

20 jaar
3500 leden!



2010 - II



november

VERENIGING 'DE BINNENVAART'



REDERIJ AKKERMANS

Rederij Akkermans



door: Wouter Akkermans & Arie Lentjes

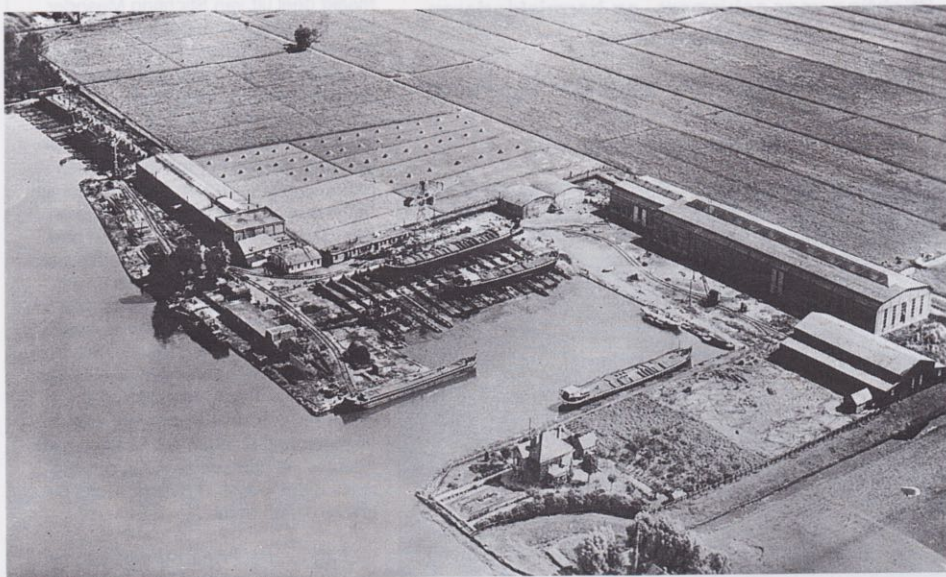
Rederij Akkermans was met veertien motorvrachtschepen, de zogenaamde Akkermans-schepen, in Rijnvaartkringen een kleine rederij. In de kleine gemeenschap van de binnenvaart was het echter, met haar kenmerkende schepen en de familiale sfeer aan boord, wel een bekende verschijning in de Rijnvaart. Rederij Akkermans werd vanaf 1934 opgebouwd; eerst met enkele losse schepen, die later in een rederij zouden worden samengevoegd. Hoewel je zou verwachten dat Denis Akkermans, die het bedrijf uit het niets opbouwde, een reder was; wordt hij door iedereen herinnerd als een gedreven zakenman die met hard werken genoeg fortuin vergaarde om met eigen schepen op de Rijn te gaan varen.

Deonisius Leonardus Jacobus Akkermans

Deonisius Leonardus Jacobus Akkermans, roepnaam Denis, werd op 12 februari 1888 in 's-Hertogenbosch geboren als oudste zoon van een groot katholiek gezin. Denis trouwde op 12 mei 1914 met de, op 11 augustus 1891 ook in 's-Hertogenbosch geboren Goverdina (Ina) Timmermans. Ze leerden elkaar kennen doordat hun vaders elkaar goed kenden. De vader van Denis was werkzaam als directeur bij Van der Schuyt-Van den Boom-Stanfries NV in de vestiging Tiel, terwijl de vader van Goverdina als vestigingsdirecteur in 's-Hertogenbosch werkzaam was. Denis Akkermans interesseerde zich voor techniek en scheepvaart en ging werken bij J. & A. van der Schuyt Scheepswerf en Machinefabriek in Papendrecht. Hij vestigde zich met zijn vrouw in Papendrecht, waar hij twee dochters kreeg: Joke en Hennie. Door overdag hard te werken en in de avonduren veel te leren, wist hij zich op te werken tot hoofd van de tekenkamer. Zijn kennis en gedrevenheid blijven niet onopgemerkt.

Scheepswerf en machinefabriek De Liesbosch

Op 31 jarige leeftijd, in 1919, werd hij door Jos de Poorter, een bekende reder uit Rotterdam, gevraagd om als technisch directeur in dienst te komen op de kleine scheepswerf De Liesbosch



Luchtfoto van de werf De Liesbosch.

Foto: archief Jaap Boersema



in Jutphaas. Eigenaar Johannes Josephus de Poorter was van beroep koopman, reder en cargadoor in Rotterdam. Hij had op 20-06-1918 de scheepswerf gekocht van de heer C.M. van Rees voor fl. 50.000,-. De scheepswerf had in de periode 1911 tot 1916 een redelijke bloeitijd achter de rug en telde ongeveer tachtig arbeiders. Op het moment van de aankoop werken er nog slechts acht mensen op de scheepswerf.

Denis Akkermans ging de uitdaging aan. Samen met Jos de Poorter bouwde Denis de sterk verouderde werf in korte tijd om tot een grote moderne scheepswerf. In 1919 kocht Denis een stuk grond naast de werf, waarop hij een villa liet bouwen. Het huis werd in 1920 opgeleverd waarna hij er met zijn vrouw en twee dochters introk. Hier werden twee zoons geboren, Leo op 19 mei 1919 en Denis Jr. op 17 juni 1922. De scheepswerf lag geheel geïsoleerd van de dorpskern wat de opbouw van de nieuwe werf lastig maakte. De werf lag in een weiland, zonder dat er een fatsoenlijke weg naartoe liep. Zowel het materiaal als het personeel moest met een pontje van de overzijde van het Merwedekanaal worden gehaald. Niettemin werd de werf in een korte tijd belangrijk uitgebreid. De belangrijkste uitbreiding was de aanleg van een nieuwe binnenhaven met scheepshelling. In mei 1919 werd twaalf hectare grond aangekocht voor de bouw van een nieuwe haven met dwarshelling. De nieuw aan te leggen berghaven moest een afmeting krijgen van 150 meter breed en tachtig meter lang. In deze haven moest een elektrisch aangedreven scheepshelling worden gebouwd van 110 meter lang, een voor die tijd ongekende grote afmeting. De oude houten scheepsloods werd afgebroken en vervangen door een stenen loods van zestig bij twintig meter. De oude smederij werd vervangen voor een, twintig bij twintig meter metende nieuwe loods en er werd een nieuwe timmerloods opgetrokken van twintig bij vijftien meter. De smederij en de timmerloods werden voorzien van, voor die tijd de modernste machines. De voorbereiding werd compleet gemaakt met een schilderswerkplaats en een modern schaftlokaal. In 1920 volgde de bouw van achtereenvolgens een machinefabriek (honderd bij dertig meter), een draaijerij (twintig bij dertig meter), een bankwerkerij of montagehal (vijftien bij dertig meter), een loods voor de opslag van motoren (twintig bij negenendertig meter), een ketelmakerij en een modelmakerij. In 1920 werden naast de nieuwe haven twee grote stoomkranen en een elektrisch aangedreven torenkraan geïnstalleerd parallel aan de scheepshelling.



De FOLMINA gebouwd bij De Liesbosch in 1920.

Foto: archief Wouter Akkermans



De vraag naar scheepsruimte was na het beëindigen van de Eerste Wereldoorlog bijzonder groot. De orderportefeuille was overvol. Er waren vooral veel orders voor de bouw van baggermaterieel, lichters en tankschepen. Hierin zou de scheepswerf zich gaan specialiseren hoewel er uiteraard ook de nodige scheepsreparaties uitgevoerd werden. Om de grote orderportefeuille te kunnen uitvoeren moesten veel werklieden worden aangetrokken om de opdrachten uit te kunnen voeren. Omdat vakbekwame ijzerwerkers/scheepsbouwers in de omgeving van Utrecht niet te vinden waren kreeg voorman Arie onder de Linden van Jos de Poorter de opdracht om naar zijn geboortestreek te gaan om daar vakbekwame scheepsbouwers te werven. De belofte van wat meer salaris en een nieuw huis, was voor de meeste verleidelijk genoeg om op het aanbod in te gaan. Onder andere bij Jonker & Stans, een scheepswerf aan de Noord, werden verscheidene ervaren krachten weggeplukt. Voor de nieuw aangetrokken arbeiders werden een aantal nieuwe huizen gebouwd.

Naast al deze bouwwerkzaamheden lukte het om in 1920 het eerste schip dat op de nieuwe scheepshelling was gebouwd te water te laten. Het eerste schip was een Italiaans zeeschip (cargo Merchant) genaamd FOLMINA. Het schip was in recordtijd gebouwd. De kiel werd op 12 januari 1920 gelegd. Twee weken later volgde de dubbele bodem en na vier weken stond het schip in de spanten. Het schip had een laadvermogen van 1.880 ton en was 70,1 meter lang en 10,36 meter breed. Midscheeps was het ruim 4,88 meter hoog en onder het verhoogde dek 5,88 meter. Het schip werd aangedreven door een 700 ipk tripelexpansie stoommachine met een vlampijpketel van 184 vierkante voet verwarmd oppervlak met geforceerde trek. Het schip werd gebouwd in opdracht van de Holland Gulf Stoomboot Maatschappij in Rotterdam, volgens de hoogste klasse van Lloyds A 1.

Na de bouw van de FOLMINA volgde de bouw van de zeesleper ROMA, in opdracht van een Italiaanse opdrachtgever. Tegelijkertijd werd ook het motorvrachtschip MARIA, met een netto laadvermogen van 3.000 ton, gebouwd. Hierna volgde een indrukwekkende reeks nieuwbouw en verbouwwerkzaamheden van zee- en rivierschepen. De specialisatie naar de bouw van tankschepen komt hier al duidelijk naar voren.

In de bloeitijd had de scheepswerf meer van 600 arbeiders in dienst. Denis is een sociaal voelend mens en tijdens zijn directeurschap werden kosten nog moeite gespaard om aan hen die dat wilden, lessen en cursussen te geven. Deze lessen werden in de winterperiode op diverse avonden gegeven waarbij Akkermans zelf de tekenlessen voor zijn rekening nam. De arbeiders kregen zo de gelegenheid, naast hun vakkennis ook andere zaken te leren. In 1922 trad er enige slapte op in de scheepsbouw. Voor De Liesbosch betekende dit het ontslag van 30 arbeiders. Denis Akkermans was het absoluut niet eens met de wijze waarop deze reorganisatie 'van bovenaf' geregeld en gedictieerd werd. Het conflict liep zo hoog op dat hij op 22 oktober zijn ontslag indiende. Hij verkocht zijn woning met bijbehorende grond aan Jos de Poorter en vertrok naar Rotterdam.

Taxateur en verzekeraar

Denis ging in Rotterdam op zoek naar een geschikte woning voor zijn gezin. Zij vestigden zich op het Noordereiland, dat in die jaren een middelpunt van bedrijvigheid vormde in de Rotterdamse haven. Op de Prins Hendrikkade 163 werd een statig hoekpand gekocht. De familie Akkermans woonde op de onderste twee verdiepingen, de bovenste verdiepingen werden verhuurd. Op het Noordereiland werd op 21 januari 1925 de derde zoon geboren, Jan Akkermans en op 30 april 1931 volgde nog Mary Akkermans.

In de periode dat Denis Akkermans bij scheepswerf De Liesbosch werkzaam was als directeur reisde hij vaak naar Duitsland voor zakenreizen. Zijn kennis als scheepsbouwkundige gebruikte hij voor de taxatie van schepen. Aan zijn reputatie als taxateur hield hij vanwege zijn rode haar de bijnaam 'Rooie Rotterdammer' over. Hij begaf zich ook in het verzekeringswezen. Vanaf 1921 was hij commissaris van de Levensverzekering Maatschappij Sint Willibrordus in Utrecht.



