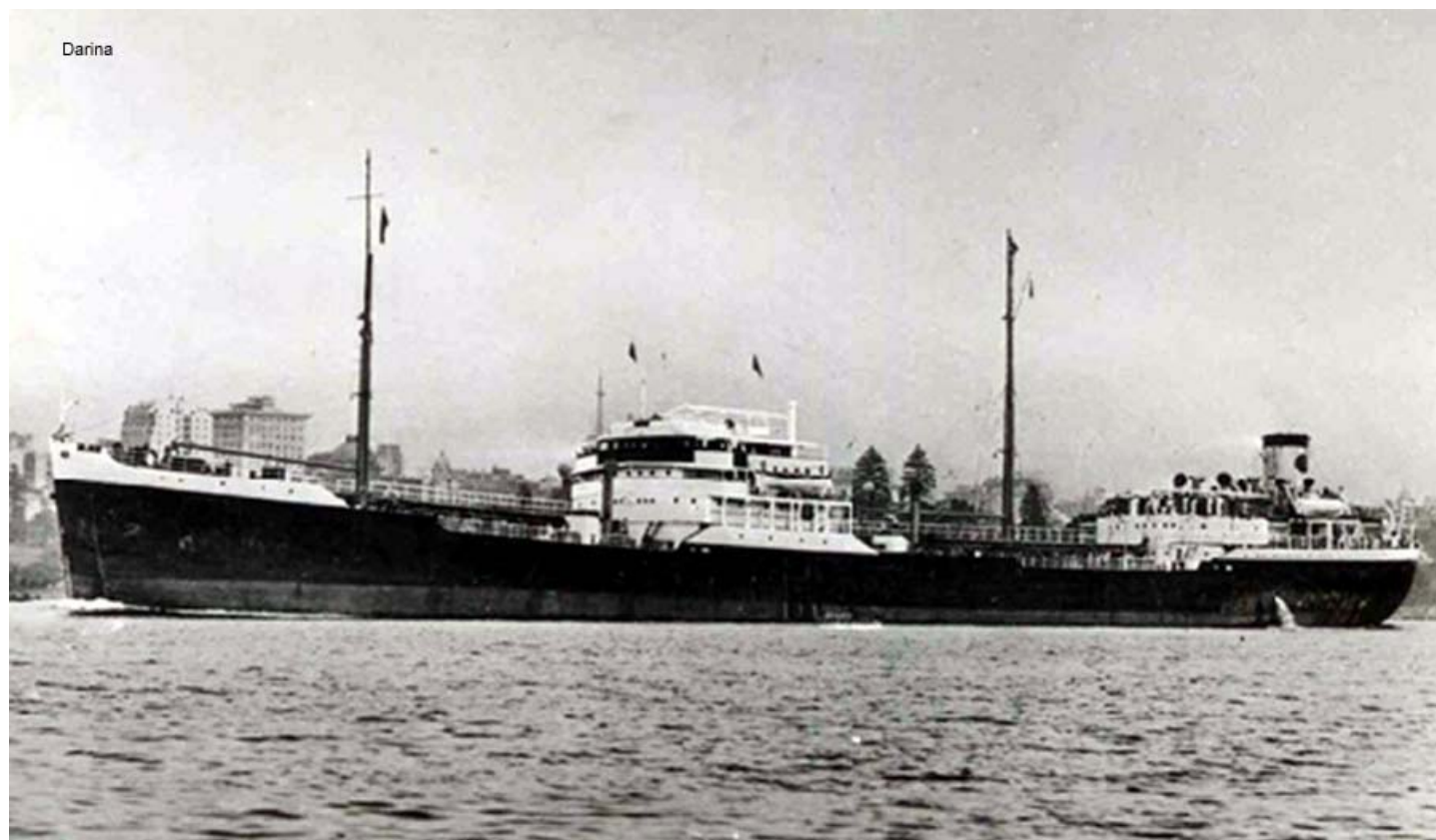



Darina

British Motor tanker



Name	Darina		
Type:	Motor tanker		
Tonnage	8,113 tons		
Completed	1939 - Blythswood Shipbuilding Co Ltd, Glasgow		
Owner	Anglo-Saxon Petroleum Co Ltd, London		
Homeport	London		
Date of attack	20 May 1942	Nationality:	 British
Fate	Sunk by U-158 (Erwin Rostin)		
Position	29.17N, 54.25W - Grid DE 7227		
Complement	56 (6 dead and 50 survivors).		
Convoy	ON-93 (dispersed)		
Route	Stanlow (6 May) - Texas City, Texas		
Cargo	Ballast		
History			
Notes on loss	At 22.00 hours on 20 May, 1942, the Darina (Master John Murray Cuthill), dispersed on 17 May from convoy ON-93, was torpedoed and sunk by U-158 about 500 miles east-southeast of Bermuda. Five crew members and one gunner were lost. The master, 44 crew members and five gunners were rescued. The boat with the master and 17 survivors were picked up by the British tanker British Ardour and landed at Charleston, South Carolina on 27 May. The boat of the chief officer was rescued after 6.5 days 150 miles south-southeast of Bermuda by the American merchant Exanthia and landed at Norfolk, Virginia. The boat of the 3rd officer was rescued after six days by		

the Norwegian merchant **Dagrun** and landed at Capetown on 23 June.



*Location of attack on **Darina**.*



Daronia

British Motor tanker

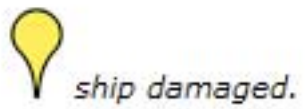


Photo Courtesy of Library of Contemporary History, Stuttgart

Name	Daronia		
Type:	Motor tanker		
Tonnage	8,139 tons		
Completed	1939 - R. & W. Hawthorn, Leslie & Co Ltd, Hebburn-on-Tyne		
Owner	Anglo-Saxon Petroleum Co Ltd, London		
Homeport	London		
Date of attack	20 Aug 1944	Nationality:	 British
Fate	Damaged by U-861 (Jürgen Oesten)		
Position	31.10S, 38E - Grid JA 1125		
Complement	? men (? dead and ? survivors).		
Convoy	DN-68		
Route	Durban (18 Aug) - Abadan		
Cargo	Ballast, part cargo of empty drums and general cargo		
History	Completed in February 1939 Post-war: Broken up at Hong Kong in November 1960.		
Notes on loss	At 19.41 hours on 20 Aug, 1944, the Daronia in convoy DN-68 was hit by two torpedoes from U-861 . The damaged tanker returned to Durban on 26 August and was not repaired until the war ended, returning to service in February 1946.		



*Location of attack on **Daronia**.*



Delphinula:

The **Delphinula** was a tanker of 8,120 grt, 465 feet in length, and 59.2 feet in beam built in 1929 by Lithgows (Yard No. 919), Port Glasgow, Scotland and owned by the Anglo-Saxon Petroleum Company. Propulsion was a single diesel with a cruising speed of 12-knots.

On 18 May, 1943 the ship ran aground **3.7 cables bearing 231-degrees (true) from the Great Pass Beacon in 9-13 meters of water** off of Alexandria, Egypt while in transit to Port Said. While grounded during several days of stormy weather, a fire broke out onboard due to fuel vapours igniting either from the ship itself, or from one of the tugboats that were assisting in salvage. Two tugs that were assisting in salvage of the vessel were reported on fire as well. The ship was abandoned and the resulting explosion resulted in the vessel being holed, twisted, and distorted. The fire was extinguished on 20 June 1943. On 21 July, 1943 the vessel broke in two and was considered a total constructive loss.

Below is an account by Jack Burgess who was onboard the ship at the time of the fire:

"We went across the South Atlantic to Durban in South Africa, up the Mozambique Channel to Suez through the Canal to Alexandria. We arrived there on May 18th 1943. From there Haifa then back to Alexandria again. Then to Port Said. I was keeping watch on the main engine for four hours in every eight-hour watch. It was diesel.

My ship was called the Delphinula; it was one of the main ships of the Anglo-Saxon company. All ships were named after rare shells. Delphinula was a beautiful ship much better than a passenger liner; we had shells on the bed covers. We ran aground near Alexandria; the pilot came aboard and said we were on the beach. We were there for several days. It was very stormy; we used a salvage tug to pull it out. They pressurised the tanks to get us off the bottom. One morning at 6am the third mate said 'get on the fore deck the afternoon pump room had gone up'. One of the tugs had open fires and the vapour around the ship had caught fire. We lived mid deck and I could hear people screaming and dieing it was awful. I got out and looked out the whole lot was alight - it was pretty high. I got out on the fore deck eventually. I ran up there and jumped off my hair was alight and my ears were burning as the vapour had blown across that way. I was a fairly good swimmer and started going for it. All our crew were Chinese and the Salvage Captain pointed out a man who was drowning, so I went back and got him. Our ship was completely destroyed.


By now the tank lids - inch thick with wing nuts and swing bolts holding them tight - were blowing off, falling into the sea like playing cards. I towed the man to a minesweeper from Rasez tin naval base. We ended up in Windsor Hotel on the sea front in Alexandria. When top brass from Anglo-Saxon came out we had to move to the hotel Leroy in Ruestanboul. We went back to Alexandria after being fitted with a barrage balloon. We joined a fleet of ships in Alexandria preparing for the invasion of Sicily. I joined the motor vessel Crista. Crista was a happy ship; I enjoyed a fair bit of gin and iced water."

Ships hit by U-boats

Diala

British Motor tanker

We don't have a picture of this vessel at this time.

Name	Diala	
Type:	Motor tanker	
Tonnage	8,106 tons	
Completed	1938 - Bremer Vulkan, Vegesack	
Owner	Anglo-Saxon Petroleum Co Ltd, London	
Homeport	London	
Date of attack	23 Mar 1942	Nationality:  British
Fate	Sunk by U-587 (Ulrich Borchardt)	
Position	47N, 37W - Grid BD 4226	
Complement	65 (57 dead and 8 survivors).	
Convoy	ON-52 (dispersed)	
Route	Stanlow - Panama - Los Angeles	
Cargo	Ballast	
History	In the early morning on 26 Feb, 1941, U-47 (Prien) attacked the convoy OB-290 in 55°50N/14°W (grid AM 4236) and reported four ships of 22.000 tons sunk. In fact, the Kasongo , Rydboholm and Borgland were sunk and the Diala was damaged.	
Notes on loss	<p>At 23.17 hours on 15 Jan, 1942, the Diala (Master Herbert John Adler Peters) was torpedoed and damaged by U-553 (Thurmann) about 300 miles east-southeast of Cape Race in 44°50N/46°50W (grid BC 8524). The vessel was proceeding at maximal speed (12 knots) after the convoy ON-52 was dispersed on 11 January. The bow was blown off and the superstructure was extensively damaged. The tanker was abandoned but remained afloat and was reported drifting northeast. 48 crew members and nine gunners were lost. The master, six crew members and one gunner were picked up by the British merchant Telefora de Larrinaga and landed at New York.</p> <p>Four survivors from the Athelcrown, which had been sunk by U-82 on 22 January, boarded the abandoned, drifting wreck of the Diala. They remained on board for eight days before they were rescued by the Swedish merchant Saturnus and landed on the Faroes Isles. On 19</p>	




March, the drifting wreck was last seen by Allied ships in position 47°N/37°W, after attempts to tow her were unsuccessful.

The wreck of the **Diala** was sunk on 23 March by U-587.

On board

We have details of 59 people who were on board.

Attack entries for Diala

Date	U-boat	Commander	Loss type	Tons	Nat.
26 Feb 1941	<u>U-47</u>	Kptlt. <u>Günther Prien</u>	Damaged	8,106	
15 Jan 1942	<u>U-553</u>	Kptlt. <u>Karl Thurmman</u>	Damaged	8,106	
23 Mar 1942	<u>U-587</u>	KrvKpt. <u>Ulrich Borchardt</u>	Sunk	8,106	

Kaartgegevens ©2013 Google -

Locations of attacks on Diala.



ship sunk.




ship damaged.

If you can help us with any additional information on this vessel then please **contact us**.

Diala

British Motor tanker

We don't have a picture of this vessel at this time.

Name	Diala	
Type:	Motor tanker	
Tonnage	8,106 tons	
Completed	1938 - Bremer Vulkan, Vegesack	
Owner	Anglo-Saxon Petroleum Co Ltd, London	
Homeport	London	
Date of attack	23 Mar 1942	Nationality:  British
Fate	Sunk by U-587 (Ulrich Borchardt)	
Position	47N, 37W - Grid BD 4226	
Complement	65 (57 dead and 8 survivors).	
Convoy	ON-52 (dispersed)	
Route	Stanlow - Panama - Los Angeles	
Cargo	Ballast	
History	In the early morning on 26 Feb, 1941, U-47 (Prien) attacked the convoy OB-290 in 55°50N/14°W (grid AM 4236) and reported four ships of 22.000 tons sunk. In fact, the Kasongo , Rydboholm and Borgland were sunk and the Diala was damaged.	
Notes on loss	At 23.17 hours on 15 Jan, 1942, the Diala (Master Herbert John Adler Peters) was torpedoed and damaged by U-553 (Thurmann) about 300 miles east-southeast of Cape Race in 44°50N/46°50W (grid BC 8524). The vessel was proceeding at maximal speed (12 knots) after the convoy ON-52 was dispersed on 11 January. The bow was blown off and the superstructure was extensively damaged. The tanker was abandoned but remained afloat and was reported drifting northeast. 48 crew members and nine gunners were lost. The master, six crew members and one gunner were picked up by the British merchant	




Telefora de Larrinaga and landed at New York.

Four survivors from the **Athelcrown**, which had been sunk by **U-82** on 22 January, boarded the abandoned, drifting wreck of the **Diala**. They remained on board for eight days before they were rescued by the Swedish merchant **Saturnus** and landed on the Faroes Isles. On 19 March, the drifting wreck was last seen by Allied ships in position 47°N/37°W, after attempts to tow her were unsuccessful.

The wreck of the **Diala** was sunk on 23 March by **U-587**.

On board **We have details of 59 people who were on board.**

Attack entries for Diala

Date	U-boat	Commander	Loss type	Tons	Nat.
26 Feb 1941	<u>U-47</u>	Kptlt. <u>Günther Prien</u>	Damaged	8,106	
15 Jan 1942	<u>U-553</u>	Kptlt. <u>Karl Thurmman</u>	Damaged	8,106	
23 Mar 1942	<u>U-587</u>	KrvKpt. <u>Ulrich Borchardt</u>	Sunk	8,106	

Kaartgegevens ©2013 Google -

Locations of attacks on Diala.



ship sunk.



ship damaged.

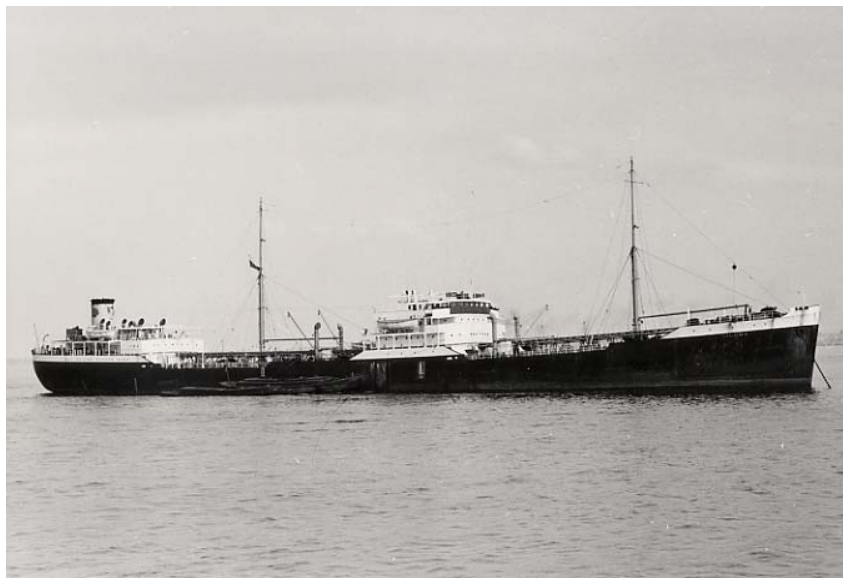


Shell Tanker "Diala" Torpedoed drifting

Date: February 1941

Location: About 400 miles East of St. John's, Newfoundland

Diloma



A1

Shell Tankers, Diloma was built at Cammel, Laird & Co, Birkenhead in 1939. She was fitted with an 8 cylinder oil engine by Hawthorn, Leslie & Co Ltd, Newcastle. She followed a standard pattern of tankers built at the time known as the "Three Two 12,000dwt, 12kts on 12 tons of bunker fuel per day. She was 465 ft long with a beam of 59ft.

February 1942 she was damaged in a collision with Empire Mist in the River Mersey the time she was loaded with spirit.

On 24th February 1942 she was torpedoed by U-158 in convoy ONS 67, but made port.

March 1947, she struck Hendon Rock off Sunderland w.o.p to Tyne with benzine, reloaded and beached in the Humber.

November 1950 again saw the ship aground 60 miles from Congo w.o.p Curacao to Antwerp and refloated.

Finally scrapped in Bruges 1961.



m.s Diloma, Courtesy VHYoung & LAsawyer



Courtesy of the John & Marion Clarkson Collection.

Fortunately my Dad wasn't involved in incidents above. However he did have ghostly experiences whilst sailing on Diloma. The first one was while he was on the island, it was a dark night and he was on deck, when he tried to stand up he fell on his shoulder holding him down. Next reaction was to tell who ever it was but when he finally stood up and looked there was no one there.

The second occasion was when he was on watch, walking up the ladder leading to the bridge wing he saw an officer at the top wearing a uniform dating back to WW1 with black hat!


He sailed on this ship for four months from 22.2.1958 and 11.6.1958.

Diloma

British Motor tanker

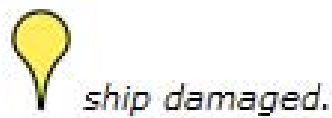


Photo Courtesy of Library of Contemporary History, Stuttgart

Name	Diloma		
Type:	Motor tanker		
Tonnage	8,146 tons		
Completed	1939 - Cammell Laird & Co Ltd, Birkenhead		
Owner	Anglo-Saxon Petroleum Co Ltd, London		
Homeport	London		
Date of attack	24 Feb 1942	Nationality:	 British
Fate	Damaged by U-158 (Erwin Rostin)		
Position	43.51N, 43.41W - Grid BC 8926		
Complement	? men (? dead and ? survivors).		
Convoy	ONS-67		
Route	Liverpool (24 Feb) - Halifax		
Cargo	Ballast		
History	Completed in May 1939 Post-war: Broken up at Bruges in March 1961.		
Notes on loss	At 10.35 hours on 24 Feb, 1942, U-158 attacked the convoy ONS-67 and heard a detonation but could not observe anything since she had to dive. The Diloma was hit by one torpedo, was able to proceed at a reduced speed and reached Halifax a few hours after the convoy on 1 March. In April 1942 the tanker continued to Baltimore for permanent repairs and returned to service in June 1942.		



Location of attack on **Diloma**.



