

In
20 jaar
3500 leden!



2010 - I



maart

VERENIGING 'DE BINNENVAART'



**DE 'KLEINE' FRANSEMOTOREN
VAN DE BIESBOSCH**

De 'kleine' Fransemotoren van De Biesbosch

door: Arie Lentjes & Willem Keizer

In 1948 en 1949 bracht de Franse staatsrederij Office National de la Navigation (ONN) in Parijs, vijftig zogenaamde 'standaard' motorvrachtschepen van ongeveer 720 ton in de vaart. Deze schepen hebben altijd tot de verbeelding gesproken omdat zij geheel in Amerika gebouwd werden en daarna, in delen met zeeschepen naar Europa gebracht werden. Ze werden allen bij de scheepswerf De Biesbosch in Dordrecht afgebouwd.

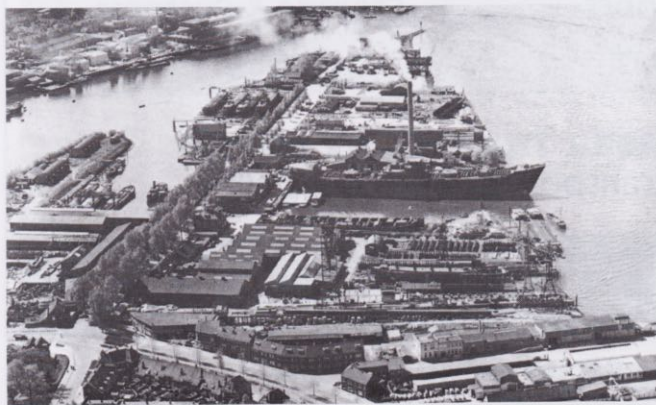
Motorschepen

In de jaren twintig van de vorige eeuw begon de dieselmotor langzamerhand furore te maken in de Rijn- en binnenvaart. Het overgrote deel van de Rijnvloot bestond toen nog uit stoomsleepboten en sleepschepen. Door de komst van de dieselmotor veranderde dat beeld echter maar langzaam. Het Rijnvaartverkeer bestond voor een groot deel uit het transport van massagoed en daarin voldeed het sleepconcept uitstekend. De soms lange wachttijden, veroorzaakt door het wachten op sleepgelegenheid werden door het enorme aanbod aan sleepschepen ruimschoots gecompenseerd. Er was echter één transporttak waarin de ontwikkeling van de dieselmotor met grote belangstelling gevolgd werd en dat was in het transport van stukgoed.

Voor het stukgoedvervoer was het sleepvaartconcept volkomen ongeschikt. Stukgoed vraagt nu eenmaal om een snelle en stipte levering en kan alleen rendabel bedreven worden met zelfstandig varende schepen. Als gevolg daarvan was het stukgoedvervoer voor de Tweede Wereldoorlog geheel in handen van stoombootrederijen. En juist deze rederijen zagen al snel de voordelen in van de dieselmotor. De dieselmotor is namelijk heel wat lichter en compacter als een stoommachine. Het vervangen van de stoommachine door een dieselmotor, samen met het verwijderen van de stoomketel en de kolenbunkers zou tot een aanzienlijke gewicht- en ruimtebesparing leiden; wat op haar beurt weer tot een forse toename van het laadvermogen leidde. Omdat juist een belangrijk deel van het ladingpakket van de Franse staatsrederij uit stukgoed bestond had ook zij al vroeg na de introductie van de dieselmotor interesse voor deze voortstuwingsbron.

Halverwege de jaren dertig bestond de Franse vloot motorschepen voornamelijk uit motorspitsen, waarvan het merendeel actief was op het kanaal tussen Straatsburg en Basel. De goede resultaten, behaald met deze spitsen, deden de Fransen besluiten serieus werk te maken van het opzetten van een gemotoriseerde Rijnvloot.

De scheepsbouwers van Scheepswerf De Biesbosch, een werf waar de ONN een belangrijk aandeel in had, kregen in 1937 opdracht een nieuw type motorvrachtschip te ontwikkelen van ruim 700 ton. Tegelijkertijd kregen Zwitserse ontwerpers opdracht een nieuw type motorvrachtschip van ruim 900



Luchtfoto van de scheepswerf De Biesbosch met links aan het Wantij de zogenaamde Amerikaanse helling.

ton te ontwerpen. Ook dit type schip werd na de oorlog gebouwd, deze schepen worden uitgebreid beschreven in het magazine 'Binnenvaart'. Toen Scheepswerf De Biesbosch in 1939 feitelijk zover was om de door de Fransen verlangde schepen te kunnen gaan bouwen, brak de Tweede Wereldoorlog uit en werden de plannen tijdelijk in de koelkast gezet. Toen ook Nederland, België en Frankrijk in 1940 in het oorlogsgeweld werden betrokken week de top van de Office National de la Navigation uit naar Amerika. De tekeningen van Scheepswerf De Biesbosch namen ze mee.

Standaardschepen

Eén van de voorwaarden om de oorlog in het voordeel van de geallieerden te doen kantelen was de heerschappij op de Atlantische Oceaan te heroveren. Het was namelijk absoluut noodzakelijk om de aanvoerlijnen naar Engeland open te houden. Zonder bevoorrading vanuit Amerika zou Engeland de oorlog namelijk niet kunnen voortzetten en iedereen begreep wel dat een eventuele invasie op het Europese vasteland vanuit Engeland zou moeten plaatsvinden. Aanvankelijk leek het er echter op dat de geallieerden de slag om de Atlantische Oceaan zouden gaan verliezen; de Duitse onderzeeboten vernietigden namelijk op zeker moment meer scheepstonnage dan dat de Engelse, Canadese en Amerikaanse werven konden bijbouwen. Onder druk van deze omstandigheden ontwikkelden de Amerikanen de bouw van zogenaamde 'Standaard'-schepen. Voor de koopvaardij werden twee types gebouwd, eerst de zogenaamde 'Liberty'- en later de 'Victory'-klasse. Het grote voordeel van het seriematig bouwen was dat er overal in Amerika en Canada scheepsdelen gebouwd konden worden, die op de scheepswerven samengevoegd werden. De grootste vooruitgang werd echter geboekt door de schepen te lassen en niet meer te klinken. Het spreekt voor zichzelf dat de gevestigde scheepvaartbedrijven in de vrije wereld ook grote belangstelling hadden voor deze wijze van bouwen. Vertegenwoordigers van de ONN in Amerika legden in 1943 al de eerste contacten met Amerikaanse scheepsbouwers en maakten plannen om, zodra de oorlog voorbij zou zijn, de Franse Rijnvloot op grote schaal te vernieuwen en te motoriseren.

