

TES Tagelus



THE ANGLO-SAXON PETROLEUM COMPANY, LTD.

T.E.S. "TAGELUS" 16,675 D.W. TONS

TANEA. In the Malacca Strait 1969.



<http://nzcoastalshipping.fotopic.net>



TANEA. Built 1950 by John Crown & Sons Ltd., Sunderland. 3,060grt. 331' 10" x 46' 1" x 16' 8". Seen here at Burnham Wharf, Wellington 1955.



TANEA. At Kuching, Sarawak 1969.

Tancarville



1924 DT EKVATOR (HRT086192401)

Type: Dampskip, tanker, jern / Steam Ship, Tanker, Iron. Id.no: 1096602
Flagg (flag): NOR **Havn(port):** Kristiania
Byggeår (year built): 1989/07 **Bnr (Sno):** 13
Bygger (yard): Craig, Taylor & Co., Stockton, UK.
Eier (owner): A/S Ekvator, Kristiania.
Disponent (manager): Hannevig Corp. A/S, Kristiania
Klasse (Class):

Tonnasje (Tonnage): 2.355 brt.
Dimensjoner (size): L: 292,5'-B: 37,2'.
Lastehandterings syst.
(cargo handling.):
Fangstutstyr.
(catching equipm.):

Fremdrift (propulsion): 1 x dampmaskin (steam reciprocating), type triple exp., 3-

Historikk:

1918 Bygget som DT **TANCARVILLE** av Craig, Taylor & Co., Stockton, UK for A. Stuart, London. UK. Sjø satt 16/05, ferdigstilt i juli.

1891 Solgt til SS Tancarville Ltd. (A. Stuart), London, UK.

1897 Solgt til European Petroleum Co. Ltd., London, UK. Samme manager.

1900 Solgt til European Petroleum Co. (1900) Ltd. (W. A. McMullen), London, UK.

1903 Solgt til European Petroleum Co. Ltd. (J. Clark), London, UK.

1905 Solgt til Nederlandsche Indische Tankstoomboot Mij., Batavia, Indonesia. Nederlandsk flagg. I bruk som lagerskip.

1920 Solgt til Philippine Vegetable Oil Co. Inc., Manila, Filippinene. USA flagg. Ombygget til motortanker og satt i fart.

1923 Solgt til National Exchange Co. Inc., Manila, Filippinene.

1924 Solgt til Steamer Macoris Corp. (Tankers Corp.), San Pedro de Macoris, Dominikanske Republikk.

Videresolgt samme år til A/S Ekvator (Hannevig Corp. A/S), Kristiania. Omdøpt til **EKVATOR**.

1926 Solgt til Cia. Maritima Mazorca Ltda. (Jens Bing, Oslo), Callao, Peru. Omdøpt til **MAZORCA**.

1933 Ankom 31/12 til Istanbul, Tyrkia med uværsskader mens hun var på reise fra Port de Bouc, Frankrike til Constanza, Romania i ballast. Erklært totalt tap, solgt til hugging, videresolgt og reparert.

1936 Satt i fart for S. A. Hellenique Maritime & Commerciale "Transpetrol" (A. Romano & A. H. Behar), Piraeus, Hellas. Omdøpt til **MOTORINA**.

1940 Gikk på grunn 03/01 ca. 2 nm nord av Cape Agh. Nicolaos, Chios, Hellas mens hun var på reise fra Constanza, Romania til Iskendrum, Tyrkia med bensin. Vraket og solgt.

History in English:

1918 Built as ST **TANCARVILLE** at Craig, Taylor & Co., Stockton, UK for A. Stuart, London. UK. Launched 16/05, completed in July.

1891 Sold to SS Tancarville Ltd. (A. Stuart), London, UK.

1897 Sold to European Petroleum Co. Ltd., London, UK. Samme manager.

1900 Sold to European Petroleum Co. (1900) Ltd. (W. A. McMullen), London, UK.

1903 Sold to European Petroleum Co. Ltd. (J. Clark), London, UK.

1905 Sold to Nederlandsche Indische Tankstoomboot Mij., Batavia, Indonesia. Netherlands flag. In use as a storage vessel.

1920 Sold to Philippine Vegetable Oil Co. Inc., Manila, Philippines. USA flag. Converted to a motortanker and put in service.

1923 Sold to National Exchange Co. Inc., Manila, Philippines.

1924 Sold to Steamer Macoris Corp. (Tankers Corp.), San Pedro de Macoris, Dominican Republic.

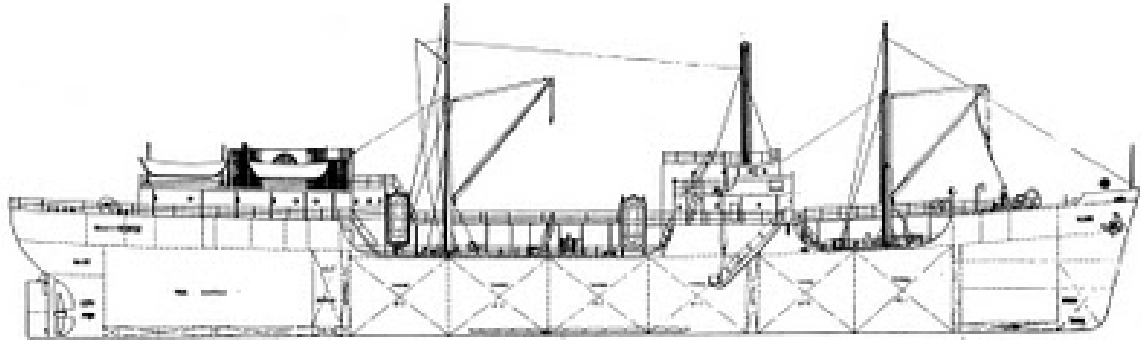
Resold the same year to A/S Ekvator (Hannevig Corp. A/S), Kristiania. Renamed **EKVATOR**.

1926 Sold to Cia. Maritima Mazorca Ltda. (Jens Bing, Oslo), Callao, Peru. Renamed **MAZORCA**.

1933 Arrived 31/12 to Istanbul, Turkey with heavy weather damages while on a voyage from Port de Bouc, France to Constanza, Romania in ballast. Total loss, sold to breakers, resold and repaired.

1936 In service for S. A. Hellenique Maritime & Commerciale "Transpetrol" (A. Romano & A. H. Behar), Piraeus, Greece. Renamed **MOTORINA**.

1940 Wrecked 03/01 about 2 nm North of Cape Agh. Nicolaos, Chios, Greece while on a voyage from Constanza, Romania to Iskendrum, Turkey with petrol. Wreck sold.



Buque tanque costero tipo T1 M BT2

IMO 5310462 Señal distintiva CXL D

Astillero J Alton Jones Construction Co Panama City, Florida USA

Casco n°91

Eslora 99,10 Lpp 94,2 Manga 14,68 Puntal 6,65 Calado 5,89 GT 2074

DWT 3160

Propulsión diesel 2T Norberg 6 cilindros 1400 hp 1 helice Velocidad 11 nudos

12 tanques Capacidad 5076m³

2 guinches de 5 ton c/u

Historial

1945 Botado en 1944 y completado en 1945 como Tancred, bandera UK para la USMC transferido a la MOWT, manager The Anglo Saxon Petroleum Co. Ltd matriculado en Londres

1948 Vendido a YPF Argentina, renombrado San Sebastian (LRDD), registrado en Buenos Aires.

1978 Laid up

1979 Vendido a Navisur SA, Argentina, mismo nombre

1980 Vendido a Dysel SA de Uruguay mismo nombre, registrado en

Montevideo

1981 Laid up

1983 Vendido a Tralimar SA, renombrado Milagro, registrado en Montevideo

1983 Embargado A la venta, fondeado y mas tarde encallado cerca de Puerto Villa Elisa de Paraguay

1992 Vendido a Hugo Casal de Paraguay, reconvertido a barcaza sin propulsión porta containers, renombrado Don Gregorio.

Ruta Asunción BsAs Mdeo a remolque del Glamara u Omar G

Como tal visita Montevideo varias veces durante 1996 y 1997 a remolque del Omar G (ex Quijote), de la empresa Arapoty Sa

2003 abandonado cerca de Asunción

200? Desguazado



Ik heb geprobeerd een voorval uit februari 1941 vast te leggen.

Op 18 februari 1941 was de grote tanker (10.354 brt) Taria (Petroleum Maatschappij La Corona, 's Gravenhage) met een lading stookolie onderweg van Curaçao naar

Glasgow, toen ze werd aangevallen door een viermotorige Focke Wulf Condor.

De radiotelegrafist vertelt hierover het volgende:

Het was winter en konvooi H.X.109 was bij aanwakkerende wind onderweg naar Engeland. Het werd storm en de Taria verloor het konvooi uit zicht. Er werd nog wel geprobeerd om het konvooi terug te vinden, maar dat is niet gelukt.

's Morgens om 11 uur kwam een schip in zicht dat vroeg uit welk konvooi de Taria afkomstig was, maar zelf gaf het schip geen enkele bijzonderheid prijs. Het vreemde was, dat het een ongeladen schip was en ongeladen schepen voeren niet van New Foundland naar Engeland.

Toen het onbekende schip seinde: "Follow me", vertrouwde de kapitein het al helemaal niet meer en gaf opdracht aan de marconist om een QQQ bericht uit te zenden. De Taria ging ondertussen volle kracht om de Oost, waarna het onbekende schip de steven wendde en spoedig zuidwaarts verdween.

Verder zoeken naar het konvooi had weinig zin en na scheepsraad werd besloten zelfstandig de reis naar Engeland te vervolgen via de grootcirkelroute richting Ierse noordkust.

Het leek er op dat de reis zonder verdere problemen zou verlopen, maar op de ochtend van 18 februari, ongeveer 200 mijl ten noordwesten van Malin Head, gingen de alarmbellen.

De stuurman van de wacht had ver vooruit een viermotorige Focke Wulf waargenomen.

Iedereen rende naar zijn alarmpost en 10 minuten later was het vliegtuig boven het schip en brak de hel los.

Met een grote bocht naderde het vliegtuig het schip van achteren. Met alle boordkanonnen en machinegeweren werd op de Taria gevuurd en er werden 2 bommen geworpen, waardoor het schip niet geraakt werd, maar die het schip wel deden opspringen.

De waterzuilen en steekvlammen kwamen tot boven de mast.

De bommenwerper wierp nog 2 keer 2 bommen af. Door het vuren vanuit het vliegtuig ontstond er veel schade.

De bemanning bij het kanon op de campagne vuurde wel op het vliegtuig, maar daarvoor was het kanon dat bedoeld was voor zeedoelen niet geschikt.

Ook de Lewis mitrailleurs op de brug lieten het al gauw afweten, doordat de trommels vast liepen.

Verscheidene bemanningsleden waren gewond geraakt en de vijfde machinist (A.M. Bens) werd door mitrailleurvuur van het vliegtuig gedood.

De Condor was door zijn munitie heen en verdween. Op een AAA bericht verscheen een toestel van Coastel Command en een poos later kwam een korvet van een in de buurt varende konvooi de Taria te hulp.

Ondertussen was de wind ook afgenomen, maar er stond nog een flinke deining. Door de aanval was het schip zo beschadigd dat te zien was dat het voor- en achterschip los van elkaar op en neer gingen. De zee stond gelijk met het hoofddek.

Het ene moment hing de radioantenne slap en het andere moment stond die zo strak als een snaar.

Bij aankomst bleek dat 6.000 ton van de 15.000 ton lading weg was.

Toen de Taria later in Glasgow in dok lag werden er 1.500 inslagen in het schip geteld en bleek de bodem over een lengte van 50 meter verdwenen.

Voor zover een wat ingekort verslag van radio-officier J.H. Kerkhof.

SS Tectarius (1947)



Tectus



T2-SE-A1

Built February 1944 by Alabama Drydock and Shipbuilding Company, Mobile, Alabama,
as "Crow Wing" # 2049, for U.M.S.C.

1947 - TECTUS, Anglo-Saxon Petroleum Co., Ltd., London, BR, 181672

1955 - Shell Petroleum Co., Ltd., London

1960 - Shell Tankers, Ltd., London

Broken up at Blyth 1961 by Hughes Bolckow, Ltd.,
arrived 07.07.1961.

(See photos below)

Ship Report for "**CROW WING**"

IDNo:	2247179	Year:	1945
Name:	CROW WING	Launch Date:	
Type:	Tanker	Date of completion:	02.1945
Flag:	USA	Keel:	

DWT:	16613	Yard No:	324
Length overall:	159.6	Ship Design:	T2-SE-A1
LPP:	153.3	Country of build:	USA
Beam:	20.7	Builder:	Alabama DD
Material of build:		Location of yard:	Mobile
Number of screws/Mchy/Speed(kn):	1TE-15		

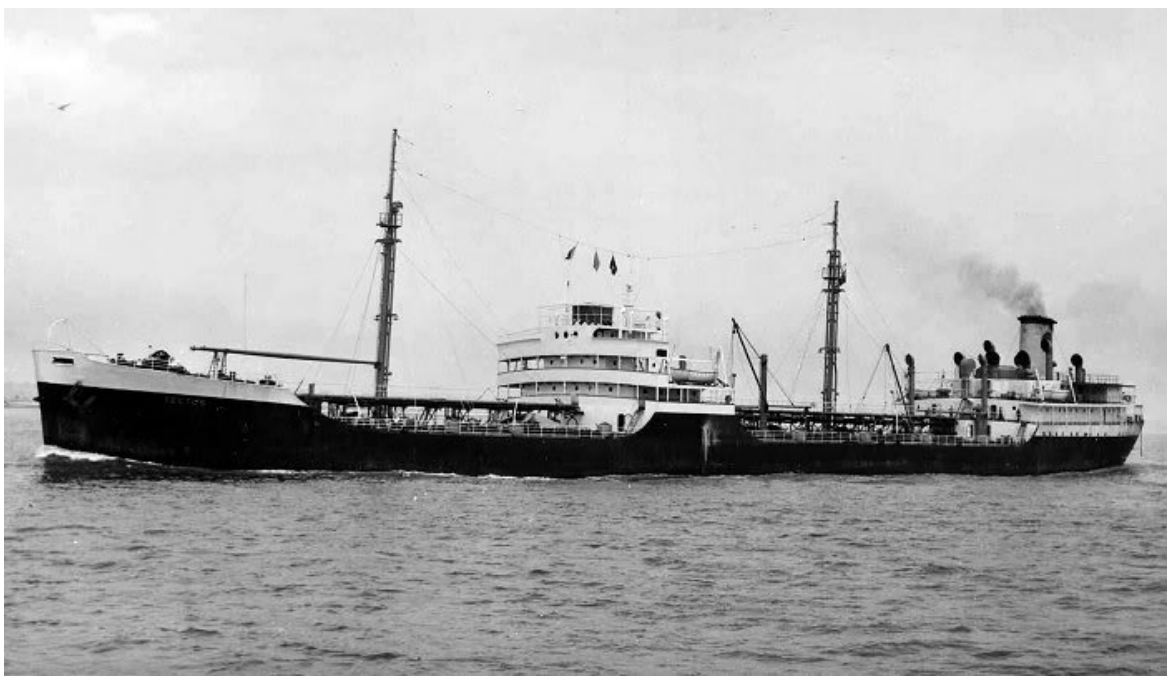
Owner as Completed:	U.S. War Sg Administration, Mobile
---------------------	------------------------------------