Scheepswerf Boele Bolnes

In Rotterdam ging Denis werken bij scheepswerf Boele in Bolnes. Bij Boele droeg hij zorg voor de afdeling binnenvaart. Als directielid verzorgde hij de acquisitie van nieuwe opdrachten. Hij werkte bij Boele als eigen baas en kreeg een deel van de winst van de door hem ingebrachte klussen. Denis kwam in dienst op het tijdstip waarop het begin van de kentering was te merken. De ambitieuze en sociaal voelende man werd binnengehaald om te zorgen dat de werkportefeuille vol genoeg bleef om het bedrijf gezond te houden. Hierbij kwam zijn uitgebreide kennis en contacten van de binnenvaart goed van pas.

In het begin van 1920 ging het goed met de scheepswerf. Dezelfde groeiende vraag in de scheepsbouw die Denis in Jutphaas had ondervonden gold ook in Bolnes. In dezelfde tijd werd een nieuwe machinefabriek gebouwd en de ketelmakerij werd vernieuwd. Het bedrijf pakte de zaken voortvarend aan. De scheepswerf in Slikkerveer sloot tijdelijk en de bedrijfsactiviteiten concentreerden zich in Bolnes. Door de dwarshelling te elektrificeren en te verlengen tot 115 meter leefde het reparatiebedrijf flink op waardoor de werf kon overleven. Een zware taak, aangezien de portefeuille nieuwbouw in 1931 leeg was. De wereldeconomie was na de beurscrash van 1929 langzaam maar zeker ingestort en het bedrijf leed sterk onder deze recessie. Het was een kwestie van erop of eronder. Alleen met de grootste inspanning en bezuinigingen kon de werf zich handhaven.

De directie besloot het werk zo rechtvaardig mogelijk te verdelen. Dit betekende een drastische inkrimping van de werktijden. Vele ouderen werden gepensioneerd. Het overige personeel moest in twee ploegen gaan werken. Eerst om de week, later om de vier weken. Door deze beslissing bleven tweemaal zoveel mensen bij het productieproces betrokken en ontvingen de werknemers tenminste nog eens in de vier weken een normaal loon. Met deze sociale insteek was Denis Akkermans ongetwijfeld verheugd. Zijn sterk ontwikkelde rechtvaardigheidsgevoel zal zeker bij deze gang van zaken hebben meegespeeld.

Handel in schepen

Denis bouwde zijn privé-kapitaal op met de handel in schepen. Deze werkzaamheden hebben in de geschiedenis maar weinig sporen achtergelaten. Het eerste schip, de nieuwgebouwde ST. MARIA werd in 1925 aangekocht. Het zestig meter lange schip, met een laadvermogen van 788 ton was gebouwd bij scheepswerf De Haan & Oerlemans in Heusden onder bouwnummer 118. Het schip werd in 1928 verkocht aan A. Van Oosten te Rotterdam.

Verder vond in 1928 de koop plaats van de 1390 ton grote KABA II. Dit schip was in 1910 gebouwd bij Boele & Zn. in Slikkerveer (de 'andere' werf van Boele). De KABA II werd omgedoopt in GOVERDINA II, vernoemd naar mevrouw Akkermans. In hetzelfde jaar werd (waarschijnlijk uit een faillissement) ook de MATHILDE aangekocht van de Mathilde Transport Maatschappij. Naast de motorvrachtschepen ging Akkermans ook handelen in sleepschepen. In 1929 kocht hij samen met J.P. Boele het sleepschip ALCIBIADEA. In 1930 had hij voldoende middelen om de zeven sleepschepen SOLON, KIDAS, PALAS, THESEUS, PELEUS, PRIDIAS en HEBE uit eigen middelen aan te kopen. Ook ging hij in zee met P.J. Zwarts om vervolgens in hetzelfde jaar de sleepboten KORFLOE, ARAMIS en PORBOS aan te schaffen voor verkoop. In 1931 volgde de aankoop (oprichting) van de scheepvaartmaatschappij DORIS en de sleepboot NEMETRES.

Uit een kort onderzoek bij het kadaster in Rotterdam blijkt dat Akkermans ook betrokken was bij de koop en verkoop van de volgende sleepvrachtschepen:
CAMILLA (1927) - DORIS (1927) - CAROLINA (1927) - CATTI (1927) - EMMANUEL (1929)
- THEKLA (1929) - VADERLAND 1 (1929) - MARIA LOUISA (1929) - LUDWIG HELMUT (1930).

Het werkelijke aantal schepen wat via bemiddeling van Denis Akkermans verhandeld werd zal waarschijnlijk vele malen hoger liggen.



De eerste motorvrachtschepen

In 1932 gaf Denis opdracht aan scheepswerf De Hoop in Lobith om een motorvrachtschip bouwen. Dit werd de MATTERHORN, die in 1933 in de vaart kwam. Zij werd in 1933 opgevolgd door het mvs MONTE ROSA. Denis Akkermans was al vroeg overtuigd van de voordelen van motorschepen boven die van sleepschepen, vandaar dat hij alleen dit soort schepen liet bouwen.

De MATTERHORN was een schip van 474 ton met een Deutz hoofdmotor van 300 pk. De afmetingen bedroegen: 50.00 x 6.60 x 2.30. Kapitein op de MATTERHORN was H. Moray, die het schip in 1934 van Akkermans overnam. Zijn zonen runden later de proviandboot in Ludwigshafen. In 1937 werd de MATTERHORN verkocht aan Firma Wentink & Zn. In Arnhem en kreeg zij de naam PAULA.

De MONTE ROSA was 475 ton groot (50.00 x 6.60) en voorzien van 300 pk Deutz hoofdmotor. Kapitein op de MONTE ROSA was F. van Ingen, die het schip in 1934 van Akkermans overnam. In 1937 ging het schip over naar de Matterhorn Scheepvaart Maatschappij NV. In 1959 werd de MONTE ROSA verkocht naar L. Wiegman en hernoemd in REA SYLVIA.

Deze beide schepen werden toen zij nieuw van de werf kwamen verhuurd aan de firma Franco Swiss in Straatsburg, een onderdeel van de Schweizerische Reederei in Basel. De heer Akkermans wist wat meer huurpenningen te krijgen door de schepen een rode boeiing te geven en er een naam van een berg op te zetten. Vandaar dat de MATTERHORN en MONTE ROSA afwijkende namen hadden. De MATTERHORN werd in 1978 gesloopt en de MONTE ROSA in 1998.

Aankoop sleepschip HEIMA

In 1936 kocht Denis Akkermans het sleepschip VERTROUWEN. Dit schip was in 1912 bij scheepswerf Boot bij Vrijenban gebouwd. Het schip werd na enkele reparaties en aanpassingen bij scheepswerf Boele Bolnes omgedoopt in HEIMA. Het schip werd grondig vernieuwd. In totaal werd er voor fl. 8.244,64 aan de HEIMA gesleuteld. De reparaties bestonden onder andere uit het vervangen van bijna 10.000 klinknagels. Het schip was 53,10 bij 7,05 meter groot, met een diepgang van 2,04 en een maximaal laadvermogen van 534,494 ton in drie ruimen. Het voor- en achterdek bestonden bij de aankoop van een vlak stalen dek maar werd in opdracht van Denis voorzien van opgelaste doppen. De voordekhut was ingericht als woonkamer met keuken en was sober ingericht met een granieten gootsteen, een keukenkast en een bank. In het vooronder zat een slaapkamer en een woonkamer die verwarmd werd door een kachel. In de voorroef werd verwarmd door een fornuis. In de roef zat een woonkamer, een slaapkamer en een toilet. In het achteronder zat een vertrek met twee kooien.

Bouw eerste Akkermans-schepen

In 1934, toen de markt behoorlijk slap was door de recessie liet Denis voor eigen rekening twee zusterschepen bouwen, de RIJNLAND en de MAASLAND. Ze waren ongeveer 55 meter lang en konden 500 ton vracht vervoeren. Ze werden ondergebracht in aparte vennootschappen. Vanaf 1938 volgden de opdrachten voor nieuwe schepen zich snel op. In 1938 werd de RUHRLAND gebouwd, het eerste schip in een serie 67 meter schepen, dat maar liefst 916 ton kon vervoeren. In 1939 volgde de opdracht voor het bouwen van drie zusterschepen, de DONAULAND, de SAARLAND en de SCHELDELAND. Deze schepen, ook 67 meter schepen, konden 953 ton vervoeren. De schepen waren van het type Dortmunder (type DEK schip, wat staat voor Dortmund-Emskanaal, voor de vaart tussen Dortmund en Ems),

In 1940 volgde het laatste schip dat nog voor het uitbreken van de oorlog gereed kwam. De SCHIELAND is was de laatste Dortmunder dat in opdracht van Denis gebouwd werd. De EEMLAND (1) was in 1937 als VREDE aangekocht. Dit schip was in 1927 gebouwd. Zij werd in mei 1940 gebruikt om het door Duitsers bezette Noordereiland in Rotterdam te ontvluchten.

De schepen waren bijna allemaal van eigen ontwerp. Zij hadden een opvallend rechte voorsterven en waren zeer solide gebouwd. Door hun bouw vielen de schepen van Akkermans sterk op tussen de andere motorvrachtschepen op de Rijn. In de volksmond werd daarom altijd over de





De **MAASLAND** (10) in Mannheim. Foto: Wilk-archief G. Dexheimer

Oorlogshaven'. Aangezien de normale administratie door de bezetting stil lag is niet met zekerheid te zeggen of er uiteindelijk meer schepen werden gevorderd.

De schepen moesten met een Duitse kapitein varen. Voor kapitein Wanders van de RIJNLAND betekende dit dat hij de leiding aan een Duitse kapitein over moest laten en dat hij genoeg moest nemen om als matroos aan boord te blijven. Het was strikt verboden om in de oorlog te fotograferen. Dit gold zeer zeker voor de Rijnschippers. Hierdoor is er nagenoeg geen beeldmateriaal aanwezig uit deze periode van de rederij. De normale gang van zaken werd tijdens de bezetting weer opgepakt. Om de economie toch enigszins draaiende te houden was het zaak om de vertrouwde transportwegen zoveel mogelijk te open te houden. Met de overgebleven schepen ging de vaart van rederij Akkermans door.

De bouw van de GREBBELAND in 1942

Denis Akkermans wist ondanks de oorlog zijn eigen rederij zo goed en zo kwaad als het ging in stand te houden. In 1941 wist Akkermans het wrak aan te kopen van de RHENUS 127, welk schip bij Boele in Bolnes opnieuw werd opgebouwd. De dramatische geschiedenis van de RHENUS 127 mag hier niet onvermeld blijven.

De RHENUS 127 was in 1922 in Kiel gebouwd als sleepschip van 1332 ton (80.00 x 9.50 x 2.51) met de naam RHEINFAHRT 47. De eigenaar was de Rheinschiffahrt AG vormals Fendel in Mannheim. In 1929 werd de naam omgezet in RHEINFAHRT 127. In 1939 werd de RHEINFAHRT 127 bij Scheepswerf Boele in Bolnes omgebouwd tot motorvrachtschip en kwam het terug in de vaart als RHENUS 127 (1028 ton). Het schip werd ondergebracht bij Rhenus AG in Mannheim en doorverhuurd aan de Standaard Transport Maatschappij in Rotterdam, de Nederlandse dochtermaatschappij van

Akkermans-schepen gesproken. Iedereen wist dan welke scheper er bedoeld werden. Ondanks dat de schepen oorspronkelijk niet onder één maatschappij werden gebracht maar in hun eigen vennootschap bleven varen, kan toch gesproken worden van Rederij Akkermans. Het bedrijf werd namelijk centraal geleid vanuit het rederijkantoor, wat gevestigd was op de Maaskade 85 in Rotterdam, slechts een paar straten verwijderd van het woonhuis van Denis Akkermans.

