

SCHEEPSFOTORUILBEURS

ZEEBRIEF#35

4 maart 2012



PATRICIA ESSBERGER en ROLAND ESSBERGER in de Zeehaven te Dordrecht, 26-2-2012, foto: C. de Bijl. Beide tankers arriveerden daar 25 februari 2012.





UAL BODEWES 9542336, 2-3-2012 om 11:30 uur gedoopt UAL BODEWES door Nienke Bodewes en te water gelaten bij Bodewes Shipyards B.V., Hoogezand onder bouwnummer 761, in aanbouw voor Nescos Shipping B.V., Hoogezand, 5.274 BRT, 8.250 DWT.

Bij scheepswerf Bodewes Shipyards ging vrijdagochtend onder toeziend oog van honderden mensen om 11:30 uur de UAL BODEWES te water. De UAL BODEWES heeft een laadvermogen van ongeveer 8.325 ton en is het tweede schip dat zich kenmerkt door haar innovatieve boeg. Door de nieuwe boeg snijdt het schip makkelijk door het water en ondervindt daardoor minder weerstand, dit zorgt ervoor dat er minder vermogen en brandstof nodig is om met dezelfde snelheid te varen. Door de vakantie en de media-aandacht

kwamen een paar honderd mensen op de tewaterlating af. (Bron: hsvandaag.nl, foto's B.H.F. Spruit, i.a. 8-1-2012, t.w. 2-3-2012).

Aantal failliete JR-schepen stijgt tot vier



Scheepsfinancierder en rederij JR Shipping in Harlingen heeft opnieuw twee schepen laten failleren. Het gaat nu om de 'ELATION' en 'ELEVATION', beide met een capaciteit van 538 TEU.

Daarmee komt het totale aantal failliete JR-schepen op vier. Enkele weken geleden gingen de houdsterbedrijven van de 'ELUSIVE' en 'ELECTRA' failliet.

Particulieren die belegd hadden in de schepen zijn hun geld kwijt. Alle schepen waren gefinancierd met een fiscaal aantrekkelijke CV-constructie. Op zijn site meldt JR het 'als een nederlaag' te ervaren dat de investeerders 'een aanzienlijk vermogensverlies' lijden.

Het Friese bedrijf liet na het omvallen van het eerste duo al weten dat er nog vijf schepen in de gevarezone zaten. De vlootlijst omvat nu nog 21 schepen, waarvan 19 feeder/shortseaschepen van 340 tot 1400 TEU en twee grotere van rond de 4500 TEU.

De schepen waren gefinancierd met het zogenoemde Vlootfonds II. Ook JR zelf zegt een fors verlies op de twee schepen te lijden. Zo stortte het bedrijf vorig jaar nog drie ton in een laatste poging om de verliezen te dempen. Eerder al was er geld uit het zogenoemde Noodfonds in de schepen gestoken. Dat werd in 2009 gevormd en bevatte toen acht miljoen euro.

Dat geld was ook voor het grootste deel afkomstig van particuliere investeerders, die zich hadden laten overhalen om nog eens 10 procent bovenop hun oorspronkelijk investering bij te storten. Het indertijd zwaar door de crisis getroffen JR had zijn ongeveer 3000 beleggers daarom gevraagd in een poging het bedrijf overeind en de schepen in de vaart te houden.

JR schrijft het jongste bankroet toe aan 'opnieuw verslechterde marktomstandigheden voor de containervaart'. De schepen hebben onvoldoende geprofiteerd van de korte marktopleving in de eerste helft van 2011, aldus het Harlinger bedrijf. JR heeft nog geprobeerd langer betalingsuitstel te krijgen van Rabobank Shipping, maar kreeg nul op het rekest.

De druppel die de emmer deed overlopen, was het verplichte 'groot survey', waaraan de 'ELATION' en 'ELEVATION' beide toe zijn. De kosten van dat vijfjaarlijkse groot onderhoud worden per schip begroot op bijna een half miljoen. "Dat geld hadden de exploitatie-CV's niet meer in kas", laat het bedrijf weten. (Bron: N.T., 01 maart 2012, foto: R.E. Zwama, 4-3-2011, ELEVATION: 22-2-2012 gearriveerd te Rotterdam, ELATION: 20-2-2012 gearriveerd te Bolnes).

BATAVIER 8421705, 18-12-1985 te water gelaten, 30-1-1986 opgeleverd als UNION SAPPHIRE. 2-3-1990 herdoopt BROMLEY SAPPHIRE. 1992 verkocht aan Gebr. Waker Scheepvaartbedrijf C.V., Delfzijl, 10-12-1992 herdoopt VENUS. 21-7-1994 in dienst bij Urkerland Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl en herdoopt BATAVIER. 1997 als BATAVIER verkocht aan Rederij Gebr. Danser, Rotterdam, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 18-4-1997 onder Nederlandse vlag gebracht. 1-4-2004 verkocht aan Fir Shipping N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Charles M. Willie & Co.

(Shipping) Ltd., Cardiff, 5-4-2004 te Ridderkerk herdoopt FIR, roepsein PJYK, 9-4-2004 van Ridderkerk naar de Parkkade te Rotterdam, 9-4-2004 als FIR vertrokken van Rotterdam.



2005 verkocht aan Anchor Marine N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Willie & Co. (Shipping) Ltd., Cardiff, 28-11-2005 (e) herdoopt CELTIC NAVIGATOR, roepsein PJYK. 2006 verkocht aan Nimar Ship Management Co. Ltd., Piraeus, vlag: Antigua & Barbuda, in beheer bij Pager Marine S.A., Piraeus, 4-12-2006 (e) herdoopt KELLY.

25-1-2012 (e) verkocht aan Batumar Shipping S.A., Panama, in beheer bij Eren Denizcilik ve Ticaret Ltd., Istanbul, roepsein HP2641, herdoopt MIMOZA. (Foto BATAVIER: TVDZ, 4-1997, vlag: Cyprus).

Piraten kapen schip Nederlandse reder in Nigeria



Het Nederlandse schip BREIZ KLIPPER van Seatrade is dinsdagmiddag (28-2-2012) nabij de Nigeriaanse haven Port Harcourt aangevallen door piraten. De kapitein en de hoofdwerktuigkundige van het schip zijn door de piraten in gijzeling genomen.

Acht Nigeriaanse piraten, bewapend met machinegeweren, vielen het schip van de Groningse rederij aan, waarbij ze ook schoten losten, en namen uiteindelijk de twee gijzelaars mee in een kleine speedboot.

Een ander bemanningslid raakte bij de actie gewond, en er wordt ook een bemanningslid vermist. Vermoed wordt, dat de vermiste man ook in gijzeling is genomen. De veertien man sterke bemanning van het schip bestaat uit Russen, Oekraïeners en Filippijnen. De nationaliteit van de gegijzelde kapitein en werktuigkundige worden uit privacyoverwegingen nog niet bekend gemaakt.

Een woordvoerder van Seatrade zegt dat het nog niet gelukt is om contact te krijgen met de piraten. Het is ook nog onbekend waar de bandieten en hun gijzelaars zich nu bevinden. "Het zoeken van contact heeft nu natuurlijk de hoogste prioriteit. Verder bieden we steun aan de familie van de gijzelaars en hebben we voor opvang gezorgd van de achtergebleven bemanningsleden."

