



ZEEBRIEF#24

23 december 2011



LADY ANNEKE 9624823, 16-12-2011 om 12:15 uur te water gelaten bij Groningen Shipyards, Waterhuizen onder bouwnummer 128, 2.750 BRT, 3.700 DWT, 1-2012 geplande oplevering aan Wijnne & Barends B.V., thuishaven Delfzijl. (Foto: Bas H.F. Spruit, Delfzijl).

Het casco van de tweede nieuwbouwcoaster uit een serie van zes die Wijnne Barends bestelde bij Groningen Shipyard, ging op vrijdag 16 december even na het middaguur te water bij de Groningen Scheepsbouw Combinatie (GSC). Vele tientallen werknemers van de werf, betrokkenen bij de bouw, zakenrelaties en andere belangstellenden trotseerden de stromende regen en waterkoude om getuige te zijn van de spectaculaire, dwarse tewaterlating van LADY ANNEKE.

Het was voor het eerst dat er op GSC een coaster dwars het water in ging, De LADY ANNA gleed bijna geruisloos van de langshelling van Groningen Shipyard. Een voor de gelegenheid geplaatste waterkering van bigbags brak de grootste vloedgolf, maar voorkwam niet dat de weg Waterhuizen werd overspoeld door duizenden liters water. Het geduld van de weggebruikers – de weg werd afgesloten in verband met de tewaterlating – werd dus niet voor niets op de proef gesteld.

De LADY ANNEKE is na de LADY ANNA de tweede 3500-tons kustvaarder die Groningen Shipyard bouwt. Het is de bedoeling dat het 88 meter lange en 13,50 meter brede schip eind maart in gebruik wordt genomen. (Bron: Jan Johan ten Have, binnenvaartkrant.nl).



SMYRNA 8030996, 7-1980 opgeleverd door V.E.B. Warnowwerft, Warnemunde (446) als BERLIN HAUPTSTADT DER D.D.R. aan V.E.B. Deutfracht/Seereederei, Oost-Duitsland, 10.140 BRT, 5.751 NRT, 13.600 DWT, 283 TEU, 11.200 EPK, 8.238 kW, M.A.N., V.E.B. Dieselmotorenwerk Rostock, 18 kn. 1990 verkocht aan Deutsche Seereederei Rostock G.m.b.H., Duitsland, herdoopt BERLIN. 1993 verkocht aan Unisol Shipping N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Naviera Universal S.A., 16-2-1993 herdoopt UNISOL. 1998 herdoopt MIRA. 2002 verkocht aan Mira Transport & Shipping N.V., Willemstad-N.A., 22-11-2002 herdoopt SMYRNA. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 5-10-2011 (e) geschrapt uit Lloyd's Register, bestaan twijfelachtig. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 21-5-1991).



BRANDARIS 6616784, 12-7-1966 opgeleverd als BRANDARIS aan Heyo Janssen, Elsfleth-West Duitsland. 1969 verkocht aan Baltica S.A., Panama, in beheer bij Heyo Janssen, Elsfleth. 9-1970 verkocht aan N.V. Scheepvaartbedrijf L. Davids, Delfzijl, herdoopt BRANDARIS, roepsein PDFZ. 7-1980 verkocht aan The Pharaonic Shipping Co., Alexandria-Egypte, herdoopt LOTUS. 1989 verkocht aan Tchacos Shipping Co., Alexandria-Egypte, herdoopt LETY. 1990 verkocht aan E.D.T. Transport & Trading Ltd., Alexandria-Egypte, in beheer bij Tchacos Shipping Co., Alexandria, herdoopt LETY. 1-1992 LETY D.M. Navigation, San Lorenzo-Honduras, in beheer bij Tchacos Shipping Co., Alexandria, herdoopt LETY T. 9-1993 verkocht aan Select Shipping Co., Limassol-Cyprus, in beheer bij Tchacos Shipping Co., Alexandria. 11-1994 verkocht aan Nova Maritime & Trading Ltd., Kingstown-St. Vincent and the Grenadines, in beheer bij Nova Denizcilik ve T.L.S., İzmir, herdoopt NOVA I. 31-12-1994 tijdens een reis van Kaliningrad naar Italië met een lading aluminium, bij slecht weer in positie 53.35.4. NB. en 05.25.4.

OL. een explosie in de stuurmachinekamer opgelopen waarna lekkage in de machinekamer optrad, 1-1-1995 reddingsboten van Lauwersoog en Borkum uitgevaren voor hulp, bij terugkeer naar Borkum is de Duitse reddingsboot in het Huibertgat overvallen door zeer zware zeeën waarbij 3 bemanningsleden omkwamen, 1-1-1995 vastgemaakt door een sleepboot en Delfzijl aangelopen voor reparatie bij Scheepswerf Niestern Sander B.V., 30-1-1995 vertrokken van Delfzijl na reparaties. 4-1997 verkocht aan Nablus Shipping Ltd., Malabo-Equatorial Guinea, in beheer bij Neta Denizcilik Nakliyat San ve T.A.S., Mersin, Turkije, herdoopt NABLUS. 3-1998 thuishaven en vlag: Belize City-Belize. 8-1998 verkocht aan Société Dream Sea, Kingstown-St. Vincent and the Grenadines, herdoopt NAFHA S. 19-12-1999 tijdens de reis van Istanbul naar Tunis viel de hoofdmotor uit, naar Izmir gesleept, lading overgeslagen in een ander vaartuig, 28-12-1999 vertrokken naar de rede van Nemrut Bay voor reparatie aan de hoofdmotor, 7-1-2000 reparaties voltooid, 12-1-2000 geladen te Aliaga en vertrokken naar zee. 4-2000 verkocht aan Dream Sea Ltd., Kingstown-St. Vincent and the Grenadines. 2000 vlag: Belize. 25-8-2011 (e) geschrapt uit Lloyd's Register, bestaan twijfelachtig. (NB: naamswijziging EMMA in 2004 is niet bevestigd, bestaan twijfelachtig is misschien voorbarig). (Foto's: Marhisdata en R.J. v. Bolhuis).



VIKING STAR 8821864, 10-12-2011 te IJmuiden. 3-12-1990 te water gelaten, 12-2-1991 opgeleverd door YVC Ysselwerf B.V., Capelle a/d IJssel (245) als SCHOENER aan Jaczon "Schoener" B.V., Scheveningen, in beheer bij Jaczon Rederij en Haringhandel B.V., Scheveningen, 7.239 BRT, 1992 herdoopt HORNWAVE, 1992 herdoopt SCHOENER, 11-1997 verkocht aan Consensus Reefer KS, Trondheim-Noorwegen, in beheer bij Det Nordenfeldske D/S AS, herdoopt CONSENSUS REEFER, 9-2003 thuishaven en vlag: Nassau-Bahamas, 5-2005 verkocht aan Star Reefers AS, Oslo, in beheer bij Norbulk Shipping UK Ltd., Glasgow, 10-2005 herdoopt VIKING STAR, thuishaven en vlag: Nassau-Bahamas. (Foto: M. Coster).

ANNA 5184540 (NB-179 en NB-180), 17-9-1927 opgeleverd door N.V. Noord-Nederlandsche Scheepswerven, Groningen (50) als ANNA aan Jannes Bonninga, Groningen. Aanvullende info van Marhisdata: 1955 verkocht aan D.M. Strintzi & Co., Piraeus-Griekenland, 24-10-1955 herdoopt KEFALONIA. 1958 nieuwe motor: 140 PK Hoffman. 31-7-1971 roepsein SV2700. 1972 te Piraeus verbouwd tot vrachtschip. 12-1975 verkocht aan Thalassios Ierax Nautiliaki EPE, Griekenland, (Sea Falcon Shipping Ltd.). 5-1977 verkocht aan Nauageresies Ellados, Griekenland. 12-1978 verkocht aan John & Michael Savvas, Piraeus-Griekenland. 10-10-1980 herdoopt GERO STELIOS. 1992 opgelegd te Pothia i.v.m. problemen met de motor, in gebruik genomen als opslagschip voor zand en grind. 1996 nieuwe motor: 180 PK Duvant. 1998 verkocht aan Giannis Savvas, Piraeus-Griekenland. 5-1-1999 te Griekenland varende gezien. 4-2005 gesloopt op een nieuwe scheepswerf te Rhodos, Griekenland. (2-2011 (e) geschrapt uit de Registers).

MIRABELLA 7615581, 14-10-1977 te water gelaten, 22-12-1977 opgeleverd door Scheepswerf & Machinefabriek v/h De Groot & van Vliet B.V., Slikkerveer (395) als MIRABELLA aan Jumbo Scheepvaart Maatschappij N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Kahn Scheepvaart B.V., Rotterdam, roepsein PJXO. 1996 verkocht aan Bilbao Shipping Ltd., Antigua & Barbuda, in beheer bij Seatrend

Shipping N.V., Essen, herdoopt RABEN. 10-1996 verkocht aan Basak Shipping Pte. Ltd., Singapore, herdoopt SOLOMON No 1. 1996 herdoopt SOLOMON. 1998 vlag: Cambodja. 27-9-2011 (e) geschrapt uit Lloyd's Register, bestaan twijfelachtig.



CALAFIA 7637565, 1979 opgeleverd door Nieuwe Noord Ned. Scheepswerven B.V., Groningen (395) als CALAFIA aan Zeerederij "Holland-Zeeland" B.V., Rotterdam, in beheer bij Dammers & van der Heide (Antillen) B.V., 1983 verlengd, 1992 verkocht aan Winterice Marine Co. Ltd., Willemstad-N.A., in beheer bij Thien & Heyenga Bereederungs- und Befrachtungsgs.m.b.H., herdoopt AZTECA, 1995 verkocht aan Kalafia Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Thien & Heyenga Bereederungs- und Befrachtungsges.m.b.H., herdoopt CALAFIA.



26-7-2004 verkocht aan Dech Enterprise Co. Ltd., Bangkok-Thailand, herdoopt EMERALD REEFER. 11-2011 aan de grond gelopen bij Shangri-La Villingili Island Resort, Male, Maldives, de eigenaar kreeg opdracht het schip te laten bergen, die weigerde waarop de eigenaar een boete kreeg opgelegd van The Transport Authority van ongeveer US 45.500 dollar, 10-12-2011 brief ontvangen door de The Transport Authority van de plaatselijke agent dat de eigenaar geen plannen had de EMERALD REEFER te laten bergen.

(Foto CALAFIA: NN/Scheepsfotoruilbeurs, foto EMERALD REEFER: haveeru.com).



FLORECE 8906353, 14-9-1989 kiel gelegd, 18-12-1989 te water gelaten bij Scheepswerf “De Biesbosch” B.V., Dordrecht, 3-4-1990 opgeleverd door Scheepswerf Damen Gorinchem B.V., Gorinchem (8255) als INGRID aan Reederei Gewandt Schiffahrts K.G., Emden-Duitsland. 1.960 BRT, 2.803 DWT. 1992 verkocht aan Black Lion Shipping Co. Ltd., Cyprus, 16-7-2011 (GL) verkocht aan Dublin Bulk MV 2 Ltd., Portsmouth-Dominica, in beheer bij Berg Maritime Management Ltd., Wicklow, Ierland, herdoopt FLORECE. 9-12-2011 tijdens een reis van Plymouth naar Ghazaouet, geladen met klei, in aanvaring gekomen met de tanker AFRODITE (9292620, bouwjaar 2005, 30.053 BRT, Southport Marine S.A., Bahamas, in beheer bij Tsakos Columbia Shipmanagement, Athene) en gezonken op 250 mijl te zuidwesten van Land's End in de Golf van Biscaye, de 7 bemanningsleden van de FLORECE stapten over op de reddingsvloten toen het schip begon te zinken, ze zijn gered door het containerschip OCEAN TITAN, de AFRODITE liep lichte schade op. (Foto: M. Coster, 30-9-2010, aankomst te IJmuiden).



AFRICABORG 9365661, 18-7-2007 kiel gelegd bij Hudong-Zhonghua Shipbuilding Co. Ltd., China onder bouwnummer H1392A, 13-10-2007 gedoopt AFRICABORG door mevrouw Ineke Wielaard (echtgenote van Wagenborg's site-manager Philippe van Wensveen) en te water gelaten, 18-12-2007 opgeleverd aan Scheepvaartonderneming Africaborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, na oplevering vertrokken naar Sriracha om 15.500 ton steelcoils te laden voor La Spezia, Newport en

Antwerpen. 20-10-2008 (e) herdoopt TIAN SHAN. 8-5-2009 gearriveerd in de Botlek, 9-5-2009 daar herdoopt AFRICABORG. 2-11-2011 (e) herdoopt CCNI TOPOCALMA. 16-12-2011 in de Waalhaven te Rotterdam herdoopt AFRICABORG. (Foto: R.E. Zwama, 22-6-2011).



SANABORG

In aanbouw bij Kon. Niestern Sander B.V. te Delfzijl onder bouwnummer 844. 16-12-2011, ring 2 en 1 geplaatst. (Foto's: J. Tuil).



