

# SCHEEPSFOTORUILBEURS

**ZEEBRIEF#6**

**8 juli 2011**



AHORA 5414842, 10-1963 opgeleverd door Rauma-Repola Oy, Rauma (140) als ARGO aan Finska Angfartygs A/B, Finland, 2.673 BRT, 1970 verlengd, 5.014 BRT, 7.407 DWT, 1981 verkocht aan Yanor Marine Services Ltd., Israël, herdoopt LEE NOR, 5-1988 verkocht aan Rockshire Shipping Co., Willemstad-N.A., herdoopt AHORA, 1990 verkocht aan Westview Shipping N.V. Willemstad-N.A., in beheer bij Argo Coral Maritime (Israel) Ltd., Haifa, 2009 verkocht, 1-6-2009 vlag: Georgië, 2011 verkocht voor sloop naar Turkije, 30-6-2011 vanaf Istanbul gearriveerd te Aliğa.



ALMAR 8002729, 21-5-1980 kiel gelegd, 7-1980 te water gelaten, 9-1980 opgeleverd door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (922) als BIRGIT JÜRGENS aan Klaus Jürgens, Hamburg-West Duitsland, vrachtschip, 1988 verkocht aan Tantomar Transportes Maritimos Ltda., Lissabon-Portugal, 13-9-1988 herdoopt ALMAR, 1994 verkocht aan Slibail Portuguesa de Locação Financiera S.A., Lissabon-Portugal, in beheer bij Tantomar Transportes Maritimos Ltda., 1997 verkocht aan Woodchester Credit Lyonnais Leasing S.A., Lissabon-Portugal, in beheer bij Tantomar Transportes Maritimos Ltda., 10-9-1997 gearriveerd te Rotterdam vanaf Valencia, 3-11-1997 aangehouden, 2-9-1999 onder arrest te Slikkerveer, 2000 in beheer bij De Schutter Groep, Rotterdam, 2000 verkocht aan verkocht aan Van der Kooy Pijnacker B.V., Pijnacker, thuishaven: Willemstad-N.A., bij Vlaardingen Oost Shiprepair B.V. te Vlaardingen verbouwd tot tankschip voor het vervoer van eetbare oliën, in eigen beheer bij Scheepswerf Schiepo te Ridderkerk de verbouwing voltooid, 2001 nieuwe motor geplaatst, 9-3-2001 officieel gedoopt ALMAR door mevr. Annette v.d. Kooy (dochter van de eigenaar), 13-3-2001 in de vaart gebracht bij Scheepvaart Mij. "Almar" N.V., Willemstad-N.A., 20-11-2004 met de schroef in een net verstrikt geraakt ongeveer 9 mijl ten noordwesten van Terschelling bij windkracht 7 uit het noordwesten, door de sleepboot HUNTER van Rederij Noordgat V.o.F. naar Harlingen gesleept, 11-1-2007 tijdens een reis van Erith, U.K. naar Hamburg op de Noordzee t.h.v. Texel tijdens slecht weer problemen met de machine opgelopen, door de WAKER en HUNTER naar de rede van Den Helder gesleept, daarna door de PIETER en COASTAL TIGER te Den Helder afgemeerd, 27-4-2010 (e) verkocht aan Dolphin Marine Services e.K., München, in beheer bij Transport & Offshore Service Ship Delivery B.V., Rotterdam, 22-6-2010 onder de vlag van St. Vincent and the Grenadines gebracht, thuishaven Kingstown, roepsein J8B4349, 27-6-2010 vertrokken van 's-Gravendeel met bemanning van TOS naar Bandar Abbas, 30-7-2010 gearriveerd te Bandar Abbas. 18-5-2011 (e) verkocht aan Fateh Darya Gistar Kish Co., St. Kitts/Nevis, herdoopt FATEH 1.



CALA PONENTE 9232656 (NB-92), aanvankelijk in aanbouw als WEHR FALKENSTEIN voor Oscar Wehr, 25-3-2002 naam gewijzigd in LIBRA BRASIL, 2-12-2002 naam gewijzigd in CALA PONENTE, 12-2002 opgeleverd door Stocznia Szczecinska S.A. (B170/III/17) aan Costa Container Lines, 17-12-2002 ingebracht bij Hamburg Sud Italia S.r.l., thuishaven: Monrovia-Liberia, 17-12-2002 (e) in beheer Seatrade Groningen B.V.

7-2003 (e) vlag: Italië.

31-7-2008 verkocht aan Plantation Key Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Seachange Maritime LLC, Singapore en Fleet Ship Management Pte. Ltd.

6-2010 (e) herdoopt PONENTE, 8-2010 (e) herdoopt CCNI EBRO.

29-11-2010 (e) in beheer bij Seachange Maritime LLC, Singapore.

(Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 4-7-2011, Nieuwe Waterweg t.h.v. Hoek van Holland).



FRISIAN MARINER 7711517, 1979 opgeleverd door Scheepswerf en Reparatiebedrijf "Harlingen" B.V., Harlingen (52) als FRISIAN MARINER aan Rederij "Frisian Mariner", Harlingen, in beheer bij Scheepvaartkantoor Holwerda, 1987 verkocht en herdoopt ALDGATE, 1991 verkocht aan Chowgule Steamships Ltd., Mumbai-India en herdoopt MARATHA CONVOY, 1999 verkocht aan Fairmacs Shipping, India, herdoopt FML S.V. SAVARKAR, 28-6-2004 verkocht aan Beacon Trading S.A., Athene, vlag: Panama, in beheer bij Nicolakis Shipping, Athene en herdoopt MED WIND, 2-8-2008 vlag: Comoros en herdoopt AAB-B-ZAMZAM, 2011 verkocht voor sloop naar Bangladesh, 20-5-2011 gearriveerd te Chittagong, de sloop begon 7-6-2011. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 30-6-1982, Rotterdam).



PRINS MAURITS 9133836, LPG Tanker, 10-8-1995 contract, 14-5-1997 kiel gelegd, 19-7-1997 te water gelaten, 30-9-1997 (NV) opgeleverd door Hitachi Zosen K.K., Ariake Works (4904) als EURO VIKING aan Norsk Hydro A/S, Oslo-Noorwegen (NIS), in beheer bij Hydroship Service AS, roepsein LAEC5, zusterschip: BW HAVLUR (PRINS HENDRIK), 13.500 BRT, 18.713 DWT, 3 gastanks, 18.159 m<sup>3</sup>, 153,92 (147,00) x 24,60 x 13,10 x 9,370 meter, 6.648 EPK, 4.890 kW, B&W 6S50MC, Hitachi Zosen, 2001 in beheer bij Hydroship Service AS en Wilhelmsen Ship Management (Norway) AS, 2005 verkocht aan Yaraship AS, Oslo-Noorwegen (NIS), in beheer bij Yara Belgium S.A., Brussel en Wilhelmsen Ship Management (Norway) AS, 2006 verkocht aan BW Green Gas AS, Oslo-Noorwegen (NIS), in beheer bij BW Gas AS, Oslo, 9-2006 herdoopt BW HAVSOL, 2007 verkocht aan BW Gas Tailwind Carriers Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij BW Gas AS, Oslo en BW Fleet Management AS, Oslo, roepsein 9VFW2, 7-2011 in charter bij Anthony Veder Rederijzaken B.V., Rotterdam, 2-7-2011 gearriveerd te Venetië, 4-7-2011 te Venetië overgedragen, onder Nederlandse vlag gebracht, roepsein PCLV, herdoopt PRINS MAURITS. (Foto BW HAVSOL: Tomas Østberg-Jacobsen, Shipspotting, 9-2009, Herøya).

ROLLDOCK SUN 9393981, 25-1-2007 kiel gelegd, 16-9-2008 te water gelaten, 8-1-2010 opgeleverd door Larsen & Toubro Ltd., Mumbai (81001) als ROLLDOCK SUN aan Rolldock NB 1 B.V., Rotterdam, in beheer bij Rolldock Shipping B.V., Capelle a/d IJssel, roepsein PBMG, 12.802 BRT, 6.902,31 DWT, 9.000 kW, Wärtsilä W9L32, Wärtsilä Finland Oy NE-07, 7-2011 vlag: Singapore, roepsein S6KZ.



SARDIUS 9518256. Na een geslaagde proefvaart op de Waddenzee heeft Peters Shipyards B.V. Kampen op 1 juli jl. hun bouwnummer 1103 opgeleverd aan De Bock Maritiem te Alkmaar. Het schip, waarvan het casco in Kroatië werd gebouwd, werd als SARDIUS in de vaart genomen.

De SARDIUS is de derde van een serie van vier 1A ijsversterkte 5200 tonners type I-box die bij Peters Shipyards in Kampen wordt afgebouwd. De I-box kenmerkt zich door een bijna 62 meter lange luikopening met honderd procent opening. De met een straalbuis uitgevoerde 99,9 meter lange en 13,35 meter brede schepen worden voortbewogen door een 1800 kW Wärtsilä 9L20-hoofdmotor op zware olie, die een snelheid levert van 12 knopen. (Bron: Wagenborg, foto's © Wilto Eekhof via Wagenborg.com).



