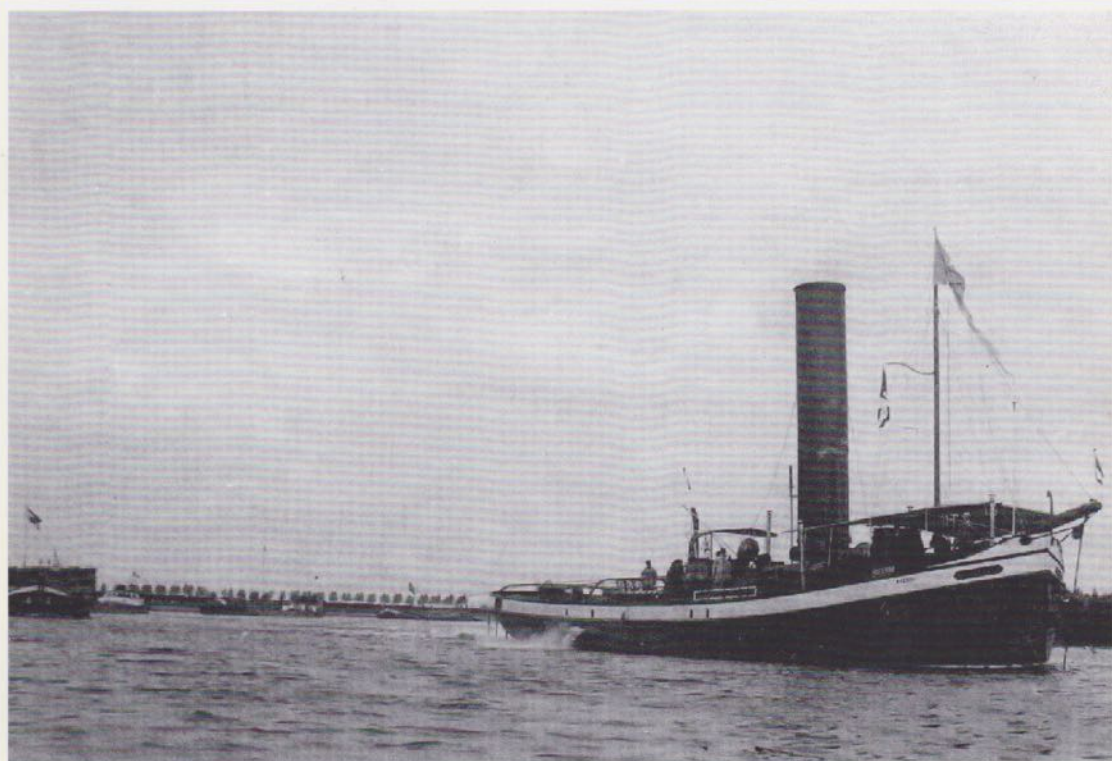


2013 - II



november

VERENIGING 'DE BINNENVAART'



**J. VAN STEEN'S
RIJNREDERIJ**



J. VAN STEEN'S RIJNREDERIJ

door: Wim Suikerbuijk

Aan de hand van het familiearchief van mevrouw T.F.M. Wagemakers-de Bot heeft de redactie van de vereniging onderstaand verhaal kunnen samenstellen. Piet van Steen, een broer van Jan van Steen was oom van haar grootvader Lau de Bot. Deze was samen met zijn broer Chris langere tijd werkzaam bij de Rederij Jan van Steen. Wij danken hierbij de familie Wagemakers en De Bot dat de Vereniging de geschiedenis van deze rederij in ons blad heeft mogen opnemen.

Handel op de Westbrabantse akkers

De Rederij Jan van Steen behoort in het begin van de vorige eeuw tot de grotere particuliere Rijnrederijen. De sleepboten bevaren de wateren onder de namen MARK & DINTEL (dir. Jan van Steen), vanaf 1901 onder de naam COMBINATIE (dir. Nefkens & van Steen) en vanaf 1913 onder de naam J. van STEEN (dir. C.A. Borremans), gevolgd door een nummer. In principe geldt deze naamgeving ook voor de sleepscheepen maar hier komen we in de registers ook vernoemingen van familienamen als ANNA e.d. tegen.

De naamgever Jan van Steen, geboren in 1843, is de oudste zoon van Willem van Steen en Anna van Steen-Blankers. Zijn vader Willem is van beroep schipper en haalt met een schip o.a. fecaliën op, die in tonnetjes bewaard worden. Deze uitwerpselen van mens en dier worden verkocht aan de Brabantse boeren die deze gebruiken als mest voor hun akkers. Zijn moeder Anna drijft in Dinteloord een kolenhandel, verkoopt brood en kruidenierswaren. Volgens overlevering wordt brood ooit tijdelijk goedkoper verkocht om zich op die manier te ontdoen van twee concurrenten. In de kolenhandel zal het tjalkschip DE BLIJDE AANKOMST een rol hebben gespeeld want in april 1876 verkoopt Anna dit 119 ton grote schip, met staand en lopend want en volledige inventaris, voor de som van 6.700 gulden.

Als Willem van Steen in 1858 op 44^e jarige leeftijd overlijdt blijft Anna achter met zeven kinderen. Hiervan overlijden twee zoons, Adriaan en Cornelis, op jonge leeftijd en was de jongste zoon Wilibrordus gehandicapt. De oudste zoon, de dan 15 jarige Jan van Steen neemt een groot deel van de activiteiten van zijn ouders op zich. Ook de overige kinderen Piet (1845-1939), Geertrui (1851-1939) en Sjef (1854-1930) komen in de zaak van hun ouders. De broers Piet en Sjef van Steen en later ook de kinderen Nefkens (uit het huwelijk van hun zuster Geertrui met Driek Nefkens) zien we terug als (mede)-firmanten bij de latere Rederij Jan van Steen.

Jan heeft vermoedelijk lang in het 'Brabantse' vertoeft en alleen op de Zeeuwse wateren en de Benedenrijn gevaren want pas in 1871, dus op zijn 28^e, haalt hij zijn patent voor de gehele Rijn. In 1877 trouwt Jan op 34 jarige leeftijd in Waspik met schippersdochter Maria Anna van Dongen. Het ging Jan van Steen blijkbaar wel voor de wind want als getuige bij het huwelijk van zijn broer Piet met Maria Nefkens in hetzelfde jaar geeft hij als beroep 'rentenier' op. Jan van Steen vaart in die jaren op het ijzeren zeilschip MARIA ANNA, een ijzeren schip met vast dek en gebouwd in 1877 bij Scheepswerf Jonker in Kinderdijk, groot 4887 ctr. (244,35 ton). Hierop is Jan van Steen schipper totdat hij in 1881 kapitein wordt op de nieuwe sleepboot MARK & DINTEL.

Oprichting en groei van de rederij

De firma Jan van Steen moet in 1867 zijn opgericht want bij de opening in 1917 van een nieuw kantoor aan de Maaskade in Rotterdam wordt tevens het 50-jarig bestaan herdacht. In 1881 wordt de in Slikkerveer gebouwde nieuwe stoomsleepboot MARK & DINTEL in de vaart gebracht met als thuishaven Dinteloord. Hierop wordt Jan van Steen kapitein en vaart zijn broer Piet als stuurman. In 1883 wordt de 270 ipk sterke MARK & DINTEL 2 nieuw van de werf gehaald en in 1885 volgt de nieuwe dubbelschroever MARK & DINTEL 3. Op deze nieuwe aanwinsten worden de broers Piet en Sjef van Steen gezagvoeder.

FOTO: WIN SUJKERBUJK



In de jaren tussen 1880 en 1900 neemt het goederenverkeer van Rotterdam naar het Duitse achterland snel toe. Rotterdam ontwikkelt zich snel tot een belangrijke doorvoerhaven en de vraag naar scheepsruimte is groot en daarmee de vraag naar sleepboten. De gebroeders van Steen, die inmiddels een behoorlijk klantenbestand hebben opgebouwd, profiteren goed van de hausse en breiden gestaag de vloot stoomsleepboten uit. De doornummering van nieuwe en krachtigere MARK & DINTEL-sleepboten vinden we terug in de vele aankopen en vervangingen van de boten in de jaren 1880 tot 1900.

In 1888 laat Jan van Steen zich in Dinteloord uitschrijven en vestigt zich als sleepagent aan de Feijenoordstraat in Rotterdam. Kort hierop wordt kantoor gehouden vanuit een pand aan het Burgemeester Hoffmanplein op het Noordereiland. Later wordt kantoor gehouden op de hoek Thorbeckestraat en de Maaskade. Het laatste kantoor wordt in 1917 geopend aan de Maaskade 127, een tot nu ongewijzigd huisnummer, direct naast het huidige Hulstkamp-gebouw. (zie bijgaande foto)

Het is op enig moment moeilijk aan te geven hoe groot de feitelijk omvang van de vloot is. Dit vanwege de deelnemingen in vele schepen waarbij behalve Jan van Steen mogelijk ook de schipper mede-eigenaar was. Uit registraties in scheepvaartregisters e.d. blijkt ook een levendige handel in aan- en verkoop van schepen met als eigenaar/opdrachtgever (de Rederij) Jan van Steen. Door veel schippers wordt het kantooradres van de rederij als postadres vermeld, zodat aangenomen mag worden dat behalve sleepagent ook de bevrachting onderdeel uitmaakte van de activiteiten.

Wanneer we naar de concurrentie kijken dan zien we dat tegen het einde van de 19^e eeuw de gebroeders van Steen het meeste te 'vrezin' hebben van Willems van Driel's Stoomboot- en Transportonderneming in Rotterdam. Het is opmerkelijk dat er veel parallellen te trekken zijn tussen beide rederijen. Ook persoonlijk want Jan van Steen is een leeftijdgenoot van Willem van Driel. In hetzelfde jaar als de eerste MARK & DINTEL brengt Willem van Driel zijn eerste stoomsleepboot NIEUWE ZORG in de vaart. De bouw van de nieuwe MARK & DINTEL's lopen vrijwel synchroon met de nieuwe FIAT VOLUNTAS-sleepboten van Van Driel. In hetzelfde jaar dat Jan van Steen naar Rotterdam verhuist, vestigt Willem van Driel zich ook als scheepvaartonderneming in Rotterdam. Willem van Driel heeft echter eerder stappen ondernomen om naast het sleepbedrijf ook de bevrachtingen met eigen schepen uit te voeren. Speciaal hiervoor zijn door Van Driel tussen 1895 en 1900 een zevental schepen uit de markt aangekocht van tezamen bijna 6000 ton. In 1910 bestaat de vloot van Willem van Driel uit 14 sleepschepen met een totaaltonnage van ca. 17.200 ton. De rederij Jan van Steen heeft ook een groot aantal sleepschepen maar qua tonnage en omvang is de vloot kleiner dan die van Willem van Driel. In de jaren 1910 tot 1915 worden aan de van Driel-vloot een groot aantal sleepschepen van 1500 ton en groter toegevoegd terwijl bij Jan van Steen de vloot in die jaren wordt uitgebreid met 7 nieuwe sleepschepen met tezamen ruim 10.700 ton.

Nieuw leiderschap

Jan van Steen was de oudste en geestelijk vader van de rederij en hij wilde de opvolging in het bedrijf

regelen. Zijn drie zonen waren allen kort na de geboorte danwel op jonge leeftijd overleden en zijn twee dochters waren getrouwd. Van zijn broers heeft alleen Piet een zoon, Willem (Willibrordus) genaamd, die voorbestemd is de leiding van het bedrijf over te nemen. Om onbekende familiale redenen gaat dit niet door en begint Willem voor zich zelf. Jan van Steen vraagt dan zijn schoonzoon August (Charles Augustinus) Borremans, getrouwd met zijn oudste dochter Maria Anna (Marie), om bij hem op kantoor in Rotterdam te komen werken. Het echtpaar Borremans-van Steen woont in Nijmegen en heeft daar een winkel in heren- en kinderkleding. Na aanvankelijke aarzeling omdat hij het scheepvaartvak niet machtig is, stemt August toe en in juli 1905 verhuist het gezin naar de Maaskade in Rotterdam. Hij begint onderaan als redersbediende maar in 1910 wordt een scheepverbandakte ondertekend door de firmanten Jan en Piet van Steen en Charles Augustinus Borremans. Als Piet van Steen is uitgetreden en Jan van Steen in 1912 op 68 jarige leeftijd overlijdt wordt August Borremans het enige hoofd van het bedrijf, dat in 1913 wordt omgezet in N.V. J. van Steen's Rijnrederij. Van de drie broers van Steen is Sjef al eerder uitgekocht en werkt voor de rederij nog enige tijd samen met ene van Deursen in de zeilmakerij annex touwsplitserij aan de Persoonshaven in Rotterdam. Sjef verhuist in 1909 naar Dussen en woont daar tot zijn dood in 1930 in de nog bestaande villa Anna Maria. Wordt in Dussen nog wethouder en neemt ook de zorg van zijn gehandicapte jongste broer Willebrordus (1858) op zich die tot dan bij zijn zus Geertrui woonde.



FOTO: AD GELENS

ROTTERDAM. — Gezicht op de Maas.

