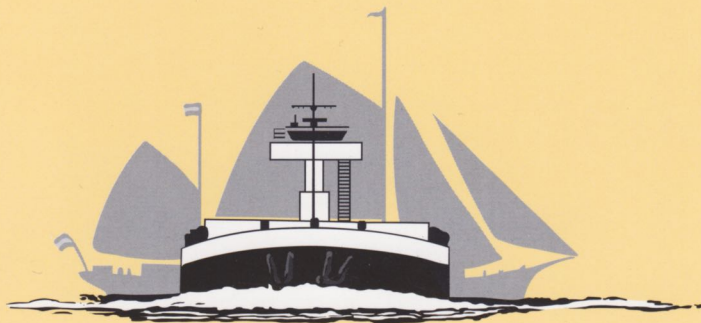




**2014 - I**



**maart**

# **VERENIGING 'DE BINNENVAART'**



**DE TANKSCHEPEN VAN DE SHV**

# Vereniging 'De Binnenvaart'

Postadres: Postbus 24066, 3007 DB Rotterdam  
e-mail [info@debinnenvaart.nl](mailto:info@debinnenvaart.nl) / internet [www.debinnenvaart.nl](http://www.debinnenvaart.nl)  
Ingeschreven bij K.v.K. Rotterdam/Beneden Maas onder nr. 40346594  
Lidmaatschap € 38,00 per kalenderjaar, (onder 18 jaar en 60+ slechts € 31,-)  
ING Bank Rekening nummer 6259387  
IBAN nr.: NL94INGB0006259387  
BIC Code: INGBNL2A.



## Bestuur van de vereniging

|                 |                  |                |                   |
|-----------------|------------------|----------------|-------------------|
| voorzitter:     | Ad Schroot       | overige leden: | Ad Blom           |
| secretaris:     | Therese van Laak |                | Henk Bender       |
| penningmeester: | Kees Wirkes      |                | Meindert Boxhoorn |
|                 |                  |                | Karla Erfmann     |
|                 |                  |                | Jan Timmer        |

## Contactpersonen van de vereniging

|               |               |             |                |             |             |
|---------------|---------------|-------------|----------------|-------------|-------------|
| regio Noord:  | H. de Groot   | 0592-580010 | Noord Holland: | R.H. Mulder | 0223-610557 |
| regio Midden: | J. Boersema   | 030-6090386 | Gelderland:    | H. Nuy      | 024-6777587 |
| regio Zuid:   | W.A. van Look | 0622-989970 | Zeeland:       | A. de Jongh | 0115-695204 |

België: A. Verdoren - Winkelstap 40 - B-2170 Merksem  
Zwitserland: M.A. Berger – Sonnhaldenstrasse 7 - CH-8302 Kloten  
Duitsland: regio Noord - J. Schirsching - Anton Günther Strasse 11 - D-26135 Oldenburg  
regio Midden - G. Schuth - Im Kleestück 22 - D-56070 Koblenz  
regio Zuid/Donau - G. Dexheimer - Königsberger Strasse 6 - D-64589 Stockstadt

Vereniging "De Binnenvaart" (opgericht op 3-2-1990) heeft als doelstelling: **'HET STIMULEREN VAN DE INTERESSE IN DE NATIONALE EN INTERNATIONALE BINNENVAART OP NIET POLITIEKE, COMMERCIELE OF IDEOLOGISCHE GRONDSLAG'**. Vereniging "De Binnenvaart" is sinds de oprichting in 1990 een begrip geworden. De 3.400 leden komen zeker niet alleen uit binnenvaartkringen. Vele liefhebbers uit Nederland en van ver over de grenzen hebben zich inmiddels bij ons aangesloten. Vereniging "De Binnenvaart" is dan ook één van de grootste verenigingen in de binnenvaart. In 2004 heeft de vereniging de historische duwboot René Siegfried aangekocht en deze ondergebracht in de stichting "De Binnenvaart". Aan boord zijn het eerste Nederlandse binnenvaartmuseum en het binnenvaart documentatiecentrum gevestigd. De René Siegfried heeft ligplaats in Dordrecht en is wekelijks op donderdag en op de eerste zaterdag van de maand geopend voor belangstellenden. Online is de vereniging te bewonderen op [www.debinnenvaart.nl](http://www.debinnenvaart.nl); op onze website kunt u de database 'De Binnenvaartschepen' raadplegen. Hier zijn meer dan 12.500 binnenvaartschepen te vinden met hun (historische) gegevens, compleet met foto.

Vereniging 'De Binnenvaart' weet met haar nautisch magazine 'BINNENVAART' vele interessante artikelen over de wereldwijde binnenvaart onder de aandacht van een groot publiek te brengen. Daarnaast organiseert de vereniging jaarlijks een interessante excursie en sinds 2001 hebben er ook maritieme studiereizen naar China, Noord Europa, Rusland, India, Amerika en Myanmar plaatsgevonden.

## Colofon

Samenstelling: Arie de Vries (†) en Leo Schuitemaker

Foto's: Archief vereniging 'De Binnenvaart', H.A. Redelaar, Auke Zandstra e.a.

Redactie: Leo Schuitemaker, Jan van Doremalen, Wim Suijkerbuijk en Jan van 't Verlaat

## Grafische verzorging en advertentieacquisitie: ELMA Media Groep B.V.

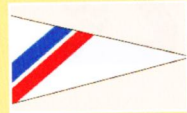
Postbus 18, 1720 AA Broek op Langedijk - tel: 0226 - 331600 - [www.elma.nl](http://www.elma.nl) - [info@elma.nl](mailto:info@elma.nl)

Foto bij de voorpagina: De CALPAM 19 op het Winschoterdiep. Foto: H.A. Redelaar (12-10-1977)





# DE TANKSCHEPEN VAN DE SHV



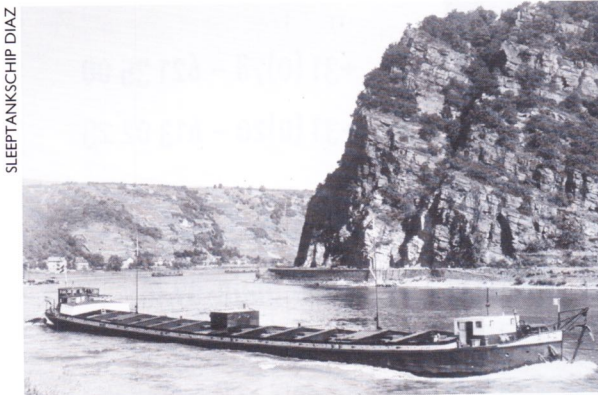
door: Arie de Vries (†) m.m.v. Leo Schuitemaker

*In 1992 beschreef de in 2009 overleden Arie de Vries de tankvaart van het SHV-concern. Arie kwam op jeugdige leeftijd bij zijn vader aan boord op het sleeptankschip WHISTLER. Vervolgens werd hij al snel kapitein op één van de PAM-tankers en in 1958 haalde hij de dubbelschroever PAM 34 nieuw uit. Van 1991 tot 1998 was hij een uiterst actief bestuurslid van vereniging 'De Binnenvaart'. Hij werd op de Algemene Ledenvergadering van 1998 benoemd tot erelid voor zijn vele werkzaamheden voor de vereniging. In dit boekje zijn al zijn artikelen samengevat en is er een 'update' van de totale tankvloot van het SHV-concern.*

Tegenwoordig is de Rijn- en binnentankvaart grotendeels in handen van particuliere ondernemers. Er is echter een tijd geweest dat tankschepen voornamelijk eigendom waren van rederijen. En dan meestal nog van rederijen die zich dan alleen met de tankvaart bezig hielden. Afgezien van de grote oliebedrijven zoals de Shell, Esso, BP enz., die alle een klein aantal schepen in de vaart hadden voor voornamelijk binnenlands vervoer, was de tankvaart in handen van gespecialiseerde firma's. In het Rijngebied was Van Ommeren wel de bekendste en de grootste. In Frankrijk had men de Naphta; in Zwitserland de zogenaamde Rode Schweiz; in België was het Plouvier en in Duitsland had je de Fanto en de DAPG (Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft). Bovenstaande is van toepassing vanaf de jaren 1920 tot ongeveer 1950.

