

SCHEEPSFOTORUILBEURS

ZEEBRIEF#21

12 november 2011



ATLANTIC 9573634, 1-2010 (e) te water gelaten bij Partner Sp.z.o.o. te Stettin, Polen onder bouwnummer HARTMAN 4, 26-6-2011 gearriveerd te IJmuiden achter de sleepboot TAUCHER O WOLF 5 met bestemming Beverwijk, 28-6-2011 vertrokken naar Urk om afgebouwd te worden voor Hartman Shipping B.V., Urk, roepsein PCIR, 2.981 BRT, 3.730 DWT, 105,70 x 15,60 x 7,40 x . meter, 4.760 EPK, 18 kn., 1-11-2011 gearriveerd aan de Grote Hout te Velsen, 3-11-2011 proefvaart op de Noordzee. 7-11-2011 opgeleverd en vertrokken van IJmuiden naar Bremen, 8-11-2011 gearriveerd te Bremen. (Foto: K. Goudriaan, 5-11-2011).

Nummer vier vertrekt, nummer vijf is in aanbouw

Urk, donderdag, 03 november 2011 - In de volksmond heten ze steeds 'dat grote schip van Hartman', het gaat om de grote kustvaarders die de laatste jaren in de Urker haven afgebouwd worden. Na de DEO VOLENTE, EENDRACHT en PACIFIC DAWN is deze week het vierde schip 'van de band gerold': de ATLANTIC. Dat schip vertrok maandag richting Amsterdam. Donderdag werd vanuit Velsen een proefvaart ondernomen, vrijdag worden de puntjes op de i gezet en maandag moet de oplevering plaatsvinden. De ATLANTIC gaat varen onder beheer van het bedrijf van Bertus de Vries en Johan

Hartman, die ook de man is achter de bouwer van de schepen, Hartman Shipbuilding. Inmiddels is in Polen het casco van het vijfde Hartmanschip al in aanbouw (OCEANIC). Dat wordt in april in de Urker haven verwacht. Het gaat dan opnieuw om een coaster. Wel is het ontwerp op bepaalde punten aangepast. Van deze serie worden later ook nog twee andere schepen in de haven verwacht. (Bron: opurk.nl).

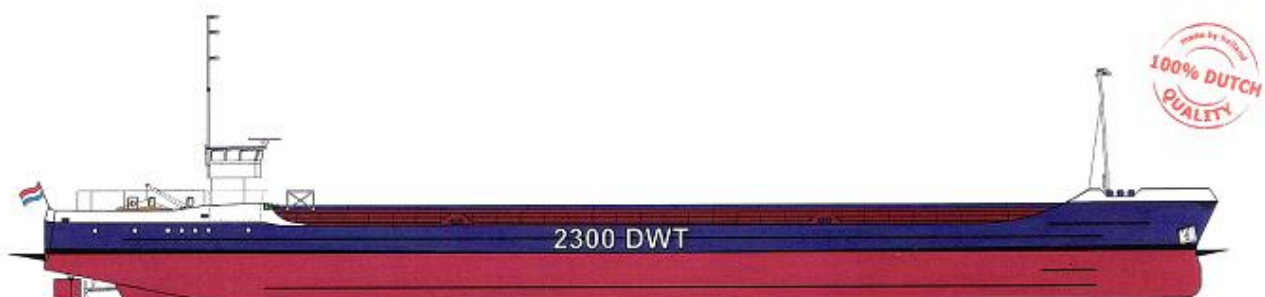


ABIS BRESKENS 9612545, 23-5-2011 (e) te water gelaten bij Partner Shipyard, Szczecin onder bouwnummer 109, 20-7-2011 gearriveerd te Harlingen vanaf Rostock achter de sleepboot TAUCHER O. WULF 5, 22-7-2011 verhaald naar Shipdock B.V., Harlingen, afbouw bij Shipkits B.V., Harlingen, 2011 geplande oplevering aan Abis Breskens B.V., Harlingen, in beheer bij Abis Shipping Company B.V., Harlingen, 2.978 BRT, 3.900 DWT, 214 TEU, 89,95 (84,95) x 14,00 x 6,80 x . meter, 214 TEU, 2.065 EPK, M.a.K. 8M20C, 12 kn., 9-11-2011 proefvaart. (Foto: K. Goudriaan, 27-10-2011).



Kaapcoaster

a low-airdraft sea-river ship of 2,300 tonnes deadweight



THARSIS, Kaapcoaster 2300, in aanbouw bij Scheepswerf "De Kaap" B.V. te Meppel, 1.595 BRT, 2.300 DWT, 3.272 m³, 78 TEU, 88,00 (84,99) x 11,40 x 8,40 x 3,700 meter, kruiphoogte 6,09 meter in ballast, 89,5 m³ bunkers, 3 x 400 kW, Volvo Penta D13MG, dieselelektrisch, 2 schroeven, 10,1 kn. (Tekening: werf, tip: K. Goudriaan).



WIR HABEN GROSSE PLÄNE

Global Hanseatic Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg

Global Hanseatic Shipping moet noodgedwongen schepen verkopen. Onder druk van de banken moesten Global Hanseatic Shipping (GHS) te Hamburg en Phoenix Reederei Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G. te Leer schepen verkopen. 3 van de te China gebouwde 7.500 DWT bulkcarriers van Global Hanseatic, behorende tot Fonds Global Bulker I, II en III, hebben voor die tijd nog enige tijd onder de Nederlandse vlag gevaren. Bij de oprichting van de fondsen in 2007 en 2008, met een lening van de Bremer Landesbank, leken de vooruitzichten goed. Tijdens de crisis van 2009 viel het allemaal nogal mee, deze keer verloor de bank zijn geduld bij slechte tarieven en vooruitzichten.

De 2 schepen, GLOBAL HELIOS, GLOBAL HERA, GLOBAL HERMES, GLOBAL HESTIA en GLOBAL HEMERA, zijn in een "reddingmaatschappij" geplaatst en wanneer de markt weer aantrekt worden ze verkocht. De 5 bulkers zijn op 31 oktober 2011 gerechtelijk verkocht.

Global Hanseatic Shipping had september 2011 in de vaart:

GLOBAL HERMES JH405 Ningbo Xinle XL2005-1(2006) zie SEA
GLOBAL HELIOS JH405 Ningbo Xinle XL2005-2(2006) zie FLY
GLOBAL HERA JH405 Ningbo Xinle XL2005-3(2006) zie SKY
GLOBAL HESTIA JH405 Ningbo Xinle XL2005-4(2007) zie TIDE
GLOBAL HEBE JH405 Ningbo Xinle 04/002 (2005)
GLOBAL HEMERA JH405 Ningbo Xinle XL 116 (08/2008)
GUIZZO 9050943, 3.503 BRT, Passenger/Ro-Ro Cargo Ship, 1993, Sierra Leone, beheer sinds 8-2011.
EURO STORM 9244180, 6.191 BRT, containership 2001, United Kingdom, beheer sinds 28-12-2001.
EURO SQUALL 9244192, 6.191 BRT, containership, 2002, United Kingdom, beheer sinds 13-6-2002.
EURO SNOW 9244207, 6.191 BRT, containership, 2002, United Kingdom, beheer sinds 16-12-2002.
EURO SOLID 9360972, 7.112 BRT, containership, 2006, United Kingdom, beheer sinds 5-9-2006.
EURO DISCOVERY 9360996, 8.032 BRT, containership, 2008, U. K., beheer sinds 16-5-2008.



SEA 9349978, aanvankelijk XINLE 3, vlag: Panama, 12-1-2006 (BV) opgeleverd door Ningbo Xinle Shipbuilding Co. Ltd. (XL2005-1) als SIDER SEA aan Navigazione Due Golfi Navigazione S.p.A., Napels-Italië, in beheer bij Shipping Technical Management S.r.l., Napels. 16-2-2006 te Napels overgenomen door Beheermaatschappij m.s. "Sea" B.V., thuishaven: Groningen, in beheer bij Navigia

Shipmanagement B.V., 5-2-2006 (s) herdoopt SEA, roepsein PHFA, 2-4-2006 gearriveerd te Constantza, Roemenië, 5.164 BRT. 7-6-2006 te Bremen herdoopt ESTEDIJK. 3-2007 verkocht aan Estedijk Navigation Ltd., St. John's-Antigua & Barbuda, in beheer bij Mare Trader B.V., Groningen. 2-10-2007 (e) verkocht aan Reederei m.s. "Global Hermes" G.m.b.H. & Co. K.G., St. John's-Antigua & Barbuda, in beheer bij Global Hanseatic Shipping G.m.b.H., Hamburg, 28-9-2007 (s) herdoopt GLOBAL HERMES. 18-9-2011 gearriveerd te Falmouth vanaf Ceuta, 31-10-2011 te Falmouth, en-bloc met GLOBAL HERA, GLOBAL HELIOS, GLOBAL HESTIA en GLOBAL HEMERA gerechtelijk verkocht, 4-11-2011 (e) verkocht aan Ems Leda Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Majuro-Marshall Islands, in beheer bij Briese Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, 3-11-2011 te Falmouth herdoopt BUDE, roepsein V7XL2. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 30-6-2008).



FLY 9349980, bulkcarrier, aanvankelijk XINLE 4, 4-5-2006 opgeleverd als SIDER FLY door Ningbo Xinle Shipbuilding Co. Ltd., Ningbo (XL2005-2) aan Navigazione Due Golfi S.p.A., Napels-Italië, in beheer bij Shipping Technical Management S.r.l., Napels, 5.101 BRT. 2006 verkocht aan Beheermaatschappij m.s. "Fly", Groningen, in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V., 29-6-2006 herdoopt FLY, roepsein PHGJ, 28-6-2006 te Salerno overgedragen, in bevrachting bij Apollo Shipping G.m.b.H., Hamburg, 6-8-2006 gearriveerd in de Maashaven te Rotterdam, 7-8-2006 vertrokken naar zee. 7-10-2006 herdoopt OSTEDIJK. 25-1-2007 onder de vlag van Antigua & Barbuda gebracht, roepsein V2PK8. 17-2-2007 tijdens een reis van Porsgrunn, Noorwegen naar Valencia met 6.000 ton kunstmest, op 10 mijl uit de kust van Galicië t.h.v. Coruña raakte de lading oververhit, 4 van de 12 opvarenden overgebracht naar een ziekenhuis met ademhalingsproblemen, door de Spaanse kustwacht water in het water gezet, 28-2-2007 i.s.m. SvitzerWijsmuller Salvage B.V. onder controle gebracht en geëscorteerd door SVITZER LEIXOES (ex GRONINGEN) naar Bilbao vertrokken, 1-3-2007 gearriveerd te Bilbao. 2-10-2007 (e) verkocht aan Global Helios G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda, in beheer bij Global Hanseatic Shipping G.m.b.H., Hamburg, 19-9-2007 (s) herdoopt GLOBAL HELIOS. 31-8-2011 gearriveerd te Falmouth vanaf Bremerhaven, 31-10-2011 te Falmouth, en-bloc met GLOBAL HERA, GLOBAL HERMES, GLOBAL HESTIA en GLOBAL HEMERA gerechtelijk verkocht, ingebracht bij Clovelly Shipping Company Ltd., Majuro-Marshall Islands, 5-11-2011 (m) te Falmouth herdoopt CLOVELLY, roepsein V7XK6. (Foto FLY ex SIDER FLY: R.E. Zwama, 6-8-2006, Rotterdam).