Het schip had vooral gekoelde lading, in het bijzonder vis, aan boord en was op weg om in Port Harcourt lading te gaan lossen toen het dinsdag werd overvallen. (Bron: Nieuwsblad Transport, foto: TVDZ, 16-5-1992).

“Ontvoerde zeelui Nederlands schip ongedeerd”



Drie ontvoerde buitenlandse zeelieden van een Nederlands vrachtschip verkeren in goede gezondheid. Dat heeft de Nigeriaanse rebellengroep MEND vrijdag (2-3-2012) laten weten.

Een woordvoerder van MEND (Beweging voor de Emancipatie van de Nigerdelta) zei dat de rebellengroep en de ontvoerders contact hebben gehad. De ontvoerders zouden hebben aangeboden de zeelieden aan MEND over te dragen.

De zeelieden zijn twee Russen en een Filippijn. Ze werkten op het Nederlands vrachtschip BREIZ KLIPPER dat dinsdag in de buurt van de Nigeriaanse havenstad Port Harcourt door piraten is aangevallen. Volgens het Internationaal Maritiem Bureau (IMB) hadden alle bemanningsleden op het schip de Russische, Oekraïense of Filippijnse nationaliteit.

De eigenaar van de BREIZ KLIPPER, de Groningse rederij Seatrade, probeert een bevestiging te krijgen van de melding van MEND. "We doen er alles aan om de bemanningsleden zo snel mogelijk vrij te krijgen. Dat heeft de hoogste prioriteit", liet de rederij vrijdag weten.

De 'BREIZ KLIPPER', die onderweg was van Ierland naar Port Harcourt in Nigeria met een lading ingevroren vis, ligt nu in de haven van Tema in Ghana. (Bron: N.T., foto: B. van Raad, 5-7-1994).

Piraten hebben wind in de zeilen

Piraterij heeft zich ontwikkeld tot een zeer lucratieve misdaad. Vorig jaar werd de scheepvaart wereldwijd 429 keer aangevallen, waarbij 45 schepen werden gekaapt en 802 bemanningsleden gegijzeld. De schade loopt naar schatting in de miljarden dollars. Hoog tijd voor actie, vinden reders, overheden en verzekeraars. Maar dat het niet makkelijk is om piraten de wind uit de zeilen te nemen, wordt duidelijk in een achtergrondartikel in de nieuwe Verzekerd!.

In de nieuwe Verzekerd!, het relatiemagazine van het Verbond, wordt uitgebreid ingegaan op de problematiek rondom piraterij. Reders nemen vaak vergaande maatregelen (schepen moeten onder meer worden voorzien van prikkeldraad en waterkanonnen) en gaan volgens Tineke Netelenbos van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders soms "als een varend fort de zee op". Door het optreden van de marine is het aantal geslaagde aanvallen door Somalische piraten het afgelopen jaar bovendien gedaald. Toch blijft het aantal aanvallen hoog. Ook verzekeraars hebben daar last van. Verzekeraars die lading en schip verzekeren, mogen geen bewapende beveiliging eisen, maar stuiten daardoor in de praktijk op problemen. "Piraten weten precies onder welke vlaggen er private beveiliging aan boord mag." (Bron: verbondvanverzekeraars.nl).

CHANG JIANG KOU 01 9564281, sleepopperzuiger, 12.000 m³, 7-2008 samen met zusterschip CHANG JIANG KOU 02 besteld, 21-12-2010 kiel gelegd, 10-9-2011 gedoopt CHANG JIANG KOU 01 door mevr. Tian Liying (echtgenote van dhr. Zhang Jun, Ambassadeur van de volksrepubliek China in Nederland) en met vuurwerkshow en leeuwendans te water gelaten bij IHC Dredgers te Kinderdijk onder bouwnummer CO1259, 14-2-2012 vertrokken van de werf voor de proefvaart o.a. in de Europoort, vlag: St. Vincent & the Grenadines, roepsein J8B4642, 17-2-2012 terug te Kinderdijk, 2-2012 opgeleverd aan Yangtze Estuary Waterway Administration Bureau MOT, China, 28-2-2012 vertrokken naar Shanghai.



CHANG JIANG KOU 02 9574468, sleepopperzuiger, 12.000 m³, 7-2008 samen met CHANG JIANG KOU 01 besteld bij IHC Dredgers B.V., 15-12-2010 kiel gelegd, 22-2-2012 gedoopt CHANG JIANG KOU 02 en te water gelaten bij Daoda Heavy Industry Shipyard te Qidong, China onder bouwnummer IHC Holland Dredgers CO1260, 2013 oplevering aan Yangtze Estuary Waterway Administration Bureau MOT. (Foto: IHC).



EEMSDIEP 9155987, 5-7-1996 kiel gelegd, 7-11-1996 te water gelaten, 20-1-1997 opgeleverd aan m.s. "Eemsdiep" C.V., Groningen, in beheer bij Feederlines B.V., 282 TEU, 3.199 BRT, 1.876 NRT, 4.680 DWT, 98,80 (92,50) x 13,80 x 7,40 x 5,740 meter, 3.181 EPK, 2.340 kW, 6 cyl, 4 tew, MaK 6M32, Krupp-M.a.K. Maschinenbau G.m.b.H., Kiel, roepsein PDXP. 11-07-2008 (e) verkocht aan Eemsdiep B.V. Groningen, in beheer bij Feederlines B.V. 2012 in beheer bij Hansa Ship Management OÜ, Tallinn, 2-3-2012 (GL) herdoopt KATRIN, vlag: Malta, roepsein 9HA3001. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 15-5-1998).

AFDELING VERGEELDE FOTO'S



d.m.e.s. CARIBISCHE ZEE (2) 5063538 1962-1963 sleepboot HPSJ PJIE

Gebouwd 1942, Basalt Rock Comp. Inc., Napa, Calif., USA

1.198 BRT 383 NRT 624 DWT 65,49 (51,85) x 12,40 x 5,80 x 4,668 meter.

3 ruimen, G 1.048 m³, 2 laadbomen van 15 ton en 2 van 10 ton SWL, 71 ton bunkers, 10 kn.

3.800 EPK, 4.500 IPK, 3.060 kW, 4 x 8 cyl, 4 tew, 267 x 343, Cooper-Bessemer Corp., Grove City NE-43, dieselelektrisch, gekoppeld aan 4 generators, 4 x 610 kW, 500 V, gekoppeld aan 4 elektromotoren, 4 x 765 APK, en vertraagd naar 2 schroeven.



CALEDONIAN SALVOR (BARS-1) 26-5-1943 foto: Navsource

2-12-1941 besteld, ontwerp Navy ARS-5, Rescue Ship, 21-2-1942 kiel gelegd, 7-9-1942 te water gelaten, 1-7-1943 opgeleverd aan U.S. Navy als U.S.S. BARS-2, Pennant nummer 2, zusterschepen: o.a. BARS-1 (later HMAS CALEDONIAN SALVOR en SUDBURY II), BARS-3 (ATLANTIC SALVOR) en BARS-4 (PACIFIC SALVOR).

20-5-1943 onder Lend Lease Agreement naar U.K., in dienst als H.M.A.S. CAMBRIAN SALVOR.

2-9-1945 terug U.S. Navy. 2-9-1945 onder Lend Lease Agreement naar Royal Australian Navy, in dienst als HMAS CAMBRIAN SALVOR.