Dingle Bank (1968)



RFA Dingledale



Subsequent name: Royaumont

Official Number: 168204

Class: 1st DALE CLASS Freighting Tanker

Pennant No: Y7.44 / X 44 / B 511 / A144

Laid down:	11 December 1939
Builder:	Harland & Wool (Govan)
Launched:	27 March 1941
Into Service:	September 1941
Out of service:	Sold out of service 1959
Fate:	Broken up 1967

Items of historic interest involving this ship: -

Background Data: Originally there were to have been 19 ships in this Class. The first 6 were purchased off the stocks from the British Tanker Co Ltd whilst building at the instigation of the then Director of Stores, Sir William Gick, who was concerned at the age of the RFA Fleet and ships that were approaching the end of their economic lives. **A further 2 ships were purchased from Anglo Saxon Petroleum Co Ltd for evaluation purposes.** At the outbreak of WW2, a further 11 ships were acquired from the MoWT war programme although one of these, to have been named EPPINGDALE, which had been registered in London as EMPIRE GOLD on 21/02/43 and intended for transfer to the Admiralty for manning and management as an RFA and despite 5 Officers being appointed to her, the intended transfer was cancelled the following day and she thus never entered RFA service. 3 of this Class were converted into LSG's and were then reconverted back into tankers at the end of the War.

27 March 1941 launched by Harland & Wolff Ltd, Govan as Yard Nr 1044 G named DINGLEDALE for the MoWT and **originally intended for management by Eagle Oil Transport Co Ltd, London** 15 August 1941 Mr M N Carlyle RFA appointed as Chief Engineer Officer 29 August 1941 Captain R T Duthie RFA appointed as Master

10 September 1941 Completed and placed under management of Anglo Saxon Petroleum Co Ltd, London.

18 September 1941 sailed from the Clyde joining Liverpool convoy ON 17. The convoy dispersed at 47.28N 40.57W and the ship arrived at Curacao on 9 October 1941

11 October sailed Curacao independently to Gibraltar arriving 28 October 1941 under the escort of the corvettes HMS AZALEA and HMS SPIRAEA which had deployed from Bathurst to escort the tanker

13 November 1941 in position 37.21N 02.10E was attacked by U-431 but torpedoes missed

25 November 1941 arrived at Gibraltar under the RN escort of HMS/m Clyde and the corvettes HMS JONQUIL and HMS COREOPSIS

20 January 1942 sailed from Gibraltar to support Royal Naval units in the Atlantic to 33N 22W which had deployed when it was suspected German heavy naval units had broken out. Sailed under the escort of the corvettes HMS GERANIUM, HMS SPIRAEA, and submarine HMS/m CLYDE

22 January 1942 to 2 February 1942 undertook OAS trials with the cruiser HMS HERMIONE in the North Atlantic using the modified stirrup method

27 January 1942 HMS/m Regent broke down in the Atlantic but reached Ponta Delgada, Azores. Dingledale was diverted with lubricating oil and the submarine was able to resume patrol on 2 February 1942. Dingledale also refuelled the light cruiser Hermione while in Ponta Delgada.

28 January 1942 HM destroyers CROOME, EXMOOR and WESTCOTT sailed Gibraltar to refuel from the oiler on their way to escort the damaged troopship LLANGIBBY CASTLE from Horta in the Azores

13 February 1942 arrived Gibraltar with HM corvettes GERANIUM and VETCH and the submarine HMS CLYDE

17 February 1942 allocated to Force R for Operation Pedestal - a Malta Supply Convoy - along with RFA BROWN RANGER

8 August 1942 sailed Gibraltar along with RFA BROWN RANGER and under close escort of the corvettes HM ships COLTSFOOT, GERANIUM, JONQUIL and SPIRAEA for Operation Pedestal. RFA ABBEYDALE was also part of this Convoy to Malta

10 August 1942 to 15 August 1942 along with RFA BROWN RANGER she refuelled 26 destroyers and 3 cruisers, one being HMS CAIRO, during Operation Pedestal

13 September 1942 suffered a fire in the bridge, chartroom and radio room. Suspected arson

5 November 1942 with RFA BROWN RANGER sailed Gibraltar as Force R to support Force H during Operation Torch - the Allied landings in French North Africa. Other RFA's involved were RFA' ABBEYDALE, DERWENTDALE (1), DEWDALE (1) ENNERDALE (1), NASPRITE and VISCOL. Was awarded the North Africa 1942- 43 Battle Honour

8 November 1942 joined convoy KMS 3G with RFA BROWN RANGER

25 November 1942 arrived at Algiers in convoy KMS3G with RFA BROWN RANGER which had joined at Bone

26 November 1942 Mr D L S Hood DSC RFA appointed as Chief Engineer Officer

6 December 1942 sailed Algiers in convoy MKS 3X along with RFA ABBEYDALE to Oran arriving the next day

9 December 1942 sailed Gibraltar

22 December 1942 arrived Oran

29 December 1942 sailed Oran

2 January 1943 sailed Bone under RN escort to Algiers arriving the next day

8 January 1943 sailed Algiers

9 February 1943 sailed Gibraltar to Algiers arriving 12 February 1943

27 February 1942 sailed Algiers

2 March 1943 arrived Gibraltar

25 March 1943 sailed Oran

22 April 1943 sailed Phillipville, N.E. Algeria (now called Skikda) in ballast

23 April 1943 arrived Gibraltar

2 May 1943 sailed Gibraltar in ballast in convoy MKS012 arriving the Clyde 14 May 1943

4 May 1943 convoy MKS12 merged with Convoy SL128

22 May 1943 sustained slight damage after grounding on the Clyde

7 June 1943 Captain S G Kent OBE RFA appointed as Master

4 July 1943 sailed in Liverpool convoy OS51KM as Escort Oiler to Freetown arriving 23 July 1943

25 July 1943 sailed Freetown in convoy ST73

28 July 1943 convoy ST73 arrived at Takoradi

1 August 1943 sailed Lagos in Convoy LM 2

21 August 1943 arrived back in Lagos

2 September 1943 sailed Lagos in convoy LGW1 to Takoradi arriving 4 September 1943

8 September 1943 sailed Takoradi

12 September 1943 arrived Freetown

22 September 1943 Able Seaman William Thomas Alfred Drew discharged dead. He is buried in Freetown (King Tom) Cemetery in Grave 5 E 11

Between 22 October 1943 and 17 November 1943 with RFA Brown Ranger in Force 'R' at Operation Torch - Admiral of the Fleet Sir Andrew Cunningham GCB DSO Commander in Chief, Mediterranean described Dingledale as having done 'yeoman service'.

22 March 1944 sailed Freetown in convoy SL153 to Bathurst arriving 25 March 1944

27 March 1944 sailed Bathurst to Dakar arriving the next day

23 April 1944 sailed Dakar in convoy OS73 to Freetown arriving 25 April 1944

25 August 1944 sailed Freetown to Dakar arriving on 28 August 1944

11 September 1944 sailed Dakar and joined convoy SL170 to the Clyde arriving 26 September 1944

17 October 1944 Captain E V Blyth OBE RFA appointed as Master

21 December 1944 sailed the Clyde to Loch Ewe arriving 23 December 1944

6 January 1945 sailed Scapa Flow to Loch Ewe and the to Belfast Lough arriving 8 January 1945

8 January 1945 sailed Belfast Lough and joined convoy ON 277 in balast. Convoy enroute to New York. RFA Dingledale bound for Curacao parted company and sailed independently on 16 January 1945 at 44 45N 40 30W arriving on 26 January 1945

28 January 1945 sailed Curacao independently arrived at Cristobal 31 January 1945

1 February 1945 Panama Canal in transit

2 February 1945 sailed Balboa independently to Manus on 6 March 1945

19 March 1945 sailed Manus to Leyte arriving 26 March 1945

12 May 1945 HMS Woodcock provided air defence for HMS SPEAKER, HMS RULER, tankers RFA ARNDALE, AASE MARSK, SAN AMADO and RFA DINGLEDALE, with destroyer HMS NEPAL, sloop HMS PHEASANT and Royal Australian Navy minesweepers.

15 May 1945 with Fleet Train in Area COOTIE RASing BPF ships with RN Frigates HMS WOODCOCK, HMS PHEASANT, Destroyers HMAS NIZAM, Escort Carriers HMS RULER and HMS STRIKER for defence of Fleet Train tankers RFA DINGLEDALE RFA ARNDALE, RFA WAVE KING and RFA WAVE MONARCH (Operation ICEBERG TWO)

20 May 1945 sailed Leyte under escort to Manus arriving 28 May 1945

6 August 1945 HMS Crane provide AA defence for HMS ARBITER,. HMS CHASER, HMS RULER. tankers RFA DINGLEDALE, RFA WAVE KING and SAN AMADO,

.Stores Supply Ships GLENARTNEY, FORT WRANGELL during BPF replenishment with Destroyers HMAS NORMAN, HMAS NIZAM, frigate HMS BARLE, sloop HMS PHEASANT, minesweepers HMAS BALLARAT and HMAS BURNIE

2 September 1945 present in Tokyo Bay during the surrender ceremony of Japan at the end of the World War 2. Her Master and Chief Engineer were invited aboard the American battleship USS MISSOURI to witness the signing of the unconditional surrender of Japanese Forces in Tokyo Bay. RFA WAVE KING was also in the Bay.

23 September 1945 sailed Manus to Brisbane arriving on 30 September 1945

6 December 1945 sailed Brisbane to Singapore arriving on 21 December 1945

18 January 1946 Transferred to Admiralty ownership

17 December 1946 Mr T H Purvis RFA appointed as Chief Engineer Officer

8 January 1948 Captain M W Westlake DSC RD RFA (Commander RNR) appointed as Master

18 October 1948 Captain R C Edmonds RFA appointed as Master

4 February 1950 Mr A B Tate RFA appointed as Chief Engineer Officer

19 March 1951 Mr W J Brown OBE DSC RFA appointed as Chief Engineer Officer

6 April 1951 Captain Robert Grimer DSC RFA appointed as Master

9 January 1952 Boatswain Wong Har Hang discharged dead. He is buried in Kalkara Royal Naval Cemetery, Malta



Image courtesy of British War Graves - with thanks

15 January 1952 Mr N T Davis RFA appointed as Chief Engineer Officer

2 February 1952 Seaman Yan Len Ching discharged dead. He is buried in Fayid War Cemetery, Egypt in Plot 16 Row A Grave 4

7 June 1952 Mr W J Brown OBE DSC RFA appointed Chief Engineer Officer

14 June 1952 Captain Emil E Sigwart RFA appointed as Master

28 December 1952 arrived at Auckland, New Zealand

13 August 1953 Mr J Edge RFA appointed as Chief Engineer Officer

14 September 1953 Captain Howard D Gausden DSO RFA appointed as Master

11 August 1954 2nd Engineer Officer D Boyd discharged dead

29 November 1954 Crew member charged by Police with serious assault after two seaman - Ram Cheng Hai and Eekam Chow - suffered knife injuries and were taken to Glasgow's Western Infirmary for treatment.

18 December 1954 Mr R C Veitch RFA appointed as Chief Engineer Officer

January 1955 to January 1956 chartered by London and Overseas Freighters Ltd, London

15 October 1955 Captain George F Rutter OBE RFA (Commander RNR (Retd)) appointed as Master

21 January 1957 Mr Thomas L Morton RFA appointed as Chief Engineer Officer

12 May 1957 while on voyage from Curacao to West Africa rescued a man who had been in an open boat for 11 days in the Atlantic about 230 miles east of the island of St. Vincent. Three others had died previously. The rescued man was landed at St Vincent.

28 July 1957 Captain D G Cox OBE RFA appointed as Master

4 July 1958 rescued 16 Italian seaman 30 miles south Shukra, Gulf of Aden who had been drifting in a lifeboat for 3 days after their Australian owned ship ss Grieve which had sunk in a monsoon

14 November 1958 Captain William R Town RFA appointed as Master

18 November 1958 Mr R E Davies RFA appointed as Chief Engineer Officer

10 May 1959 laid up at Devonport for disposal

20 October 1959 offered for sale 'as lying' at Devonport in the Times of this date.

9 December 1959 Sold out of Service to Cie Armement Maritime SA for £65,000 00; for use as a storage vessel under the French flag registered at Djibouti - renamed Royaumont

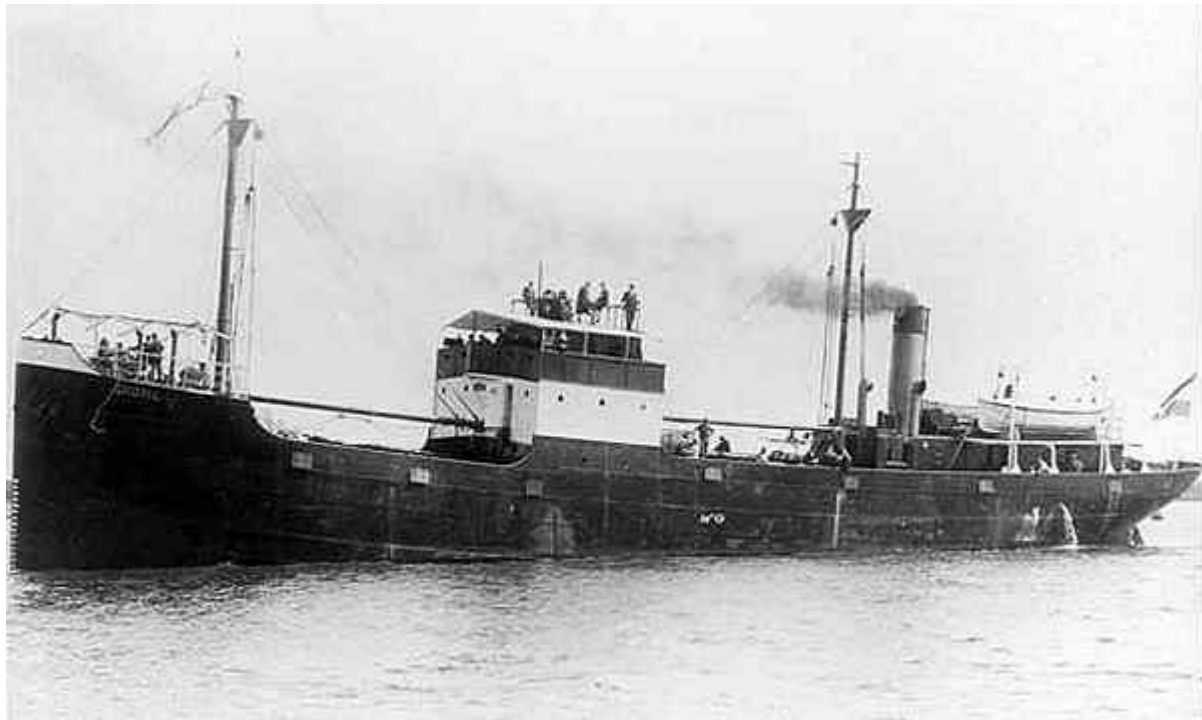
23 January 1967 arrived at Santander, Spain in tow after sale for £64,500 to Recuperaciones Submarinas S.A for breaking up

Notes:

Was part of the British Pacific Fleet Train - hence the B-pennant number

represent the views or opinions of the Royal Fleet Auxiliary Service. Copyright © 2008 – 2011 Christopher J White and Peter R

or copy any part of this site, it's images or articles then written permission must be obtained from t



[DEO DUCE](#)

[DOLLARD](#)

DIONE

1920 PKMN

Gebr. Bodewes - Martenshoek (635)
Koninklijke Paketvaart Mij - Batavia

Loa 50,94 m, B8,24 m, H 3,74 m.
brt 635, dwt 822

3 cil. T.E.M. van Fulton-Martenshoek
452 ipk bij 8 knopen

Te water als **NAVIS XIV**, voor Bureau Navis te Groningen, maar nooit onder die naam gevaren.

In 1921 naar Ned. Indische Tankstoomboot Mij. te 's-Gravenhage als **DIONE*** (TCFV / PKMN).

In 1935 naar KPM, zelfde naam.

In 1937 uit de vaart genomen.

In 1938 te Soerabaya gesloopt.



Dit scheepje werd vernoemd naar de **Pelagische** godin **Dione** een dochter van **Oceanus** en **Tethys** die te Dodona in Griekenland werden vereerd. Volgens de Griekse schrijvers Homerus en Hesiod zou uit de verhouding van **Zeus** en **Dione** de godin **Aphrodite** geboren zijn.

met dank aan Bert Romeling

m.s. DIONE, de enige Shelltanker met een Stork Hotlo

Peter Mulder

Herinneringen van Peter Mulder aan het ms Dione van Shell Tankers BV.

De Dione was bij Shell Tankers het enige D klasse schip met een 9 cilinder Stork motor met 18.900 pk Ten opzichte van de andere D klasse schepen die met een 9 cilinder Burmeister & Wain voeren was het een luxe motor, die Stork; carterdeuren met scharnieren, de uitlaatkleppen en koppen zaten vast met hydraulische moeren wat het sleutelen een stuk aangenamer maakte.

Alleen hebben we een keer meegemaakt dat er 2 tapeinden van de uitlaatkleppen over trokken waren. Er was dus geen beweging meer in te krijgen. We hebben eerst de moeren er af moeten branden en slijpen en toen twee keer nieuwe tapeinden moeten steken. Als ik me goed herinner zijn de pomplui en bankwerkers de gehele binnenligperiode er mee bezig zijn geweest.

Het waren ook de eerste Shelltankers met een controlekamer,de manoeuvreerstand was dan ook in de controlekamer gebouwd. Je manoeuvreerde van uit de controlekamer. Dat hoorde officieel via de brug te gaan maar ik heb nooit meegemaakt dat de brugbediening goed werkte(op foto van proefstand kan je al zien dat manoeuvreerstand los en ter hoogte van de koppen staat). Een groot voordeel was dat je de machinekamer in eigen hand hield. Want sommige kapiteins noemde we speedboot kapiteins,zoals 10 orders per minuut, niet bij te benen.

Toendertijd moest er ook nog een manoeuvreerboekje in gevuld worden, d.w.z. dat iedere order van de telegraaf met de exacte tijd ingevuld moesten worden. De klokken van brug en machinekamer werden op de zelfde tijd op elkaar afgesteld. De controlekamer was langsscheeps en op de hoogte van de koppen gebouwd. Vanuit de ramen van de controlekamer had je goed zicht op de tuimelaars van de uitlaatkleppen.

Als je met de lift beneden kwam had je links de werkplaats en rechts de contolekamer aircoditioned maar zwaar onderbemeten.

Ook de stookborden van de beide Foster Wheeler ketels werden vanuit de controlekamer bediend. Sacke patent roterende branders je bleef er aan sleutelen en schoonmaken door het gebruik van zware olie. Ook de Stork stond altijd op zware olie, alleen als er gedokt werd, werd de Stork op gasolie gezet.

Vaarroute.

Ik heb er van Februari t/m Juli 1973, bijna 6 maanden op gevaren als 5E Wtk en wel op de 04-08 wacht bij de 2E Wtk op wacht. Ik heb het ondanks dat het een gigantische werk boot was er met heel veel plezier opgevaren. De havens die ik gedurende mijn verblijf op de Dione aan gedaan heb,zijn als volgt: Opgestapt in Mina

Al Ahmadi(Koeweit) op 06-01-1973, vervolgens Sidney, Geelong(Australie), Halul(Perziese Golf, (door ons altijd PG genoemd), Portland Main(Amerika), Maracaibo (Venezuela), Portland Main, Maracaibo, Portland Main en we zouden weer een reis Maracaibo –Portland Main doen. Ter hoogte van New York kregen we, orders om te bunkeren in New York voor Rotterdam, White gate Ierland, Bonny (Nigeria), Mina Al Ahmadi en op 22-06-1973 werd ik afgelost.