SKY 9349992, bulkcarrier, in aanbouw als SIDER TIDE aan Navigazione Due Golfi S.p.A., Napels-Italië, 4-6-2006 (s) herdoopt SIDER SKY, 26-9-2006 (BV) opgeleverd door Ningbo Xinle Shipbuilding Co. Ltd. (XL2005-3). 2006 verkocht aan Beheer Maatschappij m.s. "Sky", Groningen, in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V., 8-11-2006 te Salerno overgedragen, 9-11-2006 herdoopt SKY, roepsein PHHS. 29-1-2007 gearriveerd te Delfzijl, 5-2-2007 herdoopt GEESTEDIJK, vlag: Antigua & Barbuda, roepsein V2PK5. 25-6-2007 (e) verkocht aan Geestedijk Navigation Ltd., Antigua and Barbuda, in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V. 2-10-2007 (e) verkocht aan Reederei m.s. "Global Hera" G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua & Barbuda, in beheer bij Global Hanseatic Shipping G.m.b.H., Hamburg, 2-10-2007 (s) herdoopt GLOBAL HERA, roepsein V2CZ8. 28-8-2011 gearriveerd te Falmouth, 31-10-2011 te Falmouth, en-bloc met GLOBAL HERMES, GLOBAL HELIOS, GLOBAL HESTIA en GLOBAL HEMERA gerechtelijk verkocht, ingebracht bij Tiverton Shipping

Company Ltd., Majuro-Marshall Islands, 7-11-2011 (m) te Falmouth herdoopt TIVERTON, roepsein V7XK6.

TIDE 9350006, 8-1-2007 (BV) opgeleverd door Ningbo Xinle Shipbuilding Co. Ltd., China (XL2005-4) als SIDER TIDE aan Navigazione Due Golfi S.p.A., Napels-Italië, 5.101 BRT. 3-2007 verkocht aan Navigia Shipping B.V., Groningen, te China overgedragen Tide Navigation Ltd., onder de vlag van Antigua & Barbuda gebracht, thuishaven: St. John's, 2-3-2007 herdoopt TIDE. 2-10-2007 verkocht aan Global Hestia G.m.b.H. & Co. K.G., Duitsland, in beheer bij Global Hanseatic Shipping G.m.b.H., Hamburg, 10-10-2007 (s) herdoopt GLOBAL HESTIA.

26-8-2011 gearriveerd te Falmouth vanaf Gent, 31-10-2011, en-block met GLOBAL HERA, GLOBAL HERMES, GLOBAL HELIOS en GLOBAL HEMERA gerechtelijk verkocht, 3-11-2011 (e) verkocht aan Ems Leda Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Majuro-Marshall Islands, in beheer bij Briese Schifffahrts G.m.b.H. & Co., Leer, ingebracht bij Bideford Shipping Company Ltd., Majuro-Marshall Islands, 2-11-2011 (m) te Falmouth herdoopt BIDEFORD, roepsein V7XK8.



STENA TRANSIT 9469388, 22-1-2011 (e) te water gelaten onder bouwnummer 1808, vlag: U.K., 19-9-2011 opgeleverd door Samsung H.I. Co. Ltd., Zuid-Korea aan Stena North Sea Ltd., Hoek van Holland, in beheer bij Stena Line B.V., roepsein PHJU, 34.700 BRT, 8.423 DWT. 1-11-2011 gearriveerd te Hoek van Holland vanaf de werf via Gibraltar, 2-11-2011 gearriveerd te Schiedam voor afwerking en aanpassing, 7-11-2011 1e reis van Hoek van Holland naar Killingholme, 15-11-2011 doopplechtigheid door Jeanette Baljeu (wethouder van de haven van Rotterdam).



7-11-2011 vertokken van Schiedam naar Hoek van Holland voor de eerste afvaart naar Killingholme. (Foto: Skyphoto Maassluis).

URKERSINGEL 5374248 NB-178), 14-2-1959 te water gelaten als URKERSINGEL voor Scheepsexploitatie Mij. "Vermeersingel", Rotterdam, 6-4-1959 proefvaart, 4-1959 opgeleverd door N.V. Scheepswerf Kerstholt, Groningen (223) aan N.V. Transportonderneming "Innega", Rotterdam, in beheer bij N.V. Invoer- en Transportonderneming "Invotra", roepsein PICV. 498 BRT, 255 NRT, 700 DWT, 600 EPK, 448 kW, Industrie 8D70, N.V. Motorenfabriek "De Industrie", D. & J. Boot, Alphen a/d Rijn, 10 kn. 4-5-1962 als URKERSINGEL verkocht aan N.V. P.A. van Es & Co., Rotterdam. 1-5-1969 verkocht aan

Frans Gösta Gustavsson Partrederi, Edshultshall-Zweden, herdoopt WINDÖ. 1973 als WINDÖ verkocht aan Rederi Windo Gustavsson & Co. A/B, Edshultshall-Zweden. 1988 verkocht aan JH Sjöfrakt HB, Kungälv-Zweden, herdoopt CEMIDA. 1992 als CEMIDA verkocht aan Sea Glory Corp. S. de R.L., San Lorenzo-Honduras, in beheer bij Citadel Shipping A/B. 1997 verkocht aan Edgar Ensign Aaon, Villalba, Colombia, thuishaven en vlag: San Lorenzo-Honduras, in beheer bij Yalta Corp., Panama, herdoopt DON EDGAR. 1-8-2000 als DON EDGAR verkocht aan Yalta Corp., Panama. 2002 als DON EDGAR van Yalta Shipping Corp. Onder de vlag van Bolivia gebracht. 5-9-2011 uit het register van Bolivia. 2011 onder de vlag van Sao Tome en Principe gebracht.



BIT REDO 9439175, 16-4-2011 te water gelaten bij Kraljevica Shipyard Ltd., Kraljevica, Kroatië (548) voor rekening van Tarbit Tankers B.V. te Dordrecht, 1-2012 geplande oplevering aan Pegasus B.V., Dordrecht, 6.296 BRT, 9.015 DWT. (Foto: A.J. de Graaf/Shippotters.nl).

EEBORG 9568328, 27-10-2011 gedoopt EEBORG door mevrouw Aitkul Samakova en te water gelaten bij Koninklijke Niestern Sander B.V. te Delfzijl onder bouwnummer 843, 1-2012 geplande oplevering aan Wagenborg Shipping B.V., 7.425 BRT, 144,56 x 15,87 x 11,15 x . meter, 4.500 kW, Wärtsilä 9L32C, 15 kn.





31 oktober 2011 plaatsen van de opbouw. (Foto's: J. Tuil, 31-10-2011).



RIJNBORG 9355812, 3-6-2006 gedoopt RIJNBORG door mevrouw R.J. Kortenhorst-Huige (echtgenote van Ir. R.W.F. Kortenhorst, lid van de Tweede Kamer der Staten Generaal) en te water gelaten bij IHC Holland Dredgers B.V. te Kinderdijk onder bouwnummer 1242, 18-1-2007 te Delfzijl gedoopt KATHARINA door mevrouw Catherine Verbeke (moeder van Delphis-directeur Alexander Saverys) en opgeleverd aan "Rijnborg" Ltd., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., 17-12-2008 gearriveerd in de Eemshaven vanaf Bremerhaven, 20-12-2008 herdoopt RIJNBORG. 1-1-2009 vertrokken uit de Eemshaven naar Kotka, Finland, 23-2-2009 ingebracht bij Wagenborg Shipowners B.V., in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl.

5-11-2011 bij Ostermoor op het Kieler Kanaal flinke schade opgelopen aan de tandwielkast, 6-11-2011 naar scheepswerf Blohm & Voss te Hamburg om de schade te repareren. (Bron: vesseltracker, foto: R. Zegwaard, 9-5-2011).



Schepen Tristar naar de veiling - 6 september 2011. Twee schepen van de Nederlandse rederij Tristar worden later deze maand geveild. Eerder had ING Bank in de haven van Harlingen beslag laten leggen op de 'BLUE SKY' en de 'BLUE STAR' van de rederij, schrijft Lloyd's List. Beide schepen zijn van het type Damen Combi Freighter 3850. Daarvan heeft Tristar er nog een in de vaart: de 'BLUE BAY'. De schepen werden bevracht door Otto Müller Schiffahrt in Hamburg, dat ook een minderheidsaandeel heeft in de schepen. Volgens een woordvoerder van Otto Müller in Lloyd's List is de kans dat Tristar Shipping overleeft klein. (Bron: Nieuwsblad Transport, 6-9-2011).

Shortsearederij Tristar legt het loodje

Shortsearederij Tristar Shipping in Drachten heeft, na executieverkoop van twee van haar schepen, het loodje gelegd. Tristar had een vloot van vijf schepen in management. De rederij was niet aangesloten bij de redersvereniging KVNR.

Door Lies Russel

Tristar begon in 2002 en betrok vorig jaar een nieuw kantoor in Drachten. Afgelopen september werden twee schepen op een veiling verkocht nadat de ING beslag had laten leggen in de haven van Harlingen. Dit betrof de BLUE SKY en de BLUE STAR, twee Damen 3850-combifreighters. Tristars vloot bestond uit de schepen BLUE SKY, BLUE STAR, BLUE BAY (alle Damen combifreighters 3850) de ROV SUPPORTER en de BLUE SEA, een Barkmeijer 4500. Toen de gedwongen verkoop in september bekend werd, zag bevrachter Otto Müller Schiffahrt in Hamburg het al somber in. Directeur van Tristar is momenteel Sander de Groot, afkomstig uit het 'vastgoedgebeuren'. Hij is als interim de vorige directeur, Joop Willemse, opgevolgd. De Groot: 'Met ons bedrijf gaat het goed, maar we stappen uit de scheepvaart. We houden op met Tristar. Ik zit er trouwens pas twee maanden in. Het bedrijf Tristar wordt nu schoongemaakt, zoals wij dat noemen. Uiteindelijk hadden we nog één schip over, de BLUE SEA en die is nu ook verkocht. Hij gaat naar Unisea Shipping in Sneek, dat trouwens ook de twee geveilde schepen heeft gekocht.' De website van Tristar is nog in de lucht, de vloot staat er nog op, zo ook de vacatures voor officieren. De Groot: 'Ik weet het, die moet ook nog weg'

Op verzoek bank.

