

# SCHEEPSFOTORUILBEURS

ZEEBRIEF#3

19 JUNI 2011



BEAUFORTE 9532812

casco gebouwd door ATVT Sudnobudivnyi Zavod Zaliv, Kerch, Oekraïne, afgebouwd bij Damen Bergum Shipyards B.V., Bergum onder bouwnummer 9423.

4-5-2011 proefvaart vanaf Harlingen.

27-5-2011 gedoopt BEAUFORTE door Carolien de Boer (crewing manager bij UniSea Shipping B.V.) en opgeleverd aan Beauforte B.V., Sneek, in beheer bij UniSea Shipping B.V., Sneek, roepsein PCKN.

5.160 BRT, 2.970 kW, MAK 9M25C.

16-6-2011 vertrokken van Harlingen met bestemming Portland, 18-6-2011 02:00 uur ETA te Portland.

Foto Carolien de Boer: UniSea Shipping.



FRYKEN 8819718 (NB-176), 10-1989 opgeleverd door van der Giessen-de Noord B.V. (944) als NORRSUNDET aan van Nievelt, Goudriaan & Co. B.V., Rotterdam, 1993 verkocht aan Coldstream Shipper N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., herdoopt COLDSTREAM SHIPPER, 1996 verkocht aan Ahlmarco N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Barber Ship Management A/S, herdoopt FRYKEN, roepsein PJOT, 30-1-2006 (e) onder de Nederlandse vlag gebracht, roepsein PHER, 4-2-2006 op het Kanaal van Gent naar Terneuzen t.h.v. de grens een "black out" gekregen, door de sleepboten HENDRIK 3 en HOLLAND naar Gent gesleept, 18-12-2008 thuishaven: Madeira, vlag: Portugal (PMD), roepsein CQMN, 17-12-2009 (e) verkocht aan Barkley Corp. N.V., Farmsum, vlag: Portugal (PMD), 5-2011 verkocht aan het Turkse Offshore bedrijf Karpowership, (Karadeniz Holding A.Ş., İstanbul), zou daarna nog 2 reizen maken n.l. van Paldiski naar Gdansk, en van Paldiski naar Riga, 21-5-2011 passage Kieler Kanaal, 8-6-2011 gearriveerd te Fethiye, Turkije voor overdracht, ingebracht bij Karpowership Co Ltd., Monrovia-Liberia, herdoopt KARADENIZ POWERSHIP ENIS BEY, roepsein A8ZR5.



MAERSK MADRID 8808628, 27-10-1989 opgeleverd door Ishikawajima Harima Heavy Industries (I.H.I.), Kure (2985) als PENINSULAR BAY aan P&O Containers Ltd. (P&OCL), Nassau-Bahamas, 50.235 BRT, 3613 TEU, 1991 ingebracht bij Dia Port Co. Ltd. & Dia Ocean Co. Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij P&O Containers Ltd., 16-9-1999 te Southampton door John Prescott (British Deputy Prime Minister) onder U.K. vlag gebracht, 1-2005 ingebracht bij P&O Nedlloyd B.V., Londen-U.K., in beheer bij Blue Star Ship Management B.V., Rotterdam, 2006 in beheer bij Maersk Ship Management B.V., 13-3-2006 (e) herdoopt MAERSK MADRID, 2009 verkocht aan Maersk B.V., Londen-U.K., in beheer bij Maersk Ship Management B.V., 13-2-2010 (e) verkocht aan Maersk Line UK Ltd., Rotterdam, in beheer bij Maersk Ship Management B.V., roepsein PBMQ, 8-2010 (e) in beheer bij A.P. Møller Singapore Pte. Ltd., Singapore en Møller-Mærsk A/S, Kopenhagen, 6-2011 onder de vlag Marshall Islands gebracht, roepsein V7WO8. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 6-1998, Europoort).





NEDLLOYD AMSTERDAM 8218720, 1984 opgeleverd door VEB Warnowwerft Warnemünde, Warnemünde (248) als EASTERN MOON aan Hape Seafreight Pte. Ltd. Singapore, 1984 herdoopt RAHIM, in beheer bij Holwerda Scheepvaart Mij., Heerenveen, 22-3-1986 gearriveerd te Rotterdam, 1986 verkocht aan Nedlloyd Lijnen B.V., Rotterdam, 9-4-1986 in dienst, 9-4-1986 als NEDLLOYD AMSTERDAM vertrokken van Rotterdam naar West-Afrika, 11-3-1989 herdoopt AMSTERDAM, 1991 verkocht, 7-3-1991 herdoopt SEVASTAKI, 1992 herdoopt CTE CINTA, 1994 herdoopt SEVASTAKI, 15-1-1996 herdoopt INDUSTRIAL CHAMPION, 16-10-1997 herdoopt TORM TEXAS, 17-4-1998 herdoopt SEVASTAKI, 6-2001 beheer over van Seajade Maritime Ltd., New York naar Columbia Shipmanagement Ltd., Limassol, 2004 verkocht door Clipper Sea Transports, Inc., Monrovia-Liberia, in beheer bij Columbia Shipmanagement Ltd., Limassol aan Oceanmaris Management Inc., Athene (Constantinos Priftis), 17-11-2004 (GL) herdoopt EVI, 2005 verkocht aan Yokmar Maritime, in beheer bij Oceanstar Management Inc., Athene, 2009 verkocht aan Matso Shipping Company Inc., Panama, in beheer bij Red Sea Navigation Co., Suez, 4-4-2009 (GL) herdoopt SUEZ. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 1986, Nieuwe Maas t.h.v. Vlaardingen).

28-6-2010 klasse ingetrokken bij Germanischer Lloyd.

27-7-2010 vertrokken van Karachi met bestemming Massawa, Eritrea geladen met cement in zakken.

2-8-2010 in de Internationally Recommended Transit Corridor in de Golf van Aden door piraten gekaapt.

Om 04:20 uur in positie 13.02 NB. en 04.8.54OL. gaf de Indiase kapitein door dat 3 skiffs naderden met licht bewapende piraten. Enkele minuten later was de bemanning van 1 van die 3 boten aan boord en nam het schip over.

Nadat de marine het bericht had ontvangen nam men contact op met de SUEZ, maar tevergeefs. Er werd nog wel een helikopter naartoe gestuurd, die keerde terug zonder wat te kunnen uitvoeren.

Twee NAVO-oorlogsschepen, HR. MS. DE ZEVEN PROVINCIEËN en U.S.S. COLE, van de NAVO eenheid tegen piraterij "Task Force onderneming Operation Oceaan SHIELD" en de RSS ENDURANCE uit Singapore van de CMF Taskforce waren binnen een afstand van 40 mijl van de SUEZ op het moment van de aanval.

Ondanks onmiddellijk reageren met een helikopter die binnen 10 minuten ter plaatse arriveerde, was de zeemacht niet in staat de aanval te voorkomen. Niet, zoals de piraten die uitvoerden, om binnen 5 minuten aan boord van het schip te komen. Ondanks het aangebrachte prikkeldraad en brandslangen die klaar hingen, lukte het ze toch snel aan boord te zijn.

Aan boord bevonden zich 24 opvarenden volgens de NATO, 23 volgens EU NAVFOR. Op de laatste bemanningslijst stonden 21 man, 9 Egyptenaren, 7 Pakistani, 3 Indiase en 2 uit Sri Lanka.

Als manager fungeerde Red Sea Navigation Co. voor eigenaar Matso Shipping Co. Inc., beide gevestigd te Port Tawfiq in Egypte.

Commercieel directeur Mohamed Abdel Meguid vertelde dat zijn bedrijf al eens een bedrag van 1,5 miljoen dollar losgeld betaalde voor een ander schip, de MANSOURAH (7707683 ex GREEN WAVE, ex SLOMAN MIRA). De piraten kaapten dat schip op 3 september 2008 en na betaling van het losgeld kwam het 23 dagen later weer vrij. De eigenaar wenste dat nu niet te doen en dat de zaak nu behandeld zou worden door het ministerie van buitenlandse zaken te Caïro.