Toen in het voorjaar van 1945 de Tweede Wereldoorlog eindigde, stond Europa voor de schier onmogelijke taak de wederopbouw ter hand te nemen. Omdat Amerika er groot belang bij had dat Europa (inclusief Duitsland) snel weer een economische grootmacht zou worden, besloot zij in 1947 op grote schaal financiële hulp te bieden. Het was de Amerikaanse minister van Buitenlandse Zaken, George C. Marshall, die in juni 1947 een plan lanceerde om Europa te steunen met een bedrag van maar liefst twaalf miljard dollar. De Amerikaanse senaat stelde als voorwaarde dat de getroffen Europese landen, gezamenlijk een plan zouden opstellen op welke wijze zij die hulp wilden besteden. Toen dit economische herstelplan in september 1947 door de Amerikaanse Senaat werd goedgekeurd kreeg het plan de welluidende naam, het 'Marshallplan'.

De Fransen wilden een deel van hun steun graag uitgekeerd zien in transportmiddelen en dan vooral namelijk in binnenvaartschepen. De Fransen konden dan ook snel en gemakkelijk zaken doen. Alle plannen lagen namelijk al klaar. Voor de Amerikanen was het leveren van schepen aan Europa ook een uitermate belangrijk project, want zij kregen zo de kans om hun industrie weer om te schakelen van oorlogsproductie naar normale productie en het bood hen de gelegenheid een flink gedeelte van de overtollige materialen voor de bouw van de 'Standaard'-koopvaardijsschepen weg te werken.

Bouwen in Amerika

De bouwopdracht voor de bouw van vijftientwintig motorvrachtschepen van ongeveer 720 ton, naar het ontwerp van Scheepswerf De Biesbosch, werd gegund aan de Ingalls Shipbuilding Corporation in Decatur in de staat Alabama. Om te kunnen testen of het ontwerp van de schepen aan de eisen van de ONN voldeed, bouwde de Amerikaanse werf één schip in haar geheel af. Dit was de ARBOIS. Met de ARBOIS werd uitgebreid proefgevaard op de Tennessee. Toen aan alle eisen was voldaan werd de ARBOIS weer gereduceerd tot een los voor- en achterschip en enkele kratten met het vlak in vijf delen, bijpassende zijstukken, gangboorden en dendelen. Alle kratten waren gemerkt: 'Marshall'. De hele handel werd daarna op een ponton geladen en via de Tennessee en de Mississippi naar New Orleans geduwd. Daar werden de voor- en achterschepen, van diverse reeds afgebouwde schepen, inclusief de kisten met onderdelen op een zeeschip geladen voor vervoer naar Europa.



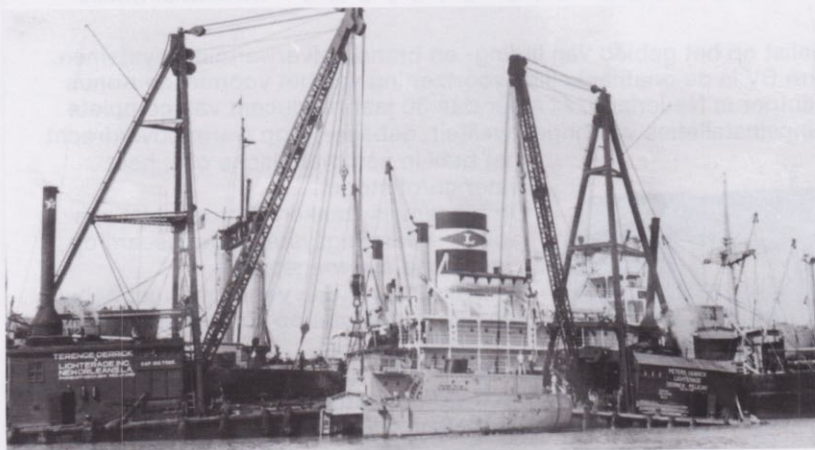
Complete levering

De schepen werden in Amerika volledig afgebouwd en ingericht. De hoofdmotor bestond uit een 480 pk direct omkeerbare Enterprise dieselmotor. De schepen waren voor hun tijd modern te noemen, al waren bepaalde onderdelen, omdat ze oorspronkelijk voor zeeschepen bedoeld waren, nogal zwaar uitgevoerd. Het waren enkelschroevers, met één groot roer en voorzien van 110 volt elektrische installatie. De schepen waren uitgerust met elektrisch stuurwerk, koelkast, centrale verwarming en hadden zelfs een badkamer met douche en ligbad. Het meest revolutionaire was natuurlijk dat de schepen geheel gelast waren. Verder waren de woningen volledig ingericht, zelfs het serviesgoed kwam mee uit Amerika.

Op 27 juni 1947 liep de eerste zeeboot met scheepsonderdelen, de ALMERIA LYKES, de haven van Rotterdam binnen. De voorschepen en kranten met onderdelen werden op pontons geladen en naar Dordrecht gesleept. De meegeleverde achterschepen hoefden niet op pontons geladen te worden, die hadden voldoende drijfvermogen om zo naar Dordrecht gesleept te worden. Alle onderdelen werden bij Scheepswerf De Biesbosch opgeslagen. De kranten gingen de loods in, de voorschepen er voor in het gelid en de achterschepen bleven in het water liggen tot hun tijd van afbouw gekomen was. Omdat de scheepsbouwers van De Biesbosch nog nauwelijks ervaring hadden met het lassen van schepen kwam er ook een ploeg lassers uit Amerika over om te assisteren met de assemblage van de eerste schepen. In december 1947 waren alle onderdelen binnen, zelfs de laselektrodes waren uit Amerika meegekomen, en kon met de afbouw van de schepen begonnen worden. Het eerste schip wat gereed kwam was de AVIZE, die op 19 februari 1948 te water ging. De bouw van het eerste schip had dus twee maanden geduurd. Daarna wist men het bouwtempo zodanig op te voeren dat er iedere veertien dagen een schip aan haar element kon worden toevertrouwd. Dat betekende dat na ruim een jaar nadat alle onderdelen voor de schepen waren geleverd alle schepen in de vaart waren.

Scheepswerf De Biesbosch leverde de schepen rechtstreeks op aan het Office National de la Navigation (ONN) in Parijs. Zij hield aanvankelijk zelf zeven schepen en verdeelde de andere achttien over vier verschillende (semi-staats) rederijen in Straatsburg. De Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin SA kreeg vijf schepen, de Société Alsacienne de Navigation Rhénane SA kreeg zeven schepen, de Société Générale de Navigation et d'Entropot Le Rhin SA kreeg twee schepen en de Société Française de Navigation Rhénane SA kreeg vier schepen.