Rederij Akkermans in de oorlog

Het bezette Rotterdam zuchtte onder het juk van de Duitse bezetter. Na de overgave van Nederland werd er door de Duitse Wehrmacht en de Kriegsmarine beslag gelegd op talloze schepen, welke werden ingezet in het oorlogsapparaat. De Kriegsmarine nam de haven in bezit en vorderde schepen om de marine te versterken en de Duitse zeemacht uit te breiden. Ook rederij Akkermans had zwaar te lijden van de Duitse overheersing. Van de acht motorvrachtschepen werden er in elk geval vier gevorderd. Het was blijkbaar een gebruikelijke gang van zaken om de helft van de schepen van een rederij te vorderen zoals uiteengezet in het onlangs uitgegeven boek 'Rotterdam



Fendel. Na de capitulatie van België in mei 1940 besloot de Duitse Wehrmacht om Belgische krijgsgevangenen af te voeren naar Duitsland. Deze krijgsgevangenen werden in Terneuzen en Walsoorden verzameld en via gevorderde schepen naar Nijmegen en Wesel gebracht. Op donderdag 30 mei vertrok er van Walsoorden een dergelijk konvoi met krijgsgevangenen. Dit konvoi bestond uit vier schepen en één van die schepen was het motorschip RHENUS 127. Aan boord bevonden zich behalve enkele honderden Belgische ook Franse krijgsgevangenen. Het regiem aan boord was streng maar wel werd het de gevangenen toegestaan om regelmatig bovendecks, op de luiken te verblijven. 's Avonds rond zeven uur passeerde het konvoi Willemstad. Toen het konvoi ongeveer 700 meter boven de haven van Willemstad voer klonk er plotseling een luide explosie en vloog de RHENUS 127 letterlijk de lucht in. Tijdens de oorlogsdagen waren er veel magnetische mijnen afgeworpen boven de Zeeuwse stromen en de RHENUS 127 was het slachtoffer geworden van één van die mijnen. Binnen enkele seconden werd het schip uiteen gescheurd. Het vlak scheurde open waardoor het schip midscheeps knikte. Het voorschip met een groot gedeelte van het ladinggedeelte kwam rechtstandig omhoog waardoor het achterschip onder water geduwd werd. Korte tijd later was het gehele schip onder water verdwenen waarbij honderden krijgsgevangenen het donkere water van het Hollands Diep werden ingesleurd. Degenen die net aan dek verbleven kwamen er nog het beste af en zij die in het ruim verbleven waren kansloos. Helaas is het aantal slachtoffers van de ramp met de RHENUS 127 nooit met zekerheid vastgesteld. In totaal werden er 276 overlevenden aan land gebracht, bijna allemaal licht- tot zwaargewond. Bij het eerste daglicht op 1 juni werden de eerste dodelijke slachtoffers geborgen. Maanden later werden er nog slachtoffers van de ramp gevonden uiteindelijk werden er 167 soldaten begraven. Deze scheepsramp wordt nog jaarlijks op Tweede Pinksterdag in Willemstad herdacht.



De GREBBELAND is de voormalige RHENUS 127.

Foto: archief Wouter Akkermans

De berging van de RHENUS 127 verliep zeer moeilijk. Na veel gesteggel en de nodige problemen met het wrak wist bergingsbedrijf Van der Tak het karwei te klaren. Op 28 augustus kwam het voorschip boven water, een dag later gevolgd door het achterschip. Toen de bergers het zand uit de ruimen van het schip spotten vonden ze nog eens twintig slachtoffers, in het achterschip werden enkele dagen later nog twee slachtoffers gevonden; waaronder de vrouw van de schipper. Het achterschip werd



Een van de weinige foto's van het half gezonken wrak van de RHENUS 127 voor het lichten.

Foto: archief Wouter Akkermans

als sloopgoed verkocht maar het grootste deel van het ladinggedeelte en het voorschip verkeerden nog in redelijke conditie. Akkermans kocht dit deel van het schip van Rijkswaterstaat en liet het bij Scheepwerf Boele in Bolnes opnieuw opbouwen.

Op 26 maart 1942, bijna twee jaar na de ondergang van de RHENUS 127, bracht Scheepvaartbedrijf D.L.J. Akkermans dit ongelukkige schip opnieuw in de vaart onder de naam GREBBELAND. De GREBBELAND was toen 1170 ton groot (80.00 x 9.50



x 2.62) en was voorzien van een 480 pk Deutz hoofdmotor. In 1970 kwam het schip, via Franz Haniel & Cie, als HANIEL KURIER 42 weer even onder Duitse vlag. Dat was echter maar van korte duur want in 1971 werd het schip verkocht naar T. Heuvelman in Werkendam en kwam het als HELENA JANNY weer onder Nederlandse vlag. In 1980 werd het schip hernoemd in DIANA van Vof Diana in Nijmegen en in 1990 werd H. Stam in Tiel eigenaar van het schip. Hij bracht het als HENREAN in de vaart. In 2008 werd de HENREAN verkocht naar Dobrin Everestchartering in Constantza (Romenië), waar het als VALERIA nog steeds in de vaart is. Maar weinig schepen kunnen bogen op een dergelijke geschiedenis.

Scheepvaartbedrijf D.L.J. Akkermans

Op 17 maart 1942 werd het Scheepvaartbedrijf D.L.J. Akkermans opgericht. De scheepvaartbedrijven NV Motorschip SCHELDELAND en SAARLAND werden op 23 januari 1942 met terugwerkende kracht per 1 januari 1941 opgeheven en verder voortgezet in Rederij Akkermans.

Op 18 februari 1944 werd een notariële acte opgesteld met als doel het terug kunnen vorderen van het schip de MAASLAND.

In deze acte is een mooie omschrijving van het schip opgenomen: 'metende vijfhonderd acht en twintig en vierhonderd vijf en dertig/duizendste ton, hebbende een dek, een mast, twee laadruimtes, woonroef achterop, vooronder, voortbewogen door een direct omkeerbare Deutz Dieselmotor Nummer 296740/45. Groot driehonderd twintig paardenkrachten, bestemd voor de rivier- en binnenvaart, destijds gemerkt 5528 B Rott 1934.' In de acte vinden we verder de zin: 'de naamloze vennootschap in liquidatie thans in de gelegenheid gesteld wordt dit schip terug te verwerven'.



Geheel rechts is de heer Dennis Akkermans.

Foto: archief Wouter Akkermans

Boele Bolnes in de oorlog

Het bedrijf werkte tijdens de bezetting zo goed en zo kwaad als mogelijk door. De scheepsbouw was zware industrie zodat veel werknemers aanvankelijk de Arbeitseinsatz ontliepen. Het laatste oorlogsjaar liet diepe sporen na. Boele moest personeel afstaan aan de industrie in Duitsland. Er ontstonden grote tekorten aan voedsel en brandstof. Op 26 september 1944 's morgens om half vier vernietigden de Duitsers een gedeelte van de werf. Ze bleezen drie stoomkranen, de torenkraan, de telefooncentrale en andere vitale delen op. De timmerloods, het hoofdschakelbord en een deel van de magazijnen werden in as gelegd. Aan het einde van de oorlog was er gebrek aan alles, maar vooral het tekort aan kolen en hout werd nijpend. Dit noopte de medewerkers van de machinefabriek het loon in natura aan te vullen. De machinehal had een vloer van houten blokjes. Na het laatste fluitsignaal toonden vooral de draaiers en bankwerkers een voor die tijd opvallende neiging tot corpulentie. Het hout was een uitstekende brandstof, maar het hout was doordrenkt met olie wat een enorme rook opleverde. Na de vernietiging besloten de Duitsers de werf te ontmantelen. Op 23 oktober 1944 kreeg het personeel opdracht alle materialen van de fabriek en de losse gereedschappen weg te halen. De boormachines, slangen, luchtklinkhamer, afsluiters en andere materialen verdwenen in lichters. Hoewel het werk op kleine schaal werd gesaboteerd was het bedrijf in april 1945 volkomen leeggeplunderd.

Herstel van de vloot - Terugvoering gevorderde schepen rederij Akkermans

Van de oorspronkelijke vloot van acht motorvrachtschepen waren er na de oorlog nog slechts vier in de vaart, de rest van de schepen waren gedurende de oorlog gevorderd of verloren gegaan. Dat wil overigens niet zeggen dat de vier overgebleven schepen direct inzetbaar waren. De DONAULAND, met kapitein/matroos Wanders nog steeds aan boord strandde in Veitshöheim (bij Würzburg) en bleef daar maar liefst vijftien maanden liggen, voordat hij het schip begin 1946 terug naar Nederland kon varen. Dat de toestand van de schepen niet meteen na de bevrijding duidelijk was is niet vreemd aangezien de Duitsers in hun terugtrekkende beweging over de Rijn een grote puinhoop hadden achtergelaten. Het enorme offensief dat op 23 maart 1945 vanaf de linker Rijnsoever werd gestart leidde



tot een enorme schade. Als gevolg van dat laatste offensief werden alle bruggen van Basel tot aan de Nederlandse grens vernield. Om het de bevrijders zo moeilijk mogelijk te maken om Duitsland binnen te vallen werden bovendien vele schepen tot zinken gebracht om de vaarweg te blokkeren. Nagenoeg de gehele rijnvloot die zich tussen Karlsruhe en Emmerik bevond werd zwaar beschadigd achtergelaten of tot zinken gebracht.



De DONAULAND afgemeerd aan de Prins Hendrikade in Rotterdam. Foto: archief Wouter Akkermans

De schepen, of wat er van over was gebleven, werden gelokaliseerd door de bezettingsmachten die Duitsland hadden opgedeeld en via het speciaal daarvoor opgezette Marine Commissie Teruggave Vaartuigen werd getracht om de Nederlandse schepen aan de eigenaren te retourneren. De RUHR-LAND werd aan de Main teruggevonden. Zij vertrok op 13 november 1945 naar Nederland en passeerde op 19 november Lobith.

De RHEINLAND werd in Frankrijk teruggevonden. Denis Akkermans ging, samen met de heer Van Baalen, het schip persoonlijk ophalen in St. Nazaire. Het schip had zwaar te leiden gehad door de oorlog en had zowel molest- als bezettingsschade. Het schip was gekocht om te dienen als landingsvaartuig voor de geplande invasie van Engeland, wat grote schade tot gevolg had. Over het gehele schip zaten grote indeukingen en de 110 luiken waren voor het grootste deel verloren. Van de motorinstallatie waren verschillende onderdelen weg of defect. Voordat het mogelijk was om het schip terug te voeren naar Nederland moest de machine bedrijfsklaar worden gemaakt en diverse leidingen worden vervangen. Na enige noodreparaties lukte het om het schip via Engeland naar Nederland terug te varen. Het schip kwam op 6 november 1946 weer in het bezit van Rederij Akkermans.

Alleen de EEMLAND heeft de oorlog niet overleefd. Hoewel een groot verlies is dit in verhouding met andere getroffen bedrijven een beperkt verlies. Ter vervanging van de vermiste EEMLAND werd in 1946 het wrak van het gezonken stoomschip DONAU van de Vola aangekocht. Dit schip, een voormalig stoomvrachtschip uit 1909, werd opnieuw opgebouwd en als de nieuwe EEMLAND in de vaart gebracht.

Het enige sleepschip in de vloot van Rederij Akkermans, de HEIMA, voer een groot deel van de oorlog door. In september 1944 zonk het echter als gevolg van beschietingen door granaatvuur bij Erlecom. Door de beschietingen werd de scheepshuid op verschillende plaatsen doorboord. Op 30 juli 1945 werd de HEIMA gelicht door de Millingsche Scheepswerf. Het schip had toen bijna veertien maanden onder water gezeten, waardoor al het houtwerk van de roef en stuurhut zwaar beschadigd raakte. Dit kwam nog eens bovenop de schade door de beschietingen. De inventaris was verloren gegaan. Het schip werd bij de scheepswerf in Millingen voor fl. 6.000,- gerepareerd. Op het schip werd onder andere een nieuwe voorroef gebouwd met inrichting, werd het vooronder vernieuwd en werden de deuken uit de scheepshuid verwijderd. De waarde van het schip werd getaxeerd op peildatum 4 december 1945 met 110% verhoging op fl. 39.000,- en de restanten op fl. 9.500,-.