Bouw nieuw schip Fugro positief

De strategische update van concurrent PGS geeft een licht positief beeld volgens een analist van KBC hoewel niet kan worden gesproken van een verrassing.

Fugro heeft een contract getekend met Wilson Sons voor de bouw van een ROV support schip. Het schip wordt gebouwd in Brazilië voor een onbekend bedrag en komt naar verwachting in februari 2014 in de vaart.

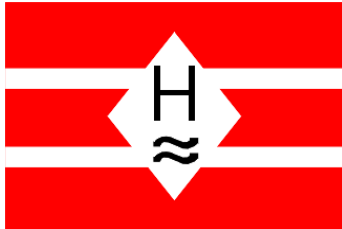
Hierdoor verwacht Michael Roeg van KBC Securities dat omzdet en winst vanaf 2014 positief worden beïnvloed. Roeg is benieuwd of er ook al klanten zijn voor de nieuwe aanwinst van Fugro. (Bron: De Aandeelhouder).



VO in



Servicios Tecnicos Maritimos S.A., Callao (Sertemar)



In 1982 begon Naviera Humboldt S.A. een sleepdienst te Callao en sloot een meerderjarig contract af met de havenautoriteiten. Deze sleepdienst ging werken onder de naam Servicios Tecnicos Maritimos S.A., kortweg: Sertemar. Ten behoeve daarvoor bestelde Sertemar bij de Canadese scheepswerf J. Manley 4 sleepboten waarvan er 2 zijn gebouwd door West Coast Salvage & Contracting Co. Ltd. Van Ommeren nam in de nieuwe sleepdienst een belang van 19,9%, een zelfde belang als in Humboldt. Bovendien ving men aan met havenagenturen, beide maakten vanaf het

begin winst en gaven een positieve bijdrage.

De sleepboten waren bestemd voor (haven)sleepwerk te Callao en hebben toestemming voor het maken van kustreizen naar Talara en Ilo. Talara is een belangrijke haven voor de overslag van olie, voor de kust van Talara wordt aardolie gewonnen. Peru voorziet zichzelf van aardolie, een derde wordt geëxporteerd. De sleepboten zijn genoemd naar oude Peruaanse culturen.

d.m.s. VIKUS 8126484 1982- sleepboot
Gebouwd 1982, J. Manley Ltd., New Westminster, B.C. (581)
101 BRT

23,04 (20,27) x 7,85 x 3,56 x 3,201 meter.

brandbestrijding- en bergingssleepboot, 51 m3 bunkers, 10,1 kn.

938 PK, 690 kW, 2 x V 12 cyl, 2 tew, 146 x 146, 1.800 omw/min., vertraagd naar 297 omw/min., G.M. 12V-149-NA, General Motors Corp., Detroit Diesel Allison Division, Detroit, Michigan.

10-1982 opgeleverd als VIKUS aan Servicios Tecnicos Maritimos S.A., Callao-Peru.

d.m.s. CHIMU 8126496 1982- sleepboot
Gebouwd 1982, J. Manley Ltd., New Westminster, B.C. (582)
101 BRT

23,04 (20,27) x 7,83 x 3,56 x 3,201 meter.

brandbestrijding- en bergingssleepboot, 51 m3 bunkers, 10,1 kn.

938 PK, 690 kW, 2 x V 12 cyl, 2 tew, 146 x 146, 1.800 omw/min., vertraagd naar 297 omw/min., G.M. 12V-149-NA, General Motors Corp., Detroit Diesel Allison Division, Detroit, Michigan.

10-1982 opgeleverd als CHIMU aan Servicios Tecnicos Maritimos S.A., Callao-Peru.

d.m.s. PARACAS 8126501 1982-2010 sleepboot
Gebouwd 1982, West Coast Salvage & Contracting Co. Ltd., Vancouver B.C.
101 BRT

23,04 (20,27) x 7,85 x 3,56 x 3,209 meter.

brandbestrijding- en bergingssleepboot, 51 m3 bunkers, 10,1 kn.

938 PK, 690 kW, 2 x V 12 cyl, 2 tew, 146 x 146, 1.800 omw/min., vertraagd naar 297 omw/min., G.M. 12V-149-NA, General Motors Corp., Detroit Diesel Allison Division, Detroit, Michigan.

10-1982 opgeleverd als PARACAS aan Servicios Tecnicos Maritimos S.A., Callao-Peru.

6-2010 geschrapt uit Lloyd's Register.

d.m.s. NAZCA 8126472 1982- sleepboot
Gebouwd 1982, West Coast Salvage & Contracting Co. Ltd., Vancouver B.C.
101 BRT

23,04 (20,27) x 7,85 x 3,56 x 3,201 meter.

brandbestrijding- en bergingssleepboot, 51 m3 bunkers, 10,1 kn.

938 PK, 690 kW, 2 x V 12 cyl, 2 tew, 146 x 146, 1.800 omw/min., vertraagd naar 297 omw/min., G.M. 12V-149-NA, General Motors Corp., Detroit Diesel Allison Division, Detroit, Michigan.

21-5-1997 uit de klasse op verzoek van de eigenaar.

10-1982 opgeleverd als NAZCA aan Servicios Tecnicos Maritimos S.A., Callao-Peru.

CABALLO GENITOR 9549217, bevoorradingschip, 26-11-2011 om 10:00 uur te water gelaten bij Scheepswerf De Hoop B.V. te Foxhol onder bouwnummer 433, in aanbouw voor Oceanografia S.A. de C.V., Ciudad del Carmen-Mexico.



Het transport van de CABALLO GENITOR op het Eemskanaal, het transport vertrok van Scheepswerf De Hoop te Foxhol naar Delfzijl. Hierbij assisteerden de sleepboten GRUNO III (voor) en de GRUNO IV (achter) van Bijma Sleepdienst. Te Harlingen worden er zijtanks aan het schip geplaatst. (Foto: B.H.F. Spruit, 8-12-2011).



EN AVANT IX 02301429, sleepboot, 1914 opgeleverd door Schipper & van Dongen, Geertruidenberg als STER aan S. Kliphuis, Dordrecht, 14-1-1914 geregistreerd, 23 ton, 19,98 x 4,77 x 2,11 x 2,340/1,800 meter, 160 IPK, 3 cyl, T.E.M., ketel, v.o. 60 m2, 13,4 bar van Koopman, Dordrecht.

6-2-1917 verkocht aan A. van der Toorn Jzn., Scheveningen, in de vaart als sleepboottrawler, 7-3-1917 geregistreerd op naam van A. van der Toorn Jzn., Scheveningen als SCH.431 STER, inhoud 139,80 m3, 49,35 BRT. 27-2-1918 einde inschrijving SCH.431 STER met aantekening "ca. 1-6-1918 verkocht". 3-9-1918 ingeschreven als RO.59 STER op naam van N.V. Sleepboot Mij. Rival II, Rotterdam. 191- in beheer bij Algemeene Visch- en Assurantie Mij., Rotterdam. 1921 verkocht aan N.V. van Duijnen's Transport Mij., Dordrecht, herdoopt HENRI XXVIII. 30-3-1921 uitgeschreven uit vissersrijbestand onder vermelding "Geen visscherij meer". 31-12-1922 verkocht aan N.V. Scheepvaart Mij. "Luctor", Rotterdam, herdoopt LUCTOR 67. 11-2-1927 verkocht aan N.V. Reederij T. Muller, Dordrecht, herdoopt EN AVANT IX. 1940-1945 tijdens de oorlog na een vliegtuig aanval gezonken in het Zijpe, gelicht en gerepareerd. 1951 240 APK, 5 cyl, Bolnes type 5-K (nieuwe Bolnes geplaatst die was geruild voor het casco van de EN AVANT XXII). 1960 6 cyl, Bolnes 6-KL, #1112. 1976 motor ingebouwd, 361 PK, 266 kW, 6 cyl, Bolnes #1547 NE-56. 1-1980 ingebracht bij Reederij T. Muller B.V., Sleepdienst "En Avant", Dordrecht. 17-1-1980 verkocht aan Damen Marine Services B.V., Gorinchem, herdoopt EA.9 (ingeruild voor de nieuwbouw sleepboot Z.A.L.4). 1988 verkocht aan R.M. van Elten, 's-Hertogenbosch, herdoopt EN AVANT (wegens openbare verkoop na faillissement van Scheepswerf "De Waal", Zaltbommel). 1988 als EN AVANT verkocht aan R.F.M. Bruyndocx, Terneuzen, in de recreatievaart gebracht met nog steeds de mogelijkheid om te sleepwerk te verrichten. 9-12-2011 als EN AVANT verkocht naar Lorient, Frankrijk, 10-12-2011 vertrokken van Terneuzen naar Lorient. (Foto: H. de Winde).

Antieke sleper uit Terneuzen naar Frankrijk vertrokken.

Ronald en Riet Bruyndoncx uit Sluiskil hebben met pijn in het hart min of meer noodgedwongen afscheid moeten nemen van hun antieke sleper EN AVANT IX.

Ze noemen het schip dat ze al 23 jaar in bezit hadden, liefkozend 'hun kindje'. Een Fransman heeft de EN AVANT IX, één van de befaamde Zeeland-boten van rederij T. Muller uit Dordrecht, overgenomen. De sleepboot uit 1914 is zaterdag 10-12-2011 uit Terneuzen vertrokken naar Lorient in Bretagne. (Bron en foto: PZC/P. Nicolai).





VO in



N.V. Tank Kustvaart

De aanleiding tot de oprichting van de N.V. Tank Kustvaart vormde de opdracht van de heren Th. J. Metcalf Sr. en Jr. uit Londen aan dhr. J.H. Koster van J. Koster Hzn. Scheepswerf "De Gideon" te Groningen. De opdrachtgevers wilde het schip onder de Nederlandse vlag in de vaart brengen en vroegen aan dhr. A.P. de Rooy, directielid van de N.V. Palmlijn en N.V. Algemeen Vrachtkantoor, om het schip in beheer te nemen. De voorwaarde was wel dat deze er niet voor zorg zou dragen dat het altijd werk zou krijgen van de Unilever bedrijven.

Op 30 januari 1932 passeerde ten overstaan van notaris Offerhaus te Groningen de oprichtingsakte van de N.V. Tank Kustvaart met als vestigingsplaats Rotterdam. Als directeur is dhr. A.P. de Rooy aangesteld. De raad van commissarissen uit de heren J. Koster Hzn. en L. Merhottein, scheepsbouwkundige te Groningen en dhr. H.F. Punt te Rotterdam.

Omdat een eigen kantoor nog niet tot de mogelijkheden behoorde trok de Tank Kustvaart in bij de N.V. Nederlands Bevrachtingskantoor te Rotterdam.

Het bij "De Gideon" bestelde schip kreeg in juni 1932 haam naam van miss Monica Metcalf waarna de tewaterlating volgde. Na de officiële proeftocht en oplevering vertrok de MONICA van Delfzijl naar Hamburg om lijnolie te laden.

De onder de Engelse vlag varende schepen van Metcalf hadden allen een naam gevolgd door de letter M, voor de Nederlandse schepen koos men voor meisjesnamen die begonnen met de letter M.



Ondanks de moeilijke tijd slaagde men er goed in de MONICA de van lading te voorzien. Plannen voor de bouw van een tweede schip kwamen dan ook al snel op tafel. De heer Koster van "De Gideon" wilde wel om de werf aan werk te helpen maar directeur de Rooy was wat voorzigtiger en verwacht ook dat de nieuwbouwprijzen verder zouden dalen. Ook wilde hij wat langer de verrichtingen van de MONICA afwachten en bekijken of het verantwoord was een tweede schip in de vaart te brengen alvorens naar Londen af te reizen voor overleg met de heren Metcalf. Begin 1933 kwam scheepsbouwer Joh. C. Smit uit Alblasterdam met het voorstel een schip te bouwen van 500 à 600 DWT voor een lagere prijs als de MONICA. Ook wilde dhr. Metcalf dat er meer

Nederlands geld zou worden geïnvesteerd om niet de indruk te wekken dat het een Engelse rederij was. Om de bouw van een tweede schip te financieren moest geld geleend worden van derden. In het kader van de werkgelegenheid te bevorderen verstrekke de Nederlandse Regering middels Economische Zaken een scheepsverband f 60.000.

Medio 1933 ging Tank Kustvaart over tot de bestelling van een tankschip van 600 DWT bij de N.V. Industrieële Werf "De Noord" J.C. Smit te Alblasterdam tegen een bouw prijs van f 120.000. Omdat de vrachtprijs voor Franse schepen aanmerkelijk hoger lag wilde men het schip onder de Franse vlag in de vaart brengen. Het lukte de rederij echter niet om een goede beheerder te vinden tegen een redelijke prijs zodat het schip als MARY in oktober 1934 is opgeleverd onder de Nederlandse vlag. De

MONICA had al verschillende reizen gemaakt naar Asnieres aan de Seine tegen goede vrachtprijzen zodat de MARY ontworpen was om geheel geladen de Seine op te varen. Het heeft tot aan de tweede wereldoorlog veel reizen gemaakt voor Phs. Van Ommeren Franse op de Franse kust.

