



**ZEEBRIEF#34**

**26 februari 2012**



MAERSK MATSUYAMA 9367736, 16-11-2006 kiel gelegd, 7-7-2008 te water gelaten, 7-11-2008 opgeleverd door Onomichi Dockyard Co. Ltd. (536) als MAERSK MATSUYAMA aan T & M Maritime S.A., Panama, in beheer bij MMS Co. Ltd., Tokyo, roepsein 3ETC6, 26.911 BRT, 47.165 DWT, 8.580 kW, MAN-B&W 6S50MC, Mitsui Engineering & Shipbuilding Co. Ltd. 11-2011 verkocht aan MK Centennial Maritime B.V., Amsterdam, vlag: Panama, in beheer bij MMS Co. Ltd., Tokyo. (Foto: M. Coster, 18-2-2012, Botlek).

UISGE GORM 8124034, 1983 opgeleverd door Odense Staalskibsværft A/S, Lindø (95) als DIRCH MÆRSK aan A/S D/S Svendborg & D/S af 1912 A/S, Dragør-Denemarken, in beheer bij A.P. Møller, 51.838 BRT, 31.600 NRT, 99.800 DWT, 14 ladingtanks, 98.447 m<sup>3</sup>, 236,20 (226,50) x 39,93 x 20,50 x 15,360 meter, 18.729 EPK, 13.776 kW, 5 cyl, 4 tew, B&W 5L90GF, Maskinfabrik Div. of B&W Diesel A/S, Kopenhagen.



1995 verkocht aan Bluewater Offshore Production Systems N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Bluewater Engineering B.V., herdoopt UISGE GORM. 1995 verbouwd tot opslagtanker. 16-8-1995 ingezet op Fife field voor Amerada Hess. (Fife field, op 180 mijl ten oostzuidoosten van Aberdeen waterdiepte 70 meter).



1997 ingezet op Fergus field (op 185 mijl ten oostzuidoosten van Aberdeen waterdiepte 71 meter). 10-1998 ingezet op Flora field (op 180 mijl ten oostzuidoosten van Aberdeen waterdiepte 71 meter). 199- ingezet op Fife field. 1999 als opslagtanker aan het werk op Fife field, 4-4-1999 op 187 mijl oostzuidoost van Aberdeen in positie 56.01 NB en 03.11 OL., problemen en alarm op te hoge druk in bakboordtank 4 met 4.500 ton olie



waardoor de tank ontzet raakte, later die dag 25 opvarenden overgestapt op MAERSK CHANCELLOR en 5-4-1999 afgezet te Aberdeen, 5-4-1999 druk normaal en inspectieteam gearriveerd, 7-4-1999 gedeeltelijk gelost in de SAVONITA, kon niet ter plaatse gerepareerd worden en ging daarvoor naar Verolme Botlek B.V.

10-2001 t/m 9-2008 ingezet op Angus field.

14-9-2008 achter de sleepboot ZEUS gearriveerd in de Botlek, 11-2-2009 verhaald in de Botlek en opgelegd.

10-10-2010 vlag: Curaçao. 25-5-2011 vertrokken uit de Botlek naar de Europoort, 28-5-2011 gearriveerd in de Elbehaven en opgelegd.

13-1-2012 vertrokken uit de Europoort achter de sleepboten PEGASUS en TAURUS naar Hamburg.

25-1-2012 verkocht aan En-Quest PLC, Aberdeen en Londen, herdoopt EN-QUEST PRODUCER, EnQuest gaat de Floating Production, Storage and Offloading (FPSO) inzetten op de Alma en Galia olievelden op de Noordzee. (Foto DIRCH MÆRSK: 10-1986 AM/TVDZ, UISGE GORM: L. v.d. Meijden, 16-9-2008).



WAARDRECHT 8010685, 4-1980 besteld, 21-5-1981 plaatsen van de eerste kielsectie, 21-10-1981 te water gelaten, 12-2-1982 gedoopt WAARDRECHT door mevr. H.M.T. Muntz-v.d. Venne (echtgenote van directeur zeereederij, VO hoofdkantoor), 3-1982 opgeleverd door Oresundsvarvet A/B, Landskrona (280) aan B.V. Mij. Motorschip "Waardrecht", Rotterdam, in beheer bij Van Ommeren Shipping B.V., Rotterdam, in charter bij United Arab Shipping en herdoopt IBN AL KADI. 1983 charter afgelopen en herdoopt WAARDRECHT. 1984 in charter bij Wilh. Wilhelmsen, herdoopt WILLINE TOKYO. 1985 uit charter en herdoopt WAARDRECHT. 1985 herdoopt WESTWOOD MAGELLAN. 1986 herdoopt WAARDRECHT. 1989 herdoopt MED SKY. 1992 verkocht aan Waardrecht N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Van Ommeren Shipping B.V., herdoopt PUEBLA. 22-6-1993 verkocht aan Waardrecht Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Van Ommeren Shipping B.V., herdoopt MED SKY. 1994 herdoopt WESTWOOD FUJI. 1998 uit charter en herdoopt WAARDRECHT. 11-2000 en-bloc met WIELDRECHT en WOENSDRECHT verkocht aan Bogazzi Servizi Navali S.r.l., Viareggio-Italië voor oplevering in 2001, 14-3-2001 overgedragen aan Shamrock Liners (UK) Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij B Navi S.p.A., Marina di Carrara, Italië, herdoopt DOVER CASTLE. 8-8-2002 thuishaven en vlag: George Town-Cayman Islands. 26-8-2004 verkocht aan Navalmar (U.K.) Ltd., George Town-Cayman Islands, in beheer bij B Navi S.p.A., Marina di Carrara, Italië. 10-9-2007 (e) vlag: Panama.

21-2-2012 tijdens een reis van Italië naar Sattahip, Thailand bij Singapore in aanvaring gekomen met de bulkcarrier DINGXIANGHAI (9209219, Houly Sea S.A., Panama (Cosco Qingdao), bouwjaar 2000, 27.176 BRT, reis: Vietnam naar Indonesië), beide schepen gingen ten ander op de rede van Singapore voor inspectie van de opgelopen schade. (Foto: TVDZ, 31-5-2001).



DOGGERSBANK 7413921, 1976 opgeleverd door Scheepswerf "Voorwaarts" B.V., Hoogezand (215) als DOGGERSBANK aan Pot Scheepvaartbedrijf, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., 1.000 BRT. 1995 verkocht aan Scheepvaartonderneming "Dollard", Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., herdoopt DOLLARD. 1996 verkocht aan Ami AS, Bergen-Noorwegen, in beheer bij Misje Offshore Marine AS, Bergen, Noorwegen, herdoopt DOGGER. 2002 vlag: Bahamas. 2-8-2005 tijdens een reis van Egersund naar Santander, geladen met vismeel, op 45 mijl ten zuidoosten van Lizard Point in aanvaring gekomen met de SIERRA EXPRESS (7383918, Westwood Shipping Inc., Piraeus-Griekenland, in beheer bij Costamare Shipping Co. S.A., in charter bij Hapag-Lloyd A.G., bouwjaar 1977, 27.970 BRT), naar Falmouth, Cornwall, Engeland gevaren voor inspectie, de SIERRA EXPRESS voer naar Falmouth Bay voor inspectie, na een week repareren vertrokken naar Port of Spain. 2007 vlag: Comoros. 24-2-2008 (e) verkocht aan Delta Sea Maritime Co., Griekenland, in beheer bij XT Mesogiakos Navigation Inc., Piraeus, roepsein SY9480, 26-6-2008 (m) herdoopt ARHON. 17-12-2011 te Malaga geïnspecteerd, 35 gebreken gevonden, 21-12-2011 te Malaga aan de ketting gelegd wegens verregaande technische gebreken, 2-2012 schip volledig verlaten, zelfs de Griekse kapitein ging naar huis. (Foto: 2-11-1988 TVDZ).





UBC OLIMBUS 9463669, bulkcarrier, 27-4-2010 (GL) kiel gelegd, 6-8-2011 te water gelaten, 14-10-2011 opgeleverd door Yangzhou Dayang Shipbuilding Co. Ltd., Yangzhou onder bouwnummer DY5005 als UBC OLIMBUS aan Beheermaatschappij ms UBC Olimbus B.V., Groningen, in beheer bij Feederlines B.V., roepsein PCMY. 65.976 BRT, 38.906 NRT, 118.471 DWT, 18.441 EPK, 13.560 kW, type 6S60MC-C, Doosan Engine Co. Ltd., 14,5 kn. 2-2012 vlag: Gibraltar, roepsein ZDKR3. (Foto: Feederlines).

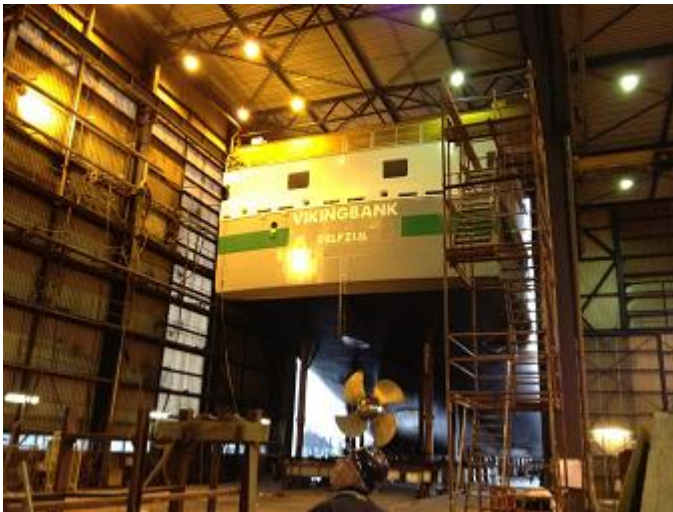


### VIKINGBANK

9604184

Pot Scheepvaart is bezig met de bouw een nieuw schip. Dit schip wordt gebouwd bij scheepswerf Ferus Smit in Westerbreek. Dit schip zal een draagvermogen krijgen van 12.000 ton. Dit zal het grootste schip van de rederij worden. De oplevering van dit schip (bouwnummer 406) staat gepland voor april van dit jaar. Het schip wordt volledig

op Nederlandse bodem gebouwd en zal 17 maart 2012 te water gelaten worden.



Zaterdag 14 Januari 2012 is het achterschip naar buiten verplaatst en is de accommodatie met behulp van de drijvende bok TRITON geplaatst. Gegevens m.s. VIKINGBANK, 12.000 ton laadvermogen, 142,65 x 15,87 x 10,78 x . meter, ruiminhoud 14.257 m3, voorstuwing 4.000 kW, snelheid 14 knopen. (Bron en foto's: Pot Scheepvaart B.V.)



REMBRANDT VAN RIJN 8941808, 11-1924 te water gelaten, 1924 opgeleverd door Scheepswerf Gebr. Boot, Leiderdorp als KW.146 JACOBA aan Gebroeders Boot, Katwijk, zeillogger, 138 GRT 78 NRT, 29,21 x 6,76 meter.

28-2-1928 verkocht aan K.K. Jagemann & Rud. S. Karstens, Hamburg-Duitsland, herdoopt ANNA MARTA, roepsein RGPQ.

