

SCHEEPSFOTORUILBEURS

ZEEBRIEF#11

14 augustus 2011



ATLANTICBORG 9397183, 29-2-2008 opgeleverd door Hudong-Zhonghua Shipbuilding Co. Ltd., Shanghai (H-0139) aan Wagenborg Shipping B.V., roepsein PHNG, 11.864 BRT, 143,00 (132,00) x 21,50 x 13,30 x . meter, 3 kranen, 60 ton SWL, 7.800 kW, Wärtsilä 8L46B, 17 kn., 7-3-2008 aanvang eerste reis, te Nantong casco's en luiken laden voor Rotterdam, Warnemünde en Rostock.

12-2010 (Optima) verkocht, 5-8-2011 overgedragen aan Manuel Gual Ltd., Panama, in beheer bij Bernhard Schulte Shipmanagement Cyprus) Ltd., Limassol, herdoopt MANUEL GUAL. (Foto: L. Bot, 10-5-2008, Nieuwe Waterweg).





BOSPORUSDIEP 9393840, 23-6-1998 (GL) kiel gelegd, casco gebouwd bij Severnav Shipyard Drobeta Turnu te Severnav, Roemenië, 8-9-2007 te water gelaten, 10-10-2007 vertrokken van de werf naar Constanta, 4-11-2007 vertrokken van Constanta, 17-12-2007 casco gearriveerd te Delfzijl vanaf Constanta achter de sleepboot LORE, 18-12-2007 vertrokken naar Hoogezand om afgebouwd te worden bij Bodewes Shipyards B.V. onder bouwnummer 686, 14-4-2008 verhaald van Hoogezand naar Handelskade Oost, Delfzijl, 15-4-2008 proefvaart op de Eems, 17-4-2008 te Delfzijl gedoopt BOSPORUSDIEP door mevr. Yvonne Müller (echtgenote van G. Müller van de Ostfriesische Volksbank) en opgeleverd aan Beheermaatschappij m.s. Bosporusdiep B.V., Groningen, in beheer bij Feederlines B.V., Groningen (Reederei Hartmann Logistics, Madeira), roepsein PHOJ, 4.102 BRT, 106,86 (100,62) x 15,20 x 6,60 x 5,250, 1980 kW, MaK 6M25, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G. NE-07, 12 kn., 18-4-2008 vertrokken op de eerste reis naar Hamina, Finland. (Foto: L. de Hoop, 4-10-2008, Westerschelde).

BOSPORUSDIEP redt drie schipbreukelingen - Afgelopen zaterdagavond (6 augustus 2011) ontving kapitein Nienhuis van m.s. BOSPORUSDIEP een verontrustende oproep van de Riga Rescue Radio. M.s. BOSPORUSDIEP zette meteen koers naar de doorgegeven positie en begon met de zoekactie naar een zinkende catamaran. Dertig minuten later vonden ze de omgeslagen catamaran. Kort daarna werden ook twee van de drie schipbreukelingen gesignaleerd. Ze bevonden zich in de nabijheid van de catamaran. De reddingsboot (met drie bemanningsleden aan boord) werd ingezet om de schipbreukelingen te redden. Inmiddels werd een derde schipbreukeling gesignaleerd. Alle drie de schipbreukelingen werden aan boord van m.s. BOSPORUSDIEP gebracht en medisch onderzocht. Op zondagochtend werden ze overgedragen aan de Letse kustwacht. De drie schipbreukelingen maken het goed. Wij bedanken kapitein Nienhuis en zijn gehele bemanning voor deze professionele reddingsactie.



DOUWE S. 8703139 van Rederij H. Steenstra B.V., Kampen, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 19-12-1986 kiel gelegd, 10-10-1987 te water gelaten, 11-1987 opgeleverd door Scheepswerf Ferus Smit B.V., Foxhol (248) als TORPE aan C.V. Scheepvaartonderneming Torpe, Delfzijl, 11-1993 herdoopt DOUWE S., 2-2005 verkocht aan Campbell Maritime Ltd., South Shields, thuishaven: Londen-

U.K., in beheer bij Union Transport Group, Bromley, Kent, U.K., 23-2-2005 gearriveerd te Dordrecht, 25-2-2005 herdoopt DOUWENT, roepsein MGWG4, 27-2-2005 vertrokken naar Bremen.
12-8-2011 door de sleepboot KEVERNE binnengebracht en afgemeerd in de Vulcaanhaven te Vlaardingen, assistentie van ZP MONTELENA, 13-8-2011 gearriveerd te Dordrecht. (Foto: R. Zegwaard, <http://tugfoto.blogspot.com>).



FENIX 7523312, 2-1977 opgeleverd door Sterkoder Mek. Verksted A/S (60) als FENIX aan Kihlinvest A/B, Zweden, 1.599 BRT, 2.942 DWT, 1979 verkocht aan Angbats A/B Kalmarsund, Zweden, in beheer bij Kihlinvest A/B, 1980 verkocht aan Gustav Stolk, Zweden, 1980 verkocht aan Robert Almstrom, Zweden, 1982 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Frisian Lake", Heerenveen, in beheer bij Holwerda Scheepvaart B.V., Heerenveen, roepsein PEBP, 1986 ingebracht bij Scheepvaart Maatschappij Daan B.V., Heerenveen, in beheer bij Holwerda Scheepvaart B.V., Heerenveen, 1988 verkocht aan Simon Mokster, Noorwegen, herdoopt MOKSTEIN, 1988 verkocht aan Sandhammaren Shipping, Noorwegen, herdoopt CIMBRIS, 1988 verkocht aan P/R for m.s. Cimbris, Ystad-Zweden, in beheer bij Sandhammaren Shipping AB, 1991 verkocht aan Rederi A/B Nedjan, Zweden, herdoopt HAVANG, 1996 verkocht aan Rodsher Shipping Co. Ltd., Cyprus, in beheer bij Neva Shipping Ltd., herdoopt RODSHER, 2.021 BRT, 7-7-2003 (e) verkocht aan Riga Shipping Ltd. (SIA 'Rigas Kugnieciba'), Riga-Letland, 17-12-2007 (e) herdoopt HAVHELT.
30-6-2011 (e) verkocht aan AJ & Sons Marine Corp., Riga-Letland, herdoopt PRINCESS OULA. (Foto FENIX: NN/Scheepsfotoruilbeurs).

FINNBORG op smeer.

Bij Ferus Smit G.m.b.H. in het Duitse Leer verloopt de bouw van het bouwnummer 395 volgens planning. De werf verwacht dat het schip, dat als FINNBORG in de vaart wordt genomen, vrijdag 30 september a.s. te water gaat. De FINNBORG is, na de BEATRIX, FLEVOBORG, FIVELBORG en FRASERBORG de vijfde van een serie ijsklasse 1A versterkte 14.600 tonners (615.000 cft) die de werf voor Wagenborg bouwt.

De algemene gegevens luiden: lengte over alles 154,60 meter, breedte 17,20 meter, holte 11,55 meter, containercapaciteit 475 TEU waarvan 191 aan dek. De met een straalbuis uitgevoerde schepen worden voortbewogen door een 4500 kW Wärtsilä 9L32C.



De verwachte oplevering van de Finnborg is medio november a.s. (Bron & foto's: Henk Zuur, 9-8-2011 via wagenborg.com)



GRETA 7228429, 15-7-1972 te water gelaten, 9-1972 opgeleverd door Storviks Mek. Verksted A/S, Kristiansund (49) als BINNA aan A/S Tronstad Brug, Noorwegen, 1978 verkocht aan J. Schokkenbroek, Groningen, 28-2-1978 in dienst en herdoopt GRETA, 1986 verkocht aan R. Arnesen, Noorwegen, herdoopt LUNDEVAAG, 1991 herdoopt TRI-STAR, 1991 herdoopt MICHELLE, 1994 verkocht aan Farsund Mini Bulk A/S, Farsund-Noorwegen, herdoopt WENCHE, 12-1994 verkocht aan Skibs A/S Orion, Farsund-Noorwegen, 1995 verkocht aan Skibs A/S Polaris, Sortland-Noorwegen, herdoopt LUNDENES, 15-11-2000 (e) vlag: Gibraltar, 23-12-2006 gearriveerd in de Dokhaven te Rotterdam, 28-12-2006 (e) vlag: Panama, 2006 verkocht aan Sirius Shipping Inc., Panama, in beheer bij Split Ship Management Ltd., Split, 2009 verkocht aan Taurus Shipholding Co. Inc., Panama, in beheer bij Split Ship Management Ltd., Split, 8-2009 herdoopt SECURE.

6-2011 (e) verkocht aan Ocean Trader International Co., St. Vincent and Grenadines, in beheer bij Wavecrest Shipmanagement Inc., Miami, Florida, roepsein J8AK7, herdoopt OCEAN TRADER. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 28-4-1983, Nieuwe Waterweg).





I-BOX 9518268, casco gebouwd bij Leda Shipyard, Korčula, Kroatië, 16-6-2011 (e) te water gelaten, 8-8-2011 gearriveerd te IJmuiden achter de sleepboot WATERMAN met bestemming Trawlerkade, 10-8-2011 vertrokken naar Peters Shipyard B.V., Kampen om afgebouwd te worden onder bouwnummer 1104, 11-2011 geplande oplevering, in bevrachting bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 3.500 BRT, 5.200 DWT, 99,90 x 13,35 meter, 2.448 EPK, 12 kn. (Foto: Marcel Coster, 8-8-2011, IJmuiden).



INDUSTRIAL ACHIEVER 8303185, 6-5-1983 kiel gelegd, 10-1983 te water gelaten, 12-1983 (GL) opgeleverd door Husumer Schiffswerft Inh. Gebr. Kröger G.m.b.H. & Co. K.G., Husum (1489) als CALLISTO, 19-2-1988 herdoopt JUMBO CALLISTO, 7-9-1989 herdoopt CALLISTO, 5-12-1989 herdoopt TIGER CREEK, 6-2-1990 herdoopt CALLISTO, 15-3-1990 herdoopt JUMBO CALLISTO, 15-9-1994 herdoopt CALLISTO, 11-11-1994 herdoopt OSTARA, 4-2-2004 herdoopt INDUSTRIAL ACHIEVER, eigenaar: Scheepvaart Mij. Ostara N.V. Willemstad-N.A., in beheer bij Zadeko Shipping N.V., Kalmthout, België, roepsein PJPJ, 2007 (e) in beheer bij RollDock B.V., Rotterdam,

4-2008 verkocht aan Achiever N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Ariston Navigation Corp., 18-3-2011 (e) in beheer bij MMS Americas LLC, West Palm Beach, Florida, 30-6-2011(e) verkocht aan Navang Shipping S.A., Panama, 30-6-2011 (e) in beheer bij Jade S.A., Athene, roepsein HPUS, 19-7-2011 (m) herdoopt SALOOS.(Foto JUMBO CALLISTO: Scheepsfotoruilbeurs, 15-4-1988, Nieuwe Waterweg).



MANGAN 9334105, aanvankelijk in aanbouw als ARIES J voor Jungerhans & Co., Haren/Ems, vlag: Antigua and Barbuda, 16-12-2004 kiel gelegd, 7-10-2005 te water gelaten, 10-2005 overgenomen door Ernst Komrowski met als nieuwe naam MANGAN, 1-12-2005 opgeleverd (GL) door Detlef Hegemann Rolandwerft G.m.b.H. & Co. K.G., Berne (228) aan Mangan Shipping B.V., Willemstad, vlag: Ned. Antillen (M.S. "Mangan" Schiffahrtsges. M.b.H. & Co. K.G.), in beheer bij Komrowski Befrachtungskontor K.G. (G.m.b.H. & Co.), Hamburg, 2-12-2005 bij de werf gedoopt MANGAN door Dr. Andrea Seidel, 2005 herdoopt ROGALAND voor een 3-jarig charter bij Team Lines (Finnlines Group), roepsein PJSV, containerschip, 707 TEU, 17-11-2008 in het Kieler Kanaal na uitvallen van de machine aan de grond gelopen, door een sleepboot vlot gebracht en terug gesleept naar Brunsbüttel voor inspectie, 7-4-2009 (GL) herdoopt MANGAN.

10-10-2010 vlag: Curaçao.

14-7-2011 (e) in beheer bij Komrowski Befrachtungskontor K.G. (G.m.b.H. & Co.), Hamburg en Reederei Blue Star G.m.b.H., Hamburg, 14-7-2011 (e) thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein A8ZY4. (Foto ROGALAND: K. Goudriaan, 9-9-2008, Hamburg).



PAUWGRACHT 8517839, 10-12-1985 kiel gelegd, 11-4-1986 opgeleverd door Miho, Shimizu (1273) als PAUWGRACHT aan C.V. Scheepvaartonderneming "Kloveniersgracht", Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., 2005 verkocht aan Corn Crest Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Cornships Management & Agency Inc., Istanbul, 31-12-2005 gearriveerd in de Suezhaven te Amsterdam, 6-1-2006 herdoopt CORN CREST, 11-1-2006 vertrokken van Amsterdam naar Antwerpen, 29-6-2009 (e) herdoopt WHITE RHINO. 5-2011 (e) verkocht aan Ibox Shipping Inc., Phnom-Penh-Cambodja, in beheer bij Azia Shipping Holding Ltd., Vladivostok, roepsein XUDC5, herdoopt LEV YASHIN. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 20-4-1989, Nieuwe Waterweg).



TASMAN 9361342, 5-10-2007 kopsectie geplaatst, 3-11-2007 te water gelaten bij B.V. Scheepswerf "Ferus Smit", Foxhol onder bouwnummer 377, 26-11-2007 vertrokken van de werf met de sleepboten GRUNO II en GRUNO III en gearriveerd te Delfzijl, 27-11-2007 proefvaart op de Eems, 29-11-2007 proefvaart, 30-11-2007 opgeleverd aan Rederij Paphos V.o.F., Harlingen, in beheer bij Flinter Shipping B.V., Barendrecht voor dhr. B. Broersma en dhr. R. Brouwer, 2.999 BRT, roepsein PFBO. 5-2011 onder de vlag van Gibraltar gebracht, roepsein ZDKI2. (Foto: L. Bot, 9-6-2008, Nieuwe Waterweg).

TIME IS MONEY 8137770, 1973 opgeleverd door Scheepswerf G. Bijlsma & Zn. B.V., Wartena (591) als de zandzuiger BALGZAND Fa. Brijder B.V., Harlingen, 1.131 ton, 79,92 x 8,24 meter, europaanummer 2204542, 1984 verkocht aan R. Schurink & A. v.d. Berg, Groningen, herdoopt LATONA, 1984 verbouwd tot vrachtschip en ingekort bij N.V. Dok Maatschappij, Makkum, 804 BRT, 76,41 (74,88) x 8,13 meter, 1988 verkocht aan V.o.F. Schurink & Pomp, Rotterdam, 1989 als LATONA verkocht aan P. Plomp, Rotterdam, 1995 verkocht aan W.L. Mastenbroek, Vreeswijk, in beheer bij Ewald Muller & Co. G.m.b.H. & Co., Hamburg, herdoopt MEANDER, 2000 verkocht aan R.J. Strijker, Rotterdam, in beheer bij Ewald Muller & Co. G.m.b.H. & Co., Hamburg, herdoopt TIME IS MONEY, 11-2006 verkocht aan Chr. Rijkeboer, Terschelling, 2008 verkocht aan J. Doeksen, Terschelling, zou te Harlingen de naam BALGZAND krijgen, de naam bleef TIME IS MONEY. 28-6-2011 (e) verkocht aan Jogo Short Sea Shipping B.V., Barendrecht, 8-2011 herdoopt TIME.

TETUAN 9276341, 18-10-2002 kiel gelegd, 11-4-2003 te water gelaten, 23-6-2003 (GL) opgeleverd door Detlef Hegemann Rolandwerft G.m.b.H. & Co. K.G., Berne (199) als COLUMBA J aan HMJ Fifth Shipping Co. Ltd., U.K., in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V. en Jungerhans Maritime Services G.m.b.H., 6.434 BRT, 8.496 DWT, 707 TEU, 7.200 kW, MaK 8M43, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., 10-2004 (e) verkocht aan Tetuan Shipping Corp., U.K., in beheer bij Komrowski Befrachtungskontor K.G. (G.m.b.H. & Co.), Hamburg, 27-10-2004 (GL) herdoopt TETUAN, 8-7-2005 herdoopt VÄRMLAND, 13-5-2009 herdoopt TETUAN, 3-2011 thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein A8WO2, 21-7-2011 (e) in beheer bij Reederei Blue Star G.m.b.H., Hamburg en Komrowski Befrachtungskontor K.G. (G.m.b.H. & Co.), Hamburg.



5-8-2011 gearriveerd in de Amazonehaven vanaf Tilbury met begeleiding van een sleepboot, 5-8-2011 met stuurassistentie van de FAIRPLAY-23 naar Keppel Verolme in de Botlek voor reparatie, 11-8-2011 verhaald naar de 1^e Werkhaven in de Botlek.
 (Foto: R. Zegwaard, <http://merchantshipsphoto.blogspot.com> 5-8-2011).



VALIANT 7624348, 1977 opgeleverd door N.V. Scheepsbouwwerf & Reparatiebedrijf Gebr. Sander, Delfzijl (275) als VALIANT aan Rederij "Valiant", Groningen, in beheer bij Beck's Scheepvaartkantoor B.V., 2003 verkocht aan Skymar Shipmanagement, Antigua and Barbuda, 17-3-2003 (e) herdoopt SUN, 2005 in beheer bij Etna Denizcilik, Istanbul, 2007 verkocht aan Seven Hill Marine Trade Ltd., Georgië, in beheer bij Etna Denizcilik, Istanbul, herdoopt SUN-S, 2008 vlag: Moldavië.
 11-8-2011 tijdens een reis van van Gulluk, Port of Izmir naar Kherson, Oekraïne, geladen met 2.940 ton in bulk, om 05:18 uur aan de grond gelopen in de Straat van Canakkale t.h.v. Nara Point, stand-by door de sleepboot SÖNDÜREN-4 7531711, de kapitein van de SUN-S probeerde op eigen kracht vlot te komen, volgens de autoriteiten bestond er geen bedreiging van het milieu. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 23-8-1995, Nieuwe Waterweg).

Installatieschip Van Oord krijgt vorm

De Nederlandse baggeraar Van Oord maakte eind vorig jaar bekend een transport- en installatieschip voor de aanleg van offshore windparken te laten bouwen bij de Duitse werf Sietas in Hamburg. Intussen is ook bekend geworden dat een consortium bestaande uit Siemens en Interschalt de voortstuwing en enkele andere elektrische systemen voor het schip gaat leveren.

Het consortium levert onder meer de generators en de dieselektrische voortstuwing voor het schip. Ook wordt het vaartuig uitgerust met Siship Imac, een automatiseringssysteem van Siemens. Dit systeem houdt de elektrische systemen aan boord van het schip nauwkeurig in de gaten.