Na overname voer de SUEZ door de Indische Oceaan richting Puntland (Puntland is één van de betwiste gebieden in Somalië. Het grenst aan Somaliland, Ethiopië, Galmudug en de rest van de jure Somalië). Het vaartuig ankerde eerst in de buurt van Bargaal om vervolgens terug te keren naar de Golf van Aden naar de kust van Puntland, dichtbij Bolimoog, tussen Alula en Habo op de zeer noordelijke tip van de Hoorn van Afrika. Daarna werd het schip weer verhaald naar de kust van de Indische Oceaan in de buurt van Dinowda Qorioweyn.

De piraten ontvoerden zich als harde onderhandelaars en namen enkele van de bemanningsleden mee naar een onbekende plaats om druk uit te oefenen op de eigenaar van het schip. De gestelde eisen verschilden tussen één, vier en zes miljoen dollar, terwijl de eigenaar van het schip eerder officieel had gemeld dat geen losgeld zal worden betaald. Het leek er op dat de eigenaar van de lading had onderhandeld.

Het schip en de wanhopige bemanning werden tot 12 december vast gehouden bij Ceel Danaane, Dinowda Quorioweyn op de kust van Puntland aan de Indische Oceaan.

Berichten verklaarden daarop dat het vaartuig, vergezeld van een gekaapt Iranes vissersvaartuig, vertrok omdat de ontvoerders en de eigenaren het niet eens konden worden over het losgeld. Later nam de SUEZ waar bij Garacad in positie 06.53 NB. en 04.92.2 OL. waar het sinds 1 januari 2011 voor anker zou liggen.

De situatie aan boord was voor vele mannen uitzichtloos, omdat noch de Egyptische regering, noch de eigenaar zich leken te bekommeren om het schip en de bemanning.

Dit situatie veranderde met een nieuwe Egyptische regering die een wat meer actievere rol ging spelen. Echter, de eigenaar kon zich niet veroorloven het flinke losgeld op te brengen. Na een lange stilte probeerde ook de regering van India mee te helpen om de onmogelijke zaak af te wikkelen.

Het lukte een krant per telefoon contact te krijgen met het schip: kapitein Wasi Hassan "We are not in a good condition at all. They (the pirates) just beat us up." De verbinding verbrak tijdens onderhandelingen van Wasi Hassan met de piraten om hem met rust te laten.

De deadline om het losgeld te betalen stond op 9 mei, doch die verstreek zonder dat er veel gebeurde.

De Suez voer op maandag 23 mei 2011 weg van de kust naar een afgesproken punt en keerde terug naar de kust bij Ceel Dhanaane.

De Pakistaanse media verwezen naar Ansar Burney, die verklaarde dat het losgeld op 2 juni betaald zou worden en de bemanning op 8 juni vrij zou komen.

Kashan, de broer van bemanningslid Muzamil, vertelde een persbureau dat ze zeer bezorgd waren dat vertraging bij de uitbetaling van het geld zou kunnen leiden tot ernstige gevolgen. "Nu dat het geld is verzameld, waarom zijn er dan zoveel belemmeringen? Het wachten is ondraaglijk. Mijn broer en de anderen aan boord van het schip zijn gemarteld door de piraten."

De Pakistaanse tussenpersoon geprobeerde om zijn handen in onschuld te wassen door elke verantwoordelijkheid af te wijzen en te verklaren dat 2.1 miljoen dollar was gestort op de bankrekening van de scheepvaartmaatschappij. Nadat de betaling op 21 mei 2011 op dek van het schip landde, verwachtte meerdere bronnen dat het schip en de bemanning spoedig vrij zouden komen.

MP K.D. Singh uit India verklaarde "Hoewel de vertragingstactiek mij dwong vijfhonderd duizend dollar meer te verzamelen, wat we succesvol deden met de vriendelijke medewerking van gouverneur Dr. Ishrat-ul-Ebad Khan van Pakistan, is dit door het humanitaire Fonds overgemaakt op de bankrekening van de scheepvaartmaatschappij te Egypte. De bal ligt nu bij de scheepvaartmaatschappij die daarop de onschuldige 22 levens uit de klauwen van piraten moet redden" voegde hij aan zijn persverklaring toe. Echter, hij voelde zich een paar dagen verplicht te verklaren dat alles op zijn plaats was gekomen en dat zijn eerder gedane belofte dat de zeelui op 8 juni vrij zouden zijn niet gehaald kon worden en is verschoven naar 20 juni. Blijkbaar betaalde de maatschappij het losgeld op 10 juni 2011 en een dag later (11 juni 2011) lieten de piraten het schip gaan.

Vanaf twee dagen na de vrijlating begeleidde een Indiaas oorlogsschip de SUEZ naar de haven van Salalah te Oman met een ETA van 17 juni 2011. Of het cement nat werd is niet duidelijk geworden. (Bron: diverse websites).





“KOOPVAARDIJ FOTO”



ALK 5254498, 2-3-1962 te water gelaten, 4-1962 opgeleverd N.V. Dok- & Scheepsbouw Mij. "Makkum" (1) als NOORDBORG aan N.V. E. Wagenborg's Scheepvaart- & Expeditiebedrijf, Delfzijl, roepsein PGHM, 397 BRT, 518 DWT, 220 EPK, 160 kW, Brons 4ED, N.V. Appingedammer Brons Motorenfabriek, 8,5 kn., 3-6-1975 verkocht aan Scheepvaartbedrijf Azolla, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Scheepvaart B.V., Delfzijl voor Jan Potkamp te Holten, Geert Bruins te Groot Amers en Evert Huisman te Loenen a/d Vecht, herdoopt AZOLLA, roepsein PCWY, 26-1-1978 verkocht aan H.H. Hazendonk, Molenaarsgraaf, herdoopt ALK, roepsein PCML, 28-3-1991 bij Wells Next The Sea aan de grond, later vlot gebracht, total-loss verklaard, daarna niet meer commercieel gevaren, 4-10-1991 gearriveerd te Dordrecht, 23-7-1991 verkocht aan Dick van der Kamp Shippers B.V., Hellevoetsluis, 23-11-1992 verkocht aan H.P. Klaassen, Monnickendam, herdoopt CASPER, roepsein PDIP, opgelegd te Dordrecht, later te Kampen en Zaandam, 18-5-2009 gearriveerd te 's-Gravendeel, 29-6-2009 te Hellevoetsluis in droogdok Jan Blanken gezet voor reparatie, 7-2009 herdoopt NOORDBORG. (foto: B. van Raad, 26-9-1985, Nieuwe Waterweg).

### **Straat Malakka**

Vanuit economisch perspectief gezien, is de Straat Malakka één van de belangrijkste scheepvaartroutes in de wereld. De straat is de belangrijkste route tussen de Indische Oceaan en de Stille Oceaan, waarmee de voornaamste Aziatische economieën als India, China, Japan, Zuid-Korea en Taiwan met elkaar verbonden worden. Meer dan 50.000 schepen passeren de straat per jaar waarmee ongeveer een kwart van 's werelds handelsgoederen worden vervoerd, waaronder olie, Chinese consumptiegoederen en Indonesische koffie. Ongeveer een kwart van alle olie die over zee wordt vervoerd, wordt vervoerd door de zeestraat, hoofdzakelijk vanuit het Midden-Oosten naar Aziatische markten (Wikipedia).

NEDLLOYD DEJIMA 7235329 1996-1998 containerschip PGDB  
 Gebouwd 1973, Bremer Vulkan, Vegesack (979)  
 58.716 BRT 35.512 NRT 43.211 DWT  
 287,03 (273,01) x 32,31 x 20,45 x 12,726 meter. 8 ruimen, 2952 TEU, 27 kn.  
 2 waterpijpketels, v.o. 624,6 m<sup>2</sup>, 76,95 atm.  
 81.100 APK, 60.501 kW, 4 S Turbines, Stal-Laval, de werf.