Onderhoud

De Stork gaf mechanisch echt weinig problemen. Als er al wat was, dan was het met de uitlaatkleppen en altijd 2 tegelijk, met knollen erin van wel een vinger dik.

Het begon altijd met het oplopen van de uitlaatgassen temperatuur achter de uitlaatkleppen, die zo rond de 450 gr C. waren en dan gestaag naar 470 gr.C. liepen. Dan wist je wel hoe laat het was, dit gebeurde wekelijks en meestal in het weekend dus werd het betiteld met de weekend klep.

Het waren altijd de 2 achterste kleppen bij cylinder 1 t/m 6 en bij cylinder 7 t/m 9 waren het de 2 voorste kleppen en men beweerde dat dat kwam doordat er in de spoellucht ruimte een schot was ter hoogte van de tandwielkast.

Spoelluchtruimtes moest je iedere wacht wel 2 keer aftappen, Er kwam dan behoorlijk wat dikke drap uit. Spoelluchtruimtes werden ook in elke laad- of loshaven door de scheepsgezellen schoongemaakt wat een zeer smerig werkje was en wel een hele werkdag in beslag nam.

Ook de uitlaatgassen ketel werd regelmatig gewassen zeker 1x per maand. Omdat die op de Dione al een keer geheel uitgestookt was, door een waterstofbrand.

De 2E wtk waarbij ik opwacht liep had dat een paar jaar eerder zelf meegemaakt, en dat was volgens hem beslist geen lolletje.

Er zaten in de spoellucht ruimtes ter hoogte van de spoelpoorten ook ronde kijkglazen met een centrale ruitenwisser zo kon je zien hoe de verbranding/spoeling verliep met veel vuur slierten en je kon controleren of de spoeluchtruimtes niet in brand stonden.

Op de brandstofpompen zat een klein handeltje. Als je die omzette gaf de pomp geen brandstof meer naar de verstuiver. Stond je dan toevallig net naast een blower om deze te checken dan begon de blower verschrikkelijk te hoesten met een hoog blaffend geluid, Als je dat de eerste keer hoort schrok je je het apenlazerus.

Het verstuivers wissellen was t.o.v. een B&W motor ook een eitje. De B&W. had 3 verstuivers per kop. De Stork maar 1 verstuiver per kop. Hij was alleen niet te tillen. De verstuiver werd met de kraan uit de kop gehezen en de nieuwe verstuiver weer met de hijskraan gemonteerd, er waren ook 2 hijskranen boven deze motor, want 1 hijskraan kon de cilinderkop niet tillen Dat moest als die er af moest met 2 hijskranen gebeuren

We deden op zee als alle verstuivers tegelijk gewisseld moesten worden, een wedstrijdje verstuivers wisselen. Ik begon dan met een pompman aan de ene kant

van de motor en mijn collega met een andere pompman aan de andere kant van de motor en dan kijken wie de 5e verstuiver mocht doen, die had dan een doos bier gewonnen. Een pompman was op zee bankwerker en in een loshaven moest hij de ladingpompen bedienen van uit de pompkamer.

Uitlaatgassenketel

Bij het starten van de motor liep ik het liefst op de koppen om te zien of alles goed ging, vooral na kleppen trekken of wisselen van de verstuivers. Deze motor kon je ook zeer langzaam laten lopen en het was dan een genot voor het oog.

Op zee voeren we altijd met de stoomturbinegenerator bij op de uitlaatgassenketel met een stoomdruk van zo'n 14 á 15 bar en dan kon je het net redden met de aircocompressor vol bij in de warme streken.

Maar owee als er wat gebeurde, of je moest om wat voor reden afslacken. Dan was het eerst wat je te doen stond de dieselgenerator te starten, die stond altijd start klaar en kon onmiddellijk met 1 druk om een knop van uit de controlekamer gestart worden en nam je gelijk de meest belasting over op de dieselgenerator.

Het was alleen een zeer bewerkelijke 8 cil 4 takt MAN motor waar de uitlaten kersrood werden als hij te zwaar belast was. Dit waren de enige generatoren aan boord en boven op het sloependek was nog een noodgenerator kamer. Als er een black out was, sprong die automatisch bij.

Die motor was op 3 manieren te starten accu, lucht en hydraulisch.

Als er in een haven gelost moest worden werd het uitlaatgassensysteem met de circulatie pompen uit bedrijf genomen en de beide ketels opgeschroefd naar 35 bar stoomdruk voor de ladingpompen.

Zuigertrekken

We hebben tijdens de grote oversteek bij zeer rustig weer een zuiger getrokken via de Stork manier en dat is onderlangs, het is een groot voordeel want zo hoeft de kop er niet af. Maar we waren hier wel zo'n 10 uur mee bezig.

Eerst moest je de voering splijten en vervolgens de zuiger bouten lospompen. De zuiger werd op een soort glij plaat gezet, waarna je met een klein handtakeltje de zuiger uit de spoellucht ruimte kon trekken.

Als de zuiger eruit was kon de voering schoongemaakt worden en de voering opgemeten worden met een speermaat op slijtage. Dan kon de reservezuiger geplaatst worden en kon alles afgemonteerd worden en gingen we weer verder en kon de bankwerker de gedemonteerde zuiger weer klaarmaken als reserve.

In een laadhaven werd meestal als nodig carter inspectie gedaan dat is met een hamertje alle bouten en moeren nalopen of er niet wat los gelopen was. Dat kon je aan het geluid horen een dof geluid betekende veelal dat de moer los zat, dit gebeurde ook met de fundatie bouten maar dan moest je de kofferdam in. Niet altijd

een pretje.

Het kwam ook wel voor dat er in havens niet gesleuteld mocht worden aan de kar. Dan was het drijven midden op zee als het rustig weer was, en kon er onderhoudswerk worden uitgevoerd.

De spoellucht ruimtes werden in bijna iedere haven schoongemaakt, daardoor kwamen er bijna geen spoelluchtbranden meer voor.

Uitlaatgassenketel

De Dione was een echte werkboot want buiten de hoofdmotor ging er nog wel eens wat kapot, een in elkaar gedraaide turbo blower van de hoofdmotor, reparatie ca 24 uur doorstaan, turbo generator door zijn druk lager gelopen ook 24 uur op mijn benen gestaan. Toen hij weer draaide stond ik in de controlekamer staande te slapen.

Na het uitlaatgassenketel wassen in Rotterdam moest de uitlaatgassen ketel weer bij gezet worden, maar dat ging iets te snel. Aan de uitlaatgassenketel was een andere ketel gekoppeld. Door de snel oplopende druk werd van die ketel een pakking uitgeblazen. Het systeem bij zetten van de uitlaatgassenketel ging met een circulatie pomp. Deze zoog uit de onderdrum van de ketel en perste dan via een spiraal van de uitlaatgassen ketel die bij de bovendrum van de ketel uit kwam, wat tot gevolg had dat de pakking van de hoofdstoom afsluiter van de desbetreffende ketel met een hoop gegil en gefluit de geest gaf. Het gevolg was dat in Ierland het hele stoom bedrijf plat moest om de pakking te vervangen, dit was toen alles druk vrij was, gelukkig in een uurtje gebeurd. Daarna via Bonny rond de Kaap naar de PG waar ik afgelost zou worden.

Tot slot

Dit is wel een van mijn leukste contracten geweest en ik heb later met nog meer D boten mogen varen wat ik ook daar met zeer veel plezier gedaan heb.

Het waren mijn type schepen half stoom half motor, heerlijk.

Bouwnummer RDM-302, m.s. "Doelwijk", 1963, tanker.

[Terug naar Overzicht](#)

Scheepswerf: RDM.

Opdrachtgever: N.V. Koninklijke Rotterdamsche Lloyd, Rotterdam.

Tonnage: 31051 brt, 47000 dwt.

Hoofdafmetingen:

Voortstuwing:

Verdere gegevens: Roepletters: PDRF, IMO nummer: 5403233.

Historie:

Op 4 januari 1963 vertrek vanuit Rotterdam in timecharter voor Shell Tankers N.V. te Rotterdam.

In 1970 naar Holland Bulk Transport N.V. met behoud van naam.

In mei 1977 naar Nedlloyd Bulk B.V. te Rotterdam en herdoopt tot m.s. "Maaswijk".

Op 25 augustus 1978 te Curaçao overgedragen en herdoopt tot m.s. "Eptanissos".

In 1984 herdoopt tot m.s. "Dionissos".

Op 22 september 1985 gearriveerd voor de sloep in Pusan, Zuid-Korea.

Artikelen:

- Schip en Werf: [302-S&W.pdf](#).

Meer foto's:

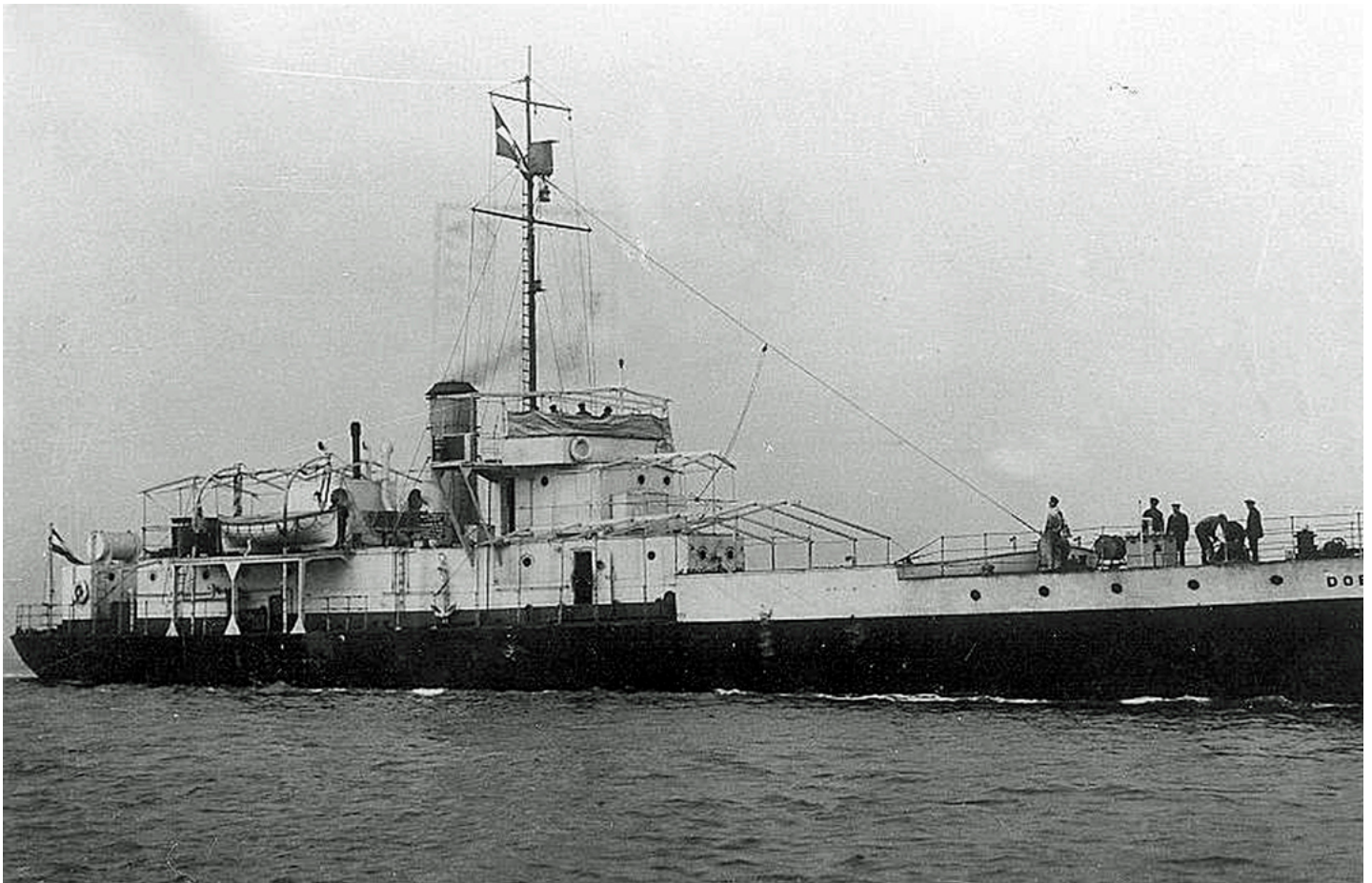
Bronnen:

[Terug naar Overzicht](#)

SIR RAYLTON DIXON & COMPANY, MIDDLESBROUGH

Name	M.26
Type	Coastal Monitor
Yard Number	604
Launched	24/08/1915
Completed	1915
Off. Number	138934 (from 1920)
Engine builder	Bolinder
Engine type	Diesel, 640bhp, 4 screws
GRT	540 displacement tons
Length (feet)	170
Beam (feet)	31
First owner	The Admiralty - Royal Navy
History	1920 converted to a tanker, 497grt
	1920 DOEWA, N.V. Curacaosche Scheepvaart Mij.
	1924 Asiatic Petroleum Co. (Egypt) Ltd., London
	1928 Shell Co. of Egypt Ltd., London
Fate	05/1934 broken up at Alexandria

M-26 as DOEWA



Use browser to return to this builder's yardlist

Return to all builders [main index](#)



DOLABELLA - Dunkirk, France **Call sign** - FNPO **IMO number** - 6613550 **Owner** - Societe Maritime Shell, France

Location - Anchored off Singapore **Photograph Date** - 17 Feb 1976
Photographer - Unknown ([Willem VanMaanen](#) collection) **Added to archive** - 10 Feb 2003 **Last updated** - 14 Feb 2003

SHIP'S HISTORY

Keel laid -
Launched -
Delivered - 1966

(a) **Dolabella** - France

She sailed as **Dolabella** for her entire career

Beached at Kaohsiung, Taiwan on 29 January 1978

PARTICULARS

Ship type - Tanker
Gross tonnage - 41,506
Net tonnage - 27,451
Deadweight tonnage - 73,824
L.O.A. - 800'2"
L.B.P. - 760'1"
Width overall - 115'2"
Width moulded - 115'0"
Draught - 42'5"
Depth - 45'9"

CONSTRUCTION

Yard name - Chantiers de France
Country - St. Naviere, France
Hull number -
Engine builder - Chantiers de l'Atlantique, France
Number of engines - 2
Engine types - Stal-Laval steam turbines
Horsepower - 16,220 shp
Speed - 16 knots
Bow/stern thuster hp - Bow thruster ? hp

* After a surprisingly short career of only 12 years **Dolabella** was sold for scrapping by Societe Matirime Shell, France

* 29 January 1978 she was beached at Kaohsiung, Taiwan

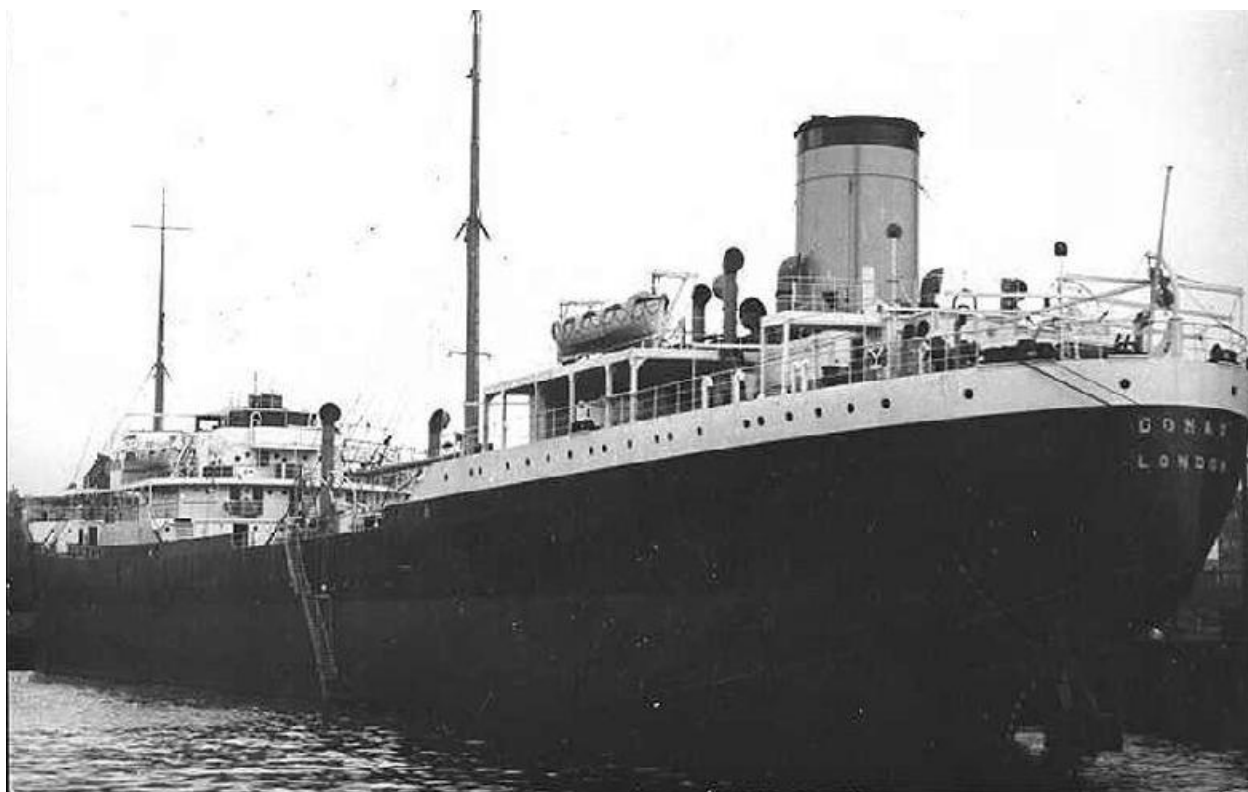
* 28 February 1978 workers from An Hsiung Iron & Steel Company began cutting the young ship up for scrap


Information sources - **Fairplay Internet Ship Register**, **Lloyds Registers & Marine News** - The World Ship Society



Donax

British Motor tanker

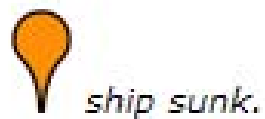


Name	Donax	
Type:	Motor tanker	
Tonnage	8,036 tons	
Completed	1938 - Harland & Wolff Ltd, Govan, Glasgow	
Owner	Anglo-Saxon Petroleum Co Ltd, London	
Homeport	London	
Date of attack	22 Oct 1942	Nationality:  British
Fate	Sunk by U-443 (Konstantin von Puttkamer)	
Position	49.51N, 27.58W - Grid BD 3544	
Complement	63 (0 dead and 63 survivors).	
Convoy	ON-139	
Route	Avonmouth - Milford Haven (15 Oct) - Belfast (17 Oct) - New York	
Cargo	Ballast	
History	Completed in July 1938	
Notes on loss	<p>At 21.45 hours on 22 Oct, 1942, U-443 fired a spread of two torpedoes at the convoy ON-139 southwest of Fastnet and heard two hits but no detonations after 1 minutes 14 seconds. These were probably duds. At 21.48 hours, the U-boat fired another spread of two torpedoes, which sank the Winnipeg II. Two minutes later the stern torpedo was fired, which damaged the Donax.</p> <p>The Donax (Master John Murray Cuthill) remained afloat and was taken in tow by the rescue tugs HMS Nimble (W 123) and HMS Marauder (W 98) (Lt F. Jennings). But the tanker sank in 48°04N/24°41W on 29 October.</p> <p>The master, 54 crew members and eight gunners were rescued. 38 survivors were</p>	

picked up by **HMCS Drumheller (K 167)** (T/Lt L.P. Denny, RCNR) and landed at St. Johns. Ten survivors were picked up by a British destroyer and 15 survivors by **HMS Nimble (W 123)** and landed at Greenock.