Het schip wordt 139 meter lang, 38 meter breed, krijgt een ontwerpdiepgang van 5,7 meter en zal een vaarsnelheid van zo'n twaalf knopen hebben. Sietas is de eerste Duitse scheepswerf die een dergelijk schip bouwt. De scheepsbouwer levert het vaartuig in september 2012 af aan Van Oord, die het in zal zetten voor de aanleg van offshore windparken in de Noordzee en de Oostzee. Het laadvermogen van het schip bedraagt maximaal 6.500 ton in deadweight tonnage (de som van de gewichten van lading, brandstof, drinkbaar water, provisie, passagiers en bemanning). Verder is het schip in staat te werken tot dieptes van 45 meter en krijgt het vaartuig een kraan die negenhonderd ton tot een hoogte van 120 meter kan tillen en een reikwijdte heeft van dertig meter. Aan boord zijn er accommodaties voor 74 mensen. Bij de bestelling heeft Van Oord tevens een optie genomen op een tweede transport- en installatieschip. (Bron: Technisch Weekblad).

SBM Offshore krijgt miljardencontract

Een joint venture van SBM Offshore en Queiroz Galvao Oleo e Gas heeft een intentieverklaring ontvangen voor de levering van een platform voor het olieveld Guara Norte voor de kust van Brazilië. Dat meldde SBM donderdag. Het contract is miljarden waard.

Het concern meldde dat de zogenaamde FPSO, een drijvend productie-, opslag- en verladingsplatform, geëxploiteerd zal worden door een consortium dat tevens eigenaar zal zijn. In het consortium zal SBM een belang hebben van niet minder dan 49,5 procent en niet meer dan 62,25 procent.

De intentieverklaring van GUARA en het BM-S-9 Consortium betreft een leasecontract met een looptijd van twintig jaar ter waarde van ongeveer \$4,5 miljard. (Bron: Nieuws.nl).



BREMEN 9045869, 30-7-1992 kiel gelegd, 13-1-1993 te water gelaten, 4-1993 (GL) opgeleverd als BREMEN door P+S Werften G.m.b.H., Wolgast (420) aan Unterweser Reederei G.m.b.H., Bremen-Duitsland, 368 BRT, 2.900 kW, 2 x 8M332C, Krupp Mak Maschinenbau G.m.b.H. NE-92, 2002 verkocht aan Lutgens & Reimers G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg-Duitsland, 23-10-2002 (GL) herdoopt ACCURAT, 2011 verkocht aan Ocean S.r.l., Triëst, thuishaven en vlag: Valletta-Malta, 2-8-2011 (GL) herdoopt

BREMEN. 6-8-2011 tijdens de reis van Hamburg naar Triëst op de Noordzee problemen opgelopen, door de sleepboot FAIRPLAY XII binnengebracht te Rotterdam. (Foto: R. Zegwaard, 6-8-2011).



KOMMANDOR 8517205, Offshore Support Vessel, 1986 opgeleverd door Nordsovaerftet, Ringkobing (182) als KOMMANDOR SUBSEA aan Kommandor Subsea Ltd., U.K., 1.573 BRT, 940 DWT, 1999 verkocht aan DSND Offshore Vessel Ltd., Bahamas, roepsein C6PR9, 27-6-2002 (e) in beheer bij Subsea 7 Vessel Management Ltd., 2-11-2010 (e) opgelegd, 2011 management overgenomen Tranship B.V. van de KOMMANDOR SUBSEA en herdoopt KOMMANDOR.

Op 18 juli 2011 heeft Tranship B.V., Den Helder het DP2-schip "KOMMANDOR" overgenomen van Subsea 7. Het schip ligt momenteel op de Orskov werf in Fredrikshavn, Denemarken en zal naar alle waarschijnlijkheid half augustus aan het werk gaan onder het nieuwe management. De "KOMMANDOR" is een 68 meter lang survey schip dat gebouwd is in Denemarken in 1986. Het schip is uitgerust met twee Remotely Operated Vehicles (ROV) ten behoeve van onderwaterinspecties. (Info & foto: Tranship, Fredrikshavn).



NORSUN 7120689 (NB-177-DEEL-8), ex NORSUND, 10-8-2011 vertrokken naar zee met bestemming Kaliningrad. (Foto: R. Zegwaard, <http://tugfoto.blogspot.com>).



“KOOPVAARDIJ FOTO”



m.s. MARJA 5327879 vrachtschip HQEF3
 Gebouwd 1952, C. Lühring Schiffswerft G.m.b.H. & Co. K.G., Brake (523)
 491 BRT 278 NRT 525 DWT
 51,41 x 8,49 x . 3,455 meter.
 Raised-quarterdeck, 1 ruim, G 991 m3, B 906, 1 laadboom van 3 ton SWL, 20,5 ton bunkers, verbruik 3 ton/dag, 10,5 kn.
 800 EPK, 588 kW, 4 tew 6 cyl, 320 x 480, M.W.M., Motorenwerke Mannheim A.G., Mannheim.
 5-11-1952 te water gelaten, 12-1952 opgeleverd als SILJAN aan Rederi A/B Bertil Skanse & Co., Skärhamn-Zweden, in beheer bij Ivar Hermansson, roepsein SGCY, machine: 6 cyl, 2 tew, A/S Frederikshavns Jernstøberi & Maskinfabrik.
 1959 verlengd, 489 BRT, 278 NRT, 680 DWT, 51,41 x 8,49 x . x 3,460 meter.
 1961 verkocht aan Husso, Abo-Finland, herdoopt JANE M., roepsein OGDD.
 1961 als SILJAN verkocht aan Rederiet for m.s. “Siljan” Wilhelm Pettersson Skärhamn-Zweden, roepsein SGCY.
 1961 Klasse: Bureau Veritas.
 1965 nieuwe motor geplaatst, 800 EPK, 588 kW, 4 tew 6 cyl, 320 x 480, M.W.M., 10,5 kn.
 1971 als SILJAN verkocht aan Nils Kleppe Partrederi, Skärhamn-Zweden, roepsein SGCY.
 1972 als SILJAN verkocht aan Edgar L.J. Olofsson Partrederi, Skärhamn-Zweden, roepsein SGCY.
 1974 als SILJAN verkocht aan Raimond Baudino, Skärhamn-Zweden, roepsein SGCY.
 1974 overnieuw gemeten 496 BRT, 278 NRT, 691 DWT.
 1976 als SILJAN verkocht aan Lucia Shipping Co. Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Raimond Baudino, roepsein 9HGE.
 18-10-1987 tijdens een reis van Ipswich naar Oslo in slecht weer ernstige schade aan de opbouw opgelopen, de bemanning van de boeienlegger TERSCHELLING bracht de sleepverbinding tot stand en door een sleepboot te Harlingen binnengesleept.
 198- verkocht voor de sloop aan K. Koehorn & Zoon, Kiesterziel.
 1988 sloop geannuleerd en verkocht aan North Sea Shipping & Trading Co., San Lorenzo Honduras, in beheer bij Scheepvaart en Handelonderneming Krikken B.V., te Harlingen herdoopt JAN, roepsein HQEF3.
 8-1988 op eigen kracht gearriveerd te Westerbroek vanaf Harlingen voor reparatie en verbouwing van de accommodatie.
 1988 herdoopt MARJA.
 1988 overnieuw gemeten 491 BRT, 278 NRT, 525 DWT.
 17-11-1991 te Brake de machinekamer uitgebrand, economisch niet te repareren, later naar Delfzijl gesleept.

7-9-1992 verkocht aan Foppe de Haan, Groningen.
 21-5-2002 gearriveerd bij Kon. Niestern Sander B.V. te Delfzijl voor onderhoud en verfwerk.
 2002 verhaald naar Groningen.
 2003 herdoopt OUR WORLD.
 2004 aanvang verbouwing.
 2007 Groningen voor een grondige verbouwing van de opbouw.
 8-2008 het middelpunt van Noorderzon en kreeg een (tijdelijk) ligplaats bij het Groninger Museum tegenover het Station, nagenoeg geheel blauw geschilderd. (Info: F. Olinga, shipspotting, foto: B. van Raad, 13-9-1990, Nieuwe Waterweg).

Straat Malakka



KIM SOON LI 5129875, 2-3-1962 opgeleverd Heinrich Brand Schiffswerft GmbH & Co. K.G., Oldenburg (158) als GERMANIA aan Erich Paetsch, Brake-West Duitsland, 250 BRT, 380 DWT, 250 EPK, 45,51 meter, 184 kW, Motorenwerke Mannheim A.G.
 1967 verlengd, 47,76 (44,02) meter, 278 BRT, 420 DWT.
 1973 verkocht aan Rederij Motorschip "Holland", Heerenveen, in beheer bij Scheepvaartkantoor Holwerda, Heerenveen, herdoopt HOLLAND, roepsein PESG.
 1975 verkocht aan Thong Soon Shipping (Pte.) Ltd., Singapore, herdoopt KIM SOON LI.
 1994 verkocht aan P.T. Tresnamuda Sejati, Palembang-Indonesië.
 1995 herdoopt NICOLAS V.
 1995 herdoopt JEMBAR HATI.
 2008 verkocht Samudera Daka Lines, Jakarta-Indonesië.
 8-2011 in de vaart. (Foto: AM/Scheepsfotoruilbeurs, 1-1988).



Phs. van Ommeren in (2)

De tanklichter VILLEFRANCHE, 1935 ingezet te Marseille, voldeed daar niet bepaald goed meer en begon tekenen van ouderdom te vertonen. Het in 1908 gebouwde schip keerde in 1937 terug naar Phs. van Ommeren te Rotterdam als FRISIA en is kort daarop verkocht aan Shell voor f 65.000. Ter vervanging is de FOSS BECK gekocht van A.C. Lensen te Londen en herdoopt in PORT SAINT LOUIS.

Soflumar deed een poging om de RAFFINAGE over te nemen van Bulk Oil S.S. Co. Ltd. te Londen maar haakte af op de hoge vraagprijs. Ter vervanging van de RAFFINAGE kocht Soflumar de voor N.V. Tank Kustvaart in aanbouw zijnde MILDRED. In oktober 1938 verving de PORT LUAUTEY de Engelse tanker RAFFINAGE die, ondanks het geldende uitvoerverbod, aan de eigenaar terug gegeven kon worden. Om al het werk uit te voeren bestelde Soflumar bij Ateleirs & Chantiers de France te Duinkerken een tankschip dat de naam SAINT YVES zou krijgen bij oplevering in mei 1939. Daartoe kreeg het van de Franse regering financiële voordelen en ook vergunning voor de teruggave van de RAFFINAGE naar Engeland. Omdat eerder een tankschip nodig was kocht van Ommeren in februari 1938 de DAXHOUND van Fanto Petroleum & Shipping Co. te Londen. Deze mocht als FRISIA onder Nederlandse vlag zo lang op de Franse kust varen totdat de SAINT YVES in de vaart kwam.

In 1939 vertrok de tanklichter NEERLANDIA, ex FAROIL, naar Rotterdam en kwam in dienst bij N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf.



Eind 1938 kwamen spitsen BEAULIEU, BANDOL en THEOULE onder de Franse vlag bij Soflumar in de vaart. Dat waren nieuwe schepen, gebouwd door Triton Werft G.m.b.H. te Duisburg. C. v.d. Giessen & Zn.'s Scheepswerven te Krimpen a/d IJssel leverde in 1939 het motortankschip NORMANDIA (Foto: VO) op aan Soflumar, een verbeterd type LUTETIA.



Het overpompen te Straatsburg nam tot 1935 in volume toe, doordat de bevaarbaarheid van de Bovenrijn tussen Straatsburg en Bazel toenam daalde daarna de overslag. Voor dat overpompen beschikte van Ommeren over 2 pomppontons. Op de ARGENTORIA 1 (30 x 5,40 meter) stonden 3 elektrische pompen, op de kleine ARGENTORIA 2 (17 x 5 meter) bevonden zich 2 elektrisch aangedreven pompen. Onder druk van een oorlog werd in september 1939 de stad Straatsburg ontruimd en moest het kantoor gesloten worden. Het personeel kon niet langer in dienst blijven en het kantoor, de installatie en werkplaats bleven onbeheerd achter. (Foto: VO, GALLIA overpompen te Straatsburg).



De oorlog

Na de Duitse inval in Polen verklaarde Frankrijk op 3 september 1939 de oorlog aan Duitsland. Bij de Duitse inval op 10 mei 1940 kon het Franse leger kon niet veel weerstand bieden aan het machtige Duitse leger. Op 22 juni 1940 sloot de Franse regering, onder leiding van premier Pétain, een wapenstilstand af Duitsland. Deze achtte dat een vergaande samenwerking met de bezetter noodzakelijk was om de autonomie van Frankrijk in een nieuw Europa te kunnen handhaven en vestigde een nieuwe Franse regering te Vichy. Daardoor viel Frankrijk in twee delen uiteen, een bezet en een onbezet gedeelte. De zgn. "Vichy" regering bleef het land én de koloniën besturen. In november 1940 veranderde de toestand toen de geallieerden in Noord Afrika landden en Duitse troepen de rest van Frankrijk bezetten.

Voor Soflumar had dat een vreemde consequentie. Aan de westkust vorderden de Duitsers de SAINT YVES, maar de PORT DE BOUC en de PORT SAINT LOUIS konden regelmatig olie blijven varen van Dakar naar de Franse Middellandse zeehavens. De BACCHUS bleef met wijn varen op Noord-Afrika. De niet gevorderde schepen voeren in timecharter voor de Franse Staat. Het enige schip dat uit Frankrijk weg kon komen was de PORT LYAUTEY (Foto: M. BAR, 7-1964), deze nam deel aan de evacuatie van het Britse leger uit Duinkerken. Eenmaal in Engeland gearriveerd weigerden de Fransen voor Engeland te gaan varen. Maanden later stuurde de Engelsen de Franse bemanning maar terug en kwam het schip in beheer bij Phs. van Ommeren (London) Ltd. onder Engelse vlag. Na de oorlog keerde ze terug bij Soflumar.

In december 1942 namen de Duitsers de PORT DE BOUC te Marseille in beslag en verzekerden het voor RM 543.900 waarna het als stookolieschip is ingezet bij de Kriegsmarine. Op 15 februari 1944 gaf de Mittelmeer Reederei, waarbij ze toen was ingedeeld, het schip terug aan Frankrijk. Een maand of vier later namen de Duitsers het schip weer in beslag, deze keer om dienst te gaan doen als blokkadeschip. Twee maanden later is ze bij St. Louis als zodanig afgezonken. Na in oktober 1944 te zijn gelicht kwam

ze, na reparatie, in maart 1946 weer in de vaart. Drie jaar later verkocht Soflumar de stoomtanker aan Cie. Maritime de Transports de Goudron te Rouen die het nog 5 jaar in de vaart hield als CAP FERRAT.

Op 23 juni 1944 vorderde de Duitse Kriegsmarine de PORT SAINT LOUIS en deelde de tanker in bij H.A.S.T. te Le Havre. Twee maanden later zonk het schip bij Port Saint Louis du Rhône aan de monding van de Rhône, niet ver van Marseille. Na reparatie en voorzien te zijn van een nieuwe, 1.050 EPK sterke Sulzer kwam de tanker in februari 1947 weer in de vaart.

Kort voor de oorlog versterkte de SAINT YVES de vloot van Soflumar en op 28 augustus 1940 nam de Kriegsmarine ze te Bordeaux in beslag. Tot 31 maart 1944 ontfermde de Marineausrüstungsstelle te Bordeaux zich over de tanker, daarna als OSTERODE overgedragen aan Marinearsenal te Kiel. Hetzelfde jaar is de naam gewijzigd in CAMMIN en ingedeeld bij Marineoberkommando te Noorwegen. Op 4 augustus 1944 zonk de CAMMIN te Folleux in de rivier La Vilaine te Bretagne. Na de oorlog is het tankschip gelicht en kwam in augustus 1945 terug in dienst bij Soflumar.

Straatsburg

De Duitse troepen namen in juni 1940 Straatsburg in en kwam de installatie in Duitse handen die ook de firma een Duitse naam gaven: Phs. van Ommeren (Strassburg) G.m.b.H. De tankspitsen bleven grotendeels in de vaart en vervoerden tot eind 1941 9.246 ton olieproducten over het Rijn-Rhône Kanaal naar Bazel. Ook vervoerden ze in Duitse opdracht 1.725 ton benzine van Straatsburg naar Ludwigshafen. Daarna liep het werk hard terug, in 1942 is slechts 80 ton gasolie overgeslagen voor rekening van de Schweizerische Reederei A.G. te Straatsburg. Buiten die partij om stonden de pompen het hele jaar stil.

Nadat het Eerste Franse Leger onder het bevel van generaal Lattre de Tassigny op 23 november 1944 Straatsburg bevrijdde kon de draad weer opgepakt worden.

Vanaf 1952 verbeterde het traject van Straatsburg tot Bazel sterk door de Rijn te kanaliseren. Het aantal schepen dat door kon varen naar Bazel nam belangrijk toe zodat het overslaan en lichten te Straatsburg verminderde. Daarmee reduceerde het aantal tankspitsen regelmatig, in 1953 kocht Rijkswaterstaat er een flink aantal om tot caisson te verbouwen. Ook de Belgische rederij Transtank N.V. te Antwerpen nam tot 1960 regelmatig van deze vaartuigen over. De installatie te Straatsburg bleef actief tot in de zeventiger jaren, daarna zijn de pomppontons verkocht en is het kantoor gesloopt.

1945-1955

Na de oorlog kon Soflumar beschikken over de SAINT YVES en PORT LYAUTEY, vanaf maart 1946 over de PORT DE BOUC en vanaf februari 1947 over de PORT SAINT LOUIS. Om na de oorlog aan de vraag naar tonnage te kunnen voldoen kreeg Soflumar 2 tankers in huur van de Franse marine. Van 1946 tot 1947 kon ze beschikken over de DROME en een jaar later over de LAC PAVIN. Dat tankschip voer in de oorlog als USS AROOSTOOK (AOG-14) voor de U.S. Navy en deed in de oorlog dienst in de Middellandse Zee. Begin 1945 nam de Franse Marine de voormalige ESSO DELIVERY No 11 over en doopte het schip in LAC PAVIN. In 1952 gaf Soflumar de tanker terug aan de eigenaar.

Een groot verlies voor de Fransen was het vergaan van de SAINT YVES. Deze liep op 25 mei 1947 tijdens een reis van Rouen naar La Rochelle bij La Rochelle op een mijn gelopen en zonk.

De in 1916 gebouwde tanker PORT DE BOUC is in 1949 verkocht aan Cie. Maritime de Transports de Goudron te Rouen, die gaf ze voor 4 jaar de naam CAP FERRAT alvorens de sloper voet aan boord zette.

"Soflumar" kon in 1950 2 tankschepen aan haar vloot toevoegen, de eerste kwam over van N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf. Deze had vanaf 1928 gevaren als DORDRECHT en kreeg de naam PORT VENDRES (1). De tweede maakte op 29 juni 1950 de officiële proefvaart op de Noordzee is daarna door de werf opgeleverd aan "Soflumar" als PORT DE BOUC (2). Scheepswerf Gebr. v.d. Werf te Deest bouwde de 2.094 DWT metende tanker onder toezicht van Technisch Adviesbureau B.C. van Ommeren.