4-1973 opgeleverd als NEDLLOYD DEJIMA aan Nedlloyd Lijnen B.V., Rotterdam. 10-10-1998 verkocht voor sloop naar India, 11-10-1998 vertrokken van Singapore naar Calcutta, 6-11-1998 gearriveerd te Alang, India om te worden gesloopt. (Foto: Airfoto Malacca/Scheepsfotoruilbeurs, 11-1987, Straat Malacca).

### 7seasvessels





Completed 23/12/1939, 244 GRT, by Pattje, Waterhuizen (179), as SURTE for F. Smid-Groningen, NLD  
1967 HORIZON, Leenderd Brand, Leidschendam, NLD  
collision Terneuzen 20/9/1970 & BU Brugge 9/1971  
Rick Cox collection; Copyright: T. Rayner.  
<http://7seasvessels.com/>

COASTERS & OTHER SHIPS REVIVED A ship research database

Een vrij nieuwe website, samen met makers van de website coasters-remembered.com heeft iemand die opgezet.

### Aan het Noordzeekanaal



ARKLOW VENTURE 9201839, 21-7-1999 te water gelaten als SIDER VENTURE bij Scheepswerf "Waterhuizen" J. Pattje B.V., Waterhuizen onder bouwnummer 409, 6-9-1999 vertrokken van de werf naar de Eenshaven, 27-9-1999 proefvaart, 13-10-1999 opgeleverd aan Albar Holdings Inc., Panama, thuishaven en vlag: Madeira-Portugal, 2.829 BRT, 187 TEU, 11-2-2002 (e) in beheer bij Italtech S.p.A., 2004 verkocht aan Invermore Shipping Ltd., Arklow-Ierland, in beheer bij Arklow Shipping Ltd., 19-10-2004 (e) herdoopt ARKLOW VENTURE, 5-1-2007 te Antwerpen onder Nederlandse vlag gebracht, thuishaven: Rotterdam, roepsein PIAV, 27-7-2008 ingebracht bij BBS Bulk VIII AS, Rotterdam, in beheer bij Arklow Shipping Nederland B.V. (Foto: N. Kemps, 18-9-2010).



ROSOMAK, nagekomen informatie: de ROSOMAK is tussen 1994 en 1997 eigendom geweest van meneer L. Schoenmakers te Hoofddorp. (T. van Bussel, foto H. Plokker, 1-6-2011, Kootstertille).

### ZWERVER III



TAUCHER O WULF 3 5419244 binnenkomend op de Nieuwe Waterweg met de ZWERVER III bestemd voor Scheepswerf Gebroeders Kooiman B.V. te Zwijndrecht, afbouw te Zwijndrecht onder bouwnummer 192, in aanbouw voor HvS Dredging Support B.V., Harlingen, 50 ton trekkraft, 11-2011 geplande oplevering. (Foto's: R. Zegwaard, 17-6-2011).

Aanvullend op het huidige support schip ZWERVER I, een nieuw uniek Multi Purpose DP-1 support schip wordt gebouwd, welke als ZWERVER III zal worden gedoopt. Het schip is speciaal ontworpen voor het ondersteunen van Windfarm- Renewable Energy- Offshore installatie- en baggerprojecten wereldwijd. HvS Dredging Support B.V. is verantwoordelijk voor het ontwerp van het schip, welke verder in nauwe samenwerking door Scheepswerf Gebr. Kooiman B.V. uit Zwijndrecht is geëngineerd. Laatstgenoemde is tevens verantwoordelijk voor de complete bouw van het schip. Het schip zal een nieuwe klasse van "Support Vessels" openen. Door de uitgebreide uitrusting en mogelijkheden, maakt het haar in staat te concurreren met grotere AHTS/Supply/Support schepen in de markt wereldwijd. Het ontwerp omvat veel specifieke kenmerken welke niet eerder geïntroduceerd zijn op dit soort



ondersteuningsvaartuigen. Deze kenmerken maken haar perfect geschikt voor de "Renewable Energy markt": afmetingen: 35 m lang en 15 m breed, DP-1 een trekkracht van meer dan 50 ton, minimale diepgang van 2,70 meter, accommodatie aan boord voor meer dan 12 personen.

### Grote Cruises - Kleine Cruises



Midden-Delfland - "Wat is het hier mooi! Prachtig... En dat zo dicht bij de Randstad." Dit soort opmerkingen en nog veel meer superlatieven krijgt Willem Warbout heel vaak te horen, als hij met gasten vanaf één van zijn schepen de prachtige Vlietlanden en de schitterende polders met de Randstad als achtergrond laat zien. "Maar ook naar wat hier groeit en hier zwemt is echt belangstelling voor," vult Warbout aan. De rederij van de familie Warbout, 'Warbout Rondvaarten' bestond het afgelopen najaar twaalf en een half jaar, reden voor een intern feestje, maar vooral voor de uitgave van een heel fraai boekwerkje, met de toepasselijke naam: Er'vaar' Midden-Delfland. Het eerste exemplaar van het van heel veel foto's uit het gebied voorziene en full colour uitgevoerde boekje, wordt deze week woensdag (22 juni) uitgereikt aan burgemeester Arnoud Rodenburg van Midden-Delfland. „Ik ben er heel blij mee dat Tiny van der Meer en Arie Roza dit op zich hebben genomen,” zegt hij over de samenwerking met de twee auteurs uit Maasland. „Die twee zijn dé polderbewoners van Midden-Delfland, want zij hebben al heel veeluren in die polders doorgebracht. We moesten een selectie maken uit de vele natuuroptnames en de meer dan 100 verschillende (water)vogels en dieren en uit ruim 150 bloemen en planten die in dit gebied voorkomen, maar het is een prachtige 'bloemlezing' geworden van 'onze' achtertuin, zoals we dat wel eens chauvinistisch noemen. "Uitje Warbout Rondvaarten is in 1998 opgericht en verzorgt rondvaartenvoor diverse gezelschappen, zoals families, bedrijven, scholen, verenigingen, vrienden, noem maar op. In de afgelopen jaren is gebleken dat er diverse mogelijkheden zijn en er eigenlijk geen rondvaart hetzelfde is. Overleg met de klant is een belangrijke voorwaarde voor het slagen van het 'uitje'. Zo is er een vaste op- en afstapplaats nabij de dorpskern van Maasland en in Maassluis, maar dit kan in overleg ook Vlaardingen, Schipluiden, De Lier, Delft of Den Haag zijn. Aanboord kan er in overleg van alles worden geregeld, of het nu gaat om natuur/cultuur en historische tripjes onder begeleiding van een gids, Arie Roza kent het gebied op zijn duimpje, of iets Bourgondisch onder het genot van b.v. een buffet, hapje, drankje, live music, bruidstaart, high-tea of barbecue, het behoort allemaal tot de mogelijkheden.