SABLE BAY 8214827, 8.739 BRT, 1-1983 opgeleverd door Shikoku Dock Yard, Takamatsu (822) als REGULUS CARRIER aan Pegasus Carriers Corp. S.A., Panama, 1983 herdoopt CAP DOMINGO, 1989 verkocht aan Sagana Shipping Inc., Filippijnen, herdoopt CAP VALIENTE, 1992 verkocht aan Reefsan Shipping Inc., Vanuatu, herdoopt SANTORINI REX, 1996 verkocht aan Sable Bay Shipping Co. S.A., Panama, herdoopt SABLE BAY, in beheer bij Dammers Shipmanagement N.V., 1998 thuishaven: Willemstad-N.A., in beheer bij Thein & Heyenga Bereederungs- und Befrachtungsgesellschaft m.b.H., 1999 verkocht van Sable Bay Shipping Co. S.A., Willemstad-N.A. aan m.s. "Sable Bay" NTH Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Willemstad-N.A., in beheer bij Thein & Heyenga Bereederungs- und Befrachtungsgesellschaft m.b.H., 4-5-2009 vlag: Antigua and Barbuda.

5-2011 (e) verkocht aan Ming Feng Shipping Inc., Cambodja, in beheer bij Ningbo Shanglun Ship Management Co., Ningbo, 5-2011 (e) herdoopt MING FENG. (Foto: L. Bot 14-9-2006, Nieuwe Waterweg).



SYLVIA GAMMA 7703003, 1978 opgeleverd door Tille Scheepsbouw B.V., Kootstertille (207) als SYLVIA GAMMA aan Sylvia Cargo B.V., Groningen. 1.599 BRT, 1.102 NRT, 3.265 DWT. 1985 verkocht aan C.V. Rederij "Combi Spirit", Rotterdam, in beheer bij Heinrich Hanno & Co. B.V., Rotterdam, herdoopt VIJVERHOF. 1992 in beheer bij Sandfirden Rederij B.V., Groningen. 1993 verkocht aan Shipping Co. "Caspic" N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Heinrich Hanno & Co. B.V., Rotterdam, herdoopt CASPIC.

1994 in beheer bij Hanno-OAM Shipping V.o.F. 1997 thuishaven: Rotterdam, roepsein PDIC. 1998 in beheer bij Heinrich Hanno & Co. B.V., 2001 in beheer bij Arklow Shipping Nederland B.V., 11-2001 verkocht aan Shady Shore Shipping Services S.A., Latakia, thuishaven en vlag: Phnom-Penh-Cambodja, in beheer bij Badri Shipping Co., Latakia, Syrië, 11-2001 te Antwerpen herdoopt GHEWA B, 9-11-2001 vertrokken van Antwerpen naar Lattakia. 16-12-2003 thuishaven: Latakia, vlag: Syrië. 2004 verkocht aan B & B Shipping & Trading Co. Ltd., Syrië, 6-2011 (e) vlag: Tanzania, 6-2011 (e) herdoopt AMAL.

(Foto CASPIC: Scheepsfotoruilbeurs, 13-1-1998, Kanaal van Gent naar Terneuzen).





Baggerconcern Boskalis heeft een overeenkomst gesloten met het concern Rezayat uit Saoedi-Arabië over de verkoop van de terminal- en transportactiviteiten van Smit.

Deze gaan over naar Lamnalco, een onderneming waarin Boskalis en Rezayat allebei een belang van 50 procent in hebben. Lamnalco zal 310 miljoen euro betalen. De onderneming neemt naast bijna alle terminalactiviteiten van Smit ook acht schepen over. Boskalis nam in 2008 Smit Internationale over en het was toen al de bedoeling om de terminaldivisie van Smit onder te brengen bij Lamnalco. (Bron: RTV Rijnmond).



### **Boskalis verkoopt terminalactiviteiten aan Lamnalco voor USD 450 miljoen**

N.V. Koninklijke Boskalis Westminster (Boskalis) heeft een overeenkomst gesloten met het Saoedi-Arabisch concern The Rezayat Group (Rezayat) aangaande de verkoop van de terminal en AHTS transport activiteiten van SMIT aan Lamnalco Ltd. (Lamnalco). Boskalis en Rezayat zijn beide 50% aandeelhouder in Lamnalco.

Lamnalco zal circa USD 450 miljoen betalen voor deze activiteiten en per saldo zal Boskalis circa 75% van deze overnameprijs in contanten ontvangen. Lamnalco zal alle terminalactiviteiten van SMIT overnemen, uitgezonderd de terminalactiviteiten van Rebras (Brazilië) en van de joint-ventures in Egypte en Singapore (Keppel-SMIT). Daarenboven zal Lamnalco acht L-klasse AHTS schepen van SMIT overnemen, die onderdeel uitmaken van de SMIT Transport activiteiten. Per saldo vertegenwoordigden de verkochte activiteiten in 2010 een EBITDA van circa USD 55 miljoen.

SMIT Terminals en Lamnalco hebben beide een leidende positie in de mondiale markt van gespecialiseerde dienstverlening aan olie- en gasterminals. Dit is een sterk groeiende markt, gedreven door de stijgende wereldvraag naar energie, in het bijzonder vloeibaar aardgas (LNG). Met de combinatie wordt een leidende speler van wereldformaat gecreëerd en wordt een uitstekend platform voor verdere groei geboden.

Met het samengaan in Lamnalco ontstaat een slagvaardig en goed gefocust bedrijf. Door haar zelfstandige positie is Lamnalco bovendien in staat haar kapitaalstructuur zo efficiënt mogelijk in te richten, waarbij optimaal kan worden ingespeeld op de mogelijkheden die de financiële markten hiertoe bieden.

De combinatie van de twee spelers biedt aanzienlijke synergetische voordelen, zowel operationeel als commercieel. Samen hebben ze meer dan 50 terminalcontracten in uitvoering, met meer dan 2.000 werknemers, ruim 150 schepen en zijn ze werkzaam in meer dan 30 landen, verspreid over vijf continenten. De solide marktpositie is opgebouwd dankzij de kwaliteit en de professionaliteit van de medewerkers. Deze krijgen door de schaalvergroting volop kansen zich verder te ontwikkelen.

De definitieve effectuering van de transactie zal naar verwachting in de tweede helft van 2011 plaatsvinden. Deze effectuering is onder voorwaarde van de vervulling van de gebruikelijke condities die bij een dergelijke transactie gelden. Naar verwachting zal het eenmalige boekeffect van de verkoop van

de SMIT activiteiten op de winst- en verliesrekening van Boskalis over 2011 niet materieel zijn. (Bron: Boskalis, Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 9-2002, Nieuwe Waterweg t.h.v. Maassluis).



Van Seumerens stappen uit Mammoet

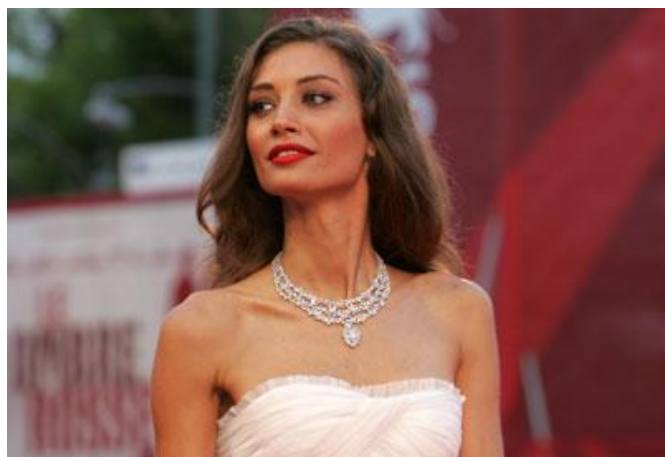
4-7-2011 - De familie Van Seumeren stapt volledig uit het zwaartransportbedrijf Mammoet en verkoopt het resterende pakket van een kwart van de aandelen aan SHV van de familie Fentener van Vlissingen. Frans van Seumeren, tot 2006 CEO van Mammoet, bevestigt dat daar vorige week een akkoord over is gesloten.

Zijn jongste broer Roderick stond tot voor kort aan het hoofd van het transportconcern, dat wereldwijd zo'n 3.600 werknemers op de loonlijst heeft, maar wordt vervangen door Jan Kleijn, die verantwoordelijk was voor alle Amerikaanse activiteiten van de groep. Ook de neven Jan junior en Patrick maakten deel uit van het Mammoet-management. Het bedrijf geeft geen commentaar op het bericht in de Telegraaf van maandagochtend dat een verschil van inzicht de familie Van Seumeren heeft doen besluiten uit Mammoet te stappen. De partijen zeggen te betreuren dat het zo gelopen is. (Bron: N.T.).



NORISUND 7120689, 1971 opgeleverd door N.V. Scheepswerfen v/h H.H. Bodewes, Millingen (693) als RÖNNEBECK aan Unterweser Reederei A.G., Bremen-West Duitsland, 265 BRT, 1.471 kW, Deutz SBV6M358, trekkracht 30 ton, 1997 verkocht aan Svendborg Bugser & Rederiet Niels Henriksen, Panama, in beheer bij Svendborg Bugser A/S, Svendborg, herdoopt NORISUND, 1999 verkocht aan Svendborg Bugser A/S, Svendborg-Denemarken, 27-6-2011 gearriveerd te Ridderkerk, 7-2011 uitgeschreven uit het Deense register, verkocht Sovlet B.V., Zwijndrecht, 5-7-2011 vlag: Belize, roepsein V3PA5. (Foto: R. Zegwaard, 27-6-2011, Nieuwe Waterweg).

## COSTA FAVOLOSA



COSTA FAVOLOSA 9479852, 6-8-2010 munt gelast door Beatrice Siri (Newbuilding and Special Projects Deputy of Costa Cruises) en 6-8-2010 te water gelaten bij Fincantieri, Marghera Shipyard, Venetië.

30-6-2011 (Costa) opgeleverd aan Costa Crociere S.p.A., Genua-Italië.

114.200 BRT, 3.020 passagiers.

2-7-2011 te Triëst gedoopt COSTA FAVOLOSA door actrice Margraeth Madé.

