

SCHEEPSFOTORUILBEURS

ZEEBRIEF#5

1 juli 2011



ATLANTIC 9573634, 1-2010 (e) te water gelaten bij Partner Sp.z.o.o. te Stettin, Polen onder bouwnummer HARTMAN 4, 26-6-2011 gearriveerd te IJmuiden achter de sleepboot TAUCHER O WOLF 5 met bestemming Beverwijk, 28-6-2011 vertrokken naar Urk. (Foto: W. Koper, 26-6-2011, IJmuiden).



Dinsdagmiddag 28 juni werd voor het 3e jaar op rij een reusachtig schip van het lokale bedrijf Hartman Seatrade de haven van Urk binnen gebracht. Het schip is nu feitelijk nog een casco dat verder in de Urker haven wordt afgebouwd. Een aantal Urker maritieme dienstverleners heeft er zeker 3 a 4 maanden werk aan. Het grote schip, rond de 110 meter, bepaalt de komende maanden de aanblik van de Urker haven. Met de vele werkzaamheden aan en rond het schip is het een blikvanger van de eerste orde. Voor bezoekers van het havengebied is er dan ook altijd wat te zien. (Bron en foto: havendiensturk).

In aanbouw voor Hartman Shipping B.V., Urk. 2.981 BRT, 3.730 DWT, 105,70 x 15,60 x 7,40 x . meter. 4.760 PK, snelheid 18 kn., roepsein PCIR.



COBALTWATER 9366744, aanvankelijk in aanbouw als MILAS-C voor Adrasan Denizcilik A.Ş., in beheer bij V. Ships (U.K.) Ltd., 2006 verkocht aan de Clearwater Groep, 17-6-2006 te Tuzla gedoopt COBALTWATER en te water gelaten voor rekening van Cobaltwater C.V., Rotterdam, 3.530 BRT, 1.700 NRT, 5.750 DWT, 6.054,4 m³, 99,98 x 16,00 x 8,20 x . meter, roepsein PHGO, 7-2006 geplande oplevering, 30-10-2006 (BV) opgeleverd door Aykin Shipyard (11) als MILAS-C aan Adrasan Denizcilik A.Ş., Turkije. 30-10-2006 als COBALTWATER overgedragen aan Cobaltwater C.V., Rotterdam, in beheer bij Clearwater Groep. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 19-4-2007, Nieuwe Waterweg).

Zwaargewonde op tanker COBALTWATER - De tweede machinist van de Nederlandse tanker COBALTWATER is zaterdagavond zwaargewond geraakt en door de reddingboot van Borkum van boord gehaald. De 21-jarige Nederlander liep in de machinekamer van de tanker ernstige brandwonden op aan bovenlichaam, armen en benen. Er is nog niets bekend over de oorzaak van de verwondingen. De 100 meter lange tanker met als thuishaven Rotterdam was onderweg naar Spanje en bevond zich tussen Rottumeroog en Borkum. Het schip was net aangekomen in Nederlandse wateren. Het Kustwachtcentrum in Den Helder besloot in overleg met de Duitse reddingsorganisatie DGzRS om de reddingboot ALFRIED KRUPP van Borkum erop af te sturen. De tanker zette koers naar Borkum en de reddingboot, uitgerust met een klein hospitaal, voer de tanker tegemoet. Ongeveer 10 mijl ten noordwesten van Borkum bij ton 14 kon de patiënt worden overgezet. De eerstehulp-arts verzorgde aan boord van de ALFRIED KRUPP de verwondingen, onder meer met koelcompressen. De Duitse reddingboot voer naar de Eemshaven, waar de zwaargewonde werd overgedragen aan de Nederlandse hulpdiensten. (Bron: Schuttevaer/MdV, 25-6-2011).



LEAH 9113202, foto OLIVIA: Cornelia Klier, 28-5-2010 Kieler Kanaal



MARIETJE DEBORAH 9481594, 14-4-2011 gedoopt MARIETJE DEBORAH door Deborah Danser (partner van mede-eigenaar Walter Schuur en dochter van Henk en Rita Danser) en te water gelaten bij Barkmeijer

Shipyards B.V. te Stroobos onder bouwnummer 321, 4-2011 naar de afbouwpijler te Lemmer geslept voor afbouw.



Planning voor MARIETJE DEBORAH: 7/8-7-2011 te Delfzijl. 12-7-2011 proefvaart. 15-7-2011 oplevering aan Danser Shipping C.V., Delfzijl, in bevrachting bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl en open dag aan boord. 16-7-2011 aanvang eerste reis. 3.956 BRT, 8.330 DWT, 126,13 (120,26) x 15,20 x 9,50 x 6,980 meter, 305 TEU, 2.999 kW, B&W-MAN 9L27/38, 14 kn. (Foto's: Barkmeijer Shipyards).



SLOCHTERDIEP 9194036, 26-6-1998 kiel gelegd, 15-4-1999 te water gelaten, 10-1999 opgeleverd door Rouse Shipyard J.S.C. (401) als ELARA aan C.V. Scheepvaartonderneming "Elara", Groningen, in beheer bij Novalines B.V., 7-2001 thuishaven en vlag: Willemstad-N.A., 2002 in beheer bij Feederlines B.V., 2-10-2002 herdoopt SLOCHTERDIEP, 6-2005 ingebracht bij Beheermaatschappij m.s. "Slochterdiep II" B.V., Groningen, in beheer bij Feederlines B.V., roepsein PHDO, 26-10-2007 (GL) herdoopt NOVOMAR, 24-6-2011 (GL) herdoopt SLOCHTERDIEP. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 31-3-2008, Antwerpen).



REMMINA stalen tjalk, 2-1901 opgeleverd door P.L. Mulder, Stadskanaal aan R. Voordewind, Wildervank, 76 BRT, 59 NRT, 130 DWT, 24,05 (22,89) x 4,94 x 2,15 x 1,870 meter, roepsein PRFT, 1922 uit de Wad & Sontvaart, 1924-1929 in de waddenvaart, 1929 naar de binnenvaart, 1930 als REMMINA verkocht naar Denemarken, 29-2-1938 ingeschreven in het Deense register als MATHILDE met als eigenaar kapitein Peter Jebsen, Graasten, roepsein OYZL, 20-7-1951 verkocht aan kapitein Hans Christian Lorenzen, Egersund-Denemarken, herdoopt BENT LORENZEN, 28-11-1960 herdoopt BENT (foto links BENT, 9-3-1966, foto rechts REMMINA, beide coll. G. Schmaal).



5-9-1967 verkocht aan Jens Arne Larsen, Dannemare & Ebbe Freddy Larsen, Holeby, Denemarken, herdoopt SYLTHOLM, thuishaven en vlag: Rodby Havn-Denemarken, lag jaren verlaten te Rodby Havn, 1978 gesloopt te Nakskov. (Info: A. Verhoeff en G. Schmaal, B. Mikkelsen (na 1938), foto SYLTHOLM: B. Mikkelsen, 12-11-1976, Rodby Havn).

STORM 9374674, type "Ice-Runner 3650", 30-6-2006 gedoopt STORM door Marit en Hildy Oomens en te water gelaten, 27-9-2006 te Harlingen opgeleverd door Scheepswerf Peters B.V., Kampen (1011) aan Storm Shipping B.V., Harlingen, in beheer bij Kustvaart Harlingen B.V., Harlingen, 2.518 BRT, 1.053 NRT, 3.650 DWT, 89,99 (84,69) x 12,50 x 8,00 x . meter, 1.800 kW Wärtsilä, 13 kn., roepsein PHGN, 28-9-2006 vertrokken van Harlingen naar Kotka, Finland om woodpulp te laden met bestemming Vlissingen, 2008 verkocht aan Reederei Wiczorek, thuishaven en vlag: St. John's-Antigua & Barbuda, 13-10-2008 overgedragen en herdoopt FRANK-W.



26-6-2011 tijdens een reis van IJmuiden naar Halmstad op 9 mijl ten oosten van Skagen om circa 07:40 uur in aanvaring gekomen met de Deense kotter LILLY (bouwjaar 1966, 35,3 BRT, MMSI-Nr. 220126000), de loodsboot van Skagen voer tijdens de aanvaring op 0,5 mijl afstand en arriveerde om 07:43 uur ter plaatse en nam de 2 vissers aan boord, de kotter zonk ten gevolge van de opgelopen schade om 08:21 uur, de FRANK-W kon de reis naar Halmstad voortzetten. (Foto: B. Mikkelsen, 28-5-2008, Kieler Kanaal).