Tot de Nederlandse rederijen die al in de twintiger jaren tankschepen hadden varen behoorde de Steenkolen Handels Vereniging (SHV). De SHV had onder de naam van Nederlandsche Transport Maatschappij een grote vloot van vrachtschepen en sleeptboten op de Rijn varen. Dit bedrijf had buiten nieuwbouw bij haar opbouw ook diverse schepen van kleine rederijen en particulieren overgenomen. Van de overgenomen schepen werden rond 1925 bij scheepswerf P. Smit Jr. vier vrachtsleepschepen omgebouwd tot tanksleepschepen. Het waren de DUPREZ, WHISTLER, CHOPIN en de DIAZ.

## OMBOUW TOT TANKSCHIP



SLEEPTANKSCHIP DIAZ

Zoals gezegd werden de schepen omstreeks 1925-1927 tot tankschip omgebouwd. Men deed dit door over de gehele laadruimte een middenschot te plaatsen. De denneboom werd losgemaakt en van sb-tot bb-gangboord werd een dek met tankhoofden in de midden gelegd. De zijkanten van dit dek werden onder het gangboord gelegd. Daarna werd de denneboom weer geplaatst en het geheel weer vastgemaakt. Men moet wel bedenken dat toen alles nog werd geklonken zodat het middenschot en het dek

plaatsen een zeer groot en tijdrovend karwei was. Nadat de dekken enz. gereed waren werd er over dit dek een gegoten persleiding gemonteerd. Deze had zeer grote S-vormige expansie-bochten om breken te voorkomen. Midscheeps tussen ruim 8 en 9 werd een stalen pompkamer gebouwd. Hierin werd een Whorlington stoompomp met een capaciteit van 110 ton per uur geplaatst. Om de 26 tanks te kunnen lossen moest deze pomp stoom krijgen van de walinstallatie of, indien de wal geen werkstoom kon leveren, werd een stoomsleepboot ingeschakeld. In alle 26 tanks kwamen verwarmingspiralen. Ook deze werden van stoom voorzien door de wal of van een sleepboot. Tijdens het lossen kon de afgewerkte stoom via de lospomp door deze spiralen worden geleid. Deze kon dan dienst doen als verwarming indien men zware olie had geladen.

De tankhoofden kwamen in de midden op de scheiding van het middenschot zodat een tankhoofd toegang gaf aan twee tanks. Nadat alles was in- en opgebouwd werd de volledige kap met luiken weer aangebracht zodat men eigenlijk alleen aan het pomphuis in de midscheeps kon zien dat het een tankschip betrof.

## WAAROM GESTART MET TANKVAART?

Waarom de SHV al zo vroegtijdig deze schepen nodig dacht te hebben is waarschijnlijk gelegen in het feit dat de scheepsmotor zowel in de binnen- als in de zeevaart steeds meer opgang maakte. Mede om die reden was de SHV al na de Eerste Wereldoorlog bezig zich op olieleveringen voor bunkers enz. te oriënteren en wel in Vlissingen. Hierop vooruitlopend wilde men om paraat te zijn blijkbaar reeds de nodige scheepsruimte ter beschikking hebben. Het zou echter tot kort voor de Tweede Wereldoorlog duren eer het olie bunkeren goed van de grond kwam. De schepen werden gerederd door de NV Transport Mij. welke later de Nederlandsche Rijnvaartvereniging (NRV) werd.

## SCHEEPSBESCHRIJVING EN VAARGEBIED

Laten we om te beginnen deze eerste schepen beschrijven inclusief het werk- en vaargebied en wel tot ze in 1950 bij de toen opgerichte tankafdeling van SHV-Trading werden gevoegd. Zij zijn eigenlijk de voorlopers van de latere PAM-CALPAM-vloot, de bekende schepen met hun helder wit gelakte opbouw. Deze voeren tussen de jaren 1950 tot aan 1981.

De schepen kwamen direct na het in de vaart komen in huur bij de rederij Van Ommeren, alwaar zij werden ingezet vanaf Rotterdam, Amsterdam of Antwerpen naar diverse bestemmingen in het Rijngebied inclusief de Main. Van Ommeren had hiermee zo'n 6000 ton extra scheepsruimte ter beschikking. Het gevarenklassysteem was toen nog niet van kracht zodat de schepen alle olie-producten mochten laden en vervoeren.



In 1928 werd er een lange tijd de gevaarlijke crude-oil gevaren van Rotterdam naar Lauterburg. Rond 1930 hebben de DUPREZ en de WHISTLER vast werk gehad voor de Shell met het vervoer van ruwe smeerolie van Amsterdam naar Monheim. Van Ommeren had voor dit werk twee grote Shell reclameborden gemonteerd op het voor- en achterschip. Indien er geen Shell-lading werd vervoerd werden deze

borden afgedekt. In de dertiger jaren werden voornamelijk lichte olieproducten zoals gasolie, petroleum en soms benzine vervoerd naar Ludwigshafen en Straatsburg, na 1937 ook naar Basel.



## DE TOILER-SCHEPEN



Halverwege de dertiger jaren was het bunkeren van zeeschepen ook toegenomen, vooral de zwaardere olie zoals diesel- en stookolie. Omdat de vier Rijnvaartschepen voor dit werk niet erg geschikt waren werd door de bunkerafdeling van de SHV besloten tot de bouw van gespecialiseerde schepen voor dit werk. De schepen die alle de naam TOILER kregen werden bij P.Smit Jr. gebouwd.

De eerste was het sleepschip TOILER 1 (717 ton) met een motorpompcapaciteit van ca. 150 m<sup>3</sup> per uur. Bovendien was het uitgerust met een eigen stoomketel, wat destijds uniek was, om de lading te verwarmen.

Nummer twee was het sleepschip TOILER 2 (1373 ton). Ook dit schip had eigen pomp-capaciteit, maar niet zoals de 1 een motorpomp maar 2 stoom-

pompen van elk 250 m<sup>3</sup> per uur. Stoom werd verkregen van een grote stoomketel welke voor de verwarming van de lading was ingebouwd. Ook uniek en nog nergens te zien was een 15 m lange bunkerkraan, bediend door handlieren, waarmee de bunkerslang makkelijk op het te bunkeren zeeschip kon worden gebracht.

Nummer 3 werd het motorschip TOILER 3 (482 ton) zonder verwarmingsketel maar wel weer een bunkerkraan van ca. 12 m. Het schip had een beperkt zeevaartcertificaat.

Nummer 4, de TOILER 4 (741 ton), was meer het type Rijnmotorschip en was alleen geschikt voor lichte olie en benzine. Ze kwam pas na mei 1940 in de vaart.

Deze vier schepen waren in beheer en werden gereederd door de moedermaatschappij SHV (onder de productnaam TRADING) en stonden geheel apart van de vier eerder beschreven naamschepen, die nog immer in huur waren bij Van Ommeren.

### PERIODE 1940 – 1950

In 1939 bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog was de Rijnvaart vrijwel stil komen te liggen. De CHOPIN, DIAZ, DUPREZ en de WHISTLER werden tezamen met het grootste gedeelte van de Van Ommeren vloot opgelegd te IJsselmonde. De nieuwe TOILER-schepen waren voornamelijk in Vlissingen, waar de SHV een bunkerstation had, en in Antwerpen operationeel. Na mei 1940 kwamen ook de Rijnvaartschepen weer in de vaart. Tot eind 1941 werden er nog diverse reizen met olieproducten gemaakt. Daarnaast werd door drie schepen walvistraan van Ludwigshafen naar Emmerich vervoerd. De CHOPIN werd als opslag te Middelburg neergelegd. De vier TOILER-schepen lagen in Antwerpen, Dordrecht, Rotterdam en Vlissingen als bevoorradingschepen voor de Duitse Wehrmacht.

Na 1941 was er weinig of geen olie meer bij de bezetter in voorraad om verscheept te worden en werden de vier Rijnvaartschepen opgelegd in het Zuiddiepje te Rotterdam.