4-7-2011 vertrokken van Venetië op de 1<sup>e</sup> reis.

4e schip in serie van 5, de volgende, gebouwd door Marghera Shipyard, is de COSTA FASCINOSA, 2012 oplevering.

(Foto's: costacruise.com).



COSTA FAVOLOSA \*\*\*\*\* , vanaf juli 2011 in de vaart, is een zusterschip van de Costa Pacifica, Costa Serena en Costa Concordia. Zij heeft als thema de magie van een sprookjeswereld meegekregen.

De gotische stijl van het atrium en de met duizenden Svarovski kristallen verlichte lounge zullen u



verrassen. Op het gebied van amusement kan dit schip wedijveren met de besten: een 4D-bioscoop, een Grand Prix racesimulator, golfsimulatoren en een golfterrein aan dek, een Playstation ruimte en een 3 dekken hoog theater. Voor de momenten waarop u zich wilt ontspannen is er de Samsara Spa van 6000 m<sup>2</sup> . Hier bevindt zich een fitnessruimte, een zwembad voor thalassotherapie, massage- en schoonheidsbehandelkamers, sauna's en stoombaden.

Boekt u een hut in de Samsara Spa, dan heeft u rechtstreeks toegang en geniet u van allerlei extra's.

Er zijn in totaal 4 zwembaden, waarvan 2 met een uitschuifbaar dak, 5 whirlpools en diverse sportdekken. De inwendige

mens wordt goed verzorgd in 5 restaurants waarvan twee specialiteitenrestaurants met bijbetaling en in totaal 13 bars, waaronder een koffie- en cognac bar en een koffie- en chocoladebar.

Ook een internetcafé, een casino een bibliotheek en winkels ontbreken op dit sprookjeskasteel niet. De aller jongste passagiers beschikken over een eigen speltheek , een discotheek en een eigen zwembad met piratenschip! (Cruisetruavel).

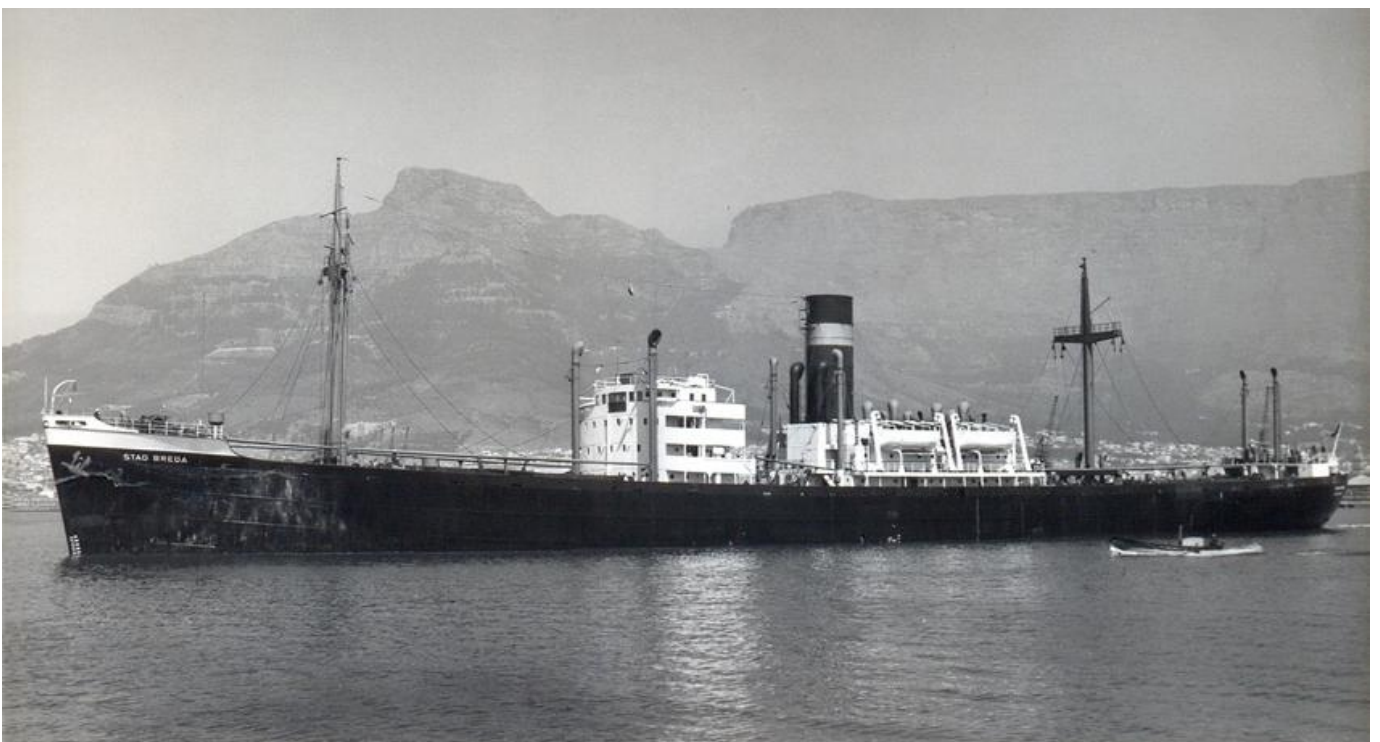


## Gezien in de haven door Tom Koornhof



HIBERNIA 7719686, 1-1979 opgeleverd als INDOMITABLE door R. Dunston (Hessle) Ltd, Hessle (916) aan Alexandra Towing Co. Ltd., Liverpool-U.K., 406 BRT, 3.520 EPK, trekkracht 53 ton, 16-10-2009 (e) door Svitzer Africa Pty. Ltd., St. Vincent & Grenadines verkocht aan Niarcos Shipping Ltd., St. Vincent and Grenadines, in beheer bij GPS Marine Contractors Ltd., Chatham, herdoopt HIBERNIA, 10-2010 vlag: United Kingdom. 30-6-2011 gearriveerd in de Lekhaven. Foto: 1-7-2011 uitgaand op de Nieuwe Maas t.h.v. Eemhaven, Pernis.

## V.N.S. charter



s.s. STAD BREDA 6260315 1950 1955 vrachtschip PHRA  
 Gebouwd 1943, N.V. C. v.d. Giessen & Zn. 's Scheepswerven, Krimpen a/d IJssel (711)  
 7.361 BRT 4.105 NRT 10.705 DWT  
 157,04 (149,93) x 19,07 x 12,04 x 8,108 meter.  
 Gesloten shelterdeck, 6 ruimen, 16.856 m<sup>3</sup>, 15.352 m<sup>3</sup>, 15 laadbomen, 1 x 30 ton, 8 x 3-10 ton, 4 x 3-5 ton en 2 x 3 ton SWL, 1.060 ton bunkers, verbruik 30 ton/dag, 13 kn.  
 4 Schotse ketels, v.o. 1.113 m<sup>2</sup>, N.V. Werkspoor, Amsterdam.  
 4.000 IPK, QE 4 cyl met LP-turbine, 800, 1200 & 2 x 1498 x 1400, N.V. Werkspoor, Amsterdam.  
 20-7-1938 besteld als SCHÖNFELS door D.D.G. "Hansa", Bremen, 17-7-1939 kiel gelegd, 1940 na de oorlog bouw gestopt en casco gesloopt, 16-4-1942 opnieuw besteld, 14-7-1943 kiel gelegd, 23-9-1944 te water gelaten, 1944 na de stapelloop gevorderd door de Duitse bezetter en naar de Vulkan Werft gebracht, 22-12-1944 gearriveerd te Hamburg, 1944 opgeleverd als SCHÖNFELS aan D.D.G. "Hansa", Bremen-Duitsland.  
 1944 ERIKA in dienst van de Kriegsmarine.  
 1945 naar Bremen-Vegesack gesleept en opgelegd.  
 5-1945 terug gevonden en door de geallieerden in beslag genomen, 1946 aan Nederland terug gegeven, 14-8-1947 als ERIKA gearriveerd achter de sleepboot GANGES te Vlaardingen en opgelegd, 1948 toegewezen aan N.V. Halcyon Lijn, Rotterdam, 2-11-1948 door de sleepboot ZWARTE ZEE van Vlaardingen naar Vlissingen gesleept, afgebouwd bij Kon. Mij. "De Schelde", Vlissingen, 30-10-1949 proefvaart en opgeleverd als STAD BREDA aan N.V. Halcyon Lijn, Rotterdam, 3-11-1949 officiële overdracht te Rotterdam.  
 9-1-1950 reis 1, charter V.N.S., rondreis in de Holland-Afrika Lijn.  
 26-5-1950 reis 2, charter V.N.S., rondreis in de Holland-Afrika Lijn.  
 31-1-1955 te Bremen in charter V.N.S. voor de Holland-Afrika Lijn, 31-1-1955 t/m 30-6-1955 reis 3, Holland-Afrika Lijn S/K, 150 dagen.  
 3-1958 opgelegd in de Vulcaanhaven, Vlaardingen, 1959 in de vaart.  
 3-1963 OCEAN ENTERPRISE, Ocean Shipping & Enterprises (Panama) S.A., Panama, thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, in beheer bij Wing Tak Steamship Co. (Hong Kong) Ltd., Hong Kong.  
 196- in beheer bij Ocean Shipping & Enterprises Ltd., Hong Kong (voortzetting van Wing Tak Steamship Co. (Hong Kong) Ltd.).  
 1971 verkocht voor sloop naar Taiwan, 22-11-1971 gearriveerd te Kaohsiung, gesloopt door Hain Tai Steel & Iron Co. Ltd., Kaohsiung, gesloopt in 1972. (Foto: A. Duncan).



