GAGE |
|---|---|---|---|---|---|
| Kapitein | A. Vet | E | 40 | Maassluis | gld. |
| Stuurman | J. C. de Baan | E | 33 | " | 160.00 |
| Kok | W. J. v. Leeuwen | - | 38 | " | 99.25 |
| Bootsman | A. Pol | - | 42 | " | contract |
| Matroos | J. Tuitel | - | 30 | " | 86.50 |
| Matroos | D. Stoutje | - | 34 | " | 86.50 |
| Licht-m | F. C. Markwat | - | 41 | " | 43.25 |
| Jongen | ~~H. v. Drimmelen~~ | - | ~~17~~ | " | ~~30.00~~ |
| 1e Machinist | M. Lits | E | 40 | " | 230.00 |
| 2e Machinist | C. Ilikweerd | E | 33 | " | 160.00 |
| 3e Machinist | P. v. Willigen | E | 24 | " | 110.00 |
| 2e Ass: " | B. J. Schot | - | 26 | " | 95.00 |
| 1e Ass: " | Joe. Snijders | - | 24 | " | 95.00 |
| 3e Ass: " | A. van Tuijl | - | 20 | " | 95.00 |
| Olieman | C. Geluk | - | 25 | " | 85.00 |
| Olieman | P. L. Nelsmans | - | 43 | | 85.00 |
| Marconist | A. H. Baas | - | 36 | Maassluis | contract. |
| Marconist | [illegible] | - | 28 | Maassluis | contract. |
| ~~Garantie~~ ~~Machinist~~ ~~Administratie~~ | | - | | | ~~contract~~ ~~[illegible]~~ |
| jongen | H. v. Drimmelen | - | 18 | Maassluis | 30.- |

Aldus opgemaakt te Maassluis den 18 October 1933.

De Commissaris van Politie d. d. Waterschout

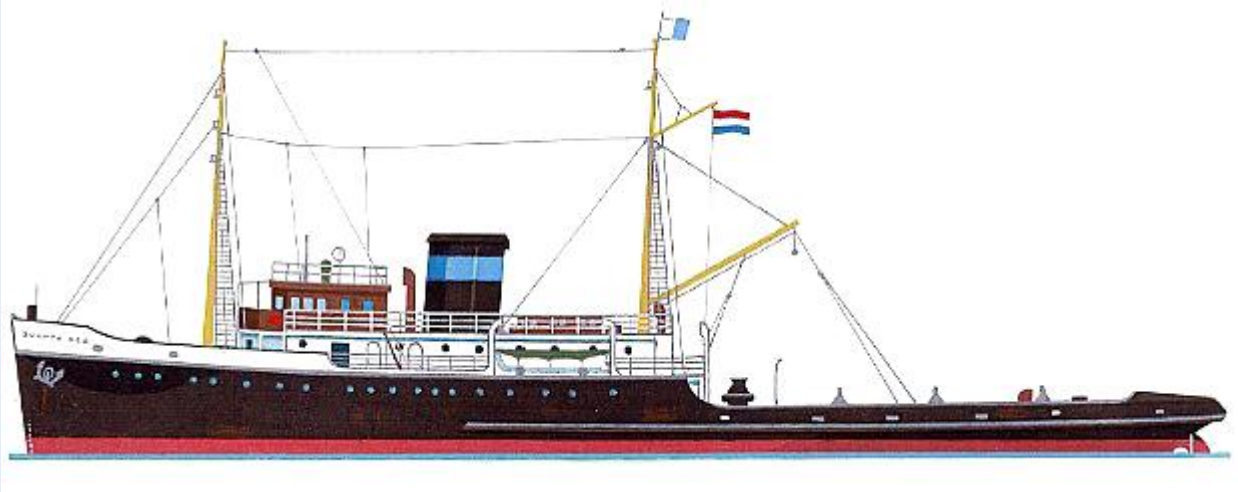
COMMISSARIS VAN POLITIE d. d. Waterschout MAASSLUIS

De bemanning maat als die door den Kapitein wordt gevordend, werkzaamheden verrichten op de berges vaartuigen.

De Commissaris van Politie d. d. Waterschout

COMMISSARIS VAN POLITIE d. d. Waterschout MAASSLUIS

**ZWARTE ZEE snelt te hulp**. Men hoopt, dat ze Vrijdag de ST. QUENTIN (St. Quentin Shipping Co. Ltd., Newport, Mon. (G.B. Bailey), bouwjaar 1915, 3.521 BRT) zal bereiken. Rotterdam, Donderdag. Naar L. Smit en Co.'s Internationale Sleepdienst ons mededeelt, is de nieuwe motorzeesleepboot ZWARTE ZEE gistermorgen van haar station te Douarnenez vertrokken om hulp te verlenen aan het ongeveer 3.500 ton metende Engelse stoomschip ST. QUENTIN. Dit schip is op reis van Swansea naar Montreal en verkeert ten westen van de Ierse kust in nood. Het valt bij zulk stormweer niet te zeggen, wanneer de ZWARTE ZEE de ST. QUENTIN zal bereiken. Men heeft echter goede hoop, dat dit Vrijdag a.s. het geval zal zijn. Ook het Nederlandsche stoomschip BOSCHDYK, dat op weg is van Rotterdam naar New York, en zich op 13 November op 110 mijl ten zuiden Valentia bevond, zou hulp gaan verlenen. Wij konden hiervan bij de Holland-Amerika Lijn echter geen bevestiging krijgen. (Het Volk, 16-11-1933).



**Bemanning SAXILBY verdronken**
15-11-1933 de ZWARTE ZEE op weg naar het eerstse schip ter hulpverlening, het stoomschip SAXILBY.
ST. QUENTIN stoomt langzaam naar Queenstown. Rotterdam, — Vrijdag. De motorsleepboot ZWARTE ZEE, die Woensdag van haar station te Douarnenez is vertrokken om hulp te verlenen aan het in nood verkerende Engelse stoomschip ST. QUENTIN, heeft dit schip hedenmorgen om half vier bereikt. De kapitein van de ZWARTE ZEE seint voorts, dat het de bemanning van het Engelse schip gelukt is een noodreparatie uit te voeren aan het roer. De ST. QUENTIN stoomt nu langzaam terug naar Queenstown in Ierland en wordt begeleid door de ZWARTE ZEE. De bemanning van het gezonken stoomschip SAXILBY, die in de booten was gegaan, is hoogstwaarschijnlijk verdronken. Geen der schepen, die de plaats van de ramp hebben afgezocht, kon iets van hen ontdekken. (Het Volk, 17-11-1933).

SAXILBY: 1-1914 opgeleverd door Ropner & Sons Ltd., Stockton (484) als SAXILBY aan R. Ropner & Co., West Hartlepool, 3.630 BRT. 1916 verkocht aan Sir R. Ropner & Co., West Hartlepool. 1919 verkocht aan Ropner Shipping Co. Ltd., West Hartlepool. 15-11-1933 tijdens een reis van Wabana naar Port Talbot,

geladen met ijzererts, in moeilijkheden gekomen in positie 51.50 NB. en 19.15 WL., daarna gezonken. (Foto: 7seasvessels.com).
20-11-1933 v/d Atlantische Oceaan te Falmouth voor bunkers. 21-11-1933 van Falmouth naar Douarnenez.

**EXPEDITIESCHIP VERGAAN - MYNONIE R. KIRBY IN DEN STORM.**
21-11-1933 de ZWARTE ZEE van Douarnenez naar de schoener MYNONIE R. KIRBY.
Pogingen van de ZWARTE ZEE om het schip te sleepen, zijn eveneens mislukt. Londen, Woensdag. De schoener MYNONIE R. KIRBY, die twee dagen geleden uit de haven van Falmouth was vertrokken voor een expeditie, naar de Zuidzee, is in de buurt van Brest in een hevigen storm geraakt en door de bemanning verlaten. Een Duitscher en een Engelschman hadden de expeditie uitgerust. De bemanning bestond, behalve uit den Engelschen kapitein, uit Duitschers. Op 100 mijlen ten westen van Brest werd de schoener door een geweldigen storm overvallen en zoodanig heen en weer geslingerd, dat spoedig de beide masten over boord gingen. De hulpmotor kon niet op gang worden gebracht, zoodat het schip hulpeloos ronddreef op de woelige zee. Het Egyptische stoomschip "Star of Ramleh" heeft het schip op sleeptouw kunnen nemen. Na korten tijd brak de kabel evenwel af zoodat de "Kirby" opnieuw hulpeloos kwam. Toen de Nederlandsche sleepboot ZWARTE ZEE in de buurt kwam, nam dit schip den schoener nogmaals op sleeptouw, doch opnieuw knapte de kabel af. Van St. Mary (Scilly-eilanden) werd een reddingsboot uitgezonden, waarna de geheele bemanning uit haar hachelijke positie kon worden gered. Het wrak drijft op zee rond. (Het Volk, 30-11-1933).

**AGATE**
1-12-1933 de ZWARTE ZEE vertrokken van Douarnenez.
De Nederlandsche sleepboot SCHELDE heeft het Italiaanse s.s. ALDA nabij Corcubion op sleeptouw genomen. Het schip is echter kort daarna gezonken, doch de opvarenden zijn door de SCHELDE te Vigo geland. Het Engelse s.s. AGATE (Wm. Robertson, Glasgow, bouwjaar 1917, 824 BRT, 30-12-1940 vergaan) is nabij Dublin gestrand en door de bemanning verlaten. De Nederlandse sleepboot ZWARTE ZEE heeft getracht bij bet schip te komen, doch werd daarin door de hoge zeeën verhinderd. (5-12-1933).

**HAGGERSGATE**

10-12-1933 om 06:50 uur op 70 mijl zuid van Lands End met het s.s. HAGGERSGATE op sleeptouw naar Brest. 10-12-1933 gearriveerd te Brest. 10-12-1933 naar Douarnenez.

HAGGERSGATE: 2-7-1913 te water gelaten, 8-1913 opgeleverd door D. & W. Henderson & Co. Ltd., Glasgow (484) als CHALISTER aan Chalister S.S. Co. Ltd., Greenock (A. H. & E. Gunn), 5.344 BRT. 1919 verkocht aan Anglo-Newfoundland Development Co. Ltd., Greenock (Donaldson Bros. Ltd., Glasgow). 1920 verkocht aan Reuben A. McLelland, Greenock. 1922 in beheer bij Adam Bros. Ltd. 1923 verkocht aan Adam Bros. Ltd., Greenock. 1924 verkocht aan Turnbull Scott Shipping Co. Ltd., Londen (Turnbull, Scott & Co.), herdoopt HAGGERSGATE. 1936 verkocht aan Seereederei "Frigga" A.G., Hamburg, herdoopt HÖDUR. 20-4-1942 ten noordwesten van Namsos getorpedeerd door HMS TRIDENT (N52) en gezonken in positie 64.38 NB. en 10.54 OL. (Foto CHALISTER: clydesite.co.uk).

**SYROS**
19-12-1933 van Prawle Point, gepasseerd om de Oost. 21-12-1933 gearriveerd te Douarnenez. 21-1-1934 van Ferrol naar Brest. 30-1-1934 te Douarnenez. 2-2-1934 van Douarnenez naar s..s. SYROS.

Het Amerikaansche stoomschip SYROS drijft ca. 95 mijl Westelijk van Bishops met verlies van schroef. De Nederl. sleepboot ZWARTE ZEE is Donderdagmiddag (2-2-1934) van Douarnenez ter assistentie vertrokken, teneinde te trachten het schip naar Falmouth te sleepen. (De Banier, 3-2-1934).

**GERED DOOR DE ZWARTE ZEE**. Toen het Amerikaansche stoomschip SYROS dat van Rotterdam in ballast op weg naar Amerika op 200 mijlen van Bishops Lighthouse, Scilly eilanden een schroef verloor, werden de daarop uitgezonden noodseinen opgevangen door den schipper van de Nederlandsche sleepboot ZWARTE

ZEE. Dit schip zette ijlings koers naar de SYROS, maakte vast en sleepte de SYROS de haven van Falmouth binnen. (Algemeen Handelsblad, 5-2-1934).

SYROS: 10-1920 opgeleverd door Geo. A. Fuller Co., Wilmington, N.C. (1453) als SYROS aan U.S. Shipping Board, Wilmington, N.C. 6.502 BRT. 1933 verkocht aan Lykes Bros. - Ripley S.S. Co. Inc., Galveston, Texas. 1938 verkocht aan Lykes Bros. S.S. Co. Inc., Galveston, Texas. 26-5-1942 tijdens een reis van Philadelphia via Reykjavik naar Murmansk, geladen met militaire voorraden en explosieven, getorpedeerd door de Duitse onderzeeboot U-703 (Heinz Bielfeld) op circa 200 mijl zuidwest van Bereneiland (tussen Spitsbergen en de Noordkaap), door de inslag in het ruim met explosieven binnen 80 seconden gezonken, 39 opvarenden verlieten het schip op vlotten, 30 man zijn aan boord genomen van HMS HAZARD (J02) en aan wal gezet te Murmansk, 2 man overleden en 11 man vermist.

6-2-1934 passage Lands End. 12-2-1934 passage Ouessant. 13-2-1934 12:00 uur op 150 mijlen Z. van Valentia. 15-2-1934 om 17:25 uur 120 mijlen W.Z.W. van Lands End naar Douarnenez. 16-2-1934 te Douarnenez. 19-3-1934 van Douarnenez te Brest. 15-4-1934 van station naar Maassluis. 17-4-1934 te Maassluis.

Op 18 October van het vorig jaar vertrok de nieuwe en grootste sleepboot der wereld, de „Zwarte Zee" van L. Smit en Co.'s internationale sleepdienst onder commando van kap. Veth, uit de haven van Maassluis, om gedurende een half jaar gestationneerd te zijn in het Fransche visschersplaatsje Douarnenez nabij Brest.

Gisterochtend is de „Zwarte Zee", na haar eerste reis te hebben volbracht, weer behouden en wel te Maassluis binnengeloopen. Te zeven uur arriveerde het snelle goed-geoutilleerde vaartuig te Hoek van Holland en om 8 uur was het einddoel bereikt.

Kort nadat de boot was gemeerd, heeft de „Maasbode" een onderhoud gehad met kapitein Veth over hetgeen de „Zwarte Zee" al zoo heeft medegemaakt op haar eerste reis.

„Zooals u weet", zoo ving kapitein Veth zijn verhaal aan, „zijn we 18 October van het vorig jaar uit Maassluis vertrokken, koers zettende naar Douarnenz het Fransche visschersplaatsje aan de Bretonsche kust. Daar kwamen we twee dagen later aan en stationneerden daar ter plaatse om van hieruit hulp te kunnen bieden aan schepen, die op den Atlantischen Oceaan in nood verkeerden.

**Twee maal met succes hulp verleend.**

Twee maal heeft de bemanning haar reddingspogingen met succes bekroond gezien.

Het eerste resultaat werd bereikt met het Engelsche schip „St. Quentin" in November dat op 55 gr. 3 min. N.B. en 15 gr. 42 min. W.L. met een defecte stuurinrichting rondreef. Er moest dus een 400 mijl den Atlantischen Oceaan opgevaren worden.

— We hebben toen de St. Quentin niet gesleept maar tot Swansea geassisteerd. Het stuur was kapot. Een ander schip — de „Saxilbey" — is toen gebleven; met man en muis vergaan. Het had groote bootschade; waarschijnlijk waren de luiken wel ingeslagen. Veel booten zijn er nog op afgegaan, maar ze kwamen allemaal te laat.. Dikwijls was hulp niet meer noodig, wanneer we ergens aankwamen, zoo b.v. bij een Spaansch schip, waarvan de bemanning al gered was.

Kapitein Veth vertelt dan van zijn ervaringen met den kleinen Engelschen schoener Mahoni R. Kirbey, die uit Falmouth was vertrokken voor een expeditie naar de Stille Zuidzee. Het kleine vaartuig raakte in een storm verzeild. De mast ging overboord en tevens raakte de motor defect. Het was nog op sleeptouw genomen door een stoomschip maar de tros brak door.

— De schoener zat 30 mijl ten Zuiden van de Scilly-eilanden en er waren 5 à 6 man aan boord. We zijn toen uitgevaren om hem binnen te sleepen, maar het kleine houten vaartuig was niet meer bestand tegen de gevolgen van den zwaren Zuid-Westerstorm Drie keer hebben we verbinding gehad, maar drie brak telkens daar aan boord, door de hooge zee. Op het laatst was daar alles stuk, zoo, dat we niets meer konden vastmaken. De schoener dreef dan in de richting van de eilanden. De menschen wilden van boord, maar langszij komen zou levensgevaarlijk geweest zijn, omdat aan den eenen kant de mast en aan den anderen kant de ra overboord hing. We hebben ze toen voorgesteld, om met de lijn over te komen, maar daar hadden ze geen zin in. Dan naar een plaatsje op een van de eilanden om een reddingsboot getelegrafeerd. De schoener was nog maar 4 à 5 mijl van de kust af, toen de reddingsboot — het was een motorboot — er bij was. Ze maakte verbinding met het vaartuig en nu trachtte ze den schoener binnen te krijgen. Intusschen was het nacht geworden en we verloren nu de schepen uit het oog.

Later hoorde kapitein Veth dat de menschen van den schoener afgehaald waren, maar men er niet in geslaagd was, het vaartuig in een haven binnen te voeren. Merkwaardig, het had nog kans gezien om op zijn eigen houtje tusschen de rotsachtige kusten der vlak bijeen liggende Scilly-eilanden door te dobberen.

In December kon de „Zwarte Zee" het Engelsche stoomschip „Haggersgate" uit een hachelijke situatie bevrijden. Dit dreef wat men noemt hulpeloos rond en wel op 59 gr. 5 min. W.B. en 5 gr. 53 min. W.L. Het was in de beste conditie uit het Bristol-Kanaal vertrokken en nu was het het slachtoffer van een storm geworden. Het kreeg gebrek aan kolen, en daar het schip in ballast was, was het bij het slechte weer niet te sturen. De bemanning van de „Zwarte Zee" mocht de voldoening smaken de „Haggersgate" op te pikken en in de haven van Brest binnen te sleepen. Dit laatste geschiedde den 10den December.

Drie weken later had het schip weer pech: het verloor zijn roer en zijn schroef, maar nu was het mooi weer, zoodat de „Zwarte Zee" zonder iets te hoeven uitrichten, naar huis terug kon keeren, want bij gunstig weder tracht men hulpverleening door sleepbooten te voorkomen. Zoo ook hier: de „Zwarte Zee" voer weemaal 360 mijl voor niets, omdat een andere boot van dezelfde maatschappij als waartoe het hulpelooze vaartuig behoorde, dit was komen halen. Een en ander geschiedde bij Kaap Finistère in Portugal, en de „Haggersgate" werd bij die gelegenheid naar Ferrol gesleept.

Zulke vergeefsche reizen heeft men wel twaalf keer gemaakt.

— Alleen wanneer het slecht weer is, heeft men ons noodig. Daarom hebben we 's winters verreweg het meeste te doen.

Wanneer de „Zwarte Zee" weer uit zal varen, wist kapitein Veth ons nog niet te vertellen.

Nieuwsblad van het Noorden/Maasbode, 18-04-1934.

27-4-1934 proefvaart op de Noordzee om trillingen bij een bepaald toerental te onderzoeken door Werkspoor. 2-7-1934 van Amsterdam te Archangel. 7-1934 te Maassluis.

**SANTA NICOLAË**

BRAND IN EEN ROEMEENSCH VRACHTSCHIP. Brandend de nieuwe Waterweg opgevaren.

Gistermiddag (22-7-1934) is het Roemeensche stoomschip "Santa Nicolaë" dat van Braïla onderweg was naar Aarhus, brandend de Nieuwe Waterweg binnengevaren. Het was, schrijft de Crt., een merkwaardig schouwspel. Tegen drie uur in de middag zag men uit zee een schip naderen met naast zich een rookmassa, die beneden de schoorsteen bleef hangen. De "Zwarte Zee" met het bergingsvaartuig de "Ram" op sleeptouw en de "Blankenburg", de "Rozenburg", de "Kijkduin". die te Hoek van Holland gestationeerd zijn, gingen, zoodra het Roemeensche schip binnen de pieren was, langszij, ten einde direct met het blussingswerk te kunnen beginnen. Men bracht dan ook onmiddellijk koolzuur in het brandende ruim. De rook verminderde daarop merkbaar en het schip kon, voor nader onderzoek, naar Rotterdam worden gesleept. (Leeuwarder nieuwsblad, 23-07-1934).

Rotterdam, 24 Juli. De lading in de ruimen 111 en IV van het Roemeensche s.s. "Santa Nicolaë" broeit nog steeds. Af en toe spuit de bergingsboot "Zwarte Zee" koolzuur in de ruimen. De luikhoofden blijven gesloten. Men bespeurt geen ontwikkeling van rook meer. (AH, 23-07-1934).

SANTA NICOLAË: 3-1906 opgeleverd door Blyth Shipbuilding Co. Ltd., Blyth (126) als ALEXANDER KAMBUROFF aan Northern Steamship Co. Ltd., St. Petersburg/Petrograd-Rusland. 2.631 BRT. 3-1915 gevorderd door Imperial Russian Navy, Black Sea transport N.2. 5-1911 tot 1918 in Duitse handen, voer in de Zwarte Zee. 3-1919 terug bij de eigenaar. 1921 verkocht aan Soc. Maritime et Commerciale de France, Rouen, herdoopt SAN GIACOMO. 1922 verkocht aan Rederi A/S Limfjorden, Aalborg (Rechnitzer, Thomsen & Co.), herdoopt KORSHOLM. 1923 verkocht aan Clydesdale Navigation Co. Ltd., Glasgow (G. Nisbet & Co.), herdoopt BLAIRHOLM. 1933 verkocht aan A. Grozea, Galatz, herdoopt AURATAN. 1934 verkocht aan M.N. Valsamakis, Galatz (Valsamakis & Co.), herdoopt SF. NICOLAE (SANTA NICOLAË). 1935 verkocht aan Th.L. Teryazos, Piraeus, herdoopt ANNA T. 1946 verkocht aan Kien Sing Steam Navigation Co., Ltd., Shanghai, herdoopt KIENSING. 28-2-1948 tijdens een reis van Hainan naar Kobe, geladen met ijzererts, gestrand bij Chilang Point, in positie 22.38 NB. en 115.28 OL.

**Aangemonsterd**
5-9-1934 gemonsterd te Maassluis. Kapitein: T. Vet, stuurman: A. Firet, kok: N.J. van Leeuwen, matroos-duiker: C. Sperling, matroos: J. Tuitel, D. Stougje, lichtmatroos: S.J. Roodenburg, jongen: J. Paalvast, 1e machinist: M. Puts, 2e machinist: A. Flikweert, 3e machinist: P. v. Willigen, ass. machinist: B.J. Schot, A. van Dintel, J.C. Snijder, olieman: C. Geluk, P.L. Nelemans, marconist: A.H. Baas, W. Goudappel, m.u.v. A. van Dintel uit Zwartewaal, allen woonachtig te Maassluis.

8-1934 in dok. 6-9-1934 vertrokken van Maassluis naar het winterstation Queenstown. 8-9-1934 van Rotterdam te Queenstown.

**VIKING**
16-10-1934 van Queenstown ter assistentie van het Deense s.s. VIKING. 17-10-1934 vastgemaakt. Opvarende in krant: "In October zijn wij van Queenstown uitgevaren, om assistentie te gaan verleenen aan het Deensche stoomschip Viking, dat 30 mijl van Blackrock met gebroken schroefas ronddreef. Dat schip hebben wij behouden te Limmerick binnengesleept".

VIKING: 1893 opgeleverd door Flensburger Schiffbau Ges., Flensburg (138) als TAYGETA aan Holm & Molzen, Flensburg. 1.276 BRT. 1931 verkocht aan Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa-Denemarken (A.F. Cleeman), herdoopt VIKING. 20-3-1940 tijdens een reis van Kolding naar Burntisland, in ballast, ten noordoosten van Moray Firth om 04:57 uur een 2e torpedo (de 1e torpedo raakte niets) afgevuurd door de Duitse onderzeeboot U-19 (Joachim Schepke) die insloeg in de machinekamer, de VIKING zonk daarop vrij snel in positie 58.21 NB. en 02.22 WL., slechts 2 van de 17 opvarenden overleefden de aanslag. (Foto: Danish Maritime Museum, Elsinore/uboat.net).

**VICTORIA MARU**
11-12-1934 vertrokken naar de VICTORIA MARU. 12-12-1934 om 12:00 uur in positie 47.09 NB. en 14.58 WL. "De VICTORIA MARU hebben wij op 800 mijl West van Bearland opgepikt en naar Bristol geleid".
De Nederlandsche zeesleepboot "Zwarte Zee" heeft draadloos haar positie opgegeven als 47.09 NB. en 14.58 WL. Het Japansche schip "Victoria Maru" heeft de hulp van de "Zwarte Zee" aangenomen. Het schip zal naar Falmouth worden gebracht, waar het 14 dezer wordt verwacht. (Reuter, 13-12-1934).

VICTORIA MARU: 2-1921 opgeleverd door Kawasaki Dockyard Co. Ltd., Kobe (505) als VICTORIA MARU aan Kawasaki Dockyard Co. Ltd., Kobe. 5.873 BRT. 1931 verkocht aan Ishihara Gomei Kaisha, Fuchu-Japan

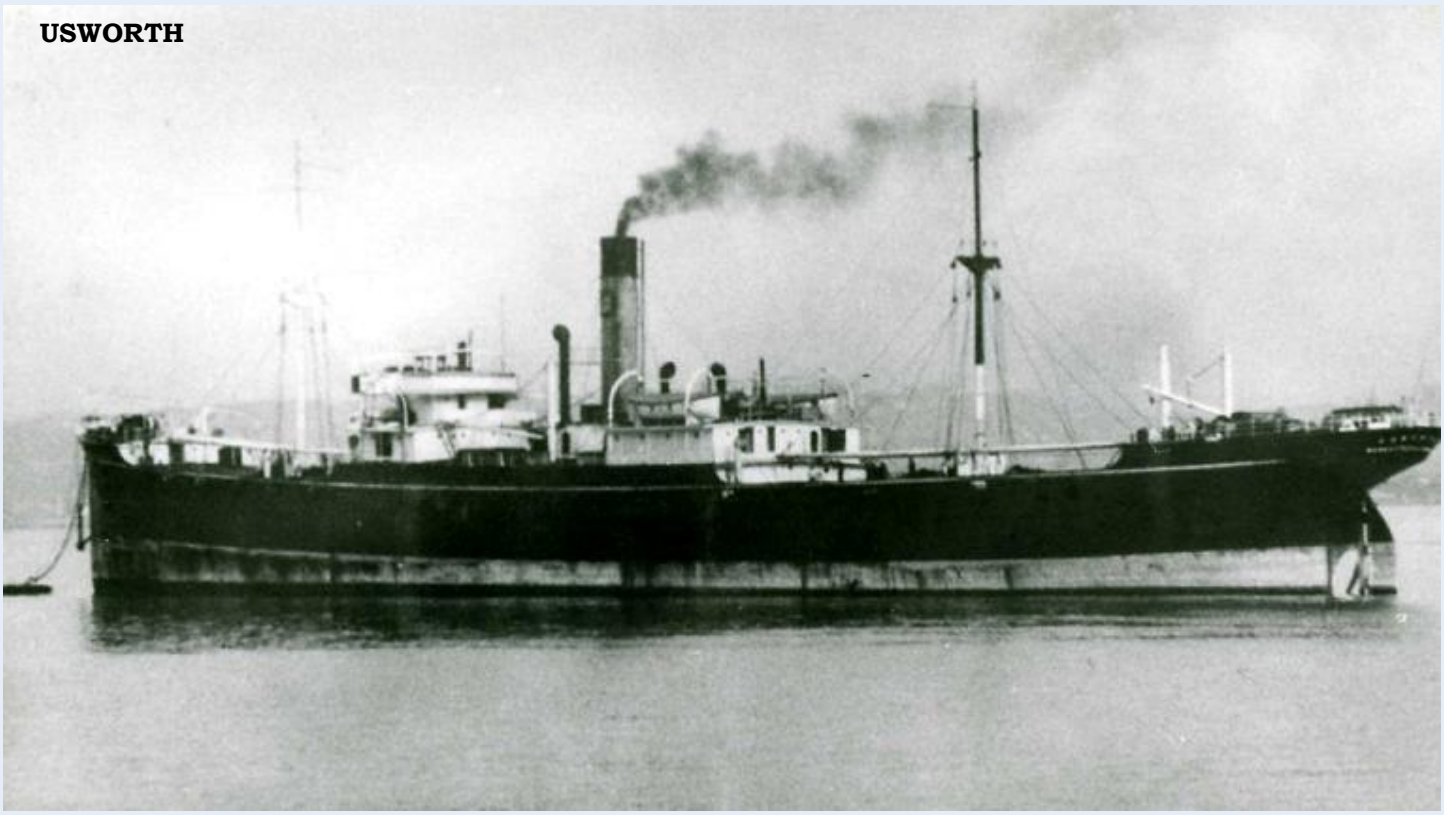
(Ishihara Sangyo Kaiun Goshi Kaisha). 1933 verkocht aan Kokusai Kisen K.K., Hashidate-Japan. 1935 verkocht aan Oginuno Sotaro, Hashidate-Japan. 1941 verkocht aan Nissan Kisen K.K., Tokyo, herdoopt HIBI MARU. 20-6-1944 door de Amerikaanse onderzeeboot U.S.S. HAKE (SS-256) getorpedeerd bij Tinaca Point, Sarangani Strait, Mindanaoin positie 05.35 NB. en 125.15 OL.

**DE "ZWARTE ZEE" HEEFT ZWARE AVERIJ**
Twee officieren verdronken en zeven leden der bemanning gewond
Reuter seint ons uit Parijs, d.d. 14 Dec: Naar bericht wordt uit La Coruna (Noord-Spanje) heeft de Nederl. sleepboot ZWARTE ZEE, die de beschadigde Japansche stoomboot VICTORIA MARU ter hulp wilde komen, zelf zeer zware averij gekregen. De brug werd door een ontzaglijke golf weggespoeld. De beide aldaar dienstdoende officieren verdronken. Van de bemanning zijn zeven man zwaar of licht gewond. (De Tijd, 15-12-1934).

**ALARMEEREND BERICHT OMTRENT DE "ZWARTE ZEE".** Het schip is gelukkig niets ernstigs overkomen. Volgens een bericht uit La Coruna in Noord-Spanje is het Nederlandsche sleepschip "Zwarte Zee", dat het beschadigde Japansche s.s. VICTORIA MARU te hulp wilde komen, zelf op ernstige wijze in nood geraakt. De commandobrug is door de ontzaggelijke golven weggeslagen. De beide daar dienst doende officieren verdronken. Zeven leden der bemanning zijn min of meer zwaar gewond. In verband met het alarmerende bericht omtrent het in nood verkeren van het sleepschip de "Zwarte Zee" dat de VICTORIA MARU te hulp was gekomen, heeft het persbureau Vaz Dias zich gewend tot L. Smit & Co.'s Internationalen Sleepdienst, van welke onderneming de Zwarte Zee is. Men deelde aldaar mede, dat, hoewel contact gehouden wordt met het schip nog geen enkel bericht omtrent in gevaar verkeren of in nood zijn daarvan was ontvangen, zodat men voorlopig de alarmerende berichten als onjuist beschouwt. (Limburger Koerier. 15-12-1934).

**"ZWARTE ZEE" ONGEDEERD**
17-12-1934 ZWARTE ZEE te Queenstown.
De "Zwarte Zee", waarmede Vrijdag in den loop van den avond nog contact was verkregen, ongedeerd is en zijn weg ongestoord vervolgt, ten einde het in nood verkeerende schip de noodige hulp te verleenen. Men heeft hier dus, gelukkig, te doen met een verwisseling van de namen der schepen in de desbetreffende telegrammen. Het Nederlandsche schip is veilig en wel. (De Tijd, 19-12-1934).

**SAN JOSÉ verloren?**
BREST, (H.N.) De Nederlandsche sleepboot ZWARTE ZEE is in de haven van Brest teruggekeerd, nadat zij had vastgesteld, dat het niet mogelijk was het stoomschip SAN JOSÉ wederom vlot te brengen. (Limburger koerier, 20-12-1933).




12-1934 naar s.s. USWORTH.
Nog een schip in nood. De ZWARTE ZEE gaf bet Japanse schip al spoedig over aan de OOSTZEE, een andere sleepboot van dezelfde bergingsmaatschappij. Deze bracht de VICTORIA MARU, die 700 ton meet, naar Barry Roads op de Engelse kust. De ZWARTE ZEE zette koers in westelijke richting, waar op duizend mijl afstand van haar een Engels schip, de USWORTH, noodseinen gaf. Op de reis daar naar toe ontving de ZWARTE ZEE

evenwel de mededeling, dat de bemanning, waarvan er een deel zou zijn omgekomen, het schip verlaten had. De overlevenden zouden zijn gered. (Nieuwsblad van Friesland, 19-12-1934, foto: searlecanada.org).
"Onmiddellijk daarop zijn wij weer den Oceaan opgevaren, om te gaan zoeken naar de USWORTH. welke tijdens noodweer onklaar was geraakt, eveneens op ongeveer 800 mijl West van Bearland. Maar voordat wij daar kwamen, is dat schip gezonken en met man en muis".

USWORTH: 11-4-1926 te water gelaten, 12-1926 opgeleverd door J. Blumer & Co. Ltd., Sunderland (257) aan Dalgliesh Steam Shipping Co. Ltd., Newcastle (R.S. Dalgliesh Ltd.), 3.535 BRT. 11-12-1934 tijdens een reis van Montreal en Sydney, N.S. naar Queenstown, geladen met tarwe, is de roerkoning gebroken, 14-12-1934 nadat een poging van het vrachtschip JEAN JADOT (Lloyd Royal Belge) tot slepen mislukte; de verbinding brak na 3 uur slepen, kort daarop begon de USWORTH te zinken, door de bemanning verlaten in positie 48.01 NB. en 31.49 WL., van de USWORTH kwamen 15 man om het leven, van de JEAN JADOT 2 man in een poging tot redden, 9 man zijn gered door de ASCANIA (Cunard White Star Ltd., Liverpool, bouwjaar 1925, 14.013 BRT).

**TABIAN**

**Brand aan boord van het m.s. „Tabian"**

**Geen gevaar voor de opvarenden.**

Volgens een bij de Stoomvaart Mij. Nederland ontvangen telegram, is aan boord van haar m.s. „Tabian" op 20 mijlen afstand van Corunna bij Kaap Finisterre, brand uitgebroken in het onderruim II, waarin Java Krossok tabak is geladen.

Het schip vaart naar de haven van Corunna. Het bergingsvaartuig „Seefalke" bevindt zich in de nabijheid, voor het verleenen van eventueele hulp. De Nederlandsche sleepboot „Zwarte Zee", welke van een koolzuurbluschinstallatie is voorzien, heeft Queenstown verlaten, eveneens voor eventueele assistentie. Gevaar voor de opvarenden is niet te vreezen.

De „Tabian" is een schip van bruto 8151 ton, gebouwd in 1930, dat in de mail-vrachtdienst van Java naar Amsterdam vaart, waar het 25 dezer werd verwacht.

Volgens een nader bericht is de „Tabian" te Corunna aangekomen.

Toen men in de haven de luiken opende, kwamen er dikke rookwolken uit. Men vond het daarom raadzamer de luiken weer te sluiten om uitbreiding van het vuur te voorkomen. Direct daarop heeft men dit ruim vol water laten loopen, waardoor de brand onmiddellijk gebluscht kon worden.

Omstreeks acht uur gisteravond is de sleepboot „Zwarte Zee" te La Corunna aangekomen, ten einde assistentie te kunnen verleenen.

**Brand aan boord van de "Tabian"**
Schip te La Coruña aangekomen. AMSTERDAM, 21 Dec. - De directie van de Stoomvaart Mij. "Nederland" deelt mede, dat zij hedenmiddag telegrafisch bericht heeft ontvangen, dat aan boord van het motorschip "Tabian", op de thuisreis, twintig mijl van La Coruña brand uitgebroken is in de Java-Krossok tabak, welke zich bevindt in een onderruim van ruim II. Het schip is naar de haven van Ferrol opgestoomd. Het bergingsvaartuig "Seefolke" is voor eventuele hulpverlening in de nabijheid, terwijl de sleepboot "Zwarte Zee", welke laatste een sterke koolzuurinstallatie aan boord heeft, van Queenstown naar Ferrol is vertrokken om eventueel assistentie te kunnen verleenen aan de "Tabian" van de Maatschappij Nederland, welke brand aan boord had. De "Zwarte Zee" is nl. behalve sleepboot ook bergingsvaartuig en het schip is toegerust met de modernste bluschinstallaties. "Toen wij bij de "Tabian" kwamen, had men daar echter den brand al met eigen middelen gebluscht". (Nieuwsblad van het Noorden, 22-12-1934).

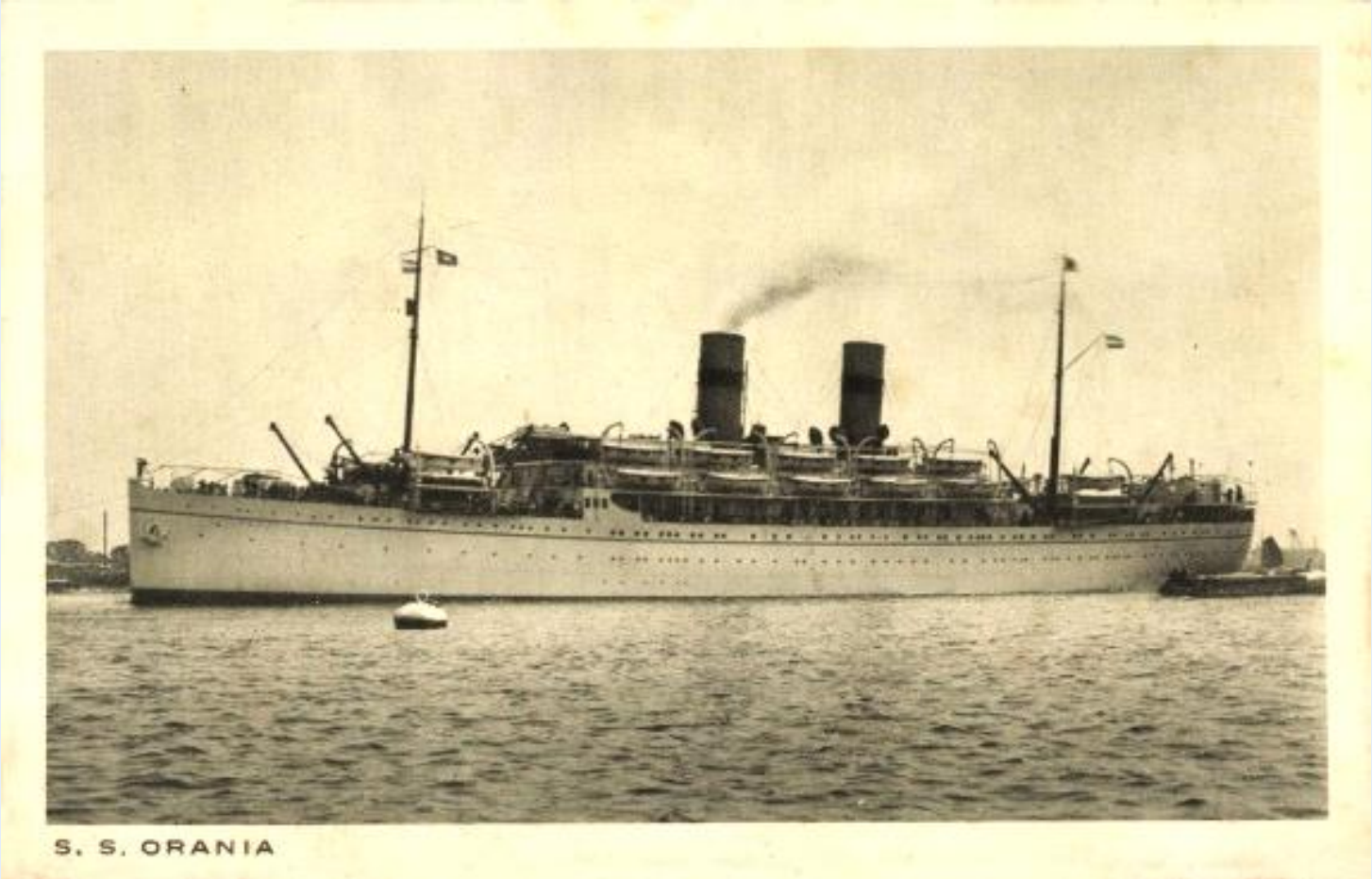
**BRAND OP DE „TABIAN".** Broeiing van tabak de oorzaak.
GEEN GEVAAR VOOR DE OPVARENDEN.
AMSTERDAM, 21 Dec. - Bij de directie van de Stoomvaart-Maatschappij "Nederland"' is bericht ontvangen, dat heden brand is uitgebroken op het motorvrachtschip "Tabian", dat zich op 20 mijl van La Coruna bij Kaap Finisterre bevindt. De brand woedt in een lading Java-Krossok in het onderruim II. De "Tabian" is op weg naar La Coruna. Het bergingsvaartuig "Seefalke" is in de nabijheid, om hulp te verleenen. De

zeesleepboot “Zwarte Zee” is van Queenstown vertrokken: aan boord daarvan is een koolzuurblusch-installatie. Gevaar voor de opvarenden is er niet. De “Tabian” was op de thuisreis. Het schip is van de T-klasse, meet 8125 bruto registerton en is in 1930 bij de Ned. Scheepsbouw Mij. te water gelaten. Het werd 25 December te Amsterdam verwacht en is op 21 November van Tandjong Priok vertrokken. De brand wordt op het oogenblik bestreden door personeel uit L.a Coruna. Omtrent de vorderingen kon men ons nog geen mededeelingen doen. De sleepboot “Zwarte Zee” van L. Smit & Co.'s Internationale Sleepdienst, die onderweg is ter assistentie, heeft nog een reis van 500 a 600 mijl af te leggen, alvorens zij bij het brandende schip zal aankomen. Blijkens een nader bericht is de “Tabian” te La Coruna aangekomen. Ter voorkoming van verdere schade door bluschwater zal men trachten het brandende gedeelte van de tabak te lossen. Toen men in de haven de luiken opende, kwamen er dikke rookwolken uit. Men vond het daarom raadzamer de luiken weer te sluiten om uitbreiding van het vuur te voorkomen. Direct daarop heeft men dit ruim vol water laten loopen. waardoor de brand onmiddellijk gebluscht kon worden. Omstreeks acht uur gisteravond is de sleepboot Zwarte Zee te La Coruna aangekomen, ten einde assistentie te kunnen verleenen. (De Telegraaf 22-12-1934).

TABIAN: 22-8-1929 kiel gelegd, 31-5-1930 te water gelaten, 8-11-1930 opgeleverd door Nederlandsche Scheepsbouw Mij., Amsterdam (202) als TABIAN aan N.V. Stoomvaart Mij. "Nederland", Amsterdam. Brandmerk 1305 Z AMST 1930, 8.151 BRT, 15 kn. 1962 verkocht voor sloop aan Mitsubishi Shoji Kaisha, 3-3-1962 gearriveerd te Sakai om gesloopt te worden, gesloopt te Sakai in 1962. (Krant: Nieuwsblad van het Noorden, 22-12-1934, foto TABIAN: collectie J. van Oost).

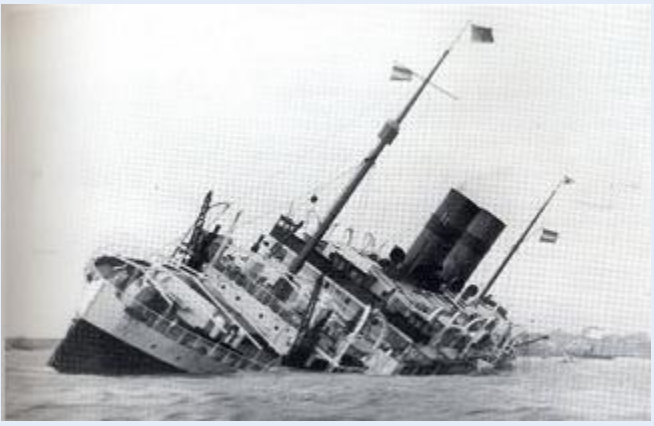
**ORANIA**
24-12-1934 van Queenstown te Leixões, Portugal om te helpen bij het vlot brengen van de ORANIA.
Reuter seint ons uit Lissabon, dat het Nederlandsche bergingsschip "Zwarte Zee" te Leixoes aangekomen, waar het zal helpen bij de pogen om de “Orania” weer vlot te brengen. (De Tijd, 27-12-1934).

**DE SCHIPBREUK VAN DE "ORANIA".** Het schip is niet meer te bergen.
De vertegenwoordigers van L. Smit & Co.'s Internationalen Sleepdienst, die te Leixões aanwezig zijn om de bergingsmogelijkheden van het s.s. "Orania" te bestudeeren, hebben bericht dat het naar hun meening niet mogelijk zal zijn het schip te bergen en dat het, aangezien het den ingang van de haven gedeeltelijk verspert zal moeten worden opgeruimd. De motorsleepboot "Zwarte Zee" is gisteravond weder van Leixões naar den Atlantischen Oceaan vertrokken. (De Banier, 27-12-1934).