Tussen 1969 en 1972 werden alle schepen verkocht aan particuliere eigenaren. De meeste kwamen in handen van Nederlandse ondernemers. Inmiddels is er al een aantal gesloopt.



De eerste scheepsonderdelen werden in juni 1947 met het zeeschip ALMERIA LYKES naar Rotterdam verscheept. Hier hangt een compleet achterschip in de takels.

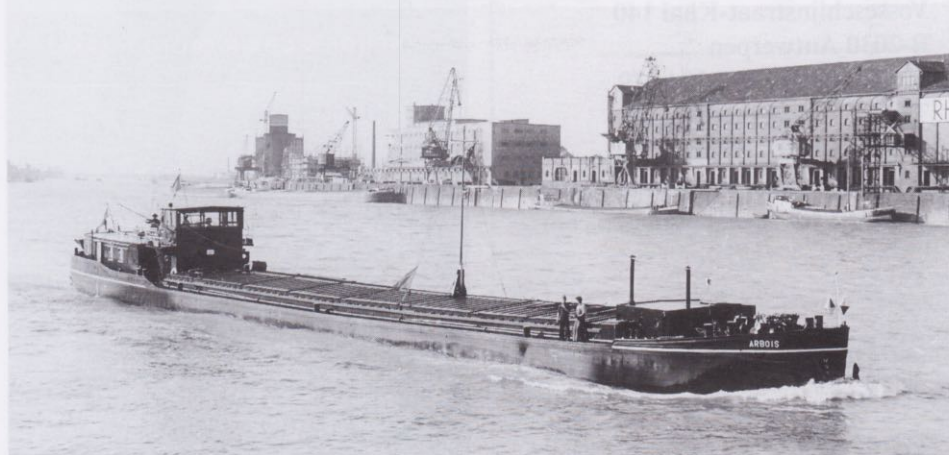


Het moet een indrukwekkend gezicht zijn geweest toen vanaf 1947 enorme hoeveelheden scheepssecties op het terrein van de scheepswerf De Biesbosch opgeslagen werden.



Vlootlijst

Meer foto's vindt u in de database 'De Binnenvaartschepen' op de website www.debinnenvaart.nl.



ARBOIS - Mannheim © Wilk-archief G. Dexheimer.

ARBOIS - Motorvrachtschip - Registratienummer: STR 521 F 1952

Bouwjaar: 1948 - Bouwwerf: Ingalls Shipbuilding Co. in Alabama

Afbouwwerf: De Biesbosch in Dordrecht - Bouwnummer: 260

Afmetingen: 61.65 x 7.05 x 2.61 / 73.94 x 7.05 x 2.75

Tonnage: 704 / 931 - Voortstuwing: 480 pk Enterprise / 565 pk Caterpillar / 600 pk GM

Eigenaar: Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin SA in Straatsburg.

1969 BOUNTY (2312750), J. Barends in Terneuzen - 1973 CONFIDO, R. Hempenius in Rotterdam -

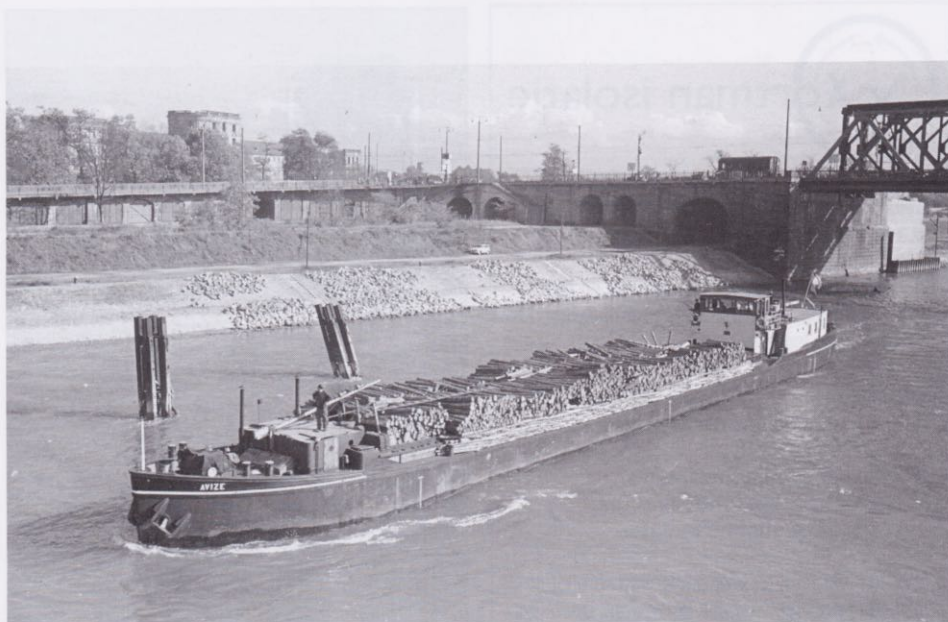
1977 SURFER, R.J.J. Versloot in Maassluis - 19xx SURFER, T.C. Gort in Roosendaal &

G.J. Mookhoek BV in Zwijndrecht - 1984 MAURANTO, A.P. Vranken in Maasbracht - 1984

CAPRICORNUS, H. de Vries in Linne - In juli 2001 afgevoerd voor de sloop. Dit schip heeft als enigste in 1947 proefgevaren in de USA.



CAPRICORNUS © Willem Keizer.



AVIZE - Mannheim © Wilk-archief G. Dexheimer.

AVIZE - Motorvrachtschip - Registratienummer: STR 471 F 1951
 Bouwjaar: 1948 - Bouwwerf: Ingalls Shipbuilding Co. in Alabama
 Afbouwwerf: De Biesbosch in Dordrecht - Bouwnummer: 261
 Afmetingen: 63.37 x 7.08 x 2.61 / 63.38 x 7.07 x 2.66
 Tonnage: 721 / 750 - Voortstuwing: 480 pk Enterprise / 465 pk Deutz
 Eigenaar: Société Alsacienne de Navigation Rhénane SA in Straatsburg.
 1969 IJSSEL (2312778), L.J. Buitendijk in Krimpen a/d IJssel - 1971 CONDOR, P.H.J. van Blitterswijk in Vreeswijk 1976 CONDOR, Hesbow Handels & Scheepvaartbedrijf BV in Rotterdam -
 1976 ELIZABETH ADRIANA, J. Kleibeuker in Ouderkerk a/d IJssel. In januari 2002 afgevoerd voor de sloop.



ELIZABETH ADRIANA - Sliedrecht © Willem Keizer.