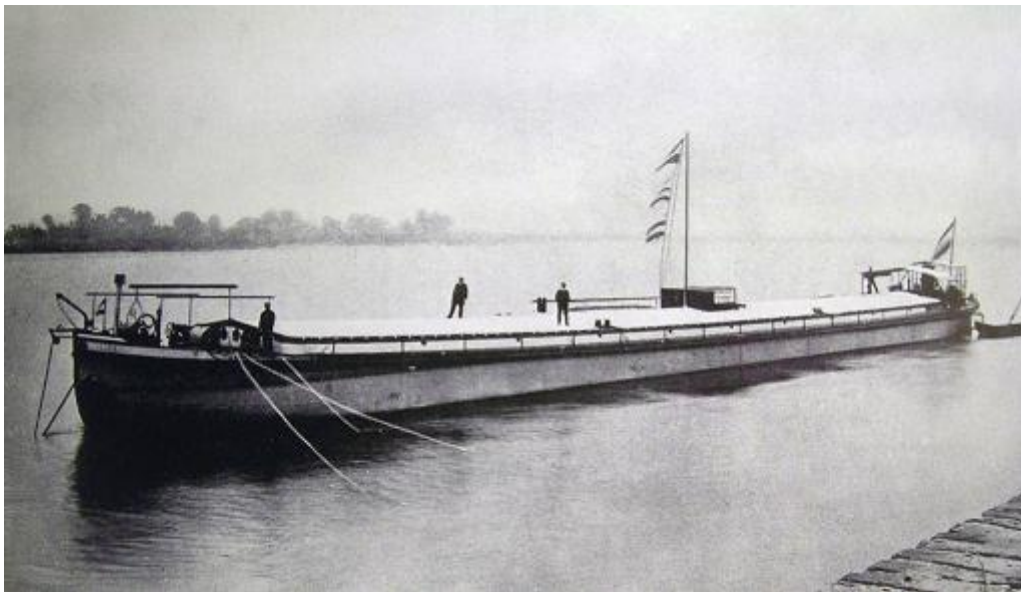
Warbout Rondvaarten heeft drie boten tot zijn beschikking, de VLIETLANDER I voor 1-35 personen, de VLIETLANDER II voor 1-45 personen en de WRACK HOUDT II voor 1-9 personen. Gedicht "Midden-

Delfland is een gebied dat is ontstaan in de veertiende eeuw en dat behouden moet blijven,” zo oordeelt de Maassluise schipper. „Een gebied om te behouden, te respecteren, te koesteren en om zuinig op te zijn. Een gebied dat Tineke van Gils heeft geïnspireerd tot het schrijven van een prachtig gedicht dat we in deze uitgave mochten gebruiken. Er is veel te schrijven en te vertellen over dit waterrijke stukje Midden-Delfland. We hebben niet de intentie om compleet te zijn, maar met dank aan de auteurs is het een unieke uitgave geworden. Wij denken dat dit boekje een bijdrage kan zijn in het beleven ener’varen’ van een fantastisch stukje groen in de Randstad.” Het boekje is na de presentatie aan de burgemeester op diverse plaatsen te koop voor € 4,95, o.a. in De Punt te Maassluis en De Schilpen te Maasland. Voor info vlietlander@kabelfoon.nl en www.vlietlander.nl. (Bron: Simon van Zuilen uit “De Schakel”, Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 3-10-2009, Maassluis).



### Phs. van Ommeren in Duitsland (1)

1907-1945



ELBIA

Shell Transport and Trading Co. liet bij Rummelsburg, Berlijn een nieuwe tankopslaginstallatie bouwen. Net als op de Rijn zou van Ommeren voor de bevoorrading daarvan gaan zorgen. Vooruitlopend op de opening van de nieuwe installatie bestelde van Ommeren op 1 oktober 1907 voor f 38.000 bij N.V. Scheepsbouwwerf Gebr. Pot te Bolnes een tankschip van 628 ton. Deze kreeg, bij de oplevering in juni 1908, de toepasselijke naam ELBIA en was geschikt om op de moeilijk te bevaren rivier de Elbe te varen. De ELBIA ging voor Shell het transport verzorgen voor Benzin Lagerungs Gesellschaft Hamburg m.b.H. (Shell Hamburg) tussen Hamburg en de Berlijnse installatie. Naderhand is het vaargebied uitgebreid met bevoorrading van de installatie van Maagdenburg en de raffinaderij te Wilhelmsburg. Ondanks de moeilijke exploitatie kwamen er voor het uitbreken van de 1e wereldoorlog 2 schepen de vloot versterken, n.l. de door Gebr. Pot in 1910 opgeleverde HAVALIA van 649 ton en de in 1912 te Mainz gebouwde MULDIA van 618 ton. Het beheer over de schepen voerde de bedrijfsleiding van het olieopslagbedrijf te Hamburg. (Foto ELBIA: archief van Ommeren).



Na de 1e wereldoorlog, op 19 juni 1919 opende van Ommeren op de Alsterdamm in het centrum van Hamburg een kantoor onder de naam Phs. van Ommeren G.m.b.H. (later Phs. van Ommeren (Hamburg) G.m.b.H.) in de hoop het agentschap van de NYK Line te krijgen. Deze rederij had de lijndienst op Europa eind 1918 weer hervat en na enkele maanden lukte van Ommeren het ook dat agentschap voor zich te



winnen. Het nieuwe DELAGOA MARU (7.148 BRT) van laadde in oktober 1919 te Japan voor Londen, Antwerpen, Rotterdam en Hamburg en zou het eerste NYK Line schip worden om te behandelen.



Ook verkreeg het Hamburgse kantoor het agentschap van de in 1920 opgestarte lijndienst Holland Afrika Lijn van de Vereenigde Nederlandsche Scheepvaart Mij. Enige jaren later (1929) kwamen daar ook de Holland-Bombay-Karachi Lijn en de Holland-Bengalen-Burma Lijn van de V.N.S. bij.

De ontwikkeling van het kantoor te Hamburg verliep echter nogal moeizaam vanwege de ontwikkelingen in Duitsland. Ten behoeve van de NYK Line opende van Ommeren in 1922 te Berlijn

een kantoor. Hamburg onderhield ook belangrijke contacten met Rusland, daardoor konden een bunkerafdeling en een belangrijke bevrachtingafdeling worden opgebouwd.

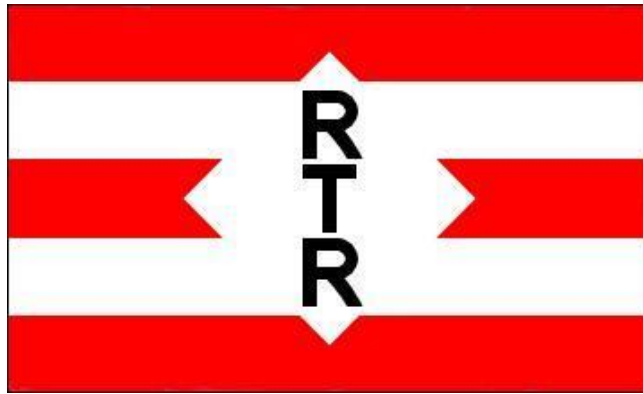
Eind 1923 nam Phs. Van Ommeren te Hamburg het stoomschip MARKELO over van A. Donker & J.C. Scheuer te Amsterdam om goederen aan te leveren uit landen aan de Oostzee voor de uitgaande schepen. Het schip kreeg de naam HERNIA en is ingebracht bij Tankschiff "Hernia" G.m.b.H., voor het beheer zorgde P. Hilcken. Die dienst is geen succes geworden en eind 1924 is de HERNIA weer verkocht.

Voor de binnenvaartschepen zorgde Herr Gustav Wörmer, dat deed hij tot aan z'n pensionering in 1929. De schepen verzorgden de aanvoer van olieproducten over de Elbe tot Dresden, de Havel, de Spree en op de Oder tot Breslau en Cosel. Wanneer het water in de Elbe te laag stond laadden de schepen ook te Stettin om de installatie te Berlijn van olie te voorzien. Toch vlotte het na de 1<sup>e</sup> wereldoorlog maar moeizaam en zag van Ommeren zich genoodzaakt de HAVALIA en de MULDIA terug te halen en in te zetten op de Rijn. Pas na 1923 trok het ladingaanbod weer aan in het noorden van Duitsland en keerden de schepen terug. Van de Duitse marine nam van Ommeren twee tanklichters van 883 ton over die de namen HERNIA en WESTPHALIA kregen. De schepen kregen wel de verplichting om 10 jaar onder de Duitse vlag te blijven varen. Het kantoor te Hamburg kreeg ze officieel toegewezen maar in de praktijk zorgde het hoofdkantoor te Rotterdam voor de schepen. Phs. van Ommeren ging daarna veel werk verrichten in Duitsland voor de firma N.V. Internationale Olie Corporatie (Inolco) waarin het ook een belang verkreeg. (Foto MULDIA: Fritz Bubenheim via de Binnenvaart).