Subsequent History:
1947 TECTUS

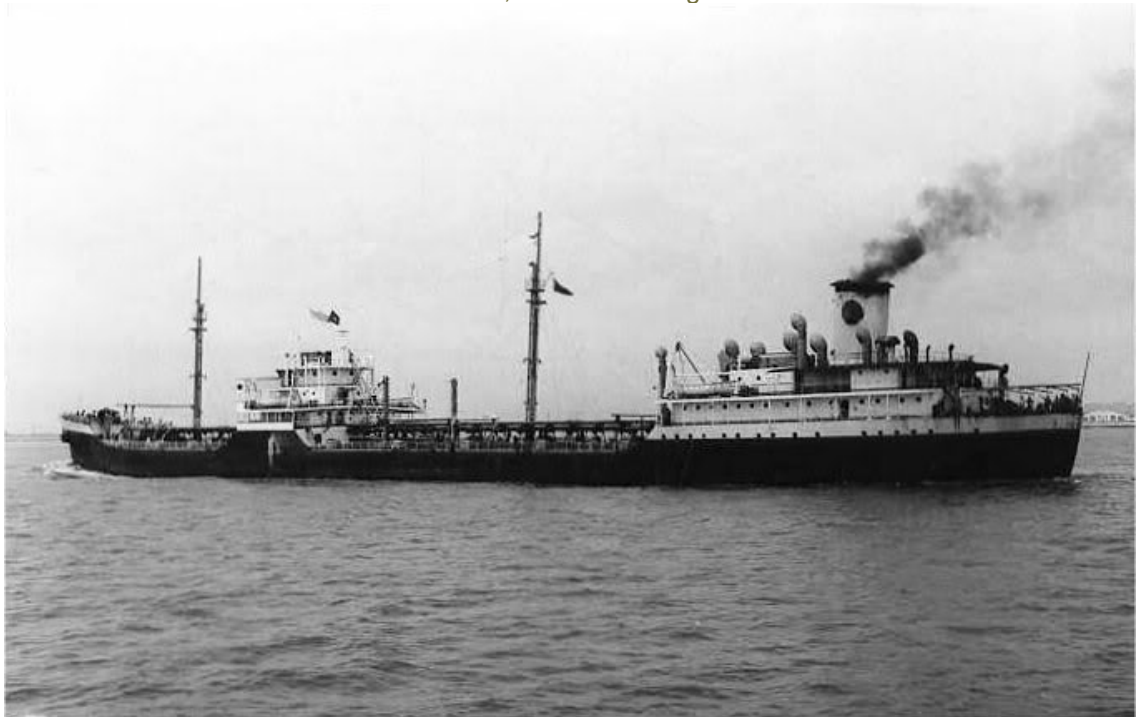
Disposal Data:
Scrapped at Blyth 07.07.1961.

History:

ON	LR/IMO	ID	Year	Name	Tons	Name change	Main Owner
247179		2247179	1945	CROW WING	10172		U.S. Govt
181672		2247179	1945	TECTUS	10172	1947	Anglo-Saxon/Shell



"Tectus", ex. "Crow Wing".



"Tectus", ex. "Crow Wing".

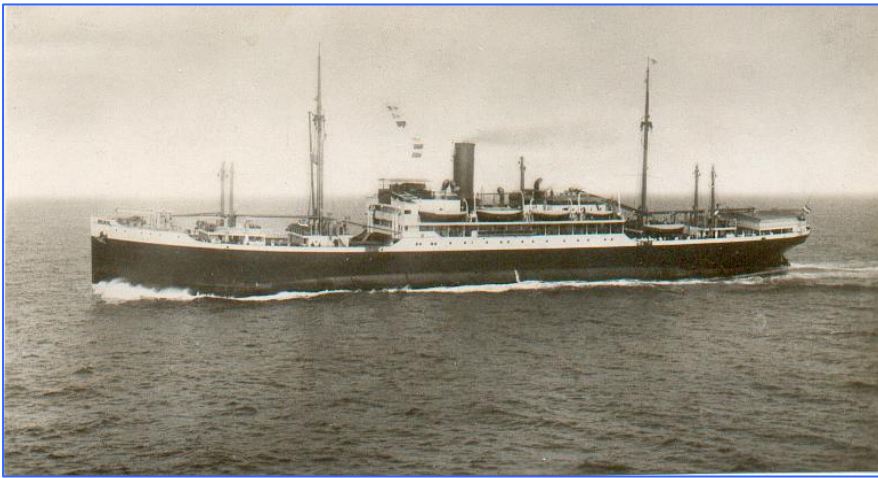


"Tectus", ex. "Crow Wing".





"Tectus", ex. "Crow Wing".



FULDA II (1924 - 1944)

Reederei: Norddeutscher Lloyd

Werft: AG Weser, Bremen

Tonnage: 9492 BRT

Stapellauf: 01.04.1903

Länge: 145,97m

Breite: 19,05m

Jungfernfahrt: 14.12.1924

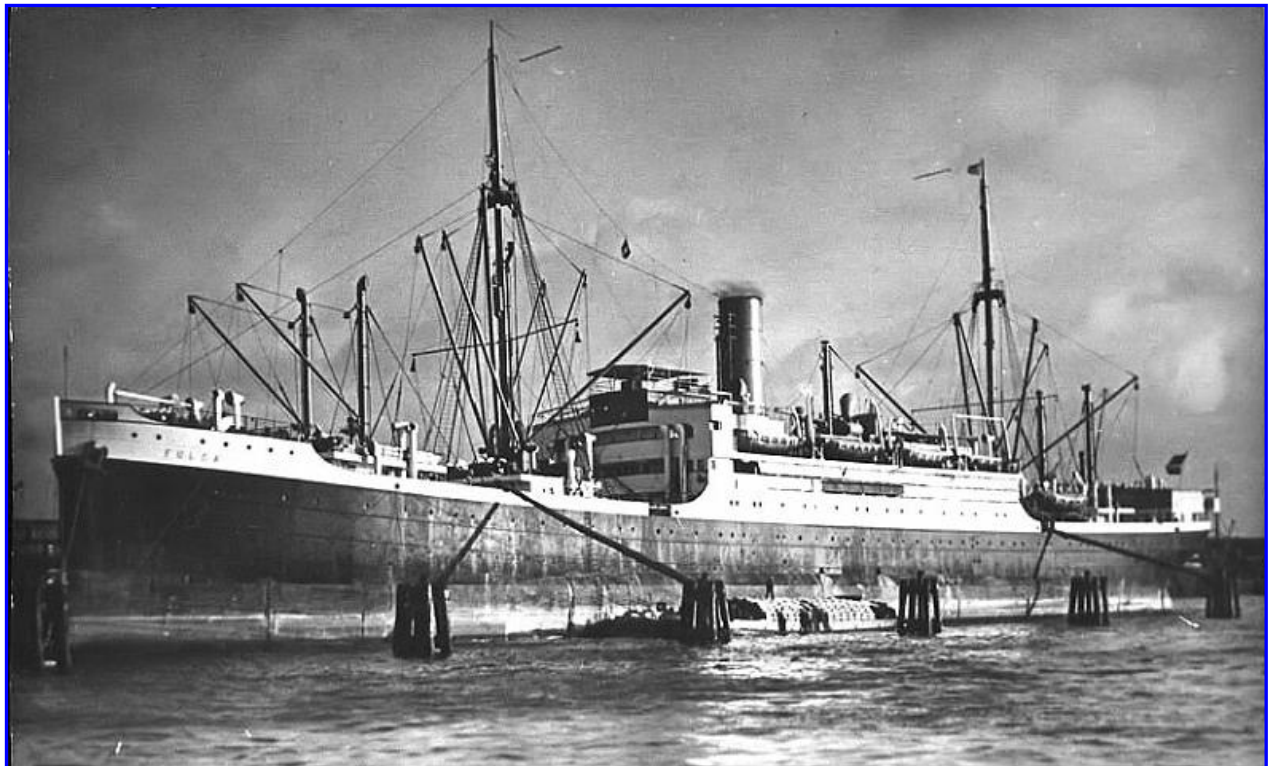
Namen: Teikoko Maru, Teikei Maru

Die Fulda wurde bei der Weser Werft in Bremen gebaut. Sie gehörte zu den vier Schiffen der Saarbrücken – Klasse, welche der NDL für den Ostasiendienst bauen ließ. Im August 1924 lief die Fulda vom Stapel. Sie besaß einen Schornstein, zwei Masten sowie eine Geschwindigkeit von 12,5Kn. Sie konnte 89 2.Klasse und 159 3.Klasse Passagiere aufnehmen. Ihre Jungfernfahrt begann am 14.Dezember 1924 in Bremen Richtung Ostasien.

Im Juli 1927 wurde sie von den Chinesischen Revolutionären in Shanghai besetzt aber nach einer Woche freigegeben. 1935 wurde sie in einen Frachter mit 24 Passagierunterkünften umgebaut. Im Juli 1937 wurde die Fulda von Chinesen in Shanghai während der japanischen Invasion besetzt. Im September 1939 wurde sie wegen des Weltkrieges in Dairen aufgelegt. Am 28.September 1940 wurde die Fulda an Japan verkauft und in Teikoko Maru und später in Teikei Maru umbenannt. Sie wurde von der **Teikoku Sempaku (= voorlper van Showa Shell)** bereedert.

Am 30.Dezember 1944 versank sie nach amerikanischem Bombentreffer südwestlich von Cap Bolinao, Philippinen.

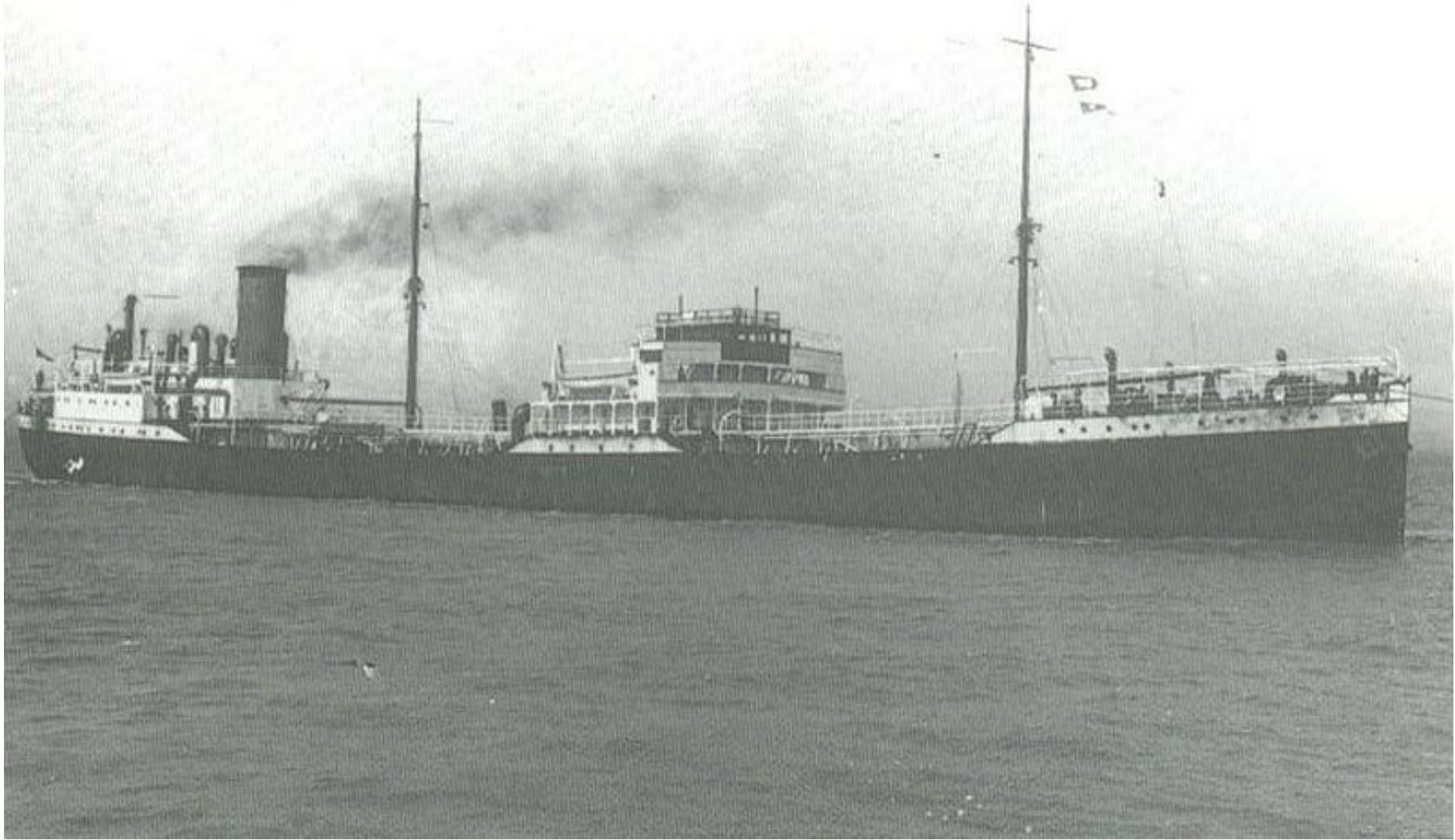
FULDA (2)
1924 /
TEIKOKO
MARU /
TEIKEI
MARU



Accommodation for 89-1st and 159-3rd class passengers. Launched in Aug.1924 by A.G. Weser, Bremen for [North German Lloyd](#), Bremen, she started her maiden voyage to East Asia on 14th Dec.1924. In Jul.1927 she was seized by Chinese revolutionaries at Shanghai but released after a week. Converted to a freighter in 1935 with accommodation for 24 passengers. Jul.1937 briefly seized by the Chinese at at Shanghai while resisting the Japanese invasion. Sep.1939 took refuge at Dairen on the outbreak of WWII. 28.9.40 sold to Japan and renamed TEIKOKO MARU, later TEIKEI MARU and managed by **Teikoku Sempaku K.K., Tokyo (voorloper van Showa Shell)**. 30.12.44 sunk SW of Cape Bolinau, Luzon at 17.18N 119.25E by U.S. air attack. [Norddeutscher Lloyd, Bremen, vol.2 by Edwin Drechsel]

Name	TELENA
Type	Tanker
Yard Number	499
Launched	19/09/1895
Completed	11/1895
Off. Number	105764
Engine builder	Central Marine Engine Works, West Hartlepool
Engine type	T. 3cyl., engine aft
GRT	4778
Length (feet)	375.5
Beam (feet)	48
First owner	M. Samuel & Co., London
History	1898 Shell Transport & Trading Co. Ltd. (M. Samuel & Co.), London
	1907 Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd., London
Fate	21/04/1917 torpedoed by U.61 when 170 miles WNW of the Fastnet (51.16N 14.00W) on passage Philadelphia for Queenstown with benzine.