WATERKONING 8715443, 15-10-1987 kiel gelegd, 30-1-1988 te water gelaten als WATERKONING, 12-7-1988 officiële proefvaart en opgeleverd door VEB Mathias-Thesen Werft, Wismar (172) aan Rederij “De Nieuwe Waterweg” B.V., Rotterdam, in beheer bij Joon Shipping & Trading B.V., 12-7-1988 herdoopt AEL AMERICA voor timecharter bij Atlantik Express Linie, 21-3-1989 herdoopt WATERKONING, 21-3-1989 eigenaar: Garnata Shipping N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Joon Shipping & Trading B.V., 10-1-1990 herdoopt CONTSHIP SINGAPORE, 9-7-1990 herdoopt WATERKONING, 11-8-1990 gearriveerd te Rotterdam en opgelegd in de Maashaven, 16-8-1991 openbaar verkocht te Rotterdam aan NMB Postbank, Rotterdam, ingebracht bij Cosby Shipping N.V., Willemstad-N.A., in charter bij Nedlloyd Lijnen B.V., 11-9-1991 herdoopt NEDLLOYD MAAS en vertrokken van Rotterdam, 8-12-1996 als NEDLLOYD MAAS te Singapore uit charter, verkocht aan Sofia Shipping Ltd., Varna, thuishaven: Valletta-Malta, in beheer bij Navigation Maritime Bulgare Ltd., Varna, 29-1-1997 herdoopt SOFIA, 5-2007 vlag: Bulgarije. 2011 verkocht aan Sunrise Maritime Pte. Ltd., Panama, in beheer bij Lilly Maritime Pvt. Ltd., Mumbai, India, 17-5-2011 (GL) herdoopt SAI ETERNITY. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 11-3-1989, Eemhaven).



WATERSCHOUT 8708555 1987-1991 vrachtschip PIGO

Gebouwd 1987, VEB Mathias-Thesen Werft, Wismar (170)

11.977 BRT 5.568 NRT 14.245 DWT

156,88 (145,35) x (22,86) x 11,21 x 8,581 meter.

3 containerruimen, G 18.600 m³, 1034 TEU, 2 dekkranen van 25 ton SWL en 1 van 40 ton SWL, 101,6 en 929,7 ton bunkers, verbruik 50,8 ton/dag, 16 kn.

10.808 EPK, 7.950 kW, 5 cyl, 2 tew, 580 x 1700, Sulzer 5RTA58, VEB Dieselmotorenwerk Rostock (DMR), Rostock.

2-2-1987 kiel gelegd, 12-6-1987 te water gelaten als WATERSCHOUT, afbouw met thuishaven Wismar, 8-12-1987 proefvaart, 9-12-1987 opgeleverd aan Rederij “De Nieuwe Waterweg” B.V., Rotterdam, in beheer bij Joon Shipping & Trading B.V., 10-12-1987 herdoopt VILLE DE VENUS, roepsein PIGO.

2-9-1988 herdoopt FAST EAGLE, roepsein PIGO.

5-1-1989 herdoopt WATERSCHOUT, roepsein PJGS.

1989 ingebracht bij Hawera Shipping N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Joon Shipping & Trading B.V.

5-1-1990 verkocht aan Waterschout A/S, Oslo-Noorwegen, in beheer bij Stavnes & Christensen A/S voor Joon Shipping & Trading B.V., roepsein LAGP4.

19-8-1991 herdoopt SEA LEOPARD.

1992 verkocht aan Leido Shipmanagement Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Interorient Navigation Ltd., Limassol, 21-1-1992 herdoopt NAUPLIUS.

27-2-1992 herdoopt ZIM BRASIL II.

12-1994 verkocht aan Seawave Shipping Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij V. Ships (Cyprus) Ltd.

2-5-1996 herdoopt LUCIENNE DELMAS.

11-10-1996 herdoopt MC SAPPHIRE.

14-2-1997 herdoopt FAS MERSIN, in beheer bij MC Shipping Inc., Monte Carlo.

14-1-1998 herdoopt SAPHIRE.

11-3-1998 herdoopt FAS MERSIN.

22-7-1999 herdoopt MC SAPPHIRE.

1-2001 verkocht aan MC Bittern Shipping, in beheer bij V. Ships (Cyprus) Ltd.

2001 verkocht aan Vietnam National Shipping Lines, Hanoi, thuishaven: Haiphong, vlag: Vietnam, 13-9-2001 herdoopt VN SAPPHIRE.

16-5-2005 (e) verkocht aan Vanlang Shipping Co., Haiphong, vlag: Vietnam.

4-2008 (e) verkocht aan Vinalines Shipping Co. VLC., Vietnam.

2011 herdoopt MEC SAIGON. (Foto: H. Hoffmann/Scheepsfotoruilbeurs, 1988, La Spezia).



ZAANDAM, 15-11-1951 kiel gelegd, 2-9-1952 te water gelaten bij N.V. Haarlemsche Scheepsbouw Mij. te Haarlem onder bouwnummer 511, 24-7-1954 proefvaart, 25-7-1954 opgeleverd als ZAANDAM aan Ministerie van Marine, 's-Gravenhage, in beheer bij Betonningsdienst Rijksloodswezen, standplaats Den Helder, roepsein PAGG.

227 BRT, 99 NRT, 356 DWT, 39,19 x 7,52 x 2,65 x . meter, 430 PK, 11 kn.

1980 als ZAANDAM overgedragen aan Directoraat Generaal Scheepvaart & Maritieme Zaken (DGSM), Rijswijk (Vaarwegmarkeringsdienst).

21-4-1989 overgedragen aan Dienst der Domeinen.

6-11-1992 als ZAANDAM verkocht aan Damen Shipyards B.V., Gorinchem.

6-1-1993 als ZAANDAM verkocht aan Zeekadettenkorps Nederland, 1993 in dienst bij Zeekadetkorps Scheldemond, Vlissingen.

2011 wegens beëindiging van het korps ZKK Scheldemond het korpsschip ZAANDAM geschonken aan ZKK IJmond, 28-6-2011 vertrokken van Vlissingen achter de sleepboot BRENT naar IJmuiden, 29-6-2011 gearriveerd te IJmuiden. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 7-10-2006, Maassluis).

Dockwise krijgt opdrachten

Scheepvaartbedrijf Dockwise heeft 11 opdrachten verworven met een totale waarde van 42 miljoen dollar. Dat maakte de onderneming maandag bekend. De opdrachten, waaronder het transport van baggermateriaal naar Spanje en Uruguay, worden uitgevoerd in het tweede en derde kwartaal van 2011.



Dockwise bevestigde ook een order voor het 'Gorgon Project' aan de Australische westkust. Dit project is een joint-venture tussen Australische onderdelen van Chevron, ExxonMobil, Shell en een aantal kleinere partijen. De opdracht voor Dockwise start begin 2012 en heeft een waarde van circa 26,7 miljoen dollar. Topman André Goedée stelde in een persverklaring dat zijn bedrijf in het tweede kwartaal het aantal orders voor sportmarktprojecten zag toenemen. De prijzen bevinden zich nog wel op „laagcyclisch niveau“. „De operationele activiteit bleef in het tweede kwartaal ingetogen, wat sectorbrede zorgen reflecteert“, aldus Goedée. (Bron: AFN/DFT, Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 14-3-2009, Calandkanaal).



SARDIUS 9518256 (NB-173), 5-1-2011 gedoopt SARDIUS door mevrouw Anneke de Bock-Ekkelkamp (schoonzuster van de opdrachtgever tot de bouw Gilbert de Bock) en te water gelaten bij Shipyard Leda te

Korčula onder bouwnummer 1103, 9-2-2011 vertrokken van Korcula vertrokken achter de sleepboot WATERMAN naar Kampen, 1-3-2011 gearriveerd te IJmuiden en door naar Kampen, afbouw bij Scheepswerf Peters B.V. te Kampen, 24-6-2011 geplande oplevering aan Bock Maritiem B.V., Alkmaar, 3.500 BRT, 5.200 DWT, 192 TEU, 1.800 kW, Wärtsilä 9L20, 12 kn.

24-6-2011 gepland vertrek van Kampen naar Harlingen op 28-6-2011 de proefvaart, 1-7-2011 geplande oplevering. 29-6-2011 vertrokken van Kampen naar Harlingen. (Foto: de Bock Maritiem).



FEEDERLINES

UBC OTTAWA 9463633 (NB-175), Neo Panamax bulkcarrier, 21-3-2011 (e) te water gelaten bij Dayang Shipbuilding Co. Ltd., Yangzhou onder bouwnummer DY5002, 15-5-2011 aanvang 7 daagse proefvaart.