AY - Mannheim © Wilk-archief G. Dexheimer.

AY - Motorvrachtschip - Registratienummer: STR 473 F 1951
 Bouwjaar: 1948 - Bouwwerf: Ingalls Shipbuilding Co. in Alabama
 Afbouwwerf: De Biesbosch in Dordrecht - Bouwnummer: 262
 Afmetingen: 63.31 x 7.06 x 2.68 / 63.31 x 7.06 x 2.73
 Tonnage: 719 / 755 - Voortstuwing: 480 pk Enterprise / 624 pk Caterpillar
 Eigenaar: Office National de la Navigation SA in Parijs.
 1969 NINA (2104285), J.J.M. Reinarz in Rotterdam - 1969 VREDE II, J.M. Zijlmans in Rotterdam -
 2003 SELECT, Select Scheepvaart Vof in Rotterdam - 2009 ALABAMA, Van Erp in Ouderkerk
 a/d IJssel.



SELECT - Sliedrecht © Willem Keizer.



BOURGUEIL in minder gunstige omstandigheden © archief Willem Keizer.

BOURGUEUIL - Motorvrachtschip - Registratienummer: STR 513 F 1951

Bouwjaar: 1949 - Bouwwerf: Ingalls Shipbuilding Co. in Alabama

Afbouwwerf: De Biesbosch in Dordrecht - Bouwnummer: 263

Afmetingen: 63.31 x 7.07 x 2.61 / 63.31 x 7.07 x 2.76

Tonnage: 720 / 741 - Voortstuwing: 480 pk Enterprise.

Eigenaar: Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin SA in Straatsburg.

1968 CONCORDIA (2104269), Vof. G. Kornet in Werkendam - 1970 ROAN, A. Schram in Werkendam - In 1995 afgevoerd voor de sloop.



De ROAN baant zich een weg door het ijs © Harry de Groot.



CASSIS - Mannheim © Wilk-archief G. Dexheimer.

CASSIS - Motorvrachtschip - Registratienummer: STR 514 F 1951

Bouwjaar: 1949 - Bouwwerf: Ingalls Shipbuilding Co. in Alabama

Afbouwwerf: De Biesbosch in Dordrecht - Bouwnummer: 264

Afmetingen: 63.31 x 7.05 x 2.58 / 69.93 x 7.06 x 2.74

Tonnage: 720 / 862 - Voortstuwing: 480 pk Enterprise / 675 pk GM

Eigenaar: Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin SA in Straatsburg.

17-10-1968 NELLY H (2312661), O. Hamstra in Krimpen a/d IJssel - 1969 GERDA, Vof. Gerritsma van Klinken in Rotterdam - 2008 FEROX, La Blanca Scheepvaartbedrijf in Rotterdam



GERDA - Sliedrecht © Willem Keizer.



CHATEAUNEUF DU PAPE - Mannheim © Wilk-archief G. Dexheimer.

CHATEAUNEUF DU PAPE - Motorvrachtschip - Registratienummer: STR 485 F 1951

Bouwjaar: 1948 - Bouwwerf: Ingalls Shipbuilding Co. in Alabama

Afbouwwerf: De Biesbosch in Dordrecht - Bouwnummer: 265

Afmetingen: 63.31 x 7.05 x 2.58 / 63.31 x 7.05 x 2.74

Tonnage: 720 / 765 / Voortstuwing: 480 pk Enterprise

Eigenaar: Société Générale de Navigation et d'Entropot Le Rhin SA in Straatsburg.

19xx CHATEAUNEUF DU PAPE (1821366), G. Rhein in Herlicheim - 19xx CONNEMARA, C. Péninq in Nancy. De CONNEMARA is met een lading cellulose van Rotterdam naar Straatsburg ter hoogte van de Kop van het Land (Werkendam) gezonken. Later gesloopt in Straatsburg.



CONNEMARA - Sliedrecht © Willem Keizer.



SAUMUR - Mannheim © Wilk-archief G. Dexheimer.

SAUMUR - Motorvrachtschip - Registratienummer: STR 472 F 1951

Bouwjaar: 1948 - Bouwwerf: Ingalls Shipbuilding Co. in Alabama

Afbouwwerf: De Biesbosch in Dordrecht - Bouwnummer: 266

Afmetingen: 63.31 x 7.05 x 2.61 / 63.31 x 7.05 x 2.72 / 73.34 x 7.06 x 2.79

Tonnage: 720 / 766 / 946 / Voortstuwing: 480 pk Enterprise / 700 pk GM / 800 pk Mitsubishi

Eigenaar: Office National de la Navigation SA in Parijs.

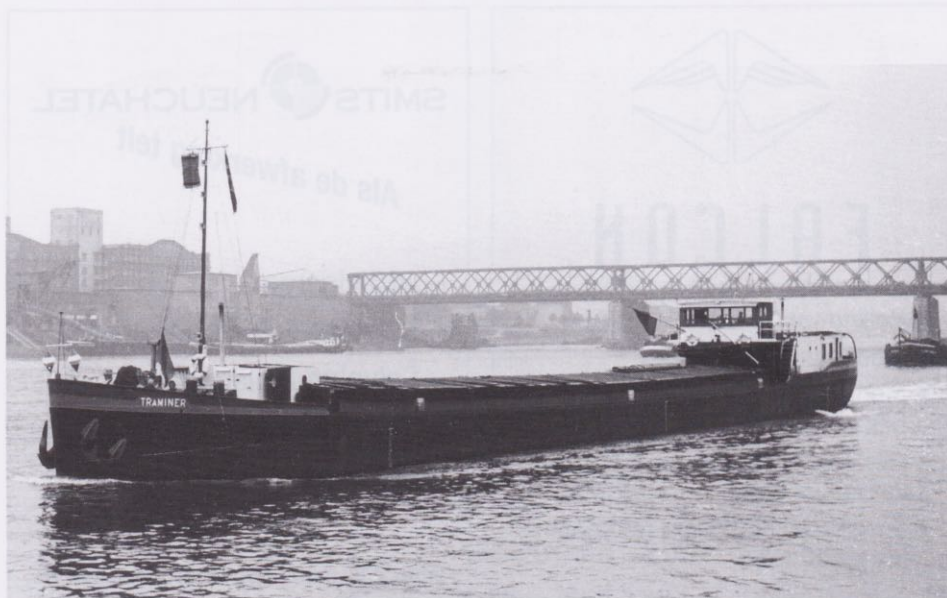
19xx SNFR 701 - SAUMUR, Société Franco-Suisse de Navigation SA in Straatsburg.

