

SCHEEPSFOTORUILBEURS

ZEEBRIEF#10

6 augustus 2011



AALSMEERGRACHT 9044748, 13-11-1992 opgeleverd door IHC Holland N.V. Dredgers, Kinderdijk (CO1198) aan C.V. Scheepvaartonderneming "Aalsmeergracht", Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V.

27-12-1999 tijdens een reis van Noorwegen naar Las Palmas, geladen met hout, ging bij Ushant Island de lading schuiven, besloten om Brest binnen te lopen, 27-12-1999 daar gearriveerd voor het overnieuw stuwen van de lading, 29-12-1999 vertrokken naar Las Palmas.

11-2005 bij het Deense eiland Samsø 10.000 ton kolen overgenomen uit de daar op 11 november 2005 aan de grond gelopen bulkcarrier EVER MIGHTY.

1-8-2011 te Newcastle N.S.W. herdoopt TASMAN SPIRIT. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 16-4-1993, Nieuwe Waterweg).



ANGELINA 5111347 van J.A.C. van Rompu, Terneuzen, 12-1910 opgeleverd door N.V. Werf "Zeeland", Hansweert (25), 362 BRT, 259 NRT, 500 DWT, schoener met hulpvermogen, 33 PK Kromhout, 1913 ingebracht bij N.V. Zeemotorschip "Angelina", Terneuzen, in beheer bij J.A.C. van Rompu, 1916 verkocht aan Skibs A/S Stjernen Sarpsborg-Noorwegen, in beheer bij Herman Jacobsen & Co., herdoopt STJERNE, 1916 verkocht aan Skibs A/S Activ I, Larvik-Noorwegen, in beheer bij W. Archer, herdoopt AKTIV I, 1917 verkocht aan Skibs A/S Activ I, Sandefjord-Noorwegen, in beheer bij J. Rasmussen, 1922 verkocht aan J.S. Schwartz A/B Norrköping-Zweden, in beheer bij D. Arwidsson, herdoopt GETÅ II, 1924 verkocht aan Fabrica Nacional de Papel, Montevideo-Uruguay, herdoopt F.N.P., 197- verkocht aan Fluviamar S.A., Montevideo-Uruguay, herdoopt EL CEIBO, 1984 verkocht aan Branson S.A., Montevideo-Uruguay, herdoopt BRANSON, 1987 verkocht aan El Maizal S.A., Montevideo-Uruguay, 1988 verkocht aan Dranor S.A., Montevideo-Uruguay, 1992 verkocht aan Argrodind. Arapoty S.r.l./Polmar S.r.l., Asuncion-Paraguay, herdoopt ATTYS, 2003 verkocht aan Agua Viva S.A., Asuncion-Paraguay (Ramiro Nicolas Breuer), herdoopt ARAMI, werkte op de route Asuncion-Montevideo, officiële Paraguay nummer is 2232-BM, meting: 43,55 x 7,75 x 3,00 x . meter, 188 BRT, 146 NRT.

1-11-2006 ten anker liggend met machineschade op de Rio Parana, KM 346.5, overvallen door piraten, 11-2006 verhaald naar San Nicolás de Los Arroyos, Buenos Aires, Argentinië, Río Paraná, km. 350, positie 33.20.54 ZB. en 60.10.48 WL.





Tussen 4-2010 en 7-2011 onder het steiger gekomen en gedeeltelijk volgelopen.
(Foto's ARAMI: via shipspotting, Captain Peter 4-2010, Captain Ted 20-7-2011 en google).

ANNE DORTE 9466233, 30-1-2010 (e) te water gelaten Anqing City Zhouyang Shipbuilding Co. Ltd., Anqing, China onder bouwnummer 3500-06-03, 18-7-2011 (BV) opgeleverd als ANNE DORTE aan Anne-Dorte Shipping B.V., Zwijndrecht, in beheer bij W&R Shipping B.V., Zwijndrecht en SAM Shipping V.o.F., Papendrecht, roepsein PCKF, 2.622 BRT, 1.421 NRT, 3.500 DWT, 88,30 (83,44) x 12,90 x 7,00 x 5,400 meter, 3.000 EPK, 2.208 kW, ABC 12DZC, Anglo Belgian Corp., 13,5 kn.



BARENTS BAY 8313300, 5-7-1984 kiel gelegd, 30-8-1984 te water gelaten, 24-11-1984 (NK) opgeleverd door Towa Shipyard Co. Ltd., Shimonoseki (553) als JUVANTE aan Picaporte Shipping S.A., Panama, in beheer bij Tanaka Industries Ltd., Tokyo, 7.726 BRT, 8.549 BRT, 8.500 EPK, 6.251 kW, Akasaka Diesels Ltd., 1987 verkocht aan Silver Sapphire Inc., Panama, in beheer bij Shinsei Kaiun Co. Ltd.,

Tokyo, herdoopt CHIRICANA, 2000 verkocht aan Barents Bay Inc., St. Vincent and Grenadines, in beheer bij Roswell Navigation Corp., Athene, in de pool bij Seatrade Groningen B.V., herdoopt BARENTS BAY, 6-2006 (e) verkocht aan Bay Reefers KS, Liberia, in beheer bij Roswell Navigation Corp., Athene, 23-6-2008 (e) verkocht aan Bay Reefers Inc., Liberia, in beheer bij Roswell Navigation Corp., Athene, 7-2011 verkocht voor sloop naar India, 4-8-2011 ETA te India vanaf Algeciras. (Foto CHIRICANA: HK/Scheepsfotoruilbeurs, Nieuwe Waterweg).

AVONBORG 9429730, 28-9-2008 kiel gelegd, 25-11-2008 te water gelaten bij Hudong-Zhonghua Shipbuilding Co. Ltd. te Shanghai onder bouwnummer 1536A, 19-1-2009 opgeleverd aan Scheepvaartonderneming Avonborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., roepsein PBDG, 11.864 BRT, 143,00 (132,00) x 21,50 x 13,30 x . meter, 7.500 kW, Wärtsilä 6L46F, 17 kn., 6-2-2009 aanvang 1e reis, te Qingdao projectlading geladen voor o.a. Suape, Itaque en Rio de Janeiro, 13-12-2010 op de Westerschelde stuurlaas geraakt, door de sleepboot MULTRATUG 17 ten anker gebracht in de Put van Terneuzen, door de sleepboten MULTRATUG 17 en TERNEUZEN in de Boudewijnsluis te Antwerpen afgeleverd, gerepareerd te Antwerpen.

2011 verkocht aan Jose Leonardo Chirinos Ltd., Panama, in beheer bij Bernhard Schulte Shipmanagement (Cyprus) Ltd., Limassol, roepsein 3FXY9, 28-7-2011 te Pori herdoopt JOSÉ LEONARDO CHIRINO.

CALYPSO 9370305, 2008 in aanbouw als JOHANNA DESIREE voor Garbrecht en Grimpe, vlag: Antigua & Barbuda, bij Damen Shipyards Bergum B.V., Bergum onder bouwnummer 9400 met oplevering 7-2009, afgebouwd als CALYPSO, Capelle Chartering & Trading B.V., Capelle aan den IJssel, thuishaven Rotterdam, roepsein PCMI, 27-6-2011 proefvaart, 2.545 BRT, 3.850 DWT.



ESTIME 9479931, in aanbouw bij Chowgule & Co. Pvt. Ltd., India als DANUBIA, vlag: Gibraltar voor Shipcom Bereederungs G.m.b.H. & Co. Betriebs-K.G. m.s. "Danubia" Antigua & Barbuda, in beheer bij ShipCom Bereederungs G.m.b.H., Duisburg, bouwnummer 0195, afgebouwd als ESTIME voor JR Shipping B.V., Harlingen, roepsein PCKL, 16-4-2011 (e) te water gelaten, 30-7-2011 gearriveerd te Goa voor proefvaart en laatste afbouw werkzaamheden, 2.996 BRT, 4.450 DWT, 1.980 kW, M.a.K. (Illustratie: JR Shipping).



FRIO ADRIATIC 9076272, 23-2-1994 kiel gelegd, 10-9-1994 te water gelaten, 12-5-1995 (GL) opgeleverd door Ship Building Plant named after 61 "Kommunar", Nikolaev (1142) als FRIO ADRIATIC aan Venus

Management S.A., Panama, in beheer bij Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athene, roepsein 3FVB4, 6.964 BRT, 5.155 DWT, 60 TEU, 7.137 m³, 6.959 EPK, 5.100 kW, B&W 6 DKRN 42/136-10, Bryansk Engineering Works, Bryansk, 15 kn., 8-2005 (e) verkocht aan Pareefers KS, Panama, in beheer bij Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athene, 7-2011 in beheer en in de pool bij Seatrade Groningen B.V. (Foto: Shipspotting, PATALAVACA, 14-2-2005, Las Palmas).



FRIO AEGEAN 9076260, 8-1993 kiel gelegd, 14-5-1994 te water gelaten, 1-1995 opgeleverd door Ship Building Plant named after 61 "Kommunar", Nikolaev (1141) als FRIO AEGEAN aan Maritime Energy S.A., Panama, in beheer bij Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athene, roepsein 3FGY4, 6.956 BRT, 6.502 DWT, 76 TEU, 7.137 m³, 6.959 EPK, 5.100 kW, B&W 6 DKRN 42/136-10, Bryansk Engineering Works, Bryansk, 8-2005 (e) verkocht aan Pareefers KS, Panama, in beheer bij Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athene, 7-2011 in de pool bij Seatrade Groningen B.V. (Foto: Shipspotting, Malte Wulf, 7-2-2007, Kiel).

FRIO ATLANTIC I 9081631, 20-5-1994 kiel gelegd, 28-1-1995 te water gelaten, 15-10-1995 opgeleverd door Ship Building Plant named after 61 "Kommunar", Nikolaev (1143) als FRIO ATLANTIC I aan Aqua Transports S.A., Panama, in beheer bij Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athene, roepsein 3FNK5, 6.965 BRT, 6.685 DWT, 60 TEU, 7.137 m³, 6.959 EPK, 5.100 kW, B&W 6 DKRN 42/136-10, Bryansk Engineering Works, Bryansk, 1999 thuishaven en vlag: Riga-Letland, roepsein YLGI, 2000 vlag: Panama, roepsein 3FNK5, 8-2005 (e) verkocht aan Pareefers KS, Panama, in beheer bij Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athene, 7-2011 in beheer en in de pool bij Seatrade Groningen B.V.



FRIO LAS PALMAS 9082178, 10-8-1992 kiel gelegd, 24-4-1993 te water gelaten, 17-11-1993 opgeleverd door 61. "Kommunar" Shipyard-Nikolayev, Nikolaev (1138) als FRIO LAS PALMAS aan Maritime Convention S.A., Panama, in beheer bij Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athene, 6.964 BRT, 6.947 DWT, 76 TEU, 7.137 m³, 6.959 EPK, 5.100 kW, B&W 6 DKRN 42/136-10, Bryansk Engineering Works, Bryansk, 15,7 kn., 1999 thuishaven en vlag: Riga-Letland, roepsein YLGC, 2000 vlag: Panama, 8-2005 verkocht aan Pareefers KS, Panama, in beheer bij Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athene, 7-2011 in de pool bij Seatrade Groningen B.V. (Foto: Shipspotting, M. Koster, 24-3-2006, IJmuiden).



EXPLORER 8116051, 9-1984 opgeleverd door Valmet Oy Helsingin Telakka, Vuosaari, Helsinki/Helsingfors (315) als PAVEL ANTOKOLSKIY U.S.S.R. Soviet Danube Shipping Co., Izmail, vlag: U.S.S.R., 1-1992 over naar Ukrainian Danube Shipping Co., Izmail-Oekraïne, 14-6-1999 verkocht aan Smit Shuttle Express, Valletta-Malta, in beheer bij Smit Transport & Heavy Lift B.V., herdoopt SMIT EXPLORER, roepsein 9HGT6, 2000 verkocht aan Smit Iternational Singapore Pte. Ltd., vlag Singapore, roepsein S6LT, 2000 in beheer bij Navigo Management Co., 23-1-2001 overgedragen aan Smit International Eminent Carriers N.V., Limassol, thuishaven: Nassau, vlag: Bahamas, beheer: Navigo Management Co., Limassol voor Smit Transport & Heavy Lift B.V., roepsein C6RQ9, 16-12-2003 verkocht aan Dochwise Explorer B.V., vlag: Nederlandse Antillen, herdoopt EXPLORER, roepsein PJFL, in beheer bij Anglo-Eastern Management (U.K.) Ltd., Glasgow voor Dochwise Shipping B.V., 10.684 BRT, 3.206 NRT, 8.638 DWT, 158,90 (141,20) x 30,99 x 15,47 x 4,900 meter, dokschip voor het transport van duwbakken, ro-ro, 1 ruim, 855 TEU, 12 lash bakken, 13,5 kn., 7.559 EPK, 5.560 kW, 2 x 9 cyl, 4 tew, 320 x 350, Wärtsilä 9R32, Oy Wärtsilä Ab, Vaasa/Vasa, 10-10-2010 vlag: Curaçao, 4-2011 verkocht aan Karadeniz Holding A.Ş., İstanbul, 15-7-2011 vanaf Toulon gearriveerd te Tuzla, Turkije om verbouwd te worden tot drijvende energiecentrale, 19-7-2011 (e) overgedragen aan Karpowership Co. Ltd., Liberia, 3-8-2010 herdoopt KARADENIZ POWERSHIP ZEYNEP SU. (Foto EXPLORER: R. Zegwaard, 22-12-2007 Nieuwe Waterweg).

MAASGRACHT 9571492, 7-2011 opgeleverd Zhejiang Ouhua Shipbuilding Co. Ltd., Zhoushan (591) als MAASGRACHT aan Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam, roepsein PCJC, 9.615 BRT, 13.000 DWT, 142,00 x 19,00 meter, 14,5 kn., 13-7-2011 vertrokken van Zhoushan, 14-7-2011 gearriveerd te Shanghai, 22-7-2011 vertrokken van Kaohsiung met bestemming Fremantle-WA, 3-8-2011 ETA.

MARSGRACHT 9571507, 7-2011 opgeleverd Zhejiang Ouhua Shipbuilding Co. Ltd., Zhoushan (592) als MARSGRACHT aan Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam, roepsein PCJD, 9.615 BRT, 13.000 DWT, 142,00 x 19,00 meter, 14,5 kn., 29-7-2011 vertrokken van Shanghai naar Singapore, ETA 7-8-2011.

MERWEDEGRACHT 9571519, in aanbouw bij Zhejiang Ouhua Shipbuilding Co. Ltd., Zhoushan (593) voor Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam, roepsein PCJE, 8-2011 geplande oplevering.

MINERVAGRACHT 9571521, in aanbouw bij Zhejiang Ouhua Shipbuilding Co. Ltd., Zhoushan (594) voor Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam, roepsein PCJF, 9-2011 geplande oplevering.

MOLENGRACHT 9571533, in aanbouw bij Zhejiang Ouhua Shipbuilding Co. Ltd., Zhoushan (595) voor Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam, roepsein PCJG, 10-2011 geplande oplevering.

MUNTGRACHT 9571545, in aanbouw bij Zhejiang Ouhua Shipbuilding Co. Ltd., Zhoushan (596) voor Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam, roepsein PCJH, 11-2011 geplande oplevering.

UBC ONSAN 9463645, 23-4-2010 kiel gelegd, 5-5-2011 te water gelaten, 14-7-2011 opgeleverd door Yangzhou Dayang Shipbuilding Co. Ltd., Yangzhou (DY5003) als UBC ONSAN aan UBC Onsan B.V., Groningen, in beheer bij Feederlines B.V., roepsein PBRP, 65.976 BRT, 118.590 DWT, 13.560 kW, DOOSAN-MAN-B&W 6S60MC-C Mk VII, Doosan Engine Co. Ltd.

ALANDZEE 7107730, 29-4-1971 te water gelaten, 6-1971 opgeleverd door N.V. Scheepswerf "Waterhuizen" J. Pattje, Waterhuizen (289) als ALANDSEE Intersee Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., West Duitsland, 499 BRT, 1982 verkocht aan C. Vermeulen, Tiel, herdoopt ALANDZEE, 1.306 BRT, 1983 verkocht aan Skop Finans A/B, Finland, herdoopt ALANDSEA, 1985 verkocht aan Banque Nordeurope S.A., Panama, herdoopt PIKE, 1987 verkocht aan K/S A/S Rytind, Noorwegen, herdoopt RYTIND, 4-1994 verlengd, 1.732 BRT, 2.665 DWT, 2000 vlag: St. Vincent & the Grenadines, 2007 verkocht aan Askvoll Sandfrakt AS, Florø-Noorwegen, in beheer bij Harald Halvorsen AS, Haugesund, 6-6-2007 (GL) herdoopt KONGSVAAG.

3-8-2011 tijdens een reis van Bergen naar Odda om circa 05:15 uur bij Fløsundholmane op de Austre Bokn, Rogaland, Noorwegen aan de grond gelopen, reddingboot BERGEN KREDS stand-by, om 07:35 uur op eigen kracht vlot gebracht en koers gezet naar Årdal, Noorwegen.



ROCKPIPER valpijpschip, 15/16-7-2011 te water gelaten bij Keppel Singmarine Pte. Ltd., Singapore onder bouwnummer 362, 2012 oplevering aan N.V. Kon. Boskalis Westminster, 24.000 DWT, laadruimte 15.500 m³, capaciteit storten 2.000 ton/uur, stortdiepte 1.500 meter, 158,60 x 36,00 x 13,50 x 9,400 meter, 15.192 kW geïnstalleerd vermogen, 13,5 kn.

Nieuwbouw valpijpschip ROCKPIPER. Om de positie in de markt voor olie en gas te versterken, wordt een nieuw offshore valpijpschip, ROCKPIPER, gebouwd door Keppel Singmarine in Singapore. Het schip zal worden ingezet voor het via de valpijp storten van stenen, ter ondersteuning en bescherming van pijpleidingen op de zeebodem. Het schip kan op aanzienlijk grotere diepten werken dan de bestaande schepen in deze sector. Opvallend is de innovatieve valpijptoren. De ROCKPIPER wordt in 2012 opgeleverd en is uitgerust voor dynamic positioning klasse 2. De tewaterlating heeft in juli 2011 plaatsgevonden. (Bron en afbeelding: Boskalis).



TAURUS II 8119546, cutterzuiger, 4-1983 opgeleverd door Scheepswerf & Machinefabriek "De Merwede" B.V. v/h van Vliet & Co., Hardinxveld (630) als TAURUS aan N.V. Hollands Aannemingsbedrijf Zanen Verstoep, 's-Gravenhage, roepsein PHWX, 2.405 BRT, 1.500 DWT, 11.500 EPK, 8.459 kW, SWD, dieselelektrisch, 1989 ingebracht bij N.V. Zanen Verstoep, 's-Gravenhage, 1990 in beheer bij Boskalis Baggermaatschappij B.V., 1992 ingebracht bij Boskalis Westminster Baggeren B.V., 's-Gravenhage, 1993 3.384 BRT, 11-2005 herdoopt TAURUS II, 6-12-2005 vlag: Panama, 6-2007 (e) ingebracht bij Boskalis Baggermaatschappij B.V., 's-Gravenhage, in beheer bij N.V. Kon. Boskalis Westminster, Papendrecht, 11-06-2008 vlag: Cyprus, roepsein 5BFH2, 6-2010 (e) 4.345 BRT, 8-2011 te Singapore voor verbouwing en opwaardering, duur van de verbouwing 20 weken. (Foto: AM/Scheepsfotoruilbeurs, 3-1986).

Seaarland



Seearland zoekt bescherming tegen schuldeisers

De Nederlandse scheepsmanager Seearland Shipping Management B.V. te Amsterdam en gelieerde bedrijven vragen in New York uitstel van betaling aan. Vier ondernemingen binnen de groep hebben Chapter 11 aangevraagd of gaan dat doen. Daarbij zijn zes schepen betrokken. De uitstel van betaling betreft Marco Polo Seatrade, Seearland Shipping Management, Magellano Marine en Cargoship Maritime. Reden voor de stap is dat sommige investeerders hun steun hebben ingetrokken voor het reddingsplan van de onderneming en procedures zijn gestart. Chapter 11 (onderdeel van de Amerikaanse faillissementswetgeving) biedt Seearland en de schepen bescherming over de hele wereld. De betreffende schepen zijn de MONTIRON (Aframax International Pool), DIANA, BETH, MEG (in de pool van Handytankers), en LOUISE en LAURA. De schepen blijven in de vaart.

Seearland is hard getroffen door de gedaalde opbrengsten van de schepen sinds 2009.

In dat jaar kwam het bedrijf in het nieuws nadat het 22 schepen terugtrok uit drie pools. Als exploitant was Cargoship Maritime destijds al in onderhandeling met verschillende eigenaren over aanpassing van de charterprijzen. (Bron: Nieuwsblad Transport, 2-8-2011, foto: DIANA 9299496, R.E. Zwama, 20-4-2009, Nieuwe Waterweg).

SLEEPVAART

RT SAMBA 9454321, 22-9-2009 kiel gelegd, aanvankelijk in aanbouw als EXACT, 17-5-2010 te water gelaten bij ASL Shipyard Pte. Ltd., Singapore onder bouwnummer 895, 26-4-2011 naam gewijzigd in RT TANGO, 29-4-2011 naam gewijzigd in RT SAMBA, 30-6-2011 (GL) opgeleverd aan Kooren Shipbuilding & Trading B.V., Rotterdam, vlag: Malta, roepsein 9HA2771, 377 BRT, 97 DWT, 3.6 kW, 2 x A.B.C. 8DZC, Anglo Belgian Corporation N.V. NE-09.

RT TANGO 9483748, 22-9-2009 kiel gelegd, aanvankelijk in aanbouw als MIDLUM II, 17-5-2010 te water gelaten bij ASL Shipyard Pte. Ltd., Singapore onder bouwnummer 896, 30-6-2011 (GL) opgeleverd als RT TANGO aan Kooren Shipbuilding & Trading B.V., Rotterdam, vlag: Malta, roepsein 9HA2772, 377 BRT, 97 DWT, 3.6 kW, 2 x A.B.C. 8DZC, Anglo Belgian Corporation N.V. NE-09.

SD LOIRE 9357274, type Azimuth Stern Drive (ASD), op stapel gezet als DENIZ GEMI 55 TBP, 2004 naam gewijzigd in MED MERIC, gebouwd als MEDYILMAZ 27 voor Med Marine Pilotage & Towage, Istanbul, 16-12-2005 (BV) opgeleverd door Med Yilmaz Gemi San. A.Ş., Zonguldak Denizcilik (27) aan SD Loire Ltd., vlag: Malta, in beheer bij Kotug International B.V., 389 BRT, 4.892 EPK, 3.600 kW, 2 x Wärtsilä 9L20C3, trekkracht 60 ton, 1-2006 vlag: Frankrijk, roepsein FMIA, 24-7-2006 ingebracht bij SD Loire Ltd., Frankrijk, in beheer bij Kotug Europe B.V., in de vaart bij "SNRH - Société Nouvelle de Remorquage du Havre", Le Havre, 13-11-2008 te Le Havre gedoopt SD LOIRE door mevr. Carole Collot-Parison (Mitsui OSK Lines (MOL Europe), 28-12-2010 onder de vlag van Malta gebracht, roepsein 9HJG8, vertrokken van Le Havre naar Falmouth, 2011 in beheer bij Boluda Corporación, 2011 zou herdoopt zijn als VB TEKEL, Boluda gaf aan dat het voor korte tijd zou zijn, 18-1-2011 (m) verkocht aan Boluda France SAS, Frankrijk, roepsein FMIA, herdoopt VB NANTES.



SD SEINE 9357341, type Azimuth Stern Drive (ASD), gebouwd als MED FIRAT voor Med Marine Pilotage & Towage, Istanbul, 11-11-2005 opgeleverd door Ustaoglu Yat Gemi San. Ticaret Ltd. Şti., (Eregli 2004/17) aan SD Seine Ltd., vlag: Malta, roepsein 9HIY8, in beheer bij Kotug International B.V., 389 BRT, 4.892 EPK, 3.600 kW, 2 x Wärtsilä 9L20C3, trekkracht 60 ton, 24—11-2005 vertrokken van Eregli, Turkije naar Rotterdam, 9-12-2005 gearriveerd te Rotterdam, 28-12-2005 samen met de RT PIONEER, RT CLAIRE en RT STEPHANIE vertrokken naar Le Havre, om daar te varen voor "SNRH - Société Nouvelle de Remorquage du Havre", Le Havre, 2005 vlag: Frankrijk, 13-11-2008 te Le Havre gedoopt SD SEINE door mevr. Véronique Lépine van Hapag-Lloyd (France), 31-12-2010 onder de vlag van Malta gebracht, roepsein 9HIY8, vertrokken van Le Havre naar Falmouth, 2011 in beheer bij Boluda Corporación, 2011 zou herdoopt zijn als VB TERRIER, Boluda gaf aan dat het voor korte tijd zou zijn, 18-1-2011 (m) verkocht aan Boluda France SAS, Frankrijk, roepsein FMHX, herdoopt VB BRETAGNE. (Foto : Scheepsfotoruilbeurs, 26-12-2005, Europoort).

SCHIEDAM 7944736, drijvende bok, 6-1971 kiel gelegd, 4-11-1971 te water gelaten, 15-12-1971 (GL) opgeleverd door Howaldtswerke-Deutsche Werft A.G. Hamburg und Kiel, Kiel (530290) als ROLAND aan Bugsier-, Reederei- & Bergungs A.G., Hamburg-West Duitsland, 3-8-2004 verkocht en herdoopt KINGPIN, 2007 verkocht naar Maleisië, 24-7-2007 herdoopt MMS GAGAH, 2011 verkocht aan Mammoet Trading B.V., Basseterre-Saint Kitts and Nevis, 30-6-2011 (GL) herdoopt SCHIEDAM. 2.390 BRT, 717 NRT, 5.000 DWT, 75,99 x (72,96) x 24,00 x 4,68 x 3,298 meter, 500 ton SWL hefvermogen, 882 kW, 2 x Deutz SBF16M716, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G.



N.B.571651 9605449, 12-11-2010 (e) te water gelaten als bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571651, 31-1-2011 casco als YN-571651 gearriveerd op de Nieuwe Waterweg achter de sleepboot ZEUS met bestemming Dordrecht, 31-1-2011 gearriveerd te Hardinxveld-Giessendam om afgebouwd te worden bij Damen Shipyards B.V. onder bouwnummer 571651, 309 BRT, 2-8-2011 naar de Europoort voor proefvaart en trekproeven, 3-8-2011 terug naar de werf. (Foto: R. Zegwaard, <http://tugfoto.blogspot.com>, 2-8-2011, Nieuwe Waterweg t.h.v. Breediep). (PS: nu vermeld 26-1-2011 (e) te water gelaten).