HMAS CAMBRIAN SALVOR bij berging NARUTO / KISARAGI MARU foto: cas.awm.gov

14-9-1945 onder gezag van Salvage Officer Captain McDonald gearriveerd te Rabaul en de situatie ter plaatse geïnspecteerd van 24 schepen, 16-9-1945 bij het wrak van de NARUTO (SHIRETOKO-class fleet oiler, bouwjaar 1924, 13-3-1944 bij Rabaul door vliegtuigaanval tot zinken gebracht, genoemd tanker 5301), 20-9-1945 met de voormalige Japanse sleepboot HOZU MARU begonnen met de berging, kolen overboord gezet en gaten gedicht, 8-10-1945 NARUTO gelicht en ten anker gebracht bij Simpson Harbour. 18-9-1945 aanvang berging door CAMBRIAN SALVOR van de KISARAGI MARU (Kansai Kisen K.K., Osaka-Japan, bouwjaar 1934, 496 BRT, 20-10-1944 bij Simpson Harbour, Rabaul op een mijn gelopen en gezonken), 9-11-1945 vlot gebracht en naar Fischhafen gebracht, 9-1-1946 KISARAGI MARU overgedragen aan N.O.I.C.

2-8-1948 terug U.S. Navy.

5-8-1948 door Fleet Logistics Center verkocht naar Australië.

12-10-1948 verkocht aan Australian Shipping Board, Sydney, N.S.W., in dienst als CAMBRIAN SALVOR. 1.208 BRT.

23-3-1949 doorgehaald bij U.S. Navy.

1960 als CAMBRIAN SALVOR verkocht aan Island Tug & Barge Ltd., Puerto Limon-Costa Rica, in beheer bij Island Tug & Barge Ltd., Victoria B.C., Canada.

1962 verkocht aan N.V. L. Smit & Co.'s Internationale Sleepdienst, Panama, roepsein HPSJ, 10-4-1962 te Willemstad, N.A. in dienst, herdoopt CARIBISCHE ZEE. Voor de sleepboot THAMES (5357848) had Smit de naam CARIBISCHE ZEE (1) toebedacht, 25-8-1961 gedoopt THAMES door mevr. P.C. van der Hoeven-Viëtor en te water gelaten.

1962 thuishaven: Willemstad-N.A., roepsein PJIE, op station te Willemstad, N.A.

1962 in de vaart voor, samen met een Canadese firma opgerichte, Transpacific Towing & Salvage Ltd.

6-1962 een bak van Aruba naar Houston gesleept en weer op station.

7-1962 te Manati Channel, Cuba bij vlot brengen van Liberty type s.s. ANNITSA A. (Santa Anna Corp., Panama, thuishaven en vlag: Puerto Cortes-Honduras, (Carras Ltd., Londen) bouwjaar 1944, 7.258 BRT).

7/8-1962 het Italiaanse vrachtschip type Liberty ROBERTO PARODI (Soc. per Azioni Emanuele V. Parodi, Genua-Italië, bouwjaar 1943) vlotgebracht bij Cayo Buenavista, Cuba, 9-7-1962 tijdens een reis van Tampa naar Japan met een lading schroot strandde het 7.159 BRT metende schip op de westpunt van Cuba, naar Havana gesleept.

8-1962 sleepreis van Jacksonville, Florida naar Barranquilla, Colombia. 1-5-1962 t/m 31-8-1962 totaal 3.746 mijl gesleept.

10/11-1962 sleepreis met het zelfheffend booreiland VINNEGARROON (Zapata Off-Shore Co., Panama, bouwjaar 1957) van Orange, Texas naar Port of Spain, Trinidad, daarna op station te Willemstad, N.A.

1963 aantal sleepreizen gemaakt van Maracaibo, Venezuela naar Curaçao.

2/3-1963 nam een booreiland over van de sleepboot TURMOIL die problemen met de machine kreeg, na reparatie de sleep terug gegeven en stand-by gebleven, het transport maakte een reis van Orange, Texas naar Port Harcourt, Nigeria.

1963 samen met de sleepboot MAAS het zelfheffend booreiland/kraaneiland ELEPHANTE van Maracaibo, Venezuela naar Oranjestad, Aruba gesleept.

18-3-1963 gearriveerd te Hamilton, 26-3-1963 vertrokken achter de sleepboot BARENTSZ ZEE, 20-4-1963 gearriveerd te Maassluis, opgelegd als reserveboot. 1-9-1962 t/m 6-3-1963 totaal 3.836 mijl gesleept.

1963 verkocht aan Collins Submarine Pipelines Ltd., Londen-U.K., te Rotterdam herdoopt COLLINSEA, roepsein MHGX, officieel nummer 305865.

1966 verkocht aan Marine Diamond Corp. Ltd., Kaapstad-Zuid-Afrika, in beheer bij Collins Submarine Pipelines Ltd., Londen, roepsein ZSYN.



1971 verkocht aan Establishment Collins International, Panama, herdoopt FRANCOIS.C.

1972 als FRANCOIS.C. verkocht aan Establishment Progemar International Vaduz, Liechtenstein, vlag: Panama, in beheer bij Establishment Collins International, Kuwait.

22-3-1974 klasse LR gesloten.

1979 als FRANCOIS.C. verkocht aan International Marine Services Inc., Panama.

1980 als FRANCOIS.C. verkocht aan Establishment Progemar International Vaduz, Panama.

1981 verkocht aan Mubbarak Shipping Co., Dubai, herdoopt RAS DEIRA.

9-1981 (gerapporteerd) verkocht voor sloop naar Pakistan, gesloopt door Al-Tijarat International Ltd. te Karachi in 1981. (Foto: kaart S.44 van Gebr. Spanjersberg, foto FRANCOIS.C.: internet).



SMIT OWALJAH II, MMSI 466420000, High Speed Patrol Boat, type Wave Powler 1200, 2-2012 opgeleverd door Almaritec Ltd., Blyth, Northumberland (130) aan Smit Subsea Middle East, vlag: Qatar, ingezet voor werk bij Port of Mesaieed, Qatar, 13,12 x 4,20 x . x 0,730 meter, 2 x 600 PK, Cummins QSC, Rolls-Royce Kamewa A32 waterjets, snelheid tijdens de proefvaart 42 kn. (foto: de werf).

Een kaartje..... de kaarten.....



s.s. **GATT**, 8-1920 opgeleverd door Akers Mek. Verks., Christiania (397) als HIRAM II aan A/S Hiram, Haugesund-Noorwegen, in beheer bij N. Mjelde, 1.540 BRT, 2.550 DWT, T.E.M., 8,5 kn. 6-1922 verkocht aan Trelleborgs Ångfartygs Nya A/B, Trelleborg-Zweden, in beheer bij F.D. Malmros, herdoopt BRITTE. 11-1935 verkocht aan Skibs A/S Selvik Oslo-Noorwegen, in beheer bij Einar Wahlström, herdoopt SELVIK. 1940/45 in de Uteflåte. 1947 verkocht aan A/S Wilhelm's Rederi, Fredrikstad-Noorwegen, in beheer bij T. Wilhelm, herdoopt MARG. 1954 verkocht aan A/S Raagan, Haugesund-Noorwegen, in beheer bij Thorleif Lea, herdoopt GATT.

12-1-1955 tijdens een reis van Rotterdam naar Newcastle in ballast, in slecht weer (noordwester storm) tegen de zuiderpier Hoek van Holland geslagen, 4 opvarenden door de reddingboot van boord gered, de overige 15 opvarenden zijn door een Sikorsy S-55 helikopter in 5 vluchten van boord gehaald, 12-7-1955 vlot gebracht, total-loss verklaard, gesloopt te Krimpen a/d IJssel.