De vaart op Zwitserland

Denis Akkermans zag kort na de Tweede Wereldoorlog in dat de handel met Duitsland voorlopig moeizaam zou verlopen en dat tegelijkertijd de vloot te groot was om enkel in Nederland emplooi te vinden. Een alternatief was echter de handel met Zwitserland. Dit land was weliswaar buiten de oorlog gebleven maar had in 1945 ook enorme tekorten. Zodra de vaart naar Basel geopend werd nam Akkermans een reis naar Basel aan. Het grootste schip van de vloot, de in 1942 verbouwde GREBBELAND, kreeg de eer als eerste naar de Zwitserse stad aan de Rijn te varen. Op 8 mei





Op 08-05-1946 werd de **GREBBELAND** feestelijk verwelkomd in Basel. Foto: archief Wouter Akkermans

1946 werd de GREBBELAND feestelijk verwelkomd in Basel. Zij was het eerste Nederlandse motorvrachtschip wat de stad bereikte. Aan boord had zij 1167 ton cellulose. Basel werd hierna een vaste haven voor de rederij.

De GREBBELAND bleef niet lang het grootste schip van de vloot. In 1947 werd het laatste schip AARELAND in opdracht van Denis Akkermans bij scheepswerf Boele in Bolnes gebouwd. Dit schip werd het tweede en tevens laatste tachtig meter schip, type Rijn-Hernekanaal (RHK), van de rederij. Zij werd gebouwd onder bouwnummer 921 en werd het vlaggenschip van de rederij.

De naam Scheepvaartmaatschappij D.L.J. Akkermans werd op 15 november 1946 veranderd in Reederij D.L.J. Akkermans. Het adres was Maaskade 85. Deze gewijzigde naam was wel van een heel korte duur aangezien de maatschappij op 2 april 1947 werd voortgezet onder een andere naam.

Direct na de Tweede Wereldoorlog nam de Nederlandse regering alle voormalige Duitse bezittingen in Nederland in beslag. Hiertoe behoorden ook veel vooroorlogse rederijen die weliswaar in Nederland gevestigd waren, maar volledig onder Duitse controle stonden. Te denken valt aan bijvoorbeeld de Scheepvaart- en Handelsmaatschappij Trinitas (Franz Haniel), de Standaard Transport Maatschappij (Fendel) en de Brandstoffenhandel & Reederij uit Amsterdam (Braunkohle). Dit zijn maar enkele voorbeelden, er zijn er nog vele te geven. Al deze rederijen werden na de oorlog door de Nederlandse regering ondergebracht bij het Nederlandsch Beheerinstituut, welke organisatie er voor zorgde dat de voormalige Duitse bezittingen, als een vorm van herstelbetaling, bij Nederlandse rederijen en particuliere ondernemers terechtkwamen.

Fusie Reederij Akkermans en de Nederlandsche Stoomboot Reederij

Op 1 april 1947 meldde de heer Akkermans aan de Kamer van Koophandel in Rotterdam dat in verband met het door bemiddeling van het Nederlandsch Beheerinstituut aangegane contract voor de exploitatie van het bedrijf van de Nederlandsche Stoomboot-Reederij zijn bedrijf werd voortgezet onder de naam: Exploitatieonderneming Nederlandsche Stoomboot-Reederij & Reederij Akkermans NV. Het kantoor verhuisde van de Maaskade 85 naar de Prins Hendrikkade 59. Gelijktijdig werd ook het logo van de rederij veranderd. Hiermee kwam Denis Akkermans in het bezit van een historisch scheepvaartbedrijf. De passagiersvaart van de NSR was namelijk al in 1823 opgezet door de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij in Rotterdam. Dit was de rederij van de bekende stoomvaartpionier G.M. Roentgen. De NSR mag beschouwd worden als de oudste stoombootmaatschappij van het westelijk halfmond. Naast de rederij exploiteerde Roentgen, onder de naam Etablissement Fijenoord, ook een scheepswerf en stoommachinefabriek. Deze werf annex fabriek was gevestigd op het voormalige eiland Feijenoord. Het gaat te ver om hier de volledige geschiedenis van de NSR te schetsen, we moeten volstaan met de mededeling dat de NSR in 1927 handen was gekomen van de Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt (KD). Als zodanig werd zij na de Tweede Wereldoorlog als vijandelijk bezit aangemerkt en derhalve door het Nederlandsche Beheerinstituut in beslag genomen.

In de bezettingsjaren had de vloot van de Nederlandsche Stoomboot Reederij gevoelige verliezen geleden. Van de zestien passagiersschepen kon na de bevrijding alleen DE ZEEUW op korte termijn weer in gebruik worden gesteld. De motorpassagiersschepen die waren uitgerust met zogenaamde Voight-Schneider aandrijvingen: de KONINGIN EMMA, de PRINS BERNARD, de ORANJE en de NASSAU, waren gedurende de oorlog gevorderd geweest en hadden na de terugkomst in Nederland





De „Willem III” en „De Zeeuw” op de Prins Hendrikkade, Rotterdam.

Een bijzonder fraai plaatje van **WILLEM II** en **DE ZEEUW**. Foto: archief vereniging De Binnenvaart

aanzienlijk reparaties nodig. De stoompassagiersschepen hadden tijdens de oorlog redelijk gelukkig gevaren maar waren in de periode tussen de invasie en de bevrijding van Europa allemaal door oorlogshandelingen verloren gegaan. Uiteindelijk konden slechts vier stoomraderboten worden hersteld: de **HOLLANDIA**, **WILLEM III**, **PRINS HENDRIK** en de **ROTTERDAM**. Het restant moest worden afgeschreven en werd gesloopt.

Aanvankelijk huurde Akkermans de schepen van de NSR van het Nederlandsch Beheerinstituut. Maarten Neeleman bleef aan als directeur van de stoombootrederij. De rederijen Akkermans en NSR werden samengevoegd onder de naam Exploitatieonderneming KD & Reederij Akkermans NV. De gecombineerde rederij hield kantoor in het statige kantoorpand aan de Prins Hendrikkade 59. Op 1 april 1949 liep de huurperiode af en werd de NSR definitief door de Nederlandse Staat aan Akkermans verkocht. De rederij werd vanaf nu voortgezet onder de naam 'Nederlandse Stoomboot Rederij Akkermans'; ofwel de NSRA in Rotterdam. De schepen gingen varen onder de nieuwe NSRA vlag. De letters NSRA kwamen terug in de maatschappijvlag en werden aangebracht op de raderkasten van de stoomschepen en in de schoorsteenlogo's van de motorschepen.



Met **DE ZEEUW** werd een lijndienst op Antwerpen geopend. Foto: archief Wouter Akkermans

Denis Akkermans kwam er al snel achter dat de oude stoomschepen niet in het bedrijf pasten. Door de dure kolen en de extra bemanning die nodig was - een stookmeester kostte evenveel als een kapitein - waren de schepen in de ogen van de net opgerichte NSRA niet rendabel. Akkermans zette zich daarom in om de banden met de Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt (KD) zoveel mogelijk te herstellen en hij bood daarom de stoomboten te huur aan. De KD had in de oorlogsjaren ook zware verliezen geleden en had de grootste moeite om een minimaal aantal passagiersdiensten in stand te houden. Het

aanbod van Akkermans werd dan ook gaarne aangenomen. De vier overgebleven raderboten werden in gezet in een lijndienst op de Bovenrijn. De vier motorboten met een Voight-Schneider aandrijving: de ORANJE, de NASSAU, de PRINS BERNARD en de KONINGIN EMMA, werden na de verbouwing en uitbreiding van de passagiersaccommodatie inzet in een nieuwe lijndienst naar Basel. Met het motorschip DE ZEEUW werd, geleid door de Belgische agent Flandria, een lijndienst op Antwerpen geopend. Hoewel bij de proefvaart DE ZEEUW nog alle lof kreeg toegewuifd bleek het schip in de praktijk volledig ongeschikt te zijn. Vooral de lekkages in de salon waren een constante bron van aandacht en ergernis. Nadat het schip in 1952 ook nog eens bij een aanvaring betrokken raakte werd besloten het schip om te bouwen tot motorvrachtschip. Na deze verbouwing kwam het schip als IJSSELLAND terug in de vaart.

Zoals boven reeds opgemerkt waren de stoomraderboten na de oorlog niet meer rendabel te exploiteren. De Köln-Düsseldorfer besloot dan ook vanaf het begin van de jaren vijftig alleen te investeren in motorschepen. Nadat de vloot zo rond 1955 weer op volledige sterkte was werden de stoomboten dan ook uit de vaart genomen en opgelegd. Het huurcontract met Akkermans werd derhalve ook niet verlengd. Akkermans probeerde daarna de boten van de hand te doen maar kon er geen kandidaten voor vinden. Uiteindelijk bleef er dan ook niets anders over dan de laatste vier raderboten: de HOLLANDIA, PRINS HENDRIK, ROTTERDAM en de WILLEM III, te laten slopen.

Wat overbleef waren de vier Voight-Schneider aangedreven motorschepen. Hun aantal was te klein om een rendabele passagiersdienst te onderhouden. In eerste instantie bestond de intentie de vloot uit te breiden met nieuwe motorschepen. De investeringen daarvoor, geschat op twee miljoen gulden per schip, waren op dat moment niet haalbaar, nog afgezien van het feit of de schepen ooit rendabel te exploiteren waren. Trein, auto en vliegtuig wonnen steeds meer terrein en vaste passagiersdiensten werden steeds schaarser. Uiteindelijk werd daarom besloten de schepen af te stoten. Aan het einde van het seizoen 1953 werden de motorschepen KONINGIN EMMA en ORANJE verkocht aan de DGNM (de Düsseldorfer kant van de KD) in Düsseldorf. Zij werden verbouwd tot zogenaamde dubbeldekspassagiersschepen; en werden hernoemd in WIESBADEN en DÜSSELDORF. De andere twee Voight-Schneider aangedreven motorschepen, de PRINS BERNARD en de NASSAU voeren in het zomerseizoen van 1954, tussen 9 mei tot 26 september, in de cabinedienst van Rotterdam naar Basel. De hutaccommodatie werd in 1954 uitgebreid naar 56 eerste klasse hutten passagiers, waarvoor nu acht tweepersoonshutten in het schip zelf beschikbaar waren, alsmede twintig tweepersoons hutten op het hoofdek. Deze uitbreiding was mogelijk geworden doordat de cabines van de KONINGIN EMMA en de ORANJE beschikbaar waren gekomen na verkoop van deze schepen aan het einde van het seizoen 1953. Aan het einde van het zomerseizoen 1954 werden de laatste motorschepen, de PRINS BERNARD en NASSAU verkocht aan de PRDG (de Keulse kant van de KD) in Keulen. Zij werden eveneens verbouwd tot dubbeldekspassagiersschepen en omgedoopt in BONN en KOBLENZ.

Ontbinding NSRA

Met de verkoop van de PRINS BERNARD en NASSAU verviel ook het bestaansrecht van de NSRA. Met ingang van 1 juli 1955 werd de onderneming dan ook officieel opgeheven. Hiermee viel definitief het doek voor de 'Oudste stoomvaartonderneming op het westelijk halfmond', zoals de rederij met enige melancholie meldde op de omslag van het herdenkingsboekje, door haar uitgegeven ter gelegenheid van haar negentigjarige bestaan. Op 30 november 1951 waren reeds de volmachten van directeur B. Neleman ingetrokken en op 20 januari 1955 werden zowel de oude directeur als ook de procuratiehouders ontslagen. De zonen van Denis Akkermans traden nu in de onderneming in.



Van.l.n.r. Denis jr, Denis, Leo en Jan Akkermans

Leo (Leonardus Dionysius Marie Akkermans) en Denis Jr. (Ir. Dionisius Leonardus Jacobus Akkermans Jr.) traden tot het bedrijf toe als procuratiehouder met de titel directeur. De jongste zoon Jan (Johannes Wilhelmus Alexius) trad toe als procuratiehouder, net als Hendrik van Haastert en Johannes Hendrik van Rantwijk. In 1955 volgde de doorstart van de NSRA met enkel de motorvrachtschepen. Het bedrijf ging in het zelfde pand aan de Prins Hendrikkade 59 verder onder de naam NESTORAK Handel- en Transportmaatschappij NV. In de Akte van Oprichting wordt het doel van deze onderneming als volgt beschreven:

'De uitvoering van het reders-, cargadoors, expeditie- en stuwadoorsbedrijf, het optreden als agente van rederijen, het uitoefenen van het scheepvaartbedrijf zowel op de binnenwateren als ter zee, het drijven van handel in binnenschepen en zeeschepen, het drijven van handel in kolen, olie, ertsen en andere stapelproducten, het nemen van ertsmonsters, het doen van alle assurantie zaken (met uitzondering van het uitoefenen van het levensverzekeringbedrijf) en het doen van alles was met een en ander verband houdt, het deelnemen in andere ondernemingen met gelijk of aanverwant doel waaronder begrepen, alles in de ruimsten zin des woords'.