Bouwnummer RDM-100, s.s. "Telena", 1927, tanker.



Opdrachtgever: Anglo-Saxon Petroleum Company, Londen.

Tonnage: 7406 brt, 9769 dwt, 15185 twvp.

Hoofdafmetingen: LII = 134,20 m, B = 18,10 m, H = 10,00 m.

Voortstuwing: 3500 apk, snelheid 12,5 kn.

Verdere gegevens: Gebouwd bij Scheepswerf "Nieuwe Waterweg".

In de bouwlijst achter in het boek "Rotterdamsche Droogdok Maatschappij" uit 1998 van Evert van der Schee heeft dit schip zowel bouwnummer 100 als bouwnummer 132, zie: [Nieuwe Waterweg](#).

Historie: Te water gelaten op 7-10-1926, in maart 1927 in dienst gesteld.

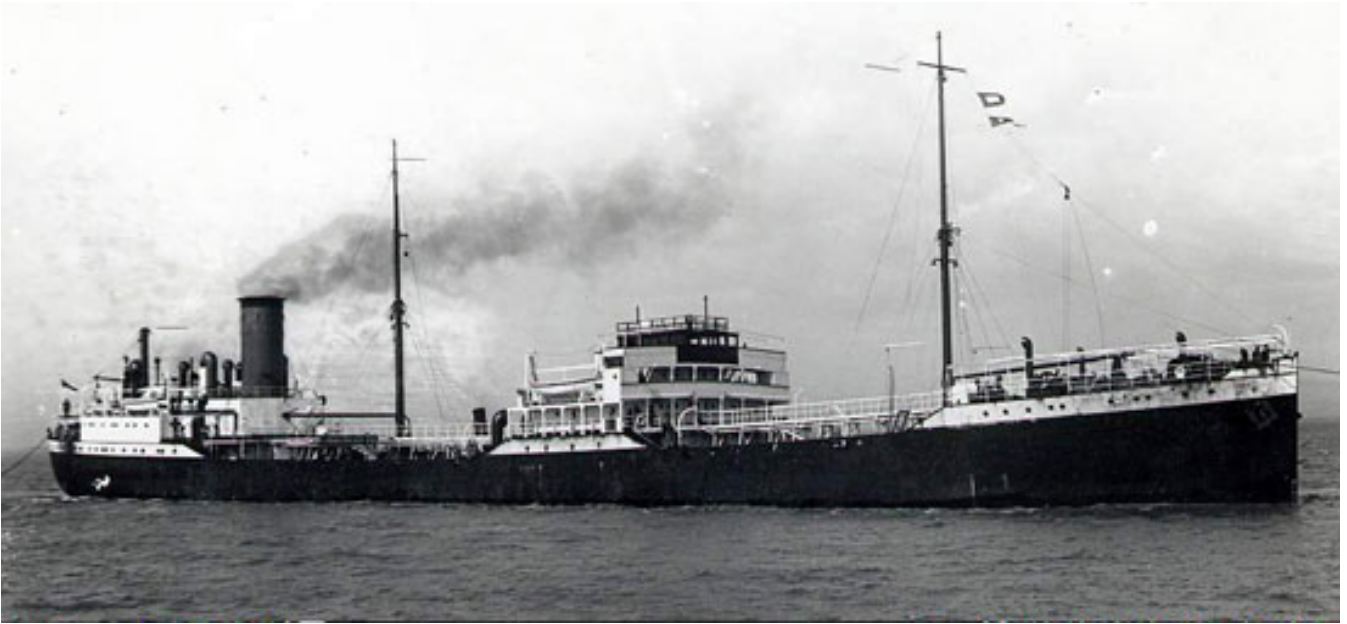
Op 29 mei 1940, op een reis met zware olie van Tripoli, Syrie naar Pauillac, werd het schip door de Duitse onderzeeboot "U 37" op positie 42°25' NB en 09°08' WL onder vuur genomen. Er brak brand uit en de bemanning verliet het schip. Het werd door Spaanse bergers naar Vigo gesleept, daar verkocht en weer hersteld.

In 1942 als s.s. "Gerona" naar Cia. Espanola de Petroleos, S.A., Bilbao.

In 1957 werd een nieuwe voortstuwingsinstallatie geïnstalleerd.

In mei 1975 werd het schip in Barcelona bij Desguaces Cataluna S.A. gesloopt.

Telena



Name	Telena	
Type:	Motor tanker	
Tonnage	7,406 tons	
Completed	1927 - New Waterway Shipbuilding Co, Schiedam	
Owner	Anglo-Saxon Petroleum Co Ltd, London	
Homeport	London	
Date of attack	29 May, 1940	Nationality:  British
Fate	Sunk by U-37 (Victor Oehrn)	
Position	42.25N, 09.08W - Grid CG 2260 - See location on a map -	
Complement	36 (18 dead and 18 survivors).	
Convoy		
Route	Tripoli, Syria - Pauillac	
Cargo	9368 tons of crude oil	
History		
Notes on loss	<p>At 07.14 hours on 29 May, 1940, U-37 fired three warning shots across the bow of the unescorted Telena (Master Harold Fitch Gosling) off Muros, Cape Finisterre and opened fire with the deck gun when the ship used its radio. Soon her cargo caught fire and the crew was forced to abandon ship which went aground in shallow water. The master and 17 crew members were lost. 18 crew members were picked up by the Spanish trawlers Buena Esperanza and Jose Ignacio de C. and landed at Mari and El Grove near Vigo.</p> <p>Later the wreck was seized by Spain, salvaged and brought into the harbour of Vigo, where 7400 tons of the oil was salvaged. On 17 Aug, 1940, the tanker arrived in Bilbao and was repaired at the Seatoa Naval Yard. On 7 Oct, 1940, sold to Compañía Española de Petroles, Madrid and renamed Gerona. In May 1975 broken up by Desguaces Cataluna S.A., Barcelona.</p>	



*Location of attack on **Telena**.*



ship sunk.

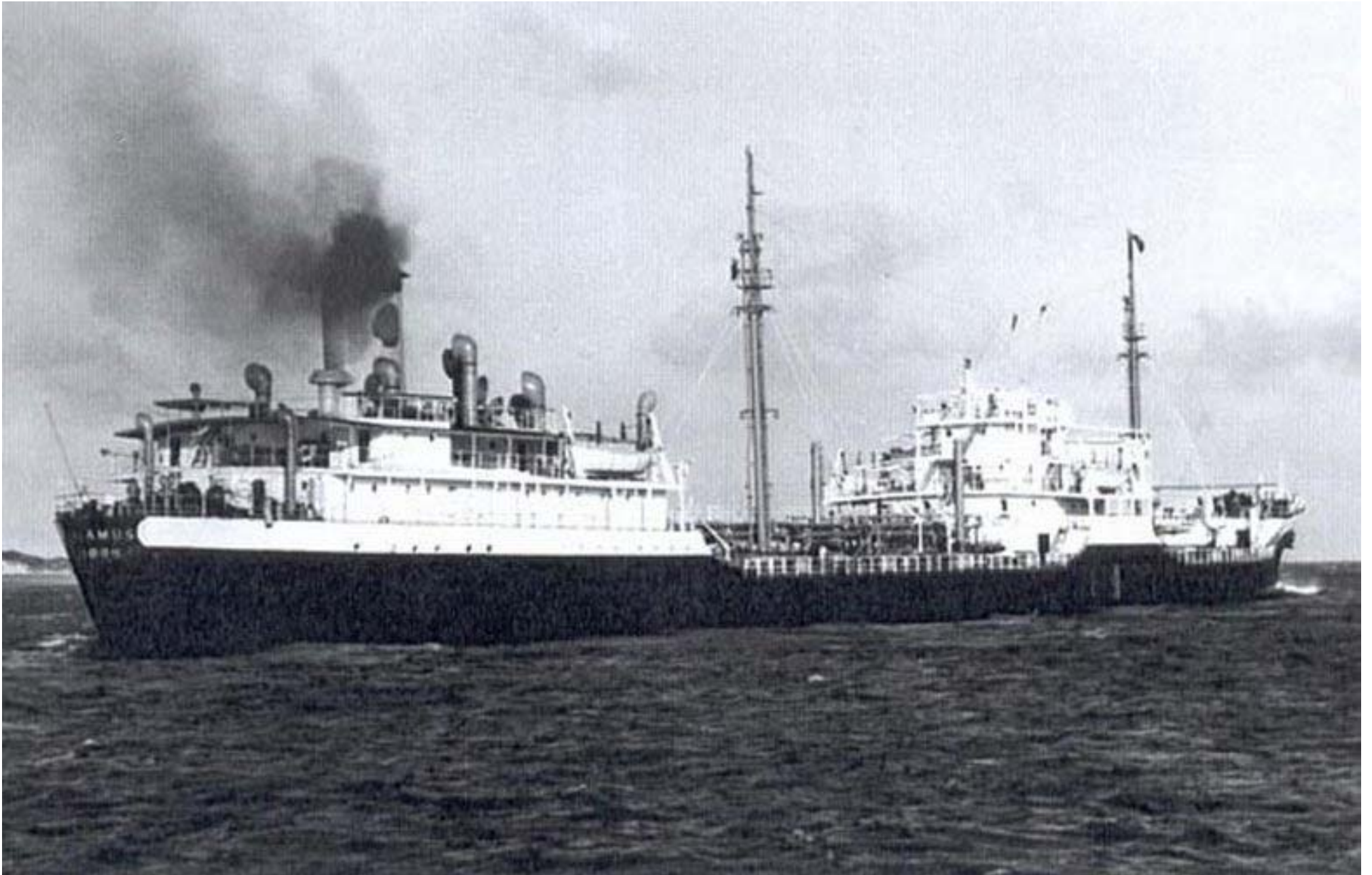
Tenagodus



THE ANGLO-SAXON PETROLEUM COMPANY, LTD.

T.E.S. "TENAGODUS" 16,646 D.W. TONS

ss Thalamus



ss Thalepus



ss Thaumastus



ss Theleconus



T.E.S. Thelidomus **BRON:** IMH
George Visser.

T2 tanker uit WO.II en zusje van de
Liberty.

T.E.S. staat voor Turbine Electric
Ship.

bouwjaar 1944 - 10643br.ton

1955 aangekocht door La Corona

Dit was de reder die voor de
Koninklijke Shell Groep Shell Tankers
's-Gravenhage voer.

Vorige eigenaar: Anglo Saxon
Petr.Co. London

1960 gesloopt in Gr. Brittanië



Een tanker in de storm.

Ben Bekkenk 5 december 1958

5 december, St.Nicolaasavond roept bij mij altijd een herinnering op die een diepe indruk op mij heeft nagelaten. Voor die belevenis moeten we even terug naar 5 december 1958.

Zoals alle vlootbale van het eerste uur weten, ben ik na mijn marinetijd naar de koopvaardij verhuisd.

Dit verhaal voltrok zich in die tweede periode.

Ik was op genoemde datum kabelgast a/b van de Thelidomus een Shelltanker.

Wij vertrokken uit Miri (Engels Serawak op Borneo) met een lading voor Anna Cortez U.S.

Het agentschap had de kapitein het advies gegeven om via de Noord te gaan want rond de Philipijnen spookte het nogal.

Dus wij voeren aanvankelijk met prachtig weer langs de kust van China naar het noorden.

Op de hoogte van Japan kwam daar echter snel verandering in en de voorspelling luidde dat we een Taifoon van ongekende kracht tegemoet gingen. Die dame luisterde naar de naam Ruth.

In de volgende dagen werd het steeds donkerder. terwijl de wind stormachtig werd.

Ter hoogte van de Aleoeten werd het een heksenketel, midden op de dag die meer op een nacht leek was de storm aangewakkerd tot 12 met stoten van ruim 160 km/u.

Het navigeren werd hierdoor ernstig bemoeilijkt, zodat er werd besloten om te gaan tornen.

Dat is de zee op de kop van het schip houden. Vooruitgang zat er nauwelijks in, alleen overeind blijven.

Even een toelichting; normaal is de zeegang op de Pacific al lekker hoog, maar omdat een golf een lengte heeft van c.a 300 meter is daar weinig van te merken, een schip duikt rustig van het ene golfdal in het andere. Bij storm wordt dat anders, dan krijg je op die lange golfslag weer kleinere en dan gaat het pas goed mis.

Het water had een onvoorstelbare kracht.

Een brandkist gevuld met zand was van zijn las geslagen en richtte enorm veel schade aan.

Doordat dat ding telkens van voor naar achter schoof, braken leidingen af als luciferhoutjes.

Hoewel de storm een niveau had bereikt die niemand ooit had meegemaakt, waren we nog niet echt benauwd.

Dat veranderde een beetje toen wij een s.o.s ontvingen van een Liberty die op 60 mijl afstand in doodsnood verkeerde.

Wij konden geen poot uitsteken om hen te helpen, want het schip was nauwelijks manoeuvreerbaar.

Later hoorde wij dat het met man en muis is vergaan.

Inmiddels was het Sinterklaasavond geworden en dit werd met een borreltje gevierd.

De stemming zat er ondanks het rot weer toch in.

Om omstreeks 11 uur s' avonds kwam de eerste stuurman naar achteren en deelde ons mee dat er ruimte was ontstaan in het voorstag.

Als daar niets aan werd gedaan zou de voormast overboord gaan.