Gezicht op de Nieuwe Maas met de Maasbruggen in Rotterdam omstreeks 1905.

August Borremans mag zich in 1912 reder noemen en breidt het bedrijf succesvol uit. De kernactiviteit blijft de internationale Rijn- en binnenvaart maar deze wordt omstreeks 1916 uitgebreid met de Amsterdamse motorpakschuitdienst en rond 1920 met de Rotterdam-Friesland Boottendienst. De eerstgenoemde onderhoudt met de 6 motorschepen J. VAN STEEN 17 t/m 22 een beurtdienst tussen Amsterdam en Rotterdam, terwijl met de motorboten STAD SNEEK I t/m IV een beurtdienst tussen Rotterdam/Amsterdam en Friesland wordt onderhouden. Naast het hoofdkantoor aan de Maaskade in Rotterdam zijn er inmiddels ook bijkantoren in Amsterdam, Sneek en Antwerpen. Door de toename van sleepwerk en transportovernames houdt de rederij ook een aantal jaren kantoor aan de Dr. Hammacherstrasse 1 in Duisburg-Ruhrort.

August Borremans is sinds het overlijden van zijn schoonvader Jan van Steen in 1912 enig directeur. Hij komt in vrij korte tijd tot grote welstand. Bezit een mooie vloot aan schepen zoals sleepboten,

sleepschepen, kleine zeeschepen, de Amsterdamsche motorpakschuitdienst en een beurtdienst van Amsterdam/Rotterdam naar Friesland. In februari 1920 betreft hij met vrouw en kinderen de villa 'Boschwijk' in Doorn, een omvangrijk landgoed. Hij heeft ook veel voor zijn familie gedaan, schenkt een smederij aan zijn neef Carolus, bekostigt niet alleen voor familie maar ook voor anderen diverse studies, bedenkt de Rooms-Katholieke Kerk ruim met giften. Zo heeft hij de kerk aan het Stieltjesplein in Rotterdam een klok geschonken en de kerk op het Noordereiland wordt op zijn kosten geheel van nieuwe glas-in-lood-ramen voorzien.

Onrust in de Rijnvaart

De hiervoor genoemde beurtvaart-uitbreidingen in de Binnenlandse binnenvaart hebben mogelijk te maken met de Eerste Wereldoorlog waardoor de activiteiten in de Rijnvaart enorm zijn afgenomen. Ook de Rederij van Steen ondervindt hier last van. Uit correspondentie tussen de vestiging in Ruhrort en Rotterdam blijkt dat het in 1914 slecht gesteld is met het aangeboden sleepwerk in Ruhrort. Ook in Rotterdam is het niet veel beter. Daar krijgen de kapiteins zelfs slechts half loon als de boten niet varen en wordt ander personeel tijdelijk ontslagen totdat de boot weer kan aanmaken. Van de nieuwbouw golf aan sleepboten in de 1910-1913, worden veel boten in de jaren 1914 en hierna al weer stilgelegd. Het zijn niet alleen particuliere reders maar ook rederijen als Drughorn, L. Böcker & Cie, Westdeutscher Lloyd en Karl Schroers die grote delen van hun vloot 'in de hoek met de zak over de schoorsteen' stilleggen. Vrijwel de gehele vloot van genoemde rederijen zien we vanaf 1920 terug als uitbreidingen bij de Nederlandsche Transport Mij. N.V. (NTM) en de Nederlandsche Rijnvaart Vereniging (NRV). Alleen de drie 500 ipk sterke in 1912 bij Scheepwerf Huiskens & van Dijk in Dordrecht gebouwde sleepboten L. BÖCKER & Cie. 13, 14 en 15, worden in 1920 naar het buitenland verkocht. Vele grotere opgelegde Rijnsleepboten van met name Dordtse particulieren zien we na de oorlog opduiken als eigendom van Office National de la Navigation in Parijs/Straatsburg. Door de Rederij J. van Steen worden in 1914 en 1915 de vijf identieke, in 1910 bij Scheepswerf P. Smit in Rotterdam voor rekening van Nefkens & van Steen, gebouwde sleepboten MARK & DINTEL 5 t/m 8 en de HENDRIK NEFKENS, alsmede de gloednieuwe JAN van STEEN 5 uit 1913 verkocht aan de N.V. Handel- en Transport Mij. 'Vulcaan' te Rotterdam. Gezien het tijdsbeeld vermoedelijk niet zonder grote verliezen.

Het toch nog onverwachte einde van de rederij

Omdat de mening leeft dat Duitsland de Eerste Wereldoorlog zal winnen, wordt er verondersteld dat na deze strijd veel schepen nodig zijn. Zoals velen handelt ook August Borremans in zeegaand materieel en weet hier heel behoorlijke winsten mee te maken. Zo zou hij tegen het einde van de oorlog een klein zeescheepje, aangeschaft voor f 300.000,-- voor een veelvoud van de prijs hebben verkocht. Gesterkt door dit succes en de verwachting dat na de oorlog de vraag naar zeegaand materieel sterk zal toenemen bestelt August Borremans vier zeeschepen met levering na de oorlog. Hoewel de bestelling is gedaan door de N.V. J. van Steen's Rijnrederij blijft August Borremans tegenover de bank persoonlijk garant voor de nakoming van het koopcontract. In 1918 capituleert Duitsland en er komt een wapenstilstand met zeer zware voorwaarden tot herstelbetaling. Er ontstaat een enorme devaluatie van de Duitse Mark, de werkgelegenheid komt in het gedrang, kortom er heerst een grote malaise in de scheepvaart naar Duitsland en hier drijft de zaak grotendeels op. Bij de werven Wed. C. Boele in Slikkerveer en T. van Duijvendijk in Lekkerkerk lopen echter opdrachten voor de bouw van de zeeboten JAN BORREMAN, FRANS BORREMAN, JAN VAN STEEN (2^e) en de AUGUST BORREMAN (2^e).



Tewaterlating van de zeeboot AUG. BORREMAN in februari 1921 op de werf van T. van Duijvendijk te Lekkerkerk.

FOTO: MEVR. T.F.M. WAGEMAKERS-DE BOT

Openbare Schepenveiling

De makelaar **JACQ. PIEROT JR.** zal namens H.H. Eigenaren op nader te vermelden datum, in de tweede helft van **December 1922 te Rotterdam**, een openbare verkooping houden van de navolgende schepen en booten:

1. **Rijnsleepkaan „FRANCISCUS”,**
laadvermogen 2058 tons, gebouwd in 1915, 92.20 × 11.10 × 2.75 M. Voorzien van motorankerlier, 14 ruimen enz.
2. **Rijnsleepkaan „ANNA”,**
laadvermogen 2054 tons, gebouwd in 1911, 92.20 × 11.10 × 2.79 M. Voorzien van motorankerlier, 14 ruimen enz.
3. **Rijnsleepkaan „MARIA”,**
laadvermogen 2047 tons, gebouwd in 1911, 92.20 × 11.10 × 2.78 M. Voorzien van motorankerlier, 14 ruimen enz.
4. **Rijnsleepkaan „JOHANNES”,**
laadvermogen 2043 tons, gebouwd in 1911, 92.20 × 11.10 × 2.78 M. Voorzien van motorankerlier, 14 ruimen enz.
5. **Rijnsleepkaan „PETRUS”,**
laadvermogen 1377 tons, gebouwd in 1915, 79.95 × 9.50 × 2.50 M. Voorzien van motorankerlier, 14 ruimen enz.
6. **Rijnsleepkaan „AUGUSTINUS”,**
laadvermogen 1217 tons, gebouwd in 1888, 81.85 × 9.42 × 2.33 M. 8 laadruimen. Rijn-Herckanaalschip.
7. **Rijnsleepkaan „PETRONELLA”,**
laadvermogen 745 tons, gebouwd in 1908, 58.50 × 8.— × 2.26 M. Voorzien van 4 laadruimen enz.
8. **Rijnsleepkaan „BARENDINA”,**
laadvermogen 500 tons, gebouwd in 1888, 50.25 × 7.40 × 2.10 M. 4 laadruimen.
9. **Dubbelschroefrijnsleepboot „J. VAN STEEN No. 1”**
700 I. P. K. 40.76 × 6.97 × 1.90 M. Machine en ketel van 1909.
10. **Rijnsleepboot „J. VAN STEEN No. 3”,**
650 I. P. K. 33.75 × 6.68 × 2.50 M. Nieuwe Machine in 1911, nieuwe Ketel 1915.
11. **Rijnsleepboot „J. VAN STEEN No. 4”,**
650 I. P. K. 36.36 × 6.35 × 2.45 M. Nieuwe Machine 1908, nieuwe Ketel 1915.
12. **Rijnsleepboot „J. VAN STEEN No. 7”,**
600 I. P. K. 36.60 × 7.08 × 2.55 M. Nieuwe machine en ketel in 1906.
13. **Rijnsleepboot „J. VAN STEEN No. 2”,**
550 I. P. K. 30.07 × 5.81 × 2.60 M. Nieuwe machine en ketel in 1906.
14. **Rijnsleepboot „J. VAN STEEN No. 10”,**
550 I. P. K. 32.84 × 5.79 × 2.30 M. Nieuwe machine en ketel in 1909.
15. **Rijnsleepboot „J. VAN STEEN No. 6”,**
550 I. P. K. 31.75 × 6.55 × 2.50 M. Nieuwe machine 1911, ketel van 1902.

Deze schepen en booten zullen zoowel afzonderlijk als gecombineerd in veiling worden gebracht en zullen 14 dagen voor de verkooping te Rotterdam te bezichtigen liggen.
Nadere inlichtingen verstrekt: R2819 200

JACQ. PIEROT Jr. Makelaar in Schepen,
Witte Huis, Rotterdam.

Door de devaluatie stijgen de kosten voor de aankoop van het ijzer/staal en andere materialen enorm en hebben werven grote moeite met het nakomen van hun verplichtingen. De werven eisen van de opdrachtgever echter wel nakoming van de verstrekte bouwcontracten, waarin opgenomen dat bij toeneming van de staalprijzen e.d. deze aan de opdrachtgevers doorberekend worden. Vanwege de hiervoor ontbrekende middelen bij de rederijen worden bij de banken om kredietverhogingen gevraagd. Deze worden door de banken vaak alsnog verstrekt omdat anders de bouw van de her en der bij de werven in aanbouw zijnde schepen moet worden stilgelegd. Ook in geval van N.V. J. van Steen's Rijnrederij verstrekt de bank eerst nog schoorvoetend de benodigde middelen maar op een zeker moment trekt de bank het krediet in. De bank heeft tot meerdere zekerheid bij de bouw van de kleine zeeschepen onderpand bedongen op de Rijnvloot van de rederij. De bank 'De Nederlandsche Handel Maatschappij', die ook een aanzienlijk bedrag verliest, maakt gebruik van zijn recht en gaat deze rijnvloot in de slechtst mogelijke tijd via een openbare veiling verkopen. Op de veiling in december 1922 is Johan de Bot, zoon van Lau, aanwezig die aan zijn ouders uitgebreid schriftelijk verslag doet van het gebeuren op de openbare schepenveiling in de Grote Koopmansbeurs te Rotterdam. Hij schrijft het volgende:

Beste Ouders, br. en z.

De veiling is weer achter ons. Wat is dat uit de koers gegaan. Ik was vroeg present en daarom had ik een mooie zitplaats in het midden van de zaal en kon alles goed volgen. Behalve de namen doordat men ze niet allen kent. Hierbij het verslag. Alle schepen en boten werden eerst met opbod ingezet door steeds f 25.000 of f 30.000 naar boven te vragen. Hierna werd dan afgemijnd. De schepen werden ingezet voor f 349.500,- en afge-

mijsd voor f 355.000,-, de boten werden ingezet voor f 103.000,- en afgemijnd voor f 108.600,-, dus de totale afmijning was f 463.600,-. Doordat de Nederlandsche Rijnvaart Vereniging, die zich eerst stil had gehouden, met een luttel bedrag weer naar boven laat afmijnen kan zij uiteindelijk alle schepen voor een bedrag van f 463.900,- aan haar bezit toevoegen. Zo zien wij dat de kantoren op die manier alles wel erg naar de hand zetten, immers voor f 300,- meer kopen ze een hele vloot. Verder hartelijke groeten van uw kinderen, bijz. van uw zoon, J.F. de Bot

Het kan niet anders dan dat de families van Steen en Borremans aan deze schepenveiling een rare nasmaak hebben overgehouden. Kort hierna is namelijk in de Rijn- en binnenvaart een enorme opleving geweest van de vrachtenmarkt, mede dank zij de Engelse kolenstakingen. Rederijen, zoals ook collega-concurrent Willem van Driel, die in dezelfde penibele financiële situatie als die van Jan van Steen verkeerden, hebben volop van deze opleving kunnen profiteren.