De jachtbouwer Fa. Gebr. de Vries "Scheepswerf De Vlijt" te Aalsmeer leverde op 25 april 1952 een schip van 19 meter op dat onder Franse vlag is gebracht. Onder de naam RUBATO is het door architect De Voogt ontworpen jacht opgeleverd aan P.J. van Ommeren.

In 1953 kwamen 2 nieuwbouwschepen in de vaart voor Soflumar, de PORT GENTIL en PORT ÉTIENNE. De eerste is gebouwd door Scheepswerf Gebr. v.d. Werf te Deest die ook het zusterschip PORT DE BOUC bouwde. De PORT ÉTIENNE leverde S.A. des Anciens Chantiers Dubigeon te Nantes op en was met 2.326 BRT een stuk groter als de zusterschepen.

Nog steeds had Frankrijk de wet in werking dat het kustverkeer alleen uitgevoerd mocht worden door schepen onder Franse vlag. Niet alleen het kustverkeer, alle vervoer van Franse haven naar Franse haven was voorbehouden aan die schepen. Soflumar kon daar in de loop der tijd goed van profiteren en kon ook lading meenemen voor andere Europese havens. Regelmatig stuurde Soflumar dan ook haar schepen richting Rotterdam om te laden of te lossen.

1955

In 1955 kwam het tot de oprichting van Cie. Française d'Armement Maritime te Bordeaux met daarin een deelname van Phs. van Ommeren. Deze rederij bestelde een tankschip bij Forges & Chantiers de la Gironde te Bordeaux die in 1958 in de vaart kwam als SAINT THIERRY. In 1956 bestelde de Franse rederij een tweede tankschip van 20.000 ton bij dezelfde Franse scheepswerf, de SAINT RÉMI. Het beheer over de beide tankers is toevertrouwd aan Phs. van Ommeren (France) S.A.

De Compagnie Française d'Armement Maritime S.A. kreeg in 1965 een andere eigenaar (Courtage & Transports S.A. te Parijs) waardoor het kantoor te Parijs het beheer over de schepen SAINT RÉMI en SAINT THIERRY verloor.

1956

De tankschepen maakten over 1956 een goede omzet met daaraan gekoppeld resultaat, de wijntankvaart echter liep iets terug. Eind 1956 bestelde "Soflumar" Transports du Vins in samenwerking de S.A.G.A. rederij S.N.A./P.L.M. (Banque Rothschild) met een bulkcarrier van 16.000 ton bij Forges & Chantiers de la Gironde voor oplevering in 1959. Na oplevering in januari 1960 aan "Soflumar" Transports du Vins kon voor de VULCAIN een goed charter afgesloten worden.

1958

Om het al wat oudere tankschip PORT SAINT LOUIS in de vaart te kunnen houden zouden er aan de tanksecties ingrijpende reparaties moeten worden verricht. Omdat de machine nog in goede staat was besloot men om een nieuwe tanksectie te bouwen en deze tussen het oude voor- en achterschip te plaatsen. In een droogdok is het schip in drieën gesneden, het middenschip verwijderd en het nieuwe tankgedeelte er tussen geplaatst. Tot 1971 bleef de PORT SAINT LOUIS voor Soflumar varen. Na 1 jaar als TAFNA voor Phs. van Ommeren (Geneva) S.A. te Genève te hebben gevaren kocht de Griekse rederij Tsakos Shipping & Trading S.A. te Piraeus de tanker. In 1958 kwam ook de PORT VENDRES in de vaart, een nieuw schip gebouwd door Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime te Le Trait. De tanker ging gelijk bij Shell in charter en ging varen tussen Marseille en haven aan de Noord-Afrikaanse kust. Door het inzakken van de markt na de oliecrisis is de PORT VENDRES in 1975 opgelegd in de Eemshaven en een jaar later verkocht voor sloop naar Spanje.

Soflumar kocht in 1960 de 6 jaar oude Noorse tanker ELISABETH AMLIE die in de vaart kwam als PORT MANECH. Geladen met benzine kwam ze bij slecht zicht op de rede van Le Havre in aanvaring met het Amerikaanse vrachtschip LUCILE BLOOMFIELD. Daarna brak er brand aan boord uit die aan 7 opvarenden het leven kostte. De brand is 7 dagen later, op 25 januari 1965 onder controle gekregen. Het op het strand liggende wrak is op 13 februari 1965 opgeblazen met explosieven, de laatste resten van het strand zijn geruimd in 1967.

In 1961 had Soflumar 7 zeeschepen in de vaart. Op de Seine en de Franse kanalen voeren 24 motorschepen met totaal laadvermogen van 10.688 ton en 4 tankduwbakken met 4.260 ton laadvermogen. De binnenvaart had regelmatig te kampen met tarieven die onder druk stonden, daarna volgden er weer periodes met betere resultaten.

1962 SAGA

Deelnemen in SAGA met 10,04% deed van Ommeren hoofdzakelijk voor versteviging van de agenturen. Zo kregen de Duitse kantoren de vertegenwoordiging van de dienst op West-Afrika van o.a. de rederij Société Navale de l'Ouest voor Duitsland. De Société Anonyme de Gérance et d'Armement (SAGA) is opgericht in 1919 door de bank Rothschild om deel te nemen in de scheepvaart en die te beheren. In 1969 daalde het VO aandeel naar 9,21%, vanaf 1974 bedroeg de deelname 9,19% doordat het geplaatste kapitaal met Fr. 142.700 omhoog ging. Toen SAGA zich in 1982 terugtrok uit de zeevaart stootte van Ommeren het belang af.

1963 Phs. van Ommeren (France) S.A.

Het kantoor van Phs. van Ommeren (France) S.A. kreeg in 1963 zijn eerste zeeschip in de vaart. Dat was de in 1954 opgeleverde MAUREEN van N.V. Verenigde Tankkustvaart te Rotterdam. Bij van Ommeren kreeg ze de naam PORT HALIGUEN. De tweede, PORT NAVALO, nam Phs. van Ommeren (France) over van Soflumar. Die had de in 1950 als HULDRA gebouwde tanker in februari 1961 overgenomen van William Hansen te Bergen.



1963 duwen

Vanaf 1958 stapte Soflumar in de duwvaart op de Seine, aanvankelijk met 2 tankduwbakken en ingehuurd materiaal. In 1961 bezat Soflumar 4 duwbakken van gemiddeld 1.065 ton alsmede 24 motortankschepen in de binnenvaart. Vanaf 1962 voeren grotere duwbakken zoals de SOFLUMAR 11 en SOFLUMAR 12 van 2.487 ton die Scheepswerf & Machinefabriek "De Biesbosch" te Dordrecht bouwde. Als eerste eigen duwboot kwam de door L. Smit & Zn. te Kinderdijk gebouwde BÉLIER (Foto: www.bardabord) begin 1964 de vaart. De duwboot is na oplevering door een sleepboot naar Le Havre gebracht en gezet op de Seine.

Een jaar na de BÉLIER nam Soflumar de duwboten ELAND en RENNE over van Meideriecher Schiffswerft te Duisburg die voorzien waren van 2 Baudouin motoren van elk 600 PK.

Door de veranderde omstandigheden in de Rijntankvaart en de ongunstige samenstelling van de binnentankvloot besloot van Ommeren in 1965 tot liquidatie van Compagnie de Transports Rhénans S.A. te Parijs. Slechts 2 jaar had van Ommeren in dat bedrijf, een goede relatie, deelgenomen. Het ingebrachte motortankschip SAXONIA ging over naar Phs. van Ommeren (France) als LUGOS.

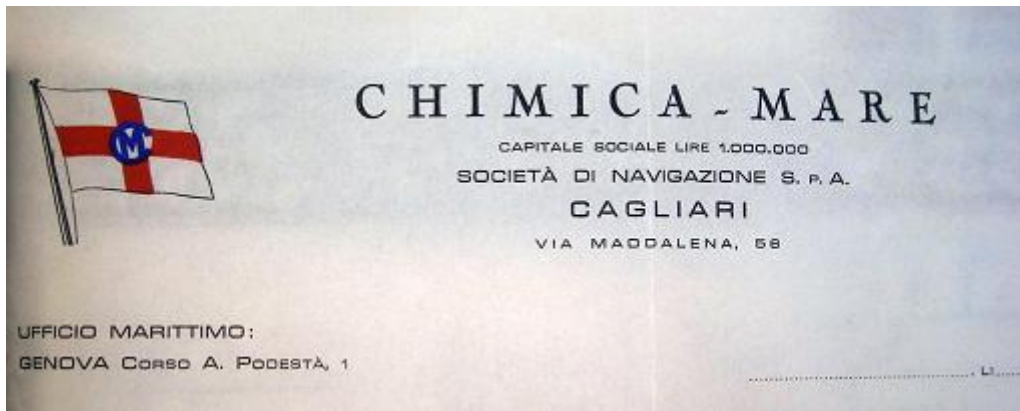
Phs. van Ommeren Nederland B.V. kocht van de Zwitserse rederij Bragtank A.G. te Bazel in 1966 de duwboten CORVIGLIA en STOOS alsmede een aantal tankbakken. De 2.100 EPK sterke STOOS is gelijk na de overname naar de Seine gesleept en voor Soflumar aan het werk gezet als AUROCHS. Ook een aantal tankbakken vonden hun weg naar de Seine. Na 3 jaar vervangen door de eerste eigen duwboot van Phs. van Ommeren, de STORMVOGEL. Soflumar kocht het vaartuig op 24 september 1969 en noemde haar YAK.

Soflumar schakelde in 1966 verder over op de exploitatie van duweenheden waardoor 3 verouderde motortankschepen in de verkoop gingen. Het bedrijf kreeg gedurende 1966 een groter aandeel in het transport van minerale oliën op de Seine.

Eind 1968 bestond de vloot uit 19 motortankschepen met een totaal laadvermogen van 9.989 ton, tankduwbakken van gemiddeld 1.450 ton en 4 duwboten met totaal 6.000 EPK. Het vervoer op de Franse kanalen liep terug vanwege concurrentie van de spoorwegen en het wegvervoer. Door toename in het vervoer van stookolie kon de vloot op de Seine in 1970 goed van werk worden voorzien. In dat jaar verkocht Soflumar enkele kleine en verouderde motortankschepen waarna het vervoer op de Seine geheel plaats vond met duweenheden.

De Sliedrechtse Deltawerf leverde in 1974 de 1.600 PK sterke duwboot OKAPI op aan Soflumar. De laatste duwboot die in dienst kwam en 11 jaar op de Seine zou blijven. Drie jaar later kon het werk met 3 duwbotten gedaan worden en ging de YAK in de verkoop.

Medio de jaren 80 trok Soflumar zich terug uit de binnenscheepvaart en verkocht vanaf 1984 de duwbotten. De OKAPI is in april 1985 verkocht aan Ihorks & Kamar B.V. te Zwijndrecht en als laatste duwboot verliet de RENNE in 1986 de Seine. Een jaar later trok van Ommeren zich terug uit de activiteiten in de Franse binnenvaart.



1965 Chimica Mare

Samen met de families Risso en Cambiaso kwam het op 9 november 1965 tot de oprichting van Chimica Mare Società di Navigazione S.p.A. te Cagliari op Sardinië. Daarin nam N.V. Phs. van Ommeren middels N.V. Maatschappij Bierhaven voor 75% deel en de families samen zorgden voor 25%. Het kwam tot oprichting van die rederij om het tankschip MOLO te exploiteren. Deze is op 17 januari 1966 door N.V. P.A. van Es & Co. verkocht als LINDESINGEL en verstreekte daarmee tevens een lening van f 970.000-. Voor de verkoop is het vaartuig bij N.V. Boele's Scheepswerven & Machinefabriek te Bolnes op 17 februari 1966 geïnspecteerd. Bij de overdracht betaalde Chimica Mare f 242.500, het restant tegen een renteloze lening, zou vanaf 27 maart 1967 jaarlijks voldaan worden met f 145.500. Het operationeel beheer van de MOLO kwam in handen van Phs. van Ommeren (France) en is ingezet op de Italiaanse markt.



De exploitatie van de MOLO gaf al snel aanleiding tot ernstige zorgen. Chimica Mare draaide jaren met verlies en het tankschip bleek moeilijk verkoopbaar te zijn waardoor verschillende pogingen daartoe op niets uitliepen. Eindelijk lukte het, per 12 juli 1972 is de MOLO met verlies verkocht aan de firma Russo & Co. te Napels en Chimica Mare geliquideerd. (Foto LINDESINGEL: Groninger Kustvaart, <http://beejee.home.xs4all.nl>).

1965

Hoewel 1965 op een iets minder goed jaar uitdraaide, kocht Phs. van Ommeren (France) in 1965 een Zweeds tankschip van 4.585 DWT die onder de naam PORT BRETON ging varen. Deze stoomtanker was geschikt voor het vervoer van eetbare oliën. De oude PORT LYAUTEY werd verkocht en ging verder varen onder de Griekse vlag als eigendom van Aegean Steam Navigation Typaldos Bros Ltd. te Piraeus.

Buiten de scheepvaart om nam Van Ommeren (France) in 1965 een belang in Société SERT Languedoc & Cie. die zich richtte op het toerisme aan de Franse zuidkust. Ook nam de Franse dochter een bescheiden belang in Société Financière pour les Industries du Tourisme (Sofit) die zich bezig hield met het ontwikkelen van toeristische projecten in Frankrijk.



1968

In 1968 nam van Ommeren (France) twee tankers over, in november en december 1968 kocht men de Oost-Duitse tankers SCHWEDT en ZEITZ die in dienst kwamen als resp. PORT BRIAC en PORT MARIA. In december 1968 droeg van Ommeren de Nederlandse tanker MOORDRECHT (Foto: VO) over aan van Ommeren (France) en gaf het schip de naam PORT LAUNAY. Om de vloot te moderniseren bestelde Soflumar bij de Schotse werf Robb Caledon te Leith een tankschip van 3.000 BRT voor oplevering in 1969. Deze ging in september 1969 te water als PORT TUDY waarna later dat jaar de oplevering volgde.

1970

Een tanker van 19.711 DWT met bouwjaar 1955 kon aan de vloot toegevoegd worden als PORT MARLY, op 21 oktober 1969 kocht Phs. van Ommeren (France) de BELFAST van Christen Smith Shipping Co. te Oslo voor overdracht in 1970. Na een brand in de machinekamer in september 1975 verkocht van Ommeren de PORT MARLY aan een Spaanse sloper.

Gedurende 1970 had het merendeel van de tankschepen geen langlopende contracten en konden zodoende profiteren van de hoge vrachtprijs. Eind 1970 werd de THEO aangekocht, deze was in 1954 in de vaart gekomen en kreeg de naam PORT NAVALO (2). De verouderde PORT CROS (1), PORT HALIGUEN, ex MAUREEN en de PORT NAVALO gingen onder de Franse vlag vandaan en kregen de vlag van Liberia op het achterschip. Ze bleven wel varen voor van Ommeren (France) en gingen in beheer bij Phs. van Ommeren (Geneva) S.A. met de namen BATNA, HODNA en TEBESSA. De tanker HODNA ging in april 1970 verloren door een explosie aan boord in de omgeving van Algiers, geen der opvarenden liep daarbij letsels op. Het wrak lag daar nog enkele jaren voordat een sloper zich ermee ging bemoeien.

1975

Twee tankschepen moesten door de nasleep van de oliecrisis worden opgelegd, te Brest arriveerde op 11 oktober 1975 de PORT MIGUEL. Lang heeft de tanker niet gelegen daar want eind 1975 verkocht Soflumar het schip voor sloop naar Spanje. De PORT VENDRES ging naar Delfzijl om te worden opgelegd

en arriveerde daar op 8 mei 1975. De tanker lag in de Groningse Eemshaven tot maart 1976, daarna volgde er nog slechts de reis naar een Spaanse sloper.



1978

Compagnie Méditerranéenne de Navigation Pétrolière te Monaco begon in 1978 met haar activiteiten bestaande uit het in de vaart brengen van de tankers MONT-AGEL en MONT-ALBAN. Beide tankers kocht de rederij van Suomen Tankkilaiva O/Y te Helsinki, het eerste tankschip kreeg die rederij in 1973 opgeleverd van Brodogradiliste "Uljanik" te Pula als WIIRI. De MONT-ALBAN bouwde Verolme te Heusden als PRESTO in 1959 en maakte de overstap naar de Finse tankrederij in 1967. Beide tankers voeren in beheer bij Phs. van Ommeren (France) S.A. Soflumar nam in 1981 de MONT-AGEL in dienst en zette deze in als PORT VENDRES voor haar werk aan de Franse kust. (Foto PORT VENDRES: Scheepsfotoruilbeurs, 4-4-1990, Nieuwe Waterweg).



De 192 meter lange tanker TANIO brak op 7 maart 1980 tijdens een storm doormidden op 45 mijl ten noorden van Bretagne ter hoogte van het eiland Batz. (TANIO 5212397, Cia de Nav Cruz del Sol S.A., Panama, bouwjaar 1958, 18.048 BRT, 28.121 DWT, foto: NN). Het tankschip was onderweg van Wilhelmshaven naar Civitavecchia in Italië en de ramp kostte aan 8 van de 39 opvarenden het leven. Uit het schip stroomde ongeveer 9.000 ton stookolie in zee die grotendeels aanspoelde op de Bretonse kust. Het achterschip van de TANIO met z'n 9.000 ton stookolie kon te Le Havre binnen gesleept worden maar het voorschip zonk in 90 meter diep water. Om de resterende zware olie uit het gezonken voorschip te pompen ontwikkelde Institut Français du Pétrole een bijzondere techniek. Om de stookolie verpompaar te maken injecteerde men deze met warm water waarna de oplossing uit het schip kon pompen. De

firma Comex, die het karwei uitvoerde, had een boei laten maken die als tussenstation fungeerde en waaraan een tankschip kon afmeren. Daartoe charterde Comex de tanker PORT JOINVILLE van Soflumar die voor warm water zou zorgen en de stookolie van het water kon scheiden. Door slecht weer kon pas op 24 september 1980 de tanker aan de boei afmeren en op 4 oktober met het leegpompen gaan beginnen. Dat het een langdurig karwei zou worden lag voor de hand en men kon niet werken bij zware zeevang. Pas in het voorjaar van 1981 pompte de PORT JOINVILLE de laatste olie uit de TANIO.

1986 UMOIL

Société Union Maritime de l'Océan Indien "UMOIL", Société d'Armement et de Transport (SOCATRA) & Société d'Armement Fluvial et Maritime (Soflumar), een samenwerkingsverband tussen Van Ommeren Tankers (SOFLUMAR) en Société d'Armement et de Transport (SOCATRA), Bordeaux, nam in juli 1986 de tanker MASCARIN in dienst. De echtgenote van de president-directeur van Shell Italië gaf het schip die naam van de eilandengroep Maskarenen op 6 juni 1986, 3 maanden na de tewaterlating. Na oplevering vertrok de MASCARIN naar haar werkterrein in het westen van de Indische Oceaan, het management is toevertrouwd aan Van Ommeren France.