Zo'n stag wordt op spanning gehouden door een flinke spanschroef.

We besloten om met drie man de klus te klaren, ik zou een koevoet halen om beweging in dat ding te krijgen.

En zo gingen wij via de kippenloop (loopbrug van voor naar achter op tankers) naar de bak.

Een avontuur apart, want onderweg moesten we allerlei rotzooi ontwijken wat door de de lucht vloog.

Praten was onmogelijk want je kwam niet boven het lawaai uit, dus gebruikten wij gebarentaal.

Op het voorschip aangekomen staken wij de koevoet in de schroef en begonnen het ding aan te draaien,

wat wonderwel lukte. De timmerman beduidde dat hij bij de ankerwinch ging kijken of daar alles in orde was en even later gebeurde het.

Het voorschip dook finaal onder water en vanaf dat ogenblik worden de gebeurtenissen verteld uit de derde hand, want ik weet daar niets over.

Joop, de derde man zag het gebeuren en schreeuwde doch ik hoorde het niet.

Hij ging plat op de grond liggen en greep zich aan een rooster vast. De kracht van het water bezorgde hem toch nog vier gebroken ribben.

De timmerman en ik waren zoek dus Joop ging naar de brug om verslag te doen.

De eerste stuurman besloot om een onderzoek te gaan doen om ons eventueel op te sporen.

De kapitein verbood dat, behoud schip en lading hadden zijn prioriteit. Er ontstond een woordenwisseling die eigenlijk uitdraaide op muiterij.

De kapitein werd van zijn functie ontheven door de eerste wegens het nemen van foute beslissingen, waarmee de andere stuurman instemden.

Hij is voor de rest van de reis onze kapitein gebleven. (Later werd de eerste stuurman door het kantoor in zijn gelijk gesteld)

Ik kwam bij kennis en merkte dat ik heen en weer geslingerd werd door het water. Mijn linker been deed pijn en ik zat met mijn hiel vast tussen twee steunen van de kippenloop.

Ik lag er onder tegen de voorkant van het centercastle (de voorkant van de brug) en dus een reisje gemaakt van zo'n 30 meter.

Ik maakte mijn beknelde voet los en begon te kruipen, totaal gedesoriënteerd kroop ik naar de reling en zou zo over boord zijn geslagen als men mij niet op dat moment in het licht van een schijnwerper had ontdekt.

Spoedig had men mij te pakken en er werd nu een onderzoek naar de timmerman gedaan.

Op het moment dat het schip onderdook stond hij gebukt om de borg van het anker te checken.

Door de kracht van het water was hij het kluisgat ingedrukt en zat daar klem, met zijn hoofd naar beneden.

Zijn heupen hielden hem tegen zodat hij niet verder naar beneden kon schuiven. Ook hij werd gered.

De eerste hulp bestond uit zo'n 30 zilveren krammen die de derde stuurman overal in mijn lijf prikte om de gaten te dichten die ik tijdens mijn onvrijwillig transport had opgelopen.

Feitelijk is dat de job van de eerste stuurman, maar de derde was verloofd met een verpleegster en er werd aangenomen dat hij er het meeste verstand van had.

Ja zo gaan die dingen aan boord.

De andere dag werd het iets beter, de storm was iets afgezwakt tot beheersbaar. Men besloot om te keren naar Japan want al onze bunkers waren leeg door het tornen, er was geen fuel genoeg om de oversteek af te maken.

Wij werden in Sapporo ontvangen door de burgemeester (toen nog de omvang van een vissersdorp) er was nog nooit zo'n groot schip geweest. De timmerman en ik werden het hospitaal ingewerkt. De derde stuurman kreeg een compliment van de dokter dat hij de krammetjes zo netjes had ingezet en daar was ik natuurlijk ook blij om.

De timmerman is per vliegtuig naar Holland vervoerd en is voor de rest van zijn leven invalide gebleven. Ik heb hem daarna nog opgezocht. Ikzelf ben vertroeteld in het ziekenhuis, men moest een groter bed maken, want die Japanners zijn een maatje kleiner als wij.


Ik was een bezienswaardigheid daar, want iedereen wou die gekke Olanda San wel eens zien in zijn rode kimono. Daarna ging ik per vliegtuig naar Anna Cortez om weer aan boord te gaan en de draad op te pikken.

Het schip had dermate averij opgelopen (er zat een knik in) dat we haar aan het einde van die reis hebben weggebracht naar haar laatste rustplaats Loch Shwelles in Ierland. Daar ligt ze weg te roesten aan een ketting.

Gelukkig heb ik er zelf niet veel aan overgehouden, maar het is een avontuur waar ik altijd op Sinterklaas aan terug denk en blij ben dat het einde nog niet in zicht was.

Thiara

British Motor tanker

Name	Thiara	
Type:	Motor tanker	
Tonnage	10,364 tons	
Completed	1939 - Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd, Wallsend, Sunderland	
Owner	Anglo-Saxon Petroleum Co Ltd, London	
Homeport	London	
Date of attack	27 Jul 1940	Nationality:  British
Fate	Sunk by U-34 (Wilhelm Rollmann)	
Position	56.37N, 17.56W - Grid AL 3991	
Complement	61 (25 dead and 36 survivors).	
Convoy	OB-188	
Route	Falmouth - Milford Haven - Curaçao	
Cargo	Ballast	
History		
Notes on loss	At 03.13 hours on 27 Jul, 1940, the Thiara (Master Robert William Thompson) in convoy OB-188 was hit in the bow by a G7e torpedo from U-34 and sank about 170 miles southwest of Rockall. 25 crew members were lost. The master, 31 crew members and four passengers were picked up by HMS Winchelsea (D 46) (LtCdr W.A.F. Hawkins) and landed at Liverpool.	



Location of attack on *Thiara*.



MV Thirlby



MV Thirlby



ss Tomocyclus (1947)



Thornaby



*M.V. "THORNABY" 1965 - 1966
18,0270 tdwt*

Thorshammer

Whale Factory



Owner: A/S Bryde & Dahls Hvalfangerselskap A/S

Manager: A/S Thor Dahl, Sandefjord

Tonnage: 12 215 gt


Built by W. Doxford & Sons Ltd., Sunderland as **San Nazario (Eagle Oil)**, launched June 9-1914 by H. W. Masters, delivered Sept. 5. Torpedoed and damaged on Oct. 15-1917 by U-53 - repaired. Purchased by Bryde & Dahls Hvalfangerselskap (A/S Thor Dahl), Sandefjord on July 23-1928, converted to whaleoil factory at Framnæs mek. Værksted and renamed *Thorshammer*. Further rebuilt in Rotterdam 1931/'32.

Tibia

Dutch Motor tanker




Photo Courtesy of Library of Contemporary History, Stuttgart

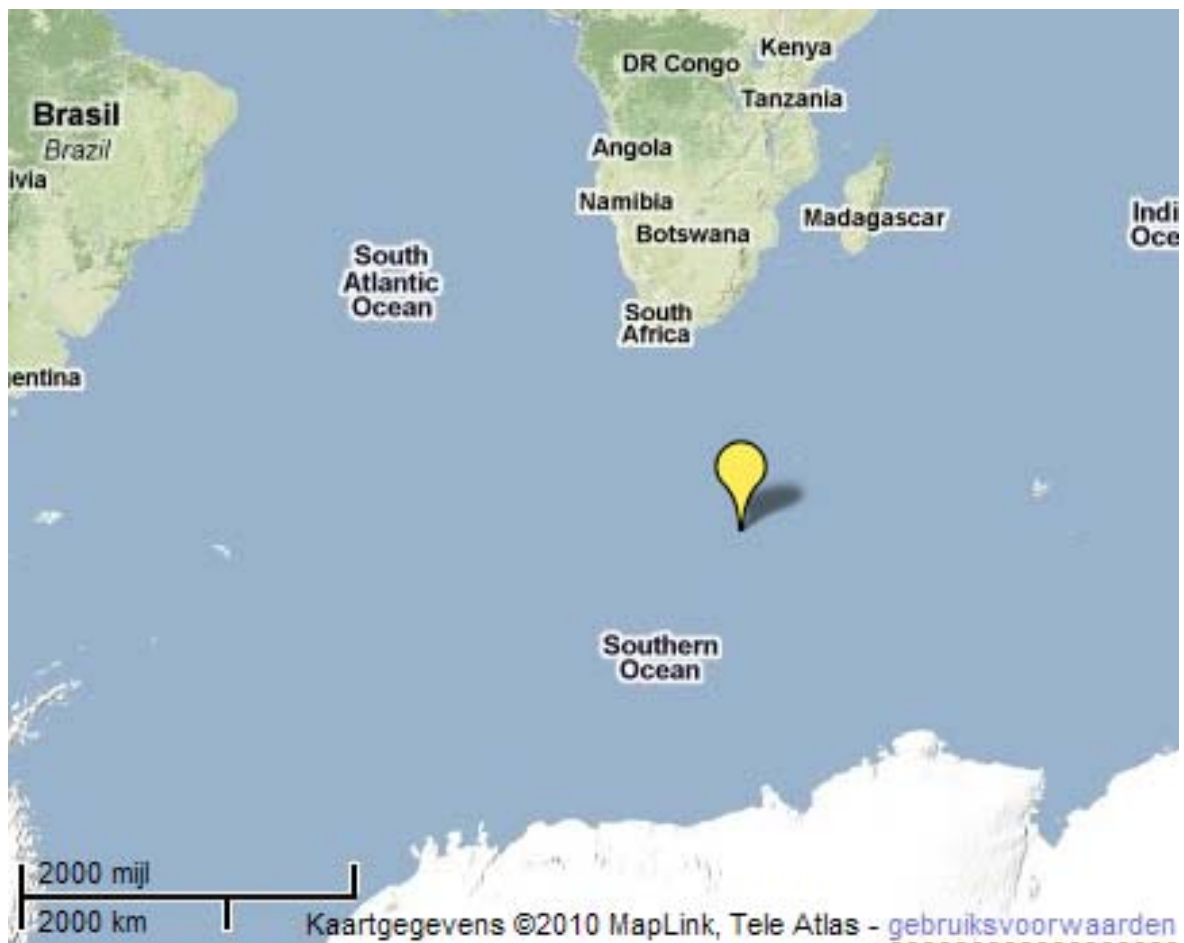
Name	Tibia	
Type:	Motor tanker	
Tonnage	10,356 tons	
Completed	1939 - Nederlandsche Scheepsbouw Mij NV, Amsterdam	
Owner	NV Petroleum Mij ´La Corona´, The Hague	
Homeport	The Hague	
Date of attack	3 Mar 1943	Nationality:  Dutch
Fate	Damaged by U-160 (Georg Lassen)	
Position	32S, 30.21E - Grid KZ 1336	
Complement	61 (0 dead and 61 survivors).	
Convoy	DN-21	
Route	Durban (3 Mar) - Abadan	
Cargo	Ballast	
History	Completed in July 1939 At 00.56 hours on 27 Jun, 1941, the Tibia in station #52 of convoy HX-133 (en route from Curaçao to Old Kilpatrick via Bermuda loaded with diesel oil) was hit on the starboard side by one torpedo from U-79 (Kaufmann) in 59°55N/30°49W. After a slight decrease in speed, the ship rejoined the convoy and was later repaired at Tyne. No casualties among the crew of 50 men. Post-war: Broken up at Hong Kong in March 1962.	
Notes on loss	At 23.22 hours on 3 Mar, 1943, U-160 made her first attack on the convoy DN-21 about 40 miles south of Port St. Johns, South Africa, sank the Harvey W. Scott and Nirpura	

and damaged the **Tibia**.

The **Tibia** (Master H. Veldhuis) was hit on the port side by one torpedo that immediately caused a heavy list to that side. The engine was stopped and the starboard tanks were used to counterflood. The crew (with the exception of most Chinese) had worked efficiently and at 23.41 hours, the ship set course for Durban at full speed, arriving at 17.40 hours on 4 March.

Attack entries for **Tibia**

Date	U-boat	Commander	Loss type	Tons	Nat.
27 Jun 1941	U-79	Kptlt. Wolfgang Kaufmann	Damaged	10,356	
3 Mar 1943	U-160	Kptlt. Georg Lassen	Damaged	10,356	



*Locations of attacks on **Tibia**.*



TIGA

Eigenaar : N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij, Willemstad/NA

Werf : William Gray & Co. Ltd., West Hartlepool /

Bouwjaar : 1915

Brt : 535

Vermogen : 640 pk

Snelheid : 9,0 knoop

Roepnaam : TPMV

Indienst : 10-05-1921

Eerst:

1915-1921 / Monitor No. 16

1921 / verbouwd N.V. Scheepswerf "De Hoop",

Hardinxveld tot tanker

1923 / Tiga

Maart 1931 verbouwd tot binnenvaartlichter.



Bygget 1884 i Renfrew "Løbnitz &Co." HK-330 D. TK. J. 10BH. L-134,0 B-25,4 D-11,1
BRT 327 NET 134 TDW 380. Fart 8. Byg.Nr.239. 2xC4CY.LØBNITZ & CO.....
(ex)"TIMSAH" **Købt 1907 af Shell Transport & Trading Co, London, Engl.** som
LGT..... (Station i Suez).. (Bytte for TK-LGT). Solgt 1911 til C.From-Holm, (DDPA),
København. "TIMSAH"..... Solgt 1911 til L.L.Andreis, Noworossisk, Rusland.
"TIMSAH". Solgt 1923 til G.J.Zunpuloglou, Piræus, Grækl. "MARINA".. 1928 nyt navn
"SISTOS" Strandet den 27 feb.1928,4 sm.S for Constanta, total vrag.