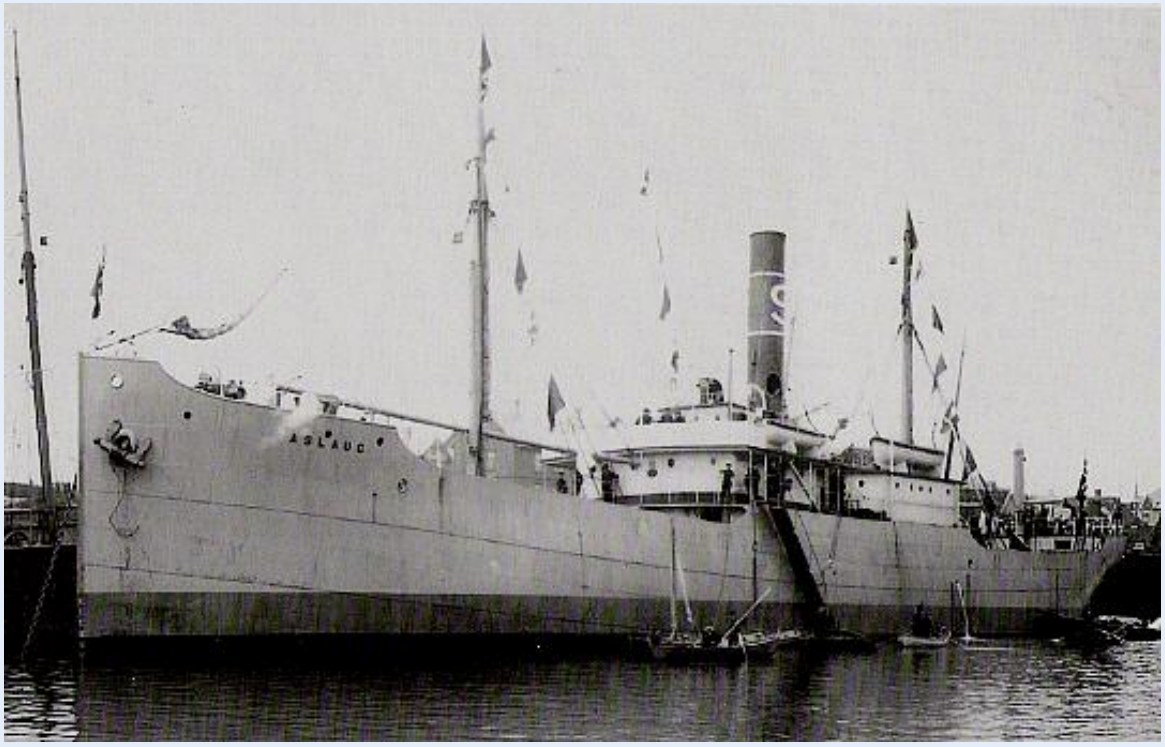

ORANIA: 6-1920 op stapel gezet, 4-10-1921 te water gelaten, 22-2-1922 proefvaart, 28-2-1922 te Amsterdam na proefvaart, 3-1922 opgeleverd door Workman, Clark & Co. Ltd., Belfast (379) als ORANIA aan N.V. Koninklijke Hollandsche Lloyd, Amsterdam, 9.763 BRT, 212 passagiers in eerste klas, 106 in 2e klas en 850 in de 3e klas, 15-3-1922 vertrokken op de eerste reis naar Brazilië. 19-12-1934 tijdens een reis van Zuid-

Amerika naar Amsterdam arriveerde de ORANIA, met aan boord 121 passagiers en een bemanning van 158 personen, op 19 december 1934 om 07:00 uur voor de haven van Leixões, Portugal ter ontscheping van passagiers.



Om 13:30 uur lag men ten anker en werd begonnen met de ontscheping van passagiers. Plotseling zag men het Portugese stoomschip LOANDA de haven binnenstomen en recht op bakboordszijde van de ORANIA aanhouden. De LOANDA bleek een aanvaring niet te kunnen vermijden en trof de ORANIA aan bakboordszijde, waardoor midscheeps een gat ontstond van promenadedek tot onder de waterlijn. De ORANIA maakte terstond water en begon naar bakboord over te hellen. Allen verlieten veilig en in goede orde het schip, dat 40 - 50 minuten na de aanvaring geheel plat lag. Het schip was niet meer te bergen. De Britse firma Cox & Danks kreeg opdracht het wrak op te ruimen en pas eind 1936 was het opruimen voltooid. (Bron: Marhisdata, foto: NN kaart, gezonken: NN, internet).

**SISTO**




25-12-1934 op 510 mijl Z.W. van Lands End, op weg naar het s.s. SISTO.

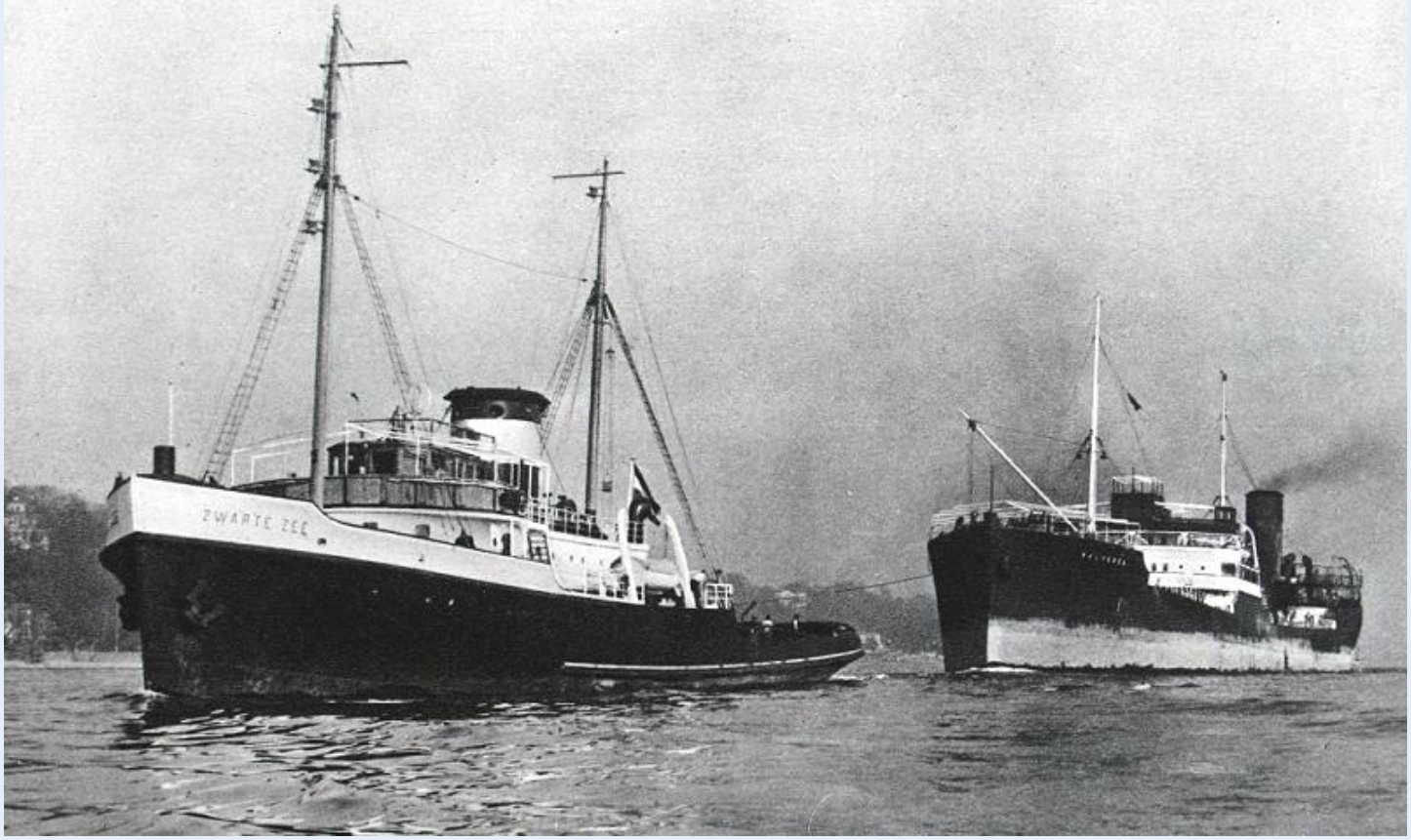
**De „Zwarte Zee" heeft pech.**
De "Sisto" op 75 mijl afstand van de kust gezonken. De Nederlandsche zeesleepboot "Zwarte Zee" had zich, naar men weet, tot taak gesteld het Noorsche stoomschip "Sisto", dat op den Atlantischen Oceaan schipbreuk had geleden, te bergen en naar Ierland te brengen. Nadat de "Zwarte Zee" op Nieuwjaarsdag de "Sisto" op sleeptouw had genomen, was koers gezet in Oostelijke richting. Het weder was den geheelen tijd zoo slecht, dat geen bemanning op het schip kon worden overgezet. Woensdag sloegen zware zeeën over het achterschip van de "Sisto" en bemerkte men aan boord van de "Zwarte Zee", dat de diepgang grooter werd. Donderdag-morgen was men nog circa 100 mijl van de Iersche kust verwijderd; echter dreef toen het achterschip van de "Sisto" nog op haar lading, terwijl de diepgang van het schip steeds vermeerderde. Nog steeds kon de "Zwarte Zee" geen bemanning overzetten en kon zij dus alleen trachten alsnog een haven of een beschuttende baai te bereiken. Donderdagavond echter kwam het bericht (wij maakten er reeds in een telegram met een enkel woord melding van), dat de "Sisto" op 75 mijl uit de Iersche kust gekapseisd en gezonken is. Een groot gedeelte van de deklading is losgeraakt en drijft op zee. De "Zwarte Zee" is ter plaatse gebleven om zich hiervan te overtuigen en de scheepvaart eventueel te waarschuwen. (Nieuwsblad van het Noorden, 05-01-1935).

**De ZWARTE ZEE geeft het op.** Niets van de SISTO geborgen. De sleepboot ZWARTE ZEE van L. Smit en Co.'s Int. Sleepdienst is nadat zij nog geruime tijd op de plaats is gebleven waar het Noorse schip SISTO is gezonken, doorgestoomd naar Falmouth, om daar te bunkeren. Vervolgens keert de boot terug naar haar standplaats Queenstown. De ZWARTE ZEE heeft, naar aan de "Crt." gemeld wordt, niets van de SISTO kunnen bergen. (Nieuwsblad van het Noorden, 07-01-1935).

SISTO: 5-1907 opgeleverd door Bergens Mek. Verks., Bergen (143) als ASLAUG aan B. Stolt-Nielsen, Haugesund, 1.116 BRT. 1916 verkocht aan D/S A/S Sisto, Noorwegen (B. Stolt-Nielsen), herdoopt SISTO.

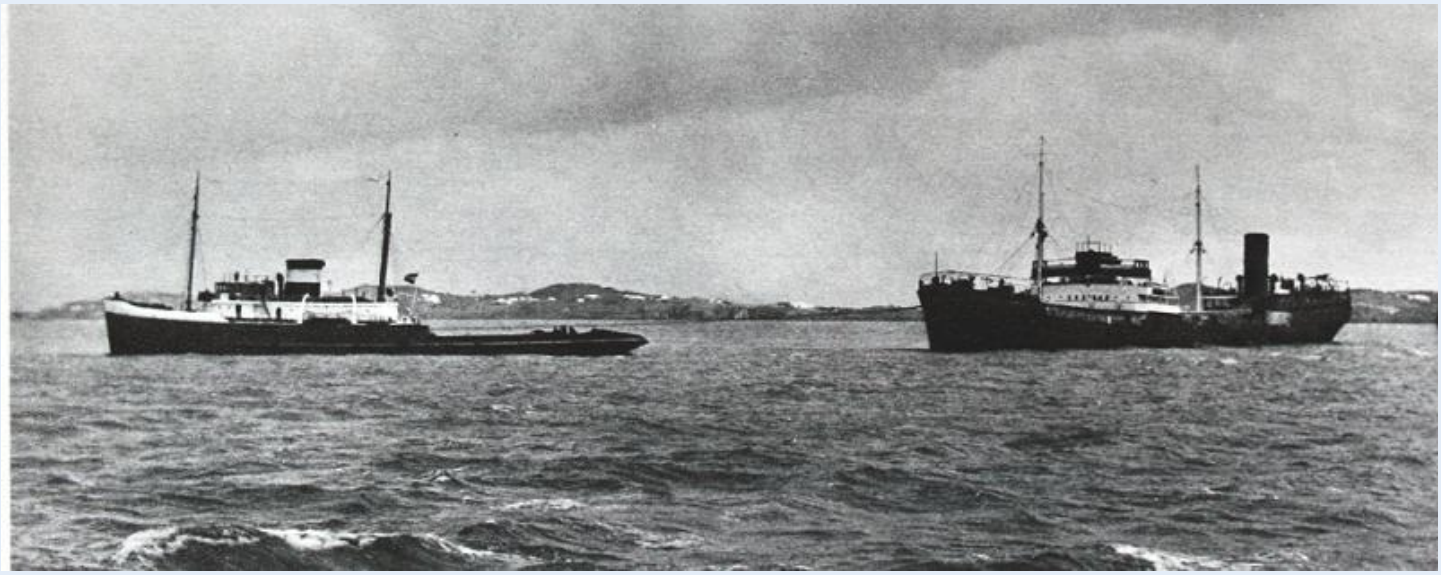
1926 verkocht aan Lars Fostenes' Rederi A/S, Haugesund (Lars Fostenes). 19-12-1934 tijdens een reis van Pugwash, N.S. naar Belfast, geladen met hout, door de bemanning verlaten in positie 49.08 NB. en 22.18 WL., 1-1-1935 op sleeptouw genomen door de ZWARTE ZEE, 3-1-1935 gekapseisd en gezonken in positie 51.25 NB. en 11.32 WL. (Foto als ASLAUG: admin.sjohistorie.no).

**VALVERDA Bermuda-Hamburg-Rouen-Greenock**




ZWARTE ZEE SLEEPT EEN ENGELSCH SCHIP. De motorsleepboot ZWARTE ZEE is Donderdagavond (7-2-1935) naar Bermuda vertrokken om het Engelse motortankschip VALVERDA dat zware brandschade heeft geleden en met 14.000 ton lading in de haven ligt, naar Hamburg te slepen. (De Tijd, 9-2-1935, foto's: Smit).

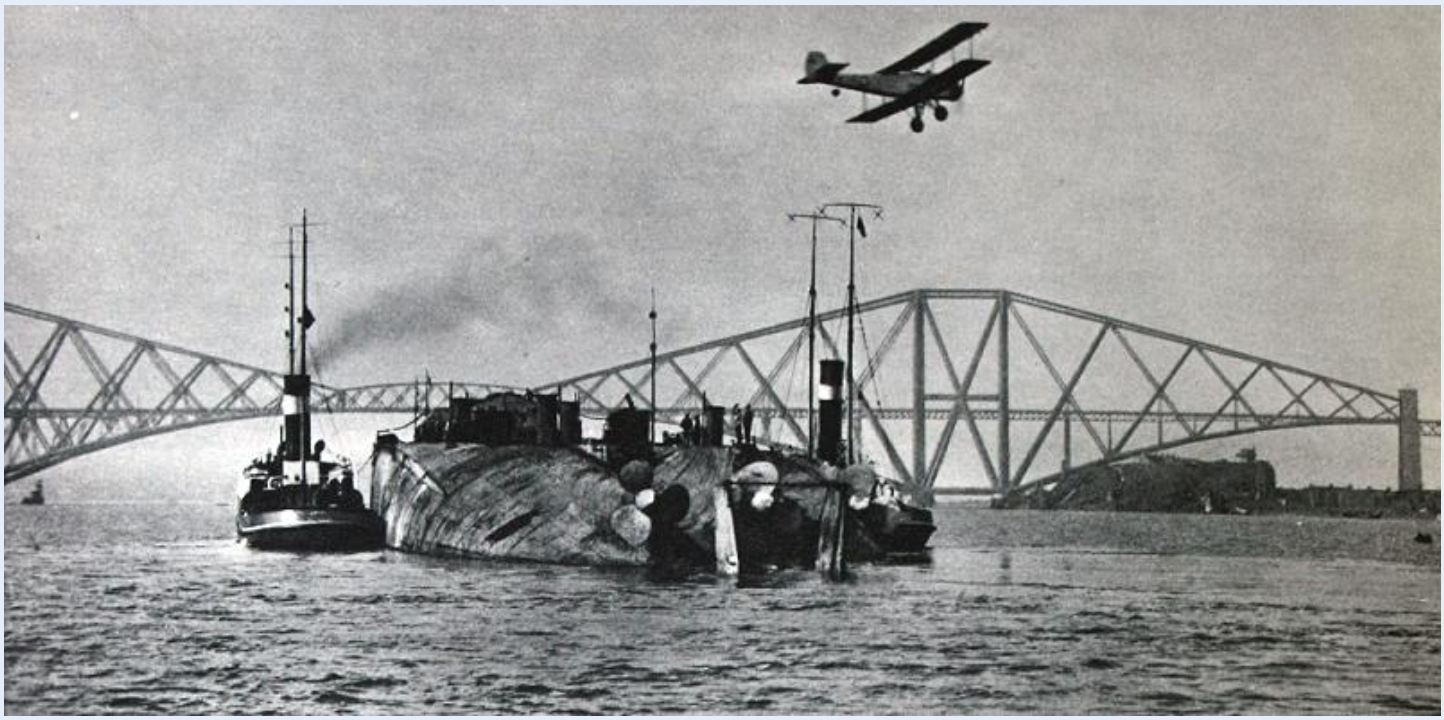
8-1-1935 van Falmouth te Queenstown. 7-2-1935 van Queenstown naar Bermuda. 8-2-1935 op 50 mijlen O. van Valentia (een eiland aan de zuidwestkust van Ierland) tijdens een reis van Queenstown naar Bermuda. 16-2-1935 om 12:00 uur op 43.10 NB. en 21.21 WL. 19-2-1935 te Bermuda. 20-2-1935 van Bermuda naar Hamburg met het m.s. VALVERDA op sleeptouw. 17-3-1935 gearriveerd te Hamburg. 19-3-1935 van Hamburg naar Rouen het motorschip VALVERDE. 22-3-1935 te Rouen. 26-3-1935 van Rouaan naar Greenock met het motorschip VALVERDE op sleeptouw. 28-3-1935 ZWARTE ZEE met het motorschip VALVERDE op sleeptouw, op 20 mijl Zuid van Smalls, van Rouen naar Greenock. 30-3-1935 van Rouen te Greenock. 2-4-1935 passage Smalls naar Vlissingen voor bunkers en door naar Maassluis.



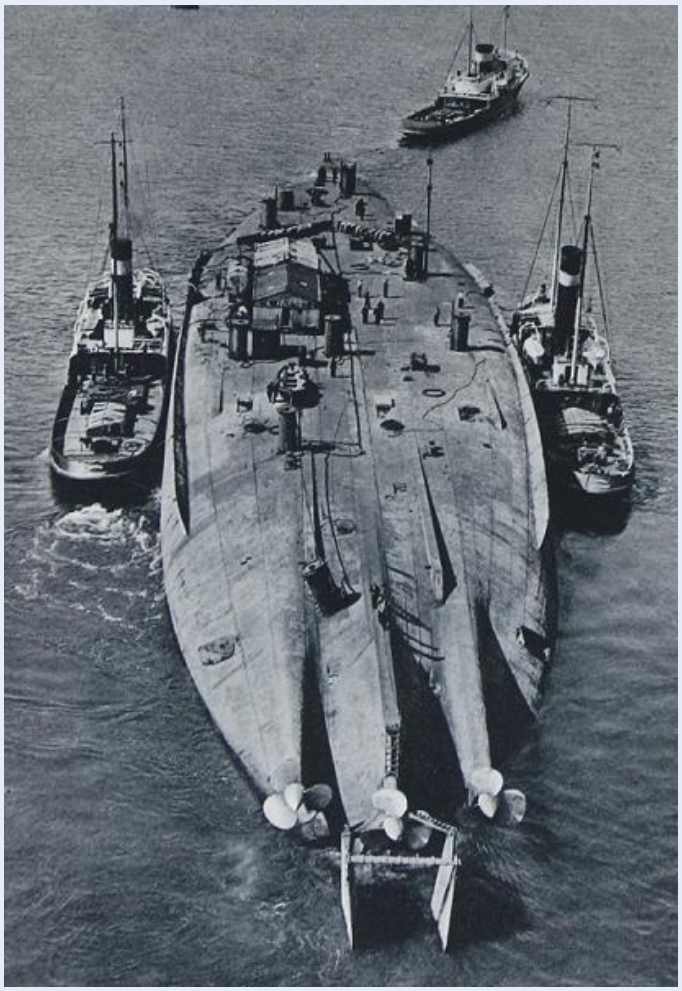
14-3-1935 te Maassluis gemonsterd voor de sleepboot Zwarte ZEE, scheepsingenieur: N. van Beelen, F.C.K. Luit. Met de sleepboot ROZENBURG naar Hamburg om daarna met de sleepboot ZWARTE ZEE een reis doen. VALVERDA: 11-1934 opgeleverd door Wm. Hamilton & Co. Ltd., Port Glasgow (415) als VALVERDA aan Vallejo S.S. Co. Ltd., Glasgow (Gow, Harrison & Co.), tankschip, 8.807 BRT, 2 motoren, 11 kn. 1937 verkocht aan A/S Binta, Bergen (Per Gjerding), herdoopt ALFRED OLSEN. 9-5-1941 tijdens een reis van Freetown naar Aruba in ballast, getorpedeerd door de Italiaanse onderzeeboot ENRICO TAZZOLI, gezonken in positie 02.59 NB. en 20.26 WL.

**EEN MOEILIJKE SLEEPREIS - Hoe de „Zwarte Zee" de „Valverda" binnenbracht.**
(Van onzen correspondent) Rotterdam, 5 April
Onze Nederlandsche zeesleepbooten genieten ook elders in de wereld algemeene bekendheid. Wij behoeven slechts de scheepsberichten der laatste maanden door te kijken, om te bespeuren hoe vaak zij stuurlooze schepen van den Oceaan naar veilige havens hebben gebracht. Deze week arriveerde te Maassluis de sleepboot "Witte Zee", die het Amerikaansche s.s. "Oakman", dat een tijd lang nabij de Azoren stuurloos had rondgedreven, van een ander schip had overgenomen en veilig naar Engeland had gesleept.
Een interessanter reis nog was die van de sleepboot "Zwarte Zee", eveneens van L. Smit & Co.'s Internationalen Sleepdienst. Men zal zich wellicht herinneren, dat in Januari het Engelsche tankschip "Valverda", op weg van Curacao naar Hamburg, in brand geraakte. Op eigen kracht varen kon het tankschip echter na het incident niet meer. Een Engelsche kruiser heeft het schip te Bermuda binnengesleept. Aangezien herstel aldaar was buitengesloten, maakten Engelsche assuradeuren contract met L. Smit & Co.'s Internationalen Sleepdienst, om het schip naar Hamburg te sleepen. De "Zwarte Zee", die te Queenstown in Ierland gestationneerd is, vertrok naar Bermuda. Op 20 Februari werd vandaar de sleepreis aangevangen, een afstand van 4.500 mijl, met een schip van 14.000 ton op sleeptouw. Een gemakkelijke tocht is het niet geweest, want de zee was zeer ruw. Gedurig had men met stormen te kampen, maar zelfs in de zware stormen, die eind Februari op den Oceaan woedden, bleef de sleepboot toch nog vorderen met haar zwaren last. De "Zwarte Zee" heeft een maximaal vermogen van 4.200 P.K. Zij kon meestal een snelheid van 7 mijlen, soms van 8 mijlen per uur bereiken, d.i. bijna evenveel als de snelheid, die langzame vrachtschepen met eigen beweegkracht kunnen halen. Op 17 Maart werd Hamburg bereikt, waar de tankboot haar lading moest lossen; het restant van de lading was voor Rouaan bestemd en ook daarheen bracht de "Zwarte Zee" haar sleep. De eindbestemming was het Clyde-district in Engeland, waar de tankboot nu gerepareerd wordt. Daarmee had de Nederlandsche zeesleepboot haar taak volbracht. Men voer nu naar Maassluis, waar kapitein en bemanning thuis hooren. Het winterseizoen is geëindigd en daarom gaat de "Zwarte Zee" niet vóór den herfst weer terug naar Queenstown, haar uitkijkpost voor den Atlantischen Oceaan. De reis met de "Valverda" intusschen heeft den Nederlandschen en Engelschen belangstellenden weer getoond, tot welke prestaties een groote zeesleeper in staat is. (Algemeen Handelsblad, 06-04-1935).

**BAYERN Scapa Flow-Rosyth**



20-4-1935 aangemonsterd te Maassluis voor reis naar Scape of Flow: kapitein: T. Vet, stuurman: A. Firet, kok: N.J. van Leeuwen, matroos: J. Tuitel, J. de Werker, D, Stougje, lichtmatroos: S.J. Roodenburg, jongste bediende: D. Ryan (Queenstown), 1e machinist: M. Puts, 2e machinist: A. Flikweert, 3e machinist: P. v. Willigen, ass. machinist: J.C. Snijder, B.J. Schot, J. van Dintel, olieman: C. Geluk, P.L. Nelemans, marconist: A.H. Baas, m.u.v. J. van Dintel en D. Ryan woonachtig te Maassluis.



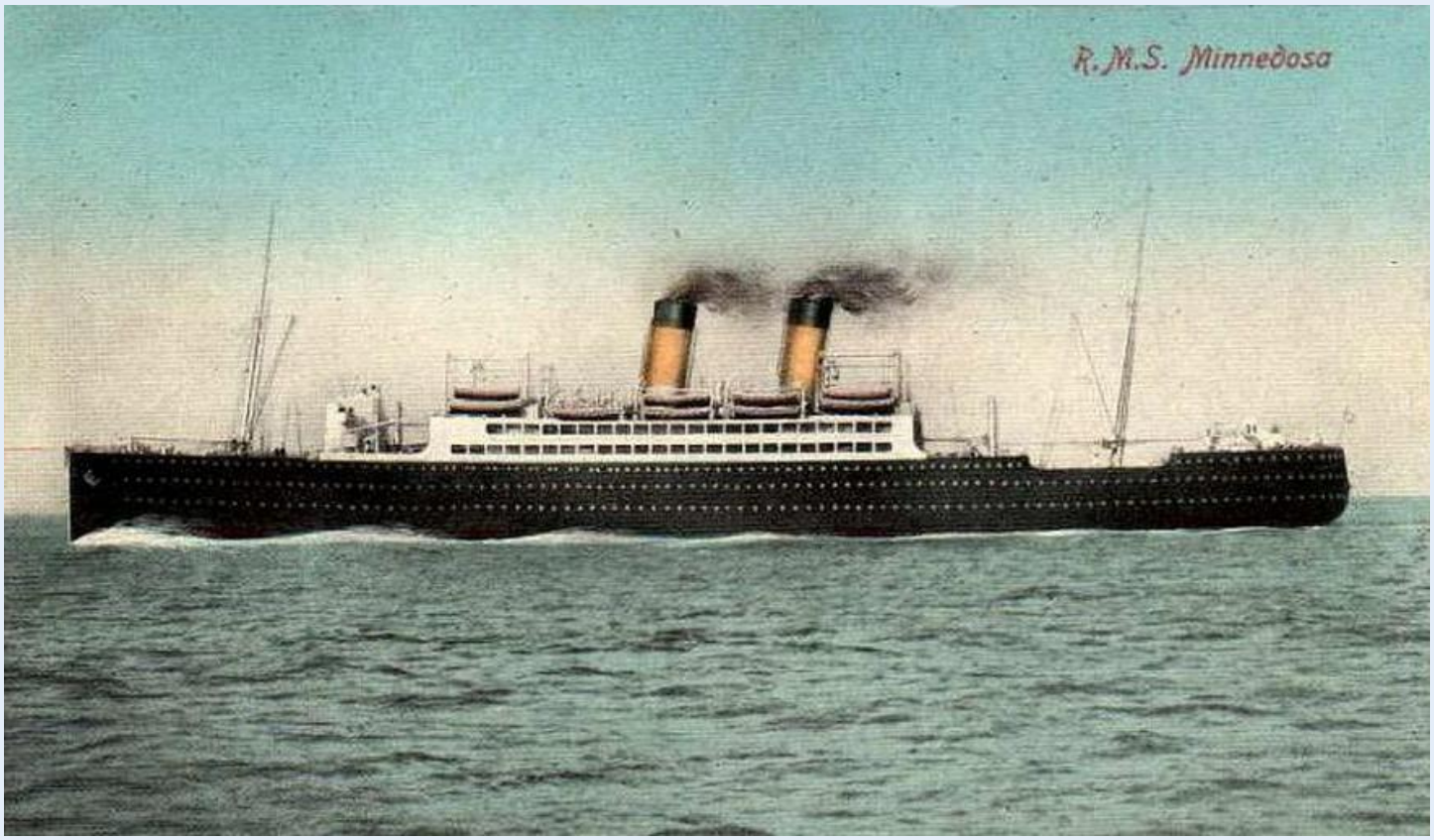
23 April, Rotterdam. De sleepbooten "Zwarte Zee", "Witte Zee" en "Ganges" van L. Smit & Co.'s Internationalen Sleepdienst, die sleepopdrachten uitvoert voor de Britsche admiraliteit, zijn naar Scapa Flow op de Orkaden vertrokken. Zij zullen van daar het Duitsche oorlogsschip "Bayern" naar Rosyth sleepen. De "Bayern" behoort tot de indertijd ten Noorden van Schotland tot zinken gebrachte Duitsche vloot en is verleden jaar vlot gebracht. Het schip ligt evenwel onderstboven. De kiel alleen ligt boven water. De Nederlandsche sleepbooten moeten het schip aldus naar Rosyth sleepen. De duur van de sleepreis hangt grootendeels van de weers-gesteldheid af. (NB: de BAYERN is 21-6-1919 door de eigen bemanning tot zinken gebracht). (Algemeen Handelsblad, 23-04-1935, foto's: Smit).

27-4-1935 om 12:00 uur ter hoogte van Fraserburgh, met het oorlogschip BAYERN op sleeptouw. 30-4-1935 te Rosyth, met het ex-Duitsche oorlogsschip "Bayern".

Scapa Flow. Volgens de voorwaarden van de wapenstilstand van Compiègne ging de Hochseeflotte in internering bij de basis van de Royal Navy bij Scapa Flow op de Orkney-eilanden. In Operation ZZ op 21 november 1918 begeleidden zestig geallieerde schepen de 11 slagschepen, 5 slagkruisers, 8 kruisers en 48 torpedobootjagers van de Hochseeflotte naar de baai. Op 21 juni 1919 gaf Ludwig von Reuter het bevel om de schepen tot zinken te brengen om te voorkomen dat ze in Britse handen vielen. De negen zeelieden die hierbij omkwamen waren de laatste slachtoffers van de Eerste Wereldoorlog. (Bron: wikipedia).

**MINNEDOSA Glasgow-La Spezia**

1-5-1935 aangemonsterd te Maassluis: chef-runner: G.S. Weltevrede, runner: D. Vink, H.B. Ketting, L. v.d. Zee, J. v.d. Ree, J. Snoek, J. Blom, A. van Toledo, A.K.A. v.d. Hidde, A. Strijbos, kok: A. Voogt.
5-5-1935 van Rosyth te Glasgow. 7-5-1935 ZWARTE ZEE te Glasgow, 8-5-1935 van Glasgow naar Italië met de slooper MINNEDOSA op sleeptouw. (Foto: MINNEDOSA mfo.me.uk).




MINNEDOSA: 17-10-1917 te water gelaten, 8-1918 opgeleverd door Barclay, Curle & Co. Ltd., Glasgow (518) als MINNEDOSA aan Canadian Pacific Railway Co., Londen (Canadian Pacific Ocean Services Ltd.), 13.972 BRT. 550 cabine- en 1.200 3e klas passagiers. 1921 in beheer bij Canadian Pacific Steamships Ltd. 193- opgelegd op de Clyde. 5-4-1935 verkocht voor sloop. 1935 verkocht aan "Italia", Genua (Flotte Riunite Cosulich-Lloyd Sabaudo-Nav. Gen.), herdoopt PIEMONTE. 1937 verkocht aan Lloyd Triestino Soc. Anon. di Nav., Genua. 17-11-1942 tijdens een reis van Palermo naar Messina op 4 mijl van Capo Rasocolmo getorpedeerd door HMS UMBRA, op het strand gezet, 28-12-1942 vlot gebracht en naar Messina gesleept, 15-8-1943 gezonken te Messina, 1949 gelicht, 24-7-1949 gearriveerd te La Spezia achter een sleepboot om gesloopt te worden. (Kaart: NN via photoship.co.uk).

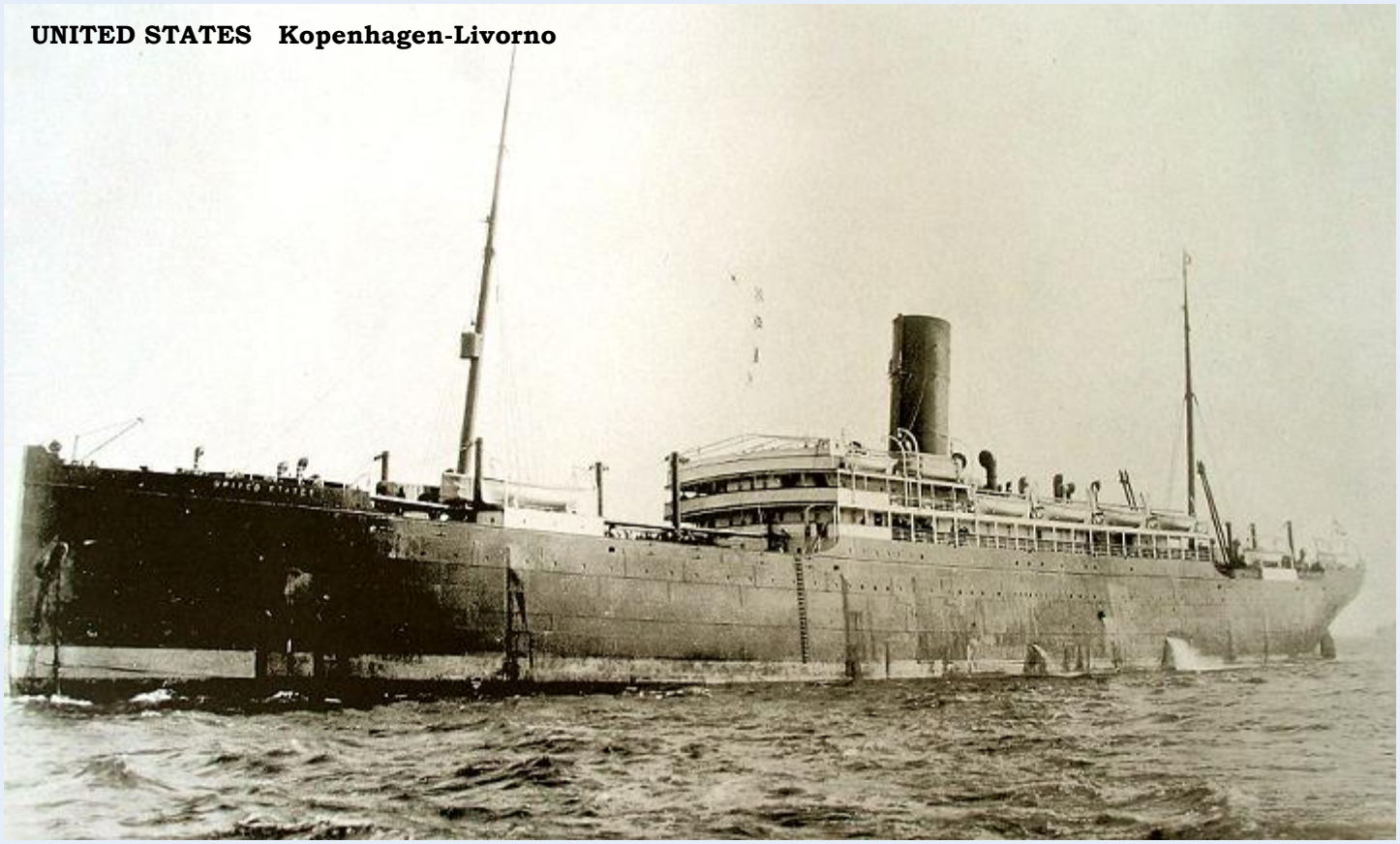
8-5-1935 vertrokken met de MINNEDOSA van Glasgow. 10-5-1935 om 09:10 uur op 70 mijlen N.W. van Lands End met de slooper MINNEDOSA op sleeptouw. 11-5-1935 om 12:00 uur op 49 NB. en 7.33 WL. 14-5-1935 ter hoogte van Vigo, Glasgow naar Italië, met s.s. „Minnedosa" op sleeptouw. 17-5-1935 Gibraltar gepasseerd. 20-5-1935 passage Kaap San Antonio. 25-5-1935 v/d Clyde te Savona met s.s. „Minnedosa". 27-5-1935 van Savona naar Glasgow.

**MELITA Glasgow-Genua**

31-5-1935 passage Gibraltar. 4-6-1935 gearriveerd te Glasgow vanaf Savona. 6-6-1935 vertrokken van Glasgow naar Genua met het s.s. MELITA. 9-6-1935 van Rothesay Bay naar Savona met s.s. MELITA. 12-6-1935 op 85 mijlen N.W. v. Land's End, reis van Glasgow naar Savona met het s.s. „Melita". 18-6-1935 op 25 mijl N. v. Kaap Roda. 20-6-1935 passage Gibraltar, met de slooper Melita op sleeptouw. 27-6-1935 v/d Clyde gearriveerd te Genua het het s.s. MELITA. 28-6-1935 van Genua naar Rotterdam. 2-7-1935 passage Gibraltar. 9-7-1935 om 17:30 uur op 150 mijlen Z.Z.W. van Lands End.

MELITA: 1913 kiel gelegd bij Barclay, Curle & Co. Ltd., Glasgow (517) voor rekening van Hamburg America Line, 21-4-1917 te water gelaten, 1-1918 opgeleverd als MELITA aan Canadian Pacific Railway Ocean Lines, Belfast (Canadian Pacific Ocean Services, Ltd.), 13.967 BRT, 550 cabine- en 1.200 3e klas passagiers. 25-1-1918 vertrokken op de 1e reis van Liverpool naar St. John NB. 1921 verkocht aan Canadian Pacific Railway Co., Belfast (Canadian Pacific S.S. Lines Ltd.). 193- opgelegd op de Clyde. 5-4-1935 verkocht voor sloop. 1935 verkocht aan "Italia", Genua (Flotte Riunite Cosulich-Lloyd Sabaudo-Nav. Gen.), herdoopt LIGURIA. 1937 verkocht aan Lloyd Triestino Soc. Anon. di Nav., Genua. 5-7-1940 getorpedeerd door een Brits vliegtuig bij Tobruk, 22-1-1941 gekapseisd op de rede van Tobruk, 1950 gelicht, 31-8-1950 achter een sleepboot gearriveerd te Savona om gesloopt te worden. (Kaart: NN via greatships.net).

5-9-1935 aangemonsterd te Maassluis voor reis naar Kopenhagen, kapitein: T. Vet, stuurman: A. Firet, kok: N.J. van Leeuwen, matroos: J. Tuitel, J. de Werker, D. Stougje, lichtmatroos: S.J. Roodenburg, jongste bediende: W. Minderhout, 1e machinist: M. Puts, 2e machinist: A. Flikweert, 3e machinist: P. v. Willigen, ass. machinist: B.J. Schot, A. van Dintel, M. van Dijk, olieman: C. Geluk, P.L. Nelemans, marconist: A.H. Baas, m.u.v. J. van Dintel (Zwartewaal) woonachtig te Maassluis.
13-9-1935 aangemonsterd te Maassluis voor reis naar Kopenhagen, kapitein T. Vet, chef-runner: J. Termijn, runner: P. Troost, J. Moerman, W. v.d. Zee, J. v.d. Boogaart, C. Wagenaar, A. van Toledo, C. de Korver, T. v.d. Zee, H. Klunder, m.u.v. H. Klunder woonachtig te Maassluis.

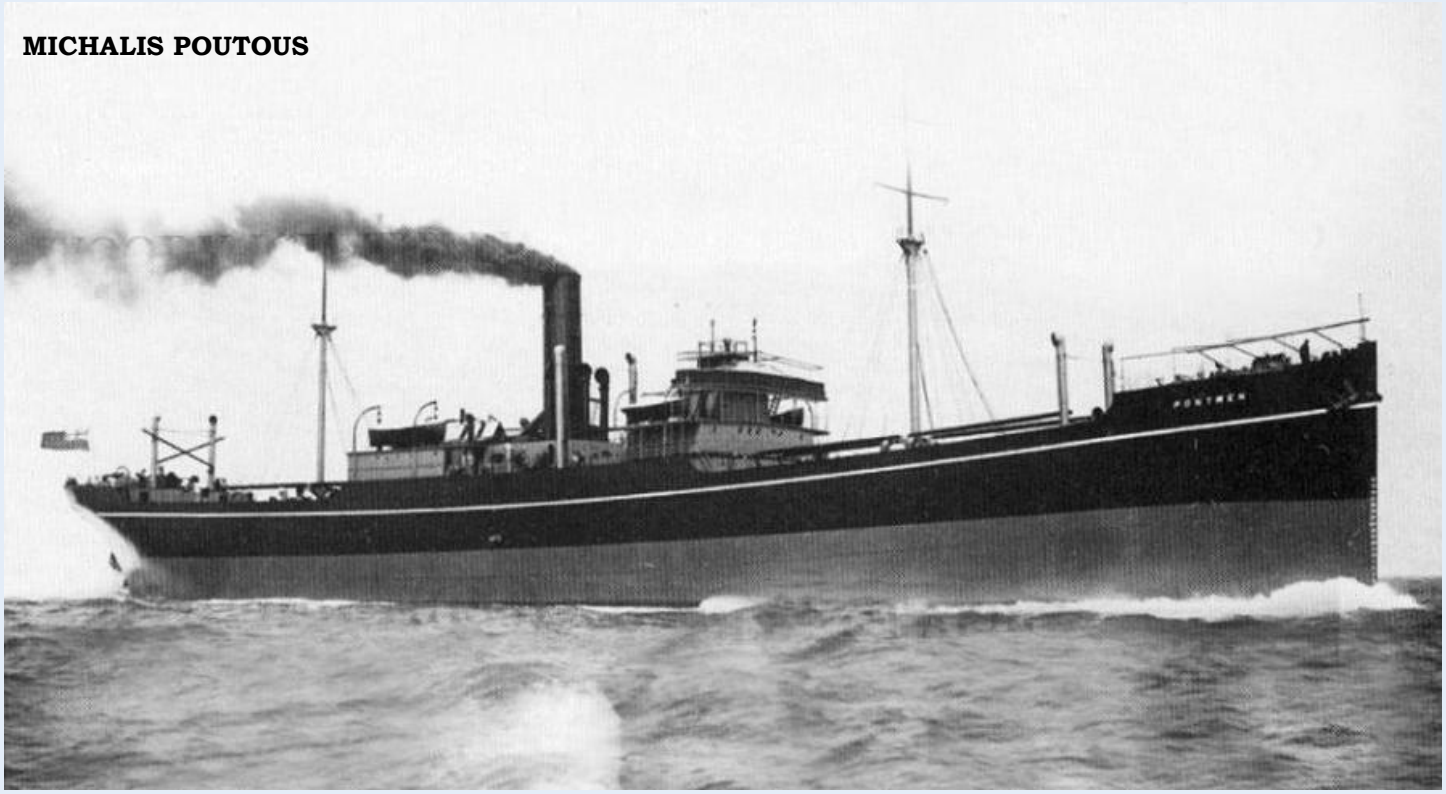



**NIEUW KARWEITJE VOOR DE „ZWARTE ZEE"**
De "Zwarte Zee", een der groote sleepbooten van L. Smit & Co.'s Internationale Sleepdienst te Rotterdam, is Zondag - zooals reeds met een enkel woord onder "Scheepstijdingen" vermeld - van Kopenhagen naar Livorno vertrokken met een oud Deensch Amerika-stoomschip, de "United States" op sleeptouw, dat naar Italië is verkocht om gesloopt te worden.
De Nederlandsche sleepboot was reeds een poosje tevoren te Kopenhagen aangekomen en naar aanleiding daarvan bevatte de "Berlingske Tidende" een vleiende beschrijving van deze "grootste en sterkste sleepboot ter wereld". Er is zelfs een receptie aan boord gehouden welke o.a. bezocht werd door prins Axel van Denemarken als directeur van de Ostasiatiske Kompagni. Het heele schip, zoo constateerde de "B.T.", glom van zindelijkheid, zoodat een luxeboot het moeilijk kon evenaren.
Onder groote belangstelling van roei-, zeil en motorbooten uit Kopenhagen nam de "Zwarte Zee" Zondagmorgen zijn zwaren last op sleeptouw. De reis zal vermoedelijk 18 dagen duren. De sleepkosten bedragen volgens het genoemde Deensche blad £ 2.600. (Algemeen Handelsblad, 25-09-1935, foto: 7seasvessels.com).