Van Oord koopt shallow water pipe lay barge

Van Oord heeft een shallow water pipe lay (SWPL) barge gekocht voor de installatie van pijpleidingen in ondiep water. Van Oord breidt hiermee haar dienstverlening aan de offshore-industrie uit. De aankoop is in lijn met de groeistrategie van Van Oord's offshore-activiteiten en de versterking van haar positie als

Engineering, Procurement, Construction (hoofd)aannemer. De barge is in aanbouw in Nantong, China en zal in het najaar van 2012 operationeel zijn.

De barge heeft een lengte van 120 m en een breedte van 40 m. Met de barge kunnen pijpleidingen van 18 tot 48 inch diameter worden geïnstalleerd in waterdieptes van 6 tot 50 m.

De barge is uitgerust met een 500 tons kraan en beschikt over accommodatie voor 300 personen.

Samen met de bestaande dienstverlening voor de constructie van aanlandingen, het installeren van steen, het ontgraven en bedekken van pijpleidingsleuven en het installeren van Single Point Mooring (SPM)-systemen zal deze toevoeging aan haar vloot Van Oord in staat stellen om als EPC (hoofd)aannemer een totaalpakket van offshorediensten aan olie- en gasmaatschappijen aan te bieden.

De investering maakt deel uit van Van Oord's uitgebreide investeringsprogramma voor de periode 2011 - 2015 ter grootte van EUR 1 miljard. (Bron: Van Oord).



“KOOPVAARDIJ FOTO”



m.s. PRINS FREDERIK WILLEM 8818972 1990-1996 koelschip PGWJ
Gebouwd 1990, Scheepswerf & Machinefabriek Ysselwerf B.V., Capelle a/d IJssel (244)
5.966 BRT 2.845 NRT 6.686 DWT

118,35 (110,22) x 18,75 x 12,57 x 8,249 meter.

4 laadruimen, 10.050 m³, 93,4 en 1.047,8 ton bunkers, verbruik 28 ton/dag, 18,25 kn.

8.150 EPK, 5.995 kW, 7 cyl, 4 tew, 520 x 550, 450 omw/min., M.A.N. 7L52/55B, M.A.N.-B&W Diesel G.m.b.H., Augsburg.

16-3-1990 te water gelaten als PRINS FREDERIK WILLEM, 17-5-1990 opgeleverd (BV) aan Rederij "Prins Frederik Willem", Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V.

6-1992 te Big Creek problemen met de hoofdmotor, 6-6-1992 vertrokken van Belize City achter de sleepboot SCALDIA (Mercator Shipping Co. Ltd., Nassau-Bahamas, bouwjaar 1978, 481 BRT, 7.000 EPK, ex HILAL 2-'90, ex SCHOTLAND-'87) naar Rotterdam, 25/26-7-1992 aangekomen op de Nieuwe Waterweg en bij YVC afgeleverd, juli/augustus nieuwe motor geplaatst: 8-1992 weer in de vaart.

6-1996 verkocht aan Ice Fern Shipping Ltd., George Town-Cayman Islands, in beheer bij Armada (Greece) Ltd., herdoopt ICE FERN.

6-7-1997 op een reis van Valparaiso naar Saoedie-Arabië met lading fruit gestrand ten noorden van de haven van Eden in Straat van Magellan, 19-7-1997 vlot gebracht en voor reparatie naar Talcahuano.

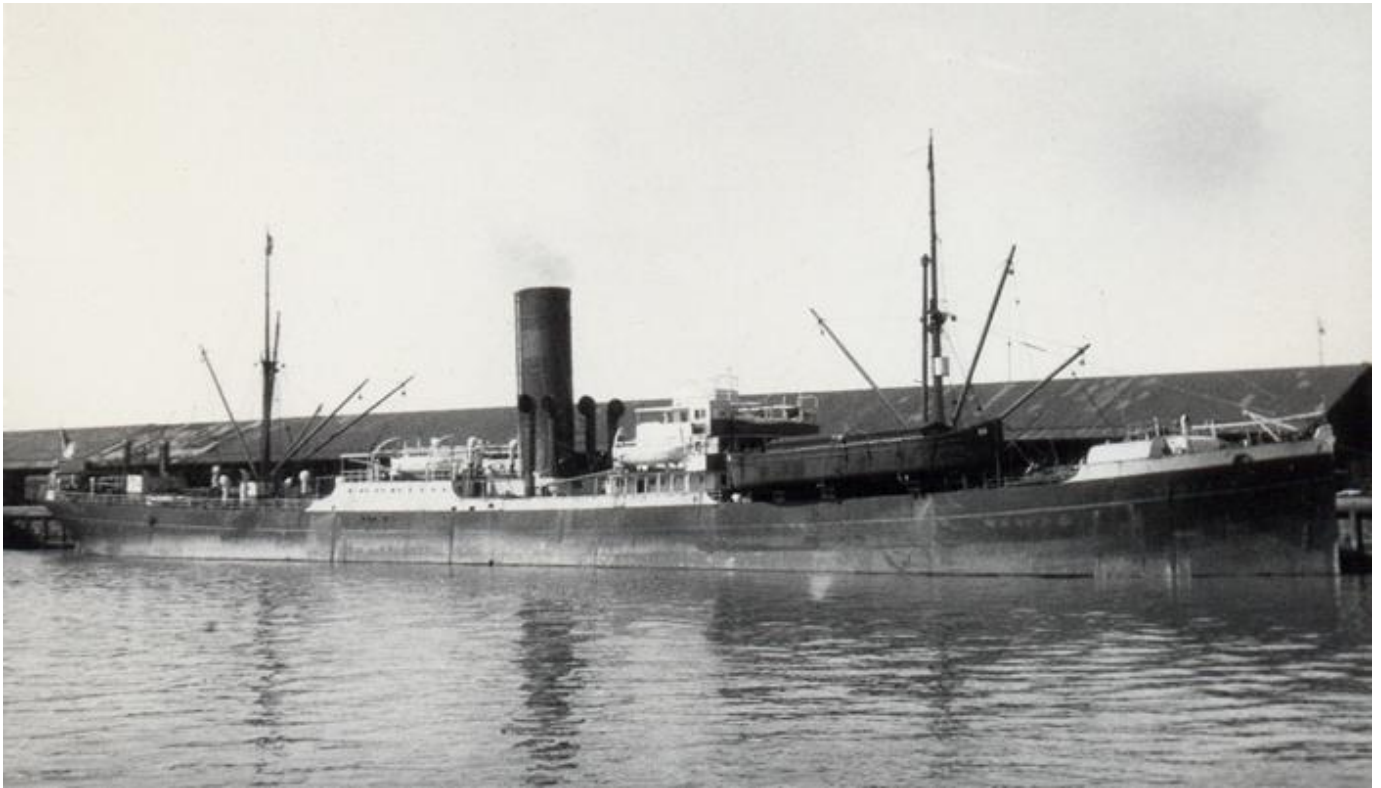
5-1999 in beheer bij United Ocean Ship Management Pte. Ltd. voor Armada (Greece) Co. Ltd., Athene.

15-11-2000 in beheer bij DFM Ltd., Gdynia voor Armada (Greece) Co. Ltd., Athene.

7-11-2002 tijdens een reis van Venezuela naar Europa machineschade opgelopen en op drift geraakt bij Ponta Delgada, later op sleeptouw genomen naar Spanje.

2009 verkocht aan Ice Fern Shipping Ltd., George Town-Cayman Islands, in beheer bij Maestro Ship Management Ltd., Kopenhagen. (Foto: B. van Raad, 10-5-1990, Parkkade, Rotterdam).

V.N.S. charter



s.s. VEENDYK 1928-1930 vrachtschip PWBJ

Gebouwd 1914, Sunderland Shipbuilding Co. Ltd., Sunderland (279)

6.874 BRT 4.262 NRT 10.550 DWT

133,35 (129,62) x 16,47 x 10,59 x 8,720 meter.

Gesloten shelterdeck, G 15.036 m³, B 13.790 m³, 10 kn.

3.000 IPK, T 3 cyl, 711, 1168 & 1905 x 1295, Blair & Co. Ltd., Stockton.

In aanbouw genomen als HARLINGEN voor J. & C. Harrison Ltd., Londen, 16-1-1914 via Ruys & Co. verkocht aan Nederlandsche-Amerikaansche Stoomvaart Mij., Rotterdam, 12-2-1914 te water gelaten, 6-4-1919 opgeleverd als VEENDIJK aan. (Id. No. 2515).

21-3-1918 te New York in beslag genomen door de United States customs officials, 28-3-1918 overgedragen aan U.S. Navy, 5-4-1918 te New York in dienst gesteld, onder bevel van Lt. Comdr. William S. P. Keyes, USNRF, 4-1918 te New York aangepast voor het werk bij de marine, ingedeeld bij Naval Overseas Transportation Service #2515, 17-4-1918 vertrokken van New York naar Brest met legermateriaal, 13-5-1918 gearriveerd te Brest, 14-5-1918 vertrokken naar La Pallice, 17-6-1918 vertrokken in konvooi naar New York, 2-7-1918 gearriveerd te New York en daar gerepareerd, 13-7-1918 vertrokken naar St. Nazaire, 30-7-1918 gearriveerd te St. Nazaire, 21-8-1918 vertrokken naar New York, 4-9-1918 gearriveerd te New York, tijdens de oorlog nog 1 reis gemaakt naar Frankrijk, 11-1918 t/m 6-1919 een reis naar Frankrijk en een reis Montevideo gemaakt, 25-6-1919 gearriveerd te New York, 2-8-1919 uit dienst gesteld bij U.S. Navy, 21-8-1919 geschrapt uit het bestand van U.S. Navy en terug bij de eigenaar.

1928 reis 1 in charter Holland-Britsch-Indië Lijn.

1928 reis 2 in charter Holland-Britsch-Indië Lijn.

1928 t/m 1930 reizen 3 t/m 5 in charter V.N.S.

1930 reis 6 in Holland-Britsch-Indië Lijn.

1930 reis 7 in Holland-Britsch-Indië Lijn.

19-1-1933 verkocht voor sloop aan N.V. Frank Rijdsdijk's Industriële Ondernemingen, gesloopt te Hendrik Ido Ambacht in het 2^e kwartaal van 1933. (Foto: A. Duncan).

Drie grote Japanse rederijen in het rood

NYK Line, MOL en "K" Line hebben het eerste kwartaal van hun nieuwe boekjaar afgesloten met rode cijfers.

Voor de drie grote Japanse rederijen begint het boekjaar op 1 april. De eerste kwartaalresultaten hebben dus betrekking op de periode april tot en met juni. NYK en MOL hebben inmiddels hun winstverwachtingen voor het volledige jaar bijgesteld.

Het zat het Japanse trio in het eerste kwartaal niet mee. Ze kregen niet alleen af te rekenen met de gevolgen van de zware aardbevingen, maar ook met hogere bunkerkosten en de sterke koers van de yen. De drie verwijzen ook expliciet naar de daling van de tarieven in de lijnvaart, vooral die tussen het Verre Oosten en Europa als gevolg van de komst van veel grote nieuwe schepen.



NYK Line incasseerde in het eerste kwartaal een nettoverlies van 91,7 miljoen dollar, terwijl er vorig jaar in diezelfde periode nog 295 miljoen dollar winst werd gemaakt. De rederij hoopt het boekjaar af te sluiten met een winst van 64 miljoen dollar. Een paar maanden geleden werd nog op 437 miljoen dollar gemikt.

Volgens de Japanners zijn de perspectieven voor de scheepvaart niet zo gunstig omdat het herstel in de Verenigde Staten uitblijft, Europa met een schuldencrisis kampt, en China het aantal kredieten aan banden legt.

Tot 2013 wil NYK niet investeren in nieuwe containerschepen. Om de risico's beter te spreiden, wil de rederij wel actiever worden in het vervoer van vloeibaar aardgas, autologistiek en in de offshoresector. (Foto NYK ARGUS: Scheepsfotoruilbeurs, 2-5-2005, Europoort).



MOL zit na drie maanden met een nettoverlies van 103 miljoen dollar. De inkomsten waren 12,1% lager dan vorig jaar. De prijs van een ton bunkerolie is in een jaar tijd gestegen van gemiddeld 474 naar 625 dollar per ton. Omdat behalve de containersector ook de bulkmarkten niet zo goed presteerden, stelde de rederij de winstverwachtingen bij. MOL rekent nu op een winst van 218 miljoen dollar voor het volledige boekjaar. Dat is 71% minder dan vorig jaar. (Foto MOL SOLUTION: Scheepsfotoruilbeurs, 13-10-2007, Europoort).



“K” Line boekte een kwartaalverlies van 47,8 miljoen dollar (tegenover 202 miljoen winst in 2010) en blijft hopen op een winst van ruim 25 miljoen dollar voor het volledige boekjaar, onder meer omdat de Japanse wagenexport nu weer goed op gang komt. (Bron: Nieuwsblad Transport, 1 augustus 2011, foto GOLDEN GATE BRIDGE: Scheepsfotoruilbeurs, 6-9-2006, Europoort).

Straat Malakka



t.t. GREGORGIO DEL PILAR 6916213 1981-1988 vlcc
Gebouwd 1969, Hitachi Zosen, Sakai (4165)
105.532 BRT 75.423 NRT 210.292 DWT
324,93 (310,02) x 47,22 x 24,49 x 18,974 meter.

14 ladingtanks, snelheid 16 kn.

Waterpijpketel, v.o. 2.965,4 m², 74,9 atm.

28.000 APK, 20.888 kW, 2 turbines, Mitsubishi H.I. Ltd., Nagasaki.

8-1969 opgeleverd als MYTILUS aan Shell Tankers (U.K.) Ltd., roepsein GYZD. 105.521 BRT, 75.423 NRT, 206.971 DWT.

12-1974 verkocht aan N.V. Curaçaose Scheepvaart Maatschappij, Willemstad-N.A., in beheer bij Shell Tankers B.V., roepsein PJUU.

6-1981 verkocht aan Philippine National Crude Oil Tanker Inc., Manilla-Filipijnen, in beheer bij Luzon Stevedoring Corp., Manilla, herdoopt GREGORIO DEL PILAR, 2-8-1981 gearriveerd te Limay, in gebruik genomen als opslagtanker, 25-4-1982 te Bataan, Filipijnen in gebruik als opslagtanker, 1982 weer in de vaart.

1983 verkocht aan PNOG Crude Oil Tanker Inc., Manilla-Filipijnen, in beheer bij Philippine National Oil Co. (PNOG) Tankers Corp., Makati, Manilla.

30-12-1987 vertrokken van Limay, 11-3-1988 gearriveerd te Singapore, 3-1988 verkocht als lichter- en opslagtanker te Kharg aan Camomile Shipping Ltd., Panama, in beheer bij World Carrier (London) Ltd., Londen voor World Carrier Management S.A., 91.973 BRT, 76.813 NRT, 210.292 DWT, 16-5-1988 vertrokken van Singapore naar Limay, 1988 herdoopt NITA 1, 25-11-1988 vertrokken van Jebel Ali naar Sirri Island, 3-1989 in gebruik als opslagtanker te Kharg Island.

1993 verkocht voor sloop naar Pakistan, 21-4-1993 gearriveerd voor de sloop te Gadani Beach, Pakistan. (Foto: AM/Scheepsfotoruilbeurs, 10-1983).



Phs. van Ommeren in



In 1899 ging Phs. van Ommeren een samenwerking aan met Selb & Huverstuhl te Antwerpen voor de vertegenwoordiging van de Japanse NYK Line. Selb & Huverstuhl was gevestigd in Zirkstraat 36 waar ook de heer J. Noest uit Rotterdam kwam te werken. Het Huis kreeg als eerste schip de BINGO MARU van de NYK Line te behandelen.

Tien jaar later, op 24 juni 1909, opende van Ommeren een eigen vestiging onder de naam Comptoir Maritime Anversois S.A. en nam de NYK Line mee als klant. Gevestigd aan Jordaenskaai 25 bestond de leiding uit W. Huverstuhl (voorzitter Beheerraad), J.G. de Graef en J. Noest.

Per 1 juli 1914 werd kantoor Antwerpen, door overname van het aandeel van de partner, de tweede eigen vestiging van Phs. van Ommeren in het buitenland. Jarenlang hield men kantoor in een pand aan de Jordaenskaai 25, later kreeg men het gehele pand ter beschikking.

In maart 1919 wijzigde het bedrijf van naam in Phs. van Ommeren Comptoir Maritime Anversois S.A.

Na het einde van de 1e wereldoorlog verkreeg het kantoor het agentschap van de N.V. Bataafsche Petroleum Maatschappij. Nadat in 1920 de V.N.S. met haar activiteiten begon kreeg Antwerpen het agentschap van de lijnen van deze rederij. Ook dat jaar verkreeg men de vertegenwoordiging van de N.V. Holland-Zuid-Amerika Lijn van N.V. van Nievelt, Goudriaan & Co.'s Stoomvaart Maatschappij.

In 1924 volgen de vertegenwoordiging van de Holland-West Afrika Lijn en Holland-Zuid Afrika Lijn. Het pand aan de Jordaenskaai was ondertussen veel te klein geworden en verhuisde de vestiging in 1927 naar Falconplein 18 waar een jaar later de heer J.M. Rodhain tot directeur is benoemd.



De op- en overslag van creosoot vormde de basis tot de oprichting van "Zeematex" Zeebrugsche Mij. tot Exploitatie van Handelsterreinen N.V. te Zeebrugge op 22 maart 1928.

In de naamloze vennootschap namen deel Lyon & Lyon Ltd. te Yorkshire met 232 aandelen, Michael Edmund Lyon, 207 aandelen, Tar Residuals Ltd. te Londen 980 aandelen, M. Macintosh Williams (Tar Residuals Ltd.) 20 aandelen, N.V. Phs. van Ommeren 160 aandelen, Henry Ellison Ltd. te Yorkshire 421 aandelen en N.V. Nieuwe Matex 980 aandelen, totaal zijn er 3.000 aandelen uitgeven.

Met de Société Maritime kon het tot een overeenkomst komen om een geschikt terrein te huren in de haven van Zeebrugge wat na de opening is verlengd tot 31 december 1965.

De installatie begon haar werkzaamheden in mei 1929 met het opslaan van creosoot en walvistraan. Voor het leveren van stoom, om de lading te verwarmen en de pompen aan te drijven, kocht ZeemateX 2 vaartuigen van circa 100 ton die de namen ZEEMATEX I en ZEEMATEX II kregen.

Het contract voor de opslag van creosoot verviel in 1932 en ZeemateX zag geen kans dat te verlengen. Ook de opslag van walvistraan stopte in mei 1932 door toedoen van de overheid, binnen 2 weken moest alle opgeslagen walvistraan van de installatie af daar anders "Tax de Transmission" zou worden geheven. Dat zou voor de eigenaars van de traan hoge kosten op leveren. Binnen 14 dagen is 6.872 ton walvistraan gelost in zee- en binnenvaartschepen en elders ondergebracht.

ZeemateX kon daarna geen offertes meer geven voor langer als 1 jaar en kon voor kortlopende opslag geen klanten vinden. Ook toen de regering toestond contracten voor 2 jaar af te sluiten kreeg ZeemateX geen werk. De tweede helft van 1932 stonden de tanks leeg en moest het personeel, op 3 man na, ontslagen worden. Pas in het voorjaar van 1933 konden 9 tanks gevuld worden met walvisolie. Ook kampte het opslagbedrijf met de bereikbaarheid van schepen met grotere diepgang, pas in 1937 konden zeeschepen met een diepgang van 7,50 meter weer afgemeerd worden. Daarna zag ZeemateX kans een partij melasse van 8.274 ton op te slaan. Totaal 12 zeeschepen en 54 binnenvaarttankers meerden dat jaar af en kon het jaar met winst afgesloten worden.

Een tank met 4.800 ton melasse ontplofte op 18 december 1938 wat een enorme schade opleverde. Het geweld van de uitstromende melasse sleurde een tank met 140 ton creosoot mee en een tank met 2.600 ton melasse raakte lek. De vloeibare massa stroomde over het terrein, de naastgelegen cokesfabriek en sleurde op het spoorwagget 6 tankwagons mee. De afwikkeling duurde erg lang daar de verzekeringen veronderstelden dat er geen explosie had plaats gevonden doch schoven aanvankelijk de oorzaak op de strenge vorst.

In de oorlogsdagen van 1940 lag de installatie in de vuurlijn, bominslagen veroorzaakte grote schade aan gebouwen en tanks. De geschatte schade bedroeg BFr. 1,4 miljoen.

Ook op het laatst van de oorlog liep ZeemateX oorlogsschade op. De installatie lag tussen 2 fronten in en tijdens de gevechten sloegen meer als 40 granaten in. Slechts 6 van de 14 tanks konden min of meer gebruikt worden en de gebouwen stonden op instorten. De totale schade na de oorlog kwam uit op circa BFr. 5 miljoen.



Plannen om het op- en overslagbedrijf weer op te bouwen zijn er nauwelijks geweest. De sloper stond al klaar om zijn werk te doen toen de Nederlandsche Gist en Spiritusfabriek te Brugge behoefte had aan opslagruimte voor melasse en nam de installatie in 1951 over.

Pas in november 1959 kwam ZeemateX in overeenstemming met de overheid tot een regeling van de in de oorlog opgelopen schade. De vergoeding, die in België geïnvesteerd diende te worden, is aangewend voor de bouw van een tankschip voor de Belgische Tankrederij N.V. Het nog steeds bestaande bedrijf

Zeematex N.V. bestelde in november 1959 bij Scheepswerf Emile Lambrechts S.P.R.L. te Boom en tanker van 676 ton die een jaar later in de vaart kwam als BRUGGE. Op 14 december 1959 is de firma Zeebrugsche Mij. tot Exploitatie van Handelsterreinen N.V. geliquideerd. (Foto HORTENSIA 2318267 ex BRUGGE: Scheepsfotoruilbeurs, 18-8-1993 Beneden Leeuwen).

Een andere regelmatige klant van de Antwerpse haven was de N.V. Koninklijke Nederlandsche Stoomvaart Maatschappij te Amsterdam, het gelukke van Ommeren in 1935 daarvoor het agentschap te verwerven.

In 1938 verhuisde van Ommeren naar een gloednieuw en markant gebouw aan de St. Paulusstraat 42, in de volksmond al snel "t glazen kot" genoemd. Het kantoor is gebouwd naar een ontwerp van het Nederlandse architectenbureau Brinkman & Van den Broek. De maatschappij N.B.V. "Van Ommeren Huis" is opgericht die het pand in eigendom kreeg en ging exploiteren.



Tijdens de oorlog kwam het met het Rotterdamse Van Marle Concern tot de oprichting van N.V. Assurantiekantoor Van Marle & Van Ommeren Antwerpen. Dat bedrijf, dat haar activiteiten begon in juli 1941, liep niet zoals van Ommeren het wenste en trok zich in 1949 hieruit terug.

Na het einde van de 2e wereldoorlog begon het bedrijf onder leiding van P.A. Merkestein (directeur sinds 1 juli 1941) energiek aan de wederopbouw. Één van de eerste daden na de oorlog bestond uit het openen van een kantoor te Brussel waarvan de leiding naar de heer J. de Wit ging.



De V.N.S. begon in 1946 een dienst op de Perzische Golf onder de naam Holland-Perzische Golf Lijn waarvoor van Ommeren optrad als agent. Het lukte de firma ook de agentschappen binnen te halen van de West Afrika dienst van de American South African Lines (Farrell Line Inc., New York), Flota Mercante Grancolombiana in 1950, Compañía Anónima Venezolana de Navegación te Caracas en in 1956 van Typaldos Brothers Steamship Co. Ltd. te Piraeus voor de passagiersdiensten tussen Venetië/Brindisi en de Griekse eilanden.



1952 Belgische Tankrederij N.V.

In 1952 besloot van Ommeren om haar transportactiviteiten in de Belgische binnentankvaart toe te vertrouwen aan een zelfstandige onderneming binnen het concern. Daartoe werd op 28 augustus 1952 de Belgische Tankrederij N.V. te Antwerpen opgericht waarvan de activiteiten aanvingen op 30 september 1952. De Belgische Tankrederij N.V. zou eigenaar van de schepen worden waarvoor Transtank N.V. de exploitatie ging verzorgen. De aangestelde directeur J.M.A. de Bock kreeg de opdracht een rederij

op te bouwen gericht op de Belgische markt.

De 2 door Phs. van Ommeren (Antwerpen) N.V. bestelde 900 ton tankers zijn door Jos Boel & Zn. te Temse opgeleverd op 30 september 1952 en 14 februari 1953 als ANTWERPEN en LIEGE. Al snel, in januari 1953, nam Transtank een aantal spitsen over van de Nederlandse binnenvaarttak die emplooi vonden op de Belgische en Noord-Franse vaarwegen.



De tankschepen kwamen in de vaart met een rode schoorsteen met VO in dienst i.p.v. de vertrouwde zwarte van Ommeren schoorsteen met VO. In 1953 bestond de vloot uit 7 schepen en in 1959 uit 15 stuks, 4 Rijnschepen (ANTWERPEN, LIEGE, GENT en NAMUR), 4 Kempenaars (BASTOGNE, BERCHEM, BELOEIL (Foto: VO/Vereniging de Binnenvaart) en BOUILLON) en 8 spitsen (ANTOING, ex MARTIGNY, AALST ex CHAMONIX, ANDENNE ex BRUGG, ANGLEUR ex BRIENZ, AARSCHOT ex CHUR, ANSEREMME, ARENDONK en ADINKERKE).

Aanvankelijk liep het niet zo lekker, vooral het economisch in zetten van de 900 tonners ANTWERPEN en LIEGE gaf de rederij de nodige zorgen. Geleidelijk aan ging het steeds beter, vanaf het eind van de 50er jaren tot in de eerste helft der jaren '60 vond regelmatig vlootuitbreiding plaats. Belangrijk was het sluiten van een contract in juli 1963 met de firma Monsanto voor het vervoer van styreen monomeer naar haar nieuwe fabriek te Wingles. In dat jaar (1963) beschikte men over 24 schepen. In 1967 werd, als eerste schip in het VO concern, de tanker BURCHT voorzien van gecoate tanks en ingericht voor het vervoer van chemicaliën. In 1967, 15 jaar na oprichting, beschikte Transtank over 24 schepen met een totaal draagvermogen van 12.342 ton. Ook het totaal van de bevrachte tonnage was duidelijk toegenomen: van 55.800 ton in 1953 tot 522.870 ton in 1967.

Vanaf die tijd ging de trend zich duidelijk wijzigen, het vervoer van chemicaliën nam steeds meer toe. De kleinere schepen werden afgestoten en enkele vervangen door nieuwe met een groter laadvermogen. Per 1 maart 1969 kwam de directie in handen gegeven van de heer J. Leemans. Bij het 25 jarig bestaan, op 6 oktober 1977 gevierd met een receptie in het Eurocrest hotel, beschikte de rederij over 12 schepen met een capaciteit van 13.767 ton. De vervoerde tonnage bedroeg meer dan 1 miljoen ton, waarvan meer dan de helft uit chemische producten bestond. Transtank vertegenwoordigde in België de Vereenigde Tankrederij, de Gastankvaartrederij Chemgas en natuurlijk ook de binnenvaartvloot van Phs. van Ommeren.