1928 verlengd en verbouwd tot motorvrachtschip, 100 PK, Kromhout.

18-9-1929 verkocht aan Rudolf S. Karstens, Duitsland.

1931 t/m 4-1933 in beheer bij Hans Böse, Altona.

5-1933 te Kiel nieuwe motor geplaatst, 150 PK, Deutsche Werke

A.G., Kiel NE-33. 1-1934 roepsein DJFI. 3-1934 verlengd te Kiel, 3-mast schoener, 174 GRT 98 NRT, 33,22 x 6,69 meter. 4-1939 verbouwd en verlengd, 211 GRT 135 NRT, (33,16) x 6,63 x (3,350) x. meter. 1949 roepsein DGCL. 4-1951 verlengd te Stade, 7-1951 nieuwe motor geplaatst, 200 PK, Deutz, 42,55 (39,06) x 6,71 x 3,48 x 3,080 meter. 19-5-1952 verkocht aan Marta Karstens & Hella Pape, Hamburg-West Duitsland. 13-8-1954 verkocht aan Karstens & Pape, Hamburg-West Duitsland. 1957 nieuwe motor geplaatst, 280 EPK, 206 kW, Alpha Diesel A/S NE-57. 26-1-1962 verkocht aan Henning Eigård Hansen, Marstal-Denemarken, herdoopt MINDE. 1971 verkocht aan Anders Kurt Nielsen, Broager, thuishaven en vlag: Egersund-Denemarken, herdoopt KLAUS D. 19-- 272 BRT 131 NRT 350 DWT. Imonummer 5235715. 22-3-1974 thuishaven en vlag: Broager-Denemarken. 19-- 267 BRT 134 NRT 350 DWT. 1984 op verzoek van Sydbank A/S, Åbenrå gerechtelijk verkocht, 1984 verkocht aan Alexander M. Tichelaar, Leeuwarden. 8-1985 verkocht aan Stichting Werkgelegenheid Projecten, Groningen, herdoopt ENNO DOEDENS STAR. 198-verbouwd. 1986 nieuwe motoren geplaatst. 740 EPK, 544 kW, 2 x Cummins VTA-903-M, 9 kn. 1990 als 3-mast schoener te koop aangeboden. 1993 verbouwd bij een scheepswerf te Vlissingen. 1995 herdoopt REMBRANDT VAN RIJN, thuishaven: Panama, roepsein 3FVE7, 307 BRT, 123 NRT, 650 DWT, 44,83 (30,22) x 6,65 x 3,59 x 2.800 meter, 36 bedpassagiers, 16 cabinepassagiers. 1994-1996 cruises naar Spitsbergen. 1998/99 in New Entries LR, imonummer 8941808. 10-1998 verkocht aan Balder Nieuwland B.V., Vlissingen, thuishaven: Panama, in beheer bij Oceanwide Nautical Services B.V., Vlissingen. 1998-2001 cruises van Panama naar Galápagos Islands. 2007 opgelegd te Gent. 12-2011 (e) vlag: Vanuatu. (Foto: Oceanwide).



COSMOS 7917214, hopperzuiger, 7-1980 te water gelaten, 12-12-1980 opgeleverd door IHC Smit, Kinderdijk (CO1137) als COSMOS aan Baggermaatschappij Holland, Baggermaatschappij Bos & Kalis & Adriaan Volker Baggermaatschappij, Rotterdam, roepsein PDMD, 6.163 BRT, 9.515 DWT, hopper 5.375 m<sup>3</sup>, zuigdiepte 32 meter, 10.400 EPK, 7.650 kW, Stork-Werkspoor Diesel B.V., 13,75 kn. 1983 verkocht aan Cosmos Dredging V.o.F., Rotterdam. 1988 verkocht aan Government of Colombia, Colombia, 11-8-1988 herdoopt BOCAS DE CENIZA. 2001 verkocht aan Baggermaatschappij Boskalis B.V., Panama, 11-2-2002 herdoopt COSMOS I. 2006 verkocht Dragagemex S.A. De C.V., Barranquilla, Panama, roepsein H9VA, 3-7-2006 herdoopt PUERTO MEXICO. 6-7-2011 vlag: Colombia, roepsein HKCQ9. 8-10-2011 vlag: Tuvala, roepsein T2AQ4, herdoopt MEXI. 9-2-2012 (e) verkocht voor sloop naar India, 23-2-2012 ETA te Alang, India. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 1-3-1982).

PLOVER (DEEL#33) na het lichten afgevoerd naar Hendrik Ido Ambacht om gesloopt te worden door N.V. Holland. De PLOVER is echter niet gesloopt, gerepareerd en verkocht aan Christianus Wilhelmus Gouverneur, schipper te Rotterdam, 3-7-1962 te boekgesteld met brandmerk 3638 B DORD 1962 met de naam IMELDIA, 240 PK, 6 cyl, 4 tew, M.W.M., 310 omw./min., in de vaart op de zgn. Hamburgvaart. 30-12-1968 verkocht aan Willem Stal, Dordrecht, 23-1-1969 herdoopt SACHA.



19-- verbouwd, nieuwe motor geplaatst, 200 EPK, 147 kW, 5 cyl, 2 tew, 210 x 300, Stork, N.V. Kon. Machinefabriek Gebr. Stork & Co., Hengelo #6282 NE-52.



16-2-1973 te Werkendam voorzien van een nieuw brandmerk: 4667 Z DORD 1973, roepsein PHGW, imonummer 7946265. 358 BRT, 185 NRT, 462 DWT, 51,54 (48,77) x 8,15 x 3,31 x 2,896 meter.

29-4-1977 vlag: Panama, roepsein HO4831.

27-11-1981 tijdens een reis van Europoort naar Kopenhagen, geladen met 465 ton tarwe, gelegen aan de zuidelijke remming voor de brug bij Uitwellingerga op het Prinses Margriet Kanaal om te overnachten, brak er brand uit door een defect aan de kachel, de brand is onder controle gekregen door de brandweer van Sneek met behulp van de Provinciale Waterstaat van Friesland. Persoonlijke ongelukken deden zich niet voor, wel is het achterschip met stuurhuis uitgebrand.

1982 zonder hersteld te zijn verkocht aan de heer Koehoorn te Harlingen met de bedoeling het schip te verbouwen tot zandzuiger. (verbouwd tot zandzuiger ?).

1996 geschrapt uit Lloyd's Register, bestaan twijfelachtig.

(foto PLOVER: collectie H. Plokker, tip: G.J. de Boer, info: Marhisdata).



### **ZWERVER III, direct volop aan het werk**

De ZWERVER III, het nieuwe multi-purpose DP-1 support vessel van maritiem ondersteuningsbedrijf HvS Dredging Support uit Harlingen, is na de oplevering volop aan het werk. Volgens eigenaar Arjan van Stee bevat de opvolger van de Zwerver II, die al in 2008 werd verkocht, 'ongekend goed'.

Scheepswerf Kooiman droeg de Zwerver III zo'n twee maanden geleden over aan Van Stee. 'En we zijn eigenlijk direct begonnen op een project in Engeland. Wij assisteren een kabellegger op het windmolenpark Greater Gabbard Windfarm. Hier installeren we een elektrische kabel. Ons werk houdt in, anchorhandling van 10 en 12 tons ankers en mid-line bouy-installatie. Doordat je hier te maken hebt met een sterke stroming en vaak veel wind, komen de goede manoeuvreereigenschappen van het schip hier echt naar boven. Alles functioneert boven verwachting. We zijn zeer tevreden met het resultaat. En dat zijn onze opdrachtgevers ook.'

'Alles functioneert boven verwachting'

Volgens Van Stee gaat het ontwerp van de Zwerver III veel verder dan dat van een standaard multicat type schip. 'We wilden ervoor zorgen dat de veeleisende markt van offshore- en windmolens niets tekort komt. Zo hebben we gekozen voor een ruime accommodatie voor het personeel. We hebben plek voor 12 tot 14 personen. Het schip heeft een bunkercapaciteit van 280 kuub gasolie en 60 kuub drinkwater. Gasolie en drinkwater kunnen met slangen ook worden afgegeven aan derden. Voor langer verblijf op zee is ook een watermaker geïnstalleerd. Die heeft een capaciteit van vijf kuub per 24 uur.'



De Zwerver III is uitgerust met een gecertificeerd DP-1 systeem. 'Voordeel is dat het schip hiermee op positie kan blijven liggen, of bepaalde tracks kan varen met vooraf bepaalde snelheden. Dit is voor diverse soorten projecten een erg welkome aanvulling. Alle voortstuwingssystemen worden dan aangestuurd door twee DP-computers. De brug is verder voorzien van twee radars, drie GPS'en, twee gyrokompassen, AIS, twee inmarsat-c terminals, MF/HF-zender, autopilot en speedlog. Verder is het schip voorzien van satelliet-tv en -internet, die op elke plaats in het schip beschikbaar zijn.

#### Materiaal beschermd

Het werkdek van de Zwerver III is 300 m<sup>2</sup> groot. De hekrol meet 4 x 1,30 meter, de boegrol 8 x 1,80 meter. Voor de boegrol is volgens Van Stee een nieuw en uniek hydraulisch boegdeursysteem ingebouwd. 'Dit systeem kan de boeg van het schip afsluiten om zo teveel vast water aan dek tegen te gaan. Dit systeem is nog niet eerder toegepast en heeft veel voordelen. Vooral omdat we vaak materialen/proviand moeten overvaren naar bijvoorbeeld kabelleggers of pijpenleggers. De materialen zijn hierdoor beter beschermd tegen overkomend water.'

Door de plaatsing van de lieren, de kranen en de opbouw te optimaliseren, heeft het schip volgens Van Stee een groot vrij werkdek aan zowel voor-, achter- als stuurboordzijde. 'Op het dek staan twee hydraulische kranen met een reikwijdte van 20 meter die 10 ton kunnen tillen en twee grote werklieren met trommelcapaciteit voor het bergen van werkdraden tot tenminste 1000 meter met een doorsnede van 64 millimeter en een trekkracht van respectievelijk 100 en 200 ton.

Ook is zowel voor- als achterdek voorzien van een set hydraulisch bediende towingpins en fork voor sleep en anchor-handling werk. 'Daarnaast is een set hydraulische bedienbare guidepins ingebouwd om het werk te vergemakkelijken. Ook zijn drie kleine tuggewinches van elk 15 ton trekkracht geplaatst om boeien op te pikken en het nodige materiaal aan dek te verschuiven en sjoeren. Het schip is ook uitgerust met twee spudholes, voor het plaatsen van spuds, mocht dit nodig zijn. Ook is er een moonpool met een afmeting van 1 x 1 meter.'

#### Machiniekamer

In de machiniekamer van de Zwerver III staan drie Mitsubishi S12R-MPTK motoren met een totaal vermogen van 2820 kW. Verder is het schip uitgerust met twee vaste schroeven en in het midden een thruster (HRP-ZF). In het voorschip staan twee boegschroeven (HRP-ZF) om de manoeuvreercapaciteit en trekkracht te maximaliseren. De trekkracht van de Zwerver III bedraagt vooruit 56,8 ton en achteruit 40,8 ton. Volgens



Van Stee is dit uitermate veel voor een schip met een diepgang van 2,70 meter. (Bron: Schuttevaer/Erik van Huizen, foto: R. Zegwaard, 24-11-2011, lieren testen op de Heerema locatie, Calandkanaal).