Het verdere verloop van de rederij

Na de veilingverkoop is de N.V. J. van Steen's Rijnrederij vermoedelijk opgeheven. Van een officieel faillissement is niets terug te vinden. De bank geeft August Borremans de gelegenheid de 'pakschuitdienst' terug te kopen voor een bedrag van f 40.000,-. Zijn schoonzoon Everard Kronenburg heeft hiervoor het geld verschaft, waardoor de toenmalige directeur, de heer L. Schweitzer, het bedrijf kan blijven voortzetten. August Borremans blijft in naam directeur en krijgt hiervoor een kleine vergoeding. De investering wordt echter niet terugverdiend vanwege de concurrentie en de opkomst van de vrachtauto. De motorboten van de N.V. Rotterdam-Friesland Boottendienst J. van Steen worden niet betrokken bij de openbare schepenveiling maar worden in 1923 van de hand gedaan. Ondertussen koopt Borremans met een hoge hypotheek Hotel Liesbosch ofwel Hotel Burck en vestigt zich in 1923 in Princenhage bij Breda. Het runnen van dit hotel heeft evenmin een goede afloop. In 1937 verhuist het gezin vanuit Raamsdonk naar het Mathenesserplein in Rotterdam. In de laatste oorlog handelt hij nog samen met zoon Jan en schoonzoon Kees de Visser in zeeproducten, de laatste bekende handelsactiviteit. August Borremans overlijdt in 1947 op 68-jarige leeftijd in Rotterdam.

Legenda Familie W. van Steen-Blankers

Ouders:

Willem van Steen (1813-1958), gehuwd met Anna Blankers (1817-1901)

Kinderen:

- 1 Jan van Steen (1843-1912), gehuwd met Maria Anna van Dongen (1843-1915)
- 2 Piet van Steen (1845-1939), gehuwd met Maria Nefkens (1848-1922)
- 3 Adriaan van Steen (1850-1863)
- 4 Geertrui van Steen (1851-1939), gehuwd met B.A. Langerwerf (1843-1874) en met Henricus Nefkens (1849-1895)
- 5 Sjef van Steen (1854-1930), gehuwd met M.J. van Staal (1857-1945)
- 6 Cornelis van Steen (1856-1862)
- 7 Willebordus van Steen (1858-1922)

De weg naar een zelfstandig varensbestaan

Bovenstaand verslag van de Rederij Jan van Steen kon worden samengesteld dankzij de aantekeningen van de heer Laurentius (Lau) de Bot. De heer Lau de Bot, grootvader van onze leden Lau (L.A.W.) de Bot (v/h mvs LAURENTIUS) en Trees (T.F.M.) Wagemakers-de Bot (v/h mvs SANCTA MARIA), heeft lange tijd bij de Rederij van Steen gewerkt.

De familierelatie van de familie de Bot met die van Steen is de volgende: De broers Lau en Chris de Bot gaan omstreeks 1880 bij hun oom Piet van Steen varen. Deze is getrouwd met hun tante Maria Nefkens, een zus van hun moeder. Met nog twee matrozen varen ze op een tweemastklipper van

ca. 300 ton en wordt door hun oom geleerd hoe te zeilen met een dergelijk schip. Met deze klipper met zeiluitrusting wordt, voor eigen rekening, voornamelijk kolen gevaren tussen de Ruhr en Brussel. Hun oom vaart dus niet alleen als schipper maar handelt ook in kolen. Als oom Piet van Steen 'naar de boten' gaat, vaart Lau nog een tijd op het zeilschip van zijn oom Driek en tante Geertrui (Nefkens-van Steen).



FOTO: VERENIGING DE BINNENVAART

DORDRECHT. „Gezicht op den Noord.”

Een sleep komt bij Dordrecht de Noord uit op weg naar het Duitse achterland. De grootte van de gesleepte schepen komt overeen met die in het hieronder vermelde reisverslag.

In 1888 haalt Lau de Bot in Den Haag zijn rijnpatent van Basel naar de zee voor een stoomschip. Kort hierna wordt hij kapitein en zijn broer Chris stuurman op de sleepboot MARK & DINTEL II. Hierop vaart hij ook bij zijn huwelijk in 1892 maar vanaf 1894 is hij kapitein op de MARK & DINTEL VI. Zijn broer Chris, die als stuurman bij zijn broer Lau vaart, wordt later kapitein op de MARK & DINTEL V. Lau heeft altijd heel nauwkeurig dagboeken bijgehouden die bewaard zijn gebleven. In de ochtend van 1 september 1896 loopt de boot om 10 uur de haven van Ruhrort binnen, bunkert bij Stinnes 12 karren kolen en verlaat 's middags om 17.30 uur de haven om met een sleep naar beneden te gaan. Het blijft wel een scheepsjournaal want van de geboorte en doop van zoon Johan op deze dag wordt niets vermeld.

Hieronder een verslag van de in 1896 gemaakte reizen 35 en 36. De waterstanden werden nog in de oude maten vadem/vaam aangegeven en 's nachts varen is van alle tijden.

18-8-1896, 35e reis, van Rotterdam/Dordrecht: 7.00 uur, 6 schepen

Brugge	Koenen	250 last,	Ruhrort
Johanna	Hooijmeijer	250 last,	Ruhrort
Mijn genoegen	Munster	55 last,	Duisburg
Industrie	Robbers	224 last,	Duisburg
Spera in Deo	Goossens	117 last,	Duisburg
Op Hoop van Zegen	de Witt	52 last,	Uerdingen
Om 20 uur in Tiel			

19-8: Begonnen om 3.00 uur, om 17.00 uur in Emmerich, Waterstand 10V. 1 zol,8

20-8: Klaar om 11.00 uur, om 12.00 uur ten anker gekomen. Door het Kolder Blok, klaar om 14.00 uur en 's nachts door.

21-8: Om 2.30 uur tot 9.00 uur vanwege mist ten anker bij het Rheinbergsche veer, 's avonds om 19.00 uur in Uerdingen, af naar Ruhrort met Johannes Petrus. Totaal 52 vaaruren.

22-8: 22 karren kolen geladen bij Holtkot en om 9 uur af met twee schepen:

Antonius	Krij	leeg f 22½	Dordt
Karl Schoers No. 21	Hasselt	leeg f 30,-	Rotterdam

23-8: In Rotterdam,

- 24-8 36e reis, Van Rotterdam: 9.30 uur, 4 schepen
Dwaal ik wacht u J. v.d. Horst 120 last Ruhrort
Hans en Willy D. van Deelen 104 last idem
Noli Timere G.A. Thonissen 350 last Müllhofen
Vertrouw geen Vriend J.H. Heilmann 52 last Lahnstein
 Om 20.30 uur aan de Schans
- 25-8 Om 2.00 uur begonnen, om 17.30 uur in Emmerich, waterstand 9V 1 zol. vallend
- 26-8 Om 11.00 uur klaar, 's nachts door
- 27-8 om 8.00 uur aan Ruhrort, 21 karren kolen geladen bij Mathias Stinnes, om 15.00 uur weer aangemaakt, 3 schepen
Lucia F. Verhagen 43 last Neuss
- 28-8 Van 1.00 uur tot 5.30 uur mist in Düsseldorf, van 6.30 uur tot 9.00 uur mist in Heerd. Om 20.00 uur in Keulen, 1 uur op begeleiding gewacht en om 21.30 uur boven de brug. Waterstand Keulen 375+7
- 29-8 Om 3.30 uur begonnen en om 19.30 uur in Andernach
- 30-8 Tot 10.30 uur mist. Om 15.30 uur in Lahnstein. 90 vaaruren Rotterdam-Lahnstein. Leeg af en om 20.30 uur in Keulen.
- 31-8 Om 5.00 uur begonnen en om 10.00 uur in Ruhrort. 12 karren kolen geladen bij Mathias Stinnes
- 1-9 Om 17.30 uur aangemaakt met 3 schepen voor Rotterdam (voor 72,50 gulden). Om 21.00 uur in Obermörmter.
- 2-9 Om 5.00 uur van Obermörmter, om 8.00 uur klaar in Emmerich, om 9.30 uur klaar in Lobith, Om 20.00 uur in Rotterdam.
- 3-9 Ketel schoongemaakt

Aankoop van een eigen sleepboot en walkapitein bij de Rederij J. van Steen

In 1900 koopt Lau de Bot samen met Jan van Steen voor f 24.000,- de dan nog vrij nieuwe stoomsleepboot FRAM. Deze boot is in 1895 bij de werf van B. Wilton voor de Internationale Rijsleepers Vereeniging gebouwd. Met de afmetingen 29,34 x 5,79 mtr, uitgerust met een door de werf Wilton 350 ipk sterke machine en een ketel met een verwarmend opp. van 120 m², is dit een voor die tijd flinke sleepboot. Met deze boot wordt voor de Combinatie gevaren, een Mij. tot Exploitatie van

FOTO: MEVR. T.F.M. WAGEMAKERS-DE BOT



De J. VAN STEEN 10 varende op de Noord bij Zwijndrecht. Niet gehinderd door het huidige Noordpark zien we de watertoren van Zwijndrecht, die 100 jaar later nog steeds aan de Oude Maas staat. Bij aankoop in 1900 heette de boot FRAM en deze werd in 1913 gewijzigd in J. VAN STEEN 10. De naam FRAM is waarschijnlijk een vernoeming naar het in 1893 speciaal gebouwde schip waarmee de Noorse poolonderzoeker Fridtjof Nansen zich bewust liet vastvriezen in het poolijs, dit in de wetenschap dat de stroming van het ijs hem dicht bij de geografische Noordpool zou brengen.

Rijsleepboten, waarvan de directie wordt gevoerd door Gebrs. Nefkens & van Steen.

In juni 1907 koopt Lau de Bot geheel voor eigen rekening het sleepschip JOHANNA en verkoopt zijn helft in de FRAM aan zijn broer Chris. De JOHANNA (ex Jeanne Victor) is een in 1899 in Waspik gebouwd sleepschip van ca. 750 ton. Na een verbouwing komt het schip in juli 1907 in de vaart en gaat Lau op zijn eigen schip varen. In 1912 overlijdt Jan van Steen en wordt Lau gevraagd om voor de Rederij van Steen walkapitein te worden in Duisburg-Ruhrort. In augustus 1912 vestigt hij zich met zijn gezin aan de Dr. Hammacherstrasse 1 in Ruhrort waar ook kantoor wordt gehouden. Op zijn schip JOHANNA wordt Tjepke de Jong uit Harlingen zetschipper. In 1914 breekt de Eerste Wereldoorlog uit en wordt schipper de Jong voor militaire dienst opgeroepen. Lau gaat dan met zijn zoons Johan en Frans weer op zijn schip JOHANNA varen. Zijn gezin woont korte tijd in Rotterdam en vanaf 1916 in Ammerzoden. In 1918 vestigt Lau zich aan de wal

en wordt zoon Johan schipper met zijn broers Frans en Piet als matrozen.

Bij de aankoop van de JOHANNA heeft Lau de Bot zijn halve eigendom in de sleepboot FRAM verkocht aan zijn broer Chris. De andere helft blijft eigendom van Jan van Steen. In 1909 wordt de boot verlengd met 3,5 meter en worden er een nieuwe stoomketel en -machine geplaatst. Chris de Bot is dan kapitein op de FRAM maar werkt in de jaren 1912-1920 als walkapitein voor de Rederij van Steen in Rotterdam. Bij de oprichting van de N.V.J. van Steen's Rijnrederij in 1913 wordt de FRAM omgedoopt in JAN VAN STEEN X. Mede-eigenaar Chris de Bot overlijdt in 1920. Door een administratieve nalatigheid van een notaris, het niet doorhalen van de hypotheekakte bij het kadaster, wordt naar later blijkt de boot ten onrechte meegenomen in de openbare verkoop van de vloot in 1922. Dit is een jarenlang proces geworden tussen weduwe de Bot en Borremans, die uiteindelijk tot een schikking heeft geleid.

UIT ARCHIEF VAN MEVR. T.F.M. WAGEMAKERS-DE BOT

Rotterdam, 27. September 1914.

COMBINATIE
WAGERSCHAP TET SLEEPBOOT
N.V. J. van Steen
S.S. *FRAM*

Cap. *O. de Bot*

SCHIP	SCHIPPER	TE SLEEPEN	Laaten	Bemerkingen
<i>S. Antonius II</i>	<i>U. Hout</i>	<i>Adams, Duisburg</i>	<i>750</i>	<i>komt losen</i>
<i>Muro</i>	<i>Brennische</i>	<i>Maas, 015</i>	<i>1595</i>	<i>is los</i>

Nolen lake bij Vaal.

Dit sleepbriefje is voor de 550 ipk's van de FRAM nog geen echt 'volle' sleep.

 *J. van Steen.*
Rhederei Transport-Übernahmen.

Rotterdam.
Maaskade W.Z. 116 b.

Duisburg - Ruhrort.
Df Hammacherstrasse 1.

Telegramm-Adresse:
VANSTEEN - ROTTERDAM
DUISBURG-RUHRORT

Fernsprech-Anschlüsse:
ROTTERDAM N° 1833.
DUISBURG-RUHRORT N° D/N 6648.

Duisburg-Ruhrort, den 11. September, 1914.

Het fraaie briefhoofd van de rederij in 1914. Nu nog twee vestigingen maar kort hierna zullen er door uitbreidingen van de rederij met beurtvaartondernemingen ook bijkantoren komen in Amsterdam, Sneek en Antwerpen.