1954 CLAES

In 1954 zocht het kantoor een klein expeditiebedrijf dat werkzaamheden kon verrichten die het agentuurbedrijf niet zelf kon behandelen. De aandacht viel daarbij op z'n bedrijf van de heer Frans Emiel Claes dat onder de naam Agence Maritime F. Claes werkte. Na succesvolle onderhandelingen lukte het om bedrijf over te nemen dat in 1933 begon. Op 30 april 1954 kwam het tot de oprichting van Agence Maritime Fr. Claes N.V. met volledig kapitaal van Phs. van Ommeren. 94% van de 100 aandelen bezat Phs. van Ommeren (Antwerpen) N.V., de overige aandelen waren op naam gesteld van Phs. van Ommeren medewerkers. In 1961 is dat omgezet naar 94% voor N.V. Phs. van Ommeren met het resterende gedeelte op naam van diverse van Ommeren bedrijven.

Het Antwerpse kantoor besloot in 1967 haar activiteiten in de expeditie onder te brengen in Phs. van Ommeren (Transit) N.V. Deze bood samen met de firma Claes een breed pakket van diensten aan in het

transport. Die sector kende goede tijden die wisselden met mindere, zeker na wegvallen van opdrachten van de Danzas Groep.

De verhouding binnen Claes veranderde in 1976 door het schuiven van de aandelen tussen de diverse van Ommeren bedrijven. Daarmee werd de weg vrijgemaakt voor een interne reorganisatie bij Phs. van Ommeren (Antwerpen) N.V. De bedrijven Agence Maritime Fr. Claes N.V. en Phs. van Ommeren (Transit) N.V. hielden op te bestaan waarna hun activiteiten door de expeditieafdeling van Phs. van Ommeren (Antwerpen) N.V. zijn voortgezet.

1957

Op verzoek van de Amerikaanse rederij Farrell Lines Inc. te New York en de Holland West-Afrika Lijn opende Van Ommeren Antwerpen in 1957 kantoren in het toenmalige Belgisch Congo (vanaf 1960 Zaïre) te Leopoldville en Matadi. Later volgden Banana en Luanda-Cabinda (Angola) met een van Ommeren vestiging. Doordat de beide landen onafhankelijk werden (Congo in 1960 en Angola in 1975) moesten de kantoren door de veranderde werkomstandigheden en het politieke klimaat hun deuren sluiten. Ook verwerf Antwerpen het agentschap van de Southern Star Shipping Co. te New York die met haar schepen lijndiensten onderhield tussen West-Afrika (voornamelijk Lagos, Nigeria) en West-Europa (hoofdzakelijk Gent).



Phs. van Ommeren (Antwerpen) N.V. kreeg in 1959 een record aantal schepen te verwerken. Als 1.000e schip meerde op 29 december 1959 daar de KIELDRECHT (Foto: VO) af, waarna nog 7 schepen volgden om het record op 1007 te brengen. Rotterdam behandelde in 1959 de meeste schepen, n.l. 2.393, gevolgd door Antwerpen. De overige kantoren behaalden de volgende resultaten in 1959: Hamburg 536, Bremen 422, Amsterdam 308, Londen 119 en tenslotte Matadi met 144 schepen.

1962 PAYS

De heer Gustaaf Lenders begon in 1864 een havenbedrijf waarvan hij tot 1922 zich naam aan gaf. Tot 1912 stond hij aan het hoofd daarvan. In 1922 nam August Pays het bedrijf over en deed het over zijn zoons in 1937. Die veranderden de naam van de zaak in August Pays Stevedoring Cy. Toen was het bedrijf, dat te boek stond voor f 36.000, gevestigd aan Bordeauxstraat 4 niet ver van de oude haventerreinen langs de Schelde. Het materiaal was bescheiden, 1 automobielrijtuig (8 cilinder Ford), 4 tracteurs en wat stouwerijmaterialen. Het laden en lossen gebeurde dus nog hoofdzakelijk met mankracht. Kort voor de overname had het gemeentebestuur van Antwerpen besloten zijn havens in noordelijke richting uit te breiden tot bijna aan de Nederlandse grens. 3 grote havenbekkens waren ontworpen; het 6e en 7e havendok en het 10 km. lange kanaaldok met de Zandvlietsluis voor grote zeeschepen. N.V. Koninklijke Rotterdamsche Lloyd kocht samen met Phs. van Ommeren het overslagbedrijf in 1962 zette het voort onder de naam Antwerps Havenbedrijf Pays N.V. Het had de beschikking over vaste ligplaatsen langs de rivier en op havennummers 225 en 227 in het Leopolddok. Pays had 7 werknemers in vaste dienst en betrok het nodige havenpersoneel via de arbeidspool.

In september 1963 ging de eerste paal de grond in voor het nieuwe terrein aan het 6e kanaaldok en nog geen jaar later, augustus 1964, meerde de ZAANKERK als eerste schip af. Dit onder agentuur van Phs. van Ommeren (Antwerpen) N.V. Op deze plaats beschikte Pays over 525 m. kade voor zeeschepen, 2 loodsen met een oppervlakte van 18.800 m² en 8 kranen. Het kantoor verhuisde in 1966 mee en werden de oude haventerreinen verlaten. De volgende uitbreiding was die in het 7e havendok, later herdoopt in Churchilldok, waar Pays kon beschikken over 600 m. kade voor zeeschepen en 150 m. voor kust- en binnenvaart. Een terrein van 8 ha. werd bestemd voor het laden, lossen en opslaan van containers. De hijscapaciteit bestond uit 7 havenkranen en een 45 tons containerkraan. De overslag bedroeg in 1979 1.560.000 ton, slechts 18% was stukgoed, de rest bestond uit ijzerproducten, zware stukken, hout en containers, er meerden 686 schepen af en 17 rederijen behoorden tot de vaste klanten van Pays.

Op 1 januari 1980 kwam Pays in handen van Phs. van Ommeren (Internationaal) B.V. door overname van het 50% belang van de Koninklijke Nedlloyd Groep waarin de Rotterdamsche Lloyd opging. In 1984 opende Combinated Terminal Operators te Zeebrugge een droge lading terminal waarin van Ommeren een behoorlijk belang had. Te Antwerpen fuseerden Pays met het aangrenzende overslagbedrijf Müller-Thomsen Antwerpen N.V. en veranderden per 1 januari 1987 de naam in Antwerp Combined Terminals N.V. Beide gingen deelnemen in A.C.T. voor 50% dat de stuwadoorsactiviteiten voortzette van de gefuseerde bedrijven en Stevedoring en Transport N.V. Het had de beschikking over terminals aan het Churchilldok en het Zesde Havendok met 2.600 meter kadelenkte. Daarop stonden 29 walkranen en, een 45 tons containerkraan, verder kon het 2 mobiele containerkranen inzetten. Van Ommeren verkocht zijn 50% belang aan de directie van A.C.T. omdat het de vooruitzichten somber inschatte. A.C.T. is in november 2000 verkocht aan P&O Ports Holding N.V. te Antwerpen en in 2006 aan DP World uit Dubai.

1963 BOOM klasse

Op 1 oktober 1963 liep met goed gevolg te water de BURCHT bij scheepswerf St. Pieter te Hemiksem. Kort daarvoor had de tanker die naam ontvangen van de echtgenote van de directeur van Total Belgique, mevrouw Jacques Bouillier. Daarop volgde een korte plechtigheid op de werf waarbij directeur De Bock de BURCHT aanvaarde. Als 1e in die klasse nam Transtank de BOOM in dienst en een maand later liep de BLATON te water. Het drietal, alle gebouwd door St. Pieter, kregen Klasse 1 Estuari 3/3. Daarmee mochten ze via de Westerschelde naar Zeebrugge varen. (Foto: VO/Vereniging de Binnenvaart).



1967 Coppejans

Tussen 1967 en 1975 maakte Transports F. Coppejans N.V. te Antwerpen deel uit van N.V. Phs. van Ommeren. Het kreeg 60% van het transportbedrijf in handen en mevrouw Fernanda Coppejans hield 40% van de aandelen in handen. Twee jaar later kocht N.V. Phs. van Ommeren het 40% aandeel van mevrouw Fernanda Coppejans.

Eind zestiger jaren investeerde het bedrijf in de bouw van een garage en schoonmaakbedrijf van tankauto's, tezamen met de aanschaf van nieuwe trekkers en opleggers leende Coppejans via het Antwerpse kantoor de daarvoor benodigde financiële middelen. De aandelen van Coppejans zijn in 1972 op naam gezet van Phs. van Ommeren (Internationaal) B.V. Het transportbedrijf had een goede naam opgebouwd en o.a. Stella Artois behoorde tot de vaste klantenkring.

In 1974 kon het transportbedrijf beschikken over 13 Volvo's, 1 Scania, 2 Mercedes trekkers en 37 opleggers. Het schoonmaakbedrijf en de exploitatie van huurwagens functioneerde naar tevredenheid. Hoewel er de jaren daarvoor trekkers zijn vernieuwd, gaf het totaal toch een enigszins verouderd wagenpark aan. Met de daarbij gepaard gaande stijgende kosten van o.a. loon en onderhoud wilde van Ommeren er wel van af. In oktober 1976 ging 60% van de aandelen naar Antwerps Tankauto Transport N.V. en later dat jaar de overige 40% naar Rotterdams Tankauto Transport B.V. en daarmee kon de schuld van Coppejans aan Phs. van Ommeren (Antwerpen) N.V. ingelost worden. De R.T.T. hield in 1997 op te bestaan en ging verder als Hoyer Logistiek Nederland B.V.

1971 Gamatex N.V.

Op 14 mei 1971 opende Gamatex N.V. te Antwerpen officieel en nam de nieuwe tankopslaginstallatie in gebruik die lag aan het 2e Kanaaldok. N.V. Phs. van Ommeren en General American Transportation Company (GATX) te Chicago kwamen in 1968 tot overeenstemming om gezamenlijk een tankopslagbedrijf te Antwerpen neer te zetten en te gaan exploiteren.

Gestart is met een opslagcapaciteit van 23.250 m³ wat geleidelijk aan is vergroot tot 473.200 m³. Hiervan was 350.000 m³ voor minerale oliën, 100.000 m³ voor chemicaliën en 23.200 m³ bestemd voor gassen. Als eerste in Europa bouwde ze speculatief opslagtankruimte voor lpg en chemische gassen. Begin 1981 nam Gamatex daarvoor de eerste tanks in gebruik. Totaal kwamen er 6 "bollen" elk met een inhoud van 2.800 m³, welke eigendom waren van Deltagas waarmee een langdurige overeenkomst werd gesloten waarbij het gebruik maakt van de infrastructuur van de installatie. Deze werden in 1988 overgenomen van Deltagas N.V. Er stonden dan 9 druktanks met totaal 21.600 m³ op het terrein en de totale opslagruimte voor olieproducten en chemicaliën bedroeg 450.000 m³.



Op last van de Europese Commissie moest van Ommeren zijn aandelen in Gamatex van de hand doen bij de fusie met Pakhoed. Het van Ommeren aandeel ging over naar GATX die het bedrijf in 2001 verkocht aan Oiltanking G.m.b.H. In maart 2006 kocht Stolthaven Terminals B.V. 50 procent van het Antwerpse opslagbedrijf dat daarna verder ging als Oiltanking Stolthaven Antwerp N.V. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 5-8-1995).

1971 kustvaart

Het eerste tankschip dat langs de kust mocht varen kwam in 1971 in dienst bij Transtank N.V. als ZEEBRUGGE. Het kon daarmee de tankinstallaties van zowel Zeebrugge als Oostende bevoorraden. In 1979 kocht Transtank het 2.300 tons chemicaliëntankschip LUTJENBUTTEL aan die, na geschikt gemaakt te zijn voor kustvaart, de naam ANTWERPEN kreeg. De tanker ging zich voornamelijk bezig houden met de vaart op Zeebrugge en Oostende.

1980 Stevedoring & Transport

Begin 80-er jaren voerde het Belgische bedrijf een aantal reorganisaties door. Zo ontstond in 1980 Stevedoring en Transport N.V. waarin de activiteiten van havenbedrijf Pays en de scheepvaart zijn ondergebracht.

De houdstermaatschappij Van Ommeren (Belgium) N.V. dateert van 1982. Deze overkoepelde de werkmaatschappijen Van Ommeren Antwerpen N.V., Stevedoring en Transport N.V. (met Transtank en Pays), Shipping and Cargo Handling Services N.V. te Gent (joint venture), Gamatex N.V. (joint venture) en De Vries Chemiebouw (Van Ommeren).

Phs. van Ommeren (Antwerpen) N.V. begon samen met het Belgische bedrijf Lalemant N.V. de joint venture (50-50%) Shipping & Cargo Handling Services N.V. Het te Gent gevestigde bedrijf ging zich vanaf 1 oktober 1981 bezig houden met agenturen en transport.

Eind 1982 is door Van Ommeren Belgium N.V. in samenwerking met Belgian Port Operators P.V.B.A., opgericht Combined Terminal Operators N.V. gevestigd te Zeebrugge. Een stuwadoorsbedrijf dat zich ging richten op de op- en overslag van stukgoed, containers, auto's, neo-bulk goederen en het opzakken van granen, kunstmest enz. Nadat het overslagbedrijf met verlies draaide verkocht van Ommeren in 1990 zijn aandeel daarin. In 2006 verkocht de toenmalige eigenaar Hesse-Noordnatie N.V. het bedrijf aan NYK Holding Europe B.V. te Amsterdam.

Vanaf 1987 kon Stevedoring & Transport voor de kustvaart beschikken over de chemicaliëntanker GENT. Opgeleverd in 1979 door J.J. Sietas te Hamburg als vrachtschip JAN aan Jürgen Stahmer is het

vaartuig in 1986 aangekocht. Bij Scheepswerf van Rupelmonde is het verbouwd tot tankschip met een tankinhoud van 3.228 m³. De tanker bediende niet alleen de Belgische zeehavens, ook andere havens aan de Noordzee werden regelmatig aangelopen.

1992

Na 40 jaar verdween de naam Transtank (een divisie van Stevedoring & Transport N.V.) door een concernbeleid om ter vergroting van de herkenbaarheid wereldwijd de zelfde naam te voeren. De naam veranderde in 1992 in Van Ommeren Tankvaart België N.V.



Speciaal voor de kustvaart zijn de ALCEDO en ARDEA in 1998 besteld door Van Ommeren. De opdracht tot de bouw ontving Scheepswerf en Machinefabriek Breko B.V. te Papendrecht. De casco's bouwde Scheepswerf Slob B.V. te Dordrecht onder bouwnummers 406 en 407. De tankschepen waren uitgerust voor het transport van chemicaliën en voorzien van 10 roestvrijstalen ladingtanks met een inhoud van 2.916 m³. De schepen zijn opgeleverd op resp. 10 september 1999 en 27 januari 2000 onder Nederlandse vlag. De dag na oplevering zijn de schepen al onder de vlag van Luxemburg gebracht. De ARDEA had bij de proefvaart het aanvankelijke VO in de schoorsteen al overgeverfd en is, vanwege de fusie met Pakhoed, in de vaart gebracht bij Vopak Barging Belgium N.V. (Foto: B. Mikkelsen).



Vopak

Na de fusie tot Vopak gingen de binnenvaartschepen en de zeeschepen over naar Vopak Tanker Chartering Belgium N.V. Via een management buy-out namen een 3-tal scheepsmakelaars het bedrijf van Vopak over. Daarna nam Fluvia voor 60% deel in het bedrijf dat verder ging als Fluvia Tanker Chartering N.V. Het agentuurbedrijf ging na de fusie verder werken als Vopak Agencies Antwerpen N.V. Het vestigde zich aan de Indiëstraat 28 te Antwerpen en het "glazen kot" kwam leeg te staan.

De Nederlandse hotelketen Qbic kocht daarna het gebouw aan maar liet het lang leeg staan waarop het verpieterde. Qbic wilde er een hotel met brasserie van maken en begon er aanvankelijk voortvarend aan, daarna kreeg het met tegenslagen te maken. Qbic Hotels had het plan eind 2009 het gebouw te openen. Al voor de opening bleek het hotel te klein te zijn en keek men uit naar een andere vestiging. Eind 2009 bezat Projectontwikkelaar UrbanCapital het gebouw en kreeg in december de bouwvergunning om het te kunnen verbouwen tot een woon- en kantoorpand. (Foto: "Glazen Kot": Scheepsfotoruilbeurs, 4-7-1998).



m.t. BOOM (2) 1963-1984 tankschip

Gebouwd 1963, Chantier Naval St. Pieter N.V., Hemiksem (-)

725 ton

57,60 x 7,30 x 2,62 x 2,620 meter.

Estuaire tanker, 8 ladingtanks, 934,449 m³, 1 Houttuin ladingpomp, 180 ton/uur, 17 km/uur, 9,3 kn. 350 PK, 6 cyl, 4 tew, 220 x 280, 600 omw/min., Deutz RBA6M528, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen.

Historie:

1963 opgeleverd als BOOM aan Belgische Tankrederij N.V., Antwerpen-België, registratienummer BR 5195 Brussel 1963.

1980 BOOM, Stevedoring & Transport N.V., Antwerpen-België.

13-3-1984 VALK, C. Swart, Sas van Gent, europnummer 2317272.

6-6-1991 VALK, Enterprise Ctex B.V., Terneuzen.

1991 verkocht voor sloop aan Scheepssloperij G.K. Timmerman B.V., Krimpen a/d IJssel. (Foto VALK: H. de Groot via Vereniging de Binnenvaart).



BT 24 m.t. BURCHT 6000284 1963-1982 tankschip
 Gebouwd 1963, Chantier Naval St. Pieter N.V., Hemiksem (199)
 725,42 ton
 57,60 x 7,30 x 2,62 x 2,620 meter.
 Estuaire tanker, 8 ladingtanks, 934,449 m³, 1 Houwtuin ladingpomp, 180 ton/uur, 17 km/uur.
 230 PK, 6 cyl, 4 tew, 220 x 280, 600 omw/min., Deutz RBA6M528, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen.
 Historie:
 1-10-1963 gedoopt BURCHT door meter mevr. Jacques Bouillier (echtgenote van de directeur-generaal van Total Belgique S.A.), te water gelaten en opgeleverd aan Belgische Tankrederij N.V., Antwerpen-België.
 1970 verlengd, 873 ton, 67,52 x 7,26 x 2,62 x 2,620, 10 ladingtanks.
 1980 BURCHT, Stevedoring & Transport N.V., Antwerpen-België.
 1982 JESSI, V.L. Smet, Antwerpen-België.
 1983 JESSI, Neder B.V., Rotterdam.
 1984 JESSI, Fokko Scheepvaart Maatschappij B.V., Rotterdam.
 1984 NANCY, C.M. Lagendijk, Dordrecht, europa-nummer 2316681.
 4-9-1991 in ballast varende op de IJssel bij Brummen in aanvaring gekomen met de Duitse MARINO, deze liep flinke schade op, de NANCY kwam dwars in de rivier te liggen en stremde urenlang het scheepvaartverkeer, schade aan voor- en achterschip o.a. afgebroken roeren.
 1991 SIMON KRUIJFF, Gebr. Kruijff Bunker Service B.V., Den Helder.
 2004 nieuwe motor geplaatst, 480 EPK, 353 kW, 1.800 omw/min., vertraagd naar 300 omw/min., Caterpillar, Caterpillar Tractor Co. Inc., Peoria NE-04.
 1994 SIMON KRUIJFF, N.V. Amstel Lease, Utrecht (Kruijff Bunker Service B.V.).
 1996 SIMON KRUIJFF, Gulf Oil Nederland B.V., Den Helder.
 2003 GULF SECURITY, Gulf Oil Nederland B.V., Den Helder.
 2005 nieuwe motor geplaatst: 480 PK, 353 kW, 8 cyl, 4 tew, 1.800 omw/min., vertraagd naar 300 omw/min., Caterpillar, Caterpillar Inc.
 2011 in de vaart. (Foto: GULF SECURITY, L. Schuitemaker, 1-9-2007, Amsterdam).



BT 25 m.t. BLATON 6000283 1963-1990 tankschip
 Gebouwd 1963, Chantier Naval St. Pieter N.V., Hemiksem (-)
 877 ton
 67,60 x 7,30 x 2,60 x 2,620 meter.
 Estuaire tanker, 8 ladingtanks, 934,449 m³, 1 Houwtuin ladingpomp, 180 ton/uur, 17 km/uur.
 350 PK, 6 cyl, 4 tew, 220 x 280, 600 omw/min., Deutz RBA6M528, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen.
 Historie:
 15-11-1963 gedoopt BLATON en te water gelaten, meter mevr. Snoeks, 1963 opgeleverd aan Belgische Tankrederij N.V., Antwerpen-België, laatste van een serie van 3 schepen. Registratienummer BR 5452 B Bruxelles 1963.
 1972 verlengd en verbouwd tot chemicaliëntanker, ketel verwijderd en ingebouwd in n.p. B.T.1, 89,00 x 7,30 x 2,60 x 2,620 meter.
 1984 nieuwe motor geplaatst, 365 PK Caterpillar,
 1980 BLATON, Stevedoring & Transport N.V., Antwerpen-België.
 1990 BLATON, G. Kieboom, Antwerpen-België.
 1992 ? verkocht voor sloop. (FOTO: VO/Vereniging de Binnenvaart).



BT 32 m.t. ZEEBRUGGE 6000282 1971-1991 tankschip
Gebouwd, 1971, Scheepswerf van Langerbrugge, Langerbrugge (-)
2.086 ton
87,20 x 9,50 x 4,18 x 3,680 meter.
Estuaire tanker, 10 ladingtanks, 3.463 m3.
1.000 PK, 736 kW, 8 cyl, 4 tew, 320 x 480, 380 omw/min., Deutz, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G.,
Keulen.
Historie:
Aanvankelijk YVONNE.
1971 ZEEBRUGGE, Transtank N.V., Antwerpen-België. Europanummer 6000282.
1980 ZEEBRUGGE, Stevedoring & Transport N.V., Antwerpen-België.
1991 ZEEBRUGGE Jema B.V.B.A., Oostkamp-België.
6-2011 in de vaart bij Interstream Barging B.V., Geertruidenberg.
(Foto: Scheepsfotoruilbeurs, Kanaal van Gent naar Terneuzen).



m.t. ANTWERPEN 8133463 1979-1996 tankschip ONCA
 Gebouwd 1972, Scheepswerf Em. Lambrechts "De Toekomst" N.V., Boom (1154)
 1.142 BRT 887 NRT 2.249 DWT
 84,99 (83,25) x 9,50 x 4,70 x 3,401 meter.
 Estuaire tanker, 12 ladingtanks, 39 ton bunkers, 10 kn.
 1.000 EPK, 736 kW, 6 cyl, 4 tew, 320 x 450, 380 omw/min., Deutz RBV6M545, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen.
 Historie:
 1972 opgeleverd als LÛTJENBUTTEL aan Hamburger Lloyd G.m.b.H., Hamburg-West Duitsland.
 1979 thuishaven en vlag: Bazel-Zwitserland.
 1979 ANTWERPEN, Transtank N.V., Antwerpen-België.
 1980 ANTWERPEN, Stevedoring & Transport N.V., Antwerpen-België.
 1981 verbouwd tot chemicaliëntankschip.
 1982 bij van der Giessen-de Noord B.V. te Alblasterdam verbouwd voor de vaart op Zeebrugge en Oostende.
 1992 ANTWERPEN, Van Ommeren Tankvaart België N.V., Antwerpen-België.
 1996 ANTWERPEN, Dagevos België B.V.B.A., Antwerpen-België.
 2000 verkocht aan Pontus Tankers B.V.B.A., Antwerpen, thuishaven en vlag: Brussel-België. ENI 06001783. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, Oostende 22-6-1988).



m.t. GENT 7910876 1987-2001 chemicaliëntankschip ONGE / LXGE
 Gebouwd 1979, J.J. Sietas G.m.b.H. & Co. K.G. Schiffswerft, Hamburg (899)
 1.471 BRT 503 NRT 2.340 DWT
 85,86 (81,97) x 11,33 x 6,02 x 3,996 meter.
 10,75 kn.
 600 EPK, 441 kW, 8 cyl, 4 tew, 220 x 280, 750 omw/min., vertraagd naar 203 omw/min. op de schroef, Deutz SBA8M528, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen.
 Historie:
 26-11-1979 kiel gelegd, 14-12-1979 te water gelaten als JAN, 1-1980 opgeleverd (GL-16340) aan Jürgen Stahmer K.G., Hamburg-West Duitsland, vrachtschip, 499 BRT, 340 NRT, 1.600 DWT, G 3.256 m³, B 3.228 m³.
 1986 verkocht aan Stevedoring & Transport N.V., Antwerpen-België, 21-1-1987 herdoopt GENT, 1986/1987 verbouwd van vrachtschip tot tankschip bij Scheepswerf van Rupelmonde N.V., Rupelmonde.
 1996 overgedragen aan Coastal Chemicals S.A., Luxemburg, in beheer bij Van Ommeren Tankvaart België N.V., Antwerpen.
 2000 verkocht aan Southern Shipmanagement B.V., Sas van Gent, thuishaven: Breskens, in beheer bij Lauranne Shipping B.V., Sas van Gent voor H. Hoornaert, Breskens, 30-1-2000 vertrokken van Antwerpen naar Terneuzen, 1-2-2000 te Terneuzen, vandaar naar Scheepswerf "De Schroef" B.V., Sluiskil voor reparatie, 8-5-2001 herdoopt EVA-H.
 2002 nieuwe motor geplaatst: 1.300 EPK, 970 kW, 12 cyl, 4 tew, 260 x 400, 1.800 omw/min., vertraagd naar 262 omw/min., op de schroef, Cummins KTA38M2, Cummins Engine Co. Ltd. NE-02.