Leo Akkermans was de eigenaar. Zijn broers Denis Jr. en Jan traden op als procuratiehouder. Hendrik van Haastert en Johannes Hendrik van Rantwijk bleven aan als procuratiehouder.

Van de boedel van de NSR bleven drie schepen in eigendom over van de NESTORAK. Het passagiersmotorschip DE ZEEUW was reeds in 1952 omgebouwd tot motorvrachtschip, en voer al enige jaren onder de naam IJSSELLAND.

Uitbreiding van de vloot en makelaardij

Door bemiddeling van het Nederlandsch Beheerinstituut werd Akkermans ook eigenaar Davo BV in Deventer. De Davo had bij de overname één motorvrachtschip varen dat werd overgenomen. Dit werd het motorschip RHONELAND van RHONELAND NV. Dit schip was in 1940 gebouwd bij scheepswerf Schmidt in Oberkassel en werd achtereenvolgens de EMBRICA II gedoopt voor de eigenaar Van de Land Koninklijke Industrie Maatschappij in Deventer en de DAVO voor de Davo Motorschip NV in Deventer.

Op 29 december 1948 werd de heer Akkermans door de arrondissementsrechtbank in Rotterdam als makelaar in schepen beëdigd. Aan de bedrijfsnaam werd toegevoegd: 'makelaar in schepen'.

Nestorak

Op 1 juli 1955 sloot Denis Akkermans een contract af met Malm Handel- en Transport Maatschappij NV, een volle dochter van Haniel. Dit contract behelsde de oprichting van de Nestorak Handel- en Transport Maatschappij NV in Rotterdam. In het contract werden Akkermans en Haniel gedeeld eigenaar van Nestorak. Het contract had een looptijd van tien jaar, waarna het bedrijf volledig in eigendom van Haniel zou komen. Met dit contract werd feitelijk het bedrijf verkocht aan Haniel. Het bedrijf werd op gelijke voet voortgezet met de motor-



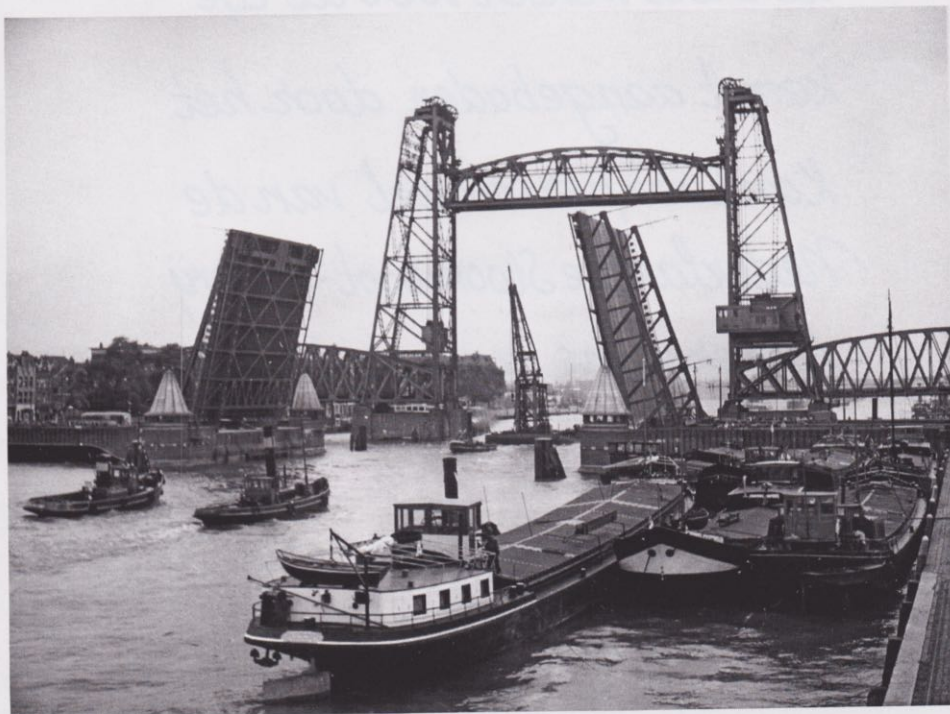
Het kantoor van NESTORAK aan de Prins Hendrikkade 59 met de ROERLAND. Foto: archief Wouter Akkermans



vrachtschepen van de voormalige Rederij Akkermans in het pand aan de Prins Hendrikkade 59. Leo Akkermans is eigenaar. Zijn broers Denis Jr. en Jan treden op als procuratiehouder. Hendrik van Haastert en Johannes Hendrik van Rantwijk blijven tevens aan als procuratiehouder. Van de boedel van de NSR blijven 3 schepen in eigendom over van de NESTORAK. Het passagiersmotorschip de ZEEUW is reeds in 1952 omgebouwd tot motorvrachtschip, en vaart al enige jaren onder de naam IJSSELLAND. Bij de overname van de NSR kwamen er ook nog twee kolenscheepjes mee. Deze werden voorheen gebruikt om de stoomboten van de NSR te bunkeren. Zij kwamen als NESTORAK 1 en NESTORAK 2 in de vaart. Later werden ze omgebouwd tot motorschip en als ZAAANLAND en ZOOMLAND terug in de vaart gebracht.

Bij de oprichting van NESTORAK werden de schepen van Rederij Akkermans genummerd van 1 tot en met 14. Het grootste schip de AARELAND werd nummer 1 en de ZAAANLAND sloot de lijst met nummer 14.

Denis Akkermans overleed op 31 juli 1972 in Rotterdam, zijn vrouw overleed vier jaar later in Prinsenvliet. Op het moment van zijn overlijden was het belangrijkste deel van zijn levenswerk, namelijk de rederij al volledig overgegaan in handen van Haniel Handel- en Transportmaatschappij BV. Deze overname vond plaats op 1 januari 1972. Hiermee was voor altijd een bijzondere rederij, opgebouwd door een bijzondere en markante persoonlijkheid van het Rijntoneel verdwenen.



Rotterdam was de thuishaven van Rederij Akkermans

VLOOTLIJST

HEIMA - sleepschip

1912 gebouwd bij Boot Vrijenban als sleepschip VERTROUWEN voor J. den Braber in St. Philipsland (53,10 x 7,05 x 2,04 - 535 ton - 2301086). Jaartal aankoop is onbekend.

1936 HEIMA, enkele reparaties en aanpassingen bij scheepswerf Boele Bolnes.

1944 (sept) het sleepschip HEIMA zinkt als gevolg van beschietingen met granaatvuur bij Erlecom. Door het granaatvuur wordt de scheepshuid op verschillende plaatsen doorschoten.

1945 (30 juli) gelicht door de Millingsche Scheepswerf. Het schip wordt bij de scheepswerf in Millingen gerepareerd.

1947 HEIMA, Nederlandsche Stoomboot-Reederij & Reederij Akkermans NV in Rotterdam (526 ton)

19.. HEIMA, A.M. Wendt in Rotterdam - Verdere historie is onbekend.



MATTERHORN

Foto: Hans van de Geer

1933 gebouwd bij De Hoop, Lobith voor NV Motorschip Matterhorn, Dir. D.L.J. Akkermans in Rotterdam (50,08 x 6,60 x 2,30 - 474 ton - 300 pk Deutz - 3150174)

1934 MATTERHORN, Hein Moray

1935 MATTERHORN, NV Motorschip Matterhorn in Rotterdam

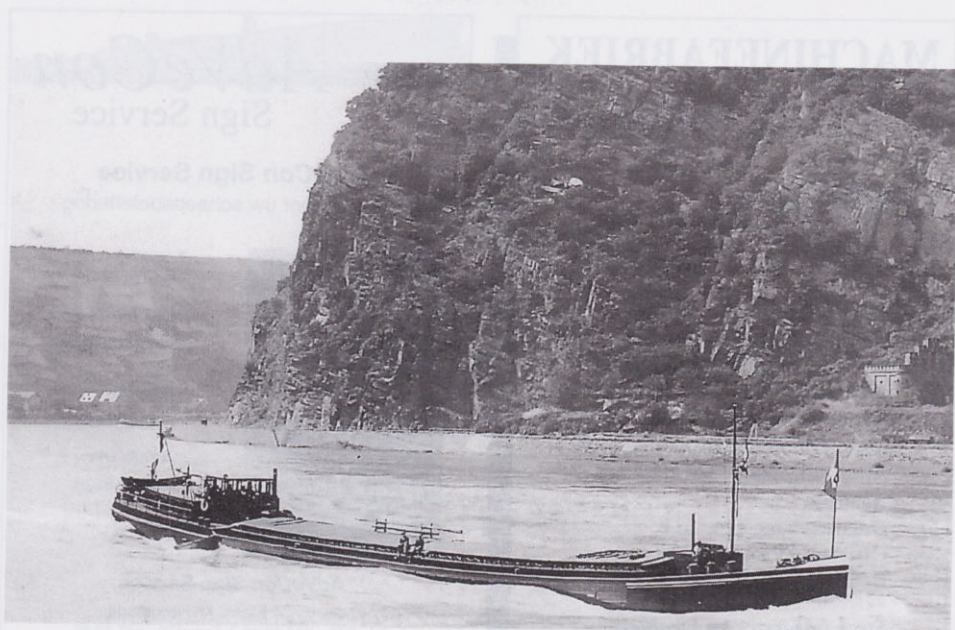
1937 PAULA, Fa G. Wentink & Zn in Arnhem (50,08 x 6,64 x 2,32 - 485 ton)

19.. HANS, J. Schijff in Nieuw Vennep

1972 FRIAN, C.J. van de Geer in Rotterdam (430 pk Werkspoor)

1978 gesloopt





MONTE ROSA

Foto: Bubenheim-archief Jan van Ingen

1933 gebouwd bij De Hoop, Lobith (bouwnr. 51) voor NV Motorschip Monte Rosa, Dir. D.L.J. Akkermans in Rotterdam (50,00 x 6,60 x 2,30 - 475 ton - 300 pk Deutz - 3150175)

1934 MONTE ROSA, F. van Ingen in Rotterdam

1937 MONTE ROSA, NV Motorschip Monte Rosa in Rotterdam

1939 MATTERHORN 12, Matterhorn Scheepvaart Maatschappij NV in Rotterdam

1959 RHEA SYLVIA, L.J. Wiegman in Rotterdam (54,95 x 6,60 x 2,32 - 484 ton)

1970 RHEA SYLVIA, Scheeps Union NV in Rotterdam

1972 RHEA SYLVIA, J. de Rooy in Ouderkerk a/d IJssel

1998 gesloopt



EEMLAND (1e)

1927 gebouwd in Westerbroek als sleep-schip VREDE voor Jan Dirk de Weerd in 's Hertogenbosch (49,98 x 6,60 x 2,31 - 546 ton).