GATT

door: Aad van Holstein

Het is guur op de Noordzee. Er staat een harde noordwester storm. De gierende wind staat vrijwel pal op de monding van de Nieuwe Waterweg. Hoog krullen de golven op. Met groot geweld slaan ze te pletter tegen de Zuiderpier. Het is woensdagavond de twaalfde januari 1955. Vlak voor de kust van Hoek van Holland raken enkele schepen op weg naar Rotterdam op de zware zee in moeilijkheden. Eén schip komt van de andere kant de Waterweg juist afzakken en steekt zijn kop brutaal in de wind. Het is de Noorse vrachtvaarder de GATT, die ondanks het slechte weer toch uitvaart. De bestemming is Newcastle. En hoewel de weersverwachtingen zeer ongunstig zijn, heeft de kapitein toch een loods aan boord genomen om het zeegat te kiezen. Misschien uit economisch belang? Wie zal het zeggen. De boot koerst echter niet, zoals de kapitein het wel zou willen.

Want ondanks alle inspanningen van de loods wordt het schip steeds meer naar bakboord uit koers geduwd. Het is na enige tijd zelfs niet meer te houden en wordt door de harde wind met een smak op de Zuiderpier geworpen. Vlak bij de plek die het Dode Gat heet...

Streng

Een half jaar later zal de Raad voor de Scheepvaart nogal streng oordelen over de beslissing om toch uit te varen. De kapitein blijkt namelijk voor vertrek helemaal niet naar de weersverwachtingen te hebben geïnformeerd. De loods die het schip naar buiten moet brengen, blijkt evenmin op de hoogte van de laatste weerberichten. Beiden onderschatten de Situatie. De raad acht het echter de plicht van de kapitein om wel

degelijk van deze berichten kennis te nemen en zegt het gewenst te vinden, dat de loods dat ook doet. Nu de loods niet op de hoogte is, slaagt hij er ook niet in te anticiperen op de situatie, waardoor het schip een speelbal van de golven wordt. Het is immers niet beladen en ligt daardoor vrij hoog op het water. Bij de botsing met de pier slaat het schip ogenblikkelijk lek en maakt meteen al veel water. En wel zo veel dat het dreigt te zinken. Onmiddellijk varen sleepboten en de reddingboot PRESIDENT JAN LELS, die in de Berghaven liggen, uit ter assistentie. Al gauw ziet schipper Seters van de reddingsboot dat het om een verloren zaak gaat, maar ook dat het hem onmogelijk is met deze boot de bemanning van de GATT te redden. Hoge golven beuken constant tegen het vrachtschip. Daardoor is het via het water onmogelijk te benaderen. Maar de agent van de reddingsmaatschappij Quint komt op het heldere idee de nieuwe vlet, waarover de redders sinds kort beschikken, in te zetten. Zo snel als mogelijk is vaart de PRESIDENT JAN LELS daarom terug naar de Berghaven. De bemanning stapt rap over in de GOUDRIAAN. Zo heet de vlet die ook veel gemakkelijker te manoeuvreren is. Terwijl de zee rondom hen kookt, zwoegen Seters en zijn mannen met groot doorzettingsvermogen door, tot zij erin slagen zeven man aan boord te nemen.

Noodsignalen

Intussen komen in Hoek van Holland vanaf zee noodsignalen binnen van een kustvaarder. De coaster dreigt op de Maasvlakte te stranden. De sleepboot Maas vaart ijlings uit om dit te verhinderen. Dat lukt op het nippertje, nadat een verbinding tot stand kan worden gebracht. Zo kan het schip op sleeptouw worden genomen. De woedende zee en de nachtelijke omstandigheden maken het spoedig nodig de strijd tot de andere morgen te staken. Dan komt schipper, Seters opnieuw in touw om -overigens tevergeefs- te proberen met de nieuwe vlet de andere schipbreukelingen van de gestrande Noor te redden. Intussen heeft Quint echter verbinding gezocht met het vliegtuigmoederschip de Karel Doorman van de Koninklijke Marine met het vriendelijke maar dringende verzoek bij de redding assistentie te verlenen. Aan dat verzoek wordt prompt voldaan en wel op de modernste manier. Er wordt een helikopter ingezet. De reddingsoperatie krijgt daardoor een spectaculair karakter en wordt intussen door steeds meer publiek vanaf de kust gevolgd. In een paar korte, adembenemende vluchten weet de helikopterpiloot alle achtergebleven bemanningsleden nabij de seinpost door de lucht veilig aan de wal te zetten. Daarna keert hij al wentelwiekend naar de KAREL DOORMAN terug. Het gestrande vrachtschip begint daarna steeds meer naar stuurboord, naar zee te hellen.