Wanneer de waterstand het toeliet voeren de MONICA en MARY de Rijn op naar Neuss (bij Düsseldorf) of andere havens aan de Rijn om daar te laden of te lossen voor Hamburg of voor havens aan de Oostzee. De N.V. Verenigde Tankrederij vond dat maar niets dat zeeschepen op haar werkterrein actief waren en begon te onderhandelen met de Tank Kustvaart. Beide spraken af zoveel mogelijk eigen werk te doen en elkanders werkterrein zoveel mogelijk te ontzien. De Verenigde Tankrederij investeerde f 36.000 (9



aandelen) in de Tank Kustvaart om nieuwbouw mogelijk te maken en VT directeur dhr. Matthijssen stapte binnen als commissaris.

Deze maakte het ook mogelijk dat met ingang van 1 mei 1936 de Tank Kustvaart verhuisde naar de Boompjes en introk bij de Vereenigde Tankrederij. Ook de administratie nam met over in eigen hand en bedankte het Nederlands Bevrachtingkantoor voor bewezen diensten.



Nog voor de verhuizing vroeg de Tank Kustvaart aan scheepswerf "De Gideon en werf "De Noord" offertes uit te brengen voor de bouw van een tankschip van 700 DWT. Met f 124.820 bleek "De Noord" de laagste inschrijver, f 10.000 minder dan "De Gideon". Voor dhr. Koster was dat de aanleiding zijn ontslag in te dienen als commissaris en deed zijn 18 aandelen over aan Th.J. Metcalf Sr. Als opvolger benoemde van dhr. Koster men dhr. Joh. C.Smit van "De Noord" tot commissaris. Het derde schip kreeg bij de doop de naam MELISSA en is in september 1936 opgeleverd. De Tank Kustvaart nam op de MELISSA een hypotheek van f 60.000 bij de Eerste Nederlandse Scheepsverband Maatschappij met de intentie in twee à drie af te lossen.

Vanwege zijn gezondheid trad dhr. Matthijssen Sr. in 1937 af als commissaris om opgevolgd te worden door zijn zoon Ch. Matthijssen die ook directeur was bij de Vereenigde Tankrederij.

De goede resultaten van de drie tankschepen gaven in 1937 aanleiding over te gaan tot de bestelling van een vierde schip. Zonder offertes aan te vragen bij andere scheepswerven bestelde de Tank Kustvaart het schip bij "De Noord". Het 700 DWT metende tankschip ging onder de naam MILDRED op 22 juni 1938 te water met de bedoeling deze in oktober 1938 op te leveren aan de opdrachtgever.



Ter vervanging van de stoomtanker RAFFINAGE zocht Phs. van Ommeren met spoed een andere tanker en zag in de MILDRED een uitstekende vervanging. Hoewel men bij de Tank Kustvaart daar niet op zat te wachten kon een winst van f 40.000 niet genegeerd worden. Lang heeft de twijfel niet geduurd want op 11 juli 1938 nam van Ommeren het schip over en is op 11 oktober 1938 opgeleverd als PORT LYAUTEY aan "Soflumar" (Société d'Armement Fluvial et Maritime) het als thuishaven Rouen. Direct na verkoop bestelde de Tank Kustvaart een nieuwe MILDRED bij "De Noord" voor f 224.000. De bouwprijs kwam voordelig uit omdat dhr. Joh. C. Smit op zijn scheepswerf gelijktijdig een zusterschip liet bouwen die na de oplevering in beheer zou komen bij de Tank Kustvaart. De tweede maakte op 17 juli 1939 haar officiële proefvaart en is dezelfde dag opgeleverd door de werf aan de Tank Kustvaart. Het zusterschip ontving de naam MARTHA en maakte de proefvaart ruim een maand later in augustus 1939. Op dat moment kon elk ogenblik een oorlog uitbreken wat kort daarna op 1 september 1939 ook gebeurde. Dat veranderde de situatie behoorlijk, een aantal bemanningsleden moest zich melden voor militaire dienst. Omdat deze niet direct vervangen konden worden bleef de MARTHA voor de kant liggen. Ook het varen op havens waarmee Duitsland in oorlog was leverde de nodige risico's op. In die tijd vervoerden de tankers wel creosoot van Nederland of België naar havens in Portugal. De Japanse schepen deden wel Liverpool aan maar durfden niet naar Antwerpen of Rotterdam door te varen en hadden vaak sojaolie en lijnolie in voor Unilever. Om die olie daar op te halen kon een heel goede besomming gemaakt worden. Op 1 november 1939 vertrok de MELISSA met een lading creosoot van België met bestemd voor Lissabon. Omdat de kapitein graag een borreltje lustte en had beloofd die reis niet te drinken besloot hij een kortere route te nemen tussen de eilanden voor de Portugese kust door. Door het slechte weer is de tanker op 9 november om 2.15 uur op de kust verdaagd, na enkele uren kwam er hulp en konden de opvarenden het schip verlaten, enkele bemanningsleden liepen verwondingen op wat verergerde door de vrijgekomen creosoot. Niet veel later brak het schip in tweeën en ging verloren. De onkosten keerden de assuradeuren in zeer korte tijd uit. Later is door de Raad van Scheepvaart de kapitein voor deze ramp verantwoordelijk gesteld en veroordeeld.

In december 1939 ontving de heer Smit een zeer goed bod voor de MARTHA uit Zweden, omdat de omstandigheden steeds moeilijker werden om te varen besloot dhr. Smit het aanbod te aanvaarden. In januari 1940 vertok de MARTHA naar Zweden om daar te gaan varen.

De MILDRED maakte in het voorjaar van 1940 een aantal reizen naar IJsland voor Deense rekening. Tijdens de bezetting van Denemarken door Duitse troepen lag ze in een IJslandse haven. Om inbeslagname te voorkomen moest de kapitein niet terugvaren naar Denemarken maar Rotterdam aanlopen.

Het oude kantoor aan de Boompjes 43 waar de Vereenigde Tankrederij en Tank Kustvaart gevestigd waren voldeed in 1940 niet meer. Eind januari 1940 betrokken de bedrijven het verbouwde kantoor aan de Boompjes 42, een deur verder naar een fraai gebouw dat op de lijst van Monumentenzorg stond. Op 8 mei 1940 tijdens de jaarvergadering besloot het bestuur nieuw tankschip te bestellen ter vervanging van de MELISSA. Twee dagen later, op 11 mei 1940, ging het gebouw door brand verloren.



De MONICA maakte vanaf april 1940 reizen in de Ierse Zee en viel zodoende niet in Duitse handen. Bij de Duitse inval op 10 mei 1940 in Nederland lagen de MILDRED en MARY te Rotterdam gebunkerd en gereed om uit te varen. Van uitvaren was geen sprake omdat de schepen niet tijdig bemand konden

worden, maar ook omdat de Nieuwe Waterweg praktisch onbevaarbaar was geworden door de gelegde mijnen.

Enkele dagen na de overgave van Nederland deelde de Duitse havencommandant aan de directie van Tank Kustvaart mede dat de schepen MILDRED en MARY niet meer door de rederij ingezet mochten worden en moesten wachten op orders. Die orders kwamen in september 1940, de schepen kwamen volledig in Duitse dienst met een eigen bemanning. Wel kreeg de Tank Kustvaart huur betaald, voor de MILDRED was dat f 60 per dag en voor de MARY f 40,= per dag. Deze is ook trouw uitbetaald door de Duitse instanties tot aan de "dolle dinsdag 1944", daarna niets meer.

Na de brand van het kantoor trokken de Vereenigde Tankrederij en Tank Kustvaart voor enkele in huis bij procuratiehouder dhr. Bosma, daarna kon een pand aan de Bergsingel betrokken worden.

Gebrek aan geld had de rederij niet mede door de uitgekeerde assurantiepenningen van de MELISSA. Omdat het tot Engels geld gerekend kon worden besloot men met dat geld alle vorderingen af te betalen. Één daarvan was de weduwe van dhr. Smit die een hypotheek had verstrekt op de MILDRED.

Pas in februari 1941 stelde de Duitse instanties een Verwalter aan, dhr. Nölting. Dat bleek niet zo'n beste te zijn voor de rederij. Hij ergerde zich nogal over het feit dat er zo weinig in kas was overgebleven en probeerde dat terug te vorderen. Ook probeerde hij regelmatig directeur de Rooy te ontslaan, ook dat lukte niet. Wel kreeg de Rooy steeds minder bevoegdheden en minder salaris. Herhaaldelijk vroeg men om een andere Verwalter, maar omdat dhr. Nölting goed partijlid was lukte dat niet echt. Eerst in juni 1944 stelde de Duitsers Hans Scharrer aan, een Verwalter die diverse rederijen onder zijn beheer had. Wel kreeg dhr. Nölting zijn salaris doorbetaald maar kwam niet meer op de zaak en heer de Rooy kreeg zijn bevoegdheden terug. Na de "Dolle Dinsdag" in september 1944 verdwenen de Verwalters en is niets meer van hen vernomen.

De MONICA is in de oorlog de meeste tijd ingezet als waterboot op de Clyde met als thuishaven en basis Gourook, varende in beheer bij de Nederlandse Regering. Pas in april 1946 keerde het terug te Rotterdam waarna bij N.V. Dok- en Werf Mij. "Wilton-Fijenoord" te Schiedam de door de oorlog opgelopen schade is gerepareerd. Wel waren de verwarmingsspiralen uit de tanks verdwenen zodat alleen benzine en gasolie geladen kon worden. Voor gebruik tijdens de oorlog keerde de regering een bedrag van f 125.000 uit.

De MARY voer gedurende de oorlog voor de Kriegsmarine totdat op 25 oktober 1944 de Engelse marineschepen BRISSENDEN en TANATSIDE het tot zinken brachten op 30 mijl ten zuiden van St. Nazaire.

De gevorderde MILDRED werd eerst ingedeeld voor de operatie "Seelöwe", vanaf februari werkzaam voor de Duitse marine te Brest. Via Van Ommeren Parijs vernam men bij de Tank Kustvaart dat het schip in augustus 1944 was gezonken te Brest. De kosten van de berging zouden voor rekening van de Nederlandse rekening komen maar de meeste bergingsmaatschappijen hadden het te druk om het werk uit te voeren of zagen er geen brood in. Het lukt uiteindelijk een Rotterdamse berger het schip in september 1945 boven water te krijgen waarna het naar Rotterdam is versleept. Daar arriveerde het in zeer slechte toestand waarna het bij N.V. Werf "De Noord" is hersteld van de opgelopen schade. In juli 1947 kon het schip weer ingezet worden.

Pas na de oorlog ontving men het bericht dat in oktober 1943 de heer Th.J. Metcalf Sr. was overleden.

Na de oorlog maakte de MONICA een groot aantal reizen met benzine van Londen naar Havre en Honfleur. Daarna leek het even moeilijk de tanker van werk te voorzien totdat een charter voor de vaart op IJsland werd aangeboden. Dat betrof een charter van 9 maanden voor het vervoer van gasolie. Na 6 maanden moest de MONICA terug varen naar Rotterdam wegens technische problemen en verving de MILDRED haar. Op de laatste "IJsland" reis liep ze op 27 oktober 1947 op de rotsen op de kust van IJsland en ging verloren. Een oorzaak heeft de Raad van Scheepvaart niet kunnen vaststellen.

Ter vervanging van de MARY nam de directie van Tank Kustvaart contact op met de Nederlandse regering, deze was eigenaar geworden van het tankschip MURON die na de oorlog is terug gevonden in Noorwegen. De MURON was gebouwd voor N.V. Tankrederij "Muron", Rotterdam, een onderdeel van de Duitse rederij Hugo Stinnes en op 26 januari 1941 gevorderd door de Kriegsmarine. De regering wilde de MURON wel overdoen maar Amerikaanse interesse voor het Duitse bedrijf Hugo Stinnes hield dan nog even tegen. Er moest een rechtszaak aan te pas komen om het gelijk van de regering aan te tonen waarna de Tank Kustvaart het schip kon overnemen. Omdat het schip beter was als de MARY moest hiervoor een bedrag van f 78.000 op tafel worden neergeteld. Alvorens de uitspraak van de rechter had de Staat der Nederlanden de tanker in beheer gegeven aan de Tank Kustvaart. Op 1 juli 1948 kon de N.V. Tank Kustvaart zich eigenaar noemen van het schip en kreeg het de naam MATTHEW.