“KOOPVAARDIJ FOTO”



m.s. FLEVOLAND 7311355 1983-1981 vrachtschip PECO  
 Gebouwd 1973, VEB Warnowwerft, Warnemünde (380)  
 6.204 / 9.800 BRT 3.252 / 6.004 NRT 9.650 / 13.950 DWT  
 152,61 (140.02) 20,35 x 11,92 x 7,582 / 9,373 meter.  
 4 ruimen, G 21.312 m<sup>3</sup>, B 19.307 m<sup>3</sup>, laadbomen: 1 x 80 ton, 2 x 22 ton, 5 x 8 ton en 2 x 5 ton SWL,  
 1.481 ton bunkers, 18,5 kn.  
 11.200 EPK, 8.355 kW, 8 cyl, 2 tew, 700 x 1200, M.A.N., Dieselmotorenwerk Rostock, Rostock.  
 1973 te water gelaten als JOMARA voor Lars Rej Johansen, Noorwegen, 3-1973 proefvaart, 28-4-1973  
 verkocht aan N.V. tot Voortzetting van de Koninklijke Hollandsche Lloyd, Amsterdam, 4-1973 opgeleverd  
 als FLEVOLAND.  
 1-1981 verkocht aan Nedlloyd Lijnen B.V., Amsterdam.  
 1-1982 herdoopt NEDLLOYD FLEVOLAND.  
 3-1983 in charter Euro-Caribbe Service, herdoopt FLEVOLAND  
 1984 in charter Mammoet Shipping B.V., Rotterdam.  
 10-1985 verkocht aan Roving Hero Shipping Inc., Panama, in beheer bij Mercury Shipping Co. Ltd. (N.V.  
 Kon. Nedlloyd), herdoopt SINDBAD MARINER.  
 1987 herdoopt MERCURY GULF.  
 1989 verkocht aan Norfolk Co. Inc., Vanuatu, in beheer bij Mercury Shipping Co. Ltd. (N.V. Kon. Nedlloyd),  
 herdoopt MERCURY RIVER.  
 1990 verkocht aan A.P. Madrigal Shipping Co. Inc., Filippijnen, herdoopt PASIG RIVER.  
 1992 verkocht voor sloop naar Bangladesh, 1-4-1992 gearriveerd te Chittagong, 4-1992 gearriveerd te  
 Bhatairy, 14-4-1992 aanvang sloop, gesloopt door Bangladesh Steel Enterprise te Bhatairy, Bangladesh in  
 1992. (Foto: B. van Raad, 1980, Nieuwe Waterweg).

### Straat Malakka



NEDLLOYD MOJI 7523972, 13-6-1977 te water gelaten, 29-9-1977 opgeleverd door Mitsui Engineering & Shipbuilding Co. (1108) als NORTRANS EGERO aan K/S A/S Nortrans Egero Co., Kristiansand-Noorwegen, in beheer bij Skjelbreds Rederi A/S, Oslo, 1979 verkocht aan Pulsar Shipping Corp., Monrovia-Liberia, p/a van Nievelt, Goudriaan & Co. B.V., Rotterdam, herdoopt TRANS NOVA, 11-6-1980 verkocht aan Nedlloyd Lijnen B.V., Rotterdam, herdoopt NEDLLOYD MOJI, 7-1988 herdoopt MOJI, 1991 verkocht aan Addistart Cia Naviera S.A., Griekenland, p/a Sunlight Compania Naviera S.A., Piraeus, 26-4-1991 overgedragen en herdoopt PARASKEVI II, 21-1-2009 gearriveerd te Gadani Beach om gesloopt te worden. (Foto: AM/Scheepsfotoruilbeurs).



## Phs. van Ommeren in Duitsland

1970-2000



In de binnenvaart ging ook Tankrode duwboten in gebruik nemen en een flink aantal tankduwbakken die de naam VO gevolgd door een nummer kregen. De bakken konden gemiddeld 450 ton laden en met een lengte van 32 meter een stuk kleiner als gebruikelijk in de Rijnvaart. Die duwboten bouwde VEB Yachtwerft Berlin en leverde die als OKER en BODE op in 1970 en 1971. De namen zijn afgeleid naar rivieren in de Harz. In de machinekamer stonden 2 S.K.L. motoren van 680 EPK, 500 kW die na 10 jaar zijn vervangen door even sterke Deutz motoren. Tankrode stopte in 1990 met de duwvaart en verkocht beide duwboten aan een Nederlandse eigenaar.



In 1971 kreeg Phs. van Ommeren (Bremen) G.m.b.H. het containerschip TAEPING in beheer van Adam Schiffahrtsges. K.G. te Bremen. Het schip kon 1658 TEU vervoeren, een 38.000 APK sterke Westinghouse turbine zorgde voor een dienstsnelheid van 23,5 knopen. In 1976 is de TAEPING zonder naamswijziging verkocht aan Island Navigation Corp. Ltd., Hong Kong van de reder C.Y. Tung. Een jaar later kreeg het schip de naam KOREAN COMMANDER bij verkoop aan Korea Shipping Corp. te Busan. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, Nieuwe Maas t.h.v. Vlaardingen).

De MOORDRECHT voer na oplevering op 21 juni 1979 enige jaren met als eigenaar Phs. van Ommeren (Hamburg) G.m.b.H. De onder Hollandse vlag bulkcarrier voer in beheer bij Phs. van Ommeren (Nederland) B.V.

### 1974 Nassbaggerei

In samenwerking met N.V. Aannemingsbedrijf Jac. G. van Oord te Utrecht ging van Ommeren deelnemen in de internationale bagger- en aannemingswerken. Daartoe richtten beide bedrijven op 31 maart 1969 de firma N.V. Dredging VO2 op. In mei dat jaar bestelde het nieuwe bedrijf bij N.V. Verolme Scheepswerf Heusden een sleephopperzuiger met een beuninhoud van 5.600 m<sup>3</sup> voor oplevering in het najaar van 1970. Deze kwam daarna in de vaart als VOLVOX HOLLANDIA.

In 1974 deed zich de kans voor de hopperzuigers TRANSMUNDUM V en TRANSMUNDUM VI over te nemen van N.V. Erhardt & Dekkers te Rotterdam. De TRANSMUNDUM VI voer onder Duitse vlag voor Wijklijn Nassbaggerei G.m.b.H. te Hamburg en kwam na de koop in beheer bij N.V. Dredging VO2 te Utrecht. Na de overname kreeg de zuiger de naam VOLVOX FRISIA en bleef tot 1981 onder de Duitse vlag varen. Voor de onder Nederlandse vlag varende hopperzuiger TRANSMUNDUM V veranderde de thuishaven in Utrecht en de naam in VOLVOX ZELANDIA.

#### 1976 Hamburg

December 1976 nam Phs. van Ommeren (Hamburg) G.m.b.H. de aandelen van Phs. van Ommeren (Berlin) G.m.b.H. en Rheinische Tankreederei G.m.b.H. over van Van Ommeren International B.V., Bierhaven B.V., Nieuwe Matex B.V., De Maas B.V. en Binnentankvaart B.V.

Daarbij vielen onder "Hamburg", dat optrad als houdstermaatschappij, Phs. van Ommeren (Hamburg) G.m.b.H., Tankrode G.m.b.H., Internationale Flusstankschiffahrtges. m.b.H., Phs. van Ommeren (Berlin) G.m.b.H., deelname voor 50% in Hansamatex K.G., en om fiscale redenen houdstermaatschappij van Phs. van Ommeren (Berlin) G.m.b.H., Rhein-Seevracht G.m.b.H. en Rheinische Tankreederei G.m.b.H. De Duitse tankrederij Bragtank G.m.b.H. te Duisburg verkeerde in december 1976 in liquidatie en de schepen gingen over naar Rheinische Tankreederei G.m.b.H.

Eind 1977 begon weer een nieuwe reorganisatie en zijn geliquideerd de Internationale Flusstankschiffahrtges. m.b.H. en Phs. van Ommeren (Berlin) G.m.b.H. Onder Hamburg vielen toen de van Ommeren agentschappen te Berlijn, Bielefeld, Frankfurt, Hannover, München en Stuttgart. Onder Bremen vielen de bijkantoren te Bremerhaven, Emden en Ludwigshafen. Phs. van Ommeren (Ludwigshafen) G.m.b.H. is geplaatst onder Rheinische Tankreederei G.m.b.H.

Per 1 maart 1978 zijn de bedrijven Phs. van Ommeren (Bremen) G.m.b.H., Tankrode G.m.b.H., Rhein-Seevracht G.m.b.H., Rheinische Tankreederei G.m.b.H., Hansamatex K.G. en VO2 Nassbaggerei G.m.b.H. onder Phs. van Ommeren (Hamburg) G.m.b.H. gaan werken.

#### 1982 beheer

Van de bulkcarriers MENHIR en RIO PLATA nam Tankrode Schiffahrts.m.b.H. in 1982 het beheer over van Van Ommeren Marine Management Ltd. te Londen. Na 6 jaar bracht van Ommeren de MENHIR als HUANDOY in bij Naviera Humboldt S.A. te Callao, een rederij waarin het een belang had van 19,9%. De in 1970 gebouwde RIO PLATA arriveerde op 29 december 1986 te Kaohsiung om gesloopt te worden. Gedurende 1997 kwam de SUULA van Neste Shipping G.m.b.H. in beheer te varen bij Van Ommeren Bremen G.m.b.H. Nog hetzelfde jaar verkocht de Finse oliemaatschappij het tankschip aan ABB Credit Oy te Helsinki.