2003 verkocht aan Coastal Transport N.V., Zelzate-België, 7-1-2003 (GL) herdoopt MARIA.
 2005 eigenaar failliet en opgelegd te Zelzate, 2005 gerechtelijk verkocht door Moyersoens N.V. aan De Ridder & Co. N.V., Berchem.
 2005 eigenaar failliet en opgelegd te Zelzate, gerechtelijk verkocht door Moyersoens N.V. aan B. Pronk.
 2005 verkocht aan De Ridder Short Sea Shipping N.V., Antwerpen-België, in beheer bij Temaco Shipmanagement B.V.B.A., Antwerpen en De Ridder & Co. N.V., Antwerpen, verbouwd bij Scheepswerf "De Schroef" B.V., Sluiskil.
 25-2-2006 te Wijnegem herdoopt BRITT,
 13-6-2006 in beheer bij Ahlers Belgium N.V.,
 15-3-2007 in beheer bij Temaco Shipmanagement B.V.B.A., Antwerpen,
 7-7-2008 (e) vlag: Panama.
 7-1-2010 verkocht aan Option One Inc., Belize.
 20-4-2010 (e) verkocht aan New Wave Success Inc., Belize.
 10-2010 (e) vlag: Panama.
 (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 4-4-1994, Nieuwe Waterweg).



m.t. PARADOX 8033807 1996-1999 tankschip
 Gebouwd 1973, Scheepswerf & Machinefabriek "Vahali" B.V., Gendt (446)
 1.648 BRT 1.109 NRT 2.560 DWT
 110,01 (106,84) x 11,38 x 4,83 x 3,401 meter.
 Estuaire tanker, 10 ladingtanks.
 2.401 EPK, 1.766 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, MaK 6M452AK, MaK Maschinenbau G.m.b.H., Kiel.
 Historie:
 31-7-1973 opgeleverd als INTERTANK VII aan C.V. Intertank VII, Schiedam.
 26-2-1976 INTERTANK VII, Murotank B.V., Rotterdam.
 11-7-1978 RICY VI, R.T. Verstichel Mertens, St. Martens Latem-België.
 1980 verkort.
 1982 RICY VI, H.J. Fongers N.V., St. Martens Latem-België.
 1985 CHARLOTTE F., H.J. Fongers N.V., Kapellen-België.
 1985 verlengd, 1.648 BRT, 1.109 NRT, 2.560 DWT.
 17-5-1991 CHARLOTTE F., Greenwater B.V., Putte, europanummer 2319878.
 19-6-1991 POLO, Westerstad B.V., Rotterdam.
 1991 POLO, B.V.B.A. D.N.R. Tankvaart en Agenturen, Martigues-Frankrijk
 1996 PARADOX, Van Ommeren Tankvaart België N.V., België, europanummer 8060012.
 1999 JACOBA H., Bibutank S.A., Luxemburg (Lauranne Shipping B.V., Sas van Gent).
 1999 nieuw voor- en middenschip gebouwd door Societatea Comerciala Navol S.A., Oltenita, Roemenië (606), alleen secties gebruikt van het oude schip 8033807, kreeg imonummer 9215024, 1.974 BRT, 973 NRT, 3.539 DWT, 99,85 (96,85) x 12,21 x 6,10 x 4,550, 10 ladingtanks, 3.450 m³, de MaK 6M452AK hoofdmotor gereviseerd en ingebouwd in het nieuwe schip, 9 kn.
 2000 oude voor- en middenschip verkocht voor sloop, 27-11-2000 gearriveerd te Istanbul om gesloopt te worden.



2003 LA LECQUE, CFT Location, Frankrijk.
 2005 LA LECQUE, Gie. la Lecque, Martigues-Frankrijk (Maritima S.A.).
 14-6-2010 (e) APSCO 11, Arabian Petroleum Supply Co. S.A., Saudi Arabië.
 (Foto: Pascal via Shipspotting, 5-2009, Marseille).



m.t. ALCEDO 9190315 1999-2000 tankschip PCFL / LXAU
 Gebouwd 1999, Scheepswerf en Machinefabriek Breko B.V., Papendrecht (9802), casco gebouwd door
 Scheepswerf Slob B.V., Dordrecht (406)
 1.810 BRT 670 NRT 2.731 DWT
 90,00 (87,70) x 12,30 x 6,30 x 4,265 meter.

chemicaliëntankschip, 10 r.v.s. ladingtanks, 2.916 m³, 10 ladingpompen, totaal 1.000 ton/uur, 150 ton bunkers, 12 kn.

1.876 EPK, 1.380 kW, 6 cyl, 4 tew, 256 x 310, 1.000 omw/min., A.B.C. 6DZC, Anglo-Belgian Corp. N.V., Gent.

Historie:

1998 besteld bij Scheepswerf en Machinefabriek Breko B.V., Papendrecht, 25-6-1999 gedoopt ALCEDO door mevr. Frédérique Hendriks (echtgenote van vice-voorzitter raad van bestuur Kon. van Ommeren N.V.) en te water gelaten, 3-9-1999 technische proefvaart in de Europoort en op de Noordzee, 9-9-1999 naar de Parkkade te Rotterdam gevaren, 10-9-1999 aan de Parkkade te Rotterdam opgeleverd aan Aldea S.A., Rotterdam, in beheer bij Van Ommeren Inland Tanker Shipping B.V., Rotterdam en daarna een "open dag" aan boord, genoemd naar de strandvogel ijsvogel.

12-10-1999 ALCEDO, Aldea S.A., Luxemburg (Van Ommeren Tankvaart België N.V., Antwerpen).

1-1-2000 ALCEDO, Aldea S.A., Luxemburg (Vopak Barging Belgium N.V.).

5-2004 ALCEDO, Aldea S.A., Luxemburg (Broere Shipping B.V.).

9-2004 ALCEDO, Aldea S.A., Luxemburg (Continental Marine Service B.V. voor Broere Shipping B.V.).

12-7-2005 ALCEDO, Aldea S.A., Dordrecht (Broere Shipping B.V.), roepsein PCFC.

28-4-2008 ALCEDO, Stramien B.V., Dordrecht (Essberger Tankers B.V.).

(Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 3-9-1999, proefvaart, Nieuwe Waterweg).



BT 37 m.t. ARDEA 9190327 2000-2000 tankschip / LXAK

Gebouwd 2000, Scheepswerf en Machinefabriek Breko B.V., Papendrecht (9803), casco gebouwd door Scheepswerf Slob B.V., Dordrecht (407)

1.810 BRT 670 NRT 2.731 DWT

90,00 (87,70) x 12,30 x 6,30 x 4,265 meter.

chemicaliëntankschip, 10 r.v.s. ladingtanks, 2.916 m³, 10 ladingpompen, totaal 1.000 ton/uur, 150 ton bunkers, 12 kn.

1.876 EPK, 1.380 kW, 6 cyl, 4 tew, 256 x 310, 1.000 omw/min., A.B.C. 6DZC, Anglo-Belgian Corp. N.V., Gent.

Historie:

1998 besteld bij Scheepswerf en Machinefabriek Breko B.V., Papendrecht voor Van Ommeren Tankvaart België N.V., Antwerpen, 10-1999 te water gelaten, 13-1-2000 proefvaart onder de Nederlandse vlag, thuishaven: Rotterdam, schoorsteen donkerblauw zonder VO, 27-1-2000 aan het Groothoofd te Dordrecht gedoopt ARDEA door mevr. R. Mills (echtgenote van managing director Logemics Ltd., Kent) en opgeleverd aan Van Ommeren Inland Tanker Shipping B.V., Rotterdam, genoemd naar een reiger.

28-1-2000 ARDEA, Aldea S.A., Luxemburg (Vopak Barging Belgium N.V.).
 30-1-2000 gearriveerd te Tees op de 1e reis.
 5-2004 ARDEA, Aldea S.A., Luxemburg (Broere Shipping B.V.).
 9-2004 ARDEA, Aldea S.A., Luxemburg (Continental Marine Service B.V. voor Broere Shipping B.V.).
 12-7-2005 ARDEA, Solidariteit B.V., Dordrecht (Broere Shipping B.V.), roepsein PCHW.
 1-6-2009 ALCEDO, Solidariteit B.V., Dordrecht (Essberger Tankers B.V.).
 (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 13-1-2000, proefvaart, Europoort).



1961-2011

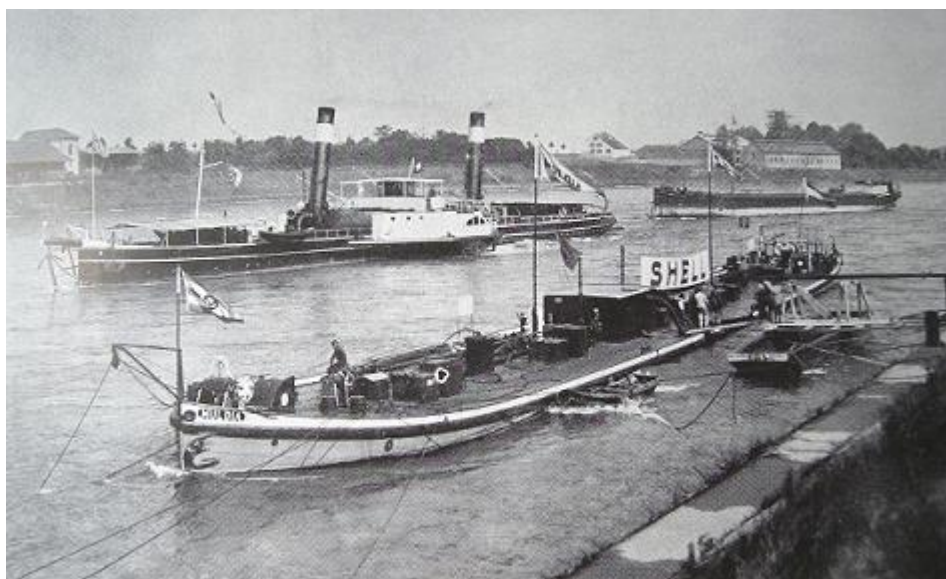


Phs. van Ommeren in



Soflumar - Soflumar-Vins

Na de 1e wereldoorlog steeg de vraag naar benzine, ook in Zwitserland. Als 1e tankschip arriveerde in 1923 de MULDIA van Phs. van Ommeren te Bazel met 530 ton benzine aan boord. Dat toonde wel de bevaarbaarheid van de Rijn tot Bazel aan, echter het bleek toch niet de oplossing te zijn omdat de reis te lang duurde zelfs bij een goede waterstand. De waterstand varieerde nog wel eens, perioden van lage en hoge rivierstanden leverden dan de nodige problemen op voor de scheepvaart.



Een betere oplossing bestond uit het overslaan van de

lading te Straatsburg in kleinere schepen die over het Rhône-Rijn Kanaal (Canal du Rhône au Rhin) en het Kanaal van Hüningen naar Bazel konden varen. Vooral Shell drong er bij van Ommeren op aan deze route te gebruiken. Als 1e tankschepen voor de Franse kanalen kwamen de BOUJEAN, BALE, GENÈVE en STRASBOURG in dienst, sleepschepen die besteld waren door dhr. Groschupf, de oprichter van de Basler Rheinschiffahrt A.G. te Bazel. Na 1 jaar voor Basler gevaren te hebben kocht N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf deze tankers in 1926 en bleven zonder naamswijziging in de vaart. De

namen hadden ze gekregen van plaatsen in de buurt zoals Bazel en Straatsburg. De schepen die daarna in dienst kwamen kregen allemaal namen van Zwitserse en Franse plaatsen. Om het op- en overslag te coördineren vestigde van Ommeren zich te Straatsburg in een klein kantoor dat was ingericht op het tankschip ARGENTORIA. De vestiging ging in april 1929 officieel van start onder de naam Phs. van Ommeren (Strasbourg) S.a.r.L.

In de jaren van 1926 tot 1933 bracht van Ommeren in totaal 39 tankschepen in de vaart voor het kanaalwerk, aanvankelijk eerst sleepschepen, later uitgerust met een motor van Humboldt-Deutz Motoren A.G.

Het te Straatsburg gevestigde kantoor kreeg het verzoek van Pechelbronn Oil Company het vervoer van benzine op Oost Frankrijk te gaan verzorgen. Om in Frankrijk te varen hoefde het niet noodzakelijk een Franse rederij te zijn, de schepen moesten wel onder de Franse vlag varen. Zodoende bracht van Ommeren 4 tankschepen in november 1930 onder Franse vlag. Dat betrof de MONTREUX, LAUSANNE, SPIEZ en EVIAN die in een apart bedrijf de N.V. Maatschappij Tankschip "Flandria" zijn ondergebracht. Het leek van Ommeren ook aantrekkelijk om in het westen van Frankrijk te varen, doch het viel niet mee om tot die markt door te dringen.

De heer Naygard te Parijs bestelde bij N.V. Scheepsbouwwerf Gebr. Pot te Bolnes 2 tankschepen die als zeeschepen geregistreerd stonden. Het waren eigenlijk gewoon binnenvaartschepen met de afmetingen van een Franse spits, 38,00 meter lang en 5,05 meter breed en een holte van 2,50 meter. De schepen stonden geregistreerd te Honfleur dat volgens een privilege uit 1692 de schepen op de Seine vrijstelde van invoerrechten. Tijdens de bouw raakte de opdrachtgever in financiële moeilijkheden en in juli 1931 kocht Phs. van Ommeren de tankschepen. Kort daarop leverde Gebr. Pot de schepen op als NICE en MENTON onder de Franse vlag. Aanvankelijk voor kantoor Straatsburg, later voor Phs. van Ommeren (Transports) S.A. te Parijs.

Voor het beheer en bevrachting van de NICE en MENTON op de Franse markt en een mogelijke agentuur ging van Ommeren de mogelijkheden onderzoeken voor een eigen kantoor te Parijs. Dat diende wel met Frans geld gefinancierd te worden en met Frans personeel aan het werk.

In samenwerking met de heren André en Charles le Grand kon het per maart 1932 tot de oprichting komen van Phs. van Ommeren (Paris) S.A. te Parijs.

André en Charles le Grand hadden onder de naam Le Grand Frères een makelaarskantoor voor schepen en vertegenwoordigden de Nederlandsche Dok Mij. in Frankrijk. Officieel stond de zaak op naam van de heren le Grand maar voor 100% door Ommeren te Rotterdam gefinancierd. Ook is een Nederlandse directeur, de heer W.C. Bonebakker, aangesteld. Nadat het kantoor aanving met de exploitatie van de NICE en MENTON kon het agentschap van de N.V. Kon. Nederlandsche Stoomboot Mij. te Amsterdam binnengehaald worden. Een poging om te Parijs agent te worden voor de NYK Line mislukte, deze bleef ter plaatse trouw aan de Cunard Line. Wel gelukte het in 1932 om agent te worden van de N.V. Stoomvaart Mij. "Nederland", American Export Line, diverse lijndiensten van de V.N.S. en de Kon. Luchtvaart Mij. Ook in 1932 zijn de even grote binnenvaarttankers FREJUS en HYERES ingebracht bij Phs. van Ommeren (Paris) S.A. te Parijs. Ook deze 2 tankschepen waren gebouwd door N.V. Scheepsbouwwerf Gebr. Pot te Bolnes.



De directie van Stoomvaart Maatschappij "De Maas" onderzocht in 1932 of het de tankschepen PENDRECHT en BARENDECHT onder de Franse vlag gebracht konden worden. De in 1916 gebouwde PENDRECHT had in 1926 nieuwe motoren ingebouwd gekregen en kon wat dat betreft nog even mee. Van de overdracht zag de directie af omdat tankers van die grootte (2.060 DWT) moeilijk rendabel te maken waren. Op 5 januari 1933 is de

PENDRECHT (Foto: A. Duncan) verkocht naar Engeland om te Trinidad als bunkerschip dienst te doen. De opgelegde BARENDRECHT van 5.100 DWT is op 5 februari 1935 in overleg met Tankerpool verkocht voor sloop.

Om de binnenvaartschepen goed te kunnen beheren zette van Ommeren eind 1932 een reorganisatie door. Phs. van Ommeren (Paris) S.A. veranderde in Phs. van Ommeren (Transports) S.A. en nam onder leiding van André le Grand (foto), Charles le Grand en J. Schut de exploitatie van de vloot op zich. Phs. van Ommeren (Strasbourg) S.a.r.L. is omgezet in Phs. van Ommeren (France) S.A. en overgebracht naar Parijs met een filiaal te Straatsburg.



Het in 1927 opgeleverde sleeptankschip ASTORIA (Foto: Internet) van N.V. Mij. Exploitatie Mij. "Intritas" te Rotterdam (Phs. van Ommeren) kwam in december 1932 over. Aanvankelijk nam Phs. van Ommeren (Transports) het schip in huur voor een periode van 5 jaar, officieel is het gekocht om onder de Franse vlag op de Seine te varen. Ondanks de daar gehanteerde hoge sleeptarieven slaagde de proef toch en ging het in 1938 in eigendom over aan Soflumar.

Begin 1933 droeg van Ommeren de N.V. Maatschappij Tankschip "Flandria" met 8 tankschepen over aan Phs. van Ommeren (Transports) S.A. Een jaar later, begin 1934, zijn nog eens 4 tankspitsen uit Nederland ingebracht bij van Ommeren Transports, de ANTIBES, CANNES, MONACO en MONTE CARLO.



Voor het werk op de Seine bestelde Phs. van Ommeren Transports S.A. op 8 januari 1934 bij C. van der Giessen te Krimpen a/d IJssel een motorschip van 866 ton. Bij oplevering van de LUTETIA (Foto: VO) in mei 1934 ondervond van Ommeren moeilijkheden vanwege een recent afgekondigde wet om schepen in de vaart te brengen. Na lang onderhandelen lukte het wel en kon het schip aan de slag op de Seine. Om reizen met smeerolie te mogen maken van Straatsburg naar Vlissingen en dan buitenom naar Duinkerken moest de

tanklichter TUNESIA ook onder de Franse vlag gebracht worden. Straatsburg beschouwde men als een zeehaven en het vervoer tussen Franse haven mocht alleen gebeuren met Franse schepen.

Scheepsbouwwerf Gebr. Pot te Bolnes leverde de TUNESIA op in 1930 aan N.V. Mij. tot Exploitatie van Tanklichters te Rotterdam waarover Phs. van Ommeren het beheer voerde. Van dat type 700 tonners zijn er in de jaren 1929 en 1930 8 stuks opgeleverd door Pot en 1 door de Haarlemsche Scheepsbouw Mij.



In mei 1934 besloot men, uit nationalistische overwegingen, de naam Phs. van Ommeren (Transports) S.A. te wijzigen in een echte Franse naam: Société de Transports Fluviaux et Maritimes, beter bekend als "Soflumar" (Société d'Armement Fluvial et Maritime) of kortweg Soflumar.

1934 zeevaart

Met het op de markt komen van meer tankschepen, o.a. van Plouvier en het inzakken van de vraag naar benzine door de crisis, daalde de opbrengst van het transport. Nadat Frankrijk de invoer van geraffineerde producten zoals benzine aan banden had gelegd, verrezen aan de Franse kust verschillende olieraffinaderijen. De eerste die gereed kwam was die van Compagnie Française de Raffinage te Port J rome aan de monding van de Seine. Soflumar probeerde voor die raffinaderij het transport van olieproducten in handen te krijgen. Tevergeefs, het contract daarvoor ging naar Bulk S.S. Oil Co. te Londen. Deze voer met de stoomtanker PASS OF BALLATER van 870 DWT die Blythswood Shipbuilding Co. bouwde in 1928 te Glasgow. Ook dat schip moest voor dat werk de Franse vlag voeren en door een Franse Maatschappij worden geëxploiteerd. Aangezien van Ommeren een goede relatie onderhield met de eigenaar van het schip kwam de tanker in charter bij Soflumar als RAFFINAGE en maakte het in juli 1934 z'n eerste reis. Soflumar deed zo een hoop ervaring op en maakte daarmee een goede naam. Zo goed dat Bureau de Cabotage (de Franse Standard Oil, Esso) verzocht Soflumar een tankschip te leveren voor het district Marseille. Hiervoor kocht Soflumar voor f 50.000 de in 1908 gebouwde zeetanklichter NEERLANDIA aan van Phs. van Ommeren die in 1935 de naam VILLEFRANCHE kreeg, het eerste eigen zeeschip.

Van Ommeren had contracten weten te bemachtigen voor het vervoer van olieproducten van de Seine naar Antwerpen en Straatsburg o.a. van Standard en Pechelbronn Oil Company. Om al dat werk uit te voeren moest er dringen gezocht worden naar nieuwe tonnage. De FAROIL van Fairplay Reederei Richard Borchard bracht uitkomst en is in november 1934 aangeschaft. In betrekkelijk snel tempo is deze tanklichter van Hamburg naar Duinkerken gesleept, daar herdoopt in NEERLANDIA en benzol geladen voor Rhenania-Ossag Mineral lwerke A.G. Zo snel ging dat, de verlader had niet eens in de gaten dat het een andere NEERLANDIA betrof.

Ook de sleepboten voor de lichters dienden de Franse vlag te hebben. Daartoe gedwongen contracteerde Soflumar de Franse sleepdienst Société Dunkerquoise de Remorquage et de Sauvetage. Die leverde echter zulk slecht sleepwerk af dat het Soflumar na lang onderhandelingen lukte gebruik te mogen maken van de diensten van L. Smit & Co.'s. Internationale Sleepdienst.

In juli 1935 volgde een derde schip met de aankoop van de ANNELIESE ESSBERGER, 2.525 DWT en in 1916 gebouwd, die de naam PORT DE BOUC ontving. Dat was het eerste schip met het voorvoegsel "port". Tot het einde van de Franse vestiging zouden (bijna) alle schepen namen krijgen van havenplaatsen met het voorvoegsel "port". De PORT DE BOUC voer langs de gehele Franse kust.

1934 Wijn

Uit Tunesië en Algerije kwamen in toenemende hoeveelheden wijn, eerst in vaten van 600 liter en met zgn. houten "vatwagens" van 10.000   20.000 liter. Daarna vond het transport plaats met tankauto's. Alleen voor het vervoer over zee en op de Seine gebruikte men nog vaten. Een Frans binnenscheepvaartbedrijf, Union Normande, zag de mogelijkheden hiervoor al liggen en begonnen met experimenten om de wijn in bulk te vervoeren over de Seine. In januari 1934 zochten ze contact met Soflumar om voor hun het vervoer op de Seine veilig te stellen. Voor de aanvoer van de wijn over zee wilden ze wel in zee met Soflumar. Samen met Chavon & Selles, wijnhandelaren uit Algiers besloten ze tot de oprichting van Société Franco-Alg rienne de Stockage per april 1934. In het te Rouen gevestigde bedrijf namen Chavon & Selles, Union Normande en van Ommeren elk voor 1/3 deel. Dat bedrijf zou voor de opslag- los- en laadinstallaties gaan zorgen te Algiers en Rouen. Van Ommeren kocht in Nederland op 6 juli 1934 het stoomschip TRENT dat in 1922 was gebouwd voor het vervoer van steenkool in bulk. Om het geschikt te krijgen voor het vervoer van wijn in bulk was echter een flinke verbouwing nodig. Deze verbouwing vond plaats te Rotterdam waarbij ook de ketel geschikt is gemaakt voor oliestook. In Frankrijk werden 40 tanks ingebouwd die voorzien waren van brauthite, een stof die immuun is voor de inwerking van wijn. Het schip kreeg de toepasselijke naam BACCHUS en Rouen als thuishaven.

De eerste reis in januari 1935 met wijn was zowel technisch als commercieel een succes maar politiek gezien zeker niet. Er brak een hevig protest los bij vatenmakers, vatenvullers, vatenlossers en iedereen die er iets mee te maken had. De zaak liep zo hoog op dat de vaart op Algerije tijdelijk moest worden stopgezet. Tot november 1935 konden slechts 5 reizen op Algiers gemaakt worden, 6 maanden van die tijd lag de BACCHUS stil. De Tunesiër Guido Montefiore, die een klein tankertje exploiteerde voor de export van Tunesische wijn naar Marseille, wilde de zaken wat groter gaan aanpakken. Zo kwam de

BACCHUS op de wijnroute tussen Tunis en Rouen terecht in een charter voor 5 jaar, al ging dat ook niet zonder moeilijkheden.

Union Normande bleek geen makkelijke compagnon te zijn. De bouw van de installaties, gerealiseerd onder verantwoording van Union Normande, kostte aanzienlijk meer als begroot. Ook wilden ze een tweede aanlegplaats realiseren, iets wat Soflumar totaal niet zag zitten met maar 1 schip in de vaart. Verder liet men Citerna Maritime S.A. toe in Stockage en in het wijnvervoer op de Seine. Union Normande trof met Société Anonyme de Gérance et d'Armement (S.A.G.A.) een regeling waar Soflumar niets tegen kon uitrichten. S.A.G.A. zou meerdere wijntankers in de vaart brengen en het monopolie krijgen met slechts de BACCHUS als uitzondering.

Zo stond Soflumar er niet geheel rooskleurig voor en ook de fiscus begon te trekken aan het niet geheel Frans zijnde bedrijf. Om aan die voorwaarden te voldoen zocht Soflumar steun van een Frans bedrijf. De heer Gischler kende de heer Le Gorrec nog van Pechelbronn van het kustvervoer. Beide begonnen met de onderhandelingen waarbij C.T.R. voor 51% zou gaan deelnemen in Soflumar en van Ommeren France voor de duur van 20 jaar voor de directie zou zorg dragen. Ondanks de veranderde monetaire waarden na die tijd, kwam de heer Le Gorrec zijn afspraken na en kon op de aandeelhoudersvergadering van 28 april 1937 alles beklonken worden. Na deelname van C.T.R. gaf Société Française des Pétroles, Essences et Naphtes, de binnentankvaartrederij van Pechelbronn, haar schepen in beheer bij Soflumar.

De BACCHUS en het wijnbedrijf bleven buiten de onderhandelingen en daarvoor is een nieuwe maatschappij opgericht, Soflumar-Vins S.A. De aandelen daarvan bleven in Rotterdam en het beheer is opgedragen aan Van Ommeren France. De BACCHUS kwam voor FFfr. 4.091.917,05 in de boeken van Soflumar-Vins te staan, de deelname in Société Franco Algérienne de Stockage (FFfr. 667.000).

1940-1945

Aanvankelijk maakte de BACCHUS nog geregeld wijnreizen, later kwam ook het wijnvervoer nagenoeg tot stilstand. In 1942 konden nog slechts enkele reizen uitgevoerd worden voor de Direction Transports Maritimes. De bezetters vorderden de BACCHUS in 1942 en gaven de tanker de naam BRUNHILD. Nadat ze jaren door de Middellandse Zee had rondgevoerd kreeg de vroegere wijntanker in 1944 de naam BERTHA. Op 6 augustus 1944 nam de Kriegsmarine de BERTHA in gebruik als depotschip te Piraeus. Lang heeft dat niet geduurd, in elk geval voer ze twee maanden later weer rond. Op 3 oktober 1944 ging ze verloren bij een aanslag door HMS UNSWERVING P63 in de Egeïsche Zee op 40 mijl ten noorden van het eiland Skiathos. Het verhaal van de Kriegsmarine is iets afwijkend hiervan. Die verklaard dat de BRUNHILD op 2 oktober 1944 om 22:00 uur op 4 mijl ten zuiden van Akra Cassandra bij de Dodecanese eilanden door de Franse onderzeeër CURIE P67 getorpedeerd is waarbij ongeveer 110 mensen het leven lieten.