Tomocyclus



Ex name(s): Tomocyclus (1947-1955 for STUK, ex. Capitol Reef for USMC)

Imo number: 2247052

Year of construction: 1944

Discarded in: 1961

Status: Scrapped

Class: T2

Tonnage: 16.478

Yard: Kaiser

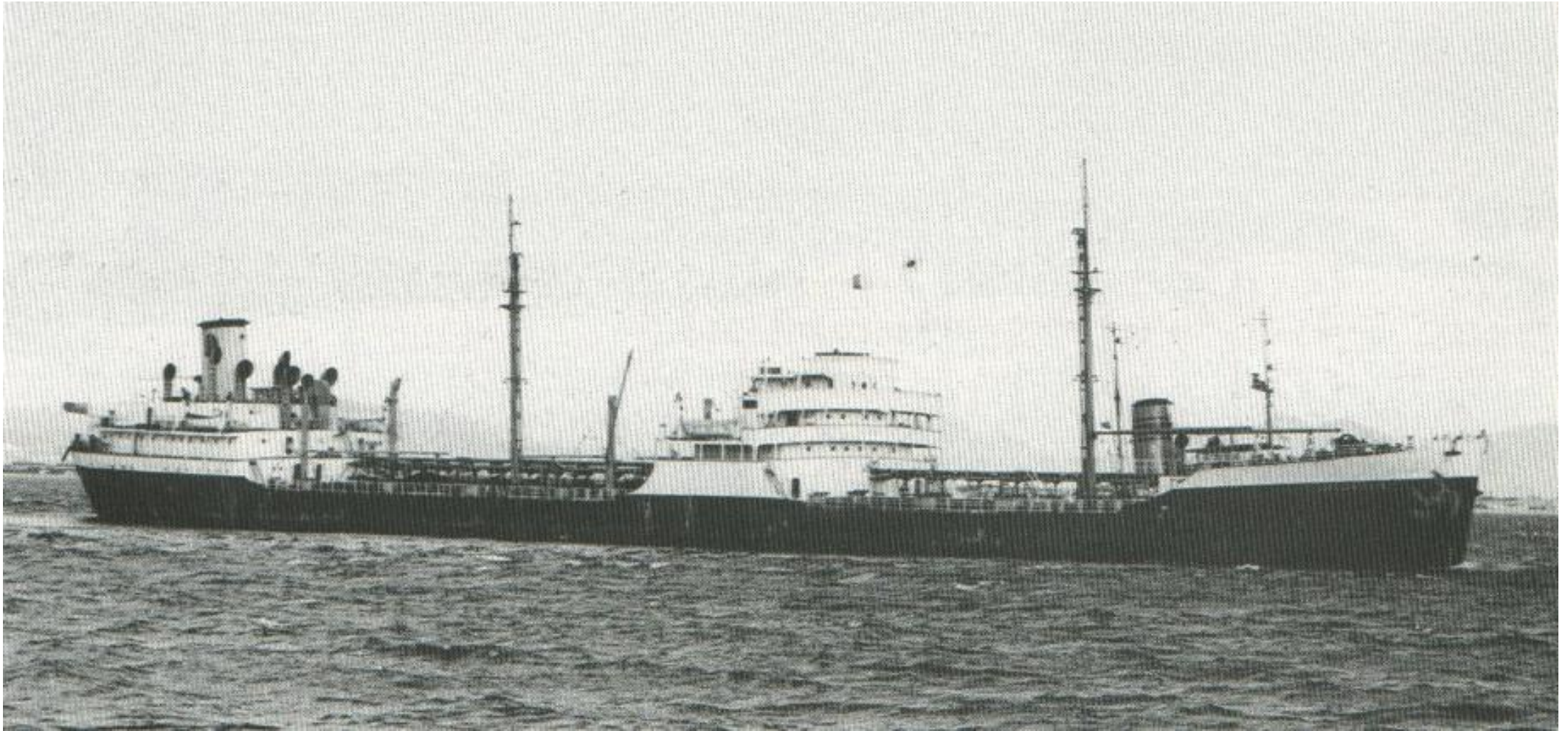
Construction number: 113

Flag: Netherlands

Callsign: PIAF

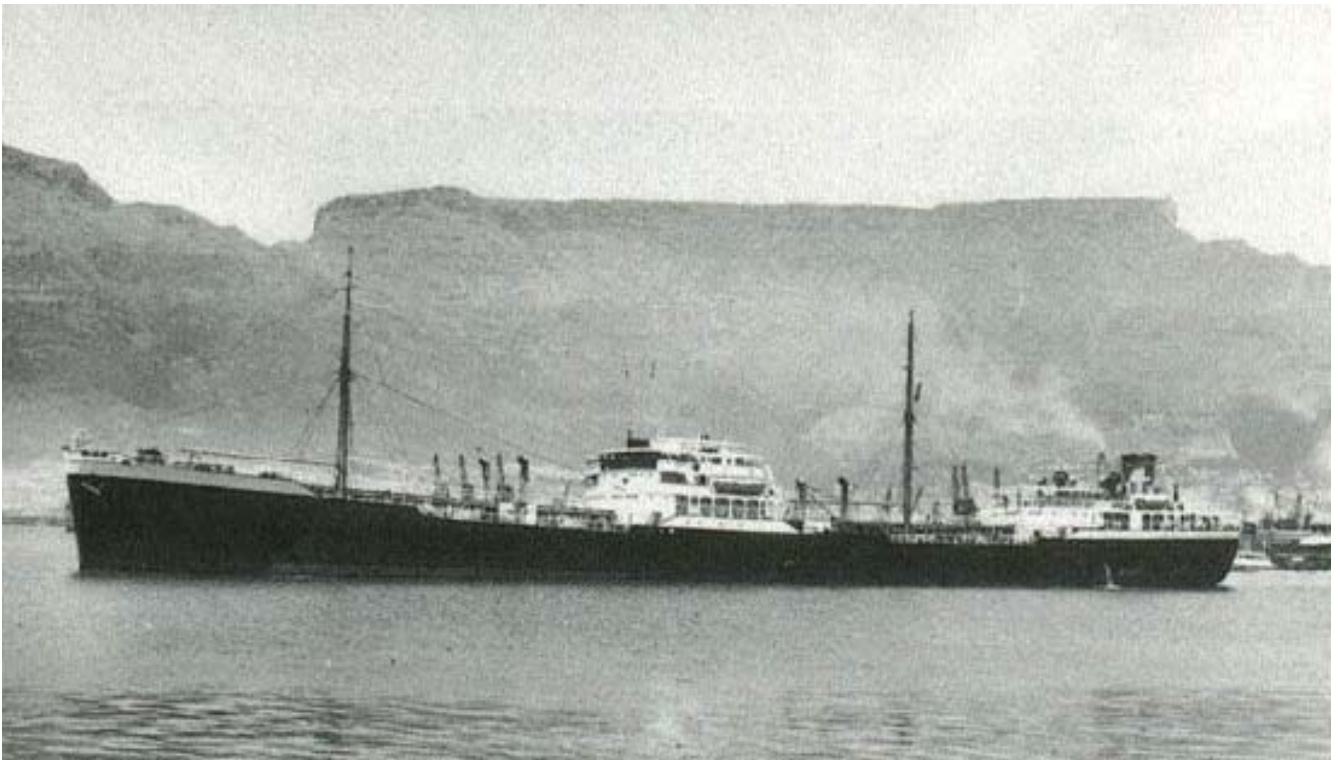
Owner: NV Petroleum Maatschappij LA CORONA

ss Tomogerus



**A picture of Tomogerus - One of 20 WW2 US built T2 tankers, 16000 ton turbo-electric ships.
Purchased by Shell, formerly Swan Island, USMC, built by Kaiser at Portland, Oregon 1944.
With Shell fleet from 1947 to 1961 when scrapped at Faslane.**

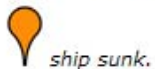
Torinia



Name	Torinia	
Type:	Motor tanker	
Tonnage	10,364 tons	
Completed	1939 - Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd, Wallsend, Sunderland	
Owner	Anglo-Saxon Petroleum Co Ltd, London	
Homeport	London	
Date of attack	21 Sep, 1940	Nationality:  British
Fate	Sunk by U-100 (Joachim Schepke)	
Position	54.55N, 18.17W - Grid AL 6549 - See location on a map -	
Complement	55 (0 dead and 55 survivors).	
Convoy	HX-72	
Route	Curaçao - Clyde	
Cargo	13815 tons of Admiralty fuel oil	
History		
Notes on loss	<p>At 23.10 hours on 21 Sep, 1940, U-100 attacked the convoy HX-72 for the first time about 340 miles west of Bloody Foreland and reported sinking two steamers with 9000 tons and the tanker Torinia and another steamer probably sunk. In fact, the Canonessa, Torinia and Dalcairn were hit, which all sank during the night.</p> <p>The Torinia (Master Henry Jackson) was later scuttled by HMS Skate (H 39) (Lt F.B. Baker, DSC) in 55°N/19°W. The master and 54 crew members were picked up by the destroyer and landed at Londonderry on 23 September.</p>	

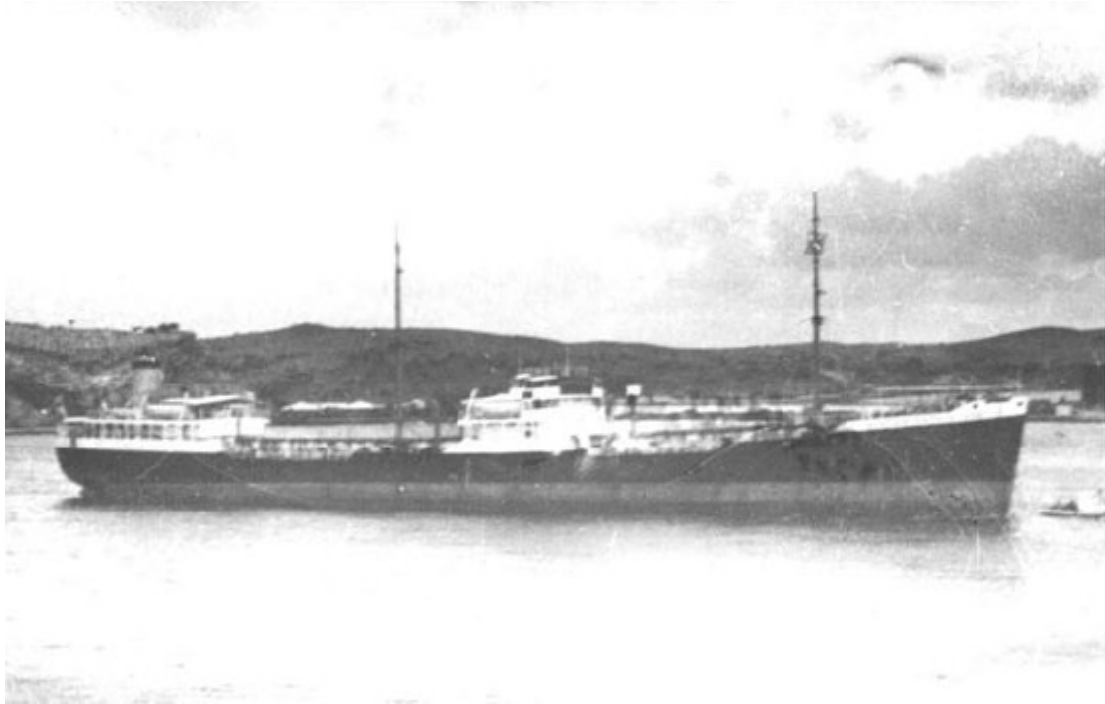



*Location of attack on **Torinia**.*



Tricula

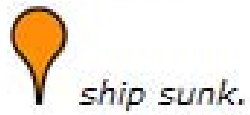
British Motor tanker



Name	Tricula		
Type:	Motor tanker		
Tonnage	6,221 tons		
Completed	1936 - Howaldtswerke AG, Kiel		
Owner	Anglo-Saxon Petroleum Co Ltd, London		
Homeport	London		
Date of attack	3 Aug 1942	Nationality:	 British
Fate	Sunk by U-108 (Klaus Scholtz)		
Position	11.35N, 56.51W - Grid EE 9476		
Complement	58 (47 dead and 11 survivors).		
Convoy			
Route	Curaçao - Trinidad (1 Aug) - Capetown		
Cargo	8000 tons of crude oil		
History	Completed in August 1936		
Notes on loss	<p>At 22.20 hours on 3 Aug, 1942, the unescorted Tricula (Master Oswald Eustace Sparrow) was hit by three torpedoes from U-108 and sank rapidly about 250 miles northeast of Trinidad. The U-boat had chased another tanker since 14.40 hours, when they came across two unescorted ships and the commander decided to let the first ship escape. After sinking the Tricula, the U-boat surfaced to chase the other freighter but it was already out of sight. The master, 42 crew members, three gunners and one passenger were lost. Eight crew members, two gunners and one passenger were picked up by the Argentinian steam merchant Rio San Juan and landed at Fernando, Cuba.</p>		



Location of attack on *Tricula*.



ss Trignosemus



Bouwnummer RDM-099, s.s. "Trocas" (2), 1927, tanker.



[Terug naar Overzicht](#)

Scheepswerf: RDM.

Opdrachtgever: Anglo-Saxon Petroleum Company, Londen.

Tonnage: 7406 brt, 9790 dwt, 15185 twyp.

Hoofdafmetingen: L = 134,10 m, B = 18,00 m, H = 10,00 m.

Voortstuwing: 3500 apk, snelheid 12,5 kn.