7-6-2011 (e) opgeleverd als UBC OTTAWA aan UBC Ottawa B.V., Groningen, in beheer bij Hartmann Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leer en Feederlines B.V., Groningen, in bevrachting bij United Bulk Carriers (USA), Wayne, Pa, U.S.A.



VOS VIGILANT 9488176, field-support vessel, 19-2-2011 (e) te water gelaten bij Zamakona Pasaia onder bouwnummer 677, 9-6-2011 opgeleverd door Astilleros Zamakona Shipyard, Pasaia aan Vroon Offshore Services Ltd., U.K., roepsein 2EID4, 1.734 BRT, 520 NRT, 850 DWT, 60,00 x 12,70 meter, 3.200 kW, Diesel Electric. (Foto: Vroon).



MPI DULCINEA, windfarm service vessel, 29-6-2011 opgeleverd door South Boats Medina Shipyard, Isle of Wight aan MPI Offshore Ltd., Stokesley, U.K., roepsein 2EES9, 18,00 (17,00) x 6,40 x . 1,000 meter, 12 passagiers, 24 kn.

SMIT LABUAN 9596480, Offshore Support, Towing, Anchor Handling & Fire Fighting Vessel, 25-12-2007 contract, 1-8-2008 1e staal gesneden, 25-6-2009 kiel gelegd als OCEAN DAHAB voor Ocean Marine Egypt Co., Cairo, vlag: Dominica, 28-8-2010 te water gelaten, 8-6-2011 (AB) opgeleverd door Guijiang Shipbuilding Co. Ltd. (GJ01-2008-06) als SMIT LABUAN aan Smit Singapore Pte. Ltd., Singapore, roepsein 9V9108, 1.696

BRT, 1.549,55 DWT, 2 x 2.207 kW, Yanmar 8N280M-SV, Yanmar Diesel Engine Co. Ltd. #GZH0231 en #GZH0232, 8-6-2011 vertrokken van Nansha, China, 13-6-2011 te Singapore, 21-6-2011 vertrokken van Singapore met bestemming Bahrain.



“KOOPVAARDIJ FOTO”



KWINTEBANK 7502021, 7-1976 opgeleverd door Scheepswerf "Voorwaarts" B.V., Hoogezand (217) als ELS TEEKMAN aan Rederij Teekman, Delfzijl, 999 BRT, 30-1-1984 verkocht aan Pot Scheepvaartbedrijf B.V., Delfzijl, herdoopt KWINTEBANK, roepsein PFLS, 27-4-1992 verkocht Gina Shipping Ltd., Cyprus, herdoopt GINA P, 2-11-1973 verkocht Sea Planet Shipping Ltd., Cyprus, herdoopt MARICO, 1.086 BRT, 29 juni 1995 verkocht als JAMIE van Van Bruggen Scheepvaart, Delfzijl, 1-7-1998 verkocht door Van Bruggen Scheepvaart aan Aunborg A/S, Noorwegen, vlag: Bahamas, herdoopt AUNBORG, 2005 verkocht aan Tanto Ltd., Cook Islands, 6-2010 herdoopt VESTBORG. (Foto: B. van Raad, 26-9-1987, Nieuwe Waterweg).



<http://www.scheepvaartboekhandel.nl/>

Uit het archief van G. Schmaal

VOORWAARTS IMO 5027417 1914 PWSL

Schoener aakschip. Werf J.W. Boerma, Martenshoek. Klasse B.V. BRT 106, NRT 85, DWT 150. L/1 27,34
Loa. 29,83 Br 5,64 Hlt 2,15 Dg. 1,85 meter.

1914 opgeleverd VOORWAARTS, roepsein PWSL, Kapt/Eigenaar Lucas Meertens, Groningen. 1916
VOORWAARTS, PWSL, Rederij J.J. Onnes, Groningen. 1918 ASTA, OUVH, Part/Red "Asta" Aarhus.
Denemarken. 1932 JAN, OUVH, Part/Red O.J.P. Larsen, Aarhus, Denemarken. 1932 B.&W. motor 2 cyl 2
tact gloeikop 90 PK. 1950 gehermotoriseerd, Alpha diesel 2 cyl 2 tact, 120 PK.



m.s "ASTA"

1959 ASTA, OUVH, Part/Red Hendrik J.A. Kristensen Søby/Aerø Denemarken. 1968 ASTA, OUVH, Part/Red Fru Sigrig Kristensen Søby Denemarken. 1972 ASTA, OUVH, Part/Red Hans Valentin Christensen, Faborg, Denemarken. 197? ASTA, roepsein OUVH, St.F.1222. Verbouwd tot steenvisser.



m.s "ASTA " St.F.1222 Foto te Troense 21-6-2006

1989 gehermotoriseerd Volvo Penta 250 pk, vaart 9 mijl. 2000 ASTA, roepsein OUVH, Part/Red Jan Th. Hansen, Faborg Denemarken. 2004 ASTA, roepsein OUVH, Part/Red Jens Larsen A.p.s Svendborg, Denemarken. 07.2010 verkocht aan sloperij Fornæs A.p.s., Grenå, Denemarken. 2010 Naar Grenå gesleept door de sleepboot STORESUND. 5-2011 zo goed als gesloopt, alleen een deel van het voorschip stond nog op de kant.

Maersk bestelt tweede reeks recordschepen



De Deense rederij Maersk Line heeft maandagochtend in Tokyo het contract ondertekend voor de bouw van nog eens tien recordschepen van 18.000 TEU. Er zijn er nu dus twintig in aanbouw.

De Denen bestelden in februari de eerste tien schepen van de EEE-klasse, die de grootste ter wereld zullen worden. Er werden opties genomen op twee extra reeksen. De eerste optie moest voor het einde van deze maand gelicht worden.

De deadline voor de optie voor een derde reeks is december. Eivind Kolding, ceo van Maersk Line, acht het weinig waarschijnlijk dat er een derde serie komt. De knoop zal echter pas eind dit jaar definitief doorgehakt worden.

Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering zal de eerste tien schepen van 18.000 TEU opleveren tussen januari 2013 en februari 2014. De tweede reeks volgt onmiddellijk daarna in 2014 en 2015. Wanneer Maersk Line geen derde order plaatst, kan een andere rederij de voor de Denen gereserveerde werfcapaciteit inpikken. De Canadese rederij Seaspan is alvast geïnteresseerd.

De nieuwe recordschepen zijn bestemd voor een dienst tussen het Verre Oosten en Europa. Volgens Maersk moet de capaciteit daar uitgebreid worden, omdat de volumes daar jaarlijks 5 tot 8% stijgen. Met de inzet van grotere schepen willen de Denen de exploitatiekosten drukken. Volgens Kolding kunnen de bunkerkosten per vervoerde container zo 35% verminderd worden. (Bron: N.T., Afbeelding: Maersk).



Phs. van Ommeren in Duitsland (3)

1952-1970



1952 **Hansamatex**



De firma Hansamatex Köhn & Kuyper G.m.b.H. & Co. te Hamburg, waarin Phs. van Ommeren voor 50% deelnam, is begin 1952 opgericht op initiatief van dr. Ulrich H. Köhn en van Ommeren. Het was aanvankelijk de bedoeling dat de nieuwe installatie voor de behandeling van plantaardige en dierlijke oliën en vetten ingericht zou worden. Tijdens de bouw van de terminal langs de zijarm Rethe van de Elbe, destijds uitbreidingsgebied van Hamburg, is die opzet

echter gewijzigd en viel het besluit om óók minerale olieproducten te gaan behandelen. De bouw van de 50 landtanks met een totale inhoud van 56.000 m³ begon in februari 1953 waarna op 11 april 1953 de firma is ingeschreven in het handelsregister als Hansamatex Köhn & Kuyper K.G.

Het eerste grote schip, de Engelse Shell tanker DROMUS (bouwjaar 1938, 8.036 BRT), onderstreepte het bredere werkterrein in september 1953 met de aanvoer van 4.000 ton stookolie. De officiële opening van de tankinstallatie vond plaats op 7 oktober 1953.

Stap voor stap is de installatie sindsdien vergroot en uitgebreid. In december 1953 bedroeg de opslagcapaciteit 50.000 m³, waarvan 30.000 m³ onder een langdurig contract was verhuurd, in september 1956 bedroeg de opslagcapaciteit al op 187.000 m³ en een tweede steiger werd in bedrijf gesteld. De Hamburger Landesbank stapte in 1955 in als aandeelhouder en zou bijna 30 jaar een belang in de installatie houden.

Het bedrijf is in 1960 omgezet van K.G. (Kommanditgesellschaft) naar G.m.b.H. (Gesellschaft mit beschränkter Haftung), een meer open commercieel bedrijf.