Unisea Shipping heeft een eigen vloot van 10 schepen en voert op verzoek van de bank nu het management over de twee overgenomen schepen van Tristar, waarvan de verkoop nog niet helemaal is afgerond. Unisea Shipping opereert in dezelfde sector met soortgelijke schepen. Over het derde schip van Tristar wordt nog onderhandeld. Toen de schepen in de verkoop kwamen, zat er geen bemanning meer op.

Volgens ingewijden begon Tristar met een mooie vloot. Waar het vermoedelijk fout is gegaan, kan niet worden aangegeven.

Zeven buitenlandse schepen onder de hamer in Rotterdam

Afgelopen maandag heeft advocaat Carel van Lynden in het NOS Journaal zijn verhaal gedaan over de volgens zijn zeggen opmerkelijke toename van het aantal gedwongen verkopen van zeeschepen in Nederland. Deze maand gaan er via 'zijn' kantoor AKD in Rotterdam vier buitenlandse zeeschepen onder de hamer, drie chemicaliëntankers en één productentanker. Voor december staan nog drie schepen, ook alle buitenlands, op de rol.

Een van de chemicaliëntankers die hij in het NOS Journaal noemde, de LISA, is deze week dinsdag via de rechtbank Rotterdam verkocht. De vier jaar oude LISA bracht drie miljoen euro op. Volgens Van Lynden wordt er bij zo'n gedwongen verkoop doorgaans aanzienlijk verlies geleden.

De LISA (vlag Cyprus) was van de Grieks-Cypriotische rederij Ocean Tankers op Cyprus die ermee stopt, gedwongen door de huidige economie. De 15 tankers van deze rederij worden alle verkocht. Vijf ervan in Nederland.

Nederland favoriet

Volgens Van Lynden is Nederland een favoriet land voor de executieverkoop van zeeschepen. Omdat de verkoop hier snel gaat (kan in zes weken tegenover soms een jaar of meer in andere landen), het is goedkoper dan elders en nadat de vorderingen van de bemanning zijn voldaan, is meteen de bank aan de beurt.

Volgens Van Lynden gaat de internationale scheepvaart momenteel 'mondiaal door een diep dal': veel schepen, minder aanbod van lading, slechte dagprijzen.

Andere advocatenkantoren met maritieme expertise signaleren overigens geen grote executiegolf. Advocaat Ed Bik bij Boonk Van Leeuwen: 'Nee, dat wil zeggen: de hypotheekbanken komen niet bij óns momenteel.'

Nauta Dutilh: 'Hoewel er een lichte toename is van executies, hebben de financiers nog steeds een afwachtende houding als het gaat om "uitwinningen" (vordering verhalen op goederen van schuldenaar. Red.). De voorkeur gaat nog steeds uit naar herstructureringen.'

Beslissend jaar

Volgens voorzitter Tineke Netelenbos van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) is dit jaar een beslissend jaar voor veel Nederlandse scheepseigenaren. De leden van de KVNR hebben volgens haar nog niet te maken met faillissementen of tot massale gedwongen verkopen. (Bron: Schuttevaer).



BLUE BAY 9370276 (NB-179), 9-9-2011 (e) in beheer bij Wolfgang Grimpe Marine Consulting & Co., Hamburg. (Foto: R. Zegwaard, 19-7-2011).

ROV SUPPORTER 7129946 (NB-177), 7-2011 verkocht aan Deep Sea Offshore International Corp., Belize, 4-8-2011 (GL) herdoopt OFFSHORE SUPPORTER.



BLUE SEA 9361110, 23-5-2008 gedoopt BLUE SEA door mevrouw Minke Willemsen (echtgenote van één der eigenaren van Tristar Shipping B.V.) en te water gelaten bij Barkmeijer Stroobos B.V., Stroobos onder bouwnummer 317, 28-5-2008 van Stroobos naar de gemeente Lemsterland voor de afbouw, 30-6-2008 van Lemmer, na kompasstellen bij Lelystad, naar Amsterdam, 2-7-2008 verhaald van Shipdock Amsterdam B.V. naar de Orca Base, 3-7-2008 vertrokken van IJmuiden voor proefvaart op de Noordzee en daarna naar Harlingen gevaren, 4-7-2008 te Harlingen opgeleverd aan Blue Sea B.V., Lemmer, in beheer bij Tristar Shipping B.V., Kollumerzwaag, roepsein PBMF, 5-7-2008 vertrokken van Harlingen voor een reis in ballast naar de Engelse oostkust. 26-9-2011 gearriveerd te Limassol vanaf Iskenderun, 2011 verkocht aan Unisea Shipping B.V., Sneek, 9-11-2011 te Limassol herdoopt BEAUMERIT. (Foto: K. Goudriaan, 13-5-2008).



ATLANTICBORG 9466350, aanvankelijk in aanbouw als AABORG, 11.894 BRT, 17.400 DWT. Met goed gevolg is na doop en naamgeving door mevrouw Lei Hong (foto), managing director Heinen & Hopman Marine Equipment (Shanghai), op 9 november jl. bij Hudong & Zhonghua Shipbuilding te Shanghai het m.s. ATLANTICBORG te water gelaten. Dit schip (bouwnummer 1579A) is de negentiende op rij van een uitgebreide serie 17.500 tonners die de Chinese werf voor Koninklijke Wagenborg bouwt. De algemene gegevens van de 1A ijsversterkte en met drie 60 tons dekkranen uitgeruste multipurpose schepen luiden: - lengte over alles 143,00 meter, - breedte 21,50 meter, - GT/NT 11864/5650. De voortstuwing geschiedt door een 7.500 kW Wärtsilä 6L46F hoofdmotor. Na de tewaterlating van de ATLANTICBORG is de kiel gelegd voor het bouwnummer 1580A, dat begin februari als AVONBORG (aanvankelijk ARCHERBORG) van stapel loopt. De verwachte oplevering van de ATLANTICBORG is eind februari a.s. (Bron en foto's: Wagenborg Shipping).



Dockwise verkoopt jachtenvervoer

Zware ladingvervoerder Dockwise wil zijn drie schepen tellende dochterbedrijf Dockwise Yacht Transport (DYT), dat motor- en zeiljachten vervoert, verkopen aan Coby Enterprises Corp. Dat heeft de in Breda gevestigde rederij maandagochtend bekendgemaakt.

Coby is opgericht door het management van DYT met steun van private investeerders. De afronding van de transactie is afhankelijk van 'marktomstandigheden', laat Dockwise weten. De opbrengst van de desinvestering, die contant wordt afgerekend, wordt begin volgend jaar bekendgemaakt. De jachtenvervoerder beschikt over de 'SUPER SERVANT 3', 'SUPER SERVANT 4' en de 'YACHT EXPRESS'. Volgens Dockwise vertoont deze activiteit weinig samenhang met de kernactiviteiten, zwaar maritime transport, installatie en logistiek management. Het hoofdkantoor van de jachtenvervoerder is gevestigd in New York. (Bron: N.T. 7-11-2011, tip: L.K., foto SUPER SERVANT 4: W. Koper).

DOCKWISE Yacht Express

'Dockwise financieel in veilige haven'

Maritiem dienstverlener Dockwise heeft met de verkoop van zijn divisie Yacht Transport (DYT) zijn financiële positie veilig gesteld. Dat schreven analisten van SNS Securities maandag. Hoewel geen overnameprijs is bekendgemaakt, schat SNS dat de verkoop van DYT aan Coby Enterprises tussen de 45 en 55 miljoen dollar moet kunnen opleveren. Vorige week meldde Dockwise dat het bij banken souplesse heeft bedongen wat betreft een van de voorwaarden voor kredieten. Het betaalt daarvoor meer rente en een eenmalig bedrag van 3,5 miljoen euro in het vierde kwartaal. SNS denkt dat die waiver uiteindelijk niet nodig zal zijn omdat met de verkoop van DYT de financiële positie al afdoende veilig is gesteld. De bank handhaaft zijn buy-rating. (Bron: Beursduivel).

Straat Malakka



SUPER SERVANT 1 (Foto: AM/Scheepsfotoruilbeurs, 11-1983).

SUPER SERVANT 1 7814101, 5-2-1979 kiel gelegd, 31-3-1979 te water gelaten, 28-06-1979 opgeleverd door Oshima Shipbuilding Company Ltd., Nagasaki (10040) als SUPER SERVANT 1 aan Wijsmuller-Super Servant I B.V., IJmuiden, roepsein PHUE, 10.500 BRT, 6.112 NRT, 14.310 DWT, 139,02 (130,03) x 32,01 x 8,51 x 6,181 meter, 8.500 EPK, 6.252 kW, 2 x Werkspoor Type 6TM410, 13 kn.

1988 verkocht aan Macoland B.V., IJmuiden, in beheer bij Wijsmuller Transport B.V.

1993 verkocht aan Super Servant 1 N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Wijsmuller Transport B.V., roepsein PJPM.

1994 verkocht aan Roda Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Tideway B.V., Breda (DEME Group), herdoopt TIDEWAY ROLLINGSTONE.

11-1993 t/m 2-1994 verbouwd steenstorter.

2-1997 verkocht aan Offshore Services, Vlissingen, in beheer bij Tideway B.V., Breda.

11-2009 verkocht aan Dredging International (Luxembourg) S.A., Vlissingen, in beheer bij Tideway B.V., Breda.



SERICATA 8500240 (NB-144), 20-11-1986 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Ulsan (415) aan Shell Tankers B.V., 1997 ingebracht bij Shell International Trading & Shipping Co. Ltd., Douglas-Isle of Man, 11-2003 verkocht aan Mercator Lines Ltd., Mumbai-India, in beheer bij Fleet Management India Private Ltd., Mumbai, 2003 herdoopt SARLA, 11-2007 verkocht om verbouwd te worden tot bulkcarrier, 57.720 BRT, 100.488 DWT, 2-2008 ingebracht bij Goldsun International Shipping Ltd., Panama, in beheer bij Qinghuangdao Ocean Shipping, 2-2008 herdoopt GOLDEN SUN. 11-2011 verkocht voor sloop naar China. (Foto: collectie A. Niemantsverdriet).