Phs. van Ommeren had na de tweede wereldoorlog ook twee kusttankers in de vaart (FRISIA en FLANDRIA) en zag in Tank Kustvaart een aardige concurrent ontstaan al had het middels de VT er een belang in. Na de oorlog wilde Phs. van Ommeren komen tot een nauwere samenwerking of liever nog een fusie en vonden er besprekingen plaats met de heer E. Nijgh en C.C. Gischler. Deze stelden dat van Ommeren bij mislukken van de gesprekken zelf schepen zou gaan bouwen of samenwerking met een andere tankrederij zouden aangaan om in dezelfde markt te gaan opereren. Hoewel men bij de Tank Kustvaart niet blij was met deze voorstellen besloot men toch toe te geven, een alternatief was er nauwelijks. In de op 10 juli 1947 belegde vergadering ging met in grotere lijnen akkoord om te komen tot een fusie. De details zouden later uitgewerkt worden. De naam van de nieuwe onderneming zou N.V.

Verenigde Tankkustvaart worden en vanaf 1 juli 1948 effectief zijn. De verhouding van de aandelen zou 56% voor Tank Kustvaart en 44% voor van Ommeren gaan bedragen. De inbreng van de schepen bepaalde dat, van Ommeren bracht de tankschepen FRISIA en FLANDRIA in en de Tank Kustvaart de MONICA, MURON en een schip dat nog in aanbouw was. Deze was in 1939 besteld door Rederij Gebr. Smit ter vervanging van de MARTHA die naar Zweden was verkocht en al te water gelaten was NOORD. Het lukte de Tank Kustvaart dat schip over te nemen om toch tijdig 3 schepen in te brengen in de nieuwe onderneming. In februari 1948 leverde N.V. Werf "De Noord", Alblasserdam het schip op als MARTHA aan de Tank Kustvaart. Nog net voor de fusie kocht de Tank Kustvaart de gecharterde MURON van de Nederlandse Staat en gaf het schip de naam MATTHEW.

Wegens drukke bezigheden bedankte de heer Ch. Matthijssen in juli 1947 zich voor zijn functie als commissaris, in zijn plaats werd de heer C. van Dijk benoemd. Tijdens de jaarvergadering van 10 juli 1947 kwam het bestuur naar voren en benoemde de vergadering de heer J. de Rooy per 1 juli 1947 tot adjunct directeur van de nieuw opgerichte N.V. Verenigde Tankkustvaart en per 1 januari 1948 eveneens tot adjunct directeur van N.V. Tank Kustvaart. Als commissarissen in de nieuwe rederij werden aangesteld de heren C.C. Gischler, J. Hudig Dzn, namens Phs. van Ommeren en Th. J. Metcalf, J.C. Smit en C. van Dijk namens de N.V. Tank Kustvaart.

De vastgestelde oprichtingsdatum van 1 juli 1948 is niet gehaald, het liep uit tot 15 september 1948 voor de oprichting van de N.V. Verenigde Tankkustvaart gevestigd te Rotterdam met als aandeelhouders: N.V. Tank Kustvaart met 224 aandelen, N.V. Maatschappij Zeeschip "Frisia" met 132 aandelen en N.V. Maatschappij Zeeschip "Flandria" met 44 aandelen.

(Bron: P. van Dijk, foto Boompjes: nederland-in-beeld, MONICA: NN en Skyfotos, PORT LYAUTEY: Desrbumaux).

Op 1 mei 1970 verwierf Phs. van Ommeren de 224 aandelen van de N.V. Tank Kustvaart en kon zich vanaf die datum voor 100% eigenaar van de N.V. Verenigde Tankkustvaart noemen.

Het laatste schip, de tanker MAUD is op 27 maart 1973 verkocht aan Ripmeester Co.

Door een statutenwijziging op 17 december 1982 veranderde de naam van N.V. Verenigde Tankkustvaart in Van Ommeren Shipping B.V.



TK 1 m.t. MONICA 5239539 1932-1965 tankschip PMGD / PGBC
Gebouwd 1932, J. Koster Hzn. Scheepswerf "De Gideon", Groningen (138)

351,08 BRT 126 NRT 405 DWT
44,10 (41,86) x 7,88 x 3,10 x 3,024 meter.

8 ladingtanks, 430 m³, 20,5 ton bunkers, verbruik 1,5 ton/dag, 10 kn.

330 EPK, 243 kW, 6 cyl, 4 tew, 280 x 485, Humboldt-Deutzmotoren A.G., Keulen.

1932 besteld door T.J. Metcalf, Londen, 16-7-1932 gedoopt MONICA door miss Monica Metcalf en te water gelaten, 1-9-1932 officiële proefvaart op de Dollart en opgeleverd (LR) aan N.V. Tank Kustvaart Mij., Rotterdam, genoemd naar Miss Monica Metcalf, 1-9-1932 vertrokken naar Hamburg om lijnolie te laden voor Neuss.

4-3-1933 tijdens een reis van Hamburg naar Vlaardingen in aanvaring gekomen met het Duitse motorzeilschip JUL (Kapitän v. R. Pickorny in Wyk a/Föhr, Hamburg, bouwjaar 1920, 79 BRT), na de aanvaring ten anker gegaan maar doordat het schip water maakte bij Schulau aan de grond gezet, later toch kans gezien naar Cuxhaven te bereiken als noodhaven, de JUL is naar Hamburg gevaren om de opgelopen schade te herstellen.

1933/4 met een lading walvistraan bestemd voor Asnières bij Parijs op de Seine in aanvaring gekomen met de voorste lichter van een sleep.

27-5-1940 te Engeland, de meeste tijd ingezet als waterboot op de Clyde met als thuishaven en basis Gourook, in beheer bij de Nederlandse Regering.

4-1946 terug te Rotterdam, bij N.V. Dok- en Werf Mij. Wilton-Fijenoord, Schiedam de door de oorlog opgelopen schade gerepareerd, 1946 terug in dienst bij N.V. Tank Kustvaart.

10-11-1946 tijdens het afmeren te Aldan tegen het steiger gevaren waarbij schade aan het steiger ontstond, het schip kwam pas na ca. 2 uur los van het houten steiger.

23-11-1946 tijdens een reis van Husavik naar Thörshöfn brak brand uit in de machinekamer door het overlopen van het verbruiksolietankje van de kachel, door de 1e machinist geblust.

1948 overgedragen als MONICA aan N.V. Verenigde Tankkustvaart, Rotterdam.

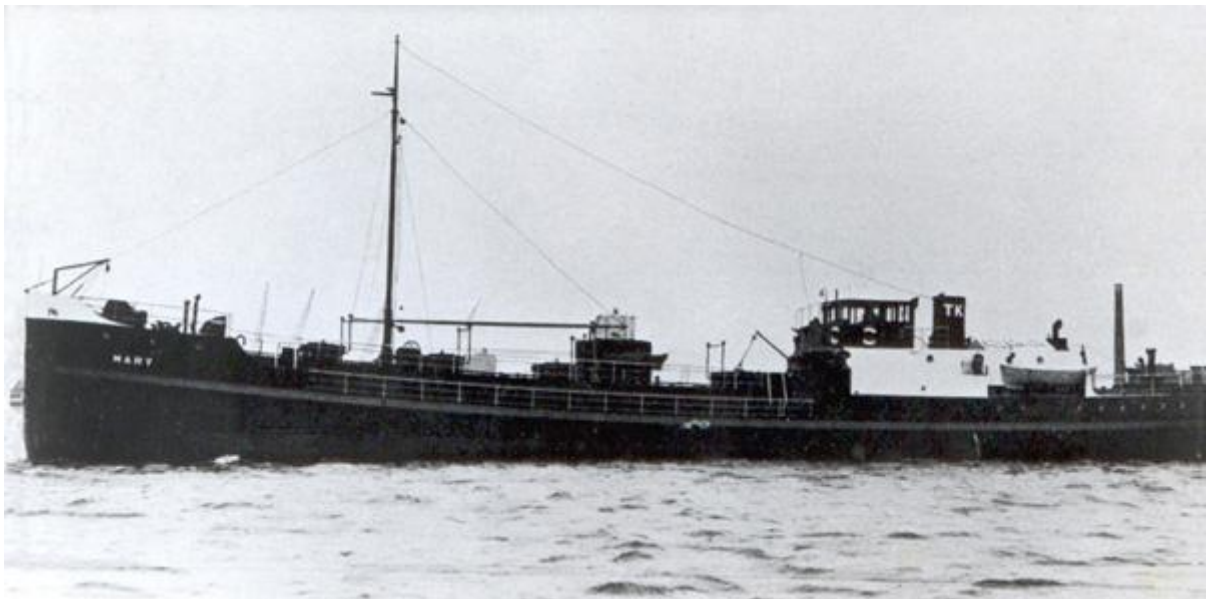
28-7-1950 als 8.000e schip in dat jaar gearriveerd op de Nieuwe Waterweg.

15-11-1963 op 100 mijl z.w. van Quessant machineschade opgelopen.

16-3-1965 verkocht door bemiddeling van Supervision Shipping & Trading Co., Rotterdam aan Ferdinand Carron, Boom, doorverkocht aan Bahrain Navigation Co., Bahrain, 3-1965 verbouwd van tankschip tot vrachtschip, 325 BRT, 126 NRT, 411 DWT, door een Nederlandse bemanning naar de Perzische Golf gebracht, herdoopt BAB AL BAHRAIN.

1997 uit Lloyd's Register geschrapt wegens twijfel aan het voortbestaan van het schip.

(Foto: collectie Stegro).



TK 2 m.t. MARY 1934-1940 tankschip PFVX

Gebouwd 1934, N.V. Industrieële Werf "De Noord" J.C. Smit, Alblasserdam (527)

416 BRT 177,5 NRT 600 DWT

(50,15) x 7,85 x 3,15 x 2,970 meter.

Cochran verwarmingsketel, 24 ton bunkers, 9,5 kn.

300 EPK, 6 cyl, 4 tew, 280 x 450, Motorenfabrik "Deutz" A.G., Keulen.

1933 besteld, 24-10-1934 proefvaart, 10-1934 opgeleverd als MARY aan N.V. Tank Kustvaart, Rotterdam.

23-3-1938 op de Noordzee t.h.v. de Schouwenbank tijdens dichte mist in aanvaring gekomen met de BATAVIER IV (Wm. H. Müller & Co.'s Algemeene Scheepvaart Mij., Rotterdam, bouwjaar 1903, 1.569 BRT), er ontstond slechts lichte schade, na inspectie vervolgden beide schepen de reis.

10-5-1940 te Rotterdam, 26-8-1940 ingedeeld bij M.V.S.T. (Marineversorgungsstelle) te Rotterdam.

9-1940 in beslag genomen door de Kriegsmarine, tot dulle dinsdag in 1944 is er per dag f 40,00 huur voor het schip betaald.

25-10-1944 door de Engelse Marineschepen BRISSENDEN en TANATSIDE met artillerievuur tot zinken gebracht op 30 mijl ten zuiden van St. Nazaire in positie 46.40 NB. en 02.05 WL.

(FOTO: NN).

TK 3 m.t. MELISSA (1) 79470 1936-1939 tankschip PFVX

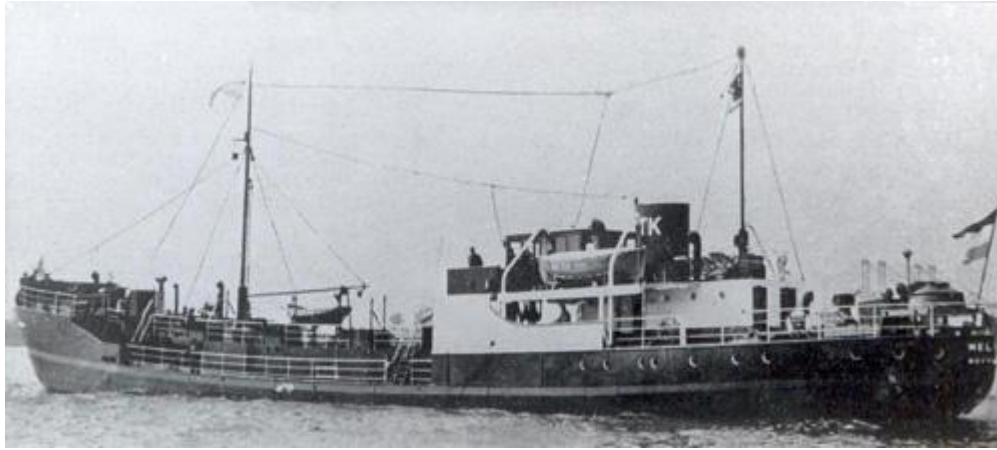
Gebouwd 1936, N.V. Industrieële Werf "De Noord" J.C. Smit, Alblasserdam (560)

539,98 BRT 252,43 NRT 700 DWT

57,64 (55,41) x 8,44 x 3,41 x 3,342 meter.