1969 VERTROUWEN (2104357), C. de Vries in Maasbracht - 1996 VERTROUWEN, Vries & Zn in Maasbracht - 2005 VERTROUWEN, Commitment in Maasbracht



VERTROUWEN © Willem Keizer.





TRAMINER © archief Willem Keizer.

TRAMINER - Motorvrachtschip - Registratienummer: STR 517 F 1951

Bouwjaar: 1949 - Bouwwerf: Ingalls Shipbuilding Co. in Alabama

Afbouwwerf: De Biesbosch in Dordrecht - Bouwnummer: 267

Afmetingen: 63.31 x 7.05 x 2.58 / 63.35 x 7.06 x 2.75

Tonnage: 720 / 758 / Voortstuwing: 480 pk Enterprise / 480 pk GM / 816 pk MTU

Eigenaar: Office National de la Navigation SA in Parijs.

19xx SNFR 702 - TRAMINER, Société Française de Navigation Rhénane SA in Straatsburg - 1972

ANDA (2204470), D. Eisinga in Groningen - 1973 PRIMO, L.A. Strijp in Maasbracht - 1980 LETI-

TIA, J.A. Sensen in Rotterdam - 2008 LAURY, D.K. Leleu



LETITIA © Willem Keizer.





CHABLIS - Mannheim © Wilk-archief G. Dexheimer.

CHABLIS - Motorvrachtschip - Registratienummer: STR 515 F 1951

Bouwjaar: 1949 - Bouwwerf: Ingalls Shipbuilding Co. in Alabama

Afbouwwerf: De Biesbosch in Dordrecht - Bouwnummer: 268

Afmetingen: 63.31 x 7.05 x 2.61 / 63.31 x 7.05 x 2.74

Tonnage: 720 / 780 / Voortstuwing: 480 pk Enterprise

Eigenaar: Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin SA in Straatsburg.

1968 RHEOO (2312610), H.B. Specht in Rotterdam - 1979 CATHARINA, R. Blokzijl in Kampen -

1992 ROMANCE, Pejama Vof in Zwolle - In april 1999 afgevoerd voor de sloop te Haarlem.



ROMANCE - Sliedrecht © Willem Keizer.



CHINON - Mannheim © Wilk-archief G. Dexheimer.

CHINON - Motorvrachtschip - Registratienummer: STR 561 F 1951

Bouwjaar: 1949 - Bouwwerf: Ingalls Shipbuilding Co. in Alabama

Afbouwwerf: De Biesbosch in Dordrecht - Bouwnummer: 269

Afmetingen: 63.37 x 7.08 x 2.61 / 63.37 x 7.08 x 2.76

Tonnage: 721 / 767 / Voortstuwing: 480 pk Enterprise

Eigenaar: Société Générale de Navigation et d'Entrepot Le Rhin SA in Straatsburg.

1969 PETIMA (2312022), J.G. Heijmen in Rotterdam - 19xx RORIKA (6000503), Massuy in Merksem.



RORIKA © archief Willem Keizer.





CORBIERES tijdens de proefvaart © archief Harry de Groot.

CORBIERES - Motorvrachtschip - Registratienummer: STR 562 F 1951

Bouwjaar: 1949 - Bouwwerf: Ingalls Shipbuilding Co. in Alabama

Afbouwwerf: De Biesbosch in Dordrecht - Bouwnummer: 270

Afmetingen: 63.31 x 7.05 x 2.61 / 63.37 x 7.08 x 2.76

Tonnage: 721 / 769 / Voortstuwing: 480 pk Enterprise / 578 pk SKL

Eigenaar: Société Alsacienne de Navigation Rhénane SA in Straatsburg.

1969 ANNEMARIE D II (2312784), P. van Dijke in Sprang Capelle - 1971 EXCELSIOR, A. Otten-speer in Krimpen a/d IJssel - 1979 EXCELSIOR, W.A. Witjes Handel & Scheepvaartonderneming BV in Zevenaar - 1979 LIDWINA, Schrage in Giesbeek - 1979 JOLANDA THERESIA, A.T. Snijders in Dordrecht - 1986 JOLANDA THERESIA, Arnolida Scheepvaart & Handelsbedrijf BV in Gouda - 1987 STERN, W.J. Dijke in Krimpen a/d IJssel - 1990 STERN, Arnolida Scheepvaart & Handelsbedrijf BV in Zeist - 1991 EMERGO, R.C.R. Himschoot in Terneuzen - In 1995 afgevoerd voor de sloop.



JOLANDA THERESIA © archief Willem Keizer.



GAILLAC - Mannheim © Wilk-archief G. Dexheimer.

GAILLAC - Motorvrachtschip - Registratienummer STR 516 F 1951

Bouwjaar: 1949 - Bouwwerf: Ingalls Shipbuilding Co. in Alabama

Afbouwwerf: De Biesbosch in Dordrecht - Afbouwnummer: 271

Afmetingen: 63.31 x 7.05 x 2.61 / 69.83 x 7.08 x 2.89

Tonnage: 720 / 945 / Voortstuwing: 480 pk Enterprise / 565 pk Caterpillar

Eigenaar: Société Alsacienne de Navigation Rhénane SA in Straatsburg.

1970 WILLEM ADRI (2312895), A.W. Jiskoot in Dordrecht - 1974 DEANNE W, J.P.J. Wanders in Zwijndrecht.



DEANNE W © Willem Keizer.





HAUTVILLERS - Mannheim © Wilk-archief G. Dexheimer.

HAUTVILLERS - Motorvrachtschip - Registratienummer: STR 524 F 1951

Bouwjaar: 1949 - Bouwwerf: Ingalls Shipbuilding Co. in Alabama

Afbouwwerf: De Biesbosch in Dordrecht - Bouwwerf: 272

Afmetingen: 63.31 x 7.05 x 2.63 / 63.31 x 7.05 x 2.76

Tonnage: 717 / 751 / Voortstuwing: 480 pk Enterprise

Eigenaar: Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin SA in Straatsburg.