Van Ommeren liet in 1932 het motortankschip RUSSIA bouwen bij N.V. Industriële Mij. "De Noord" te Alblasterdam voor de vaart naar Halle en Leipzig aan de rivier de Saale ten behoeve van de Russische onderneming Duranapht. Daarna trok het werk, ondanks de crisis, toch aan en dirigeerde van Ommeren steeds meer schepen richting Hamburg.

Reeds in het begin van de 30er jaren was van Ommeren Hamburg één van de grootste agentuurbedrijven ter plaatse, met ruim honderd medewerkers. Het kantoor te Bremen werd op 1 augustus 1937 opgericht, weliswaar nog niet onder de naam van Ommeren maar als de "Co" van de firma Carl Drewes, Focke & Co. Van Ommeren had daarin een belang van 50%.



Te Düsseldorf vond van Ommeren in 1931 een steunpunt voor de groeiende vloot binnenvaartschepen door de opening van een kantoor daar. Het bedrijf van Th.J. Piepenbrink G.m.b.H. werd overgenomen en werkte tot 1937 door onder die naam. Per 1 juli 1937 ging het kantoor van start onder de naam Rhein-See-Verkehr G.m.b.H. Later bood het kantoor aan de Berliner Allee ook onderdak aan de Rheinische Tankreederei G.m.b.H.



Veranderingen in het vervoer van aardolie en producten maakten het voor van Ommeren noodzakelijk een rederij op te richten in Duitsland die de Duitse markt goed zou kunnen bedienen. De oprichting daartoe van de Rheinische Tank Reederei G.m.b.H. te Düsseldorf vond plaats op 5 augustus 1959. De rederij stelde zich ten doel het vervoeren van vloeibare brandstoffen met tankschepen onder Duitse vlag. Op 25 augustus nam de R.T.R. al een schip in dienst onder de naam de BALDENEYSEE ex SARDINIA. Een wat ouder schip (bouwjaar 1930) maar van nieuwe Deutz motoren voorzien. Vrij snel daarop, in oktober 1958, volgde de WEDAUSEE ex ALGERIA eveneens voorzien van nieuwe Deutz motoren. In januari van het volgende jaar volgde de HARIKSEE ex SLAVONIA, die van de binnenvaartvloot van het Hollandse moederbedrijf kwam. In de loop van 1960 gingen 5 motorschepen over van de Hollandse naar de Duitse vlag en kwamen bij de R.T.R. in de vaart de MOHNESEE, QUELLENSEE, SCHORKSEE, HENGSTEYSEE en HARKORTSEE. Dit waren de voormalige van Ommeren schepen CALABRIA, CAPRICORNIA, TASMANIA, ALBANIA en DALMATIA. Al de schepen van de Rheinische Tank Reederei kregen een naam eindigend op "see" en genoemd naar meertjes in Duitsland. Op 12 september 1962 kreeg de R.T.R. er 3 vrachtschepen bij die afkomstig waren uit de vloot van Invotra die P.A. van Es te Rotterdam had overgenomen. De INVOTRA I, INVOTRA 21 en INVOTRA 22 zijn herdoopt in resp. BERGHEIM, NIEVENHEIM en UEDESHEIM. (Foto: G. Dexheimer, via Vereniging De Binnenvaart, 1989, St. Goar).



De opening van het Mittellandkanal te Duitsland in 1938 zorgde voor een directe verbinding tussen de Rijn en de Elbe en bood de binnenscheepvaart mogelijkheden. In die tijd bevonden zich 25 schepen van Phs. van Ommeren op de Elbe en voeren er 6 schepen in huur.

#### 1939 2e wereldoorlog

Bij het uitbreken van de 2e wereldoorlog waren in het stroomgebied van de Elbe een groot deel van de zgn. 700 tons schepen en enkele 1.100 tonners daar actief. De Duitse overheid dwong van Ommeren 5 schepen te verkopen voor de vaart op de Donau. Natuurlijk zocht men voor de Duitsers niet de beste schepen uit en droeg op 21 oktober 1940 de INDIA (1), ROMANIA (1), SAXONIA (1), VISTULIA (1) en MOSELIA (1) over. Speciaal geconstrueerde wagens vervoerden de tankschepen over de weg van Dresden aan de Elbe naar Ulm aan de Donau, van de tankers is daarna nooit meer iets vernomen. Ter compensatie kreeg van Ommeren 14 Deutz dieselmotoren die scheepswerf Boele te Bolnes plaatste in een 7 tal tanksleepschepen die als motorschepen beter ingezet konden worden.

Gedurende de oorlog, nadat het overwicht in de lucht naar de geallieerden verschoof, werden regelmatig Duitse steden gebombardeerd. Ook Hamburg, in de nacht van 26 op 27 juli 1942 brak in het kantoor te Hamburg brand uit na z'n bombardement. Men slaagde er vrij snel in het kantoor weer enigszins op orde te krijgen om zodoende het dagelijks werk te kunnen hervatten. In 1943 en 1944 onderging het gebouw hetzelfde lot, de telefoon- en telexlijnen bleven intact zodat men door kon blijven werken.

m.s. HERNIA 5522864 1923-1925 vrachtschip

Gebouwd 1917, N.V. Burgerhout's Machinefabriek & Scheepswerf, Rotterdam (50)

736 BRT 315 NRT 980 DWT

(64,00) x 10,05 x 4,58 x 3,250 meter.

Raised quarter deck, laadruimte, B 1.218 m<sup>3</sup>, 9,5 kn.

2 2-vuurs Schotse ketels, v.o. 204 m<sup>2</sup>, 13 atm., de werf, EK-17.

650 IPK, T 3 cyl T.E.M., 380, 635 en 1041 x 685, de werf.

Historie:

Besteld door P.A. van Es & Co., tijdens de bouw verkocht, 8-1917 proefvaart en opgeleverd als EVA aan N.V. Maatschappij Stoomschip "Eva", Rotterdam, in beheer bij Jac. Pierrot Jr., Rotterdam, daarna opgelegd.

1-1918 verkocht aan N.V. Stoomvaart Mij. "Noordzee", Amsterdam, in beheer bij A. Donker & J.C. Scheuer, herdoopt MARKELO.

9-7-1923 verkocht aan Tankschiff Hernia G.m.b.H., Hamburg-Duitsland, in beheer bij P. Hilcken voor Phs. Van Ommeren, Hamburg, herdoopt HERNIA.

20-4-1925 als HERNIA verkocht aan Johs. Thode, Hamburg-Duitsland.

20-5-1925 als HERNIA verkocht aan R. Grothmann, Hamburg-Duitsland.

1928 als HERNIA verkocht aan Johs. Thode, Hamburg-Duitsland.

3-1933 als HERNIA verkocht aan H.A.O. Becker, Hamburg-Duitsland.

11-1934 als HERNIA verkocht aan H.A.O. Becker, Hamburg-Duitsland, in beheer bij Johs. Thode, Hamburg.

5-1935 als HERNIA verkocht aan Johs. Thode, Hamburg-Duitsland.

4-1948 te Kiel een andere Stoommachine geplaatst, T 3 cyl, T.E.M., 381, 635 & 1000 x 686, Veendammer Machinefabriek, Veendam NE-42.

11-10-1950 als HERNIA verkocht aan Ertel, Bieber & Co. G.m.b.H., Hamburg-West Duitsland, in beheer bij Montan Transportgesellschaft m.b.H., Hamburg.

16-3-1951 begin verbouwing bij Technische Betrieb van de HAPAG (Hamburg-Amerikanische Paketfahrt A.G.), verbouwd tot motorschip, 600 EPK, 6 cyl, 2 tew, 290 x 500, F. Schichau A.G., Elbing NE-42, G 1.274 m<sup>3</sup>, 50 ton bunkers, 9 kn., 5-1951 verbouwing gereed.