In januari 1971 droeg van Ommeren zijn aandeel in het opslagbedrijf over aan Van Ommeren (Hamburg) G.m.b.H. De capaciteit bedroeg toen 575.000 m³ waarvan 93% in huur. Een jaar later is eerste fase van de uitbreiding op Hohe Schaar gerealiseerd waardoor het bedrijf kon beschikken over 333 tanks met 816.000 m³ opslagcapaciteit, 4 steigers en 47 los- en laadinstallaties voor auto's en spoorwagens.

Gedurende 1977 moest, vanwege verminderde activiteiten, een reorganisatie doorgevoerd worden waarbij verschillende mensen elders te werk zijn gesteld.

Op 30 oktober 1984 vond een herverdeling van de aandelen plaats, Van Ommeren verkreeg 71,43% van de aandelen en de Köhn Groep behield de resterende 28,57% aandelen in Hansamatex Köhn & Kuyper (G.m.b.H. & Co.).



De Köhn Groep verkocht in 1993 zijn aandelen aan van Ommeren die daarmee het tankpark voor 100% in zijn bezit kreeg. In april 1993 kreeg de installatie de naam Van Ommeren Tank Terminal Hamburg G.m.b.H. Na de fusie tussen van Ommeren en Pakhoed veranderde in 2000 de naam in Vopak Terminal Hamburg G.m.b.H. & Co. De Terminal beschikte in 2003 over 300 tanks met in totaal 712.000 m3 opslagcapaciteit voor olie, olieproducten, eetbare oliën, gas en oleochemicaliën.



GUSTAV HEINRICH WEITERT

Phs. van Ommeren (Hamburg) G.m.b.H. en Jürgen Weitert Tankreederei namen in 1954 beide voor 50% deel in Partnereederei m.s. "Gustav Heinrich Weitert" met het gelijknamige tankschip. Dit betrof de voormalige FRISIA van N.V. Verenigde Tankkustvaart die het jaar daarvoor is aangekocht en door Norderwerft Köser u. Meyer te Hamburg is verlengd en verbouwd. Na de verkoop in 1956 aan Atlantic Reederei F.& W. Joch G.m.b.H. te Hamburg bestond even het plan het tankschip ANNA CATHARINA van P/R (J.A. Reinecke) te Hamburg aan te kopen. (Foto: Skyfotos).

Het Hamburgse van Ommeren kantoor deed de bevrachting regelen voor de tankers van Tankreederei de Vries & Co. K.G. die toen de GERTRUDE WIENER (bouwjaar 1956, 941 BRT), THORGERD (bouwjaar 1957, 682 BRT), THORWALD (ex NOORD, bouwjaar 1949, 582 BRT) en THORSTEIN (bouwjaar 1956, 636 BRT) had varen. Ook regelde Hamburg de bevrachting voor de tankschepen van Max Sötje te Hamburg, de CLAUS S (bouwjaar 1942, 132 BRT, 200 DWT) en MAX S (bouwjaar 1944, 291 BRT). In het pakket bevrachting zaten ook de TEMA PALM van Ölhandel & Transport G.m.b.H., Hamburg (bouwjaar 1953, 6.255 BRT) en de ADEMA van Graue & Co. te Bremerhaven (bouwjaar 1942, 660 BRT).



1961 Tankrode

Aan de binnenvaart te Hamburg en op de Duitse rivieren namen het kantoor te Hamburg en N.V. Internationale Riviertankscheepvaart Mij. (Intritas) deel. Dat bedrijf is opgericht in 1929 door Shell en van Ommeren waarbij VO het beheer van de schepen kreeg toevertrouwd. Om de goede economische betrekking te onderhouden met de beide Duitse delen is door de joint venture een nieuwe rederij met de naam Internationale Flusstankschiffahrt G.m.b.H. opgericht. Daarin lagen de verhoudingen net zoals in Intritas: Phs. van Ommeren en Shell

elk 50%. Per 1 januari 1958 begon deze met haar werkzaamheden met de schepen EPTERODE, ex CALIFORNIA, ELBINGERODE (1), ex ELBIA en de EVERODE, ex HAVALIA in eigendom. De namen van de schepen eindigden op "rode", genoemd naar plaatsen in Duitsland die eindigde op "rode".

Voor de exploitatie van haar eigen binnenvaartschepen heeft de Duitse dochteronderneming Phs. van Ommeren (Hamburg) G.m.b.H. eind 1961 Tankrode Schiffahrts G.m.b.H. opgericht.

Tot 1966 groeide de Hamburgse vloot door het overhevelen van tankschepen van de Rijn naar de Elbe en nieuwbouw tot 25 vaartuigen. Na het lossen van tankschepen te Berlijn diende ballastwater te worden ingepompt om de lage bruggen te kunnen passeren. Dat ballastwater afgeven te Hamburg aan de officiële instanties was een dure aangelegenheid. Phs. van Ommeren (Hamburg) G.m.b.H. kocht in 1959 daarom de

ALSACIA aan uit Rotterdam en rustte deze uit met een olieseparator om het ballastwater in te nemen en de olie van het water te scheiden. Als DARLINGERODE deed ze tot 1986 dienst te Hamburg.

1961

Het aandeel in Deutschland Übersee & van Ommeren G.m.b.H. te Berlijn droeg van Ommeren in 1961 over aan de Holland-Amerika Lijn. Het vracht- en passagekantoor kreeg daarna de naam Deutschland Übersee Verkehrs Ges. (Berlin) m.b.H.

1966 UK

Phs. van Ommeren ontwikkelde een ontwerp voor tankschepen vanaf 40.000 DWT dat op de markt kwam onder de handelsnaam "Duokleen". Daarbij werd het ballastsysteem gescheiden van de lading die in een gering aantal ladingtanks vervoerd kon worden. De ballast, ondergebracht in 8 aparte zijtanks, kon tijdens het lossen of lossen gepompt worden.

Union Rheinische Braunkohlen Kraftstoff A.G. bestelde voor haar dochterbedrijf UK Tankschiff Reederei G.m.b.H. te Hamburg 2 tankschepen bij Howaldtswerke te Hamburg die volgens dat ontwerp van Phs. van Ommeren zijn gebouwd. Het ontwerp is afgeleid van de door Howaldtswerke gebouwde tanker JAWACHTA voor de Noorse reder Anders Jahre. UK Tankschiff had meer de behoefte aan eigen schepen dan aan charteren. Tijdens de bouw zorgde de technische afdeling van Phs. van Ommeren voor het toezicht. In 1966 zijn de 54.558 DWT metende tankers in de vaart gebracht als FORTUNA en UNION waarover Phs. van Ommeren (Hamburg) G.m.b.H. het beheer kreeg. De schepen, ingezet tussen de Perzische Golf, Noord-Afrika, Venezuela en Wilhelmshaven, voeren tot volle tevredenheid van de eigenaar tot aan de verkoop in 1978 naar Mexico.



Ook kreeg van Ommeren het beheer over de very large crude carriers MINERVA en VICTORIA die UK Tankschiff Reederei G.m.b.H. in 1974 kreeg opgeleverd van Howaldtswerke-Deutsche Werft. Deze 326 meter lange tankers zijn in 1982 en 1983 verkocht vanwege de slechte markt. (Foto: www.aukevisser.nl).

VOBD d.m.t. GUSTAV HEINRICH WEITERT 1954-1956 tankschip

Gebouwd 1936, Schiffsbau Werft Nobiskrug G.m.b.H., Rendsburg (446)

976,66 BRT 575,92 NRT 1.480 DWT

(59,78) x 10,06 x 4,69 x 4,257 meter.

hulpketel, v.o. 80 m², 10 atm., 9 kn.

1.480 EPK, 172 MN, 2 x 7 cyl, 4 tew, 285 x 410, Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.G., Augsburg.

5-9-1936 te water gelaten, 9-12-1936 opgeleverd als CORNELIA S. aan Fanto Petroleum & Shipping Co., Londen-U.K., in beheer bij Hadley Shipping Co., officieel nummer 165359.

1937 vanwege een timecharter herdoopt DAXHOUND.

19-3-1938 gekocht door N.V. Mij. Zeeschip "Frisia", Rotterdam, in beheer bij N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf, herdoopt FRISIA.

14-5-1940 in de Parkhaven te Rotterdam, 25-7-1940 Meetbrief, Zeebrief, Certificaat van Deugdelijkheid enz. door de Kriegsmarine Hafenüberwachungsstelle Abt. Prisen te Rotterdam in beslag genomen.