Verdere gegevens:

Historie:

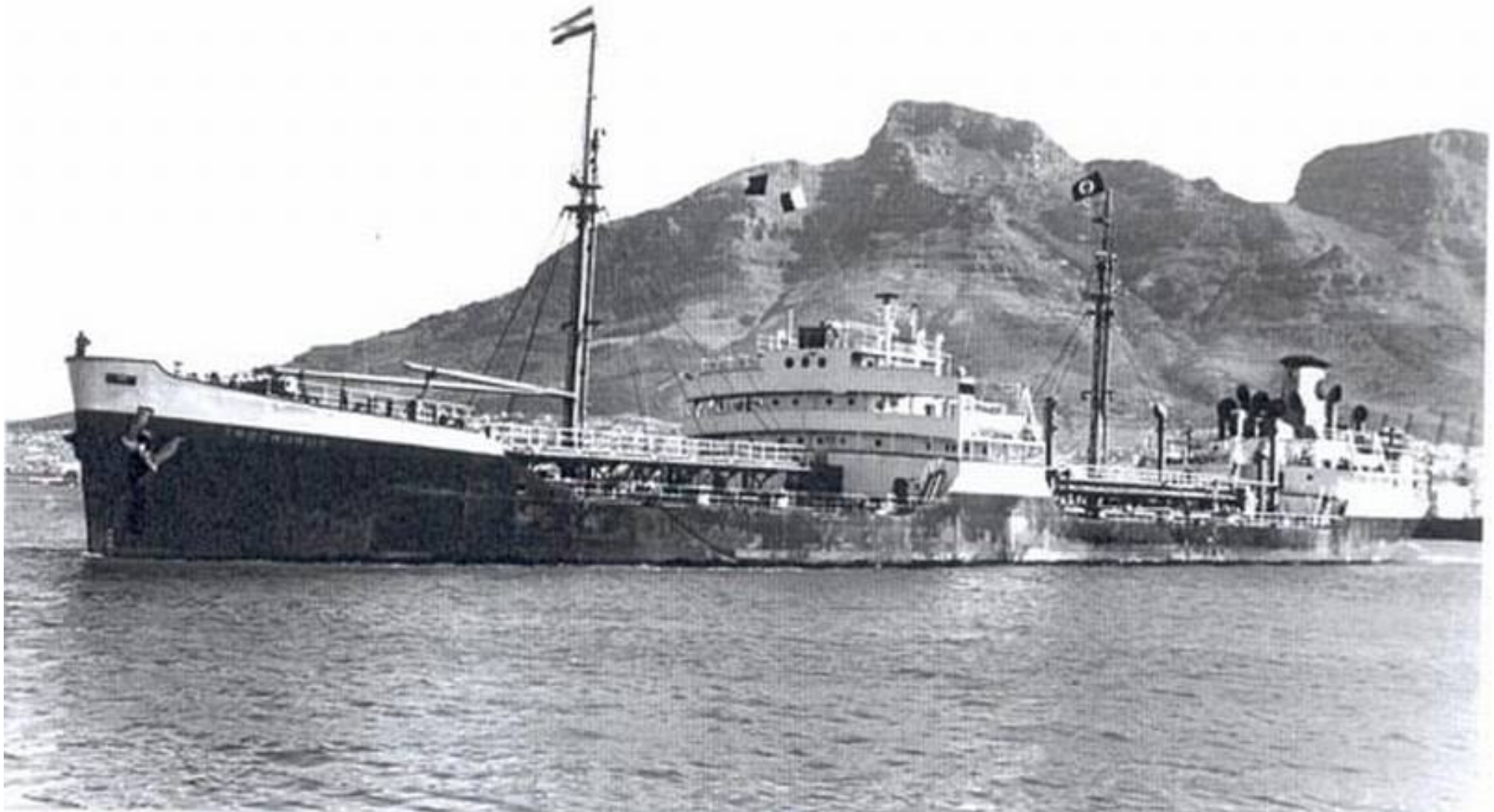
In 1953 naar Shell Company of Gibraltar, Ltd, Londen voor opslagdoeleinden.

Op 10-05-1960 gearriveerd in Valencia voor sloop.

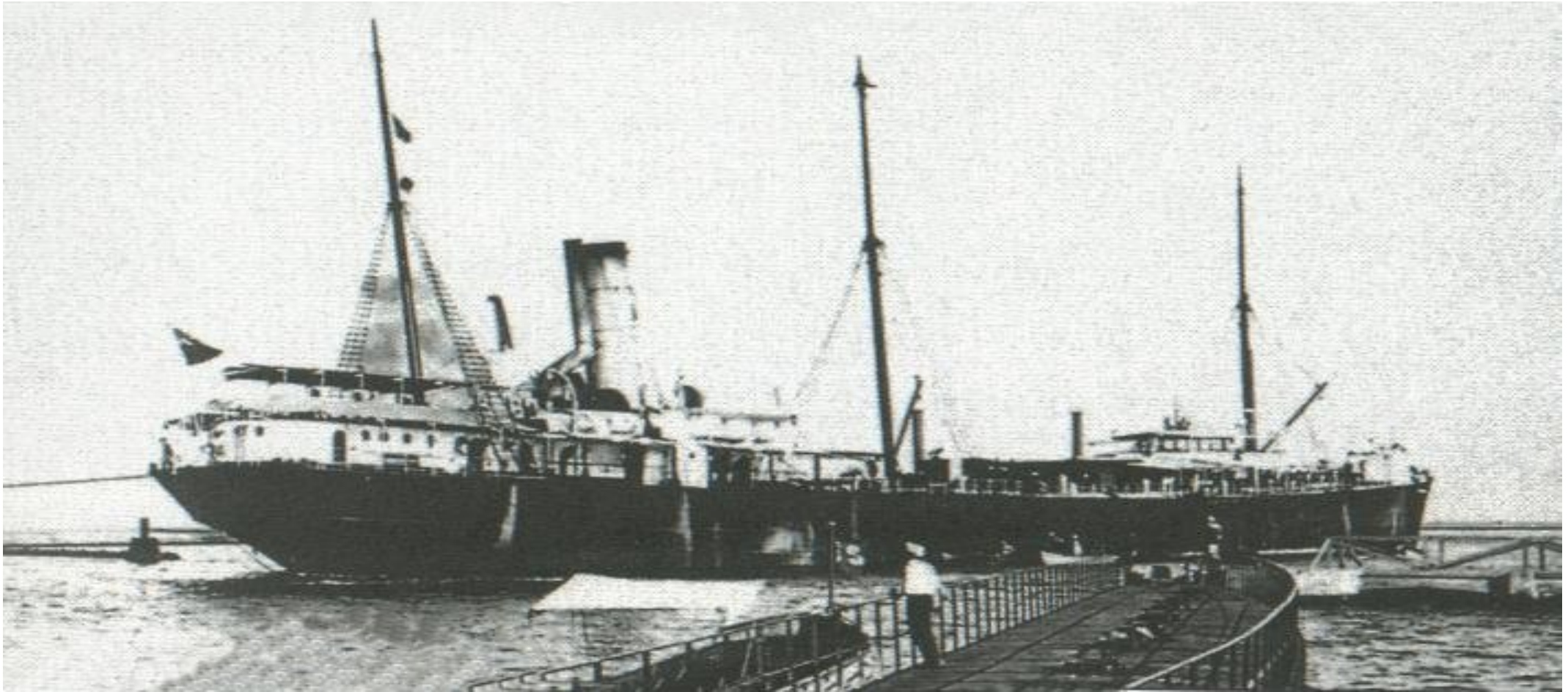
ss Trochiscus (1947)



ss Trochurus (1947)



Trocius



Tugs

Yard No: **284**

Launched: **1945**

Completed: **1945**

1947: **Shell Dezoito** (Cia. Shell Oil Portuguesa, Lisbon).

1971: Name deleted from ship registers: No further trace.

Yard No: **T549**

Launched: **7 Dec 1944**

Completed: **8 June 1945**

Completed at Hessle.

11.1945: Shipped to Hong Kong per Empire Marshal, from Liverpool.

2.1946: Under M.O.W.T. on harbour duties for Hong Kong Harbour Board.

1947: **Hai Ming** (Shell Company of China Ltd.).

1948: (Asiatic Petroleum Co. Ltd., Hong Kong).

1952: **Shih Tou Shan** (Shell Company of Singapore Ltd.).

1957: (Kon. Nederlandse Maats. Voor Haven Werken, N.V., Holland). No further trace.

Yard No: **285**

Launched: **1945**

Completed: **1945**

(Laid up after completion.)

1948: (Chartered to Port of London Authority).

1949: **Kerbau** (Anglo Saxon Petroleum Co. Ltd.).

1949: (Shell Company of Singapore Ltd.).

No trace after 1958.

Yard No: **T569**

Launched: **May 1945**

Completed: **3 Jul 1945**

11.1945: Shipped to Hong Kong, for Hong Kong Harbour Board, per Empire Marshal.

8.2.1946: To Hong Kong Harbour Board on commercial duties with Wharf Company (under M.O.W.T.).

4.9.1948: **Tsing Shan** (Asiatic Petroleum Co. Ltd., Hong Kong).

1951: (Lu Bros., Hong Kong).

9.1959: (Shell Oil Co. Ltd., Hong Kong).

No further trace.

Tumitella SMS Ittis (Hilfskreuzer)

SMS *Ittis* war ein Frachtschiff der Hansa-Linie, das im [Ersten Weltkrieg](#) kurzzeitig als deutscher Minenleger und [Hilfskreuzer](#) im [Indischen Ozean](#) operierte.

Das 10.700 t verdrängende und 5.528 [BRT](#)^[1] große Schiff lief am 18. November 1905 bei der [Flensburger Schiffbau-Gesellschaft](#) unter dem Namen *Gutenfels* vom Stapel. Es war 135 Meter lang und 17 Meter breit und hatte 6,3 Meter Tiefgang. Seine Höchstgeschwindigkeit betrug 11 Knoten.

Bei Ausbruch des [Ersten Weltkriegs](#) befand sich die *Gutenfels* in [Port Said, Ägypten](#). Sie wurde von [Großbritannien](#) als Feindbesitz beschlagnahmt und zunächst unter dem Namen *Polovan*, dann 1916 als Tankschiff *Turritella* unter der Regie der [Anglo-Saxon Petroleum](#) Company Ltd. für die [Royal Navy](#) in Dienst genommen. Am 27. Februar 1917 brachte der deutsche Hilfskreuzer [SMS *Wolf*](#), der vor dem Krieg ebenfalls der Hansa-Linie gehört hatte, die *Turritella* im Indischen Ozean auf und rüstete sie mit einer 5,2 cm Kanone und 25 Seeminen unter dem Namen SMS *Ittis* zum Hilfskreuzer um. Kommandant des Schiffs wurde der [Erster Offizier](#) der *Wolf*, [Kapitänleutnant Iwan Brandes](#). Die Besatzung bestand aus 27 Angehörigen der *Wolf* sowie eine größere Anzahl von Chinesen, die zur ursprünglichen britischen Besatzung gehörten und nun für deutsche Dienste angeworben wurden. Die *Ittis* sollte die [Minen](#) vor [Aden](#) legen und dann so lange wie möglich auf eigene Faust Handelskrieg führen. Beim Legen der Minen wurde die *Ittis* am Morgen des 5. März 1917 von der britischen [Sloop](#) HMS *Odin* entdeckt, die mit sechs 4-[inch](#)-Kanonen bewaffnet war. In Anbetracht ihrer hoffnungslosen Unterlegenheit versenkte die Besatzung der *Ittis* ihr Schiff selbst und wurde von der Besatzung der *Odin* aufgenommen. Sie kehrte zum Teil erst, so wie Brandes selbst, 1920 aus der [Kriegsgefangenschaft](#) zurück.

Bryce Canyon

T2-SE-A1

Built December 1944 by The Kaiser Company, Swan Island Yard, Portland, Oregon,
as "Bryce Canyon" # 2393, for U.M.S.C.

1947 - TURBINELLUS, Anglo-Saxon Petroleum Co., Ltd., London, BR

1948 - Eagle Oil & Shipping Co., Ltd., London

1949 - SAN LEONARDO,s/o

Broken up at Dalmuir 1961 by W. H. Arnott Young & Co., Ltd.,
arrived 02.09.1961.

Ship Report for "BRYCE CANYON"

IDNo:	2246965	Year:	1944
Name:	BRYCE CANYON	Launch Date:	18.11.1944
Type:	Tanker	Date of completion:	12.1944
Flag:	USA	Keel:	

DWT:	16613	Yard No:	110
Length overall:	159.6	Ship Design:	T2-SE-A1
LPP:	153.3	Country of build:	USA
Beam:	20.7	Builder:	Kaiser
Material of build:		Location of yard:	Swan Island
Number of screws/Mchy/Speed(kn):	1TE-15		

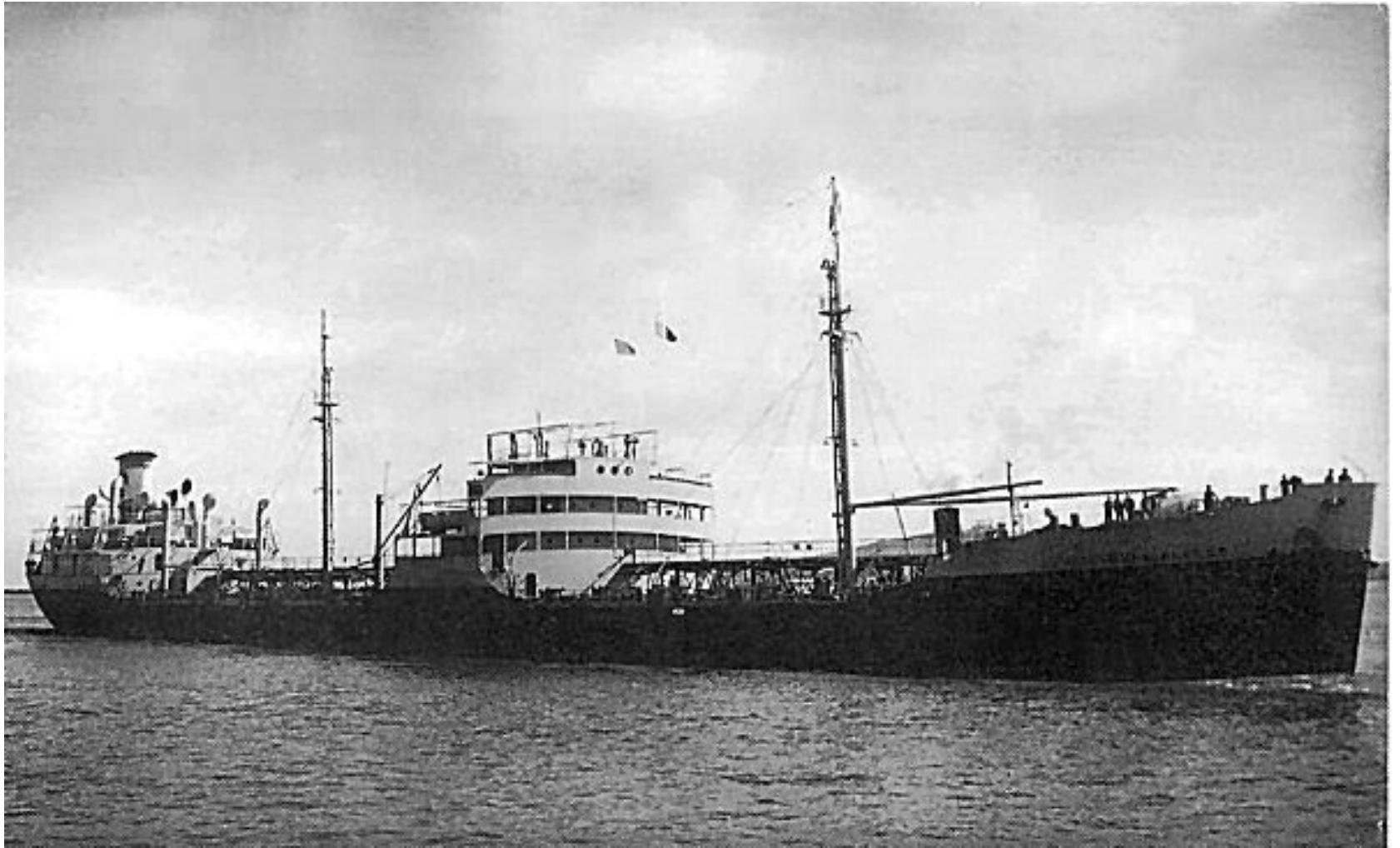
Owner as Completed:	U.S.War Sg Administration, Portland, Ore.
---------------------	---

Subsequent History:
1947 TURBINELLUS - 1949 SAN LEONARDO

Disposal Data:
Scrapped at Dalmuir 02.09.1961.