Zij hebben daar de gehele verdere oorlogsjaren, m.u.v. de DUPREZ, onbeschadigd gelegen. In 1944 werd door het ondergronds verzet een kleeftank geplaatst onder de DUPREZ, waardoor enige tanks lek sloegen. Het schip is echter niet gezonken. Ook de TOILER 1, 3 en 4 kwamen vrijwel

## UITBREIDING VAN DE VLOOT

Vanaf 1950 voeren de schepen onder de SHV-vlag. De grote schepen gingen de bunkerstations van SHV Vlissingen en Trading Antwerpen vanuit de Caltex-raffinaderij te Pernis bevoorraden. Terwijl ook het direct bunkeren van schip op zeeschip in Rotterdam en andere Nederlandse en Belgische havens enorm snel toenam. Ook het bevoorraden van Caltex- en SHV depots, onder andere in Luik en Antwerpen, werd vast werk. Dit werd voornamelijk door de TOILER 4 verzorgd. Voor de olievoorziening aan steen- en gasfabrieken en dergelijke werd een klein schip (110 ton) uit de vaart aangekocht welke TOILER 6 werd gedoopt. De eerste grote nieuwbouw stond in 1950 op stapel en kwam ook in datzelfde jaar in de vaart. Het was de 771 ton grote TOILER 5, gebouwd bij De Groot & Van Vliet te Slikkerveer. Het schip werd door kapitein P. van Geest nieuw van de werf gehaald.



Tussen 1950 en 1955 werd de vloot regelmatig uitgebreid met nieuwbouw. In die jaren kwamen achtereenvolgens de TOILER 7 (287 ton), TOILER 8 en 10 (kempenaars) en als laatste in die jaren de TOILER 9 (1090 ton / 76 m lang en 9,46 m breed). Dit schip was geschikt voor alle olieproducten en was uitgerust met een verwarmingsketel en een bunkergieck. Dit voor die tijd hoogst moderne schip werd de voorloper van de latere nieuwbouwschepen van de SHV-olieafdeling.

Het cijfer achter de scheepsnaam TOILER werd op de boeg van de schepen afwisselend geschreven. Bij de eerste schepen I, II en III waren het Romeinse cijfers. TOILER VIER en VIJF stond toch echt zo op de boeg van de schepen en vanaf 6 tot 10 kwamen de gewone cijfers. We hebben er voor gekozen om alles eenduidig in gewone cijfers te benoemen.

## DE PAM-VLOOT (1956-1970)

In 1956 werd de naam TOILER voor alle schepen, ook voor de vier naamschepen, veranderd in PAM en ging de SHV onder dit handelsmerk op de oliemarkt opereren. Onder deze naam kwamen in 1958 maar liefst elf nieuwe motortankschepen in de vaart:

- PAM 24 (kempenaar).



- PAM 25 (300 ton).
- PAM 26 t/m 30 totaal 5 stuks van ca. 160 ton. Zij werden ingezet voor de oliebevoorrading van oliegestookte ketels in tuinderijen, kleine fabrieken, steenfabrieken en ziekenhuizen.
- PAM 31 en 32 (1090 ton) gelijk aan de TOILER 9.
- PAM 33 en 34 (1273 ton) dubbelschroevers.

Alle schepen waren voorzien van verwarmingsinstallaties (stoomketel of oliegenerator). Zij konden zowel fabrieken welke oliestook gebruikten en geen eigen voorziening hadden, als bunkers, van zware olie voorzien. Voor de grote schepen werden vooral de leveranties aan Elektriciteit Centrales een veel voorkomend reisdoel.

Ook werden in 1958 de vier voormalige NRV-schepen CHOPIN (PAM 20), DIAZ (PAM 21), DUPREZ (PAM 22) en de WHISTLER (PAM 23) verkocht aan de Antwerpse reder Van Winsen. Zij kwamen onder de Belgische vlag onder de namen: PIONIER 1 t/m 4.

In 1959 ging SHV-olie zich ook weer bewegen op de internationale Rijnvaart en werden daarvoor vier schepen uit de binnenlandse bevoorrading en het bunkerwerk onttrokken. Dit waren de PAM 14/15/19 en 34 die voornamelijk benzine, gasolie, methanol en cyclo-exaan gingen vervoeren naar de Duitse industrie zoals de BASF te Ludwigshafen. Ook had men een tanksleepschip van 400 ton uit de vaart aangekocht (PAM 16) welke ammoniak vervoerde van Hoechst a/d Main naar Ludwigshafen.



FOTO: JAN VAN T'YERLAAT (MAALHAVENPIER 5)

Tussen 1960 en 1970 werd de vloot nog regelmatig uitgebreid. Daar het ook in de Rijnvaart drukker werd kwamen er deels door ombouw van enige Neska-motorschepen en deels door nieuwbouw nog zes schepen bij. Deze varieerden van 400 tot 1200 ton en werden voornamelijk in de Rijnvaart gebruikt.

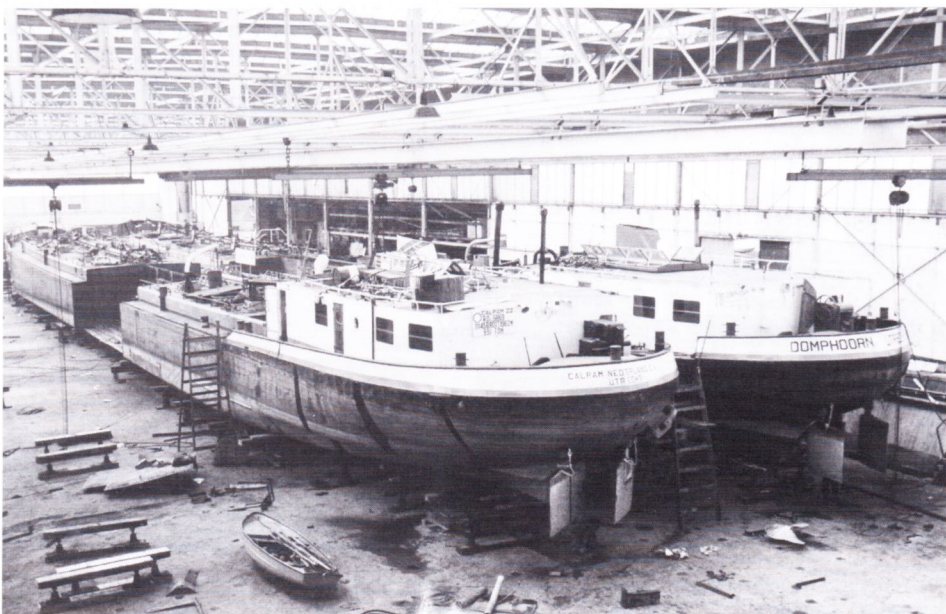
In 1962 werd er een nieuwe maatschappij opgericht de Lijn Transport Onderneming (LIJTO). Door middel van nieuwbouw, ombouw van drie Neska motorschepen en charter van bestaande schepen kwamen er naast de PAM-schepen ook LIJTO-schepen te varen. Deze groen met oranje geschilderde schepen werden voornamelijk in de Rijnvaart ingezet en zo kwamen de PAM-schepen weer in hun oorspronkelijke werk terug.

In 1966 kwam de uit inmiddels 11 eenheden bestaande LIJTO-vloot in zijn geheel onder de PAM-vlag en kregen de schepen namen van zwemvogels zoals o.a.: ALK, PLEVIER, JAN VAN GENT. Einde der zestig jaren bestond de PAM-vloot uit 38 schepen in grootte van 160 tot 1300 ton.

## CALPAM (1970-1981)

In de jaren zeventig zou er echter veel veranderen. Door de opkomst van het aardgas werd het stookolievervoer naar de centrales en fabrieken beduidend minder. De PAM ging een samenwerkingsverband aan met Chevron waardoor de naam van PAM in CALPAM werd veranderd en waarbij de schepen van de Chevron werden verkocht. Door de hoge kosten werd de vraag naar grotere tonnenmaat merkbaar. De CALPAM begon de kleinere schepen te verkopen of in te zetten als bunkerbotten voor de binnenvaart. De inmiddels oude PAM 14 en 15 waren reeds in 1966 verkocht aan de rederij Fongers en kwamen daar als F 14 en F 15 in de vaart. De sleepschepen PAM 11 en 12 welke reeds enige tijd als opslagschip te Nijmegen en Deventer dienst hadden gedaan werden gesloopt.