10-8-1940 gevorderd door de Kriegsmarine, ingedeeld bij Kriegsmarineausrüstungsstelle Rotterdam, 11-8-1940 met de NEERLANDIA vertrokken naar Vlissingen en daar gestationeerd, 10-8-1940 te Bordeaux in dienst gesteld MAST.

3-10-1943 meetbrief als FRISIA, roepsein DWNP.

28-8-1944 uitgebroken uit Festung Royan en in Britse handen gevallen, 29-8-1944 te Bilbao geïnterneerd, 8-1944 in de monding van de Gironde door Duitse troepen tot zinken gebracht, 9-1945 gelicht en naar Nederland gesleept, 4-11-1945 gearriveerd te Rotterdam en overgedragen aan de eigenaar, hersteld bij N.V. Rotterdamsche Droogdok Mij., Rotterdam.

16-1-1946 inhoud/laadruimte gewijzigd van 2.700,09 m3 naar 2.719,04 m3.

15-9-1948 als FRISIA ingebracht bij N.V. Verenigde Tankkustvaart, Rotterdam.

7-4-1953 verkocht aan Tankreederei Jürgen Weitert, Hamburg-West Duitsland, herdoopt GUSTAV HEINRICH WEITERT, 1953 verlengd en verbouwd bij Norderwerft Köser u. Meyer, Hamburg, 1.153,9 BRT, 716,01 NRT, 1.575 DWT, lengte 67,43 meter.

1-10-1954 als GUSTAV HEINRICH WEITERT verkocht aan Partenreederei m.s. "Gustav Heinrich Weitert", Hamburg-West Duitsland, in beheer bij Jürgen Weitert Tank Reederei, Hamburg.

1956 nieuwe motoren: 1.750 EPK, 2 x 8 cyl, 2 tew, M.A.K., 11 kn., 1.092,84 BRT, 656,66 NRT.

10-8-1956 verkocht aan P/R m.s. "Marxburg", Hamburg-West Duitsland, in beheer bij Atlantic Reederei F.& W. Joch G.m.b.H., Hamburg, herdoopt MAXBURG.

8-1960 verkocht aan P/R m.s. "Maya", Hamburg-West Duitsland, in beheer bij Atlantic Reederei F.& W. Joch G.m.b.H., Hamburg, herdoopt MAYA.

30-5-1962 gearriveerd te Hamburg en daar later opgelegd.

1965 verkocht voor sloop aan W. Ritscher, Hamburg, 13-8-1965 gearriveerd te Hamburg, gesloopt in 1965.

VOBD 2 t.t. FORTUNA 6603593 1966-1978 tankschip DJKU

Gebouwd 1966 Howaldtswerke Hamburg A.G., Hamburg (971)

35.931 BRT 21.193 NRT 54.558 DWT

230,31 (219,82) x 32,29 x 18,14 x 11,608 meter.

5 ladingtanks, 65.750 m3, 3.520,5 ton bunkers, verbruik 87,5 ton/dag, 16,75 kn.

2 waterpijpketels, v.o. 1.387 m2, 69,9 atm.

17.600 APK, 13.130 kW, 2 S Turbine, de werf.

19-2-1964 besteld, gebouwd volgens een ontwerp dat N.V. Phs. van Ommeren ontwikkelde en dat op de markt kwam onder de handelsnaam "Duokleen", gebouwd onder toezicht van N.V. Phs. van Ommeren, 4-

9-1964 kiel gelegd, 6-12-1965 gedoopt FORTUNA door mevr. Barbara Volmer en te water gelaten, 31-1-1966 opgeleverd aan UK Tankschiff Reederei G.m.b.H., Hamburg-West Duitsland (Union Rheinische Braunkohlen Kraftstoff A.G.), in beheer bij Phs. van Ommeren (Hamburg) G.m.b.H., Hamburg.

22-6-1978 verkocht aan Naviera Tula S.A., Coatzacoalcos-Mexico, in beheer bij Naviera Tolteca S.A., Mexico-City, herdoopt TULA.

1981 verkocht aan Compania Maritima Alpha S.A., Panama, in beheer bij Naviera Tolteca S.A., Mexico-City, herdoopt SHINYON.

1982 verkocht aan Compania Maritima Georgia P Inc., Monrovia-Liberia, in beheer bij Sea Spartan Steamship Agency, New York, herdoopt GEORGIA P.

1983 als GEORGIA P verkocht aan Lowlands Shipping Co. Ltd., Monrovia-Liberia, in beheer bij Golden Age Maritime S.A., Panama, agent: Nedship International Inc., New York.

8-4-1983 tot 27-11-1983 opgelegd te St. Anna Bay.

1983 verkocht voor sloop naar China, 11-1983 vertrokken van St. Anna Bay, 16-2-1984 gearriveerd te Inchon om daar gesloopt te worden.

VOBD 3 t.t. UNION 6617049 1966-1978 tankschip DILU

Gebouwd 1966, Howaldtswerke Hamburg A.G., Hamburg (972)

35.931 BRT 21.200 NRT 54.419 DWT

230,31 (219,82) x 32,29 x 18,17 x 11,608 meter.

5 ladingtanks, 65.750 m3, 3520,5 ton bunkers, verbruik 87,5 ton/dag, 16,75 kn.,

2 waterpijpketels, v.o. 1.377 m2, 69,9 atm., de werf.

17.600 APK, 13.130 kW, 2 S Turbine, de werf.

19-2-1964 besteld, 2-6-1966 gedoopt UNION door Käthe Hellberg en te water gelaten, 8-1966 opgeleverd aan UK Tankschiff-Reederei G.m.b.H., Hamburg-West Duitsland (Union Rheinische Braunkohlen Kraftstoff A.G.), in beheer bij Phs. van Ommeren (Hamburg) G.m.b.H., Hamburg.

31-10-1978 verkocht aan Naviera Tulum S.A., Coatzacoalcos-Mexico, in beheer bij Naviera Tolteca S.A., Mexico-City, herdoopt TULUM.

8-2-1985 gearriveerd te Manzanillo, Mexico met problemen aan de ketels, verkocht voor sloop naar Taiwan, 7-8-1985 vertrokken van Manzanillo, Mexico naar Kaohsiung, 14-9-1985 gearriveerd te Kaohsiung om gesloopt te worden.

VOBD 5 t.t. MINERVA 7349962 1974-1982 vlcc DAME

Gebouwd 1974, Howaldtswerke-Deutsche Werft Hamburg und Kiel, Kiel (59)

120.776 BRT 94.468 NRT 236.807 DWT

326,02 (310,04) x 49,05 x 26,85 x 20,651 meter.

15 ladingtanks, 287.449 m3, 4 ladingpompen, totaal 13.750 ton/uur, verbruik 167,5 ton/dag, 15 kn.

2 waterpijpketels, v.o. 2 x 1.078 m2, 76,9 atm.

32.000 APK, 23.872 kW, 2 S Turbine, AKS30-1,9V, vertraagd naar 1 schroef, A.E.G.-Kanis Grossmaschinenbau, West Berlijn.

7-2-1974 te water gelaten als MINERVA, 5-4-1974 opgeleverd aan Union Kraftstoff Tankschiff-Reederei G.m.b.H., Hamburg-West Duitsland, in beheer bij Phs. van Ommeren (Hamburg) G.m.b.H., Hamburg voor Union Rheinische Braunkohlen Kraftstoff A.G., Wesseling.



1982 verkocht aan Keston Shipping Corp., Monrovia-Liberia, in beheer bij Kommanitgesellschaft Norddeutsche Tankschiffahrtsgesellschaft m.b.H. & Co., herdoopt ST. BENEDICT.

1983 verkocht aan Breeze Navigation Corp., Monrovia-Liberia, in beheer bij F. Laeisz Schiffahrtsges.m.b.H. & Co., Hamburg, herdoopt POGEEZ.

7-1984 verkocht aan Katarina Shipping Corp., Monrovia-Liberia, herdoopt KATARINA SEA.

1984 verkocht aan Yacatan Shipping Inc., Monrovia-Liberia, in beheer bij Gulfeast Shipmanagement Ltd., Hong Kong en Unigulf Shipmanagement Ltd., herdoopt CARIBBEAN BREEZE.

17-3-1985 tijdens een reis van Sea Island, Koeweit naar Khor Fakkan bij het naderen van Qatar, tijdens een shuttledienst tussen Koeweit en Qatar, aangevallen door een vliegtuig en in brand geraakt waarbij forse schade ontstond aan het achterschip, verschillende bemanningsleden raakten gewond, 21-4-1985 gearriveerd op de ankerplaats van Khor Fakkan.