1932 (25 okt) VREDE, Veenkoloniale Bank voor Hypotheek en Scheepsverband in Sappermeer

1933 (23 aug) VREDE, E. van den Bos uit Vlaardingen. Omgebouwd tot motorvrachtschip (2 x 135 pk Guldner - 466 ton)

1936 (11 maart) VREDE, Veenkoloniale Bank voor Hypotheek en Scheepsverband in Sappermeer

1937 (25-jan) VREDE, Industriële- Handel en Scheepvaartmaatschappij Kreekweg NV in Rotterdam

1937 MARY, Industriële- Handel en Scheepvaartmaatschappij Kreekweg NV in Rotterdam

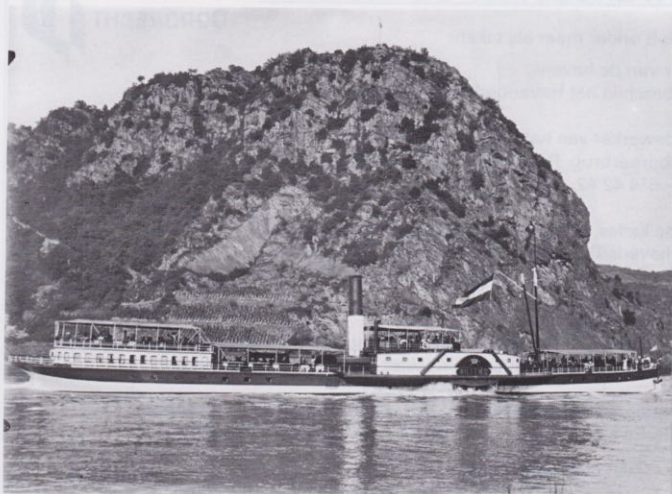
1937 (26 nov) EEMLAND (300 pk Deutz)

1940 (30 augustus) gevorderd door de Duitsers

1943 (3 augustus) gezonken en verloren gegaan

Bijzonderheden: Met dit schip is de familie Akkermans gevlucht vanaf het Noordereiland in Rotterdam.





WILLEM III

Foto: archief Gerd Schuth

1891 gebouwd bij L. Smit & Zn in Kinderdijk voor de NSR in Rotterdam (72,63 x 14,00 x 1,72 - 1750 passagiers - 550 ipk stoommachine) - 1949 WILLEM III, NSRA in Rotterdam - 1954 gesloopt

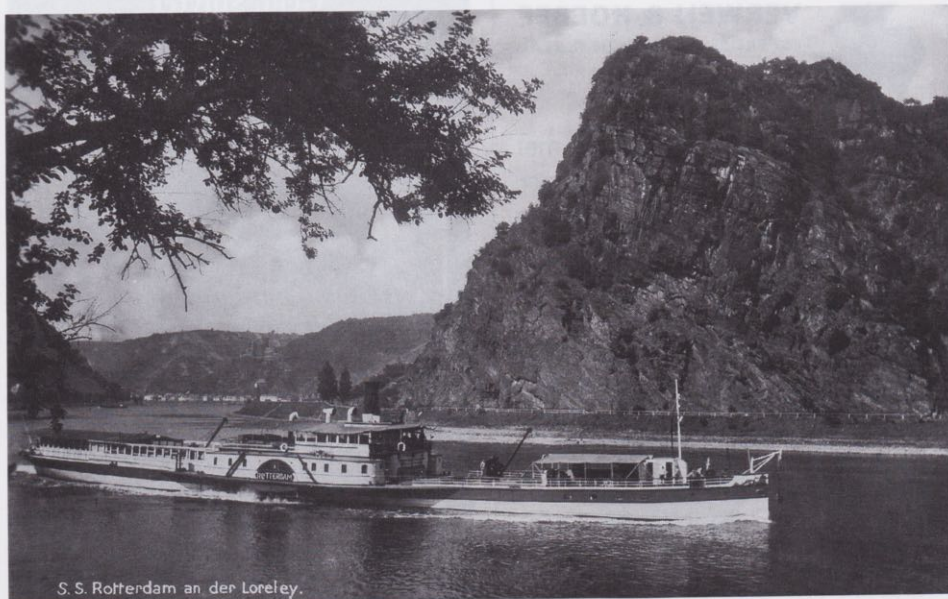


HOLLANDIA

Foto: archief vereniging De Binnenvaart

1894 gebouwd bij L. Smit & Zn in Kinderdijk voor de NSR in Rotterdam (72,62 x 14,70 x 1,80 - 1775 passagiers - 650 ipk stoommachine) - 1949 HOLLANDIA, NSRA in Rotterdam - 1954 gesloopt





S. S. Rotterdam an der Loreley.

ROTTERDAM

1898 gebouwd bij L. Smit & Zn in Kinderdijk voor de NSR in Rotterdam (81,84 x 15,25 x 1,65 - 1400 passagiers - 550 ipk stoommachine) - 1949 ROTTERDAM, NSRA in Rotterdam - 1957 gesloopt

Foto: archief vereniging De Binnenvaart



PRINS HENDRIK

1907 gebouwd bij L. Smit & Zn in Kinderdijk voor de NSR in Rotterdam (81,90 x 15,25 x 1,67 - 1900 passagiers - 675 ipk stoommachine) - 1949 ROTTERDAM, NSRA in Rotterdam - 1956 gesloopt

Foto: archief Gerd Schuth





PRINS BERNHARD

Foto: Wilk-archief G. Dexheimer

1938 gebouwd bij Bodewes, Millingen a/d Rijn voor de NSR in Rotterdam (69,40 x 9,85 x 1,66 - 297 ton - 2 x 400 pk Deutz) - 1940 - EISVOGEL - Deutsche Marine Minensuch-Flottille - 1945 PRINS BERNHARD, NSRA in Rotterdam - 1955 BONN, PRDG in Köln, ombouw tot mps - 1967 BONN, KD - 1988 BONN, Heinz Arntz in Duisburg - 2001 BONN, Sebastian Björklund in Karlshamn - 2008 PRINS BERNHARD, MS Prins Bernhard AB in Malmö



KONINGIN EMMA

Foto: archief Harry de Groot

1938 gebouwd bij Chr. Ruthof, Mainz-Kastel voor de NSR in Rotterdam (69,86 x 9,66 x 1,57 - 2 x 400 pk MWM) - 1942 GEFION, Deutsche Marine - 1944 ARIADNE - Deutsche Marine - 1944 GEFION, Deutsche Marine - 1945 KONINGIN EMMA, NSRA in Rotterdam - 1954 WIESBADEN, DGNM in Düsseldorf, ombouw tot mps - 1967 WIESBADEN, KD - 1989 STÖRTEBEKER, H. Hempel in Neuss - 1995 TRITON, H. Hempel in Neuss





ORANJE

Foto: archief Harry de Groot

1939 gebouwd bij Chr. Ruthof, Mainz-Kastel voor de NSR in Rotterdam (69,50 x 9,66 x 1,54 - 2 x 400 pk MWM - 1940 ORANJE, Deutsche Marine - 1945 ORANJE, NSRA in Rotterdam - 1954 DÜSSELDORF, DGNM in Düsseldorf, ombouw tot mps - 1967 DÜSSELDORF, KD - 1998 DÜSSELDORF, WSV Rodenkirchen



NASSAU

Foto: Wilk-archief G. Dexheimer

19401 gebouwd bij Bodewes, Millingen a/d Rijn voor de NSR in Rotterdam (69,50 x 9,85 x 1,54 - 297 ton - 2 x 400 pk Deutz - 1945 NASSAU, NSRA in Rotterdam - 1955 KOBLENZ, PRDG in Köln, ombouw tot mps - 1967 KOBLENZ, KD - 1996 GRAAF VAN BYLANT, Rederij Witjes in Lobith - Tolkamer





AARELAND (1)

Foto: Wilk-archief G. Dexheimer

1947 gebouwd bij Boele, Bolnes (bouwnr. 921) voor Scheepvaartbedrijf D.L.J. Akkermans in Rotterdam (79,90 x 9,50 x 2,78 - 1295 ton - 650 pk Deutz - 2306987)

1947 AARELAND, Nederlandsche Stoomboot-Reederij & Reederij Akkermans NV in Rotterdam

1955 AARELAND (1), Nestorak Handel Transport Maatschappij NV in Rotterdam

1970 HANIEL KURIER 41, Franz Haniel GmbH in Dbg Ruhrort

1971 GERARD CORNELIS-H SR, Heuvelman Rederij NV in Krimpen a/d IJssel (2313126)

1976 CITO, W.F.H. Molegraaf in Dordrecht (98,75 x 9,57 x 2,88 - 1747 ton - 900 pk Deutz)

1990 CITO, Thuredrecht BV in Dordrecht

1993 THREANT, Vof. Threant in Meppel

1998 SERVUS, Mandemaker in Rotterdam

1999 SERVUS, Mandemaker - Molegraaf CV in Dordrecht

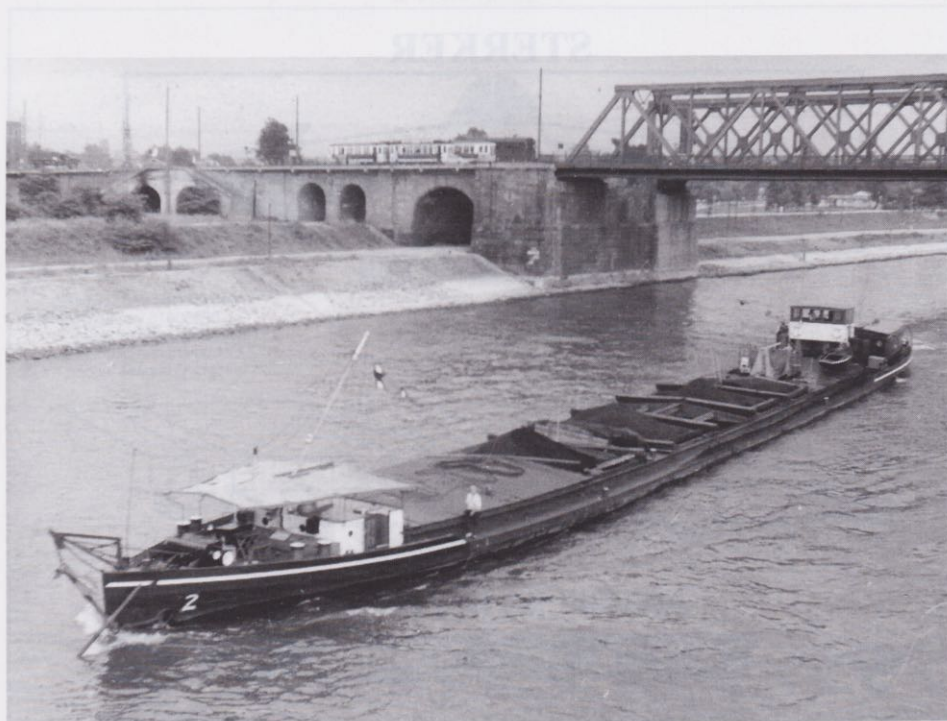
2000 BRUTUS, R. Dierckx in Merksem (1227 pk Caterpillar - 06003616)



De AARELAND in de opvaart.

Foto: Bubenheim





GREBBELAND (2)

Foto: Wilk-archief G. Dexheimer

1922 gebouwd in Kiel als sleepschip RHEINFAHRT 47 voor Rheinschiffahrt AG vormalig Fendel in Mannheim. (80.00 x 9.50 x 2.51 - 1332 ton). 1929 RHEINFAHRT 127 - in 1939 omgebouwd tot m/vs RHENUS 127 bij Boele in Bolnes voor Rhenus AG in Mannheim (76,00 x 9,47 x 2,65 - 1015 ton - 2 x 400 Deutz) In 1940 ter hoogte van Willemstad op een mijn gelopen en gezonken met Belgische krijgsgevangenen aan boord.

1942 GREBBELAND, Scheepvaartbedrijf D.L.J. Akkermans in Rotterdam. Geheel verbouwd en nieuw achterschip geplaatst (79,95 x 9,47 x 2,65 - 1128 ton - 480 pk Deutz - 2306546).