ARION 7528491, 3-10-1975 kiel gelegd, 4-1976 te water gelaten, 6-1976 opgeleverd door Mützelfeldtwerft G.m.b.H., Cuxhaven (194) als KARL aan Petersen & Alpers, Hamburg-West Duitsland, 224 BRT, 166 NRT, 189 DWT, 1.706 kW, 2 x Deutz SBA8M528, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G. 1985 verkocht aan The Alexandra Towing Co. Ltd., Southampton-U.K., 15-11-1985 herdoopt FLYING KESTREL. 1-3-1993 verkocht aan Howard Smith Towage Ltd., Southampton-U.K. 2000 verkocht aan Sleepdienst B. Iskes & Zn., IJmuiden, 19/20-11-2000 te IJmuiden, herdoopt ARION, roepsein PFBZ. 2.300 kW, 2 x Anglo Belgian Corporation N.V. NE-02. 2009 ingebracht bij ARION TUG BV., IJmuiden, in beheer bij Sleepdienst B. Iskes & Zn., IJmuiden. (Foto: M. Coster, 19-2-2012 Wiltonhaven, Schiedam).



### **Sleepboot zinkt op Nieuwe Maas**

De sleepboot COMMANDO is woensdagmorgen op de Nieuwe Maas ter hoogte van de Van Brienoordbrug (KMR 993) gekapseisd en gezonken. De beide opvarenden raakten te water, werden opgepikt door een andere sleper en kwamen met de schrik vrij.

De COMMANDO versleepte een coaster en kapseisde bij een manoeuvre. Onderzoek moet uitwijzen waardoor het misging. Alleen het dak steekt nog boven water uit. Het vaartuig ligt op zo'n 200 meter uit de oever. Havendienst Rotterdam begeleidt het scheepvaartverkeer ter plaatse. ILenT (Inspectie Leefomgeving en Transport, v/h IVW) doet naast het inspectieonderzoek ook een dieper onderzoek naar de oorzaak van het ongeval. (Bron: Schuttevaer DvdM, 22-2-2012, foto: K. Goudriaan, 17-2-2012, Dockside, IJsselmonde, info: zie DEEL#33).

### **Gezonken sleepboot op Nieuwe Maas geborgen**

De sleepboot COMMANDO, die woensdagmorgen op de Nieuwe Maas ter hoogte van de Van Brienoordbrug (kmr 993) is gekapseisd en gezonken, werd donderdag geborgen door Mammoet Maritime met de drijvende bok AJAX.



Berging van de gezonken sleepboot COMMANDO door de drijvende bok AJAX.

De COMMANDO versleepte een coaster en kapseisde bij een manoeuvre. Onderzoek moet uitwijzen waardoor het misging. De beide opvarenden raakten te water, werden opgepikt door een andere sleper en kwamen met de schrik vrij. Alleen het dak steekt nog boven water uit. Het vaartuig lag op zo'n 200 meter uit de oever. Havendienst Rotterdam begeleidde het scheepvaartverkeer ter plaatse. ILenT (Inspectie Leefomgeving en Transport, v/h IVW) doet naast het inspectieonderzoek ook een dieper onderzoek naar de oorzaak van het ongeval. Na de berging is de COMMANDO langs zij de sleepboot GROENLAND bij de werf IJ.V.C. Bolnes binnengebracht. (Bron: Schuttevaer DvdM, 23-2-2012, foto: Ronald Koelink).

### **Werkscheepje gezonken op IJsselmeer**

Op woensdagavond 22 februari omstreeks 19.30 uur heeft het Kustwachtcentrum te Den Helder de melding ontvangen dat een werkscheepje (TB2), varende op het IJsselmeer, water maakte. Onmiddellijk is door het Kustwachtcentrum een zoekactie opgestart. Na een uren lange zoekactie, waaraan diverse reddingboten uit Den Oever, Medemblik, Andijk en Enkhuizen van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij evenals de NOGEP A Offshore Search And Rescue helikopter hebben deelgenomen, is het werkscheepje in gezonken toestand aangetroffen. Locatie van het incident is ruim 6 kilometer noordoost van Den Oever. Duikers van de Koninklijke Marine, welke door de Veiligheidsregio Noord Holland Noord zijn ingezet, hebben in de nachtelijke uren het gezonken werkscheepje doorzocht. De bemanning van het werkscheepje – twee



personen – is helaas niet aangetroffen. Omstreeks 04.00 uur is de zoekactie naar de bemanning van het werkscheepje beëindigd. Door het Kustwachtcentrum is het incident, in het kader van onderzoek en berging, overgedragen aan de Waterpolitie van het Korps Landelijke Politie Diensten (KLPD).



### **Zoekactie werkscheepje op IJsselmeer gaat door**

De opvarenden van het werkscheepje dat afgelopen nacht is gezonken op het IJsselmeer zijn nog niet gevonden. Afgelopen nacht is tot 04.00 uur gezocht door een vijftal reddingboten uit Den Oever, Medemblik, Andijk en Enkhuizen van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij en de offshore reddinghelikopter. Bovendien hebben duikers van de Koninklijke Marine het wrak en de omgeving daarvan afgezocht. Er is echter niets aangetroffen. Vanmorgen is de reddingboot van Den Oever opnieuw gaan zoeken en op dit moment vliegt er nog een politiehelikopter boven het gebied. Bij het wrak ligt ter bewaking een vaartuig van Rijkswaterstaat en een politievaartuig. Het onderzoek naar de oorzaak, de berging van het wrak en de voorlichting daarover ligt bij het Korps Landelijke Politie Diensten.

(Bron: Kustwachtcentrum, 23 februari 2012, foto links visserijnieuws.punt.nl, foto rechts: KNRM Enkhuizen).

### **AFDELING VERGEELDE FOTO'S**





MAAS en MAAS en BLANKENBURG op station aan het steiger te Hoek van Holland

s.s. **MAAS** 5326825, 1931 opgeleverd door N.V. Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr., Rotterdam (474) als AFRIKA aan N.V. Nederlandsche Stoomsleepdienst v/h van P. Smit Jr., Rotterdam.

157 BRT, 30,48 (28,50) x 6,53 x 3,10 x 2,830 meter, 75 ton bunkers, 10 kn., 550 IPK, 3 cyl, T.E.M., 317, 521 & 864 x 502, de werf.

8-1936 verkocht aan N.V. Internationale Sleepdienst Maatschappij, Rotterdam, in beheer bij N.V. L. Smit & Co.'s Internationale Sleepdienst Mij., herdoopt MAAS, roepsein PFQK.

21-12-1939 tijdens de berging van de COMITAS (1905, 3.488 BRT) op de Westerschelde in aanvaring gekomen en aan de grond gelopen, 22-12-1939 vlot gebracht, de opgelopen schade hersteld bij N.V. Scheepswerf "Zorg & Vlijt" v/h Gebr. de Haas, Maassluis.

15-5-1940 te Maassluis en in beslag genomen.

2-7-1940 als LAZ 44 in dienst bij Kriegsmarine, Berlin.

1-1-1941 als ZRD 20 in dienst bij Nederlandsche Zeereddingsdienst, Scheveningen.

19-4-1941 als DWO 128 in dienst bij Kriegsmarine, Berlin.

27-8-1941 als JBE 02 in dienst bij Kriegsmarine, Berlin.

1942 als VS 402 in dienst bij Kriegsmarine, Berlin.

8-5-1945 te Kopenhagen teruggevonden.

5-8-1945 als MAAS terug gegeven aan N.V. Internationale Sleepdienst Maatschappij, Rotterdam, roepsein PFQK.

26-1-1946 na reparatie weer in dienst.

1953 herdoopt WATERWEG, roepsein PIMZ.

4-1956 verkocht aan Caspel S.p.A., Servizi Marittimi Portuali, Palermo-Italië, als WATERWEG vertrokken naar Italië, daar herdoopt SICANUS, roepsein IUHD, 133 BRT, 24 NRT, diepgang 2,833 meter.

23-10-1973 tijdens slecht weer in de haven van Palermo aan de grond gelopen, total-loss verklaard, verkocht voor sloop, 3-1975 begonnen het schip ter plaatse te slopen.

m.s. **BLANKENBURG** (2) 5046176, 27-10-1937 te water gelaten, 20-1-1938 opgeleverd door N.V. L. Smit & Zoon, Kinderdijk (886) als BLANKENBURG aan N.V. L. Smit & Co.'s Sleepdienst, Rotterdam, in beheer bij N.V. L. Smit & Co.'s Internationale Sleepdienst Mij., roepsein PFDB, brandmerk 5926 Z ROTT 1938. 123



BRT, 4 NRT, 28,96 (26,90) x 6,38 x 3,36 x 3,163 meter, 600 EPK, 2 x 6 cyl, 2 tew, 230 x 330, N.V. Machinefabriek "Bolnes", Bolnes, verstraagd naar 1 schroef.



24-8-1939 als B.V.20 in dienst bij Koninklijke Marine als bewakingsvaartuig, bewapend met 1 x 5 cm. kanon.

15-5-1940 te Hellevoetsluis en in beslag genomen.

21-6-1940 terug gegeven aan de eigenaar.

1-1941 als krijgsbuit in beslag genomen.

15-2-1941 als BS 2 in dienst bij Bergungsschiffverband.

21-2-1941 in dienst bij Nederlandsche Zeereddingsdienst, Scheveningen.

4-3-1941 in beslag genomen door de Kriegsmarine.

8-5-1945 te Hoek van Holland terug gevonden. 1945 in dienst als loodsboot en sleepboot voor de Koninklijke Marine. 29-11-1947 gestationeerd te Vlissingen.



1-2-1948 in dienst bij N.V. L. Smit & Co.'s Sloopdienst, Rotterdam.

20-5-1948 te Maassluis van een nieuw brandmerk voorzien: 7181 Z ROTT 1948.

11-1948 verbouwd bij N.V. Scheepswerf "Zorg & Vlijt" v/h Gebr. de Haas, Maassluis, o.a. voorschip verhoogd. Lag veel op station te Hoek van Holland en maakte regelmatig kustreizen, de laatste jaren bij Smit ook veel in de haven van Maassluis gelegen, achteraan in de buitenhaven, tegen de spoorbrug aan met de kop naar buiten.

28-4-1956 vertrokken van Stralsund met 3 viskotters naar Vlona, Albanië, 9 t/m 10-5-1956 te Gibraltar, 20-5-1956 gearriveerd te Vlona, Albanië.

8-7-1956 vertrokken van Rotterdam met de trawler ODIN naar Savona, Italië, 23-7-1956 afgeleverd en vertrokken naar Marseille.

24-7-1956 gevaren naar de BERNISSE, deze kampte op 130 mijl van Marseille met machineschade, 26-7-1956 vastgemaakt, 27-7-1956 gearriveerd te Marseille, 30-7-1956 vertrokken met binnenvaarttanker ALLEGRO, 5-8-1956 vertrokken van Gibraltar naar Terneuzen.