In 1991 nam Van Ommeren de schepen over van Elbe Transport Union G.m.b.H. te Hamburg die het vervoer van eetbare olie op de Rijn en de Duitse kanalen verzorgde. De schepen kregen namen van rivieren in het noorden van Duitsland en voeren hoofdzakelijk voor het Unilever concern.

De reorganisatie na de Van Ommeren Ceteco tijd zorgde voor de naamswijziging van Tankrode Schiffahrts-Ges.m.b.H. naar Van Ommeren Tankrode Schiffahrts-Ges.m.b.H. Rhein-Seefracht G.m.b.H. veranderde in Van Ommeren Agencies Düsseldorf G.m.b.H.  
Foto OSTE: Scheepsfotoruilbeurs, 10-9-1992, Beneden Leeuwen).



Vopak Dupege Terminal Hamburg-Site Neuhof

Bij de fusie tot Vopak bezat Van Ommeren te Duitsland naast Van Ommeren Tank Terminal Hamburg G.m.b.H. en Van Ommeren Tankrode Schiffahrts-Ges.m.b.H., de agenturen Van Ommeren Hamburg G.m.b.H., Georg-Wilhelm Sanne G.m.b.H., Van Ommeren Bremen G.m.b.H. en Van Ommeren Agencies Düsseldorf G.m.b.H. Voorts nam het voor 40% deel in VOTG Tanktainer G.m.b.H. Na de fusie zijn de binnenvaartschepen voor het vervoer van eetbare olie van Tankrode Schiffahrts-Ges.m.b.H. ingebracht bij Vopak Vegoil Oil Barging Hamburg G.m.b.H. te Hamburg. De tankschepen die voor het vervoer van minerale olie en chemicaliën zorgden zijn ingebracht bij Vopak Mineral Oil Barging Hamburg G.m.b.H. te Hamburg. De Duitse kantoren van Van Ommeren zijn ingebracht bij Vopak Germany G.m.b.H. en

Vopak Agencies Germany G.m.b.H.



Begin 2005 verwierf Fluvia A.G. te Bazel de gehele vloot en werk van Vopak Vegoil Barging B.V. en Vopak Vegoil Barging Germany G.m.b.H. en bracht deze onder bij Fluvia Vegoil Barging B.V. gevestigd te Rotterdam en Fluvia Vegoil G.m.b.H. te Hamburg. De 11 eigen schepen kregen het voorvoegsel "Piz" en een naam van een berg. Deze traditie had Van Ommeren dochter Bragtank A.G. met Zwitserse bergen, Fluvia vernoemde de hoogste bergtoppen wereldwijd. In die tijd kon Fluvia ook Vopak Mineral Oil Barging Hamburg G.m.b.H. te Hamburg overnemen. De naam veranderde in Fluvia Tankrode G.m.b.H. en kreeg de beschikking over 14 tankschepen, 3 eigen schepen en 11 schepen van kapitein/eigenaars.  
(Foto WESTERODE: R. Zegwaard, 15-5-2007, Kieler Kanaal).



VOBD 4 t.s. TAEPING 7034816 1971-1976 containerschip DLBA

Gebouwd 1971, Italcantieri S.p.A., Genua (4242)

25.827 BRT 13.824 NRT 25.447 DWT

208,13 (192,01) x 30,56 x 18,19 x 10,389 meter.

6 laadruimen voor containers, 1658 TEU, 4.920,5 ton bunkers, 23,5 kn.

38.000 APK, 28.348 kW, 2 S Turbine, Westinghouse, Franco Tosi Industriale S.p.A., Legnano.

Historie:

10-1970 te water gelaten, 1971 opgeleverd als TAEPING aan Adam Schiffahrtsges. K.G., Bremen-West Duitsland, in beheer bij Phs. van Ommeren (Bremen) G.m.b.H., Bremen.

1976 als TAEPING verkocht aan Taeping Overseas Services Inc., Monrovia-Liberia, in beheer bij Island Navigation Corp. Ltd., Hong Kong voor C.Y. Tung.

1977 verkocht aan Korea Shipping Corp., Busan-Zuid Korea, herdoopt KOREAN COMMANDER.

1980 herdoopt KOREAN WONIS-JIN.

1989 verkocht aan Hanjin Shipping Co. Ltd., Seoul-Zuid Korea, herdoopt HANJIN MOKPO.

1990 verkocht aan Delphi Trading S.A., Panama, in beheer bij M.S.C. Shipping Co. S.A., Genève, herdoopt MSC VIVIANA.

1998 verkocht voor sloop naar India, 22-7-1998 vertrokken van Piraeus, 5-8-1998 vertrokken van Hodeidah naar Port Klang, 22-8-1998 gearriveerd te Alang, India om gesloopt te worden.

(Foto MSC VIVIANA: NN/Scheepsfotoruilbeurs, 1992, Westerschelde).



VOBD 3d.m.s. VOLVOX FRISIA 7111808 1974-1981 hopperzuiger DIND

Gebouwd 1971, Nörderwerft Joh. Rathje Koser, Hamburg (873)

2.558,16 BRT 1.942 NRT 4.871 DWT

94,98 (91,65) x 16,06 x 6,00 x 5,252 meter.

1 ruim, inhoud 3.607 m<sup>3</sup>, 2 zandpompen van elk 830 EPK, 619 kW, 607,5 ton bunkers, 10 kn., 2.475 EPK, 1.846 kW, 3 x 12 cyl, 4 tew, 160 x 165, English Electric Diesels Ltd., Dorman Engine Division, Stafford.

Historie:

4-5-1971 te water gelaten, 9-1971 opgeleverd als TRANSMUNDUM VI aan Wijklijn Nassbaggerei G.m.b.H., Hamburg-West Duitsland, in beheer bij N.V. Stoomvaart Mij. "Wijklijn", Rotterdam, in charter bij Transmundum Internationale Hopper G.m.b.H.

1974 verkocht aan VO2 Nassbaggerei, Hamburg-West Duitsland, in beheer bij N.V. Dredging VO2, Utrecht, roepsein DIND, herdoopt VOLVOX FRISIA.

8-12-1981 als VOLVOX FRISIA verkocht aan Dredging VO2 International, Panama, in beheer bij N.V. Dredging VO2, Utrecht, roepsein H8IH.

1981 nieuwe motoren geplaatst, 3.748 EPK, 2.757 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 254 x 305, Ruston 8RKC, en 2.249 EPK, 1.654 kW, 1 x 8 cyl, 4 tew, 254 x 305, 900 omw/min. vertraagd naar 450 (1 schroef) en 375 omw/min., Ruston 6RKC, Ruston Diesels Ltd., Newton-le-Willows NE-81, 287 ton bunkers, 12 kn.

1982 als VOLVOX FRISIA verkocht aan Dredging VO2 International, Utrecht, in beheer bij N.V. Dredging VO2, Utrecht, roepsein PIIF.

1985 verkocht aan Associated British Ports, Cardiff-U.K., herdoopt WELSH BAY.

1988 thuishaven en vlag: Newport, Gwent-U.K.

1997 verkocht aan Baggermaatschappij Boskalis B.V., Panama, herdoopt BEACHWAY.

11-2001 als BEACHWAY verkocht aan Boskalis International Uruguay S.A., Montevideo-Uruguay.

6-2011 in de vaart. (Foto: L. van Ginderen).



VOBD 7 m.s. MOORDRECHT (6) 7713400 1979-1982 bulkcarrier PGAP

Gebouwd 1979, Götaverken Oresundsvarvet A/B, Landskrona (264)

26.701 BRT, 18.916 NRT, 44.600 DWT

191,42 (184,99) x 32,29 x 16,06 x 11,329 meter.

bulkcarrier, 7 laadruimen, G 60.173 m<sup>3</sup>, 1402 TEU, 4 kranen van 25 ton SWL, 290 en 1.900 ton bunkers, 16 kn.

13.100 EPK, 9.773 kW, 7 cyl, 2 tew, 670 x 1400, 140 omw/min., B&W 7K67GF, A/B Götaverken, Gothenborg.

Historie:

7-7-1978 besteld, 5-2-1979 kiel gelegd, 30-3-1979 te water gelaten, 15-6-1979 in MOORDRECHT gedoopt door mevr. P.T. Camp (echtgenote van directeur Van Ommeren, Londen), 16-6-1979 en 17-6-



1979 proefvaart, 21-6-1979 opgeleverd aan Phs. van Ommeren (Hamburg) G.m.b.H., Rotterdam, in beheer bij Phs. van Ommeren (Nederland) B.V., 7-7-1979 t/m 18-7-1979 te Destrehan geladen voor Japan.

1982 als MOORDRECHT verkocht aan Scheepvaart Mij. "Moordrecht" N.V., Rotterdam, in beheer bij Van Ommeren Shipping B.V.

1987 als MOORDRECHT verkocht aan Columbus Marine Lease N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Van Ommeren Shipping B.V., roepsein PJFN.

1993 verkocht aan Graz Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Österreichischer Lloyd Ship Management G.m.b.H., Wenen voor Van Ommeren Shipping B.V., roepsein S6BF, herdoopt GRAZ.

16-12-1995 voor 3 maanden in timecharter bij Nedlloyd Lijnen B.V.

1996 verkocht aan Artemis Shipping Co. Ltd., St. John's-Antigua & Barbuda, in beheer bij Peter Dohle Schiffahrts-K.G. (G.m.b.H. & Co.), Hamburg, herdoopt SIAM HARMONY.

5-1999 verkocht aan Zhejiang Fuxing Shipping Co. Ltd., Zhoushan, Zhejiang Prov-China, herdoopt FU XING NO. 5. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 1979, Nieuwe Waterweg).