Om de schaalvergroting op te vangen liet de Calpam twee identieke schepen aan elkaar zetten. Het betrof hier de PAM 22 en de DOMPHOORN welke beide 67 m lang en 8,20 m breed waren. Zij werden samengevoegd en verlengd. Hieruit ontstond de CALPAM TWIN (2300 ton groot, 79 m lang en 16,36 m breed). Het werk werd uitgevoerd door de werf Schram Bolnes. Eveneens werden daar de dubbelschroefers CALPAM 33 en 34 verlengd van 80 m (1270 ton) naar 90 m (1515 ton). Tevens werden alle grote schepen gemoderniseerd; nieuwe motoren, 380 volt sterkstroom en uitgerust met een hydraulische bunkermast.



Na de olie-crisis in 1973 werden er nogmaals schepen verkocht en werd er met nog maar 13 schepen doorgevaaren. Het gebruik van zware olie voor de centrales en fabrieken liep echter tussen 1970 en 1980 dusdanig terug dat de CALPAM (SHV), die hieraan voor het grootste gedeelte haar werkterrein had, in 1981 besloot het gehele olievervoer over water te stoppen en uit te besteden aan de daarvoor gespecialiseerde rederijen.

Zo werd in december 1981 aan het tankvervoer met eigen schepen een einde gemaakt. De schepen werden overgedaan aan de rederij Nedlloyd welke ook het vervoer voor de CALPAM ging verzorgen. De bemanningen gingen mee over naar de Nedlloyd.

Er kwam in 1981 een einde aan ruim 55 jaar tankvaart van het SHV-concern.





CHOPIN (2303480 – 82,04 x 10,60 x 2,44 – 1415 ton). In 1896 gebouwd bij van der Giessen, Krimpen ald IJssel als sleepschip HENDRIKUS. Aangekocht door de SHV en herdoopt in SHV 46. Later herdoopt in CHOPIN. In 1920 naar de Nederlandsche Transport Maatschappij NV in Rotterdam. In 1927 omgebouwd tot sleeptankschip. In 1951 herdoopt in PAM 20 en in 1958 verkocht aan Transportonderneming Wico (G. van Winssen) in Antwerpen en herdoopt in PIONIER 3. In 1958 verkocht aan V. Verbergh in Antwerpen en herdoopt in IDOLIN 6 en later gesloopt.



DIAZ (2303478 – 84,10 x 10,24 x 2,58 – 1499 ton). In 1902 gebouwd bij Boele & Zn., Slikkerveer als sleepschip SHV 52. Later herdoopt in DEBUSSY. In 1920 naar de Nederlandsche Transport Maatschappij NV in Rotterdam en herdoopt in DIAZ. In 1927 omgebouwd tot sleeptankschip. In 1951 herdoopt in PAM 21. In 1958 verkocht aan K. de Boer in Urk en herdoopt in JANS II. In 1958 verkocht aan Transportonderneming Wico (G. van Winssen) in Antwerpen en herdoopt in PIONIER 4. Later herdoopt in DAMCO 169 en in 1975 gesloopt.



De PAM II achter de GOLIATH.

TOILER I (2308587 – 56,82 x 7,60 x 2,43 – 669 ton). In 1936 gebouwd bij P. Smit Jr., Rotterdam als sleep-tankschip TOILER I. In 1957 herdoopt in PAM II. In 1972 herdoopt in CALPAM 216 en in 1984 gesloopt.



FOTO: WILK - ARCHIEF G. DEXHEIMER

TOILER 2 (2308591 – 81,23 x 10,10 x 2,50 – 1373 ton). In 1937 gebouwd bij P. Smit Jr., Rotterdam als sleeptankschip TOILER 2 voor de SHV. In 1957 herdoopt in PAM 12. In 1972 herdoopt in CALPAM 217 en in 1980 gesloopt.



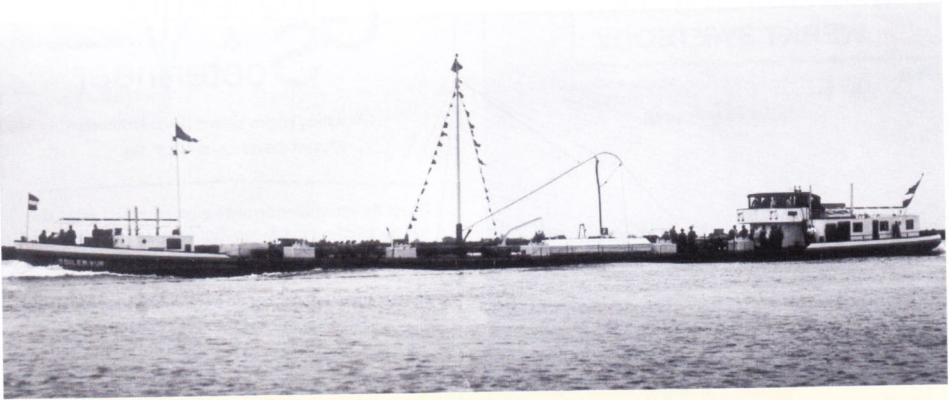


TOILER 3 (2306043 – 46,10 x 6,74 x 2,84 – 481 ton – 200 pk Burmeister & Wain). In 1937 gebouwd bij P. Smit Jr. in Rotterdam gebouwd als mts TOILER 3. In 1957 herdoopt in PAM 13 en in 1970 in CALPAM 13. In 1973 verkocht aan de Gemeente Rotterdam en herdoopt in ROTEb 7. Inmiddels gesloopt.



TOILER 4 (2308501 – 71,35 x 8,36 x 2,20 – 741 ton – 400 pk Burmeister & Wain). In 1940 gebouwd bij P. Smit Jr. in Rotterdam als mts TOILER 4. In 1956 een nieuwe motor: 400 pk Werkspoor. In 1957 herdoopt in PAM 14 en in 1966 verkocht aan de Rederij H.J. Fongers en herdoopt in F 14. In 1971 verkocht aan Solleveld & Van Der Meer NV in Antwerpen en herdoopt in FLEUR. Inmiddels gesloopt.

FOTO: AUKE ZANDSTRA (PAM 14 IN ALBLASSERDAM)



*TOILER 5 (2308542 – 72,92 x 8,35 x 2,25 - 771 ton – 450 pk Werkspoor). In 1950 gebouwd bij De Groot & van Vliet in Slikkerveer als mts TOILER 5. In 1957 herdoopt in PAM 15 en in 1966 verkocht aan de Rederij H.J. Fongers en herdoopt in F 15. Later verkocht aan D. Bosma in Kapellen en herdoopt in EDWIN INGRID. Inmiddels gesloopt.*

TOILER 6 (2302000 – 25,06 x 5,12 x 1,83 – 110 ton – 40 pk Bolnes). In 1912 als ANNA gebouwd bij een werf in Bolnes. Heeft nog gevaren onder de namen HANGO IV, MARA CATHARINA (W.A. v.d. Pluijm, Rotterdam), MYRA en laatstelijk vóór aankoop in 1950 als ALASKA (K. Hoek, Rotterdam). In 1957 herdoopt in PAM 16. Geen verdere gegevens bekend.

PAM 16 (2e) (2000039 – 50,05 x 6,57 x 2,19 – 430 ton, tanksleepschip). In 1910 gebouwd bij Scheepswerf Van Vlaardingen in Gouderak als sleepschip ASSAM III. Omstreeks 1960 aangekocht en herdoopt in PAM 16. Voer gedurende korte tijd met ammoniak van Hoechst a.d. Main naar Ludwigshafen en is vermoedelijk hierna gesloopt.