De vlootlijst

Hieronder de vlootlijst van de rederij. De schepen staan in de rijnvaartregisters en andere bronnen op naam van: Jan van Steen, Gebrs. van Steen, Gebrs. Nefkens & van Steen, C.A. Borremans en andere met van Steen verbonden namen. Gemakshalve kunnen de sleepboten en sleepschepen met de namen MARK en DINTEL en alle sleepschepen als eigendom van Jan van Steen en/of van zijn broers Piet en Sjef van Steen worden beschouwd. De sleepboten met de naam COMBINATIE (1901-1913) behoren toe aan de 'Mij. tot Exploitatie van Rijnsleepboten' te Rotterdam, waarvan de directie werd gevoerd door Nefkens & van Steen. De in 1913 nog bestaande sleepboten COMBINATIE werden opgenomen in N.V.J. van Steen's Rijnrederij te Rotterdam (dir. C.A. Borremans) en omgedoopt in J. van STEEN. Samensteller heeft niet de pretentie dat de lijst compleet en geheel zonder fouten is.

SLEEPBOTEN

MARK & DINTEL 1 (1°)

In 1881 gebouwd bij Scheepswerf P. Boele Pzn., Slikkerveer, (bouwnummer 129). In 1890 over-

gegaan naar Anth. Schuller in Papendrecht en herdoopt in GOEDE GUNST. Onder ongewijzigde naam in 1905 over aan Hub. Hartman in Rotterdam. In 1913 vermoedelijk naar buitenland verkocht. Afmetingen: onbekend. Machine Wilton 160 ipk, ketel 72 m² v.o., in 1887 nieuwe ketel 105 m² v.o.

MARK & DINTEL 1 (2^e) - COMBINATIE I (1901-1913) - JAN VAN STEEN 1 (vanaf 1913)

In 1892 gebouwd bij Scheepswerf P. Boele Pzn., Slikkerveer, (bouwnummer 339). In december 1922 bij de openbare veiling aangekocht door de Ned. Transport Mij./Ned. Rijnvaart Vereniging te Rotterdam en in 1923 herdoopt in BORGIR. In 1955 gesloopt.

Brandmerk: 8166 B Rott 1952 (2308166). Afmetingen: 40,80 x 6,90 mtr, machines 2 x 210 ipk Burgerhout, ketels 2 x 80 m² v.o. Burgerhout. In 1909 vervangen door respectievelijk 2 x 350 ipk Wilton machines en 2 x 112 m² v.o. Wilton ketels

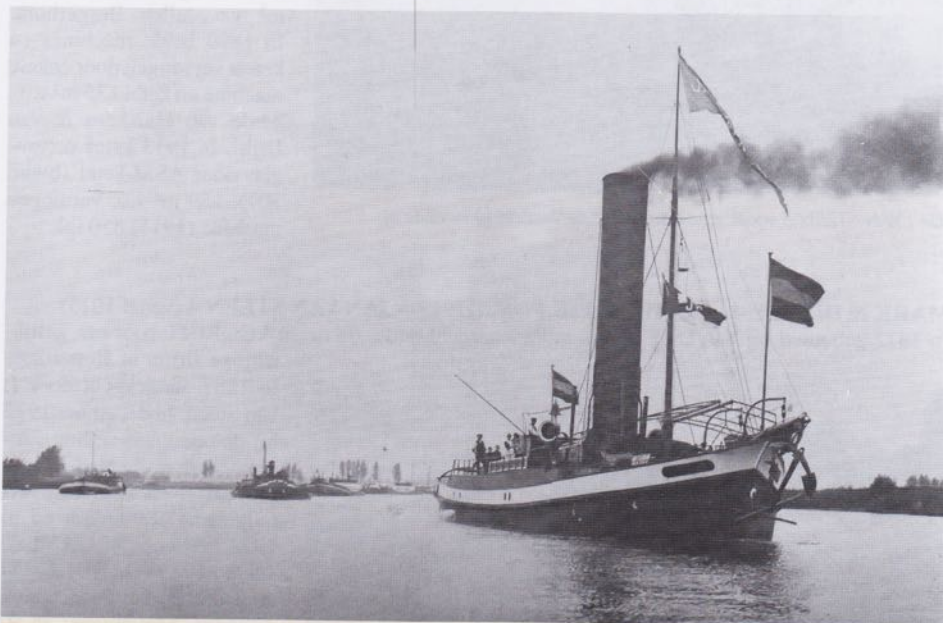


FOTO: MEVR. T.F.M. WAGEMAKERS-DE BOT

De J. VAN STEEN 1 met sleep op de Noord.

MARK & DINTEL 2 - COMBINATIE 2 (1901-1913) - JAN VAN STEEN 2 (vanaf 1913)

In 1883 gebouwd bij Scheepswerf P. Boele Pzn., Slikkerveer, (bouwnummer 163). In december 1922 bij de openbare veiling aangekocht door de Ned. Transport Mij./Ned. Rijnvaart Vereniging te Rotterdam en in 1923 herdoopt in HORA. In hetzelfde jaar afgevoerd en waarschijnlijk gesloopt. Afmetingen: 30,00 x 5,80 mtr, machine 210 ipk Burgerhout, ketel 82 m² v.o. Burgerhout. In 1906 vervangen door respectievelijk 550 ipk sterke machine en ketel 132 m² v.o., beide van B. Wilton.



FOTO: MEVR. T.F.M. WAGEMAKERS-DE BOT

De J. VAN STEEN 2 draait met een afvarende sleep vanaf de Beneden-Merwede de Noord in.

MARK & DINTEL 3 - COMBINATIE 3 (1901-1913) - JAN VAN STEEN 3 (vanaf 1913)

1885 gebouwd bij Scheepswerf P. Boele Pzn., Slikkerveer, (bouwnummer 187). In december 1922 bij de openbare veiling aangekocht door de Ned. Transport Mij./Ned. Rijnvaart Vereniging te Rotterdam

FOTO: MEVR. T.F.M. WAGEMAKERS-DE BOT



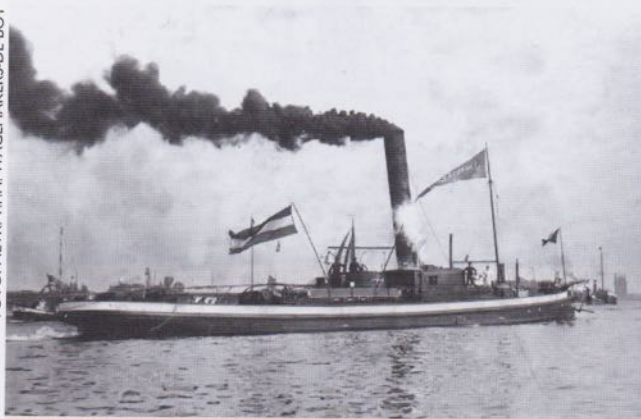
De J. VAN STEEN 3 vaart vanuit de Noord de Beneden-Merwede op.

en in 1923 herdoopt in IDUNA. Omstreeks 1935 uit de vaart genomen en hierna casco in gebruik genomen als opslagschip voor de N.R.V. Ligplaats in de Nassauhaven in Rotterdam. Afmetingen: 33,80 x 6,70 mtr. Machines 2 x 180 ipk, ketels 2 x 56 m² v.o., allen Burgerhout. In 1899 beide machines en ketels vervangen door enkele machine en ketel 135 m² v.o., beide van Huiskens & van Dijk. In 1913 ketel vervangen door ASM-ketel (bwnr. 307), 159 m² v.o. Vermogen machine (1911) 650 ipk.

MARK & DINTEL 4 - COMBINATIE 4 (1901-1913) - JAN VAN STEEN 4 (vanaf 1913)

In 1872 gebouwd bij Van Duijvendijk in Papendrecht onder de naam VOORUIT voor een gelijk-

FOTO: MEVR. T.F.M. WAGEMAKERS-DE BOT



De J. VAN STEEN 4 opvarend bij Dordrecht

namige firma in Rotterdam. In 1887 aangekocht door J. van Steen. In december 1922 bij de openbare veiling aangekocht door de Ned. Transport Mij./Ned. Rijnvaart Vereniging te Rotterdam en in 1923 herdoopt in GAMLA, vanaf 1925 GARULA. In 1936 uit de vaart genomen en gesloopt. Afmetingen: 36,50 x 6,25 mtr. Machine (1908) 650 ipk. De laatst bekende ketelvervanging was in 1914 door een plaatsing van een 160 m² v.o. grote ketel door de Scheepswerf ASM-Prins in Arnhem.

MARK & DINTEL 5 (1^e) - COMBINATIE 5 (1901-1910)

In 1888 gebouwd bij Wed. C. Boele in Slikkerveer. In 1910 naar Frankrijk (geen Rijnvaart) verkocht. Afmetingen: onbekend. Machine 300 ipk, ketel 114 m² v.o., beide Burgerhout.

MARK & DINTEL 5 (2^e)

In 1904 gebouwd bij A.S.M. (werf Prins) in Arnhem gebouwd als STADT RUHRORT voor A. Brinckmann in Ruhrort (bouwnummer 12). Aangekocht in 1906 en in 1907 naar België verkocht. Afmetingen: 19,30 x 4,70 mtr. Machine 135 ipk, ketel, 52 m² v.o. (beide A.S.M., Arnhem).

MARK & DINTEL 5 (3^e)

In 1907 gebouwd bij onbekende werf in Sliedrecht voor N.V. Sleepvaart Mij. 'Mark & Dintel V' in Rotterdam. In 1909 overgegaan naar Westdeutscher Lloyd in Duisburg-Ruhrort/Rotterdam en omgedoopt in WESTDEUTSCHER LLOYD 4. In 1921 aangekocht door N.V. Transport Mij. in Rotterdam en herdoopt in SIGI. In de jaren 50 gesloopt. Brandmerk: 5837 B Rott 1908 (?) (2305837). Afmetingen: 25,40 x 5,05 mtr. Machine 210 ipk, ketel 71 m² v.o.

MARK & DINTEL 5 (4^e)

In 1910 gebouwd bij N.V. Machinefabriek en Scheepswerf P. Smit in Rotterdam (bouwnummer 209) in opdracht van B.A. Langerwerf. In 1915 overgegaan naar N.V. Handels- en Transport Mij. 'Vulcaan' en herdoopt in THYSSEN VII, vanaf 1924: BARBA [TH VII]. Brandmerk: 2879 B Rott 1928 (2302879). Afmetingen: 29,20 x 5,70 mtr. Machine 320 ipk, ketel 104 m² v.o. (beide Scheepswerf P. Smit)



FOTO: VERENIGING DE BINNENVAART

De THYSSEN VII, de voormalige MARK & DINTEL 5 (4e) liggend in de haven van Ruhrort.

JAN VAN STEEN 5 (1^e)

In 1913 gebouwd bij Wed. A. van Duijvendijk te Papendrecht voor rekening van N.V. Sleepboot J. van Steen 5. In 1916 overgegaan naar N.V. Handels- en Transport Mij. 'Vulcaan' en herdoopt in THYSSEN XIV, vanaf 1924 STROMBOLI [TH XIV]. Brandmerk: 961 B Dord (2100961). Afmetingen: 44,40 x 8,00 mtr., Machines 2 x 375 ipk, ketels 2 x 126 m² v.o. (beide Wilton).



De fraaie brugboot THYSSEN XIV [Stromboli] van de NV Handels- & Transport Mij. 'Vulcaan' te Rotterdam.

FOTO: VERENIGING DE BINNENVAART

JAN VAN STEEN 5 (2°)

In 1912 gebouwd als HADEWEY bij Scheepswerf Marckmann & Faasen in Capelle a.d. IJssel voor rekening van N.V. Sleepdienst Hadewey in Rotterdam. In 1917 over aan de N.V. Sleepboot Jan van Steen 5, Rotterdam. In 1922 over aan M. Dijkgraaf, A. de Man en C. van der Parel en herdoopt in TRIO. Afmetingen: 16,20 x 4,05 mtr., machine 90 ipk, ketel 42 m² v.o.

MARK & DINTEL 6 (1°) - COMBINATIE 6 (1901-1913) - JAN VAN STEEN 6 (1°) (vanaf 1913)

In 1889 gebouwd bij onbekende werf in Slikkerveer onder de naam RHENUS FLUMEN voor rekening van W. Dormolen in Gorinchem. In 1890 overgegaan naar J. van Steen en omgedoopt in MARK & DINTEL 6. In december 1922 bij de openbare veiling aangekocht door de Ned. Transport Mij./Ned. Rijnvaart Vereniging te Rotterdam en in 1923 herdoopt in GROA. Omstreeks 1935 gesloopt. Afmetingen: 31,70 x 6,60 mtr. Machine ca. 300 ipk, ketel 118 m² v.o., beide Burgerhout. In 1902 nieuwe Wilton-ketel, 138 m² v.o. In 1911 nieuwe machine van 550 ipk.