LEAH 9113202, 20-8-1994 kiel gelegd, 25-5-1996 te water gelaten bij Madenci Gemi Sanayi Ltd Şti., Karadeniz Ereğli onder bouwnummer 009, 8-1996 (GL) opgeleverd als CELTIC SOVEREIGN aan Charles M. Willie & Co. (Shipping) Ltd., Bahamas, 1997 herdoopt GRACECHURCH COMET, 4.015 BRT, 1.974 NRT, 5.930 DWT, 467 TEU, 99,40 (94,25) x 17,17 x 8,20 x 6,364 meter, 4.900 kW, B&W 7S35MC, MDE-Manises Diesel Engine Company S.A., 15,5 kn. 1997 herdoopt RUTH BORCHARD. 2001 verkocht aan ING Krediet Risico, Antigua and Barbuda, in beheer bij Stieglis Maritime International. 2001 herdoopt

SOVEREIGN. 4-2002 (e) verkocht aan M.S. "Vanessa" Conship G.m.b.H. & Co. K.G., Duitsland, in beheer bij Olivia Schifffahrtsgesellschaft G.m.b.H. & Co. K.G., herdoopt OLIVIA. 4-10-2002 herdoopt GRACECHURCH HARP. 24-9-2007 (e) in beheer bij Intership Verwaltungsgesellschaft m.b.H., Haren. 12-5-2008 (e) in beheer bij Intersee Schifffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G. en Intership Verwaltungsgesellschaft m.b.H., Haren, 13-6-2008 herdoopt OLIVIA. 2011 verkocht aan Beheermaatschappij B IV B.V., Sneek, in beheer bij Boomsma Shipping B.V., Sneek, 24-6-2011 (GL) herdoopt LEAH, roepsein PCME. 10-10-2011 (e) verkocht aan Beheermaatschappij m.s. "Frisian Sovereign" B.V., Sneek, in beheer bij Boomsma Shipping B.V., Sneek. (Foto: R.E. Zwama, 11-9-2011, Nieuwe Waterweg).



ARGUS 9600762, Damen ASD TUG 2810, 18-4-2011 (e) te water gelaten bij Damen Shipyard Galati onder bouwnummer Damen Gorinchem 511580, aanvankelijk onder de vlag van St. Vincent and Grenadines met roepsein J8B4593, 14-10-2011 (e) opgeleverd aan Iskes Towage & Salvage B.V., IJmuiden, roepsein PCNM, 294 BRT, 98 DWT, 28,67 x 10,43 x 4,60 x . meter, 5.000 EPK, 2 x Caterpillar 3516C TA HD/C, trekkracht 62 ton, 13,6 kn., 20-10-2011 vertrokken van Roemenië naar IJmuiden, 30-10-2011 passage Gibraltar, 7-11-2011 gearriveerd te IJmuiden. 9-11-2011 eerste assistentie te IJmuiden, de SCH.118 JOHANNA MARIA van de Haringhaven naar zee. (Foto: M. Coster: 7-11-2011).

DMS CROW (MMSI 246382000), 20-7-2009 opgeleverd door Damen Shipyard Changde Co. Ltd., Changde, China (503119) aan Damen Marine Services B.V., Hardinxveld-Giessendam, 46 BRT, 14 NRT, 16,56 (14,83) x 5,50 x . x 2,140 meter, 1.218 EPK, 896 kW, 2 x Caterpillar C18 NE-08, 11,3 kn., roepsein PBPW, 13-7-2009 te Shanghai samen met DMS ROOK aan boord gezet van de BBC EUROPE om naar Dubai vervoerd te worden, transport verzorgd door Landfall Transport & Towage B.V. te Sliedrecht. 28-12-2010 gearriveerd te Hardinxveld-Giessendam, 2011 verkocht door Damen Marine Service B.V., 4-11-2011 overgedragen.

3 x GOEDKOOP



JUPITER-I ex WOUTER GOEDKOOP, samen met de DOROTHEA M. GOEDKOOP en FREDERIK W. GOEDKOOP verkocht naar Argentinië. De Goedkoop sleepboten zijn op 30 juli 1994 door de TAKLIFT 1 aan boord van de URUGUAY EXPRESS gezet om naar Montevideo verscheept worden. De boten gingen daar werken voor Montetug S.A. te Montevideo, een joint-venture van Wijsmuller met Comercial y Maritima Montemar S.A.



ULTRAPETROL

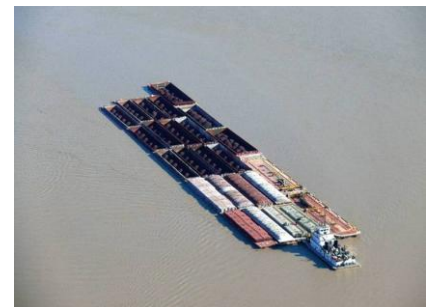
Na 4 jaar zijn de 3 sleepboten verkocht aan Ultrapetrol S.A., een international transportbedrijf, gespecialiseerd in bulkgoederen en het transport van aardolie en olieproducten aan de oostkust van Zuid-Amerika. Het verzorgt ook de import en export van lading van Zuid-Amerika van en naar alle delen van de wereld.

Ultrapetrol transporteert bulkgoederen over de rivieren Parana en Paraguay naar de landen Bolivia, Brazilië, Paraguay, Argentinië en Uruguay. Ultrapetrol S.A. is een onderdeel van Ultrapetrol (Bahamas) Ltd. Nu telt de riviervloot 544 duwbakken met totaal 928.270 DWT, 77 tankbakken met totaal 183.762 m³, 33 duwboten met totaal 122.989 EPK en 1 overslagstation van 35.000 DWT. Totaal aantal vaartuigen: 655.

In 1993 begon het bedrijf met het in de vaart brengen van 1 duwboot en 4 duwbakken. Daarna groeide het gestadig door, na een joint-venture in oktober 2000 met American Commercial Barge Lines Ltd. (American Commercial Lines LLC) helemaal.

Tot die tijd was American Commercial Lines LLC actief in dat gebied als ACBL Hidrovias S.A. en werkte verder als UABL.

Zoals met zoveel multinationals werden er boten en bakken verhuurd, verkocht, enz. aan elkaars maatschappijen en de nodige keren van vlag gewisseld. De schepen voeren onder de vlaggen van o.a. Panama, Bolivia, Paraguay, Argentinië, Vanuatu. Ook waren er de diverse bedrijven voor al deze vaartuigen. In ieder geval heeft ACL haar aandeel in UABL in 2004 aan Ultrapetrol verkocht, welke toen dus de eigenaar van deze en de dochtermaatschappijen is geworden.



In 2004 bezat Ultrapetrol (Bahamas) Ltd. 57 verschillende bedrijven waaronder o.a. in Paraguay: Oceanpar S.A., Parfina S.A., Parabal S.A., UABL Paraguay S.A., in Argentinië Sernova S.A., UABL S.A., Ultrapetrol S.A. ook te Panama, Uruguay, Bahamas, enz. Niet alle bedrijven hadden schepen in de vaart. Ook heeft Ultrapetrol nu 8 bevoorradingschepen in de vaart en 4 in aanbouw te India. Die opereren voor de kust van Brazilië en ook op de Noordzee. Het heeft een belang van 94.45% in de Offshore Supply Business (UP Offshore).



duwvaart van Ultrapetrol op de Río Paraguay met de duwboot MISIONES



RAVENSCROFT
Enhanced Ship Management™

In de zeevaart, met een 100% belang. De schepen varen in beheer bij dochterbedrijf Ravenscroft Ship Management Inc. te Coral Gables, Florida. Ultrapetrol heeft in de vaart:

4 productentankers, totale capaciteit 66.500 DWT.

ALEJANDRINA 9377028, 2006, 5.129 BRT, 9.210 DWT, vlag Panama. ex CADENZA.

AMADEO 8601836, 1996, 24.111 BRT, 39.350 DWT, vlag Panama, ex REA.

AUSTRAL 9329148, 2006, 7.687 BRT, 11.298 DWT, vlag Panama, ex CLIPPER KAROLINE.

MIRANDA I 9119000, 1995, 4.236 BRT, 6.576 DWT, vlag Panama, ex SUN CHEMIST.

1 Inland Tank Barge: PARANA PETROL 8646147, 43.000 DWT, vlag Argentinië.

1 zeegaande duwboot

ARGOS I 7419195, 948 BRT, 285 NRT, 21-10-1975 kiel gelegd bij Scheepswerf en Gashouderbouw v/h Jonker & Stans B.V., Hendrik Ido Ambacht onder bouwnummer 337 (bouwnummer 163 van de Ysselwerf), 19-1-1976 te water gelaten, 6-4-1976 opgeleverd als LINESMAN aan Star Offshore Services (Tugs) Ltd., Londen UK, in beheer bij United Towing (Star Offshore Services) Ltd., 885 BRT, 63 NRT, 778 DWT, 5.294 kW, 2 x Mirlees Blackstone Ltd. 1978 verkocht aan Alianza Naviera Argentina S.A., Argentinië, 1978 herdoopt ALIANZA CAMPANA. 1992 verkocht aan Ultrapetrol S.A. Panama. 6-2007 herdoopt ARGOS I. 200- verkocht aan Regal International Investments S.A., Panama. 11-2007 in beheer bij Ravenscroft Ship Management Inc., Coral Gables, Florida.

2 containerschepen, 2.172 TEU

ARGENTINO 9262871, 2002, 12.563 BRT, 14.967 DWT, vlag Panama, ex SINAR BONTANG.

ASTURIANO 9259836, 2003, 9.966 BRT, 13.702 DWT, 1100 TEU, vlag Panama, ex TROPIC ATLANTIC, ex ASIAN STEAMER.

UP Offshore, in beheer bij Ravenscroft Ship Management Inc. te Coral Gables, Florida.

UP ÁGUA-MARINHA 9328455, PSV, 2006, 2.927 BRT, Brazilië.

UP DIAMANTE 9307619, PSV, 2007, 2.927 BRT, Brazilië.

UP ESMERALDA 9307700, PSV, 2005, 2.919 BRT, Panama.

UP JASPER 9557666, PSV, 2011, 3.753 BRT, Panama.

UP SAFIRA 9307712, PSV, 2005, 2.919 BRT, Panama.

UP RUBI 9307621, PSV, 2009, 2.927 BRT, Brazilië.