History:

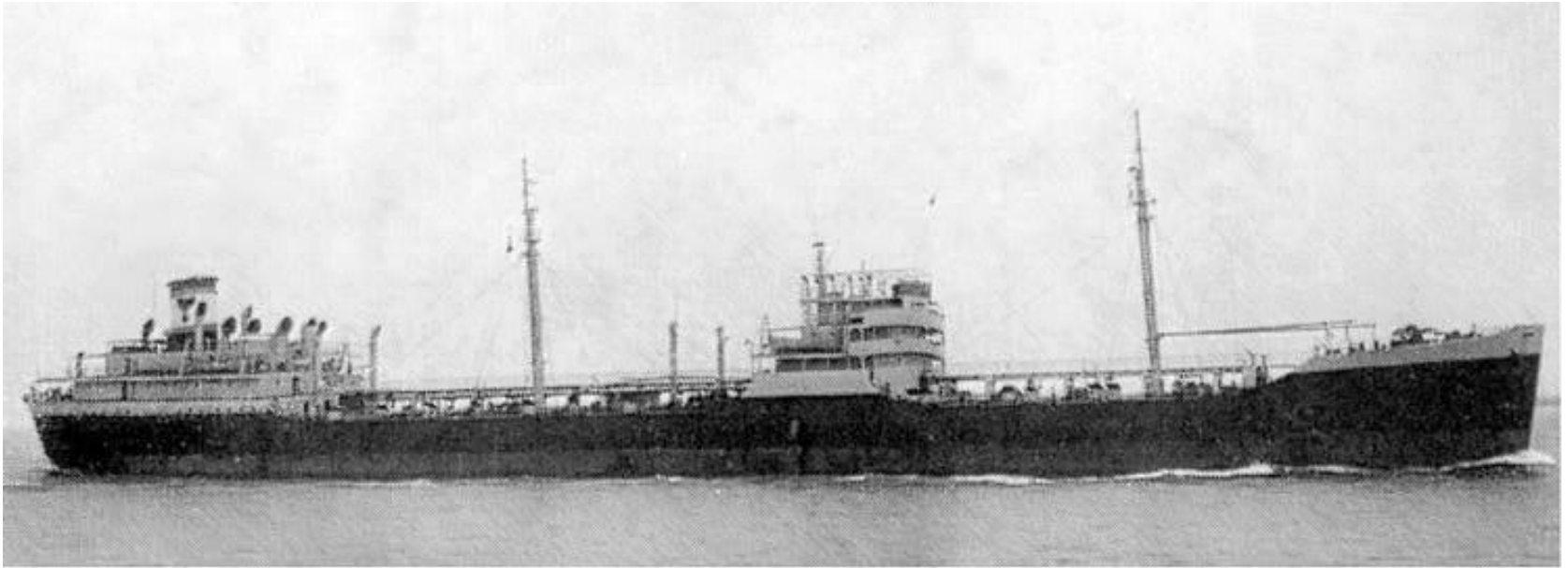
ON	LR/IMO	ID	Year	Name	Tons	Name change	Main Owner
246965		2246965	1944	BRYCE CANYON	10448		U.S.Govt
181767		2246965	1944	TURBINELLUS	10448	1947	Anglo-Saxon/Shell
181767		2246965	1944	SAN LEONARDO	10448	1949	Eagle Oil & Sg Co



"Turbinellus", ex. "Bryce Canyon".

"San Leonardo", ex. "Turbinellus", ex. "Bryce Canyon".





"San Leonardo", ex. "Turbinellus", ex. "Bryce Canyon".
(Photo copyright A. Duncan)



"San Leonardo", ex. "Turbinellus", ex. "Bryce Canyon".

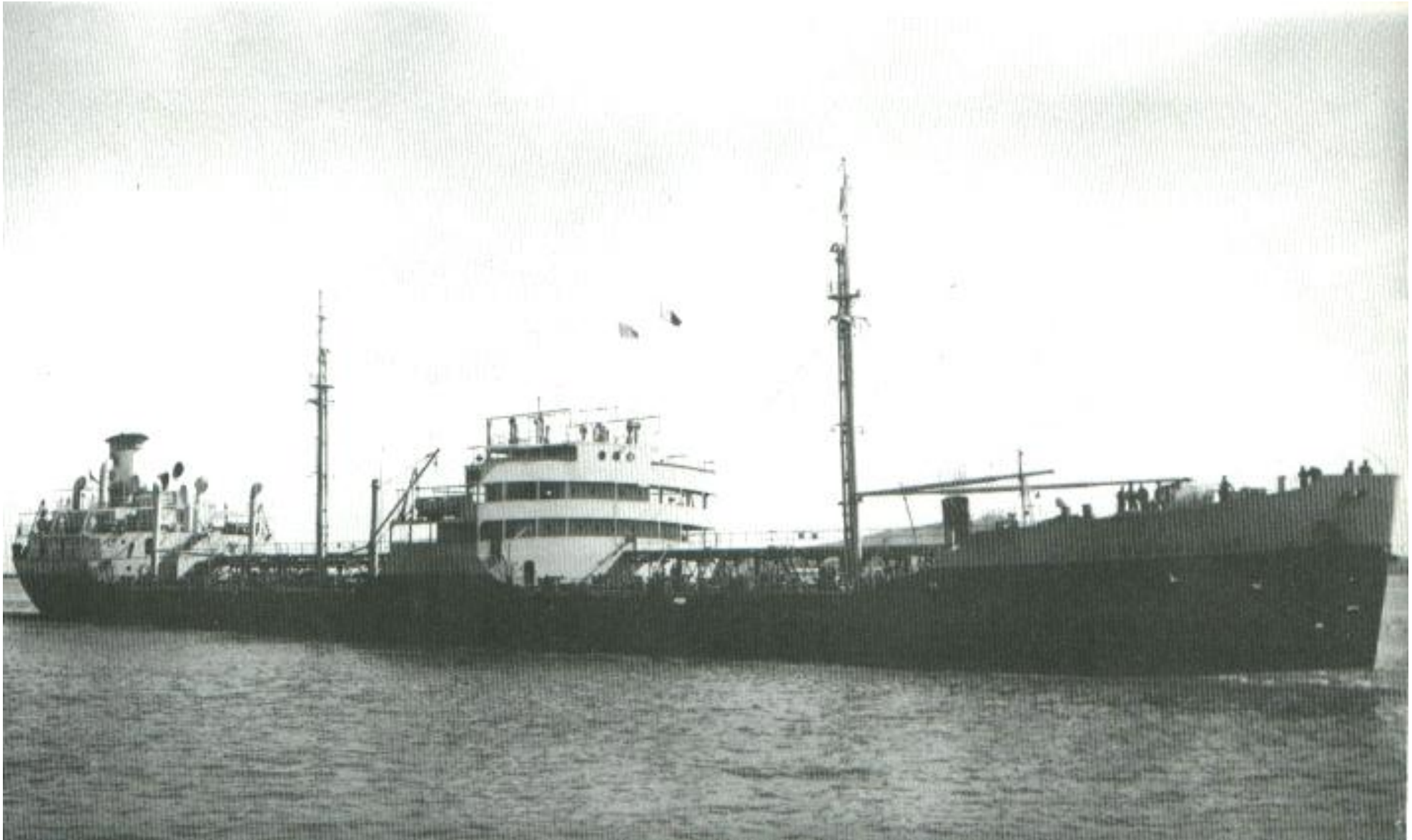


"San Leonardo", ex. "Turbinellus", ex. "Bryce Canyon".



"San Leonardo", ex. "Turbinellus", ex. "Bryce Canyon".

SS Turbinellus



Turbinellus which was in the Shell fleet from 1947 to 1949. Then was sold to Eagle Oil and renamed San Leonardo. She rejoined the Shell fleet in 1960 when Shell purchased the Eagle Oil Co, but her name stayed the same, until scrapping on the Clyde in September 1961. She was originally built in Portland, Oregon as Bryce Canyon for USMC in 1944, a "T2".

S.S. Turbo – The “Half Wreck”

25 juli 2013 om 2:46



The **S.S. Turbo** was a 4,782 GRT steam cargo ship built at J.D. Laing Shipbuilding (Deptford Yard No. 635), Sunderland, UK, for the Anglo-Saxon Petroleum Co., Ltd., London. She was launched 11 July 1912, and completed the following month, with a length of 117 meters, beam of 15.5 meters, triple-expansion engine provided by Dickinson's and single shaft for a speed of 10 knots. Although listed as a cargo ship, which she was, the construction of the ship was actually for transport of bulk liquids (water, fuels, oils, etc.). At the outbreak of World War II on 03 September 1939, all British shipping came under Government control. The ships of the Anglo-Saxon Petroleum Company were not exempt to this and the **S.S. Turbo** was taken over and defensively armed with a single 12-pounder gun and 4 Hotchiss.

The first mention of the ship's involvement in the war effort is at 05:45 on the morning of 01 March 1941 in the Mediterranean while under the command of Captain J. Hill, on passage from Port Said to London. A submarine was sighted approximately 4 miles away off the port bow which opened fire on the ship. Captain Hill maneuvered the ship so that the submarine was astern so as to provide as small a target as possible. Captain Hill ordered that fire be returned at this time. As quoted from "The Merchant Navy": The situation was a trying one, for the Turbo's crew consisted of fifty-three Chinese and only nine British. Soon after the duel opened, the Chinamen almost got out of hand, but owing to the firmness of the master and the influence of British members of the crew, they were induced to keep at their stations."



Gunfire was exchanged for over half an hour, with the submarine gradually closing the distance between it and the **Turbo**. The submarine fired 20 rounds, none of which came near hitting the ship. However, as the submarine drew closer, the gunfire from the ship became more accurate, resulting in the submarine breaking off the chase. The **Turbo** continued on and safely completed her journey.

The next mention of the **Turbo** is while on passage from Haifa, Israel to Alexandria on 20 August 1941 under the command of Captain J. B. Jones.



Here is his account of the attack which occurred on that day:

"Weather on the afternoon of the 20th was fine with light air and we steamed at 7.5 knots steering a westerly course, zigzagging on No. 10. At 17:45 A.T.S. 35 miles from Damietta, we sighted two twin engine bombers heading towards us from the west out of the sun, which was then 2 points off our port bow. They were light blue, 50 feet above the water and flying one behind the other.

When they were in range we commenced firing with the Hotchiss, two of which were fixed on the bridge, one forward and one on the f'o'c'sle head. We could not bring the 4" gun to bear at this stage.

The first plane when about $\frac{3}{4}$ mile off the starboard bow, dropped a torpedo which I saw approaching and I swung the ship hard astarboard. The vessel answered the helm and the torpedo ran harmlessly along the starboard side.

Meanwhile the second aircraft made a wider circle round the starboard side until he was $\frac{3}{4}$ mile on our starboard quarter, then he released his torpedo. The ship was still swinging to starboard. I saw the white wake and a second later it struck the vessel halfway between the bow and stern on the starboard side. There was a terrific explosion, a cloud of black smoke and a column of water was thrown at least 95ft, but there was no flame. There was a strong smell of cordite.

We could now bring the 4" to bear and were able to get off one round as the plane flew off. We continued to fire the Hotchiss guns using all our ammunition except for 25 rounds. The planes continued to circle at a distance of 2 miles then flew off. 10 minutes later two of our own fighters appeared. The attacking planes were Italian S79 type Bombers adapted to carry Torpedoes.

The ship rocked so badly after the explosion that I thought the ship was going to break in two, so I stopped the engines. The pump room and No.s 3, 4 and 5 holds were flooded, the deck was buckled on the starboard side between 3 and 4 tanks and there was a large hole in the ships side some 40ft fore and aft. There were cracks in the starboard side running from the main shear strake down to the bilge keel."



The **Turbo**, although heavily damaged, was able to make safe harbor at Port Said where part of her cargo was off-loaded. She then transitted the Suez Canal to the Port of Suez where the remainder of her cargo was discharged.

Although the **Turbo** was damaged beyond repair, it was decided that she could still be used as a stationary bulk fuel storage facility, and on 01 April 1942 she departed Suez in the tow of the **Gladys Moller**, a sister ship of the **Rosalie Moller**.

In heavy weather on 04 April 1942, the **Gladys Moller**, with the **Turbo** in tow, neared Ras Banas when the **Turbo** suddenly broke in half. The forward section was ordered sunk by gunfire as it was a navigational hazard. The after section of the **Turbo** remained afloat but could not be boarded. On the night of 05 April, the **Gladys Moller** lost sight of the after section and the next morning the **Turbo** was gone.

The location of the "*Half Wreck*" as it was previously known for obvious reasons is credited to the Egyptian boat captain of the **Lady M** known as "Crazy Ahmed at" who found it at **position 25°16'N/35°25'E**. The wreck had also previously been mis-identified until Mr. Peter Collings, through his research, was able to correctly identify it as being the wreck of the **S.S. Turbo**.

The hull now lies on a sandy bed in 28 meters very close to the reef face on its port side. The starboard side is in about 18 meters while the port side almost touches the sand. The stern faces northwest. The break in the hull is from the rear of the centre island which sank with the fore section. The raised walkway runs aft to the engine room and accommodation island and the cross members are covered in corals and home to multitude of fish. The helm direction indicator is intact and stands proud on her aft deck and although her rudder was removed the prop can still be seen partially buried in the sand.



The engine room is huge, easy to explore and totally intact. It is possible to explore three floors down into the heart of the ship. Gauges, valves piping, dials notices, (one reads "water 1/3 above combustion when show in glass in all engines") gratings and handrails are all intact. There are many storerooms off to the sides with tools and other equipment, much of which is concreted into place and a workshop complete with lathe, even oilcans and watering cans! The engine room is very atmospheric with good light filtering through the skylights, although the angle at which she lies can be somewhat disorientating. Her repeater telegraph still hangs waiting for the next command.