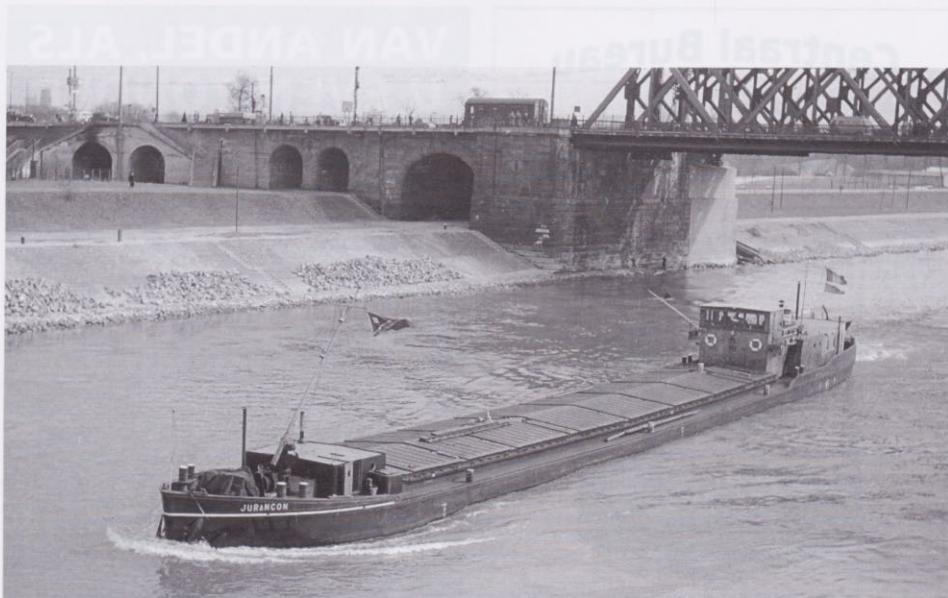
1969 SAAFTINGE (2312742), E. de Herder in Wemeldinge - 1972 GEMINI, J. Fluijt in Wemeldinge -

1996 RU SAN (6002856), J. Meuris in Achel.



GEMINI afgemeerd bij de Biesbosch in Dordrecht, op dezelfde plaats als waar nu de RENE SIEGFRIED ligt. © Willem Keizer.





JURANCON - Mannheim © Wilk-archief G. Dexheimer.

JURANCON - Motorvrachtschip - Registratienummer: STR 563 F 1951

Bouwjaar: 1949 - Bouwwerf: Ingalls Shipbuilding Co. in Alabama

Afbouwwerf: De Biesbosch in Dordrecht - Bouwnummer: 273

Afmetingen: 63.31 x 7.05 x 2.61 / 63.34 x 7.05 x 2.73

Tonnage: 721 / 750 - Voortstuwing: 480 pk Enterprise / 680 pk Deutz (1971)

Eigenaar: Société Alsacienne de Navigation Rhénane SA in Straatsburg.

1972 INSULA (7000909), Insula AG in Basel - 1988 INSULA (8000054), W.A.Savelkoulx in Grevenmacher - 19xx INSULA (6003252), A. de Bijl in Luik - 20xx SIGUENZA, A. de Bijl in Ardenne.



INSULA (7000909) - Sliedrecht © Willem Keizer.



MONT LOUIS - Mannheim © Wilk-archief G. Dexheimer.

MONT LOUIS - Motorvrachtschip - Registratienummer: STR 564 F 1951

Bouwjaar: 1949 - Bouwwerf: Ingalls Shipbuilding Co. in Alabama

Afbouwwerf: De Biesbosch in Dordrecht - Bouwnummer: 274

Afmetingen: 63.37 x 7.08 x 2.61 / 71.98 x 7.08 x 2.74

Tonnage: 721 / 936 / Voortstuwing: 480 pk Enterprise / 550 pk Volvo

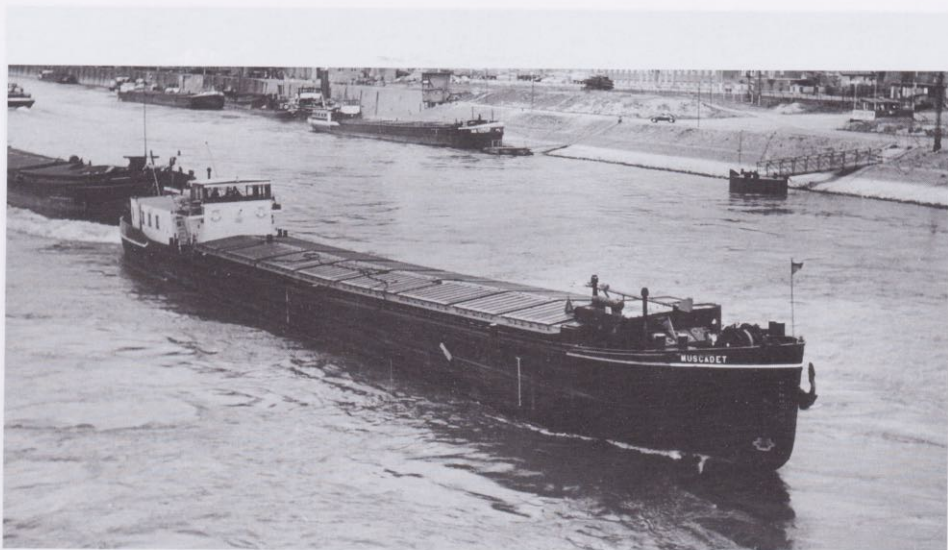
Eigenaar: Société Alsacienne de Navigation Rhénane SA in Straatsburg.

1969 JAN WILLEM (2312794), L.J. Koster in Zwijndrecht - 1971 LIS, L. Hiemstra in Groningen -

19xx LIS, L. Hiemstra in Zwolle - 2005 VENTO, R.J. Wind in Meppel.



LIS - Sliedrecht © Willem Keizer.



MUSCADET - Mannheim © Wilk-archief G. Dexheimer.