1947 GREBBELAND, Nederlandsche Stoomboot-Reederij & Reederij Akkermans NV in Rotterdam

1955 GREBBELAND (2), Nestorak Handel & Transport Maatschappij NV in Rotterdam

1970 HANIEL KURIER 42, Franz Haniel GmbH in Dbg Ruhrort

1971 HELENA JANNY, T. Heuvelman in Werkendam (2313083)

1980 DIANA, Vof. Diana

in Nijmegen -1990 HEN-

REAN, H. Stam in Tiel

(1033 pk Deutz)

2008 VALERIA, Dobrin

Everestchartering in Con-

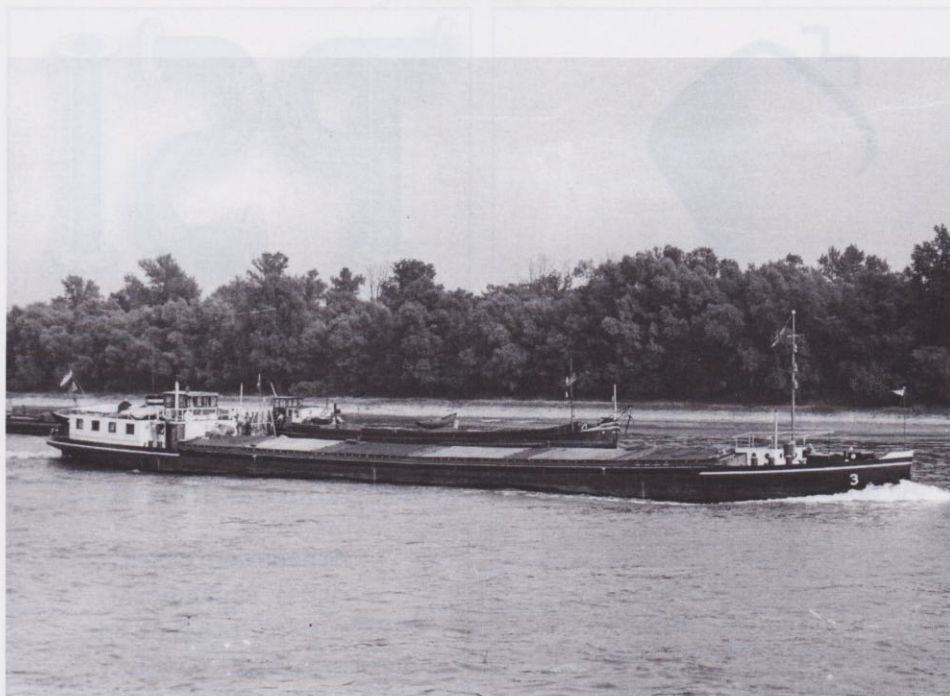
stantza (02313083)



De HENREAN voor de sluis in Kostheim.

Foto: Gunter Dexheimer





DONAULAND (3)

Foto: Wilk-archief G. Dexheimer

1939 gebouwd bij Boele, Bolnes (bouwnr. 882) voor Garant Sleepschip NV in Rotterdam

(67,10 x 8,19 x 2,81 - 1000 ton - 480 pk Deutz - 2306179)

1946 DONAULAND, Rederij Akkermans NV in Rotterdam

1947 DONAULAND, Nederlandsche Stoomboot-Reederij & Reederij Akkermans NV in Rotterdam

1955 DONAULAND (3), Nestorak Handel & Transport Maatschappij NV in Rotterdam

1966 CORNELIS-H, G.G. Heuvelman in Gouderak

1967 CORNELIS-H, W. Heuvelman in Gouderak

1969 EBEN HAEZER, A.T. de Jong in Gouderak

1979 FORTUNA, L. Geluk in Krabbendijke (466 pk GM)

1979 WILLEM-B, W. de Beijer in Gendt

1994 CORNELIS-H, W. Heuvelman & Zn. BV in Krimpen a/d Lek

(omgebouwd tot motorbeunschip)

1994 MONICO, Vof. Monico in Westervoort

2002 WANDA, Alzetta Shipping in Luxembourg (8060014)

2008 WANDA, Nieuwpoort Grint & Zand BV in Gouda (02329079)



*De WANDA van
Nieuwpoort Grint &
Zand BV in Gouda.
Foto: Willi Hendriks*





SAARLAND (4)

Foto's: Wilk-archief G. Dexheimer

1939 gebouwd bij Boele, Bolnes (bouwnr. 883) voor Saarland Motorschip NV in Rotterdam
(67,00 x 8,19 x 2,81 - 953 ton - 480 pk Deutz - 2306188)

1942 SAARLAND, Rederij Akkermans NV in Rotterdam

1947 SAARLAND, Nederlandsche Stoomboot-Reederij & Reederij Akkermans NV in Rotterdam

1955 SAARLAND (4), Nestorak Handels & Transport Maatschappij NV in Rotterdam

1969 HANIEL KURIER 24, Franz Haniel GmbH in Dbg Ruhrort (910 ton - 750 pk Deutz)

1972 ASTRID, Trafos BV in Rotterdam (730 pk Detroit - 2313392)

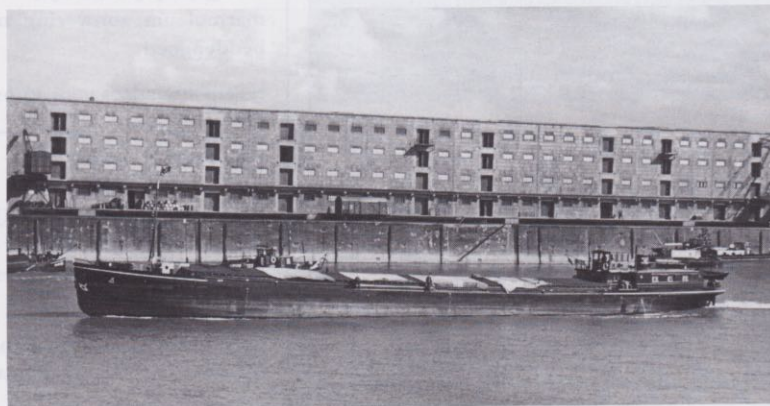
1990 CARMEL, J.O.M. Elshout in Maasbracht

1992 ASTRID, W. Heuvelman & Zn. BV in Krimpen a/d Lek

1994 KEVIN, van Neijenhof - Postma in Rotterdam (913 ton - 730 pk Detroit -1996)

2006 KEVIN, Vof. Brixon Kampen BV in Kampen

2007 gesloopt bij Treffers BV in Haarlem





SCHELDELAND (5)

Foto: Wilk-archief G. Dexheimer

1939 gebouwd bij Boele, Bolnes (bouwnr. ...) Scheldeland Motorschip NV in Rotterdam (67,00 x 8,19 x 2,81 - 953 ton - 480 pk Deutz - 2306202) - 1942 SCHELDELAND, Rederij Akkermans NV in Rotterdam

1947 SCHELDELAND, Nederlandsche Stoomboot-Reederij & Reederij Akkermans NV in Rotterdam

1955 SCHELDELAND (5), Nestorak Handel & Transport Maatschappij NV in Rotterdam (944 ton)

19.. DWAAL IK WACHT U - 1968 RIO 2, Oosterlee BV in Maassluis (886 ton)

19.. RIO 2, Seam BV in Maassluis (omgebouwd tot motorbeunship - 850 ton - 500 pk Bolnes)

Verdere historie is onbekend.



ROERLAND (6)

Foto: Wilk-archief G. Dexheimer

1938 gebouwd bij Boele, Bolnes (bouwnr. 874) als RUHRLAND voor Ruhrland Motorschip NV in Rotterdam (67,00 x 8,20 x 2,67 - 916 ton - 450 pk Deutz - 2305982)

1946 ROERLAND, Rederij Akkermans NV in Rotterdam

1947 ROERLAND, Nederlandsche Stoomboot-Reederij & Reederij Akkermans NV in Rotterdam

1955 ROERLAND (6), Nestorak Handels & Transport Maatschappij NV in Rotterdam

1970 HANIEL KURIER 28, Franz Haniel GmbH in Dbg Ruhrort

1972 KARIN, Trafos BV in Rotterdam (2313542) - 19.. RENOVATIE, R. Oorburg in Groningen

1980 MEJONI, Vof. Fernout & Zn. in Harderwijk - 1990 MEJONI, Bron BV in Lunteren (680 pk Deutz)





De **SCHIELAND** en de **PRINS BERNHARD**.

Foto: archief Wouter Akkermans

SCHIELAND (7)

1940 gebouwd bij Boele, Bolnes (bouwnr. ...) voor Schieland Motorschip NV in Rotterdam (67,09 x 8,20 x 2,51 - 869 ton - 480 pk Deutz (1950) - 2307493)
1946 **SCHIELAND**, Rederij Akkermans NV in Rotterdam
1947 **SCHIELAND**, Nederlandsche Stoomboot-Reederij & Reederij Akkermans NV in Rotterdam
1955 **SCHIELAND** (7), Nestorak Handel & Transport Maatschappij NV in Rotterdam (480 pk)
1970 **HANIEL KURIER** 29, Franz Haniel GmbH in Dbg Ruhrort

1971 **JANKA**, Edna (500 pk Deutz)
1993 **BRISO**, Bosmans in België
19.. **NOORMAN**, Sluman
Verdere historie is onbekend.

EEMLAND (2e) (8)

1909 gebouwd bij Jonker & Stans, Hendrik Ido Ambacht (bouwnr. 201) als stoomvrachtschip **WILIAM EGAN** 19 voor William Egan in Keulen (58,77 x 7,25 x 2,30 - 515 ton - 280 pk stoommachine)
19.. **RHENUS** 19, Fendel Rheinschifahrt in Mannheim
1935 **RIJN-SCHELDE** 11, NV Rijn-Schelde in Antwerpen
19.. **DONAU**, Vossen & Langen (Vola) in Rotterdam (2306972)



De **tweede EEMLAND** (8) in Mannheim.

Foto: Wilk-archief G. Dexheimer

19.. **SOPHIA 2**, J.T. Nijenhoff in Dordrecht
1946 **EEMLAND**, Akkermans NV in Rotterdam (omgebouwd tot mvs - 58,77 x 7,25 x 2,27 - 499 ton - 380 pk Deutz)
1947 **EEMLAND**, Nederlandsche Stoomboot-Reederij & Reederij Akkermans NV in Rotterdam
1955 **EEMLAND** (8), Nestorak Handels & Transport Maatschappij NV in Rotterdam
1968 **VERWISSELING**, G.P.A. Been in Rotterdam (480 pk Deutz)
1971 **VERWISSELING**, G.P.A. Been in Rotterdam (58,74 x 7,25 x 2,30 - 498 ton - 500 pk Deutz)
1980 **VERWISSELING**, na een aanvaring werd het schip total loss verklaard door de verzekering
Het schip heeft enkele jaren in Straatsburg gelegen en is daarna weer in de vaart gebracht
1984 **PAX**, R. Stein in Wasserbillig (8000037)





RIJNLAND (9)

Foto's: Wilk-archief G. Dexheimer

1934 gebouwd bij Boele, Bolnes (bouwnr. 220) als RHEINLAND voor Rheinland Motorschip NV in Rotterdam (55,40 x 7,15 x 2,34 - 495 ton - 320 pk Deutz - 2305529)

1946 RIJNLAND, Rederij Akkermans NV in Rotterdam (55,40 x 7,15 x 2,42 - 549 ton)

1947 RIJNLAND, Nederlandsche Stoomboot-Reederij & Reederij Akkermans NV in Rotterdam

1955 RIJNLAND (9), Nestorak Handels & Transport Maatschappij NV in Rotterdam

1970 HANIEL KURIER 30, Franz Haniel GmbH in Dbg Ruhrort

1973 HE AL, H.K. Kielen in Amsterdam (2313725)

1976 CORJO, J.M. van der Ben in Lekkerkerk (620 pk Deutz)

1986 CORJO, Eendracht PvbA in Merksem (6002113)

19.. PATTY, F. Ghillebert in Gent





MAASLAND (10)

Foto: Wilk-archief G. Dexheimer

1934 gebouwd bij Boele, Bolnes (bouwnr. 231) voor Maasland Motorschip NV in Rotterdam (55,37 x 7,15 x 2,35 - 528 ton - 320 pk Deutz - 2305528)