18-12-1956 vertrokken van Maassluis naar Port Said met op sleeptouw de sleepboot ALBLASSERDAM, 26-12-1956 gearriveerd te Ceuta, 6-1-1957 gearriveerd te Port Said, daarna ingezet bij de bergingswerkzaamheden in het Suezkanaal.

31-3-1957 vertrokken van Port Said met op sleeptouw de sleepboot ALBLASSERDAM, 20-4-1957 ETA te Maassluis, 22-4-1957 gearriveerd te Rotterdam.

20-11-1957 vertrokken van Rotterdam met een ponton, 26-11-1957 gearriveerd te El Ferrol, ponton overgenomen door de Noordzee, vertrokken naar Aden om een sleepboot op te halen voor Swansea, 12-12-1957 ETA te Port Said.

14-4-1958 ETA te Lagos met een zuiger vanaf Lissabon.

1958 sleepte daarna een sleepboot van Abidjan naar Cadiz.

9-1959 sleepte met de ZWARTE ZEE en WITTE ZEE een droogdok van 26.000 ton van Bremerhaven naar Scaramanga Bay, Griekenland.

11-1959 sleepte een bak van Malta naar Port Said.

4-1960 sleepte een bak van Mersin, Turkije naar Marseille

11-7-1960 gearriveerd op de Nieuwe Waterweg met het s.s. FIRDA (passagiersschip, Fylkesbåtane i Sogn og Fjordane, Bergen-Noorwegen, bouwjaar 1901, 604 BRT), de FIRDA is gesloopt te Holland in 1960.

2-1962 te Palermo. 3-1962 t/m 10-1962 ingezet voor kustwerk te Libië.

29-10-1962 vertrokken van Marsa Brega, Libië naar Milazzo, Italië.

11-1962 als BLANKENBURG verkocht aan "Micoperi" Societa per Azioni, Rome Italië, roepsein IKWB

1969 nieuwe motoren ingebouwd, 2 x 6 cyl, 4 tew, 275 x 350, Skoda, Praag NE-69.

1981 verkocht aan Trinacria Lavori Marittimi, Rome Italië, herdoopt TRINACRIA QUINTO.

1983 verkocht aan "Micoperi" Societa per Azioni, Rome Italië, herdoopt BLANKENBURG.

1986 verkocht aan Gestioni Pontini S.r.l., Pescara-Italië.

1999 verkocht aan Sicilpontoni Patane S.r.l. Augusta SR-Italië.

2012 in de vaart.

(Foto's: collectie Scheepsfotoruilbeurs, BLANKENBURG in de Berghaven te Hoek van Holland: A. Duncan).

### **HEBO-CAT 7 9606883**

zeegaand oliebestrijdingsvaartuig, casco gebouwd door Malbo Sp. Z.o.o., Wroclaw onder bouwnummer 001/436300, 5-2011 door de sleepboot IKAR naar Rotterdam gebracht, afgebouwd te Zwartsluis, 8-2-2012 geregistreerd, brandmerk: 23260 Z 08-02-2012, (ENI 027.23260), 21-2-2012 proefvaart, 2-2012 opgeleverd als HEBO-CAT 7 aan Hebo Maritiem Service B.V., Zwartsluis, roepsein PCNT, 450 BRT, 51,20 x 11,80 x . x 2,800 meter, 1.276 APK, 938 kW, 2 x Scania DI1652M #1078327 en #1078250.

(Foto: Hebo Maritiem).





**VOS VIGILANT** 9488176, field-support vessel, 19-2-2011 (e) te water gelaten bij Zamakona Pasaia onder bouwnummer 677, 9-6-2011 opgeleverd door Astilleros Zamakona Shipyard, Pasaia aan Santander Banco S.A., U.K., in beheer bij Vroon Offshore Services Ltd., Aberdeen, roepsein 2EID4, 1.734 BRT, 520 NRT, 1.13 DWT, 60,00 x 12,70 meter, 3.200 kW, Diesel Electric, in time-charter bij BP, 24-2-2012 te Aberdeen gedoopt VOS VIGILANT door mevr. Annthea Hardie (echtgenote van dhr. Mark Hardie, BP Logistics and Infrastructure Manager). (Foto: Vroon).



m.s. P&O NEDLLOYD DRAKE 9189500 2000-2006 ZQD19  
Gebouwd 2000, Aker MTW Werft G.m.b.H., Wismar (002)  
66.590 BRT 29.427 NRT 67.785 DWT. 278,01 (264,40) x 43,46 x 24,40 x 14,000 meter.

5 ruimen, 5468 TEU, 714,3 en 7.411 ton bunkers, verbruik 220 ton/dag, 25,3 kn.

74.637 EPK, 54.900 kW, 10 cyl, 2 tew, 960 x 2500, 100 omw/min., Sulzer 10RTA96C, Hyundai Engine & Machinery Co., Ltd., Ulsan NE-99.

13-3-1998 besteld, 23-11-1999 kiel gelegd, 6-6-2000 (GL) te water gelaten, 14-7-2000 opgeleverd als P&O NEDLLOYD DRAKE aan Halifax Asset Finance Ltd., Londen-U.K., in beheer bij P&O Nedlloyd B.V., 29-7-2000 voor de 1e keer gearriveerd te Rotterdam.

31-8-2000 problemen met de besturing opgelopen tijdens een tropische storm in positie 28.31 NB. en 125.52 OL., deze onder controle gekregen, 4-9-2000 gearriveerd te Port Kelang om te repareren.

1-2005 in beheer bij Blue Star Ship Management B.V., Rotterdam.

21-2-2006 (GL) herdoopt NEDLLOYD DRAKE, 24-2-2006 gearriveerd in de Europahaven bij APM Terminal vanaf Bremerhaven.

7-3-2007 (e) in beheer bij Maersk Ship Management B.V., Rotterdam.

10-2007 verkocht aan Bank of Scotland Structured Asset Finance Ltd., Londen-U.K., in beheer bij Maersk Ship Management B.V., Rotterdam.

8-2010 (e) in beheer bij Maersk Co. Ltd., Londen.

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



m.s. P&O NEDLLOYD LAMBADA 9283203 2005-2006 containerschip DNCQ

Gebouwd 2005, Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd., Okpo Shipyard (4098)

69.132 BRT 31.228 NRT 65.066 DWT 272,02 (260,87) x 40,00 x 19,46 x 13,200 meter.

5568 TEU, 23 kn. 45.760 kW, 8 cyl, 2 tew, 960 x 2500, 102 omw/min., type 8RTA96C-B, HSD Engine Co. Ltd., Changwon NE-04.

9-8-2004 kiel gelegd, 30-10-2004 te water gelaten, 4-1-2005 opgeleverd als MONTE PASCOAL aan Containerschiffsreederei m.s. Monte Pascoal" G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg-Duitsland, in beheer bij Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft K.G., Hamburg en Columbus Shipmanagement G.m.b.H., Hamburg. 8-6-2005 te Antwerpen in dienst bij P&O Nedlloyd, 8-6-2005 herdoopt P&O NEDLLOYD LAMBADA, 14-7-2005 gearriveerd te Rotterdam. 2-2006 uit charter, 10-2-2006 herdoopt MONTE PASCOAL. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 14-7-2005).





## Kapitein kon vergaan van de 'Gramsbergen' niet verhoeden

AMSTERDAM — De raad vóór de scheepvaart heeft schriftelijk uitspraak gedaan inzake het op 27 November j.l. tijdens zwaar stormweer vergaan van het m.s. „Gramsbergen” in de Fishguardbaai.

De raad is van oordeel dat, gezien de zware storm, de kapitein J. L. van D. uit Rhoon, niet medeschuldig is aan het verlies van zijn schip en spreekt hem mitsdien vrij van schuld.



### m.s. **GRAMSBERGEN**

1954-1954 vrachtschip PEJV  
Gebouwd 1954, N.V. Scheepswerven Gebr. van Diepen, Waterhuizen (929)  
498 BRT 317 NRT 865 DWT  
60,05 (55,80) x 9,05 x 3,20 x 3,680 meter.

vrachtschip, type gladdeck,  
1 laadruim, G 1061 m<sup>3</sup>, B 991 m<sup>3</sup>,  
68 ton bunkers, 10,5 kn.



650 EPK, 485 kW, 6 cyl, 4 tew, 330 x 600, N.V. Werkspoor, Amsterdam.

29-3-1954 te water gelaten, 21-5-1954 opgeleverd als GRAMSBERGEN aan N.V. Zuid-Hollandsche Scheepvaart Mij., Rotterdam, brandmerk 8930 Z ROTT 1954.

27-11-1954 tijdens een reis in ballast van Silloth naar Swansea in slecht weer op de rotsen gelopen en gezonken bij Fishguard in positie 52.09 NB. en 04.56 WL. (Foto: Dijkstra/Marhisdata).

**CHALLENGER** 5136139, 3-7-1948 te water gelaten als JUTLAND (foto links) bij N.V. Noord Nederlandse Scheepswerven, Groningen (218), 4-11-1948 opgeleverd aan J. Kuipers & B. Bosma, Groningen. 10-12-1952 verkocht aan F. Blaauw, Sappemeer, in beheer bij N.V. J. Vermaas' Scheepvaart Bedrijf, herdoopt WESTERSCHELDE (foto rechts), 1958 thuishaven: Rotterdam, 26-9-1958 tijdens een reis van Runcorn, U.K. naar Naestved, Denemarken bij Birkenhead op de Mersey in aanvaring gekomen met de Engelse tanker HEMSLEY, terug gekeerd naar Liverpool



om te lossen en te repareren, na reparatie weer geladen, 17-10-1958

vertrokken naar Naestved. 1959 in beheer bij N.V. Carebeka, Groningen. 3-1961 verkocht aan Hans Segeler, Grünendeich-West Duitsland, herdoopt GREUNDIEK. 11-1974 verkocht aan Bert Smit, Utrecht, thuishaven: Victoria B.C.-Canada, herdoopt DIAN. 8-8-1975 vertrokken van Duinkerken naar Esbjerg in ballast, t.h.v. van de Westerschelde problemen met de machine gekregen en naar Vlissingen gesleept, total-loss verklaard, 1976 gesleept naar Amsterdam en opgelegd. 2-1977 openbaar verkocht. 6-6-1977 verkocht aan Johannes Gerard van Es, Amsterdam. 7-1977 verkocht aan Scheepvaart & Handel Mij. Troost B.V., Rotterdam, in beheer bij Fa. P. van Dyke, Sprang-Capelle, verbouwd tot kraanschip, uitgerust met een 30 ton Hitachi kraan, 355 EPK, herdoopt STUWADOOR. 9-8-1979 in beheer bij J.C. van Dijke B.V. 1981 opgelegd na het faillissement van de eigenaar. 21-4-1983 verkocht aan J. & K. van Urk Grondwerken B.V., Midsland, herdoopt CHALLENGER, europa-nummer 2204830, eigenaar: Urk Maritiem B.V. 12-9-1983 verkocht aan J. & K. van Urk Maritiem B.V., Midsland. 11-6-1986 verkocht aan J. & K. van Urk Transport B.V., Midsland. 24-12-1987 openbaar verkocht aan Jelle van der Bij B.V., Damwoude. 21-12-1999 verkocht aan Fred Lakeman, West-Terschelling, ingezet op de vaart tussen Harlingen en Terschelling. 9-2005 opgelegd en te koop aangeboden, in de vrachtdienst vervangen door de TERSCHELLINGER BANK. 2011 naar Kampen gebracht, 2011/2012 gesloopt door RDM Kampen B.V. (Hoeben Metalen B.V.) te Kampen. (Foto's: Marhisdata).

m.s. **ORIANA C** 8315102 2002-2006 bulkcarrier V7BU8 / ZCNH4

Gebouwd 1985, Koyo Dockyard Co. Ltd., Mihara (1073)

23.076 BRT 12.731 NRT 38.706 DWT

189,97 (180,02) x 28,45 x 15,52 x 11,021 meter.