1985 verkocht aan Kuwait Oil Tanker Co. S.A.K., Koeweit, herdoopt UMM AL QURAH.

1986 verkocht aan National Iranian Tanker Co., Bandar Abbas-Iran, in beheer bij Denholm Shipmanagement (U.K.) Ltd., herdoopt ALVAND.

1995 verkocht voor sloop naar Pakistan, 15-5-1995 gearriveerd te Gadani Beach om gesloopt te worden. (Foto ALVAND: Scheepsfotoruilbeurs, 11-5-1993 Europoort).



VOBD 6 t.t. VICTORIA 7349974 1974-1983 vlcc DARO

Gebouwd 1974, Howaldtswerke-Deutsche Werft Hamburg und Kiel, Kiel (60)

120.778 BRT 94.460 NRT 240.597 DWT

326,02 (310,04) x 49,05 x 26,85 x 20,651 meter.

15 ladingtanks, 287.449 m³, 4 ladingpompen, totaal 13.750 ton/uur, brandstofverbruik 167,5 ton/dag, 15,25 kn.

2 waterpijpketels, v.o. 2 x 1.078 m², 75,5 atm., de werf.

32.000 APK, 23.872 kW, 2 S Turbine, AKS30-1,9V, verhoogd naar 1 schroef, Kraftwerk Union A.G., West Berlijn.

22-4-1974 te water gelaten, 19-7-1974 gedoopt VICTORIA door mevr. R. Siebourg en opgeleverd aan Union Kraftstoff Tankschiff-Reederei G.m.b.H., Hamburg-West Duitsland (Union Rheinische Braunkohlen Kraftstoff A.G.), in beheer bij Phs. van Ommeren (Hamburg) G.m.b.H., Hamburg, na oplevering vertrokken van Kiel naar Quoin Island.

1983 verkocht aan Younger Corp., Panama, in beheer bij Peninsular Maritime Ltd., Londen, herdoopt VIRGINIA.

1985 verkocht voor sloop aan Inchon Iron & Steel Co. Ltd., Inchon, 17-3-1985 gearriveerd te Inchon, sloop begon 9-4-1985. (Foto: www.aukevisser.nl).

Lijndienst De Zuiderzee van start



Dinsdag, 28 juni 2011 - Wethouders Urk en Enkhuizen hijsen samen de twee vlaggen.

Passagiersschip 'DE ZUIDERZEE' is maandag officieel van start gegaan met de lijndienst tussen Urk en Enkhuizen. Wethouder Ben Visser knipte bij het vertrek op Urk het lint bij de toegang van het schip door. In Enkhuizen werden, samen met de Enkhuizer wethouder Jan Franx, de twee vlaggen geheven.

Ben Visser voer mee naar Enkhuizen, waar wethouder Jan Franx de boot welkom heette en het schip met afmeren hielp. Samen hesen ze de twee vlaggen, Ben Visser de Enkhuizer en Jan Franx de Urker vlag. Zo luidden beide wethouders van Toerisme en Recreatie de start in van de

nieuwe lijndienst, die wordt beheerd door ondernemer Riekelt Brouwer. „Het is een droom die uitkomt.” Naast de lijndienst maakt hij ook dagelijks rondvaarten in de omgeving van Urk met groepen. Deze rondvaarten zijn te boeken via de Tourist Info Urk.

De twee wethouders zijn blij met de start van de nieuwe lijndienst, naast de zomerveerdienst die er al was. „We hopen dat veel toeristen uit beide gemeenten deze zomer de gelegenheid nemen om aan de overkant van het IJsselmeer een kijkje te nemen en daarbij te genieten van de mooie tocht over het IJsselmeer.” De vaartijden van de ZUIDERZEE zijn vanaf Urk 09.00 uur en 16.30 uur en vanaf Enkhuizen 11.00 uur en 18.30 uur. Zie voor meer informatie www.de-zuiderzee.nl. (Bron: opurk, foto: de-zuiderzee.nl).



V.N.S. Charter



t.t. AALSUM 1947-1955 vrachtschip PCAM

Gebouwd 1922, A. Vuijk & Zonen Scheepswerf, Capelle a/d IJssel (762)

5.418 BRT 3.192 NRT 9.045 DWT (128,33) x 17,16 x 8,85 x 7,835 meter.

open shelterdeck, G 14.366 m³, 13.054 m³, 6 passagiers, 741 ton bunkers, verbruik 21 ton stookolie/dag, 10,5 kn. 3 ketels, v.o. 773,9 m², 14 atm.

2.500 APK, 2 S Turbines, vertraagd naar 1 schroef, Parson's Marine Steam Turbine Co. Ltd., Newcastle.

8-3-1921 te water gelaten, 7-11-1922 opgeleverd als AALSUM aan N.V. Stoomvaart Mij. "Oostzee", Amsterdam, in beheer bij Vinke & Co.

3-1925 in aanvaring gekomen met de tanker DANNEDAIKE (U.S. Shipping Board, Baltimore-U.S.A., bouwjaar 1919, 4.211 BRT, 8-5-1920 in ernstige aanvaring met de SAN RAMON, bouwjaar 1923, 994 BRT) en zware schade opgelopen, New York moeten aanlopen.

1928 reis 1, charter in Holland-Oost-Afrika Lijn.

6-1946 tijdens lossen te Amsterdam brak brand uit aan boord.

1947 reis 1, charter V.N.S. voor reis in de Holland-Bengalen-Burma Lijn/Holland-Bombay-Karachi Lijn.

1947 reis 2, charter V.N.S. voor reis in de Holland-Perzische Golf Lijn.

1948 reis 3, Holland-Afrika Lijn van de V.N.S.

11-5-1948 reis 4, Holland-Afrika Lijn van de V.N.S.

20-9-1948 reis 5, Holland-Afrika Lijn van de V.N.S.

7-2-1949 reis 6, charter V.N.S. in Holland-Afrika Lijn.

30-6-1949 reis 7, charter V.N.S. in Holland-Bengalen-Burma Lijn.

17-12-1949 reis 8, charter V.N.S. in Holland-Bengalen-Burma Lijn.

4-5-1950 reis 9, charter V.N.S. in Holland-Bengalen-Burma Lijn.

8-11-1950 reis 10, charter V.N.S. voor een rondreis Holland-Afrika Lijn.

27-6-1952 t/m -195- reis 11, Holland-Bengalen-Burma Lijn, dagen, 27-6-1952 te Rotterdam in timecharter.

9-3-1953 t/m 25-8-1953 reis 12, Holland-Bengalen-Burma Lijn, 169 dagen, 9-3-1953 te Bremen in timecharter.

12-4-1954 te Rotterdam in charter V.N.S. voor 17 maanden.

12-4-1954 t/m 24-9-1954 in charter V.N.S., reis 13, rondreis in de Holland-Perzische Golf Lijn, 166 dagen.

8-9-1955 te Hamburg in charter V.N.S. voor 3 rondreizen in Holland-Bengalen-Burma Lijn.

25-9-1954 t/m 21-2-1955 reis 14, Holland-Perzische Golf Lijn, 150 dagen.

22-2-1955 t/m 28-7-1955 reis 15, Holland-Perzische Golf Lijn, 157 dagen.

1955/1956 reizen 16 en 17.

14-7-1956 t/m 11-10-1956 reis 18, uitreis Holland-Perzische Golf Lijn, 90 dagen.

12-10-1956 t/m 31-12-1956 reis 19, thuisreis Holland-Afrika Lijn via Suez, 80 dagen.

5-1958 voor £ 41.000 verkocht voor sloop aan Eckhardt & Co., Hamburg, 6-6-1958 afgeleverd te Hamburg, gesloopt in 1958. (Foto: collectie Finn Schov).

Straat Malakka



NEDLLOYD BANGKOK 7708895, 1978 opgeleverd aan Nedlloyd Lijnen B.V., Rotterdam, 1-2-1992 (e) verkocht aan Berio Shipping, in beheer bij A.C. Toepfer, 1992 herdoopt JOSEPH LYKES, 1994 herdoopt COLUMBINE, 12-6-2001 herdoopt COLUMBINE EXPRESS, 12-6-2001 vlag: Cyprus, 4-2-2002 herdoopt DELMAS ACACIA, 7-11-2005 in beheer bij Cyprus Maritime, Athene, 12-6-2002 verkocht aan Elgina Marine Co. Ltd., Limassol-Cyprus, 12-2005 herdoopt BSLE ENERGY, 2-2010 verkocht voor sloop, 5-3-2010 gearriveerd te Alang om gesloopt te worden. (Foto: A.M./Scheepsfotoruilbeurs).