16-9-1935 passage Elseneur (Helsingør) naar Kopenhagen, 16-9-1935 te Kopenhagen vanaf Rotterdam. 22-9-1935 vertrokken van Kopenhagen naar Livorno met het beschadigde Deensche s.s. UNITED STATES op sleeptouw. 25-9-1935 passage Skagen. 1-10-1935 te Falmouth, van Kopenhagen naar Livorno met het s.s. Ünited States. 10-10-1935 passage Gibraltar. 16-10-1935 gearriveerd te Livorno. 17-10-1935 vertrokken van Livorno naar Falmouth. 20-10-1935 passage Gibraltar naar Falmouth. 21-10-1935 passage Kaap Roca naar Falmouth. 24-10-1935 te Falmouth voor bunkers. 25-10-1935 passage Ouessant van Falmouth naar Douarnenez.

UNITED STATES, 30-3-1903 te water gelaten, 15-5-1903 opgeleverd door A. Stephen & Sons Ltd., Glasgow (400) als UNITED STATES aan Det Forenede Dampskibs Selskab A/S, Kopenhagen, 10.095 BRT, passagiers: 131 in 1e klasse, 72 in de 2e klasse en 1.100 emigranten, 8.500 IPK, 16 kn. 21-11-1934 opgelegd te Kopenhagen. 25-7-1935 verkocht voor sloop. 3-9-1935 in brand gezet om te voorkomen dat het verbouwd zou worden tot troepentransportschip (oorlog met Ethiopië). 16-9-1935 overgedragen aan de sloper. 1936 gesloopt door Soc. Anon. Cantieri Marzocco, Livorno.

7-12-1935 ZWARTE ZEE van Brest naar Douarnenez.




**GRIEKSCH SCHIP GESTRAND EN NAAR CARDIF GEBRACHT.**
Maandagavond j.l. (23-12-1935) is op de Engelsche kust ongeveer ter hoogte van Burnhan het Grieksche vrachtschip MICHALIS POUTOUS gestrand. De positie van het schip was niet direct gevaarlijk en in den nacht van den eersten op den tweeden Kerstdag is het met eigen middelen vlot gekomen. Daar het schip echter water maakte, heeft de gezagvoerder gebruik gemaakt van de assistentie door de sleepboot ZWARTE ZEE van de N.V. Smit en Co.'s Internationalen Sleepdienst te Rotterdam. De kapitein van de ZWARTE ZEE had zich na het bericht van de stranding naar de onheilplaats gespoed en kwam op tijd om hulp te verleenen bij het voorloopig dichten van de lekkage van de MICHALIS POUTOUS. De ZWARTE ZEE heeft het Grieksche schip daarna op sleeptouw genomen en naar Cardiff gebracht, waar het in het dok is opgenomen. (Het Vaderland, 27-12-1935).

MICHALIS POUTOUS, 6-1914 opgeleverd door Richardson, Duck & Co. Ltd., Stockton (639) als PONTWEN aan The W. & C.T. Jones S.S. Co. Ltd., Cardiff (W. & C. T. Jones), 4.796 BRT. 1919 verkocht aan Woolston S.S. Co. Ltd., Cardiff (S. Instone & Co. Ltd.). 1920 verkocht aan Maindy Shipping Co. Ltd., Cardiff (Jenkins, Richards & Evans Ltd.), herdoopt MAINDY GRANGE. 1922 verkocht aan Sir David R. Llewellyn, Bt., Cardiff (D.R. Llewellyn, Merrett & Price Ltd.). 1927 in beheer bij J. Rattray. 1932 verkocht aan Tramp Shipping Development Co. Ltd., Panama (Rethymnis & Kulukundis Ltd.), herdoopt MOUNT PINDUS. 1935 verkocht aan P.M. Poutous, Piraeus, herdoopt MICHALIS POUTOUS. 1936 verkocht aan Michael M. Xylas, Syra, herdoopt ARIS. 12-10-1939 tijdens een reis van Troon naar Hampton Roads in ballast ten westen van Ierland om 18:05 uur door de Duitse onderzeeboot U-37 (Werner Hartmann) tot stoppen gedwongen omdat de ARIS militaire goederen naar Engeland bracht, aanvankelijk negeerde de ARIS dat en werd het via de radio herhaald waarop men wel stopte, de bemanning verliet het schip in 2 reddingboten waarop de de U-37 het

vrachtschip, met geschutsvuur en om 19:45 uur met een G7a torpedo, tot zinken bracht in positie 53.28 NB. en 14.30 WL., de U-37 sleepte de reddingboten 80 mijl naar de Ierse kust. (Foto PONTWEN: photoship.co.uk).

**Explosiestoffen aan boord van de „Tarakan".**
Een omstandigheid, die bij uitbreiding van de brand eventueel moeilijkheden zou kunnen opleveren, is, dat de "Tarakan" voor het vertrek uit Amsterdam kisten met explosiestoffen heeft opgeslagen. De "Tarakan" is één van de bekendste motorvrachtschepen van de Stoomvaart Maatschappij "Nederland". Het schip werd in 1930 bij de Maatschappij "Feijenoord" te Rotterdam gebouwd, Het meet 8.183 bruto registerton en heeft en laadvermogen van 10.433 ton. Het is 'n schip met passagiersaccommodatie en het heeft op deze reis naar Indië enkele passagiers aan boord.
Omtrent het Engelse s.s. "Pencarrow" (Chellew Navigation Co. Ltd., Falmouth (F.C. Perman), bouwjaar 1921, 4.841 BRT) dat in nood verkeert, kunnen wij nog melden, dat dit vrachtschip meet 4.841 bruto registerton. Het werd gebouwd in 1921 en is eigendom van Chellew Navigation Company Ltd. te Londen.
De sleepboot "Zwarte Zee", het nieuwste schip van de grote vaart van L. Smit en Co.'s Internationale Sleepdienst, heeft een installatie aan boord om brand te blussen. Deze installatie werkt met koolzuur, waarmee het mogelijk is het vuur te verstikken.
Blijkens berichten, die vannacht omstreeks half twee zijn binnengekomen, heeft het Duitse stoomschip "Westernland", een gedeelte van de bemanning van een trawler aan boord genomen; de rest van de bemanning schijnt aan boord te zijn gegaan van een Engelse reddingboot. Een laatste praai-bericht is binnengekomen, waaruit blijkt, dat zich, naar het schijnt, niemand meer aan boord bevindt. De toestand in het Engelse Kanaal is van die aard, dat men gerust van een zwaar noodweer kan spreken.
Volgens de laatste uit Plymouth ontvangen berichten beschouwen de marine-autoriteiten de brand op de "Tarakan" in verband met aanwezigheid van explosieve stoffen aan boord als vrij ernstig. Sleepboten der marine te Deavonport, uitgerust met brandblusapparaten zijn in zee gestoken. (De Tribune, 31-12-1935, foto: uitgave J.P. Exel Jr. Haarlem, foto 657).

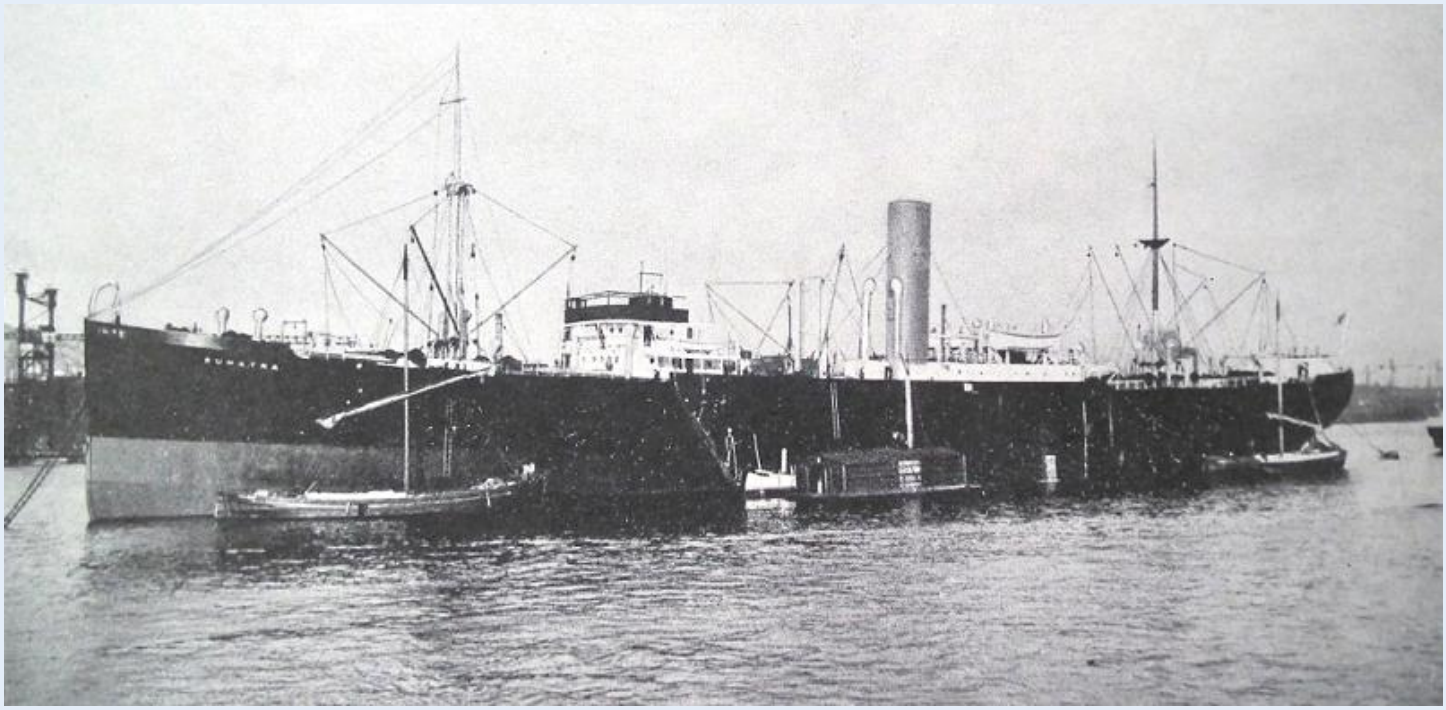
**Hevige stormen in Het Kanaal.**
Het weer in het Engelse Kanaal en de Atlantische Oceaan was gisteravond en vannacht buitengewoon slecht. Er woedde een hevige storm, die hoge zeeën opwierp. Deze omstandigheid maakt de terugtocht van de "Tarakan" wel buitengewoon moeilijk. Naar ruwe schatting zou ze twee uur vanmorgen te Plymouth kunnen binnenkomen. Of het schip zo snel deze plaats zal kunnen bereiken in het ruwe weer is nog te bezien. De "Zwarte Zee" van L. Smit & Co.'s Internationale Sleepdienst is onder commando van kapitein T. Vet uit Douarnenez uitgevaren om zo nodig assistentie te verlenen. Mocht de "Tarakan" geen hulp nodig hebben, dan zal de sleepboot zich onverwijld naar 't Engelse s.s. "Pencarrow" begeven, dat gisteravond negen mijl ten Zuid-Westen van Portland Bill in het stormweer onbestuurbaar is geraakt. Dit schip is op weg van Montreal naar Antwerpen. (De Tribune, 31-12-1935).

**Na den brand op de Tarakan - Sleepbooten liggen in de nabijheid van de Tarakan**
Onder toezicht van een ambtenaar van het marine-arsenaal zijn van de Tarakan 100 ton dynamiet en geligniet (springstof) in gouvernementslichters overgeladen, wordt uit Londen gemeld. Een viertal sleepbooten bleef in de nabijheid van de Tarakan, die in verband met de ontzaglijk hooge zee naar kalmer water is verhaald. Er wordt nog zwaar weer verwacht. Nog werd gemeld: Drie sleepbooten, die uitgerust zijn met brandbluschapparaten, liggen langszij de Tarakan, voor het geval, de vermenging van lucht met het zwavelzure gas, dat in het ruim is gepompt, een kleine explosie teweeg zou brengen. De Nederlandsche sleepboot Zwarte Zee is eveneens in de nabijheid. Kapitein Van Rees-Vellinga verklaarde, dat de Tarakan juist met een hevigen storm te kampen had, toen men voor het eerst uit den ventilator, nabij het hoofdluik rook zag komen, in het voorschip waren ontplofbare stoffen gestuwd, bestemd voor Batavia, ten gebruike in het mijnbedrijf. Alle ventilatoren werden gesloten en zuur in de ruimen gepompt, waarna de steven werd gewend en koers gezet naar Plymouth. (De Tijd, 1-1-1936)

**De brand op de "Tarakan"** BINNENLAND - Nadat de brand Dinsdagavond was gebluscht, is het schip gisterochtend (1-1-1936) weer naar Batavia vertrokken. Het blusschingswerk heeft een alleszins gunstig verloop gehad. Toen het hoofdluik van ruim drie, waaronder de brand woedde geopend was, bleek dat het zwaveldioxydegas, dat in het ruim was gepompt, goed aan de verwachtingen tot onderdrukking van den brand had beantwoord. De nog smeulende asch werd gedoofd, waarna gevaar voor ontploffing of eenige verdere uitbreiding van den brand geweken was. In den loop van den avond van Dinsdag was het vuur geheel gebluscht. Bij onderzoek bleek, dat de aangerichte schade zeer gering was en zich beperkte tot enkele kisten lucifers. (Nieuwsblad van het Noorden, 02-01-1936).

TARAKAN: 12-1930 opgeleverd door Mij. Fijenoord, Rotterdam (318) als TARAKAN aan N.V. Stoomvaart Mij. "Nederland", Amsterdam, brandmerk 1303 Z AMST 1930, 8.183 BRT. 1960 verkocht voor sloop naar Hong Kong, 30-12-1960 gearriveerd te Hong Kong, gesloopt door Leung Yau Shipbreaking Co. Ltd., 26-1-1961 aanvang sloop, gesloopt te Hong Kong in 1961.

**SUMATRA BRAND IN EEN SCHEEPSLADING.**
Sleepboot ZWARTE ZEE verleent assistentie. Lloyds bericht dat de sleepboot ZWARTE ZEE het Zweedsche SUMATRA waarvan in de lading brand is uitgebroken, naar Torbay heeft gesleept. De deklading van het schip staat in brand en de toestand is gevaarlijk. De ZWARTE ZEE is begonnen met koolzuur in de lading te spuiten, teneinde te voorkomen, dat de brand zich uitbreidt. De sleepboot OOSTZEE verleent eveneens assistentie. (Het Vaderland, 10-1-1936).



**DE "ZWARTE ZEE" UITGEVAREN OM HULP TE BIEDEN.** De Nederlandsche sleepboot ZWARTE ZEE, die te Douarnenez gestationeerd is, is uitgevaren om in het Kanaal hulp te bieden aan het Zweedse vrachtschip SUMATRA, waarvan brand aan boord was uitgebroken. De SUMATRA slaagde er evenwel in op eigen kracht de Engelse kust te bereiken. (Het Vaderland, 13-1-1936).
13-01-1936, Maaandag. De sleepbooten "Zwarte Zee" en "Oostzee" zijn Zaterdagmiddag van Torbay hier aangekomen met de "Sumatra" op sleeptouw. Het schip is aan de boeien gemeerd. Zondagmorgen is men begonnen met het lossen van de lading, teneinde de vuurhaard te bereiken. Tot op Zondagavond had men slechts 70 ton gelost in de langszij liggende lichters. De lossing gaat zeer langzaam, daar de werkzaamheden door het vuur en de rook zeer bemoeilijkt worden. (De Tribune, 15-01-1936).

30-12-1935 de ZWARTE ZEE ten anker te Douarnenez vanaf Cardiff. 10-1-1936 met s.s. SUMATRA te Torbay. 11-1-1936 n.m. te Dartmouth, met het s.s. Sumatra op sleeptouw. 17-1-1936 te Antwerpen van Dartmouth, begeleidde het s.s. SUMATRA. 20-1-1936 te Vlissingen van Antwerpen naar Douarnenez. 23-1-1936 te Douarnenez.

SUMATRA: 9-1914 opgeleverd door Earle's Shipbuilding & Engineering Co. Ltd., Hull (607) als SUMATRA aan A/B Svenska Ostasiatiska Kompaniet, Gothenborg-Zweden, roepsein SGDA, 5.412 BRT, 3.266 NRT, 10.150 DWT, 135,01 (129,62) x 16,36 x 8,99 x 7,930 meter, 3 ketels, v.o. 634 m3, 12,65 atm. T 3 cyl, 685, 1143 en 1905 x 1295, de werf. 12-11-1939 tijdens een reis van Calcutta naar Manilla, geladen met steenkolen, gestrand bij Moyapore Bar op de rivier Hooghly, 30 mijl beneden Calcutta, daarna gezonken.
(Foto's: kommandobryggan.se (staande) en thethingsienjoy.blogspot.nl).

**LUCERNA**
10-2-1936 naar m.t. LUCERNA die het roer had verloren. 11-2-1936 vast gemaakt in slecht weer. 11-2-1936 de sleepboot ZWARTE ZEE en de Franse sleepboot ABELLLE 22 hebben het Engelsche tankmotorschip LUCERNA behouden te Falmouth binnengesleept. 12-2-1936 vertrokken van Falmouth.

**ENGELSCH SCHIP ZONDER STUUR.** De ZWARTE ZEE ter assistentie uitgevaren. Het Engelse tankmotorschip LUCERNA, naar Falmouth bestemd, bevond zich Maandagmiddag (10-2-1936) op 5 mijl afstand van Lizard, met verlies van stuurgerei en verzocht dringend om hulp. De Nederlandsche sleepboot ZWARTE ZEE vertrok Maandag van haar standplaats Douarnenez, ter assistentie. Het Engelsche s.s. TEKOA is reeds in de nabijheid van de LUCERNA. (De Tijd, 12-2-1936).

LUCERNA: 27-5-1930 te water gelaten, 8-1930 opgeleverd door Palmers' SB. & Iron Co. Ltd., Newcastle (998) als LUCERNA aan Lumina S.S. Co. Ltd., Liverpool (H.E. Moss & Co.), 6.556 BRT. 1939-1945 in dienst Admiralty. 1950 verkocht aan Hansa Tank-Reed. G.m.b.H., Hamburg (Atlantic Reed. F. & W. Joch), herdoopt WINNETOU. 21-10-1957 in aanvaring met m.s. PLAN. 1958 verkocht aan Hansa Tank-Reed. Günther & Joch Verwaltungs-G.m.b.H. & Co. 27-7-1958 opgelegd te Hamburg. 14-8-1959 gearriveerd voor sloop bij Eckhardt & Co. G.m.b.H., Bremen, gesloopt in 1960.

**L'ATLANTIQUE**
Belangrijke opdrachten voor L. Smit en Co.
MAASSLUIS, 20 Febr. - Nadat vele processen beëindigd zijn, is het Fransche passagiersschip "Atlantique" dezer dagen voor sloop naar Engeland verkocht en heeft L. Smit & Co.'s Internationale Sleepdienst opdracht gekregen dit niet alledaagsche sleepwerk te verrichten. Eerst nadat de Fransche marine het schip zal hebben vrijgegeven, kan het werk begonnen worden. Ten einde den toestand, waarin het schip momenteel verkeert, te kunnen vaststellen, heeft Smit & Co. reeds een vertegenwoordiger naar Cherbourg gezonden.
Deze opdracht is voor Smit & Co.'s Internationale Sleepdienst wel een interessant karwei, daar, zooals men zich zal herinneren, ook deze het is geweest, die er in geslaagd is het schip na den noodlottigen brand in Januari 1932 het eerst vast te maken en daarna met behulp van andere booten binnen te brengen.
Voorts zal ook de groote reis van de sleepboot "Humber" doorgang vinden. Het schip wordt met den meesten spoed in de haven van Maassluis in gereedheid gebracht en zal binnenkort een drijvend dok van circa 6.000 ton van Palermo via Mexico naar Abadan aan de Perzische Golf versleepen. Dit convooi zal onder leiding staan van kapitein B.C. 't Hart, den vroegeren gezagvoerder van de sleepboot "Zwarte Zee" die reeds vele malen een dergelijk zwaar sleepwerk verricht heeft. (De Banier).

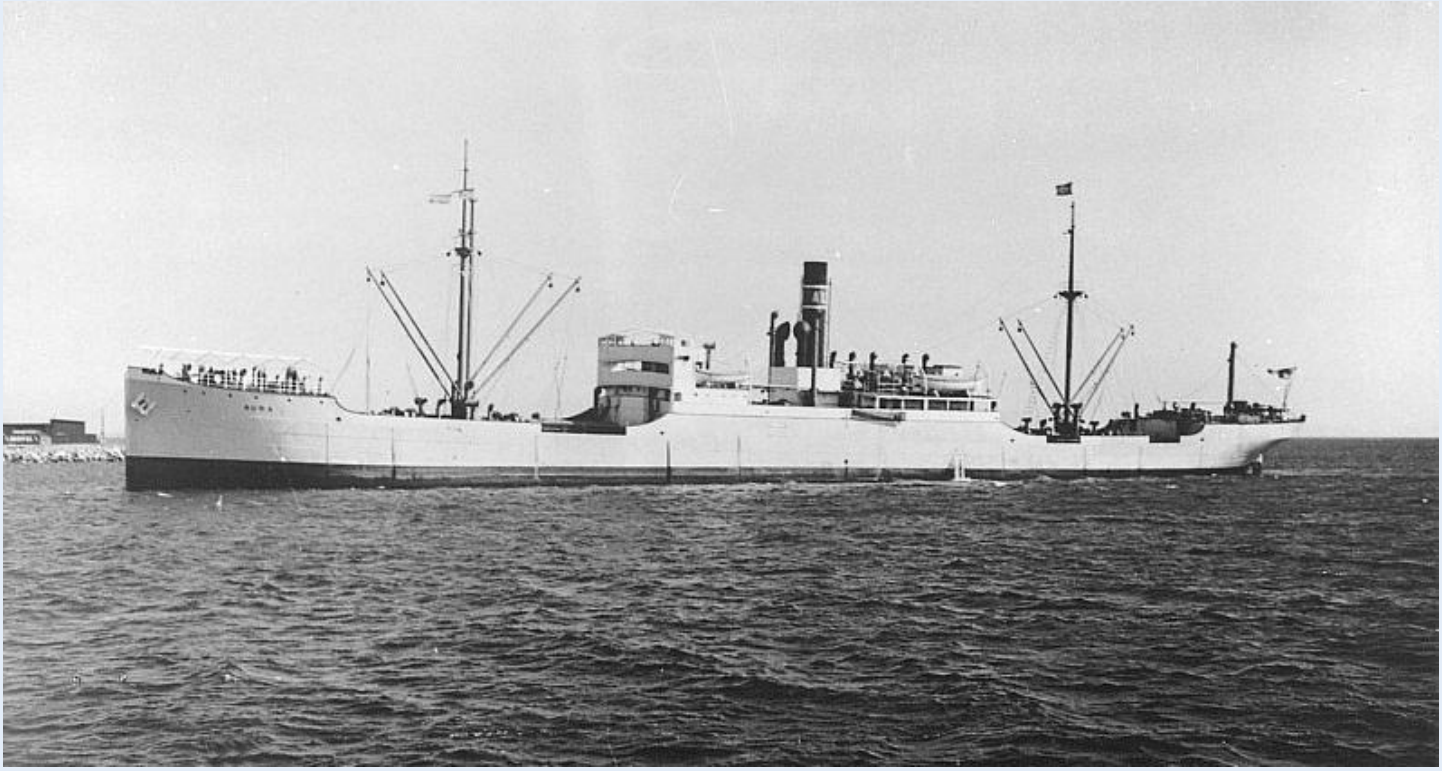
**Drukte aan de kade.**
Aan de Maassluissche kade is het in tegenstelling met andere Zondagen steeds drukker geworden. Familie en kennissen van de bemanning staan in ietwat nerveuze stemming 't vertreksein af te wachten, terwijl woorden ten afscheid worden gesproken of nuttige wenken van bezorgde vrouwen of moeders worden gegeven. Als het commando "Allen aan boord" wordt gegeven, wordt het onder dit groepje menschen even stil, zelfs de bemanning, die overigens niet zoo weekhartig is en voor geen klein geruchtje vervaard, is ietwat onder den indruk van het afscheid, wetend dat een zwaar karwei te wachten staat.
Wanneer kort daarop de "Humber" de haven verlaten heeft en - na water ingenomen te hebben - voor het laatst Maassluis passeert - wordt onder het groepje toeschouwers menige traan gelaten. De groote drukte op de havenhoofden bewijst inmiddels dat de Maassluissche bevolking met den sleepdienst en zijn ondernemende bemanning meeleeft. De "Humber" laat driemaal de stoomfluit gaan, een laatste wuiven, en de groote reis is aangevangen. Niet lang daarna kon men aan boord van de "Ganges" bedrijvigheid waarnemen. Er was een klein lek in een vlampijp ontstaan, welk euvel direct verholpen moest worden, omdat dit schip tezamen met de "Indus" en de "Witte Zee" naar Cherbourg moest vertrekken, teneinde de "L'Atlantique" naar Glasgow te sleepen, waar het Fransche schip gesloopt zal worden. Het defect aan boord van de "Ganges" was

echter spoedig verholpen. Des middags nog vertrok de "Witte Zee", eenige uren later gevolgd door de "Ganges" en de "Indus". Ook bij dit vertrek waren vele verwanten aanwezig.
Het ligt in de bedoeling, dat bij aankomst van de zeesleepers te Cherbourg onmiddellijk de "L'Atlantique" voor het vertrek in gereedheid gebracht wordt. Binnen enkele dagen hoopt men daarmede gereed te zijn, waarna de "Noordzee" en de "Zwarte Zee" zich bij het convooi zullen voegen, vijf bekende sleepers van L. Smit en Co.'s sleepdienst zullen dus dit belangrijke sleepwerk ten uitvoer brengen.
Door het vertrek van de groote zeesleepers is het in de buitenhaven van Maassluis rustig geworden. Slechts twee sleepers liggen nog op werk te wachten. Ongeveer honderd zeelieden zijn echter gisteren uit Maassluis vertrokken, waaruit men wel mag concludeeren van welke groote beteekenis de sleepdienst voor het aardige stadje aan den Waterweg is. (Algemeen Handelsblad, 02-03-1936).
L'ATLANTIQUE: gesleept van Cherbourg door de GANGES, WITTE ZEE, INDUS en NOORDZEE.

L'ATLANTIQUE, passagiersschip, 15-4-1930 te water gelaten, 7-9-1931 opgeleverd door Chant. & Atel. de St. Nazaire (Penhoët) S.A., St. Nazaire (P.6) aan Cie. de Navigation Sud-Atlantique, Bordeaux, 42.512 BRT, passagiers: 414 1e klasse, 158 2e klasse en 584 3e klasse, bemanning: 663, 50.000 APK, 21 kn. 29-9-1931 aanvang eerste reis, ingezet op de lijndienst Bordeaux-Zuid-Amerika. 4-1-1933 tijdens een reis van Pauillac naar Le Havre voor reparatie brak er brand uit aan boord op ca. 20 mijl west van Casquets, naar Cherbourg gesleept, 18 slachtoffers, 9-1-1933 brand onder controle, total-loss verklaard, 1936 verkocht voor sloop Smith & Houston Ltd., Glasgow, 7-3-1936 vertrokken van Cherbourg, gesloopt in 1936. (Foto: NN via shipsnostalgia.com).

**AURA**
3-3-1936, De Nederlandsche sleepboot ZWARTE ZEE is van Douarnenez vertrokken ter assistentie van het Finsche s.s. AURA. De AURA heeft de schroef (NB roer) verloren en zal door de ZWARTE ZEE naar Lissabon worden gesleept. (De Tijd, 5-3-1936). Op 39.40 NB. en 14.WL. het Finse s.s. AURA op sleeptouw genomen en koers gezet naar Lissabon. (De Tijd, 6-3-1936). 4-3-1936 bij de AURA en vastgemaakt. 6-3-1936 gearriveerd te Lissabon. 7-3-1936 de ZWARTE ZEE om 05:50 uur op 550 mijlen Z.Z.W. van Lands End.

AURA: 11-6-1907 te water gelaten, 27-7-1907 opgeleverd als LÖWENBURG door Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd., Newcastle (778) aan Deutsche Dampfs. Ges. "Hansa", Bremen. 4.657 BRT, 7.200 DWT, 1.900 IPK, T 3 cyl T.E.M., de werf, 10,5 kn. 1-8-1914 opgelegd (geïnterneerd) te Rosario, Argentinië. 1-9-1920 vertrokken naar Bremen. 18-7-1920 overgedragen aan The Shipping Controller, Londen. 1921 verkocht aan Alexander Shipping Co. Ltd., Londen (Capper, Alexander & Co.). 1922 herdoopt TENBURY.



11-1933 verkocht aan Finland Syd Amerika Linjen, Helsingfors-Finland, herdoopt AURA. 1934 verkocht aan Rederi A/B Atlanta (A. Krogius), Helsingfors-Finland. 1939 in beheer bij Birger Krogius. 1950 verkocht aan A/B Caledonia S.S. Co. O/Y, Helsingfors-Finland (Carl Olsen), herdoopt CALEDONIA. 1952 in beheer bij Nils Dahlstrom. 1953 verkocht voor sloop, 20-4-1953 gearriveerd te Barrow, gesloopt door T.W. Ward Ltd. te Barrow in 1953. (Foto Statsarchiv Bremen).

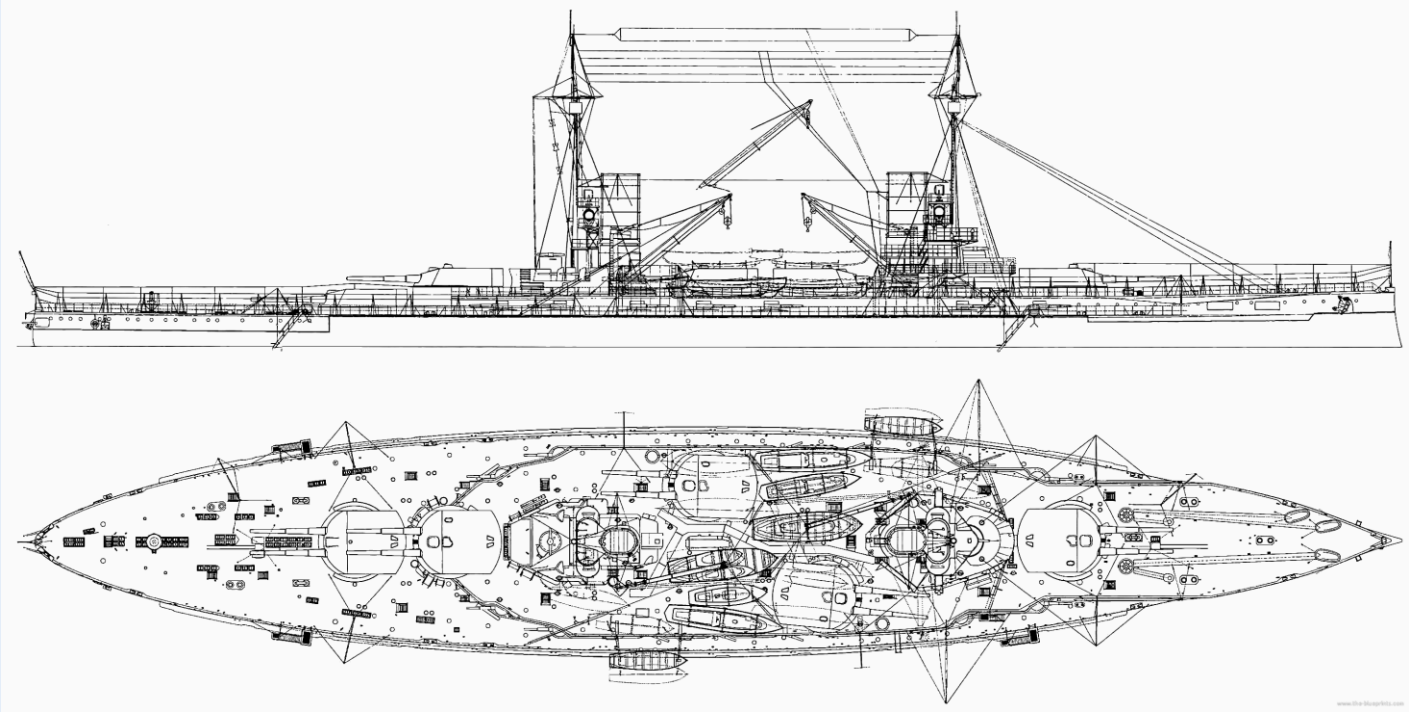
**NORDLYS**
De Nederlandsche sleepboot "Zwarte Zee" is van haar standplaats Douarnenez vertrokken, ter assistentie van het Deensche s.s. NORDLYS. De NORDLYS bevindt zich op 48.00 NB. en 38.59 WL. met verlies van roer en beschadigde schroef. (Het Vaderland, 21-3-1936).
De ZWARTE ZEE verleent assistentie. De Nederlandsche sleepboot ZWARTE ZEE is van haar standplaats Douarnenez vertrokken ter assistentie van het Deense s.s. NORDLYS. De NORDLYS bevindt zich op 46.40 NB. en 38.59 WL., met verlies van roer en beschadigde schroef. (De Tijd, 22-3-1936).

20-3-1936 naar de NORDLYS die het roer, roersteven en 3 bladen van de schroef had verloren. 29-3-1936 de NORDLYS arriveerde te Horta, Azoren achter het vrachtschip NORDHAVET (A/S Dampsk. Selsk. Norden, Kopenhagen (P. Brown, Jr. & Co.), bouwjaar 1930, 4.617 BRT). 29-3-1936 van Horta met de NORDLYS naar Falmouth. 2-4-1936 op 45.40 NB. en 15.16 WL. v/d. Azoren naar Falmouth alwaar 5-4-1936 verwacht met het beschadigde s.s. NORDLYS. 5-4-1936 van de Azoren te Falmouth, met het s.s. NORDLYS op sleeptouw.

NORDLYS: 6-1916 opgeleverd door Akt. Burmeister & Wain, Kopenhagen (305) als NORDLYS aan A/S D/S Norden, Kopenhagen (P. Brown, Jr. & Co.), 3.718 BRT. 9-4-1940 bij Ålesund onderschept door een Noorse torpedoboot en opgebracht naar Kirkwall. 1940-1945 Ministry of Shipping/M.o.W.T., Londen (W.A. Massey & Sons). 1946 verkocht aan Rederiet "Ocean" A/S, Esbjerg (J. Lauritzen), herdoopt KARLA DAN. 1947 verkocht aan Merivienti O/Y, Helsingfors (A/B Baltic Chartering O/Y), herdoopt TORNATOR. 1953 in beheer bij O/Y Finnlines Ltd. 1954 verkocht voor sloop aan Cinda, S.A., Luik, 28-9-1954 gearriveerd te Antwerpen, 5-1955 naar Boom gesleept om verder gesloopt te worden.

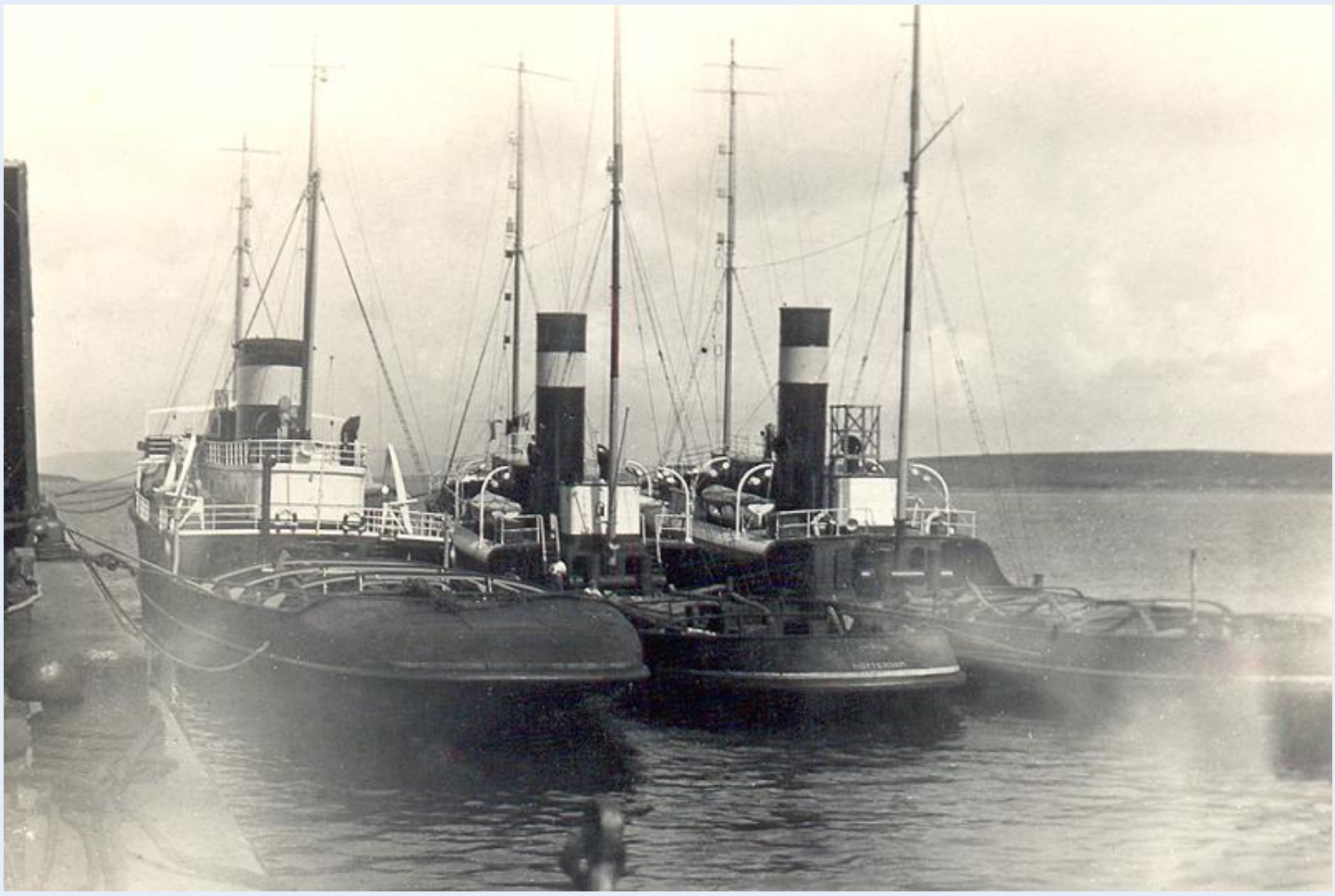
**KÖNIG ALBERT Scapa Flow-Rosyth**
6-4-1936 van Falmouth naar Douarnenez. 13-4-1936 om 08:40 uur op 30 mijlen Z. van Land's End naar Scapa Flow. 15-4-1936 passage Dunnes Head om de oost. 15-4-1936 te Scapa Flow.

Rotterdam, 29 April 1936, De Tijd. De Nederlandsche sleepbooten "Indus", "Ganges" en "Zwarte Zee" vertrokken heden van Scapa Flow naar Rosyth, met het vroegere Duitsche slagschip "König Albert", op sleeptouw. De "König Albert", groot 25.000 ton dat in 1918 door de eigen bemanning tot zinken was gebracht, drijft met de kiel naar boven en zal te Rosyth worden gesloopt.



**Nederlandsche sleepers doen prachtig werk**
**De wrakken van Scapa Flow naar den slooper**

Kapitein Vet van de „Zwarte Zee" vertelt. Zaterdagmorgen (9-5-1936) is de sleepboot Zwarte Zee, kapitein T. Vet, het vlaggeschip van Smit en Co. thuisgekomen na de geslaagde sleepreis met de "König Albert", het derde groote slagschip, dat van de gezonken Duitsche vloot bij Scapa Flow weer aan de oppervlakte is gebracht, naar den slooper.



Het sleepkarwei werd door de sleepbooten Ganges, Indus en Zwarte Zee van L. Smit en Co.'s Internationale Sleepdienst naar den slooper te Rosyth gebracht; ruim 6.300 paardekracht sleepten de staalmassa naar het schepenkerkhof. Kapitein T. Vet, onder wiens leiding dit knappe staaltje van zeemanschap is geschied, vertelde ons dat reeds 15 April de drie sleepbooten, die voor het werk waren aangewezen, op het appèl in de baai van Scapa Flow aanwezig waren. Het vertrek was bepaald op 16 April, doch niet eerder dan 1 Mei kon de

sleep zee kiezen. Een dergelijke sleep heeft n.l. voor alles mooi weer noodig: niet alleen is het object onbestuurbaar, maar voor alles moet gezorgd worden, dat het casco niet te veel in de zee "rolt", omdat anders de onder de romp geperste lucht zou ontsnappen. Bovendien was op de kiel een huisje gebouwd waarin Engelsche runners woonden, terwijl de vlakke kiel weinig beschutting biedt aan het geweld van de golven. Op 1 Mei klaarde het weer zoover op dat kapitein Vet tot uitvaren besloot. Hoe moeilijk de navigatie bij een dergelijk werk is, blijkt wel uit het feit, dat zo'n omgekeerd slagschip door de geschuttorens een diepgang van 42 voet heeft, terwijl vanaf het casco zelf op geen enkele wijze hulp bij de navigatie kan worden geboden.
"Het kwaadste stukje was het oversteken van de Pentland Firth, aldus de heer Vet, de zeestraat die de Orkaden van Schotland scheidt. Er staat daar een stroom van ongeveer 8 tot 9 mijl per uur, beurtelings naar het Oosten, de Noordzee in en naar het Westen, den Atlantischen Oceaan in. Waar de sleep door de reeds genoemde oorzaken niet harder kon loopen dan 3 mijl per uur was ze tijdens het oversteken van de zeestraat min of meer een speelbal van het tij. We rekenden het zóó uit, dat we eerst met het tij mee een eindje den Atlantischen Oceaan tegemoet gingen, en bij het keeren van het tij waren we halverwege de straat en toen zakten we met den nieuwen stroom weer zoetjes naar de Noordzee toe. De overtocht over de smalle straat vorderde meer dan zes uur; toen was de sleep onder lij van de Schotsche kust en vandaar naar Rosyth was maar een peulschilletje. Boven de sleep cirkelde een vliegtuig om foto's en films te maken; de Engelsche dagbladen hebben vol gestaan over het transport De belangstelling voor dergelijk werk is in Engeland bijzonder groot. En nu ben ik stevig verkouden....
Of ook dat iets met het versleepen van de König Albert te maken had? Wel wis en zeker; wie regelrecht van het zonnige Douarnenez naar de Schotsche Noordkust stoomt om daar een paar weken op goed weer te wachten, wordt verkouden, al heeft hij een ijzeren corpus.... (Het Vaderland, 11-05-1936).

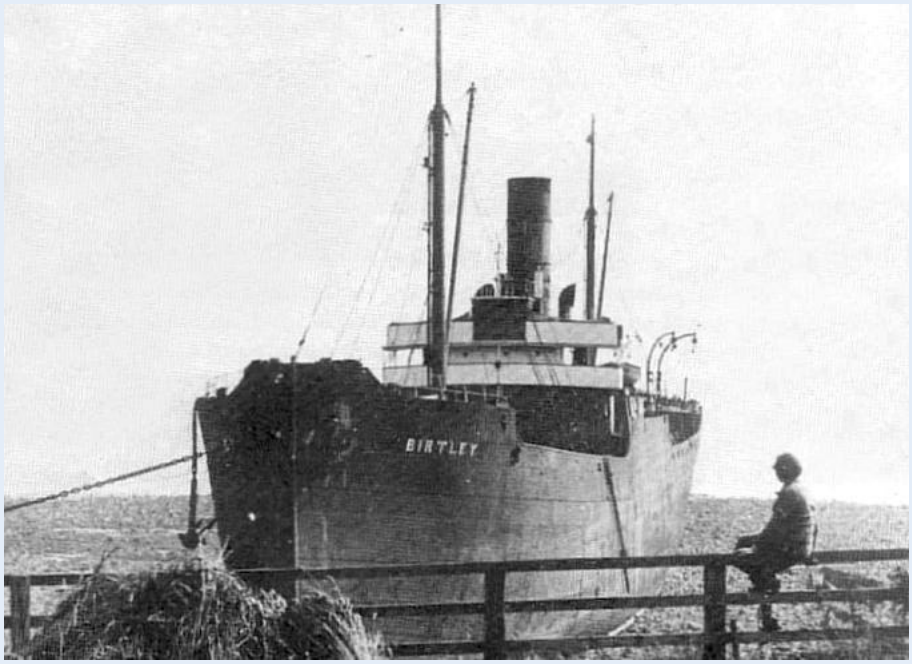
## Vlootuitbreiding bij den Sleepdienst

Naar wij vernemen overweegt men bij L. Smit en Co.'s Internationale Sleepdienst den bouw van een nieuwen zeesleeper van groote capaciteit. Aan deze overweging ligt ongetwijfeld de belangrijke opleving in het zeesleepbedrijf ten grondslag, tengevolge waarvan de laatste maanden de geheele vloot in bedrijf is geweest. Bovendien omvat de vloot thans nog schepen, die niet meer up to date genoemd mogen worden; enkele zijn dan ook definitief uit de vaart genomen om z. m. te worden verkocht.