19-5-1951 herdoopt J.C. ERTEL.

1952 als J.C. ERTEL verkocht aan Ertel Reederei G.m.b.H, Hamburg-Duitsland, in beheer bij Unterweser Reederei A.G., Bremen.

8-1954 uit beheer bij Unterweser Reederei A.G., Bremen.

27-4-1956 herdoopt HANSESTADT LÜBECK.

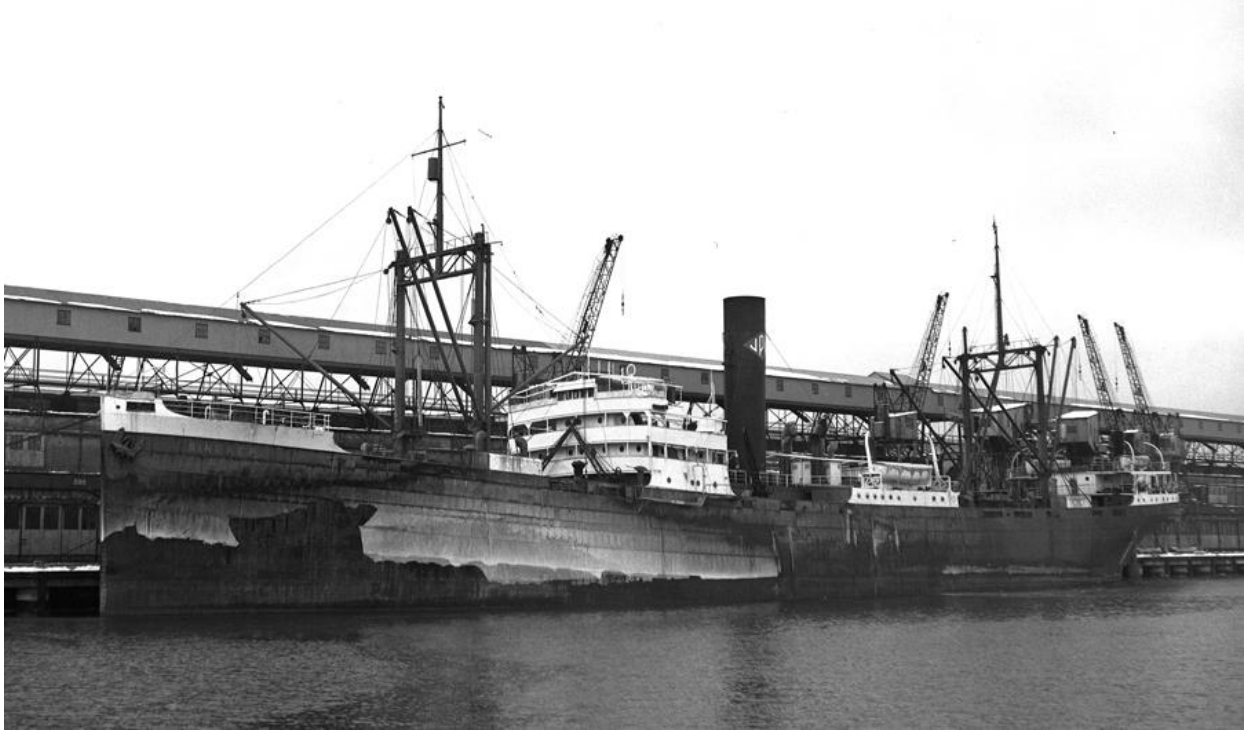
25-5-1956 als HANSESTADT LÜBECK verkocht aan Poljo Reederei Pohl & Jozwiak, Hamburg-West Duitsland.

7-1958 verbouwd bij Pohl & Jozwiak, 836 BRT, 378 NRT, 1.045 DWT, 58,74 x 8,59 x 5,51 x 4,854 meter.

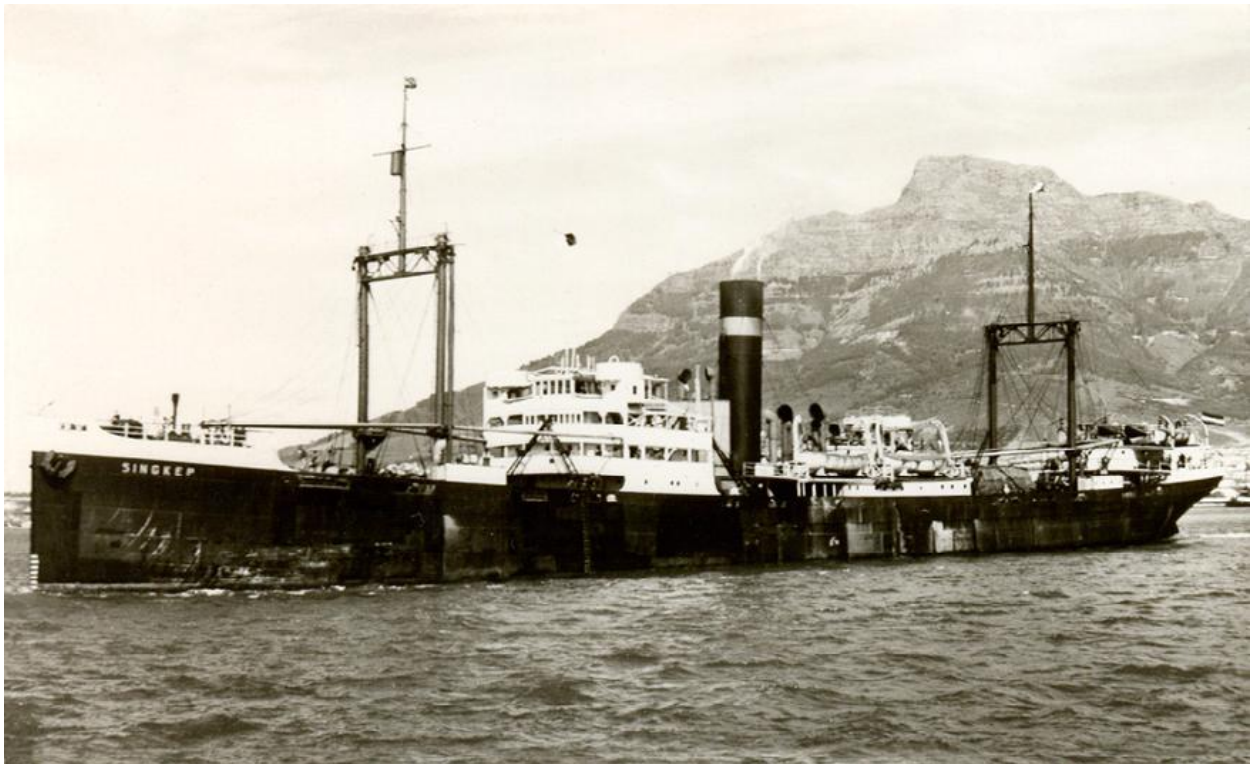
23-11-1961 verkocht aan M. Rigas, Piraeus-Griekenland, herdoopt MASTROLIAS.

30-1-1966 tijdens een reis in ballast van Elefsina naar Santorini op de rotsen gelopen ten noordwesten van Polykandros Island, in tweeën gebroken en gezonken in positie 36.35 NB en 24.50 OL.

## V.N.S. charter



SINGKEP in de kleuren van de Java-Pacific Lijn (foto: NN/Scheepsfotoruilbeurs). Gebouwd 1922, Nederlandsche Scheepsbouw Mij., Amsterdam (165). 6.587 BRT, 8.933 DWT. 12 passagiers, 12 kn. 3.100 APK, Parsons stoomturbine, N.V. Nederlandsche Fabriek van Werktuigen & Spoorwegmaterieel, Amsterdam. 14-10-1924 opgeleverd aan N.V. Stoomvaart Mij. "Nederland", Amsterdam.