5 ruimen, G 48.330 m<sup>3</sup>, B 46.434 m<sup>3</sup>, 4 kranen van 25 ton SWL, 14,9 kn.

8.750 EPK, 6.436 kW, 6 cyl, 2 tew, 600 x 1944, B&W 6L60MCE, Mitsui Engineering & Shipbuilding Co. Ltd., Tamano.

3-2-1984 contract, 22-8-1984 kiel gelegd, 7-11-1984 te water gelaten als SUNNY WISTERIA, 20-4-1985 opgeleverd (NK) aan Ocean Rainbow Co. Ltd., Panama, in beheer bij Mitsui O.S.K. Lines Ltd., Tokyo.

1990 verkocht aan Wisteria Navigation Inc., Monrovia-Liberia, in beheer bij Shin Yei Senpaku K.K. (Shin Yei Steamship Co. Ltd.), Tokyo.

1991 verkocht aan KS Nalbulk, Monrovia-Liberia, in beheer bij Den Norske Amerikalinje A/S, 20-9-1991 herdoopt NOREFJORD.

1993 thuishaven: Oslo-Noorwegen.

1993 verkocht aan Norefjord Navigation Ltd., Oslo-Noorwegen, in beheer bij A/S Eidsiva Management, Oslo.

1993 in onderhandelingen over verkoop aan Wesnav AS, Oslo,

1994 in beheer bij Ugland Marine Services AS., herdoopt VIVITA.

25-8-1999 verkocht aan Oriana Navigation Co. LLC., Lake Success, N.Y., thuishaven en vlag: Majuro-Marshall Islands, in beheer bij Apex Marine Ship Management Co. LLC, Lake Success, N.Y., herdoopt ORIANA C.

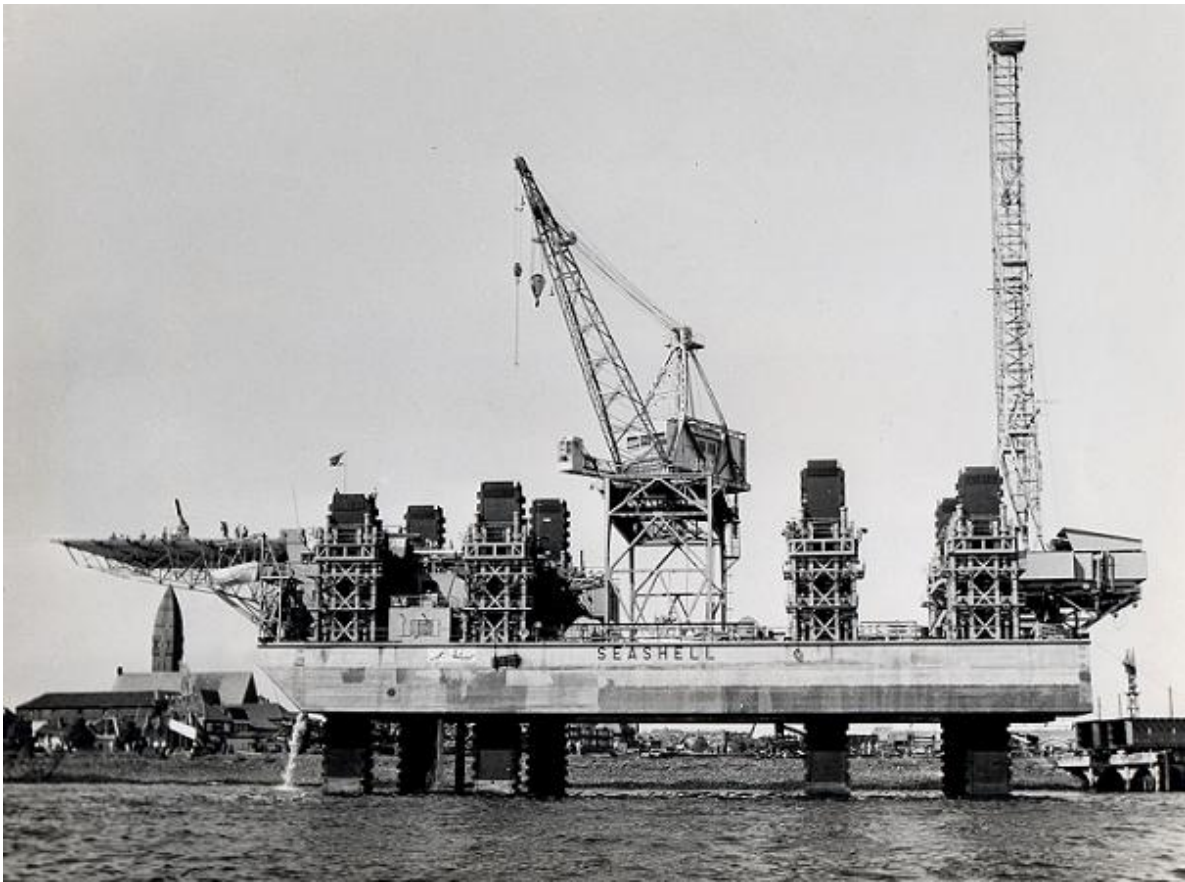
2-2-2004 thuishaven en vlag: George Town-Cayman Islands, roepsein ZCNH4.

2006 in beheer bij Norbulk Enterprise Ship Management S.r.l., Genua.

9-2007 verkocht met timecharter tot 2-2008 aan Griekse koper

10-3-2008 verkocht aan Music Maritime Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Blossom Maritime Corp., Piraeus, herdoopt C SYMPHONY.

1-2012 verkocht voor sloop naar Chittagong.



**n.p. SEASHELL** zelfheffend booreiland

Gebouwd 1959, N.V. Werf Gusto v/h A.F. Smulders, Schiedam (WG150)

3.371,5 BRT 2.797,41 NRT 5.600 DWT

63,75 x 32,00 x 5,30 x 3,400 meter.

7-3-1959 te water gelaten, 18-8-1959 opgeleverd als SEASHELL aan N.V. Bataafse Petroleum Mij., 's-Gravenhage, 1-9-1959 vertrokken van Schiedam achter de sleepboten SCHELDE en MAAS, de sleepboot MAAS is vervangen door de LOIRE, 12-11-1959 ETA te Qatar, 1959 ingezet in de Perzische Golf voor Shell.

Een verplaatsbaar boorplatform met de naam SEASHELL. dezer dagen in de Maas voor een werf te Schiedam aan proeven onderworpen. De SEASHELL zal naar Qatar worden gesleept om daar te worden geografisch onderzoek te doen naar het voorkomen van aardolie onder de zeebodem. Het gevaarte bestaat uit een ponton met acht intrekbare kolommen. Aan boord bevindt zich een installatie, waarmee tot een van diepte van 1.000 meter geboord kan worden. De ponton wordt met behulp van hydraulische vijzels 10 meter boven de waterspiegel getild bij een waterdiepte van 30 meter. Het maximale gewicht, dat op de zeebodem komt te staan, zal ongeveer 7500 ton bedragen. Op de boeg van het platform bevinden zich de



machinekamer en de accommodatie voor 70 personen. In het verlengde van het dak van de woonverblijven is een inklapbaar landingsdek voor helikopters. (Bron: kranten.kb.nl, foto: Gusto).

26-9-1969 vertrokken achter de sleepboot THAMES van Bahrain naar Bombay, 14-10-1969 gearriveerd te Bombay.



### Blaauwhoedenveem

In de vijftiende eeuw ontstond een levendige handel van allerlei goederen waarbij Amsterdam steeds een grotere rol ging spelen. Het ontwikkelde zich daarna langzaam tot een internationaal centrum van de handel. De centrale ligging van Amsterdam zal daarbij een belangrijke rol gespeeld hebben en ook de afsluiting van de Schelde in 1585 door de Spanjaarden waarna Antwerpse zakenlui hun handel naar Amsterdam verplaatsten. Uit de Oostzeelanden kwamen o.a. graan, hout, koper, teer, hennep en vlas, Frankrijk en Portugal kwamen op de markt met vooral zout en wijn. Aan het einde van de zestiende eeuw kwamen daar nog de producten bij uit Oost Indië zoals specerijen en peper. Na het oprichten in 1602 van de Vereenigde Oost-Indische Compagnie vonden ook producten als indigo, tabak en zijde hun weg naar Amsterdam, later gevolgd door koffie, thee, textiel en rubber. De aanvoer was nogal onregelmatig zodat kooplui hun handel gingen opslaan om verzekerd te zijn van een regelmatige afzet. De lading uit de zeeschepen kwam met lichters naar de stad waar het werd gewogen en opgeslagen in pakhuizen. Voor het vervoer van de producten zorgden de waagdragers die coöperaties vormden en meestal drie tot tien leden telde. De meeste vemen bestonden uit vijf leden. De eerste officiële vermelding van de Amsterdamse vemen en waagdragers dateert van 26 maart 1616. Men beschouwt daarom het jaar 1616 als een mijlpaal in de geschiedenis van de vemen. Het oudste contract dat gevonden is staat op datum 25 januari 1617 ten name van Vriesseveem. Het eerste gevonden contract van Blaauwmutsenveem dateert van 1653, toch gaat men er van uit dat het bedrijf in 1616 is ontstaan. Zeker tot 1673 trof men de naam Blaauwmutsenveem aan, pas in 1683 ging het over Blaauwhoedenveem. Aan de kleur van de door de waagdragers gedragen hoeden konden deze makkelijk herkend worden en zijn de namen ontstaan zoals Blaauwhoedenveem, Roodhoedenveem, Witthoedenveem enz. In 1766 waren er nog 22 vemen, sommige waren gespecialiseerd in producten, andere naar herkomst van de goederen of bestreken een breed assortiment aan goederen. Aan het einde van de achttiende eeuw golden het Leydsche Veem en Blaauwhoedenveem als de belangrijkste vemen. Het Leydsche Veem was voornamelijk actief in de tabak terwijl Blaauwhoedenveem zich meer richtte tot de handel met Middellandse Zee landen.