UP TOPAZIO 9307607, PSV, 2006, 2.927 BRT, Brazilië.

UP TURQUOISE 9557654, PSV, 2010, 3.753 BRT, Panama.

De duwboten: ALIANZA ROSARIO (foto), ASUNCION, ALTO PARANA, CAPITAN BILBO, CAVALIER I t/m IV, CAVALIER VI t/m XII, CAVALIER XV, CHACO X, CONCEPCION, ESPIRITU PARAGUAYO, ITAPUA I, JUPITER I, MARTE, MERCURIO, MISIONES, NEPTUNO, PAMPERO I, ROSARINO, SAN JOSE V, SAN MARTIN I, SAN PEDRO, SATURNO I, TITAN, VENUS en ZONDA I.

ALIANZA ROSARIO 7419169, 2-10-1975 kiel gelegd, 19-1-1976 te water gelaten, 28-2-1976 opgeleverd door Scheepswerf & Machinefabriek Ysselwerft B.V. (162) als WINCHMAN aan United Towing Co., Ltd. (Ocean Tugs), Hull-U.K., 948 BRT, 285 NRT, 669 DWT, 7.250 EPK, 5.294 kW, trekkracht 91 ton, 14 kn. 1978 verkocht aan Oceanmarine S.A., Panama. in beheer bij Alianza Naviera Argentina S.A., Buenos Aires, Argentinië, herdoopt ALIANZA ROSARIO. 1998 verkocht aan Ultrapetrol S.A., in beheer bij ACBL Hidrovias S. A., Buenos Aires. 2006 vlag: Argentinië. (Info: histarmar).



WOUTER GOEDKOOP 2006192 (IVR), 28-11-1964 te water gelaten, opgeleverd 30-1-1965 opgeleverd door N.V. Arnhemse Scheepsbouw Mij., Arnhem (429) als WOUTER GOEDKOOP N° 2. aan N.V. Reederij v/h Gebroeders Goedkoop, Amsterdam. 56 BRT, 24,80 (23,05) x 6,00 x 3,20 x 2,350 meter, 600 EPK, Bolnes 8.KVL, 1968 motorvermogen opgevoerd naar 900 EPK. 1973 ingebracht bij Goedkoop Havensleepdienst B.V., Amsterdam, in de vaart als WOUTER GOEDKOOP N° 16. 11-12-1981 ingebracht bij Schepenverhuurbedrijf Amsterdam B.V., Amsterdam. 28-7-1994 verkocht aan Invital Montetug S. A., Montevideo-Uruguay, herdoopt JUPITER. 11-1999 verkocht aan Oceanmarine S.A., Buenos Aires-Argentinië, in beheer bij Ultrapetrol S.A., Buenos Aires, 12-1999 overgevoerd naar Argentinië. 2000 verbouwd tot duwsleepboot met o.a. hoog stuurhuis en duwstaven voor werkzaamheden in de duwvaart, ingezet op de Paraná rivier tussen Escobar & San Lorenzo. 1999/2000 thuishaven en vlag: Asunción-Paraguay. 10-2000 in charter bij UABL Ltd. (Ultrapetrol Bahamas Ltd. en American Commercial Lines International LLC), Buenos Aires, herdoopt JUPITER-I. 2007 verkocht aan Oceanpar S.A. (Ultrapetrol Bahamas Ltd. en American Commercial Lines International LLC, Buenos Aires), vlag: Paraguay, 87 BRT, 25 NRT, roepsein ZPPY.

DOROTHEA M. GOEDKOOP, 1965 opgeleverd door N.V. Arnhemse Scheepsbouw Mij., Arnhem (430) als DOROTHEA M. GOEDKOOP N° 8 aan N.V. Reederij v/h Gebroeders Goedkoop, Amsterdam. 24,80 (23,05) x 6,00 x 3,20 x 2,350 meter, 600 EPK, Bolnes 8.KVL, 1968 motorvermogen opgevoerd naar 900

EPK. 56 BRT, 1973 in de vaart als DOROTHEA M. GOEDKOOP N° 12. 1973 ingebracht bij Goedkoop Havensleepdiensten B.V., Amsterdam. 11-12-1981 ingebracht bij Schepenverhuurbedrijf Amsterdam B.V., Amsterdam. 28-7-1994 verkocht aan Invital Montetug S.A., Montevideo-Uruguay. 29-7-1994 vertrokken naar Schiedam, 30-7-1994 door TAKLIFT I aan boord geplaatst van de URUQUAY EXPRESS voor transport naar Montevideo, herdoopt MARTE. 11-1999 verkocht aan Ultrapetrol S.A., Buenos Aires-Argentinië. 12-1999 overgevaren naar Argentinië. 1999/2000 verkocht aan Parfina S.A., Asunción-Paraguay, in beheer bij Ultrapetrol S.A./UABL, roepsein ZPNS. 2000 verbouwd tot duwsleepboot met o.a. hoog stuurhuis en duwstaven voor werkzaamheden in de duwvaart, ingezet op de Alto Paraná rivier boven de stuwdam van Yacyretá. 10-2000 in charter bij UABL Ltd. (Ultrapetrol Bahamas Ltd. en American Commercial Lines International LLC), Buenos Aires.



FREDERIK W. GOEDKOOP, 1965 opgeleverd door N.V. Arnhemse Scheepsbouw Mij., Arnhem (431) als FREDERIK W. GOEDKOOP N° 3 aan N.V. Reederij v/h Gebroeders Goedkoop, Amsterdam. 56 BRT, 24,80 (23,05) x 6,00 x 3,20 x 2,350 meter, 600 EPK, Bolnes 8.KVL, 1968 motorvermogen opgevoerd naar 900 EPK. 1973 in de vaart als FREDERIK W. GOEDKOOP N° 13. 1973 ingebracht bij Goedkoop Havensleepdiensten B.V., Amsterdam. 12-1981 ingebracht bij schepenverhuurbedrijf Amsterdam B.V., Amsterdam. 28-7-1994 verkocht aan Invital Montetug S.A., Montevideo-Uruguay. 29-7-1994 vertrokken naar Schiedam, 30-7-1994 door TAKLIFT I aan boord geplaatst van de URUQUAY EXPRESS voor transport naar Montevideo, herdoopt MERCURIO. 11-1999 verkocht aan Oceanpar S.A., Buenos Aires-Argentinië, in beheer bij Ultrapetrol S.A. 12-1999 overgevaren naar Argentinië. 1999/2000 thuishaven en vlag: Asunción-Paraguay, roepsein ZPNT. 2000 verbouwd tot duwsleepboot met o.a. hoog stuurhuis en duwstaven voor werkzaamheden in de duwvaart, ingezet op de Alto Paraná rivier boven de stuwdam van Yacyretá. 10-2000 in charter bij UABL Ltd. (Ultrapetrol Bahamas Ltd. en American Commercial Lines International LLC), Buenos Aires.

(Info: B. Risseeuw, H. de Winde, div. websites w.o. histarmar.com.ar, foto's: JUPITER-I en MISIONES internet, via B. Risseeuw, foto's WOUTER GOEDKOOP en FREDERIK W. GOEDKOOP: GJdB/Scheepsfotoruilbeurs).

Terminales Maracaibo

MICHELLE D 7381843, 9-1974 opgeleverd door Scheepswerf & Gashouder- en Ketelbouw v/h Jonker & Stans B.V., Hendrik Ido Ambacht (331) als TEMAR I aan Terminales Maracaibo C.A., Venezuela, 869 BRT, 8.000 PK, 2 x Deutz RSBV8M540. 1988 verkocht aan Dorado Towing & Salvage (DOTOSA), Venezuela, in beheer bij Terminales Maracaibo C.A., 1988 herdoopt MICHELLE D. 26-6-2002 in beheer bij Pacific Chartering Services, 25-2-2002 in beheer bij South Western Shipping Agency, Houston, Texas, vlag: St. Vincent & the Grenadines. 2002 te Curaçao om zeeklaar te maken om het passagiersschip DOLPHIN IV 5398969 naar de sloopstranden te India te slepen, ook gesloopt de MICHELLE D stond op de nominatie om gesloopt te worden. 10-7-2003 (e) verkocht aan West Africa Oil & Marine Ltd., Panama, in beheer bij Togo Oil & Marine Tom SARL, 7-2003 herdoopt DOMINANT. 1-2010 (e) verkocht aan Mideast Shipping & Trading Ltd., Panama, in beheer bij Mideast Shipping & Trading Ltd., Sharjah, United Arab Emirates. 7-11-2011 als DOMINANT verkocht voor sloop te Gadani Beach.



IJSLAND 7704588, 10-1-1978 te water gelaten, gebouwd voor Sleepbootmaatschappij Parkkade B.V., Rotterdam, 3-1978 opgeleverd door Scheepswerf & Gashouder- en Ketelbouw v/h Jonker & Stans B.V., Hendrik Ido Ambacht (343) als IJSLAND aan Sleepboot Mij. IJslan B.V., Terneuzen, in beheer bij Sleepdienst Willem Muller B.V., Terneuzen en Skua B.V., roepsein PIUH, 482 BRT, 44 NRT, 4.460 EPK, 3.280 kW, 2 x Alco 12V251F, 13 kn. 15-8-1984 verkocht aan Scheepvaart Mij. Ewout B.V., Rotterdam. 6-2-1985 verkocht aan Goliath Towage & Salvage Co. C.V., Rotterdam. 15-8-1988 verkocht aan Bishopscourt Asset Finance Ltd., Inverness-U.K. in beheer bij J.P. Knight (Caledonian) Ltd., herdoopt KINDEACE. 1991 naar Guyana voor het transport van bauxietbakken naar open zee. 5-2007 verkocht aan Jawar Al Khaleej Shipping LLC, Sierra Leone, 2-4-2007 herdoopt ZAHRAA. 6-2011 (e) vlag: Panama.