Gezien in de haven door Tom Koornhof

SEAWELL 8324567, Offshore Support Vessel, 8-11-1983 contract, 12-3-1986 te water gelaten, 3-1987 opgeleverd als STENA SEAWELL door North East Shipbuilding, Pallion (24) aan Lombard Leasing Services Ltd., U.K., 1987 beheer bij Technip UK Ltd., 1995 verkocht aan NatWest Leasing Facilities Ltd., U.K., herdoopt CSO SEAWELL, 1987 beheer bij Technip UK Ltd., 2002 verkocht aan Helix Well Ops (UK) Ltd., U.K., herdoopt SEAWELL. (Foto: Tom Koornhof, 27-6-2011, Nieuwe Maas, vanaf Aberdeen binnenkomend voor de Wiltonhaven, Damen).



m.s. FLORES 5116581 1962-1964 vrachtschip PECU
Gebouwd 1957, N.V. Scheepswerven Gebr. van Diepen, Waterhuizen (945)
500 BRT 272 NRT 870 DWT
61,07 (55,25) x 9,35 x 4,09 x 3,595 meter.
1 ruim, G 1.066 m³, B 991 m³, 2 laadbomen van 3 ton SWL, 51 ton bunkers, 11 kn.
500 EPK, 373 kW, 10 cyl, 2 tew, 190 x 350, Bolnes, N.V. Motorenfabriek "Bolnes", Krimpen a/d Lek.
historie: 3-9-1957 te watergelaten als FLORES, 24-10-1957 technische proefvaart, 26-10-1957 opgeleverd aan Reederij Gebr. Sloots, Rotterdam.
1962 in beheer bij N.V. Ripmeester & Co.
1964 verkocht aan Transports Maritimes du Sud-Ouest, Bordeaux-Frankrijk, in beheer bij Guy Garrouste, herdoopt GUYENNE.
1971 verkocht aan Société Maritime de Transports & d'Armement, Bordeaux-Frankrijk.
1973 verkocht aan Nicola Piccinini, Rome-Italië, herdoopt DALE.
1978 verkocht aan Nikomar S.p.A., Rome-Italië.
1979 ernstige schade opgelopen door een aanvaring en opgelegd.
20/21-12-1979 te Baia tijdens een storm losgeslagen en gestrand, verkocht voor sloop.
(Foto: NN, collectie H. Plokker).



FAIRPLAY-22



FAIRPLAY-22 9148764 (NB-175), 12-12-1996 kiel gelegd, 26-4-1997 te water gelaten, 4-1998 opgeleverd door Construcciones Navales Santodomingo S.A., Vigo (613) als FAIRPLAY-22 aan Fairplay Schleppdampfschiffs Reederei Richard Borchard G.m.b.H., Hamburg, vlag: Antigua & Barbuda, 4.500 EPK, 3.300 kW, 2004 ingebracht bij BBB Schlepp- und Hafendienst G.m.b.H., Antigua & Barbuda, in beheer bij Fairplay Towage B.V., Rotterdam voor Fairplay Schleppdampfschiffs Reederei Richard Borchard G.m.b.H., 5-2006 vlag: Duitsland, 10-2007 vlag: Antigua & Barbuda, 11-11-2010 tijdens het vastmaken aan de STENA BRITTANNICA gekapseisd, 3 opvarenden gered door andere schepen, 2 opvarenden zijn omgekomen, 12-11-2010 in de takels van de TAKLIFT 7, 12-11-2010 naar de Waalhaven gebracht, 14-11-2010 gelicht, 18-11-2010 naar een scheepswerf, 2011 verkocht naar Griekenland, 6-5-2011 vertrokken achter de sleepboot COURBET uit de Eemhaven met bestemming Thessaloniki, Griekenland. (Foto's: Scheepsfotoruilbeurs, 8-1-2008, Beerkanaal, onder: 16-11-2-10, Waalhaven).

Stabiliteit FAIRPLAY-22 onvoldoende

Tussentijdse aanbeveling na kapseizen sleper Fairplay 22 voor zusterschepen

Naar aanleiding van de eerste bevindingen en uitkomsten van een stabiliteitsonderzoek en vooruitlopend op het eindrapport brengt de Onderzoeksraad voor Veiligheid een tussentijdse aanbeveling¹ uit over de stabiliteit van de zusterschepen van de sleper Fairplay 22 die op 11 november 2010 kapseisde op de Nieuwe Waterweg nabij Hoek van Holland. Bij het ongeval kwamen twee bemanningsleden om het leven en raakte er een lichtgewond. De aanbeveling geldt voor het zusterschip Fairplay 23 en andere vrijwel identieke schepen. De aanbeveling is gerapporteerd aan de rederij. Een afschrift van de aanbeveling is



De aanbeveling is gerapporteerd aan de rederij. Een afschrift van de aanbeveling is

tevens verzonden aan de Department of Marine Services and Merchant Shipping in Antigua en Barbuda waar de Fairplay 22 geregistreerd was, de Marine Accident Investigation Branch in Engeland en de Inspectie Verkeer en Waterstaat. De Raad beveelt de rederij aan om de stabiliteit van de zusterschepen van de Fairplay 23 vast te stellen. Indien uit de stabiliteitsbepalingen blijkt dat deze overeenkomen met de die van de Fairplay 23 wordt geadviseerd om voor alle schepen maatregelen te treffen om de stabiliteit te verbeteren, zodat tenminste wordt voldaan aan de in 1998 gestelde eisen van het SBG. De Onderzoeksraad voor Veiligheid beproefde de stabiliteit van het zusterschip de Fairplay 23 die door de rederij voor dit onderzoek beschikbaar werd gesteld. De stabiliteit blijkt niet altijd te voldoen aan de aanbevelingen voor sleepboten van de International Association of Classification Societies, Ltd en de geldende eisen van het klassenbureau See-Berufsgenossenschaft (SBG). Bij een hellingshoek van (beduidend) minder dan 60° kan water binnenstromen via de ventilatieopeningen van het machinekamer. Bij de gekapseide Fairplay stond op het moment van het ongeval bovendien een deur open op het werkdek. (Bron: onderzoeksraad).

Doop nieuw patrouillevaartuig RWS78



RWS78. Donderdag 30 juni 2011 gedoopt RWS78 door de Commissaris van de Koningin in Zeeland Karla Peijs. Na 2 x de fles getest te hebben spatte de champagne bij de 3^e poging uiteen.



Na de doop is de RWS78 officieel te water gelaten.



Het te water zette vond plaats onder grote belangstelling van de aanwezigen. Met het blauwe pak de doopster, rechts naast haar werfdirecteur G. de Haas. Op de achtergrond de sleepboot MAASSLUIS ex D-16 op de werf ontdaan is van de duwstevan. Rechtsboven is nog net iets zichtbaar van de COASTAL SERVICE.

GROTE BEURT



GRYPHON A onderweg van het Calandkanaal naar Damen Schiedam.
(Fotos: R. Zegwaard, 27-6-2011, Nieuwe Waterweg).



GRYPHON A 8920309, Oil Production and Storage Unit (FPSO), 12-1990 kiel gelegd, 15-4-1992 te water gelaten, 2-1993 opgeleverd door "ASTANO" Ast. y Talleres del Noroeste S.A., El Ferrol (267) als GRYPHON A aan Kerr-McGee Oil (UK) PLC, Arran Energy Exploration Ltd., Santa Fe Exploration (UK) Ltd., Clyde Expro PLC, & Clyde Petroleum (North Sea) Ltd., Douglas-Isle of Man, in beheer bij Denholm Ship Management (I.O.M.) Ltd., 66.830 BRT, 94.000 DWT, 257,60 (242,00) x 41,10 x 23,60 x 16,500 meter, L 88.258 m³, 20.393 EPK, 15.000 kW, 5 x Wärtsilä 16V25, gekoppeld aan 5 elektromotoren, 3 pitch propellers, 7 kn., gestationeerd in Block 9/18B op circa 200 mijl ten noordoosten van Aberdeen in 112 meter diep water, 2008 (e) verkocht aan Maersk Oil North Sea U.K. Ltd., Aberdeen, thuishaven en vlag: Douglas-Isle of Man, Maersk Oil beheert het blok met een belang van 86.5%, 4-2-2011 tijdens een storm braken 4 van de 10 ankerkettingen en raakte de FPSO van z'n plaats, 2 man raakten gewond, korte tijd later weer gestabiliseerd, Maersk besloot de GRYPHON A naar de werf te sturen voor een grote onderhoudsbeurt na 18 jaar op zee, 5-6-2011 binnengebracht door de TOR VIKING II met bestemming paal 84, Calandkanaal.