*Location of attack on **Donax**.*



Donovania

British Motor tanker

Name	Donovania
Type:	Motor tanker
Tonnage	8,149 tons
Completed	1941 - R. & W. Hawthorn, Leslie & Co Ltd, Hebburn-on-Tyne
Owner	Anglo-Saxon Petroleum Co Ltd, London
Homeport	London
Date of attack	21 Jul 1942 Nationality:  British
Fate	Sunk by U-160 (Georg Lassen)
Position	10.56N, 61.10W - Grid ED 9946
Complement	50 (5 dead and 45 survivors).
Convoy	
Route	Lagos (13 Jul) - Trinidad
Cargo	Ballast
History	Completed in June 1941
Notes on loss	At 10.29 hours on 21 Jul, 1942, the unescorted Donovania (Master Douglas Bartholomew Edgar) was hit in the engine room by one G7e torpedo from U-160 off Grand Matelot Point, Trinidad. The tanker had been chased for more than four hours and missed with two single torpedoes at 09.24 and 09.52 hours. She sank by the stern in shallow water after being hit by a coup de grâce at 10.42 hours. Three crew members and two gunners were lost. The master, 42 crew members and two gunners were picked up by British motor torpedo boats (MTBs) and USS Livermore (DD 429) and landed at Port of Spain, Trinidad.



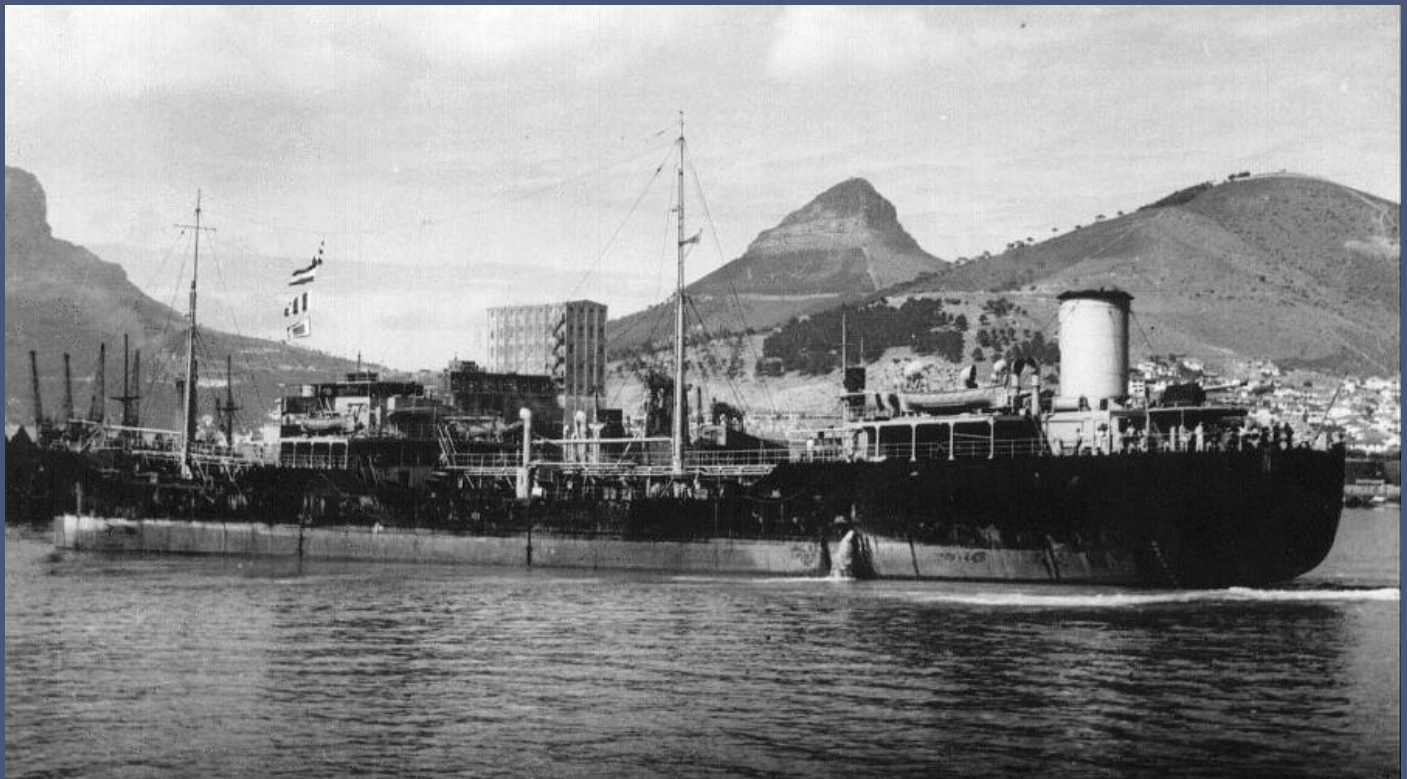
Location of attack on **Donovania**.



mv Dorcasia



Name: DORYSSA
Type: Tanker
Launched: 27/05/1938
Completed: 08/1938
Builder: R & W Hawthorn, Leslie & Co Ltd
Yard: Hebburn
Yard Number: 612
Dimensions: 8230grt, 4790nrt, 465.3 x 59.3 x 33.8ft
Engines: Oil engine, 8cyl (25.6 x 55.3ins), 502nhp
Engines by: R & W Hawthorn, Leslie & Co Ltd, Newcastle
Propulsion: 1 x Screw
Construction: Steel
Reg Number: 166543
History:
08/1938 Anglo-Saxon Petroleum Co Ltd, London
25/04/1943 Sank
Comments: 25/04/1943: Sank after being torpedoed by Italian submarine LEONARDO DA VINCI
in 37.03S - 24.03E on a voyage from Table Bay to Abadan in ballast



Bouwnummer RDM-314, m.s. "Dosina" (3), 1966, tanker.



Foto boven: Shell tanker m.s. "Dosina" uit 1966 - zo te zien hier al even in dienst - op weg naar zee.

[Terug naar Overzicht](#)

Scheepswerf: RDM.

Opdrachtgever: N.V. Curacaosche Scheepvaart Maatschappij, Willemstad, N.A.

Tonnage: 38818 brt, 25066 nrt, 69250 dwt.

Hoofdafmetingen: Loa = 243,84 m, B = 33,53 m, H = 17,26 m, d = 12,60 m.

Voortstuwing: Burmeister & Wain diesel, gebouwd bij P. Smit Jr., 9 cilinders, 18900 apk, 112 omw/min, snelheid 16 kn.

Verdere gegevens: Roepleetters PJKK, IMO nummer 6615338.

Maximaal 52 opvarenden.

Tewaterlating "Dosina".

Vlot liep de 65.000 tonner van stapel. Mevrouw Stikker - Van der Scheer gaf het schip de naam "Dosina". "Dosina" is de naam van een tweekleppig schaaldiertje, waarvan een aantal soorten bij Nieuw Zeeland wordt gevonden.

(Bron: Nieuws van de RDM, augustus 1966)

Overdracht "Dosina".

De "Dosina", het grootste tankschip dat wij ooit op ons bedrijf hebben gebouwd, werd op maandag 31 oktober 1966 aan de eigenaars, de Koninklijke Shell Groep overgedragen. Een extra welkom kreeg mevrouw C.P. Stikker - Van der Veer die na haar medewerking bij de tewaterlating ook aanwezig wilde zijn bij de overdracht van haar volgegroeide petekind.

"Een bijzonder fraai schip met welhaast luxueus te noemen verblijven voor officieren en bemanning", aldus Ir. Van der Pols in zijn toespraak op het commandobrugdek. "Een enorm verschil met het schip waarop ik in 1927 als leerling koperslager de proeftocht meemaakte. Een vergelijking is nauwelijks onder woorden te brengen".

De heer Van der Pols doelde op de "Trocas", een tankschip van 9800 ton laadvermogen, dat wij onder bouwnummer 99 bouwden voor Anglo Saxon Petroleum Co. Een nog groter verschil met het eerste schip dat wij voor de Shell kregen opgedragen. Deze vergelijking trok directeur D. Rodenburg van Shell Tankers N.V. in zijn terugblik op een zestigjarige relatie tussen de beide bedrijven. Een relatie in goede samenwerking. "Wanneer wij de olie van dit in 1908 door uw bedrijf gebouwde tankschip "Drente" zouden kunnen overpompen in de "Dosina", dan zou een van 19 ladingtanks slechts voor de helft zijn gevuld".

Een bezoek aan de "Dosina" toont een en ander wel aan. Kolossaal van afmetingen, tot in detail een hypermodern schip. Belangrijk hierin zijn de nieuwste vindingen bij de voortstuwingsinstallatie die van de brug af en vanuit een controlekamer in de machinekamer wordt bediend.

Voor de goede samenwerking tussen en met allen die aan de bouw hebben medegewerkt is zowel de directie van de RDM als die van Shell Tankers N.V. zeer erkentelijk. Kapitein Kuyper, afstammeling uit de vanouds bekende Terschellingse

School, wensen wij met het schip een voorspoedige vaart. Ter gelegenheid van de overdracht bood de heer Rodenburg ons bedrijf een bedrag onder couvert aan, dat zal worden besteed voor het Fonds Bijzondere Noden.
(Bron: Nieuws van de RDM, december 1966)

Historie:

Tewaterlating op 1 juli 1966 door mevr. C.P. Stikker - van der Scheer (echtgenote van mr. D.U. Stikker, commissaris der N.V. Nederlandsche Petroleum Maatschappij). De overdracht vond plaats op 31 oktober 1966. De "Dosina" werd in november 1966 in dienst gesteld van de Koninklijke Shell Groep.

Van 1981 tot 1984 als m.s. "Yerotsakos" naar Kardamula Shipping Co. Ltd. / Tsakos Shipping & Trading S.A., Griekenland.

Op 31 juli 1984 aanvang sloop te Inchon.

Citaten:

- www.helderline.nl (Dinand van Walsum):

... .. Het was oktober 1966, toen ik moest bijwerken op de "Dosina" bij de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij op de Heijplaat (Rotterdam). Het was een nieuw schip, alles was dus nieuw. In tegenstelling tot de andere schepen, zoals de A-, K-, C- of V-serie schepen, zat alle accommodatie hier achterop. Het was wel erg interessant, want voordat we op de lange reis gingen moesten we eerst proefvaren op de Noordzee. Gelukkig ging alles naar wens en tevredenheid. Ik heb er op gezeten van 31 oktober 1966 tot 31 mei 1967 en ik ben afgelost in Thameshaven.

Artikelen:

- Schip en Werf: [314-S&W.pdf](#).

- Foto en tekst, bedrijfsblad "Nieuws van de RDM", oktober 1964, blz. 2: [PB-1964-10.pdf](#).

- Voorblad en tekst", bedrijfsblad "Nieuws van de RDM", maart 1965, blz. 1-3: [PB-1965-03.pdf](#).

- Tewaterlating "Dosina", bedrijfsblad "Nieuws van de RDM", augustus 1966, blz. 3: [PB-1966-08.pdf](#).

- Overdracht "Dosina", bedrijfsblad "Nieuws van de RDM", december 1966, blz. 23: [PB-1966-12.pdf](#).

Meer foto's:

- Foto 1: De kiellegging van de "Dosina".

- Foto 2: Mevr. C.P. Stikker - van der Scheer verrichtte de doopplechtigheid.

- Foto 3: De "Dosina" verlaat de helling.

- Foto 4: De "Dosina" tijdens haar proefvaart.

- Foto 5: Uitnodiging voor de overdracht op 31 oktober 1966.

- Foto 6: De recreatiezaal.

- Foto 7: Het stuurhuis.

- Foto 8: De machinekamer.

- Foto 9: De controlekamer.

- Foto 10: Shell tanker "Dosina" in New York.



- Foto 11: De schoorsteen en de radarmast van Shell tanker "Dosina".

- Foto 12: Shell tanker "Dosina" op zee.

- Foto 13: Bouwnummer 314 op de helling.



Bronnen:

- Schip en Werf, 1966.

- Cor van de Meulen.

[Terug naar Overzicht](#)



Foto boven: Shell tanker m.s. "Dosina" uit 1966 - zo te zien hier al even in dienst - op weg naar zee.

[Terug naar Overzicht](#)

Scheepswerf: RDM.

Opdrachtgever: N.V. Curacaosche Scheepvaart Maatschappij, Willemstad, N.A.

Tonnage: 38818 brt, 25066 nrt, 69250 dwt.

Hoofdafmetingen: Loa = 243,84 m, B = 33,53 m, H = 17,26 m, d = 12,60 m.

Voortstuwing: Burmeister & Wain diesel, gebouwd bij P. Smit Jr., 9 cilinders, 18900 apk, 112 omw/min, snelheid 16 kn.

Verdere gegevens: Roepletters PJKK, IMO nummer 6615338.

Maximaal 52 opvarenden.

Tewaterlating "Dosina".

Vlot liep de 65.000 tonner van stapel. Mevrouw Stikker - Van der Scheer gaf het schip de naam "Dosina". "Dosina" is de naam van een tweekleppig schaaldiertje, waarvan een aantal soorten bij Nieuw Zeeland wordt gevonden.

(Bron: Nieuws van de RDM, augustus 1966)

Overdracht "Dosina".

De "Dosina", het grootste tankschip dat wij ooit op ons bedrijf hebben gebouwd, werd op maandag 31 oktober 1966 aan de eigenaars, de Koninklijke Shell Groep overgedragen. Een extra welkom kreeg mevrouw C.P. Stikker - Van der Veer die na haar medewerking bij de tewaterlating ook aanwezig wilde zijn bij de overdracht van haar volgroeide petekind.

"Een bijzonder fraai schip met welhaast luxueus te noemen verblijven voor officieren en bemanning", aldus Ir. Van der Pols in zijn toespraak op het commandobrugdek. "Een enorm verschil met het schip waarop ik in 1927 als leerling koperslager de proeftocht meemaakte. Een vergelijking is nauwelijks onder woorden te brengen".

De heer Van der Pols doelde op de "Trocas", een tankschip van 9800 ton laadvermogen, dat wij onder bouwnummer 99 bouwden voor Anglo Saxon Petroleum Co. Een nog groter verschil met het eerste schip dat wij voor de Shell kregen opgedragen. Deze vergelijking trok directeur D. Rodenburg van Shell Tankers N.V. in zijn terugblik op een zestigjarige relatie tussen de beide bedrijven. Een relatie in goede samenwerking. "Wanneer wij de olie van dit in 1908 door uw bedrijf gebouwde tankschip "Drente" zouden kunnen overpompen in de "Dosina", dan zou een van 19 ladingtanks slechts voor de helft zijn gevuld".

Een bezoek aan de "Dosina" toont een en ander wel aan. Kolossaal van afmetingen, tot in detail een hypermodern schip. Belangrijk hierin zijn de nieuwste vindingen bij de voortstuwingsinstallatie die van de brug af en vanuit een controlekamer in de machinekamer wordt bediend.

Voor de goede samenwerking tussen en met allen die aan de bouw hebben medegewerkt is zowel de directie van de RDM als die van Shell Tankers N.V. zeer erkentelijk. Kapitein Kuyper, afstammeling uit de vanouds bekende Terschellingse

School, wensen wij met het schip een voorspoedige vaart. Ter gelegenheid van de overdracht bood de heer Rodenburg ons bedrijf een bedrag onder couvert aan, dat zal worden besteed voor het Fonds Bijzondere Noden.

(Bron: Nieuws van de RDM, december 1966)

Historie:

Tewaterlating op 1 juli 1966 door mevr. C.P. Stikker - van der Scheer (echtgenote van mr. D.U. Stikker, commissaris der N.V. Nederlandsche Petroleum Maatschappij). De overdracht vond plaats op 31 oktober 1966. De "Dosina" werd in november 1966 in dienst gesteld van de Koninklijke Shell Groep.

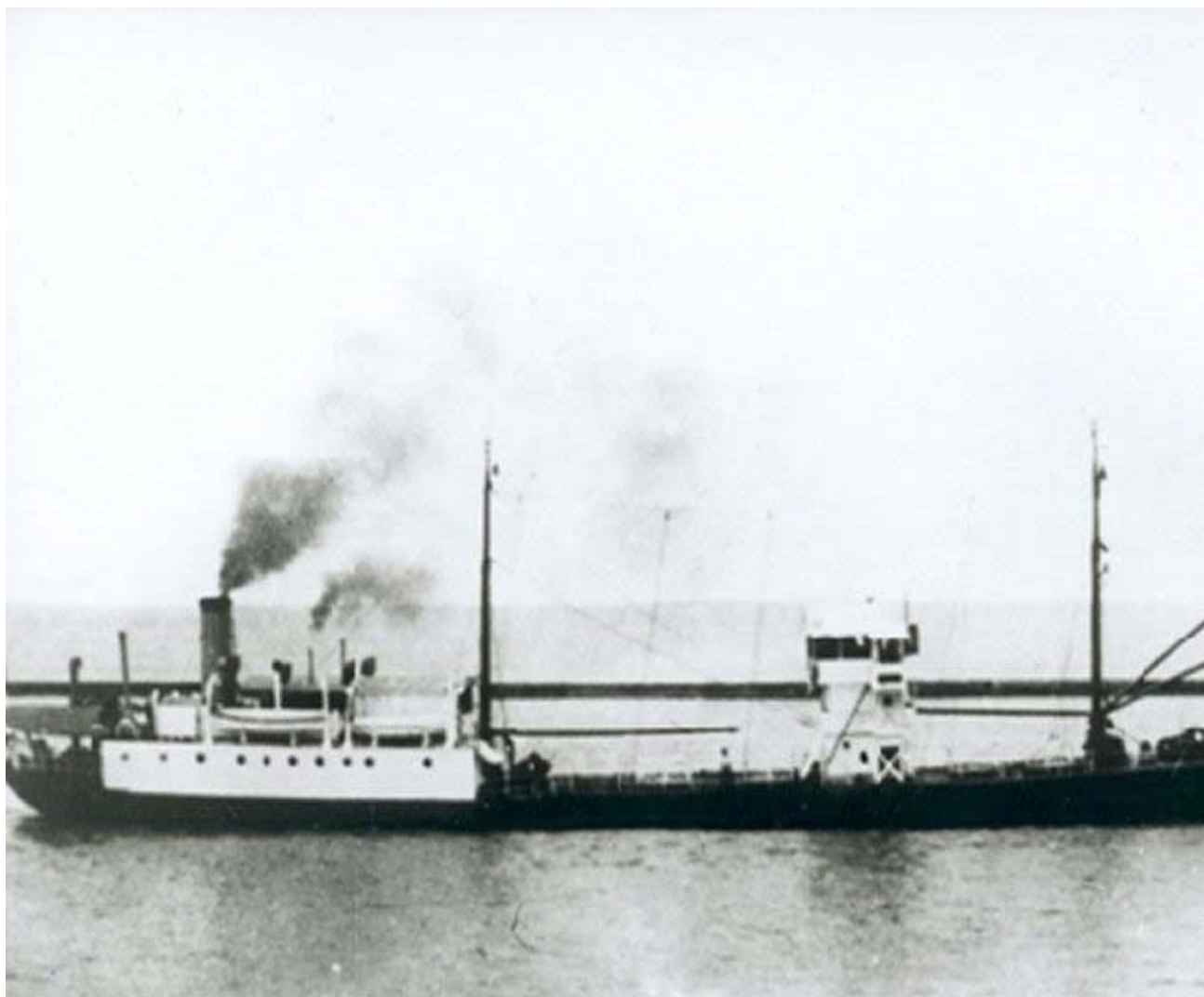
Van 1981 tot 1984 als m.s. "Yerotsakos" naar Kardamula Shipping Co. Ltd. / Tsakos Shipping & Trading S.A., Griekenland.