*TOILER 7 (2308586 – 39,97 x 6,58 x 2,12 - 287 ton – 200 pk Bolnes). In 1951 gebouwd bij Timmer in Overschie als mts TOILER 7. In 1957 herdoopt in PAM 17. Later verlengd tot 49,96 m – 411 ton – 240 pk Scania Vabis. In 1970 herdoopt in CALPAM 17. In 1981 verkocht aan Tankercleaning BV in Rotterdam en herdoopt in Steven Langeberg. Na een stranding in 1993 verkocht voor de sloop. Door de sloperij weer doorverkocht en in 1995 in de vaart gebracht als SIM van Sim Scheepvaart NV in Rotterdam. In 1999 gesloopt.*





TOILER 8 (2308586 – 49,77 x 6,60 x 2,83 - 395 ton – 200 pk Bolnes). In 1954 gebouwd bij De Hoop in Hardinxveld als TOILER 8. In 1957 herdoopt in PAM 18 en in 1970 in CALPAM 18. In 1972 verkocht aan L.P.A Zwaans in Ulvenhout en herdoopt in HATI SENANG. In 1979 verkocht aan L. Leeuwis in Rotterdam & H.Vermeer in Oud Beijerland. In 1979 verkocht aan J. de Waal in Werkendam omgebouwd tot mvs en verlengd naar 59,80 m – 644 ton - 360 pk GM. Herdoopt in RISICO. Op 12-1999 bij Nederland BV in 's-Gravendeel gesloopt.



TOILER 9 (2309404 – 76,03 x 9,46 x 2,58 - 1090 ton – 550 pk Crossley). In 1955 gebouwd bij Piet Hein in Papendrecht als TOILER 9. In 1957 herdoopt in PAM 19 en in 1970 in CALPAM 19. In 1981 overgenomen door Nedlloyd Rijn & Binnenvaart BV in Rotterdam en herdoopt in NEDLLOYD 27. In 1983 verkocht aan L.J.W. Landa in Harlingen en herdoopt in MARGARITA. Nieuwe motor: Caterpillar 863 pk. Vervolgens gevaren als MAURICE (Swets Handel & Scheepvaart BV in Schiedam-1984) - HENNY-L (P.C. van der Linden in Schiedam-1984) – EXPLORER (Atlas Oilshipping in Dordrecht-1992). In 2000 gesloopt.

FOTO: H.A. REDELAAR (08-11-1978)



TOILER 10 (2309315 – 49,39 x 6,55 x 2,36 - 418 ton – 200 pk Bolnes). In 1955 gebouwd bij De Hoop in Hardinxveld als TOILER 10. In 1957 herdoopt in PAM 10 en in 1970 in CALPAM 10. In 1981 overgenomen door Nedlloyd Rijn & Binnenvaart BV in Rotterdam en herdoopt in NEDLLOYD 9. In 1989 verkocht aan DNR bvba in Antwerpen en herdoopt in JOKE-S. Nieuwe motor: Caterpillar 244 pk. Vervolgens gevaren als WILTRANS 1 (O.Wildeboer in Antwerpen-1990) – FERONIA (H.J. Le Sage in Brasschaat-1991) – KAYAK II (Kayak bvba in Antwerpen-2000). In 2010 gesloopt bij Treffers BV in Haarlem.



PAM 20 (2310426 – 56,90 x 7,06 x 2,65 – 652 ton – 500 pk Deutz). In 1959 gebouwd bij Ewald Berninghaus in Duisburg als NESKA 63 voor de Nederlandsche Rijnvaartvereniging in Rotterdam. In 1962 overgenomen door de SHV en verbouwd tot mts PAM 20. Later verlengd tot 66,85 m – 794 ton. In 1970 herdoopt in CALPAM 20. In 1973 verkocht aan De Hoop Scheepsbouw Maatschappij BV in Schiedam. In 1973 doorverkocht aan Delstor BV in Delfzijl, herdoopt in DELSTOR 6. In 1980 verkocht aan Ikink Koenders BV in Lobith. Nieuwe motor: 730 pk GM. Vervolgens gevaren als ALIDA (J. van der Molen in Groningen-1980) – TRAVE (D. Dresler in 's-Gravendeel – 1987) - UBO 20 (Tarago BV in Rotterdam). In 1999 gesloopt bij Nederland BV in 's-Gravendeel.

FOTO: H.A. REDELAAR (29-08-1980)





PAM 21 (2310426 – 56,90 x 7,06 x 2,65 – 652 ton – 500 pk Deutz). In 1959 gebouwd bij Ewald Berninghaus in Duisburg als NESKA 64 voor de Nederlandsche Rijnvaartvereniging in Rotterdam. In 1962 overgenomen door de SHV en verbouwd tot mts PAM 21. Later verlengd tot 66,85 m – 790 ton. In 1970 herdoopt in CALPAM 21. In 1975 verkocht aan Transco in Weesp en herdoopt in ALTER NOVUS. Nieuwe motoren: 610 pk Deutz / 675 pk Cummins. Vervolgens gevaren als ALTER NOVUS (Swets Handel & Scheepvaart BV in Schiedam-1977) – JOANSICO B (C.J. Bink in Raamsdonksveer-1978) – DEVEL (Mercurius BV in Zwijndrecht). In 1983 weer omgebouwd tot mvs ERIK-V van L.M. Claus in Rotterdam. Sinds 2008 in de vaart als HADES van F. Eijer in Terneuzen.

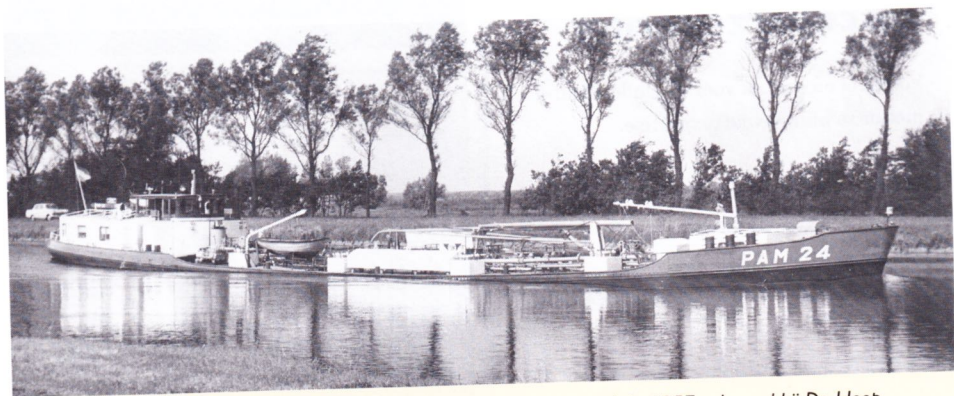


FOTO: AUKE ZANDSTRA

PAM 22 (2311143 – 67,00 x 8,20 x 2,62 – 931 ton – 590 pk Crossley). In 1962 gebouwd bij de Ruhrorter Schiffswerft in Duisburg als PAM 22. In 1970 herdoopt in CALPAM 22. In 1971 bij scheepswerf Schram in Bolnes samen met de DOMPHOORN samengevoegd en in de vaart gekomen als CALPAM TWIN (2313247).

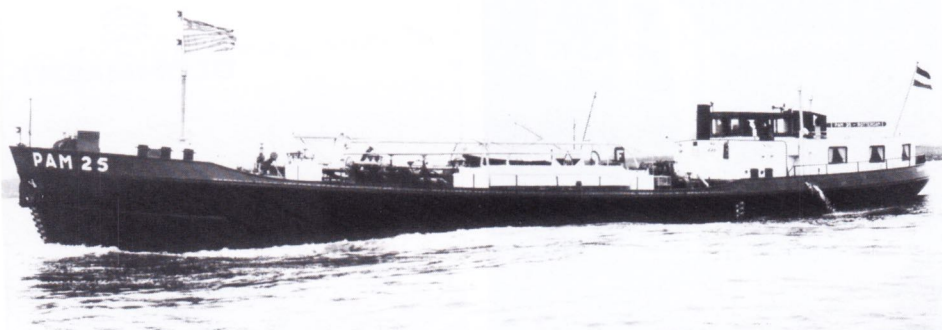


PAM 23 (2311461 – 79,92 x 9,05 x 2,62 – 1236 ton – 590 pk Crossley). In 1963 gebouwd bij Bodewes in Millingen a/d Rijn als PAM 23. In 1970 herdoopt in CALPAM 23. Nieuwe motor: 811 pk Caterpillar. In 1981 overgenomen door Nedlloyd Rijn & Binnenvaart BV in Rotterdam en herdoopt in NEDLLOYD 29. In 1983 overgenomen door de Verenigde Tankrederij NV in Rotterdam en herdoopt in VEENENDAAL. In 1997 gesloopt bij Nederland BV in 's-Gravendeel.