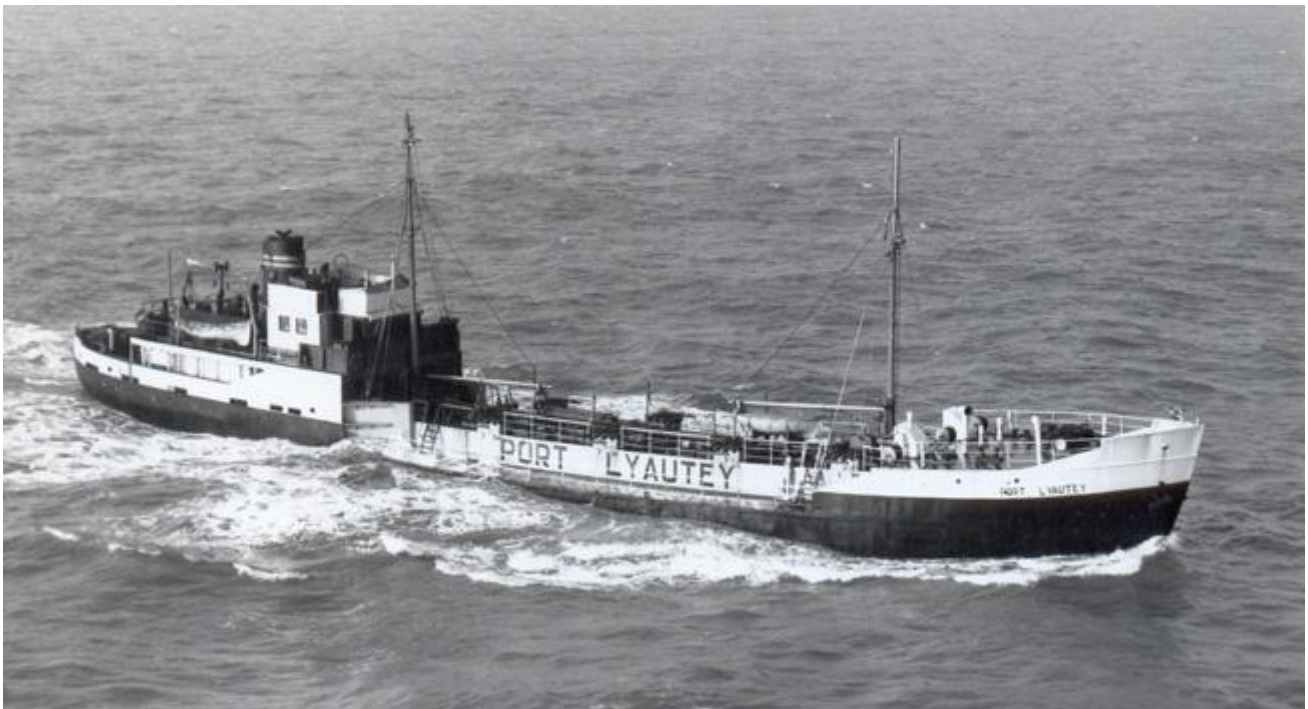
ladingtanks 955 m3, stoompomp 100 ton/uur, 30 ton bunkers, 9,5 kn.

400 EPK, 8 cyl, 4 tew, 280 x 435, 300 omw/min., Humboldt-Deutz Motoren A.G., Keulen.



1935 besteld, "De Noord" was met f 124.829 de laagste inschrijver, voorjaar 1936 te water gelaten, 9-1936 officiële proefvaart op de Noordzee en opgeleverd (LR) als MELISSA aan N.V. Tank Kustvaart, Rotterdam.

1-11-1939 vertrokken van Zelzate naar Lissabon met een lading creosoot, 9-11-1939 om 02:15 uur t.h.v. Kaap Raso, Portugal in slecht weer op de kust verdaagd, om 05:00 uur kwam hulp van de wal en konden de 9 bemanningsleden het schip verlaten, in tweeën gebroken en tot wrak geslagen. De kapitein is door de Raad van Scheepvaart de bevoegdheid ontnomen om voor één jaar en 6 maanden te varen als kapitein op een schip. (Foto: NN).



TK 4 m.t. MILDRED (1) 5282445 1938-1938 tankschip

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

587 BRT 345 NRT 704 DWT

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

10 ladingtanks, 995 m³, pompcapaciteit 140 ton/uur, stoompomp 100 ton/uur, verwarmingsketel v.o. 53 m², 29 ton bunkers, verbruik 2 ton/dag, 8,5 kn.

400 EPK, 94 MN, 8 cyl, 4 tew, 280 x 430, 300 omw/min., Humboldt-Deutz Motoren A.G., Keulen.

1937 besteld, 22-6-1938 te water gelaten als MILDRED voor N.V. Tank Kustvaart, Rotterdam, 11-7-1938 overgenomen door Phs. van Ommeren, 11-10-1938 proefvaart, 12-10-1938 opgeleverd (LR) als PORT LYAUTEY aan "Soflumar" (Société d'Armement Fluvial et Maritime), Rouen-Frankrijk.

1940 onder Engelse vlag gebracht bij Ministry of War Transport, Glasgow, in beheer bij Phs. van Ommeren (London) Ltd.

Tijdens de 2e wereldoorlog gezonken bij Brest, 1946 gelicht, 17-9-1946 te Alblasterdam voor reparatie, 1946 terug als PORT LYAUTEY bij "Soflumar" (Société d'Armement Fluvial et Maritime), Rouen-Frankrijk.

27-10-1947 gestrand bij Bernvik Island, aanvankelijk door de eigenaar opgegeven, later vlot gebracht en na reparatie weer in de vaart.

1959 nieuwe motoren 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.

5-2-1965 verkocht aan Aegean Steam Navigation Typaldos Bros. Ltd., Piraeus-Griekenland, herdoopt PIRAEUS.

1968 verkocht aan G. Kalogeratos & Co., Piraeus-Griekenland, bleef in de vaart als PIRAEUS.

1974 gesloopt te Griekenland.

(Foto PORT LYAUTEY: Skyfotos).

TK 5 m.t. MILDRED (2) 1939-1947 tankschip PFZP

Gebouwd 1939, N.V. Industrieële Mij. "De Noord", Alblasserdam (577)

552 BRT 246 NRT 900 DWT

57,60 (54,98) x 8,44 x 3,40 x 2,950 meter.

9,5 kn.

400 EPK, 8 cyl, 4 tew, 280 x 435, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen.

1938 direct na de verkoop van de MILDRED (1) besteld, 9-6-1939 te water gelaten als MILDRED, 17-7-1939 officiële proefvaart en opgeleverd (LR) aan N.V. Tank Kustvaart, Rotterdam, de bouwprijs bedroeg f 224.000.

14-5-1940 te Schiedam, 8-1940 gevorderd door Duitse Kriegsmarine voor de operatie "Seelöwe", tot dulle dinsdag is voor het schip f 60,00 huur per dag betaald.

8-2-1941 ingedeeld bij de K.M. Werft te Brest, Ressor IX.

8-1944 gezonken te Brest, 9-1945 gelicht, naar Rotterdam gesleept, 17-9-1946 gearriveerd aan de Parkkade te Rotterdam, bij N.V. Werf "De Noord" hersteld, 7-1947 gereed en weer in de vaart als MILDRED bij N.V. Tank Kustvaart, Rotterdam.

1947 in timecharter voor 16 reizen van Akureyri naar Reykjavik.

27-10-1947 tijdens een reis van Akureyri naar Reykjavik in slecht weer gestrand op de IJslandse kust in de buurt van Bernvik na het passeren van de vuurtoren van Ondverdarnes, verloren gegaan. De bemanning kon gered worden en door een vliegtuig van de K.L.M., dat daarvoor een omweg moest maken, naar Nederland gebracht.



TK 6 m.t. MARCELLA 5220978 1948-1948 tankschip PFTW

Gebouwd 1948, N.V. Werf "De Noord", Alblasserdam (582)

575 BRT 242 NRT 837 DWT

61,17 (56,95) x 8,95 x 4,20 x 3,863 meter.

10 ladingtanks, 906 m³, 41,5 ton bunkers, verbruik 2 ton/dag, 10 kn.

545 EPK, 407 kW, 8 cyl, 4 tew, 270 x 500, N.V. Werkspoor, Amsterdam.

1939 besteld door Rederij Gebr. Smit ter vervanging van de MARTHA, te water gelaten als NOORD, door de N.V. Tank Kustvaart overgenomen, 2-1948 opgeleverd (LR) als MARCELLA aan N.V. Tank Kustvaart, Rotterdam.

15-9-1948 overgedragen aan N.V. Verenigde Tankkustvaart, Rotterdam.

18-6-1965 overgedragen aan Daniello Corvetto en onder de nieuwe naam ALBA vertrokken naar Pesaro, eigenaar: Compagnia Navigazione Sarda S.p.A., Cagliari-Italië, in beheer bij Antonio Lussu, Cagliari.

1965 verkocht aan Danielle Corvetta & others, Ravenna-Italië.

1967 verkocht als ALBA Compagnia Navigazione Sarda S.p.A., Cagliari-Italië, in beheer bij Antonio Lussu.

1969 verkocht als ALBA aan Francesco Visentini fu Mario, Chioggia-Italië.

1971 verkocht aan Gennaro Ievoli e Domenico Ievoli, Chioggia-Italië, herdoopt GENNARO IEVOLI.

1975 verkocht als GENNARO IEVOLI aan Societa Marittima Siciliana S.p.A., Palermo-Italië.

1977 verkocht aan Italmare S.p.A., Napels-Italië, herdoopt LIDO.

1979 verkocht voor sloop aan Capuano Vincenzo, Baia-Italië, de sloop begon 7-1979.

(Foto: M. Bar, 14-10-1949).

TK 7 m.t. MATTHEW 5229508 1948-1948 tankschip PFWH
zie vlootlijst N.V. Verenigde Takkustvaart, VTK



TK B1 m.t. MARTHA 5262720 1939-1939 tankschip PFVT
Gebouwd 1939, N.V. Industrieële Mij., "De Noord", Alblasserdam (578)

547 BRT 247 NRT 693 DWT

57,64 (52,18) x 8,44 x 3,41 x 3,336 meter.

10 ladingtanks, 680 m³, Cochran verwarmingsketel, v.o. 53 m², 27,5 ton bunkers, verbruik 1,5 ton/dag, 10 kn.,

400 EPK, 8 cyl, 4 tew, 280 x 435, Deutz

Klöckner-Humboldt-Deutzmotoren A.G., Keulen

1939 besteld door Joh. C. Smit als 2e schip waardoor de MILDRED goedkoper kon worden gebouwd, 22-7-1939 te water gelaten als MARTHA, 29-8-1939 proefvaart en opgeleverd (LR) aan N.V. Scheepvaart Mij. Kustvaartbelangen, Alblasserdam (Joh. C. Smit.), in beheer bij N.V. Tank Kustvaart, Rotterdam.

12-1939 verkocht aan Swedish Government, Stockholm-Zweden, 1-1940 vertrokken naar Zweden, naam bleef MARTHA.

3-1940 verkocht aan Kunliga Marinformvaltningen, Stockholm-Zweden.

1940 verbouwd tot vloottanker voor de Zweedse Marine en bewapend, herdoopt OLJAREN.

1973 verkocht aan O/Y Nordtank A/B, Korppoo/Korpo-Finland.

1978 thuishaven: Turku/Abo-Finland.

11-1979 verkocht aan Heikki Hayrynen, Bjorneborg-Finland.

5-1981 verkocht als OLJAREN aan Passed Charters Oy, Pori/Bjorneborg-Finland.

3-1982 als OLJAREN verkocht aan Heikki Klami, Turku-Finland.

7-1982 als OLJAREN verkocht aan Rannikon Rahtarit Oy, Turku/ Abö-Finland.

1985 verkocht voor sloop aan Finse sloopers, gesloopt door Nater O/Y te Naantali in de zomer van 1985. (Foto: NN).

TK B2 m.t. MURON 5229508 1945-1948 tankschip PFWH
zie MATTHEW vlootlijst VTK 5.

Vlootlijst N.V. Verenigde Tankkustvaart, Rotterdam

VTK 1 m.t. MONICA, zie vlootlijst N.V. Tank Kustvaart TK 1.

VTK 2 m.t. MARCELLA, zie vlootlijst N.V. Tank Kustvaart TK 6.



VTK 3 d.m.t. FRISIA 1948-1953 tankschip PEEU

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

976,66 BRT 575,92 NRT 1.480 DWT

(59,78) x 10,06 x 4,60 x 4,257 meter.

9 kn.

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

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

1937 vanwege een charter herdoopt DAXHOUND.

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

10-8-1940 te Rotterdam gevorderd door de Duitse Kriegsmarine, 11-8-1940 vertrokken naar Vlissingen en daar gestationeerd.

10-8-1940 te Bordeaux in dienst gesteld als VERSORGER BORDEAUX.

29-8-1944 te Bilbao geïnterneerd.

8-1944 in de monding van de Gironde door Duitse troepen tot zinken gebracht, 9-1945 gelicht en naar Nederland gesleept, 4-11-1945 gearriveerd te Rotterdam en overgedragen aan de eigenaar, hersteld bij de N.V. Rotterdamsche Droogdok Mij., Rotterdam.