27-6-2011 verhaald met de sleepboten SMIT HUDSON en SMIT SEINE (voor) en SMIT PANTHER en SMIT SCHELDE (achter), t.h.v. Vopak Vlaardingen kwam de sleepboot BUIZERD erbij om mee het dok in te gaan.



(Foto's Tom Koornhof, 27-6-2011, Nieuwe Maas).

CELEBRITY SILHOUETTE naar Eemshaven



Het cruiseschip CELEBRITY SILHOUETTE van de Meyerwerf in Papenburg is onderweg naar de Eemshaven.

Het schip heeft donderdag (30-6-2011) de scheepswerf te Papenburg verlaten onder toezien van duizenden toeschouwers.

Het is de bedoeling dat de CELEBRITY SILHOUETTE zaterdag omstreeks 11:30 uur in de Eemshaven aankomt. Diezelfde dag en ook de dagen daarna worden vanuit de Eemshaven verschillende proefvaarten



gemaakt. Op 19 juli gaat het cruiseschip naar Hamburg. De CELEBRITY SILHOUETTE is 320 meter lang en 37 meter breed. Het schip bevat bijna 1.450 hutten voor 2.900 passagiers en is gemaakt voor de Amerikaanse firma Celebrity Cruises. (Bron: rtvnoord, foto: Theo Jurriens rtvnoord).

CELEBRITY SILHOUETTE 9451094, 10-3-2010 eerste staal gesneden, 29-5-2011 uitgedokt bij Meyer Werft G.m.b.H., Papenburg (679), 2-7-2011 in de Eemshaven voor de proefvaart, 9-2011 geplande oplevering aan Celebrity Silhouette Inc., Bahamas, in beheer bij Royal Caribbean Cruises Ltd., Miami en Celebrity Cruises, 2.850 passagiers, 122.000 BRT, 67.200 kW, 4 x Wärtsilä 16V46. (Foto's Meyer Werft).

CELEBRITY SILHOUETTE Eén van de nieuwe schepen in de Solstice klasse met dezelfde kosmopolitische uitstraling als haar zusterschepen CELEBRITY SOLSTICE, EQUINOX en ECLIPSE SM. Ruime interieurs en 85% van alle hutten hebben een eigen balkon en biedt dezelfde faciliteiten. Het schip doet zeer licht en ruim aan beginnend bij de open dekken en eindigend in de zeer verzorgd uitziende hut die voorzien is van veel kast- en bergruimte. De Aqua Class hut met balkon biedt ongelimiteerd toegang tot de Aqua Spa relaxruimte en het specialiteitenrestaurant Blu. Ook de specialiteitenrestaurants Murano, Tuscan Grille en Qsine bieden een uitstekende keuken en een uitstekende service.



Veel lounges en bars met een eigen identiteit maar hebben een chique en moderne uitstraling gemeen. De Sky Observation Lounge met panorama ramen van vloer tot plafond biedt een adembenemend uitzicht op zee. Celebrity Central is een entertainment lounge waar diverse activiteiten plaatsvinden in een ontspannen en informele sfeer, van cabaret en film tot live muzikoptredens. Uniek is de op het hoogste dek gelegen Lawn Club met een echt grasveld en de Hot Glass Show, een glasblazerij met demonstraties. (Bron: cruisetravel).

FLINTERFOREST

FLINTERFOREST 9313773 (NB-167), 10-7-2004 gedoopt FLINTERFOREST door mevrouw T. Gombra-Venema (echtgenote van de mede-eigenaar) en te water gelaten bij Scheepswerf Ferus Smit B.V., Westerbroek (351), 8-2004 opgeleverd aan C.V. Scheepvaartonderneming "Flinterforest", Groningen, in beheer bij Flinter Groningen B.V., in bevrachting bij Ancora AFS Shipping B.V., Rotterdam, 2005 in beheer bij Flinter Management B.V., 2008 ingebracht bij Forest B.V., Haren, 2009 in beheer bij Flinter Shipping B.V., Barendrecht, 13-8-2010 tijdens een reis van Halla, Finland naar Greenock bij Helsingborg aan de grond gelopen, de Oekraïense kapitein aangehouden, 16-8-2010 na het lossen van 800 ton papierrollen met behulp van sleepboten vlot gebracht en in de haven van Helsingborg onderzocht op mogelijke schade, de papierrollen weer aan boord genomen.

Kapitein FLINTERFOREST niet dronken, maar te moe om wacht te houden
Alcohol speelde vermoedelijk geen rol bij het in slaap vallen van de Oekraïense kapitein A.S. van de FLINTERFOREST, maar gedronken had hij wel. Dat bleek vrijdag 24 juni tijdens een zitting van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart in Amsterdam dat de stranding (zonder schade) behandelde van de FLINTERFOREST bij het eiland Bornholm in augustus 2010.

Volgens de Zweedse politie was sprake van alcoholgebruik door de kapitein. De Oekraïense kapitein A.S. werd destijds aangehouden op verdenking van dronkenschap en gevaarlijk gedrag. De FLINTERFOREST was met een lading papierrollen onderweg van Finland naar Schotland en moest worden vlotgetrokken. Het schip kon haar weg vervolgen met een andere kapitein.

Kapitein A.S., wonend op de Krim, verscheen niet voor het tuchtcollege. Wat achteraf voor de kapitein jammer moet zijn geweest, want zijn alcoholconsumptie kwam niet meer voor in de klacht bij het tuchtcollege. Inspecteur voor de Scheepvaart E. van Leeuwen: 'Het blijkt om een geringe hoeveelheid alcohol te gaan, er zat 0,47 promille alcohol in zijn bloed. In Zweden is dit wel strafbaar, bij ons niet. Het komt neer op twee biertjes. Ik zie geen oorzakelijk verband met de gronding.'

Namens IVW verweet Van Leeuwen de kapitein onzorgvuldige navigatie, zonder goede uitkijk, zonder geactiveerd wachalarm en zonder geplaatste uitkijk. En dit, zo zei de inspecteur, in een druk vaarwater met veel overstekende ferry's. Vaarwater dat vraagt om een uitkijk, aldus de inspecteur.

Wachstysteem

De kapitein had in de vroege morgen de wacht overgenomen van de stuurman, stond alleen op de brug en viel in slaap. Volgens de kapitein stond het wachalarm aan, de Zweedse scheepvaartinspectie zegt van niet.

In zijn schriftelijke verklaring en in e-mailcontact geeft de kapitein een reden voor zijn vermoeidheid. 'Ik werkte in een systeem van acht uur op, acht uur af en dit al 10 weken lang, hoewel ik een contract had voor maar acht weken. Dat is gevaarlijk.'

Wat de voorzitter tijdens de zitting deed opmerken: 'Bij vermoeidheid is het wellicht minder verstandig alcohol te gebruiken. De kapitein zal in Zweden al wel zijn afgerekend op zijn alcoholgebruik met een behoorlijke boete. Welke straf vraagt hier de inspecteur?'

Inspecteur Van Leeuwen: 'Of hij in Zweden ook nog is gepakt voor het niet houden van uitkijk, is onbekend. Ik adviseer een intrekking van de erkenning van zijn vaarbevoegdheid van zes weken.'

Uitspraak over vijf weken.

Kapiteinsvereniging

Op de zitting was kapitein H. van Wijnen namens de Nederlandse en Europese kapiteinsvereniging op de publieke tribune - als enige - aanwezig. Na afloop zei hij het heel jammer te vinden dat de kapitein verstek had laten gaan. Van Wijnen: 'Hij had kunnen toelichten dat zijn wachstysteem fatigue in de hand heeft gewerkt. Wij, als verenigde kapiteins, willen bij de Europese Commissie aanklaarten dat gangbare systemen als zes op, zes af, in drukke vaargebieden fout zijn. Zo werkt men vaak op kleinere schepen. Wij maken ons sterk voor drie wachtlopers aan boord in plaats van twee.' (LR) (Bron: Schuttevaer, 30-6-2011).



FRANCONIA, 6-1923 opgeleverd door J. Brown & Co. Ltd., Clydebank, Glasgow (492) aan Cunard Steam-Ship Co. Ltd., Liverpool, 20.158 BRT, 16½ kn., 1934 ingebracht bij Cunard White Star Ltd., Liverpool.

1950 ingebracht bij Cunard Steam-Ship Co. Ltd. Liverpool.

18-12-1956 gearriveerd bij T.W. Ward Ltd., Inverkeithing om gesloopt te worden. (Foto: NN/Scheepsfotoruilbeurs, kaart: Cunard White Star).