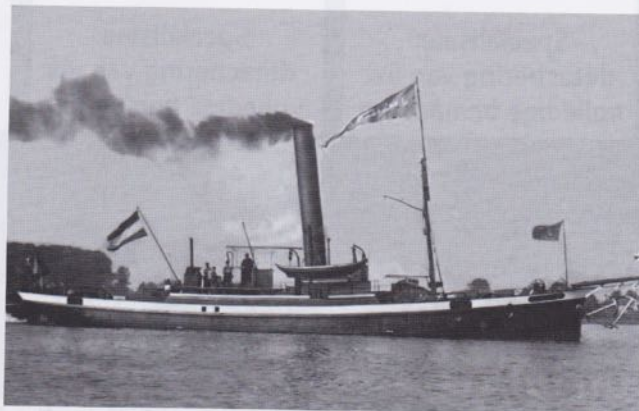
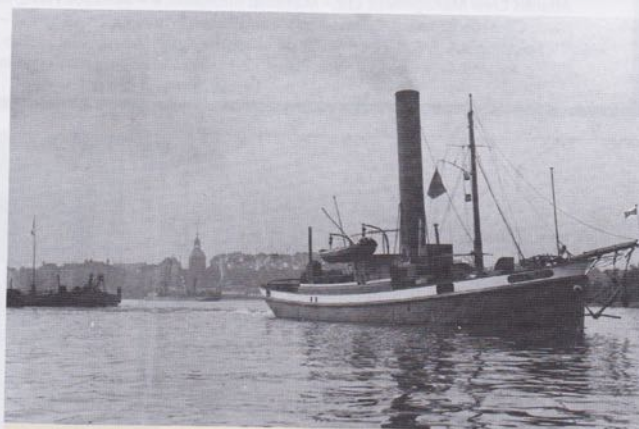


FOTO: MEVR. T.F.M. WAGEMAKERS-DE BOT



De J. VAN STEEN 6 heeft ruim 33 jaar onder de vlag de Rederij van Steen gevaren.

MARK & DINTEL 6 (2°)

In 1906 gebouwd bij Scheepswerf P. Boele Pzn., Slikkerveer, (bouwnummer 514). In 1909 overgegaan naar Westdeutscher Lloyd in Duisburg-Ruhrort/Rotterdam en omgedoopt in WESTDEUTSCHER LLOYD 6. In 1922 overgegaan naar N.V. Transport Mij. in Rotterdam en herdoopt in FRODI. Brandmerk: 8171 B Rott 1952 (2308171). Afmetingen: 27,30 x 5,30 mtr. Machine ca. 275 ipk, ketel 86 m² v.o. (beide Scheepswerf P. Smit)

FOTO: VERENIGING DE BINNENVAART



De FRODI is in 1908 als de MARK & DINTEL 6 (2e) gebouwd.

MARK & DINTEL 6 (3^e)

In 1910 gebouwd bij N.V. Machinefabriek en Scheepswerf P. Smit in Rotterdam (bouwnummer 210) in opdracht van A.A. Nefkens. In 1915 overgegaan naar N.V. Handels- en Transport Mij. 'Vulkaan' en herdoopt in THYSSEN VIII, vanaf 1924 ETNA [TH VIII]. Brandmerk: 2880 B Rott 1928 (2302880). Afmetingen: 29,20 x 5,70 mtr. Machine 320 ipk, ketel 104 m² v.o. (beide Scheepswerf P. Smit)

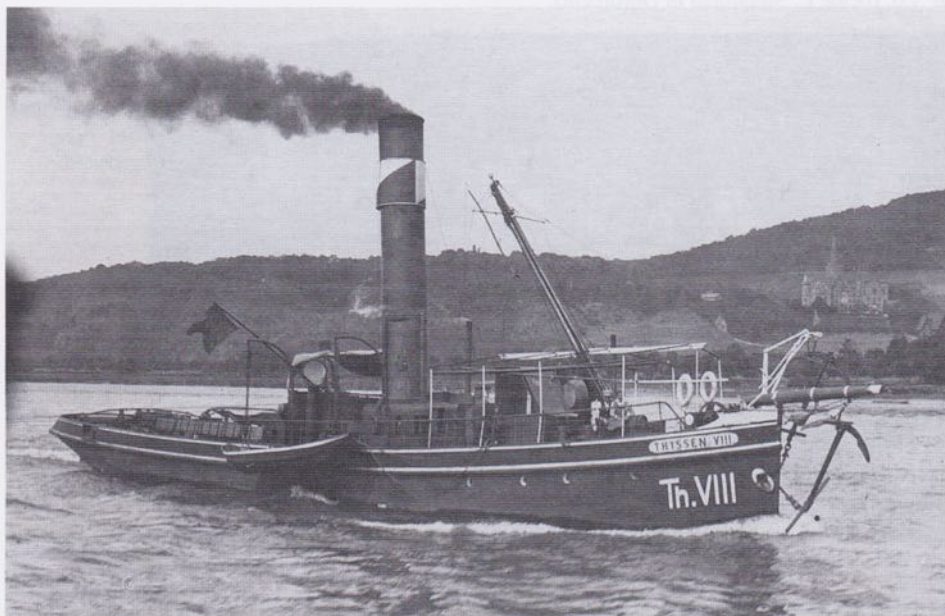


FOTO: HARRY DE GROOT

De THYSSEN VIII is in 1910 als de MARK & DINTEL 6 (3e) gebouwd.

MARK & DINTEL 7 (1^e) - COMBINATIE 7 (1901-1913) - JAN VAN STEEN 7 (vanaf 1913)

In 1895 gebouwd bij Scheepswerf Wed. A. Van Duijvendijk in Papendrecht onder de naam GOTTHARD voor rekening van G. Kaufmann in Dordrecht. In 1898 aangekocht door J. van Steen als GOTTHARD in de vaart genomen en later naam gewijzigd in MARK & DINTEL 7. In december 1922 bij de openbare veiling aangekocht door de Ned. Transport Mij./Ned. Rijnvaart Vereniging te Rotterdam en in 1923 herdoopt in DULA. Omstreeks 1955 gesloopt. Brandmerk: 8167 B Rott 1952 (2308167). Afmetingen: 36,80 x 7,05 mtr. Machines 2 x 225 ipk, ketels 2 x 70 m² v.o. (allen ASM-Arnhem). In 1906 zijn deze machines en ketels overgeplaatst in de nieuwbouwsleepboten COMBINATIE 8 en 9. In 1906 worden in de COMBINATIE 7 twee nieuwe machines van 2 x 300 ipk en twee ketels van 2 x 85 m² v.o. geplaatst.

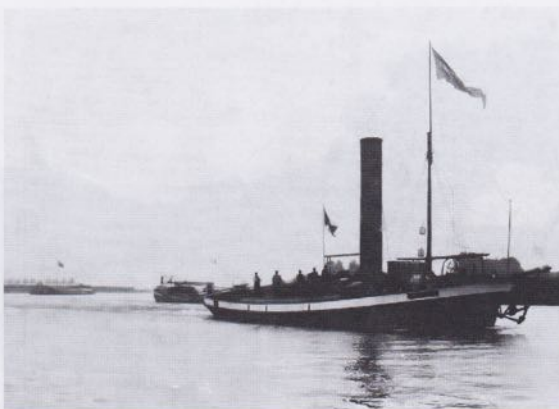


FOTO: MEVR. T.F.M. WAGEMAKERS-DE BOT

De J.VAN STEEN 7 in de opvaart op de Noord.

COMBINATIE 8 (1906-1913) - JAN VAN STEEN 8 (vanaf 1913)

In 1906 gebouwd bij onbekende werf in Krimpen a.d. IJssel of Dordrecht. Boot kreeg bakboords-machine- en ketel uit de Combinatie 7 (1^e), (zie hierboven). In 1912 nieuwe ASM-ketel (bwnr. 281, 70 m² v.o.). In 1917 naar buitenland verkocht. Afmetingen: 22,25 x 5,15 mtr. Machine 240 ipk, ketel 70 m² v.o.

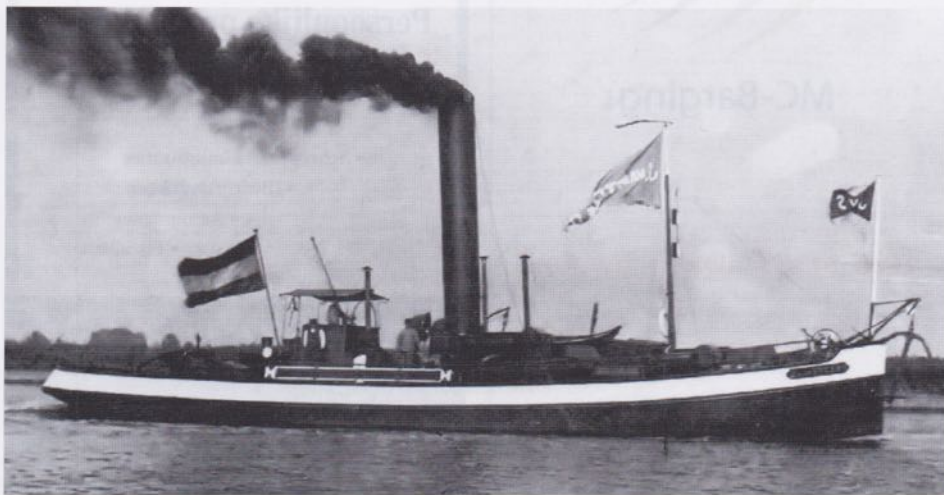


FOTO: MEVR. T.F.M. WAGEMAKERS-DE BOT

De J.VAN STEEN 8 varende op de Noord.

COMBINATIE 9 (1906-1913) - JAN VAN STEEN 9 (vanaf 1913)

In 1906 gebouwd bij onbekende werf in Krimpen a.d. IJssel of Dordrecht. Boot kreeg stuurboords-machine- en ketel uit de Combinatie 7 (1^e), (zie hierboven). In 1912 nieuwe ASM-ketel (bwnr. 282, 70 m² v.o.). In 1917 overgegaan naar F. Hener in Mainz en herdoopt in GOLIATH. Afmetingen: 22,25 x 5,15 mtr. Machine 240 ipk, ketel 70 m² v.o.

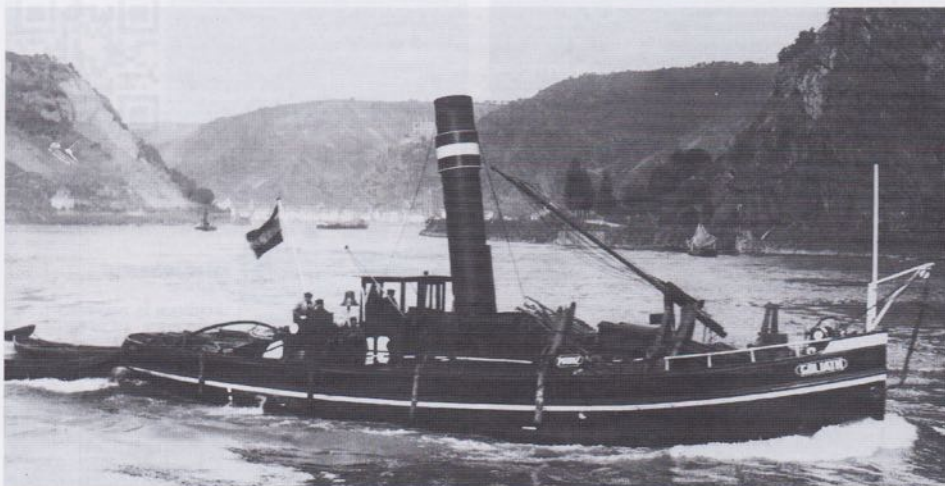


FOTO: BUBENHEIM/JAN VOS

De GOLIATH, de voormalige J.VAN STEEN 9, in de opvaart bij de Loreley op terugweg naar Mainz-Kastel met vlotmateriaal van de Firma Wagner.

FRAM - JAN VAN STEEN 10 (vanaf 1913)

In 1895 gebouwd bij Scheepswerf B. Wilton in Rotterdam onder de naam FRAM voor rekening van de Internationale Rijnsleepers Vereeniging. In 1900 wordt de boot aangekocht door L. de Bot en J. van Steen. In 1907 neemt Chris de Bot het halve deel in de boot over van zijn broer Lau de Bot. In 1913 wordt de FRAM onderdeel van J. van Steen's Rijnrederij N.V. en wordt de boot herdoopt in JAN VAN STEEN 10. In december 1922 bij de openbare veiling aangekocht door de Ned. Transport Mij./Ned. Rijnvaart Vereniging te Rotterdam en in 1923 herdoopt in ATLA. In de jaren 50 gesloopt. Brandmerk: 8164 B Rott 1952 (2308164). Afmetingen: 29,34 x 5,79 mtr. Machine 350 ipk, ketel 120 m² v.o. (beide van B. Wilton). In 1909 wordt de boot verlengd tot 34,72 mtr en wordt een nieuwe machine van 550 ipk en een ketel met 138 m² v.o. geplaatst. (beide N.V. Wilton).