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

7-4-1953 verkocht aan Tankreederei Joergen Weitert, Hamburg-West Duitsland, herdoopt GUSTAV HEINRICH WEITERT, 1953 verlengd en verbouwd bij Norderwerft, 1.153 BRT, 1.575 DWT, lengte 67,43 meter.

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

1956 nieuwe motoren geplaatst: 1.750 EPK, 2 x 8 cyl, 2 tew, M.A.K., 11 kn.

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

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

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

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

(Foto: Skyfotos).



VTK 4 s.t. FLANDRIA 5019331 1948-1951 tankschip PCEF
 Gebouwd 1941, Goole Shipbuilding & Repairing Co. Ltd., Goole (361)
 859 BRT 362 NRT 889 DWT
 59,88 (57,52) x 9,53 x 4,27 x 4,079 meter.
 ladingtanks 849,5 m³, 183 ton bunkers, 5 passagiers, 9 kn.
 ketel: v.o. 212,7 m², 14 atm.
 1.000 IPK, 154 MN, T 3 cyl, 380, 635 en 1066 x 685, Amos & Smith Ltd., Hull.
 25-8-1941 te water gelaten, 15-12-1941 opgeleverd als EMPIRE BOY aan Ministry of War Transport, Goole-U.K., in beheer gegeven aan F.T. Everard & Sons Ltd., Londen, officieel Lloyd's nummer 168776.
 1942 verkocht aan de Staat der Nederlanden, 's-Gravenhage, in beheer bij Netherlands Shipping & Trading Committee Ltd., Londen aanvankelijk als GRONINGEN, 1942 herdoopt DOORMAN, roepsein PDRO, aanvankelijk in beheer bij Phs. van Ommeren (London) Ltd., Londen, 1942 in beheer bij N.V. Hollandsche Stoomboot Mij., Londen.
 1945 in beheer bij N.V. Hollandsche Stoomboot Mij., Amsterdam.
 27-4-1946 als DOORMAN in beheer bij "Soflumar" Transports de Vins voor N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf, Rotterdam.
 30-4-1946 vertrokken van Rotterdam naar Oran, daarna dienst gedaan tussen Middellandse Zee havens, 5-1947 terug te Rotterdam.
 4-4-1947 als DOORMAN in beheer bij N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf N.V., Rotterdam.
 27-4-1947 verkocht aan N.V. Maatschappij Zeeschip "Flandria", Rotterdam, in beheer bij N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf, Rotterdam, herdoopt FLANDRIA.
 15-9-1948 ingebracht als FLANDRIA bij N.V. Verenigde Tankkustvaart, Rotterdam.
 30-4-1951 verkocht aan Ulrick Thomas, Hamburg-West Duitsland, herdoopt ALICE, in beheer bij S. Stein K.G., Hamburg.
 1952 verlengd, 889 BRT, 392 NRT, 1.180 DWT, 67,92 (64,93) x 9,58 x 4,27 x 3,988 meter, 8 ladingtanks, 71 ton bunkers.
 1952 verkocht aan Bauermann & Metzendorff G.m.b.H., Hamburg-West Duitsland, herdoopt HAMMONIA.
 1954 ketel en stoommachine verwijderd en motor ingebouwd, 6 cyl, 4 tew, 400 x 460, M.A.N., Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.G., Augsburg NE-44.
 1954 verkocht aan Regia Reederei & Handelsges.m.b.H., Hamburg-West Duitsland, herdoopt PETRA, in beheer bij Olea Tankschiff G.m.b.H., Hamburg.
 1957 als PETRA verkocht aan Rex Bauermann, Hamburg-West Duitland, in beheer bij Olea Tankschiff G.m.b.H., Hamburg.
 1962 verkocht aan Umberto Foresi, Leghorn-Italië, herdoopt ANNY.
 1963 als ANNY verkocht aan Vittorio Rossetti, Leghorn-Italië.
 1965 nieuwe motor ingebouwd, 1.000 EPK, 746 kW, 6 cyl, 4 tew, 320 x 450, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen NE-65. 1971 thuishaven en vlag: Cagliari-Italië, herdoopt TOSCO.
 1975 verkocht aan Tosco Sarda di Navigazioni S.p.A., Cagliari-Italië.
 1975 verkocht voor sloop, gesloopt te La Spezia, Italië, de sloop begon 1-10-1975. (Foto: collectie Stegrol.nl).



VTK 5 m.t. MATTHEW 5229508 1948-1965 tankschip PFWH
 Gebouwd 1941, N.V. Scheepsbouwwerf v/h de Groot & van Vliet, Slikkerveer (240)
 464 BRT 185 NRT 590 DWT
 54,26 (50,69) x 7,90 x 3,15 x 3,048 meter.
 8 ladingtanks, 622,96 m³, 25,5 ton bunkers, verbruik 2 ton/dag, 10 kn.
 400 EPK, 298 kW, 6 cyl, 4 tew, 320 x 480, Motorenwerke Mannheim A.G., Mannheim.
 Besteld door N.V. Tankrederij "Muron", Rotterdam, beheer: F.A. Voigt, onderdeel van de Duitse rederij Hugo Stinnes, 11-11-1940 te water gelaten als MURON, 26-1-1941 gevorderd door de Kriegsmarine, 6-1941 proefvaart, 16-6-1941 als MÖWENRIFF opgeleverd aan de Kriegsmarine, 16-6-1941 door de Kriegsmarine ingedeeld bij M.A.R.S., Gotenhafen.
 14-11-1941 in beheer bij "Brenntag" Brennstoff- Chemikalien- & Transport A.G., Hamburg.
 18-2-1941 terug bij de Kriegsmarine.
 1945 na het einde van de 2e wereldoorlog teruggevonden in Noorwegen, te Trondheim in beslag genomen en overgedragen aan de Staat der Nederlanden, 24-8-1945 ondergebracht bij Maatschappij Tankschip "Muron", Rotterdam, eigenaar: Staat der Nederlanden, beheer: N.V. Tank Kustvaart, Rotterdam, in de vaart gebracht als MURON.
 1-7-1948 gekocht door N.V. Tank Kustvaart, Rotterdam, herdoopt MATTHEW.
 15-9-1948 ingebracht bij N.V. Verenigde Tankkustvaart, Rotterdam.
 21-1-1965 verkocht door bemiddeling van Supervision Shipping & Trading Co., Rotterdam aan een combinatie van Griekse reders, ingeschreven met als eigenaar George Kalogeratos & Co., Piraeus-Griekenland, in beheer bij Kalogeratos Theodoridis, Piraeus, herdoopt IONION.
 1975 verkocht voor sloop aan G. Panagiotopoulos, Piraeus, de sloop begon 12-1975.
 (Foto: Skyfoto).

VTK 6 m.t. MAUREEN (2) 5229742 1954-1963 tankschip PFWG
 Gebouwd 1954, Scheepswerf Gebr. v.d. Werf, Deest (248)
 1.926 BRT 935 NRT 2.475 DWT
 78,26 x 12,86 x 5,74 x 5,464 meter.
 10 ladingtanks, 3.200 m³, 2 Houttuin ladingpompen, totaal 360 ton/uur, 2 Cochran verwarmingsketels, v.o. 2 x 66 m², 10,5 atm, 11 kn.
 1.500 EPK, 1.119 kW, 7 cyl, 4 tew, 520 x 740, 215 omw/min., M.A.N. R747, N.V. J. & K. Smit's Machinefabriek, Kinderdijk.
 31-1-1953 kiel gelegd, 23-1-1954 gedoopt MAUREEN door mevr. Metcalf (schoondochter van de oprichter) en te water gelaten, 10-4-1954 officiële proefvaart op de Noordzee en opgeleverd (LR) aan N.V. Verenigde Tankkustvaart, Rotterdam, 11-3-1954 vertrokken naar Southampton op de 1e reis.
 1958 verlengd bij N.V. C. van der Giessen & Zn.'s Scheepswerf & Machinefabriek, Krimpen a/d IJssel, na verlenging: 2.182 BRT, 1.110 NRT, 2.883 DWT, 85,48 (73,05) x 12,86 x 5,74 x 5,385, 14 ladingtanks, 210 ton bunkers, 11 kn.
 31-7-1963 verkocht aan Phs. van Ommeren (France) S.A., Duinkerken-Frankrijk, herdoopt PORT HALIGUEN.



1970 verkocht aan Silvereal Shipping & Trading Co., Lausanne, thuishaven: Monrovia-Liberia, in beheer bij Intercontinental Shipping Corp. (Phs. van Ommeren), herdoopt HODNA.
 2-4-1970 te Algiers, gearriveerd vanaf Skikda met olieproducten, explosie en uitgebrand, uit de haven gesleept en de brand geblust, elders afgemeerd, later "total-loss" verklaard, 1-1978 gesloopt te Algiers.
 (Foto: collectie www.Stegro.nl).



VTK 7 m.t. MAUD 6505040 1965-1973 tankschip PFWG
 Gebouwd 1965, N.V. v.d. Giessen-de Noord, Krimpen a/d IJssel (837)
 499 BRT 280 NRT 1.118 DWT
 60,79 (54,67) x 9,78 x 4,35 x 3,931 meter.
 12 ladingtanks, 1.279 m³, 63 ton bunkers, 10,5 kn.
 850 EPK, 634 kW, 5 cyl, 2 tew, 300 x 550, Smit-Bolnes 305D, N.V. Smit & Bolnes, Zierikzee.

Besteld als MARGARET, 31-7-1964 kiel gelegd, 18-12-1964 als MAUD samen met de MELISSA te water gelaten, 5-2-1965 opgeleverd (LR) aan N.V. Verenigde Tankkustvaart, Rotterdam, in beheer bij P.A. van Es & Co. N.V., Rotterdam.

1972 in beheer bij N.V. E. Wagenborg's Scheepvaart- & Expeditiebedrijf, Delfzijl.

27-3-1973 verkocht aan E. Verhoeven, Antwerpen, doorverkocht aan Scheepvaart & Handel's Mij. Wiljo B.V., Rotterdam, in beheer bij Ripmeester & Co. B.V., Rotterdam, herdoopt DILIGENTIA.

12-5-1976 gearriveerd te Antwerpen en opgelegd, 6-1976 eigenaar failliet verklaard, 1-1977 verkocht, 27-1-1977 vertrokken van Antwerpen naar Sas van Gent, 28-10-1977 daar gearriveerd.

1978 verkocht aan Belvedere Shipping Co. Ltd., Guernsey-Engeland, 4-1978 herdoopt OBEX ALPHA.

10-1978 explosie gevolgd door brand, schade later hersteld.

1980 verkocht aan Marestado Armadora S.A., Panama, in beheer bij Michail A. Karageorgis S.A., Piraeus, 14-9-1980 gearriveerd te Piraeus en herdoopt METHONI.

1984 verkocht aan Spetsai Metaphoriki Shipping Co. Ltd., Piraeus-Griekenland, herdoopt AGIOS NEKTARIOS.

1985 verkocht aan Tseklek Naftiki Eteria Co., Piraeus-Griekenland, herdoopt AGELIKI L.

1988 eigenaar veranderde in Tseklek Shipping Co., Piraeus-Griekenland.

1992 verkocht aan Hydrochoos Maritime Co., Piraeus-Griekenland, herdoopt DAFNI, door de eigenaar ingezet voor het transport van drinkwater tussen de Griekse eilanden Rhodos en Simi.

1-8-2000 tijdens het afmeren in de haven van het eiland Nisiros te hard tegen de kade gevaren, liep daarbij een flinke schade op aan stuurboord, totdat de schade hersteld was een vaarverbod opgelegd gekregen.

2-6-2010 te Chalki, Griekenland brand in de machinekamer, brand doorgeslagen en uitgebrand, naar Piraeus gesleept, total-loss verklaard.

(Foto: Skyfotos).



VTK 8 m.t. MELISSA (2) 6505052 1965-1971 kusttankschip PFXO

Gebouwd 1965, N.V. v.d. Giessen-de Noord, Krimpen a/d IJssel (838)

499,47 BRT 280 NRT 1.037 DWT

60,79 (54,67) x 9,78 x 4,35 x 3,931 meter.

10 ladingtanks, 1.279 m³, 64 ton bunkers, 10,5 kn.,

850 EPK, 634 kW, 5 cyl, 2 tew, 300 x 350, Smit-Bolnes 305D, N.V. Smit & Bolnes, Zierikzee.

Aanvankelijk MAGDALENA, 18-12-1964 samen met de MAUD te water gelaten, 19-3-1965 officiële proefvaart op de Nieuwe Waterweg en opgeleverd (LR) als MELISSA aan N.V. Verenigde Tankkustvaart, Rotterdam, na oplevering gecharterd door Schuurmans & van Ginneken, Amsterdam voor de vaart op Oost-Afrika tussen Chindre en Beira.

27-5-1966 tijdens een reis van Beira naar Chinde in ballast bij Punta Leste, oostkust van Afrika, aan de grond gestoten, bij hoogwater vlot gekomen, geen schade opgelopen.