De oude coöperatieve vorm kwam per 1 januari 1857 te vervallen en kreeg het bedrijf de naam "Blaauwhoedenveem onder firma Lusink, Klyn & Co.", waarbij de besturende vennoten B. Lusink, H.J. Klyn en C.H.L. Klyn zo hun naam gaven aan de firma. Vriesseveem, dat zich in 1861 een belangrijke positie onder de vemen had verworven, veranderde dat jaar in "Vriesseveem onder firma Paris, Middendorp & Co.". De eerste die ook te Rotterdam ging werken was Vriesseveem die in 1871 met J.B. Boudier en H. van der Tak ging samenwerken. Na vier jaar ging Vriesseveem in zee met de koopman Friedrich van Overzee om te komen tot de oprichting van de firma Van Overzee, Eilers & Co. Roodhoedenveem dat ook een aandeel had in de koffie verspeelde dat in 1876 door slecht toezicht en ging op in Blaauwhoedenveem. Deze ging pas in 1878 naar Rotterdam met de firma Sterba, Klyn & Co. Een grote vooruitgang was de aanschaf van het pand "Neerlandsch Indië" aan de Leuvehaven in 1885.

In Amsterdam ...

De aanleg van de Handelskade aan diep water bracht hierin een duidelijke verbetering. De gebroeders Scheuer kregen in 1882 daar een stuk grond ter beschikking van 200 bij 35 meter. Ze brachten hun activiteiten in mei 1883 onder in de N.V. Handelskade en er verrees een groot pakhuis van 200 bij 21,50 meter. In juli 1884 waren de werkzaamheden gereed maar kreeg de N.V. Handelskade te kampen met grote tegenslagen zoals de Indische crisis en het wegvallen van de Stoomvaart Mij. Insulinde. Samen met Blaauwhoedenveem gingen ze verder als Gemeenschappelijke Exploitatie Maatschappij en kreeg een voorsprong op concurrerende veembedrijven. Vriesseveem nam in 1886 Witthoedenveem over dat een bouwvergunning had aan de Handelskade maar zag zich genoodzaakt de eerste tijd het terrein braak te laten liggen. De firmanten richtten op 29 september 1886 de N.V. Blaauwhoedenveem op als voortzetting van de firma onder vennoot. Aanleiding was de samenwerking met de N.V. Handelskade en een naamloze vennootschap zou meer voordelen hebben op investeren en overnames. Wegens verdere uitbreiding aan de

Handelskade ging in 1891 de N.V. Handelskade, via een aandelenruil, volledig op in de N.V. Blaauwhoedenveem.

Ook Vriesseveem veranderde in een naamloze vennootschap, per 18 september 1890 brachten de firma's Paris, Middendorp & Co. te Amsterdam, Van Overzee, Eilers & Co. te Rotterdam en H. van Vollenhove & Co. te Rotterdam hun belangen onder in N.V. Vriesseveem. Daarna kon ook deze gaan bouwen aan de Handelskade, een kostbaar pakhuis dat anders niet gefinancierd kon worden.

De N.V. "Het Nederlandsche Veem" in 1896 ontstond door de fusie van Bonthoedenveem en Klampmutsenveem en liet het pakhuis "Oranje Nassau" bouwen aan de Barentszkade-Oude Houthaven. Door de overname van Borleffs & Co. kwam het Nederlandsche Veem in 1898 te Rotterdam terecht.



Te Rotterdam opende deze in 1901 het pakhuis "De Eersteling" aan de Rijnhaven. Omdat deze te veel gericht was op de open overslag van graan lukte het niet winstgevend te draaien. Pas nadat in 1904 de Rotterdamsche Veem overgenomen kon worden ging het beter.

Aan de pas aangelegde St. Jobshaven kreeg Blaauwhoedenveem in juli 1910 een terrein toegewezen van 190 bij 35 meter. Daarop liet men een zeer groot pakhuis en silopand bouwen hetgeen de concurrentie op een achterstand zette. De bouwer leverde dat pand in oktober 1912 op en kreeg de naam St. Job,

130 meter breed en 25 meter diep. De silo had een lengte van 60 meter, met elevatoren en lopende banden bedroeg de overslagcapaciteit 35 ton grondnoten en 70 ton graan per uur.

Vriesseveem betrok een terrein aan de IJselhaven en had plannen daar een groot pand neer te zetten. Tegenwerking uit Amsterdam en de 1e wereldoorlog vertraagden de bouw op het per 1 september 1914 gehuurde terrein. Blaauwhoedenveem zette in die tijd duidelijk de lijnen uit en behaalde ook de grootste winsten. Om de concurrentie op achterstand te zetten besloten Blaauwhoedenveem en Vriesseveem in 1894 besprekingen te openen met het doel te fuseren. Ook een tweede poging in 1898 mislukte. Toen in 1903 Vriesseveem er financieel moeilijk bij zat, leken de kansen groter. Het duurde nog tot oktober 1917 voor het wel doorging. Doordat Vriesseveem in de 1e wereldoorlog goed draaide en er verschillende bestuursleden met pensioen gingen was het mogelijk de fusie door te zetten. De N.V. Blaauwhoedenveem-Vriesseveem was vanaf die tijd koploper in het veembedrijf geworden. In de jaren na de oorlog ging ze ook over de grens en zette, soms in combinatie met plaatselijke bedrijven, daar ook veembedrijven op. Zo verschenen veembedrijven in Nederlands-Indië, Londen, Basel en Hamburg.

Begin 1917 versterkte het Nederlandsche Veem zich door het Amsterdamsche Veem over te nemen.

Het idee te fuseren tussen Blaauwhoedenveem-Vriesseveem en Pakhuismeesteren opperde de Rotterdamse directeur J.M. Staab voor het eerst in 1927. Tijdens 1928 slaagde Blaauwhoedenveem-Vriesseveem er in de helft van het werk van Internatio aan te trekken, dit ten koste van concurrent Pakhuismeesteren. In april van 1929 liepen de fusiebesprekingen stuk op een te groot verschil in de wijze van werken van beide vemen. Bovendien beschikte Pakhuismeesteren over nogal oude panden, behalve het complex aan de Wilhelminakade lagen ze ook niet aan diep water om grotere schepen te kunnen ontvangen. Bovendien zat Pakhuismeesteren ook in een tankopslagbedrijf dat voor een kostbare verhuizing stond.

In Rotterdam bezat het Nederlandsche Veem twee eigen panden, het complex aan de Boompjes en "De Eersteling" aan de Rijnhaven. Men probeerde daar zonder veel succes over te schakelen op de opslag van stukgoederen, later ging men toch weer over op de slecht betaalde graanopslag. In de nacht van 31 oktober op 1 november 1937 verwoeste een enorme brand het Wilhelmina complex van Pakhuismeesteren en kon het Nederlandsche Veem "De Eersteling" te koop aanbieden. Bijna een jaar later kwamen beide tot



overeenstemming van verkoop van dat gebouw met nogal wat voorwaarden. Zo zou het Nederlandsche Veem zich terugtrekken uit Rotterdam en de klanten aan Pakhuismeesteren overdoen, op zijn beurt mocht Pakhuismeesteren niet gaan werken in Amsterdam.



“De CELEBES lossende aan het kadeterrein in de loodsen van Blaauwhoedenveem”.

In de twintiger jaren schakelden veel Rotterdamsche stuwadoors over op de opslag van goederen, iets wat tot die tijd was voorbehouden aan de veembedrijven. Na de crisis openden de stuwadoors nieuwe locaties aan dieper water en gingen meer goederen opslaan. Blaauwhoedenveem-Vriesseveem op haar beurt plaatste twee havenkranen bij het pand Molukken aan de Rijnhaven en startte daar in februari 1939 Presto Stuwadoors Maatschappij.

Het Duitse bombardement op Rotterdam van 14 mei 1940 en de vernielingen die ze de haven aanbrachten in september 1944 waren ook een ramp voor de veembedrijven. Zo zag Blaauwhoedenveem-Vriesseveem de helft van haar opslagruimte verloren gaan. Na de oorlog moest alles weer opgebouwd worden maar de wederopbouw vergde zo veel geld dat het met moeite gefinancierd kon worden. Tot overmaat van ramp brandde in september 1948 ook nog het koelhuis aan de Handelskade te Amsterdam af. De herbouw duurde tien jaar en al die tijd derfde men inkomsten. De bouw van een koel- vrieshuis aan de Merwehaven te Rotterdam duurde veel langer door geldgebrek dan was voorzien, pas in 1957 begon de afbouw.



Pakhuis De Zwzyger te Amsterdam

Te Amsterdam was er genoeg opslagruimte beschikbaar en vermeerde in 1948 nog meer vanwege de overnames van Leydsche-Oranje Nassau Veem en het Amsterdamsch Westelijk Entrepôt. In het begin van de jaren vijftig daalde de bezetting van de vemen structureel en zou het, zoals tot die tijd gebruikelijk, de overbodige panden verkopen. De directie stelde in februari 1953 voor het complex aan de Buyskade te Amsterdam te gaan verhuren aan andere bedrijven. Na een verbouwing kon het inderdaad de verhuur ingaan en leverde een aardige

bijdrage aan de omzet. Het succes daarvan bracht het bedrijf er toe over te gaan meer panden geschikt te maken voor de verhuur. Omdat het bedrijf niet langer als alleen veembedrijf werkzaam was veranderde ze de naam in 1954 in N.V. Blaauwhoed Ze ging zelfs zo ver met onderverhuren dat loodsruijme moest worden ingehuurd om alles te kunnen opslaan, wat de winstgevendheid drukte. Intussen veranderde de handel gestadig, meer goederen gingen van klant naar klant zonder opgeslagen te worden. Ook de handel met



Indonesië blokkeerde in 1957 zodat de handel van tabak en thee naar het buitenland ging. Alleen het Nederlandsche Veem deed het nog goed, ze kon veel koffie opslaan voor Douwe Egberts die als één van de weinige koffiebranderijen was overgebleven. De Rotterdamse Vemen van Blaauwhoed waren minder gericht op traditionele goederen zoals in Amsterdam en konden nieuwe producten binnen halen zoals chemicaliën en papier. Te Rotterdam speelde de verbouw van panden om deze te verhuren niet, een duidelijke vorm van verschil in inzicht tussen Rotterdam en Amsterdam. Een voorstel te fuseren met de grootste stuwadoor van Rotterdam, Thomson's Havenbedrijf, en de Rotterdamse tak van Blaauwhoed stuitte in 1959 op overwegende bezwaren van Rotterdamse zijde. Ook het plan om stuwadoor Presto te verkopen aan Thomson haalde het niet. De Amsterdamse Blaauwhoed had graag willen verkopen om de verbouw van bedrijfspanden te kunnen financieren. Een tweede poging tot fuseren in 1961 leed schipbreuk door interne onenigheid en dat Thomson met 67% van de aandelen te veel zou gaan overheersen. Een reorganisatie in 1962 veranderde de tegenstellingen, N.V. Blaauwhoed ging als holding fungeren met dochterbedrijven die alle dezelfde status kregen en ging zich meer richten op het gebied van ontroerend goed. Om bedrijfspanden in handen te krijgen en minder concurrentie te hebben nam Blaauwhoed in 1964 Jacob Meijer/Groenhoedenveem en Purperhoedenveem over. De achteruitgang van het traditionele veemwerk te Amsterdam deed Blaauwhoed besluiten over te schakelen op stuwadoorswerk. De invoer uit Indonesië verzorgde niet langer alleen de Stoomvaart Mij. "Nederland" maar ook Indonesische rederijen waarvoor onafhankelijke stuwadoors gingen werken. Daarvoor zette Pakhuismeesteren in 1965 een loods neer aan de Suezhaven en was Blaauwhoed genoodzaakt te investeren in z'n bedrijf aan de Amsterdamse Hornhaven. Het Nederlandsche Veem durfde zo'n investering niet te doen en besloot de zaak in 1967 over te doen aan Blaauwhoed. Vóór die tijd al had Blaauwhoed ongeveer 30% van de aandelen



Nederlandsche Veem in handen weten te krijgen. Besprekingen omtrent de verhoudingen van de aandelen van Pakhuismeesteren en Blaauwhoed in N.V. Katoenveem verliepen dermate vlot dat bijna vanzelf het idee te fuseren op tafel kwam. Beide kwamen tot de conclusie dat ze elkaar goed konden aanvullen.