SCHOTLAND 7700398, 11-11-1977 te water gelaten, gebouwd voor Sleepboot Mij. Parklaan B.V., Rotterdam, 25-1-1978 opgeleverd door Scheepswerf & Gashouder- en Ketelbouw v/h Jonker & Stans B.V., Hendrik Ido Ambacht (342) als SCHOTLAND aan Sleepboot Mij. "Schotland", Terneuzen, in beheer bij Sleepdienst Willem Muller B.V., Terneuzen en Skua B.V., roepsein PHJW, 482 BRT, 44 NRT, 4.460 EPK, 3.280 kW, 2 x Alco 12V251F, 13 kn. 24-3-1981 (S-D) verkocht aan W. Muller Sleepboot "Schotland" B.V., Terneuzen en Skua B.V. 4-5-1984 verkocht aan Scheepvaart Maatschappij "Ewout", Rotterdam, in beheer bij Rederij Vroon B.V., Breskens. 6-2-1985 verkocht aan Goliath Towage & Salvage Co. C.V., Rotterdam. 21-5-1987 verkocht aan Blue Gulf Trading Co. W.L.L., Kuwait, herdoopt HILAL 2. 1990 verkocht aan Mercator Shipping Co. Ltd., Bahamas, in beheer bij Nassau Towing Ltd. (Schelde Sleepvaart Bedrijf N.V., Antwerpen), herdoopt SCALDIA. 1993 verkocht aan Al-Jazeera Shipping Co. W.L.L., Manama-Bahrain, herdoopt SAMSON. 1995 verkocht aan Klyne Tugs (Lowestoft) Ltd., St. Vincent & the Grenadines, herdoopt ANGLIAN WARRIOR. 1997 verkocht aan Union Shipping Bulk Ltd., Auckland-New Zealand, herdoopt FREDERICK BROWN. 1998 verkocht aan Ocean Bulk Ltd., Auckland-New Zealand, herdoopt KARAMEA. 14-4-2003 verkocht aan Shaheen Alghanim Roads & Bridges Contracting Co. W.L.L., Zuid Korea, 4-5-2003 te Lyttelton herdoopt ABDULLATIF ALGHANIM 10, vlag: Noord-Korea. 12-2003 in beheer bij Marco Shipping, Dubai. 10-2003 vlag: Panama. 200- verkocht aan m/s GALFAR Engineering & Contracting Co-Kuwait KSCC. 7-2005 vlag: Comoros. 6-2011 vlag: Panama.





SANABORG, 8-11-2011 uitrijden 1^e sectie uit bouwloods, foto's: J. Tuil. In aanbouw bij Koninklijke Niestern Sander B.V. te Delfzijl onder bouwnummer 844, 5-2012 geplande oplevering aan Wagenborg Shipping B.V. Een zusterschip is in aanbouw onder bouwnummer 845, 8-2012 geplande oplevering aan Wagenborg Shipping B.V. als SERKEBORG.



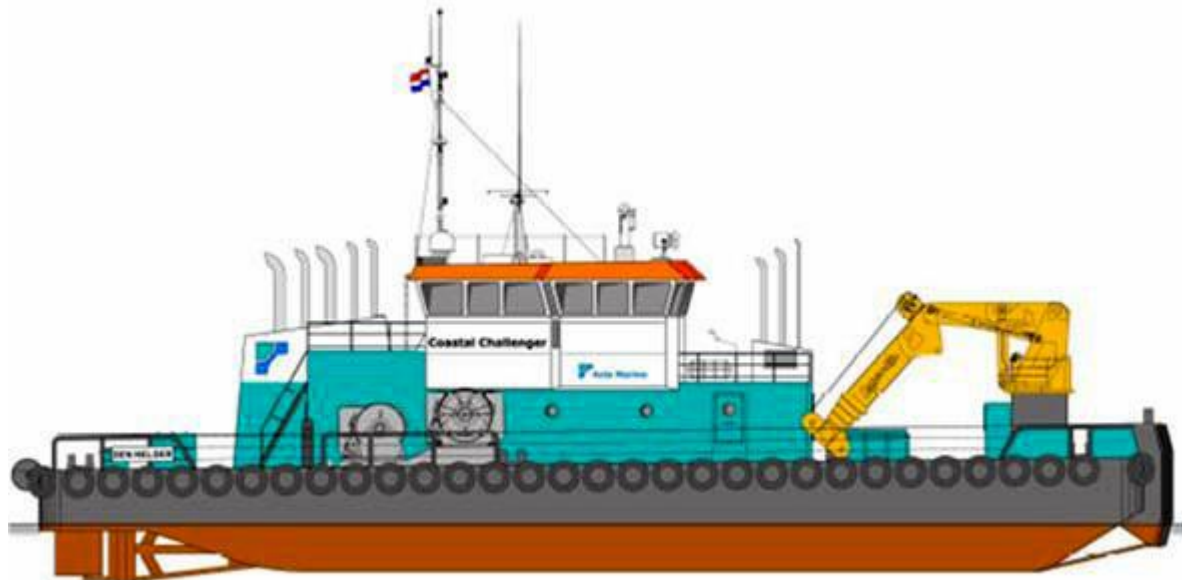
SANABORG, 11-11-2011 uitrijden 3^e sectie uit bouwloods, foto's: J. Tuil.

Boskalis en SAAM verkennen samenvoeging sleepactiviteiten

Koninklijke Westminster N.V. (Boskalis) en Sudamericana Agencias Aereas y Maritimas S.A. (SAAM) verkennen de mogelijkheden en kansen om hun sleepactiviteiten in Noord- en Zuid-Amerika gezamenlijk voort te zetten. De voorgenomen samenwerking vindt plaats tussen de Noord- en Zuid-Amerikaanse havensleep activiteiten van SMIT, een dochter van Boskalis, en die van SAAM, een dochter van Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV).



Door de combinatie SMIT en SAAM zal een leidende dienstverlener van sleepactiviteiten in Midden en Zuid Amerika ontstaan. Als combinatie worden 45 havens in 9 landen bediend met een vloot van ruim 170 sleepboten. De totale omzet bedraagt ruim USD 270 miljoen en de samenvoeging zal naast operationele synergie voordelen, de gecombineerde marktposities in belangrijke mate versterken. De twee partijen zijn voornemens binnen enkele maanden tot een formele overeenkomst te komen en zullen daartoe de gesprekken voortzetten. Een definitieve overeenkomst is voorbehouden aan het vervullen van condities die bij een dergelijke transactie gebruikelijk zijn. (Bron & Foto: Persbericht N.V. Koninklijke Boskalis Westminster).



COASTAL CHALLENGER

Acta Marine bestelt nieuw multifunctioneel DP werkschip. 8-11-2011 - Acta Marine breidt haar vloot verder uit met een nieuw multifunctioneel werkschip met Dynamic Positioning en een trekkracht van meer dan 30 ton. Het schip, dat de naam "COASTAL CHALLENGER" krijgt, is een extra krachtige uitvoering van Acta Marine's bestaande werkschip "COASTAL DISCOVERY", met diverse overige verbeteringen. Het multifunctionele vaartuig heeft de volgende hoofdkenmerken: Afmetingen: 35 bij 12 meter. Voortstuwingsvermogen: 2,380 kW (2 x vaste schroef in straalbuis en 1 roerpropellor). Twee boegschroefinstallaties van 250 kW per eenheid. 80 tons ankerbehandelingier / 50 tons sleeplier. 240 Ton/meter hydraulische dekkraan. DP-1 classificatie. Accommodatie aan boord voor 10 personen.

COASTAL CHALLENGER zal de vierde eenheid zijn binnen Acta Marine's vloot van 40 werkschepen die is uitgerust met Dynamic Positioning. Het bedrijf was de eerste eigenaar/operator die deze technologie heeft toegepast in kleinere werkschepen. Evenzo uniek is de trekkracht van meer dan 30 ton bij een operationele diepgang van slechts 1,80 meter. Hierdoor is het schip bijzonder geschikt voor activiteiten op zeer ondiep water en dicht onder de kustlijn. Het nieuwe werkschip is momenteel in aanbouw in Nederland door Maritiem Cluster Friesland. De oplevering staat gepland in juni 2012 waarna de COASTAL CHALLENGER beschikbaar zal zijn op de charter markt. (Bron en afbeelding: Acta Marine).



“KOOPVAARDIJ FOTO”



RESIDU 6412968, 9-4-1964 te water gelaten, 12-6-1964 opgeleverd door N.V. Scheepswerf Appingedam v/h A. Apol (196) als 1964 TWEBRO aan H. Huisman & A. Huisman, Zwartsluis, in beheer bij N.V. Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren, Delfzijl, 400 BRT, 241 NRT, 539 DWT, 300 EPK, Brons 5GB, N.V. Appingedammer Bronsmotorenfabriek, Appingedam #14556, 9 kn. 24-11-1976 verkocht aan Pieter Barend Bruins & Zonen (Hendrik en Arie) en Albert & Hendrik Huisman, Harderwijk, in beheer bij N.V. Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren, Delfzijl. 3-1-1979 als TWEBRO verkocht aan D.G. Snoodijk, Arkel. 7-7-1987 verkocht aan Sanduska S.A., San Lorenzo-Honduras, herdoopt RESIDU. 1991 thuishaven en vlag: Puerto Cortes-Honduras. 18-6-1992 tijdens een reis van Nortwich naar Drogheda met lading kunstmest op 17 mijl van Llanudno lek geraakt waardoor lading vloeibaar is geworden, gekapseisd en vergaan in de positie 53.43 NB. en 03.43 WL. (Foto: Koopvaardij weblog, 18-5-1992 binnenkomend op de Nieuwe Waterweg, NB een maand later vergaan, foto links: Marhisdata, 18-6-1992).



Damen Dredging levert uitrusting OMVAC DIEZ

Damen Dredging heeft de spleetbare hopperzuiger OMVAC DIEZ (9643817 72,20 x 12,90 meter, 1.138 GT) 14-7-2011 (e) opgeleverd aan het Spaanse Canleamar SL.

Het baggerschip is in Spanje gebouwd naar Spaans ontwerp. De baggeruitrusting is geleverd door Damen Dredging.

De OMVAC DIEZ haalt met twee 1.000 pk hoofdmotoren een dienstsnelheid van 9,5 knopen. Het schip is na oplevering begonnen met onderhoudswerk aan de haven van Cadiz. Het schip heeft een beun van 1.100 kubieke meter en is uitgerust met een 500 millimeter diameter zuigpijp waarmee tot op een diepte van 30 meter kan worden gebaggerd. De door Damen geleverde baggerpomp is van het type BP5045. De pomp kan zowel voor baggerwerk als voor rainbowen gebruikt.

De OMVAC DIEZ is ontworpen door het Spaanse architectenbureau Faustino Carceller en gebouwd op de Nodosa scheepswerf in het Galicische Pontevedra. Het is voor het eerst dat deze werf zo'n schip heeft gebouwd. (Bron: HH/Schuttevaer, foto: Damen/Schuttevaer).



s.s. MERLIN 5232878

Gebouwd 1945, Burrard Dry Dock Co. Ltd., Vancouver, B.C. (235V)

7.190 BRT 4.235 NRT 10.670 DWT

134,66 (127,29) x 17,44 x 11,39 x 8,457 meter.