23-9-1971 verkocht aan Frat. Diprop. y Santoni Luigi, Pescara, in dienst gekomen bij Transporti Petroliferi Maritimi S.p.A. TRAS.PE.MAR, Pescara-Italië, herdoopt MELIS.

1987 verkocht als MELIS aan S.A.M.A. S.r.l. di Scotto di Santolo Francesco, Napels-Italië.
1990 verkocht aan Jeanete Maritime Ltd., Valletta-Malta, herdoopt MELISSA I.
1992 verkocht aan Agip Petrol S.p.A., Rome, herdoopt AGIP DAR.
1992 als AGIP DAR overgedragen aan AGIP Tanzania Ltd., Dar es Salaam-Tanzania.
10-2000 in beheer bij S.N.A.M.
12-2011 in de vaart.
(Foto: Skyfotos).

In beheer V.T.K.



VTK B m.t. NOORD 5360481 1949-1955 tankschip PGHO
Gebouwd 1949, N.V. Werf "De Noord" J.C. Smit, Alblasserdam (584)
580 BRT 250 NRT
60,76 (56,83) x 8,64 x 3,66 x 3,520 meter.
10 ladingtanks, 827 m³, 1 Houttuin ladingpomp 140 ton/uur, stoompomp 100 ton/uur, donkeyketel v.o. 70 m², 10 atm., 40,5 ton bunkers, verbruik 2,5 ton/dag, 8 kn.
500 EPK, 373 kW, 8 cyl, 4 tew, 270 x 500, 270 omw/min., Werkspoor TMAS278, N.V. Werkspoor, Amsterdam.
Gedoopt NOORD door mevr. A. Pot-Smit (echtgenote van één der medefirmanten) en te water gelaten, 15-12-1949 officiële proefvaart en opgeleverd (LR) aan N.V. Reederij Gebr. Smit, Alblasserdam, in beheer bij N.V. Verenigde Tankkustvaart, Rotterdam.
1-1955 verkocht aan Van Beuningen & Co. N.V., Rotterdam, herdoopt VIGILANTER.
8-1955 verkocht aan Tankreederei De Vries & Co. K.G., Hamburg-West Duitsland, herdoopt THORWALD.
1969 verkocht aan Southern Tanker & Bunkering Co. Ltd., Guernsey-Engeland, herdoopt FLORENCESTAN.
1973 verkocht aan Effluents Services Ltd., Guernsey-Engeland, herdoopt SCAMMONDEN.
10-1980 verkocht voor sloop aan Pemberton & Carlyon, Garston, Liverpool, de sloop begon 1-1-1983.
(Foto: Skyfotos).



Iskes Towage besteld "groene sleepboten"

In november 2011 nam Iskes Towage & Salvage haar eerste Damen-sleepboot in bedrijf: de ASD 2810 'ARGUS'. Tevreden met de prestaties van dit schip, besloot Iskes onlangs om Damen Shipyards Hardinxveld de opdracht te geven om nog twee havenslepers te bouwen: de revolutionaire ASD 3212 'Green Tug', speciaal ontworpen door Iskes en Offshore Ship Designers om de CO₂-, SO_x- en NO_x-uitstoot met 30% terug te dringen. Het contract werd ondertekend tijdens Europort 2011 (Rotterdam) door managing directors Jos van Woerkum (DSHa) en Jim Iskes en Michiel Wijsmuller (OSD). De sleepboten zullen medio 2013 worden opgeleverd.



Iskes werkt al sinds 2009 aan het terugdringen van de CO₂-, SO_x- and NO_x-uitstoot. Het uiteindelijke streven is de uitstoot helemaal tot nul terug te brengen. Geïnspireerd door het feit dat de havens van Rotterdam en Amsterdam zich inzetten voor het World Ports Climate Initiative, besloot Iskes samen met Offshore Ship Designers een sleepboot te ontwerpen met 30% minder uitstoot. Andere partners zijn onderzoekscentrum MARIN en sleepvaartbedrijf SMIT. Het Green Tug Project bevindt zich momenteel in de laatste, gedetailleerde ontwerpfasen. Dit alles gebeurt in nauwe samenwerking met Damen Shipyards Hardinxveld en Damen Research, vooral als het gaat om de voortstuwing en trekkracht.

Milieuvriendelijk en rendabel

Volgens Jos van Woerkum (DSHa) heeft de Green Tug een aantal overeenkomsten met het Damen E3-project. "Dat project is gericht op milieuvriendelijke, rendabele en efficiënt werkende schepen. Dit is de eerste keer dat Damen een schip bouwt dat niet volledig binnen het bedrijf is ontworpen. DSHA heeft vooral veel ervaring op het gebied van Multi Cats, Shoalbusters en patrouilleschepen. Het ontwerp van de Damen ASD 3212 sluit echter uitstekend aan bij het OSD-Iskes Azistern 3270 ontwerp. Bovendien werken we volgens een 'open calculatie'-format. Wil dit ontwerp commercieel kans van slagen hebben, is kostenbeheersing uiteraard een belangrijk aspect. Er hangt echter geen vast prijskaartje aan dit project! Uiteindelijk staat het ontwerp van de Green Tug centraal."

Eigenschappen

De roerpropellers, boegschroeven en lieren van de Green Tug worden aangedreven via diesel-elektrische voortstuwing. Om de uitstoot bij mobilisatie van de sleepboot terug te dringen, vaart deze op accu's. Dankzij het energiemanagementsysteem heeft de kapitein van de sleepboot altijd het gewenste vermogen tot zijn beschikking, of dit nu van de accu's of van één of meer dieselmotoren komt. Wanneer de sleepboot op kruissnelheid vaart, wordt slechts één generator gebruikt. Hierdoor wordt het brandstofverbruik beperkt en is er minder onderhoud nodig. Het schip zal een trekkracht van 70 t hebben en is uitgerust met een dubbele trommel, waardoor er een onafhankelijk functionerend liersysteem ontstaat. Het principe is dat er twee sleepkabels tegelijkertijd worden gevierd, terwijl elke kabel afzonderlijk kan worden bediend. Dit is vooral praktisch bij het manoeuvreren door nauwe doorgangen.

'Jos en Jim'

"Hoewel Jim en ik nooit eerder zaken hebben gedaan, kennen we elkaar al een hele tijd en weten we goed wat we aan elkaar hebben", aldus Jos van Woerkum. "Een man – en een klant – als Jim Iskes past goed bij ons soort organisatie. Hij is heel direct, weet wat hij wil en is niet bang voor nieuwe ontwikkelingen. Hij is een ervaren kapitein en als scheepseigenaar barst hij van de ideeën. Kortom, een echte ondernemer. We voegen onze ervaring bij de zijne. Bij elk nieuw schip proberen we onze standaarden te verbeteren. Wij varen mee als de schepen hun werk doen om zelf te kunnen zien of het schip datgene doet waarvoor het is gemaakt. We proberen altijd om onze kennis van klanten en schepen te verwerken in onze ontwerp- en productiestandaarden. Standaardisatie is een belangrijke kracht van Damen. Waarom hebben we dan toch gekozen om de Green Tug te bouwen, een project dat bepaald niet standaard is? Omdat het hier gaat om een echte innovatie, een kans om met anderen samen een nieuwe standaard voor de toekomst te ontwerpen en omdat het werk oplevert voor ons bedrijf. Mijn boodschap is: Damen kan meer dan standaard schepen bouwen en daarbij toegevoegde waarde bieden, juist vanwege onze standaarden. Wij zijn er trots op mee te werken aan het project van Iskes. (Bron: Damen/Navingo, foto ARGUS: M. Coster).

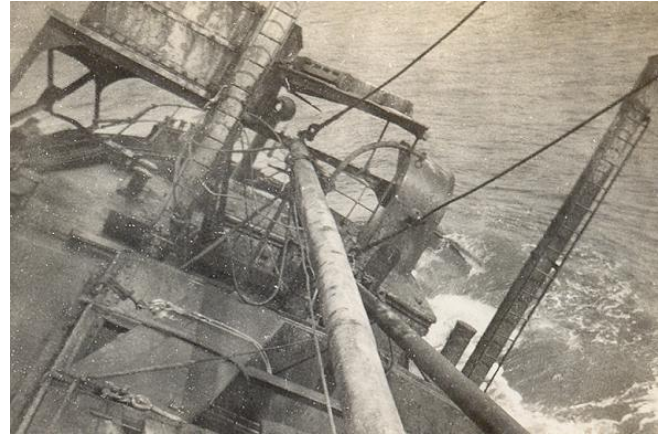


WICKENBURG



m.s. BATAVIER VIII 1928-1937 vrachtschip NGRK / PCZF
Gebouwd 1928, N.V. Scheepswerf van J. Smit Czn., Alblasterdam (500)
780 BRT 407 NRT 1.085 DWT
(64,56) x 10,27 x 3,66 x 2,720 meter.
G 2.661 m³, B 2.406 m³, 44 ton bunkers, 10,5 kn.
750 EPK, 6 cyl, 4 tew, 480 x 450, M.A.N., Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.G., Augsburg.
13-3-1928 kiel gelegd, 8-1928 te water gelaten als BATAVIER VIII, 19-11-1928 proefvaart, 11-1928
opgeleverd aan N.V. Wm.H. Müller & Co.'s Erts- en Scheepvaartbedrijf, Rotterdam.
1932 in beheer bij N.V. Wm.H. Müller & Co.
7-1937 herdoopt WICKENBURG, roepsein PION.





3-8-1943 tijdens een reis van Sapele naar Lagos gestrand bij Lagos op de kust van Nigeria in de Golf van Guinea, later door de rederij opgegeven, 14-1-1944 tot wrak geslagen. (Foto WICKENBURG: NN, collectie Stegro, bij Lagos: NN, collectie C. Lieverst†).

VEENENBURGH. Kerst 1956 te Middlesbrough.





Het was Kerstmis en aan de wal had men haast. Toen zouden ze de VEENENBURGH wel even met twee kranen laden en door het grote gewicht op het steiger zakte een kraan door het steiger en viel aan dek. De kraanmachinist was door een van de handels in zijn cabine doorspiest en overleden. De VEENBURGH liep enorme schade op en heeft daar lange tijd in dok gestaan. Een opvarende van de VEENENBURGH moest behandeld worden in het ziekenhuis. (Bron: G.Heggen via H.Plokker).



m.s. VEENENBURGH 5118383 1937-1961 vrachtschip PIET

Gebouwd 1927, Scheepswerf "Gideon" J. Koster Hzn., Groningen (108)

433 BRT 217 NRT 512 DWT. (45,21) x 7,27 x (3,63) x . meter. B 789 m3, 12 ton bunkers, 9 kn.

350 EPK, 6 cyl, 4 tew, 280 x 410, M.A.N., Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.G., Augsburg.

17-6-1927 te water gelaten, 27-9-1927 opgeleverd als BATAVIER VII aan N.V. Wm.H. Müller & Co.'s Erts- en Scheepvaartbedrijf, Rotterdam, roepsein NGRJ / PCZE.

21-6-1930 Rott. Nieuwsblad. De Raad voor de Scheepvaart heeft gistermiddag een onderzoek ingesteld naar de oorzaak van het aan de grond varen van het motorschip BATAVIER VII op 4 mei 1930 jl. bij Flamborough Head. De gezagvoerder werd gehoord op zijn daad van nalatigheid. Hij verklaarde o.m. dat hij de 3e mei van Rotterdam was vertrokken met bestemming naar Middlesbrough. Men kwam om acht uur 's avonds voor mist ten anker op de hoogte van Poortershaven. Een uur later klaarde het op en omstreeks tien uur was men in zee. Daar had men weer met mist te kampen. De zee was kalm. In de morgen van de volgende dag passeerde men Newarp en 's middags om 3 uur East-Dudgeon. Met volle kracht werd doorgevaren tot 's avonds half elf. Het werd toen weer dik van mist. Men zag daarna een zwarte streep vooruit en voordat getuige de telegraaf op "volle kracht achteruit" had gezet, liep het schip vast en bleef het zitten. Pogingen om weer vlot te komen mislukten. Volgens de log, was van Dudgeon af 63 mijl afgelegd. Later bleek, dat het schip was vastgelopen tussen Flamborough Head en Bridlington. Getuige had zelf de wacht en meende, dat hij met de gestuurde koers ver genoeg vrij liep van Flamborough Head. Het kwam hem wel vreemd voor, dat hij om tien uur nog niets hoorde of zag. Getuige had gedacht, dat het vuur van Flamborough Head wellicht niet brandde. Het schip is later, nadat een gedeelte van de lading is gelost, weer vrijgekomen. Er moesten bodem reparaties verricht worden. De waarn. Hoofdinspecteur voor de Scheepvaart concludeerde, dat de gezagvoerder niet gebruik heeft gemaakt van alle middelen, die een veilige vaart waarborgen. Hij heeft onvoldoende rekening gehouden met de stromingen in de Noordzee. Toen hij het licht van Flamborough Head niet zag, heeft hij gedacht, dat het wel niet zou branden. Hij had toen alle maatregelen moeten nemen, om vast te stellen, waar hij was. Hij heeft dat niet gedaan. Dit moet hem aangerekend worden als een daad van nalatigheid. Het onderzoek werd gesloten en de Raad zal later uitspraak doen.