1987 FUSIE

In 1987 fuseerden Société d'Armement Fluvial et Maritime (SOFLUMAR) en Phs. van Ommeren (France) S.A. tot Soflumar Van Ommeren France S.A. Tot die tijd bedroeg het van Ommeren aandeel 72% in Soflumar. Door overnames verkreeg het alle belangen in Soflumar waarna het kon fuseren. De schepen zijn enige tijd later bij Soflumar Van Ommeren France S.A. ingebracht. Na het V.O.C. tijdperk in 1992 veranderde de naam van de maatschappij in Van Ommeren Tankers (Soflumar).



De eerste dubbelwandige tanker kwam in 1993 in dienst onder de naam PORT JOINVILLE. Dat jaar bestelde Van Ommeren Tankers (Soflumar) 8 dubbelwandige tankers van 45.000 DWT.

Op 20 januari 1995 vond de doopplechtigheid plaats van 2 in aanbouw zijnde tankschepen bij Scheepswerf Inchon te Halla, Korea. Mevrouw Colette Poiraud doopt bouwnummer S-205 in PORT ARTHUR en mevrouw Frédérique Hendriks doopte op de helling bouwnummer S-206 in PORT ALEXANDRE. Door de bouw van deze dubbelwandige schepen speelde Van Ommeren in op de groeiende vraag naar productentankschepen. Bouwnummer S-207 van Halla Shipyard is op 27 juli 1995 opgeleverd als PORT ALBERT, voor 100% in eigendom van Van Ommeren Tankers (Soflumar). Foto PORT JOINVILLE: Scheepsfotoruilbeurs, 22-5-1999, Nieuwe Waterweg).

Eind oktober 1994 bestelde de rederij bij Halla Shipyards 2 dubbelwandige tankers van 45.000 DWT, een investering van bijna \$ 33 M. per stuk. Samen met enkele Nederlandse financiers werd later besloten om daarna nog eens 3 dubbelwandige tankers daar te bestellen, kosten f 33 M per stuk.



De eerst bestelde schepen kwamen in 1996 in de vaart als PORT CAROLINE en PORT CHRISTINE (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 26-8-1996, Nieuwe Waterweg). De PORT CHARLOTTE, PORT CATHERINE en PORT CECILE volgden een jaar later. Na een jaar als PORT CHRISTINE te hebben gevaren ging ze onder de naam CILAOS over naar Union Maritime de L'Ocean Indien "UMOIL".



In 1997 kwam een betrekkelijk oud schip in de vaart als PORT BRIAC. De Japanse werf Hitachi Zosen had het tankschip in 1973 opgeleverd als ESSO GUAM aan Esso Tankers Inc. te Liberia. In 1982 wijzigde de naam in ESSO PARENTIS bij het overdragen aan het Franse Esso Société Anonyme Française. Het voorvoegsel Esso verdween in 1995. Bij overname kon Van Ommeren een contract voor 2 jaar bij Esso meenemen hetgeen de aankoop rechtvaardigde. Na een jaar is de PORT BRIAC afgestoten en 2 jaar later gesloopt. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 24-8-1982, Nieuwe Waterweg).



1998 Broström Tankers S.A.

N.V. Koninklijke Van Ommeren besloot eind 1995 een bedrag van 30 miljoen gulden (€ 13,6 M) te investeren in het Zweedse transport- en opslagconcern Broström AB waardoor het daarin een belang verkreeg van 34%.

In november 1996 nam Van Ommeren een belang van 40% in de Noorse tankrederij Iver Ships AS te Larvik met de bedoeling per 1 januari 1997 het commercieel beheer over te nemen voor de internationale tankvloot van Van Ommeren. Nadat Van Ommeren een 40% belang had genomen in Iver Ships hield Vroon B.V. een 40% belang over en bezat Iver Ships Management de overige 20%.

Het Van Ommeren belang in Broström liep in 1997 op tot 48% waardoor Broström nagenoeg alle aandelen van United Tankers AB kon overnemen.

N.V. Koninklijke Van Ommeren maakte op 11 februari 1998 bekend dat het zijn aandeel in het Franse Van Ommeren Tankers S.A. en het belang in Iver Ships (40%) zou gaan overdoen aan het Zweedse Broström Shipping AB te Gothenborg. Daardoor kreeg Van Ommeren een belang van 59% in Broström AB. De Zweedse rederij beschikte toen over een vloot van 51 tankschepen, waarvan 35 geheel of gedeeltelijk in eigendom waren en 16 tankschepen in timecharter. Aanvankelijk ging het bedrijf verder onder de naam Broström Van Ommeren Shipping AB (BROVO). Dat nieuwe bedrijf ging het beheer verzorgen van schepen van Van Ommeren Tankers S.A. te Parijs, Van Ommeren Iver Ships te Larvik en United Tankers AB. De tankers daarvan vervoerden voornamelijk olieproducten en chemicaliën in noordwest Europa waar ze marktleider was. Gedurende 1999 konden de meeste contracten die afliepen verlengd worden, zoals met b.v. BP Oil dat met Brovo tot overeenstemming kwam voor het vervoer van 1 tot 3 miljoen olieproducten in Noord-Europa.

Begin 1999 bezat van Ommeren, overeenkomstig eerdere afspraken, nog een belang 50% in Broström. Van Ommeren Tankers S.A. had begin 1999 12 tankschepen in de vaart en 2 in aanbouw te Rijeka met oplevering in 2000 en 2001. De meeste waren eigendom van Van Ommeren, de PORT ISABELLA voer in bare-boat charter. Voor de CILAOS had van Ommeren een 3 jarig contract afgesloten voor het vervoer naar La Réunion in de Indische Oceaan.

1999 E klasse

In maart 1999 bestelde Van Ommeren France 2 tankschepen bij Brodogradiliste 3 "Maj" te Rijeka die de namen PORT ELIZABETH en PORT ELLEN kregen toegewezen. Tijdens de bouw had Van Ommeren de Franse tak overgedaan aan Broström en bij oplevering kregen ze de namen BRO ELIZABETH en BRO ELLEN. Bij de overname bezat Broström een belang van 40% in de tankers, de rest kwam van externe financiers. In de jaren 2004 en 2005 zijn nog 3 "E" is de vaart gebracht bij Broström Tankers S.A. Die chemicaliëntankers bouwde de Chinese werf Jinling Shipyard als BRO ETIENNE, BRO EDWARD en BRO ELLIOT. Ook in die jaren kreeg Broström het commercieel beheer over de HUNTESTERN en LEINESTERN van Rigel Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. te Bremen.

Na de fusie van Pakhoed en van Ommeren tot Vopak ging de Zweedse rederij per 2000 werken onder Broström Tankers AB en de Franse rederij kreeg de naam Broström Tankers S.A. Bij de Franse schepen maakte het vertrouwde voorvoegsel "Port" plaats voor "Bro" en kwamen de schepen te varen in de blauwe Broström kleur. Per 26 juni 2002 veranderde de bedrijfsnaam in Broström Tankers SAS.



2002 Vopak

Zoals te verwachten viel zou N.V. Koninklijke Vopak het 50% aandelenpakket van Broström AB van de hand doen omdat het niet paste bij de bedrijfsstrategie. In 2002 verkocht Vopak alle 'B'-aandelen in Broström, deze vertegenwoordigden



49% van het kapitaal en 29% stemrecht. Na deze verkoop bezat Vopak nog 273.880 'A'-aandelen die 1% van het kapitaal vertegenwoordigen met een stemrecht van 6%.

De verhoudingen in Broström AB waren daarna: Shipinvest Intressenter AB 10,4% met 21,1% stemrecht, Four Seasons Venture Capital AB 9,3% (15,7%), familie Per Dreijer 3,3% (5,1%), familie Björnram 3,1% (5%), Odin Fonder, Oslo 7,3% (4,4%), Aldo Maccio 0,5% (3%), familie Inger Dreijer 1,1% (2,8%), familie Johansson 0,9% (2,4%), Kenneth Nilsson 1,2% (2,3%), Eikos 2,6% (1,6%), buitenlandse investeerders 30,8% (18,6%) en overige investeerders 30,6% (18,6%).

Vóór de verkoop gingen Vopak en Broström een strategische alliantie aan om er zeker van te zijn dat het serviceniveau voor huidige en toekomstige klanten gewaarborgd bleef. Deze overeenkomst maakte het mogelijk logistieke services aan te bieden met zeetransport, tankopslag en binnenvaart van vloeibare stoffen.



2008 A.P. Møller-Mærsk A/S

MAERSK

A.P. Møller-Mærsk A/S maakte op 27 augustus 2008 bekend dat het via dochtermaatschappij Maersk Product Tankers A/S het Zweedse Broström AB zou willen overnemen. De belangrijkste investeerders in Broström AB waren toen Arvid Svensson Invest AB met 18,4%, de familie Dreijer met 7% en Odin Fonder te Oslo met 8,7% van de aandelen. Het Deense bedrijf bood 23,6% boven de waarde van de aandelen en zou, wanneer het 90% in handen kreeg, Broström AB van de OMX Nordic Exchange Stockholm halen. Maersk haalde zijn doelstelling en bezat op 23 januari 2009 had 97,3% van de aandelen

Broström AS met een stemrecht van 98,3%. Broström AB bleef voorlopig doorwerken onder eigen naam en kreeg het beheer over de tankschepen tot 25.000 DWT toegewezen.

De vloot van Broström Tankers SAS te Parijs bestond per september 2009 uit: BRO ARTHUR, BRO ALEXANDRE, BRO ALBERT, BRO CAROLINE, CILAO ex PORT CHRISTINE, BRO CHARLOTTE, BRO CATHERINE, BRO CECILE, BRO ELIZABETH, BRO ELLEN, BRO ETIENNE, BRO EDWARD en BRO ELLIOT.

In commercieel beheer bij Broström Tankers SAS: BRO EDWARD, BRO ELLIOT, BRO ETIENNE, BRO ELLEN en BRO ELIZABETH.

Van Rigel Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Bremen: BRO ERIN en BRO EDGAR.

Van Reederei Claus-Peter Offen (G.m.b.H. & Co.) K.G., Hamburg: CPO FINLAND, CPO NORWAY, CPO ITALY, CPO RUSSIA, CPO ENGLAND, CPO SWEDEN, CPO GERMANY en CPO FRANCE.



Het commercieel beheer van de BRO ALBERT, BRO ALEXANDRE, BRO ARTHUR, BRO CAROLINE, BRO CATHERINE, BRO CECILE, BRO CHARLOTTE en CILAOS ging na de overname naar Handytankers K/S, een samenwerkingsverband tussen Seearland Shipping Management B.V. te Amsterdam, Chemicalien Seetransport G.m.b.H. te Hamburg, d'Amico Tankers van d'Amico Società di Navigazione S.p.A. te Rome, Maersk Product Tankers A/S te Kopenhagen en Motia Compagnia di Navigazione S.p.A. te Venetië. In oktober 2009 werden de eerste tekenen van de overname al zichtbaar, tijdens een dokbeurt te Brest is de BRO ETIENNE in de lichtblauwe Maersk kleuren geschilderd en de naam gewijzigd in MAERSK ETIENNE. De CILAOS ging in november 2009 over naar Maersk Tankers AS en kreeg de naam MAERSK CHRISTIANSBRO.

"Soflumar" Société d'Armement Fluvial et Maritime

SOF 1 m.t. NICE 1934-1966 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.

SOF 2 m.t. MENTON 1934-1940/45 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 Lloyd's 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: Londen-U.K.

1963 HOLYROOD PRINCESS, Holyrood Shipping Ltd., Nassau, vlag: U.K.

1971 gesloopt door 1971 by Manuel Markis te Guixar, Vigo, Spanje, de sloop begon in juli 1971.

SOF 2 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.

Historie:

12-6-1907 besteld, 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.

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' Entreposage d' Hydrocarbures, Dakar-Frankrijk.

1951 uit Lloyd's Register.



SOF 3 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 Lloyd's 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 Stützpunkttanker op Noord Afrika, bewapend met 2 x luchtafweergeschut.

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

15-2-1944 naam gewijzigd in BERTHA.

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

20-10-1944 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. (Kriegsmarine)



SOF 4 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.

SOF 5 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.

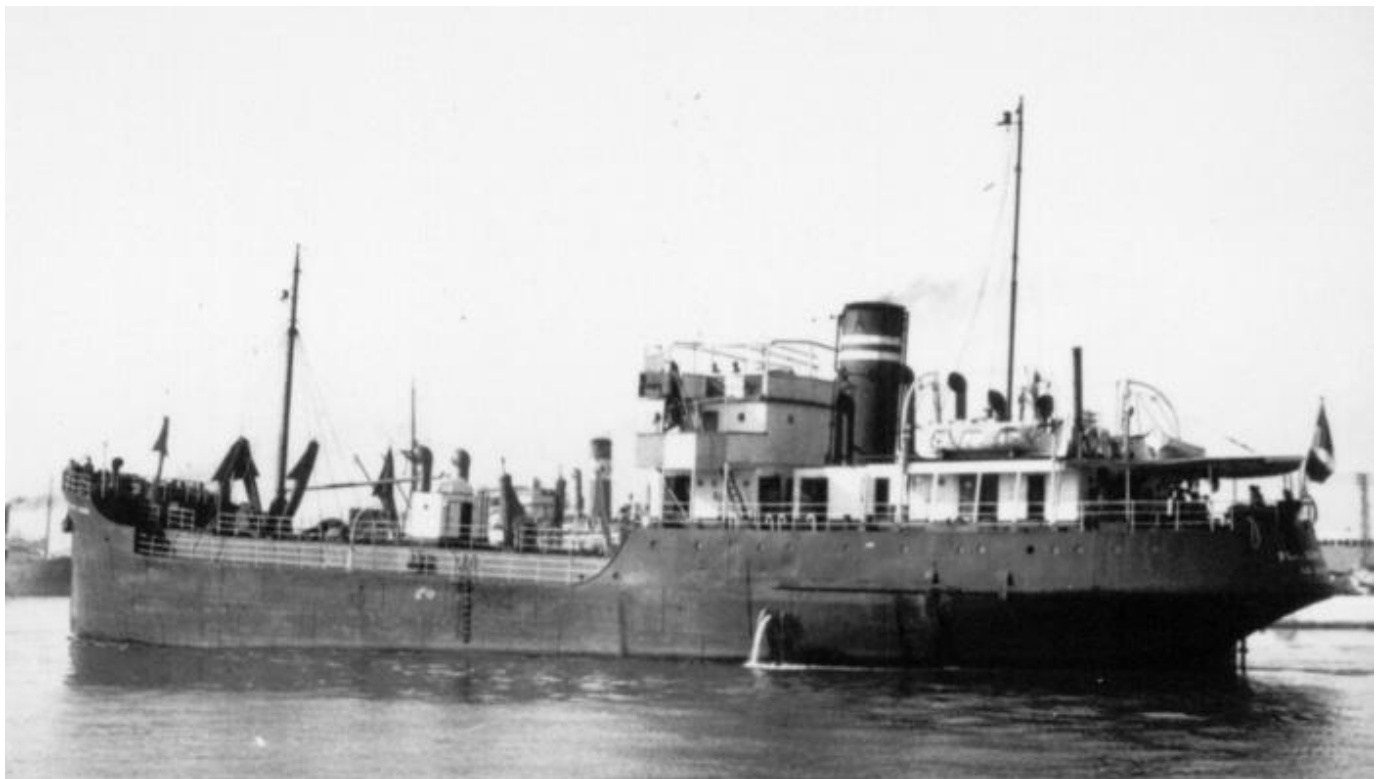
officieel Lloyd's nummer 81706, 10 kn.

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 Mittelmeer 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 Mittelmeer 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, sloop begon 9-10-1953.



SOF 6 m.t. PORT SAINT LOUIS 5282603 1937-1971 tankschip FOQG / TOFD

Gebouwd 1928, W. Doxford & Sons Ltd, Sunderland (588)

1.090 BRT 516 NRT 1.495 DWT

66,74 (64,18) x 10,45 x 5,41 x 4,918 meter.

100 ton bunkers, 8,5 kn.

800 EPK, 3 cyl, 2 tew, W. Doxford & Sons Ltd., Sunderland.

Historie:

31-8-1928 te water gelaten, 9-1928 opgeleverd als FRESHMOOR aan Freshmoor Navigation Co., Londen-U.K., in beheer bij Harris & Dixon Ltd.

1936 FOSS BECK, Foss Beck Shipping Ltd., Londen-U.K. (A.C. Lensen).

1937 PORT SAINT LOUIS, "Soflumar" (Société d'Armement Fluvial et Maritime), Le Havre-Frankrijk.

23-6-1944 door de Duitse Kriegsmarine gevorderd, in dienst H.A.S.T. te Le Havre.

8-1944 gezonken te Port Saint Louis du Rhône, 4-1945 gelicht en naar Marseille gesleept, motor verwijderd, tussen 4-1945 en 9-1945 gerepareerd te Ciotat, terug gesleept naar Marseille voor inbouw nieuwe motor, 1947 nieuwe motor ingebouwd, 1.050 EPK, 7 cyl, 2 tew, Sulzer Bros Ltd., Winterthur NE-47, 10 kn. 2-1947 in de vaart.

1958 in een droogdok het schip in drieën gesneden, het middenschip verwijderd en een nieuwe tankgedeelte er tussen geplaatst, 1.520 BRT, 827 NRT, 2.450 DWT, 79,23 (76,13) x 10,47 x 6,46 x 5,468, 9 ladingtanks, 1.974 m³, 166 ton bunkers, verbruik 2,5 ton/dag.

27-3-1971 TAFNA, Montrose Castle Shipping Co., Genève, thuishaven: Monrovia-Liberia (Phs. van Ommeren (Geneva) S.A., Genève).

7-11-1972 IRENES MODESTY, Yerotsakos Shipping Co. Ltd., Nicosia, thuishaven: Famagusta-Cyprus (Tsakos Shipping & Trading S.A., Piraeus).