S.N.A.9

Medio 1941 bestond de behoefte een schip van de S.A.G.A. rederij Société Nationale d'Affrètements (S.N.A.) in te brengen in Soflumar Vins. S.N.A. behoorde als dochtermaatschappij tot het in 1916 opgerichte Paris Londres Maritime (P.L.M.). In 1941 bezat de rederij 5 afgeschreven schepen van ± 5.000 ton en 14 schepen van 7 à 9.000 DWT die over het algemeen voeren met bulkladingen zoals kolen, erts, fosfaten en graan. Verder beschikte P.L.M. over eigen installaties te Le Havre, Rouen, Port de Bouc en Marseille. Te Caronte bij Port de Bouc wilde met een wijnopslag bouwen van 120.000 hectoliter waarvoor een eigen tankschip voor de bevoorrading zou gaan zorg dragen. Vanuit Algiers zou de wijn dan gedistribueerd worden onder meer via gekanaliseerde Rhône. De in 1929 gebouwde en in goede staat verkerende S.N.A.9 zou dan voor de overzeese bevoorrading zorgen na een circa 8 maanden durende verbouwing tot wijntanker. Van Ommeren stelde de eis dat na de transactie de S.N.A.9 als vrachtschip gelijk in dienst zou komen bij Soflumar Vins. Tot die tijd voer de S.N.A.9 winstgevend in charter bij de regering tussen Noord Afrika en het zuiden van Frankrijk. Na de verbouwing zou het 30.000 hectoliter kunnen vervoeren tegen de BACCHUS 17.000 hectoliter. Vooral de directeuren van Phs. van Ommeren (France) waren enthousiast en ook financieel waren er geen problemen hetgeen tot goedkeuring leidde. Met de inbreng per 1 januari 1942 van de S.N.A. 9 kreeg S.A.G.A. een belang van 55% in Soflumar Vins en kwam het aandeel van Phs. van Ommeren op 45% (VO Rotterdam 80% en VO France 20%). S.N.A. wilde een meerderheid om er een Franse rederij van te maken hetgeen ook juridische voordelen bood.

Kort na de overname nam de Kriegsmarine het schip in beslag en gaf het als SONIA in beheer bij Mittelmeer Reederei G.m.b.H. Op 9 december 1943 torpedeerde de onderzeeër H.M.S. SURF van de Royal Navy het vrachtschip en zonk in de Egeïsche Zee op 1 mijl van het Griekse eiland Lemnos.

"Soflumar" Transports de Vins had na de oorlog geen schepen meer, de BACCHUS en S.N.A. 9 gingen door oorlogshandelingen verloren. Ter compensatie verkreeg Soflumar Vins verschillende tankers in beheer totdat nieuwbouw het wijnvervoer zou overnemen. Als eerste voer op basis van schadeloosstelling de FIRBRANCH in charter, een tankschip van de Canadese Branch Lines Ltd. De charter ging in op 26 november 1945 en eindigde per 31 oktober 1946.

Ter compensatie van verloren schepen in de oorlog kreeg Soflumar na de oorlog de MASCARA in beheer van de Franse regering. Vanaf 24 december 1945 voerde Soflumar-Vins het technisch beheer, nautisch beheer en bemanningszaken. In 1948 ging het schip in eigendom over aan "Soflumar" Transports de Vins en voer tot aan de verkoop in 1951 aan F.T. Everard & Sons Ltd. onder de Franse vlag met als

thuishaven Oran te Algerije. De MASCARA beviel niet echt en is met een gevoelig verlies verkocht, pas in 1956 vastgesteld kon worden hoeveel het verlies werkelijk bedroeg.

Per 1 februari 1946 charterde "Soflumar" Transports de Vins het Noorse tankschip KLØVEREN van Roy Engelstadt & Co. Dat in 1938 als MYLLA opgeleverde schip bleef in beheer tot 15 januari 1947.

De stoomtanker DOORMAN van de Staat der Nederlanden maakte tussen 27 april 1946 en 31 december 1946 15 reizen met wijn. Ook in 1947 bleef de DOORMAN in beheer en deed 11 reizen voor Soflumar-Vins.

Meer als een jaar bleef de KLØVERTRE van Roy Engelstad & Co. bij Soflumar-Vins varen. Op 16 november 1946 begon haar werk en bleef gedurende 1947 actief in de wijnvaart.



Het Ministère des Travaux Publics et des Transports te Parijs bestelde ter vervanging van de BACCHUS een wijntanker bij de Rotterdamsche Droogdok Mij. Het schip is, in samenwerking met Soflumar, ontworpen Technisch Adviesbureau B.C. van Ommeren. Op zaterdag 26 februari 1949 doopte de echtgenote van één der directeurs van Soflumar, mevrouw Le Grand, de tanker in BACCHUS vóór de tewaterlating. (Foto: R.D.M.). In het schip zijn 40 gelaste tanks geplaatst met een totale inhoud van 3.643 m³ die speciaal zijn geprepareerd om de inwerking van wijn te voorkomen. De koperen leidingen in het schip werden alleen voor de lading gebruikt. Onder en naast de ladingtanks zijn tanks aangebracht die voor ballasten nodig waren en voorzien van een eigen los- en laadsysteem. In de pompkamer stonden 4 elektrisch aangedreven ladingpompen, 2 voor de lading en 2 voor de het ballast pompen. Op 12 juli 1949, enkele dagen vóór de oplevering aan Soflumar, hield men een open dag aan boord waarbij veel mensen het voor die tijd zeer moderne schip konden bewonderen. Hoewel de maatschappij "Soflumar" Transports de Vins bestond, kwam de BACCHUS in de vaart voor Soflumar en is pas in 1961 overgedragen.

In 1950 maakte de BACCHUS een job, de splinternieuwe Irakese trawler ZABAIDY van Agricultural & Industrial bank of Iraq te Basra (141 BRT) lag bij Leixoes te drijven

met machineschade. De tanker slaagde erin de ZABAIDY behouden binnen te slepen. Het agentschap van Les Abeilles te Londen zorgde voor de financiële afwikkeling van de berging.

1964

"Soflumar" (Transports de Vins) S.A. kwam in 1964 geheel in eigen handen waaronder de schepen BACCHUS en VULCAIN. Sinds de inbreng van de S.N.A.9 bezat Compagnie du P.L.M. (S.N.A.) steeds 55%. Binnen het 45% aandeel van Phs. van Ommeren in Soflumar Vins wisselden de aandelen nog al eens van eigenaar. Zo bedroeg het voor de overname N.V. Phs. van Ommeren 34%, Phs. van Ommeren (France) S.A. 16%, Coopèration Immobilière et Foncière Robin & Cie. (Phs. van Ommeren) 50%. De 4747 aandelen zijn overgenomen voor FFfr. 2.349.765 door Phs. van Ommeren (France) S.A. en Coopèration Immobilière et Foncière Robin & Cie. te Parijs (Phs. van Ommeren).

Na de deelname van Phs. van Ommeren in SAGA ging de wijntanker in nauwe samenwerking daarmee varen. Ook SAGA had middels haar rederijen wijntankers in de vaart. Door de Franse importbeperking van Noord-Afrikaanse wijn is de BACCHUS in juli 1967 tijdelijk opgelegd. Op 26 maart 1972 is de wijntanker overgedaan aan Compagnie Nationale Algerienne de Navigation te Algiers. De bulkcarrier VULCAIN ging in 1968 naar Phs. van Ommeren (France) en is op 27 augustus 1970 overgedragen aan Crawford Shipping Co. Ltd. te Londen.



VOTSA 1 m.t. NICE 1932-1934 motortankschip

Gebouwd 1931, N.V. Scheepsbouwwerf Gebr. Pot, Bolnes (846)

240 ton

38,40 x 5,05 x 2,50 x 2,030 meter.

motortankschip, type spits, 6 ladingtanks, 1 Houttuin ladingpomp, 140 ton/uur, 1 stoompomp, 80 ton/uur.

70 EPK, 2 cyl, 2 tew, 200 x 300, 400 omw/min., Deutz SPOZ330, Humboldt-Deutz Motoren A.G., Keulen.

Historie:

Besteld door Naygard, 19-3-1931 te water gelaten, 28-8-1931 opgeleverd als NICE aan Phs. van Ommeren.

15-10-1931 NICE, Phs. van Ommeren Straatsburg, Frankrijk.

1932 NICE, Phs. van Ommeren (Transports) S.A., Parijs-Frankrijk.

1934 NICE, Société d'Armement Fluvial & Maritime, Parijs-Frankrijk.

1948 nieuwe motor geplaatst: 165 PK, 4 cyl, 4 tew, 220 x 130, 550 omw/min., Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen.

6-1966 verkocht. (Foto: Internet).

VOTSA 2 m.t. MENTON 1932-1934 motortankschip

Gebouwd 1931, N.V. Scheepsbouwwerf Gebr. Pot, Bolnes (847)

240 ton

38,40 x 5,05 x 2,50 x 2,030 meter.

motortankschip, type spits, 6 ladingtanks, 1 Houttuin ladingpomp, 140 ton/uur, 1 stoompomp, 80 ton/uur.

70 EPK, 2 cyl, 2 tew, 200 x 300, 400 omw/min., Deutz SPOZ330, Humboldt-Deutz Motoren A.G., Keulen.

Historie:

Besteld door Naygard, 22-4-1931 te water gelaten, 28-8-1931 opgeleverd als NICE aan Phs. van Ommeren.

15-10-1931 MENTON, Phs. van Ommeren Straatsburg, Frankrijk.

1932 MENTON, Phs. van Ommeren (Transports) S.A., Parijs-Frankrijk.

1934 MENTON, Société d'Armement Fluvial & Maritime, Parijs-Frankrijk.

1940-1945 verloren gegaan in de 2e wereldoorlog.

SOF 3 s.t. RAFFINAGE 5411656 1934-1938 tankschip FOGX

Gebouwd 1928, Blythwood Shipbuilding Co. Ltd., Blythwood (20)

806 BRT 325 NRT 868 DWT

59,86 (56,63) x 9,91 x 4,22 x 4,016 meter.

7 ladingtanks, 1.034,5 m³, 88 ton (olie)bunkers, verbruik 6,75 ton/dag, 9 kn.

1 ketel, v.o. 224,8 m², 12,65 atm.

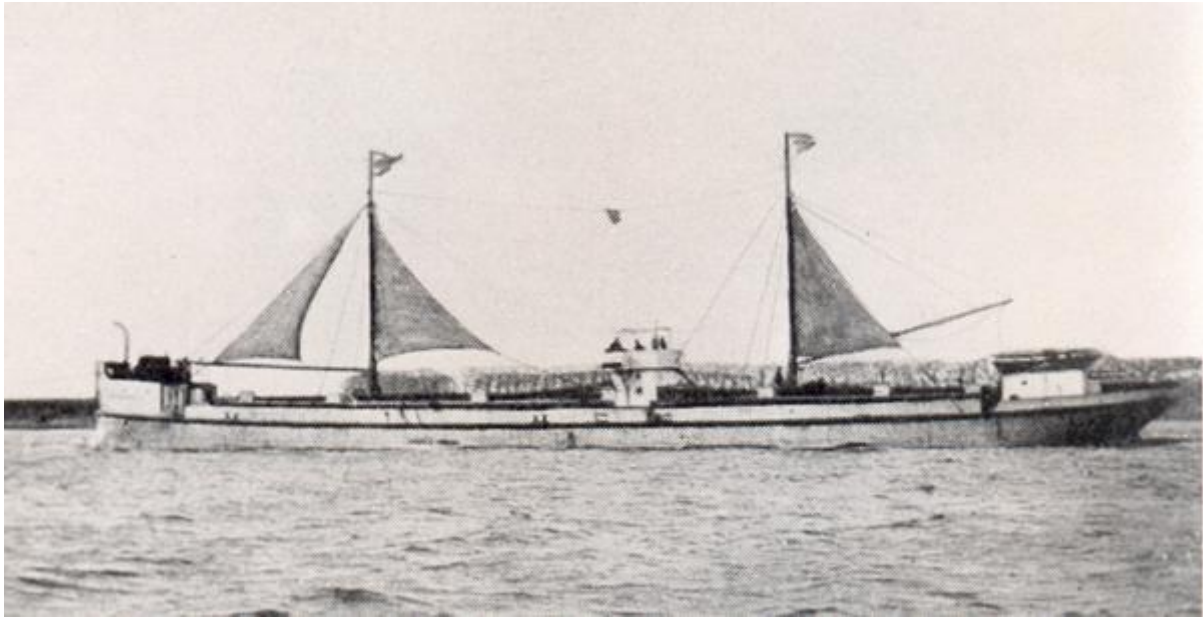
750 IPK, 134 NHP, T 3 cyl, 380, 635 en 1040 x 765, Aitchison, Blair Ltd., Clydebank.

Historie:

3-5-1928 te water gelaten, 6-1928 opgeleverd als PASS OF BALLATER aan Bulk Oil S.S. Co. Ltd., Londen-U.K., in beheer bij J.W. Cook & Co. Ltd., officieel nummer 160492.

1934 RAFFINAGE, "Soflumar" Société d'Armement Fluvial et Maritime, Le Havre-Frankrijk.

10-1938 PASS OF BALLATAR, Bulk Oil Steam Shipping Co. Ltd., Londen-U.K. (J.W. Cook & Co. Ltd.).
 1959 JACKSON PRINCESS, L.A. Jackson (Shipping) Ltd., Londen-U.K.
 1962 JACKSON PRINCESS, Holyrood Shipping Ltd., St. John's, Canada, thuishaven en vlag: Londen-U.K.
 1963 HOLYROOD PRINCESS, Holyrood Shipping Ltd., Nassau, vlag: U.K.
 1971 gesloopt door Manuel Markis te Guixar, Vigo, Spanje, de sloop begon 7-1971.



SOF 4 n.p. VILLEFRANCHE 1935-1937 zeetanklichter
 Gebouwd 1908, Rotterdamsche Droogdok Mij., Rotterdam (14)
 834,59 BRT 721,86 NRT 1.475 DWT
 58,08 (57,95) x 9,56 x 4,82 x 3,840 meter.
 tankinhoud 2.039 m3.

12-6-1907 besteld als vervanging van de verkochte ZEELANDIA, aanvankelijk bouwnummer 13, 1907 kiel gelegd, 12-3-1908 te water gelaten als NEERLANDIA, 21-4-1908 opgeleverd aan N.V. Mij. Zeelichter "Neerlandia", Rotterdam, in beheer bij Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf, 761,78 BRT, 714,3 NRT, 1.557 DWT.

26-4-1924 vertrokken achter de sleepboot LIMBURG (Bureau Wijsmuller, IJmuiden, 294 BRT, 650 IPK), geladen met 1.456 ton benzine en petroleum, van Nyborg naar Stockholm, op de noordwestelijke banken van Lland tussen het eilandje Vensholm en Noisombad liep de LIMBURG aan de grond waarna de NEERLANDIA eveneens omhoog liep, de sleepboot kon op eigen kracht vlot komen, 27-4-1924 met behulp van de sleepboten LIMBURG en de UBURG vlot gebracht.

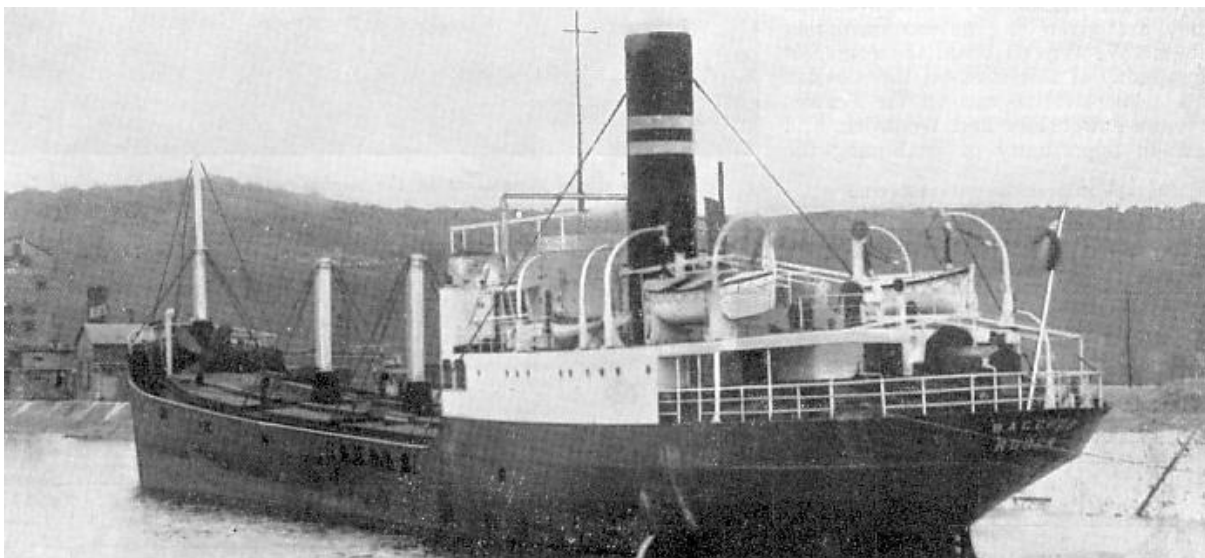
1935 VILLEFRANCHE, "Soflumar" Société d' Armement Fluvial et Maritime, Sète-Frankrijk.

15-7-1937 FRISIA, N.V. Mij. Zeeschip "Frisia", Rotterdam (N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf).

6-9-1937 HANN, Société des Pétroles Shell de l'Quest Africain Francaise, Dakar, vlag: Frankrijk.

1948 HANN, Société d' Entrepasage d' Hydrocarbures, Dakar-Frankrijk.

1951 uit Lloyd's Register. (Foto NEERLANDIA: (collectie) G.J. de Boer).



SOF 5 s.t. BACCHUS (1) 1934-1937 wijntanker PCXJ
Gebouwd 1922, N.V. Scheepswerf & Machinefabriek v/h Piet Smit Jr., Rotterdam (322)
1.810 BRT 1.030 NRT 2.585 DWT
(83,62) x 11,21 x 6,10 x 5,287 meter.
officieel nummer 70387, ladingtanks, 175 ton (olie)bunkers, 10 kn.,
2 ketels, v.o. 368,08 m², 12,65 atm., de werf.
1.250 IPK, T 3 cyl, 527, 819 en 1397 x 1002, de werf.

Historie:

10-1922 opgeleverd als TRENT aan N.V. Steenkolen Handels Vereeniging, Rotterdam, vrachtschip, 1.822,25 BRT, 1.034,53 NRT.

13-11-1924 vertrokken van Rotterdam naar Holtenau met een lading steenkolen, dezelfde dag tijdens mist bij Terschellinger lichtschip in aanvaring gekomen met het Russische stoomschip ROSJAL (Baltic Steamship Co., Leningrad, 1.419 BRT), beide schepen liepen daarbij schade op en vervolgden de reis.

1930 TRENT, N.V. Nederlandsche Zeereederij, Rotterdam (N.V. Steenkolen Handels Vereeniging, Rotterdam).

6-7-1934 aangekocht door Phs. van Ommeren, 1934 verbouwd tot wijntankschip bij N.V. Scheepswerf & Machinefabriek Piet Smit Jr., Rotterdam, tevens de ketels verbouwd tot oliestook, overgedragen aan "Soflumar" Société d'Armement Fluvial et Maritime, Rouen-Frankrijk, herdoopt BACCHUS.

1937 BACCHUS, "Soflumar" Société d'Armement Fluvial et Maritime, Rouen-Frankrijk ("Soflamar"(Transports de Vin) S.A.).

1941 gevorderd door de Kriegsmarine en ingezet als St tzpunktanker op Noord Afrika, bewapend met 2 x luchtafweergeschut.

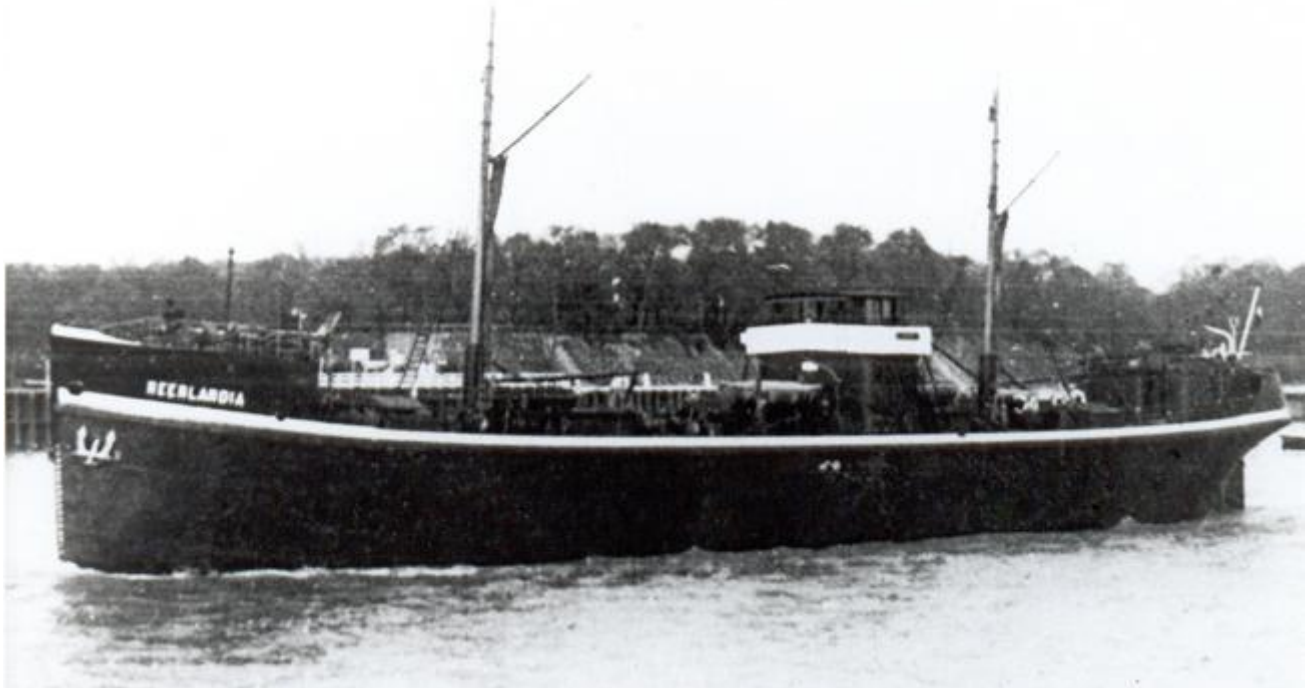
6-1943 bij Mittelmeer Reederei G.m.b.H. ingezet onder de naam BRUNHILD als St tzpunktversorger in de Aegische Zee en Zwarte Zee.

15-2-1944 naam gewijzigd in BERTHA.

6-8-1944 in gebruik genomen als depotschip te Piraeus.

3-10-1944 (Engelse versie) in de Golf van Thessaloniki getorpedeerd door HMS UNSWERVING en gezonken op 4 mijl ten zuiden van Akra Kassandra.

20-10-1944 (Kriegsmarine) in de Aegische Zee ten zuiden van Kassandra om 22:00 uur getorpedeerd door de Franse onderzeeër CURIE en verloren gegaan, daarbij kwamen ongeveer 110 mensen om het leven. (Foto: NN, collectie F. Schov).



SOF 6 n.p. NEERLANDIA (2) 1935-1939 zeetanklichter TUTG

Gebouwd 1928, Christof Ruthof, Mainz-Kastel

798,24 BRT 738,55 NRT 1.250 DWT

59,40 (59,18) x 9,64 x (4,64) x . meter.

10 ladingtanks

Historie:

12-1928 opgeleverd als FAIROIL aan Fairplay Schleppdampfschiffs Reederei Richard Borchard, Hamburg-Duitsland.

11-1934 NEERLANDIA, N.V. Mij. Zeeschip "Neerlandia", Rotterdam (N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf).
1-1935 NEERLANDIA, "Soflumar" (Société d'Armement Fluvial et Maritime), Duinkerken-Frankrijk.
6-10-1939 NEERLANDIA, N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf, Rotterdam.
20-11-1939 NEERLANDIA, N.V. Mij. Zeeschip "Neerlandia", Rotterdam (N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf).
20-11-1939 meetbrief voor zeeschepen nummer 6134.
7-8-1940 te Rotterdam gevorderd door de Duitse Kriegsmarine, ingedeeld bij de Marineversorgungsstelle, eerst als VS 421, later als V 1553.
7-5-1944 orders ontvangen van de Duitse Marine om naar Noorwegen te vertrekken, 2-6-1944 vertrokken van Rotterdam naar Arendal.
1945 na de beëindiging van de oorlog terug gevonden te Noorwegen.
12-11-1945 weer terug te Rotterdam.
1945 NEERLANDIA, N.V. Mij. Zeeschip "Neerlandia", Rotterdam (N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf).
2-1953 ingezet bij de watersnoodramp.
13-4-1953 TRAVE, Carl W. Hanssen Tankschiffahrt in Hamburg-Blankenese, Hamburg-West Duitsland,
5-1953 te Rotterdam overgedragen en door de sleepboot SONDERBURG naar Hamburg gesleept.
1968 geschrapt uit de Registers. (Foto:NN).

SOF 7 d.s.t. PORT DE BOUC (1) 6105276 1935-1949 tankschip FOQK

Gebouwd 1916, Howaldtswerke A.G., Kiel (604)

1.743 BRT 891 NRT 1.805 DWT

81,86 (77,82) x 11,72 x (5,57) x 4,860 x meter.

officieel Lloyd's nummer 81706, 10 kn.

2 ketels; v.o. 376 m², 13 atm., de werf.

1.200 IPK, 2 x Triple Expansie 3 cyl, 480, 584 en 970 x 500, de werf.

Historie:

1916 als AMRUM opgeleverd aan Kaiserliche Marine, als stookolietanker ingezet voor de Kaiserliche Werft, Wilhelmshaven, bemanning voor marinetafen: 30 man.

5-8-1920 AMRUM, Reederei Röchling, Menzell & Co., Hamburg-Duitsland.

28-12-1920 AMRUM, Reederei Röchling, Menzell & Co., Flensburg-Duitsland.

1921 uitgeleverd aan Holland als herstelbetaling.

28-10-1921 AMRUM, N.V. Stoomvaart Mij. "Laga", Rotterdam.

12-1-1928 AMRUM, "Pontos" Schiffahrtsges.m.b.H., Hamburg-Duitsland.

6-2-1929 AMRUM, "Pontos" Schiffahrtsges.m.b.H., Bremen-Duitsland.

1-12-1934 AMRUM, "Pontos" Schiffahrtsges.m.b.H., Atlantic Tankrhederei G.m.b.H., Hamburg-Duitsland (John T. Essberger).

9-5-1935 ANNELIESE ESSBERGER, "Pontos" Schiffahrtsges.m.b.H., Atlantic Tankrhederei G.m.b.H., Hamburg-Duitsland (John T. Essberger).

1-7-1935 PORT DE BOUC, "Soflumar" (Société d'Armement Fluvial et Maritime), Rouen-Frankrijk.

18-12-1942 te Marseille in beslag genomen door Duitsland (Laval-Kaufmann Abkommen), in de vaart gebracht met toevoeging TEMPO 5 (Duitse toevoeging voor in beslag genomen Franse schepen).

28-12-1942 in dienst bij Middellandse Zee Reederei G.m.b.H., in dienst bij de Kriegsmarine als stookolietankschip.

4-2-1943 vertrokken van Marseille naar Genua in ballast.

15-2-1944 door Middellandse Zee Reederei G.m.b.H. teruggegeven aan Frankrijk.

20-6-1944 door de K.M.D. Marseille (Kriegsmarine) in beslag genomen en als blokkadeschip ingezet.