Op 31 juli 1984 aanvang sloop te Inchon.

Citaten:

- www.helderline.nl (Dinand van Walsum):

... .. Het was oktober 1966, toen ik moest bijwerken op de "Dosina" bij de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij op de Heijplaat (Rotterdam). Het was een nieuw schip, alles was dus nieuw. In tegenstelling tot de andere schepen, zoals de A-, K-, C- of V-serie schepen, zat alle accommodatie hier achterop. Het was wel erg interresant, want voordat we op de lange reis gingen moesten we eerst proefvaren op de Noordzee. Gelukkig ging alles naar wens en tevredenheid. Ik heb er op gezeten van 31 oktober 1966 tot 31 mei 1967 en ik ben afgelost in Thameshaven.

Bouwnummer RDM-018, "Drente", 1908, tanklichter.

[Terug naar Overzicht](#)

Scheepswerf: RDM.

Opdrachtgever: N.V. Nederlandsch Indische Tank Stoomboot Maatschappij.

Tonnage: 1151 brt, 1096 nrt, 1508 dwt, 2218 twvp.

Hoofdafmetingen: L = 65,46 m, B = 12,27 m, H = 3,99 m.

Voortstuwing: Geen. In 1920: Kromhout 2S CSA8 machine, 640 pk, snelheid 8 kn.

Verdere gegevens: Roepletters TCRF.

Historie:

In december 1908 in dienst gesteld als tanklichter.

Van 1908 tot 1931 als "Drente" gevaren voor N.V. Nederlandsch Indische Tank Stoomboot Maatschappij. In 1920 gemotoriseerd, zie de bovenstaande foto.

Van 1931 tot 1932 als m.s. "Drente" gevaren voor N.V. Nederlandsch Indische Tank Stoomboot Maatschappij.

In 1932 gesloopt te Singapore.

Meer foto's:

Bronnen:

- <http://www.cnooks.nl/shell.htm>: 19) Drente.

ss Dordt

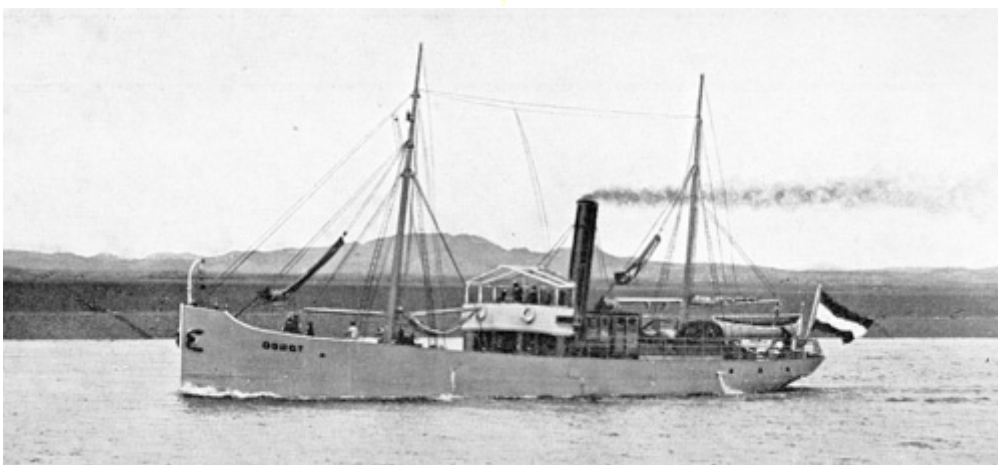
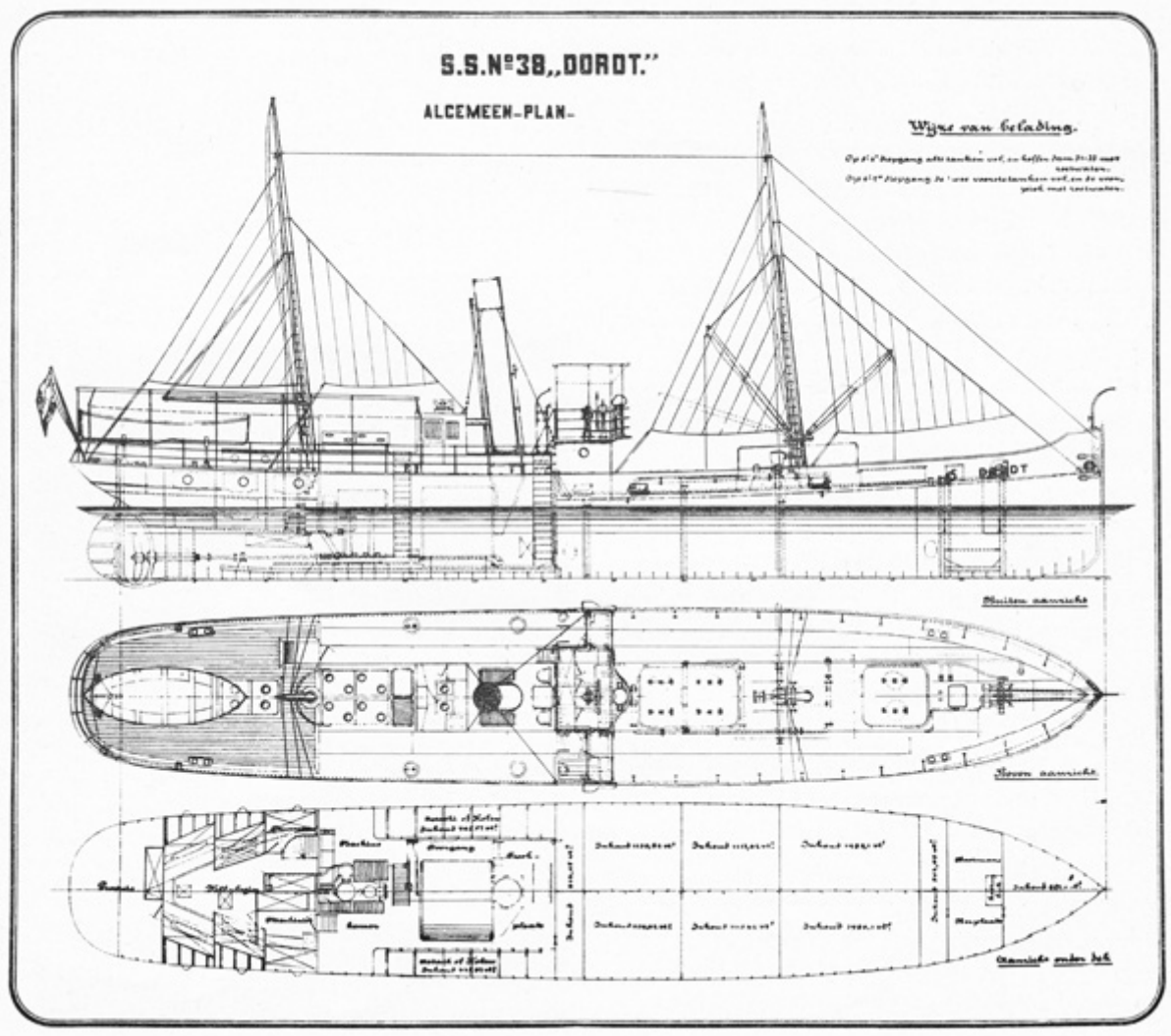
tanker

Bouwnummer **38**, 1901

Werk: NSM, Conradstraat, Amsterdam

Opdrachtgever: Dordtsche Petroleum Maatschappij

Afmetingen: 36 x 6.40 x 2.90 meter



NEDERLANDSCHE SCHEEPSBOUW MAATSCHAPPIJ
(NETHERLANDS SHIPBUILDING COMPANY).

Steel screw steamer "DORDT".

This vessel, built for the "DORDISCHE PETROLEUM MAATSCHAPPIJ", of Dordrecht (Holland), is constructed for carrying petroleum in bulk.

She has the machinery and crew-accommodation placed aft, the oil-hold is separated from the boiler-space by means of a cofferdam.

The boiler can be fired with astatki (oil-refuse).

The fore-peak can be used as trimming-tank.

The lighting is by electricity.

The principal dimensions of the "DORDT" are:

Length betw. perp.	118'-0"
Breadth	21'-0"
Depth moulded	9'-6"
Mean draught loaded	8'-6"
Displacement loaded	364 tons
Deadweight capacity	202 "
Fresh water in tanks	19.3 "
Coal capacity in bunkers	30 1/2 "
Hold capacity	7468 ft.
Astatki-bunker-capacity	137 1/2 "
Gross tonnage	191
Net tonnage	65

Indic. Horse Power	200
Diam. H.P. Cyl.	13"
" L.P. Cyl.	21"
Stroke	17 1/2 "
Type of circul. pump	single acting driven from main engines
" feed pump	driven from main engines
Cooling surface	410 ft.
Astatki-pump	2x2"x1 1/2"x2 1/2 "
Steam pressure	90 lbs.
Number of boilers	1
Length	8'-7"
Diam.	9'-6"
Number of furnaces	1
Corrugated or plain?	plain
Heating surface	860 ft.
Grate area	28 "
Diam. of propeller	6'-0"

The machinery has been constructed by the "NEDERLANDSCHE FABRIEK VAN WERKTUIGEN EN SPOORWEG-MATERIEEL", at Amsterdam.

AMSTERDAM.

HOLLAND.

Op 16 februari 1901 was ss Dordt de eerste opgeleverde onder stoom varende tanker bij de NSM



Ships hit by U-boats

Diala

British Motor tanker

We don't have a picture of this vessel at this time.

Name	Diala	
Type:	Motor tanker	
Tonnage	8,106 tons	
Completed	1938 - Bremer Vulkan, Vegesack	
Owner	Anglo-Saxon Petroleum Co Ltd, London	
Homeport	London	
Date of attack	23 Mar 1942	Nationality: British

Fate	Sunk by <u>U-587 (Ulrich Borchardt)</u>
Position	47N, 37W - Grid BD 4226
Complement	65 (57 dead and 8 survivors).
Convoy	<u>ON-52</u> (dispersed)
Route	Stanlow - Panama - Los Angeles
Cargo	Ballast
History	In the early morning on 26 Feb, 1941, <u>U-47</u> (Prien) attacked the convoy OB-290 in 55°50N/14°W (grid AM 4236) and reported four ships of 22.000 tons sunk. In fact, the <u>Kasongo</u> , <u>Rydboholm</u> and <u>Borgland</u> were sunk and the Diala was damaged.

Notes on loss At 23.17 hours on 15 Jan, 1942, the **Diala** (Master Herbert John Adler Peters) was torpedoed and damaged by **U-553** (Thurmann) about 300 miles east-southeast of Cape Race in 44°50N/46°50W (grid BC 8524). The vessel was proceeding at maximal speed (12 knots) after the convoy **ON-52** was dispersed on 11 January. The bow was blown off and the superstructure was extensively damaged. The tanker was abandoned but remained afloat and was reported drifting northeast. 48 crew members and nine gunners were lost. The master, six crew members and one gunner were picked up by the British merchant **Telefora de Larrinaga** and landed at New York.




Four survivors from the **Athelcrown**, which had been sunk by **U-82** on 22 January, boarded the abandoned, drifting wreck of the **Diala**. They remained on board for eight days before they were rescued by the Swedish merchant **Saturnus** and landed on the Faroes Isles. On 19

March, the drifting wreck was last seen by Allied ships in position 47°N/37°W, after attempts to tow her were unsuccessful.

The wreck of the **Diala** was sunk on 23 March by [U-587](#).

On board **We have details of 59 people who were on board.**

Attack entries for Diala

Date	U-boat	Commander	Loss type	Tons	Nat.
26 Feb 1941	<u>U-47</u>	Kptlt. <u>Günther Prien</u>	Damaged	8,106	
15 Jan 1942	<u>U-553</u>	Kptlt. <u>Karl Thurmann</u>	Damaged	8,106	
23 Mar 1942	<u>U-587</u>	KrvKpt. <u>Ulrich Borchardt</u>	Sunk	8,106	

Kaartgegevens ©2013 Google -

Locations of attacks on Diala.



If you can help us with any additional information on this vessel then please [contact us](#).


[Return to Allied Ships hit by U-boats](#)

[British Military Records](#)

 forces-war-records.co.uk/records

Military Records from before 1350 through to WW1 and WW2. Free search




AdChoices 

Diala

British Motor tanker

We don't have a picture of this vessel at this time.

Name	Diala	
Type:	Motor tanker	
Tonnage	8,106 tons	
Completed	1938 - Bremer Vulkan, Vegesack	
Owner	Anglo-Saxon Petroleum Co Ltd, London	
Homeport	London	
Date of attack	23 Mar 1942	Nationality:  British
Fate	Sunk by <u>U-587</u> (<u>Ulrich Borchardt</u>)	
Position	47N, 37W - Grid BD 4226	
Complement	65 (57 dead and 8 survivors).	
Convoy	<u>ON-52</u> (dispersed)	
Route	Stanlow - Panama - Los Angeles	
Cargo	Ballast	
History	In the early morning on 26 Feb, 1941, <u>U-47</u> (Prien) attacked the convoy OB-290 in 55°50N/14°W (grid AM 4236) and reported four ships of 22.000 tons sunk. In fact, the <u>Kasongo</u> , <u>Rydboholm</u> and <u>Borgland</u> were sunk and the Diala was damaged.	
Notes on loss	At 23.17 hours on 15 Jan, 1942, the Diala (Master Herbert John Adler Peters) was torpedoed and damaged by <u>U-553</u> (Thurmann) about 300 miles east-southeast of Cape Race in 44°50N/46°50W (grid BC 8524). The vessel was proceeding at maximal speed (12 knots) after the convoy <u>ON-52</u> was dispersed on 11 January. The bow was blown off and the superstructure was extensively damaged. The tanker was abandoned but remained afloat and was reported drifting northeast. 48 crew members and nine gunners were lost. The master, six crew members and one gunner were picked up by the British merchant	




Telefora de Larrinaga and landed at New York.

Four survivors from the **Athelcrown**, which had been sunk by **U-82** on 22 January, boarded the abandoned, drifting wreck of the **Diala**. They remained on board for eight days before they were rescued by the Swedish merchant **Saturnus** and landed on the Faroes Isles. On 19 March, the drifting wreck was last seen by Allied ships in position 47°N/37°W, after attempts to tow her were unsuccessful.

The wreck of the **Diala** was sunk on 23 March by **U-587**.

On board **We have details of 59 people who were on board.**

Attack entries for Diala

Date	U-boat	Commander	Loss type	Tons	Nat.
26 Feb 1941	<u>U-47</u>	Kptlt. <u>Günther Prien</u>	Damaged	8,106	
15 Jan 1942	<u>U-553</u>	Kptlt. <u>Karl Thurmman</u>	Damaged	8,106	
23 Mar 1942	<u>U-587</u>	KrvKpt. <u>Ulrich Borchardt</u>	Sunk	8,106	

Kaartgegevens ©2013 Google -

Locations of attacks on Diala.



ship sunk.



ship damaged.

Dingle Bank (1968)



RFA Dingledale



Subsequent name: Royaumont

Official Number: 168204

Class: 1st DALE CLASS Freighting Tanker

Pennant No: Y7.44 / X 44 / B 511 / A144

Laid down:	11 December 1939
Builder:	Harland & Wool (Govan)
Launched:	27 March 1941
Into Service:	September 1941
Out of service:	Sold out of service 1959
Fate:	Broken up 1967

Items of historic interest involving this ship: -

Background Data: Originally there were to have been 19 ships in this Class. The first 6 were purchased off the stocks from the British Tanker Co Ltd whilst building at the instigation of the then Director of Stores, Sir William Gick, who was concerned at the age of the RFA Fleet and ships that were approaching the end of their economic lives. **A further 2 ships were purchased from Anglo Saxon Petroleum Co Ltd for evaluation purposes.** At the outbreak of WW2, a further 11 ships were acquired from the MoWT war programme although one of these, to have been named EPPINGDALE, which had been registered in London as EMPIRE GOLD on 21/02/43 and intended for transfer to the Admiralty for manning and management as an RFA and despite 5 Officers being appointed to her, the intended transfer was cancelled the following day and she thus never entered RFA service. 3 of this Class were converted into LSG's and were then reconverted back into tankers at the end of the War.

27 March 1941 launched by Harland & Wolff Ltd, Govan as Yard Nr 1044 G named DINGLEDALE for the MoWT and **originally intended for management by Eagle Oil Transport Co Ltd, London** 15 August 1941 Mr M N Carlyle RFA appointed as Chief Engineer Officer 29 August 1941 Captain R T Duthie RFA appointed as Master

10 September 1941 Completed and placed under management of Anglo Saxon Petroleum Co Ltd, London.

18 September 1941 sailed from the Clyde joining Liverpool convoy ON 17. The convoy dispersed at 47.28N 40.57W and the ship arrived at Curacao on 9 October 1941

11 October sailed Curacao independently to Gibraltar arriving 28 October 1941 under the escort of the corvettes HMS AZALEA and HMS SPIRAEA which had deployed from Bathurst to escort the tanker

13 November 1941 in position 37.21N 02.10E was attacked by U-431 but torpedoes missed

25 November 1941 arrived at Gibraltar under the RN escort of HMS/m Clyde and the corvettes HMS JONQUIL and HMS COREOPSIS

20 January 1942 sailed from Gibraltar to support Royal Naval units in the Atlantic to 33N 22W which had deployed when it was suspected German heavy naval units had broken out. Sailed under the escort of the corvettes HMS GERANIUM, HMS SPIRAEA, and submarine HMS/m CLYDE

22 January 1942 to 2 February 1942 undertook OAS trials with the cruiser HMS HERMIONE in the North Atlantic using the modified stirrup method

27 January 1942 HMS/m Regent broke down in the Atlantic but reached Ponta Delgada, Azores. Dingledale was diverted with lubricating oil and the submarine was able to resume patrol on 2 February 1942. Dingledale also refuelled the light cruiser Hermione while in Ponta Delgada.