De nieuwe sleeper zou evenals het tegenwoordige vlaggeschip, de Zwarte Zee, toegerust worden met een zeer groot aantal P. K., waaruit blijkt, dat de ervaringen met de Zwarte Zee op dit gebied gunstig zijn geweest. De Zwarte Zee, welke een vermogen van 4200 Pk. heeft, is n.l. een eenling onder de zeesleepers van de geheele wereld; de bouw van dit schip was min of meer een experiment, dat echter uitstekend geslaagd blijkt. Bij den bouw van de nieuwe sleepboot zal men zich ook de zeevaartkundige ervaringen, met de Zwarte Zee opgedaan ten nutte kunnen maken; het is n.l. gebleken, dat dit schip bij eenigen zeegang meer water overneemt, dan wenschelijk is. Wat het vermogen der machines betreft, zij nog opgemerkt dat dit aan zekere grenzen gebonden is, daar men een sleepboot met het oog op de manoeuvreerbaarheid in havens niet al te lang mag laten worden, terwijl een verhoogd machinevermogen tevens grootere afmetingen van het schip vordert.

Het Vaderland, 15-4-1936

**DE STRANDING VAN HET S.S. "BIRTLEY"**




Vier Nederlandsche sleepbooten bij het schip

Niet minder dan vier Nederlandsche zeesleepers, alle van L. Smit en Co.'s Internationalen Sleepdienst zijn te hulp gesneld op de noodsignalen van het Engelsche s.s. "BIRTLEY", in ballast op weg van de Tyne naar Rotterdam, dat Woensdag ter hoogte van Sunderland op de rotsen liep. De positie van het schip wordt zeer precair geacht.
De sleepbooten "Indus", "Ganges" en "Zwarte Zee", die juist het gelichte Duitsche slagschip "König Albert" van Scapa Flow naar den slooper hadden gebracht waren reeds op weg naar huis toen hen de signalen van de "BIRTLEY" bereikten.
Onmiddellijk wendden de drie sleepers den steven, doch toen zij bij het gestrande schip aankwamen bleek meer assistentie noodzakelijk. Ook de sleepboot "Oostzee" van dezelfde maatschappij heeft zich hierop van Harwich naar Sunderland begeven. De kans dat de "BIRTLEY" vlot gesleept kan worden wordt evenwel gering geacht, daar het schip op rotsachtigen bodem zit, indien deze door de kiel gedrongen is zal het schip waarschijnlijk als verloren moeten worden beschouwd. Ter hoogte van de machinekamer is reeds een lek geconstateerd. Gisteren zijn twee deskundigen van v.d. Tak's Bergingsmij. te Maassluis naar Sunderland vertrokken om de positie in oogenschouw te nemen in verband met eventueele berging. (Krant: Het Vaderland, 8-5-1936, foto: wrecksite.eu).
BIRTLEY: 5-1923 opgeleverd door Wood, Skinner & Co. Ltd., Newcastle (230) aan Burnett S.S. Co. Ltd., Newcastle (Burnett & Co.), 2.873 BRT. 15-9-1941 tijdens een reis van Londen naar Tyne in ballast op een mijn gelopen in positie 53.06 NB. en 01.17 OL., 15-9-1941 gezonken in positie 53.03 NB. en 01.18 OL. (Foto: wrecksite.eu).

15-7-1936 aangemonsterd te Maassluis voor reis van Vlissingen naar Douarnenez, kapitein: T. Vet, stuurman: A. Firet, kok: N.J. van Leeuwen, bootsman: D. Stougje, matroos: J. de Werker, C. Sperling Jr., lichtmatroos: J. Don, J. Bakker, W.A. Boutkan, 1e machinist: M. Puts, 2e machinist: A. Flikweert, 3e machinist: P. v. Willigen, ass. machinist: B.J. Schot, M. van Dijk, olieman: P.L. Nelemans, A.C.A. v.d. Hidde, marconist: A.H. Baas, H. Bewies, m.u.v. J. Don en H. Bewies (Rotterdam) woonachtig te Maassluis.

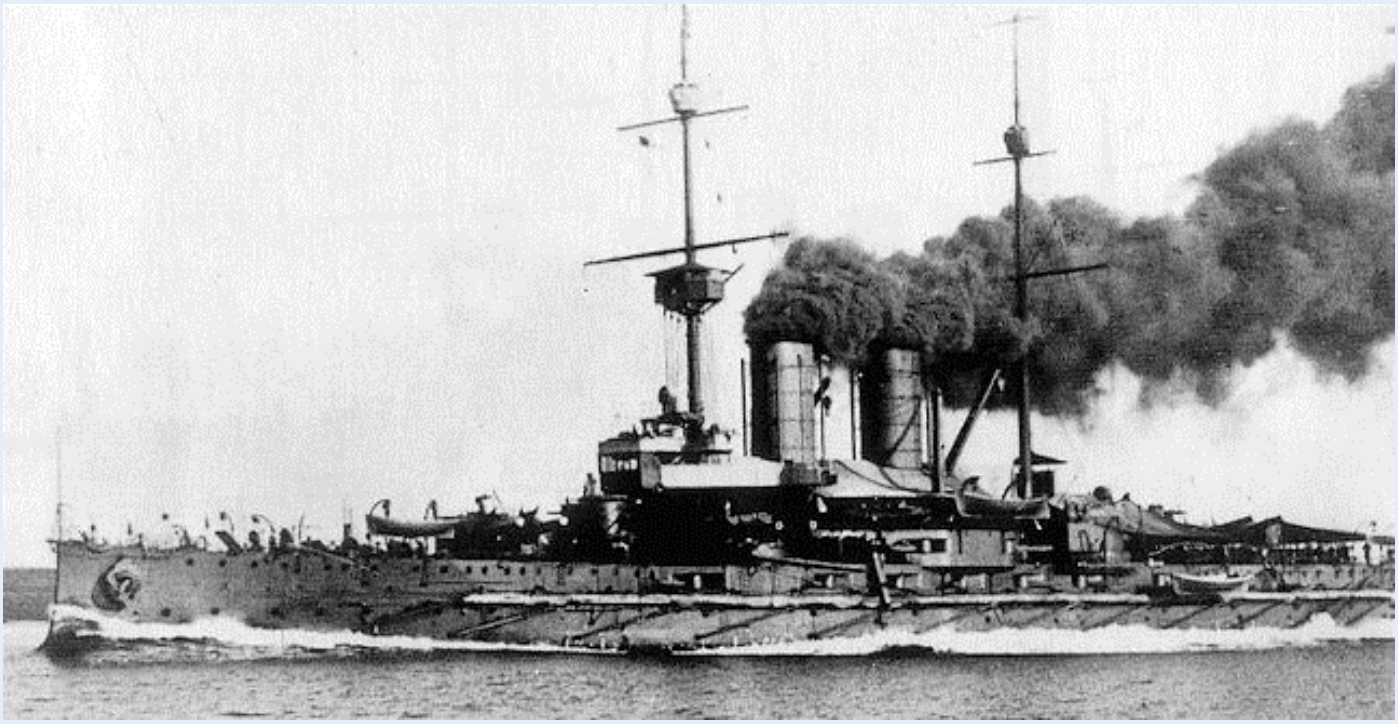
16-7-1936 passage Dover. 18-7-1936 te Douarnenez.

**DE BERGING VAN DE SAN-FRANCISCO.**
De lading wordt gelost.
Niet minder dan acht sleepbooten hebben thans zonder succes hun krachten op het gestrande Fransche s.s. SAN-FRANCISCO beproefd. Het tooneel van de stranding is thans weer nagenoeg verlaten: slechts twee sleepbooten, de Duitsche GOLIATH en de Hollandsche ZWARTE ZEE, blijven bij het schip. Inmiddels is de INDUS op de Haisbro Lands gearriveerd met de lichter KAMEEL en het bergingsvaartuig MEERMIN, waarna een aanvang met het lossen der lading is gemaakt. De Hollandsche sleeper BLANKENBURG zal de lading naar de plaats van bestemming sleepen. Zoodra het schip leeg is zullen de GOLIATH en de ZWARTE ZEE tezamen beproeven het gestrande schip vlot te brengen. (Het Vaderland, 12-8-1936).

13-8-1936 ZWARTE ZEE passage Aug. Bevezier.

SAN FRANCISCO: 12-1930 opgeleverd door Harland & Wolff Ltd., Belfast (890) als SAN FRANCISCO aan Cie. Générale Transatlantique, Le Havre. 6.013 BRT, T3 cyl, T.E.M., 14 kn. 7-8-1936 tijdens een reis van Newcastle naar Le Havre op de Engelse kust gelopen, 12/13-8-1936 vlot gebracht met aanzienlijke schade. Een Nederlandsche sleepboot assisteerde daarbij. 21-12-1942 te Marseille in beslag genomen Duitsland. 14-7-1943 op 42 mijl ten noorden van Cap Corse, Corsica tijdens een luchtaanval gebombardeerd en gezonken.

**KAISERIN Scapa Flow-Rosyth**



**NEDERLANDSCHE SLEEPBOOTEN IN ACTIE**
De Nederlandsche sleepbooten "Humber" en "Ganges" arriveerden Maandag (24-8-1936) van Spezia te Massaua met het 7.500 ton groote Italiaansche droogdok op sleeptouw. De Nederlandsche sleepbooten "Zwarte Zee", "Oostzee" en "Indus" vertrokken gisteren van Scapa Flow naar Rosyth met het omgekeerde ex Duitsche slagschip "Kaiserin" op sleeptouw. (Het Vaderland, 26-08-1936, foto: pantserdekschip-gelderland.blogspot.nl).

24-8-1936 passage Dunnet Head naar Scapa Flow. 25-8-1936 van Scapa Flow naar Rosyth met het slagschip KAISERIN. 27-8-1936 om 13:00 uur passage Wick. 30-8-1936 de sleepboten ZWARTE ZEE, INDUS en OOSTZEE arriveerden van Scapa Flow te Rosyth met de omgekeerde ex slagkruiser KAISERIN op sleeptouw. 1-9-1936 ZWARTE ZEE passage St. Abbs Head.

3-9-1936 aangemonsterd te Maassluis voor reis naar Queenstown, kapitein: T. Vet, stuurman: A. Firet, kok: N.J. van Leeuwen, bootsman: D. Stougje, matroos: J. de Werker, matroos-duiker: C. Sperling Jr., lichtmatroos: J. Don (Rotterdam), J. Bakker, W.A. Boutkan, 1e machinist: M. Puts, 2e machinist: A.

Flikweert, 3e machinist: P. v. Willigen, ass. machinist: B.J. Schot, M. van Dijk, J. de Vries, olieman: P.L. Nelemans, A.C.A. v.d. Hidde, marconist: A.H. Baas, onleesbaar (Rotterdam), overig woonachtig te Maassluis.

4-9-1936 van Vlissingen naar Queenstown. 5-9-1936 om 06:00 uur op 100 mijlen O. van Lands End naar Douarnenez. 6-9-1936 te Douarnenez. 15-9-1936 passage Ouessant. 16-9-1936 te Queenstown.

**BARACOA**
Schepenverkoop. Het s.s. "Bogota", groot 2.627 ton bruto, gebouwd in 1920 en het s.s. "Baracoa", groot 2.599 ton bruto, gebouwd in 1919, beide van de Columbian Steamship Co. te New York, zijn voor sloop verkocht aan Frank Rijsdijk's Industriëele Ondernemingen te Hendrik Ido Ambacht. (Nieuwsblad van het Noorden, 01-09-1936).

7-10-1936 te Falmouth met het m.s. BARACOA op sleeptouw. 18-10-1936 passage Lands End naar Douarnenez.
BARACOA: 9-1919 opgeleverd door American SB. Co., Cleveland, Ohio (491) als LAKE FARISTON aan U.S. Shipping Board, New York, 2.600 BRT. 1922 herdoopt BARACOA. 1923 verkocht aan Colombian Steamship Co. Inc., New York. 5-11-1936 gearriveerd bij N.V. Frank Rijsdijk's Industriëele Ondernemingen, Hendrik-Ido-Ambacht om gesloopt te worden.

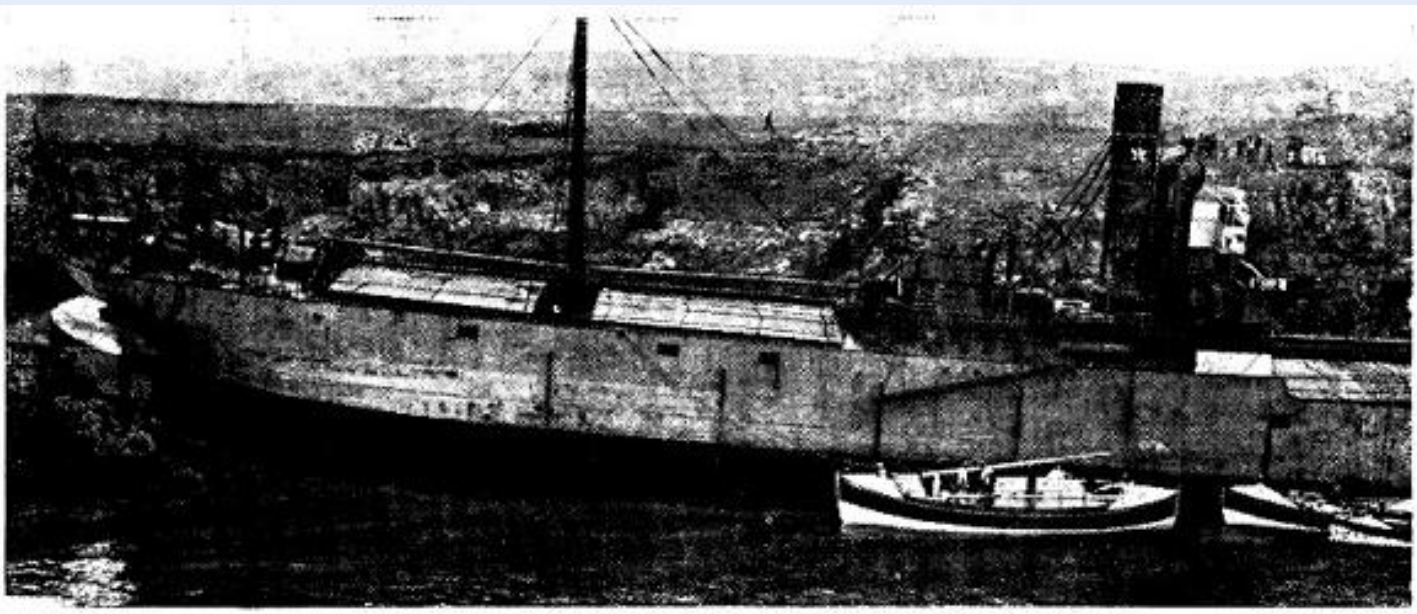
**INDIAN PRINCE Queenstown-Avonmouth**
16-10-1936 het s.s. INDIAN PRINCE met schroefschade van Queenstown naar Avonmouth gesleept.

INDIAN PRINCE: Besteld door J. Gardiner & Co., Glasgow, 9-1917 opgeleverd door Chas. Connell & Co. Ltd., Glasgow (371) als GLENLYON aan Rio Cape Line Ltd., Newcastle (Furness, Withy & Co. Ltd.), 4.933 BRT, T 3 cyl, 10,5 kn. 1922 herdoopt INDIAN PRINCE. 1936 verkocht aan A.I. Cosmas, Syra-Griekenland, herdoopt ANDREAS. 1939 vlag: Panama. 1941 verkocht aan Shimatani Kisen K.K., Kobe, herdoopt WAKATSU MARU. 16-12-1943 bij Timor door een Nederlands vliegtuig gebombardeerd en gezonken in positie 08.26 NB. en 126.48 OL.

**THEODOROS T.**
**NOODSEINEN VAN EEN GRIEKSCH SCHIP.** In den Golf van Biscaye heeft het Griekse stoomschip THEOPHILUS (NB: THEODOROS T.) noodseinen gegeven. De zeesleepboot ZWARTE ZEE van L. Smit en Co.'s Internationale Sleepdienst is ter assistentie van haar station vertrokken. (Het Vaderland, 21-10-1936). Door de ABEILLE 22 vastgemaakt die het schip eerder bereikte. (krant: De Sumatra Post, 30-10-1936).

THEODOROS T.: 4-1912 opgeleverd door W. Pickersgill & Sons Ltd., Sunderland (174) als ESKBRIDGE aan North of England SS. Co. Ltd., West Hartlepool (Crosby, Magee & Co.), 3.409 BRT, T 3 cyl, 10,5 kn. 1934 verkocht aan Th.L. Teryazos, Piraeus, herdoopt THEODOROS T. 27-8-1940 tijdens een reis van Rosario naar Gibraltar en Cardiff, geladen met maïs, getorpedeerd door de Duitse onderzeeboot U-37 en gezonken in positie 50.10 NB. en 19.50 WL.

**GRIEKSCH SCHIP IN NOOD**



NEDERLANDSCHE HULP IN VREEMDE WATEREN. — Tijdens de hevige stormen, die in Het Kanaal woeden, is het Grieksche s.s. „Myconos", komende van Rotterdam, op de rotsen nabij Ouessant geloopen. De Fransche sleepboot „Abeille 22" en de Nederlandsche zeesleeper „Zwarte Zee" verleenden assistentie. — Het schip in zijn benarde positie.

MARSEILLE, 30 Oct. (Reuter) - Het radiostation-Marseille heeft een bericht opgevangen, volgens hetwelk het Grieksche schip Myconos zich 10 mijl ten Oosten van Ouessant in nood zou bevinden. De sleepboot Abeille 22 is uitgevaren om hulp te bieden. De Tijd, 31-10-1936).

**NEDERLANDSCHE HULP IN VREEMDE WATEREN.** - Tijdens de hevige stormen, die in Het Kanaal woeden, is het Grieksche s.s. "Myconos", komende van Rotterdam, op de rotsen nabij Ouessant geloopen. De Fransche sleepboot "Abeille 22" en de Nederlandsche zeesleeper "Zwarte Zee" verleenden assistentie. Het schip in zijn benarde positie. (Bron en foto: De Sumatra Post, 05-12-1936).

MYCONOS: 10-1899 opgeleverd door S.P. Austin & Son Ltd., Sunderland (206) als SUNNINGDALE aan Sir J. Joicey, Bart., Newcastle (J. Fenwick & Son), 1.798 BRT. 1910 verkocht aan J. Fenwick & Son, Newcastle. 1918 verkocht aan Lambton & Hetton Collieries Ltd., Newcastle. 1919 verkocht aan Tanfield S.S. Co. Ltd., Newcastle. 1925 verkocht aan Ignazio Lizzio, Catania, herdoopt DANUBIANO. 1928 verkocht aan Santi d'Arrigo, Catania. 1928 verkocht aan J.D. Chandris, Chios/Piraeus, herdoopt DESPO. 1931 verkocht aan N.D. Mavridoglu, Piraeus, herdoopt KATINA. 1934 verkocht aan F. Sigalas & N. Andronicos, Piraeus (The Balkans & Near East Shipping Agency S.A.), herdoopt MYCONOS. 1935 verkocht aan Geo. Th. Sigalas, Piraeus. 30-10-1936 tijdens een reis van Rotterdam nar Syra, geladen met kolen, op de rotsen gelopen in Beninou Bay, bij Ouessant en vergaan.

**ISIS**

9-11-1936 ter assistentie uitgevaren naar het Duitse m.s. ISIS.

**De ZWARTE ZEE en WITTE ZEE in actie.** De Nederlandsche motorsleepboot ZWARTE ZEE is op het eerste bericht dat het Duitse motorschip ISIS dat zich op 300 mijl van Plymouth in moeilijkheden bevond, 5 meter water in ruim I had, onder contract met de Hamburg-Amerika Line van haar station te Douarnenez uitgevaren, terwijl de WITTE ZEE, welke van Queenstown onderweg was naar de "Afghanistan", eveneens koers gezet heeft naar de ISIS. De WITTE ZEE kreeg echter dusdanige zeeën over, dat zij belangrijke schade aan de brug en brugdek opliep en moest bijdraaien. De ZWARTE ZEE kon niettegenstaande den zware storm nog een vaart van 6 mijl staande houden: zij heeft het schip niet meer kunnen bereiken voordat het ten onder ging. De ZWARTE ZEE voer nog door, om te trachten nog overlevenden, die zich in de booten zouden bevinden, te redden. (Het Vaderland, 10-11-1936).

ISIS: 8-1922 opgeleverd door Deutsche Werft A.G., Hamburg (54) als ISIS aan Deutsche Dampfs. Ges. "Kosmos", Hamburg. 4.454 BRT, 2 motoren, 12 kn. 1926 overgenomen door Hamburg-Amerika Linie, Hamburg (Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG). 8-11-1936 tijdens een reis van Hamburg naar New York met stukgoed, in slecht weer sloeg het luik van ruim I in en zonk in positie 49.34 NB. en 11.09 WL. (Foto: NN).

**De "Isis" vergaan - De "Zwarte Zee" en de "Witte Zee" in actie.**

Uit Hamburg wordt bevestigd, dat het Duitsche schip "Isis" met man en muis vergaan is. De uit negen en dertig leden bestaande bemanning is omgekomen, op den scheepsjongen na, die door het s.s. "Westernland" werd gered.

De "Isis" bevond zich 300 mijl verwijderd van Plymouth en had, zooals gemeld, S.O.S. signalen uitgezonden. Daarna hoorde men niets meer van het sohip. Op het noodsein van de "Isis" is de Nederlandsche motorsleepboot "Zwarte Zee" onder contract met de Hamburg-Amerika Linie van haar station te Douarnenez uitgevaren, terwijl de "Witte Zee", welke van Queenstown onderweg was naar de "Afghanistan", eveneens koers gezet heeft naar de "Isis". De "Witte Zee" kreeg echter dusdanige zeeën over, dat zij belangrijke schade aan de brug en bruggedek opliep en moest bijdraaien.

De "Zwarte Zee" kon niettegenstaande den zwaren storm nog een vaart van 6 mijl staande houden; zij heeft het schip niet meer kunnen bereiken voordat het ten onder ging. De "Zwarte Zee" voer nog door, om te trachten nog overlevenden, die zich in de booten zouden bevinden, te redden. De "Isis" had, zooals gemeld, geen passagiers aan boord. Ook de "Queen Mary", de Duitscher "Westernland" en het Britsche motortankschip "Seminole" zijn nog ter hulp gesneld, doch het mocht alleen aan de "Westernland" gelukken een reddingsboot met één opvarende, den scheepsjongen van de "Isis", op te pikken. Overigens was er niets meer van het schip en zijn bemanning te zien. Het gevolg van de reddingspoging van de "Queen Mary" was, dat het schip met 16 uur vertraging te Cherbourg aankwam. De "Queen Mary" had slechts twee leege reddingbooten van de "Isis" aangetroffen. (Nieuwsblad van het Noorden, 10-11-1936, krant: Het Vaderland 10-11-1936).

## HET STORMWEER

### Postboot van Urk vaart niet uit

In verband met den storm is de postboot Idonea gistermiddag niet uit Urk naar Enkhuizen vertrokken. De boot naar Kampen is op den gewonen tijd uitgevaren.

**De Zwarte Zee en Witte Zee in actie.**

De Nederlandsche motorsleepboot Zwarte Zee is op het eerste bericht dat het Duitsche motorschip Isis, dat zich op 300 mijl van Plymouth in moeilijkheden bevond, 5 meter water in ruim I had, onder contract met de Hamburg—Amerika Line van haar station te Douarnenez uitgevaren, terwijl de Witte Zee, welke van Queenstown onderweg was naar Afghanistan, eveneens koers gezet heeft naar de Isis.

De Witte Zee kreeg echter dusdanige zeeën over, dat zij belangrijke schade aan de brug en bruggedek opliep en moest bijdraaien.

De Zwarte Zee kon niettegenstaande den zwaren storm nog een vaart van 6 mijl staande houden; zij heeft het schip niet meer kunnen bereiken voordat het ten onder ging. De Zwarte Zee voer nog door, om te trachten nog overlevenden, die zich in de booten zouden bevinden, te redden.

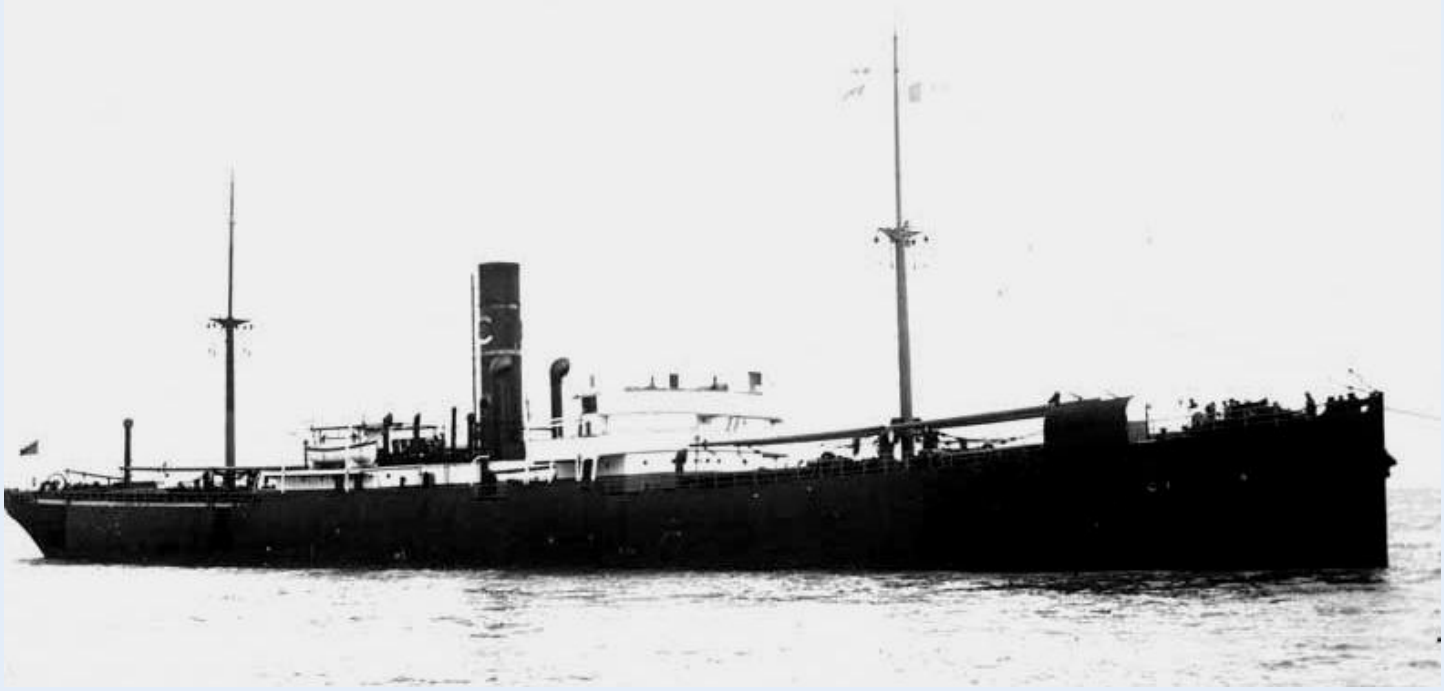
### De Isis vergaan

Bevestigd wordt, dat het Duitsche stoomschip Isis is vergaan; 39 leden van de bemanning zijn hierbij omgekomen.

Naar reeds is gemeld, heeft het Duitsche stoomschip Westernland een boot met één overlevende opgepikt.

**AFGHANISTAN**

29-10-1936 naar de AFGHANISTAN met afgebroken roer in positie 56.40 NB. en 33.55 WL. De SEEFALKE had vastgemaakt maar kon het niet alleen en moest de hulp inroepen van de ZWARTE ZEE. 13-11-1936 bij het transport. 14-11-1936 vast gemaakt op de AFGHANISTAN. 17-11-1936 op 230 mijlen N.W. van Valencia met het s.s. AFGHANISTAN op sleeptouw. 20-11-1936 om 12:00 uur op 47 mijl W. van Lundy Island met het s.s. AFGHANISTAN. 21-11-1936 te Avonmouth met het s.s. AFGHANISTAN.



Britsch schip in nood - De Amerikaansche kustwacht heeft een S.O.S.-sein opgevangen van het Britsche vrachtschip "Afghanistan". Het schip drijft in zwaren storm ongeveer 500 mijl benoorden de gewone route stuurloos rond. Er bestaat weinig kans op onmiddellijke hulp, aangezien zich geen schip in de nabijheid bevindt. De "Afghanistan" meet 5.000 ton en was op weg naar Montreal. (Het Vaderland, 29-10-1936).

AFGHANISTAN: 7-1917 opgeleverd door Sunderland Shipbuilding Co. Ltd., Sunderland (292) als ABEREDEN aan Adam S.S. Co. Ltd., Aberdeen. 4.372 BRT, T 3 cyl, T.E.M., 10 kn. 1918 verkocht aan Hindustan Steam Shipping Co. Ltd., Newcastle (Common Bros.). 1919 herdoopt AFGHANISTAN. 1938 verkocht aan Achille Lauro, Napels, herdoopt LUCRINO. 9-1943 na de overgave van Italië in beheer bij de geallieerden. 29-8-1944 tijdens een reis van Bizerta en Cagliari naar San Antioco aan de grond gelopen op de rede van Cagliari in positie 38.58 NB. en 09.02 OL. 26-6-1946 vlot gebracht en gerepareerd. 1947 verbouwd tot motorschip, 8 cyl, S.A. Fiat S.G.M., Turijn NE-47. 11-1960 gesloopt door Intersider te Fiumicino, Italië. (Foto: benjidog.co.uk),

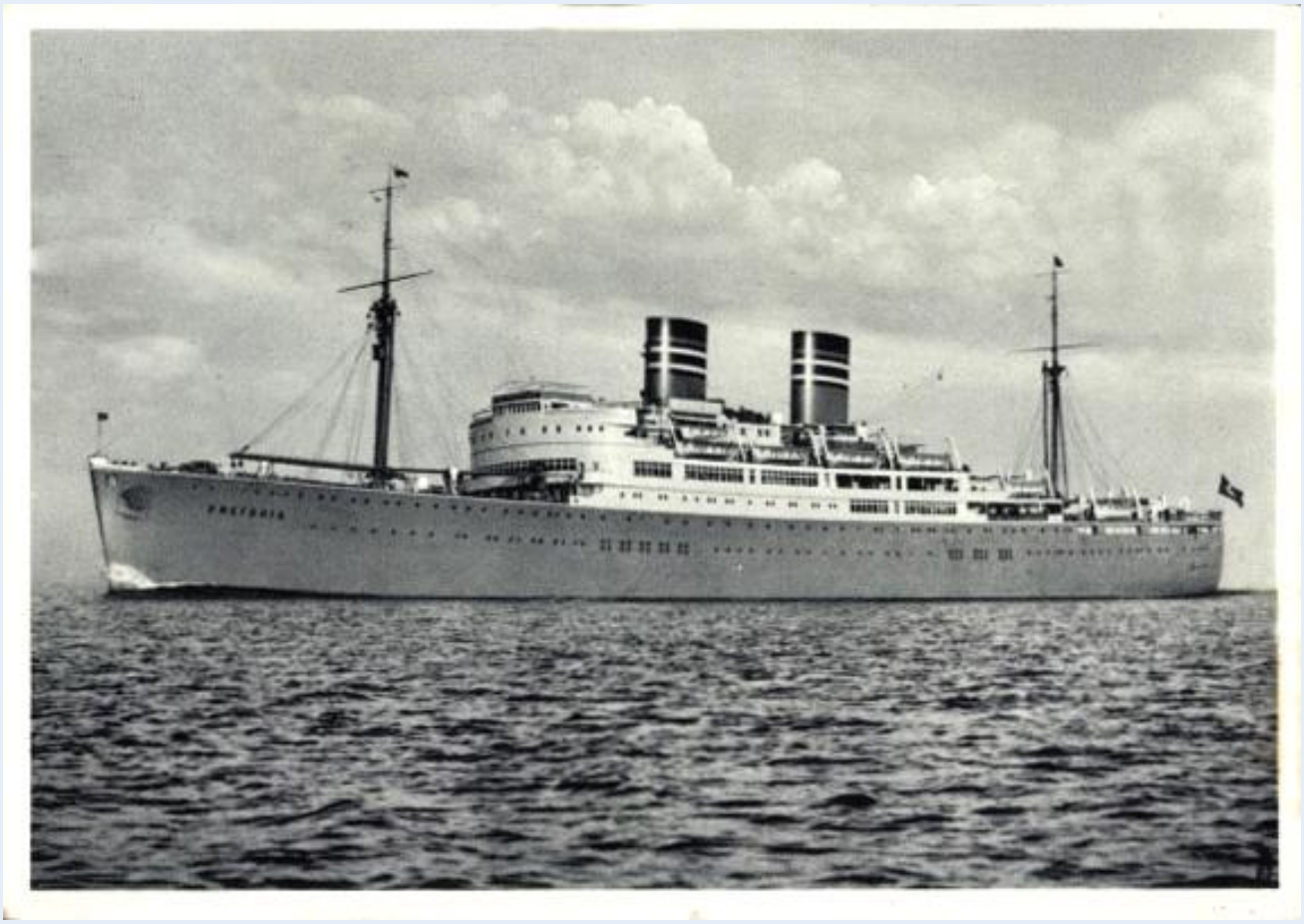
**BELDISA**
27-11-1936 op ca. 30 mijlen Z.W. van Finisterre, ter assistentie van het m.s. BELDISA. 28-11-1936 om 02:00 uur op 42.40 NB. en 10.10 WL. het m.s. BELDISA op sleeptouw genomen naar Plymouth. 1-12-1936 te Plymouth met het m.s. BELDISA op sleeptouw.

BELDISA: 6-1924 opgeleverd door Armstrong, Whitworth & Co. Ltd., Newcastle (998) als BELDIS aan Skibs A/S Christen Smith's Rederi, Oslo (Chr. Smith), 2.406 BRT, motorschip, 9,75 kn. 1936 verkocht aan Lambert Bros. Ltd., Londen, herdoopt BELDISA. 1937 verkocht aan Leif Erichsens Rederi A/S, Bergen (Leif Erichsen), herdoopt HERMA. 1940-1945 in de Uteflåte. 1950 verkocht aan A/S Rask, Haugesund (Sigv. Risanger), herdoopt RASK. 1952 verkocht aan Suomen Moottorilaiva O/Y, Helsingfors-Finland (Erkki Tilhe), herdoopt SILJA. 1956 in beheer bij Varustamo Paavo Nurmi, Espoo, herdoopt SATU. 1958 verkocht aan O/Y Thombrokers A/B, Helsingfors-Finland (L. Jouhki), herdoopt MAKE. 1963 verkocht aan Laiva O/Y Ritva, Helsingfors-Finland (Erkki Poikonen), herdoopt RITVA. 1967 verkocht aan Rigas Bros. & K. Mitropoulos, Piraeus, herdoopt MARIETTA. 1971 gesloopt door Sariktzis-Karintzis-Kritikos te Perama, Griekenland.

**ELENI T.**
1-12-1936 te Plymouth. 4-12-1936 gearriveerd te Brest met het s.s. ELENI T. op sleeptouw. De ELENI T., onderweg van Stettin naar Saloniki, had roerschade opgelopen. Ook de ABEILLE 22 had vastgemaakt op de Griek.

ELENI T.: 19-8-1897 te water gelaten, 10-1897 opgeleverd door Russell & Co., Port Glasgow (411) als PLATEA aan Steam Sshipping Platea Co. Ltd., St. John, N.B. (W. Thomson & Co., Liverpool). 3.169 BRT, T3 cyl, T.E.M. 1910 verkocht aan N.D. Lykiardopulo, Argostoli-Griekenland. 1914 verkocht aan A.A. Capparis, Syra-Griekenland. 1919 verkocht aan Oriental Shipping Co. Ltd., Piraeus (A.A. Capparis). 1928 als PLATEAI verkocht aan G. Gregos, Piraeus. 1932 verkocht aan L. Teryazos, Piraeus, herdoopt ELENI T. 27-7-1939 gearriveerd te Savona om gesloopt te worden, gesloopt in 1939.

**PRETORIA**



**De PRETORIA door Nederlandsche sleepboten vlot gebracht.** LONDEN, Dec. (A.N.P.).

OP EERSTE REIS NAAR ZUID-AFRIKA GESTRAND. Het mailschip "Pretoria" van de Duitsche lijn op Zuid-Afrika is tusschen Calshot en Hurst Castle aan den grond geloopen. Het Duitse passagiersschip PRETORIA is door de sleepboten ZWARTE ZEE en NOORDZEE van L. Smit & Co.'s Internationalen sleepdienst te Rotterdam en een Duitse sleepboot (SIMSON) vlot gebracht. (De Gooi- en Eemlander, 27-12-1936).

26-12-1936 de PRETORIA gestrand bij Wight.
27-12-1936 (A.N.P.). Het Duitsche passagiersschip "Pretoria" is door de sleepbooten "Zwarte Zee" en "Noordzee" van L. Smit & Co.'s Internationale Sleepdienst te Rotterdam en een Duitsche sleepboot vlotgebracht. Het schip zal eerst Southampton aandoen, om nagekeken te worden. Heeft het geen schade bekomen, dan zou het gisteravond naar Zuid-Afrika vertrekken.

PRETORIA: 16-7-1936 te water gelaten, 12-12-1936 opgeleverd door Blohm & Voss K.a.A., Hamburg (506) als PRETORIA aan Deutsche Ost-Afrika Linie, Hamburg. 16.662 BRT, 14.200 APK, 2 x turbines, de werf, 18 kn. 19-12-1936 vertrek eerste reis Hamburg-Kaapstad. 29-11-1939 in dienst bij Kriegsmarine als accommodatieschip bij Unterseebootsabnahmekommando (U.A.K.), Kiel. 1-1-1940 in dienst bij 21.U-boot-Flotille te Neustadt. 12-1940 in dienst bij 1.Unterseeboots-Lehr-Division te Pillau. 22-2-1945 als Lazarettschiff in dienst bij Sanitätsamt Ost. 1-1945 t/m 4-1945 ingezet voor het transport van vluchtelingen uit Oost-Europa. 5-1945 gevorderd Great Britian, overgedragen aan Ministry of Transport, Londen, in beheer bij Orient Steam Navigation Co. Ltd. 1-10-1945 ingezet als troepentransportschip, herdoopt EMPIRE DOON. 1949 herdoopt EMPIRE ORWELL. 1958 in charter bij Pan Islamic S.S Co., Karachi. 11-1958 verkocht aan Ocean Steam Ship Co. Ltd., Liverpool (A. Holt & Co.), herdoopt GUNUNG DJATI. 1958 verbouwd te Glasgow, 17.891 BRT. 1962 verkocht aan P. T. Pelajaran Nasional Indonesia, Djakarta. 1964 verkocht aan P.T. Maskapai Pelajaran Sang Saka, Djakarta. 1965 verkocht aan P.T. Perusahan Pelajaran "Arafat", Djakarta. 4-1973 t/m 10-1973 verbouwd. 1979 verkocht aan Indonesian Navy, herdoopt TANJUNG PANDAN. 1987 zou verkocht zijn voor sloop te Taiwan (gerapporteerd). (Foto: rederijkaart).

**HARTISMERE**
11-1-1937 uitgevaren naar s.s. HARTISMERE die op 10 mijl ZZO van de vuurtoren van Eddystone de schroef had verloren. De WITTE ZEE had vastgemaakt maar het weer verslechterde. 11-1-1937 vast gemaakt op de HARTISMERE. 12-1-1937 te St. Anthony Ponit ten anker gebracht.

HARTISMERE: 1-1933 opgeleverd door W. Gray & Co. Ltd., West Hartlepool (1055) als HARTISMERE aan J. & C. Harrison Ltd., Londen. 5.498 BRT, Q 4 cyl, 11 kn. 8-7-1942 tijdens een reis van Philadelphia en Lourenço Marques naar Aden, geladen met stukgoed, door de Japanse onderzeeboot I-10 getorpedeerd en gezonken in positie 18.00 ZB. en 41.22 OL.

**ENGLISH TRADER**
23-1-1937 naar de bij Dartmouth op de rotsen gelopen ENGLISH TRADER. Met de WITTE ZEE, een Engelse marinesleepboot en een torpedobootjager getracht het schip vlot te brengen, tevergeefs. Bij het schip gebleven en begonnen met pompen enz. 7-2-1937 na aankomst van de sleepboot DONAU vertrokken naar de KERTOSONO. De ENGLISH TRADER is pas vlot gebracht nadat het voorschip vanaf de voormast was verwijderd.

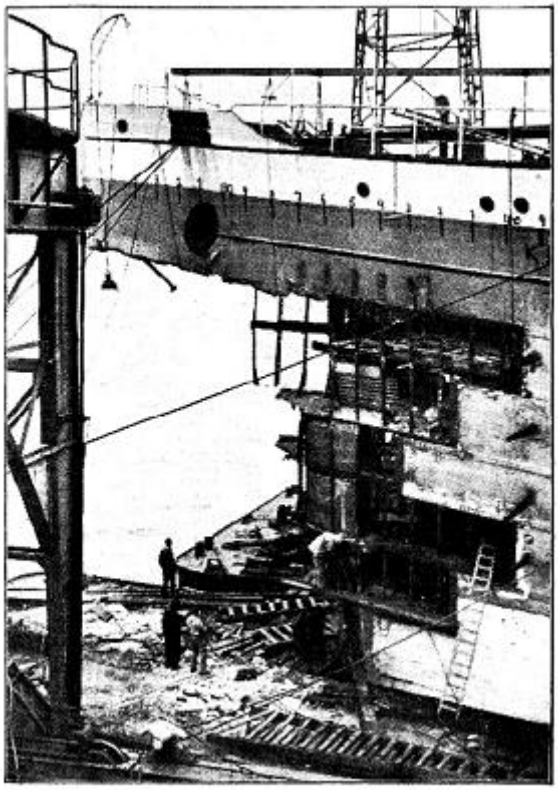
ENGLISH TRADER: 3-1934 opgeleverd door Furness Shipbuilding Co. Ltd., Haverton Hill-on-Tees (226) als ARCTEES aan Arctees Shipping Co. Ltd., Londen (Isherwood Arcform Ships Ltd.), 3.953 BRT, T 3 cyl, 9 kn. 1936 verkocht aan Trader Navigation Co. Ltd., Londen, herdoopt ENGLISH TRADER. 23-1-1937 gestrand bij Dartmouth, vlot gebracht zonder voorschip. 4-1937 nieuw voorschip aangebouwd op de Tyne. 26-10-1941 tijdens een reis van Londen naar Table Bay en Mombasa, geladen met stukgoed, bij Great Yarmouth op Hammond Knoll gelopen en vergaan.

**KERTOSONO - Mist oorzaak van de botsing? - Ook de „Zwarte Zee" uitgevaren.**
De Rotterdamsche Lloyd ontving gisteravond van den kapitein van de "Kertosono" draadloos bericht, dat de toestand nog onveranderd was. De Duitsche sleepboot "Seefalke" van den sleepdienst Bugsier te Hamburg, welke des ochtends te zeven uur Leixoes had verlaten, was in den laten middag bij de "Kertosono" aangekomen.
Het lag evenwel in de bedoeling eerst hedenochtend vast te maken. In dien tusschentijd zou het schip trachten zooveel mogelijk zee te houden, waarbij de machines op achteruit zijn gezet, teneinde het beschadigde gedeelte zooveel mogelijk van den waterdruk te ontlasten. Zoo dreef het schip gisteravond langzaam in Noordelijke richting. Behalve de "Seefalke" bleek ook nog de Engelsche oorlogsbodem "Malaya" in de nabijheid. Onder deze omstandigheden is de aankomst van de "Kertosono" te Lissabon thans nog niet te bepalen. De kapitein seinde uitdrukkelijk, dat van een noodtoestand geen sprake is en dat hij de situatie gunstig beoordeelde.
Omtrent de toedracht der aanvaring wacht men het uitvoerige rapport van den kapitein af. Ook is de juiste omvang van beschadiging nog niet bekend. Zeker is echter, dat het schip aan de voorzijde gescheurd is, doch de ruimen maken geen water. Aangenomen wordt, dat de schade boven de waterlijn is toegebracht. Het gebeurde vond plaats, dwars van Oporto op 41.08 graden NB. en 09.40 WL. De "Kertosono" is het grootste vrachtschip van de Rotterdamsche Lloyd en beschikt over passagiersaccomodatie. Het schip heeft een

afmeting van 7.323 ton. Aan boord bevindt zich een lading stukgoederen. De Nederlandsche motorbergingssleepboot "Zwarte Zee" van L. Smit en Co.'s Internationalen Sleepdienst, is in den loop van gisteren van haar station te Falmouth vertrokken om assistentie te verleenen aan de "Kertosono". De "Zwarte Zee" zal het schip over 48 uur kunnen bereiken.
Nader vernemen wij nog, dat de botsing vermoedelijk aan mist moet worden toegeschreven. De "Kertosono" was op weg van Batavia naar Rotterdam, waar het Woensdag a.s. verwacht werd. Het schip kwam thans van Genua en moest eerst nog naar Londen. (Nieuwsblad van het Noorden. 08-02-1937).