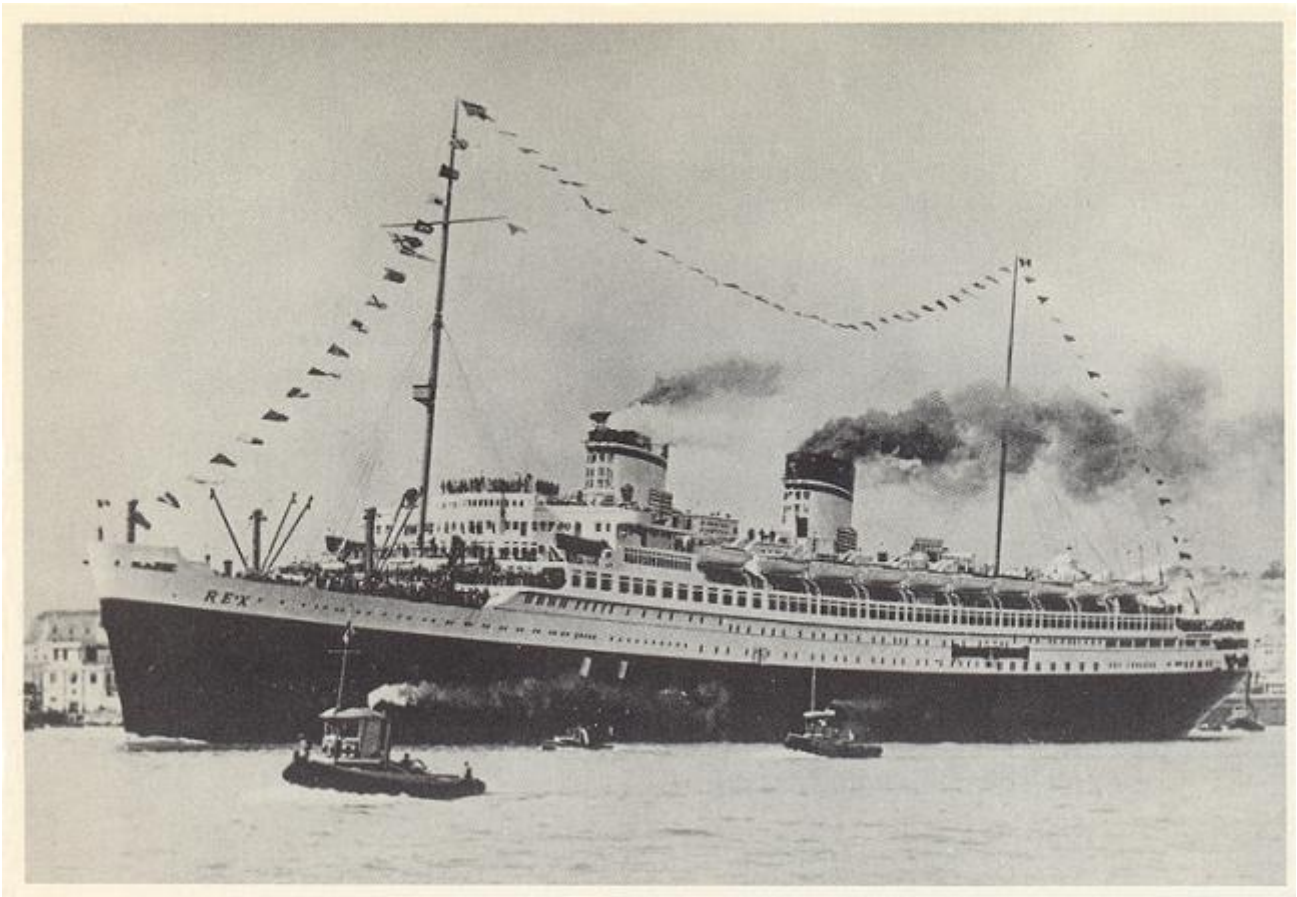


Weggeslagen

Het duurt echter nog tot zaterdag voordat het voor de eerste maal kan worden betreden. Aan stuurboord blijkt de reling geheel te zijn weggeslagen. Het water is de hutten overal binnen gedrongen en ook de ruimen zijn gedeeltelijk volgelopen. De eerste vraag is nu: hoe kan het schip dat muurvast op de Zuiderdam zit worden geborgen? Dat het een zwaar en langdurig karwei zal worden staat vast. In opdracht van de Rijkshavenmeester begint Taks Berging uit Maassluis daarom alvast met het uitbrengen van twee stokankers, die bedoeld zijn om te voorkomen dat het schip loslaat en in de Waterweg zinkt. Van het lage tij wordt gebruik gemaakt om met een kraanwagen de zware ketting over de dam te tillen. Intussen zijn persoonlijke bezittingen, bederfelijke levensmiddelen, radioapparatuur en drank snel van boord gehaald en in veiligheid gebracht. Van de Noorderpier af is het wrak goed zichtbaar. Omdat al eerder bij het stranden en zinken van de FAUSTUS veel publiek naar de Hoek kwam, is men nu op een soortgelijke invasie voorbereid. De gemeente politie is zowel zaterdag als zondag geassisteerd door een aantal agenten uit Rotterdam om een en ander in goede banen te leiden. Maar ze hoeven nauwelijks in touw te komen, want het weer blijft koud en vooral ook nat, waardoor het erg meevalt met de drukte.

Herinnering

Het bergen van het wrak vergt (dat wordt meteen in januari al voorzien) bijna een half jaar. Het schip ligt er zo lange tijd bij als een herinnering aan deze winter, die bijzonder stormachtig is geweest. Rond Pinksteren is zelfs het een ware attractie voor duizenden strandbezoekers, die in de jaren na de oorlog Hoek van Holland als recreatiegebied hebben ontdekt, terwijl zij hun emigrerende familieleden hier komen uitzwaaien. Maar het verkeer veroorzaakt in en om het dorp wel vele overlast. Het gestrande schip bewijst maar weer, zo schrijven de kranten, hoe gevaarlijk het kan zijn voor de monding van de Nieuwe Waterweg. Vooral bij storm en hoge zee. Een leeg schip als de GATT dat met klein machinevermogen probeert de monding uit te varen tegen een noordwester in, zal spoedig in nood kunnen verkeren, aldus weekblad De Westlander. De raad van de Scheepvaart is er tenslotte van overtuigd dat de loods zo goed mogelijk de kapitein met zijn adviezen heeft bijgestaan. De kapitein had beter dan de loods bekend moeten zijn met de reacties van zijn schip op winden storm, ook wanneer dit leeg is. Hij had, luidt het oordeel, moeten beslissen de reis niet voort te zetten, toen de omstandigheden ongunstiger werden. (Bron: Aad van Holstein, uit: Ouder Westland, 15 januari 2005, kaarten: Sparo).



4d.t.s. REX, te water gelaten voor rekening van Navigazione Generale Italiana, 9-1932 opgeleverd door Soc. Anon. Ansaldo, Sestri Ponente (296) als REX aan "Italia" (Flotte Riuniti Cosulich-Lloyd Sabauda-N.G.I.), Genua-Italië, 51.062 BRT, 30.623 NRT, 268,32 (254,29) x 29,58 x 18,50 c 10,077 meter, 12 waterpijpketels, v.o. 12.023,5 m², 27 atm., 12 stoomturbines, verdragd naar 4 schroeven, Soc. Anon. Ansaldo, 28 kn.

1937 verkocht aan "Italia" Soc. Anon. di Navigazione, Genua-Italië.

8-9-1943 te Triest in Duitse handen gevallen.

8/9-9-1944 bij Capodistria, Italië door een geallieerde luchtaanval in brand geraakt en gezonken, 1947/8 door Joegoslavische bergers gesloopt.

(Kaart: Miller, Famous Ocean Liners Photo Postcards, Dover Publication).

**Nieuw
Amsterdam
met
14-mijls
vaart naar
Taiwan-
sloper**

Rotterdam. — De Nieuw Amsterdam is op slechts zestig procent van het normale machinevermogen dat komt meer op een snobheid van 14 mijl per uur — op weg naar de nieuwe eigenaar: de zeevloperij Nantong op Taiwan (Nationaal-fisch China).

De Holland Amerika Lijn (die het een de aflevering in het begin van maart eigenaar van het bij na 30 jaar oude passagierschip is) heeft daartoe besloten om zoveel mogelijk (schakere) stookolie te besparen.

Het schip is op 9 januari vanuit Port Everglades in Florida (waar het nu bevestiging van de laatste cruises afkade waken heeft gelegen) naar Corinto gegaan, om daar te bunkeren. Vandaag zoe de Nieuw Amsterdam — waarop een rompbemanning van slechts acht man zit — het Panamakanaal passeren. De reis naar Taiwan loopt via Honolulu.

Als de Nieuw Amsterdam begin maart bij de sloper arriveert, zal dit bedrijf vrijwel linear zijn met de sloop van het vroegere passagierschip Osewa van de Engelse redarief P. and O.

Overigens heeft de sloperij het schip (waarvoor volgens Londenese makelaarskringen ongeveer twaalf miljoen gulden is betaald) in z'n geheel verkocht: d.w.z. met de kostbare inventaris.

NIEUW AMSTERDAM met 14-mijls vaart naar de Taiwan-sloper



Rotterdam. De NIEUW AMSTERDAM is op slechts zestig procent van het normale machinevermogen - dat komt neer op een snelheid van 14 mijl per uur - op weg naar de scheepssloperij Nan-Feng op Taiwan (Nationalistisch China).