MUSCADET - Motorvrachtschip - Registratienummer: STR 565 F 1951

Bouwjaar: 1949 - Bouwwerf: Ingalls Shipbuilding Co. in Alabama

Afbouwwerf: De Biesbosch in Dordrecht - Bouwnummer: 275

Afmetingen: 63.37 x 7.08 x 2.62 / 63.37 x 7.08 x 2.76

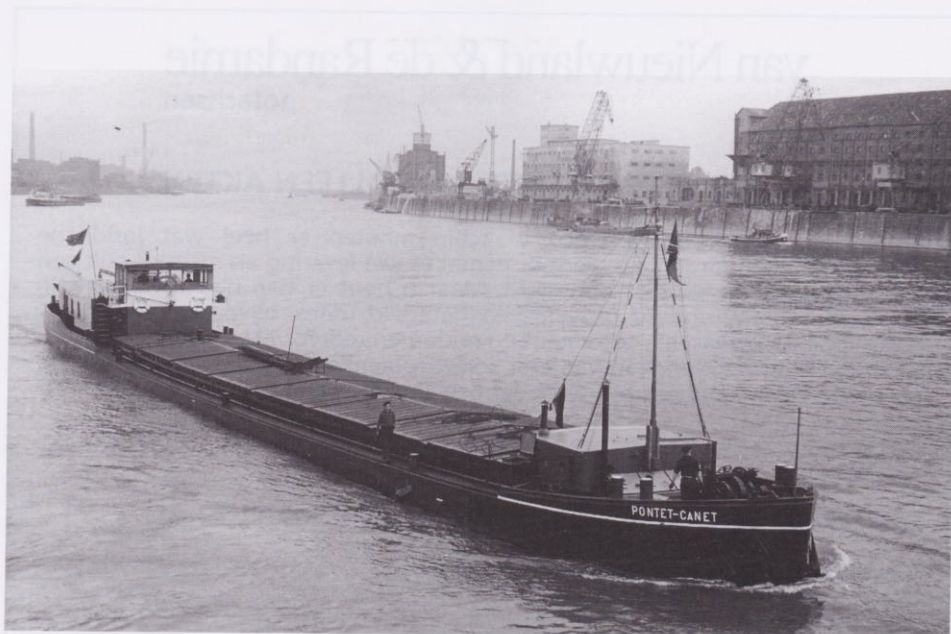
Tonnage: 721 / 776 / Voortstuwing: 480 pk Enterprise / 550 pk Volvo

Eigenaar: Office National de la Navigation SA in Parijs.

19xx SFNR 703 - MUSCADET, Société Française de Navigation Rhénane SA in Straatsburg - 1969 MUSCADET (2312829), C. de Waardt in Ouderkerk a/d IJssel - 1969 MUSCADET, G.T. Hubbers in Rotterdam - 1974 SIRIUS, M.A. Wagenaar in Rotterdam - 1985 ANJO, J. van der Veen in Zwolle - 1989 ANJO, Ruijtenberg Transport & Duwwerk BV in Rotterdam - 1989 CORDI JAN, J.D. de Vries in Arnhem.



CORDI-JAN © Willem Keizer.



PONTET CANET - Mannheim © Wilk-archief G. Dexheimer.

PONTET CANET - Motorvrachtschip - Registratienummer: STR 567 F 1951

Bouwjaar: 1949 - Bouwwerf: Ingalls Shipbuilding Co. in Alabama

Afbouwwerf: De Biesbosch in Dordrecht - Bouwnummer: 277

Afmetingen: 63.31 x 7.05 x 2.61 / 69.81 x 7.07 x 2.76

Tonnage: 721 / 917 / Voortstuwing: 480 pk Enterprise / 600 pk GM

Eigenaar: Office National de la Navigation SA in Parijs.

19xx SFNR 705 - PONTET CANET, Société Française de Navigation Rhénane SA in Straatsburg -

1970 ONTARIO (2312906), A.H.J. Pols in Rotterdam - 2001 ONTARIO, A.H.J. Pols in Giesbeek.



ONTARIO © Willem Keizer.





POUILLY - Mannheim © Wilk-archief G. Dexheimer.

POUILLEY - Motorvrachtschip - Registratienummer: STR 568 F 1951

Bouwjaar: 1949 - Bouwwerf: Ingalls Shipbuilding Co. in Alabama

Afbouwwerf: De Biesbosch in Dordrecht - Bouwnummer: 278

Afmetingen: 63.31 x 7.03 x 2.61 / 63.31 x 7.03 x 2.77

Tonnage: 721 / 767 - Voortstuwing: 480 pk Enterprise / 365 pk Caterpillar.

Eigenaar: Office National de le Navigation SA in Parijs

19xx SFNR 706 - POUILLEY, Société Française de Navigation Rhénane SA in Straatsburg.

1971 HUBERTINE (2104593), A.C.M. Kriesels in Oosterhout - 1971 HUBERTINA, H.J.G. Cox in Maasbracht - 1972 MARIA HELENA, F. de Bruijn in Rotterdam - 1989 ANNA, W. Oosterlee in Vlaardingen - 1996 SUNRISE, A.M. Boonstra in Drachten. In december 2000 afgevoerd voor de sloop.



SUNRISE © Harry de Groot.



GERAN in de (vuil)containervvaart te Sliedrecht © Willem Keizer.

De voormalige POMEROL werd in 1977 aangekocht door Tonny en Gerrie van Zanten en herdoopt in GERAN. Tot 2005 werd ermee gevaren in de beroepsvaart. Omdat het schip en de Entrepriemotor nog in perfecte staat verkeerden werd besloten de GERAN om te bouwen tot woonschip. Het schip werd hiervoor 14 meter ingekort. Hierna begon een tweede carrière voor deze 'kleine' Fransemotor.



GERAN ingekort en als woonschip in de vaart - Lith © R. Keuvelaar.



SANCERRE - Mannheim © Wilk-archief G. Dexheimer.

SANCERRE - Motorvrachtschip - Registratienummer: STR 570 F 1951

Bouwjaar: 1949 - Bouwwerf: Ingalls Shipbuilding Co. in Alabama

Afbouwwerf: De Biesbosch in Dordrecht - Bouwnummer: 280.

Afmetingen: 63.37 x 7.08 x 2.61 / 63.37 x 7.08 x 2.76

Tonnage: 721 / 767 Voortstuwing: 480 pk Enterprise

Eigenaar: Société Alsacienne de Navigation Rhénane SA in Straatsburg.

19xx SFNR 707 - SANCERRE, Société Française de Navigation Rhénane SA in Straatsburg.

1970 HOLLANDIA (2313025), J. Klomp in Maasbracht - 1971 HOLLANDIA, J. Klomp in Rotterdam - 1981 HOLLANDIA, Centrorijn Transport BV in Rotterdam - 1981 HOLLANDIA, H.F.J.

Wanders in Rotterdam - 1983 HOLLANDIA, L. Koopmans in Capelle a/d IJssel - 1983 ELWIL, W.A.

de Reijer in Den Haag. In september 1996 afgevoerd en bij Treffers BV in Haarlem gesloopt.



De ELWIL op haar laatste reis naar de sloper © Willem Keizer (09-1996).



RIESLING - Mannheim © Wilk-archief-G. Dexheimer:

RIESLING - Motorvrachtschip - Registratienummer: STR 569 F 1951

Bouwjaar: 1949 - Bouwwerf: Ingalls Shipbuilding & Co. in Alabama

Afbouwwerf: De Biesbosch in Dordrecht - Bouwnummer: 279

Afmetingen: 63.39 x 7.05 x 2.61 / 63.39 x 7.05 x 2.79

Tonnage: 721 / 764 - Voortstuwing: 480 pk Enterprise / 653 pk Mitsubishi

Eigenaar: Office National de Navigation SA in Parijs.