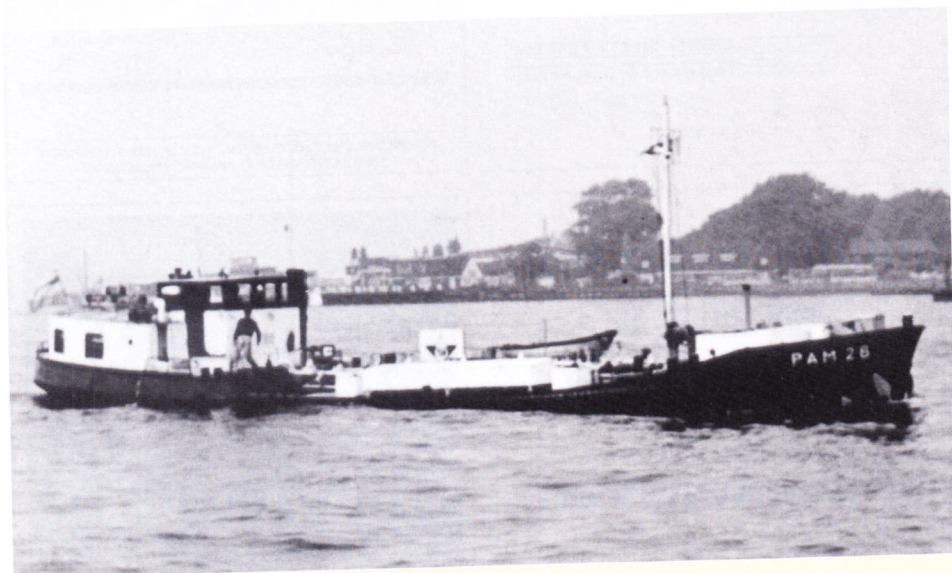


PAM 24 (2310040 – 49,95 x 6,58 x 2,36 – 415 ton – 200 pk Bolnes). In 1957 gebouwd bij De Hoop, Hardinxveld als PAM 24. In 1967 herdoopt in STERN. In 1981 overgenomen door Nedlloyd Rijn & Binnenvaart BV in Rotterdam en herdoopt in NEDLLOYD 8. In 1989 verkocht aan J. Faro in Hank en herdoopt in CARIN. In 1990 verkocht aan J.A. Verduijn in Nijmegen en herdoopt in SASITHORN. Nieuwe motor: 280 pk Scania. Vervolgens gevaren als PETRAN 2 (Multi Charter Intern SA in Lekkerkerk-1999) - OIL TRAMPER (Oil Trampler SA in Lekkerkerk-2002 en in 2003 bij P. Schipper in Antwerpen). In 2006 gesloopt bij Treffers BV in Haarlem.



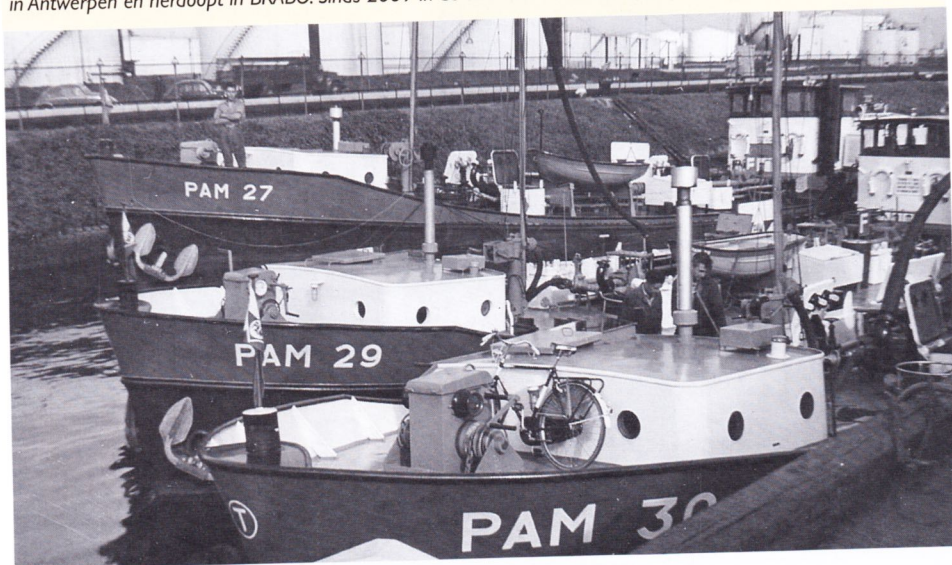


PAM 25 (2310125- 39,95 x 6,57 x 2,17 – 284 ton – 200 pk Bolnes). In 1957 gebouwd bij De Hoop in Schiedam als PAM 25. In 1967 herdoopt in SNIP en in 1972 in CALPAM 125. Nieuwe motor: 260 pk Caterpillar. Sinds 2001 in de vaart als WIENTANK I van de Donau Dampfschiffahrts Gesellschaft in Wien.



PAM 26 (2309985 – 30,00 x 5,47 x 2,02 – 162 ton – 100 pk Bolnes). In 1957 gebouwd bij Timmer in Overschie als PAM 26. In 1967 herdoopt in VEKOMA 20 en in 1972 in CALPAM 120. Nieuwe motor: 212 pk Scania. In 2006 overgenomen door Fiwado BV in Zwijndrecht en sinds 2010 in de vaart als FIWADO 15.

PAM 27 (2309997 – 30,00 x 5,47 x 2,02 – 162 ton – 100 pk Bolnes). In 1957 gebouwd bij Timmer in Overschie als PAM 27. In 1970 herdoopt in CALPAM 27. In 1971 verkocht aan Slurink Tankvaart BV in Zwartsluis en herdoopt in JOHANNA 7. Nieuwe motor: 100 pk Volvo Penta. In 1992 verkocht aan Brabo bvba in Antwerpen en herdoopt in BRABO. Sinds 2009 in de vaart als BRABO van Rutjes Bunkerservice in Enns.



FOTOS: AUKE ZANDSTRA

PAM 28 (2310161 - 30,00 x 5,50 x 2,02 – 162 ton – 100 pk Bolnes). In 1957 gebouwd bij Timmer in Overschie als PAM 28. In 1970 herdoopt in CALPAM 28 en in 1972 in CALPAM 128. Nieuwe motor: 208 pk Scania. Sinds 1993 in de vaart als DE HOOP 4 van J.C. Jongen Oliehandel BV in Zwijndrecht.

PAM 29 (2310324 – 30,00 x 5,47 x 2,02 – 162 ton – 100 pk Bolnes). In 1958 gebouwd bij Timmer in Overschie als PAM 29. In 1967 herdoopt in VEKOMA 19 en in 1972 in CALPAM 119. In 1983 verkocht aan Wotrans Pontons BV in Rotterdam en herdoopt in WOTRANS 1. Nieuwe motor: 154 pk Scania. In 1992 verkocht aan H. Verschuren in Zwijndrecht en herdoopt in ADJO 2. Thans in de vaart voor Argos Logistiek BV in Rotterdam.





PAM 30 (2310363 – 30,00 x 5,47 x 2,02 – 162 ton – 100 pk Bolnes). In 1957 gebouwd bij Timmer in Overschie als PAM 30. In 1967 herdoopt in FUUT. Verkocht aan Oliehandel P.de Lege en Zn. BV in Terneuzen en herdoopt in MARPIE.



PAM 31 (2310105 – 76,03 x 9,46 x 2,65 – 1090 ton – 550 pk Crossley). In 1957 gebouwd bij Niestern Scheepsbouw in Hellevoetsluis als PAM 31. In 1970 herdoopt in CALPAM 31. Nieuwe motor: 863 pk Caterpillar. In 1981 overgenomen door Nedlloyd Rijn & Binnenvaart BV in Rotterdam en herdoopt in NEDLLOYD 28. In 1991 gesloopt Heuvelman BV in 's-Gravendeel.