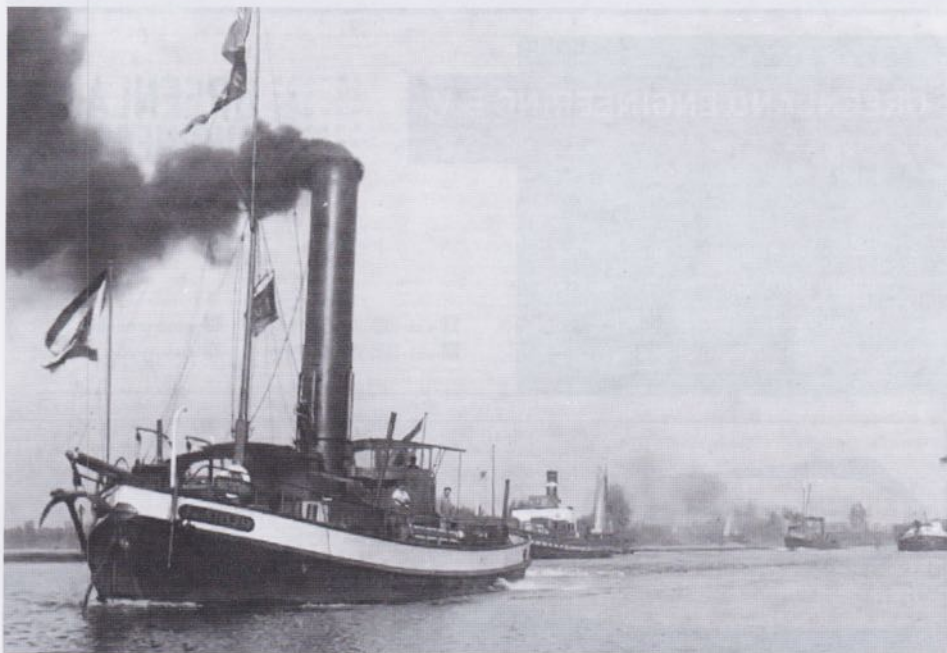


FOTO: MEVR. T.F.M. WAGEMAKERS-DE BOT

De J. VAN STEEN 10 vaart hier de Noord uit. De fotograaf is Gideon M. Brugman uit Dordrecht. Deze maakte veel foto's van varende slepen op de Noord en Merwede. Ook de hiervoor getoonde foto's van slepen op de Noord zijn door hem gemaakt.

PASSE PARTOUT V

In 1907 gebouwd bij N.V. Machinefabriek en Scheepswerf P. Smit in Rotterdam (bouwnummer 184) in opdracht van Gebrs. Nefkens & van Steen, Rotterdam. In 1909 over aan de Westdeutscher Lloyd in Duisburg-Ruhrort/Rotterdam en omgedoopt in WESTDEUTSCHER LLOYD 2. In 1922 over aan de N.V. Transport Mij. in Rotterdam en herdoopt in GERI. In de jaren 50 gesloopt. Afmetingen: 21,30 x 4,65 mtr. Machine 200 ipk, ketel 65 m² v.o. (beide Scheepswerf P. Smit)

PASSE PARTOUT VI

In 1907 gebouwd bij N.V. Machinefabriek en Scheepswerf P. Smit in Rotterdam (bouwnummer 185) in opdracht van Gebrs. Nefkens & van Steen, Rotterdam. In 1909 over aan de Westdeutscher Lloyd in Duisburg-Ruhrort/Rotterdam en omgedoopt in WESTDEUTSCHER LLOYD 3. In 1922 over aan de N.V. Transport Mij. in Rotterdam en herdoopt in FREKI. Begin jaren 50 gesloopt. Afmetingen: 22,10 x 4,65 mtr. Machine 200 ipk, ketel 65 m² v.o. (beide Scheepswerf P. Smit)



De WESTDEUTSCHER LLOYD 3 van de gelijknamige rederij uit Duisburg-Ruhrort/Rotterdam. In 1910 staan ten name van deze rederij maar liefst 15 sleepboten geregistreerd waarvan 7 in de jaren 1905-1908 in opdracht van Gebrs. Nefkens & van Steen op diverse werven zijn gebouwd.

MARK & DINTEL 8

In 1910 gebouwd bij N.V. Machinefabriek en Scheepswerf P. Smit in Rotterdam (bouwnummer 215) in opdracht van A.A. Nefkens, Rotterdam. In 1915 overgegaan naar N.V. Handels- en Transport Mij. 'Vulcaan' en herdoopt in THYSEN X, vanaf 1924 KATLA [TH X]. Brandmerk: 2882 B Rott 1928 (2302882). Afmetingen: 29,50 x 6,00 mtr. Machine 320 ipk, ketel 104 m² v.o. (beide Scheepswerf P. Smit)



De KATLA [TH X], hier bij Ludwigshafen, is in 1910 als de MARK & DINTEL 8 gebouwd.

De MARK & DINTEL 9 t/m 13 betreffenleepschepen. Zie aldaar.

MARK & DINTEL 14

FOTO: VERENIGING DE BINNENVAART



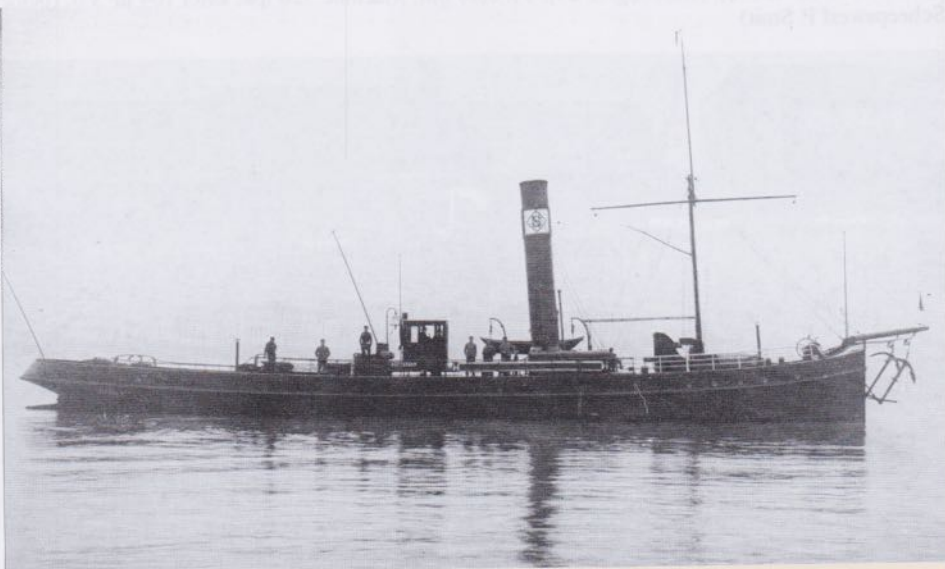
De WESTDEUTSCHER LLOYD 14 liggend in het Eisenbahnbassin in Duisburg-Ruhrort.

In 1907 gebouwd bij N.V. Machinefabriek en Scheepswerf P. Smit in Rotterdam (bouwnummer 188) in opdracht van Gebrs. Nefkens & van Steen. In 1909 verkocht aan Westdeutscher Lloyd in Duisburg-Ruhrort/Rotterdam en omgedoopt in WEST-DEUTSCHER LLOYD 14. In 1921 overgegaan naar N.V. Transport Mij. in Rotterdam en herdoopt in EMBLA. Brandmerk: 8186 B Rott 1952 (2308186). Afmetingen: 34,10 x 6,30 mtr. Machine 470 ipk, ketel 132 m² v.o. (beide Scheepswerf P. Smit)

MARK & DINTEL 15

In 1906 gebouwd bij N.V. Machinefabriek en Scheepswerf P. Smit in Rotterdam (bouwnummer 183) in opdracht van Gebrs. Nefkens & van Steen. In 1908 naar Frankrijk verkocht (Rouaan). Afmetingen: 35,00 x 6,50 mtr., machine 650 ipk, ketels 2 x 85 m² v.o. (allen Scheepswerf P. Smit)

FOTO: VERENIGING DE BINNENVAART



De MARK & DINTEL 15

MARK & DINTEL 16 [HENDRIK NEFKENS]



De FULLA in de opvaart met twee tanksleepschepen.

In 1908 gebouwd bij N.V. Machinefabriek en Scheepswerf P. Smit in Rotterdam (bouwnummer 191) in opdracht van Gebrs. Nefkens & van Steen. In 1909 verkocht aan Westdeutscher Lloyd in Duisburg-Ruhrort/Rotterdam en omgedoopt in WESTDEUTSCHER LLOYD 15. In 1921 overgegaan naar N.V. Transport Mij. in Rotterdam en herdoopt in FULLA. Afmetingen: 34,10 x 6,30 mtr. Machine 470 ipk, ketel 136 m² v.o. (beide Scheepswerf P. Smit)



De vlag en het schoorsteenmanchet van de Rederij Gebrs. Nefkens & van Steen.



HENDRIK NEFKENS

In 1910 gebouwd bij N.V. Machinefabriek en Scheepswerf P. Smit in Rotterdam (bouwnummer 208) in opdracht van J.W. Nefkens, Rotterdam. In 1915 overgegaan naar N.V. Handels- en Transport Mij. 'Vulcaan' en herdoopt in THYSSEN XI, vanaf 1924 VATNA [TH XI]. Brandmerk: 2883 B Rott 1952 (2302883). Afmetingen: 29,20 x 6,00 mtr. Machine 333 ipk, ketel 104 m² v.o. (beide Scheepswerf P. Smit)



FOTO: BUBENHEIMDEXHEIMER

De VATNA [TH XI], hier bij de Loreley, is in 1910 als de HENDRIK NEFKENS gebouwd.

SLEEPSCHEPEN

JOSEPHUS WILLEBRORDUS

In 1895 gebouwd bij Scheepswerf Van der Giessen in Stormpolder en eigendom van J. van Steen. Begin jaren 10 aan de Steenkolen Handelsvereniging overgegaan en herdoopt in S.H.V. 44. Was later eigendom van de N.V.Transport Mij. in Rotterdam en heeft daar onder de namen WEBER en DUPREZ gevaren. In 1926/1927 omgebouwd tot sleeptankschip.

Brandmerk: 3489 B Rott 1928 (2303489). Afmetingen: 78,00 x 10,10 x 2,40 mtr., 1282 ton

JOHANNES PETRUS

In 1894 gebouwd bij Scheepswerf Van der Giessen in Stormpolder en eigendom van J. van Steen. In 1904 van 78,10 naar 90,00 mtr. verlengd. Begin jaren 10 aan de Steenkolen Handelsvereniging overgegaan en herdoopt in S.H.V. 45. Was later eigendom van de N.V.Transport Mij. in Rotterdam en heeft daar onder de namen BIZET en WHISTLER gevaren. In 1926/1927 omgebouwd tot sleeptankschip.

Brandmerk: 3490 B Rott 1928 (2303490). Afmetingen: 90,00 x 10,01 x 2,41 mtr., 1536 ton

HENDRIKUS

In 1896 gebouwd bij Scheepswerf Van der Giessen in Stormpolder en eigendom van J. van Steen. Begin jaren 10 aan de Steenkolen Handelsvereniging overgegaan en herdoopt in S.H.V. 46. Was later eigendom van de N.V.Transport Mij. in Rotterdam en heeft daar onder de naam CHOPIN gevaren. In 1926/1927 omgebouwd tot sleeptankschip.

Brandmerk: 3480 B Rott 1928 (2303480). Afmetingen: 81,90 x 10,66 x 2,44 mtr., 1471 ton.

MARK & DINTEL 1 (3°)

In 1890/1899 op onbekende werf in Arnhem gebouwd. Vermoedelijk vanaf 1904 eigendom van de Fa. Fehres & van Steen en omgedoopt in MARK & DINTEL 1. In 1909 verkocht en heeft hierna onder andere onder de namen AVANCÉ en S.H.V. 98 gevaren.

Brandmerk: 2380 B Rott 1927 (2302380). Afmetingen: 26,45 x 5,74 mtr., 195 ton

MARK & DINTEL 2 (2°)

In 1891 op onbekende werf in Alphen a.d. Rijn gebouwd. Vermoedelijk circa 1904 eigendom geworden van de Fa. Fehres & van Steen en herdoopt in MARK & DINTEL 2. Deze kraak is in 1908 verkocht en heeft als eigendom van Thomsen's Havenbedrijf en Fa. Thomsen Co. In Rotterdam de namen NEUTRAAL I en SIMSON VIII gehad.

Brandmerk: 3286 B Rott 1928 (2303286). Afmetingen: 27,00 x 5,45 mtr., 183 ton

DOCTOR SCHAEPMAN

In 1904 gebouwd bij Scheepswerf Van der Giessen in Stormpolder en eigendom van J. van Steen. Begin jaren 10 aan de Steenkolen Handelsvereniging overgegaan en herdoopt in S.H.V. 43. Was later eigendom van de N.V.Transport Mij. in Rotterdam en heeft daar onder de namen SCHWERTLEITE (1920) en ASSELIJN (1925) gevaren.