1972 IRENES MODESTY, Tsakos Shipping Co. Ltd., Famagusta-Cyprus.

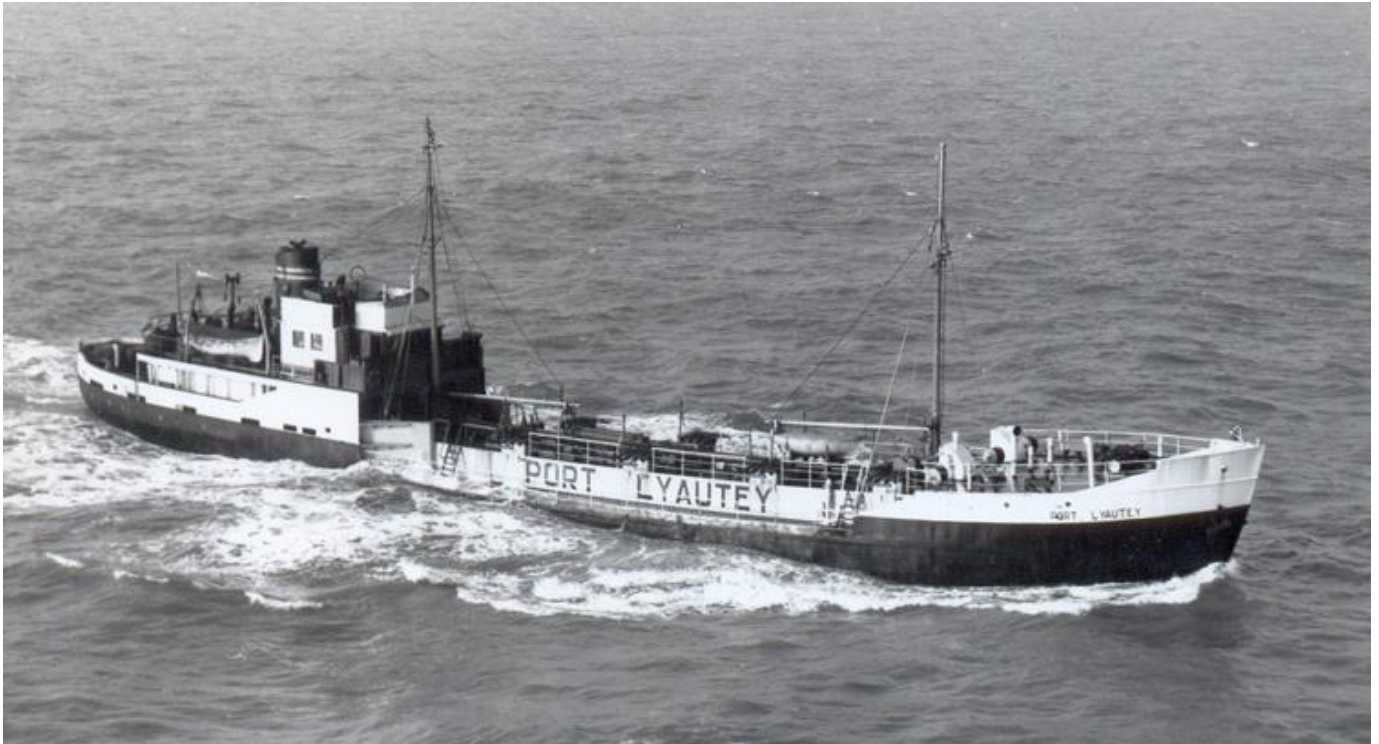
1973 IRENES MODESTY, Yerotsakos Shipping Co. Ltd., Nicosia, thuishaven: Famagusta-Cyprus (Tsakos Shipping & Trading S.A., Piraeus).

1975 IRENES MODESTY, Yerotsakos Shipping Co. Ltd., Nicosia, thuishaven: Limassol-Cyprus (Tsakos Shipping & Trading S.A., Piraeus).

1976 EL IMAM ALY, Hussein Kamal Hussein Said Fanaki, Alexandrië-Egypte.

26-1-1983 tijdens een reis van Salum naar Alexandrië in slecht weer gestrand ten oosten van Ras el Hekma (in de buurt van Alexandrië), positie 31.12 NB. en 27.52 OL., later total-loss verklaard.

(Foto: NN).



SOF 7 m.t. PORT LYAUTEY 5282445 1938-1965 tankschip TKFC

Gebouwd 1938, N.V. Industrieële Mij. "De Noord", Alblasterdam (572)

587,12 BRT 344,99 NRT 704 DWT

57,64 (53,81) x 8,49 x 3,41 x 3,355 meter.

10 ladingtanks, 995 m³, 29 ton bunkers, 8,5 kn.

400 EPK, 8 cyl, 4 tew, 280 x 430, Humboldt-Deutzmotoren A.G., Keulen.

Historie:

Besteld als MILDRED voor N.V. Tank Kustvaart, Rotterdam, 22-6-1938 te water gelaten, 11-7-1938 tijdens de bouw overgenomen door Phs. van Ommeren, 11-10-1938 proefvaart, 12-10-1938 opgeleverd als PORT LYAUTEY aan "Soflumar" (Société d'Armement Fluvial et Maritime), Rouen-Frankrijk. Genoemd naar de voormalige naam van de Marokkaanse haven Kenitra. Speciaal bestemd voor de bevoorrading van depots met beperkte opslagcapaciteit in kleine havens die moeilijk bereikbaar waren.

1940 gevorderd door de overheid, slaagde er in met 250 Poolse soldaten aan boord om Engeland te bereiken, 5-1940 betrokken bij de evacuatie van de troepen uit Duinkerken, fungeerde als bunkerschip

voor de troepenschepen, 1940 onder Engelse vlag gebracht bij Ministry of War Transport, Glasgow, in beheer bij: Phs. van Ommeren (London) Ltd., roepsein MJWQ.

1945 PORT LYAUTEY, "Soflumar" (Société d'Armement Fluvial et Maritime), Rouen-Frankrijk.

6-1959 nieuwe motor geplaatst: 750 EPK, 6 cyl, 4 tew, 320 x 450, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen NE-59, verbruik 2 ton/dag, 8,5 kn.

22-2-1965 PIRAEUS, Aegean Steam Navigation Typaldos Bros. Ltd., Piraeus-Griekenland.

1968 PIRAEUS, G. Kalogeratos & Co., Piraeus-Griekenland.

1974 verkocht voor sloop, gesloopt door Spiliopoulos Brothers te Piraeus, Griekenland, de sloop begon 5-11-1974. (Foto: Skyfoto).

SOF 8 s.t. SAINT YVES 1939-1947 tankschip FOQX

Gebouwd 1939, Ateleirs & Chantiers de France, Duinkerken (168)

1.642 BRT 646 NRT 1.805 DWT

74,70 (71,36) x 10,91 x 4,95 x 4,860 meter.

10,3 kn.

920 IPK, C 3 cyl, 470, (2) 765 x 585, de werf.

Historie:

3-4-1939 te water gelaten, 5-1939 opgeleverd als SAINT YVES aan "Soflumar" Société d'Armement Fluvial et Maritime, Duinkerken-Frankrijk.

28-8-1940 te Bordeaux in beslag genomen door de Kriegsmarine en ingedeeld bij Marineausrüstungsstelle te Bordeaux.

31-3-1944 OSTERODE, Marinearsenal, Kiel.

1944 CAMMIN, Marineoberkommando, Noorwegen.

4-8-1944 gezonken te Folleux, later gelicht en gerepareerd.

8-1945 SAINT YVES, "Soflumar" Société d'Armement Fluvial et Maritime, Duinkerken-Frankrijk.

25-5-1947 tijdens een reis van Rouen naar La Rochelle, geladen met benzine, bij Perthuis d'Antioche, bij La Rochelle, op een mijn gelopen en gezonken.



SOF 9 m.t. PORT VENDRES (1) 1950-1955 tankschip FNRB

Gebouwd 1928, N.V. C.v.d. Giessen & Zonen's Scheepswerven, Krimpen a/d IJssel (577)

4.402 BRT 2.515 NRT 5.954 DWT

110,86 (107,08) x 15,30 x 7,62 x 6,774 meter.

22 ladingtanks, 8.345 m³, 460 ton bunkers, 11,5 kn.

1.850 EPK, 6 cyl, 4 tew, M.A.N., N.V. Mij. voor Scheeps- en werktuigbouw "Fijenoord", Rotterdam.

21-4-1927 kiel gelegd, 7-11-1927 te water gelaten als DORDRECHT, 28-1-1928 proefvaart, 31-1-1928 opgeleverd aan N.V. Mij. Motorschip "Dordrecht", Rotterdam, in beheer bij N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf.

26-1-1950 PORT VENDRES, "Soflumar" Société d'Armement Fluvial et Maritime, Port de Bouc-Frankrijk, voornamelijk gevaren tussen Franse en Noord Afrikaanse havens, eerst met oliën en vetten, later met minerale oliën zoals benzine en gasolie.

7-1-1955 verkocht voor sloop aan N.V. Frank Rijdsdijk's Industrieële Ondernemingen, Hendrik Ido Ambacht, 7-2-1955 achter een sleepboot gearriveerd te Hendrik Ido Ambacht, gesloopt in 1955.

(Foto: Marius Bar, 1948).



SOF 10 m.s. PORT DE BOUC (2) 5282328 1950-1975 tankschip TOJR
 Gebouwd 1950, N.V. Scheepswerf Gebr. v.d. Werf, Deest (236),
 1.481 BRT 625 NRT 2.094 DWT,
 78,03 (74,27) x 10,93 x 5,10 x 4,852 meter
 8 ladingtanks, 2.628 m³, 2 ladingpompen, totaal 400 ton/uur, stoomladingpomp 120 ton/uur, Cochran ketel voor levering van stoom, 89,5 ton bunkers, verbruik 3 ton/dag, 11 kn.
 1.000 EPK, 746 kW, 8 cyl, 4 tew, 390 x 680, 250 omw/min., N.V. Werkspoor, Amsterdam NE-49.
 Historie:
 Gebouwd onder toezicht van Technisch Adviesbureau B.C. van Ommeren, 1-3-1950 te water gelaten als PORT DE BOUC, 29-6-1950 proefvaart op de Noordzee en opgeleverd aan "SOFLUMAR" (Société d'Armement Fluvial et Maritime), Le Havre-Frankrijk, zusterschip: PORT GENTIL.
 1964 verbouwd om de haven van Légué te kunnen aanlopen.
 17-11-1975 aan de grond gelopen bij Légué en bodemschade opgelopen, 10-12-1975 verkocht voor sloop aan Somairec S.A., Le Havre, de sloop begon 3-1976.
 (Foto: Marius Bar, 1950).

SOF 11 m.t. PORT GENTIL 5282378 1953-1979 tankschip TKBT
 Gebouwd 1953, N.V. Scheepswerf Gebr. v.d. Werf, Deest (245)
 1.493 BRT 655 NRT 2.088 DWT
 78,03 (74,27) x 10,93 x 5,11 x 4,852 meter.
 8 ladingtanks, 2.636 m³, 2 Houttuin ladingpompen, totaal 800 m³/uur, 198 ton bunkers, verbruik 3 ton/dag, 10 kn.
 1.000 EPK, 746 kW, 8 cyl, 4 tew, 390 x 680, 250 omw/min., N.V. Werkspoor, Amsterdam.
 Historie:
 31-1-1953 gedoopt PORT GENTIL door madame Wehrin uit Parijs en te water gelaten, 4-5-1953 technische proefvaart, 7-5-1953 officiële proefvaart en opgeleverd aan "Soflumar" (Société d'Armement Fluvial et Maritime), Le Havre-Frankrijk.
 1965 verbouwd en geschikt gemaakt voor het vervoer van chemicaliën en aromatische solvents bij Cockerill Yards, Hoboken, 7-1965 weer in de vaart.
 5-1979 MAZAL, Agroil One Shipping Co. Ltd., Piraeus-Griekenland (Styl T Shipping Co. S.A., Athene).
 1987 LACERTA, Achilles Navigation Co. (Private) Ltd., Colombo-Sri Lanka (Drytank S.A., Piraeus).
 1988 SUN SHIELD, Petromar International Ltd., Kingstown-St.Vincent (Danish Trade House N.M. Ltd., Limassol).
 7-1988 machineproblemen opgelopen tijdens een reis van Monopoli naar Zadar, 12-8-1988 te Limassol voor reparatie, constructive total-loss verklaard.

26-6-1989 SUN LIGHT, Elias Boulos Tayeh, Jounieh, thuishaven: Kingstown-St. Vincent, gerepareerd te Limassol, 27-6-1989 vertrokken van Limassol naar Libanon.

28-8-1989 op zee in de problemen gekomen en probeerde de haven van Christian Port ten noorden van Jounieh te bereiken, deze was geblokkeerd door marineschepen van Syrië, onderschept door een kanonneerboot, 29-8-1989 geraakt door kanonvuur op 6 mijl van de kust en raakte daarbij in brand, slechts 2 van de 12 bemanningsleden overleefden dat, gezonken in Jounieh Bay in de nacht van 3 op 4-9-1989.



SOF 12 m.t. PORT ÉTIENNE 5282354 1953-1976 tankschip FOHG

Gebouwd 1953, S.A. des Anciens Chantiers Dubigeon, Nantes (745)

2.326 BRT 1.077 NRT 2.738 DWT

93,02 (89,20) x 12,81 x 7,00 x 4,852 meter.

11 ladingtanks, 4.039 m³, ingericht voor het vervoer van asfalt, 196 ton bunkers, 11,5 kn.

1.400 EPK, 1.044 kW, 8 cyl, 2 tew, 390 x 680, 235 omw/min., N.V. Werkspoor, Amsterdam.

Historie:

31-3-1953 te water gelaten, 3-8-1953 als PORT ÉTIENNE opgeleverd aan SOFLUMAR (Société d'Armement Fluvial et Maritime), Nantes-Frankrijk, 24-3-1954 geregistreerd, zusterschip: ESSO LE CAROUBIER.

7-12-1976 verkocht voor sloop aan Société de Métallurgie Générale, L'Estaque, Marseille, de sloop begon 12-1976. (Foto: NN).

SOF 13 m.t. PORT VENDRES (2) 5282665 1958-1976 tankschip FNAL

Gebouwd 1958, Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime, Le Trait (138)

9.289 BRT 5.490 NRT 14.519 DWT

152,97 (143,97) x 20,45 x 10,60 x 8,027 meter.

tankinhoud 19.079 m³, 14 kn.

5.400 EPK, 4.028 kW, 6 cyl, 2 tew, 620 x 1400, B&W, Chantiers de l'Atlantique, St. Nazaire.

Historie:

19-4-1958 gedoopt PORT VENDRES door mevr. L. Guerin en te water gelaten, 16-6-1958 opgeleverd (BV) aan "Soflumar" (Société d'Armement Fluvial et Maritime), Rouen-Frankrijk, voor 5 jaar in timecharter bij Shell Française voor het vervoer van olieproducten van Marseille naar Noord-Afrikaanse havens.

8-5-1975 opgelegd in de Eemshaven te Delfzijl.

8-3-1976 verkocht voor aan sloop M.H. Gonzales, Delfzijl, 1976 doorverkocht aan Desguades Manuel Hevia Gonzalez, Gijon, Spanje, 24-3-1976 gearriveerd te Gijon, de sloop begon 1-6-1976.

SOF 14 m.t. PORT MANECH 1960-1965 tankschip FNIF

Gebouwd 1954, Drammen Slip & Verksted, Drammen (34)

2.062 BRT 954 NRT 2.800 DWT

93,12 (85,92) x 13,85 x 6,56 x 5,750 meter.

12,5 kn.

1.920 EPK, 6 cyl, 2 tew, 540 x 900, N.V. Koninklijke Machinefabriek Gebr. Stork & Co., Hengelo.

Historie:

5-10-1953 te water gelaten, 3-1954 opgeleverd als ELISABETH AMLIE aan D/S A/S Vestland, Haugesund-Noorwegen, in beheer bij R. Amlie & Co.



6-4-1960 PORT MANECH, "Soflumar" (Société d'Armement Fluvial et Maritime), Rouen-Frankrijk.
 18-1-1965 tijdens een reis van Le Havre naar Caen, geladen met benzine, op de rede van Le Havre tijdens slecht zicht in aanvaring gekomen met de LUCILE BLOOMFIELD (Bloomfield S.S. Co., Galveston-U.S.A., bouwjaar 1946, 6.103 BRT) waarna een explosie volgde en er brand uitbrak, 22 opvarenden liepen verwondingen op waarvan er 7 zo ernstig dat ze in het ziekenhuis overleden, de opvarenden van het Amerikaanse schip bleven ongedeerd, 25-1-1965 brand geblust, "total-loss" verklaard, 13-2-1965 laten springen met behulp van explosieven, wrak gesloopt in 1967.
 (Foto: Marius Bar, 23-4-1967).

SOF 15 s.t. PORT NAVALO (1) 5282512 1961-1964 tankschip FNKF
 Gebouwd 1950, Blythwood Shipbuilding Co. Ltd., Glasgow (98)
 2.485 BRT 1.382 NRT 3.502 DWT
 93,13 x 13,45 x 6,176 x 5,681 meter.
 10 ladingtanks, 4.660,8 m³, 370 ton bunkers, verbruik 13 ton/dag, 10 kn.
 1.200 IPK, T 3 cyl, 460, 780 en 1320 x 990, D. Rowan & Co. Ltd., Glasgow.

Historie:

10-12-1949 te water gelaten, 1950 opgeleverd als HULDRA aan Skibs A/S William Hansens Rederi, Bergen-Noorwegen, in beheer bij William Hansen, Bergen.
 5-2-1961 te Rotterdam brak er brand uit in de machinekamer.
 24-6-1961 PORT NAVALO, "Soflumar" (Société d'Armement Fluvial et Maritime), Duinkerken-Frankrijk.
 1964 PORT NAVALO, Phs. van Ommeren (France) S.A., Rouen-Frankrijk.
 3-1970 TEBESSA, High Brion Inc., Monrovia-Liberia (Phs. van Ommeren (Geneva) S.A., Genève), genoemd naar de stad in Algerije en is de hoofdplaats van de provincie Tébessa.
 4-1972 verkocht voor sloop aan Jos de Smedt, België, sloop te Burcht, België begon 8-5-1972.

SOF 16 s.t. PORT CROS (1) 5282316 1962-1970 tankschip FNLP
 Gebouwd 1953, Smith's Dock Co. Ltd., Middlesbrough (1220)
 2.771 BRT 1.410 NRT 3.524 DWT
 95,57 (91,29) x 13,62 x 6,18 x 5,719 meter.
 18 ladingtanks, 4.960 m³, 410 ton (olie)bunkers, 11 kn.
 2 ketels, v.o. 566 m², 15,5 kg/cm.
 1.800 IPK, C 4 cyl, 2 x 370 en 2 x 870 x 825, de werf.



Historie:

30-10-1952 te water gelaten, 3-1953 opgeleverd als VALLY aan A/S Thorvald Halvorsen, Bergen-Noorwegen, in beheer bij Halfdan Grieg, Bergen.

12-2-1962 PORT CROS, "Soflumar" (Société d'Armement Fluvial et Maritime), Duinkerken-Frankrijk.

25-7-1970 BATNA, White Tower Shipping Corp., Monrovia-Liberia (Intercontinental Shipping Corp., Parijs voor N.V. Phs. van Ommeren).

5-1973 verkocht voor sloop aan Incolesa, Valencia, de sloop begon 6-1973. (Foto: Marius Bar).



SOF 17 s.t. PORT BLANC (1) 5322489 1963-1972 tankschip FOCC

Gebouwd 1952, J. Crown & Sons Ltd., Sunderland (234)

2.928 BRT 1.149 NRT 3.432 DWT

101,17 (96,47) x 14,05 x 5,95 x 5,201 meter.

tankschip voor het transport van asfalt, 12 ladingtanks, 3.530 m³, 431 ton (olie)bunkers, verbruik 27,5 ton/dag, 10,5 kn.

1.800 IPK, 1.343 kW, T 3 cyl, 476, 787 en 1346 x 762, Smith's Dock Co. Ltd., Middlesbrough.

Historie:

26-3-1952 te water gelaten, 7-1952 opgeleverd als SHELLPHALTE aan Société Maritime Shell, Le Havre-Frankrijk.