Geraadpleegd o.a.: Vier eeuwen veembedrijf, H. van Driel. Foto De Eersteling, Rijnhaven O.Z.: NN, internet. Foto CELEBES te Amsterdam: NN, internet. Foto Pakhuis De Zwijger te Amsterdam: pakhuis-opslag.nl. De Zwijger is een voormalig koelpakhuis aan de Oostelijke Handelskade 21 in het Oostelijk Havengebied te Amsterdam. Het werd gebouwd in 1933/34 voor de opslag van bederfelijke waar en was indertijd een van de modernste pakhuisen van zijn tijd. Het is gebouwd in de stijl van het Nieuwe Bouwen. Foto Blaauwhoedenveem Lloydstraat: dekunstclub.nl 7-2000.



“KOOPVAARDIJ FOTO”

TONI 5364736, 4-12-1948 te water gelaten, 4-4-1949 opgeleverd door N.V. E.J. Smit & Zoon's Scheepswerven, Westerbroek (712) als TONI aan V.o.F. E. Wagenborg's Scheepvaart- & Expeditiebedrijf, Delfzijl, in beheer bij N.V. E. Wagenborg's Scheepvaart- & Expeditiebedrijf, Delfzijl, roepsein PHZZ, raised quarterdeck, 499 BRT, 317 NRT, 640 DWT, 51,50 (47,91) x 8,36 x 2,98 x 3,460 meter, 390 EPK, Motorenwerke “Mannheim” A.G., Mannheim NE-42, 9 kn. 30-10-1949 verkocht aan N.V. Nederlandse Kustvaartmaatschappij, Delfzijl, in beheer bij N.V. E. Wagenborg's Scheepvaart- & Expeditiebedrijf, Delfzijl.



24-2-1960 verkocht aan Arvid Pettersson P/R, Skärhamn-Zweden, herdoopt TONSUND. 3-1965 verkocht aan Ragnvald Patriksson P/R, Skärhamn-Zweden. 2-1971 verkocht aan Frans Elof G. & Ingvald Blom, Bromösund-Zweden. 1973 nieuwe hoofdmotor, 565 EPK Caterpillar, 9,5 kn. 3-1978 verkocht aan P/R Olle Ivar Tallberg, Donsö-Zweden. 1979 verkocht aan Bengt Petterson, Donsö-Zweden. 20-10-1979 bij Kaseberga aan de grond gelopen, naar Oskarhamn gesleept, 4-1982 verkocht aan Karl-Olof Johansson P/R, Donsö-Zweden, 11-1982 na reparatie in de vaart gebracht. 4-1985 verkocht aan Jan-Åke & Olle Ivar Tallberg, Donsö-Zweden. 6-1986 verkocht aan Infina AB, Donsö-Zweden, in beheer bij Jaan Manitski, Donsö. 7-1986 verkocht aan Water Line S. de R.L., San Lorenzo-Honduras, in beheer bij Åke Andersson, Donsö. 1990 verkocht aan Waterline Shipping Ltd., Kingstown-St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Ole Hillebrand Jørgensen, Kalundborg, Denemarken.



24-6-1993 verkocht aan Cat Shipping Ltd., Kingstown-St. Vincent & the Grenadines, herdoopt TONI. 9-8-1993 tijdens een reis van Stettin naar Södertälje, Zweden in positie 55.43 NB. en 15.57 OL. in aanvaring gekomen met m.t. VLAAMS, naar Karlskrona en later naar Södertälje gevaren om te lossen, daar tevens de schade aan de boeg hersteld, 4-1-1994 vertrokken na reparatie. 1995 opgelegd te Norrköping in zeer slechte staat. 1995 verkocht aan Squadra 1047 A/B, Kingstown-St. Vincent & the Grenadines, herdoopt TONSUND. 8-1998 verkocht aan Tonsund Shipping Ltd., San Lorenzo-Honduras, herdoopt NANNA. 11-1999 verkocht aan onbekende eigenaar. 2002 geschrapt uit Lloyd's Register; bestaan twijfelachtig. 24-5-2004 (e) verkocht aan onbekende koper(s) en herdoopt LUCRECIA ANGUE III, vlag: Equatoriaal Guinee. 2012 "in de vaart". Vanaf 1999 is de geschiedenis zeer onduidelijk, in elk geval voer het schip in 2004 als LUCRECIA ANGUE III met thuishaven Malabo, vlag: Equatorial Guinea.

(Foto: B. van Raad, 15-7-1994, <http://koopvaardij.blogspot.com/>).



**KASUGA BAY** 8213615, koelschip, 20-5-1983 kiel gelegd, 26-7-1983 te water gelaten, 24-1-1984 opgeleverd door Hitachi Zosen Corporation, Innoshima Works (474) als KASUGA REEFER aan Kumiai Senpaku K.K., Japan, 9.274 BRT, 4.593 NRT, 10.641 DWT, 3 ruimen, 12.256 m<sup>3</sup>, 87,5 & 1.582 ton bunkers, verbruik 38,5 ton/dag, 11.190 EPK, 9.046 kW, B&W, Hitachi Zosen

Corporation, Sakurajima Works, 19 kn. 1988 verkocht aan Yashiro Senpaku Kaisha, Japan. 1993 verkocht aan Costablanca Nav. S.A., Panama, in beheer bij Honma Senpaku Co. Ltd. 1995 verkocht aan Donito Shipping Co. Ltd., Cyprus, herdoopt ARIMAO UNIVERSAL. 1996 verkocht aan Ugland Reefers Ltd., Grimstad, vlag: Cayman Islands, in beheer bij IUM Shipmanagement AS, Grimstad. 19-7-2002 (e) verkocht aan B.V. Shipping Co. "Kasuga Bay", George Town-Cayman Islands, in beheer bij Seatrade Groningen B.V. en London Ship Managers Ltd., herdoopt KASUGA BAY. 23-6-2003 (e) in beheer bij Seatrade Groningen B.V. en Roswell Navigation Corp., Athene. 10-3-2004 (e) verkocht aan Ross Reefers, Panama, roepsein H3KC, in beheer bij Roswell Navigation Corp., Athene. 10-3-2006 (e) verkocht aan Kasuga Bay Inc., in beheer bij Roswell Navigation Corp., Athene.



2-2012 verkocht voor de sloop te Alang, India, 19-2-2012 vertrokken van Port Said. (Foto KASUGA REEFER: Scheepsfotoruilbeurs, 4-1995).



KING LION 5180130, 7-2-1948 te water gelaten, 2-4-1948 opgeleverd door N.V. Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, Rotterdam (275) als BAKONGAN aan Staat der Nederlanden, Amsterdam, in beheer bij N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij, Amsterdam, brandmerk 2750 Z AMST 1952, roepsein PCXR, 1.331 BRT, 707 NRT, 1.778 DWT, 24 passagiers, 353 dekpassagiers, G 2.488 m<sup>3</sup>, B 2.395 m<sup>3</sup>, 940 EPK, 701 kW, 7 cyl, 2 tew, A/B Atlas-Diesel A/B, Stockholm, 10,5 kn. 9-1952 verkocht aan N.V. Koninklijke Paketvaart



Maatschappij, Amsterdam. 1-1960 verkocht aan Metropole Lines Ltd., Panama, in beheer bij Guan Guan Shipping Ltd., Singapore, herdoopt KALI MAS. 1964 verkocht aan Transportes Maritimos de San Blas S.A., Panama, herdoopt SAN BLAS. 1965 verkocht aan Compañía de Navegación "Santos" S.A., Panama, in beheer bij Guan Guan Shipping Ltd., Singapore, herdoopt BONA. 1966 herdoopt SAN BLAS. 2-1966 verkocht aan King Line S.A., Panama, in beheer bij Guan Guan Shipping Ltd., Singapore, herdoopt KING LION. 1975 verkocht aan King Line (Pte.) Ltd., in beheer bij Guan Guan Shipping Ltd., Singapore, Singapore. 1978 verkocht aan Guan Guan Shipping (Pte.) Ltd., Singapore. 1981 verkocht aan King Line (Pte.) Ltd., in beheer bij Guan Guan Shipping Ltd., Singapore, Singapore. 1984 verkocht voor sloop aan National Shipbreakers (Pte.) Ltd., Singapore, 24-10-1984 overgedragen aan de sloper, 1-1985 gesloopt te Jurong. (Foto: NN/Scheepsfotoruilbeurs, 30-10-1982, Singapore).



SANABORG, in aanbouw bij Kon. Niestern Sander B.V. te Delfzijl onder bouwnummer 844 voor Wagenborg, 24 februari 2012, tijdens het stralen en spuiten op de werf, foto's: J. Tuil.



**BREMEN FIGHTER** 9321287, sleepboot, 7-7-2004 1e secties gearriveerd te Cuxhaven vanaf Polen, 4-10-2004 m.b.v. de TAKLIFT 4 te water gelaten te Cuxhaven, 4-12-2004 gedoopt PRIMUS door Britta Albrecht, 12-2004 opgeleverd door Mutzelfeldtwerft G.m.b.H., Cuxhaven (120) aan Harms Offshore AHT "Primus" G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, vlag: Antigua and Barbuda, in beheer bij Harms Bergung Transport & Heavy Lift G.m.b.H. & Co. K.G., roepsein V2OY1, 1.262 BRT, 378 NRT, 48,87 x 13,80 x 7,00 x 5,200 meter, trekkracht 104 ton, 9.000 EPK, 6.624 kW, 750 omw/min., 2 x MaK 9M25, 16,5 kn. 9-2-2005 gearriveerd te Rotterdam met de DETTIFOSS die stuurloos rondreef sinds 28-1-2005, de DETTIFOSS was bezig aan een reis van IJsland naar Rotterdam toen het stuurwerk uitviel. 20-4-2005 vertrokken van Vlaardingen naar Gdynia met dok 3 van Vlaardingen Oost Shiprepair B.V. 2011 verkocht aan Unterweser Reederei G.m.b.H., Bremen, 25-9-2011 gearriveerd te Bremerhaven na afloop van charter bij Saipem, 27-9-2011 begonnen om de naam te veranderen in BREMEN FIGHTER, 4-1-2011 (GL) herdoopt BREMEN FIGHTER. (Foto: F. van Rijsbergen 21-2-2012, binnenkomend op de Nieuwe Waterweg voor de Lekhaven.