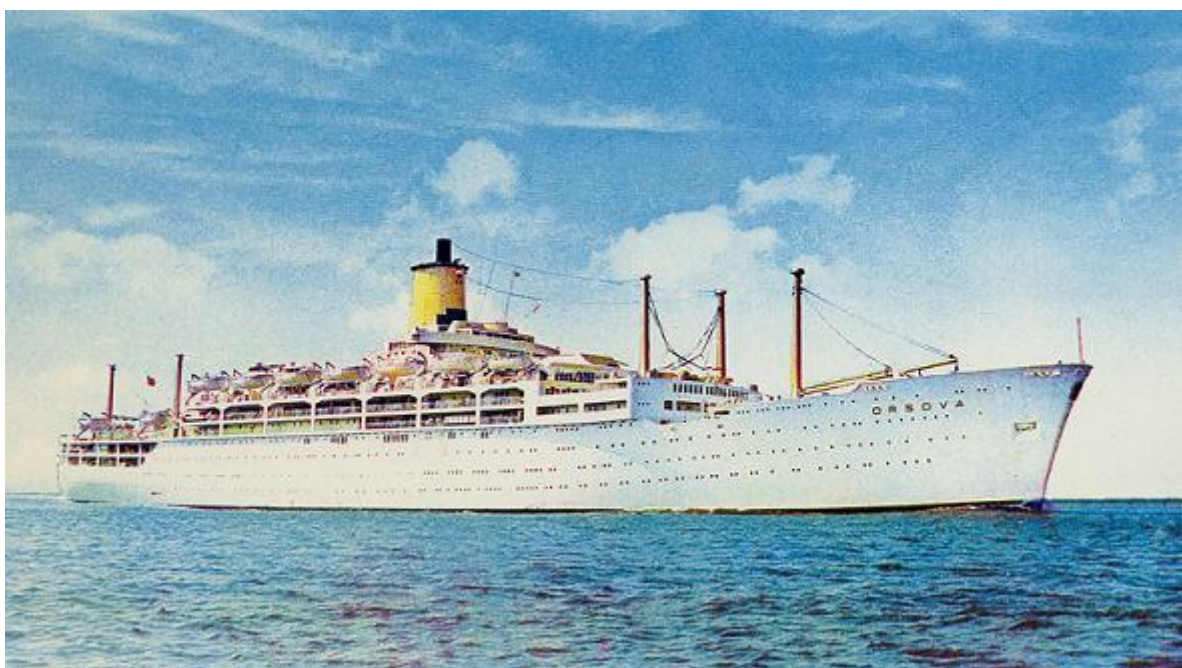
De Holland Amerika Lijn (die tot aan de aflevering in het begin van maart eigenaar van het bijna 36 jaar oude passagiersschip is) heeft daartoe besloten om zoveel mogelijk (schaarse) stookolie te besparen.

Het schip is op 9 januari vanuit Port Everglades in Florida (waar het na beëindiging van de laatste cruise enkele weken heeft gelegen) naar Curaçao gevaren, om daar te bunkeren. Vandaag zou de NIEUW AMSTERDAM - waarop een rompbemanning van slechts tachtig man zit - het Panamakanaal passeren. De reis naar Taiwan loopt via Honolulu.

Als de NIEUW AMSTERDAM begin maart bij de sloperij arriveert, zal dit bedrijf vrijwel klaar zijn met de sloop van het vroegere passagiersschip ORSOVA van de Engelse rederij P. and O.

Overigens heeft de sloperij het schip (waarvoor volgens Londense makelaarskringen ongeveer twaalf miljoen gulden is betaald) in z'n geheel verkocht: d.w.z. met de kostbare inventaris.

Bron: AD, 1974, NB: 2-3-1974 gearriveerd bij Nan Fung Steel Enterprise Ltd., Kaohsiung om gesloopt te worden, kaart: H.A.L.



ORSOVA 3-1954 opgeleverd door Vickers-Armstrongs Ltd., Barrow (1021) als ORSOVA aan Orient Steam Navigation Co. Ltd., Londen-U.K., 28.790 BRT, 22 kn. 1965 ingebracht bij Peninsular & Oriental Steam Navigation Co., Londen-U.K. 14-2-1974 gearriveerd bij Nan Fung Steel Enterprise Ltd., Kaohsiung om gesloopt te worden, de sloop begon 17-12-1974. (Kaart: P&O, Beken & Son, Cowes SS.120).



m.t. POLYSCANDIA 7112826, 26-6-1971 te water gelaten, 9-1971 opgeleverd door Mitsui Shipbuilding & Engineering Co., Chiba (892) als POLYSCANDIA aan Einar Rasmussen, Noorwegen, 112.458 BRT, 224.850 DWT, 34.200 EPK, 25.156 kW, B&W, de werf. 16 kn. 1982 verkocht aan Korea Tonghae Shipping Co., Noord Korea, herdoopt SON BONG. 19-9-1985 afgemeerd aan het Sea Island Terminal, Kharg Island om te laden, getroffen door een Irakese Exocet raket, uitgebrand en gezonken, 2 opvarenden vermist.

Schip MSC vast op Indonesisch rif



Het containerschip MSC CAROLE 8618308 is deze week (28/29-2-2012) bij het benaderen van de haven van Jakarta op een rif gelopen. Een eerste poging om het 4.814 TEU grote schip er weer af te halen, is mislukt.

De MSC CAROLE vaart in de gezamenlijke Boomerang Service van Maersk Line en MSC tussen Azië en Australië en was op weg van Fremantle naar Jakarta. Aan boord is ook lading van APL, omdat die rederij slots koopt op deze dienst.

Volgens lokale autoriteiten is de bemanning veilig en is er voorlopig ook geen sprake van milieuvervuiling. De MSC CAROLE werd in 1989 in het Deense Odense gebouwd als 'MATHILDE MÆRSK' en werd later door Maersk aan de Canadese rederij Seaspan verkocht. MSC huurt het schip van Seaspan.

De bemanning van de 'MSC CAROLE' werd vorige maand door de Australian Maritime Safety Authority nog in de bloemetjes gezet, omdat het schip 53 opvarenden redde bij de ramp met de ferry RABUAL QUEEN in Papua Nieuw Guinea. (Bron: De Lloyd, foto MATHILDE MÆRSK: TVDZ 9-1989, Europoort).



COSTA ALLEGRA 6916885, 12-1969 opgeleverd door Wärtsilä, Abo (1170) als ANNIE JOHNSON aan Rederi A/B Nordstjernen, Zweden, in beheer bij Axel Axelson Johnson, containerschip, 744 TEU, 14.936 BRT, 16.285 DWT, 26.040 EPK, 19,426 kW, 2 x Pielstick-Wärtsilä 16PC2V, 2 x Pielstick-Wärtsilä 12PC2V, 23 kn. 1981 ingebracht bij Axel Axelson Johnson (Johnson Line A/B), Zweden. 1986 verkocht aan Anassis Navigation Co. Ltd., Cyprus, 5-8-1986 herdoopt REGENT MOON. 8-1986 opgelegd te Perama. 1987 verkocht aan Peleus Marine Co. Ltd., Cyprus. 1988 verkocht aan Cia. Nav. Panalexandra S.A., Panama, herdoopt ALEXANDRA. 28-8-1990 verkocht aan Costa Crociere S.p.A., Italië, 4-9-1990 t/m 16-11-1992 verlengd en verbouwd tot passagiersschip bij Mariotti Varvet, Genua, aanvankelijk COSTA AZZURRA, 4-9-1990 (s) herdoopt COSTA ALLEGRA, 28.430 BRT, 6.966 DWT, 405 + 1.066 passagiers, 4 x Wärtsilä 6R46 NE-92, vertraagd naar 2 schroeven, 23-11-1992 vertrek 1^e cruise van Genua naar St. Thomas. 1994 verkocht aan Prestige Cruises N.V., Monrovia-Liberia, in beheer bij Prestige Cruises Management Ltd. S.A.M. en Costa Crociere S.p.A., Italië. 1998 in beheer bij Martinoli en Costa Crociere S.p.A., Italië. 2000 verkocht aan Costa Crociere S.p.A., Genua-Italië.