28 January 1942 HM destroyers CROOME, EXMOOR and WESTCOTT sailed Gibraltar to refuel from the oiler on their way to escort the damaged troopship LLANGIBBY CASTLE from Horta in the Azores

13 February 1942 arrived Gibraltar with HM corvettes GERANIUM and VETCH and the submarine HMS CLYDE

17 February 1942 allocated to Force R for Operation Pedestal - a Malta Supply Convoy - along with RFA BROWN RANGER

8 August 1942 sailed Gibraltar along with RFA BROWN RANGER and under close escort of the corvettes HM ships COLTSFOOT, GERANIUM, JONQUIL and SPIRAEA for Operation Pedestal. RFA ABBEYDALE was also part of this Convoy to Malta

10 August 1942 to 15 August 1942 along with RFA BROWN RANGER she refuelled 26 destroyers and 3 cruisers, one being HMS CAIRO, during Operation Pedestal

13 September 1942 suffered a fire in the bridge, chartroom and radio room. Suspected arson

5 November 1942 with RFA BROWN RANGER sailed Gibraltar as Force R to support Force H during Operation Torch - the Allied landings in French North Africa. Other RFA's involved were RFA' ABBEYDALE, DERWENTDALE (1), DEWDALE (1) ENNERDALE (1), NASPRITE and VISCOL. Was awarded the North Africa 1942- 43 Battle Honour

8 November 1942 joined convoy KMS 3G with RFA BROWN RANGER

25 November 1942 arrived at Algiers in convoy KMS3G with RFA BROWN RANGER which had joined at Bone

26 November 1942 Mr D L S Hood DSC RFA appointed as Chief Engineer Officer

6 December 1942 sailed Algiers in convoy MKS 3X along with RFA ABBEYDALE to Oran arriving the next day

9 December 1942 sailed Gibraltar

22 December 1942 arrived Oran

29 December 1942 sailed Oran

2 January 1943 sailed Bone under RN escort to Algiers arriving the next day

8 January 1943 sailed Algiers

9 February 1943 sailed Gibraltar to Algiers arriving 12 February 1943

27 February 1942 sailed Algiers

2 March 1943 arrived Gibraltar

25 March 1943 sailed Oran

22 April 1943 sailed Phillipville, N.E. Algeria (now called Skikda) in ballast

23 April 1943 arrived Gibraltar

2 May 1943 sailed Gibraltar in ballast in convoy MKS012 arriving the Clyde 14 May 1943

4 May 1943 convoy MKS12 merged with Convoy SL128

22 May 1943 sustained slight damage after grounding on the Clyde

7 June 1943 Captain S G Kent OBE RFA appointed as Master

4 July 1943 sailed in Liverpool convoy OS51KM as Escort Oiler to Freetown arriving 23 July 1943

25 July 1943 sailed Freetown in convoy ST73

28 July 1943 convoy ST73 arrived at Takoradi

1 August 1943 sailed Lagos in Convoy LM 2

21 August 1943 arrived back in Lagos

2 September 1943 sailed Lagos in convoy LGW1 to Takoradi arriving 4 September 1943

8 September 1943 sailed Takoradi

12 September 1943 arrived Freetown

22 September 1943 Able Seaman William Thomas Alfred Drew discharged dead. He is buried in Freetown (King Tom) Cemetery in Grave 5 E 11

Between 22 October 1943 and 17 November 1943 with RFA Brown Ranger in Force 'R' at Operation Torch - Admiral of the Fleet Sir Andrew Cunningham GCB DSO Commander in Chief, Mediterranean described Dingledale as having done 'yeoman service'.

22 March 1944 sailed Freetown in convoy SL153 to Bathurst arriving 25 March 1944

27 March 1944 sailed Bathurst to Dakar arriving the next day

23 April 1944 sailed Dakar in convoy OS73 to Freetown arriving 25 April 1944

25 August 1944 sailed Freetown to Dakar arriving on 28 August 1944

11 September 1944 sailed Dakar and joined convoy SL170 to the Clyde arriving 26 September 1944

17 October 1944 Captain E V Blyth OBE RFA appointed as Master

21 December 1944 sailed the Clyde to Loch Ewe arriving 23 December 1944

6 January 1945 sailed Scapa Flow to Loch Ewe and the to Belfast Lough arriving 8 January 1945

8 January 1945 sailed Belfast Lough and joined convoy ON 277 in balast. Convoy enroute to New York. RFA Dingledale bound for Curacao parted company and sailed independently on 16 January 1945 at 44 45N 40 30W arriving on 26 January 1945

28 January 1945 sailed Curacao independently arrived at Cristobal 31 January 1945

1 February 1945 Panama Canal in transit

2 February 1945 sailed Balboa independently to Manus on 6 March 1945

19 March 1945 sailed Manus to Leyte arriving 26 March 1945

12 May 1945 HMS Woodcock provided air defence for HMS SPEAKER, HMS RULER, tankers RFA ARNDALE, AASE MARSK, SAN AMADO and RFA DINGLEDALE, with destroyer HMS NEPAL, sloop HMS PHEASANT and Royal Australian Navy minesweepers.

15 May 1945 with Fleet Train in Area COOTIE RASing BPF ships with RN Frigates HMS WOODCOCK, HMS PHEASANT, Destroyers HMAS NIZAM, Escort Carriers HMS RULER and HMS STRIKER for defence of Fleet Train tankers RFA DINGLEDALE RFA ARNDALE, RFA WAVE KING and RFA WAVE MONARCH (Operation ICEBERG TWO)

20 May 1945 sailed Leyte under escort to Manus arriving 28 May 1945

6 August 1945 HMS Crane provide AA defence for HMS ARBITER, HMS CHASER, HMS RULER. tankers RFA DINGLEDALE, RFA WAVE KING and SAN AMADO,

.Stores Supply Ships GLENARTNEY, FORT WRANGELL during BPF replenishment with Destroyers HMAS NORMAN, HMAS NIZAM, frigate HMS BARLE, sloop HMS PHEASANT, minesweepers HMAS BALLARAT and HMAS BURNIE

2 September 1945 present in Tokyo Bay during the surrender ceremony of Japan at the end of the World War 2. Her Master and Chief Engineer were invited aboard the American battleship USS MISSOURI to witness the signing of the unconditional surrender of Japanese Forces in Tokyo Bay. RFA WAVE KING was also in the Bay.

23 September 1945 sailed Manus to Brisbane arriving on 30 September 1945

6 December 1945 sailed Brisbane to Singapore arriving on 21 December 1945

18 January 1946 Transferred to Admiralty ownership

17 December 1946 Mr T H Purvis RFA appointed as Chief Engineer Officer

8 January 1948 Captain M W Westlake DSC RD RFA (Commander RNR) appointed as Master

18 October 1948 Captain R C Edmonds RFA appointed as Master

4 February 1950 Mr A B Tate RFA appointed as Chief Engineer Officer

19 March 1951 Mr W J Brown OBE DSC RFA appointed as Chief Engineer Officer

6 April 1951 Captain Robert Grimer DSC RFA appointed as Master

9 January 1952 Boatswain Wong Har Hang discharged dead. He is buried in Kalkara Royal Naval Cemetery, Malta



Image courtesy of British War Graves - with thanks

15 January 1952 Mr N T Davis RFA appointed as Chief Engineer Officer

2 February 1952 Seaman Yan Len Ching discharged dead. He is buried in Fayid War Cemetery, Egypt in Plot 16 Row A Grave 4

7 June 1952 Mr W J Brown OBE DSC RFA appointed Chief Engineer Officer

14 June 1952 Captain Emil E Sigwart RFA appointed as Master

28 December 1952 arrived at Auckland, New Zealand

13 August 1953 Mr J Edge RFA appointed as Chief Engineer Officer

14 September 1953 Captain Howard D Gausden DSO RFA appointed as Master

11 August 1954 2nd Engineer Officer D Boyd discharged dead

29 November 1954 Crew member charged by Police with serious assault after two seaman - Ram Cheng Hai and Eekam Chow - suffered knife injuries and were taken to Glasgow's Western Infirmary for treatment.

18 December 1954 Mr R C Veitch RFA appointed as Chief Engineer Officer

January 1955 to January 1956 chartered by London and Overseas Freighters Ltd, London

15 October 1955 Captain George F Rutter OBE RFA (Commander RNR (Retd)) appointed as Master

21 January 1957 Mr Thomas L Morton RFA appointed as Chief Engineer Officer

12 May 1957 while on voyage from Curacao to West Africa rescued a man who had been in an open boat for 11 days in the Atlantic about 230 miles east of the island of St. Vincent. Three others had died previously. The rescued man was landed at St Vincent.

28 July 1957 Captain D G Cox OBE RFA appointed as Master

4 July 1958 rescued 16 Italian seaman 30 miles south Shukra, Gulf of Aden who had been drifting in a lifeboat for 3 days after their Australian owned ship ss Grieve which had sunk in a monsoon

14 November 1958 Captain William R Town RFA appointed as Master

18 November 1958 Mr R E Davies RFA appointed as Chief Engineer Officer

10 May 1959 laid up at Devonport for disposal

20 October 1959 offered for sale 'as lying' at Devonport in the Times of this date.

9 December 1959 Sold out of Service to Cie Armement Maritime SA for £65,000 00; for use as a storage vessel under the French flag registered at Djibouti - renamed Royaumont

23 January 1967 arrived at Santander, Spain in tow after sale for £64,500 to Recuperaciones Submarinas S.A for breaking up

Notes:

Was part of the British Pacific Fleet Train - hence the B-pennant number

represent the views or opinions of the Royal Fleet Auxiliary Service. Copyright © 2008 – 2011 Christopher J White and Peter R

or copy any part of this site, it's images or articles then written permission must be obtained from t

Indien er geen index is / in case there is no index, klik / click: [Groninger Kustvaart](#)

GALLERY



[DEO DUCE](#)

[DOLLARD](#)

DIONE

1920 PKMN

Gebr. Bodewes - Martenshoek (635)
Koninklijke Paketvaart Mij - Batavia

Loa 50,94 m, B8,24 m, H 3,74 m.
brt 635, dwt 822

3 cil. T.E.M. van Fulton-Martenshoek
452 ipk bij 8 knopen

Te water als **NAVIS XIV**, voor Bureau Navis te Groningen, maar nooit onder die naam gevaren.

In 1921 naar Ned. Indische Tankstoomboot Mij. te 's-Gravenhage als **DIONE*** (TCFV / PKMN).

In 1935 naar KPM, zelfde naam.

In 1937 uit de vaart genomen.

In 1938 te Soerabaya gesloopt.



Dit scheepje werd vernoemd naar de **Pelagische** godin **Dione** een dochter van **Oceanus** en **Tethys** die te Dodona in Griekenland werden vereerd. Volgens de Griekse schrijvers Homerus en Hesiod zou uit de verhouding van **Zeus** en **Dione** de godin **Aphrodite** geboren zijn.

met dank aan Bert Romeling

m.s. DIONE, de enige Shelltanker met een Stork Hotlo

Peter Mulder

Herinneringen van Peter Mulder aan het ms Dione van Shell Tankers BV.

De Dione was bij Shell Tankers het enige D klasse schip met een 9 cilinder Stork motor met 18.900 pk Ten opzichte van de andere D klasse schepen die met een 9 cilinder Burmeister & Wain voeren was het een luxe motor, die Stork; carterdeuren met scharnieren, de uitlaatkleppen en koppen zaten vast met hydraulische moeren wat het sleutelen een stuk aangenamer maakte.

Alleen hebben we een keer meegemaakt dat er 2 tapeinden van de uitlaatkleppen over trokken waren. Er was dus geen beweging meer in te krijgen. We hebben eerst de moeren er af moeten branden en slijpen en toen twee keer nieuwe tapeinden moeten steken. Als ik me goed herinner zijn de pomplui en bankwerkers de gehele binnenligperiode er mee bezig zijn geweest.

Het waren ook de eerste Shelltankers met een controlekamer,de manoeuvreerstand was dan ook in de controlekamer gebouwd. Je manoeuvreerde van uit de controlekamer. Dat hoorde officieel via de brug te gaan maar ik heb nooit meegemaakt dat de brugbediening goed werkte(op foto van proefstand kan je al zien dat manoeuvreerstand los en ter hoogte van de koppen staat). Een groot voordeel was dat je de machinekamer in eigen hand hield. Want sommige kapiteins noemde we speedboot kapiteins,zoals 10 orders per minuut, niet bij te benen.

Toendertijd moest er ook nog een manoeuvreerboekje in gevuld worden, d.w.z. dat iedere order van de telegraaf met de exacte tijd ingevuld moesten worden. De klokken van brug en machinekamer werden op de zelfde tijd op elkaar afgesteld. De controlekamer was langsscheeps en op de hoogte van de koppen gebouwd. Vanuit de ramen van de controlekamer had je goed zicht op de tuimelaars van de uitlaatkleppen.

Als je met de lift beneden kwam had je links de werkplaats en rechts de contolekamer aircoditioned maar zwaar onderbemeten.

Ook de stookborden van de beide Foster Wheeler ketels werden vanuit de controlekamer bediend. Sacke patent roterende branders je bleef er aan sleutelen en schoonmaken door het gebruik van zware olie. Ook de Stork stond altijd op zware olie, alleen als er gedokt werd, werd de Stork op gasolie gezet.

Vaarroute.

Ik heb er van Februari t/m Juli 1973, bijna 6 maanden op gevaren als 5E Wtk en wel op de 04-08 wacht bij de 2E Wtk op wacht. Ik heb het ondanks dat het een gigantische werk boot was er met heel veel plezier opgevaren. De havens die ik gedurende mijn verblijf op de Dione aan gedaan heb,zijn als volgt: Opgestapt in Mina

Al Ahmadi(Koeweit) op 06-01-1973, vervolgens Sidney, Geelong(Australie), Halul(Perziese Golf, (door ons altijd PG genoemd), Portland Main(Amerika), Maracaibo (Venezuela), Portland Main, Maracaibo, Portland Main en we zouden weer een reis Maracaibo –Portland Main doen. Ter hoogte van New York kregen we, orders om te bunkeren in New York voor Rotterdam, White gate Ierland, Bonny (Nigeria), Mina Al Ahmadi en op 22-06-1973 werd ik afgelost.

Onderhoud

De Stork gaf mechanisch echt weinig problemen. Als er al wat was, dan was het met de uitlaatkleppen en altijd 2 tegelijk, met knollen erin van wel een vinger dik.

Het begon altijd met het oplopen van de uitlaatgassen temperatuur achter de uitlaatkleppen, die zo rond de 450 gr C. waren en dan gestaag naar 470 gr.C. liepen. Dan wist je wel hoe laat het was, dit gebeurde wekelijks en meestal in het weekend dus werd het betiteld met de weekend klep.

Het waren altijd de 2 achterste kleppen bij cylinder 1 t/m 6 en bij cylinder 7 t/m 9 waren het de 2 voorste kleppen en men beweerde dat dat kwam doordat er in de spoellucht ruimte een schot was ter hoogte van de tandwielkast.

Spoelluchtruimtes moest je iedere wacht wel 2 keer aftappen, Er kwam dan behoorlijk wat dikke drap uit. Spoelluchtruimtes werden ook in elke laad- of loshaven door de scheepsgezellen schoongemaakt wat een zeer smerig werkje was en wel een hele werkdag in beslag nam.

Ook de uitlaatgassen ketel werd regelmatig gewassen zeker 1x per maand. Omdat die op de Dione al een keer geheel uitgestookt was, door een waterstofbrand.

De 2E wtk waarbij ik opwacht liep had dat een paar jaar eerder zelf meegemaakt, en dat was volgens hem beslist geen lolletje.

Er zaten in de spoellucht ruimtes ter hoogte van de spoelpoorten ook ronde kijkglazen met een centrale ruitenwisser zo kon je zien hoe de verbranding/spoeling verliep met veel vuur slierten en je kon controleren of de spoeluchtruimtes niet in brand stonden.

Op de brandstofpompen zat een klein handeltje. Als je die omzette gaf de pomp geen brandstof meer naar de verstuiver. Stond je dan toevallig net naast een blower om deze te checken dan begon de blower verschrikkelijk te hoesten met een hoog blaffend geluid, Als je dat de eerste keer hoort schrok je je het apenlazerus.

Het verstuivers wisselen was t.o.v. een B&W motor ook een eitje. De B&W. had 3 verstuivers per kop. De Stork maar 1 verstuiver per kop. Hij was alleen niet te tillen. De verstuiver werd met de kraan uit de kop gehezen en de nieuwe verstuiver weer met de hijskraan gemonteerd, er waren ook 2 hijskranen boven deze motor, want 1 hijskraan kon de cilinderkop niet tillen Dat moest als die er af moest met 2 hijskranen gebeuren

We deden op zee als alle verstuivers tegelijk gewisseld moesten worden, een wedstrijdje verstuivers wisselen. Ik begon dan met een pompman aan de ene kant

van de motor en mijn collega met een andere pompman aan de andere kant van de motor en dan kijken wie de 5e verstuiver mocht doen, die had dan een doos bier gewonnen. Een pompman was op zee bankwerker en in een loshaven moest hij de ladingpompen bedienen van uit de pompkamer.

Uitlaatgassenketel

Bij het starten van de motor liep ik het liefst op de koppen om te zien of alles goed ging, vooral na kleppen trekken of wisselen van de verstuivers. Deze motor kon je ook zeer langzaam laten lopen en het was dan een genot voor het oog.

Op zee voeren we altijd met de stoomturbinegenerator bij op de uitlaatgassenketel met een stoomdruk van zo'n 14 á 15 bar en dan kon je het net redden met de aircocompressor vol bij in de warme streken.

Maar owee als er wat gebeurde, of je moest om wat voor reden afslacken. Dan was het eerst wat je te doen stond de dieselgenerator te starten, die stond altijd start klaar en kon onmiddellijk met 1 druk om een knop van uit de controlekamer gestart worden en nam je gelijk de meest belasting over op de dieselgenerator.

Het was alleen een zeer bewerkelijke 8 cil 4 takt MAN motor waar de uitlaten kersrood werden als hij te zwaar belast was. Dit waren de enige generatoren aan boord en boven op het sloependek was nog een noodgenerator kamer. Als er een black out was, sprong die automatisch bij.

Die motor was op 3 manieren te starten accu, lucht en hydraulisch.

Als er in een haven gelost moest worden werd het uitlaatgassensysteem met de circulatie pompen uit bedrijf genomen en de beide ketels opgeschroefd naar 35 bar stoomdruk voor de ladingpompen.

Zuigertrekken

We hebben tijdens de grote oversteek bij zeer rustig weer een zuiger getrokken via de Stork manier en dat is onderlangs, het is een groot voordeel want zo hoeft de kop er niet af. Maar we waren hier wel zo'n 10 uur mee bezig.

Eerst moest je de voering splijten en vervolgens de zuiger bouten lospompen. De zuiger werd op een soort glij plaat gezet, waarna je met een klein handtakeltje de zuiger uit de spoellucht ruimte kon trekken.