**BOTTICELLI** 1823123, rijnpassagiersschip, 2001 opgeleverd door St. Barbara, Maasmechelen aan Croisi





Europe, Straatsburg, 110,00 x 11,40 meter, 25-2-2012 vertrokken van Vlissingen achter de sleepboot BOULONNAIS naar Le Havre.



BOULONNAIS 7305930, 1-1973 opgeleverd door Société Argibay de Cons.Navals e Mecannicas Sarl, Alverca (130) als CABO ESPICHEL aan Lisbon Harbour Board, Lissabon-Portugal, 194 BRT, 3.260 EPK, 2.400 kW, 2 x M.a.K. 8M282AK, Atlas-MaK Maschinenbau A.G., Kiel, Voith-Schneider. 1990 verkocht aan Cie. Chambon, Frankrijk, herdoopt MARSEILLAIS 8. 1990 herdoopt SAINT LOUISIEN. 1991 verkocht aan Cie. Marseillaise de Remorquage et de Salvaqe Chambon, Martigues-Frankrijk. 199- verkocht aan Société des Remorqueurs du Port Autonome Marseille, Martigues-Frankrijk. 6-6-2001 (e) verkocht aan Boluda France SAS, Boulogne sur Mer-Frankrijk, 2001 herdoopt BOULONNAIS 8-2005 verkocht aan CCI Boulogne sur Mer-Cote D Opale, Boulogne sur Mer-Frankrijk (Foto's: L. v.d. Meijden).

### IJmuiden





NORNE 9612806, 12-3-2011 door de MISSING LINK te water gezet bij Scheepswerf Gebr. Kooiman, Zwijndrecht onder bouwnummer 191, 25-3-2011 Zwijndrecht naar de Heerema locatie op het Calandkanaal voor trekproeven, 28-3-2011 vertrokken naar Shipdock B.V. te Harlingen, daar op de helling gezet, 2-4-2011 gedoopt NORNE door mevrouw Cora Kooiman (echtgenote van directeur Kooiman van Scheepswerf Gebr. Kooiman) en opgeleverd aan Koerts International Towing Service "Kits", Delfzijl, roepsein PCJR, 440 BRT, 580 DWT, 34,10 x 11,50 x . x 4,250 meter, 6.080 EPK, 2x Mitsubishi S12-U-MPTK, trekkracht 82 ton, 13,5 kn. Foto's: M. Coster, 26-2-2012, IJmuiden, vertrokken naar zee.



DELFBORG 9393266, 16-11-2007 gedoopt DELFBORG door mevrouw W.D. Smith-Faber en te water gelaten bij Ferus Smit G.m.b.H. te Leer onder bouwnummer 383, 10-12-2007 vertrokken van de werf te Leer en aansluitend de eerste proefvaart op de Eems, 14-12-2007 opgeleverd aan C.V. "Delfborg", Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor Rederij H.J. Smith te Capelle aan den IJssel, 3.990 BRT, 2.208 NRT, 110,78 (105,48) x 14,00 x 8,13 x . meter, 2.640 kW, MaK 8M25, 14 kn., 14-12-2007 na de overdracht vertrokken van Delfzijl naar Gdansk om staalproducten te laden voor Sousse, Tunesië. Foto: M. Coster, 25-2-2012, IJmuiden, uit de Noordersluis onderweg van Amsterdam naar Rotterdam.

DANIEL K. 9198654, 26-03-2002 kiel gelegd, 15-10-2002 vertrokken van Rouse Shipyards JSC naar Varna, 24-10-2002 opgeleverd door Rouse Shipyards Ltd. (1006) aan Krohn & Co. Verwaltungsgesellschaft (G.m.b.H. & Co.) Hamburg, in beheer bij Rederij K&T Holland C.V., Farmsum, 7-11-2002 gearriveerd te Garucha, 8-11-2002 daar vertrokken, 19-11-2002 gearriveerd te Delfzijl onder de vlag van Antigua & Barbuda, 22-11-2002 in de haven van Delfzijl gedoopt DANIEL K., 22-11-2002 vertrokken naar Antwerpen.





2003 verkocht aan K&T Holland IV C.V., Farmsum, in beheer bij Flagship Management Co. B.V., Farmsum, 7-2-2003 onder Nederlandse vlag gebracht, roepsein PBIR, 3.037 BRT. Foto: M. Coster, 23-2-2012, voor de Middensluis, onderweg naar de Amsterdam.

### **Damen Stan Tugs 2608 starten in Marokkaanse havens**

Onlangs zijn twee Damen Stan Tugs 2608, de IBRAHIM 1 en de JACQUES, verscheept van Vietnam naar Casablanca door de ATLANTIC WINTER (9467146, Heino Winter G.b.m.H. & Co. K.G., Liberia, bouwjaar 2011, 15.377 BRT) een schip met een hefvermogen van 800 ton, gecharterd door de Deense Thorco van Reederei Heino Winter. Na de nodige voorbereidingen en het vastzetten van het hijsmateriaal zijn beide tugs netjes geladen op de bijbehorende cradles op het dek tijdens een twee dagen durende project. De tugs zijn besteld door JL Tug en Fedale tug, beide Marokkaanse maritieme bedrijven die een lang bestaande relatie hebben met Damen Shipyards.



JACQUES 9619828, 20-1-2012 opgeleverd door Damen Shipyards B.V. aan Fedala Tug, Marokko, roepsein CNA4614, 176 BRT, 110 DWT.  
 IBRAHIM 1 9619816, 20-1-2012 opgeleverd door Damen Shipyards B.V. aan JL Tug, Marokko, roepsein CNA4615, 176 BRT, 110 DWT.



Bron en foto's: Damen.

### Externe toezichthouder noodzakelijk voor in opspraak geraakt olie terminalbedrijf Odfjell



Het in opspraak geraakte olie terminalbedrijf Odfjell, gelegen in de Rotterdamse Botlek, moet onder extern toezicht komen. Dat stelt Ben Ale, hoogleraar Veiligheid en Rampenbestrijding in EenVandaag. Ale heeft weinig vertrouwen in het huidige management: "Het bedrijf moet gerenoveerd worden. Uit het verleden is gebleken dat als het bedrijf dat zelf doet, zelfs als ze er geld aan uitgeven, het weinig succesrijk is. De overheid zou een toezichthouder moeten aanwijzen die erop toeziet dat het bedrijf gerenoveerd wordt. Sluit gedeelte voor gedeelte, breek het af en bouw het opnieuw op tot je het hele bedrijf gehad hebt."



#### Brandgevaar

Bij het bedrijf zijn de afgelopen jaren tientallen incidenten en overtredingen geconstateerd, van falende veiligheidssystemen, lekkages, protocollen die niet opgevolgd werden tot het ontsnappen het giftige benzeen en van honderden tonnen butaangas dat niet gemeld werd door het bedrijf. Hoogleraar Ale noemt de toestand 'ernstig': "Gegeven de onderhoudstoestand van het bedrijf moet snel begonnen worden met renovatie. Een bedrijf wat op deze manier voortdurend lekkages heeft, vliegt vroeg of laat een keer in de brand. Het feit dat je 30 jaar lang geluk hebt gehad is net als bij de banken, succes uit het verleden biedt geen garantie voor de toekomst. Er is maar één garantie voor de toekomst, dat is dat een bedrijf dat brandgevaarlijk is, vroeg of laat een keer tot de grond toe afbrandt."



Toezichthouder aansprakelijk

Hoogleraar Ale vraagt zich af waarom een bedrijf met deze status nog steeds een vergunning heeft. Tweede Kamerlid Pieter Omtzigt (CDA) gaat daarin een stap verder. Omtzigt: "Als er nu iets bij Odfjell gebeurt, is de provincie of het rijk dan aansprakelijk? Want als je meer dan 60 keer een grote of kleine overtreding constateert, ben je dan aansprakelijk als er niet gehandhaafd wordt?"

Odfjell

Odfjell stelt hard te werken aan het verbeteren van de olie terminal maar daar meer tijd voor nodig te hebben. Het bedrijf trekt enkele tientallen miljoenen hiervoor uit. Ook wil het bedrijf de 'gebrekkige veiligheidscultuur' verbeteren. Odfjell is Europa's grootste tankopslag terminal met een opslagcapaciteit van 1,6 miljoen kubieke meter. (Bron en foto: maritiemnieuws.nl/Odfjell).



**Nog even dit.....**

**Prijswinnend jacht MY YOGI zinkt**



Het Franse megajacht My Yogi is 17 februari 2012 voor de kust van het Griekse eiland Skyros gezonken. Het in 2011 gebouwde schip werd vorig jaar tijdens de International Boat Show in Cannes uitgeroepen tot 'Most Innovative Yacht of the Year 2011'. De 60 meter lange My Yogi was onderweg van Istanbul naar Cannes nadat op de werf garantiewerkzaamheden waren uitgevoerd. Tijdens zwaar weer ontstond 20 mijl ten oosten van Skyros een gat in de romp en drong veel water binnen. Onmiddellijk kreeg de My Yogi slagzij naar stuurboord. Er waren geen gasten aan boord. De achtkoppige bemanning werd met helikopters van de Griekse marine en kustwacht van boord gehaald. Kort daarop zonk de My Yogi. Het jacht werd gebouwd op de Turkse werf Proteksan Turkuaz Yat San S.A. In zes hutten was plaats voor 12 gasten. Superyacht Charter Company Burgess verhuurde het voor 469.000 tot 497.000 dollar per week. Hoe het gat in de romp kon ontstaan is nog niet duidelijk. (Bron: Schuttevaer, MP, foto: Mare-Press).



<http://www.scheepvaartboekhandel.nl/>

## Rederij MSC blijft voorlopig toch in Antwerpse haven



Rederij MSC, de grootste klant van de Antwerpse haven én goed voor een derde van het totale volume, is niet van plan uit Antwerpen weg te trekken.

Wel bekijkt ze waar ze verder zal investeren. Antwerpen heeft daarbij goede kaarten, maar ook onder meer Rotterdam en Le Havre komen in aanmerking, dat meldt de Gazet van Antwerpen.

Algemeen directeur Marc Beerlandt reageert in een interview met de Antwerpse krant op de paniek die volgde op een mededeling van de rederij vorige donderdag om haar schepen tijdens de loodsenstaking af te leiden 'en haar toekomstige investeringspolitiek in Vlaanderen te herbekijken'. "Wij zijn al dertig jaar aanwezig in Antwerpen. Wat wij hier hebben neergezet is vrij uniek in de wereld. Nu speculeert men dat MSC zou weggaan. Dat is niet waar. Dat hebben wij nooit gezegd." Wel zegt Beerlandt dat drie stakingen in twee maanden "geen goede indruk" maken. "Maar ik meen begrepen te hebben dat dit nu opgelost is", aldus de algemeen directeur.

De rederij sluit niet uit dat ze nieuwe investeringen doet in Antwerpen. Maar zeker is dat niet. "We bekijken waar we nog kunnen groeien. Antwerpen is een optie, maar ook Le Havre, Rotterdam en andere havens komen in aanmerking." (Bron: N.T., 20 februari 2012, foto's MSC BANU 9263332: R. Zegwaard, 8-8-2010).