20-8-1944 te St. Louis als blokkadeschip laten zinken.

10-1944 gelicht, 3-1946 na reparatie weer in de vaart gebracht als asfalttanker.

5-1946 PORT DE BOUC, "Soflumar" (Société d'Armement Fluvial et Maritime), Rouen-Frankrijk.

17-3-1949 CAP FERRAT, Cie. Maritime de Transports de Goudron, Rouen-Frankrijk (Société Navale Caennaise).

1953 gesloopt te Genua door Cooperativa fra gli Operai del Ramo Industriale del Porto di Genova, de sloop begon 9-10-1953.

SVIN 2 s.s. S.N.A.9 1149972 1942-1943 vrachtschip FOSW

Gebouwd 1928, J. Crown & Sons Ltd., Sunderland (179)

2.689 BRT 1.614 NRT

(93,05) x 13,78 x 7,37 x 6,278 meter.

10 kn.

2 ketels, v.o. 393 m², 12,65 atm.

260 NHP, T 3 cyl, 533, 889 & 1473 x 991, N.E. Marine Engineering Co. Ltd., Sunderland.

Historie:

6-12-1927 te water gelaten, 1-1928 opgeleverd als NEWTON ABBOT aan T. & C. Wilton & Co. Ltd., Londen-U.K., Lloyd's nummer 149972.

1936 S.N.A.9, Société Nationale d'Affrètements, Rouen-Frankrijk.

1-1-1942 S.N.A.9, "Soflumar" Transports de Vins, Rouen-Frankrijk.

1942 in beslag genomen door Duitsland.

1942 als SONIA in beheer gegeven bij Mittelmeer Reederei G.m.b.H.

9-12-1943 in de Aegisch Zee getorpedeerd door H.M.S. SURF en gezonken op 1 mijl ten zuiden van Lemnos.



SVIN 3 s.t. MASCARA 503084 1948-1951 wijntankschip TODR
Gebouwd 1942, Grangemouth Dockyard Co. Ltd., Grangemouth (436)

813 BRT 333 NRT 825 DWT

61,71 (59,78) x 9,71 x 4,27 x 4,029 meter.

tankinhoud 1.059 m3, speciaal ingericht voor het vervoer van wijn in bulk, 120 ton (olie)bunkers, verbruik 9,5 ton/dag, 9 kn.

1 ketel, v.o. 186,17 m2, 13,35 atm.

850 IPK, T 3 cyl, 381, 648 en 1117 x 762, Aitchison, Blair Ltd., Clydebank.

Historie:

22-9-1941 te water gelaten, 1-1942 opgeleverd als EMPIRE CADET aan Ministry of War Transport, Londen, in beheer gegeven aan Bulk Oil S.S. Co. Ltd.

2-1945 MASCARA, Ministère de la Marine Marchande (French Government) ("Soflumar" Société d'Armement Fluvial et Maritime, in beheer bij "Soflumar" Transports de Vins.).

1948 MASCARA, "Soflumar" (Société d'Armement Fluvial et Maritime), Oran-Frankrijk ("Soflumar" Transports de Vins).

1951 AUREITY, F.T. Everard & Sons Ltd., Londen-U.K.

6-1968 verkocht aan A.E. Peirce, Canvey Island, 6 juni 1968 vertrokken achter een sleepboot van Great Yarmouth, 1968 voor sloop doorverkocht aan Scrappingco S.A., Antwerpen, gesloopt te Antwerpen in juni 1968. (Foto: NN, Internet).

SVIN 4 m.t. BACCHUS (2) 5033466 1949-1968 wijntanker FNVP

Gebouwd 1949, N.V. Rotterdamsche Droogdok Mij., Rotterdam (257)

3.256 BRT 981 NRT 3.918 DWT

101,50 (96,00) x 14,46 x 7,19 x 5,897 meter.

42 ladingtanks, 3.643 m3, 4 Houttuin ladingpompen, totaal 320 ton/uur, 298 ton bunkers, verbruik 6 ton/dag, 12,5 kn.

2.100 EPK, 1.567 kW, 3 cyl, 2 tew, 560 x 2160, 110 omw/min., Doxford, N.V. Dok & Scheepsbouw Mij. "Wilton-Fijenoord", Schiedam.

9-1-1947 besteld voor rekening van Ministère des Travaux Publics et des Transports, Parijs, 3-5-1948 kiel gelegd op helling 7, ontworpen door Technisch Adviesbureau B.C. van Ommeren, Rotterdam i.s.m. Soflumar, 27-1-1949 1e in licentie van Doxford door Wilton-Fijenoord vervaardigde motor, 26-2-1949 gedoopt BACCHUS door mevr. A. Legrand (echtgenote van één der directeurs der rederij) en te water gelaten, 12-7-1949 open dag aan boord, 14-7-1949 proefvaart, 16-7-1949 officiële proefvaart en opgeleverd aan "Soflumar" (Société d'Armement Fluvial et Maritime), Rouen-Frankrijk, in beheer bij "Soflumar" Transports de Vins.



1961 BACCHUS, "Soflumar" Transports de Vins, Rouen-Frankrijk.

1968 BACCHUS, Phs. van Ommeren (France) S.A., Rouen-Frankrijk.

26-3-1972 MASCARA, Compagnie Nationale Algerienne de Navigation (C.N.A.N.), Algiers-Algerije.

1980 verkocht naar Panama, 1980 doorverkocht voor sloop aan Aguilar y Peris, Burriana, de sloop begon 4-1980. (Foto: Marius Bar, 20-8-1966).



SVIN 5 m.s. VULCAIN 5383990 1960-1968 bulkcarrier FNFD

Gebouwd 1960, Forg. & Chantiers de la Gironde, Bordeaux (242)

12.825 BRT 7.023 NRT 16.700 DWT

165,94 (155,00) x 21,04 x 13,29 x 9,182 meter.

4 laadruimen, G 21.139 m³, 158,5 en 1.645 ton bunkers, 13,5 kn.

7.550 EPK, 5.634 kW, 6 cyl, 2 tew, 740 x 1600, B&W, Société Forges & Ateliers du Creusot, Le Creusot.

Historie:

7-1-1959 gedoopt VULCAIN door mevr. M. Le Grand en te water gelaten, 23-1-1960 opgeleverd aan "Soflumar" Transports du Vins, Bordeaux-Frankrijk.

1968 VULCAIN, Phs. van Ommeren (France) S.A., Bordeaux-Frankrijk.

27-8-1970 VULCAIN, Crawford Shipping Co. Ltd., Londen-U.K. (N.V. Phs. van Ommeren).

23-10-1972 MITSOS, Armadora Castellana S.A., Piraeus-Griekenland (Fomentos Armadora S.A., Athene).

1-2-1979 tijdens een reis van New York naar Thessaloniki in zware storm op circa 850 mijl ten westen van de Azoren lek geraakt waarna de bemanning het schip verliet, gezonken in positie 36.08 NB. en 44.24 WL. (Foto: VO).

in beheer bij "Soflumar" Transports de Vins



SVIN-B 1 d.m.t. FIRBRANCH 1175584 / 5115422 1945-1946 tankschip VDDM

Gebouwd 1944, Marine Industries Ltd., Sorel, P.Q. (143)

2.404 BRT 1.698 NRT 3.570 DWT

78,99 (76,68) x 13,35 x 6,10 x 5,593 meter.

10 ladingtanks, 4.293 m³, 220 ton bunkers, verbruik 6,5 ton/dag, 10 kn.

1.320 EPK, 2 x 6 cyl, 2 tew, 291 x 500, Dominion Engineering Works Ltd., Montréal.

Historie:

8-8-1944 te water gelaten, 9-1944 opgeleverd als MILLICAN PARK aan Canadian Government, Montreal-Canada, in beheer bij Park S.S. Co. Ltd.

1945, FIRBRANCH, Branch Lines Ltd., Sorel, P.Q.

26-11-1945 FIRBRANCH, in beheer bij "Soflumar" Transports de Vins.

31-10-1946 FIRBRANCH, Branch Lines Ltd., Sorel, P.Q.

1969 verkocht voor sloop aan Socondena Ltée., Sorel, P.Q., gesloopt te Sorel, P.Q. in 1970. (Foto: www.boardnet2).

SVIN-B 2 m.t. KLØVEREN 5417856 1946-1947 tankschip LJWV

Gebouwd 1938, Glommens Mek. Verks., Fredrikstad (81)

428 BRT 254 NRT 500 DWT

47,78 (43,92) x 7,77 x 3,19 x 3,100 meter.

20,5 ton bunkers, verbruik 1,5 ton/dag, 9 kn.

390 EPK, 291 kW, 6 cyl, 2 tew, 250 x 420, Nydqvist & Holm A/B, Trollhättan.

Historie:

22-3-1938 te water gelaten, 6-1938 opgeleverd als MYLLA aan Skibs A/S Mylla, Oslo-Noorwegen, in beheer bij Simonsen & Astrup.

1939 KLØVEREN, Eastern Shipping Co. A/S, Oslo-Noorwegen (R. Andersen & E. Engelstad).
 1940 tijdens de Duitse inval in Noorwegen te Zweden.
 8-1940 terug te Noorwegen.
 5-1942 in charter bij de Kriegsmarine.
 10-5-1945 te Frederikstad uit charter Kriegsmarine.
 10-5-1945 KLØVEREN, Eastern Shipping Co. A/S, Oslo-Noorwegen (R. Andersen & E. Engelstad).
 1-2-1946 KLØVEREN, in beheer bij "Soflumar" Transports de Vins.
 15-1-1947 KLØVEREN, Eastern Shipping Co. A/S, Oslo-Noorwegen (Roy Engelstadt & Co.).
 1946 KLØVEREN, Eastern Shipping Co. A/S, Oslo-Noorwegen (Roy Engelstadt & Co.).
 1948 INGRID K., Fridtjof Kristiansen, Oslo-Noorwegen.
 1952 THUNTANK I, Rederi A/B Leckö, Lidköping-Zweden ((Helge Källsson).
 1954 verlengd, 481 BRT, 294 NRT, 500 DWT, lengte 52,61 (48,75) meter, 10 ladingtanks, 793 m3.
 1963 SKARVIK, Allan Jansson Partrederi, Styrsö-Zweden.
 1971 OMIROS O., Isaakides & A. Alexatos, Piraeus-Griekenland.
 20 januari 1975 in brand geraakt te Kynosura, daarna verkocht voor sloop en gesloopt.



SVIN-B 3 s.t. DOORMAN 5019331 1946-1947 tankschip PDRO
 Gebouwd 1941, Goole Shipbuilding & Repairing Co. Ltd., Goole (361)
 859 BRT, 362 NRT, 889 DWT
 59,88 (57,52) x 9,53 x 4,27 x 4,079 meter.
 tankschip, 849,5 m3, 183 ton bunkers, 5 passagiers, 9 kn.
 ketel: v.o. 212,7 m2, 14 atm.
 1.000 IPK, T 3 cyl, T.E.M., 380, 635 en 1066 x 685, Amos & Smith Ltd., Hull.
 Historie:
 25-8-1941 te water gelaten, 15-12-1941 opgeleverd als EMPIRE BOY aan Ministry of War Transport, Goole-U.K., in beheer gegeven aan F.T. Everard & Sons Ltd., Londen.
 15-12-1942 DOORMAN, Staat der Nederlanden, 's-Gravenhage (Nederlandse Scheepvaart- en Handelscommissie) aanvankelijk GRONINGEN.
 1942 DOORMAN, Staat der Nederlanden, 's-Gravenhage (N.V. Hollandsche Stoomboot Mij., Londen).
 27-4-1946 DOORMAN, Staat der Nederlanden, 's-Gravenhage ("Soflumar" Transports de Vins voor Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf N.V., Rotterdam).
 4-4-1947 DOORMAN, Staat der Nederlanden, 's-Gravenhage (N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf N.V., Rotterdam).
 5-1947 FLANDRIA, N.V. Maatschappij Zeeschip "Flandria", Rotterdam (N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf, Rotterdam).
 15-9-1948 FLANDRIA, N.V. Verenigde Tankkustvaart, Rotterdam.
 30-4-1951 ALICE, Ulrick Thomas, Hamburg-West Duitsland (S. Stein K.G., Hamburg).
 1952 verlengd, 889 BRT, 392 NRT, 1.180 DWT, 67,92 (64,93) x 9,58 x 4,27 x 3,988, 8 ladingtanks.
 1952 HAMMONIA, Bauermann & Metzendorff G.m.b.H., Hamburg-West Duitsland).
 1954 ketel en stoommachine verwijderd en motor ingebouwd, 6 cyl, 4 tew, 400 x 460, M.A.N., Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.G., Augsburg NE-44.
 1954 PETRA, Regia Reederei & Warenhandelsges.m.b.H., Hamburg-West Duitsland (Olea Tankschiff G.m.b.H., Hamburg).

1957 PETRA, Rex Bauermann, Hamburg-West Duitland (Olea Tankschiff G.m.b.H., Hamburg).
 1962 ANNY, Umberto Foresi, Leghorn-Italië.
 1963 ANNY, Vittorio Rossetti, Leghorn-Italië.
 1965 nieuwe motor ingebouwd, 1.000 EPK, 746 kW, 6 cyl, 4 tew, 320 x 450, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen NE-65.
 1971 TOSCO, Vittorio Rossetti, Cagliari-Italië.
 1975 TOSCO, Tosco Sarda di Navigazioni S.p.A., Cagliari-Italië.
 1975 verkocht voor sloop, gesloopt te La Spezia, Italië, sloop begon 1-10-1975. (Foto: NN, collectie Scheepsfotoruilbeurs).



SVIN-B 4 m.t. KLØVERTRE 5380493 1946-1948 tankschip LLKG
 Gebouwd 1945, Ekensbergs Varf A/B, Stockholm (185)
 721 BRT 466 NRT
 58,76 (55,89) x 9,00 x 4,42 x 4,145 meter.
 8 ladingtanks, 1.363 m³, 61 ton bunkers, verbruik 2,5 ton/dag, 11 kn.
 680 EPK, 507 kW, 4 cyl, 2 tew, 340 x 570, A/B Atlas-Diesel, Stockholm.

Historie:

Besteld door A/B Båttjänst, Stockholm, tijdens de bouw verkocht aan Rederi A/B Westindia, Stockholm-Zweden, in beheer bij Sven Salén als SKÄRHAMN, 25-10-1945 te water gelaten, 12-1945 opgeleverd als KLØVERTRE aan Eastern Shipping Co. A/S, Oslo-Noorwegen, in beheer bij Roy Engelstad & Co., zusterschip KLØVERTO.

16-11-1946 KLØVERTRE, in beheer bij "Soflumar" Transports de Vins.

1948 KLØVERTRE, Eastern Shipping Co. A/S, Oslo-Noorwegen (Roy Engelstad & Co.).

2-1949 VILDREN, A/S Småtank, Oslo-Noorwegen (Sverre Ditlev-Simonsen & Co.).

1951 VILDREN, Societa Petromer S.a.r.l., Venetië-Italië.

1984 gesloopt. (Foto zusterschip KLØVERTO: NN).



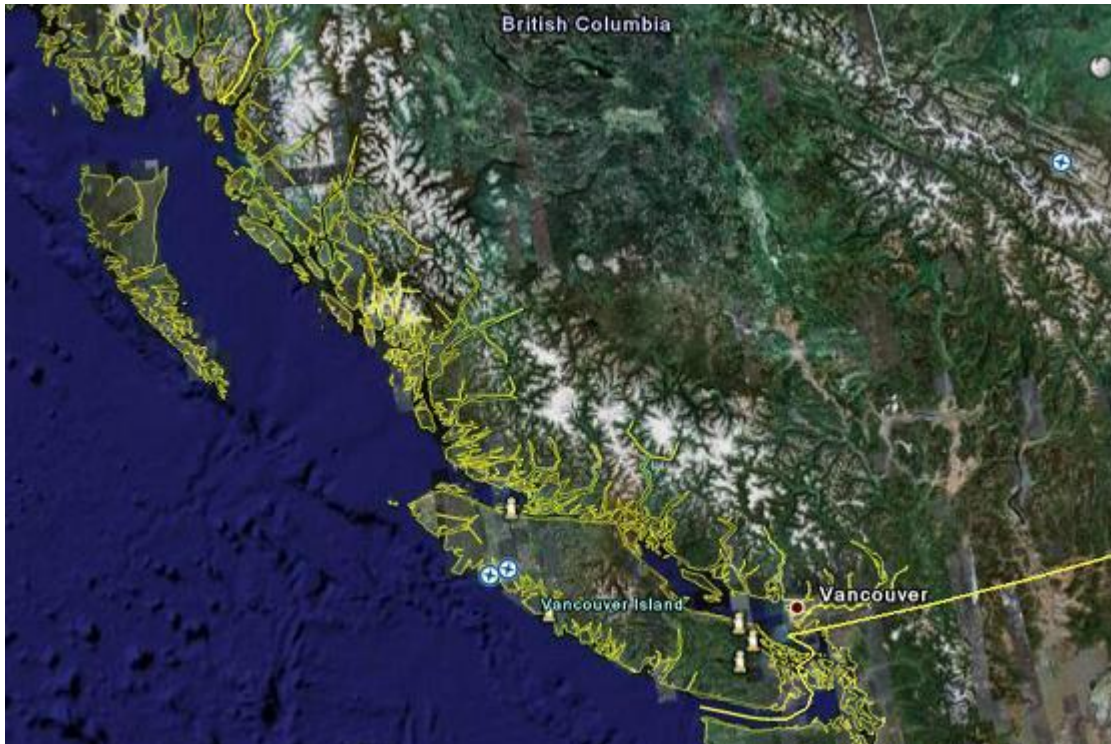
Phs. van Ommeren in



De Canadese westkust, ingeklemd tussen de Amerikaanse Staten Washington in het zuiden en Alaska in het noorden, kenmerkt zich door de vele eilanden en inhammen. Aan de westkant is de kuststrook begrensd door de Rocky Mountains. De wegen liepen kort na de 2e wereldoorlog nog niet door dat gebied waar veel nederzettingen waren. Vanuit Vancouver, British Columbia, onderhielden een aantal rederijen een dienst naar die eilanden en steden ter bevoorrading, transport van goederen en personenvervoer. Eén daarvan was de Northland Shipping Company van kapitein H.J.C. Terry.

Northland Shipping ontstond in 1951 als tegenhanger van British Columbia Steamships Ltd. Deze Northland Shipping begon op 2 juni 1942 en was opgericht door E.B. Clark en H.J.C. Terry uit Vancouver. Ze meenden dat het mogelijk was een lijndienst te onderhouden tussen Vancouver, de Canadese eilanden en havens aan de westkust van Canada. Vóór die tijd waren ze werkzaam bij Frank Waterhouse Company of Canada Ltd., die ook z'n lijndienst onderhield, als manager (E.B. Clark) en superintendent (H.J.C. Terry). De eerste stappen voor de oprichting van Northland dateren van 1950 toen Terry de aandelen van zijn partner verwierf van British Columbia Steamship Co. Ltd. De volgende stap was de oprichting op 8 juni 1951 van Northland Navigation Company Ltd. waarvan Terry en z'n

familie de belangrijkste aandeelhouders waren. De tijd om te beginnen leek goed gekozen. De Aluminium Company of Canada bouwde bij Kitimat een smelterij, bij Kemano begon de bouw van een 850 megawatt centrale en bij Nechako River kwam een opslagplaats.



De ALASKA PRINCE, ISLAND PRINCE en PACIFIC PRINCE waren de eerste eigen schepen waarvan de eerste twee afkomstig waren van British Columbia Steamship Co., de PACIFIC PRINCE was een houten schip die bij de Amerikaanse marine had gediend als mijnenveger. Om alle aangeboden goederen te kunnen vervoeren charterde Northland Shipping de FORT ROSS van J.R. Cooney. De ALASKA PRINCE kwam op de route Vancouver, Kitimat, Prince Rupert en Stewart.

Aan Commissioner Street te Vancouver verrees het hoofdkantoor en een aanlegplaats voor de schepen waarvan het beheer toevertrouwd werd aan de dochtermaatschappij Northland Terminals Co. Ltd. die werd opgericht op 23 januari 1952.

Begin 1954, bij de opening van de smelterij bij Kitimat, sloot Northern Terminals Co. Ltd. een langdurig contract af met de Aluminium Co. voor het transport van goederen naar de aanlegplaats te Kitimat.

Gedurende 1954 bouwde Canadian Pacific een spoorlijn van Terrace naar Kitimat over een afstand van 35 mijl, 3 jaar later gevolgd door een autoweg die Kitimat verbond met het wegennet. Bij de opening van de autoweg tussen Terrace en Kitimat in 1957 startte Northland een vrachtwagenbedrijf onder de naam Skeena Motors Carriers Ltd. voor het transport van vracht van Kitimat naar Terrace en de plaatsen ten oosten daarvan.

Andere industriële ontwikkelingen, zoals mijnbouw te Stewart, de houtpulpfabriek op Watson Island bij Prince Rupert en de aanleg van een 300 mijl lange pijpleiding van Haines naar Fairbanks Air Base in Alaska, zorgden voor een flinke toename in vervoer. Tijdens deze ontwikkeling kocht Northland Navigation het Deense vrachtschip ANNE LOUISE en herdoopte deze in NORTHERN PRINCE II. Dit was een "C" type coaster, gebouwd met de bedoeling deze in te zetten in de oorlog in de Pacific. Niet lang na de aanschaf kwam ze op de wekelijkse dienst naar de noord waarbij Minstrel Island, Bull Harbour, Bella, Kitimat en Kemano werden aangelopen.

Iets anders was de oprichting van de dochtermaatschappij Pacific Tanker Co. Ltd. op 29 december 1955 voor het vervoer van olie. Ze verwierf hiermee het eigendom van United Tanker & Barge Co. Ltd. te Vancouver, deze had de tanker UNITANKER en de tankponton UNIBARGE No 1 die regelmatig werd gesleept door de UNITANKER. Deze kregen de namen PACIFIC WIND en PACIFIC BARGE. Later werden een aantal tankpontons en sleepboten aangekocht voor het transport van olieproducten tussen de raffinaderijen en de industrieën en steden. In 1958 werd deze maatschappij verkocht aan een aantal zakenlui uit Vancouver die deze onder de zelfde naam verder exploiteerde.

Nadat in januari 1958 Union Steamships stopte nam Northland deze dienst over. Union, die een dienst onderhield tussen Vancouver, "mid-coast" en de omgeving van Prince Rupert, stopte hiermee doordat de Federale Regering de jaarlijkse subsidie van 562.000 Canadese dollars niet wilde verhogen. Na 3 maanden hervatte Northland de dienst zonder subsidie te krijgen. Om beter te kunnen varen in deze dienst kreeg de ALASKA PRINCE een nieuwe motor en werd verbouwd voor het vervoer van 35 passagiers. Op 26 september 1958 was de eerste afvaart hierop van een wekelijkse dienst op Campbell River, Engelwood, Alert Bay, Ocean Falls, Bella Coola, Klemtu, Butedale, Prince Rupert, Port Simpson,

Kincolith Alice Arm en Stewart. In juli volgde een onverwachtse overname van de QUEEN OF THE NORTH en de PRINCESS OF ALBERNI van Canadian Pacific Railway's British Columbia Coast Steamship Service. Deze lagen tegen de kant in verband met een door de vakbond uitgeroepen staking. De QUEEN OF THE NORTH begon in augustus als CANADIAN PRINCE bij Northland en voer op dezelfde route als de ALASKA PRINCE waarbij ook Ketchikan in Alaska werd aangelopen. In deze dienst vertrok ze van Vancouver dinsdags om 10:00 uur en keerde er terug op de volgende maandag rond 17:00 uur. De PRINCESS OF ALBERNI, welke de naam NOOTKA PRINCE kreeg, bleef in de zelfde dienst als ze voor Canadian Pacific Railway, een 10 daagse dienst van Vancouver naar de westkust van Vancouver Island en Victoria.

Kort na de overname van de 2 Canadian Pacific Railway schepen startte Northland besprekingen met Union Steamships Co. Ltd. over de overname van hun 11 vracht- en passagiersschepen en de terminal aan de voet van Carrall Street te Vancouver. Uiteindelijk nam Northland per 14 januari 1959 de vloot over van Union Steamships. Deze was genoodzaakt te stoppen door concurrentie van o.a. Northland, de aanleg van verkeerswegen enz. alsmede toekomstige investeringen in de vloot. Slechts 3 schepen van Union kwamen in dienst bij Northland, dat waren de CAPILANO, CASSIAR en CHILLIWACK welke werden herdoopt in resp. HAIDA PRINCE, SKEENA PRINCE en TAHSIS PRINCE. Plannen om ook de CATALA in te zetten braken af op te hoge verbouwkosten, het stoomschip dateerde van 1925. Northland verkocht deze aan Sannie Transportation Co. Ltd. te Vancouver en de rest van Union's gingen ook in de verkoop. Northland bezat toen 9 schepen, waarvan de ISLAND PRINCE tijdelijk was opgelegd. De terminal was korte tijd in gebruik als Northland Terminals No 2 en daarna als Western Water Terminals aangesloten bij Northland. De SKEENA PRINCE, een "B" type coaster gebouwd net na de oorlog en bekend onder de naam "China Coaster", met een accommodatie voor 8 passagiers kwam te varen tussen Vancouver en Prince Rupert waarbij Namu en Ocean Falls en op de terugweg Queen Charlotte Islands werden aangedaan. De HAIDA PRINCE kwam in een wekelijkse vrachtdienst op Kitimat met aanlopen te Quathiaski Cove, Port Neville, Nalos Landing, Namu, Bella, Klemtu en Butedale. Het vertrek van Vancouver was op vrijdag om 12:00 uur en was terug de volgende donderdag om 08:00 uur.

De TAHSIS PRINCE nam in juli 1959 de Vancouver Island-Westkust dienst over van de NOOTKA PRINCE welke daarvoor zwaar beschadigd was door stranding op de westkust en daarna verkocht aan Crown Zellerbach Canada Ltd. te Vancouver. Tijdens verbouwing van de TAHSIS PRINCE, o.a. voorzien van en 6 tal 2 persoonschutten, nam Union's CHENEGA de dienst over.

Verdere uitbreiding vond plaats in februari 1960 toen bekend werd dat Northland Packers Steamships Ltd. had uitgekocht. Deze bezat 3 houten schepen, de CLOVERLEAF, P.W. en de TECO, alsmede de ponton CLOVERLEAF BARGE. Packers Steamship, opgericht in 1903 door British Columbia Packers Association of New Jersey, exploiteerde met de schepen een dienst op vissersplaatsen en fabrieken te Quathiaski Cove, Alert Bay, Port Hardy, Namu, Bella en stops te Smith River en Seymour Inlet. Packers besloot tot stoppen door de steeds oplopende kosten van exploitatie en maakte op 2 februari 1960 met de TECO de laatste reis. De CLOVERLEAF en P.W. lagen op en alleen de TECO en CLOVERLEAF BARGE waren in het visseizoen actief. Na de overname kregen de schepen de volgende namen HECATE PRINCE (ex CLOVERLEAF), ROSS PRINCE (ex P.W.) en SEYMOUR PRINCE (ex TECO), de CLOVERLEAF BARGE kreeg de naam KEMANO IV. Op een vrachtdienst tussen Vancouver en kustplaatsen inclusief die op Queens Charlotte Islands en Skeena River kwamen de HECATE PRINCE en de KEMANO IV, met elke 10 dagen een afvaart vanaf Vancouver. SEYMOUR PRINCE en ROSS PRINCE deze werden voornamelijk ingezet tijdens het visseizoen, anders lagen ze op bij Lynn Terminal (North Vancouver) bij de Second Narrows Bridge.