21-11-1963 PORT BLANC, Société d'Armement Fluvial et Maritime (Soflumar), Duinkerken-Frankrijk.

8-1972 RAGNO, Soc. Siciliana di Navigazione per Azioni SO.SI.NA., Augusta-Italië.

1973 PETRO ASPHALT I, Danaos Shipping & Trading Corp., Piraeus-Griekenland (John S. Latsis, Athene).

1973 PETROLA XII, Danaos Shipping & Trading Corp., Piraeus-Griekenland (John S. Latsis, Athene).

1976 PETROLA 12, Danaos Shipping & Trading Corp., Piraeus-Griekenland (John S. Latsis, Athene).

1982 gesloopt te Griekenland, lag daarvoor bij Eleusis Yard op 28-9-1982. (Foto: Marius Bar, 18-2-1968).



SOF 18 m.t. PORT LA NOUVELLE 5094422 1964-1972 tankschip FNNG

Gebouwd 1950, N.V. Rotterdamsche Droogdok Mij., Rotterdam (256)

5.499 BRT 2.510 NRT 7.702 DWT

125,84 (119,13) x 16,87 x 8,84 x 7,358 meter.

22 ladingtanks, 8.426 m³, 548,5 ton bunkers, verbruik 14 ton/dag, 12 kn.

2.800 EPK, 2.089 kW, 4 cyl, 2 tew, 560 x 2160, 108 omw/min., Doxford, N.V. Dok & Scheepsbouw Mij. "Wilton-Fijenoord", Schiedam.

Historie:

1946 besteld, 17-12-1948 kiel gelegd, 1-10-1949 gedoopt DUIVENDRECHT door mevr. A.C.W. van Ommeren-Witthaus (echtgenote van Technisch adviseur van N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf) en te water gelaten, 16-1-1950 technische proefvaart, 19-1-1950 officiële proefvaart en opgeleverd aan N.V. Mij. Zeeschip "Duivendrecht", Rotterdam, in beheer bij N.V. Stoomvaart Mij. "De Maas".

26-2-1964 PORT LA NOUVELLE, "Soflumar" Société d'Armement Fluviale et Maritime, Duinkerken-Frankrijk.

7-1972 HIGH BRION, High Brion Inc., Panama, in beheer bij "Soflumar" Société d'Armement Fluviale et Maritime, Parijs.

1973 HIGH BRION, Inter Continental Shipping Corp., Parijs, thuishaven en vlag: Panama.

1974 HIGH BRION, High Brion Inc., Panama (Inter Continental Shipping Corp., Parijs).

21-7-1975 verkocht voor sloop aan Desquaces del Guadalquivir S.A., Sevilla, de sloop begon in september 1975. (Foto: Marius Bar, 13-4-1967).

SOF 19 m.t. PORT AU PRINCE (1) 5112858 1968-1969 tankschip FNXU

Gebouwd 1954, Uddevallavarvet A/B, Uddevalla (139)

5.843 BRT 3.065 NRT 8.490 DWT

130,61 x 17,10 x 9,73 x 8,065 meter.

24 ladingtanks, 10.675 m³, 839 ton bunkers, 15 kn.

5.600 EPK, 4.178 kW, 6 cyl, 2 tew, 760 x 1500, de werf.

Historie:

26-2-1954 te water gelaten, 15-4-1954 als opgeleverd FAUNUS aan Rederi A/B Troiltank Lennart Parkfelt, Gothenborg-Zweden.

4-1964 ANCO SPUR, Rederi Ab Troiltank Lennart Parkfelt, Gothenborg-Zweden, in charter bij Anco.
1-1966 ANCO SPUR, Rederi A/B Transoil, Gothenborg-Zweden (Lennart Parkfelt, Gothenborg).
17-1-1967 ANCO SPUR, Salénrederierna A/B, Stockholm-Zweden.
1967 verkocht aan A/S Hav & A/S Havtank, Oslo-Noorwegen, in beheer bij Helmer Staubo & Co., Oslo, herdoopt STAMAR.



8-1-1968 PORT AU PRINCE, "Soflumar" Société d'Armement Fluvial et Maritime, Duinkerken-Frankrijk, genoemd naar de hoofdstad van Haïti.
1969 PORT AU PRINCE, Phs. van Ommeren (France) S.A., Duinkerken-Frankrijk.
8-2-1978 verkocht voor sloop, 20-3-1978 gearriveerd te San Esteban de Pravia, gesloopt door Desguaces Aviles S.A., San Esteban de Pravia, in 1978. (Foto: NN).

SOF 20 m.t. PORT TUDY 6927731 1969-1991 tankschip FNBO
Gebouwd 1970, Robb Caledon Shipbuilders Ltd., Leith (506)
3.072 BRT 1.552 NRT 5.112 DWT
101,73 (94,01) x 15,70 x 7,93 x 6,566 meter.
12 ladingtanks, 6.058 m³, 3 ladingpompen totaal 1.200 ton/uur, 351,5 ton bunkers, verbruik 19,5 ton/dag, 14 kn.
3.380 EPK, 2.521 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 318 x 368, 600 omw/min., Ruston, vertraagd naar 1 schroef 150 omw/min., English Electric Diesels Ltd. Ruston Eng. Div., Lincoln.
Historie:
1968 besteld, 12-9-1969 te water gelaten als PORT TUDY, 1-1969 opgeleverd aan Société d'Armement Fluvial et Maritime (SOFLUMAR), Duinkerken-Frankrijk.
1987 PORT TUDY, Société d'Armement Fluvial et Maritime (SOFLUMAR), Duinkerken-Frankrijk (Soflumar Van Ommeren (France) S.A.).
1991 PORT TUDY, Soflumar Van Ommeren France S.A., Duinkerken-Frankrijk.
4-1994 POSSIDONIA, Possidonia Shipping Co. Ltd., Valletta-Malta (Mantinia Shipping Co. S.A., Piraeus).
1995 POSSIDONIA, Possidonia Maritime Co. Ltd., Valletta-Malta.
4-1997 OCEAN CHALLENGER, Challenger Marine Co. Ltd., Valletta-Malta (Ravenscroft Shipping Inc., Coral Gables, Florida en Ocean & Oil International Ltd., Victoria Island).
7-2000 OCEAN CHALLENGER, Al-Dawood Shipping Lines, Apapa-Nigeria.

SOF 21 m.t. PORT ANNA 7111377 1971-1991 tankschip FNEZ
Gebouwd 1971, Robb Caledon Shipbuilders Ltd., Dundee (556)
6.450 BRT 2.836 NRT 10.856 DWT
131,40 (120,02) x 19,08 x 10,52 x 8,300 meter.
chemicaliëntankschip, 15 ladingtanks, 12.640 m³, 3 ladingpompen, totaal 2.400 ton/uur, 57 ton 14 kn.
6.000 EPK, 4.413 kW, V 12 cyl, 4 tew, 362 x 470, English Electric, Ruston Paxman Diesels Ltd., Newton-le-Willows.
Historie:
10-9-1971 gedoopt PORT ANNA door Ch. Matthijssen-Duby (echtgenote van voorzitter Raad van Beheer Phs. van Ommeren N.V.), 19-10-1971 te water gelaten, 11-11-1971 opgeleverd aan Société d'Armement Fluvial et Maritime (SOFLUMAR), Duinkerken-Frankrijk.

1987 PORT ANNA, Société d'Armement Fluvial et Maritime (SOFLUMAR), Duinkerken-Frankrijk (Phs. van Ommeren (France) S.A.).

1991 PORT ANNA, Soflumar Van Ommeren Tankers S.A., Duinkerken-Frankrijk.

12-1993 GAMMA I, Canon Shipping Co. Ltd., Valletta-Malta (Enea Management Inc., Piraeus).

11-1994 TANAV, Fintias S.A., Piraeus-Griekenland (Varnima Corporation International S.A., Athene) (Avin International Corporation of Panama S.A., Athene).

29-5-2003 verkocht aan onbekende koper(s) (Navigator Tankers Management S.A., Athene).

2003 verkocht voor sloop aan slopers te Pakistan, 3-7-2003 vertrokken van de ankerplaats te Fujairah naar Karachi, daar in gebruik genomen als opslagtanker, 17-7-2003 klasse gesloten, geschrapt uit Lloyd's Register, gesloopt.



SOF 22 m.t. PORT LAZO 7302770 1973-1991 tankschip FNKB

Gebouwd 1973, Société Nouvelle des Ateliers & Chantiers de la Rochelle Pallice, La Rochelle-Pallice (1210)

3.372 BRT 1.661 NRT 5.270 DWT

104,04 (95,99) x 15,85 x 7,85 x 6,541 meter.

tankschip voor het transport van asfalt, 8 ladingtanks, 5.581 m³, asfalt 9.566 m³, 2 ladingpompen totaal 820 ton/uur, 300 ton bunkers, verbruik 10 ton/dag, 14 kn.

3.400 EPK, 2.536 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 317 x 368, 600 omw/min., Ruston 6ATCM, vertraagd naar 1 schroef, 250 omw/min., Ruston Paxman Diesels Ltd., Lincoln.

Historie:

19-12-1972 te water gelaten als PORT LAZO, 1973 opgeleverd aan Société d'Armement Fluvial et Maritime (SOFLUMAR), Duinkerken-Frankrijk.

1987 PORT LAZO, Société d'Armement Fluvial et Maritime (SOFLUMAR), Port aux Francais-Kerguelen (Soflumar Van Ommeren (France) S.A.).

1991 PORT LAZO, Soflumar Van Ommeren France S.A., Port aux Francais-Kerguelen.

1-1997 VULCAN, Constellation Maritime Ltd., Kingstown-St. Vincent & the Grenadines (Société Tunisienne de Navigation Pétrolière (Petronav), Tunis, Tunesië).

1998 PIANA, Société d'Armement et de Transport (SOCRATA), Marseille-Frankrijk.

2000 NENG'ABEMBE, Halifax Navigation Corp., Kingstown-St. Vincent & the Grenadines (Société d'Armement et de Transport (SOCATRA), Bordeaux).

1-2002 verkocht naar Nigeria, 15-1-2002 vertrokken van Owendo naar Port Gentil.

2003 LAGOS MARINER, Kotram Nigeria Ltd., Apapa-Nigeria.

(Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 25-9-1989, Nieuwe Waterweg).



SOF 23 m.t. PORT VENDRES (3) 7219894 1981-1992 tankschip FNXT
 Gebouwd 1973, Brodogradiliste i Tvrnica Dizel Motora "Uljanik", Pula (298)
 15.280 BRT 9.098 NRT 25.253 DWT
 175,11 (163,29) x 25,05 x 12,60 x 9,684 meter.
 27 ladingtanks, 32.988 m³, 4 ladingpompen, totaal 2.950 ton/uur, 16 kn.
 11.600 EPK, 8.532 kW, 6 cyl, 2 tew, 740 x 1600, B&W 6K74EF, R.O. Tvrnica Dizel Motora "Ujanik",
 Pula NE-72.
 Historie:
 15-6-1972 te water gelaten, 3-1973 opgeleverd als WIIRI aan Suomen Tankkilaiva O/Y,
 Helsinki/Helsingfors-Finland.
 29-9-1978 MONT-AGEL, Ambelaki Bay Shipping Co. Ltd., Monrovia, vlag: Monaco (Phs. van Ommeren
 (France) S.A.).
 1978 MONT-AGEL, Compagnie Méditerranéenne de Navigation Pétrolière, Monaco (Phs. van Ommeren
 (France) S.A.).
 7-1981 PORT VENDRES, Société d'Armement Fluvial et Maritime (SOFLUMAR), Le Havre-Frankrijk (Phs.
 van Ommeren (France) S.A., Parijs).
 1987 PORT VENDRES, Société d'Armement Fluvial et Maritime (SOFLUMAR), Le Havre-Frankrijk
 (Soflumar Van Ommeren (France) S.A.).
 24-7-1992 ALDEBARAN II, Canopus International Corp., Panama (Astra Compania Argentina de
 Petroleo S.A., Buenos Aires).
 1995 ALDEBARAN II, Canopus International Corp., Panama (Antares Naviera S.A., Buenos Aires).
 12-1996 ELBA, Elba Shipping Ltd., Valletta-Malta (Arminster S.A.M., Monte Carlo).
 9-1997 SHAUADAR, Overseas System S.A., Panama (Naviera Petrocost, Havana, Cuba).
 26-3-1998 voor anker liggend in Matanzas Bay, Cuba in aanvaring gekomen met de tanker EL BRAVO,
 (in beheer bij Divalor S.A., Kingstown, vlag: St. Vincent & the Grenadines, bouwjaar 1971, 6.501 BRT),
 beide schepen raakten lek en verloren olie, The Cuban Government stelde een commissie in om het
 voorval te onderzoeken, 4-1998 gerepareerd te Matanzas.
 1998 SHAUADAR, Overseas System S.A., Panama (Tsakos Shipping & Trading S.A., Athene).
 6-2-2001 SHAUADAR, Overseas System S.A., Panama (Jaguey Maritima S.A. voor Naviera Petrocost,
 Havana, Cuba).
 6-10-2001 aan de grond gelopen bij Felton op de oostkust van Cuba, L.O.F. getekend met de Cubaanse
 berger Empressa Antillana de Salvamento, deze kon het werk niet volbrengen en vroeg Titan Maritime
 LLC, Fort Lauderdale, U.S.A. te helpen, deel van de lading overgenomen door de tanker NEPTUNO II, 23-
 10-2001 vlot gebracht met behulp van de sleepboot KIGORIA (I.T.C., 16.800 EPK) en naar Felton
 gesleept voor het resterende deel te lossen.
 2002 verkocht voor sloop naar China, sleepwerk verzorgd door Regulus Ship Services LLC, Dubai,
 U.A.E., 2-2002 vertrokken van Cuba achter de sleepboot TOPAZ (8228165, Far Eastern, Vladivostok-
 Rusland, bouwjaar 1984, 1160 BRT, 3.000 EPK) naar Shanghai. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 4-4-1990,
 Nieuwe Waterweg).

SOF 24 m.t. PORT BRETON (2) 7382952 1986-1991 tankschip FNRH
 Gebouwd 1974, Ankerlokken Verft Glommen A/S, Fredrikstad (186)
 4.521 BRT 2.694 NRT 7.169 DWT
 108,84 (102,01) x 17,25 x 10,01 x 8,190 meter.

tankschip voor het transport van asfalt, 16 ladingtanks, 8.724 m³, 3 ladingpompen, totaal 900 ton/uur, 82 en 453 ton bunkers, verbruik 17 ton/dag, 14,5 kn. 5.000 EPK, 3.678 kW, 8 cyl, 2 tew, 420 x 900, 227 omw/min., B&W 8K42EF, Hitachi Zosen, Hiroshima Works-Innoshima NE-73.



Historie:

1-1974 kiel gelegd, 7-1974 te water gelaten, 19-11-1974 opgeleverd als JOALASKA aan I/S Lars Rej Johansen & Knut A. Knutsen, Oslo-Noorwegen, in beheer bij Lars Rej Johansen, Oslo.
1978 THELMA, Tonnevolds R/A, Grimstad-Noorwegen (Lars Rej Johansen, Oslo).
1980 THELMA, Tonnevolds Rederi A/S, Grimstad-Noorwegen, (Lars Rej Johansen, Oslo).
24-2-1986 PORT BRETON, Société d'Armement Fluvial et Maritime (SOFLUMAR), Le Havre-Frankrijk (Phs. van Ommeren (France) S.A.).
1991 PORT BRETON, Soflumar Van Ommeren France S.A., Le Havre-Frankrijk.
1995 SAN NICOLAS, Fairsky Shipping Co. Ltd., Valletta-Malta (Enea Management Inc., Piraeus).
4-1996 PORTO FARINA, Société Tuniseinne de Navigation P toli re, La Goulette-Tunesië.
1996 CAP FARINA, Société Tuniseinne de Navigation P toli re, La Goulette-Tunesië.
4-2-2002 CAP FARINA, Cie. Generale Maritime, Tunis-Tunesië.
14-7-2003 SALAMAT 1, Salamat Shipping Pte. Ltd., Singapore, thuishaven en vlag: Funafuti-Tuvalu (Oceanlink Maritime, Bangladesh).
2005 verkocht voor sloop naar Bangladesh, 8 april 2005 op het strand gezet te Chittagong om gesloopt te worden. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 29-10-1993, Nieuwe Waterweg).

in beheer "Soflumar" Société d'Armement Fluvial et Maritime

SOFB 1 t.t. DROME 1946-1947 tankschip

Gebouwd 1920, Lorient Naval Yard

1.055 BRT

73,56 x 11,55 x . x . meter

10,5 kn.

1.100 APK, 2 stoomturbines, Br guet.

Historie:

1-3-1920 aanvang bouw, 17-7-1920 te water gelaten, 5-1921 proefvaart, 17-7-1920 opgeleverd als AUBE aan de marine van Frankrijk, 23-6-1921 in dienst gesteld.

3-2-1922 gestationeerd te Toulon, 1923 gestationeerd te Bizerte, 1925 gestationeerd te Toulon, 1926 gestationeerd te Brest, 1933 reserveschip te Brest, 1-1-1934 gestationeerd te Cherbourg, 25-1-1937 gestationeerd te Toulon, 8-1939 gestationeerd te Oran.

10-5-1940 herdoopt DROME.

8-11-1942 gesaboteerd te Oran.

8-1943 gestationeerd te Italië.

2-12-1943 te Bari, Italië aangevallen en gebombardeerd door een vliegtuig, type Junker 88, daarbij vielen 2 doden en 21 gewonden.

1945 in huur bij S.A. Compagnie des P troles Jupiter (Shell).

1946 geleend door Ministère de la Marine Marchande, in huur bij "Soflumar" Société d'Armement Fluvial et Maritime.

1947 verkocht aan l'Armement Boyer.

1-1948 te Cherbourg uit dienst van de Franse marine, in gebruik als tanklichter, 1948 naar Nantes gesleept door de sleepboot CHERBOURGEOIS IV, in gebruik genomen als tanklichter.

1955 verkocht voor sloop te Nantes, de sloop te Nantes begon op 6 januari 1956.

SOFB 2 d.e.t. LAC PAVIN 1948-1952 tankschip FNPA

Gebouwd 1938, Newport News Shipbuilding & Drydock Co., Newport News, VA. (367)

1.707 BRT 966 NRT 2.765 DWT

79,45 (76,25) x 13,22 x 5,54 x 4,854 meter.

10,5 kn.

1.100 EPK, 2 x 6 cyl, 4 tew, gekoppeld aan elektromotoren, American Locomotive Co., Auburn, N.Y.

Historie:

8-12-1937 te water gelaten, 8-2-1938 als tanklichter ESSO DELIVERY No 11 opgeleverd aan Standard Oil Co. of New Jersey, Baltimore-U.S.A.

1-4-1943 verkocht aan U.S. Navy, verbouwd en bewapend bij Key Highway plant of Bethlehem Steel Corp., Baltimore, Maryland, 3-4-1943 gearriveerd bij Key Highway plant of Bethlehem Steel Corp., Baltimore om aangepast te worden, 18-4-1943 te Baltimore in dienst van de U.S. Navy als de gasolietanker USS AROOSTOOK (AOG-14).