1946 MAASLAND, Rederij Akkermans NV in Rotterdam

1947 MAASLAND, Nederlandsche Stoomboot-Reederij & Reederij Akkermans NV in Rotterdam

1955 MAASLAND (10), Nestorak Handel & Transport Maatschappij NV in Rotterdam

1968 ANITA CELIA, A.T. de Jong in Goudarak

1968 QUO VADIS, J. van der Graaf in Sliedrecht (55,37 x 7,15 x 2,59 - 534 ton - 365 pk Caterpillar)

1970 QUO VADIS, L.J. van der Graaf in Sliedrecht

1972 JOJA, H.A. Bruinsma
in Amsterdam

1978 MAJA, N.M.F. van
Lent in Maasbracht

1997 MARTINIQUE,
P. Marnef in Merksem
(6002847)

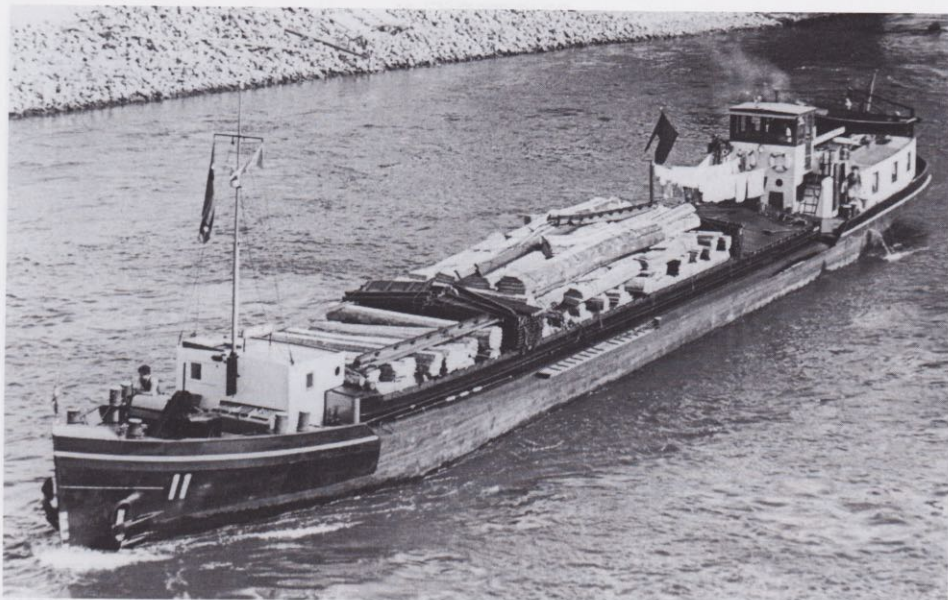
20.. POR-DIOS,
C. Colasse in Brugge
2008 DECENNium, Vof.
Bosman - de Bot in Zwijn-
drecht



*De **POR DIOS** (6002847)
is de ex MAASLAND in
Sas van Gent .*

*Foto: Dieter Henken
(09-07-2006)*





RHÖNELAND (11)

Foto's: Wilk-archief G. Dexheimer

1940 gebouwd bij Schmidt, Oberkassel als EMBRICA II voor Van de Land Koninklijke Industrie Maatschappij in Deventer (45,96 x 5,79 x 2,12 - 310 ton - 270 pk MWM - 3190033)

1945 DAVO, Davo Motorschip NV in Deventer

1947 RHÖNELAND, Rhöneland NV in Rotterdam

1955 RHÖNELAND (11), Nestorak Handels & Transport Maatschappij NV in Rotterdam

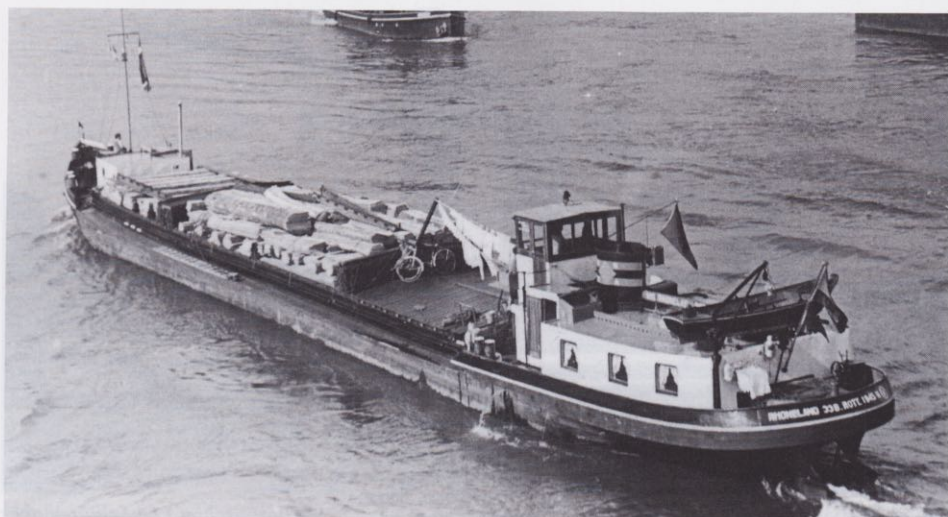
1968 STERRESCHANS, J.P. van Megen in Doornenburg

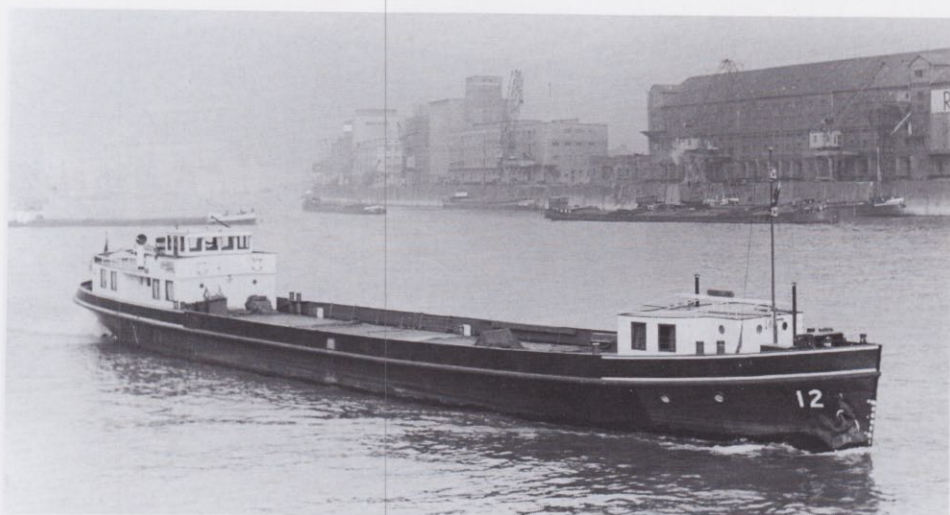
1970 PROGRES, A. Wijnen in Rotterdam (354 pk Deutz)

1973 TEMPO, G.J. van Oijen in Nijmegen

1984 TEMPO, J.A. van Vossen in Heerjansdam

2009 afgevoerd naar sloperij Treffers in Haarlem





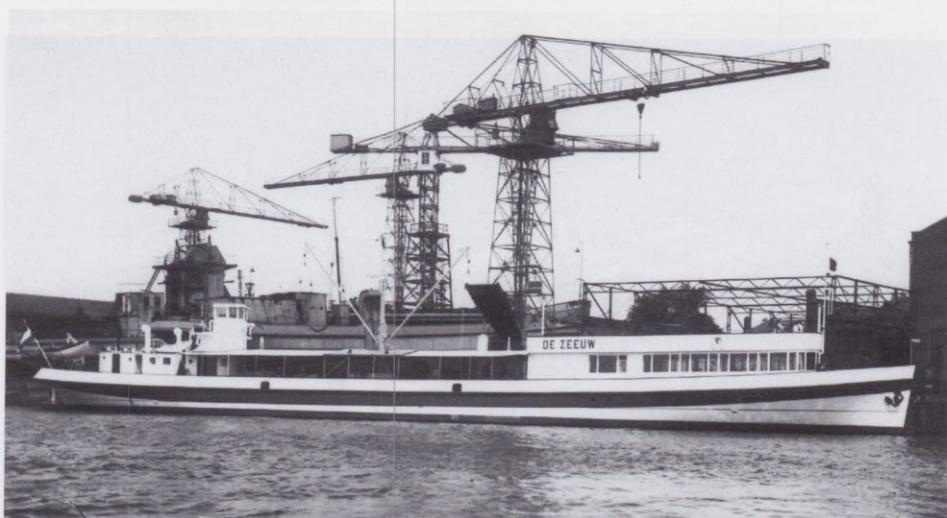
IJSELLAND (12)

Foto: Wilk-archief G. Dexheimer

1936 gebouwd bij L. Smit & Zn., Kinderdijk (bouwnr. 879) als vracht/passagiersschip DE ZEEUW voor Nederlandsche Stoomboot Rederij NV in Rotterdam (59,24 x 7,30 x 1,83 - 345 ton - 2 x 300 pk Deutz - 2305731)

1947 DE ZEEUW, Nederlandsche Stoomboot-Reederij & Reederij Akkermans NV in Rotterdam (299 ton - 2 x 360 pk Deutz) - 1953 IJSELLAND (12), Nestorak Handel & Transport Maatschappij NV in Rotterdam (omgebouwd als mvs - 59,24 x 7,32 x 2,45 - 499 ton - 2 x 360 pk Deutz)

1966 JOLANDA, H. Vermeer in Rotterdam - 1967 ZAGRI 24, Joh. Boele Handels & Transport NV in Rotterdam (omgebouwd als motorbeunsschip - 70,38 x 7,32 x 2,82 - 825 ton - 2 x 300 pk GM) - 1970 SCHOUWEN, Joh. Boele NV in Rotterdam - 1972 SCHOUWEN, A. van der Doe in Zierikzee - 1979 SCHOUWEN, H. Boele Handelsmaatschappij BV in Krimpen a/d IJssel - 1980 SCHOUWEN, C.L. Voorsluys in Nieuw-Lekkerland - 1995 SCHOUWEN, W. van de Griend in Nieuw-Lekkerland - 2006 SCHOUWEN, Veka Scheepvaart BV in Werkendam (2 x 300 pk Volvo Penta) - 2007 EOS, Schokkenbroek in Wommels



DE ZEEUW

Foto: archief Leo Schuitemaker





ZOOMLAND (13)

Foto: Wilk-archief G. Dexheimer

1891 gebouwd bij L. Smit in Kinderdijk alsleepschip (kolentip) voor de Nederlandsche Stoomboot-Reederij als NSR I (51,80 x 7,56 x 1,95 - 495 ton - 2307339)

1947 NESTORAK 1, Nederlandsche Stoomboot-Reederij & Reederij Akkermans NV in Rotterdam

1953 ZOOMLAND (13), Nestorak Handel & Transport Maatschappij NV in Rotterdam (omgebouwd tot motorvrachtschip - 51,75 x 7,56 x 1,90 - 492 ton - 300 pk Deutz)

1968 CHRISTOF, H.E.C. Meijer in Millingen (51,61 x 7,56 x 2,10 - 360 pk Deutz)

1977 STERN, Wubbeling

Aan het einde van de jaren zeventig gesloopt.



ZAAANLAND (14)

1891 gebouwd bij L. Smit in Kinderdijk alsleepschip (kolentip) voor de Nederlandsche Stoomboot-Reederij als NSR 2 (51,80 x 7,56 x 1,99 - 498 ton - 2307358)

1947 NESTORAK 2, Nederlandsche Stoomboot-Reederij & Reederij Akkermans NV in Rotterdam

1953 ZAAANLAND (14), Nestorak Handel & Transport Maatschappij NV in Rotterdam (omgebouwd tot motorvrachtschip - 51,61 x 7,55 x 2,09 - 491 ton - 300 pk Deutz)

1970 ZAAANLAND, A.J. v/d Sluys in Werkendam (51,61 x 7,55 x 2,12 - 476 ton - 360 pk Deutz)

1972 NAMACO, Weteling

1975 gesloopt

De ZAAANLAND in 1956 opvarend te Keulen.

Foto: G.P.A. Been





De Zaanland (14) in Mannheim

Foto: Wilk-archief G. Dexheimer



Drie Akkermansschepen in de opvaart in Duisburg. Voorop de GREBBELAND met daar achter twee van de drie zusterschepen, de SAARLAND en de DONAULAND. Foto: archief vereniging *De Binnenvaart*