**De ZWARTE ZEE zal het schip over 48 uur kunnen bereiken.**
De Nederlandsche motorbergingssleepboot ZWARTE ZEE van L. Smit en Co.'s Internationale Sleepdienst is in den loop van zondag (7-2-1937) van haar station te Falmouth vertrokken om assistentie te verlenen aan de KERTOSONO. De ZWARTE ZEE zal het schip over 48 uur kunnen bereiken. Nader vernemen wij nog, dat de botsing vermoedelijk aan mist moet worden toegeschreven. (De Tijd, 8-2-1937).

**De aanvaring van de KERTOSONO.** De ZWARTE ZEE heeft eveneens vastgemaakt. De Ned. bergingssleepboot ZWARTE ZEE van L. Smit & Co.'s Internationale Sleepdienst is gistermiddag om 5 uur bij het vrachtschip KERTOSONO van de Rotterdamsche Lloyd, dat dezer dagen een aanvaring had, aangekomen na een moeilijke reis. De ZWARTE ZEE heeft onmiddellijk kunnen vastmaken. Het konvooi zet thans de reis naar Lissabon voort. De weersomstandigheden zijn op het ogenblik iets gunstiger. (Nieuwsblad van het Noorden, 10-2-1937).



DE „KERTOSONO" van den Rott. Lloyd, die onlangs ernstige averij heeft opgeloopen bij een botsing met het Britsche oorlogsschip „Malaya", krijgt thans bij Wilton-Fijenoord te Schiedam een nieuwen neus.

7-2-1937 de ZWARTE ZEE van station te Falmouth* vertrokken om assistentie te verlenen aan de KERTOSONO. (*NB: van de ENGLISH TRADER te Dartmouth). 9-2-1937 om 5 uur bij het vrachtschip "Kertosono" van de Rotterdamsche Lloyd, dat dezer dagen een aanvaring had, aangekomen na een moeilijke reis. De "Zwarte Zee" heeft onmiddellijk kunnen vastmaken. Het convooi zet thans de reis naar Lissabon voort. De weersomstandigheden zijn op het oogenblik iets gunstiger.

9-2-1937 N.V. Rotterdamsche Lloyd bericht dat de sleepboot SEEFALKE de KERTOSONO gistermorgen heeft vastgemaakt. 11-2-1937 de KERTOSONO gearriveerd te Lissabon, gesleept door de sleepbooten ZWARTE ZEE en SEEFALKE.

KERTOSONO: 21-3-1923 opgeleverd door N.V. Koninklijke Maatschappij "De Schelde" Scheepswerf en Machinefabriek, Vlissingen (172) als KERTOSONO aan N.V. Rotterdamsche Lloyd, Rotterdam (W. Ruys & Zonen), brandmerk 14915 ROTT 1923, 9.155 BRT, 5.710 NRT, 13.560 DWT, 4.500 APK, 3 Parsons stoomturbines + Sulzer HS-turbine, de werf, 13 kn. 1935 bij N.D.M. te Amsterdam met 6,10 meter verlengd en van

een nieuwe voorsteven voorzien, 9.289 BRT, 5.853 NRT, 12.640 DWT (open shelterdekker). 1936 bij de bouwwerf machinevermogen opgevoerd door bijplaatsing van een HD-turbine, 1 ketel vervangen, 5.800 APK, 15 kn. 6-2-1937 dwars van Porto in aanvaring is gekomen met het Britse slagschip HMS MALAYA (01), waarbij de KERTOSONO ernstig aan de voorpiek beschadigd werd. 11-2-1937 gearriveerd te Lissabon. 1-3-1937 gearriveerd in de Rotterdamse haven. 1-7-1940 tijdens een reis van New Orleans via Curaçao en Freetown naar Batavia, geladen met stukgoed en 9 passagiers, om 14:15 uur op de Atlantische Oceaan, ten Zuid-Westen van de Kaap-Verdische Eilanden in positie 12.00 NB. en 31.22 WL., aangehouden door de Duitse hulpkruiser THOR (SCHIFF 10, ex SANTA CRUZ) en door een prijsbemanning opgebracht naar Lorient. 1940-1943 verbouwd tot bevoorradingschip voor onderzeeboten. 29-4-1942 prijs verklaard. 1-1943 in dienst Kriegsmarine. 23-9-1943 zwaar beschadigd door Geallieerde luchtaanval, uitgebrand. 10-8-1944 als blokkadeschip in de monding van de Loire bij Nantes tot zinken gebracht. 30-5-1946 gelicht. 11-1946 door Dienst der Domeinen verkocht voor sloop te St. Nazaire. (foto: collectie M. Lindenborn).

**DE KERTOSONO TE ROTTERDAM**
Hoe de voorloopige reparatie is geschied. (Van onzen correspondent.)
Rotterdam, 1 Maart 1937. Hedenmorgen is het motorschip "Kertosono" van de Rotterdamsche Lloyd, dat op 6 Februari in de omgeving van de Portugeesche kust in aanvaring is geweest met het Britsche slagschip "Malaya" te Rotterdam aangekomen. Zooals men weet heeft het schip te Lissabon een voorloopige reparatie ondergaan. Naar wij vernemen zullen de algeheele herstellingen worden verricht in een der dokken van Wilton-Fijenoord te Schiedam. Kapitein de Boer vertelde ons hedenmorgen bij aankomst het volgende over de aanvaring. De "Kertosono" was met stukgoederen geladen, op weg van Batavia naar Rotterdam. Na het vertrek uit Genua werd het mistig, hoewel het weer overigens goed was. Zaterdagavonds laat is de aanvaring geschied. Over de aanvaring zelve wilde de heer De Boer zich niet uitlaten. De "Malaya" werd slechts licht beschadigd. De voorpiek van de Kertosono" liep echter belangrijke averij op. Tot aan het dek werden de platen ingedeukt. Aanvankelijk is de "Malaya" in de buurt gebleven van de "Kertosono" doch toen de "Seefalke" was gearriveerd, is het slagschip naar Engeland opgestoomd. Na het ongeluk heeft de kapitein het schip in een ten opzichte van de golven zoo gunstig mogelijke positie gebracht. Hij liet de motoren langzaam achteruit draaien. Later heeft men in verband met de gevaren, die in de Golf van Biscaye zich zouden kunnen voordoen, de hulp ingeroepen van de "Zwarte Zee" om de "Kertosono" naar Lissabon te sleepen. Het heeft een dag geduurd eer de sleepboot was aangekomen. Met den achtersteven naar voren heeft men het schip toen naar Lissabon gesleept. Het noodschot, dat men had gemaakt, heeft, zoo vertelde de kapitein, goed weerstand geboden. De sleepreis naar Lissabon duurde twee dagen. In de haven beschikte men slechts over een dok en dit bleek bij aankomst in gebruik te zijn. Het heeft toen wel een dag of vier geduurd, eer men met de reparaties kon beginnen. Men heeft de naar buiten uitstekende brokstukken van de platen weggebrand en daarna zoo goed en zoo kwaad als het ging den steven weer in zijn verband gebracht. In het dok heeft men een twee meter dikken cementen muur in de voorpiek aangebracht, zoodat het water tijdens de reis naar Rotterdam niet meer zou kunnen binnendringen. Woensdag heeft men toen de reis naar Rotterdam aanvaard; zij is zeer vlot verloopen. In de golf van Biscaye stond er nogal veel wind, vertelde de kapitein, doch hiervan heeft men weinig hinder ondervonden. De snelheid die men naar Rotterdam heeft kunnen bereiken bedroeg tien mijl. (Bron en foto: Algemeen Handelsblad).

**REALF**
12-2-1937 te Douarnenez. 22-2-1937 uitgevaren naar s.s. P.G HALVORSEN met gebroken schroefas, door de ABEILLE 22 vast gemaakt. 2-1937 de WITTE ZEE geholpen die het Noorse stoomschip REALF sleepte.

REALF: 8-1918 opgeleverd door Armstrong, Whitworth & Co. Ltd., Newcastle (947) als WAR RAJPUT aan The Shipping Controller, Londen (British Tanker Co. Ltd.), tankschip, 5.562 BRT, 3.472 NRT. 11 kn. 3 ketels, v.o. 679 m2, 12,6 atm. T 3 cyl, 685, 1117 x 1854 x 1219, Hawthorn, Leslie & Co. Ltd., Newcastle. 1920 verkocht aan Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd., Londen. 1921 herdoopt CONIA. 1925 verkocht aan British Molasses Co. Ltd., Londen, herdoopt ATHELBEACH. 1926 verkocht aan United Molasses Co. Ltd., Londen. 1930 verkocht aan Odd Berg, Oslo, herdoopt REALF. 1931 verkocht aan Skibs A/S Asplund (Georg Rønneberg & Jens Fr. Galtung), Oslo. 1936 verkocht aan United Molasses Co. Ltd., Londen. 1937 herdoopt ATHELMERE. 1939 verkocht aan Athel Line, Ltd., Londen. 1941 verkocht aan Tankers Ltd., Londen (Athel Line). 1951 verkocht aan Mageolia Naviera, S.A., Panama (Theo. Papadimitriou), herdoopt ALEXANDROS. 1959 verkocht aan Myrrinella Naviera, S.A., Panama. 15-3-1964 gearriveerd te Split om gesloopt te worden bij Brodospas, gesloopt te Split in 1964.

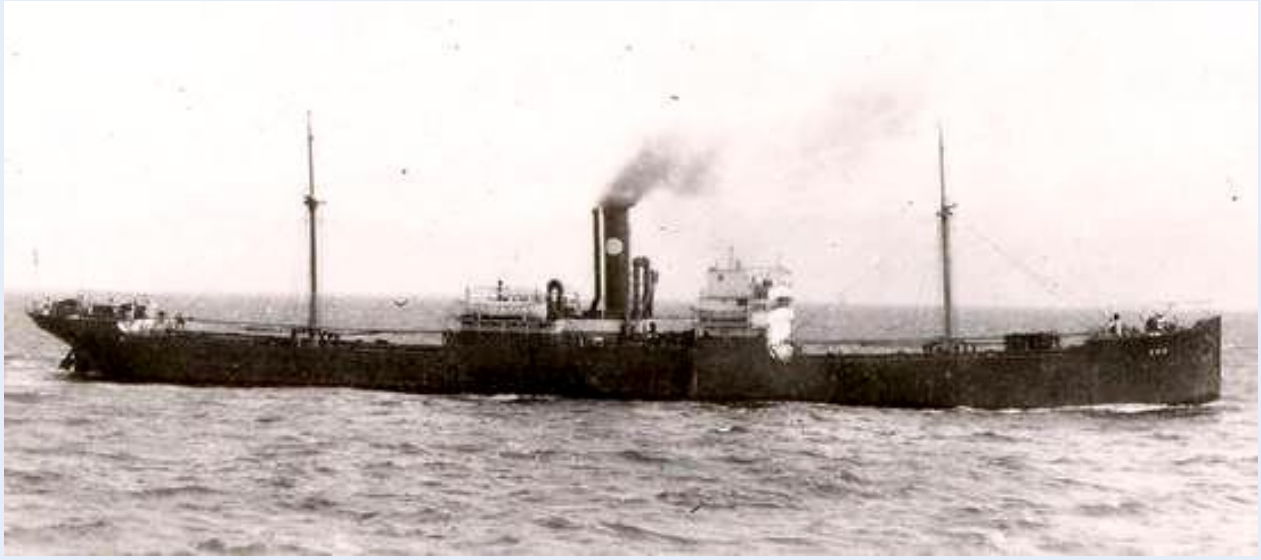
**THEA**
2-1937 na het slepen van de REALF naar de ENGLISH TRADER te Dartmouth gevaren, die nog steeds aan de grond zat, om materiaal op te halen. 28-2-1937 bij de THEA, door het slechte weer niet kunnen vastmaken. 1-3-1937 vastgemaakt op de Ned. THEA en naar Guernsey gesleept. 1-3-1937 te Guernsey. 1-3-1937 van Guernsey naar Douarnenez.

**GRONINGSCH SCHIP IN NOOD.** Sleepboot verleent hulp. Zondagavond heeft een Britsch stoomschip, ten Zuidwesten van het eiland Guernsey, het Nederlandsche kustvaartuig THEA, dat in nood verkeerde, opgemerkt. Het schip, dat 273 ton meet en eigendom is van den heer H. Oldenburg te Groningen, had Zaterdag in het toen heerschende stormweer motorschade opgeloopen. Daar het geen radio aan boord had,

heeft het niet de aandacht kunnen trekken. Het Britsche stoomschip heeft getracht hulp te verleenen, doch toen dit niet gelukte, is op de waarschuwing van den Britschen kapitein de sleepboot ZWARTE ZEE van L. Smit en Co. naar de opgegeven plaats gevaren om hulp te verleenen. Op het oogenblik sleept de ZWARTE ZEE de THEA, voorloopig naar Guernsey. De THEA heeft geen lading aan boord. (Leeuwarder nieuwsblad, 2-3-1937).

THEA: 1927 gebouwd door Chantiere Navale Bèliard Crighton & Co., Oostende (A22) voor rekening van H.J. Leclerk, Antwerpen, voer voornamelijk tussen Boom, België en Londen met stenen en kolen als retourlading. 8-4-1929 na faillissement verkocht aan H. Oldenburg, te Groningen, 14-5-1929 te water gelaten, 16-9-1929 opgeleverd, in beheer bij H. van der Eb, Londen, brandmerk 1193 Z GRON 1929, roepsein PTNC. 273 BRT, 123 NRT, 325 DWT, 120 EPK, 6 cyl, gloeikop, S.A. I.M.O.P., Antwerpen, 7,5 kn. 26-9-1929 gearriveerd te Londen met defect motor gesleept door de JANTJE en TROMP. 1934 roepsein PHYQ. 1935 nieuwe hoofdmotor: 195 EPK, Deutz, 8 kn.
26-2-1937 in ballast vertrokken van Dinard naar Plymouth. Na enkele uren varen stopte de hoofdmotor omdat er vuile olie met water was gebunkerd. Door het Britse s.s. LLANGOLLEN (Llangollen S.S. Co. Ltd., Londen (Evan Thomas, Radcliffe & Co.), bouwjaar 1928, 5.056 BRT) op sleeptouw genomen maar door het slechte weer brak de tros. Op 1 maart maakte de sleepboot ZWARTE ZEE vast die het schip naar Guernsey sleepte.
1939 in beheer bij N.V. "Carebeka", Groningen. 10-5-1940 voor onderhoud bij Scheepswerf A. Vuyk te Capelle aan de IJssel, uitgeweken naar Londen. 16-5-1940 ingeschreven bij The Netherland's Shipping & Trading Committee, in beheer bij Freight Express Ltd., Londen. 5-1940 in beheer bij Onesimus Dorey & Sons Ltd., Londen. 27-5-1940 in timecharter bij het Ministry of Transport. 1942 in beheer bij Shipping & Coal Company Ltd., Londen. 8-1944 liggende op de werf van General Steam Navigation Company Ltd. zwaar beschadigd door een Duitse V1 aanval. 1944 opgelegd te Londen. 1-6-1945 terug bij Hendrik Oldenburg. 7-1945 naar Capelle aan de IJssel gesleept voor herstel. 1-1946 weer in de vaart. 27-4-1946 tijdens de reis van Grangemouth naar Antwerpen, geladen met 261 ton vuurvaste klei, in de Bridlington Bay ten zuiden van Flamborough Head in zwaar weer gekapseisd en gezonken, 2 bemanningleden kwamen daarbij om het leven, kapitein Bergsma, zijn Engelse echtgenote en de andere bemanningsleden konden zich redden met de reddingsboot. (Foto: Marhisdata).

**GRO**



4-3-1937 te Douarnenez. 8-3-1937: De sleepboot "Zwarte Zee" van L. Smit & Co. heeft zich naar de Golf van Biscaje begeven, waar een schip, dat passagiers aan boord heeft, in brand geraakt is, schip niet gevonden. 11-3-1937 vertrokken naar de GRO. 12-3-1937 bij de GRO. 14-3-1937 om 20:00 uur op 180 mijlen Z.W. van Lands End, met het s.s. GRO op sleeptouw. 16-3-1937 te Falmouth.
Het Noorsche s.s. "Gro" op reis van Vlissingen naar Chili, heeft de schroefas gebroken. De Nederlandsche sleepboot "Zwarte Zee" heeft het schip op sleeptouw genomen en zette koers naar Falmouth. (De Tijd: 17-3-1937).
GRO: 10-1917 opgeleverd door J. L. Thompson & Sons Ltd., Sunderland (516) als TENTERDEN aan Norfolk & No. American Steam Shipping Co. Ltd., Londen (Furness, Withy & Co. Ltd.), 4.127 BRT. 1919 verkocht aan A/S Gro, Bergen (A/S J.R. Olsen), herdoopt GRO. 1923 in beheer bij O. Grolle Olsen & I. Hysing Olsen. 1937 verkocht aan O. Grolle Olsen & I. Hysing Olsen's Rederi, Bergen. 7-9-1940 tijdens een reis van Sydney, C.B. naar Manchester, geladen met 6.321 ton tarwe, varend in konvooi SC.2 om 05:33 uur getorpedeerd door de Duitse onderzeeboot U-47 (Günther Prien), gezonken in positie 58.30 NB. en 16.10 WL., 11 man vermist, 21 overlevenden verlieten het schip in BB reddingsboot, 10-9-1940 de mensen aan boord genomen van het Britse koopvaardijschip BURDWAN (Hain Steamship Co. Ltd., Londen, (Foster, Hain & Read Ltd.), bouwjaar 1928, 6.069 BRT), later aan boord van HMS ARABIS (K73), 13-9-1940 aan wal gezet te Liverpool. (Foto: Library of Contemporary History, Stuttgart/ uboat.net).

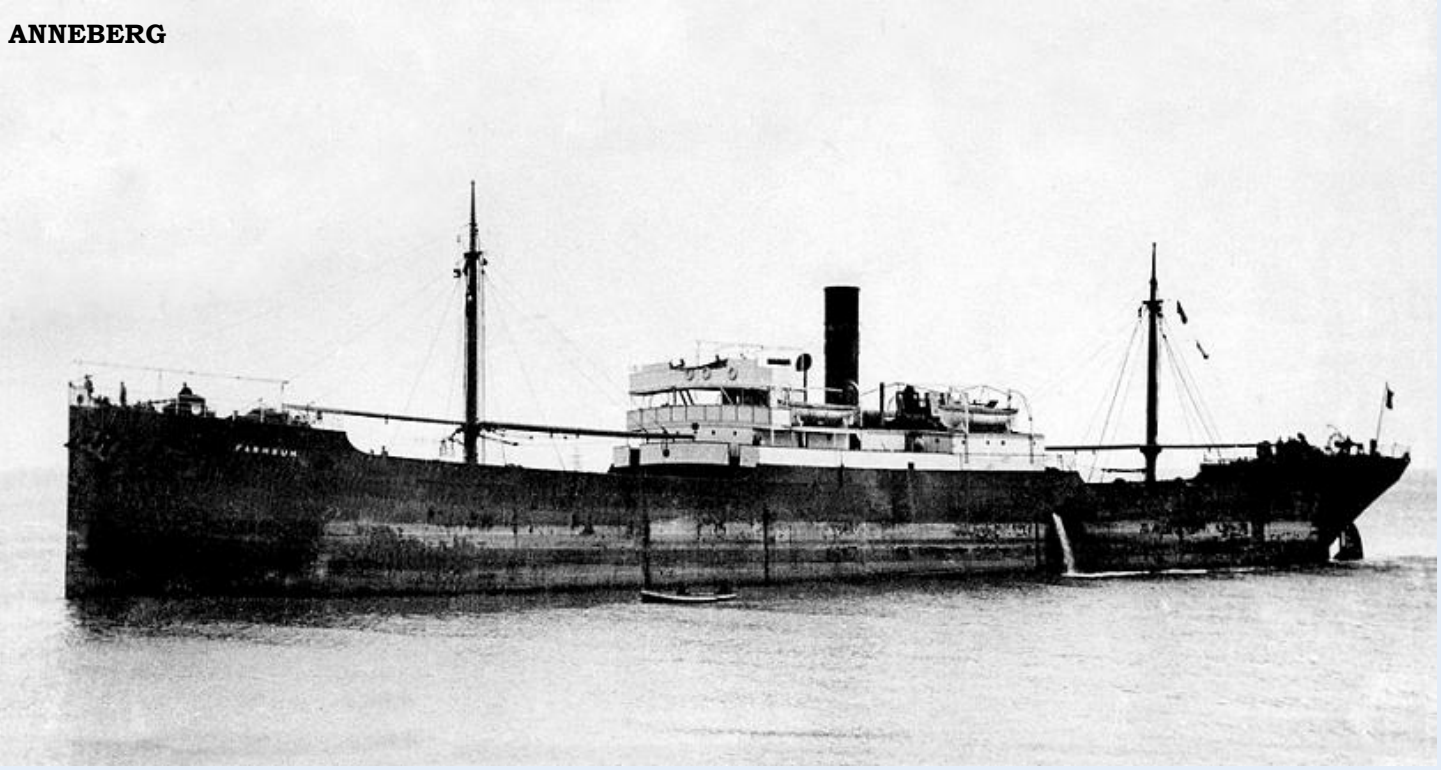
**MONTROSE**
18-3-1937 van Falmouth naar Brest. 27-3-1937 naar de MONTROSE met machineschade op 25 mijl ZW van Quessant, naar Brest gesleept.

MONTROSE: 22-4-1922 opgeleverd door Nüscke & Co. A.G., Stettin (260) als OPHELIA aan Rhed. A.G. von 1896, Hamburg. 1.759 BRT, 999 NRT, 3.275 DWT. T 3 cyl, 9.5 kn. 1928 verkocht aan Hanseatische Dampfs. Ges., Hamburg. 1930 verkocht aan Flensburger Dampfer Cie., Flensburg (H. Schuldt), herdoopt MILDBURG. 1931 verkocht aan Ozean Dampfer Cie., Duitsland (H. Schuldt). 28-11-1931 tijdens een reis van Umeå en Holmsund naar Casablanca met hout, gestrand bij Östbygrund, 3-12-1931 vlot gebracht en naar Kalmar gesleept, total-loss, 1932 verkocht aan A/B Götaverken en gerepareerd bij A/B Götaverken, Gothenborg. 10-1932 verkocht aan Rederi A/B Monark, Stockholm (Arnold de Champs), herdoopt MONTROSE, 27-4-1933 proefvaart na reparatie. 6-1938 verkocht aan Ingolf Schander, Elleholm, herdoopt RITA. 9-1945 thuishaven: Gothenborg. 1949 verkocht aan Carl-Otto Pernlöw, Gothenborg (Henckel & Schander A/B). 7-1958 verkocht aan Rederi A/B Monark, Stockholm (Arnold de Champs), herdoopt MONTROSE. 1962 verkocht aan Monark Line A/B, Stockholm (Arnold de Champs). 1964 verkocht aan Lambari Navigation Co., Panama (Roussos Bros., Piraeus) herdoopt GEORGIOS ROUSSOS. 3-6-1966 tijdens een reis van Izmir naar Helsingborg, geladen met katoenzaad, op de rotsen gelopen bij Port Vathay op 2 mijl ten noorden van Cape Matapan.

**BORKUM**
3-4-1937 van Douarnenez naar de BORKUM.
Rotterdam, 7-4-1937. De Nederlandsche sleepboot "Zwarte Zee" is 3 april dezer van Douarnenez naar het beschadigde Duitsche stoomschip "Borkum" vertrokken, welke schip door het Duitsche oefenschip "Schlesien" naar Horta geconvoyeerd zal worden. Volgens een later bericht is het reisdoel van de "Zwarte Zee" thans Horta geworden. Het schip zou aldaar heden kunnen aankomen. (Algemeen Handelsblad, 08-04-1937).

BORKUM: 7-1922 opgeleverd door Nordseewerke, Emden (117) als ANTARES aan Dampfs. Ges. "Argo", Bremen, 3.670 BRT, T3 cyl, T.E.M., 10 kn. 1922 verkocht aan Roland Linie A.G., Bremen, herdoopt INGRAM. 1925 verkocht aan Norddeutscher Lloyd., Bremen. 1936 herdoopt BORKUM. 17-11-1939 tijdens een reis van Buenos Aires naar Duitsland, geladen met graan, bij de Orkneys in beslag genomen door bewapende koopvaardijkruiser HMS CALIFORNIA (F55) en opgebracht naar Kirkwall. 23-11-1939 op weg naar Kirkwall getorpedeerd door de U-33 (Hans-Wilhelm von Dresky) in positie 59.33 NB. en 03.57 WL. 23-11-1939 wrak gestrand in Papa Sound. 18-8-1940 vlot gebracht. 12-10-1940 gearriveerd te Rosyth, gesloopt door Metal Industries Ltd., Rosyth in 1940.

**ANNEBERG**



7-4-1937 van Douarnenez te Fayal. 10-4-1937 van Fayal naar Brest. 13-4-1937 om 04:00 uur op 600 mijl Z.W. van Land's End, van Horta naar Douarnenez. 15-4-1937 naar de ANNEBERG die de schroef had verloren. 18-4-1937 gearriveerd te Falmouth met het Finse s.s. ANNEBERG. (Lands End, 16 April.) Het Finsche stoomschip ANNEBERG, dat zijn schroef heeft verloren is op sleeptouw genomen door de Nederlandsche sleepboot ZWARTE ZEE. De schepen bevonden zich hedenochtend 06:00 uur op 190 mijl afstand van Falmouth. 20-4-1937 ZWARTE ZEE te Maassluis.

ANNEBERG: 30-7-1902 te water gelaten, 9-1902 opgeleverd door Nederlandsche Scheepsbouw Mij., Amsterdam (47) als FARMSUM aan N.V. Stoomvaart Mij. Oostzee, Amsterdam (Vinke & Co.), 2.544 BRT. 1923 verkocht aan A/S C.P. Jensen, Nykøbing-Denemarken, herdoopt ANNEBERG. 1928 verkocht aan A/S Dampsk. Selsk. "Sortehavet", Denemarken (C.P. Jensen). 1932 verkocht aan Rederi A/B Anneberg (Arthur Ekbom), Mariehamn-Finland. 13-1-1940 varend in een klein konvooi naar Zweden op 5 mijl van de Zweedse territoriale wateren vuurde de Sovjet onderzeeër SC-324 2 torpedo's af op de ANNEBERG die beide hun doel misten. 11-1941 door Britse oorlogsschepen opgebracht, in dienst bij Ministry of War Transport (J. Gardner & Co.), Greenock. 8-8-1942 (kap. Charles Leslie Bullock) tijdens een reis van Sheet Harbour en Sydney, N.S. naar Ellesmere Port in konvooi SC.94, geladen met houtpulp, getorpedeerd door de Duitse onderzeeër U-379 (Paul-Hugo Kettner), later die dag door het escortevaartuig HMCS BATTLEFORD (K165) (Lt. R.J. Roberts, RCNVR) tot zinken gebracht oostzuidoost van Cape Farewell in positie 56.30 NB. en 32.14 WL. Alle 34 bemanningsleden en 4 kanonniers zijn gered, 17 man zijn door de Canadese korvet HMCS BATTLEFORD (K165) aan boord genomen en aan wal gezet te Greenock, de korvet HMS NASTURTIUM (K107) nam 14 man aan boord voor Liverpool en 7 man gingen met HMS PRIMROSE (K91) mee, 13-8-1942 gearriveerd te Londonderry. (Foto: collectie M. Lindenborn).

**DE „ZWARTE ZEE" WEER THUIS.** Na een zware wintercampagne. Het seizoen der winterstormen is voorbij, al zou men het gister niet zeggen en derhalve kwam Nederlands sterkste zeesleepboot ZWARTE ZEE weer thuisgevaren van de Oceaan, waar zij het afgelopen seizoen heeft getoefd voor hulpverlening. Het is een zware winter geweest met vrijwel voortdurend slecht weer. Kapitein Vet van de ZWARTE ZEE heeft aan 15 in nood verkerende schepen hulp verleend en ze in veilige haven gebracht. Moeilijk en langdurig is de hulpverlening geweest aan het Engelse stoomschip AFGHANISTAN (Hindustan Steam Shipping Co. Ltd. Newcastle (Common Bros.), bouwjaar 1917, 4.372 BRT), dat midden op de Oceaan in nood verkeerde en toch behouden werd binnengebracht. (Leeuwarder nieuwsblad, 22-4-1937).

**LORIENT Le Havre-Schiedam**
23-6-1937 aangemonsterd te Maassluis voor reis naar Havre om het s.s. LORIENT naar Schiedam te brengen. Kapitein: T. Vet, stuurman: A. Firet, kok: N.J. van Leeuwen, bootsman: D. Stougje, matroos: J. de Werker, M. - (onleesbaar), lichtmatroos: W.A. Boutkan, A. v.d. Ster (Hoek van Holland), G. van Beest, kajuitsjongen: N. Punt (? te Pernis), 1e machinist: M. Puts, 2e machinist: A. Flikweert, 3e machinist: P. v. Willigen (Rotterdam), B.J. Schot, N.J. L- (onleesbaar), J. Roodenburg, ass. machinist: J. de - (onleesbaar), olieman: P.L. Nelemans, A.C.A. v.d. Hidde, marconist: A.H. Baas, overige woonachtig te Maassluis.
23-6-1937 aangemonsterd te Maassluis voor reis naar Havre, chef-runner: W. v.d. Linden, runner: H. v.d. Meeberg, J.P.L. de Leeuw, L. de Vos, H. Penning (Vlaardingen), C. de Corner, H.J. de Lange, S. Deelen, overige woonachtig te Maassluis.

LORIENT: 9-1921 opgeleverd door Tyne Iron Shipbuilding Co. Ltd., Newcastle (222) als LORIENT aan Cie. Française des Chemins de Fer de Paris-Orléans, Nantes (Soc. Marit. Aux. de Transp.). 4.185 BRT. T 3 cyl, T.E.M. 10 kn. 1929 verkocht aan Cie. Delmas Frères & Vieljeux, La Rochelle. 1936 verkocht aan Cie. Delmas-Vieljeux, La Rochelle. 18-2-1941 onderschept door HMS MARSDALE (Ocean Boarding Vessel) en opgebracht naar Gibraltar, in dienst bij Ministry of War Transport, thuishaven en vlag: Cardiff-U.K., in beheer bij British Continental Coal & Investments Co. Ltd. 4-5-1943 tijdens een reis van Londen via Oban (22-4-1943) naar New York in ballast, getorpedeerd door de U-125 en gezonken in positie 54.04 NB. en 44.18 WL., alle opvarenden vermist.

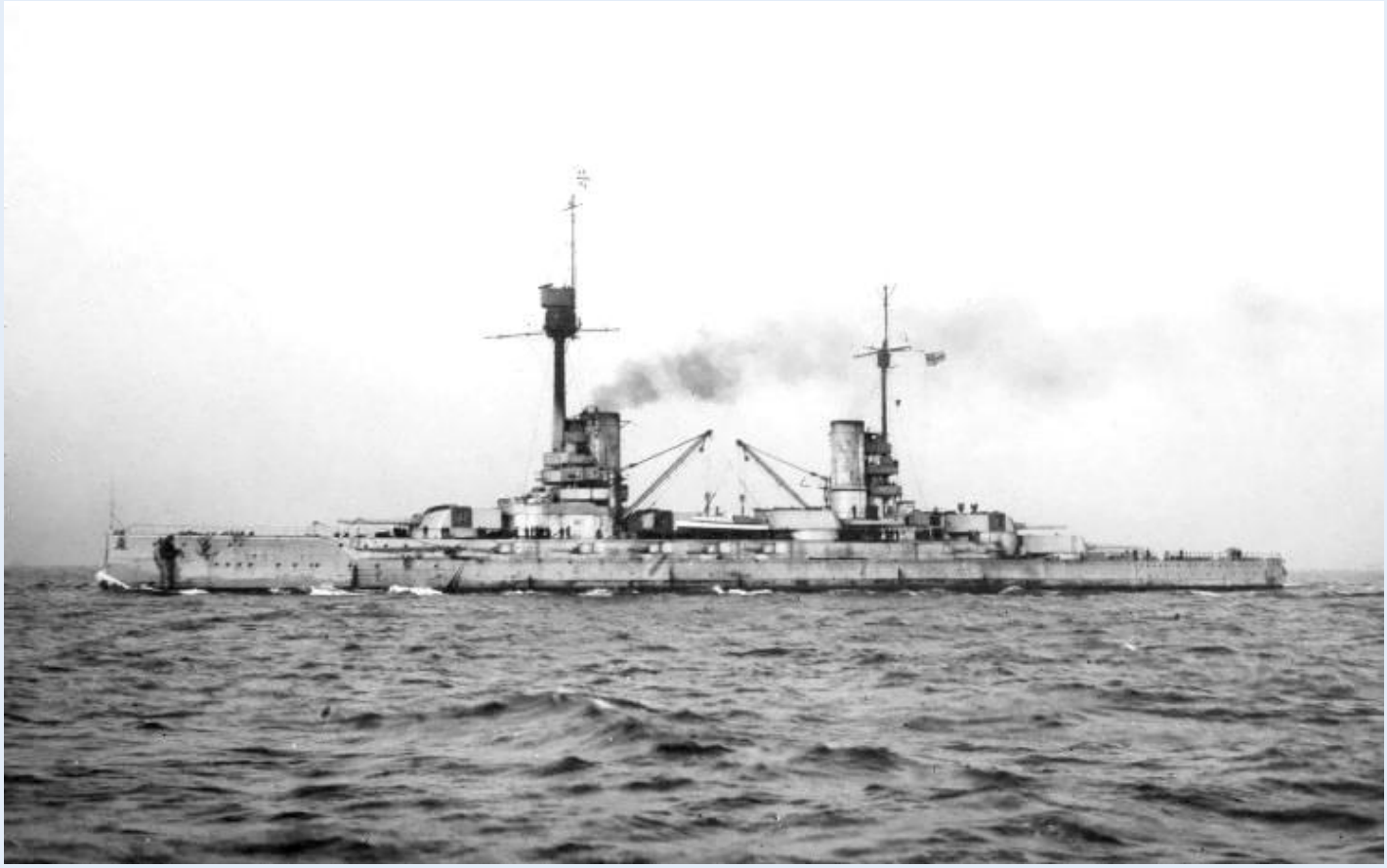
**DE FARNDALE WEER VLOT**.
Hedenmorgen bij rijzend water is het s.s. FARNDALE door de sleepboten ZWARTE ZEE en NOORDZEE vlot gesleept, na een gedeelte der houtlading te hebben gelost. Het schip is naar Schiedam opgestoomd. (De Tijd, 29-6-1937).

FARNDALE: 11-1928 opgeleverd door Sir J. Priestman & Co. Ltd., Sunderland (280) als FARNDALE aan Morrison Steamship Co. Ltd., Newcastle (J. Morrison & Son), 4.222 BRT, T3 cyl, T.E.M., 10 kn. 30-3-1940 tijdens laden te Takoradi (reis Port Harcourt-U.K.) brak brand uit en uitgebrand, 1-4-1940 aan de grond gezet, total-loss verklaard.

**Malaria op gestrand schip**
Gistermiddag om twee uur heeft men een aanvang gemaakt met het lossen van de deklading hout van het Engelsche stoomschip "Farndale", dat, zooals gemeld, gisterochtend tusschen Maassluis en Hoek van Holland aan den Zuidwal aan den grond is geloopen, tijdens mist. De lading is in lichters overgebracht. De sleepbooten "Zwarte Zee", "Hoek van Holland", en "Noordzee" hebben met vallend tij vergeefs getracht het schip vlot te sleepen. Hedenochtend is het echter gelukt het schip weer vlot te krijgen. Het schip is naar Schiedam opgestoomd. Volgens een bericht aan de Telegraaf heerschte aan boord van de "Farndale" in hevige mate malariakoorts. Onder de opvarenden heeft deze ziekte reeds slachtoffers gemaakt. Zondag is de overleden scheepskok te Danzig ter aarde besteld. Voorts is gistermiddag een lid der bemanning is zeer ernstigen toestand naar het quarantainestation te Rotterdam overgebracht, terwijl gisteravond vijf opvarenden het schip hebben verlaten en zich naar Rotterdam hebben begeven. Het schip heeft enkele reizen in Zuid-Afrika gemaakt. (Nieuwsblad van het Noorden, 29-06-1937).

**DREIGENDE STAKING BIJ L. SMIT & CO.**
Tien sleepbootbemanningen monsteren niet meer.
Nu de besprekingen tusschen het hoofdbestuur van de Centrale Bond van Transportarbeiders en de directie van L. Smit & Co.'s Internationale Sleepdienst te Rotterdam zonder eenig resultaat zijn gebleven, dreigt een staking bij dit bedrijf uit te breken, waarbij de bemanningen van tien sleepbooten betrokken zijn. De opvarenden van verschillende sleepbooten zijn het, schrijft men uit Maassluis aan de Crt., niet eens met de nieuwe looning, waarbij de gages van de sleepbooten, die binnen zijn, doch niet gereed liggen voor alle diensten of reparaties, met 15 % zullen worden verlaagd.
Het gevolg hiervan is geweest, dat de opvarenden van de motorsleepboot "Zwarte Zee" het werk hebben neergelegd. Ook de bemanning van de "Oostzee", die met ingang van Maandag a.s. op de nieuwe voorwaarden moest gaan werken, besloot deze week niet aan het werk te gaan. Ten einde deze kwestie nader onder oogen te zien, is een vergadering gehouden. Na een breedvoerige bespreking met een lid van het hoofdbestuur van de Centrale Bond van Transportarbeiders is met algemeene stemmen een motie aangenomen, waarin de bemanning van de sleepbooten "Zwarte Zee", "Indus", "Humber", "Lauwerszee", "Seine", "Blankenburg", "Hoek van Holland", "Rotterdam" en "Maas" de firma verzoeken de genomen maatregelen ongedaan te maken. Voorts vragen de bemanningen de toezegging van de directie, dat loonen arbeidsvoorwaarden in een collectief contract zullen worden neergelegd. Het antwoord op deze vragen dient, aldus de motie, vóór Woensdag 14 Juli vijf uur in het bezit te zijn van de Centrale Bond van Transportarbeiders te Rotterdam. Indien deze verzoeken niet worden ingewilligd zullen de opvarenden van genoemde sleepbooten op Donderdag 15 Juli het werk neerleggen. Voorts in besloten dat, zoolang het antwoord van de directie niet is ingekomen, vanaf Zaterdagmiddag geen enkele boot meer zal monsteren. Slechts de "Seine", waarvan de bemanning reeds voor een kleine reis aangemonsterd heeft, zal uitvaren. (Leeuwarder Nieuwsblad, 12-07-1937).

**FRIEDRICH DER GROSSE  Scapa Flow-Rosyth**



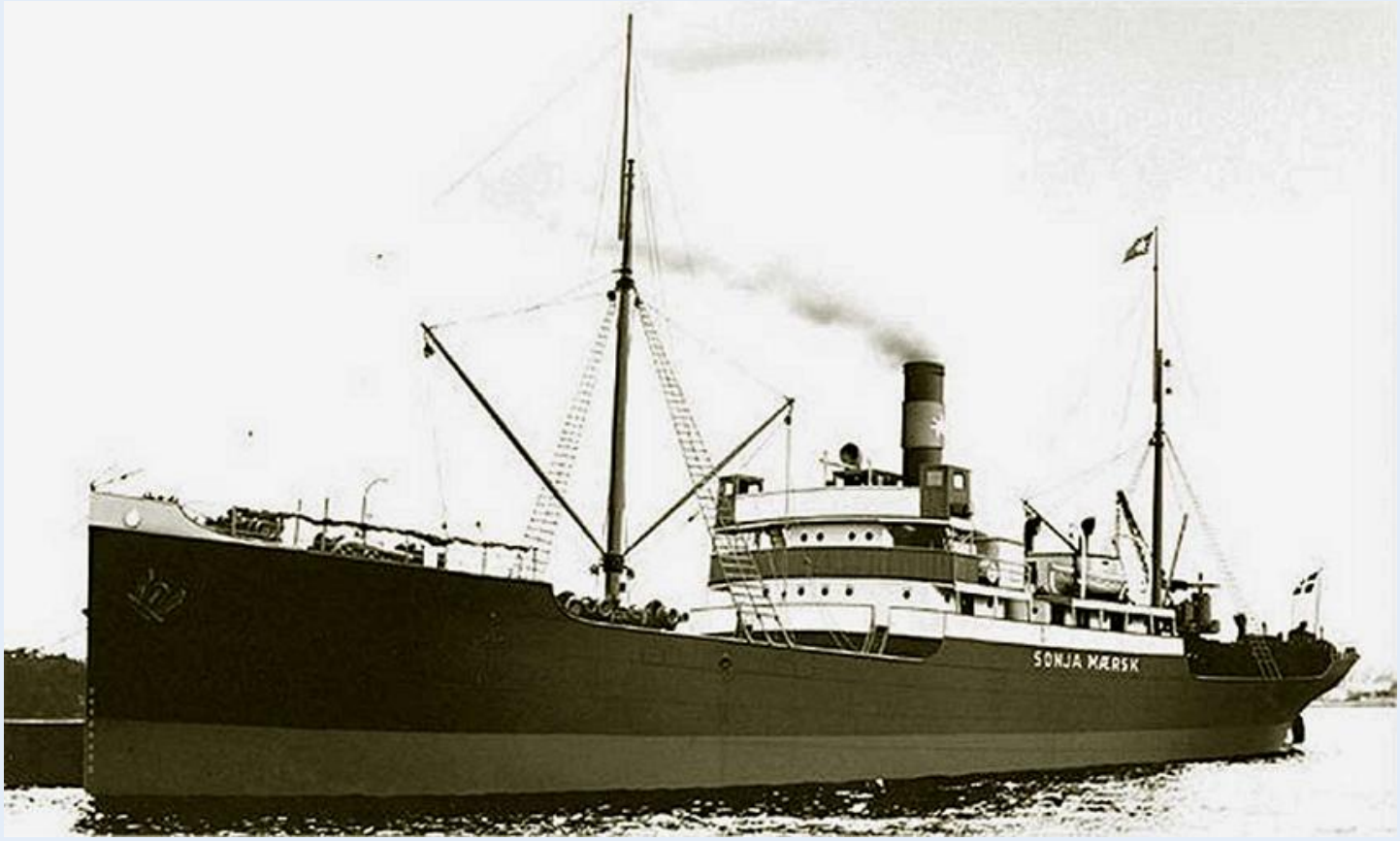
**NED. SLEEPBOOTEN NAAR SCAPA FLOW**
Voor vervoer van gelichten Duitschen slagkruiser.
(Van onzen correspondent) Rotterdam, 24 Juli. Sleepbooten van L. Smit & Co.'s Internationalen Sleepdienst hebben reeds herhaaldelijk van Scapa Flow op de Schotsche kust tot zinken gebrachte, en later weer gelichte, Duitsche kruisers overgebracht naar Rosyth, waar zij gesloopt worden. Zij drijven dan als zij naar boven worden gepompt, met de kiel naar boven. Het is sleepwerk dat met groote voorzichtigheid moet worden uitgevoerd en alleen in den zomer, als het stil weer is kan worden gedaan. Verleden jaar hebben de booten wegens slecht weer in Scapa Flow geruimen tijd moeten wachten. Dinsdag zullen de Zwarte Zee, de Witte Zee en de Indus naar Scapa Flow varen om den gelichten slagkruiser FRIEDRICH DER GROSSE naar de slooperij te sleepen. (Foto: wikipedia).
26-7-1937 aangemonsterd te Maassluis voor reis naar Scapa Flow, kapitein: T. Vet, stuurman: A. Firet, kok: N.J. van Leeuwen, bootsman: D. Stougje, matroos: D. Strijbos, A. Jol, lichtmatroos: W.A. Boutkan, G. van Beest, A. Boomsma (Vlaardingen), 1e machinist: M. Puts, 2e machinist: A. Flikweert, 3e machinist: P. v.

Willigen (Rotterdam), J. de Vries, ass. machinist: P. van Strijk, A. van Dintel (Zwartewaal), - Dekker (Brielle), olieman: P.L. Neleman, A.C.A. v.d. Hidde, marconist: A.H. Baas, administrateur: W. Sluiter, chef-hofmeester: K. van Willigen, overige woonachtig te Maassluis.

27-7-1937 van 08:45 uur tot 10:00 uur het Franse passagiersschip PARIS geassisteerd om passagiers te ontschepen. 27-7-1937 vertrokken naar Scapa Flow. 28-7-1937 om 20:00 uur op 60 mijlen Z.O. van Wick, van Rotterdam naar Scapa Flow. 30-7-1937 De sleepbooten "Zwarte Zee" en "Witte Zee" zijn hedenmorgen van Scapa Flow in Schotland vertrokken met den omgekeerden Duitschen slagkruiser "Friedrich der Grosse", die 25.000 ton meet, op sleeptouw. 2-8-1939 van Scapa Flow te Firth of Forth. met het omgekeerde Duitsche slagschip "Friedrich der Grosse" op sleeptouw.