1946 in charter rondreis Holland-Afrika Lijn.  
1947 in charter V.N.S. voor rondreis in de Holland-Afrika Lijn.  
1947 in charter V.N.S. voor rondreis in de Holland-Perzische Golf Lijn.  
6-9-1950 in charter V.N.S. voor een uitreis.  
29-4-1954 t/m 6-8-1954 uitreis in charter V.N.S.  
29-4-1954 te Antwerpen in charter V.N.S. voor 3 rondreizen, in de Holland-Perzische Golf Lijn, Holland-Bengalen-Burma Lijn en thuisreis in de Holland-Afrika Lijn.  
1958 verkocht voor sloop aan Hong Kong Chiap Hua Manufactory Co. (1947) Ltd., Hong Kong, 2-4-1958 gearriveerd te Hong Kong, gesloopt in 1958. (Foto: A. Duncan).



**CHEMSHIP B.V.**

Chemship B.V. te Capelle a/d IJssel, vroeger Eurochem Maritime B.V., is een 100% dochteronderneming van Gadot Chemical Tankers and Terminals Ltd. te Herzeliya, Israel. Ze beheert een vloot van 4 tankschepen en heeft 4 schepen in aanbouw voor oplevering tot 2012. De tankers opereren voornamelijk van de Middellandse Zee naar Noordwest-Europa en van de Middellandse Zee naar de Verenigde Staten.

Ook GCT Netherlands B.V. te Maarsse, opgericht in 2001, is een 100% dochteronderneming van Gadot Chemical Tankers and Terminals Ltd., Herzeliya, Israel. Het bedrijf verkoopt chemicaliën in Europa en exporteert wereldwijd. De focus van het bedrijf ligt momenteel op vloeistoffen en speciale chemische stoffen en materialen. Het heeft een sterke band met producenten, verladers, wegtransport en containerbedrijven over de hele wereld. Daarnaast beheert en coördineert GCT Nederland de internationale handelsactiviteiten van de Gadot groep en draagt als logistiek manager de verantwoordelijkheid voor diensten en personeel.

Gadot Yam Ltd. te Tel-Aviv dateert van 1965, dochtermaatschappij Chemical Tankers Ltd. te Valletta van 1992 en Gadot Yam Chemical Shipping Ltd. van 1963 (Gadot). Dat is de scheepvaarttak van Gadot Yam, eigenaar en charteraar van de chemicaliëntankers. Het werk verzorgt het Nederlandse bedrijf Chemship B.V.



CHEMICAL DISTRIBUTOR 9209996 chemicaliëntanker 9HDQ8

Gebouwd 1999, Watanabe Ship Building Ltd., Kakata (313)

7.228 BRT 3.979 NRT 12.288 DWT

124,02 (116,00) x 20,60 x 11,20 x 8,564 meter.

L 13.536 m<sup>3</sup>, 13,8 kn.

6.649 EPK, 4.891 kW, B&W 7S35MC, The Hanshin Diesel Works Ltd., Akashi.

30-4-1999 kiel gelegd, 5-8-1999 te water gelaten, 26-10-1999 opgeleverd als CHEMICAL DISTRIBUTOR aan Hope Maritime S.A., Panama, in beheer bij Fleet Management Ltd., Hong Kong, 7-4-2005 (e) verkocht aan Distributor Shipping Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Fleet Management Hong Kong Ltd., 5-2008 (e) in beheer bij in beheer bij Chemship B.V., Capelle a/d IJssel en Fleet Management Ltd. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 9-9-2008, Nieuwe Waterweg).



CHEMICAL MARKETER 9304291 chemicaliëntanker 9HA2018

Gebouwd 2004, Asakawa Shipbuilding Co. Ltd. (535)

8.261 BRT 4.735 NRT 14.298 DWT

134,16 (125,00) x 20,50 x 11,60 x 8,813 meter.

L 16.596 m<sup>3</sup>, 14,9 kn.

5.180 kW, 7 cyl, 2 tew, I-Mex Co. Ltd.

6-9-2003 kiel gelegd, 12-1-2004 te water gelaten, 24-3-2004 opgeleverd als CHEMICAL MARKETER aan Yaoki Shipping S.A., Panama, in beheer bij Fleet Management Hong Kong Ltd., roepsein H3GN, 10-2005 (e) in beheer bij Chemship B.V., Capelle a/d IJssel en Fleet Management Ltd., Hong Kong, 8-6-2009 (e) verkocht aan Chemical Marketer Shipping Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Chemship B.V., Capelle a/d IJssel en Fleet Management Ltd. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 7-9-2005, Nieuwe Waterweg).





CHEMICAL VOYAGER 9326225 chemicaliëntanker 3ECA9  
Gebouwd 2005, Shitanoe Shipbuilding Co. Ltd. (1246)  
5.383 BRT 2.695 NRT 8.803 DWT  
112,00 (105,00) x 18,70 x 10,00 x 7,763 meter.  
L 9.585 m3.

3.900 kW, Makita Corporation.

27-12-2004 kiel gelegd, 15-5-2005 te water gelaten, 9-8-2005 opgeleverd als CHEMICAL VOYAGER aan Kantama Shipping S.A., Panama, in beheer bij Tachibanaya Co. Ltd., 10-2005 (e) in beheer bij Fleet Management Ltd., Hong Kong, 2-2010 (e) in beheer bij Chemship B.V., Capelle a/d IJssel en Fleet Management Ltd. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 6-7-2006, Nieuwe Waterweg).



CHEMICAL MARINER 9558971 chemicaliëntanker 9V7965  
Gebouwd 2010, Asakawa Shipbuilding Co. Ltd. (572)  
8.259 BRT 4.735 NRT 14.301 DWT  
134,16 (125,00) x 20,52 x 11,60 x 8,813 meter.  
L 16.579 m3.

4.440 kW, I-Mex Co. Ltd.

22-10-2008 kiel gelegd, 18-11-2009 te water gelaten, 10-2-2010 opgeleverd als CHEMICAL MARINER aan United Sky Shipping Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij in beheer bij Chemship B.V., Capelle a/d IJssel en Fleet Management Ltd., Hong Kong. (Foto: Chemship, 18-2-2010).

**in aanbouw**



CHEMICAL HELIT 9576818 chemicaliëntanker 9HA2414  
Gebouwd 2011, Linhai Hangchang Shipbuilding Co. Ltd. (Hcb101)  
11.500 BRT 16.600 DWT  
142,50 x 23,00 x 12,60 x 8,950 meter.  
13,5 kn.



7-7-2009 kiel gelegd, 4-12-2009 te water gelaten, 7-2011 geplande oplevering aan Fingad Shipping Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Sprinter Gadot Yam Ltd., Tel-Aviv (e). (Foto: de werf, 4-12-2009).

CHEMICAL NOY chemicaliëntanker  
Gebouwd 2011, Linhai Hangchang Shipbuilding Co. Ltd. (Hcb---)  
11.500 BRT 16.600 DWT  
142,50 x 23,00 x 12,60 x 8,950 meter.  
13,5 kn.  
2011 geplande oplevering aan Sprinter Gadot Yam Ltd., Tel-Aviv.

CHEMICAL FIRA chemicaliëntanker  
Gebouwd 2012, Linhai Hangchang Shipbuilding Co. Ltd. (Hcb---)  
11.500 BRT 16.600 DWT  
142,50 x 23,00 x 12,60 x 8,950 meter.  
13,5 kn.  
2011 geplande oplevering aan Sprinter Gadot Yam Ltd., Tel-Aviv.