Als de zuiger eruit was kon de voering schoongemaakt worden en de voering opgemeten worden met een speermaat op slijtage. Dan kon de reservezuiger geplaatst worden en kon alles afgemonteerd worden en gingen we weer verder en kon de bankwerker de gedemonteerde zuiger weer klaarmaken als reserve.

In een laadhaven werd meestal als nodig carter inspectie gedaan dat is met een hamertje alle bouten en moeren nalopen of er niet wat los gelopen was. Dat kon je aan het geluid horen een dof geluid betekende veelal dat de moer los zat, dit gebeurde ook met de fundatie bouten maar dan moest je de kofferdam in. Niet altijd

een pretje.

Het kwam ook wel voor dat er in havens niet gesleuteld mocht worden aan de kar. Dan was het drijven midden op zee als het rustig weer was, en kon er onderhoudswerk worden uitgevoerd.

De spoellucht ruimtes werden in bijna iedere haven schoongemaakt, daardoor kwamen er bijna geen spoelluchtbranden meer voor.

Uitlaatgassenketel

De Dione was een echte werkboot want buiten de hoofdmotor ging er nog wel eens wat kapot, een in elkaar gedraaide turbo blower van de hoofdmotor, reparatie ca 24 uur doorstaan, turbo generator door zijn druk lager gelopen ook 24 uur op mijn benen gestaan. Toen hij weer draaide stond ik in de controlekamer staande te slapen.

Na het uitlaatgassenketel wassen in Rotterdam moest de uitlaatgassen ketel weer bij gezet worden, maar dat ging iets te snel. Aan de uitlaatgassenketel was een andere ketel gekoppeld. Door de snel oplopende druk werd van die ketel een pakking uitgeblazen. Het systeem bij zetten van de uitlaatgassenketel ging met een circulatie pomp. Deze zoog uit de onderdrum van de ketel en perste dan via een spiraal van de uitlaatgassen ketel die bij de bovendrum van de ketel uit kwam, wat tot gevolg had dat de pakking van de hoofdstoom afsluiter van de desbetreffende ketel met een hoop gegil en gefluit de geest gaf. Het gevolg was dat in Ierland het hele stoom bedrijf plat moest om de pakking te vervangen, dit was toen alles druk vrij was, gelukkig in een uurtje gebeurd. Daarna via Bonny rond de Kaap naar de PG waar ik afgelost zou worden.

Tot slot

Dit is wel een van mijn leukste contracten geweest en ik heb later met nog meer D boten mogen varen wat ik ook daar met zeer veel plezier gedaan heb.

Het waren mijn type schepen half stoom half motor, heerlijk.

Bouwnummer RDM-302, m.s. "Doelwijk", 1963, tanker.

[Terug naar Overzicht](#)

Scheepswerf: RDM.

Opdrachtgever: N.V. Koninklijke Rotterdamsche Lloyd, Rotterdam.

Tonnage: 31051 brt, 47000 dwt.

Hoofdafmetingen:

Voortstuwing:

Verdere gegevens: Roepleetters: PDRF, IMO nummer: 5403233.

Historie:

Op 4 januari 1963 vertrek vanuit Rotterdam in timecharter voor Shell Tankers N.V. te Rotterdam.

In 1970 naar Holland Bulk Transport N.V. met behoud van naam.

In mei 1977 naar Nedlloyd Bulk B.V. te Rotterdam en herdoopt tot m.s. "Maaswijk".

Op 25 augustus 1978 te Curaçao overgedragen en herdoopt tot m.s. "Eptanissos".

In 1984 herdoopt tot m.s. "Dionissos".

Op 22 september 1985 gearriveerd voor de sloop in Pusan, Zuid-Korea.

Artikelen:

- Schip en Werf: [302-S&W.pdf](#).

Meer foto's:

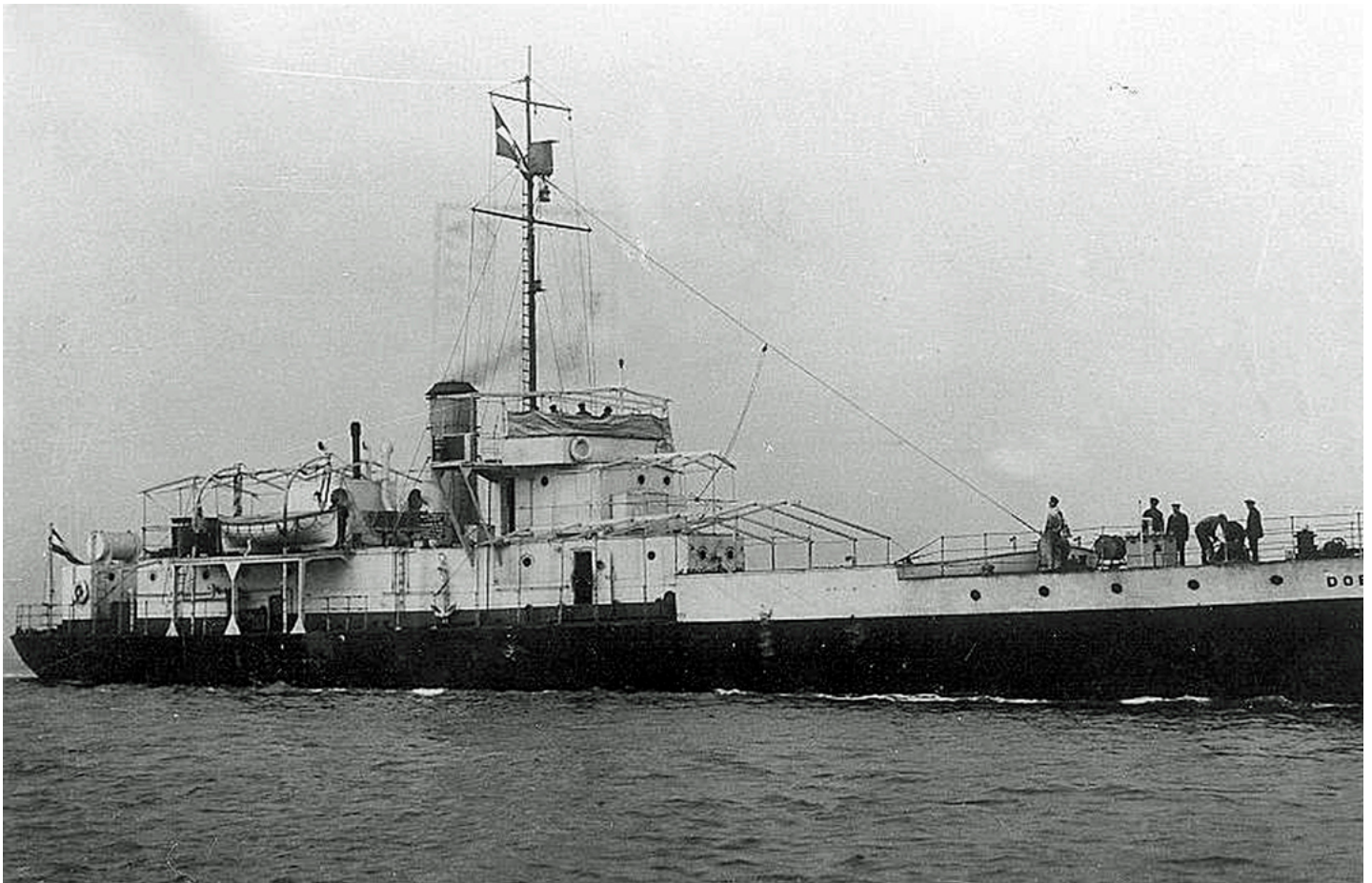
Bronnen:

[Terug naar Overzicht](#)

SIR RAYLTON DIXON & COMPANY, MIDDLESBROUGH

Name	M.26
Type	Coastal Monitor
Yard Number	604
Launched	24/08/1915
Completed	1915
Off. Number	138934 (from 1920)
Engine builder	Bolinder
Engine type	Diesel, 640bhp, 4 screws
GRT	540 displacement tons
Length (feet)	170
Beam (feet)	31
First owner	The Admiralty - Royal Navy
History	1920 converted to a tanker, 497grt
	1920 DOEWA, N.V. Curacaosche Scheepvaart Mij.
	1924 Asiatic Petroleum Co. (Egypt) Ltd., London
	1928 Shell Co. of Egypt Ltd., London
Fate	05/1934 broken up at Alexandria

M-26 as DOEWA



Use browser to return to this builder's yardlist

Return to all builders [main index](#)



DOLABELLA - Dunkirk, France **Call sign** - FNPO **IMO number** - 6613550 **Owner** - Societe Maritime Shell, France

Location - Anchored off Singapore **Photograph Date** - 17 Feb 1976
Photographer - Unknown ([Willem VanMaanen](#) collection) **Added to archive** - 10 Feb 2003 **Last updated** - 14 Feb 2003

SHIP'S HISTORY

Keel laid -
Launched -
Delivered - 1966

(a) **Dolabella** - France

She sailed as **Dolabella** for her entire career

Beached at Kaohsiung, Taiwan on 29 January 1978

PARTICULARS

Ship type - Tanker
Gross tonnage - 41,506
Net tonnage - 27,451
Deadweight tonnage - 73,824
L.O.A. - 800'2"
L.B.P. - 760'1"
Width overall - 115'2"
Width moulded - 115'0"
Draught - 42'5"
Depth - 45'9"

CONSTRUCTION

Yard name - Chantiers de France
Country - St. Naviere, France
Hull number -
Engine builder - Chantiers de l'Atlantique, France
Number of engines - 2
Engine types - Stal-Laval steam turbines
Horsepower - 16,220 shp
Speed - 16 knots
Bow/stern thuster hp - Bow thruster ? hp

* After a surprisingly short career of only 12 years **Dolabella** was sold for scrapping by Societe Matirime Shell, France

* 29 January 1978 she was beached at Kaohsiung, Taiwan

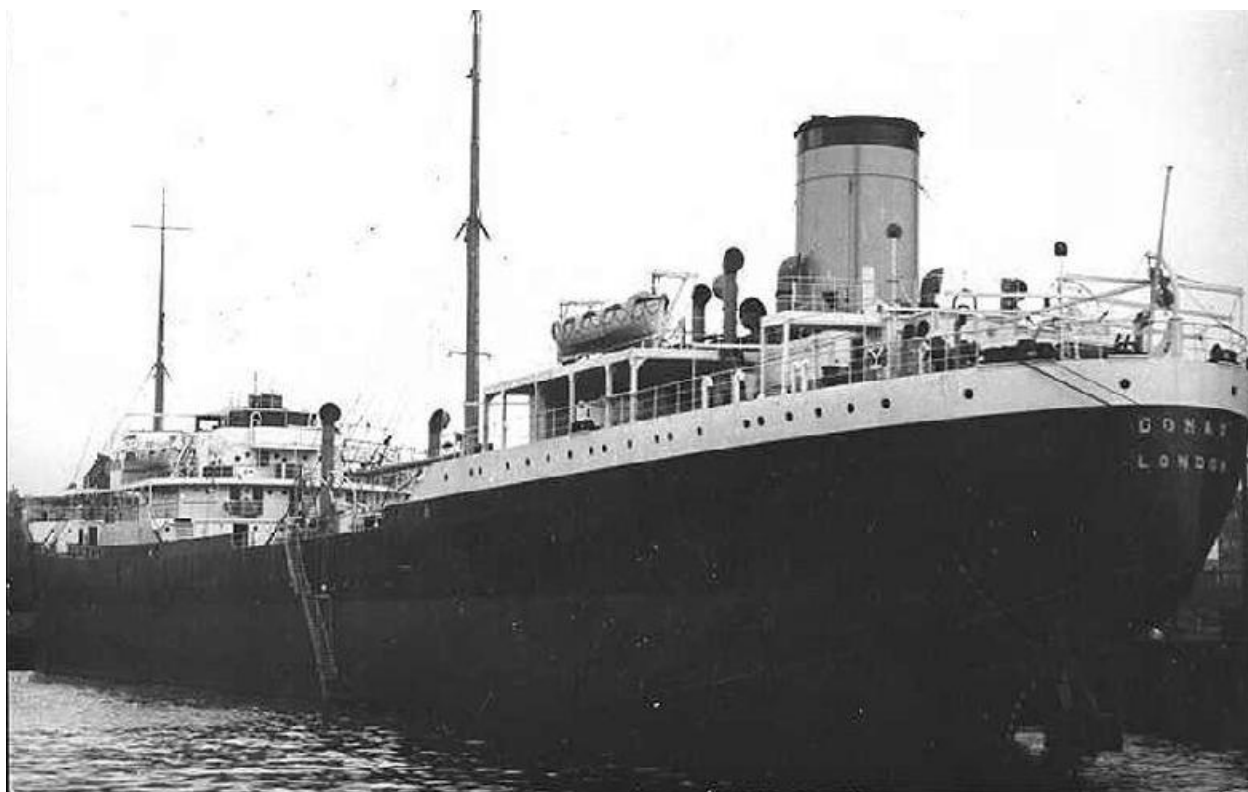
* 28 February 1978 workers from An Hsiung Iron & Steel Company began cutting the young ship up for scrap


Information sources - **Fairplay Internet Ship Register, Lloyds Registers & Marine News** - The World Ship Society



Donax

British Motor tanker

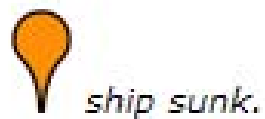


Name	Donax	
Type:	Motor tanker	
Tonnage	8,036 tons	
Completed	1938 - Harland & Wolff Ltd, Govan, Glasgow	
Owner	Anglo-Saxon Petroleum Co Ltd, London	
Homeport	London	
Date of attack	22 Oct 1942	Nationality:  British
Fate	Sunk by U-443 (Konstantin von Puttkamer)	
Position	49.51N, 27.58W - Grid BD 3544	
Complement	63 (0 dead and 63 survivors).	
Convoy	ON-139	
Route	Avonmouth - Milford Haven (15 Oct) - Belfast (17 Oct) - New York	
Cargo	Ballast	
History	Completed in July 1938	
Notes on loss	<p>At 21.45 hours on 22 Oct, 1942, U-443 fired a spread of two torpedoes at the convoy ON-139 southwest of Fastnet and heard two hits but no detonations after 1 minutes 14 seconds. These were probably duds. At 21.48 hours, the U-boat fired another spread of two torpedoes, which sank the Winnipeg II. Two minutes later the stern torpedo was fired, which damaged the Donax.</p> <p>The Donax (Master John Murray Cuthill) remained afloat and was taken in tow by the rescue tugs HMS Nimble (W 123) and HMS Marauder (W 98) (Lt F. Jennings). But the tanker sank in 48°04N/24°41W on 29 October.</p> <p>The master, 54 crew members and eight gunners were rescued. 38 survivors were</p>	

picked up by **HMCS Drumheller (K 167)** (T/Lt L.P. Denny, RCNR) and landed at St. Johns. Ten survivors were picked up by a British destroyer and 15 survivors by **HMS Nimble (W 123)** and landed at Greenock.




*Location of attack on **Donax**.*



Donovania

British Motor tanker

Name	Donovania
Type:	Motor tanker
Tonnage	8,149 tons
Completed	1941 - R. & W. Hawthorn, Leslie & Co Ltd, Hebburn-on-Tyne
Owner	Anglo-Saxon Petroleum Co Ltd, London
Homeport	London
Date of attack	21 Jul 1942 Nationality:  British
Fate	Sunk by U-160 (Georg Lassen)
Position	10.56N, 61.10W - Grid ED 9946
Complement	50 (5 dead and 45 survivors).
Convoy	
Route	Lagos (13 Jul) - Trinidad
Cargo	Ballast
History	Completed in June 1941
Notes on loss	At 10.29 hours on 21 Jul, 1942, the unescorted Donovania (Master Douglas Bartholomew Edgar) was hit in the engine room by one G7e torpedo from U-160 off Grand Matelot Point, Trinidad. The tanker had been chased for more than four hours and missed with two single torpedoes at 09.24 and 09.52 hours. She sank by the stern in shallow water after being hit by a coup de grâce at 10.42 hours. Three crew members and two gunners were lost. The master, 42 crew members and two gunners were picked up by British motor torpedo boats (MTBs) and USS Livermore (DD 429) and landed at Port of Spain, Trinidad.



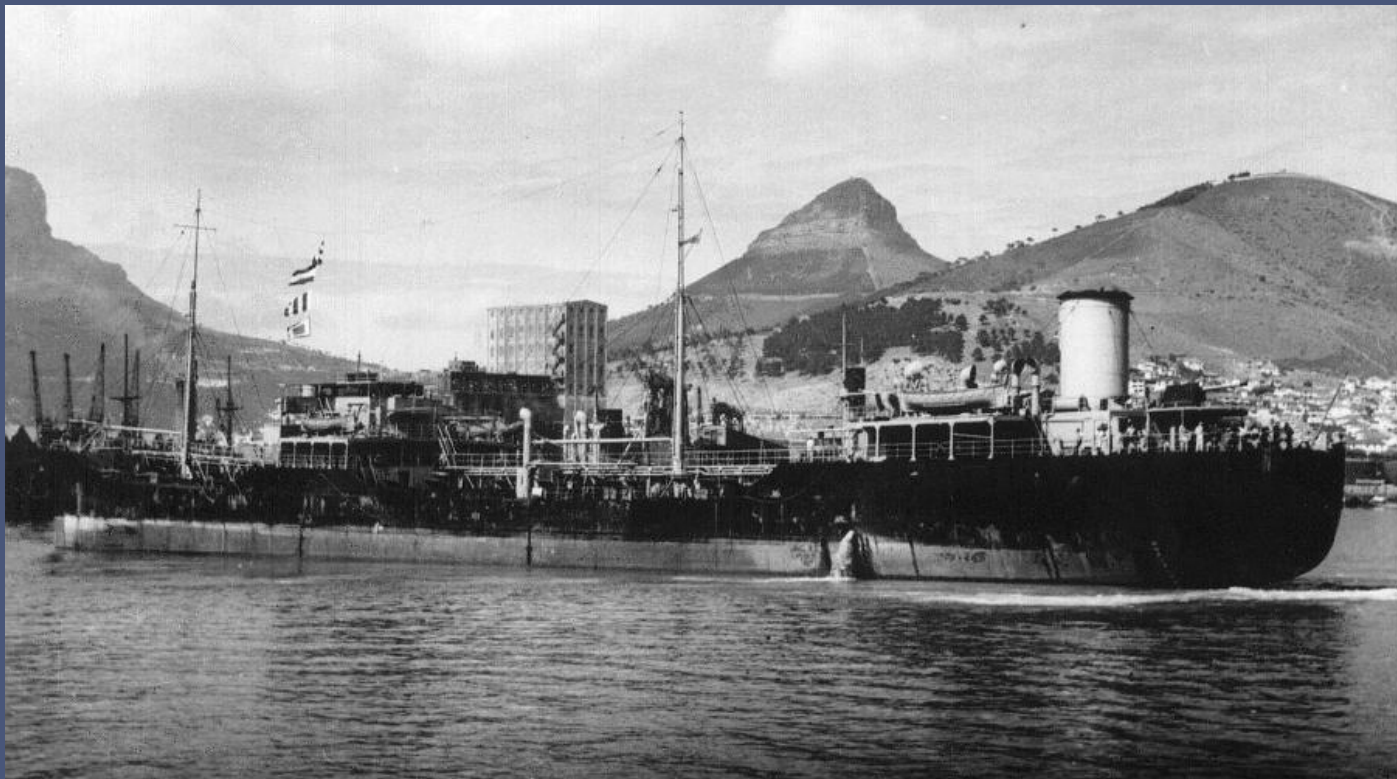
Location of attack on **Donovania**.



mv Dorcasia



Name: DORYSSA
Type: Tanker
Launched: 27/05/1938
Completed: 08/1938
Builder: R & W Hawthorn, Leslie & Co Ltd
Yard: Hebburn
Yard Number: 612
Dimensions: 8230grt, 4790nrt, 465.3 x 59.3 x 33.8ft
Engines: Oil engine, 8cyl (25.6 x 55.3ins), 502nhp
Engines by: R & W Hawthorn, Leslie & Co Ltd, Newcastle
Propulsion: 1 x Screw
Construction: Steel
Reg Number: 166543
History:
08/1938 Anglo-Saxon Petroleum Co Ltd, London
25/04/1943 Sank
Comments: 25/04/1943: Sank after being torpedoed by Italian submarine LEONARDO DA VINCI
in 37.03S - 24.03E on a voyage from Table Bay to Abadan in ballast



Bouwnummer RDM-314, m.s. "Dosina" (3), 1966, tanker.