VOBD 8 m.s. MENHIR 7113765 1982-1988 bulkcarrier D5UA

Gebouwd 1971, Kaldnes M/V A/S, Tønsberg (189)

15.553 BRT 10.617 NRT 25.651 DWT

180,30 (167,88) x 22,92 x 13,72 x 10,195 meter.

6 laadruimen, G 35.086 m<sup>3</sup>, B 29.922 m<sup>3</sup>, 5 kranen van 10 ton SWL, 185 en 1.908 ton bunkers, 16 kn.,

11.600 EPK, 8.532 kW, 6 cyl, 2 tew, 740 x 1600, B&W, Nylands M/V, Oslo.

Historie:

18-6-1971 te water gelaten, 23-9-1971 opgeleverd als PENHIR aan Société Française de Transports Maritimes (S.F.T.M.), Duinkerken-Frankrijk, eigenaar: Société Nantaise des Chargeurs de l'Ouest (S.N.C.O.).

29-6-1979 verkocht aan Belvedere Shipping Ltd., Monrovia-Liberia, in beheer bij Van Ommeren Marine Management Ltd., Londen, herdoopt MENHIR.

1982 als MENHIR verkocht aan Tankrode Schiffahrts.m.b.H., Monrovia-Liberia, in beheer bij Van Ommeren Marine Management Ltd., Londen.

1988 verkocht aan Naviera Humboldt S.A., Callao-Peru, in beheer bij Van Ommeren Shipping B.V., Rotterdam, herdoopt HUANDOY.

1992 verkocht aan Golden Voyage Shipping Ltd., Monrovia-Liberia, in beheer bij Picton Shipping Agency Ltd., Hong Kong, herdoopt WELLBORN.

5-8-1994 aangekomen op de ankerplaats bij Tolagnaro, Madagaskar met ingedrukte huidplaten, deze opgelopen tijdens slecht weer tijdens een reis van Durban naar Karachi, 4-9-1994 bemanning ging van

boord, later in tweeën gebroken waarbij mangaan en bunkerolie op de kust terecht kwamen. (Foto HUANDOY, G. Fiebiger/Scheepsfotoruilbeurs).

VOBD 9 m.s. RIO PLATA 7026754 1982-1987 bulkcarrier D5CV

Gebouwd 1970, Osaka Zosensho, Osaka (311)

13.854 BRT 9.981 NRT 24.594 DWT

174,50 (165,00) x 22,86 x 13,80 x 9,922 meter.

5 laadruimen, G 30.913 m<sup>3</sup>, B 30.786 m<sup>3</sup>, 4 kranen van 10 ton SWL, 1.575 ton bunkers, 14,75 kn., 9.900 EPK, 7.282 kW, 6 cyl, 2 tew, 680 x 1250, Sulzer, Ishikawajima Harima H.I. (I.H.I.). Aioi.

Historie:

1970 opgeleverd als COSMOS FOMALHAUT aan Cosmos Marine Development Corp., Monrovia-Liberia, eigenaar: China Union Lines Ltd., Tokyo.

1978 verkocht aan Aegean Sea Carriers Ltd., Piraeus-Griekenland, herdoopt OCEAN NAVIGATOR.

10-12-1978 vertrokken van IJmuiden naar Aqaba, 14-12-1978 gearriveerd te Vigo met stormschade en water in de ruimen, 14-1-1979 gearriveerd te Lissabon voor lading te lossen en reparatie.

1979 verkocht aan Resource Maritime Inc., Monrovia-Liberia, in beheer bij Van Ommeren Marine Management Ltd., Londen, herdoopt RIO PLATA.

1982 als RIO PLATA verkocht aan Tankrode Schifffahrts.m.b.H., Monrovia-Liberia, in beheer bij Van Ommeren Marine Management Ltd., Londen.

1986 verkocht voor sloop, 29-12-1986 gearriveerd te Kaohsiung, 30-12-1986 verkocht voor sloop aan Chien Yu Steel Industry Co. Ltd., Kaohsiung, de sloop begon 8-1-1987.



VOBD 10 m.t. SUULA 8007080 1997-1997 tankschip DLBV

Gebouwd 1980, Husumer Schiffswerft G.m.b.H. & Co. K.G., Husum (1469)

4.462 BRT 1.870 NRT 6.679 DWT

112,40 (104,40) x 16,64 x 8,92 x 7,001 meter.

12 tanks, 6.621 m<sup>3</sup>, 10 ladingpompen, totaal 2.000 ton/uur, 15 kn.

4.800 EPK, 3.531 kW, 8 cyl, 4 tew, 370 x 400, Deutz RSBV8M540, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen.

Historie:

24-10-1980 te water gelaten als BOMIN EMDEN, 16-12-1980 opgeleverd aan Trans-Öl Ges. für Öltransport und Handel m.b.H, Hamburg-West Duitsland.

1983 thuishaven en vlag: Emden-West Duitsland, 1983 herdoopt EMDEN.

1986 verkocht aan Partenreederei m.s. "Carupano", Limassol-Cyprus, in beheer bij Kompass Reederei G.m.b.H., Hamburg, herdoopt CARUPANO.

1987 als CARUPANO, verkocht aan Boca Maritime Co Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Kompass Reederei G.m.b.H., Hamburg.

1990 verkocht aan, Neste Oy, Naantali/Nadendal-Finland, herdoopt SUULA.

1992 als SUULA verkocht aan Neste Shipping G.m.b.H., Bremen-Duitsland, in beheer bij Neste Oy, Naantali/Nadendal, Finland.

1996 vlag: Luxemburg.

11-1996 vlag: Duitsland.

1997 als SUULA verkocht aan Van Ommeren Bremen G.m.b.H., Bremen-Duitsland.

12-1997 als SUULA verkocht aan ABB Credit Oy, Helsinki-Finland, in beheer bij Fortum Oil & Gas Oy.

2000 verkocht aan SRAB Shipping AB, Stockholm, thuishaven en vlag: Bergen-Noorwegen, in beheer bij Continental Ship Management A/S, Karlsund, 24-7-2000 herdoopt NORTHICA.

9-6-2003 als NORTHICA verkocht aan Seaforth Maritime Ltd., Douglas, Isle of Man, thuishaven en vlag: Bergen-Noorwegen (NIS), in beheer bij Continental Ship Management A/S, Karlsund, voor SRAB Shipping AB, Stockholm.

19-1-2004 als NORTHICA verkocht aan Seaforth Maritime Ltd., Douglas, Isle of Man, thuishaven en vlag: Bergen-Noorwegen (NIS), in beheer bij EBS Management, Skärhamn.

7-11-2005 NORTHICA verkocht aan Northica Ship Finance, vlag: Noorwegen (NIS) in beheer bij Seaflex.

31-7-2006 verkocht aan Baltic Navigation Co., Monrovia-Liberia, in beheer bij Aegean Bunkering Services Inc., Piraeus, herdoopt AEGEAN FORCE.

15-9-2010 (e) verkocht aan Star Tankers Bunkering S.A., Panama, in beheer bij Star Ship Management S.A., Panama, herdoopt STAR FORCE.

4-2-2011 (e) verkocht aan North Shore Tankers S.A., Panama, in beheer Star Ship Management S.A., Panama, herdoopt STAR ALPHA.

6-2011 in de vaart.

(Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 17-6-1992, Nieuwe Waterweg).

### duwboten



Tank 32 d.m.s. OKER 5100100 1970-1990 duwboot DB 2095

Gebouwd 1970, VEB Yachtwerft Berlin, Berlijn (1363.10)

102 ton

23,27 x 8,19 x 1,85 x 1,600 meter.

1.360 PK, 1.000 kW, 2 x 6 cyl, 180 x 260, S.K.L. 6NVD26A-3, V.E.B. Schwermaschinenbau "Karl Leibknecht", Maagdenburg.

11-1970 te water gelaten, 12-1970 opgeleverd als OKER aan Tankrode SchiffahrtsGes.m.b.H., Hamburg-West Duitsland.

1980 nieuwe motoren ingebouwd, 1.300 PK, 956 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 142 x 160, Deutz 5BA6M816, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen NE-80.

2-5-1990 MELANIE H, V.o.F. van Hooft & Zoon, Ittervoort, europa-nummer 2319388.

16-11-1990 MERCURIUS, B. Boere, Rotterdam.

1993 verkocht door bemiddeling van Witjes B.V., Lobith-Tolkamer aan K.G. Brandner & Co. K.G., Wenen-Oostenrijk, herdoopt JOSEPH BRANDNER, europa-nummer 8546001.

(Foto MERCURIUS: Scheepsfotoruilbeurs, 14-8-1991, Nieuwe Waterweg).



Tank 39 d.m.s. BODE 5600020 1972-1990 duwboot DB 2053

Gebouwd 1972, V.E.B. Yachtwerft Berlin, Berlijn (1)

157 ton

23,65 x 8,19 x 1,85 x 1,540 meter.

1.360 PK, 1.000 kW, 2 x 6 cyl, 180 x 260, S.K.L. 6NVD26A-3, V.E.B. Schwermaschinenbau "Karl Leibknecht", Maagdenburg.

10-1971 besteld, 5-1972 te water gelaten, gedoopt BODE door Gerda Münter, 30-8-1972 technische proefvaart op de Müggelsee en opgeleverd aan Tankrode Schifffahrtsges.m.b.H., Hamburg-West Duitsland.

1981 nieuwe motoren geplaatst, 1.300 PK, 956 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 142 x 160, Deutz 5BA6M816, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen NE-81.