21-4-1943etrokken naar Norfolk, 28-4-1943 ingedeeld bij United States Naval Forces, voor dienst te doen op de kust van noordwest Afrika, via Bermuda en Gibraltar gearriveerd te Oran, Tunesië, de rest van de oorlog dienst gedaan in de Middellandse Zee, 2-12-1943 liggend te Bari, Italië een aanval overleefd van de Duitse Luftwaffe.

18-1-1945 te Bizerte, Algerije uit dienst, 19-1-1945 overgedragen aan de Franse Marine, herdoopt LAC PAVIN.

1-1948 geleend door Ministère de la Marine Marchande, thuishaven: Marseille-Frankrijk, in beheer gegeven aan "Soflumar" Société d'Armement Fluvial et Maritime.

21-3-1949 verkocht aan French Government, 28-4-1949 teboekstelling doorgehaald bij U.S. Navy.

1952 terug gegeven aan de Franse marine en opgelegd.

2-5-1954 afgekeurd (Q 118).

1957 geschrapt uit de registers, gesloopt.



VOFB 3 d.m.s. ASTRAGALE 6423307 1962-1967 onderzoekingsvaartuig TQVI

Gebouwd 1945, Blyth & Drydock Shipbuilding Co. Ltd., Cowpen Quay, Blyth (310)

1.149 BRT 480 NRT

60,05 x 12,96 x 5,49 x . meter.

61 ton bunkers.

960 EPK, 2 x 8 cyl, 2 tew, 266 x 343, Crossley Bros Ltd., Manchester.

Historie:

28-5-1945 te water gelaten, 1945 opgeleverd als WALRUS aan de Royal Navy, aircraft transport, 936 BRT.

1953, SKUA, Royal Navy.

2-1962 ASTRAGALE, "Segans" Société d'Etude du Transport et de la Valorisation de Gaz Naturels du Sahara, Parijs, thuishaven: Nantes-Frankrijk, ("Soflumar" Société d'Armement Fluvial et Maritime).

1964 verbouwd van vrachtschip tot hydrografisch onderzoekingsvaartuig.

1967 verbouwd tot boorschip bij Compagnie Nantaise de Travaux Industriels et Navals, Nantes, nieuwe machine geplaatst: 1.700 EPK, 1.268 kW, 2 x V-12 cyl, 175 x 180/192, 1.200 omw/min., vertraagd naar 382 omw/min., MGO V12-ASHR, Société Alsacienne Con. Mécaniques, Mulhouse NE-67, 1.149 BRT, boordiepte 1.000 meter.

1974 ASTRAGALE, Société Narval, Nantes-Frankrijk.

1979 HYDRAGALE, Cosag Marine Services Ltd., Londen-U.K., 1979 verbouwd tot duikmoederschip bij Bay Ship Conversions, Blyth/Sunderland.

1983 HYDRAGALE, Hydrosphere Ltd., Londen-U.K.

1984 verkocht voor sloop aan Ligure Maritime Ltd., gesloopt te Milton Regis, Kent, U.K., de sloop begon 9-1984.

(Foto: HYDRAGALE, internet),



SOFB 4 HIGH BRION 5094422 1972-1975 tankschip 3EZW

zie SOF 20 m.t. PORT LA NOUVELLE 5094422 1964-1972 tankschip FNNG

Gebouwd 1950, N.V. Rotterdamsche Droogdok Mij., Rotterdam (256)

5.499 BRT 2.510 NRT 7.702 DWT

125,84 (119,13) x 16,87 x 8,84 x 7,358

22 ladingtanks, 8.426 m³, 548,5 ton bunkers, verbruik 14 ton/dag, 12 kn.

2.800 EPK, 2.089 kW, 4 cyl, 2 tew, 560 x 2160, 108 omw/min., Doxford, N.V. Dok & Scheepsbouw Mij. "Wilton-Fijenoord", Schiedam.

Historie:

1946 besteld, 17-12-1948 kiel gelegd, 1-10-1949 gedoopt DUIVENDRECHT door mevr. A.C.W. van Ommeren-Witthaus (echtgenote van Technisch adviseur van N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf) en te water gelaten, 16-1-1950 technische proefvaart, 19-1-1950 officiële proefvaart en opgeleverd aan N.V. Mij. Zeeschip "Duivendrecht", Rotterdam, in beheer bij N.V. Stoomvaart Mij. "De Maas".

26-2-1964 PORT LA NOUVELLE, "Soflumar" Société d'Armement Fluviale et Maritime, Duinkerken-Frankrijk.

7-1972 HIGH BRION, High Brion Inc., Panama, in beheer bij "Soflumar" Société d'Armement Fluviale et Maritime, Parijs.

1973 HIGH BRION, Inter Continental Shipping Corp., Parijs, thuishaven en vlag: Panama.

1974 HIGH BRION, High Brion Inc., Panama (Inter Continental Shipping Corp., Parijs).

21-7-1975 verkocht voor sloop aan Desquaces del Guadalquivir S.A., Sevilla, de sloop begon in september 1975. (Foto: A. Duncan).

SOFB 5 m.t. MONT-AGEL 7219894 1978-1981 tankschip 3ARU
 zie lijst Soflumar nr. SOF 25 m.t. PORT VENDRES (3) 7219894 1981-1992 tankschip FNXT
 Gebouwd 1973, Brodogradiliste i Tvrnica Dizel Motora "Uljanik", Pula (298)
 15.280 BRT 9.098 NRT 25.253 DWT
 175,11 (163,29) x 25,05 x 12,60 x 9,684 meter.
 27 ladingtanks, 32.988 m3, 4 ladingpompen, totaal 2.950 ton/uur, 16 kn.
 11.600 EPK, 8.532 kW, 6 cyl, 2 tew, 740 x 1600, B&W 6K74EF, R.O. Tvrnica Dizel Motora "Ujanik",
 Pula NE-72.
 Historie:
 15-6-1972 te water gelaten, 3-1973 opgeleverd als WIIRI aan Suomen Tankkilaiva O/Y,
 Helsinki/Helsingfors-Finland.
 29-9-1978 MONT-AGEL, Ambelaki Bay Shipping Co. Ltd., Monrovia, vlag: Monaco (Phs. van Ommeren
 (France) S.A.).
 1978 MONT-AGEL, Compagnie Méditerranéenne de Navigation Pétrolière, Monaco (Phs. van Ommeren
 (France) S.A.).
 7-1981 PORT VENDRES, Société d'Armement Fluvial et Maritime (SOFLUMAR), Le Havre-Frankrijk (Phs.
 van Ommeren (France) S.A., Parijs).
 1987 PORT VENDRES, Société d'Armement Fluvial et Maritime (SOFLUMAR), Le Havre-Frankrijk
 (Soflumar Van Ommeren (France) S.A.).
 24-7-1992 ALDEBARAN II, Canopus International Corp., Panama (Astra Compania Argentina de
 Petroleo S.A., Buenos Aires).
 1995 ALDEBARAN II, Canopus International Corp., Panama (Antares Naviera S.A., Buenos Aires).
 12-1996 ELBA, Elba Shipping Ltd., Valletta-Malta (Arminster S.A.M., Monte Carlo).
 9-1997 SHAUADAR, Overseas System S.A., Panama (Naviera Petrocost, Havana, Cuba).
 26-3-1998 voor anker liggend in Matanzas Bay, Cuba in aanvaring gekomen met de tanker EL BRAVO,
 (in beheer bij Divalor S.A., Kingstown, vlag: St. Vincent & the Grenadines, bouwjaar 1971, 6.501 BRT),
 beide schepen raakten lek en verloren olie, The Cuban Government stelde een commissie in om het
 voorval te onderzoeken, 4-1998 gerepareerd te Matanzas.
 1998 SHAUADAR, Overseas System S.A., Panama (Tsakos Shipping & Trading S.A., Athene).
 6-2-2001 SHAUADAR, Overseas System S.A., Panama (Jaguey Maritima S.A. voor Naviera Petrocost,
 Havana, Cuba).
 6-10-2001 aan de grond gelopen bij Felton op de oostkust van Cuba, L.O.F. getekend met de Cubaanse
 berger Empresa Antillana de Salvamento, deze kon het werk niet volbrengen en vroeg Titan Maritime
 LLC, Fort Lauderdale, U.S.A. te helpen, deel van de lading overgenomen door de tanker NEPTUNO II, 23-
 10-2001 vlot gebracht met behulp van de sleepboot KIGORIA (I.T.C., 16.800 EPK) en naar Felton
 gesleept voor het resterende deel te lossen.
 2002 verkocht voor sloop naar China, sleepwerk verzorgd door Regulus Ship Services LLC, Dubai,
 U.A.E., 2-2002 vertrokken van Cuba achter de sleepboot TOPAZ (8228165, Far Eastern, Vladivostok-
 Rusland, bouwjaar 1984, 1160 BRT, 3.000 EPK) naar Shanghai.



SOFB 6 m.t. MASCARIN 8504105 1986-1998 tankschip FNZD

Gebouwd 1986, Chantiers de l'Atlantique, St. Nazaire (S28)

18.956 BRT 10.370 NRT 31.990 DWT

178,19 (165,00) x 27,54 x 15,32 x 11,381

12 ladingtanks, 35.160 m³, 4 ladingpompen, totaal 3.200 ton/uur, 239 en 1.796 ton bunkers, verbruik 29 ton/dag, 14 kn.

11.100 EPK, 8.165 kW, 6 cyl, 2 tew, B&W 6L67GBE, Alsthom-Atlantique, St. Nazaire.

Historie:

15-3-1986 te water gelaten, 6-6-1986 gedoopt MASCARIN door mevr. Hugues-Rouret (echtgenote van president-directeur Shell Italië), 7-1986 opgeleverd aan Société Union Maritime de l'Océan Indien "UMOIL", Société d'Armement et de Transport (SOCATRA) & Société d'Armement Fluvial et Maritime (Soflumar), St. Denis, Reunion, vlag: Frankrijk, in beheer bij Société d'Armement Fluvial et Maritime (Soflumar), de eigenaar is een samenwerkingsverband tussen Van Ommeren Tankers (SOFLUMAR) en Société d'Armement et de Transport (SOCATRA), Bordeaux, genoemd naar de eilandengroep Maskarenen gelegen in het westen van de Indische Oceaan.

1997 MASCARIN, Société Union Maritime de l'Océan Indien "UMOIL", Société d'Armement et de Transport (SOCATRA) & Société d'Armement Fluvial et Maritime (Soflumar), St. Denis, Reunion, vlag: Frankrijk (Société d'Armement et de Transport (SOCRATA), Bordeaux).

1998 TREGUIER, Société Union Maritime de l'Océan Indien "UMOIL", Société d'Armement et de Transport (SOCATRA) & Société d'Armement Fluvial et Maritime (Soflumar), St. Denis, Reunion, vlag: Frankrijk (in beheer bij Van Ommeren Tankers (SOFLUMAR)).

1999 TREGUIER, Société Union Maritime de l'Océan Indien "UMOIL", Société d'Armement et de Transport (SOCATRA) & Société d'Armement Fluvial et Maritime (Soflumar), St. Denis, Reunion, vlag: Frankrijk (Société d'Armement et de Transport (SOCATRA), Bordeaux).

17-3-2003 TREGUIER, Société d'Armement et de Transport (SOCRATA), Bordeaux, thuishaven Port aux Français (Broström Tankers S.A.).

1-2006 TREGUIER, Société d'Armement et de Transport (SOCRATA), Bordeaux, thuishaven Port aux Français (Société Union Maritime de l'Océan Indien "UMOIL").

7-8-2006 SELAY CHALLENGER, Seaway Shipping & Trading Ltd., Valetta-Malta (Selay Denizcilik San ve Ticaret Ltd. Şti., Istanbul).

6-10-2010 (e) verkocht voor sloop naar Alang, India.

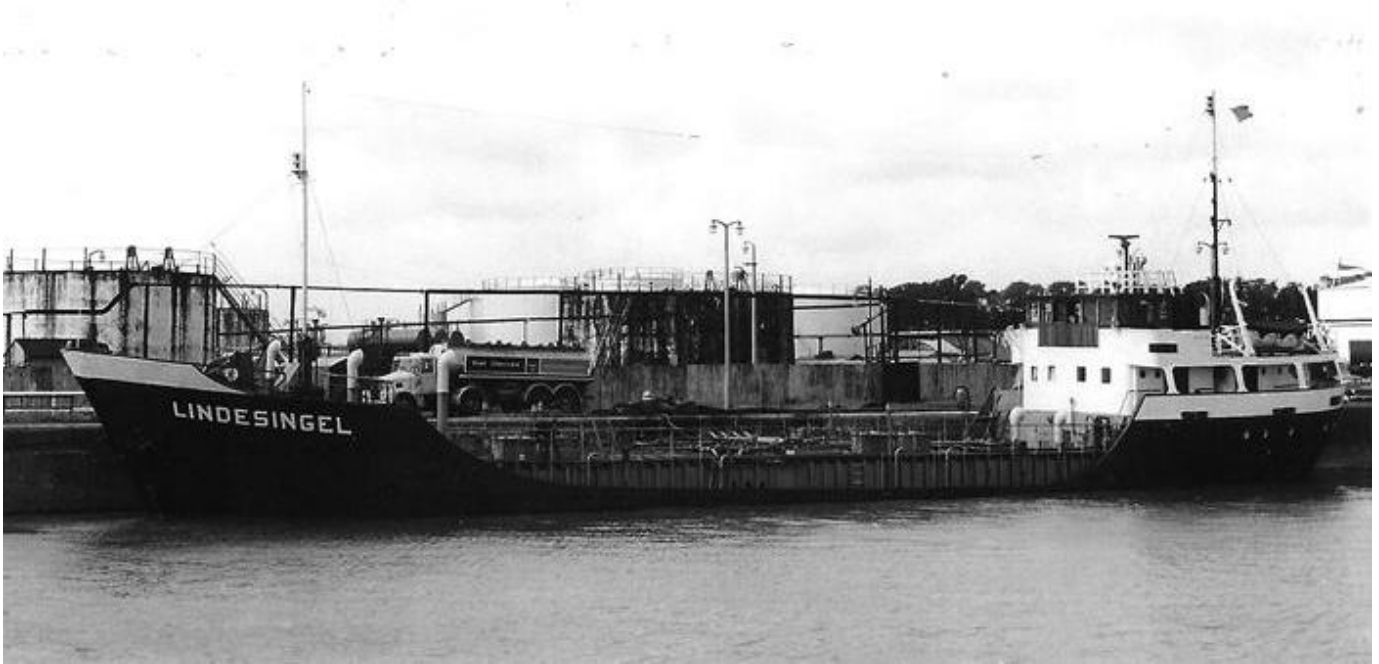
(Foto: Andre Le Mens/Soflumar).



SOFB 7 m.t. TREGUIER 8504105 1998-2003 tankschip FNZD

zie SOFB 6 m.t. MASCARIN 8504105 1986-1998 tankschip FNZD

(Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 8-6-2000, Westerschelde).



m.s. LINDESINGEL 5208906 1962-1966 vrachtschip / tankschip PFPA
 Gebouwd 1955, N.V. Scheepswerf "De Vooruitgang" v/h D. Boot, Alphen a/d Rijn (1236)
 499,87 BRT 278,62 NRT 670 DWT
 54,34 (48,72) x 8,69 x 3,48 x 3,202 meter.
 vrachtschip, type gladdeck, 1 laadruim, G 1.000 m3, B 940 m3, 10 kn.
 450 EPK, 6 cyl, 4 tew, 305 x 460, 350 omw/min., De Industrie 6D7, N.V. Motorenfabriek "De Industrie"
 D. & J. Boot, Alphen a/d Rijn.
 29-9-1955 te water gelaten als LINDESINGEL, 26-11-1955 officiële proefvaart op de Nieuwe Waterweg
 en opgeleverd aan N.V. Transportonderneming "Innega", Rotterdam, in beheer bij N.V. Invoer- en
 Transportonderneming "Invotra".
 4-5-1962 als LINDESINGEL verkocht aan N.V. P.A. van Es & Co., Rotterdam.
 1964 verbouwd van vrachtschip tot vrachtschip/chemicaliëntankschip bij N.V. Boele's Scheepswerven &
 Machinefabriek, Bolnes, 4 ladingtanks, 769 m3.
 21-3-1966 verkocht aan "Chimica Mare" Soc. di Nav. S.p.A., Cagliari-Italië, in beheer bij Phs. van
 Ommeren (France) S.A., herdoopt MOLO.
 12-7-1972 als MOLO verkocht aan "Campania" di Davide Russo & C. S.a.S., Cagliari-Italië.
 1976 als MOLO verkocht aan Perella e Fariello, Napels-Italië.
 1979 Perella e Fariello, Napels-Italië, herdoopt ANTONIO.
 1980 verkocht aan MICHAEL II, Theo Bakopoulos Sea Transportation Ltd., Piraeus-Griekenland.
 1984 verkocht aan Aqua Transport S.A., Piraeus-Griekenland, herdoopt GEORGIOS I.
 1989 als GEORGIOS I verkocht aan Aqua Transport Maritime Co., Piraeus-Griekenland.
 1992 als GEORGIOS I verkocht aan Georgios I Naftiki Eteria, Piraeus-Griekenland, in beheer bij Aqua
 Transport Maritime Co.
 1999 als GEORGIOS I verkocht aan Aqua Transport Maritime Co., Piraeus-Griekenland, in beheer bij
 Hydrodotiki Ltd.



1999 op het eiland Rhodos op
 het strand verdaagd vlakbij een
 watertankopslagplaats ten noor-
 den van Kalathos op circa 4 mijl
 van Lindos, ter plaatse gesloopt
 in 2003/2004.
 (Foto boven: groningerkustvaart,
 onder: NJ/Scheepsfotoruilbeurs).

DUWBOTEN



VOFB d.m.s. BÉLIER 1963-1980 duwboot

Gebouwd 1963, L. Smit & Zn., Kinderdijk (CO490)

23,08 x 8,50 x 2,60 x 1,960 meter.

1.500 EPK, Caterpillar, Caterpillar Tractor Inc., Peoria.

Historie:

6-1-1964 opgeleverd als BÉLIER aan "Soflumar" Société d'Armement Fluvial & Maritime S.A., Parijs-Frankrijk, bestemd voor de duwvaart op de Seine, na de overname door een sleepboot naar Le Havre gebracht, Béliér betekend ram.

1974 Caterpillar ingebouwd, vermogen 1.730 EPK.

1978 Caterpillar ingebouwd, vermogen 1.730 EPK.

198- BÉLIER, Barca Schiffahrt A.G., Basel-Zwitserland, europa-nummer 7001111.

1980 BARCA I, Barca Schiffahrt A.G., Basel-Zwitserland.

1982 DELTA 1, Intertransport A.G., Basel-Zwitserland.

1983 FINSTERAARHORN, Hamburger Lloyd A.G., Basel-Zwitserland.

1984 RHEIN, Rhein & IJssel A.G., Basel-Zwitserland.

1988 RHEIN, J. Potjes, Basel-Zwitserland.

1988 verkocht, doorgehaald Verfügung Justizdepartement Basel-Stadt.