FOTO: H.A. REDELAAR (11-03-1976)



PAM 32 (2310173 – 76,05 x 9,46 x 2,68 – 1078 ton – 550 pk Crossley). In 1958 gebouwd bij Niestern Scheepsbouw in Hellevoetsluis als PAM 32. In 1970 herdoopt in CALPAM 32. Nieuwe motor: 863 pk Caterpillar. In 1981 overgenomen door Nedlloyd Rijn & Binnenvaart BV in Rotterdam en herdoopt in NEDLLOYD 25. In 1983 verkocht aan J.M.Vermeulen in Zwijndrecht en herdoopt in ENTERPRISE. In 1994 gesloopt bij Nederland BV in 's-Gravendeel.



PAM 33 (2310246 – 79,97 x 9,46 x 2,78 – 1273 ton – 2 x 300 pk Bolnes). In 1958 gebouwd bij Piet Hein in Papendrecht als PAM 33. In 1970 herdoopt in CALPAM 33. Verlengd tot 89,47 m – 1515 ton en nieuwe motoren geplaatst: 2 x 365 pk Caterpillar. In 1981 overgenomen door Nedlloyd Rijn & Binnenvaart BV in Rotterdam en herdoopt in NEDLLOYD 57. In 1993 verkocht aan Euromaritime BV in Terneuzen. Her schip is meerdere malen op het Hollandsch Diep voor botsproeven ingezet. In 1997 gesloopt Heuvelman BV in 's-Gravendeel.





PAM 34 (2310296 – 79,97 x 9,46 x 2,78 – 1273 ton – 2 x 300 pk Bolnes). In 1958 gebouwd bij Piet Hein in Papendrecht als PAM 34. In 1970 herdoopt in CALPAM 34. Verlengd tot 89,47 m – 1515 ton en nieuwe motoren geplaatst: 2 x 365 pk Caterpillar. In 1981 overgenomen door Nedlloyd Rijn & Binnenvaart BV in Rotterdam en herdoopt in NEDLLOYD 58. In 1983 overgenomen door de Verenigde Tankrederij NV in Rotterdam en herdoopt in VREESWIJK. In 1991 gesloopt bij Stolk NV in Hendrik Ido Ambacht.

FOTO: LEO SCHUITENMAKER (1973)



De CALPAM 34 – 33 – 23 tijdens een bunkering in de Europoort.

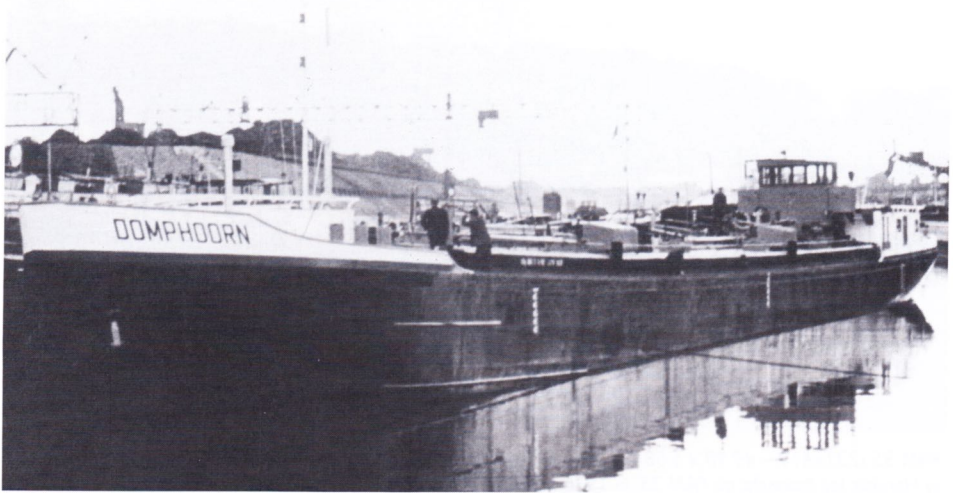


PAM 35 (2311419 – 49,90 x 6,58 x 2,22 – 433 ton – 200 pk Bolnes). In 1962 gebouwd bij Jonker & Stans in Hendrik Ido Ambacht als PAM 35. In 1970 herdoopt in CALPAM 35. In 1983 verkocht aan Wotrans Pontons BV in Rotterdam en herdoopt in WOTRANS III. Nieuwe motor: 305 pk Scania Vabis. In 1992 verkocht aan A.C. Portegies in Bergen op Zoom en herdoopt in PORT I. Sinds 2013 in de vaart als waterboot WABO 3 van Vof.Van de Bovenkamp waterboot in Zaandam.



PAM 36 (2311420 – 49,90 x 6,58 x 2,21 – 430 ton – 200 pk Bolnes). In 1962 gebouwd bij de IJsselwerf in Capelle a/d IJssel als PAM 36. In 1970 herdoopt in CALPAM 36. In 1974 verkocht aan Smits Kolen & Oliehandel BV in Rotterdam en herdoopt in S.K. & O. 18. In 1989 overgenomen door Calpam BV in Utrecht en herdoopt in CALPAM 126. Nieuwe motor: 270 pk Cummins. In 2006 verkocht aan J.P.Wijgand in Dinteloord en herdoopt in FUELTRANS. In 2014 verkocht aan Marpol Services BV in IJmuiden en herdoopt in MARPOL 17.





DOMPHOORN (3011766 – 67,00 x 8,20 x 2,60 – 950 ton – 590 pk Crossley). In 1962 gebouwd bij de Ruhrorter Schiffswerft in Duisburg als DOMPHOORN voor de Firma Dompθοοrn in Den Haag. In 1970 overgenomen door Calpam Nederland NV in Utrecht. In 1971 bij scheepswerf Schram in Bolnes samen met de CALPAM 22 samengevoegd en in de vaart gekomen als CALPAMTWIN (2313247).



FOTO: H.A. REDELAAR (28-03-1979)

ROERDOMP (3011783 – 77,20 x 8,22 x 2,62 – 1102 ton - 590 pk Crossley). In 1963 gebouwd bij de Ruhrorter Schiffswerft, Duisburg als ROERDOMP voor de Firma Roerdomp in Den Haag. In 1970 overgenomen door Calpam Nederland NV in Utrecht. In 1981 overgenomen door Nedlloyd Rijn & Binnenvaart BV in Rotterdam en herdoopt in NEDLLOYD 26. Nieuwe motor: 810 pk Cummins. In 1982 verkocht en vervolgens gevaren onder de namen: MYRA – ROSA (1982) – EXCALIBER (1984) – ANDRA (1984) – KARBOUW (1986) – TITANIC (1998) – CHARLES D. Sinds 2010 in de vaart als BIZET van ARA Bunker Supply bvba in Antwerpen.



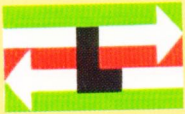
**CALPAM TWIN** (2313247 – 79,12 x 16,37 x 2,62 – 2300 ton – 2 x 590 pk Crossley). In 1971 werden bij Schram in Bolnes de tankschepen **DOMPHOORN** en **CALPAM 22** samengevoegd tot één schip, de **CALPAM TWIN**. Later voorzien van nieuwe motoren: 2 x 750 pk Caterpillar. In 1982 verkocht aan Three Man Company BV in Rotterdam en herdoopt in **OLYMPIC TWIN**. In 1985 doorverkocht aan Global Ocean Shipping in Monrovia en in 1988 aan Paddle Power BV in Zaltbommel. In 1991 aangekocht door Fuel Transport Services in Oudewater en herdoopt in **TWIN**. In 2000 gesloopt bij Nederland BV in 's-Gravendeel.







De CALPAM TWIN in Vreeswijk onderweg naar Amsterdam.



## LIJN TRANSPORT ONDERNEMING BV (LIJTO)



LIJTO 1 (2310575 – 49,80 x 6,59 x 2,27 – 453 ton – 200 pk Alpha). In 1959 gebouwd bij Gebr. Niestern in Delfzijl als LIJTO 1. In 1966 ingezet als bunkerschip CALPAM 3 voor Minog GmbH in Hamburg. Nieuwe motor: 406 pk Caterpillar. Vervolgens gevaren onder de namen: DELSTORV (1972) – HENDRIK E-SR (1979) – SAFIRIS (1980) – OMEGA (2009).