20-4-1990 SIGRID, Duwbak "Suzanna" C.V., Rotterdam, europeanummer 2319369.

30-11-1992 JURGEN, D.S.K.G. 't Kindt, Gent-België, europeanummer 6002645.

21-6-1996 RANNA, V.o.F. Ranna, Capelle a/d IJssel, europeanummer 2322705.

2001 nieuwe motoren geplaatst, 1.042 EPK, 2 x 6 cyl, 1.800 omw/min., Volvo Penta TAMD163A-A, Volvo Penta AB, Södertälje NE-01.

16-10-2001 SCH 2707, Deutsche Binnenreederei A.G., Berlijn-Duitsland, europeanummer 4801190.

200- herdoopt SSS III.

2009 in de vaart.

(Foto JURGEN: Scheepsfotoruilbeurs).

### **SMIT HOUSTON / WAKER**

WAKER 7522124, 1977 opgeleverd als SMIT HOUSTON aan Smit Internationale B.V., Rotterdam, 1987 vlag: Bahamas. 1990 verkocht aan Stichting Greenpeace Nederland, herdoopt SOLO, 1995 verkocht aan Oxygen Stichting, herdoopt WAKER, 2003 verkocht aan Waker B.V., IJmuiden, in beheer bij Svitzer Salvage B.V., IJmuiden, 7-9-2009 in brand op de Noordzee. De brand die sinds maandagavond in de machinekamer van het schip de WAKER van de Kustwacht woedde, is gedoofd. Dat meldde de Kustwacht dinsdagochtend. Vanuit Terschelling arriveerde rond kwart voor tien 's avonds een boot met brandweerlieden en materieel. Zij wisten de luiken voor de luchttoevoer naar de machinekamer af te sluiten. Daarna leek de situatie zich te stabiliseren, maar het duurde door hitte en rookontwikkeling nog uren voordat brandweerinspecteurs de machinekamer konden betreden om te controleren of het vuur uit was. Het schip bevindt zich op ongeveer vijf kilometer ten noordwesten van Vlieland en wordt dinsdag weggesleept naar IJmuiden of Den Helder door de sleepboot SIMSON. Het schip heeft geen

verdere schade opgelopen en ligt stabiel in het water. De twaalfkoppige bemanning ging eerder ongedeerd van boord en werd overgebracht naar Den Helder.



(Foto's: Scheepsfotoruilbeurs, boven 1-2-1984, Nieuwe Maas t.h.v. Oude Maas, onder, 15-7-1979 uitgaand t.h.v. Maassluis met achterschip ELENI V).



Kustwachtschip WAKER lang uit roulatie na scheepsbrand. Het kustwachtschip WAKER is naar verwachting nog maanden uit de roulatie. Een gesprongen brandstofleiding is de oorzaak van de brand die maandagavond bij Terschelling in de machinekamer van de sleepboot woedde. Dat blijkt uit onderzoek aan boord. "Doordat er gasolie vrij is gekomen en de temperatuur bij de motor hoog is, is er vermoedelijk een steekvlam en groter vuur ontstaan", aldus Peter Verburg van het Kustwachtcentrum in Den Helder. Hij was gisteren met verzekeringsmensen aan boord om de schade te bekijken. "Die is in de

machinekamer omvangrijk”, stelt hij. “Welk bedrag ermee is gemoeid, is nog niet te zeggen. Dat onderzoek neemt nog meer tijd in beslag. Ook in de opbouw, de rest van de accommodatie, zit veel roet”. Een havensleper uit IJmuiden neemt tijdelijk de honneurs waar. “Omdat die te klein is voor alle taken die de WAKER uitvoerde, gaan we spoedig op zoek naar minimaal een gelijkwaardige vervanger” (SVITZER MARKEN).

20-10-2009 verkocht voor sloop aan Scheepssloperij Nederland B.V., 's-Gravendeel, 31-10-2009 gearriveerd vanaf Den Helder achter de sleepboot SERVAL te 's-Gravendeel.



UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake de scheepsramp op 7 september 2009 waarbij aan boord van het Nederlandse offshore supportschip “Waker” brand uitbrak in de machinekamer.

Betrokkenen: kapitein T. Sneep

hoofdwerktuigkundige J. van Remmerden

tweede werktuigkundige E.J. Vilijn

Op 7 september 2009 brak er brand uit in de machinekamer van het Nederlandse offshore supportschip “Waker”. Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 30 oktober 2009 dat de Raad een onderzoek zou instellen naar de oorzaak van deze scheepsramp en dat het onderzoek tevens zou lopen over de vraag of deze scheepsramp te wijten is aan de schuld van kapitein T. Sneep en/of de hoofdwerktuigkundige J. van Remmerden en/of de tweede werktuigkundige E.J. Vilijn.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van maandag 26 en dinsdag 27 april 2010.

Op maandag 26 april 2010 heeft het eerste gedeelte van het openbare onderzoek plaatsgevonden.

Op dinsdag 27 april 2010 heeft het tweede gedeelte van het openbare onderzoek plaatsgevonden.

A. Het schip

De “Waker” is een Nederlands off-shore supportschip, toebehorend aan Waker B.V. te IJmuiden. Het schip is in 1977 gebouwd, is 67,42 meter lang, meet 2.167 registerton en wordt voortbewogen door twee motoren met een totaal vermogen van 6.766 kW. Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit tien personen. Voorts waren er twee opstappers van het KLPD aan boord.

Conclusie

De brand aan boord van de “WAKER” is geheel te wijten aan een losgekomen hydraulische demper. Deze demper bevond zich aan de voorkant van de bakboord hoofdmotor. Door het ontsteken van spuitende gasolie ontstond gelijk een dikke zwarte rook die de MK vulde en de accommodatie introk. De opvarenden wisten ternauwernood aan de brand te ontkomen, maar iedereen kon zich in veiligheid brengen. Door de hevigheid van de brand was in eerste instantie bestrijding niet goed mogelijk. De deur

naar de machinekamer en de tussendeur van de walengang naar de accommodatie stonden open op de haak waardoor de rook zich verder kon verspreiden door de hele accommodatie.

De bediening van de CO2-installatie en de snel- of SOS-afsluiters werd door rook en hitte onmogelijk. De hulpverlening en assistentie kwamen snel op gang en het lukte vervolgens om nog openstaande deuren en brandkleppen te sluiten. De situatie kwam hierdoor weer enigszins onder controle. Onderzoek nadat alle brandhaarden geblust waren, bevestigde dat de brand veroorzaakt was door een losgeraakte demper. Deze demper is losgeraakt door de in het brandstofsysteem aanwezige drukgolven in combinatie met een onvakkundige bevestiging. De demper was niet geborgd en de afdichting op de schroefdraad van de nippel was met teflontape gedaan in plaats van met een koperen ring.

De compartimentering van een schip draagt in belangrijke mate bij aan de brandveiligheid. Rook en brand kunnen zich minder snel verspreiden en geeft de bemanning in de meeste gevallen meer tijd om actie te ondernemen en de bestrijding te beginnen. De MK van een schip kan beschouwd worden als een compartiment. Door deuren in open stand vast te zetten gaat het compartimentenprincipe verloren en kan de brand met bijbehorende rookontwikkeling zich verder verspreiden.

Een zelfsluitende MK-deur was op de "Waker" niet verplicht. Hierdoor wordt de sluitdiscipline van de opvarenden van groot belang. Overleg hierover tussen de scheepsbeheerder en de bemanning via de veiligheidscommissie en het ISM-systeem kan een goede en snelle oplossing van het probleem opleveren. Hierdoor wordt het veiligheidsniveau aan boord verhoogd.

De incorrect gemonteerde demper kan de huidige scheepsleiding niet worden verweten omdat zij niet aan boord waren toen de demper werd geplaatst. Zij zijn derhalve niet schuldig aan de oorzaak van de brand.

Dat er deuren open stonden die eigenlijk dicht hadden moeten zijn en die volgens SOLAS dicht moesten staan, getuigt niet van goed zeemanschap. Waarom de kapitein en de Hwtk als ervaren vaste bemanningsleden van de "Waker" de rederij van deze gevaarlijke situatie niet in kennis gesteld hebben, is voor de Raad niet geheel duidelijk. De scheepsleiding had kunnen en moeten aandringen op vervanging van de stalen deuren met de knevels door lichtere deuren voorzien van een sluitmechanisme dat licht en met één hand bediend kan worden. Ook de rederij en de certificerende instelling hadden beter moeten opletten bij de jaarlijkse inspecties en audits. Uitgesproken door de voorzitter U.W. baron Bentinck, ter openbare zitting van de Raad van 27 april 2010. (Foto: W. Koper, 31-10-2009, achter de SERVAL naar de sloop).



GERA 8815293 (NB-147), 22-12-1986 kiel gelegd, 17-10-1988 te water gelaten, 11-1988 opgeleverd door J.J. Sietas KG Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (967) als ANGELA JÜRGENS aan K.G. Schifffahrtsges. Klaus Jürgens m.s. "Angela Jürgens"m.b.H. & Co., Hamburg-West Duitsland, 1996 verkocht aan Coastal Shipping Ltd., Arklow-Ierland, in beheer bij Arklow Shipping Ltd., 9-1-1997 (GL) herdoopt INISHOWEN, 1998 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Gera", Heerenveen, in beheer bij Holwerda Shipmanagement B.V., roepsein PHBN, 2-11-1998 herdoopt GERA, 9-1-2002 herdoopt ARFELL, 24-2-2003 herdoopt GERA, 2003 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Vera H",

Heerenveen, in beheer bij Holwerda Shipmanagement B.V., 18-12-2003 herdoopt VERA, 2006 verkocht aan Tetra Denizcilik ve Ticaret AS, Istanbul-Turkije, in beheer bij Atlas Gemi Isletmeciligi Ltd., Istanbul, 24-3-2006 (GL) herdoopt MARTI PRIDE, 26-3-2006 vertrokken van de Eemhaven naar Antwerpen, 8-8-2008 (e) verkocht aan Ahmad King Inc., Georgië, in beheer bij Nejem Co. Marine Services, Tartous, 26-8-2008 (e) herdoopt PRINCESS SIRA, 6-2011 herdoopt MONTASER M, vlag: Georgië, roepsein 4LFS2. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 6-9-1999, Nieuwe Waterweg).