27-2-2012 tijdens een vanaf Madagascar 636 passagiers en 413 bemanningsleden, op circa 200 mijl ten zuidwesten van de Seychelles brak brand uit in de machinekamer met generatoren waardoor alle motoren en elektriciteit uitvielen, brand onder controle gekregen maar geen elektriciteit op het boordnet kunnen krijgen, door (tonijn)vissersschip TREVIGNON (9359698, bouwjaar 2006, 2.732 BRT, 2.165 DWT) op sleeptouw genomen, 1-3-2012 de sleep gearriveerd te Port Victoria, Seychelles. (Foto ANNIE JOHNSON: TVDZ, 14-1-1982).



Cruiseschip COSTA ALLEGRA op drift voor Seychellen na brand

Anderhalve maand na de ramp met de COSTA CONCORDIA is een ander luxe cruiseschip op drift geslagen. Door een brand aan boord dobert de COSTA ALLEGRA stuurloos rond in de Indische Oceaan, zo'n 400 kilometer van de eilandengroep Seychellen. Dat meldt de site Lloyd's List. Er zijn meer dan 1.000 passagiers (onder wie 14 Belgen) en bemanningsleden aan boord, maar die zouden allemaal ongedeerd zijn. De brand in de machinekamer is geblust, maar het gevaarte is wel onbestuurbaar geworden. De COSTA ALLEGRA is net als de COSTA CONCORDIA eigendom van de Costa Crociere, de rederij dat door de ramp met de "Concordia" zwaar op de korrel werd en wordt genomen.

De vlammen ontstonden in de machinekamer bij de generatoren. Door een snelle interventie van de bemanning kon het vuur snel geblust worden, maar door de brand is de aandrijving van het cruiseschip wel uitgevallen en dobert de COSTA ALLEGRA rond op de Indische Oceaan. "Er is geen gevaar en de situatie is niet alarmerend", heeft kolonel Michael Rosette gemeld van de kustwacht van Mahé, het grootste en meest bevolkte eiland van de Seychellen.



Klaar voor reddingsboten

Het schip was vertrokken vanuit Madagaskar en was op weg naar Mahé. Aan boord zijn er 627 passagiers en 413 bemanningsleden en personeel. Onder hen veel Italianen: 186 passagiers en 86 bemanningsleden. De Italiaanse kustwacht heeft dan ook alle vrachtschepen in de buurt opgedragen koers te zetten richting COSTA ALLEGRA om hulp te bieden. De communicatie op het schip is intact gebleven en alle passagiers zijn ongedeerd. Ze zijn verzameld aan de reddingsboten zoals voorzien in de noodprocedure. Het gevaarte van 28.000 ton blijft voorlopig op drift.

Bijgenaamd 'Kristallen Schip'

De COSTA ALLEGRA is een schip van de cruisemaatschappij Costa Crociere, waar ook de COSTA CONCORDIA deel van uitmaakt. De COSTA ALLEGRA is minder groot dan de "Concordia". Het is 187 meter lang en 25 meter breed en kan 1.072 passagiers vervoeren. Het is sinds 1992 eigendom van de rederij Costa Crociere. Het is eveneens een erg luxueus cruiseschip bijgenaamd het 'Kristallen Schip'.

Bron: KH/HLN, foto TREVIGNON: Oceanattitude.org, foto COSTA ALLEGRA: TVDZ, 1994).



Cruiseschip naar grootste eiland Seychellen

De COSTA ALLEGRA wordt weggesleept.

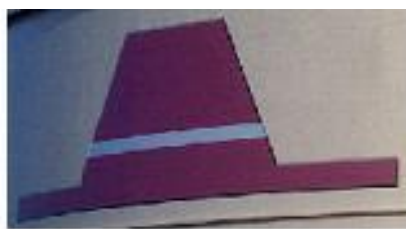
Het op drift geraakte Italiaanse cruiseschip COSTA ALLEGRA zal naar Mahé, het grootste eiland van de Seychellen, worden gesleept. Dat meldde de rederij

die het schip beheert, dinsdag (28-2-2012).

De motoren van de COSTA ALLEGRA vielen uit na een brand, toen het schip bezig was met een tocht over de Indische Oceaan. Het cruiseschip is van dezelfde rederij als de COSTA CONCORDIA, die in januari kapseisde en waarbij 32 mensen het leven verloren. Dat gebeurde voor de kust van de Italiaanse regio Toscane. De COSTA ALLEGRA arriveert naar verwachting donderdag in de haven van Victoria, de hoofdstad van de archipel. Eerder was het nog het plan om het schip naar een ander eilandje te slepen, waarna de opvarenden per ferry naar Victoria zouden worden gebracht. Een Frans vissersschip sleept het cruiseschip met meer dan 1.000 passagiers naar Mahé. (ANP/Redactie, 28/02/12 13u40, foto: AP).



+



=



Josua van Eik en W.H. Nolthenius te Amsterdam besloten samen met 2 andere "pakhuismeesteren", G. de Roo en G. Palestijn te Rotterdam, in januari 1818 tot de oprichting van "Pakhuismeesteren van de Thee", zowel te Amsterdam als te Rotterdam. Te Rotterdam vestigde deze zich in 1818 in het oude Oost-Indische Huis aan de Boompjes te Rotterdam. Dit ter voortzetting van de werkzaamheden en stelde zich voor als "Rotterdamsch Etablissement ten opslag, voorbereiding ten verkoop en levering van de Thee per

ontvangstcedullen op den van ouds in den Handel gebruikelijken voet". De thee kwam niet meer uit Oost-Indië maar vanaf de tweede helft van de 17e eeuw uit China. Vóór die tijd waren het meestal de grote Handelshuizen die voor eigen rekening goederen uit Oost-Indië lieten komen met eigen schepen. Later gingen groepen handelaren ook invoeren om het risico te delen, daarbij ontstond de behoefte aan een

neutrale partner voor de opslag en distributie. Om in die behoefde te voorzien werd Pakhuismeesteren van de Thee opgericht. Helaas overleed in januari 1818 oprichter G. de Roo en medeoprichter G. Palesteijn zag daarna af van deelname de nieuwe zaak. In de Rotterdamse afdeling namen daarna commissionair H.C. Voorhoeve en jeneverfabrikant E.P. de Monchy hun plaatsen in.

In een poging de Hollandsche stapelmarkt in ere te herstellen richtte koning Willem I in 1824 de stichting Nederlandsche Handel Maatschappij op. In de korte tijd dat deze zich met de handel uit China bezig hield bracht ze de thee onder bij Pakhuismeesteren van de Thee. Bij de oprichting van de Handel Mij. leefde aanvankelijk de angst gepasseerd te worden bij de opslag en handel. De Nederlandsche Handel Maatschappij ging zich daarna ook met de Oost Indische handel bezig houden en bleef de thee aanbieden aan de Pakhuismeesteren. Ook uit Oost Indië kwam vanaf 1835 weer thee, eerst te Amsterdam en vanaf 1849 te Rotterdam.