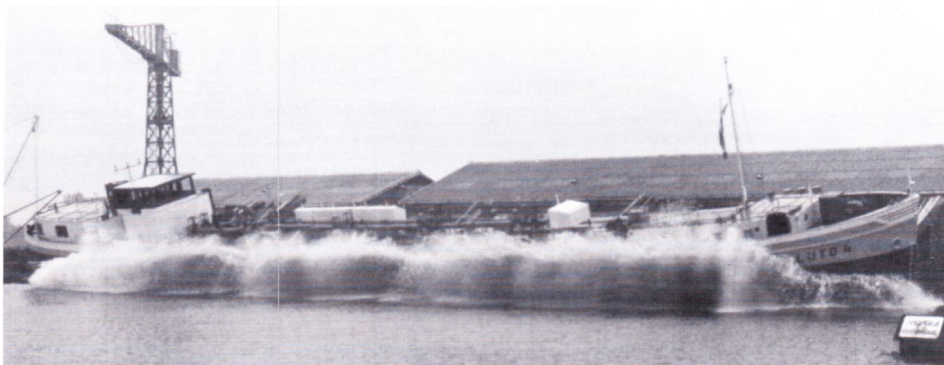


LIJTO 2 (2310862 – 66,61 x 8,21 x 2,62 – 915 ton – 480 pk Bolnes). In 1960 gebouwd bij de Ruhrorter Schiffswerft in Bremen-Rönnebeck als LIJTO 2. In 1970 herdoopt in JAN VAN GENT. In 1981 overgenomen door Nedlloyd Rijn & Binnenvaart BV in Rotterdam en herdoopt in NEDLLOYD 16. Nieuwe motor: 573 pk Caterpillar. Vervolgens gevaren onder de namen: ATLAS (1983) – ELVEBA (1987) – JOSE (1992) – CHRIS (2001).





**LIJTO 3** (2310746 – 41,96 x 6,54 x 2,22 – 339 ton – 200 pk Bolnes). In 1960 gebouwd bij Timmer in Overschie als LIJTO 3. In 1970 herdoopt in SMIENT. Verlengd tot 59,88 m – 544 ton – nieuwe motor 310 pk Deutz. Verkocht aan Slurink Tankvaart BV in Zwartsuis en herdoopt in **JOHANNA 8**. In 2000 gesloopt.



**LIJTO 4** (2310788 – 49,74 x 6,59 x 2,26 – 446 ton – 200 pk Bolnes). In 1990 gebouwd bij Gebr. Niestern in Delfzijl als LIJTO 4. In 1970 herdoopt in ALK. In 1981 overgenomen door Nedlloyd Rijn & Binnenvaart BV in Rotterdam en herdoopt in **NEDLLOYD 10**. In 1990 verkocht aan Caruton BV in Rotterdam. In 1991 verkocht aan Victrol NV in Antwerpen en herdoopt in **GHENT 2**. Nieuwe motor: 314 pk Scania. In 1999 gesloopt bij Heyghen in Gent.



**LIJTO 5** (2311107 – 77,08 x 8,24 x 2,59 – 1078 ton – 500 pk Deutz). In 1961 bij de Meidricher Schiffswerft in Duisburg gebouwd als LIJTO 5. In 1970 herdoopt in PLEVIER. In 1981 overgenomen door Nedlloyd Rijn & Binnenvaart BV in Rotterdam en herdoopt in NEDLLOYD 17. Nieuwe motor: 973 pk Caterpillar. Vervolgens gevaren onder de namen: RUSTY (1982) – CHRILEJO (1983) – IZABEL (1983) – ANITA (1988) – HILDEGARD (1992) – EIBEL EXPRESS (1999) – AVIA EXPRESS (2010) – ARIES (2013).



**LIJTO 6** (2310273 – 56,94 x 7,08 x 2,55 – 649 ton – 500 pk Deutz). In 1958 gebouwd bij Ewald Berninghaus in Duisburg als NESKA 60 voor de voor de Nederlandsche Rijnvaartvereniging in Rotterdam. In 1962 overgenomen door de Lijto en verbouwd tot mts LIJTO 6. Later verlengd tot 66,86 m – 804 ton. In 1970 herdoopt in PINQUIN. In 1974 verkocht aan Delstor BV in Delfzijl en herdoopt in DELSTOR 7. In 1980 verkocht aan J. Woortman in Farmsum en omgebouwd tot mvs SAMARY. Nieuwe motor: 620 pk Deutz. Vervolgens gevaren onder de namen: AMAR (1997) – NOVA SCOTIA (1999) – ENAXOR (2004).





**LIJTO 7** (2310295 – 56,94 x 7,08 x 2,55 – 649 ton – 500 pk Deutz). In 1958 gebouwd bij Ewald Berninghaus in Duisburg als NESKA 61 voor de voor de Nederlandsche Rijnvaartvereniging in Rotterdam. In 1962 overgenomen door de Lijto en verbouwd tot mts **LIJTO 7**. Later verlengd tot 66,86 m – 804 ton. In 1970 herdoopt in **GRUTTO**. Vervolgens gevaren onder de namen: **PARABOLUS** (1973) – **DORISSY R** (1976) en vanaf 1980 als tankduwbak **BARCA 9 - DELTA 6** (1982) – **URANOS** (1982) – **Hansweert** (1983).

FOTO: PIET GERRITSEN



**LIJTO 8** (2310395 – 56,94 x 7,08 x 2,55 – 649 ton – 500 pk Deutz). In 1959 gebouwd bij Ewald Berninghaus in Duisburg als NESKA 62 voor de voor de Nederlandsche Rijnvaartvereniging in Rotterdam. In 1962 overgenomen door de Lijto en verbouwd tot mts **LIJTO 8**. Later verlengd tot 66,86 m – 804 ton. In 1970 herdoopt in **MARKOL**. In 1974 verkocht aan verkocht aan Westaba Schifffahrt AG in Basel en doorverkocht aan P.H. Wirges in Tessenderloo en herdoopt in **FONY**. Verlengd tot 82,83 m – 1000 ton. Vervolgens gevaren onder de namen: **BANZYSTAD** (1991) – **MANUELA** – **GLAMONA**.



**LIJTO 9** (2311621 – 49,80 x 6,59 x 2,27 – 440 ton – 300 pk Bolnes) In 1963 gebouwd bij Scheepswerf Appingedam in Appingedam als LIJTO 9 voor Struik & Werle NV in Deventer. In de huur bij Lijto tot 1968, daarna herdoopt in JOHANNA HENDRIKA. In 1972 verkocht aan W. Bekelaar in Rotterdam en herdoopt in MATURE. Nieuwe motor: 304 pk Caterpillar. In 1974 verkocht aan Van der Sluijs Tankrederij BV in Geertruidenberg en herdoopt in AMERSTROOM. In 2002 verkocht aan Ships Waste Oil Collectors (S.W.O.C.) in Rotterdam en herdoopt in AQUA MOSA.



**RHEINLAND I** (67,00 x 8,20 x 2,50 – 930 ton – 500 pk Deutz). In 1956 gebouwd bij de Ruhrorter Schiffswerft in Duisburg als mvs RHEINLAND I voor de Schiffsgemeinschaft Rheinland in Mülheim-Ruhr. In 1963 omgebouwd tot mts en in de huur bij Lijto. In 1972 verkocht aan Osaka Tankvaart BV in Bolnes en herdoopt in OSAKA (2313289). Verlengd tot 79,83 m – 1111 ton. Nieuwe motor: 937 pk Mitsubishi. Vervolgens gevaren onder de namen: QUIRINA – EKSTASE en sinds 1999 als TESSA van J.C.P. van den Bosch in Oosterhout.

FOTO: H.A. REDELAAR (02-11-1978)





FOTO: LEO SCHUTTEMAKER (1968)

SELA (2309967 – 67,00 x 8,20 x 2,50 – 938 ton – 500 pk Deutz). In 1957 gebouwd bij de Ruhrorter Schiffswerft in Bremen-Rönnebeck als mvs SELA voor S. Oudkerk in Rotterdam. In 1963 omgebouwd tot mts en in de huur bij de Lijto. In 1976 verkocht aan A.M. Spier in Papendrecht en herdoopt in CALYPSO. In 1981 verkocht aan G.J.M. Kartner in Maastricht en weer omgebouwd tot mvs. Nieuwe motor: 600 pk Caterpillar. Sinds 1996 in de vaart als CASPARA van Vof. Caspara in Krimpen a/d IJssel.