1991 MELANIE-H, W. van Hooft, Ittervoort, europa-nummer 2319721.

25-1-1993 MERCURIUS, B. Boere & Schroeder V.o.F., Rotterdam, europa-nummer 2319721.

-- GUÊPE 90.

2004 ENERGIQUE, Corporation Française des Transports, Frankrijk.

(Foto MELANIE-H: Scheepsfotoruilbeurs, 7-6-1993, Kaub).

VOFB d.m.s. ELAND 1965-1984 duwboot

Gebouwd 1965, Meideriecher Schiffswerft, Duisburg

22,25 x 9,45 x . x 1,800 meter.

1.200 PK, 2 x Baudouin, Moteurs Baudouin S.A., Marseille.

Historie:

1965 opgeleverd als ELAND aan "Soflumar" Société d'Armement Fluvial & Maritime S.A.,

29-9-1984 ELAND, Kamar B.V., Zwijndrecht.

29-11-1984 GILANTO, A.H.W. Vechter, Zwijndrecht, europa-nummer 2317447.

19-1-1987 JOHANNA, V.o.F. Faja, Waalwijk (T. Jasper).

1987 nieuwe motoren ingebouwd, 1.622 PK, Cummins.

13-7-1988 JOHANNA, Ihorks B.V., Rotterdam.

28-7-1988 LENIE, Van Dongen Maritime Services, Lith (T. van Dongen).

21-1-1988 GUÊPE 84, Société de Location de Matériel, Parijs-Frankrijk.

1990 GUÊPE 84, Touax S.A., Parijs-Frankrijk.



VOFB d.m.s. RENNE 1965-1986 duwboot
 Gebouwd 1965, Meideriecher Schiffswerft G.m.b.H., Duisburg
 22,00 x 9,50 x . x 1,500 meter.
 1.200 PK, 2 x Baudouin, Moteurs Baudouin S.A., Marseille.

Historie:

1965 opgeleverd als RENNE aan "Soflumar" Société d'Armement Fluvial & Maritime S.A.,
 1985 RENNE, Kamar B.V., Zwijndrecht.
 1986 RENNE, A. Hermans, Merksem-België, europaanummer 6002210.
 2000 DIBO, F. Wijckmans, Gent-België.



17-11-2005 BO, Waal Services B.V., Rotterdam, ENI-Nummer 02327447.
 later Cummins 2 x 840 PK, Cummins,
 (Foto Renne: NN, internet, foto: BO: Scheepsfotoruilbeurs, 6-5-2008, Nieuwe Waterweg).



BRAG . d.m.s. AUROCHS 7000633 1966-1969 duwboot

Gebouwd 1961, Rheinwerft G.m.b.H., Mainz-Mombach

112 ton

34,80 x 10,53 x . x 1,940 meter.

78 m3 bunkers.

2.100 EPK, 2 x 8 cyl, 4 tew, 375 omw/min., M.W.M. T6RH348AU, Motorenwerke Mannheim A.G., Mannheim.

1961 opgeleverd als STOOS aan Bragtank A.G., Bazel-Zwitserland, de STOOS is genoemd naar het Zwitserse wintersportgebied en de gelijknamige stad, deze is bereikbaar met het kabelspoor Schwyz/Schlattli-Stoos of met de kabelbaan Morschach-Stoos.

23-11-1966 AUROCHS, "Soflumar" Société d'Armement Fluviale et Maritime, Parijs-Frankrijk.

19-9-1969 STORMVOGEL, Phs. van Ommeren Nederland B.V., Rotterdam, europanummer 2312812.

25-6-1982 BARZABEL, A. Smet, Doel-België, europanummer 6002096.

1986 als BARZABEL, E.G.J. Verstraeten, Doel-België.

31-10-1992 met duwbak DELTABULK 100 tijdens slecht zicht bij de Volkeraksluizen in aanvaring gekomen met m.t. DETTMERTANK 25 (reis Vlissingen-Lingen), deze verloor 93 ton nafta wat door de brandweer is bedekt met een laag schuim.

1995 BARZABEL, J. Verstraeten, Gent-België.

1997 verkocht voor sloop, onderdelen van de duwboot, zoals de hefpaal met stuurhuis en een Caterpillar motor overgeplaatst op de duwboot VOTUS die een verbouwing onderging bij Kampers Scheepsconstructie B.V., Puttershoek, de VOTUS kreeg daarbij de naam BARZABEL als opvolger van de ex STORMVOGEL. (Foto: NN, internet).

VOFB d.m.s. YAK 1969-1978 duwboot

Gebouwd 1962, N.V. Boele's Scheepswerven & Machinefabriek, Bolnes (1003)

39.068 ton

25,05 x 9,47 x 2,52 x 1,650 meter.

80 ton bunkers,

1.080 PK, 2 x 8 cyl, 4 tew, 650 omw/min., Stork Ricardo RHO218K, Kon. Machinefabriek Gebr. Stork & Co., N.V., Hengelo.

Historie:

1962 gebouwd in een loods, 26-11-1962 met een drijvende bok in het water gezet, 5-12-1962 ingeschreven onder brandmerk 11409 B ROTT 1962, 18-12-1962 gedoopt STORMVOGEL door mevr. C.E.C. Maris-Voorwinden (echtgenote van procuratiehouder Phs. van Ommeren), proefvaart op de Nieuwe Maas en opgeleverd aan N.V. Phs. van Ommeren Binnentankvaart, Rotterdam, dezelfde dag met 2 duwtankbakken vertrokken naar Düsseldorf.

21-12-1962 STORMVOGEL, N.V. Mij. tot Exploitatie van Tanklichters, Rotterdam (N.V. Phs. van Ommeren).



24-9-1969 YAK, "Soflumar" Société d'Armement Fluviale et Maritime, Parijs-Frankrijk.
 1975 bij Rouen onder een steiger bekneld en gezonken, gelicht en gerepareerd.
 30-11-1977 YAK, Varonas Investment Corp. S.A., Panama, europeanummer 2315077.
 1978 nieuwe motoren geplaatst, 1.600 APK, 1.177 kW, 750 omw/min., Stork DRO218K, Stork
 Werkspoor Diesel B.V., Zwolle NE-78.
 19-12-1979 BARCA, Barca B.V., Rotterdam,
 12-5-1980 BARCA, Barca Schifffahrt A.G., Bazel-Zwitserland, europeanummer 7001205.
 1981 ESPOIR 2, Trans Fluvial A.G., Bazel-Zwitserland.
 1982 DELTA II, Intertransport A.G., Bazel-Zwitserland, europeanummer 7001205.
 10-8-1983 SCHILTHORN, Hamburger Lloyd A.G., Bazel-Zwitserland. 7001205.
 14-2-1984 SCHILTHORN, Handel- en Scheepvaartbedrijf O. Slokkers. B.V., Zwijndrecht, europeanummer
 2317242.
 8-3-1985 HERMANNA, V.o.F. R. Hoekstra & Zn., Zwijndrecht, europeanummer 2317242.
 28-11-2003 HERMANNA, A.C. Hoekstra & M.F.A.J. van Boxtel, Zwijndrecht.
 (Foto HERMANNA: Scheepsfotoruilbeurs, 13-9-1990, Beneden Leeuwen).



VOFB d.m.s. OKAPI 1974-1985 duwboot

Gebouwd 1974, Deltawerf, Sliedrecht

48,5 ton

23,05 x 9,45 x . x 1,800 meter.

1.600 PK, 2 x MaK, MaK Maschinenbau Kiel G.b.b.H., Kiel.

Historie:

1974 opgeleverd als OKAPI aan "Soflumar" Société d'Armement Fluvial & Maritime S.A., Parijs.

24-4-1985 OKAPI, Ihorks & Kamar B.V., Zwijndrecht, europa-nummer 2317531.

15-5-1985 OKAPI, Fa. R., J. & F. de Roo, Gent-België, europa-nummer 6002088.

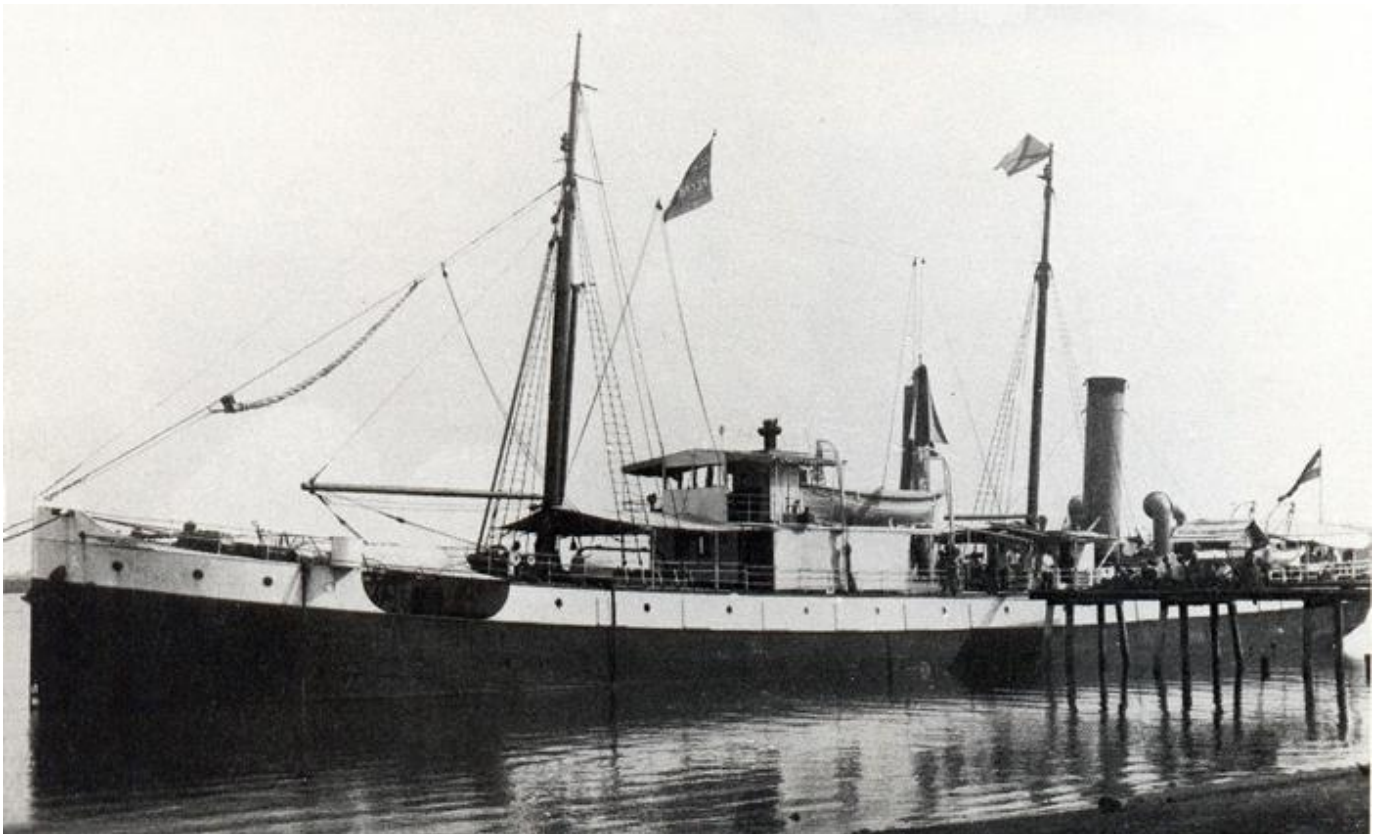
5-1987 SANTA CRUZ, L. de Kempe, Merksem-België.

1989 nieuwe motoren geplaatst, 1.946 PK, 2 x Caterpillar Tractor Co. Inc., Peoria, Illinois.

4-11-1992 CARRERA 3, Avanti A.G., Wenen-Oostenrijk, europa-nummer 8557013.

2006 ? MEISTER 1, Rheinhold Meister G.m.b.H., Oostenrijk, registratienummer A 50364. (Foto SANTA CRUZ: Scheepsfotoruilbeurs, 20-5-1992, Beneden Leeuwen).

SHELL TANKERS



s.t. BABALAN 1897-1913 tankschip TBPR

Gebouwd 1897, Rijkee & Co., Rotterdam (85)

536 BRT 339 NRT 680 DWT

(56,55) x 7,85 x 3,35 x 3,130 meter.

1 ketel, v.o. 99 m², 12,3 atm.

400 IPK, T 3 cyl, 317, 508 & 510 x 533, Mij. de Maas, Rotterdam.

23-8-1897 te water gelaten, 10-1897 opgeleverd als BABALAB aan Koninklijke Nederlandsche Mij. tot Exploitatie van Petroleumbronnen in Nederlandsch Indië, Pangkalan Brandan.

12-1897 vertrokken van Aden na reparatie van de machine tijdens de reis van Rotterdam naar Sumatra.

24-10-1898 gearriveerd te Singapore na stranding bij Langkat, Sumatra, circa 15 platen moesten vernieuwd worden.

5-1904 ingebracht bij N.V. Nederlandsche Indische Tankstoomboot Mij., Pangkalan Brandan.

1909 thuishaven: Batavia.

1913 verkocht aan Burmah Oil Co. Ltd., Rangoon, vlag: U.K., Lloyd's nummer 134983.

1914 herdoopt YOMAH.

1924 verkocht aan P. Super-Mantosh & Co., Calcutta, vlag: U.K.

1925 verkocht aan Soc. Nazionale Olii Minerali, Genua-Italië, herdoopt ABRUZZI.

1928 verkocht aan Azienda Generale Italiana Petroli, Genua-Italië.

1-9-1942 tijdens een reis in konvooi van Suda naar Tobruk door Britse vliegtuigen zwaar beschadigd, om zinken te voorkomen bij Ras Hilal op het strand gezet, later vlot gebracht.

9-1943 na de machtswisseling onder Duits bevel gekomen.

26-5-1944 gezonken te La Spezia, gelicht en gesloopt in 1945.

STEGRO VOF

NIEUWSBRIEF AUGUSTUS 2011 VAN WWW.STEGRO.NL

VEERDIENSTEN NOORDZEE, WESTERSCHELDE en WADDENEILANDEN



De 27^e Stegro schijf is verschenen. Deze schijf is de eerste in DVD vorm en is gemaakt in Power Point. Meerdere rederijen hebben in de afgelopen jaren diensten op de Noordzee onderhouden tussen het vaste land en Engeland.

De bekendste daarvan is wel de Stoomvaart Maatschappij Zeeland.

Daarnaast onderhiielden vele rederijen met groot of minder groot succes verbindingen.

In 2011 zijn Stena Line vanuit Hoek van Holland, P&O vanuit Europoort, DFDS vanuit Vlaardingen en IJmuiden bij velen bekend.

Het leek de samenstellers een uitdaging om een totaal overzicht van deze rederijen te maken.

Het gaat daarbij niet alleen om eigen veerboten maar ook over de ingehuurde schepen.

Ook de eigen- en charter ro/ro schepen staan op de schijf, evenals de coasters die in vroegere jaren voor deze rederijen voeren.

Tevens worden de veerdiensten van de Westerschelde (PSD) en Waddenzee (TESO, Doeksen en Wagenborg) vermeld.

Deze dvd bevat 26 rederij bestanden, met ruim 1000 schepen en 2000 foto's.

De bestanden zijn gemaakt in Power Point en in de bekende Stegro stijl.

Alfabetisch overzicht van de 26 rederijen:

B&N Gorthons Lines

Cobelfret en Cobelfret charters

Dart Line en Dart Line charters

DFDS Tor Line en DFDS Tor Line charters

Doeksen

Exxtor Ferries

Fred Olsen

Norfolk Lijn en Norfolk Lijn charters

North Sea Ferries en North Sea Ferries charters

Olau Line en Olau Line charters

P&O Ferries en P&O Ferries charters

PSD, Provinciale Zeeuwsche Diensten

Seawheel

**Stena Line en Stena Line charters,
Stoomvaart Maatschappij "Zeeland"
en charters**

TESO

Wagenborg

Vaste verkoopprijs € 24,95

Verkrijgbaar bij: zie www.stegro.nl

STEGRO KvK: 24314524 - Btw nr: 8123.10.457.801 - Uitgever nr: 808002

Eerste SWATH WESTDIEP in Antwerpen gedoopt. 08 augustus, 2011 - Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits heeft in Antwerpen de eerste van de nieuwe vier SWATH-vaartuigen, de WESTDIEP, gedoopt en de officiële inhuldiging van de gerenoveerde Van Cauwelaertsluis bijgewoond. Het gaat om twee investeringen die belangrijk zijn voor de concurrentiepositie van de Vlaamse havens. De nieuwe SWATH-vaartuigen verzekeren de toekomst van de beloodsing naar de Vlaamse havens. De renovatie van de Van Cauwelaertsluis is dan weer een belangrijke stimulans voor de verdere groei van de binnenvaart.

De hoogtechnologische SWATH's (Small Waterplane Area Twin Hull) vervangen de huidige loodsbotten op zee.

De SWATH tenders WIELINGEN en WESTERSCHELDE zijn momenteel in aanbouw en worden in augustus en december opgeleverd.

Het volledige vernieuwde systeem wordt opgestart bij de levering van het moederschip Wandelaar in mei 2012. (Bron: De Vlaamse Ondernemer).



Tweede loodstender in Oostende - vrijdag 12 augustus 2011, Oostende - Vrijdagmorgen om 11 uur is de nieuwe loodstender WIELINGEN de haven van Oostende binnengevaren.

VLOOT, de rederij van de Vlaamse overheid is momenteel bezig met de vernieuwing van haar varende eenheden. De huidige generatie loodsbotten wordt vervangen door een nieuwe generatie swath's (Small Water Area Twin Hull). Vrijdagmorgen liep om 11 uur stipt de nieuwe en meteen ook tweede loodstender WIELINGEN de haven van Oostende binnengevaren. De 26 meter lange catamaran, gebouwd op de Duitse werf Abeking & Rasmussen, vervoegt haar zusterschip WESTDIEP dat ook Oostende als thuishaven heeft en al een paar maanden aan het proefvaren is. Beide swath's zullen vanaf volgend jaar de zeeloodsen vanaf het 60 meter lange swath-moederschip WANDELAAR - dat volgend jaar in de vaart komt - aan boord zetten van schepen die richting Westerschelde of Kanaal varen. De WANDELAAR zal de huidige loodskotters vervangen. (Bron en foto: ML/focus-wtv.rnews.be, 12-8-2011, Oostende).

FAIRPLAY 27 9520572, 25-5-2009 opgeleverd door Armon Astilleros S.A., Navia als FOX aan Ocean S.r.l., Triëst, thuishaven en vlag: Valletta-Malta, 497 BRT, 4.000 kW, 2010 in charter bij Fairplay Schleppdampfschiffs Reederei Richard Borchard G.m.b.H., Hamburg, 28-4-2010 herdoopt FAIRPLAY 27.

(Foto: R. Zegwaard bij aankomst op de Nieuwe Waterweg voor de Wiltonhaven, 5-8-2011 vertrokken naar zee).