Brandmerk: 3474 B Rott 1928 (2303474). Afmetingen: 87,10 x 10,26 x 2,66 mtr., 1694 ton

MARK & DINTEL 4 (2°)

In 1885 gebouwd op een werf in Kinderdijk voor onbekende opdrachtgever. Circa 1906 door Rederij van Steen aangekocht onder de naam PETRUS en herdoopt in MARK & DINTEL 4. Onbekend wanneer overgegaan maar het schip stond in 1935 geregistreerd als de JOHANNA MARIA van J. van Ingen Sr. te Alem.

Brandmerk: 7354 Rott 1949 (2307354). Afmetingen: 36,60 x 6,60 x 2,02 mtr., 285 ton

ANNA (1°)

In 1907 gebouwd bij Scheepswerf Duijvendijk te Lekkerkerk. Begin jaren 10 aan de Steenkolen Handelsvereniging overgegaan en herdoopt in S.H.V. 42. Was later eigendom van de N.V. Transport Mij. in Rotterdam en heeft daar onder de namen POGNER en RACINE (1920) gevaren. Brandmerk: 3477 B Rott 1928 (2303477). Afmetingen: 90,20 x 11,10 x 2,82 mtr., 2025 ton

DOOR GUNST VERKREGEN

Dit schip werd in 1877 bij de werf Rijkée in Charlois gebouwd voor onbekende eigenaar. Omstreeks 1908 door Gebrs. Nefkens en van Steen als de TOT WEDERZIENS van schipper J. Kemmerers in Capelle (N.B.) aangekocht en herdoopt in DOOR GUNST VERKREGEN. Heeft volgens de liggers na 1910 tot omstreeks 1935 nog onder de namen LEENDERT ARIE, DRIE GEBROEDERS en HENGER gevaren.

Brandmerk: 54 B Breda 1927 (3170054). Afmetingen: 35,00 x 5,90 x 1,90 mtr., 207 ton.

De sleepschepen MARK & DINTEL 9 t/m 13 zijn alle op de werf van Theissing & Oostlander in Geertruidenberg gebouwd. De geschiedenis hiervan begon in februari 1907. Toen vond de oprichting van de Fa. Theissing & Oostlander plaats. Een jaar later trekt Oostlander zich terug en neemt Theissing de goederen en verplichtingen over maar raakt al snel in zwaar weer. In 1909 neemt de in Waspik gevestigde firma P. & A. Ruijtenberg de scheepswerf met een dwarshelling van 75 meter over.

MARK & DINTEL 9

In 1908 voor rekening van Gebrs. Nefkens & van Steen gebouwd bij Scheepswerf Theissing & Oostlander in Geertruidenberg. Vóór 1910 onder dezelfde naam overgegaan aan W.J. van Steen te Rotterdam. Later onder de namen LUCIA, NV Scheepvaartmij. Vaderland, en in 1929 naamswijziging in FLORIENA van J.R. van der Pluijm in Dussen.

Brandmerk: 1132 B Rott 1927 (2301132). Afmetingen: 51,15 x 7,19 x 2,35 mtr., 604 ton.

MARK & DINTEL 10

In 1908 voor rekening van Gebrs. Nefkens & van Steen gebouwd bij Scheepswerf Theissing & Oostlander in Geertruidenberg. Heeft volgens de liggers na 1910 tot ca. 1935 onder de namen WITA, ASAM 2 en als de MATHILDE ELISE van Louise A. Wirges uit Rotterdam gevaren.

Brandmerk: 1608 B Rott 1927 (2301608). Afmetingen: 50,38 x 7,21 x 2,29 mtr., 590 ton.

MARK & DINTEL 11

Volgens de liggers als de DOOR GUNST VERKREGEN II voor rekening van Gebrs. Nefkens & van Steen in 1908 gebouwd bij Scheepswerf Theissing & Oostlander in Geertruidenberg. Kort hierna herdoopt in MARK & DINTEL XII. Stond omstreeks 1920 geregistreerd onder de naam OSO VII van NV Onderlinge Scheepvaart Onderneming in Rotterdam, een rederij voor opslag. Brandmerk: 20 B Breda 1927 (3170020). Afmetingen: 52,75 x 7,19 x 2,20 mtr., 585 ton.

MARK & DINTEL 12

In 1907 voor rekening van Gebrs. Nefkens & van Steen gebouwd bij Scheepswerf Theissing & Oostlander in Geertruidenberg. Heeft onder dezelfde naam als eigendom van W.J. van Steen gevaren. Verder worden in de liggers tot ca. 1935 de namen BILLY (België), JOHANNA LOUISE en HENDRIKA JOHANNA genoemd.

Brandmerk: onbekend. Afmetingen: 59,40 x 9,02 x 2,03 mtr., 871 ton.

MARK & DINTEL 13

In 1907 voor rekening van Gebrs. Nefkens & van Steen gebouwd bij Scheepswerf Theissing & Oostlander in Geertruidenberg. Was kort hierna onder dezelfde naam eigendom van W.J. van Steen in Rotterdam. Verder wordt in de liggers ca. 1920 de naam WLLIBRORDUS genoemd.

Brandmerk: 415 B Rott 1926 (2300415). Afmetingen: 50,23 x 7,08 x 2,28 mtr., 554 ton.

FRANCISCUS

In 1915 gebouwd bij Scheepswerf Wed. C. Boele in Slikkerveer. In december 1922 bij de openbare veiling aangekocht door de Ned. Transport Mij./Ned. Rijnvaart Vereniging te Rotterdam en in 1923 herdoopt in SHAKESPEARE.

Brandmerk: 2719 B Dord 1952 (2102719). Afmetingen: 92,20 x 11,10 x 2,75 mtr., 2058 ton



De FRANCISCUS

FOTO: MEVR. T.F.M. WAGEMAKERS-DE BOT

ANNA (2^e)

In 1911 gebouwd bij Scheepswerf v.d. Giessen in Stormpolder. In december 1922 bij de openbare veiling aangekocht door de Ned. Transport Mij./Ned. Rijnvaart Vereniging te Rotterdam en in 1923 herdoopt in VOLTAIRE.

Brandmerk: onbekend. Afmetingen: 92,20 x 11,10 x 2,79 mtr., 2054 ton



De ANNA (2e)

FOTO: MEVR. T.F.M. WAGEMAKERS-DE BOT

MARIA

In 1911 gebouwd bij Scheepswerf C. v.d. Giessen in Stormpolder. In december 1922 bij de openbare veiling aangekocht door de Ned. Transport Mij./Ned. Rijnvaart Vereniging te Rotterdam en in 1923 herdoopt in MOLIÈRE.

Brandmerk: 2713 B Dord 1952 (2102713). Afmetingen: 92,20 x 11,10 x 2,78 mtr., 2047 ton

JOHANNES

In 1911 gebouwd bij Scheepswerf Wed. C. Boele in Slikkerveer. In december 1922 bij de openbare veiling aangekocht door de Ned. Transport Mij./Ned. Rijnvaart Vereniging te Rotterdam en in 1923 herdoopt in BILDERDIJK.

Brandmerk: 2699 B Dord 1952 (2102699). Afmetingen: 92,20 x 11,10 x 2,78 mtr., 2043 ton

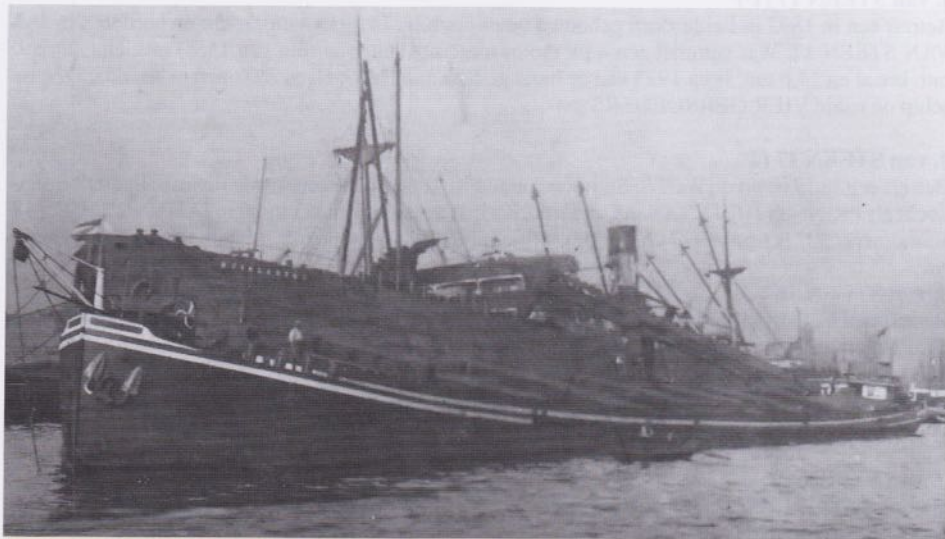


FOTO: MEVR. T.F.M. WAGEMAKERS-DE BOT

De JOHANNES

PETRUS

In 1915 bij Scheepswerf Wed. A. van Duijvendijk te Papendrecht gebouwd als PETRUS. In december 1922 bij de openbare veiling aangekocht door de Ned. Transport Mij./Ned. Rijnvaart Vereniging te Rotterdam en in 1923 herdoopt in ORTLINDE.

Brandmerk: 2715 B Dord 1952 (2102715). Afmetingen: 73,95 x 9,50 x 2,50 mtr., 1377 ton

AUGUSTINUS

In 1888 bij onbekende werf in Bolnes gebouwd. In 1910 geregistreerd als de WILFRIED van J. van Steen te Rotterdam. Hierna omgedoopt in AUGUSTINUS. In december 1922 bij de openbare veiling afgemijnd door de Ned. Transport Mij./Ned. Rijnvaart Vereniging maar direct overgedragen aan C. Kegels in Hingene (België) en herdoopt in MONTE LEONE.

Brandmerk: 610 B Dord 1927 (2100610). Afmetingen: 81,85 x 9,42 x 2,33 mtr., 1217 ton

PETRONELLA

In 1908 bij Scheepwerf Duijvendijk in Lekkerkerk gebouwd als PETRONELLA voor A.L. Geerts in Roosendaal. Na 1910 door J. van Steen aangekocht. Naam ongewijzigd. In december 1922 bij de openbare veiling aangekocht door de Ned. Transport Mij./Ned. Rijnvaart Vereniging te Rotterdam en in 1923 herdoopt in GRIPPA.

Brandmerk: 8086 B Rott 1952 (2308086). Afmetingen: 58,50 x 8,00 x 2,26 mtr., 745 ton

BARENDINA

In 1887 bij Scheepwerf v.d. Kuijl in Slikkerveer gebouwd. Stond in 1910 geregistreerd als de BARENDINA van Rederij J. van Steen te Rotterdam. In december 1922 bij de openbare veiling aangekocht door de Ned. Transport Mij./Ned. Rijnvaart Vereniging te Rotterdam en in 1923 herdoopt in LOCATELLI. Afmetingen: 50,22 x 7,40 x 2,10 mtr., 500 ton

N.V. Amsterdamsche motorpakschuitdienst J. van Steen, Rotterdam

De volgende doornummering met '17' houdt vermoedelijk verband met het laatste nummer '16' van de hierboven genoemde stoomsleepboot Mark & Dintel 16 [Hendrik Nefkens].

J. van STEEN 17 (1°)

Betreft een in 1892 in Leiderdorp gebouwd beurtvaartuig. In 1916 aangekocht en herdoopt in JAN VAN STEEN 17. Was een met een 4 pk motor uitgerust beurtvaartuig van 15,23 mtr. lang en 2,98 mtr. breed en 14,6 ton. Is ca.1923 van de hand gedaan aan Fa. G. IJkes & Zonen te Zaandam die het schip de naam VIER GEBROEDERS gaf.

J. van STEEN 17 (2°)

Betreft een in 1910 bij de Werf S. Seijmonsbergen in Amsterdam gebouwde dekaak. In 1923 aangekocht als PRINSES JULIANA van C.J. Hendriks in Amsterdam en herdoopt in JAN VAN STEEN 17. Brandmerk: 507 B Amst 1927 (2000507). Afmetingen: 17,00 x 4,30 mtr., 40 ton. Verder niets bekend.

J. van STEEN 18

Betreft een in 1914 bij een werf in Overschie als de PETRONELLA van W.H. Schram Jr. te Schiedam gebouwd beurtvaartuig. In 1916 aangekocht en omgedoopt in J. VAN STEEN 17. Uitgerust met een 16 pk-motor.

Brandmerk 1786 B Rott 1927 (2301786). Afmetingen: 23,20 x 4,22 mtr. Laadvermogen 47,2 ton. Na verkoop onder de naam NOOIT GEDACHT van D. Tijsterman in Amsterdam

J. van STEEN 19

Betreft een in 1916 bij een werf in Overschie voor rekening van de rederij gebouwde beurtvaartmotor. Uitgerust met een 16 pk-motor.

Brandmerk 604 B Dord 1927 (2100604). Afmetingen: 24,00 x 4,46 mtr. Laadvermogen 83 ton. Geen verdere gegevens bekend.



FOTO: MEVR. T.F.H. WAGENMAKERS-DE BOT

Speciaal voor de beurtvaart werd een bijkantoor in Amsterdam gevestigd. De lange benaming hiervan is op de gehele straathoek zichtbaar.