1969 RIESLING (2312844), C. de Waardt in Ouderkerk a/d IJssel - 1970 EENDRACHT, Wave Handel Transport & Overslag NV in Ouderkerk a/d IJssel - 1980 EENDRACHT, R. Blokzijl in Oosterhout - 1983 EENDRACHT, Heuvelman Staal BV in 's Gravendeel - 19-04-1983 TALING, A. van der Waal in Sliedrecht - 1985 AMER, H.J. Schuller in Made - 1987 MARIE, H. Hammer in Zwolle - 1990 MARIE - 199x MARIE, R. Hammer in Zwolle - 2007 SIEMENTA, R. van Terwisga in Zwartsluis. Omgebouwd tot beunskip.



MARIE - Doesburg. © Willem Keizer.





SAVIGNY - © Wilk-archief G. Dexheimer.

SAVIGNY - Motorvrachtschip - Registratienummer: STR 571 F 1951

Bouwjaar: 1949 - Bouwwerf: Ingalls Shipbuilding Co. in Alabama

Afbouwwerf: De Biesbosch in Dordrecht - Bouwnummer: 281

Afmetingen: 63.37 x 7.08 x 2.61 / 73.28 x 8.15 x 2.80

Tonnage: 721 / 906 / Voortstuwing: 480 pk Enterprise / 520 pk Caterpillar.

Eigenaar: Office National de la Navigation SA in Parijs.

19xx SFNR 709 - SAVIGNY, Société Française de Navigation Rhénane SA in Straatsburg.

1969 LA BOHEME (2104348), B.H. Swets in Maasbracht - 1973 HERMANNA , R. Hoekstra in Maasbracht - 1985 SARON K, F.J.I. Koks in Maastricht - 1993 JAN SR, J.J. Geluk Vof in Mid-delburg - 2000 TAURUS, Taurus Vof in Zwijndrecht - 2003 ALBLASSERWAARD, P. Broekhuizen in Hardinxveld



ALBLASSERWAARD © Willem Keizer.





SEYSEL - Mannheim © Wilk-archief G. Dexheimer.

SEYSEL - Motorvrachtschip - Registratienummer: STR 572 F 1951

Bouwjaar: 1949 - Bouwwerf: Ingalls Shipbuilding Co. in Alabama

Afbouwwerf: De Biesbosch in Dordrecht - Bouwnummer: 282

Afmetingen: 63.37 x 7.08 x 2.61 / 63.37 x 7.08 x 276

Tonnage: 721 / 773 - Voortstuwing: 480 pk Enterprise

Eigenaar: Office National de la Navigation SA in Parijs.

1968 NOVA CURA (2104229), C. Stavast in Dubbeldam - 1973 AVANTI, C.G. Lopik in Hardinxveld - 1979 NOVA SPES, K. Kikkert in Sneek - 1994 ALLEGRO, H. Teekman in Kampen. In december 1998 afgevoerd en bij Scheepssloperij Nederland BV in 's Gravendeel gesloopt.



ALLEGRO met op de achtergrond het mts CHRISTOFFEL - Sliedrecht © Willem Keizer.





TAVEL - Mannheim © Wilk-archief G. Dexheimer.

TAVEL - Motorvrachtschip - Registratienummer: STR 573 F 1952

Bouwjaar: 1950 - Bouwwerf: Ingalls Shipbuilding Co. in Alabama

Afbouwwerf: De Biesbosch in Dordrecht - Bouwnummer: 283

Afmetingen: 63.37 x 7.08 x 2.61 / 63.37 x 7.08 x 2.70

Tonnage: 721 / 749 - Voortstuwing: 480 pk Enterprise

Eigenaar: Office National de la Navigation SA in Parijs.

19xx SFNR 711 - TAVEL, Société Française de Navigation Rhénane SA in Straatsburg.

19xx WARABO (6000062), Muysshondt in Antwerpen - 19xx AMJA, onbekend - 19xx WARABO,

Muysshondt in Antwerpen - 20xx WARABO, B. van Kerkhoven in Antwerpen - 20xx GLENCORA,

H. van Looy in Brugge.



GLENCORA © Willem Keizer.





VOUVRAY - Mannheim © Wilk-archief G. Dexheimer.

VOUVRAY - Motorvrachtschip - Registratienummer: STR 574 F 1952

Bouwjaar: 1950 - Bouwwerf: Ingalls Shipbuilding Co. in New Orleans

Afbouwwerf: De Biesbosch in Dordrecht - Bouwnummer: 284

Afmetingen: 63.37 x 7.08 x 2.61 / 63.36 x 7.08 x 2.77

Tonnage: 721 / 808 / Voortstuwing: 480 pk Enterprise / 527 pk Caterpillar.

Eigenaar: Société Alsacienne de Navigation Rhénane SA in Straatsburg.

1970 MARGARETHA (3011965), W. de Waard in Ouderkerk a/d IJssel -

1970 MARGARETHA, D.M. Schrier in Goes - 1973 STORMVOGEL, W, J. de Waardt in Maasbracht - 1976 CATHARINA, J.H.A. van Gils in Maasbracht.



CATHARINA © Willem Keizer.



In het Binnenvaartcentrum in Dordrecht is in 2010 een expositie over de Fransemotoren te zien. Naast de stuurlier, die geschonken werd door de familie De Vries van het mvs **VERTROUWEN** (ex **SAUMUR**), zijn er nog vele andere wetenswaardigheden te vinden.

In dit boekwerk is de complete vlootlijst van de 'kleine' Fransemotoren opgenomen.

Helaas ontbreken in het verenigingsarchief foto's van de volgende schepen. Kunt u ons aan deze foto's helpen om het geheel compleet te krijgen?

Bounty (2312750), Confido, Mauranto ex **ARBOIS** - Condor ex **AVIZE** - Nina (2104285) ex **AY** - Concor dia (2104269) ex **BOURGUEUIL** - FEROX (2312661) ex **CASSIS** - RHEOO (2312610) ex **CHABLIS** - Petima (2312022) ex **CHINON** - Annemarie D II (2312784), Excelsior, Stern ex **CORBIERES** - Willem

Adri (2312895) ex **GAILLAC** - Jan Willem (2312794) ex **MONT LOUIS** - Muscadet (2312829) ex **MUSCADET** - Quo Vadis (2104550), Marinus Sr ex **POMEROL** - Hubertine (2104593) ex **POUILLEY** - Riesling (2312844), Amer ex **RIESLING** - La Boheme (2104348) ex **SAVIGNY** - Nova Cura (2104229), Avanti ex **SEYSSEL** - Warabo (6000062) ex **TAVEL** - Anda (2204470) ex **TRAMINER** - Margaretha (3011965), Stormvogel ex **VOUVRAY**.