7-8-1937 aangemonsterd te Maassluis voor reis naar Douarnenez om daar op station te liggen, kapitein: T. Vet, stuurman: A. Firet, kok: N.J. van Leeuwen, bootsman: D. Stougje, matroos-duiker: S. Zaal, matroos: W. v.d. Endt, lichtmatroos: W.A. Boutkan, G. van Beest, A. Boomsma (Vlaardingen), kajuitsjongen: Ph. v.d. Ven (Vlaardingen), 1e machinist: M. Puts, 2e machinist: A. Flikweert, 3e machinist: P. v. Willigen (Rotterdam), ass. machinist: J. de Vries, A. van Dintel (Zwartewaal), - Dekker (Brielle), olieman: P.L. Neleman, A.C.A. v.d. Hidde, marconist: A.H. Baas, W. Goudappel, overige woonachtig te Maassluis.
10-8-1939 te Douarnenez.

**SONJA MÆRSK**
31-08-1937: DEENSCH SCHIP IN NOOD Het Amerikaansche stoomschip "Manhattan" begeeft zich in allerijl naar het Deensche stoomschip "Sonja Maersk", dat gemeld heeft in nood te verkeeren op 500 mijl ten Oosten van de zeestraat van Belle Isle.
2-9-1937 in slecht weer op weg gegaan naar de SONJA MÆRSK. 5-9-1937 vastgemaakt op de SONJA MÆRSK. 8-9-1937 te St. John (F.N.) met s.s. SONJA MÆRSK op sleeptouw.
11-9-1937 van St. John naar Falmouth. 14-9-1937 om 04:40 uur op 835 mijlen W. van Valentia naar Falmouth. 17-9-1937 van St. John (N.F.) te Falmouth. 18-9-1937 van Falmouth te Douarnenez. 21-9-1937 de naam en Holland aangebracht op de zijkanten.




SONJA MÆRSK: 8-1921 opgeleverd door Nüscke & Co. A.G., Stettin (257) als BALDUR aan Seereederei "Frigga" A.G., Hamburg, 1.724 BRT. 1925 verkocht aan Samuelsen & Olsens Rederi, Farsund (Jens Samuelsen), herdoopt THEKLA. 1929 verkocht aan A/S Dampskibselsk. af 1912, Aalborg (A.P. Møller, Kopenhagen), herdoopt SONJA MÆRSK. 10-4-1940 tijdens een reis van Marokko via Bergen naar Denemarken, geladen met posfaat, opgebracht naar Thorshavn, Faeröer, 13-4-1940 bij de overname door de Britse strijdkrachten van de Faeröer overgenomen, ingebracht bij Ministry of Shipping/M.o.W.T., onder Britse vlag gebracht, in beheer bij Common Bros. Ltd. 5-6-1942 tijdens een reis van Swansea naar Halifax, geladen met kolen, bij slecht zicht gestrand en gezonken bij Ketch Harbor, N.S., Halifax Harbour in positie 44.29 NB. en 63.32 WL. (Foto: wrecksite.eu).

29-9-1937 passage Ouessant.

**AMERIKAANSCH SCHIP OP EEN ROTS GELOOPEN.**
CHERBOURG, 4 Oct. (Havas). Gisteravond zond het Amerikaansche vrachtschip NASCHABA, dat uit San Francisco komt, noodseinen uit, aangezien het in den mist op een rots was geloopen op twee mijl ten Noorden van Fort du Cap Levi (Frankrijk). Het schip is ernstig gehavend. Machinekamer en stookruimte staan onder water. Behalve Fransche sleepbooten hebben zich ook de Nederlandsche sleepbooten "Zwarte Zee" en "Noordzee" zich derwaarts begeven. (De Gooi- en Eemlander, 04-10-1937).

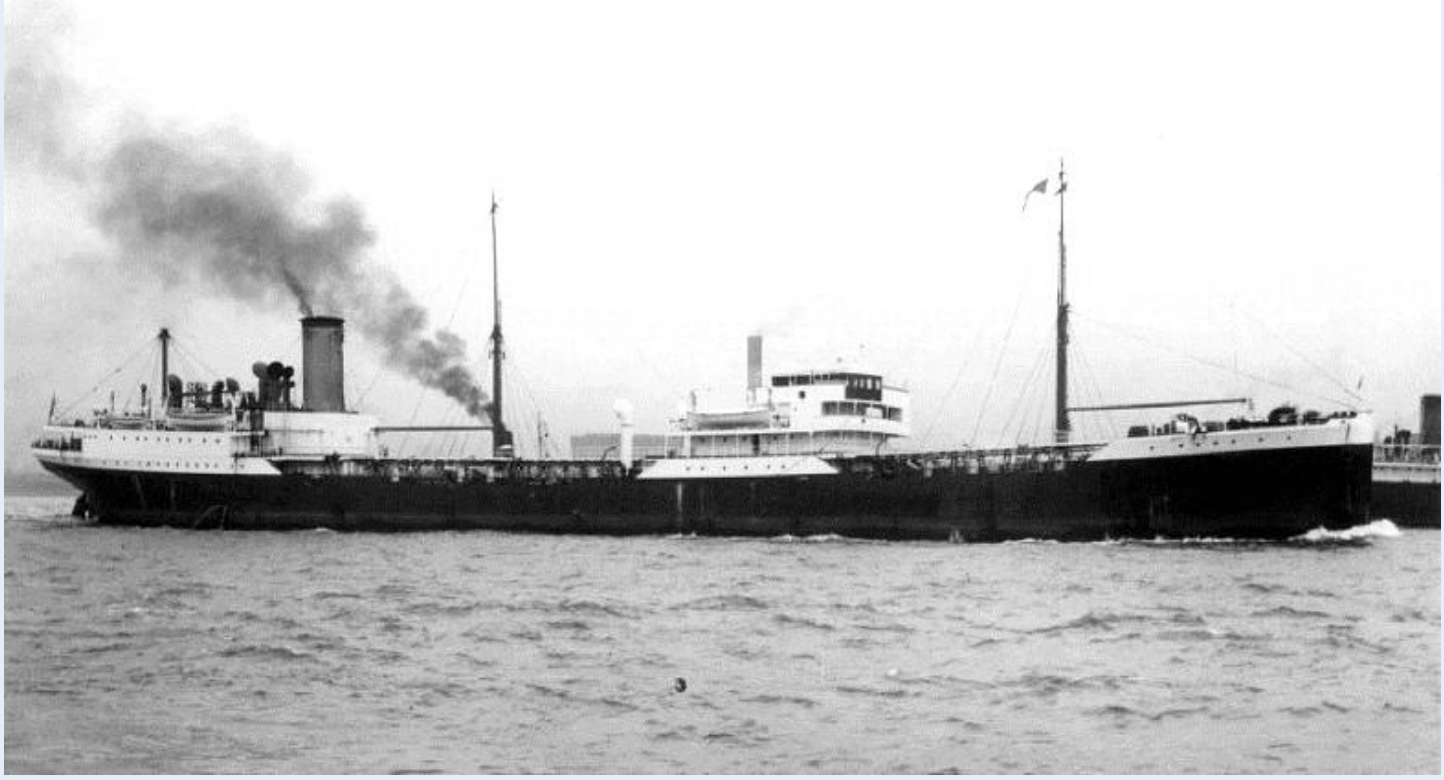
NASCHABA: 5-1921 opgeleverd door Pacific Coast SB. Co., Bay Point, Calif. (10) als NASHABA aan U.S. Shipping Board, San Francisco, 6.062 BRT. 1933 verkocht aan Lykes Bros.- Ripley SS. Co., Inc., Houston, Texas. 1938 verkocht aan Lykes Bros. SS. Co., Inc., Houston, Texas. 26-2-1945 tijdens een reis van Cardiff naar Gent, geladen met militaire voorraden, op een mijn gelopen en gezonken op 1 mijl van noord van NF Buoy No.7, gezonken in positie 51.22 NB. en 03.55 OL., 1962 wrak gesloopt.

**Fransch schip op de rotsen**

Het Fransche s.s. DAÏRIGUERRME, groot bruto 1731 ton, gebouwd in 1925, is tijdens mist bij Finisterre op do rotsen gelopen. De Nederlandsche sleepboot ZWARTE ZEE en de Fransche sleepboot ABEILLE 22, hebben vergeefs getracht het schip vlot te krijgen. Men gelooft niet dat het schip nog geborgen kan worden. Een gedeelte der bemanning van de DAÏRIGUERRME is aan boord van de sleepboot ZWARTE ZEE gegaan en een ander deel aan boord van de ABEILLE 22. (Het Vaderland, 21-10-1937).

DAÏRIGUERRME: 6-5-1925 te water gelaten, 5-1925 opgeleverd door Atel. & Chant. de la Seine Maritime, Le Trait (33) als LUCIE DELMAS aan Cie. Delmas Frères & Vieljeux, La Rochelle, 1.731 BRT, 850 IPK. 1936 verkocht aan Cie. Delmas-Vieljeux, La Rochelle. 1937 verkocht aan Cie. France-Navigation, La Rochelle, herdoopt DAÏRIGUERRME. 20-10-1937 tijdens een reis van Nantes naar Port Talbot, geladen met ijzererts, gestrand bij Guilvinec en vergaan. (Foto LUCIE DELMAS: archeosousmarine.net).

**MEGARA**
26-10-1937 ontploffing op de MEGARA gevolgd door brand op 30 mijl W van St. Nazaire, de ZWARTE ZEE er naar toe met 180 mijl te varen. 27-10-1937 passage Penmarch, begeleid door de sleepboot ZWARTE ZEE; het schip heeft een vaarsnelheid van 5 mijlen, het Weer is mooi. 29-10-1937 Ned. Ind. Tankstoomboot Mij.: MEGARA te Southampton.



**De ZWARTE ZEE bij MEGARA**
Bij L. Smit en Co.'s Internationale Sleepdienst is bericht ontvangen, dat de sleepboot ZWARTE ZEE gisteravond om zeven uur bij de MEGARA is gearriveerd. De positie van het schip was toen 46.55 NB. en 08.02.57 WL. Op verzoek van den kapitein van de MEGARA zal de ZWARTE ZEE het schip escorteren naar Southampton. Wanneer de omstandigheden zulks nodig maken, zal de ZWARTE ZEE het schip op sleeptouw nemen. Door de ontploffing is ernstige schade aangericht in het voorschip, o.a. zijn beide ankers verloren gegaan. De weersomstandigheden waren tot nu toe vrij goed. (Leeuwarder nieuwsblad, 27-10-1937, foto: benjidog.co.uk, collectie A. Niemantsverdriet).

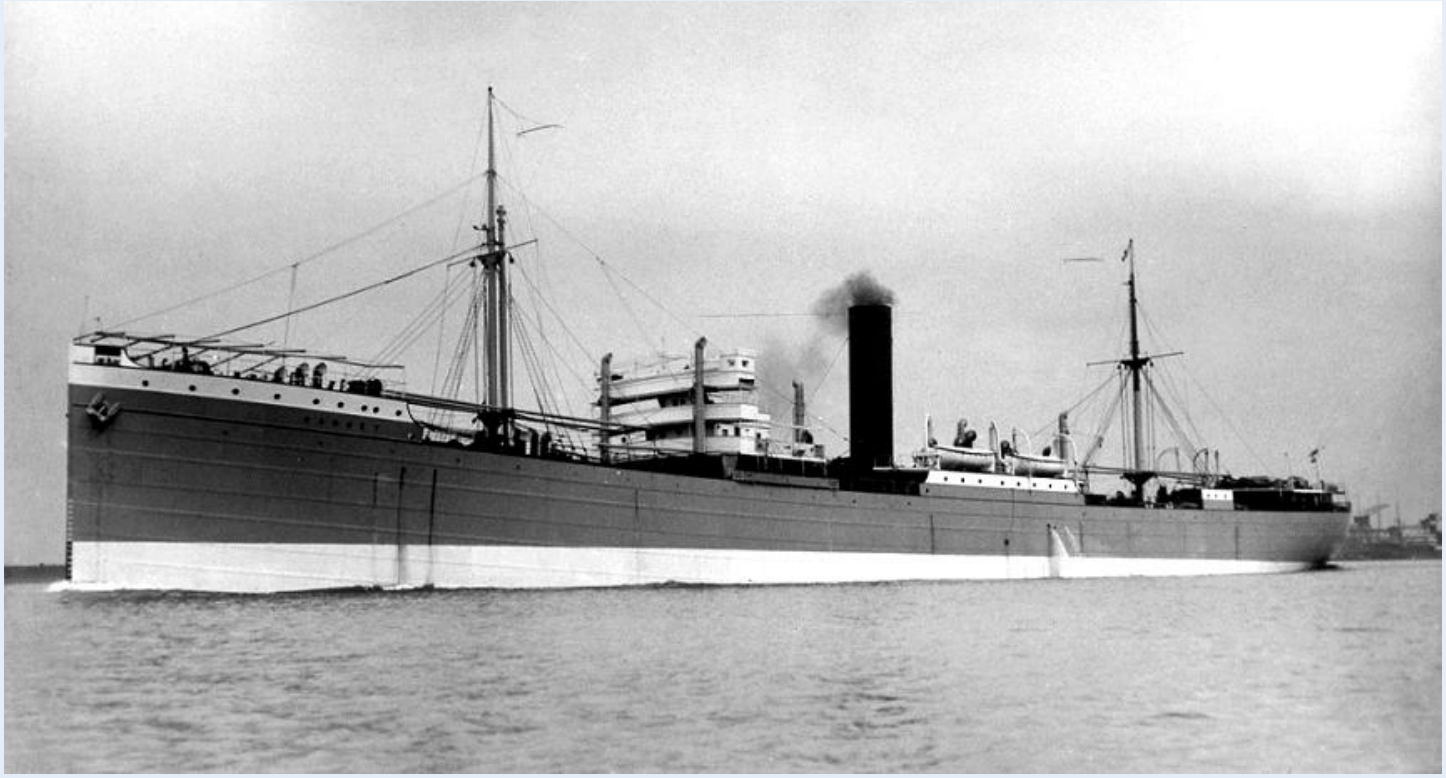
**De ontploffing op de "Megara"**
Het schip te Hamble aangekomen. Het Nederlandsche petroleum-tankschip "Megara", aan boord waarvan zich onlangs een ontploffing heeft voorgedaan, is gisteren de haven van Hamble, nabij Botley in het Engelsche graafschap Hampshire, binnengeloopen met het stoffelijk overschot van de vijf Chineezen aan boord, die bij deze ontploffing om het leven zijn gekomen.

**DE KAPITEIN EN DE EERSTE MACHINIST OVER DE CATASTROPHE.**
De kapitein van de "Megara", Peter Rietker, heeft in een interview medegedeeld, dat de ontploffing, welke wel het dek van den bak tot de brug zengde, doch de olie in de tanks onder het dek niet in brand stak, een geheimzinnige zaak blijft. Vermoedelijk is evenwel wat gas uit de tanks ontsnapt en naar het vooronder, waar de Chineesche bemanning huisde, gestroomd en in brand geraakt.
Niettegenstaande in den boeg aan stuurboordzijde een gat was geslagen van zeven bij tien meter, heeft de "Megara" Hamble op eigen kracht bereikt, met een gemiddelde snelheid van vijf knoopen. Het schip werd begeleid door de sleepboot "Zwarte Zee". De eerste machinist, Jan Scherpenhuyzen, vertelde, dat hij in zijn hut zat te praten met den derden stuurman, Hartveldt, toen plotseling, na een hevigen knal, het schip begon te slingeren. Hartveldt zag uit het vooronder een lichaam naar buiten vliegen, tegelijk met stukken metaal. Spreker zelf en de kapitein vlogen naar het dek en zagen, dat het geheele vooronder was vernield en in brand stond. De kapitein liet onmiddellijk stoom geven en het vuur werd gedurende twee en een half uur bestreden.
Drie Chineezen waren bij de ontploffing overboord geslagen, een vierde kon het vooronder niet verlaten en is levend verbrand, terwijl een vijfde later aan de opgeloopen kwetsuren is overleden. Het stoffelijk overschot werd aan de golven toevertrouwd. De geheele lading, bestaande uit elf duizend ton stookolie, is gered en zou gisteravond of hedenochtend vroeg gelost worden. (Nieuwsblad van het Noorden, 30-10-1937).

MEGARA: tankschip, 5-1929 opgeleverd door Ateliers & Chantiers de la Seine Maritime, Le Trait (52) aan N.V. Petroleum Mij. "Corona", 's-Gravenhage, brandmerk 441 Z 'S HAGE 1929, 7.992 BRT, 4.506 NRT. 4.060 EPK, 2 x Werkspoor motoren, 10,5 kn. 26-10-1937 tijdens een reis van Pauillac, Frankrijk naar Southampton vond, door vrijgekomen butaangas, een explosie plaats in de bemanningslogies, gevolgd door brand, 5 Chinese opvarenden kwamen daarbij om het leven en 4 Chinezen raakten zwaar gewond. 1939 verkocht aan Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd., Londen. 1953 verkocht aan Shell Co. of Gibraltar Ltd., Londen, in gebruik genomen als opslagschip. 28-8-1958 gearriveerd te Malaga, gesloopt door Taillefer S.A., Malaga in 1958.

30-10-1937 passage de Needles van Southampton naar Douarnenez.

**GAROET**



**De "Garoet" Lekgeslagen**
De "Garoet" van den Rotterdamschen Lloyd, is tijdens een stormweer op 12 mijl ten Zuidwesten van Ouessant lekgeslagen, seint Aneta d.d. 16 dezer uit Brest. Het schip wendde den steven, en zette koers naar Brest. De te Douarnenez gestationneerde zeesleeper de "Zwarte Zee", is naar de "Garoet" vertrokken, om desgewenscht assistentie te verleenen. De "Garoet" was 6 December van Rotterdam vertrokken en is geladen met stukgoederen. Het schip had te Antwerpen ook nog vrachtgoed ingenomen. De Internatio te Batavia ontving nader bevestiging van een en ander, onder toevoeging, dat in luik 5 een lekkage is geslagen. Te Brest zal een nader onderzoek plaats vinden. (Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië, 17-12-1937).

**Het vrachtschip „Garoet" te Rotterdam terug**
Kapitein Jansen vertelt over de stormachtige reis. Het uitgaande vrachtschip "Garoet" van den Rotterdamsche Lloyd dat op Donderdag 16 dezer op 125 mijlen ten zuiden van Ouessant tijdens een zwaren storm is lekgeslagen, waarop de kapitein 't veiliger achtte Brest als noodhaven binnen te loopen, is, nadat op de reede van Brest een voorloopige bekisting was aangebracht, Zondagavond laat in de Maashaven te Rotterdam aangekomen, waar het schip ligplaats heeft genomen bij Thomson's havenbedrijf.
Omtrent de reis van de "Garoet", een van de snelste vrachtschepen van den Rotterdamsche Lloyd, die 4.733 ton bruto en 4543 de meet en in 1917 is gebouwd bij "Schelde" te Vlissingen, vertelde de kapitein, de heer Jansen, het volgende: "We waren op 13 December van Antwerpen vertrokken tijdens slecht weer dat gaandeweg slechter werd, en dat in de Golf van Biscaje zijn hoogtepunt bereikte. Er liepen hooge zeeën, er stond een zware deining en enorme rollers sloegen over het dek, zoodat het schip slingerde en stampte. Tegen zulk weer is niets bestand en het was dus geen wonder, dat de lading ging werken. Donderdagavond tegen 5 uur bemerkten wij dat het schip lekte. Aanvankelijk werd nog gedacht, dat er water door de patrijspoorten was binnengekomen maar weldra ging het schip slagzij naar bakboord maken. De windkracht was intusschen opgeloopen tot 10 en soms zelfs tot 11 meter zoodat wij trachtten door bijdraaien wat handzamer weer af te wachten om de schade vast te stellen.
De geheele lading ontzet.
Bij een voorloopig onderzoek bleek, dat de geheele lading was ontzet en dat de lekkage door de huidplaten veroorzaakt moest worden. Per uur kwam er ongeveer 10 tot 11 duim water in ruim 5 te staan, maar de pomp kon het gelukkig verwerken, zoodat assistentie van de "Zwarte Zee" en een Fransche sleepboot, die waren uitgevaren, niet noodig was. Den volgenden morgen besloten wij naar Brest te gaan, waar wij in den avond aankwamen. Inmiddels hadden wij de lading stukgoed en ook den deklast olie en mierenzuur opnieuw gestuwd en gesjord. De zes passagiers, die al spoedig gerustgesteld waren, hebben wij overgegeven aan de "Kota Gedeh", waarmede zij de reis hebben voortgezet. In Brest bleken aan bakboord twee scheuren te zitten, respectievelijk van 70 en 30 c.M. lengte en aan stuurboord een scheur van 80 c.M. die onder de spanten doorliep. De dichtstukken zijn aan de binnenzijde aangebracht, omdat het verval op de reede van Brest ongeveer 24 voet bedraagt en wij dus niet van een duiker konden gebruik maken. Donderdagmiddag om drie uur was de betonnen bekisting in haar geheel aangebracht en 36 uur later, toen het beton gehard was, zijn wij vertrokken. Op de thuisreis hebben wij veel mist gehad, anders wij zeker reeds Zondagmiddag binnengeloopen. Vandaag wordt het schip gelost en de lading stukgoed, die uiteraard nogal water- en

stootschade heeft opgeloopen gaat voorloopig in entrepot. Het schip zal daarna definitief worden gerepareerd. (De Gooi- en Eemlander, 17-12-1937).

GAROET: 9-8-1917 proefvaart en opgeleverd door N.V. Koninklijke Maatschappij "De Schelde", Scheepswerf en Machinefabriek, Vlissingen (163) als GAROET aan N.V. Rotterdamsche Lloyd, Rotterdam, in beheer bij Firma Wm. Ruys & Zoon, Rotterdam. Brandmerk 10334 ROTT 1917. Roepsein NSGR. 7.118 BRT, 4.550 NRT, 10.610 DWT. G 14.951 m3, B 13.960 m3. 13 kn. 3.500 APK, Parsons stoomturbine, de werf. 9-8-1917 na proefvaart en overdracht wegens oorlogsomstandigheden opgelegd. 15-1-1919 aanvang eerste reis. 9-8-1927 te Rotterdam van een nieuw brandmerk voorzien: 640 Z ROTT 1927. 19-6-1944 tijdens een reis van Bombay en Mormugao naar Durban met een lading grondnoten door twee door de U-181 afgevuurde torpedo's in de midscheeps getroffen. Binnen enkele minuten was de GAROET in de golven verdwenen, de reeds bemande sloepen met zich meesleurend. De ramp vond plaats op ongeveer 500 mijl ten noordoosten van Mauritius, in positie 12.30 ZB. en 64.00 OL. Bij de ramp verloren 88 opvarenden van de GAROET het leven, er waren slechts enige overlevenden. (Info: Marhisdata, foto: collectie M. Lindenborn).
11-6-1944 vertrokken van Marmagoa tijdens een reis van Bombay naar Durban, geladen met kolen, suiker en 1.000 ton grondnoten, 19-6-1944 om 19:53 uur troffen 2 torpedo's de zonder escorte varende GAROET (kapitein Pleun de Raadt), één sloeg in aan BB in ruim II en de andere op het achterschip, de GAROET voer met een snelheid van 10 kn. op 600 mijl ten noordoosten van Mauritius toen de U-181 (Kurt Freiwald) aanviel. Binnen 2 minuten zonk het schip, te snel voor de bemanning (45 man, 44 Laskaren en 9 kanonniers) om in de boten te gaan of een noodoproep uit te zenden. Het lukte slechts enkele om op vlotten te klimmen. De U-181 draaide bij en ondervroeg de overlevenden over van het schip, lading en bestemming. Na een dag hadden de vlotten geen contact meer met elkaar en dreven onafhankelijk van elkaar op de Indische Oceaan. 3 Nederlandse bemanningsleden, een Australische radio-officier en een Laskaar (Indische zeeman) zijn aan boord genomen van de NIRVANA (British India Steam Navigation Co. Ltd., Glasgow, bouwjaar 1914, 6.021 BRT), 30-6-1944 te Durban aan land gezet. 4-7-1944 om 05:00 uur, in positie 11.00 ZB. en 55.50 OL. zijn 5 Laskaren aan boord genomen van de DALDORCH (British & Burmese Steam Navigation Co. Ltd. Glasgow (P. Henderson & Co., Ltd.), bouwjaar 1940, 5.571 BRT), 9-7-1944 te Mauritius aan land gezet. (Info: uboat.net).

**MEUSE**
21-12-1937 vastgemaakt op de MEUSE. 22-12-1937 met de MEUSE te Cherbourg. 22-12-1937. De Nederlandsche sleepboot Zwarte Zee heeft het Belgische s.s. MEUSE heden behouden te Cherbourg binnengesleept De MEUSE bad brand aan boord en werd door de bemanning verlaten, doch later keerde de bemanning weer aan boord terug en bluste de brand.

MEUSE: 11-1916 opgeleverd door N.V. Scheepswerf v/h Wed. A. van Duyvendijk, Papendrecht (271) als ZUIDERZEE aan N.V. s.s. "Zuiderzee", Rotterdam, in beheer bij N.V. Willem v. Driel's Stoomboot & Transport Onderneming, roepsein QDLH, 741 BRT, 326 NRT, 1.000 DWT, (55,07) x 8,61 x (3,76) x (3,770) meter, 92 ton bunkers, 9 kn., ketel: v.o. 181 m2, 12,6 kg, Verschure & Co.' Scheepswerf & Machinefabriek, Amsterdam. 600 IPK, T 3 cyl, 380, 630 en 1010 x 680, 110 omw/min., Verschure & Co.'s Scheepswerf & Machinefabriek, Amsterdam. 1919 verkocht aan Armement A. Deppe, herdoopt MEUSE. 1922 verkocht aan Cie. National Belge de Transport Maritimes, Antwerpen-België, in beheer bij Armement A. Deppe. 1939 verkocht aan Armement L. Hermans S.A., Brugge-België. 18-1-1940 tijdens een reis van Newcastle-on-Tyne naar Brugge, België met steenkolen bij Hasborough met alle opvarenden gezonken, vermoedelijk door een mijnexplosie.

**SCOTTISH STANDARD St. Vincent-North Shields**

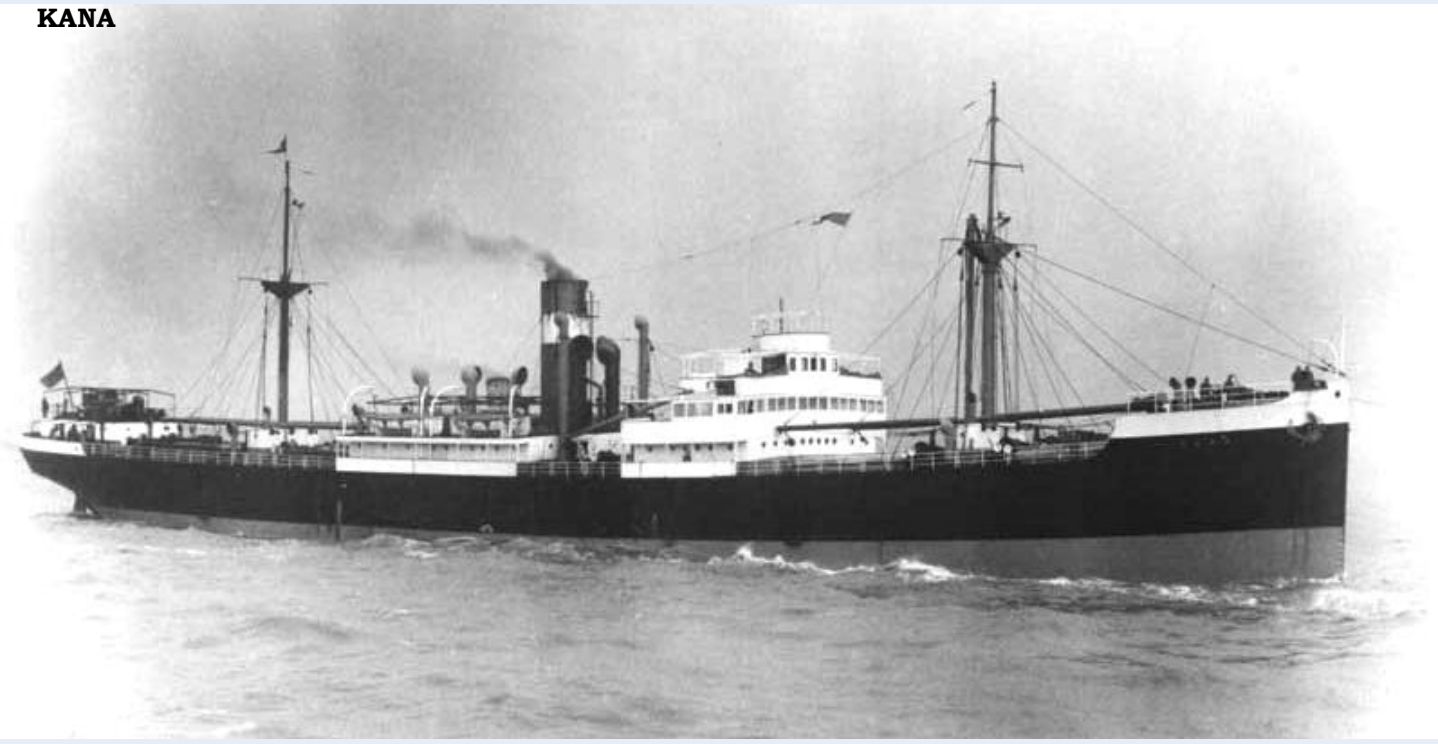
3-1-1938 passage Ouessant. 11-1-1938 te Douarnenez. 19-1-1938 Kaap Killano gepasseerd naar St. Vincent. 21-1-1938 te Madeira. 25-1-1938 van Douarnenez te St. Vincent. 29-1-1938 van St. Vincent, met het m.s.

SCOTTISH STANDARD op sleeptouw. 8-2-1938 om 22:25 uur op 725 mijl Z.W. v. Land's End. 8-2-1938 om 22:25 uur op 725 mijl Z.W. v. Land's End, van St. Vincent n/h. Ver.Kon. met het s.s. "Scottish Standard". 17-2-1938 passage Prawlepoint, met m.s. "Scottish Standard" op sleeptouw. 19-2-1938 passage Dover. 21-2-1938 van St Vincent o/d. Tyne, met m.s. "Scottish Standard" op sleeptouw. 21-2-1938 van St. Vincent op de Tyne (North Shields) met m.s. "Scottish Standard" op sleeptouw. 22-2-1938 van North Shields. 23-2-1938 te Maassluis.

SCOTTISH STANDARD: motortankschip (d.m.t.), 10-1921 opgeleverd door Vickers Ltd., Barrow (580) aan Tankers Ltd., Londen, 6.999 BRT. 15-12-1937 tijdens slecht weer op 330 mijl west van St. Vincent problemen in de machinekamer. 23-12-1937 op eigen kracht gearriveerd te St. Vincent voor reparatie. De tanker kon daar niet gerepareerd worden en moest naar de Clyde gesleept worden. 21-3-1941 (John Ward) tijdens een reis in ballast van Clyde naar New York achterop geraakt in konvooi OB.287, gebombardeerd door Duits Fw200 Condor vliegtuig (I./KG 40) in positie 59.09 NB. en 16.18 WL., 5 man vermist, 39 man gered door HMS MONTGOMERY (G 95) (Cdr H.F. Nash, (retired), RN) en aan land gezet te Oban, 21-3-1941 getorpedeerd door de U-96 (Heinrich Lehmann-Willenbrock) en gezonken in positie 59.20 NB. en 16.12 WL., na het tot zinken brengen viel een torpedobootjaar de onderzeeboot aan met 37 dieptebommen waardoor deze forse schade opliep. (Foto; archief Stuttgart/uboat.net).

**Station**
23-2-1938 gemonsterd te Maassluis voor een reis naar Douarnenez, daar op station. Kapitein: T. Veth, stuurman: K. Strijbos, kok: N.J. van Leeuwen, bootsman: D. Stougje, matroos: F. Zaal, W. v.d. Endt, lichtmatroos: A, Boomsma, L. Fillekes, J. v.d. Ster, kajuitsjongen: F. Bal, 1e WTK: M. Puts, 2e WTK: J. Vries, 3e WTK: P. van Willigen, ASS WTK: A.C.A. v.d. Hidde, assistent: A. van Dintel, T. Dekker, olieman: C. Geluk, C.J. Goedknegt, marconist: A.H. Baas, W. Goudappel.

25-2-1938 passage Dungeness. 25-2-1938 om 23:00 uur op 10 mijlen N.N.O. van Vierge Island. 26-2-1938 van Rotterdam te Douarnenez.




13-4-1938 bij de KANA die tijdens een reis van Liverpool naar Haifa de schroef had verloren. 4-1938 naar Ferrol gesleept. 15-4-1938 van Ferrol naar Douarnenez.

KANA: 11-1929 opgeleverd door A. McMillan & Son Ltd., Dumbarton (865) als KANA aan James Moss & Co. (Moss Line) Ltd., Liverpool (J. Moss & Co.), 2.743 BRT, T 3 cyl, 10 kn. 1934 verkocht aan Moss Hutchison Line Ltd., Liverpool. 1952 verkocht aan Soc. Armamento Marittimo s.r.l. "SOARMA", Genua, herdoopt TERESA VIGO. 1960 verkocht aan Fratelli Cardillo, Genua, herdoopt MARIA PIRO. 1965 verkocht aan Cargoette International Nav. Co. Inc., Panama (Antonio Calvani, Triëst) herdoopt OLD OAK. 1968 gesloopt door "Sidemar" S.a.r.l. te Triëst in 1968. (Foto: benjidog.co.uk).

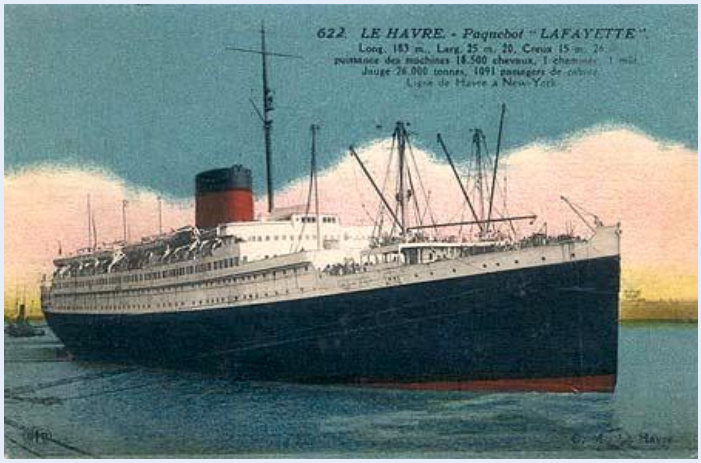
**GYDA**18-4-1938 van Douarnenez. 20-4-1938 op 42.32 NB. en 10.54 WL. met het Noorse s.s. Gyda op sleeptouw. 21-4-1938 te Vigo met het s.s. Gyda op sleeptouw. 23-4-1938 om 05:30 uur op 65 mijlen N.O. van Finisterre naar Douarnenez.

GYDA: 7-1920 opgeleverd door Laxevaags Maskin & Jernskibsbyggeri, Bergen (130) als GIJONÉS aan Skibs A/S Maderas, Christiania, 1.591 BRT. 1925 verkocht aan Skibs A/S Maderas (Blikstad), Oslo. 1926 verkocht

aan William Hansens Rederi, Bergen (Wm. Hansen), herdoopt GYDA. 12-1926 verkocht aan Skibs A/S William Hansens Rederi, Bergen. 18-7-1940 (Birger Larssen) tijdens een reis van Glasgow naar Bathurst, N.B., geladen met zout, getorpedeerd door de U-58 (Heinrich Schonder) en gezonken in positie 56 NB. 10 WL., 11 man vermist, 19-7-1940 de overige 9 aan boord genomen van de VILLE D´ARLON. (Foto: lardex.net).

2-5-1938 te Douarnenez. 15-5-1938 van Douarnenez naar Maassluis. 15-5-1938 ter hoogte van Lands End.

**LAFAYETTE Le Havre-Rotterdam**
8-6-1938 gemonsterd te Maassluis voor een reis naar Le Havre. Kapitein: T. Veth, stuurman: K. Strijbos, kok: N.J. van Leeuwen, bootsman: D. Stougje, matroos: W. v.d. Endt, M. Termijn, lichtmatroos: A, Boomsma, L. Fillekes, J. v.d. Ster, kajuitsjongen: F. Bal, 1e WTK: M. Puts, 2e WTK: J. Vries, 3e WTK: J. Kloppenburg, l.l. WTK, H.O. Sliep, P. Brinkman, assistent: C. Geluk, A.C.A. v.d. Hidde, T. Dekker, olieman: J. Borsman, C.J. Goedknegt, marconist: W. Goudappel, runner: C. de Corver, D. Wijnhorst, C. van Straten, J. van Ree, W.J. v.d. Linde. (NB: Kapitein: T. Vet, stond een tijd zo op de monsterrol).




HET FRANSCHE MAILSCHIP LAFAYETTE, dat onlangs door brand is verwoest en voor den sloop naar Nederland werd verkocht, is door de sleepboot "Zwarte Zee" van Le Havre naar Rotterdam gebracht.
10-6-1938 samen met de sleepboten OOSTZEE en BEVERWIJK 20 vertrokken van Havre naar Hendrik Ido Ambacht met de voor sloop bestemde Franse mailboot LAFAYETTE. 12-6-1938 gearriveerd te Rotterdam.

**DE SLEEPREIS VAN DE LAFAYETTE.**
Het voor sloop aan Frank Rijsdjk's Industrieele Ondernemingen N.V. te Hendrik Ido Ambacht verkochte uitgebrande Fransche m.s. LAFAYETTE is gisteren, gesleept door de sleepbooten BEVERWIJK 20, OOSTZEE en ZWARTE ZEE van L. Smit & Co.'s Internationalen Sleepdienst van Havre vertrokken. De LAFAYETTE, 22.178 ton bruto, wordt Zondagmiddag 1 uur in den Nieuwen Waterweg verwacht. Het schip zal ligplaats nemen in de Waalhaven te Rotterdam. (Het Vaderland, 12-06-1938).

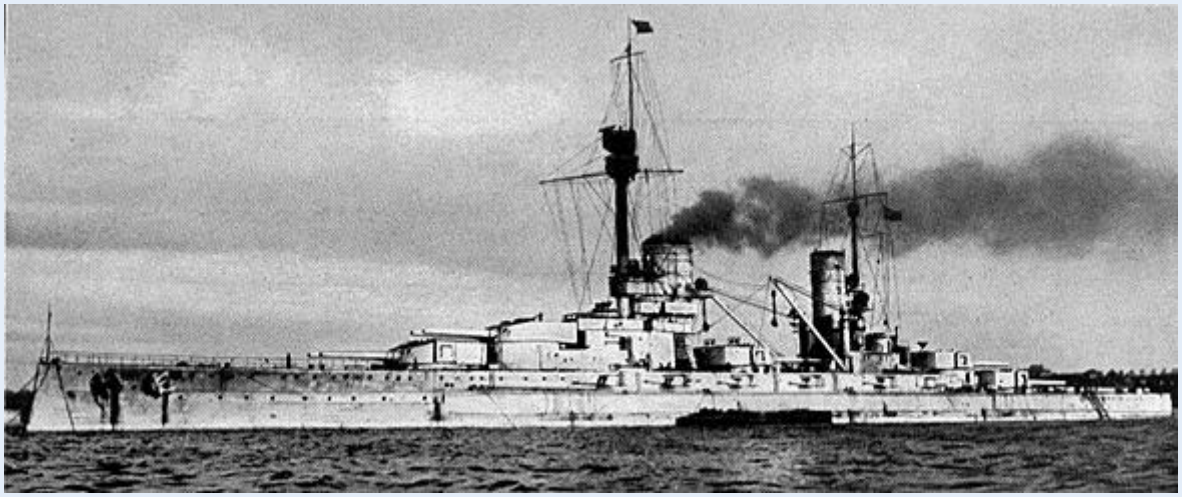
**De „Lafayette" naar den slooper - De laatste reis van een wrak.**
Op 4 Mei van dit jaar is de trotsche oceaanstoomer "Lafayette" van de Compagnie Transatlantique door brand geheel verwoest. Slechts een geblakerde stalen romp was de rest van het eens zoo mooie schip. In 1929 was de Lafayette, genoemd naar den grooten Fransche vrijheidsheld uit de dagen van de Fransche revolutie van 1791 te St. Nazaire te water gelaten. Het heeft, met zijn tonnenmaat van 25.000 ton, jarenlang tot de schoonste schepen der wereld behoord. Dezer dagen heeft het casco zijn laatste reis gemaakt. Enkele sleepbooten hebben het naar de Waalhaven in Rotterdam overgebracht, waar het gedeeltelijk gesloopt zal worden, om later op de werf van Frans Rijsdijk te Hendrik Ido Ambacht verder te worden afgebroken. Van deze laatste reis vertelt het Dagbl. v. Rott. het volgende: Een ongewone beweging was er gistermiddag tegen 12 uur onder de duizenden bezoekers van het Hoeksche strand, die de frissche Noordelijke bries getrotseerd hebben, om onder de wolkenlooze hemel van de zomersche Zondag te genieten. De pieren, anders verlaten of hoogstens door enkele tientallen zeewandelaars bezocht, hadden meer dan gewone aantrekkingskracht. Met kijkers en fototoestellen in alle maten en fatsoenen begaf men zich pierwaarts om de begrafenisstoet van de Lafayette te zien langs komen. Ver in zee nadert de stoet, op groote afstand ziet men het geblakerde karkas, voortgesleept door de booten van L. Smit en Co.'s Internationale. Het is niet het eerste oude karkas, dat zij binnen de pieren brengen; het zal ook het laatste niet zijn. Maar zelden zal een verbrand casco onder meer publieke belangstelling de Hoeksche pieren binnengesleept zijn, als de "Lafayette" op deze Zondag. Langzaam nadert de sleep over de zee, die onder het Noordenwindje vriendelijke schuimkoppen laat zien. Ongeveer een mijl buiten de pieren wordt even halt gehouden; duidelijk zijn nu ook de sleepers te zien, vooraan de "Zwarte Zee", achterop de "Oostzee" en de "Beverwijk 20". Men schijnt ergens op te wachten en het duurt een uurtje voor er weer schot in komt. In die tijd is de pier, vooral op het voorste gedeelte, vol geloopen. De bazaltsteenen vormen een uitstekende tribune; men zit er beschut voor de wind en levert commentaar op de dingen, die zich daar buiten afspelen. Tegen 1 uur kunnen we door de kijker zien, hoe de kabels van de sleepers zich spannen, de "Zwarte Zee" gaat voorop en vanaf dat oogenblik worden de contouren van wat eens een machtig oceaanschip was, steeds duidelijker. Eenmaal binnen de pieren gaat het harder de krachtige "Zwarte Zee houdt een flink gangetje in het casco, dat hoog op het water ligt. Een erbarmelijk gezicht is het nu de uitgebrande "Lafayette". De huid, de schoorsteenen, de promenadedekken: alles is verveloos en zwart geblakerd. De menigte op de bazalten tribune wordt er stil van. Inderdaad: dit is een begrafenis, die een schril contrast vormt met de vroolijke waterweg, die daar in de zon glanst en de wapperende vlaggen van Hoek van Holland. Geluidloos gaat het verder. Zonder groote moeilijkheden wordt het casco de rivier opgesleept,

Vlaardingen en Maassluis voorbij. Ongeveer voor Schiedam komen de riviersleepbootjes, de "Achilles", "Delfshaven", "Minerve", "Schiedam" en "Hector" langszij, die de trossen overnemen. Dan blijkt de hulpeloosheid en de stuurloosheid van het wrak. Zoodra hebben de kleine sleepers niet de trossen overgenomen, of de Lafeyette giert sterk naar bakboordzijde af en slechts met groote moeite slaagt men er in, hem weer midden op de rivier te krijgen. Bij de Waalhaven gekomen, neemt ook de sleepboot "Blankenburg" nog een tros over, waarna het wrak met zes sleepers de haven wordt ingebracht. Daar wordt het aan de boeien gelegd. Het heeft zijn laatste reis volbracht. (Leeuwarder Nieuwsblad, 15-06-1938).

LAFAYETTE: 4-1930 opgeleverd door Chant. & Atel. de St. Nazaire (Penhoët) (J6) als LAFAYETTE aan Cie. Générale Transatlantique, Le Havre, 25,178 BRT, 4 motoren, 17 kn. 31-8-1936 op 5 mijl ten westen van Bic Island, St. Lawrence River in aanvaring gekomen met s.s. BENMAPLE (reis: Saint Lawrence-Halifax, eigenaar: Port Colborne & St. Lawrence Navigation Co. Ltd., Toronto, ex INTERNATIONAL, bouwjaar 1914, 1.815 BRT), de BENMAPLE zonk door de opgelopen schade. 4-5-1938 Le Havre in een droogdok uitgebrand, total-loss verklaard.

6-1938 ZWARTE ZEE dokbeurt te Rotterdam, o.a. fundaties aangebracht voor bewapening.