In 1962 kwam de overdekte ponton LAKELSE in dienst en ingezet op de Kitimat dienst. Voor het sleepwerk zorgde de HECATE PRINCE of ingehuurde sleepboten.

Vanaf Kitimat zorgden 24 vrachtauto's van Skeena Motor Carriers Ltd., een dochteronderneming van Northland, verder voor de lading. Terwijl deze dienst steeds meer lading kreeg te verwerken kregen de vracht/passagiersdiensten minder te verwerken. Oorzaak hiervan was mede de oprichting van een vracht/passagiersdienst tussen Kelsey Bay en plaatsen als Beaver Cove, Alert Bay, Port McNeill en Sointula, waarop ook Northland actief was. Deze maatschappij, Murray Marine Service Ltd. te Alert Bay en opgericht in februari 1959, had de beschikking over de LADY ROSE (ex Union Steamships) en korte tijd later over de UCHUCK III.

Teneinde de concurrentie een slag vóór te zijn richtte Northland op 15 november 1960 de Northwest Shipping Co. Ltd. op die door betere service te verlenen, Murray in maart 1961 deed besluiten er mee te stoppen. Hierna verving Northland de NIMPKISH PRINCESS door de grotere PACIFIC PRINCE, die na een verbouwing 25 passagiers kon vervoeren en auto's aan dek. Hetzelfde jaar (1960) besloot Northland een dienst te starten op Kitimat en Prince Rupert met sleepboten en pontons. Dat werden 10 daagse rondreizen met de pontons KEMANO IV en LAKELSE.

Op 21 november 1961 startte de ISLAND PRINCESS van Coast Ferries Ltd. een dienst tussen Sointula, Alert Bay, Port McNeill enerzijds en Beaver Cove en Kelson Bay anderzijds. Kort hierop trok Northland zich terug uit deze dienst.

1962

Twee opmerkelijke veranderingen deden zich voor in 1962. In de eerste plaats veranderde de subsidies van provinciale naar de federale overheid. De angst bestond dat de provinciale regering alle delen van de rederij zou overnemen. Dat bleek niet ongegrond, kort daarvoor had de provinciale regering Gulf Islands Ferry Co. Ltd, Black Ball Line Ltd. en British Columbia Electric Co. Ltd. overgenomen. Door deze omstandigheden veranderde Northland op 31 januari 1962 alle provinciaal geregistreerde maatschappijen. British Columbia Steamship Co. Ltd. veranderde in Skeena Steamship Ltd., Northland Shipping Co. Ltd. in Skeena Shipping Ltd., Northland Terminal Co. Ltd. in Skeena Terminals Co. Ltd., Northwest Shipping Co. Ltd. In Skeena Northern Shipping Ltd. en West Coast Stevedoring Co. Ltd. in Skeena Stevedoring.

De tweede verandering was toen Captain Terry 40% van zijn familiaandelen verkocht aan Phs. van Ommeren. Daarna werden de door federale regering gecharterde maatschappijen veranderd in Northland Navigation (1962) Co. Ltd. en Northland Shipping (1962) Co. Ltd.

Captain Terry verkocht 40% van zijn familiebelang aan Phs. van Ommeren om de rederij een 2e kans te geven. Ook wilde hij er zeker van zijn dat de rederij bleef voortbestaan als hem iets zou overkomen.

De verschillende werkmaatschappijen gingen samenwerken onder de naam Northland Shipping (1962) Company Limited. De manager van Phs. van Ommeren (Canada) Ltd., die Northland vertegenwoordigde namens Rotterdam, werd benoemd tot vice-president en Terry bleef president van de rederij.

Phs. van Ommeren, bij hoofde van J.J. Oijeveaar, zag wel iets in de kustvaart en zeker voor Canada. Hij verwachtte dat de handel met China zou toenemen en met name de Canadese rederijen daarvan zouden kunnen profiteren.

Gedurende het begin van de jaren '60 bleek er behoefte te zijn aan een schip dat meer geschikt zou zijn voor de lijndiensten in dat gebied en een grote verscheidenheid aan lading kon vervoeren. In 1963 kwam z'n type schip in dienst onder de naam NORTHLAND PRINCE, deze mocht 108 passagiers (in hutten) vervoeren en 12 dagpassagiers. Verder was dit schip geschikt voor het vervoer van containers, koel- en bulklading en auto's. De lijn waarop ze kwam te varen was een weekdienst van Vancouver naar Prince Rupert en Stewart, later ook Queen Charlotte Islands. Bij de indienststelling op 11 juli 1963 moest de CANADIAN PRINCE worden opgelegd. Voor uitbreiding van werk in de Golf van Georgia nam Northland op 31 mei 1964 de Vancouver Barge Transportation Ltd. over van Vancouver Tug Boat Co. Ltd. te Vancouver. Deze laatste had in augustus 1963 de zeggenschap gekregen over de maatschappij die 40 jaar daarvoor was opgericht als Vancouver Courtenay Transportation Co. Ltd. Na een wisseling van eigenaar in 1939 veranderde de naam in Vancouver Barge Transportation Co. Ltd. Met sleepboten en barges onderhield deze firma een vrachtdienst tussen Victoria, Nanaimo, Campbell River, Powell River en havens waarvoor er een aanbod van lading was. Bij de overname hoorde ook het Roger Street Terminal te Vancouver, op de 8 pontons nam Northland een optie tot koop. Na de overname werd de dienst als Vancouver Barge Transportation Division van Northland voortgezet, alleen Campbell River kwam niet meer voor in de aan te lopen havens. Al vrij spoedig na de overname merkte men de concurrentie van de vrachtauto's van British Columbia Ferries en Canadian Pacific. Deze waren niet alleen sneller maar konden ook goedkoper vervoeren en het leek Northland niet mogelijk deze dienst nog langer voort te zetten zonder verliezen te lijden. De dienst op Nanaimo en Courtenay eindigde op 30 april 1965, die op Victoria op 17 mei 1965 en de dienst op Powell River route ging op 14 mei 1965 over naar Coast Line Ferries Ltd.

In 1964 moesten de houten schepen ISLAND PRINCE, ROSS PRINCE en SEYMOUR PRINCE het veld ruimen wegens te hoge exploitatiekosten en van de hand gedaan worden. Ter vervanging van deze kon de HOEGH ARIANE van Leif Hoegh & Co. te Oslo worden overgenomen en is herdoopt in ISLAND PRINCE (2). In de herfst van 1965 kwam ze in dienst op de route naar Klemtu, Butedale, Kemano, Prince Rupert en Masset-Queen Charlotte Islands.

In april 1966 verwierf van Ommeren zich een meerderheidsbelang in Northland en Terry trok zich terug uit zijn rederij.

Northland beschikte toen over 8 vracht- passagiersschepen met een totaal van 9.166 BRT

In 1968 leverde scheepswerf McKenzie de NORTHLAND 101 op aan Northland, een 60 m. lange ponton met 2.500 ton ladingcapaciteit die 24 trailers kon vervoeren. Ook kon deze ponton koellading en eetbare olie meenemen. Voor het verslepen van de pontons werden sleepboten gecharterd wanneer het nodig was. Om daar niet te veel van afhankelijk te zijn nam Northland in 1968 de eigen sleepboot SQUAMISH CHIEF in dienst. Lang heeft deze niet de bakken kunnen verslepen, helaas verging de in 1968 gebouwde sleepboot al op 12 januari 1972 bij Kitimat zonder er mensenlevens te betreuren waren. Ter vervanging hiervan kocht Northland de een jaar eerder gebouwde sleepboot SQUAMISCH WARRIOR.

Een verlaging van de vrachttarieven en een staking in de houtindustrie konden niet verhinderen dat de winst over 1968 iets hoger uitkwam als die van het jaar daarvoor. In maart 1968 liep de TAHSIS PRINCE aan de grond en ging verloren, geen der opvarenden liep daarbij letsel op.

De resultaten van Northland stonden nog al eens onder druk van een staking, ook tijdens 1970 gebeurde dat nog wel eens aan de Canadese westkust waardoor de gewenste resultaten achterbleven. In november 1970 versterkte de 765 PK sterke sleepboot HECATE PRINCE de vloot.

In 1973 besloot Northland meer eigen sleepboten in te zetten en kocht in het volgende jaar de PACIFIC FURY en de MANICOUAGAN, ex FEDERAL BEAVER die gingen varen als NORTHLAND FURY en OCEAN PRINCE. Ook een nieuwe ponton kwam in dienst, de NORTHLAND TRANSPORTER met een capaciteit van 3.600 ton. Terwijl deze tak van het bedrijf zich uitbreidde daalde het aantal vrachtschepen, in de periode 1968 tot 1973 verkocht men de ALASKA PRINCE, NORTHERN PRINCE II en de HECATE PRINCE.

De dramatische verandering van de vloot kon worden toegeschreven aan een aantal oorzaken: een daling van het ladingaanbod, uitbreiding van het aantal vluchten met passagiers en vracht, hogere exploitatiekosten en uitbreiding van het verkeerswegennet. Hiervoor waren subsidies noodzakelijk om rendabel te blijven werken. Moeilijk werd het toen de Canadian Transport Commission (C.T.C.) in 1972 weigerde de jaarlijkse subsidie van 130.000 dollar per jaar te verlengen voor de Vancouver-Westkust route. Zodoende was Northland genoodzaakt om deze dienst te staken. De laatste reis naar Vancouver Island ving aan op 4 juli met de SKEENA PRINCE en dat betekende een eind aan 70 jaar scheepvaartlijndiensten naar dat eiland.

De SKEENA PRINCE vond later emplot in de dienst op Beaver Cove, Port McNeill, Alert Bay, Bull Harbour, Bella, Namu en Klemtu. Op Northland's North Coast-Queen Charlotte route voeren de ISLAND PRINCE en de NORTHLAND PRINCE, zij het met behulp van een jaarlijkse subsidie van \$ 3,7 miljoen. Bij de besprekingen voor verlenging van de subsidie in september 1976 drong Northland er bij de C.T.C. op aan deze met \$ 800.000 te verhogen om de hoger wordende exploitatiekosten (brandstof en loonkosten) te kunnen opvangen. De minister van transport echter weigerde



deze te honoreren na aflopen van het contract op 31 oktober 1976. Bij bekend worden van deze beslissing besloot Northland om onmiddellijk de ISLAND PRINCE uit de vaart te halen en op te leggen te Vancouver. (Foto NORTHLAND PRINCE als AVALON: Internet).

Een maand vóór het voorstel van Northland aan de C.T.C. presenteerde de Council of Marine Contractors (Tug and Barges Operators) een rapport aan de minister van transport waarin ze stelde dat Northland de subsidies zou gebruiken voor haar "tug and barges services". Zelf ontvingen de Tug and Barges Operators geen subsidie en stelden dat Northland deze onterecht ontving. Northland ontkende en voerde aan dat de subsidies alleen gebruikt werden voor de andere lijndiensten. Tien dagen voordat het contract zou aflopen en het er naar uit zag dat de subsidieverhoging er door zou komen, maakte Northland al aanstalten haar schepen te verkopen. Op het allerlaatste moment besloot de regering toch tot verlenging van de subsidie en te verhogen naar 11.000 dollar per dag (4.015.000 dollar op jaarbasis) en een nieuwe overeenkomst uit te werken. Gefrustreerd door de houding van de regering en de slechte vooruitzichten om de lijnen nog rendabel te krijgen gaf Northland de diensten op en bood haar schepen



te koop aan. De SKEENA PRINCE en NORTHLAND PRINCE maakten hun laatste reis en meerden af op 30 oktober 1965 te Vancouver. De eerste die verkocht kon worden was de SKEENA PRINCE en ging naar een Mexicaanse koper. Het schip vertrok in december 1976 als VICTORIA II naar Ensenada. In juni 1977 volgde de ISLAND PRINCE (II), na verkocht te zijn aan een Griekse koper, en vertrok naar de Middellandse Zee. Na een jaar opgelegd te zijn nam een Engelse rederij de NORTHLAND PRINCE over voor gebruik op de passagiers-vrachtroute van Engeland naar St. Helena. Ze vertrok uit British

Columbia begin november 1977 als ST. HELENA (foto: Internet).

De "tug and barges" dienst bleef bestaan en onderhield een 2 x per week dienst op Kitimat tot 1 januari 1978. Vanaf die dag nam Canadian Pacific Ltd. de diensten over met een 6 jarig leasecontract met een optie tot koop. Hieronder viel eveneens Northland's Skeena Motor Carriers Ltd. met een flink aantal trucks en trailers. Deze overeenkomst eindigde echter al op 31 januari 1980 door de verliezen die C.P. hierop leed. Kort daarop ging alles in de verkoop, de pontons en de sleepboten OCEAN PRINCE II en SQUAMISH WARRIOR gingen naar Roy Lease Ltd. te Montréal en de sleepboot NORTHLAND FURY naar Pacific Towing Services te Vancouver. Hiermee eindigde een eens zo bekende rederij die verbindingen onderhield tussen de kustplaatsen langs de Canadese kust waar veel mensen gebruik van maakten.

Door het stopzetten in 1976 van de bestaande subsidieregeling door de Federale regering van Canada voor het lokale vracht- en passagiersvervoer kreeg de rederij een zodanige smalle basis, dat VO zich genooddaakt zag onderhandelingen te openen met Canadese geïnteresseerde voor het overdragen van de activiteiten aldaar. Allereerst werd besloten de vracht- en passagiersdiensten te beëindigen en de 3 vracht- passagiersschepen van de hand te doen. Bovendien zocht van Ommeren naar gegadigden voor de overname van de activiteiten. Besprekingen hebben er toe geleid dat eind 1977 de rederij aan Canadian Pacific Ltd., Montréal onder een meerjarig contract kon worden verhuurd met een optie tot koop.



d.m.s. OCEAN PRINCE II 5113163 1974-1980 sleepboot CZ3922

Gebouwd 1962, Russell Brothers Ltd., Owen Sound, Ontario (1205)

182 BRT 55 NRT

29,09 (26,09) x 8,46 x 4,02 x . meter.

1.600 PK, 2 x 8 cyl, 4 tew, 222 x 292, Blackstone, Lister Blackstone Marine Ltd., Stamford, Ct.

6-1962 opgeleverd als FEDERAL BEAVER aan Federal Terminals Ltd., Kingston, Ontario-Canada.

1963 verkocht aan Quebec Cartier Mining Co., Montréal-Canada, 1964 herdoopt MANICOUAGAN.

7-1973 gekocht door Northland Navigation Co. Ltd., Vancouver B.C., 1974 herdoopt OCEAN PRINCE II.

1980 verkocht aan RoyLease Ltd., Vancouver B.C., in beheer bij RivTow Straits Ltd., herdoopt RIVTOW PRINCESS.

1-3-1990 verkocht aan Cosulich Investment Ltd., Vancouver B.C., bleef in beheer bij RivTow Straits Ltd. als RIVTOW PRINCESS.

1994 in beheer bij Rivtow Marine Enterprises, Vancouver, B.C.

27-11-2003 met op sleep de ponton RT 1202 bij Crofton, B.C. in positie 48.52.00 NB. en 123.37.59 WL. in aanvaring gekomen met het visserschip OCEAN DESTINY (bouwjaar 1989, 87 BRT).

2000 in beheer bij Smit Marine Canada Inc., Vancouver, B.C.
8-5-2006 (e) ingebracht bij Smit Marine Canada Inc., Vancouver, B.C.
13-10-2008 (e) herdoopt SMIT PRINCESS.
2010 verkocht aan Seaspan International Ltd., Vancouver B.C., herdoopt RIVER PRINCESS.
(Foto: NN, Internet).



NEW HIROTSUKI 9003146, 8-5-1990 kiel gelegd, 30-7-1990 te water gelaten, 9-10-1990 opgeleverd door Miyoshi Zosen K.K. (280) aan Kyoei Kaiun Kaisha Ltd., Tokyo-Japan, 4.288 BRT, 5.097 m³, 6.080 EPK, 16 kn., 23-1-2001 (e) verkocht aan New Power Shipping S.A., Panama, in beheer bij Kyoei Kaiun Kaisha Ltd., roepsein H3RO, 5-2005 in de pool van Seatrade Groningen B.V.
14-6-2011 (e) verkocht aan Polluks-Sovgavan, Kholm-sk-Rusland, in beheer bij Polluks Co. Ltd., Moskou, roepsein UBHH7, herdoopt SIRIUS-1. (Foto: W. Koper, 25-3-2009, IJmuiden).

Evergreen, Hapag-Lloyd en CMA CGM starten nieuwe lijndiensten

Drie grote containerrederijen voegen nieuwe bestemmingen aan het eigen netwerk toe. Evergreen begon deze week een feederdienst tussen Kaohsiung en Cebu. De dienst naar deze Filipijnse haven wordt verzekerd door het eigen schip 'UNI CHART' (1.038 TEU). De Taiwanese rederij gebruikte tot voor kort een dienst van de rederij Sea Consortium voor de bediening van Cebu. Hapag-Lloyd begint een eigen feederdienst naar de Indonesische havens Surabaya en Jakarta. Die zal op de andere diensten van het netwerk aansluiten in Singapore. Voor de nieuwe wekelijkse Singapore Indonesia Service (SIS-dienst) die op 4 augustus van start gaat, huurde de Duitse rederij de 1.296 TEU grote 'VICTORIA TRADER'. In het verleden gebruikte Hapag-Lloyd onafhankelijke feederdiensten.



(Foto HAMBURG EXPRESS: Scheepsfotoruilbeurs, 10-7-2005, Europoort).

De Franse rederij CMA CGM heeft Xiamen opgenomen als nieuwe aanloophaven in de eastbound rotatie van de FAL3-dienst tussen Noord-Europa en het Verre Oosten. De transittijden uit Rotterdam en Zeebrugge naar deze Chinese havens bedragen respectievelijk 39 en 36 dagen.



In de FAL3 worden tien schepen met een capaciteit van 9.415 tot 11.388 TEU ingezet. Ze verbinden Duinkerken, Rotterdam, Hamburg, Zeebrugge en Southampton met Beiroet, Jeddah, Port Kelang, Chiwan, Xiamen, Qingdao en Ningbo.

CMA CGM loopt Xiamen al aan met de FAL1-dienst, maar de transittijden uit Noord-Europa zijn met die dienst langer omdat het om een stop op de terugreis tussen Noord-China en Europa gaat. Xiamen is een

belangrijke invoerhaven voor afval dat wordt gerecycled en voor marmer. (Bron: Nieuwsblad Transport, 28 juli 2011, foto CMA CGM BAUDELAIRE: Scheepsfotoruilbeurs, 11-7-2005, Europort).



NOBLE GLOBE TROTTER 9540845, 18-5-2011 (e) opgeleverd door STX Dalian (M4001) (STX Offshore & Shipbuilding Co. Ltd.) aan Noble GT Holding LLC, Liberia, in beheer bij Noble Drilling U.S. LLC, Sugar Land Texas, 34.114 BRT, 19-7-2011 gearriveerd de firma Huisman Equipment B.V. in de Wiltonhaven te Schiedam om uitgerust te worden o.a. voorzien van een boortoren. In 2013 gaat hetzelfde gebeuren met de NOBLE GLOBE TROTTER II. Beide schepen gaan 10 jaar werken voor Shell. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 30-7-2011, Schiedam).

Straat Malakka



DOMINA ex AVERDYK ex DURHAM VICTORY in 1971



ACHILLE LAURO ex WILLEM RUYSS in 1977



W. ALTON JONES in 1971

DEXTEROUS van de “Assurance” klasse.



De schepen: HMS ADEPT (W 107) 17-3-1942 vergaan, HMS ALLEGIANCE (W 50), HMS ANTIC (W 141), HMS ASSIDUOUS (W 142), HMS ASSURANCE (I) (W 59) 18-10-1941 vergaan, HMS CHARON (W 109), **HMS DEXTEROUS (W 111)**, HMS DILIGENT (W 18), HMS EARNER (W 143), HMS FRISKY (W 11), HMS GRIPER (W 112), HMS HENGIST (W 110), HMS HORSIA (W 97) 16-3-1943 vergaan, HMS JAUNTY (W 30), HMS PROSPEROUS (W 96), HMS PRUDENT (W 73), HMS RESTIVE (W 39), HMS SAUCY (II) (W 131), HMS SESAME (W 144) 11-6-1944 getorpedeerd door een motorboot, HMS ADHERENT (W 108) 14-1-1944 vergaan, en HMS STORMKING (W 87) (foto: Internet). Bewapening 1 3" AA gun, 2 20mm AA, 2 MG AA.

s.s. DEXTEROUS 539952. 1943-1945 sleepboot BJXM

Gebouwd 1942, Cochrane & Sons Shipbuilders Ltd., Selby (1247)

597 BRT

47,76 (44,71) x 10,12 x 4,88 x 4,511 meter.

bergingsleepboot, “Assurance” klasse.

1 ketel, v.o. 315 m², 14,75 atm.

1.350 IPK, T 3 cyl, 432, 711 & 1219 x 838, C.D. Holmes & Co. Ltd., Hull.

26-11-1941 kiel gelegd, 3-4-1942 te water gelaten, 14-9-1942 opgeleverd als HMRT DEXTEROUS aan The Royal Navy, U.K., pennant nummer W 111, officieel nummer 167032.

3-1943 in charter bij N.V. L. Smit & Co.'s Internationale Sleepdienst, Rotterdam, in beheer bij J.D. McLaren & Co., Leith, 16-3-1943 te Leith onder vlag Nederlandse vlag gebracht, roepsein BJXM, in de vaart als konvooi bergingsleepboot, bemand met personeel van Smit Int. o.a. kapitein J. Kalkman, stuurman W. Pop, machinist Willem Warbout, bootsman/matrozen Leen Ras, Gerrit Quak, Smoor en Rinus van Ewijk.

18-4-1943 vertrokken in konvooi ON.179 (Liverpool-New York City), 54 koopvaardij schepen en 20 escortevaartuigen, 3-5-1943 gearriveerd te Halifax (6-5-1943 konvooi te New York City).

10-5-1943 tijdens een reis in konvooi aangevallen door de onderzeeboot, nadat escorteschepen te hulp kwamen verdween de onderzeeboot.

6-6-1944 tijdens de landing op Normandië en daarna ingezet bij het slepen van caissons die voor de Franse kust werden afgezonken om te dienen als kunstmatige haven.

9-6-1945 gearriveerd te Maassluis.

7-1945 terug bij The Royal Navy, Leith-U.K., in beheer bij J.D. McLaren & Co., Leith, roepsein MAIJ.

1946 overgedragen aan Ministry of War Transport, Leith-U.K., in beheer bij J.D. McLaren & Co., Leith.

1946 ingebracht bij Ministry of Transport, Leith-U.K., in beheer bij J.D. McLaren & Co., Leith.

23-1-1947 verkocht aan Overseas Towing & Salvage Co. Ltd., London-U.K. 600 BRT, 45 NRT.

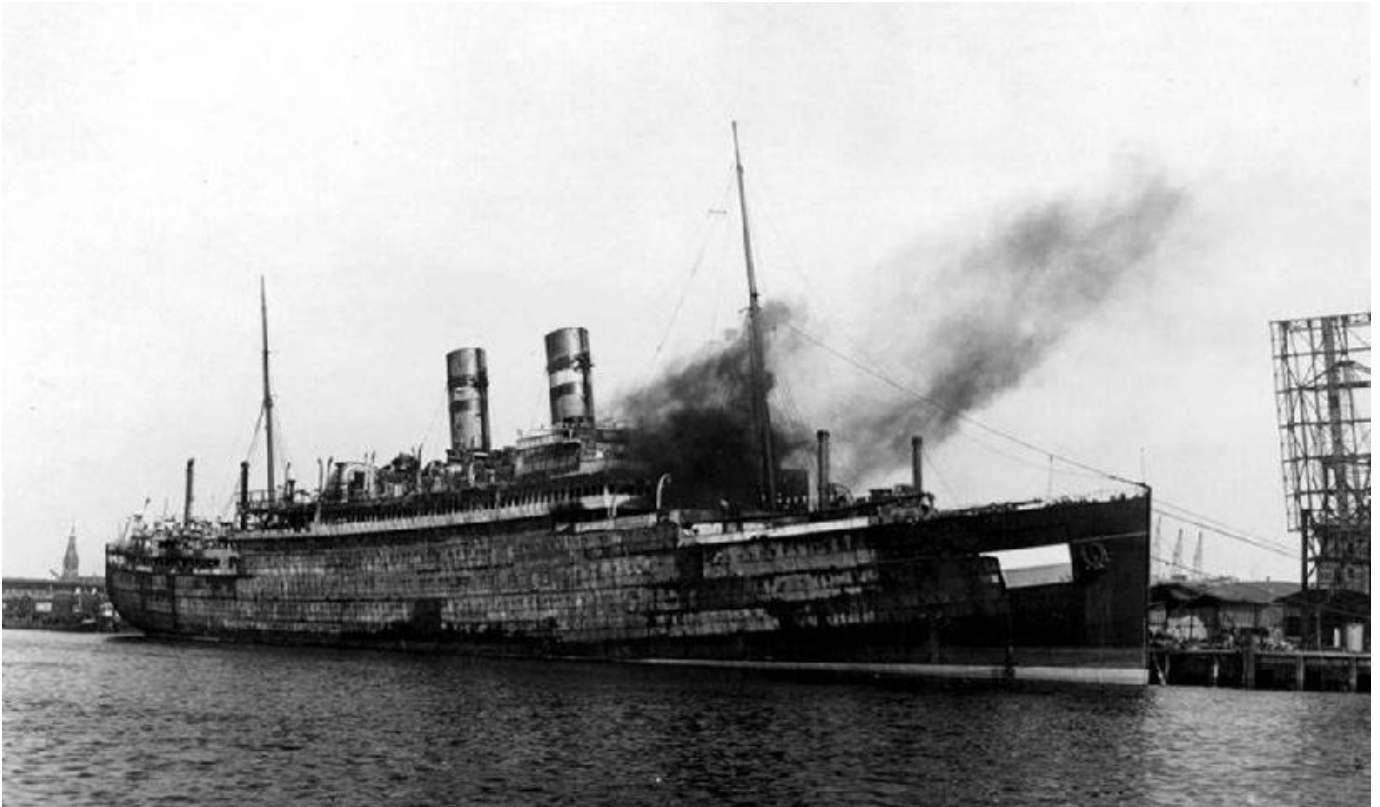
1957 verkocht aan BP Tanker Co Ltd., Londen-U.K., herdoopt ZURMAND.