CHEMICAL TBN chemicaliëntanker  
Gebouwd 2012,

**Voor Chemship B.V. voeren ook:**



CHEMICAL SUPPLIER 9232369 chemicaliëntanker  
Gebouwd 2000, Fukuoka Shipbuilding Co. Ltd. (F-1219)  
9.797 BRT 5.339 NRT 17.427 DWT  
139,70 (132,80) x 22,80 x . x 9,200 meter,  
15 kn.  
5.295 kW, Akasaka 6UC45LA, Akasaka Diesels Ltd.,  
9-5-2000 kiel gelegd, 4-8-2000 te water gelaten, 28-11-2000 opgeleverd als GOLDEN TOMO aan Lady Nami, Panama, 16-1-2001 in beheer bij Dorval Kaiun K.K., Tokyo, 9-2003 gekocht door Rederij Wessels B.V. en herdoopt CHEMICAL SUPPLIER, ingebracht bij W-O Beheer I Ltd., Rotterdam, thuishaven en vlag: Majuro-Marshall Islands, in beheer bij Orinoco Marine Consultancy India Pte. Ltd. (OMCI, Bombay), Mumbai voor W-O Beheer B.V., Rotterdam, in charter bij Chemship B.V., Maarsse voor Godat Yam Chemical Shipping Ltd. (Godat Chemical Tankers & Terminals Ltd.), 27-6-2005 (e) verkocht aan Mabuhay Schiffahrts G.m.b.H., Marshall Islands, in beheer bij Loire Marine Services Pvt. Ltd., Mumbai, 8-8-2005 (e) in beheer bij W-O Shipmanagement G.m.b.H., Haren/Ems, 24-8-2009 (e) in beheer bij Shipcare Management G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems, 5-12-2010 (e) in beheer bij Chemikalien Seetransport G.m.b.H., Hamburg, 12-2010 herdoopt CHEMTRANS MABUHAY. (Foto: Chemtrans).





CHEMICAL TRADER 9326213 chemicaliëntanker  
 Gebouwd 2005, Shitanoe Shipbuilding Co. Ltd. (1245)  
 5.383 BRT 2.695 NRT 8.801 DWT  
 112,00 (105,29) x 18,70 x 10,00 x 7,763 meter.  
 L 9.595 m<sup>3</sup>, 13,5 kn. (14.2 kn. tijdens technische proefvaart).  
 3.900 kW, Makita Corporation.

1-11-2004 kiel gelegd, 15-1-2005 te water gelaten, 13-4-2005 opgeleverd als CHEMICAL TRADER aan KT Neo Marine S.A., Panama, in beheer bij Kimura Shoji Co. Ltd., Imabari en Fleet Management Ltd., Hong Kong, 10-4-2011 (e) in beheer bij Seatrans AS, Paradis, Noorwegen en Fleet Management Ltd., Hong Kong, 4-2011 herdoopt TRANS TRADER, roepsein 3EAK6. (Foto: Chemtrans).



CHEM ORION 9175767 chemicaliëntanker V7GZ9 (since 01-12-2004)  
 Gebouwd 1998, Asakawa Shipbuilding Co. Ltd., Imabari (405)  
 5.997 BRT 3.254 NRT 10.307 DWT

124,00 (117,00) x 18,80 x 9,90 x 7,764 meter.

L 11.560 m<sup>3</sup>, 13,5 kn.

5.380 EPK, 3.883 kW, B&W 8L35MC, Hitachi Zosen, Osaka.

11-4-1998 kiel gelegd, 9-7-1998 te water gelaten, 24-9-1998 opgeleverd als ORIENTAL JASMIN aan Jasmin Transporte S.A., Panama, in beheer bij Daitoh Trading Co. Ltd., 1999 in beheer bij New Shipping Kaisha Ltd., 22-12-2004 (e) verkocht aan Chem Orion S.A., Marshall Islands, 22-12-2004 in beheer bij Aksay Denizcilik ve Ticaret A.S., Istanbul, 27-8-2010 (e) in beheer bij Bernhard Schulte Shipmanagement (Cyprus) Company Ltd. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 23-5-2007, Europort).



CHEM VEGA 9175743 chemicaliëntanker V7MZ7

Gebouwd 1998, Asakawa Shipbuilding Co. Ltd., Imabari (402)

5.994 BRT 3.253 NRT 10.300 DWT

125,00 (117,02) x 18,80 x 9,90 x 7,764 meter.

L 11,558 m<sup>3</sup>, 13,5 kn.

4.750 EPK, 3.494 kW, B&W 8L35MC, Hitachi Zosen, Osaka.

11-9-1997 kiel gelegd, 10-1-1998 te water gelaten, 26-3-1998 opgeleverd als PANAM LINDA aan Dulang Shipping S.A., Nassau-Bahamas, 1999 verkocht aan Geisel Compania Maritima S.A., Nassau-Bahamas, in beheer bij Maruta Industries Co. Ltd., 24-7-2007 (e) verkocht aan Chem Vega S.A., Marshall Islands, herdoopt CHEM VEGA, 11-1-2008 (e) in beheer bij Aksay Denizcilik ve Ticaret A.S., Istanbul, 4-11-2010 (e) in beheer bij Bernhard Schulte Shipmanagement (Cyprus) Company Ltd. (Foto: L. v.d. Meijden, 21-10-2009, Nieuwe Waterweg).





CHEMICAL STAR 9236339 chemicaliëntanker S6DY

Gebouwd 2000, Asakawa Shipbuilding Co. Ltd. (416)

7.092 BRT 4.062 NRT 12.716 DWT

124,00 (116,00) x 11,20 x 8,774 meter.

L 14.313 m<sup>3</sup>, 13,6 kn.

5.699 EPK, 4.192 kW, B&W 6S35MC, Imez Co. Ltd., Machinery Division, Innoshima.

18-2-2000 kiel gelegd, 3-7-2000 te water gelaten, 21-9-2000 opgeleverd als OPAL STAR aan Orange Maritime Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Setsuyo Kisen Co. Ltd. en Executive Ship Management Pte. Ltd., Singapore, 6-2004 herdoopt LACANDON, 26-12-2005 (e) in beheer bij Executive Ship Management Pte. Ltd., Singapore, 9-2010 herdoopt CHEMICAL STAR. (Foto: Kees Bustraan, 5-7-2010, Curaçao).



CHEMICAL SPRINTER 8610435 chemicaliëntanker

Gebouwd 1988, Nuovi Apuania, Marina di Carrara (1136)

3.533 BRT 1.825 NRT 6.058 DWT

117,55 (110,02) x 15,82 x 7,93 x 6,063 meter.

L 6.150 m<sup>3</sup>.

4.000 EPK, 2.942, kW, Wärtsilä 8R32D, Oy Wärtsilä Ab.

10-1987 te water gelaten bij Cant. Nav. Benetti Gecan S.p.A., Viareggio onder bouwnummer130, 12-1988 opgeleverd als ACQUAMARINA aan Navigazione Beta S.p.A., Italië, 1990 verkocht aan Finbeta S.p.A., Italië, 1991 vlag: Liberia, 1997 vlag: Isle of Man, roepsein MVJH8, 1999 verkocht aan Fingad Shipping Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Sprinter Gadot Yam Ltd., herdoopt CHEMICAL SPRINTER, roepsein 9HID6, 29-5-2002 (e) in beheer bij Sprinter Gadot Yam Ltd., 15-10-2004 (e) in beheer bij Fleet Management Ltd., Hong Kong, 2005 verkocht aan Gadot Yam Chemical Shipping Ltd., Valletta-Malta, in beheer Fleet Management Ltd., Hong Kong, 13-12-2007 (e) verkocht aan Prince Island Shipping Ltd. Inc., Panama, in beheer bij Soysay Denizcilik Nakliyat Ve Ticaret A.S., Istanbul, 12-2007 (e) herdoopt KULELI, 30-4-2011 (e) verkocht aan Ondamar Shipping Ltd., Panama, in beheer bij Tropicana Shipping Co. Ltd., Malta en Sicilnavi S.R.L., Palermo 4-2011 (e) herdoopt WINE TRADER II. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 16-7-2005, Nieuwe Waterweg).