**DER GROSSE KURFÜRST Scapa Flow-Rosyth**
16-7-1938 gemonsterd te Maassluis voor een reis naar Scapa Flow. Kapitein: T. Veth, stuurman: P.L. Kalkman, kok: A. Kok, bootsman: W. v.d. Endt, matroos: K. de Reus, J.C. Roodenburg, lichtmatroos: J. v.d. Ster, L. Fillekes, N. Zwaneveld, kajuitsjongen: F. Bal, W.R. Muller, 1e WTK: M. Puts, 2e WTK: J. Vries, 3e WTK: T. Dekker, l.l. WTK: P. Brinkman, assistent: C. Geluk, A.C.A. v.d. Hidde, olieman: C.J. Goedknegt, W. Warbout, marconist: A.H. Baas.



20-7-1938 passage Buchanness. 20-7-1938 te Scapa Flow. 23-7-1938 passage Pentland Firth. 25-7-1938 ZWARTE ZEE, THAMES en ROODE ZEE, van Scapa Flow naar Rosyth, passage Fifeness met het slagschip GROSSE KURFÜRST. 27-7-1938 te Rosyth. 28-7-1938 van Belfast te Fowey.

GROSSE KURFÜRST: Gebouwd in 1914, Friedrich Krupp Germaniawerft A.G., Kiel, 30-7-1914 in dienst gesteld, 31.000 APK, 3 Parsons turbines, 21 kn. 21-6-1919 door eigen bemanning tot zinken gebracht, 1938 gelicht en naar de sloop gebracht. (Foto: cityofart.net).

15-8-1938 gemonsterd te Maassluis voor een reis om kustdienst te verrichten. Kapitein: T. Veth, stuurman: P.L. Kalkman, kok: A. Kok, bootsman: W. v.d. Endt, matroos: K. de Reus, J.C. Roodenburg, lichtmatroos: J. v.d. Ster, L. Fillekes, N. Zwaneveld, kajuitsjongen: F. Bal, W.R. Muller, 1e WTK: M. Puts, 2e WTK: J. Vries, 3e WTK: T. Dekker, l.l. WTK: P. Brinkman, assistent: C. Geluk, A.C.A. v.d. Hidde, olieman: C.J. Goedknegt, W. Warbout, marconist: A.H. Baas.

16-8-1938 geholpen met trekproeven van de THAMES. 16-8-1938 te Maassluis.
23-8-1938 vertrokken van Vlissingen.

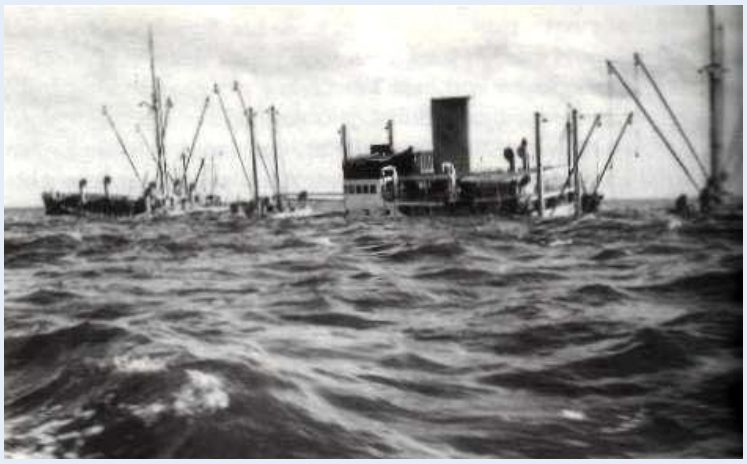
10-9-1938 gemonsterd te Maassluis voor een reis naar Hamburg. Kapitein: T. Veth, stuurman: G.S. Weltevreden, kok: A. Kok, bootsman: W. v.d. Endt, matroos: A. Verhagen, J.C. Roodenburg, lichtmatroos: J. v.d. Ster, L. Fillekes, A. Lagendijk, kajuitsjongen: F. Bal, W.R. Muller, 1e WTK: M. Puts, 2e WTK: J. Vries, 3e WTK: T. Dekker, l.l. WTK: P. Brinkman, assistent: C. Geluk, A.C.A. v.d. Hidde, olieman: J. Heymans, W. Warbout, marconist: A.H. Baas, S. Wijnholt.

11-9-1938 van Rotterdam te Hamburg.

13-9-1938 gemonsterd te Maassluis voor een reis naar Douarnenez. Kapitein: T. Veth, stuurman: G.S. Weltevreden, kok: A. Kok, bootsman: W. v.d. Endt, matroos: J.C. Roodenburg, matroos-duiker: C. Nieman,

lichtmatroos: J. v.d. Ster, L. Fillekes, A. Lagendijk, kajuitsjongen: F. Bal, W.R. Muller, 1e WTK: M. Puts, 2e WTK: J. Vries, 3e WTK: W.A. Boutkan, l.l. WTK: P. Brinkman, assistent: C. Geluk, A.C.A. v.d. Hidde, olieman: J. Heymans, W. Warbout, marconist: A.H. Baas, S. Wijnholt.

**NIPPON**



ZWEEDSCH STOOMSCHIP NA AANVARING GEZONKEN.
Vannacht is het Zweedsche s.s. "Nippon" nabij het vuurschip "Wandelaar" geramd door het Fransche s.s. "Aisne". De "Nippon", welk schip op reis was van Yokohama naar Antwerpen/Rotterdam en dat toebehoorde aan de Zweedsch-Aziatische Mij., is gezonken. De "Aisne", een 3654 br.reg.ton metende schip, bekwam schade aan den voorsteven. Naar verluidt zou de "Aisne" eenige uren te voren reeds in aanvaring zijn geweest met een trawler. De Belgische sleepboot "Goliath" heeft een gedeelte van de bemanning van de "Nippon", welke uit 28 koppen bestond, opgenomen, terwijl ook een Belgisch visschersvaartuig eenige leden van de bemanning heeft opgepikt. Zoowel de "Goliath" als de "Zwarte Zee" zijn in de omgeving van het wrak, waarvan de mast nog gedeeltelijk boven water uitsteekt, gebleven voor eventueele hulpverleening. De oorzaak van de aanvaring is vermoedelijk aan den mist te wijten. (Nieuwsblad van Friesland, 14-09-1938, foto: wrecksite.eu).

HET GEZONKEN ZWEEDSCHE MOTORSCHIP. Er zullen bergingspogingen worden gedaan omtrent het Woensdagnacht (13/14-9-1938) nabij het lichtschip Wandelaar na aanvaring gezonken Zweedsche motorschip NIPPON vernemen wij, dat er nog eenige hoop bestaat tot het geheel of gedeeltelijk bergen van schip en lading, welke uit ongeveer 9.000 ton stukgoed bestaat. De bergingssleepbooten ZWARTE ZEE en GOLIATH zijn Woensdagmiddag wederom van Vlissingen naar het gezonken schip uitgevaren. De geredde bemanning van de NIPPON zal hoogstwaarschijnlijk heden van Vlissingen naar Rotterdam vertrekken. Bij het keeren van het getij heeft de NIPPON zich iets opgericht, waardoor het bovenschip vlakker is komen te liggen. De bovendekken waren bij laag water zichtbaar. (De Tijd, 15-09-1938).

NIPPON (2): 11-1937 opgeleverd door Götaverken A/B, Gothenborg (516) als NIPPON aan A/B Svenska Ostasiatiska Kompaniet, Gothenborg-Zweden, in beheer bij G. Borin, vrachtschip, roepsein SKQN, 6.095 BRT, 3.447 NRT, 10.055 DWT, 145,79 (140,83) x 18,96 x 9,45 x 8,413 meter, officieel nummer 8029, tunneltanks 1.091 ton, 2 x 7 cyl, 2 tew, 620 x 1150, de werf. 13-9-1938 tijdens een reis van Dairen (het latere Dalian, China) via Antwerpen naar Gothenborg, geladen met stukgoed, op 3 mijl ten oosten van lichtschip Wandelaar in aanvaring gekomen met het s.s. AISNE (French Government (Soc. Anon. de Gérance et d'Armement, bouwjaar 1914, 3.644 BRT) en gezonken.

**BONA**

14-9-1938 naar m.s. NIPPON. 19-9-1938 van Douarnenez. 24-9-1938 van Douarnenez ter assistentie van het s.s. BONA. 26-9-1938 afbesteld, geen hulp nodig. 29-9-1938 passage Dungeness.

**Station**

3-10-1938 gemonsterd te Maassluis voor een reis naar Douarnenez. Kapitein: T. Vet, stuurman: J.C. de Baar, kok: A. Kok, bootsman: W. v.d. Endt, matroos: J.C. Roodenburg, matroos-duiker: C. Nieman, lichtmatroos: J. v.d. Ster, L. Fillekes, A. Lagendijk, kajuitsjongen: F. Bal, W.R. Muller, 1e WTK: M. Puts, 2e WTK: J. Vries, 3e WTK: W.A. Boutkan, l.l. WTK: P. Brinkman, assistent: C. Geluk, A.C.A. v.d. Hidde, olieman: J. Heymans, W. Warbout, marconist: A.H. Baas, S. Wijnholt.

3-10-1938 van Maassluis naar Douarnenez. 6-10-1938 passage Lizard naar Penzance voor reparatie van een raam. 18-10-1938 van Penzance. 19-10-1938 van Penzance te Douarnenez.

**LA PLATA**

4-12-1938 naar s.s. LA PLATA. 5-12-1938 te Best, op de boeien water uit het ruim gepompt. 7-12-1938 afgemeerd aan de kade te Best. 21-12-1938 de LA PLATA vertrokken naar Hamburg.

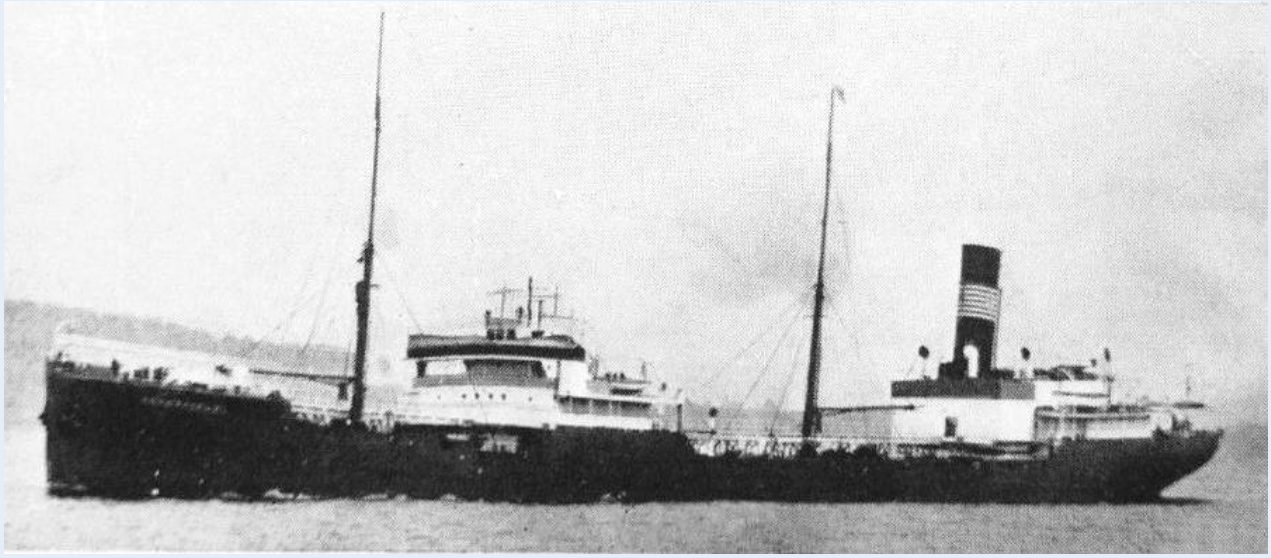
ZWARTE ZEE SLEEPT „PLATA" TE BREST BINNEN - (Van onzen correspondent.) Rotterdam, 6 December. De Nederlandsche sleepboot "Zwarte Zee" is thans met het zwaar beschadigde Duitsche s.s. LA PLATA (Hamburg-Südamerik. Dampfs. Ges., Hamburg, boujaar 1922, 8.109 BRT), dat in aanvaring is geweest met een Grieksch stoomschip (AKTI), hetwelk is gezonken, te Brest aangekomen. De "Zwarte Zee" heeft pompen op het schip overgebracht om te trachten het water zooveel mogelijk te verwijderen. Vannacht heeft de gezagvoerder van de "Zwarte Zee" gemeld, dat het water aan het minderen was. Het schip ligt thans op de reede van Brest. (Algemeen Handelsblad, 06-12-1938).

**DE SCHEEPSBOTSING NABIJ QUESSANT.** Omtrent de scheepsbotsing, welke zich heeft voorgedaan ter hoogte van Quessant, tusschen het Duitsche stoomschip "La Plata" en het Grieksche stoomschip "Akti" waarbij het Grieksche schip is gezonken, vernemen wij nog, dat de sleepboot "Zwarte Zee" van L. Smit en Co.'s Internationalen Sleepdienst te Rotterdam, de "La Plata", waarvan het voorschip vol water staat, op sleeptouw heeft genomen naar Brest. Aangezien dit karwei te zwaar was voor de „Zwarte Zee" alleen, werd zij spoedig bijgestaan door de Fransche sleepboot "Abeille 22". Aangezien het Duitsche schip aan de boegzijde een groote diepgang heeft, wordt het achteruit gesleept. Nader wordt gemeld dat het Duitsche schip te Brest is aangekomen met vijftien geredde opvarenden van het Grieksche vrachtschip "Akti" aan boord. De "Akti" was in minder dan een minuut tijds gezonken. Zeventien personen zijn hierbij verdronken, waaronder de kapitein. (De Gooi- en Eemlander, 06-12-1938).

AKTI: 2-1920 opgeleverd door Northumberland Shipbuilding Co. Ltd., Newcastle (11) als FANTEE aan Elder, Dempster & Co. Ltd., Londen, 5.663 BRT. 1933 verkocht aan Kassos Steam Nav. Co. Ltd., Syra-Griekenland, (Pnevmaticos, Rethymnis, Yannaghas), herdoopt AKTI. 4-12-1938 tijdens een reis van Rio de Janeiro naar Rotterdam, geladen met ijzererts, in aanvaring gekomen met het s.s. LA PLATA en gezonken in positie 47.40 NB. en 06.20 WL.

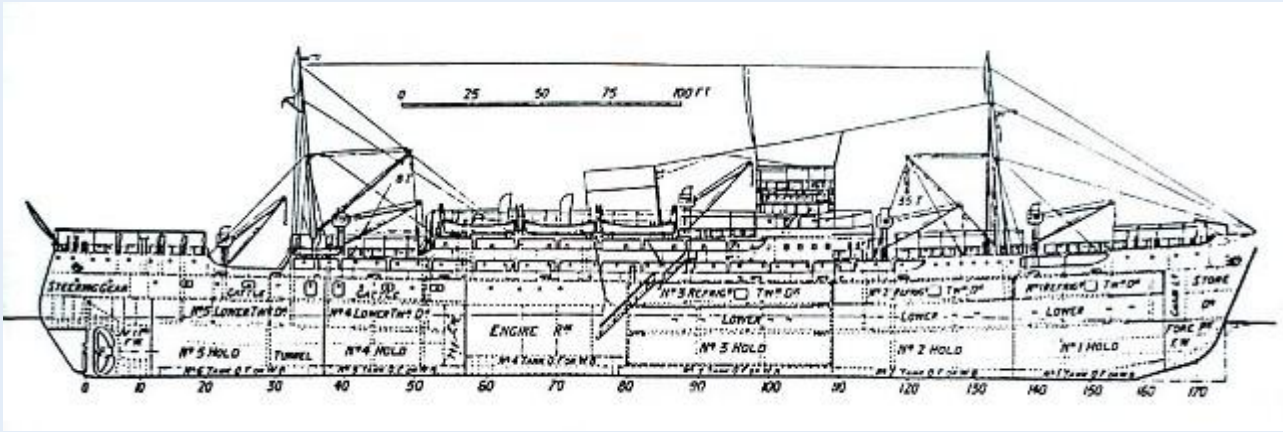
LA PLATA: 9-1922 opgeleverd door Bremer Vulkan, Vegesack (599) als SACHSEN aan Hamburg-Amerika Linie, Hamburg, 8.109 BRT. 1935 in beheer bij Hamburg-Südamerik. Dampfs. Ges. 1936 verkocht aan Hamburg-Südamerik. Dampfs. Ges., Hamburg. 1937 herdoopt LA PLATA. 4-10-1943 bij Bodø, Noorwegen getroffen tijdens een luchtaanval, op het strand gezet in positie 66.39 NB. 13.06 OL., 1949 achterschip vlot gebracht en gesloopt.

**CLYDEFIELD**
9-12-1938 van Brest naar Penzance. 10-12-1938 te Penzance. 12-12-1938 om 12:00 uur in positie 42.39 NB. en 16.57 WL. 14-12-1938 het s.s. (m.t.) CLYDEFIELD op sleeptouw genomen. 14-12-1922 om 12:00 uur in positie 40.37 NB. en 15.27 WL. met het tankschip CLYDEFIELD, bestemming Falmouth. 18-12-1938 te Falmouth met de CLYDEFIELD op sleeptouw. 19-12-1938 van Falmouth naar Brest.

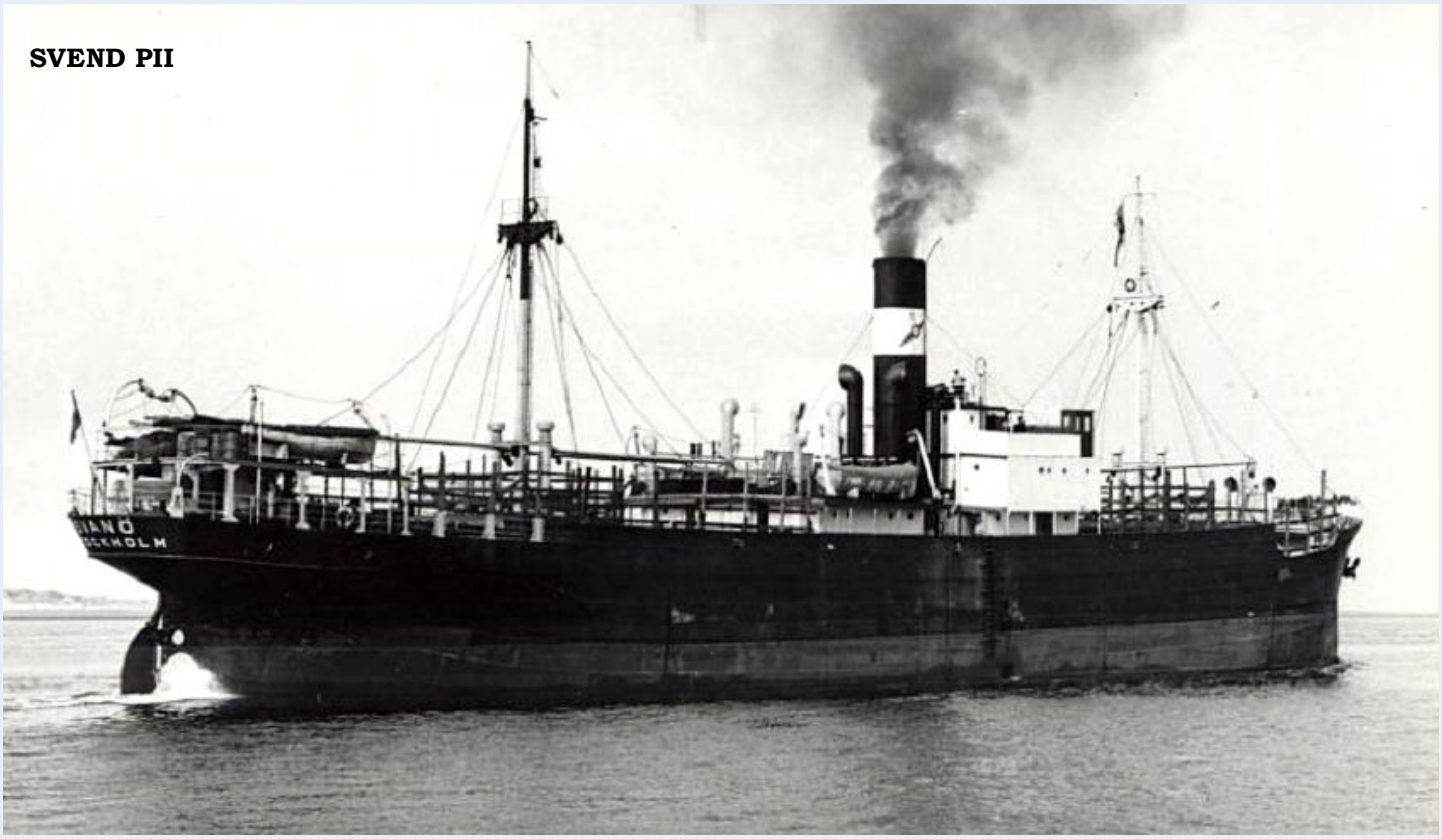


CLYDEFIELD: tankschip, 23-4-1928 te water gelaten, 7-1928 opgeleverd door D. & W. Henderson & Co. Ltd., Glasgow (808) aan Hunting Steamship Co. (1919) Ltd., Newcastle (Hunting & Son Ltd.), 6.758 BRT. 647 NHP, 12 kn. 1935 verlengd, 7.365 BRT. 1938 verkocht aan Field Tank Steamship Co. Ltd., Newcastle (Hunting & Son Ltd.). 1946 verkocht aan Northern Petroleum Tank SS. Co. Ltd., Newcastle (Hunting & Son Ltd.). 1950 verkocht aan Dr. Aug. Oetker, Hamburg (John T. Essberger), herdoopt RAVENSBERG. 13-1-1954 gearriveerd bij Eckhardt & Co., Hamburg om gesloopt te worden. (Foto: photoship.co.uk).

**ACONCAGUA**



21-1-1939 van Douarnenez naar Penzance. 22-1-1939 te Penzance ter assistentie van het m.s. ACONCAGUA (4-1938 opgeleverd door Nakskov Skibsvft. A/S, Nakskov (83) aan Cia. Sud-Americana de Vapores, Valparaiso, passagiersschip, 7.279 BRT. (Tekening: histarmar.com.ar).




24-1-1939 passage Lizard naar Falmouth met het s.s. SVEND PII op sleeptouw. 24-1-1939 te Falmouth, met het s.s. SVEND PII op sleeptouw.

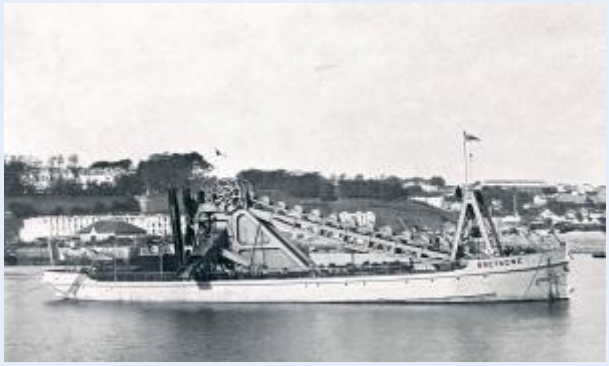
SVEND PII: 8-1923 opgeleverd door A/S Aalborg Skibsværft, Aalborg (20) als SVEND PII aan A/S D/S Vendila, Kopenhagen (Svendsen & Christensen), 1.809 BRT. 1951 verkocht aan Dynas A/B, Hernösand-Zweden (Axel Fr. Andersson), herdoopt SVANÖ. 1955 verkocht aan Rederi A/B Rex, Stockholm (Ragnar Källström). 8-10-1958 tijdens een reis van Västerås naar Dordrecht met erts lek geraakt en gezonken. (Foto SVANÖ: 7seasvessels.com, Rick Cox Collection).

26-1-1939 naar s.s. ELSWICK PARK met gebroken roerkoning. 26-1-1939 passage Lizard om de west, tevergeefs gevaren. 29-1-1939 tevergeefs gevaren naar s.s. POTESTAS en naar Falmouth. 29-1-1939 passage Lizard om de oost. 30-1-1939 te Falmouth. 3-2-1939 van Falmouth te Falmouth.

**STANHOPE**
Britsch stoomschip in nood. Lloyds heeft draadloos bericht ontvangen van de Nederlandsche sleepboot ZWARTE ZEE, waarin word medegedeeld, dat het Britsche schip STANHOPE in nood zou verkeeren. Dit S.O.S. werd ook opgevangen door den Engelschen kruiser SUSSEX in de Middellandsche Zee. Men gelooft dat de STANHOPE zich nabij de Spaansche kust bevindt. (Het Vaderland, 17-03-1939).

STANHOPE: 2-1919 opgeleverd als WAR DAGGER door Caledon SB. & Eng. Co. Ltd., Dundee (262) aan The Shipping Controller, Londen (MacAndrews & Co.), 2.337 BRT. 1919 verkocht aan Cory Colliers Ltd., Londen (Wm. Cory & Son Ltd.), herdoopt CORWEN. 1937 verkocht aan Stanhope S.S. Co. Ltd., Londen (J.A. Billmeir & Co. Ltd.), herdoopt STANHOPE. 1950 verkocht aan Schulte & Bruns, Emden, herdoopt ELISE SCHULTE. 11-12-1957 gearriveerd te Hamburg om gesloopt te worden bij Walter Ritscher.

**BRETAGNE St. Nazaire-Zeebrugge**



19-3-1939 van Queenstown naar Douarnenez. 19-3-1939 Ouessant. 19-3-1939 te Douarnenez.
14-4-1939 gemonsterd te Maassluis voor een reis naar St. Nazaire. Runner: A. Verduin, A. Verhagen. 15-4-1939 van Douarnenez naar St. Nazaire. 18-4-1939 van St. Nazaire naar Zeebrugge met de baggermolen BRETAGNE. 20-4-1939 om 3 u. n.m. 105 mijlen 0.Z.0. van L. End met een zuiger op sleeptouw. 22-4-1939 te Zeebrugge. 22-4-1939 te Maassluis.
BRETAGNE: 1892 opgeleverd door NV Scheepswerf Conrad v/h Thomas Figee & Co., Haarlem (108) aan E. Lettelier. 1917

verkocht aan Gouvernement Francais, St. Nazaire. 2-1939 verkocht voor sloop. (Foto: dredgepoint.org).

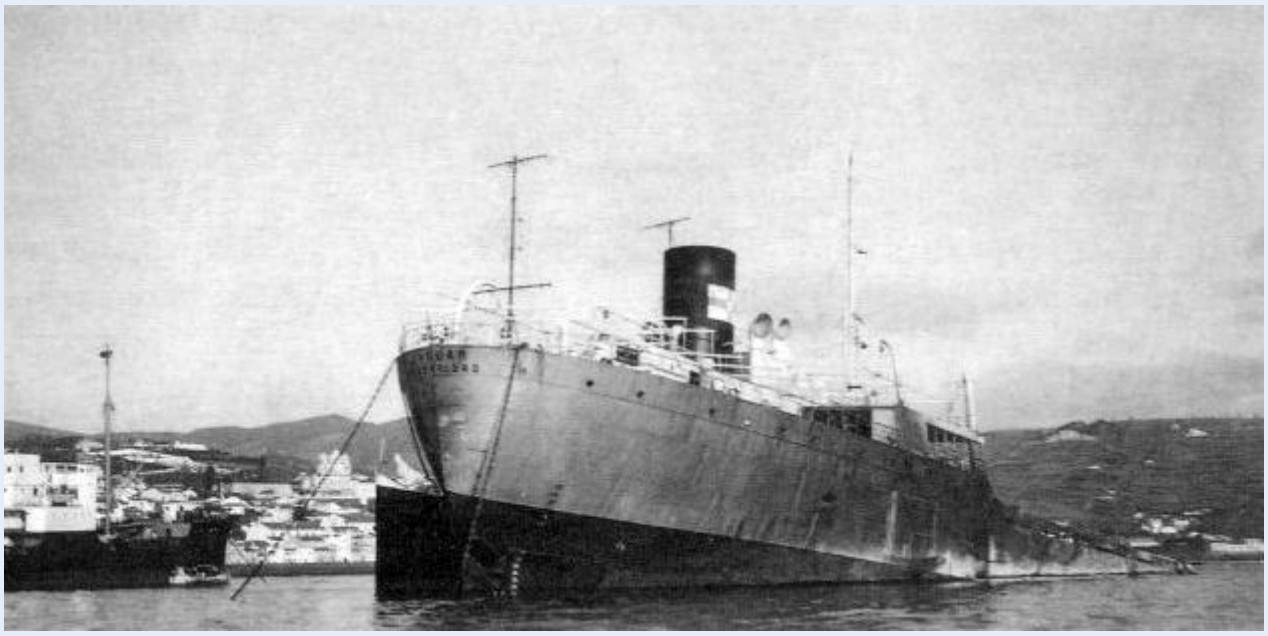
**De "Zwarte Zee" terug 7 Maanden op zoek naar „sleepjes"**
Zaterdagavond (22-4-1939) kwam de "Zwarte Zee" te Vlaardingen aan. Op 13 September 1938 was hij vertrokken naar zijn station gedurende het afgelopen seizoen, Douarnenez. Naar wij vernamen is het seizoen ditmaal niet zeer gunstig geweest voor de "Zwarte Zee". Wel moest hij herhaalde malen uitvaren, maar dikwijls bleek het loos alarm, zodat zonder werk kon worden teruggekeerd. Bovendien kwam het dikwijls voor dat „sleepjes" vlak voor zijn neus werden weggekaapt door concurrenten, die in het Kanaal zeer talrijk zijn. Reeds direct na het uitvaren leek het alsof er een karwei was. In de nacht van 13 op 14 September had namelijk de ramp plaats bij het vuurschip "Wandelaar", waarbij het Zweedse schip "Nippon" zonk. De bemanning hiervan werd echter door de sleepboot "Goliath", die uit Vlissingen te hulp snelde, gered, zodat de "Zwarte Zee" kon doorvaren naar zijn station. Op 5 December had de "Zwarte Zee" zijn eerste sleep". Het was het Duitse schip "La Plata" dat met het Griekse s.s. "Akti" in botsing was gekomen, en nu door de "Zwarte Zee" en de "Abeille 22" te Brest werd binnengesleept. Op 14 December Werd het Engelse motorschip "Clydefield" vastgemaakt en Falmouth binnengesleept. En als derde sleepte de "Zwarte Zee" op 24 Januari het Deense s.s. "Svend Pil", dat water in machinekamer en stookruim had, eveneens te Falmouth binnen. Een periode van harde arbeid voor de bemanning is hiermede achter de rug. (Het Volksdagblad: dagblad voor Nederland, 25-04-1939).

4-5-1939 gemonsterd te Maassluis voor een reis naar Falmouth. Kapitein: T. Vet, stuurman: J.C. de Baar, kok: A.J. van Galen, bootsman: W. v.d. Endt, matroos: J.C. Roodenburg, L. Bouman, lichtmatroos: A. Lagendijk, W.A. Boutkan, kajuitsjongen: F. Bal, 1e WTK: M. Puts, 2e WTK: J. Vries, ASS WTK: P.L. Nelemans, l.l. WTK: P. Brinkman, assistent: C. Geluk, A.C.A. v.d. Hidde, olieman: J. Heymans, W. Warbout, marconist: A.H. Baas, S. Wijnholt.

**MARINA**
15 Mei - Het Noorsche motortankschip "Marina", dat op 11 dezer met schroefschade te Falmouth binnenliep, vertrok heden naar Rotterdam. De sleepboot ..Zwarte Zee" escorteert het vaartuig. 15-5-1939 ZWARTE ZEE, passage Prawle Point, Devon, Engeland, de MARINA (A/S Tanktransport, Tønsberg (Thorvald Berg), 1935, 9.898 BRT) naar Rotterdam begeleid door sleepboot ZWARTE ZEE. 16-5-1939 van Falmouth te IJmuiden.

17-5-1939 gemonsterd te Maassluis. Kapitein: T. Vet, stuurman: J.C. de Baar, kok: A.J. van Galen, bootsman: W. v.d. Endt, matroos: J.C. Roodenburg, L. Bouman, lichtmatroos: A. Lagendijk, L. Fillekes, F. Bal, 1e WTK: M. Puts, 2e WTK: J. Vries, ASS WTK: P.L. Nelemans, l.l. WTK: P. Brinkman, assistent: C. Geluk, A.C.A. v.d. Hidde, olieman: J. Heymans, W. Warbout, marconist: A.H. Baas.

**JAGUAR Schiedam-IJmuiden**
25-5-1939 gearriveerd te IJmuiden het achterschip van de JAGUAR gesleept door de sleepboten ZWARTE ZEE, OOSTZEE en BLANKENBURG.



**„Jaguar" naar Amsterdam gesleept.**
AMSTERDAM, 25 Mei. - Vandaag is het achterschip van de "Jaguar" van Rotterdam naar de Amsterdamsche haven gesleept. Zooals men zich herinneren zal heeft deze vrachtboot, welke toebehoort aan een Noorsche reederij, op den Atlantischen Oceaan schipbreuk geleden, waarbij het voorste gedeelte in de diepte is verdwenen. Een Nederlandsche en een Duitsche sleepboot hebben het hulpeloos ronddrijvende achterschip, dat door de bemanning verlaten was, opgepikt en naar Rotterdam gebracht. Het zal thans bij de

Nederlandsche Dok Maatschappij tot een nieuw schip worden verbouwd. Het achterschip zal grondig worden gerepareerd, terwijl op de helling een nieuw voorschip zal worden gebouwd, dat na de tewaterlating aan het overblijfsel van de oude "Jaguar" zal worden bevestigd. Deze arbeid zal zeven tot acht maanden vorderen. De "Jaguar" is door de sleepbooten Roode Zee en Blankenburg van L. Smit en Co. vanochtend om tien uur te IJmuiden binnengebracht. Hier werd het transport door vier sleepbooten van de reederij Goedkoop overgenomen, dat om half twaalf de sluizen passeerde. Om drie uur wordt de "Jaguar" bij de Nederlandsche Dokmaatschappij verwacht. (De Banier: staatkundig gereformeerd dagblad, 26-05-1939).

**Merkwaardige sleep De „Jaguar" in tweeën**
In Januari van dit jaar, toen er op de Atlantische Oceaan bij de Azoren een hevige storm woedde, brak het Noorse schip "Jaguar" in twee stukken. De "Jaguar" was een olie-tanker. Het voorschip zonk onmiddellijk. Het achterschip, waarin zich nog ongeveer 5.000 ton olie bevond, bleef drijven. De bemanning, die het schip verlaten had, werd met grote moeite door de "Duala" gered. Door een aantal sleepboten is op dit drijvende achterschip jacht gemaakt. Eindelijk zag een Nederlandse sleepboot, de "Thames" van L. Smit en Co.'s Internationale Sleepdienst kans aan het wrak vast te maken. De Duitse sleepboot "Seefalke" escorteerde; drie Duitse runners gingen op het wrak over. Nadat de ongewone sleep de Azoren had bereikt, heeft men daar het wrak zodanig opgekalefaterd, dat men de reis kon voortzetten. Het geborgen deel bevatte o.a. nog de gehele machineinstallatie, zodat berging alleszins de moeite waard was. Het wrak is tenslotte in Rotterdam aangekomen. Daar is op de reparatie ingeschreven en gister hebben vier sleepboten van de Rederij Goedkoop het achterschip van de "Jaguar" door het Noordzeekanaal gesleept. De Nederlandse Dokmaatschappij in Amsterdam zal namelijk aan dit geborgen achterschip een nieuw voorschip "breien". Dan zal de "Jaguar" weer zee waardig zijn. (Zaans Volksblad: sociaal-democratisch dagblad, 26-05-1939).

**JAGUAR**. (Londen, 19 jan.) Het Noorsche tankschip "Jaguar" is op een positie van 25 gr. N.B. en 46 gr. W.L in tweeën gebroken. Naar men meent is het achterdeel nog drijvende. De uit 47 koppen bestaande bemanning werd door het Noorsche motorschip "Duala" gered. De "Jaguar" was 10 Jan. van Minatitlan vertrokken naar de Golf van Mexico. (Algemeen Handelsblad, 20-01-1939). (DUALA, A/S Castillo (Chr. Gundersen & Co.), Oslo, koelschip, bouwjaar 1938, 1.800 BRT).

Helden der zee. HOE DE BEMANNING DER „JAGUAR" GERED WERD.
LONDEN, 22 Jan. - De New Yorksche correspondent van de "Daily Telegraph" heeft per draadlooze van den kapitein van het Noorsche motorschip "Duala" bijzonderheden vernomen omtrent de redding van de bemanning van bet Noorsche tankschip "Jaguar", dat Dinsdag jl. op den Atlantischen Oceaan tijdens een storm middendoor is gebroken. De 57 koppen der bemanning van de "Jaguar" zijn hun redding niet alleen verschuldigd aan den moed van de bemanning van de reddingsboot van de "Duala", maar nog meer aan het bijna ongeloofelijke geluk, dat de "Duala" Dinsdagavond toevallig zóó dicht langs het wrak voer, dat men de noodsignalen van de "Jaguar" kon onderscheiden. De "Jaguar" brak zoo snel en onverwachts middendoor, dat de radiotelegrafist, die zich op het achterschip bevond, niet in staat was zijn instrumenten te bereiken om S.O.S.-signalen te geven. Derhalve zou, zonder bet groote toeval, dat de "Duala" in de buurt kwam, de geheele bemanning ongetwijfeld verloren zijn geweest. Hoe de kapitein en de bemanning van de "Duala" den geheelen nacht werkten om de schipbreukelingen te redden, word: het best weergegeven in het verhaal van den kapitein.
De kapitein vertelt. WOENSDAGAVOND om half elf, aldus de kapitein, zagen wij een licht, dat een noodsignaal bleek te zijn. Wij veranderden van koers en zagen de omtrekken van een boot. Het was zoo donker, dat men verder niets van het schip kon zien, doch vreezende dat het schip zinken zou, zetten wij een sloep uit, bemand door vijf vrijwilligers onder commando van den eerste officier. Er stonden een krachtige wind en een wilde zee; de reddingsboot keerde na een afwezigheid van drie uur terug, nadat zij den kapitein van de "Jaguar". Abrahamson, drie stuurlieden, een hofmeester en twee matrozen had gered. De kapitein deelde ons mede, dat de "Jaguar" Dinsdag tijdens een zwaren storm middendoor was gebroken, waarna het voorste en het achterste gedeelte van bet schip onmiddellijk uiteen dreven. Aan boord van het achterste gedeelte, zoo zeide de kapitein van de "Jaguar", bevond zich de rest van de officieren en bemanning, in totaal 30 personen. Wij zochten nog gedurenden anderhalf uur, totdat wij ten slotte het achtergedeelte van de "Jaguar" vonden en ons door middel van Morseteekens in verbinding stelden met de overlevenden. Maar wij moesten tot het aanbreken van den dag wachten alvorens wij de redding konden voortzetten. Om zes uur des morgens zetten wij wederom een reddingsboot uit met dezelfde bemanning, die twee tochten door het ruwe water maakte en met 22 man terugkwam. De acht overigen slaagden er in de laatste reddingsboot van de "Jaguar" uit te zetten, welke wij oppikten, toen zij langs de "Duala" kwam. De redding was ten slotte 's morgens om ongeveer elf uur voltooid, na vijf uur hard werken. Er stond zulk een zware zee dat het voor de reddingsboot van de "Duala" onmogelijk was langszij het wrak te komen. Wij moesten de bemanning met behulp van reddingslijnen aan boord hijschen.
De overlevenden waren totaal uitgeput aangezien zij gedurende anderhalven dag geen water of voedsel hadden gehad, maar zoodra zij op de "Duala" waren aangekomen, gaven wij hun droge kleeren en warm voedsel en weldra waren zij van hun vermoeienissen hersteld."
De kapitein deelde voorts nog mede, dat hij hoopte, de geredden 25 dezer te Londen aan wal te zetten. (Daily Tel. Service, De Telegraaf 23-01-1939).

**SCHEEPSRAMP** Wrak van Noorsch tankschip aangetroffen. Washington, 1 Februari. (Havas). De federale commissie voor maritieme aangelegenheden deelt mede, dat het vrachtschip "Pipestone County" (U.S.

Maritime Commission, Philadelphia, bouwjaar 1919, 5.102 BRT) op ongeveer 900 km ten Z.W. van de Azoren het wrak heeft ontdekt van Het Noorsche tankschip "Jaguar", dat op 19 Januari midden op den Atlantischen Oceaan door een storm werd verrast. (Leeuwarder courant 01-02-1939).

**DE STRIJD OM HET HALVE WRAK.**
OSLO. 9 Febr. (Eigen tel.). - De Duitsche tankboot „Paul Harneit" (Deutsch-Amerik. Petroleum Ges., Hamburg (Waried Tankschiff Rhed. G.m.b.H.), bouwjaar 1936, 10.391 BRT) die gisteren het achterschip van de Noorsche tankboot "Jaguar" (die doormidden gebroken was), op sleeptouw had genomen, heeft dit wrak door de hooge zeeën verloren. De Nederlandsche sleepboot "Thames" en de Duitsche sleepboot "Seefalke", die door de assurantiemaatschappij met de berging van het wrak waren belast, volgen thans het achterschip van de "Jaguar", doch kunnen in verband met het slechte weer niet vastmaken. Het is niet bekend, wat de "Paul Harneit" thans voornemens is te doen. De Telegraaf 10-02-1939).

WRAK DREEF AL DRIE WEKENOP DE OCEAAN. Ned. sleepboot zal het in veiligheid brengen.
Uit de scheepsberichten, die van de Atlantische Oceaan komen hebben we kunnen lezen dat het daar zeer weer is. Toch drijft daar, schrijft 't Hbld., sinds drie weken tusschen de Bermuda-eilanden en de Azoren steeds het achterschip rond van het Noorsche tankschip "Jaguar," dat in tweeën gebroken is, waarna het voorschip is gezonken. De bemanning is door een ander schip gered. Van New Foundland uit is de sleepboot "Thames" van L. Smit en Co. naar de "Jaguar" gaan zoeken. Een Duitsch tankschip, dat in de nabijheid voer, had het wrak reeds eerder gevonden en op sleeptouw genomen. Het ruwe weer werkte echter gunstig voor de "Thames" en de Duitsche sleepboot "Seefalke", inmiddels óók ter plaatse gekomen. De trossen braken en het tankschip moest de sleep loslaten. De twee sleepbooten blijven nu bij het wrak. Als het weer eenigszins bedaart, zullen zij een tros uitbrengen en wellicht komt het achterschip van de "Jaguar," waarin zich o.a. nog 5.000 ton olie bevindt, toch nog in veilige haven. Zaterdagmiddag heeft de "Thames" op 37 gr. 4 min. N.B. en 20 gr. 14 min. W.L. (een heel eind beoosten de plaats, waar de ramp geschiedde) aan het wrak kunnen vastmaken. De "Thames" heeft het op sleeptouw genomen, terwijl de Duitsche sleepboot "Seefalke" de sleep escorteerde. Van de "Seefalke" gingen drie man op het wrak over. De "Thames" zal trachten het wrak op de Azoren binnen te brengen en nadat hier pompen op het wrak geplaatst zijn, pogen, tezamen met de "Seefalke" het achterschip van de "Jaguar" naar een Engelsche haven te transporteeren. (Leeuwarder Nieuwsblad: goedkoop advertentieblad, 13-02-1939).

**De Jaguar op weg naar Rotterdam**
Rotterdam, - Woensdag (22-2-1939) De Duitse sleepboot Seefalke en de Nederlandse sleepboot Thames zijn vandaag van Horta (Azoren) naar Rotterdam vertrokken met het achterschip van de Noorse tanker Jaguar op sleeptouw. (Zaans Volksblad: Sociaal-Democratisch Dagblad, 23-02-1939).
Het achterschip van de Noorse tankboot "Jaguar", welke op 17 Januari op de Atlantische Oceaan in tweeën brak, is naar Nederland gesleept en Zaterdag (11-3-1939) op de Nieuwe Waterweg aangekomen. Het Volksdagblad: dagblad voor Nederland 13-03-1939).