5 ruimen, G 15.512 m³, B 13.845 m³, 10 laadbomen van 5 ton, 975 ton bunkers, 10 kn.

2 waterpijpketels, v.o. 907 m², 17,5 atm.

2.500 IPK, T 3 cyl, 622, 940 & 1778 x 1219, Dominion Engineering Works Ltd., Lachine.

1-5-1944 besteld, 30-4-1945 te water gelaten, 28-11-1945 opgeleverd als H.M.S. FIFE NESS (F29) aan de Royal Navy, (landing craft maintenance ship), Repair Ship of the Beachy Head class.

1948 overgedragen aan Air Ministry/Royal Air Force depot ship, herdoopt H.M.R.A.F.S. ADASTRAL.

6-9-1948 te Portsmouth.

1953 verkocht aan Goulandris Bros. Ltd., Londen-U.K., herdoopt GRANHILL, verbouwd tot vrachtschip, 2-1954 in dienst, 7.317 BRT, officieel nummer 185942.

1954 verkocht aan San Pedro Cia. Armadora S.A., Panama, thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, in beheer bij Goulandris Bros. Ltd., herdoopt MERLIN.

26-6-1957 t/m 26-9-1957 reis 1, te Antwerpen in charter V.N.S. voor uitreis in de Holland-Perzische Golf Lijn, 92 dagen.

1969 thuishaven en vlag: Andros-Griekenland.

1971 verkocht voor sloop, 23-6-1971 gearriveerd te Whampoa, gesloopt in 1971. (Foto: internet).



De STELLA WEGA en THEODORA liggend te Ronnang, Zweden voor de winter, een niet ongebruikelijk ritueel in de bitumenvaart. Alleen dit jaar, door de wereldwijde recessie, wat vroeger dan normaal. De STELLA POLARIS gaat wat groot onderhoud ondergaan. (Info en foto: www.shipspotters.nl/TTTimes).

De koopvaardij schepen van Zwartewaal

door Nico de Vries

Vanaf de middeleeuwen tot in het begin van de twintigste eeuw voeren vissersschepen vanuit de haven van Zwartewaal naar zee. Dat de Zwartewaalse rederij Kwak & Zn. halverwege de negentiende eeuw zich aan een kortstondig avontuur zou wagen met twee koopvaardijschepen, de JOÄNNA en CERES, is minder bekend: de vergeten geschiedenis van 'Zwartewaalse vissers' in verre oorden.

Zwartewaal - Rio de Janeiro

Het is 5 april 1861 wanneer burgemeester H.W. Kroes, in zijn hoedanigheid van ambtenaar van de Burgerlijke Stand, de pen in de inkt doopt en in het Zwartewaals overlijdensregister de naam bijschrijft van Halling Scheijgrond. Voor hem ligt een verklaring, gedateerd 11 april 1860, van Jan Hendrik Blekkingh, schipper van het Rotterdamse brikschip WILHELMINA. Daarin verklaart deze dat zijn derde stuurman en bootsman hem hadden bericht, dat zijn eerste stuurman Scheijgrond de avond daarvoor om zeven uur in zijn logement te Rio de Janeiro was overleden. De slechts 29-jarige Halling, afkomstig uit Zwartewaal, had net als zoveel anderen zijn heil op zee gezocht, maar anders dan anderen had hij niet voor de visserij, maar voor de koopvaardij gekozen. In 1855 noteerde het gemeentebestuur: 'Er varen van deze gemeente thans twee koopvaardijschepen.' Welke schepen het betrof, van wie ze waren, waar heen ze voeren en wie de opvarenden zijn geweest, wordt uit deze korte mededeling in het jaarlijkse verslag over de toestand van de gemeente niet duidelijk.

Rederij Kwak & Zn.

De grootste rederij in de negentiende eeuw in Zwartewaal was de rederij Kwak & Zn., actief in de visserij op de Noordzee en rond IJsland. Ary Kwak (1794-1850) - burgemeester en vanaf 1838 ambachtsheer van Zwartewaal - was eigenaar; later zou zijn zoon Cornelis (1817-1886) in de zaak komen. De rederij hield kantoor in het monumentale huis op de hoek van het Zuideinde en de Nieuw Dorpstraat, het latere gemeentehuis.



In het voormalige gemeentehuis van Zwartewaal aan het Zuideinde was het kantoor van rederij Kwak & Zn. gevestigd.

Kwak & Zn. was een voorname rederij. In 1850 bestond de vloot uit zeker zes vissersschepen. Dit gaf Ary, en na diens overlijden Cornelis, het recht op een zetel in de vergadering van de Gecommitteerden

tot de IJslandse Kabeljauwvisserij in Zuid-Holland. Arij had zijn schepen vernoemd naar zijn (klein)kinderen: de MARIA AURELIA, de JOHANNES ARINUS, de JONGE CORNELIS en de JOHANNA JACOBA. Andere schepen van de rederij heetten NEERLANDS KOONING, ZEE-, VEE- EN LANDBOUW en VOORUIT.

JOÄNNA en CERES

In de jaren vijftig besloot Cornelis Kwak zijn geluk te beproeven in de koopvaardij. De reden ligt voor de hand. De periode tussen 1853 en 1857 was er één van economische voorspoed, waardoor handel en scheepvaart een grote bloei doormaakten. Omstreeks 1855 telde Nederland 1.190 grotere en kleinere rederijen. De meeste kleine scheepseigenaren redden overigens slechts één schip uit. Vaak was de eigenaar ook kapitein. Kwak liet in Vlaardingen bij scheepsbouwmeester Pieter van Gijn twee koopvaardij-schepen bouwen. Als eerste liep het schoenerschip JOÄNNA, groot 52 lasten, op 29 mei 1854 bij de werf Van Gijn van stapel.

De kiel voor de circa dertig meter lange schoenerbrik CERES (105 lasten) werd op 8 mei 1856 gelegd. Deze tweemaster, gebouwd bij de werf 'Dammes Erve' Kortedijk, een andere werf van Van Gijn, liep na een bouwtijd van ruim een jaar op 13 juni 1857 (1*) van stapel. Aan de samenwerking met Van Gijn zou de rederij een bittere nasmaak overhouden. In 1863 ging de werf failliet; de rederij had toen nog ruim 46.000 gulden tegoed van Van Gijn.

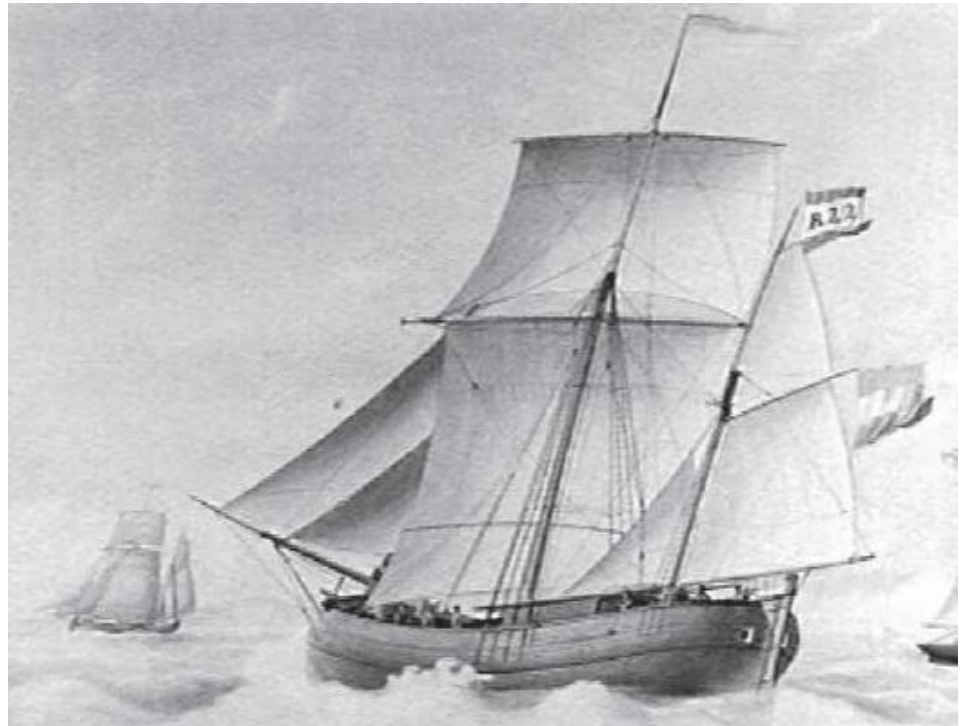
De CERES, vernoemd naar de mythologische godin van de landbouw, zou in haar bestaan geen enkele maal de haven van Zwartewaal aan doen om te laden of te lossen; de JOÄNNA, vernoemd naar de moeder van Cornelis, zou na haar eerste reis uit het Roemeense Galatz, slechts eenmaal in Zwartewaal afmeren en in deze haven haar lading rogge lossen. Aan het eind van dat jaar verzochtte het gemeentebestuur: 'Het is te bejammeren dat de slechten toestand onzer haven de koopvaardijvaart belemmerd daar deze anders ongetwijfeld meerdere uitbreiding zou ontvangen.'

Het jaar daarop, in 1856, lieten kapitein Pieter Meuldijk van de JOÄNNA en gezagvoerder Pieter Visser van het hoekerschip JOHANNUS ARINUS - een vissersschip dat tijdelijk voor de koopvaardij was ingezet - Zwartewaal links liggen; zij losten hun lading rogge, wederom uit Galatz, op de kaden van Schiedam en Vlaardingen. De vernieuwing van de Zwartewaalse haven in 1860 weerhield de rederij Kwak & Zn. er niet van om de JOÄNNA en CERES ook in de jaren daarna te laten doorvaren naar Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Antwerpen of Dordrecht.

Bemanning

Met vijf tot negen opvarenden aan boord, afhankelijk van duur en aard van de reis, zouden de JOÄNNA en CERES aanvankelijk havens aan de Middellandse, Zwarte en Witte Zee als ook de Oostzee aandoen. In Marseille en Odessa (1857) werd meekrap en lijnzaad in de ruimen genomen. In het jaar daarop graan in Riga en zout in Lissabon.

In het voorjaar van 1856 was de JOÄNNA nog naar de Russische houthaven Archangel gevaren. Een haven aan de Witte Zee, die tweehonderd dagen in het jaar door ijsgang onbereikbaar is. Naast de kapitein Pieter Meuldijk en de uit Vlaardingen afkomstige stuurman Abram Broek, bestond de bemanning uit kok Doen Bergwerf, matroos Bouwe Zwartveld en lichtmatroos S. Meuldijk, allen uit Zwartewaal. Briellenaar A. Krijgsman, zestien jaar oud, ging mee als tweede lichtmatroos.