Foto boven: Shell tanker m.s. "Dosina" uit 1966 - zo te zien hier al even in dienst - op weg naar zee.

[Terug naar Overzicht](#)

Scheepswerf: RDM.

Opdrachtgever: N.V. Curacaosche Scheepvaart Maatschappij, Willemstad, N.A.

Tonnage: 38818 brt, 25066 nrt, 69250 dwt.

Hoofdafmetingen: Loa = 243,84 m, B = 33,53 m, H = 17,26 m, d = 12,60 m.

Voortstuwing: Burmeister & Wain diesel, gebouwd bij P. Smit Jr., 9 cilinders, 18900 apk, 112 omw/min, snelheid 16 kn.

Verdere gegevens: Roepleetters PJKK, IMO nummer 6615338.

Maximaal 52 opvarenden.

Tewaterlating "Dosina".

Vlot liep de 65.000 tonner van stapel. Mevrouw Stikker - Van der Scheer gaf het schip de naam "Dosina". "Dosina" is de naam van een tweekleppig schaaldiertje, waarvan een aantal soorten bij Nieuw Zeeland wordt gevonden.

(Bron: Nieuws van de RDM, augustus 1966)

Overdracht "Dosina".

De "Dosina", het grootste tankschip dat wij ooit op ons bedrijf hebben gebouwd, werd op maandag 31 oktober 1966 aan de eigenaars, de Koninklijke Shell Groep overgedragen. Een extra welkom kreeg mevrouw C.P. Stikker - Van der Veer die na haar medewerking bij de tewaterlating ook aanwezig wilde zijn bij de overdracht van haar volgegroeide petekind.

"Een bijzonder fraai schip met welhaast luxueus te noemen verblijven voor officieren en bemanning", aldus Ir. Van der Pols in zijn toespraak op het commandobrugdek. "Een enorm verschil met het schip waarop ik in 1927 als leerling koperslager de proeftocht meemaakte. Een vergelijking is nauwelijks onder woorden te brengen".

De heer Van der Pols doelde op de "Trocas", een tankschip van 9800 ton laadvermogen, dat wij onder bouwnummer 99 bouwden voor Anglo Saxon Petroleum Co. Een nog groter verschil met het eerste schip dat wij voor de Shell kregen opgedragen. Deze vergelijking trok directeur D. Rodenburg van Shell Tankers N.V. in zijn terugblik op een zestigjarige relatie tussen de beide bedrijven. Een relatie in goede samenwerking. "Wanneer wij de olie van dit in 1908 door uw bedrijf gebouwde tankschip "Drente" zouden kunnen overpompen in de "Dosina", dan zou een van 19 ladingtanks slechts voor de helft zijn gevuld".

Een bezoek aan de "Dosina" toont een en ander wel aan. Kolossaal van afmetingen, tot in detail een hypermodern schip. Belangrijk hierin zijn de nieuwste vindingen bij de voortstuwingsinstallatie die van de brug af en vanuit een controlekamer in de machinekamer wordt bediend.

Voor de goede samenwerking tussen en met allen die aan de bouw hebben medegewerkt is zowel de directie van de RDM als die van Shell Tankers N.V. zeer erkentelijk. Kapitein Kuyper, afstammeling uit de vanouds bekende Terschellingse

School, wensen wij met het schip een voorspoedige vaart. Ter gelegenheid van de overdracht bood de heer Rodenburg ons bedrijf een bedrag onder couvert aan, dat zal worden besteed voor het Fonds Bijzondere Noden.
(Bron: Nieuws van de RDM, december 1966)

Historie:

Tewaterlating op 1 juli 1966 door mevr. C.P. Stikker - van der Scheer (echtgenote van mr. D.U. Stikker, commissaris der N.V. Nederlandsche Petroleum Maatschappij). De overdracht vond plaats op 31 oktober 1966. De "Dosina" werd in november 1966 in dienst gesteld van de Koninklijke Shell Groep.

Van 1981 tot 1984 als m.s. "Yerotsakos" naar Kardamula Shipping Co. Ltd. / Tsakos Shipping & Trading S.A., Griekenland.

Op 31 juli 1984 aanvang sloop te Inchon.

Citaten:

- www.helderline.nl (Dinand van Walsum):

... .. Het was oktober 1966, toen ik moest bijwerken op de "Dosina" bij de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij op de Heijplaat (Rotterdam). Het was een nieuw schip, alles was dus nieuw. In tegenstelling tot de andere schepen, zoals de A-, K-, C- of V-serie schepen, zat alle accommodatie hier achterop. Het was wel erg interessant, want voordat we op de lange reis gingen moesten we eerst proefvaren op de Noordzee. Gelukkig ging alles naar wens en tevredenheid. Ik heb er op gezeten van 31 oktober 1966 tot 31 mei 1967 en ik ben afgelost in Thameshaven.

Artikelen:

- Schip en Werf: [314-S&W.pdf](#).

- Foto en tekst, bedrijfsblad "Nieuws van de RDM", oktober 1964, blz. 2: [PB-1964-10.pdf](#).

- Voorblad en tekst", bedrijfsblad "Nieuws van de RDM", maart 1965, blz. 1-3: [PB-1965-03.pdf](#).

- Tewaterlating "Dosina", bedrijfsblad "Nieuws van de RDM", augustus 1966, blz. 3: [PB-1966-08.pdf](#).

- Overdracht "Dosina", bedrijfsblad "Nieuws van de RDM", december 1966, blz. 23: [PB-1966-12.pdf](#).

Meer foto's:

- Foto 1: De kiellegging van de "Dosina".

- Foto 2: Mevr. C.P. Stikker - van der Scheer verrichtte de doopplechtigheid.

- Foto 3: De "Dosina" verlaat de helling.

- Foto 4: De "Dosina" tijdens haar proefvaart.

- Foto 5: Uitnodiging voor de overdracht op 31 oktober 1966.

- Foto 6: De recreatiezaal.

- Foto 7: Het stuurhuis.

- Foto 8: De machinekamer.

- Foto 9: De controlekamer.

- Foto 10: Shell tanker "Dosina" in New York.



- Foto 11: De schoorsteen en de radarmast van Shell tanker "Dosina".

- Foto 12: Shell tanker "Dosina" op zee.

- Foto 13: Bouwnummer 314 op de helling.



Bronnen:

- Schip en Werf, 1966.

- Cor van de Meulen.

[Terug naar Overzicht](#)



Foto boven: Shell tanker m.s. "Dosina" uit 1966 - zo te zien hier al even in dienst - op weg naar zee.

[Terug naar Overzicht](#)

Scheepswerf: RDM.

Opdrachtgever: N.V. Curacaosche Scheepvaart Maatschappij, Willemstad, N.A.

Tonnage: 38818 brt, 25066 nrt, 69250 dwt.

Hoofdafmetingen: Loa = 243,84 m, B = 33,53 m, H = 17,26 m, d = 12,60 m.

Voortstuwing: Burmeister & Wain diesel, gebouwd bij P. Smit Jr., 9 cilinders, 18900 apk, 112 omw/min, snelheid 16 kn.

Verdere gegevens: Roepletters PJKK, IMO nummer 6615338.

Maximaal 52 opvarenden.

Tewaterlating "Dosina".

Vlot liep de 65.000 tonner van stapel. Mevrouw Stikker - Van der Scheer gaf het schip de naam "Dosina". "Dosina" is de naam van een tweekleppig schaaldiertje, waarvan een aantal soorten bij Nieuw Zeeland wordt gevonden.

(Bron: Nieuws van de RDM, augustus 1966)

Overdracht "Dosina".

De "Dosina", het grootste tankschip dat wij ooit op ons bedrijf hebben gebouwd, werd op maandag 31 oktober 1966 aan de eigenaars, de Koninklijke Shell Groep overgedragen. Een extra welkom kreeg mevrouw C.P. Stikker - Van der Veer die na haar medewerking bij de tewaterlating ook aanwezig wilde zijn bij de overdracht van haar volgroeide petekind.

"Een bijzonder fraai schip met welhaast luxueus te noemen verblijven voor officieren en bemanning", aldus Ir. Van der Pols in zijn toespraak op het commandobrugdek. "Een enorm verschil met het schip waarop ik in 1927 als leerling koperslager de proeftocht meemaakte. Een vergelijking is nauwelijks onder woorden te brengen".

De heer Van der Pols doelde op de "Trocas", een tankschip van 9800 ton laadvermogen, dat wij onder bouwnummer 99 bouwden voor Anglo Saxon Petroleum Co. Een nog groter verschil met het eerste schip dat wij voor de Shell kregen opgedragen. Deze vergelijking trok directeur D. Rodenburg van Shell Tankers N.V. in zijn terugblik op een zestigjarige relatie tussen de beide bedrijven. Een relatie in goede samenwerking. "Wanneer wij de olie van dit in 1908 door uw bedrijf gebouwde tankschip "Drente" zouden kunnen overpompen in de "Dosina", dan zou een van 19 ladingtanks slechts voor de helft zijn gevuld".

Een bezoek aan de "Dosina" toont een en ander wel aan. Kolossaal van afmetingen, tot in detail een hypermodern schip. Belangrijk hierin zijn de nieuwste vindingen bij de voortstuwingsinstallatie die van de brug af en vanuit een controlekamer in de machinekamer wordt bediend.

Voor de goede samenwerking tussen en met allen die aan de bouw hebben medegewerkt is zowel de directie van de RDM als die van Shell Tankers N.V. zeer erkentelijk. Kapitein Kuyper, afstammeling uit de vanouds bekende Terschellingse

School, wensen wij met het schip een voorspoedige vaart. Ter gelegenheid van de overdracht bood de heer Rodenburg ons bedrijf een bedrag onder couvert aan, dat zal worden besteed voor het Fonds Bijzondere Noden.

(Bron: Nieuws van de RDM, december 1966)

Historie:

Tewaterlating op 1 juli 1966 door mevr. C.P. Stikker - van der Scheer (echtgenote van mr. D.U. Stikker, commissaris der N.V. Nederlandsche Petroleum Maatschappij). De overdracht vond plaats op 31 oktober 1966. De "Dosina" werd in november 1966 in dienst gesteld van de Koninklijke Shell Groep.

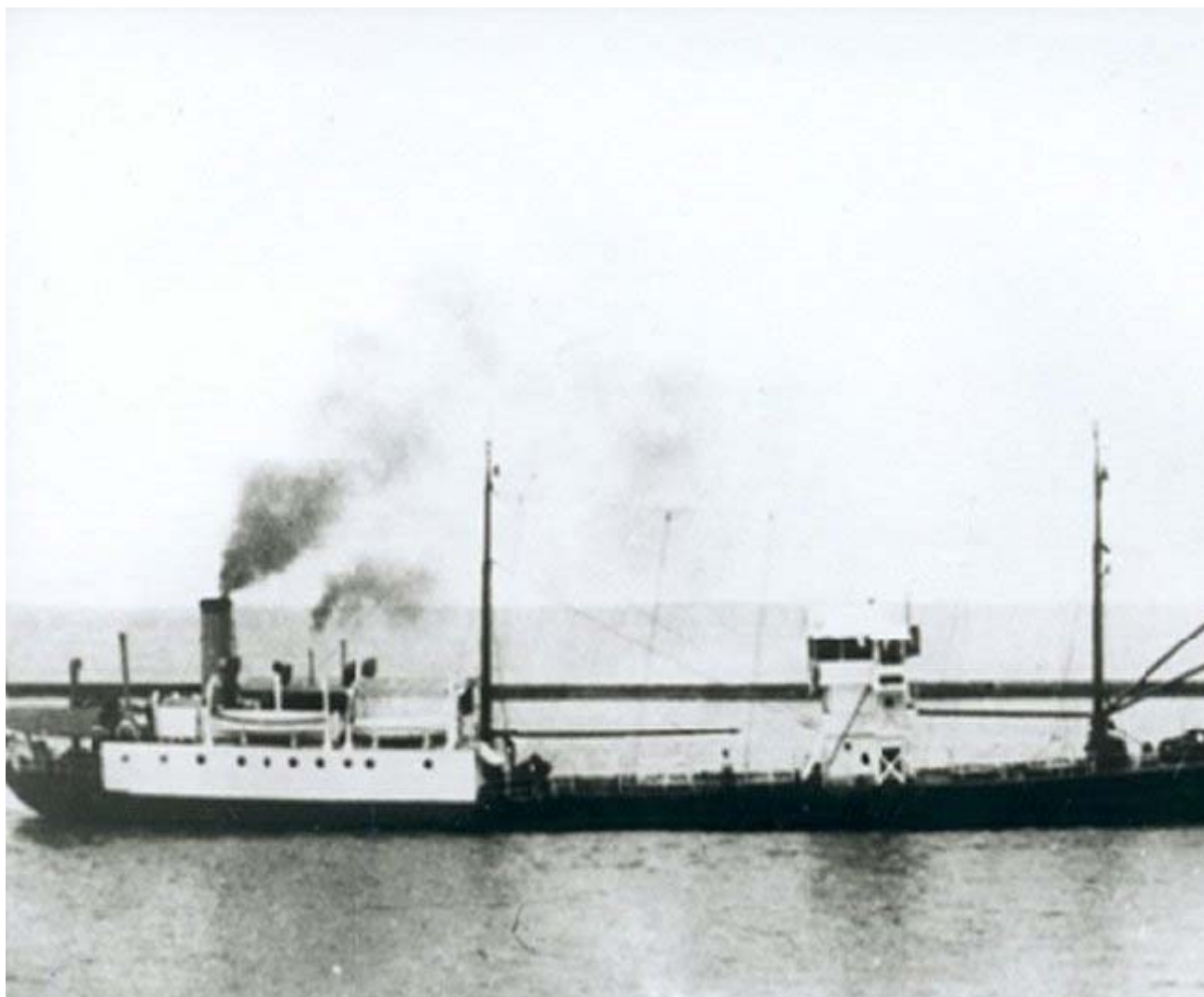
Van 1981 tot 1984 als m.s. "Yerotsakos" naar Kardamula Shipping Co. Ltd. / Tsakos Shipping & Trading S.A., Griekenland.

Op 31 juli 1984 aanvang sloop te Inchon.

Citaten:

- www.helderline.nl (Dinand van Walsum):

... .. Het was oktober 1966, toen ik moest bijwerken op de "Dosina" bij de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij op de Heijplaat (Rotterdam). Het was een nieuw schip, alles was dus nieuw. In tegenstelling tot de andere schepen, zoals de A-, K-, C- of V-serie schepen, zat alle accommodatie hier achterop. Het was wel erg interresant, want voordat we op de lange reis gingen moesten we eerst proefvaren op de Noordzee. Gelukkig ging alles naar wens en tevredenheid. Ik heb er op gezeten van 31 oktober 1966 tot 31 mei 1967 en ik ben afgelost in Thameshaven.

Bouwnummer RDM-018, "Drente", 1908, tanklichter.

[Terug naar Overzicht](#)

Scheepswerf: RDM.

Opdrachtgever: N.V. Nederlandsch Indische Tank Stoomboot Maatschappij.

Tonnage: 1151 brt, 1096 nrt, 1508 dwt, 2218 twvp.

Hoofdafmetingen: L = 65,46 m, B = 12,27 m, H = 3,99 m.

Voortstuwing: Geen. In 1920: Kromhout 2S CSA8 machine, 640 pk, snelheid 8 kn.

Verdere gegevens: Roepletters TCRF.

Historie:

In december 1908 in dienst gesteld als tanklichter.

Van 1908 tot 1931 als "Drente" gevaren voor N.V. Nederlandsch Indische Tank Stoomboot Maatschappij. In 1920 gemotoriseerd, zie de bovenstaande foto.

Van 1931 tot 1932 als m.s. "Drente" gevaren voor N.V. Nederlandsch Indische Tank Stoomboot Maatschappij.

In 1932 gesloopt te Singapore.

Meer foto's:**Bronnen:**

- <http://www.cnooks.nl/shell.htm>: 19) Drente.

NEDERLANDSCHE SCHEEPSBOUW MAATSCHAPPIJ
(NETHERLANDS SHIPBUILDING COMPANY).

Steel screw steamer "DORDT".

This vessel, built for the "DORDISCHE PETROLEUM MAATSCHAPPIJ", of Dordrecht (Holland), is constructed for carrying petroleum in bulk.

She has the machinery and crew-accommodation placed aft, the oil-hold is separated from the boiler-space by means of a cofferdam.

The boiler can be fired with astatki (oil-refuse).

The fore-peak can be used as trimming-tank.

The lighting is by electricity.

The principal dimensions of the "DORDT" are:

Length betw. perp.	118'-0"
Breadth	21'-0"
Depth moulded	9'-6"
Mean draught loaded	8'-6"
Displacement loaded	364 tons
Deadweight capacity	202 "
Fresh water in tanks	19.3 "
Coal capacity in bunkers	30 1/2 "
Hold capacity	7468 ft.
Astatki-bunker-capacity	137 1/2 "
Gross tonnage	191
Net tonnage	65

Indic. Horse Power	200
Diam. H.P. Cyl.	13"
" L.P. Cyl.	21"
Stroke	17 1/2 "
Type of circul. pump	single acting driven from main engines
" feed pump	driven from main engines
Cooling surface	410 ft.
Astatki-pump	2x2"x1 1/2"x2 1/2 "
Steam pressure	90 lbs.
Number of boilers	1
Length	8'-7"
Diam.	9'-6"
Number of furnaces	1
Corrugated or plain?	plain
Heating surface	860 ft.
Grate area	28 "
Diam. of propeller	6'-0"

The machinery has been constructed by the "NEDERLANDSCHE FABRIEK VAN WERKTUIGEN EN SPOORWEG-MATERIEEL", at Amsterdam.

AMSTERDAM.

HOLLAND.

Op 16 februari 1901 was ss Dordt de eerste opgeleverde onder stoom varende tanker bij de NSM