JAGUAR, achterschip in dok bij Nederlandse Dok. Mij., Amsterdam

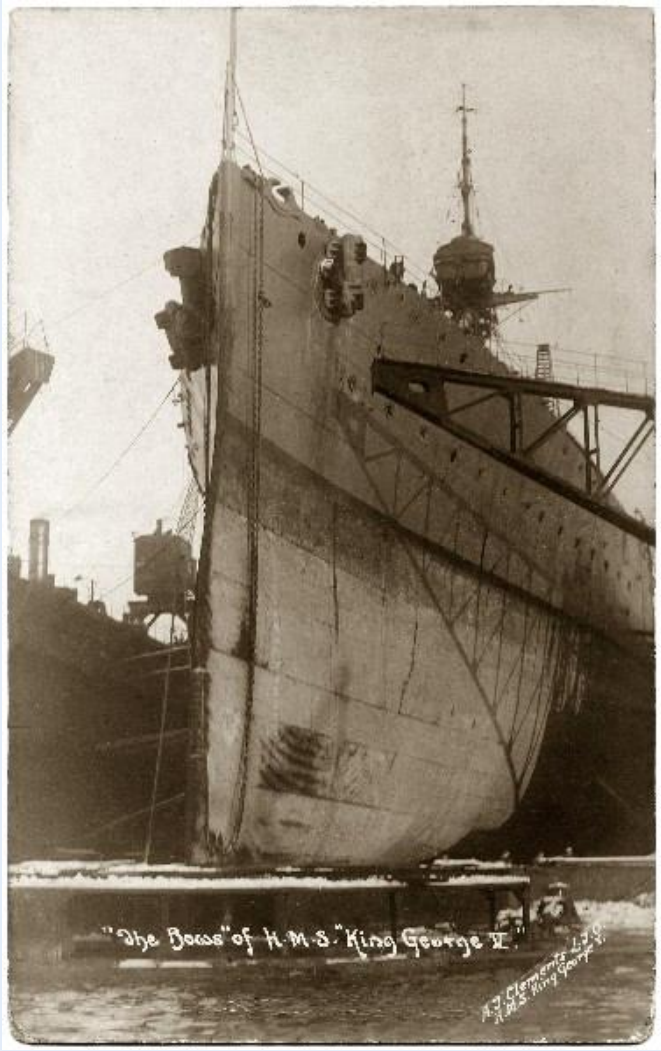
JANKO

JAGUAR, voorschip in aanbouw op helling 2 met voorschip naar voren

JAGUAR: 11-1928 opgeleverd door A/B Götaverken, Gothenborg (413) als NIKE aan Rederi A/B Transoil, Gothenborg, (R. Sörman), tankschip, 9.827 BRT, 2 motoren, 11,5 kn. 1938 verkocht aan Skibs A/S Jaguar, Sandefjord (Anders Jahre & Co. A/S), herdoopt JAGUAR. 17-1-1939 tijdens een reis van Minatitlán, Mexico naar Duitsland in tweeën gebroken in positie 34.39 NB. en 45.09 WL., door de bemanning verlaten en door de DUALA gered, achterschip door de THAMES en SEEFALKE te Horta binnen gebracht. 1939 nieuw voorschip gebouwd bij Nederl. Dok. Mij., Amsterdam (83), 4-11-1939 te water gelaten, in dok aan elkaar gezet, 1939 verkocht aan Pankos Operating Co. S. A., Panama (A. Jahre & Co.), herdoopt JANKO, 4-1-1940 vertrokken van de werf naar Curacao. 9.720 BRT. 1941 verkocht aan Norwegian Government, Oslo (The Norwegian Shipping & Trade Mission), Oslo, herdoopt NORSKTANK. 1947 verkocht aan Pankos Operating Co., S.A., Panama (Otto Kihlström, Gothenborg), herdoopt JANKO.
28-1-1951 op een reis van Abadan naar Gothenborg tijdens een storm in tweeën gebroken in positie 43.40 NB. en 09.40 WL. op 50 mijl ten westen van La Coruña, 1-2-1951 voorschip gestrand bij de ingang van de Río Miño, Portugal, 30-1-1951 achterschip binnengesleept te Vigo, verkocht voor sloop aan John Cashmore Ltd., 19-9-1951 gearriveerd achter een sleepboot te Newport, gesloopt te Newport. (Foto JAGUAR te Horta: ndsm-werfmuseum.nl, foto's op de werf: ndsm-werfmuseum.nl, JANKO: maritiemdigitaal.nl).

**AFD5 Portsmouth-Alexandrië**

Over enkele weken zullen de sleepboten ZWARTE ZEE, THAMES en WITTE ZEE wederom een dok gaan verslepen. Ditmaal betreft het een dok van 40.000 ton dat van Portsmouth naar Alexandrië vervoerd moet worden. (De Tijd, 8-6-1939).




19-6-1939 gemonsterd te Maassluis voor een reis naar Portsmouth. Kapitein: T. Vet, stuurman: P. Weltevreden, kok: A.J. van Galen, bootsman: A. v.d. Ende, matroos: W. v.d. Endt, A. Lagendijk, lichtmatroos: L. Fillekes, P. Rijpsma, B. Roest, kajuitsjongen: P. Honing, 1e WTK: M. Puts, 2e WTK: J. Vries, 3e WTK: W. 't Hart, assistent: L. Don, C. Geluk, P. Brinkman, olieman: J. Heymans, W. Warbout, marconist: A.H. Baas. Runner-kapitein: J.C. de Baar, runner-kok: J. Mostert, runner: J.B. Smit, P.C. Smit, H.C. van Aalst, K. de Reus, L. Bouman, J.H. van Gijn, L. Muis, J. Breederveld, J.C. Kloppenburg, J. v.d. Zee, runner-marconist: A.J.C. de Kraauw.

20-6-1939 van Maassluis naar Portsmouth. 24-6-1939 van Portsmouth met dok AFD5 met de sleepboten THAMES en WITTE ZEE. 3-7-1939 passage Sagres. 5-7-1939 passage Gibraltar.

Rotterdam, 8 Juli. De Nederlandsche motorzeesleepbooten "Zwarte Zee" en "Thames" van L. Smit en Co.'s Internationalen Sleepdienst zijn 5 Juli Gibraltar gepasseerd met het 31.000 tons droogdok op sleeptouw, dat voor de Engelsche admiraliteit van Portsmouth naar Alexandrië wordt gesleept. De sleepboot "Witte Zee" vaart mede in convooi om in noodgevallen mee te kunnen assisteeren. Het vervoer heeft tot heden een normaal verloop. Aan boord bevindt zich een 58 koppen sterke bemanning, onder wie twaalf Nederlanders en 45 Engelschen, onder commando van kapitein J.C. de Baar.

Als bijzonderheid kan worden meegedeeld, dat het dok zeer comfortabel is ingericht voor deze reis en is voorzien van een aantal badkamers, electrisch licht, stroomend water, er is ook een cantine aan boord. Voorts een hospitaal en een dokter met twee assistenten. Er is een zwembad aangebracht en dekspelen kunnen worden beoefend. Het ligt in de bedoeling de reis zonder onderbreking te volbrengen, daar de sleepbooten een toereikende bunkercapaciteit hebben. (Algemeen Handelsblad, 08-07-1939).

14-7-1939 passage Burlings. 20-7-1939 met 31.000 tons droogdok van Portsmouth te Alexandrië.

ROTTERDAM, 20 Juli. De Nederlandsche zeesleepboten ZWARTE ZEE, THAMES en WITTE ZEE van L. Smit en Co.'s Internationalen Sleepdienst, welke een 31.000 tons droogdok voor de Engelsche admiraliteit van Portsmouth naar Alexandrië sleepten, zijn heden met het dok behouden op haar bestemming aangekomen. (Nieuwsblad van het Noorden, 20-7-1939).
De Nederlandsche sleepbooten "Zwarte Zee" en "Thames" van L Smit en Co.'s Internationale Sleepdienst, die 31.000 ton metend droogdok van de Engelsche admiraliteit van Portsmouth naar Alexandrië sleepen, zijn hedenmorgen op hun plaats van bestemming aangekomen. De sleepboot "Witte Zee" heeft het transport geconvoyeerd. De reis, die 3000 mijl lang was, heeft 26 dagen geduurd, zoodat er gemiddeld 120 mijl per dag is afgelegd. De sleepboot "Witte Zee" heeft estafettediensten verricht zooals het in ontvangst nemen van de post en het proviand voor de bemanning van het dok en voor die van de sleepbooten. Dit geschiedde o.a. te Gibraltar en te Malta. (De Gooi- en Eemlander, Rotterdam, 20 Juli 1939).

22-7-1939 van Alexandrië naar Rotterdam. 30-7-1939 passage Finisterre naar Rotterdam.

AFD5: 1912 opgeleverd Cammell Laird & Co. Ltd. aan The Admiralty, bekend als het Portsmouth dock. 31.500 ton. 6-9-1914 naar Invergordon. 1919 naar Portsmouth. 1925 genaamd ADMIRALTY FLOATING DOCK 5 (AFD5). 1951 naar Bermuda. (Foto HMS KING GEORGE V in dok AFD5: theinvergordonarchive.org, 12-1919).

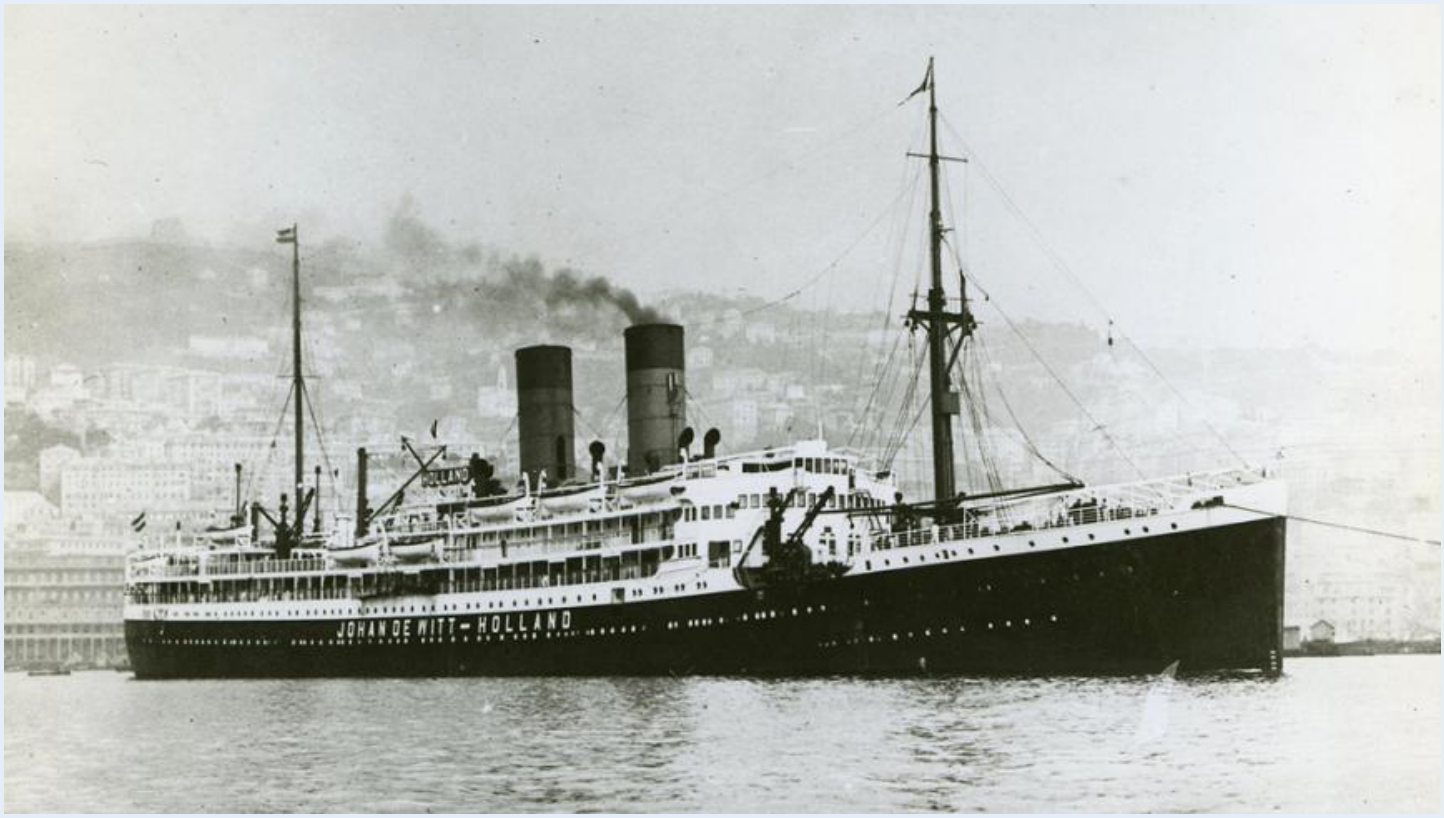
**LISBON MARU Le Havre-Rotterdam**
25-8-1939 gemonsterd te Maassluis. Kapitein: T. Vet, stuurman: P. Weltevreden, kok: J. Mostert, bootsman: A. v.d. Ende, matroos: W. v.d. Endt, K. de Reus, lichtmatroos: J. Nab, P. Rijpsma, B. Roest, kajuitsjongen: P. Weltevreden Hzn., 1e WTK: M. Puts, 2e WTK: J. Vries, 3e WTK: W. 't Hart, assistent: L. Don, C. Geluk, P. Brinkman, olieman: J. Heymans, W. Warbout, marconist: A.H. Baas.

30-8-1938 LISBON MARU (Nippon Yusen K.K., Tokyo, bouwjaar 1920, 7.038 BRT), vanaf Yokohama en Le Havre gearriveerd te Rotterdam met assistentie over de Nieuwe Waterweg door de sleepboten ZWARTE ZEE en SEINE.

**KONVOOI**
23-11-1939 gemonsterd te Maassluis voor werk op de Noordzee. Kapitein: T. Vet, 1e stuurman: A.J. Vlielander, 2e stuurman: J. Mante, kok: J. Mostert, A.J. van Galen, bootsman: A. v.d. Ende, matroos: K. de Reus, A. de Groot, lichtmatroos: A. Don, H. Don, M. Ruigrok, 1e WTK: M. Puts, 2e WTK: J. Vries, 3e WTK: W. 't Hart, olieman: C. Geluk, L. Don, W. de Koe, G. Kwak, A. Varekamp, marconist: A.H. Baas, P.A.A.L. Pleijte.

**DE ZWARTE ZEE MET HET KONVOOI VEILIG BIJ DE DUINS.** Naar de Vereenigde Nederlandsche Scheepvaartmaatschappij mededeelt, zijn de schepen BLOEMFONTEIN, GROOTEKERK en ALIOTH, welke voorafgegaan door de met "paravanes" uitgeruste zeesleepboot ZWARTE ZEE, van L. Smit en Co.'s Internationalen Sleepdienst, gisternacht naar Engeland vertrokken, tegen één uur 's middags in de Duins aangekomen. (Leeuwarder courant, 27-11-1939).

**TER REEDE VAN DUINS**
In onze herinnering herleeft de historie
(Van onzen maritiemen medewerker van Het Vaderland, 29-11-1939)
25 November 1939 HET IS ZATERDAG, mistroostig weer. Een harde wind uit het Zuidwesten doet de schepen achter de ankers rijen. Een tweehonderdtal neutrale koopvaarders, waaronder Nederlanders, Grieken, Belgen, Noren en Italianen door het groote aantal opvallen liggen te wachten op het oogenblik, dat het verlossende woord komt, dat het schip mag vertrekken. Één Amerikaansch schip ligt tusschen deze neutrale schepen verdwaald. Bij mijn rondblik verdrijft een trotsch gevoel van Nederlander te zijn de droefgeestige stemming, door het nutteloos wachten veroorzaakt. In de onafzienbare rij van schepen, waarvan de rest verloren gaat achter de kim, ligt in mijn onmiddellijke nabijheid, zoodat ik de namen kan lezen, een groot aantal mooie Nederlandsche koopvaardijschepen: KERTOSONO van den Rott. Lloyd; NIGERSTROOM van de Holl. Stoomboot Mij. te Amsterdam; VEENDAM van de Holland Amerika Lijn; STATENDAM van de HAL; ALCYONE van Nievelt en Goudriaan; JOHANN DE WITT van de Stoomvaart Mij. Nederland; STAD DORDRECHT van de Halcyon Lijn; DRIEBERGEN van de Zuid-Holl. Scheepvaart Mij.; BAARN van de KNSM; AMSTELKERK van de Ver. Neder. Scheepvaart Mij.; MAASKERK van de Ver. Ned. Scheepvaart Mij.; ZWARTE ZEE van L. Smit en Co.'s Sleepdienst; GANYMEDES van de KNSM.




Het passagiersschip JOHAN DE WITT genoemd naar den zeeheld, van wien jhr. mr. J.C. de Jonge schreef: "Door Johan de Witt onderging het zeewezen een gansche hervorming. Aan zijn zorgen was het veelvuldige verbeteringen verplicht. Hij was de ziel en het leven der zeemacht Zelfs stelde hij zich tweemalen aan de spits van 's lands vloot. Aan zijn verheven verstand heeft Nederland het ontwerp te danken van dien stouten tocht welke Brittanje sidderen deed."
De sleepboot ZWARTE ZEE kwam heden ter reede met het eerste Nederlandse konvooi van koopvaardijschepen, bestaande uit de GROOTEKERK, BLOEMFONTEIN en ALIOTH.
Een trotsch gezicht deze drie schepen van de Vereenigde Nederlandsche Scheepvaartmaatschappij. Mijn blik blijft een oogenblik rusten op deze mooie sleepboot welke straks weer zal terugvaren naar het vaderland, naar ik hoor nu ter begeleiding van de JOHANN DE WITT waarbij zich enkele vrachtschepen zullen aansluiten, mits "die Engelschen" de schepen tijdig vrij laten. Weer komt een onaangenaam gevoel van wrevel naar boven.
"A splendid tug" hoor ik naast mij zeggen.
Opkijkend zie ik den zeeofficier, die voor ons het verlossend woord komt brengen, dat wij mogen vertrekken. Wij krijgen te hooren, welke seinvlaggen moeten worden geheschen om vrij te kunnen vertrekken. Deze seinvlaggen worden bij het uitgaan nog halverwege verwisseld volgens nog twee ontvangen aanwijzingen, waarna met het nieuwe sein net laatste oorlogsschip kan worden gepasseerd. Deze seinvlaggen gelden slechts voor twee uur. Het is dezelfde officier, die ons eerst heeft Verwelkomd, nadat wij ter reede vergeefs gewacht hadden op het krijgen van inlichtingen en op goed geluk ergens ten anker waren gekomen.
Hij heeft ons verteld, welk sein ter reede moest worden geheschen en dat de schepen bij donker niet mochten varen en verduisterd moeten zijn. Over ligplaatsen werd niet gesproken. Men gaat kris kras door elkaar liggen, een vaargeul wordt niet opengehouden.
Die verduistering heeft niet veel te beteekenen. In plaats van elektrische lampen worden petroleumlichten voor ankerlichten geheschen en het is des avonds een schoon schouwspel, al deze lichten, waarvan de verste nog duidelijk zichtbaar zijn.
Ook de schepen zelf vertoonen vele lichten uit patrijspoorten en van opengaande deuren van normaal verlichte deksalons. Dé vraag rijst, of de krasse taal, door Japan geuit, niet een grond van waarheid bevat. Volgens de Nitsji Nitsji is, gezien het feit dat de Teroekoeni Maroe* het eerste Japansche schip is dat op een mijn is geloopen en dat binnen enkele dagen koopvaardijschepen van neutrale landen, waaronder Italië, Nederland en Zweden, eenzelfde lot ondergingen aan de Britsche Oostkust, het technisch mogelijk daaruit de verantwoordelijkheid voor deze zeerampen af te leiden en een bepaald land te noemen waartoe de mijnen behooren. De Kokoemin zegt, dat het schip is verloren gegaan op een weg, welke volgens de Engelschen veilig was. Niettemin liep het op een mijn. Nu zegt men, dat in een oorlog dergelijke ongelukken soms onvermijdelijk zijn. Toen Japan hetzelfde betoogde naar aanleiding van zijn optreden in China, nam men van Britsche zijde daartegenover geen sympathieke houding aan.
Volgens het Volkenrecht kan Japan de volgende maatregelen nemen.
1. Een krachtig protest indienen;
2. Schadevergoeding eischen;
3. Förmeele verontschuldiging verlangen;
4. Waarborgen tegen herhaling vragen.
Voorts kan het als represaillemaatregelen:
a. overgaan tot geweld;

b. schepen in beslag nemen, behoorende tot bet land dat verantwoordelijk is voor de ramp.
Hier liggen alleen neutralen. De Engelsche konvooien stoomen door en blijven niet in Duins liggen. Slechts een enkele torpedoboot en en oud wachtschip zorgen voor bewaking. Ja, hoffelijk zijn de heeren Engelsche zeeofficieren. Een ontevreden gebrom, dat het zoo lang heeft geduurd, alvorens wij mochten doorgaan, wordt vriendelijk beantwoord met de mededeeling dat ook zooveel schepen moeten worden behandeld; gisteren wel 70. Vanmorgen vroeg heb ik enkele ontploffingen gehoord en mijn vraag, wat dit had te beduiden, wordt beantwoord met de mededeeling, dat Duitsche vliegtuigen 's nachts mijnen hebben gelegd op de Theems. Het zijn drijvende mijnen van 40 pond en deze zijn bij het aanbreken van den dag gevondenen stuk geschoten. Ik hoor tot mijn verwondering, dat op de reede van Duins ook mijnen zijn gelegd, vermoedelijk door een vliegtuigen wel dicht hij een der wachtschepen. Het moeten magnetische mijnen zijn; welke op den bodem liggen. Op deze mijnen liggen gewichten; hij het passeeren van een schip worden deze gewichten weggetrokken en de mijn drijft op tegen het schip. De mijnen zijn niet door kabels met het anker verbonden.
De plaats is aangegeven als gevaarlijk, doch men heeft reeds een manier gevonden om deze mijnen op te ruimen. Er zijn nog vele dingen, welke mij niet duidelijk zijn, doch teveel nieuwsgierigheid in een oorlog voerend land moet men niet toonen. Een indruk van afdoende bescherming kan ik niet krijgen.
De vriendelijke zeeofficier laat mij alleen met mijn gedachten en ik denk aan den slag bij Duins, waarbij de Spanjaarden door Maarten Tromp, Evertsen, Banckert en de Witt in het zicht van de Engelschen werden verslagen, waardoor de Republiek der Vereenigde Nederlanden een plaats onder de eerste zeemogendheden werd toegekend; Maarten Tromp legde hier den grondslag vóór een geheel nieuwe vechttactiek ter zee, welke door de Engelschen werd overgenomen en toegepast tegen de Republiek der Vereenigde Nederlanden in den eersten Engelschen oorlog. Daarom wordt zij dikwijls volkomen foutief als de Engelsche tactiek beschouwd. Ik denk verder aan den tocht van de Ruyter de Theems op en ik denk aan den aanval van de Duitsche duikboot op de ROYAL OAK te Scapa Flow, waarvoor de Engelsche zeeofficier alle bewondering heeft ik denk verder aan Engelsche zorgeloosheid en weer komt de Japansche mededeeling naar boven.
Ik zie eens naar de JOHAN DE WITT, den leider van het Nederlandsche konvooi, dat straks weer naar Nederland zal gaan en ik denk aan het vaderland, aan de reeders, die hebben besloten te blijven varen, en aan het Nederlandsche volk, dat zijn Marine heeft verwaarloosd, evenals dit door de eeuwen heen is geschied; maar dat de vlag van de Nederlandsche koopvaardij nimmer van de zee is weggevaagd en als de nood hoog was, het Nederlandsche volk zijn Marine wist te versterken en het personeel voor de groote vloot altijd is gevonden. Het wordt tijd, dat de Nederlandsche belangen en daarbij de koopvaardij krachtdadig kunnen worden beschermd. Eiken dag dralen met het op stapel zetten van de zoo noodige slagkruisers beteekent het aan haar lot overlaten van de mooie Nederlandsche koopvaardijvloot en de stoere opvarenden van deze koopvaarders, die het gevaar niet duchten. Het gaat niet alleen om de engere beteekenis van de verdediging van Indië en of dit het best kan geschieden met vliegtuigen of slagkruisers; het gaat er om, dat de Nederlandsche belangen overal ter wereld krachtdadig kunnen worden beschermd, ook daar waar geen Nederlandsche vliegvelden zijn of kunnen worden aangelegd.
Kijkend naar de JOHAN DE WITT komt mij ter waarschuwing in herinnering, hetgeen Hume schreef over Johan de Witt: "All the successes of the English were chiefly owing to the superior size of their vessels, an advantage witch all the skill and dravers of the Dutch admirals could not compensate."
27 November.
Van het vertrek is gisteren niets gekomen. In den nacht van Zaterdag is het zwaar gaan stormen. Tien schepen gingen op drift en het mag een wonder heeten, dat geen ernstige ongelukken zijn gebeurd. In verband met den storm is het veiliger geweest te blijven liggen. Het sein, dat om de twee uur wordt veranderd, was nu niet bekend. Door den storm was ook geen communicatie mogelijk én zoo wachtte een ieder af, tot de Engelsche sloep met onderzoekingsofficieren weer zou komen. Tegen den avond kregen wij weer contact en werd het sein voor hedenochtend medegedeeld. Juist als wij het anker inhieuwen, wordt een sein opgevangen, dat de SPAARNDAM** op de Theemsmonding op een mijn is geloopen en mijn gedachten gaan naar de JOHAN DE WITT vol passagiers van de ORANJE, die voorgestoomd door de ZWARTE ZEE naar Nederland gaat vertrekken.

TER REEDE VAN DUINS

DE STRIJD OM DE TER ZEE

Deze fraaie sleepboot zal straks weer andere schepen uit het vaderland voorstoomen, om telkens weer het onbekende gevaar tegemoet te gaan. Het is een stoer volk van Smit's Internationalen Sleepdienst.
Door een kijker zie ik de passagiers aan boord van de JOHAN DE WITT aan dek staan. Volgens aanwijzing van den kapitein wordt den opvarenden aangeraden in de Noordzee niet onnoodig in de hutten te zijn, doch op het promenadedek of in de deksalons te blijven en verder de zwemvesten in de onmiddellijke nabijheid te hebben. Ouders wordt aangeraden de kinderen bij zich te houden en volwassenen zoowel als kinderen moeten goed gekleed aan dek zijn. Waardevolle voorwerpen en documenten moet men bij zich steken, daar bij het verlaten van het schip in sloepen het medenemen van koffers en tasschen niet is toegestaan. Ik zie de ZWARTE ZEE vóór de JOHAN DE WITT varen; heen en weer geslingerd door de achterin komende zee en mijn bewondering gaat nogmaals uit naar de opvarenden van deze sleepboot, die de reis door het gevaarlijke gebied, ter loodsing van de groote schepen, nog menigmaal zullen moeten doen. Ik denk aan het gebed van den doodelijk gewonden Admiraal de

Ruyter; gedurende het gevecht van 23 April 1676 tegen du Quesne, dat ook nu kan geiden voor onze zeevarenden ter koopvaardij: "Heere; bewaar 's Landts vloot, spaar genadigh onze officieren, matroozen en soldaten; die voor een klein geldt zooveel ongemaks en gevaars uitstaan. Geef hun kracht en kloekmoedigheid, zoodat wij onder Uwen zeegen d'overwinning moogen wegdraagen." (Bron: Het Vaderland, 29-11-1939, foto JOHAN DE WITT: NN).
* Teroekoeni Maroe: 6-1930 opgeleverd door Mitsubishi Zosen K.K., Nagasaki (467) als TERUKUNI MARU aan Nippon Yusen K.K., Tokyo, passagiersschip, 11.930 BRT, 2 motoren, 18 kn. 21-11-1939 tijdens een reis van Yokohama naar London en Rotterdam met passagiers en stukgoed, op een mijn gelopen en gezonken in positie 51.50 NB. en 01.30 OL. (Noordzee, Engelse kust t.h.v. Felixtowe).
** SPAARNDAM: 7-1922 opgeleverd door New Waterway SB. Co., Schiedam (112) als SPAARNDAM aan Nederl.-Amerik. Stoomvaart Mij., Rotterdam, vracht- passagiersschip, 8.857 BRT. 13 kn. 27-11-1939 tijdens een reis van New Orleans via London naar Rotterdam op circa 2 mijl ten noordoosten van lichtschip TONGUE, op de Thames Estuary op een mijn gelopen, aan de grond gezet en uitgebrand, total-loss verklaard. (12/13-11-1939 de mijn gelegd door Duitse torpedobootjagers).

JOHAN DE WITT BRENGT ORANJE-PASSAGIERS THUIS. Escorte van de ZWARTE ZEE. Batavia, 29 Nov. (Aneta). De JOHAN DE WITT is gistermorgen om 8 uur onder geleide van de ZWARTE ZEE uit Downs vertrokken met de passagiers van de ORANJE aan boord. De JOHAN DE WITT arriveerde gisteravond om 10 uur te Amsterdam. (De Sumatra Post, 29-11-1939).

Op de boeien bij Maassluis, kaart: van Leer's Fotodrukim N.V. Maassluis Boekhandel

DE KRACHTIGSTE SLEEPBOOT TER WERELD, de Zwarte Zee van de reederij L. Smit en Co. te Rotterdam, welke voortaan convooidiensten zal verrichten, wordt in het dok van Wilton Feijenoord voorzien van paravanes, die door middel van een hefboom in zee kunnen worden neergelaten. (Leeuwarder Courant, 04-12-1939).
Een paravaan (Engels: paravane; van Italiaans: parare = beschermen en Engels: vane = plat blad, schoep) is een torpedo- of sigaarvormig, hol metalen lichaam met vleugels voorzien van een schaar of messen om de kabels van verankerde zeemijnen door te knippen of te snijden, zodat ze boven komen drijven.
Een paravaantuig wordt gevormd door twee sleepkabels die onderaan de steven van bijvoorbeeld een koopvaardijschip zijn bevestigd. De beide sleepkabels slepen elk een paravaan. De vleugels aan de paravaan zorgen ervoor dat de sleepkabels zijdelings van het schip blijven. Wanneer een sleepkabel tegen een ankerkabel van een zeemijn loopt zal deze afglijden naar de paravaan en door de daaraan bevestigde schaar of messen worden doorgeknipt of doorgesneden. Vervolgens komt de zeemijn naar boven en kan men het drijvende gevaar op afstand met geweerschoten onschadelijk maken.
Het paravaantuig werd in loop van de Eerste Wereldoorlog door de Britse marine ingevoerd en gebruikt om hun schepen te beveiligen. Door de opkomst van grondmijnen en de bewerkelijkheid in het gebruik van het paravaantuig is deze vorm van beveiliging in de Tweede Wereldoorlog veel minder geworden. (Bron: wikipedia).

11-12-1939 aangemonsterd te Maassluis voor werk op de Noordzee. Kapitein: T. Vet, stuurman: L. Westdijk, kok: A.J. van Galen, bootsman: A. v.d. Ende, matroos: K. de Reus, J. v.d. Zee, J. v.d. Endt, lichtmatroos: P.J. Groen, J.M. Uleman, 1e machinist: M. Puts, 2e machinist: J. de Vries, 3e machinist: W. 't Hart, olieman: C. Geluk, L. Don, W. de Koe, A. Varekamp, G. Kwak, W.J. v.d. Linden, marconist: A.H. Baas, P.A.A.L., Pleijte.

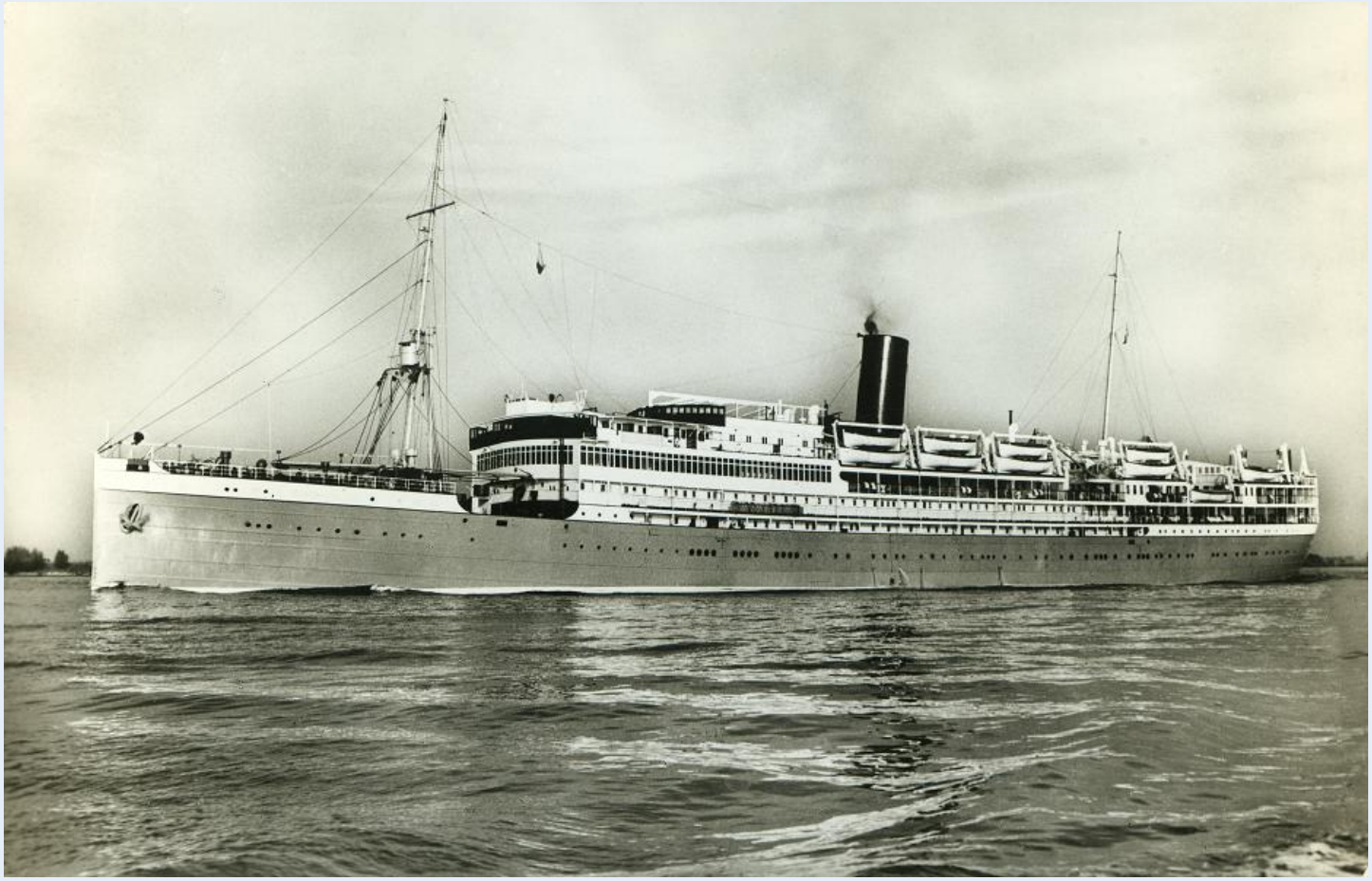
**Een zwarte dag voor de zeevaart - Vele schepen vergaan - Vele opvarenden verdronken**
Het was gisteren 'n zwarte dag voor de zeelieden en hun gezinnen. Zes schepen vergingen tengevolge van de zeeoorlog. En vele opvarenden lieten het leven. Het verhaal van de ene schipbreuk is al tragischer dan dat van de andere; terwijl men soms de ondergang van een zeekasteel niet eens meer vernemen kan uit de mond van een overlevende, doch door onmiskenbare tekenen tot het besluit moet komen, dat wederom een aantal mensen het slachtoffer van de oorlog werden. Zo spoelde gisteren een reddingboot aan, waarin men slechts twee dode zeelieden vond, die tengevolge van de kou waren overleden; van hun schip heeft men mets meer vernomen. Twee Engelse tankschepen zijn in de Noordzee op een mijn gelopen. Het zijn de "Athel Templar" (8.939 ton) en de "Inverlane" (8.9OO ton). De Admiraliteit deelt mede, dat de treiler "James Ludford" op een mijn gelopen en gezonken is. Men gelooft, dat twee officieren en vijftien manschappen verloren zijn. Naar verluidt is het Noorse s.s. "Foeina", groot 1674 bruto registerton en thuis behorende in Haugesund, aan de Oostkust van Schotland op een mijn gelopen en gezonken. Het schip was met een bemanning van achttien koppen onderweg naar Grangemouth om steenkool te laden. Tot dusverre is slechts een reddingboot in de Moray Firth gevonden. In de boot lagen twee dode zeelieden. Men neemt aan dat zij door bevriezing om het leven zijn gekomen. Het Belgische schip "Rosa" metende 1103 ton, is na een ontploffing voor de Noordoostkust van Engeland gezonken. Een van de vijftien opvarenden is omgekomen. Een patrouillerend schip heeft de veertien overigen gevonden. Zij voeren in de reddingboot van hun schip. Twee van hen waren gewond een van dezen is met een gebroken been in een ziekenhuis opgenomen. Officieel wordt bekend gemaakt, dat het Duitse koopvaardijschip "Adolf Leonhardt"* zelf zijn luiken geopend heeft, toen het opgevangen werd door een Engels oorlogsschip.
Het Duitse vrachtschip "Dusseldorf"** zou door de Britse kruiser "Dispatch" voor de Chileense kust tot zinken zijn gebracht. (Het Volksdagblad: dagblad voor Nederland, 16-12-1939).

(*NB: ADOLF LEONHARDT: 8-1921 opgeleverd door Nordseewerke, Emden (89) als THEBEN aan Deutsche Dampfs. Ges. "Kosmos", Hamburg. 2.989 BRT. 1925 verkocht aan Leonhardt & Blumberg, Hamburg, herdoopt ADOLF LEONHARDT. 8-12-1939 voor de kust van Angola laten zinken na interceptie door HMS SHROPSHIRE, gezonken in positie 13 ZB. En 11.30 OL.).
(**NB: DUSSELDORF: DÜSSELDORF: 6-1935 opgeleverd door Bremer Vulkan, Vegesack (711) als DÜSSELDORF aan Hanseatische Schiff.-u. Betriebs G.m.b.H., Bremen (Norddeutscher Lloyd), vracht-passagiersschip, 4.930 BRT. 14,5 kn. 1936 verkocht aan Norddeutscher Lloyd, Bremen. 15-12-1939 tijdens een reis van Valparaiso naar Montevideo ten noorden van Antofagasta onderschept door HMS DESPATCH en opgebracht. 1940 in dienst bij Ministry of Shipping, vlag: U.K., herdoopt POLAND. 1940 in dienst M.o.S./M.o W.T., Londen (Royal Mail Lines Ltd.), herdoopt EMPIRE CONFIDENCE. 1946 in dienst Alexandria Navigation Co. S.A.E., Alexandria-Egypte, herdoopt STAR OF EL NIL. 1949 in dienst Ministry of Transport, Londen. 1950 verkocht aan Lamport & Holt Line Ltd., Liverpool, herdoopt SPENSER. 1955 herdoopt ROSCOE. 17-2-1962 gearriveerd bij Buques y Materiales S.A., Bilbao om gesloopt te worden, 24-2-1962 aanvang sloop, gesloopt in 1962).

**DE "SIBAJAK" Hier gearriveerd.**
Zondagmorgen omstreeks half tien is de "Sibajak" van den Rotterdamschen Lloyd te Perak aangekomen. Het grootste deel der passagiers was reeds te Batavia van boord gegaan, zoodat hier nog slechts 76 passagiers debarkeerden, onder wie een aantal vroolijke Jantjes, die door hun kameraden werden afgehaald.
De "Sibajak" had een veelbewogen reis gehad, niet zoozeer in overdrachtelijken als wel in letterlijken zin. Aanhoudend ruw weer en hevige stormen maakten, dat het schip zijn bijnaam "Schommelbak" alle eer aandeed. Zooais destijds reeds gemeld, moest het vertrek uit Rotterdam steeds worden uitgesteld, eerst doordat het uitbreken van den oorlog de aankomst uit Batavia had vertraagd en later wegens het stormweer.
In plaats van 8 November vertrok het schip eerst 28 November, voor de vele passagiers een tegenslag.
De reis door de mijnenvelden van de Noordzee bracht natuurlijk spanning te over. Het was de bedoeling, dat de sleepboot "Zwarte Zee" de "Sibajak" buitengaats zou opwachten en door het mijnengebied loodsen.
Maar kapitein Schoehuizen, die de Noordzeewateren beter kent dan zijn voortuintje en zich van den te volgen weg reeds een nauwkeurige voorstelling had gevormd, vertrouwde liever op zijn eigen zeemanskwaliteiten. En dus voer de "Sibajak" voorop, de "Zwarte Zee" volgde, terwijl de "Christiaan Huygens", die terzelfder tijd uit Amsterdam was vertrokken, de rij sloot. Te Napels embarkeerden eenige honderden passagiers, die met een specialen boottrein uit Nederland - de laatste trein, welke vergunning had gekregen door Duitschland te rijden - aldaar waren gearriveerd. Verder had het schip, behalve het zware weer, een voorspoedige reis. Het zal hoogstwaarschijnlijk hier worden opgelegd voor eenige maanden, zooais thans met de "Indrapoera" en de "Oranje" het geval is. (De Indische Courant, 02-01-1940).

SIBAJAK: 27-5-1925 (mondelinge) opdracht tot de bouw verstrekt, 27-5-1925 schriftelijke bevestiging van de bouwopdracht, 18-11-1925 contract door de 2 werfdirecteuren ondertekend en vervolgens naar Rotterdam gestuurd, 25-11-1925 door één van de firmanten van Wm. Ruys & Zonen (zeer waarschijnlijk B.E. Ruys) bekrachtigd, bouwprijs ƒ6.800.000, 13-3-1926 kiel gelegd, 2-4-1927 gedoopt door SIBAJAK mevrouw T. Mees-Bouvin en te water gelaten, 2-1-1928 t/m 6-1-1928 technische proefvaarten, gemiddelde snelheid

bereikt van 16,59 kn., 28-1-1912 opgeleverd door Kon. Mij. "De Schelde", Vlissingen (181) aan N.V. Rotterdamsche Lloyd, Rotterdam (W. Ruys & Zonen), vracht- passagiersschip, brandmerk 2808 Z ROTT 1927, roepsein PSBQ. 12.040 BRT, 7.087 NRT, 8.289 DWT. 161,54 (154,15) x 19,05 x 11,58 x . meter. 518 passagiers (226 1e klasse, 196 2e klasse, 62 3e klasse en 34 in - klasse), 15,5 kn., 10.000 EPK, 2 x 8 cyl, 760 x 1340, Sulzer, de werf.



8-2-1928 om 15:00 uur vertrokken op de 1e reis met bestemming Nederlands-Indië. 9-3-1928 om 07:00 uur afgemeerd te Tandjongpriok. 1934 roepsein PHMD.
1940 thuishaven: Batavia. 16-5-1940 t/m 13-7-1940 opgelegd te Tandjongpriok. 14-7-1940 vertrokken van Batavia op Reis 51 naar Soerabaja (16/22-7-1940), Semarang (23-7-1940), Batavia (24/29-7-1940), Singapore (31-7-1940 t/m 2 8-1940), Balboa (318-1940 t/m 1-9-1940), Cristobal (1-9-1940), New York (7/21-9-1940), Baltimore (22/28-9-1940), New York (29-9-1940 t/m 9-10-1940), Cristobal (15/16-10-1940), Balboa (16-10-1940), Batavia (15/23-11-1940), Cheribon (24-11-1940), Semarang (25-11-1940), Soerabaja (26/27-11-1940), Balikpapan (28/30-11-1940), 2-12-1940 te Soerabaja. 12-2-1940 vertrokken van Soerabaja op Reis 52 als vrachtschip met bestemming New York, 26-1-1941 te New York. 31-3-1941 te Soerabaja, einde van Reis 52. 7-4-1941 vertrokken van Soerabaja op Reis 53, via Semarang, Cheribon, Batavia naar Singapore, 14-4-1941 te Singapore. 22-4-1941 om 10:00 uur wordt het schip, op grond van afspraken van de Nederlandse autoriteiten in Londen, verhuurd aan het Britisch Ministry of War op basis van bare-boatcharter, overgedragen. 22-4-1941 restant lading gelost uit Ruim III en vertrokken naar de rede van Singapore, Surveyor aan boord om de toestand van het schip en inventaris te onderzoeken in verband met de overname door het British Ministry of Shipping, aanvang verbouwing tot troepentransportschip. 22-4-1941 in beheer bij Peninsular & Oriental Steam Nav. Co. Ltd., Hong Kong. 22-4-1941 t/m 12-6-1941 te Singapore verbouwd tot troepentransportschip. 12-6-1941 naar Naval Base, door Straat Singapore, Main Strait en Selat Sinki, schietoefeningen met kanon en machinegeweren en vervolgens naar Keppel Harbour, passagiers en troepen geëmbarkeerd. 13-6-1941 om 06:50 uur loods aan boord en om 07:00 uur vertrokken met bestemming Durban, 28-6-1941 te Durban. 1942 thuishaven: Willemstad-N.A. 6-6-1946 in beheer bij de Nederlandse Regering, thuishaven: Rotterdam.
1947 ingebracht bij N.V. Kon. Rotterdamsche Lloyd. 7-1951 einde charter bij de Nederlandse Regering.
8-8-1951 t/m 12-8-1951 verbouwd tot emigrantenschip, 1e fase. 13-8-1951 naar de R.D.M. 27-9-1951 in dok bij Wilton-Fijenoord te Schiedam. 15-10-1951 vertrokken op Reis 124. 24-3-1952 t/m 23-4-1952 verbouwd tot emigrantenschip, 2e fase, 12.342 BRT, 6.934 NRT, 5.530 DWT, passagiers: 598 in 2e klasse en 358 in de 3e klasse.
6-4-1959 verkocht voor sloop aan Chung Hing Enterprise Co., Hong Kong, prijs £ 180.000, 23-6-1959 vertrokken op Reis 155 van Rotterdam naar Wellington, Sydney en Melbourne met 739 passagiers, 25-8-1959 gearriveerd te Hong Kong om gesloopt te worden, 29-8-1959 overgedragen aan Chung Hing Enterprise Co., gesloopt te Hong Kong in 1959. (Info: Marhisdata, foto: kaart R.L., Fodru, Gouda).