Afbeelding van de koopvaardijhoeker FORTUNA, de JOÄNNA zal er zo hebben uitgezien. Afbeelding Maritiem Museum Rotterdam.

De gage van de 30-jarige stuurman Broek bedroeg 35 gulden per maand, kok Doen Bergwerf (21) kreeg 22 gulden en matroos Bouwe Zwartveld (25 jaar oud) 25 gulden. Van de twee lichtmatrozen was voor

Krijgsmen maandelijks 16 gulden weggelegd en voor de 17-jarige Meuldijk 21 gulden. In februari 1857 kwam K.R. Hazewinkel als kapitein aan boord van de JOÄNNA. Ene H.W. Donker uit Leer, een plaatsje in Duitsland nabij de Nederlandse grens, was stuurman. We zullen deze Duitser nog tweemaal, maar dan in een minder glansrijke rol ontmoeten. De overige drie opvarenden van die reis waren kok A. Duijfhuisen en de matrozen Bouwe Zwartveld en Doen Bergwerf, allen uit Zwartewaal.



De CERES zal veel hebben geleken op de hier door Jacob Spin in 1849 geschilderde schoenerbrik JOHANNA. Afbeelding: Maritiem Museum Rotterdam.

Gezagsverhoudingen

Kapitein Meuldijk vinden we in augustus 1857 terug op de spiksplinternieuwe CERES, die op haar eerste reis via Newcastle naar Odessa aan de Zwarte Zee voer. De schoenerbrik had negen bemanningsleden aan boord, afkomstig uit Zwartewaal, Vlaardingen en Brielle. Onder Meuldijk voer de Vlaardinger Nicolaas van Herwijnen als eerste stuurman, L. Visser uit Zwartewaal was tweede stuurman.

De reizen van de JOÄNNA.

De verdeling van het werk, de gezagsverhoudingen en de regels aan boord waren strikt omschreven. De kapitein was voor alles en iedereen verantwoordelijk, van scheepspapieren tot navigatie. De eerste stuurman was hoofd van de algemene dienst en voerde het gezag over het dekpersoneel. Bij het laden en lossen hield hij toezicht en werkte de tweede stuurman in het ruim mee. De belangrijkste taak van de 2e stuurman was de navigatie met alles wat daarbij hoorde, zoals het reven of vastmaken van de zeilen.

Aan boord moesten de ondergeschikten - in dit geval kok Mathijs Fortman (uit Vlaardingen) en de (licht)matrozen S. Meuldijk, A. Krijgsmen (Brielle) en Johannes Hollaar - hun meerderen gehoorzamen. De laagste in rang was de veertien jaar oude Job Hoftijzer uit Zwartewaal, die als jongen had aangemonsterd. De knaap kreeg voor zijn werk 6 gulden per maand. Overigens werd de Brielse matroos P. Weltevreden vlak voor het vertrek door ziekte geveld; voor hem in de plaats stapte Jan Kaspers uit Drenthe aan boord.

Monsterrol

De monsterrol van de JOÄNNA en CERES kende vierentwintig artikelen, waarin de afspraken tussen rederij Kwak & Zn. en de opvarenden waren vastgelegd. De straffen op het overtreden ervan waren niet mals: 'door ongehoorzaamheid, dronkenschap, vechterijen en dergelijke ongeregelheden, wordt verbeurd eene boete van één of twee maanden gagie. Die straf kreeg ook degene die op zijn wacht slapende wordt gevonden.' En: 'op zon- en feestdagen is een ieder verplicht de benodigde scheepswerkzaamheden te verrichten.' Tegenover de plichten stonden zekere rechten: 'ten minste eenmaal 's weeks, daartoe gelegenheid hebbende, zal er Godsdienstoefening worden gehouden.' Maar: 'elk scheepeling is verplicht hierbij met de vereischte eerbied tegenwoordig te zijn.' Mocht de kapitein een opvarende mishandelen of de bemanning drank en spijs onthouden, dan konden de officieren of het scheepsvolk bij de Nederlandse consul ontslag van hunne verbintenis aanvragen. Ook het rantsoen, waarmee een ieder zich tevreden moest houden stond vast: 1 Pond gezouten vleesch, 5 Oncen spek, 5 Oncen boter, kaas, 2 Pond 2 Onc. en 35 Wigtjes Beschuit (scheeps), erwten (groene), dito (grauwe), gort en genever. Naar goed bevinden van de kapitein kon hiervan worden afgeweken.

Het einde van de JOÄNNA

De JOÄNNA voer voornamelijk naar bestemmingen aan de Oostzee en de Middellandse Zee, veelal met graan in het ruim. De reis van 1862 zou een fatale reis worden. Op 21 februari van dat jaar, zeven jaar na de bouw, verging het schip in het Kanaal van Bristol met aan het roer de van stuurman tot kapitein

gepromoveerde H.W. Donker. De ramp voltrok zich bij Lundy Island, een 'steenklomp' dat een dertig kilometer voor de kust van Exmoor ligt. De JOÄNNA ging verloren; de bemanning wist zich vermoedelijk te redden. In 1870 komen we kapitein Donker opnieuw tegen als hij op de CERES het gezag overneemt van kapitein Pieter Meuldijk.

(Opmerking: uit het NRC van 21-02-1862: Cardiff, 19 februari. De te Zwartewaal te huis behorende schoener-hoeker JOANNA, kapt. Donker, van Newport naar Oporto, is gisteren (opm: 18-02-1862) bij Lundy gezonken. De bemanning is gered en alhier aangekomen).

De reizen van de CERES

De CERES voer toen al naar een bestemming buiten Europa. In 1859 stak de tweemaster voor het eerst de Atlantische Oceaan over; naar een haven in Zuid-Amerika. Nederlandse zeilschepen overigens onderhielden pas na die eerste helft van de negentiende eeuw een regelmatige vaart op Brazilië en Chili. De CERES zou in ieder geval tot 1865 - de bestemmingen daarna zijn onbekend - op Zuid-Amerika varen. De lading uit dit werelddeel werd gelost in Rotterdam en in Antwerpen om uit deze havens weer te vertrekken naar Newcastle voor steenkolen, die in Lissabon werden verruild voor zout, en vervolgens naar Zuid-Amerika. Als retourlading werden huiden, wol en horens ingenomen.

Er kan slechts gegist worden naar de haven die in Zuid-Amerika werd aangedaan. Bekende havensteden waar de genoemde producten werden verkocht waren Valparaiso in Chili en Platariviërt ofwel Rio de la Plata, op de grens van Uruquay en Argentinië. Een klein half jaar zal de Ceres er over gedaan hebben om via Newcastle en Lissabon van en naar Latijns-Amerika te varen. Afhankelijk van wind en stroming duurde een reis van Rotterdam of Antwerpen naar de Engelse havenstad één tot twee dagen en vandaar naar Lissabon zeker een week. De overtocht van Zuid-Europa naar Latijns-Amerika zal zonder meer vier tot zes weken hebben gevegd. Op de terugreis moest men een veel noordelijker route volgen, waardoor men veel langer onderweg was. Uit en thuis een reis van circa vier maanden op zee en een maand in de buitenlandse havens.

Zeker is dat de CERES binnen een jaar zowel de Rotterdamse haven als die van Antwerpen aandeed.

Het einde van de CERES

In 1880 zou de CERES haar laatste reis maken. Met een lading planken op de terugreis vanuit de Oost-Finse houthaven Wiborg, slaat op 15 november om vijf uur in de namiddag het noodlot toe. De CERES bevond zich in de Sont waar schepen moeten laveren om het Kattegat te bereiken. Aan het roer stond H.W. Donker, de onfortuinlijke kapitein, die ook betrokken was geweest bij de ondergang van de JOÄNNA. Een storm van ZO tot ZZO joeg het schip op. Waarschijnlijk heeft Donker het eiland Ven aan westzijde gepasseerd en geen kans meer gezien om het schip ver genoeg naar het oosten te laveren om recht voor de slechts vier kilometer brede engte tussen Helsingborg en Elseneur (respectievelijk het Zweedse Hälsinborg en het Deense Helsingør) te verzeilen. Met de wind pal van achteren raakte de CERES op drift; Donker stond machteloos. Op slechts tien kilometer van de doorgang strandde het schip op de kust bij Huurlebeek (het Deense Humlebäk). De bemanning overleefde deze ramp; de CERES was echter zwaar gehavend. Het wrak werd de haven van Elseneur binnengesleept, afgekeurd en op 17 februari 1881 publiekelijk verkocht voor f 3.250,-. De verzekerde waarde bedroeg vierduizend gulden; het dan vierentwintig jaar oude schip was voor de stranding volgens de opgave nog 4.500 gulden waard. Bijna evenveel als de lading planken, die voor f 4.389,- verzekerd was geweest.

Aardig te vermelden is dat in het verslag van de zeeramp de coördinaten van de plaats des onheils verkeerd werden aangegeven. De opsteller (of degene die het afschrift maakte) beschreef de locatie als volgt: 50°55'N.B. en 12°32' O.L. Een blik op de kaart wijst echter uit dat we daarmee uitkomen in het Thuringse Frankenwald, niet ver van de Duits-Tjechische grens. De juiste coördinaten zijn: 55°85'N.B. en 12°82' O.L. Hoe dan ook: met het verlies van de CERES kwam er een einde aan de korte geschiedenis van Zwartewaal als thuishaven voor de koopvaardij.

Over de auteur: Nico de Vries is voorzitter van de Historische Werkgroep Zwartewaal. Bronnen: Archief van de gemeente Zwartewaal (SA VPR), Inv.nrs. 300, 465-475, 600, 601 en 606. Collectie scheepstekeningen (Maritiem Museum Rotterdam), Inv.nr. T394. Schweiß's Neêrlands Vloot en Reederijen, 1862, 1881 en 1882. Matthijs A. Struijs e.a., Geschiedenis van de Vlaardingse scheepswerven, (Vlaardingen, 1997). R. de Vos, Nederlandse Clippers (Franeker, 2003).

(1*) Opmerking: CERES. Uit het NRC van 14-06-1857: Vlaardingen, 12 juni. Heden is met het beste gevolg te water gelaten het alhier op de werf Dammes-Erve, toebehorende aan de heren S. Van Gijn & Zoon, gebouwde brikschip CERES, groot 106 gemeten lasten, voor rekening van de heer C. Kwak te Zwartewaal, zullende gevoerd worden door kapt. P. Meuldijk. (Kroniek van Marhisdata).