1966 verkocht aan Waterloo Shipping Co. Ltd., Piraeus-Griekenland, in beheer bij Tsavlis (Salvage & Towing) Ltd., Piraeus.

1967 verkocht aan Tsavlis (Salvage & Towing) Ltd., Piraeus-Griekenland.

1968 herdoopt NISOS IKARIA.

1969 gesloopt te Perama, Griekenland.



d.s.s. STATENDAM

Gebouwd 1929, Harland & Wolff Ltd., Belfast (612)

29.511 BRT

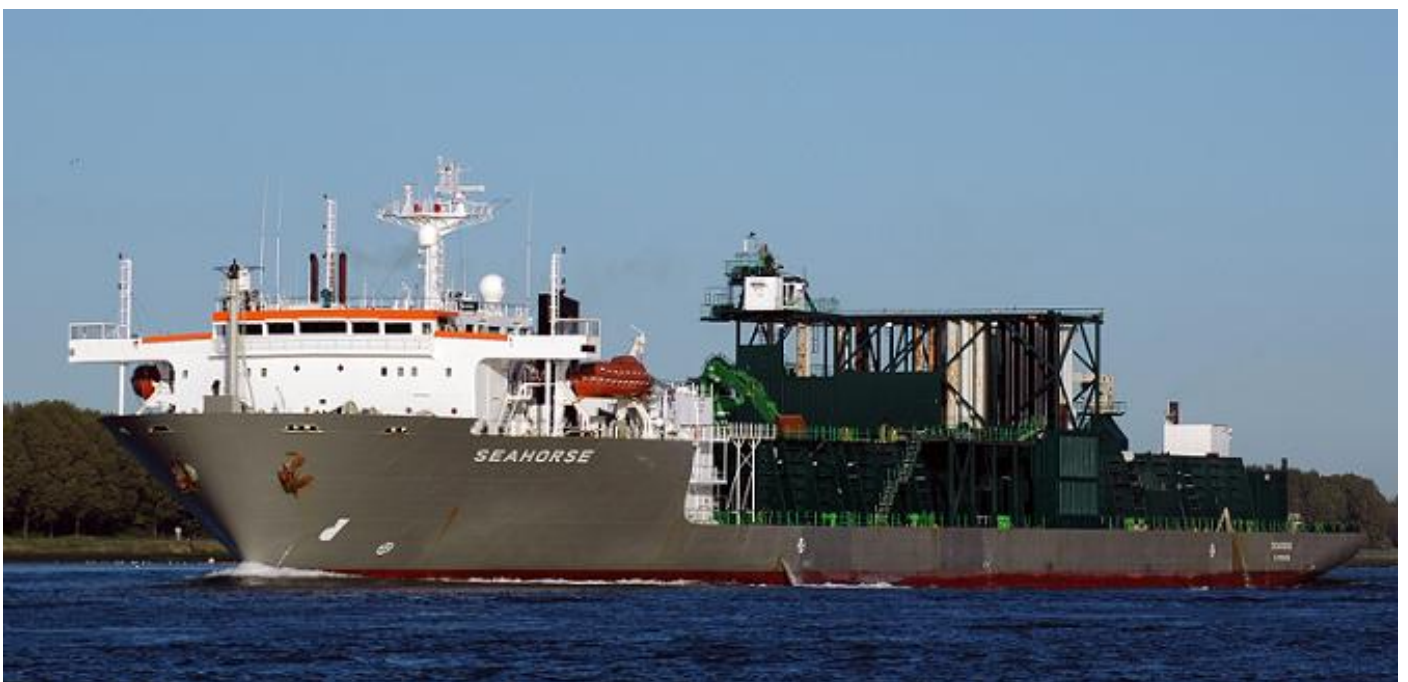
19 kn.

4-1927 naar Rotterdam gesleept en afgebouwd bij Wilton's Slipway & Eng. Co., Rotterdam, 4-1929 opgeleverd aan N.V. Maildienst der Holland Amerika Lijn, Rotterdam.

1934 ingebracht bij N.V. Nederlandsch-Amerik. Stoomvaart Mij., Rotterdam.

11-5-1940 aan de Wilhelminakade, Rotterdam, nadat Duitse militairen met mitrailleurs posities innamen op het schip door Nederlands artilleriegeschut in brand geschoten, 11-5-1940 uitgebrand, 8-1940 verkocht voor sloop aan N.V. Frank Rijdsdijk's Industriële Onderneming, Hendrik-Ido-Ambacht. (Foto: CD Rotterdam 5-1940).

Overcapaciteit dreigt in steenstortmarkt



Met de komst, dit jaar, van drie nieuwe flexibele valpijpschepen wordt de gezamenlijke steenstortcapaciteit in één klap nagenoeg verdubbeld. Zowel Van Oord, Tideway als Boskalis brengen dit jaar enorm grote steenstorters in de vaart die voornamelijk worden ingezet voor offshoreprojecten, zoals het afdekken van pijpleidingen in diep water.



De drie Nederlandse spelers die in de internationale steenstortmarkt de dienst uitmaken zijn van origine baggermaatschappijen van Oord is in dit segment al langer actief met de JAN STEEN met een laadcapaciteit van 1824 ton en de veel grotere TERTNES en NORDNES (foto: G. Vermeulen, 16-5-2008, Nieuwe Waterweg) met een laadcapaciteit van respectievelijk 9785 en 24.000 ton. Aan deze vloot wordt nu ook de Stornes toegevoegd. Een 175 meter lang en 26 meter breed flexibel valpijpschip met een laadcapaciteit van 27.000 ton, opgeleverd door de Chinese Yantai Raffles-werf. Met deze steenstorter kunnen heel nauwkeurig stenen tot op een waterdiepte van 2000 meter worden gestort. Het vaartuig is hiermee het grootste in haar soort ter wereld.



Nagenoeg gelijktijdig met de STORNES heeft de Sembawang-werf in Singapore het 155 meter lange en 32 meter brede valpijpschip FLINTSTONE opgeleverd aan DEME-dochter Tideway Offshore Contractors

uit Breda. Dit vaartuig heeft een laadcapaciteit van 20.000 ton en kan eveneens stenen storten in waterdieptes tot 2000 meter. De vloot van Tideway bestaat verder uit het valpijpschip **ROLLINGSTONE**, met een laadcapaciteit van ruim 11.500 ton, en de **SEAHORSE** (Foto: R. Zegwaard, 22-4-2009, Nieuwe Waterweg) met een laadcapaciteit van 17.500 ton. Laatstgenoemd vaartuig is ondergebracht bij Deeprock, een samenwerkingsverband van Tideway en Boskalis die sinds 1999 allebei met dit vaartuig werken. Boskalis beschikt zelf over de **SANDPIPER** (Foto: R. Koning, 13-6-2006, NZ Kanaal) die 18.000 ton aan stortsteen kan meenemen. Zowel de Seahorse als de Sandpiper kunnen stenen storten in maximaal 1500 meter diep water. Boskalis krijgt eind dit jaar de beschikking over een nieuwe 159 meter lang en 36 meter breed flexibel valpijpschip. Ook dit vaartuig kan in 2000 meter diep water stenen storten en 24.000 ton lading meenemen. Het is momenteel in aanbouw bij Keppel Singmarine in Singapore.



Overcapaciteit

Wordt de huidige laadcapaciteit van de valpijpschepen bij elkaar opgeteld, dan komt deze op 82.609 ton. De gezamenlijke capaciteit van de drie nieuwbouwers gaat 71.000 ton bedragen. Dit betekent dat de totale capaciteit bijna gaat verdubbelen. Directeur Joep Athmer van Van Oord Offshore sprak hierover eind vorig jaar in het vakblad *Offshore Visie* al zijn ongerustheid uit. 'Wij hebben de **STORNES** op stapel gezet toen de marktverwachtingen nog heel goed waren. Maar momenteel zien we dat het aanbod in tonnen nog niet de verwachte groei heeft doorgemaakt. Mede door de nieuwbouw van de concurrentie zal de steenstortcapaciteit verdubbelen, maar het marktaanbod niet.'

Van Oord Offshore heeft recentelijk voor het eerst in Brazilië een steenstortcontract uitgevoerd. Dit betrof het in opdracht van Petrobras afdekken van twee gasleidingen in de rivier Rio-Negro. Hiervoor zette Van Oord de **TERTNES** in. Verder werd eind 2010 een meerjarig project in Noorse wateren afgerond. Hiervoor dienden ten behoeve van het Ormen Lange-project miljoenen tonnen stortsteen in waterdieptes tot 850 meter te worden gestort. Voor dit project kwamen de **JAN STEEN**, **TERTNES** en **NORDNES** in actie.

Boskalis verzorgde op zijn beurt, in samenwerking met Tideway, in 2009 het effenen van de zeebodem met stortsteen op het tracé van de twee Nord Stream gasleidingen door de Oostzee. Dit werk werd

uitgevoerd met de SANDPIPER, SEAHORSE en ROLLINGSTONE. Boskalis gaat overigens opnieuw met steenstorters voor het Nord Stream-project aan de slag. Nu in samenwerking met Saipem. Dit project omvat het afdekken van de leidingen en vertegenwoordigt een waarde van 100 miljoen euro. Hiervan bedraagt het Boskalis-aandeel de helft. Voor dit werk worden twee tot drie valpijpschepen ingezet. Het is één van de grootste steenstortcontracten ooit.

Tideway heeft een contract ondertekend met Gazprom Neftshell voor de aanleg van erosiebescherming bij het Prirazlomnoya-platform ten zuidwesten van Nova Zembla in de Barentszee. Hier moet dit jaar in totaal 95.000 ton breuksteen worden gestort. Het diepterecord voor steenstorten staat, met 987 meter, op naam van de Rollingstone. De Nederlandse aannemers zijn alle drie van mening dat zij met hun nieuwbouwschepen inspelen op de marktvraag. Er staan ook meer diepwaterprojecten op stapel, en dan met name offshore Brazilië. (Bron: Schuttevaer, foto SEAHORSE: Boskalis).



SCOTIAN EXPRESS 9487885, bulkcarrier, 12-8-2010 (e) te water gelaten bij COSCO Dalian Shipyard Co. Ltd. onder bouwnummer N240, 25-7-2011 te Dalian gedoopt SCOTIAN EXPRESS door mevr. Shashi Rajvanshy (echtgenote van Mr. Kishore Rajvanshy, Managing Director, Fleet Management Ltd.), 2011 oplevering aan Panamax Bulk 2 B.V., Panama, in beheer bij Vroon B.V., Breskens, 51.000 BRT, 92.500 DWT.



ISTRIAN EXPRESS 9474383, containerschip, 16-10-2010 te water gelaten bij Nanjing Wujiazui Shipbuilding Co. Ltd., Nanjing onder bouwnummer WJZ032, 26-7-2011 te Nanjing gedoopt ISTRIAN EXPRESS door mevr. Mieke Zoetemeyer (echtgenote van Frans Zoetemeyer, Superintendent Newbuilding Supervision, Vroon B.V.) 12.297 BRT, 14.500 DWT, 1085 TEU, 9-2011 geplande oplevering aan Vroon Express 4 B.V., in beheer bij Vroon B.V., Breskens.

ITALIAN EXPRESS 9474395, containerschip, 28-3-2011 te water gelaten bij Nanjing Wujiazui Shipbuilding Co. Ltd., Nanjing onder bouwnummer WJZ033, 26-7-2011 te Nanjing gedoopt ITALIAN EXPRESS door mevr. Annelies Bosch (echtgenote van Hans Schrijver, Superintendent Shipmanagement Vroon B.V.), 12.297 BRT, 14.500 DWT, 1085 TEU, 12-2011 geplande oplevering aan Vroon Express 5 B.V., in beheer bij Vroon B.V., Breskens.



VOS APOLLO 9552185, Offshore Support, Towing, Anchor Handling and Fire Fighting Vessel, 7-5-2008 (AB) contract, 21-12-2009 1e staal gesneden, 15-9-2010 kiel gelegd, 28-4-2011 (AB) te water gelaten bij Fujian SouthEast Shipyard Ltd., Fuzhou onder bouwnummer DN59M-76, 27-7-2011 te Fuzhou gedoopt VOS APOLLO door mevr. Marij Schoenmakers (partner van Mr. Con Schoenmakers, Supervisory Board member, Vroon Group B.V.), 1.678 BRT, 1.368 DWT, 2 x 1.920 kW, Caterpillar 3516B-HD, Caterpillar Inc., 8-2011 oplevering aan Offshore Support Vessels 12 Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Vroon Offshore Services Pte. Ltd., Singapore, roepsein 9V8667.

VOS ARES 9552197, Offshore Support, Towing, Anchor Handling and Fire Fighting Vessel, 7-5-2008 contract, 19-1-2010 1e staal gesneden, 30-12-2010 kiel gelegd, 28-6-2011 (AB) te water gelaten bij Fujian SouthEast Shipyard Ltd., Fuzhou onder bouwnummer DN59M-77, 27-7-2011 te Fuzhou gedoopt VOS ARES door mevr. Dineke Korteland (partner van Mr. Aart Korteland, Supervisory Board Chairman, Vroon Group B.V.), 1.678 BRT, 1.368 DWT, 2 x 1.920 kW, Caterpillar 3516B-HD, Caterpillar Inc., 2011

oplevering aan Offshore Support Vessels 13 Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Vroon Offshore Services Pte. Ltd., Singapore, roepsein 9V8668.

VOS ARTEMIS 9552202, Offshore Support, Towing, Anchor Handling and Fire Fighting Vessel, 18-6-2008 contract, 2-3-2010 1e staal gesneden, 26-11-2010 kiel gelegd, 25-6-2011 (AB) te water gelaten bij Fujian SouthEast Shipyard Ltd., Fuzhou onder bouwnummer DN59M-78, 27-7-2011 te Fuzhou gedoopt VOS ARTEMIS door mevr. Monika Krogulska (partner van Mr. Rob Heijliger, Regional Head Asia Asset Based Finance, ING Bank N.V., Singapore Branch), 1.678 BRT, 1.368 DWT, 2 x 1.920 kW, Caterpillar 3516B-HD, Caterpillar Inc., 2011 oplevering aan Offshore Support Vessels 12 Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Vroon Offshore Services Pte. Ltd., Singapore, roepsein 9V8669.

VOS THEMIS 9585754, Offshore Tug/ Anchor Handling Tug Supply Ship, 23-5-2011 (e) te water gelaten bij Fujian SouthEast Shipyard Ltd., Fuzhou onder bouwnummer DN59M-85, 27-7-2011 te Fuzhou gedoopt VOS THEMIS door mevr. Mette Kargaard (partner van Mr. Rasmus Wilhelmsen, Director, GreenOcean Brokering), 1.678 BRT, 1.400 DWT, 10-2011 oplevering aan Offshore Support Vessels 10 Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Vroon Offshore Services Pte. Ltd., Singapore.

VOS TRITON 9585766, Offshore Tug/ Anchor Handling Tug Supply Ship, 13-4-2011(e) te water gelaten bij Fujian SouthEast Shipyard Ltd., Fuzhou onder bouwnummer DN59M-89, 27-7-2011 te Fuzhou gedoopt VOS TRITON door mevr. Johanna Nieuwenhuijse (partner van Mr. Ko Nieuwenhuijse, Managing Director, VOS Pte. Ltd.), 1.678 BRT, 1.400 DWT, 10-2011 oplevering aan Offshore Support Vessels 10 Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Vroon Offshore Services Pte. Ltd., Singapore, roepsein 9V8734.

SBM Offshore N.V.



CONCORDE SPIRIT 8618217, vlcc, 3-4-1989 kiel gelegd, 27-7-1989 te water gelaten, 6-11-1989 (AB) opgeleverd door Hyundai H.I. Co. Ltd., Ulsan (499) als WORLD PENDANT aan Colindale Co S.A., Panama, in beheer bij World-Wide Shipping Managers Ltd. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 3-8-1991 aankomst Europoort).

142.639 BRT, 265.316 DWT, 24.279 EPK, 17.859 kW, B&W 6S80MC, Hyundai Shipbuilding & H.I. Co. Ltd., Ulsan, 14,75 kn.

2001 verkocht aan Sola Shipping Co. Ltd., Panama, in beheer bij Greenwich Brokerage Naviera S.A., 26-9-2001 (AB) herdoopt STENA EPISKOPI.

1-2003 (e) in beheer bij Polyar Tankers A.S.

24-6-2004 (e) in beheer bij Polyar Tankers A.S. en Northern Marine Management Ltd.

29-6-2004 (AB) herdoopt EPISKOPI.

23-5-2008 (e) in beheer bij Polyar Tankers A.S. en Wallem Shipmanagement Ltd.

2009 verkocht aan Terminal Installation Inc., Monrovia, vlag: Bahamas, in beheer bij SBM Offshore N.V., Schiedam, roepsein C6FY7, 14-12-2009 (AB) herdoopt CONCORDE SPIRIT.
17-12-2009 gearriveerd te Labuan en opgelegd, 17-7-2010 ten anker en opgelegd.
4-8-2011 contract SBM Offshore met Keppel Shipyard Ltd. voor de verbouwing drijvende productie opslag en Offloading (FPSO) tanker, krijgt de naam FPSO OSX-2. Gaat vanaf het 2^e kwartaal van 2013 werken voor OSX Brasil S.A. in beheer bij OGX Petroleo e Gas Participacoes S.A. (OGX) in het Campos Basin veld voor de kust van Brazilië.



s.s. POMPEY POWER 5404794, 1-1949 opgeleverd door S.P. Austin & Son Ltd., Sunderland (394) als POMPEY POWER aan Portsmouth Corporation, Portsmouth-U.K.
1.428 BRT, 720 NRT, T 3 cyl T.E.M., N.E. Marine Engineering Co. (1938) Ltd., Sunderland, 10 kn.
1949 verkocht aan British Electricity Authority, Portsmouth-U.K., in beheer bij Stephenson Clarke Ltd.
1954 ingebracht bij Central Electricity Authority, Portsmouth-U.K.
1958 ingebracht bij Central Electricity Generating Board, Portsmouth-U.K.
1960 verkocht aan Rederi A/S Orion, Drammen-Noorwegen, in beheer bij Tandberg & Møinichen, herdoopt TANDIK



1963 verkocht aan Hans Utkilen, Bergen-Noorwegen, herdoopt HAMEN.

6-1963 motor geplaatst, 1.200 EPK, 895 kW, Wichmann diesel, 10 kn. 1.364 BRT, 646 NRT, 1.930 DWT.

1986 opgelegd ten noorden van Bergen.

1996 verkocht aan Lupin Shipping Ltd., St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Alvar Olsson, Varberg, Zweden, opgelegd in Iddefjord te Strömstad, Zweden, daarna "vergeten".

2005 verkocht aan een stichting die het wilde behouden als historisch vaartuig en museum.

31-7-2011 aan de Zweedse kustwacht (Kustbevakningen) doorgegeven dat er 30 á 40 m3 olie in het schip zat. 2-8-2011 door Kustbevakningen vastgesteld dat er zich 28,5 m3 olie in de machinekamer bevond, geen lekkage geconstateerd, men vreesde dat door de slechte toestand van het schip lekkage kon gaan optreden. 3-8-2011 door het oliebestedingsvaartuig KBV 050 verwijderd. Ook in het verleden is al olie uit het schip verwijderd. (Bron: ESYS en worldshiptrust, foto's: worldshiptrust en Kustbevakningen).

Costa Cruises bestelt nieuw schip



Europa's nr. 1 cruisemaatschappij, het Italiaanse Costa Cruises, heeft vandaag een nieuwe scheepsorder geplaatst. Met een capaciteit van 4.921 gasten wordt dit het grootste Italiaanse cruiseschip.

Het nieuwe schip is vandaag besteld bij de Italiaanse scheepswerf Fincantieri en zal in oktober 2014 worden afgeleverd. Dit is de tiende bestelling van de afgelopen tien jaar van Costa Cruises bij Fincantieri en kost ruim een half miljard euro. Alle succesvolle elementen van de laatste schepen worden in dit nieuwe schip geïntegreerd en gemoderniseerd.

Tegelijkertijd kondigt Costa Crociere S.p.A. de verkoop aan van de COSTA MARINA, die meer dan 20 jaar dienst deed en vanaf november 2011 geen deel meer zal uitmaken van de vloot.

'Deze nieuwe bestelling, de tiende in tien jaar, bevestigt niet alleen de nauwe band tussen onze maatschappij en Fincantieri, maar ook ons leiderschap in Europa en onze kracht om bij te dragen aan de economie van ons land. Dit innovatieve project zal opnieuw een symbool zijn van Italië's typerende eigenschap om excellente producten te creëren op het gebied van design, technologie en innovatie, met als doel het image 'Made in Italy' over de hele wereld verder te versterken. Hoewel deze nieuwe bestelling geen substantiële verhoging van onze capaciteit betekent, maakt het wel deel uit van ons plan om de vloot efficiënter te maken.', aldus Pier Luigi Foschi, CEO en voorzitter van Costa Crociere S.p.A.

Fincantieri's CEO, Giuseppe Bono, zei: 'In deze tijden van crisis, waar de scheepsbouw sector wereldwijd te maken heeft met een drastische vermindering van nieuwe scheepsorders, versterkt Fincantieri met deze belangrijke bestelling onze leidende rol in deze markt. Dit succes is mogelijk door onze partners, de Carnival Group en Costa Cruises, die ondanks de crisis blijven investeren en geloven in de groei en ontwikkeling van de cruisemarkt. Veel dank ook aan de Italiaanse Staat die de financiering garandeert'.

De overeenkomst is vandaag aangekondigd, een paar dagen na de technische tewaterlating van de COSTA FASCINOSA (114.500 bruto tonnage en 3.800 gasten), die in mei 2012 de vloot gaat versterken. Sinds het jaar 2000 heeft Costa Cruises 10 nieuwe schepen besteld bij Fincantieri, waarmee een totale investering van meer dan 5 miljard euro gemoeid is. (Bron: 4-8-2011 internet: www.costacruises, foto COSTA FORTUNA: Scheepsfotoruilbeurs, Rhodos 19-9-2008).



MAERSK SEMBAWANG 8106745, 1984 opgeleverd door Hitachi, Nagasu (4706) aan The Maersk Co. (Singapore) Pte. Ltd., Singapore, 31.580 BRT, 63.695 DWT, 1997 verkocht aan Montebello Shipping & Trading Inc., Panama, herdoopt DIGNITY T., 25-6-2009 (e) verkocht aan Joyful Shipping S.A., Panama, in beheer bij Winning HK Shipping Co. Ltd., 6-2009 herdoopt SUNNY CARRIER, 3-2010 (e) in beheer bij Qingdao Huajian Shipping Co., 5-2011 verkocht aan Delta Shipping Marine Services, Doha, Qatar, vlag: Panama, 5-2011 herdoopt RAK CARRIER.

4-7-2011 tijdens een reis van Tutung, Indonesië naar Dahej, Gujarat, India, geladen met 60.054 ton steenkool, op 22 mijl van Mumbai tijdens slecht weer volgelopen en gezonken, bemanning is gered en aan boord genomen van de CMA CGM PUGET 9248124. (Foto: designyoutrust.com).



ROYAL PRINCESS 8201480, 1984 opgeleverd door Oy Wärtsilä Ab, Helsinki (464) als ROYAL PRINCESS aan P&O Steam Navigation Co., Londen-U.K., 44.348 BRT, 1.260 passagiers, 16-6-2005 te Southampton herdoopt ARTEMIS door de Britse actrice Prunella Scales (bekend van de Engelse comedyserie Fawlty Towers waarin zij de rol van Sybil speelde).

22-9-2009 bevestigde P&O Cruises dat de ARTEMIS aan MS Artania Shipping is verkocht en tot 12 april 2011 voor P&O Cruises bleef varen. Artania Shipping zal het dan schip aan het Duitse Phoenix Reisen charteren. 1-2011 aanvang laatste reis voor P&O met vertrek van Southampton naar Oost Azië.

29-4-2011 (e) ingebracht bij Artania G.m.b.H., Bermuda, in beheer bij V Ships Leisure S.A.M., Monte Carlo, 5-2011 herdoopt ARTANIA. (Foto: L. Bot, 2-6-2011, Nieuwe Waterweg).



RIVIERA 9438078, 3-6-2010 kiel gelegd, 16-7-2011 uit het bouwdok bij Fincantieri's Sestri Ponente Shipyard, gebouwd onder bouwnummer Fincantieri Sestri 6180, afbouw te Genua, in aanbouw voor Oceania Cruises Inc., Doral, Florida, vlag: Marshall Islands, in beheer bij V Ships Leisure S.A.M., Monte Carlo, 65.000 BRT, 4-2012 geplande oplevering.



Q-Shipping

ALORA 9534066, tankschip, aanvankelijk in aanbouw als ORALORA voor Rederiet M.H. Simonsen A.p.S., Svendborg, Denemarken, in beheer bij Seatrend Shipping N.V., Essen, 19-5-2011 opgeleverd door Yizheng Yangzi Shipbuilding Industry Co. Ltd. onder bouwnummer YZCB-2006-03 (II) aan als ALORA aan Oceanlook Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Q-Shipping B.V., Barendrecht, roepsein 5BQP2, 2.918 BRT, 1.246 NRT, 3.500 DWT, 4.175,4 m³, 90,00 (84,00) x 15,20 x . x 5,600 meter, 2.608 EPK, 1.920 kW, 2 x Cummins, Zhenjiang Marine Diesel Works, 11,2 kn.



PRIORITY 9402691, tankschip, aanvankelijk in aanbouw als ZODIACAL voor Seaprecius Shipping Ltd., in beheer bij Seatrend Shipping N.V., Essen, 12-2008 te water gelaten, 6-2011 (e) eigenaar: Oceanfirm Shipping Ltd., 6-7-2011 (BV) opgeleverd door Rongcheng Xixiakou Shipyard Co. Ltd., Rongcheng (XXK06-037) als PRIORITY aan Medforum Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Q-Shipping B.V., Barendrecht, roepsein 5BQX2, 3.953 BRT, 1.940 NRT, 6.450 DWT, 6.798 m³, 103,00 (96,50) x 16,00 x 8,70 x 6,500 meter, 3.587 EPK, 2.640 kW, MAK 8M25, Caterpillar Motoren, Kiel, 11,7 kn.



VOS MARINER 7403158, 7-1975 opgeleverd door J.G. Hitzler (750) als NOR TRUCK aan K/S Nor-Part I A/S & Co., Stavanger-Noorwegen, in beheer bij A.M. Larsen Shipping, 499 BRT, 1981 herdoopt ADIL, 1986 herdoopt ODS MANTA, 1993 verkocht aan Nomis Offshore Ltd., Aberdeen-U.K., in beheer bij Nomis Shipping Ltd., 1993 herdoopt DEA MARINER, 14-7-2008 (e) herdoopt VOS MARINER.

22-12-2010 (e) verkocht aan Bitunamel Feldmann G.m.b.H., Lübeck, 7-2011 (e) vlag: Duitsland, roepsein DFRY, 7-2011 (e) herdoopt NOORTRUCK.