29-7-1930 Rott. Nieuwsblad. De Raad voor de Scheepvaart heeft uitspraak gedaan inzake de stranding van het motorschip BATAVIER VII tijdens mist op de oostkust van Engeland nabij Flamborough Head. De Raad is van oordeel dat de kapitein het voor de hand liggende middel van verkenning, het lood, ongebruikt heeft gelaten. Het heeft de Raad ten zeerste bevreemd, dat, iemand als deze kapitein, die honderden malen deze reis heeft gemaakt absoluut niets heeft gedaan om een veilige navigatie te verzekeren en zelfs het ingezet zijn van het schip door de stroom niet eens in overweging heeft genomen. De gemaakte fout is naar het oordeel van de Raad zeer ernstig. Een straf van schorsing is hier geboden. Mitsdien straft de Raad de betrokkene, gezagvoerder van het m.s. BATAVIER VII, door hem de bevoegdheid te ontnemen om als gezagvoerder te varen op een schip als bedoeld bij artikel 2 van de Schepenwet voor de tijd van een maand. (via Marhisdata).

1932 overgedragen aan N.V. Wm.H. Müller & Co., Rotterdam.

7-1937 herdoopt VEENENBURGH, roepsein PIET.

1946 nieuwe motor geplaatst, 370 EPK, 6 cyl, Werkspoor TMAS276, N.V. Werkspoor, Amsterdam, 399,77 BRT, 204,38 NRT, 413 DWT.

5-1954 voorzien van dubbele bodem, 369,67 BRT, 174,77 BRT, 506 DWT.

1961 verkocht aan R. Pilon, Appingedam, in beheer bij N.V. Maritima Scheepvaart & Handels Mij., herdoopt FORTO.

1971 verkocht voor sloop aan de firma F. Rijdsdijk, Hendrik Ido Ambacht, doorverkocht aan sportvisserbedrijf F. v.d. Broek & H. Mittrach, Oostende-België, in gebruik genomen voor sportvisserij op zee, 1971 herdoopt QUIET WATERS I.

1-1973 verkocht aan Mittrach Redereij Java, Oostende-België.

1-1973 verkocht aan Vandaale Redereij Java, Oostende-België, in beheer bij H. Mittrach.

6-1974 verkocht aan Rederij Java, Oostende-België.

3-1976 verkocht aan Rederij Sportfishing, Oostende.

2-1978 verkocht voor sloop naar België, gesloopt bij Gebr. van Heyghen te Gent.

(Foto's: collecties C. Lieverst† en in dok: G.Heggen via H.Plokker).

een kaartje...





s.s. BATAVIER V (1) 1903-1916 vracht- passagiersschip PDIG

Gebouwd 1903, Gourlay Bros & Co., Dundee (205)

1.506 BRT 866 NRT 1.070 DWT

85,80 (79,30) x 11,50 x 4,70 x 4,300 meter.

104 passagiers, 14,5 kn.

2 ketels, v.o. 467 m², 12,6 atm., de werf.

2.500 IPK, T 3 cyl, 610, 970 & 1570 x 910, 113 omw/min., de werf.

28-11-1902 te water gelaten, 2-1903 opgeleverd als BATAVIER V aan Wm.H. Müller & Co.'s Algemeene Scheepvaart Mij. Rotterdam, in beheer bij Wm.H. Müller & Co., Rotterdam.

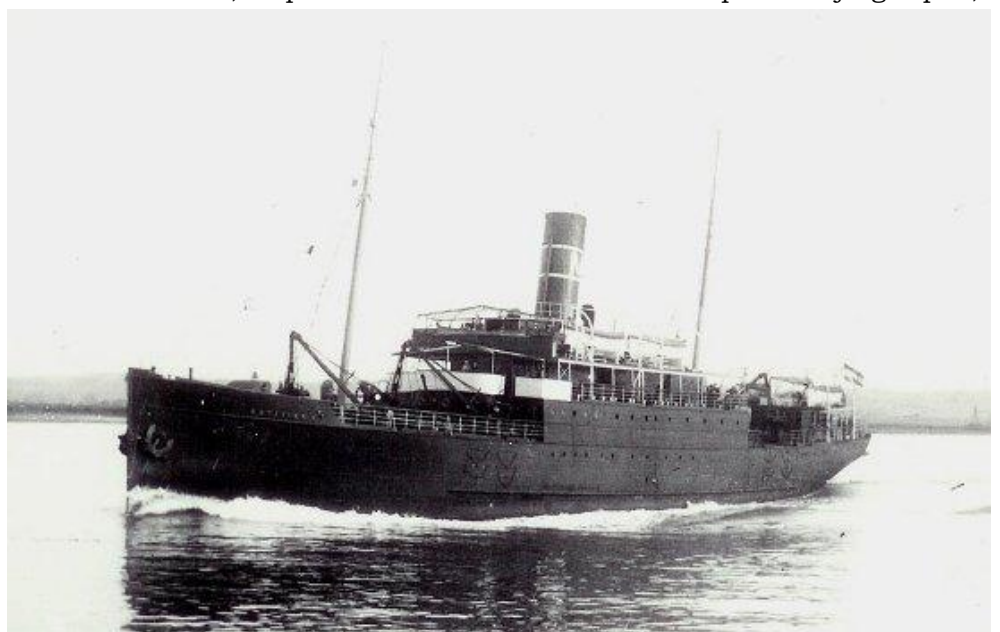
18-3-1915 op weg van Rotterdam naar Londen op de Noordzee aangehouden door de Duitse onderzeeboot UC-28 (Georg-Günther von Forstner) en opgebracht naar Zeebrugge, 16-7-1915 door het Duitse Prijzenhof te Hamburg teruggegeven aan de eigenaar, 26-7-1915 dienst op Londen hervat.

13-10-1915 te Londen brak er brand uit aan boord in ruim I tijdens het lossen, met eigen middelen geblust.

16-5-1916 tijdens een reis van Londen naar Rotterdam op de Noordzee, op 0,5 mijl ten oosten van de noordboei van het lichtschip INNER GABBARD, in positie 51.57 NB. en 01.56 OL. op een mijn gelopen,

gezonken in positie 51.58 NB. en 015.745 OL., de mijn was gelegd op 3-5-1916 gelegd door de Duitse onderzeeër UC-6 (Matthias Graf von Schmettow), 3 bemanningsleden en 1 passagier kwamen daarbij om het leven, de overige 25 bemanningsleden en 7 passagiers konden het schip verlaten en in de reddingboten stappen, aan boord genomen van het Britse patrouillevaartuig THE ADELE.

(Foto: uboat.net).





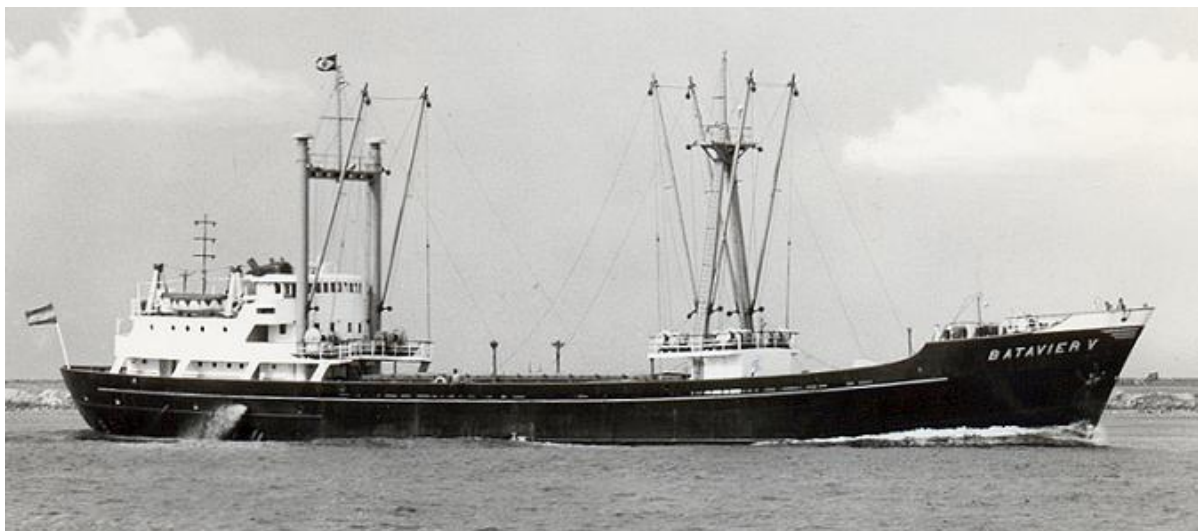
s.s. BATAVIER V (2) 1921-1941 vracht- passagiersschip NGRF / PCZB
 Gebouwd 1921, N.V. Wilton's Machinefabriek & Scheepswerf, Rotterdam (293)
 1.573 BRT 955 NRT 965 DWT
 82,71 (79,32) x 10,67 x . x 4,980 meter.
 176 passagiers, B 1.897 m3, 74 ton (kolen)bunkers, 14,5 kn.
 2 3-vuurs Schotse ketels, v.o. 507 m2, 13,3 atm. NK-20, de werf.
 2.100 IPK, T 3 cyl, 610, 965 en 1575 x 915, de werf.
 5-1921 opgeleverd als BATAVIER V aan Wm.H. Müller & Co.'s Algemeene Scheepvaart Mij., Rotterdam.
 1930 eigenaar: Wm.H. Müller & Co.'s Erts & Scheepvaartbedrijf, Rotterdam.
 1932 eigenaar: N.V. Wm.H. Müller & Co., Rotterdam.
 19-1-1936 tijdens een reis van Gravesend naar Rotterdam op de Nieuwe Waterweg t.h.v. Vlaardingen in aanvaring gekomen met het Japanse stoomschip CAPE TOWN MARU (Tochiki Shoji K.K., Kobe, bouwjaar 1919, 5.827 BRT), daarbij slechts lichte schade opgelopen.
 22-11-1936 tijdens een reis van Londen naar Rotterdam op de Theems in aanvaring gekomen met het Nederlandse m.s. BALTIC, daarbij slechts lichte schade opgelopen.
 5-1940 opgelegd te Rotterdam, 27-5-1940 in beslag genomen door de Kriegsmarine, in gebruik genomen als logementschip, 5-8-1940 door de Kriegsmarine bestemd voor de operatie "Seelöwe" als RO 19, 8-1941 in gebruik als logementschip.
 27-10-1941 door de Kriegsmarine ingezet ter bevoorrading van de Duitse troepen op de Kanaal Eilanden.
 3-11-1941 onder Duitse vlag varende getorpedeerd ten westen van Cap Gris Nez door een Britse torpedoboot, daarbij vielen 13 slachtoffers.



(Foto's: collectie C. Lieverst†, A. Duncan, met richtingaanwijzers: London News Agency & NN).



m.s. BATAVIER V (3) 5038002 1959-1971 vrachtschip PCYX
 Gebouwd 1959, Scheepswerf Fa. C. Amels & Zn., Makkum (227), casco gebouwd door N.V. Scheepswerf "Friesland", Lemmer (12)
 499 BRT 223 NRT 847 DWT 73,97 (65,99) x 10,52 x 5,90 x 3,747 meter.
 2 ruimen, G 1.795 m³, B 1.567 m³, koelruim 447 m³, 1 laadboom van 10 ton en 6 van 3 ton SWL, 92 ton bunkers, 13,5 kn. 1.680 EPK, 1.236 kW, 8 cyl, 4 tew, 400 x 600, M.A.N. GBV40/60, Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.G., Augsburg.
 15-11-1958 te water gelaten als BATAVIER V, 26-1-1959 proefvaart, 29-1-1959 opgeleverd (BV) aan N.V. Wm.H. Müller & Co. (Batavier), Rotterdam.
 1971 ingebracht bij N.V. Scheepvaartbedrijf Kroonburgh.
 1976 verkocht aan Vanessa Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, 20-9-1976 te Rotterdam overgedragen, herdoopt SATELLITE.
 1982 verkocht aan Gulf Food Stuffs, Refrigerated & Trading Co., Doha-Qatar.
 1985 verkocht aan Misnad Bin Saad Al-Misnad, Doha-Qatar, verbouwd tot veetransportschip, 399 BRT, 222 NRT, 847 DWT.
 12-2003 vlag: Noord Korea, herdoopt MOHSEIN.
 12-2003 verkocht voor sloop aan Jai Bharat Steel Co. te Alang, India, 7-1-2004 gearriveerd te Alang, de sloop begon op 11-1-2004.



(Foto's: collectie C. Lieverst†, P. Boonstra (tewaterlating) en kaart Kroonburgh).