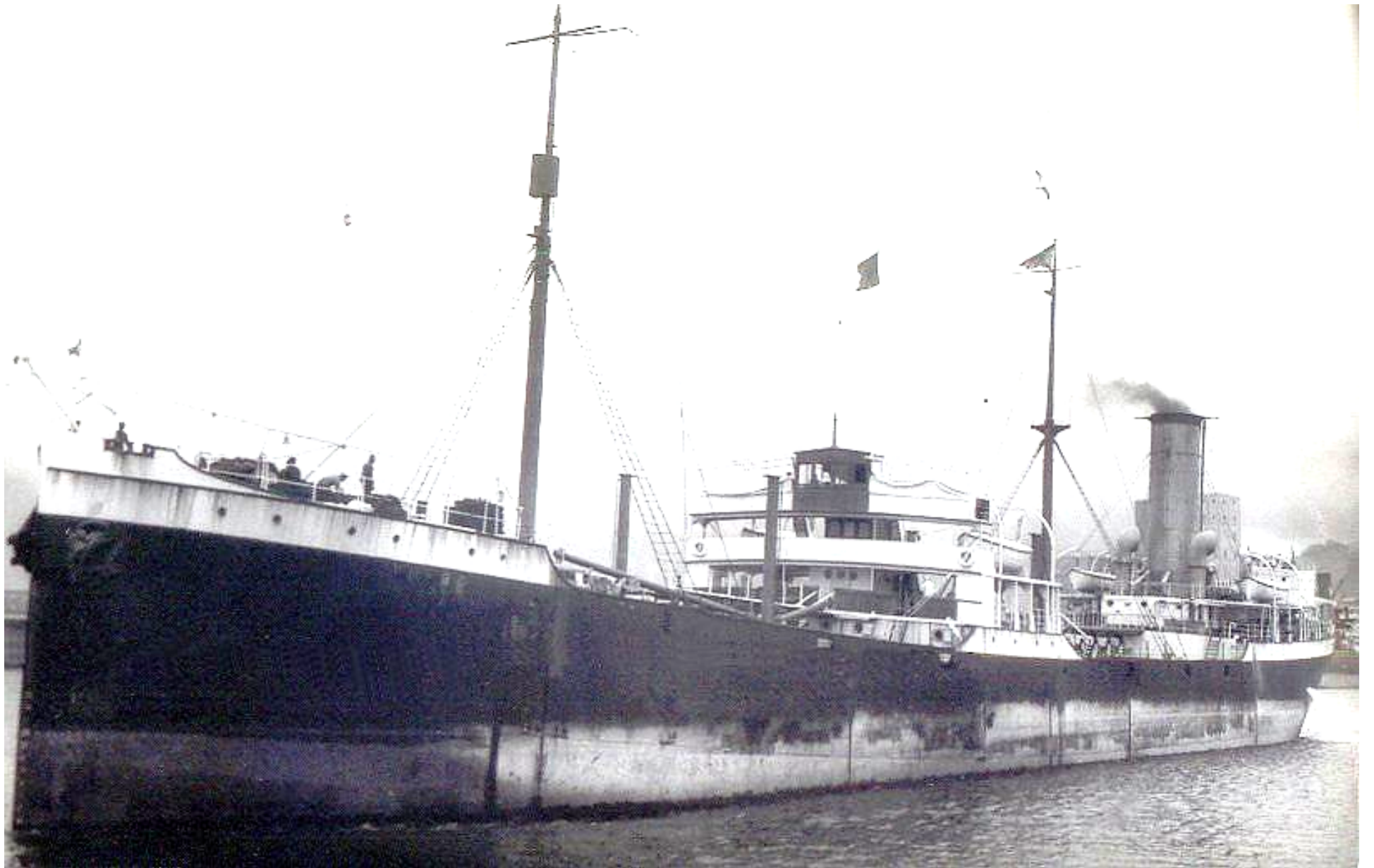
Forward of the engine room is her boiler room and the funnel casing, again all her fittings, gauges and valves are in situ. The stern area under the weather deck is an area of great interest with more store rooms, wheel barrows, spare ventilation cowls and some great swim through's. A raised walkway supporting the vessels piping is home to a multitude of life forms from sponges to lionfish and the cross bracings make a great swim through and photo backdrop. The deck is an intricate latticework of pipes valves and fittings, used to transfer the bulk liquid fuel to her tanks in a delicate balancing act.

Do you want to dive this wreck? We can arrange it! Visit our site

www.nimarboat.com



Turbo



THE S.S.TURBO



Built at Sunderland in 1912 by J.D.LAING for the **Anglo Saxon Petroleum Co.** The 4900 ton, 374 ft “contemporary plated, fitted for carrying liquid fuel in bulk, machinery aft”. The records also show her engine specification, built by DICKINSONS as “3 cylinder triple expansion engine” and out-fittings by R.C. CRAGGS of HARTLEPOOL

On August 20th 1941, she was attacked by German aircraft while en route from Haifa to Alexandria with a cargo of 7500 tons of Admiralty fuel. She arrived at Port Said on the 21st, her 42 crew and 10 gunners all saved. After discharging her cargo and damage made good, her armament was removed and she left Suez on April 1st 1942 for Aden in tow of the GLADYS MOLLER (sister-ship of the Rosalie Moller) destined to be used as a fuel storage hulk.

On the 4th April as they neared Ras Banas (reported position puts them approximately 15 miles north) the ship broke in two, presumably from the damage sustained in the bombing, and cast adrift due to heavy weather. The forepart of the ship was deliberately sunk as it was deemed a danger to shipping and the afterpart “presumed to have foundered”.

The hull now lies on its port side, on a sandy bed in 28 metres, very close to the reef face. The starboard side is in about 18 metres, while the port side almost touches the sand. The stern faces northwest.

The break in the hull is from the rear of the centre island, which sank with the fore section. The raised walkway runs aft to the engine room and accommodation island and the cross members are covered in corals and home to a multitude of fish. The helm direction indicator is intact and stands proud on her aft deck and although her rudder was removed, the prop can still be seen partially buried in the sand.

Judging from her intact fittings, handrails and portholes, few have been here before, if at all. The engine room is huge, easy to explore and totally intact.

It is possible to explore three floors down into the heart of the ship. Gauges, valves, piping, dials, notices (one reads “water 1/3 above combustion when show in glass in all engines”), gratings and handrails are all intact. There are many rooms and a workshop, galley, weather deck and companionways to explore. There are even oilcans and watering cans! Lifeboat davits, handrails and stairwells provide great backdrops for photography.

Fascinating marine life, including vast numbers of the Pixie Hawkish - a rare sighting anywhere else but here, the Major Dominus of the wreck. Although the visibility is less than stunning, the encrusting, macro and fish life and general intactness are a great incentive to dive her more than once. Sadly the aft mast which used to reach up close to the surface has been snapped in two.

D/S **GUTENFELS** (2) (QJBV)

1906-1914

Abmessung: L.reg.: **128,83 m** B.reg.: **16,80 m** SH.: **9,54 m** RT.: **8,71 m** Tfg.: **6,27 m**

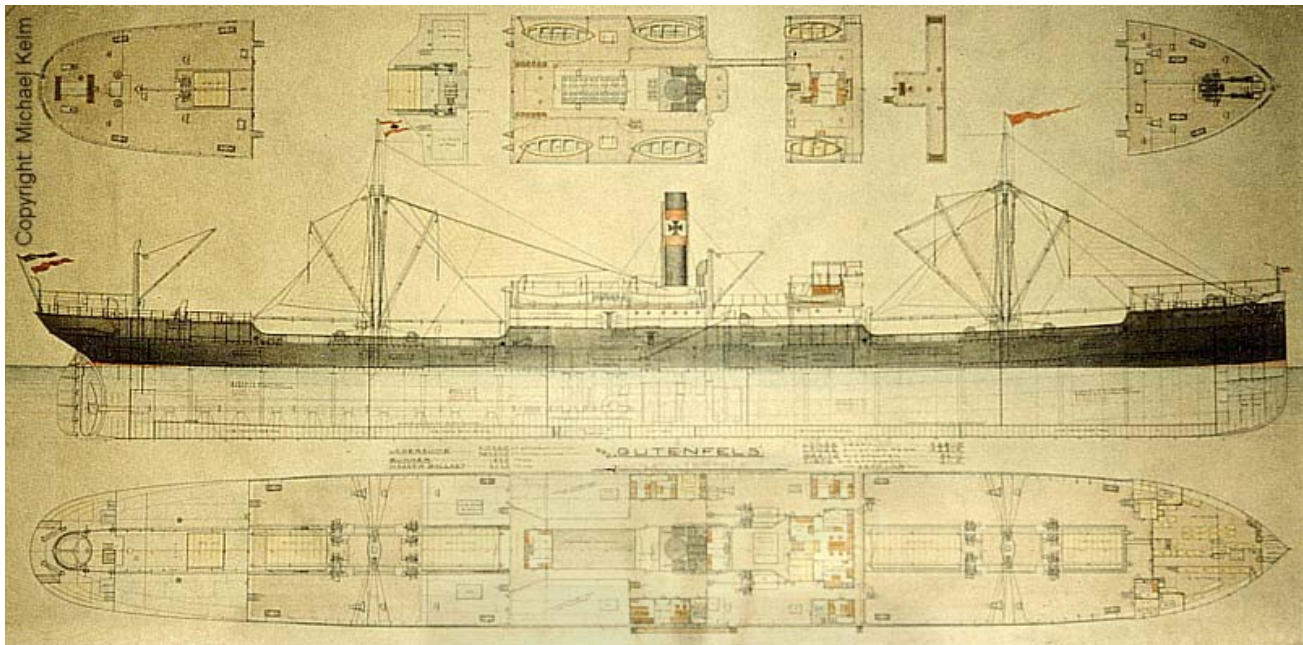
Vermessung: **5.576 BRT** **3.540 NRT** **8.745 tdw**

Antrieb: Eine 4-Zylinder Vierfach-Expansions-Dampfmaschine
Flensburger Schiffbau Gesellschaft, Flensburg
2.600 PSi / 65 UpM
ein Propeller / ein Ruder / 11,0 kn

Besatzung: 74 Mann

Die "Rheinfels"-Klasse: [RHEINFELS \(2\)](#) - [STOLZENFELS \(3\)](#) - [BRAUNFELS \(2\)](#) - [ROTENFELS \(1\)](#)
[LINDENFELS \(2\)](#) - [RAUFELS \(1\)](#) - [UHNFELS \(1\)](#)

Erbaut bei der **Flensburger Schiffbau Gesellschaft**, Flensburg als Bau-Nr. 254.



GUTENFELS (2) 1906-1914



GUTENFELS (2) 1916-1914
Bereit zum Stapellauf.

Vom Stapel gelaufen am 18.11.1905.

An die **Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft "Hansa"**, Bremen am 16.01.1906 abgeliefert.



GUTENFELS (2) 1906-1914
In einem amerikanischen Hafen um Getreide zu laden.

Am 05.08.1914 in Alexandria / Ägypten durch Großbritannien beschlagnahmt.
Eingetragen für **The Admiralty**, London (Manager: Grahams & Co.)

D/S **POLAVON** (----) 1914-1915

Im April 1915 verkauft an **Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd.**, London / Großbritannien

D/S **TURRITELLA** (---) 1915-1917

Am 27.02.1917 auf der Position 08°40' N / 63°15' O westlich Colombo
durch den deutschen Hilfskreuzer S.M.S. WOLF aufgebracht.



TURRITELLA 1915-1917

Hansa-Dampfer WACHTFELS (1) als Hilfskreuzer S.M.S. WOLF bringt den
Hansa-Dampfer GUTENFELS (2) als TURRITELLA auf.

Die TURRITELLA wird sofort zum Hilfskreuzer ausgerüstet
und in den Golf von Aden beordert, um dort Handelskrieg zu führen.

D/S **S.M.S. ILTIS**

1917

Am 05.03.1917 auf der Position 12°26' N / 44°12' O vor Aden durch
die britischen Kreuzer H.M.S. ODIN und H.M.S. FOX gestellt
und von der eigenen Besatzung versenkt.

"Sollten eingestellte Fotos jemandes Copyright- oder Nutzungsrechte verletzen, so bitte ich um Benachrichtigung.
Die entsprechenden Fotos werden dann sofort entfernt."

[Zurück](#)

[Seitenanfang](#)



S.M.S. Iltis III (Hilfskreuzer)

Stapellauf: 18.11.1905 als "Gutenfels"
bei der FSG in Flensburg.

Bei Ausbruch des 1. Weltkrieges befand sich die Gutenfels in Port Sais (Ägypten) und wurde dort von den Briten beschlagnahmt und in Polovan umbenannt.

Ab 1916 fuhr Sie dann unter dem Namen Turrutella für Anglo-Saxon Petroleum Company Ltd. als Tankschiff.

Am 27.02.1917 wurde die Turrutella vom deutschen Hilfskreuzer S.M.S. Wolf im Indischen Ozean aufgebracht. Die Turrutella wurde dann als "Hilfskreuzer Iltis" mit einem 5,2 cm Geschütz und 25 Seeminen ausgerüstet. Das Schiff sollte die Minen vor Aden legen und solange wie möglich Handelskrieg führen. Beim legen der Minen wurde sie von der britischen Sloop "HMS Odin" entdeckt. In anbetracht der stärkeren Bewaffnung wurde die "Iltis" von der Besatzung am 05.03.1917 selbst versenkt.



TYEE SHELL – 1958

Here as the ARCTIC TRADER
at St. Clair, Ontario, Canada,
Oct. 198

Built by Collingwood
Shipbuilding, Collingwood,
Canada, Yard-No.167

1599 GT, 1980 dwt – 75.9/69.4
x 12.3m

Launched:23-07-
1958.Completed: -10-1958

1958 TYEE SHELL Shell
Canadian Tankers Ltd.,
Vancouver, Can.

1964 TYEE SHELL Shell
Canada Ltd., Vancouver, Can.

1969 Rebuilt, 96.0/89.9m, 2701
GT, 4361dwt

1970 ARCTIC TRADER Shell
Canada Ltd., Saint John NB,
Can.

1972 ARCTIC TRADER Shell
Canadian Tankers (1964) Ltd.,
Saint John NB, Can.

1983 RIVERSHELL Shell
Canadian Tankers (1964) Ltd.,
Toronto, Can.

1995 HORIZON MONTREAL
Shell Canadian Tankers (1964)
Ltd., Toronto, Can.

2004 ALYCIA S.1 Aurora
Holding Ltd. Inc., Panama,
Pan.

2005 NEW HORIZONS Aurora

Holding Ltd. Inc., Georgetown, Guy.

2006 NEW HORIZONS B. & L. Horizons Inc., Georgetown, Guy.