WESTZAAN 5388665 (NB-108), 14-6-1960 te water gelaten, 24-8-1960 opgeleverd door N.V. Noord Nederlandse Scheepswerven, Groningen als WESTZAAN aan N.V. Houthandel "ROTE-WESTZAAN", Westzaan, in beheer bij Dammers & v.d. Heide's Shipping & Trading Co. Ltd., roepsein PIOH, 499 DWT, 1.050 DWT, half shelterdeck, 740 EPK, 11 kn., 1970 verkocht aan Rederij 'Maria Irene', Rotterdam, in beheer bij N.V. Oost Atlantic Lijn, Rotterdam, roepsein PFTX, herdoopt MARIA IRENE, 1973 als MARIA IRENE verkocht aan Michele Lubrano Lavadera, Napels-Italië, 1983 als MARIA IRENE verkocht aan Nav. Med. di Elsa Fasano, Napels-Italië, 1985 verkocht aan Francesco Adorno di Adormare, Palermo-Italië, herdoopt ROSA IRENE, 1986 verkocht aan Georgios S Shipping Co., Mytilene-Griekenland, in beheer bij Vassilios George Siskopoulos Marine Enterprises, Thessaloniki, herdoopt GIORGIOS S, 1998 herdoopt GEORGIOS S, 19-- in beheer bij I.E. Vastardi, Thessaloniki, 6-9-2004 (e) herdoopt ANTONIOS S, 20-- herdoopt MED III, 2011 als MED III verkocht voor sloop sloop naar Turkije, 19-5-2011 gearriveerd te Aliaga om gesloopt te worden bij Ege Çelik Gemi Söküm A.S. (Foto ANTONIOS S: geirolje (Shipspotting), Rhodos, 4-8-2008).





ZEEBONY 7712987 (NB-97), 24-11-1978 (e) opgeleverd door Ulstein Hatlø A/S (114470) als MINI STAR aan K/S A/S Minibulk III, Noorwegen, 1983 verkocht aan P/R Bergon, Zweden, herdoopt BERGÖN, 1990 verkocht aan B&N, Bylock & Nordsjöfrakt AB, Zweden, 1997 vlag: Noorwegen, in beheer bij Sea Partner A/S, 2002 herdoopt BERGON, 2003 herdoopt BERGÖN, 2003 verkocht aan Zeebo Maritiem B.V., Hoofddorp, thuishaven: Willemstad-N.A., in beheer bij Österströms Rederi AB Norrköping, Zweden, 8-6-2003 vertrokken van Riga als ZEEBONY, roepsein PJEW, 12-2005 (e) verkocht aan Scandinavian Bulkers KS, Willemstad-N.A., in beheer bij Österströms Rederi AB Norrköping, 7-2008(e) verkocht aan Sky Beam Shipping & Trading B.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Gökalp Denizcilik Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi, Istanbul, 10-10-2010 vlag: Curaçao, 6-2011 vlag: Comoros, roepsein D6GQ4.

## Grote conversieorder Scheldepoort-werf

Voor de tweede keer dit jaar heeft de Scheldepoort-scheepsreparatiewerf van Damen in Vlissingen-Oost een grote conversieorder in de wacht gesleept. Deze keer betreft het de ombouw van het Amerikaanse zelfheffende booreiland GSF LABRADOR tot accommodatieplatform.

Het project gaat vier maanden in beslag nemen. Het booreiland van Transocean is eind juni door de Italiaanse zeesleper ERACLEA en de sleper BRENT van Iskes van Rotterdam naar Vlissingen-Oost gesleept. Daar zal op de Scheldepoort-werf de komende vier maanden veel werk worden verzet om de in 1983 op de CFEM-werf in Duinkerken gebouwde GSF LABRADOR om te bouwen. Hiervoor worden eerst de 85 meter hoge boortoren en cantilever en alle voor het boren benodigde hulpsystemen verwijderd. Op de vrijgekomen plek wordt een woonmodule voor 400 personen geïnstalleerd.

De module wordt op de Scheldepoortwerf gebouwd. Gelijktijdig wordt de reeds bestaande accommodatie van het booreiland volledig gerenoveerd. Verder worden ook de reddingsmiddelen uitgebreid en komen aan de romp extra sponsons te hangen om het platform meer stabiliteit te geven. De conversie zal worden afgerond met een volledig survey en straal- en schilderprogramma. Na afronding van de ombouw, eind oktober van dit jaar, wordt het accommodatieplatform naar de Deense sector van de Noordzee verhaald om daar voor Atlantic Marine Services als hoteleiland te worden ingezet.



De conversie van de GSF LABRADOR sluit mooi aan op een eerste project waaraan de reparatiewerf in maart is begonnen. Dit betreft de ombouw van het voormalig Russische halfafzinkbare transportschip voor onderzeeboten AGILE, dat in opdracht van de Amerikaanse offshore-aannemer McDermott door de werf wordt omgebouwd tot pijpenlegger. Tijdens de zes maanden durende conversie wordt de in 1977 gebouwde Agile verbreed en voorzien van een pijpenleginstallatie, nieuwe kranen, een A-frame op het achterschip, onderwaterrobots, een nieuwe machinekamer met twee dieselgeneratoren en een extra schroefunit midscheeps. In augustus moet de Agile worden opgeleverd. Aansluitend gaat het vijf jaar pijpen leggen voor Petrobras. (Bron: Schuttevaer, tip: L. Kramer, foto: AGILE als STAKHANOVETS KOTOV: Scheepsfotoruilbeurs, Nieuwe Waterweg).



ROTTERDAM, 3-7-2011 binnenkomend om dezelfde dag aan de trans-Atlantische reis te beginnen met bestemming New York. (Foto: T. Koornhof).

### **OUD IJZER**



BERGE PACIFIC 8412675, 30-5-1986 opgeleverd als IRON PACIFIC aan Broken Hill Pty. Co. Ltd., Australië, 1998 verkocht aan Bergesen dy Shipping AS en herdoopt BERGE PACIFIC, 6-2011 verkocht voor sloop naar Alang, India. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 27-10-2009, Europoort).



CANTERBURY STAR 8316015, 1986 opgeleverd door Harland & Wolff Ltd., Belfast (1724) als CANTERBURY STAR aan Blue Star Line Ltd., 11.434 BRT, 6-2011 verkocht voor sloop. (Foto: F. van Rijsbergen, 24-2-2007, Westerschelde).

SCOTTISH STAR 8315994, 1985 opgeleverd door Harland & Wolff Ltd., Belfast (1722) als SCOTTISH STAR aan Blue Star Line Ltd., 5-7-2011 (rap) verkocht voor sloop naar Alang, India.



TOR FLANDRIA 7800758, 3-1-1979 te water gelaten, 4-1979 opgeleverd als ANNA ODEN door Götaverken Oresundsvärvet, Landskrona (269) aan A/B Nordsjöfrakt, Zweden, 1988 in charter bij Tor Line AB, 1988 herdoopt TOR FLANDRIA, 1888 verlengd, 1994 verkocht aan B&N Bylock & Nordsjöfrakt AB, Zweden, 1998 verkocht aan P/R for Southern Carrier, Zweden, herdoopt SOUTHERN CARRIER, 2002 verkocht aan – (Rederi AB Anna Oden, Zweden, herdoopt ANNA ODEN, 2003 verkocht aan Cobelfret AB, Zweden, 2006 verkocht aan Waterways S.A., Panama, in beheer bij Euroship Services Ltd., herdoopt herdoopt VULPINE, 22-9-2008 (e) verkocht aan RO-ROCO N.V., Malta, 4-2009 (e) herdoopt SARDAUNA, 21-4-2009 (e) in beheer bij RMR Shipmanagement B.V., Breda, 5-7-2011 (rap) als DUANA verkocht voor sloop naar Alang, India.

MAR PRINCESS 8917819, 6-7-2011 (rap) verkocht voor sloop naar Chittagong, 27-9-1991 opgeleverd als JAHRE PRINCESS door Sumitomo H.I., Oppama (1173) aan Fjord Princess Co. Ltd., Noorwegen, 52.164 BRT, 96.648 DWT, 1992 herdoopt NORD-JAHRE PRINCESS, 2000 verkocht aan – (Nissias Maritime Corp., Liberia, herdoopt CRUDE PRINCESS, 2004 verkocht aan GMR Princess LLC, Liberia, herdoopt GENMAR PRINCESS, 8-2-2011 (e) verkocht aan Sovereign Seatrade Corp., Panama, in beheer bij Tomini Ship Management, Karachi, herdoopt MAR PRINCESS.



### PROEFVAART



RPA 15 8224339 Rotterdam Port Authority, bouwjaar 1985. 29-6-2011 proefvaart na verbouwing. (Foto: R. Zegwaard, Nieuwe Waterweg t.h.v. Maassluis).



Foto's: Scheepsfotoruilbeurs, 2-9-2010 (boven), 4-12-2010 (onder) bij De Haas, Maassluis.