J. van STEEN 20

Betreft een in 1916 bij een werf in Overschie voor rekening van de rederij gebouwde beurtvaartmotor. Uitgerust met een 16 pk-motor. Brandmerk 605 B Dord 1927 (2100605). Afmetingen: 24,00 x 4,46 mtr. Laadvermogen 82,9 ton. Geen verdere gegevens bekend.

J. van STEEN 21

Betreft een in 1916 bij een werf in Overschie voor rekening van de rederij gebouwde beurtvaartmotor, type motorzolderschuit. Uitgerust met een 10 pk-motor. Brandmerk 606 B Dord 1927 (2100606). Afmetingen: 22,52 x 4,33 mtr. Laadvermogen 52,8 ton. Geen verdere gegevens bekend.

J. van STEEN 22

Betreft een in 1917 bij een werf in Overschie voor rekening van de rederij gebouwde beurtvaartmotor. Uitgerust met een 28 pk-motor. Brandmerk 607 B Dord 1927 (2100607). Afmetingen: 24,10 x 4,45 mtr. Laadvermogen 72,3 ton. Geen verdere gegevens bekend.

N.V. Rotterdam-Friesland Beurtdienst J. van Steen, Rotterdam

STAD SNEEK I

Betreft een in 1920 bij Scheepswerf van Goor & Spiekman in Zwartsluis gebouwde motorboot. Brandmerk: 4627 Dord 1921 (2104627). Afmetingen: 31,50 x 5,39 x 2,10 mtr., 179 ton. Het schip was voorzien van 70 pk Brons-motor en voor het laden en lossen was een dekmotor geplaatst. In 1923 overgegaan naar N.V. Groningen-Lemmer Stoomboot Mij. en herdoopt in GRONINGEN VII.

STAD SNEEK II

Betreft een in 1920 bij Scheepswerf van Goor & Spiekman in Zwartsluis gebouwde motorboot. Brandmerk: 2854 B Dord 1952 (2102854). Afmetingen: 31,45 x 5,40 mtr. 134 ton. Het schip was voorzien van 70 pk Brons-motor en voor het laden en lossen was een dekmotor geplaatst. In 1923 overgegaan naar N.V. Groningen-Lemmer Stoomboot Mij. en herdoopt in GRONINGEN VI.

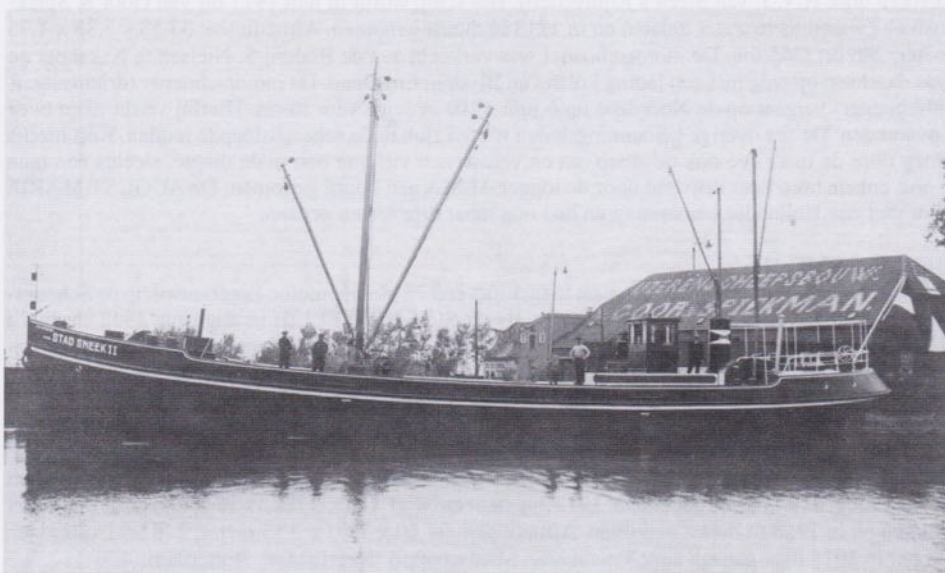


FOTO: MEIR, T.F.M. WAGENMAKERS-DE BOT

De nieuwe STAD SNEEK II kort voor de oplevering in Zwartsluis.

STAD SNEEK III

Van dit schip is in de registers niets terug te vinden. Het is niet aanneemlijk dat deze niet gevaren zou hebben.

STAD SNEEK IV

Betreft een in 1920 bij een onbekende werf in Bolnes gebouwde motorboot. Brandmerk: 41 B Dord 1926 (2100041). Afmetingen: 24,70 x 5,35 mtr., 80 ton. Het schip was voorzien van 35 pk-motor. Heeft later nog onder de namen MAAS I van Kraaijeveld en Peters in Rotterdam, ADMA en JOMA II gevaren.

ZEEVAART

De volgende gegevens komen o.a. uit Scheepvaartcollectie Bob van Raad, Zeist.

JAN VAN STEEN (1°)

Het schip wordt in december 1916 op de werf T. van Duijvendijk's Scheepwerf te water gelaten en in 1917 in dienst gesteld. De opdrachtgever is N.V. J. van Steen's Rijnreederij in Rotterdam. Afmetingen: Lgt. x Br. x Holte 72,38 x 11,11 x 3,75 meter. Snelheid: 8,0 knoop. Brt. 1276, draagverm. Vermogen 830 pk. In 1919 over gegaan naar Rotterdamsch Algemeene Scheepvaart Mij. te Rotterdam en herdoopt in RAAMSDONKVEER.

AUGUST BORREMANS (1°)

Het schip wordt in maart 1917 op de werf Wed. C. Boele & Zn. te Slikkerveer te water gelaten en in mei 1917 in dienst gesteld. De opdrachtgever is N.V. J. van Steen's Rijnreederij in Rotterdam. Afmetingen: Lgt. x Br. x Holte 58,32 x 8,59 x 3,81 meter. Snelheid: 9,0 knoop, draagverm. Brt. 1025, draagverm. 1917. Vermogen 600 pk. In 1919 over gegaan naar Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij (K.N.S.M.) te Amsterdam en herdoopt in DIDO.

AUGUST MARIE

De eigenaar is de N.V. Stoomschip 'August Marie', Rotterdam (A. Borremans). Het beheer wordt gevoerd door N.V. J. van Steen's Rijnreederij. Het schip wordt in juni 1917 bij Van Goor & Spiekman in Zwartsluis te water gelaten en in 1918 in dienst genomen. Afmetingen: 33,53 x 7,38 x 1,75 meter, 246 brt./365 ton. De motorschoener was verkocht aan de Rederij S. Nielsen te Nakskoer en was daarheen op weg met een lading kolen van Blyth in Engeland. De motorschoener (driemastgafelschoener) vergaat op de Noordzee op 6 juni 1919 in een zware storm. Hierbij verdronken twee opvarenden. De zes overige bemanningsleden wisten zich in de scheepssloep te redden. Kort hierna sloeg door de ruwe zee ook de sloep om en verdwenen vijf van hen in de diepte, slechts één man wordt enkele uren later drijvend door de logger ALMA aan boord genomen. De AUGUST MARIE voer met een Hollandse bemanning en had nog maar drie reizen gedaan.

BERTHA EMILIE

Het schip, gebouwd als stalen tweemast logger met een 75 pk hulpmotor, is gebouwd op de Scheepswerf 's Lands Welvaren in Vlaardingen en als de SCH 201-NELLIE in augustus 1917 in dienst gesteld. In oktober 1917 aangekocht door N.V. Stoomschip 'August Marie', Rotterdam (A. Borremans) en ingericht als vrachtschip. Het beheer wordt gevoerd door N.V. J. van Steen's Rijnreederij. De naam wordt dan BERTHA EMILIE. Afmetingen: 27,97 x 6,69 x 2,78 meter, 116 brt.

FRIEDA

De eigenaar is N.V. J. van Steen's Rijnreederij in Rotterdam. Het schip, een driemastschoener met hulpvermogen, wordt in december 1917 bij Scheepswerf Gebr. Fikkers te Muntendam te water gelaten en in 1918 in dienst genomen. Afmetingen: 37,60 x 7,40 x 2,15 meter, 248 brt., vermogen 88 pk. In 1918 over gegaan naar Vrachtvaart Maatschappij 'Neerlandia', Rotterdam.

JAN BORREMANS

De eigenaar van dit schip is van N.V. J. van Steen's Rijnrederij te Rotterdam. Het schip wordt in november 1919 op de werf van Wed. C. Boele & Zn. te Slikkerveer te water gelaten en in maart 1920 in dienst gesteld. Afmetingen: Lgt. x Br. x Holte 58,17 x 8,59 x 3,86 meter. Brt.761, draagver. 1025. Vermogen machine 600 pk. In 1920 over gegaan aan Kon. Ned. Stoombt. Mij. (KNSM) te Amsterdam en herdoopt in NERO.

FRANS BORREMANS

De eigenaar van dit schip is N.V. Stoomschip 'Frans Borremans' en het beheer wordt gevoerd door N.V. J. van Steen's Rijnrederij te Rotterdam. Het schip wordt in december 1919 op de werf van T. van Duijvendijk te Lekkerkerk te water gelaten en in oktober 1920 in dienst gesteld. In januari 1921 wordt het schip vermeld in een lange lijst van opgelegde zeeschepen in de Rotterdamse havens. Afmetingen: Lgt. x Br. x Holte 45,75 x 8,61 x 2,49 meter. Brt.744, Vermogen Bolnes-machine 600 pk. In 1921 over gegaan aan een Spaanse rederij en herdoopt MARTINEZ RIVAS.



De FRANS BORREMANS
kort voor de oplevering in
Lekkerkerk.

FOTO: MEVR. T.F.M. WAGENAERS-DE BOT

AUGUST BORREMANS (2°)

De eigenaar van dit schip is N.V. Stoomschip 'August Borremans' en het beheer wordt gevoerd door N.V. J. van Steen's Rijnrederij te Rotterdam. Het schip wordt in februari 1921 op de werf van T. van Duijvendijk te Lekkerkerk te water gelaten en op 12 juli wordt de proefvaart op de Noordzee gehouden. Afmetingen: Lgt. x Br. x Holte 80,33 x 12,85 x 3,75 meter. Snelheid: 10,5 knoop. Brt. 1942, Vermogen 1100 pk. In oktober 1921 is het schip verkocht aan Nicolas Paquet & Cie, Compagnie de Navigation Marocaine et Arménienne in Marseille (Fr) en wordt herdoopt in OUED-ZEM.



De Aug. Borremans gaat proefvaren op de Noordzee.

FOTO: MEVR. T.F.M. WAGENAERS-DE BOT

JAN VAN STEEN (2°)

Van dit schip kunnen we geen eensluidende gegevens terugvinden. Hieronder een foto kort voor de oplevering van het schip.

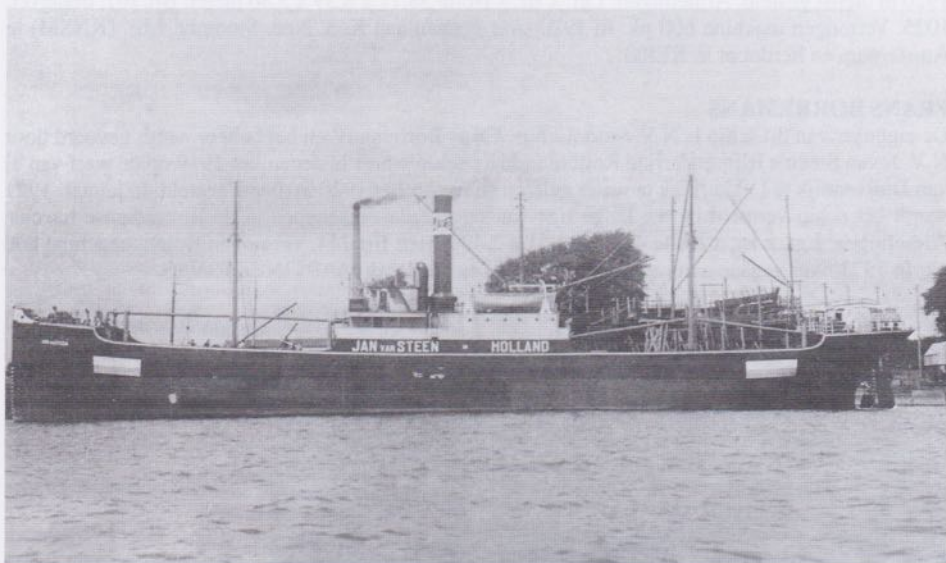


FOTO: MEVR. T.F.M. WAGENMAKERS-DE BOT

De JAN van STEEN kort voor de oplevering.

s.v.p. hierlangs afknippen



Ik meld mij aan als lid van Vereniging 'De Binnenvaart'

naam voorletters

adres

postcode plaats

telefoon e-mail

geboortedatum scheepsnaam

datum handtekening

Retour zenden naar:

Vereniging 'De Binnenvaart' - Postbus 24066 - 3007 DB Rotterdam

ING banknr.: 625.93.87