De eerste jaren volgden steeds familieleden elkaar op in het bedrijf maar na 1878 kwam de Amsterdamse afdeling geleidelijk aan in handen van de familie Bierens de Haan. In Rotterdam bleven de families Voorhoeve en de Monchy het gezicht van Pakhuismeesteren bepalen. Bovendien deden beide meer als alleen thee, ook met de handel bemoeiden ze zich. E.P. de Monchy trouwde in 1817 met de dochter van A. Mees die bankier was en commissaris bij Pakhuismeesteren van de Thee. Financiële zorgen hoefden er dus niet te zijn maar Amsterdam bleef de belangrijkste theehaven. Niet in de laatste plaats door de filosofie van de Nederlandsche Handel Mij. De Amsterdamse vestiging ging in 1828 ook koffie opslaan en bewerken, Rotterdam volgde dat voorbeeld in 1832. Verreweg het grootste deel van de Aziatische koffie (90%) verzorgde de Nederlandsche Handel Mij. en had de opslag van Javaanse koffie aanvankelijk in eigen beheer. Vanaf 1 januari 1828 ging de Amsterdamse vestiging dat verzorgen en noemden zich Pakhuismeesteren van de Koffij. In 1858 raakte Pakhuismeesteren van de Koffij de koffieopslag kwijt, de Nederlandsche Handel Mij. ging het zelf beheren. Niet voor lang want nog in hetzelfde jaar kwam de koffie terecht bij een combinatie van drie vemen waarvan Blaauwhoedenveem de leiding had. De andere waren Roodhoedenveem en Klapmutsenveem.

Het behandelen van rijst gaf echter Rotterdam weer een voorsprong. Vanaf 1850 ging men er in Rotterdam toe over op allerlei goederen op te slaan en kortte men de naam af tot Pakhuismeesteren. De stijgende aanvoer van goederen noopte het bedrijf uit te breiden en men besloot in 1898 tot de bouw van een pakhuizencomplex met een vloeroppervlakte van 16.000 m² aan de Wilhelminakade.

Voor de op- en overslag van katoen werd in 1916, met medewerking van Pakhuismeesteren, N.V. Katoenveem opgericht.

In november 1937 verwoeste een brand het gehele complex, ter vervangen daarvan kocht Pakhuismeesteren het ongeveer even grote pand "De Eersteling" aan de Rijnhaven. Bij Duitse bombardement in mei 1940 werden 10 huizen en het kantoorpand vernield. Binnen één week na het bombardement besloot Pakhuismeesteren tot de opbouw van het door brand verloren gegane complex aan de Wilhelminakade. Het lukte om de benodigde bouwmaterialen te kunnen bemachtigen en in de eerste bezettingsjaren kwam de bouw van het nieuwe ca. 64.000 m³ grote pand gereed.

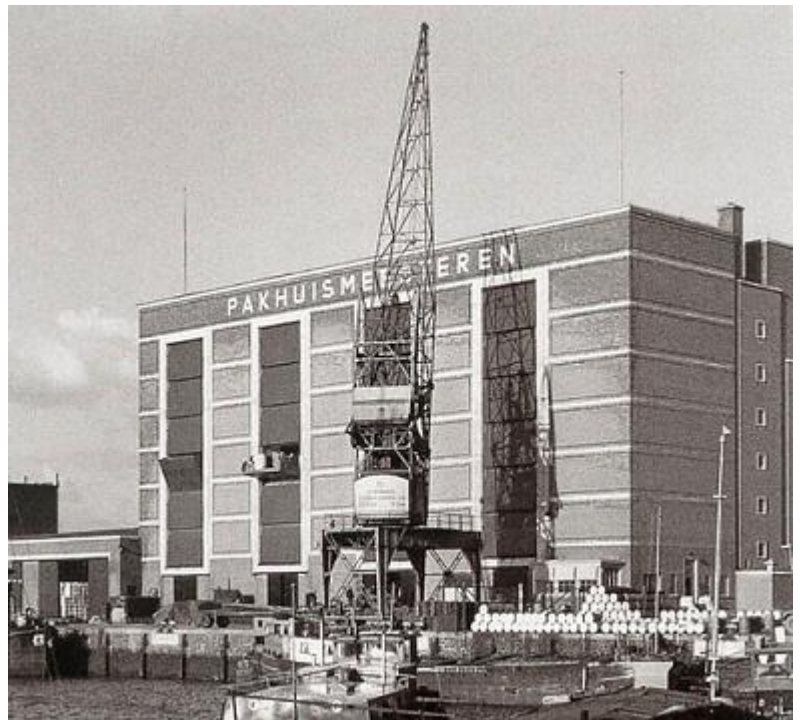
Het verbouwde pakhuys aan de Rijnhaven, foto: delastdrager.eu, 1950.

In september 1944 gingen de Duitse bezetters de haven onklaar maken door kade's, kranen enz. op te blazen. Het voorste gedeelte van het pand "De Eersteling" werd daarbij ontzet zodat het pakhuys niet meer te gebruiken was en eigenlijk niets anders restte dan het te slopen en een nieuw complex te bouwen. Omstreeks 1950 is het gehele pand gerenoveerd en de buitenkant vernieuwd.

Na de oorlog wist Pakhuismeesteren een Russisch contract te verwerven voor de opslag en behandeling van een partij rubber afkomstig uit Nederlandsch Indië. Daaruit vloeide voort het verkrijgen van het cargadoerschap van de Russische Staatsrederijen. Daarnaast kon Pakhuismeesteren vanaf 1953 optreden als agent en stuwadoor voor de Japanse Mitsui Line.

In het begin van de vijftiger jaren begaf Pakhuismeesteren zich ook op het pad van de expeditie (1952) en later in de Rijnvaart. Echter met minder succes, het leverde voornamelijk verlies op maar men zag het meer als service naar andere afdelingen. De Rijnschepen WULP en GRUTTO, gebouwd in 1956 en 1957, bleven in dienst van Rederij Pamina tot oktober 1968.

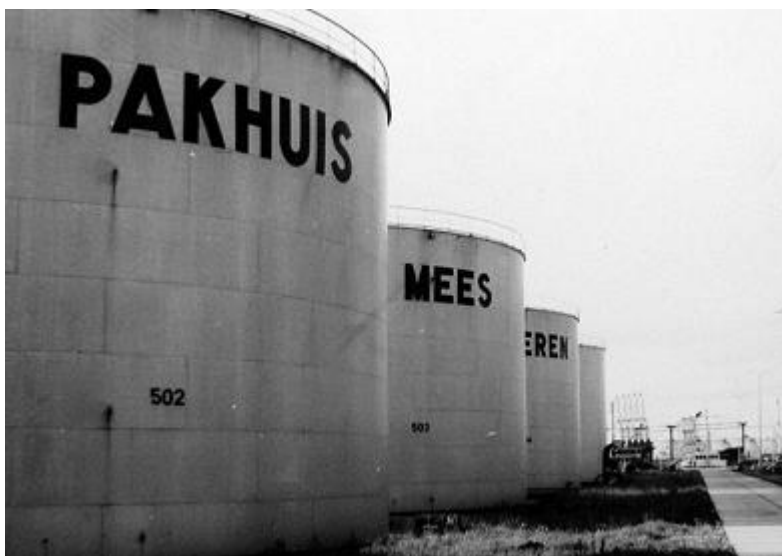
Ruimtegebrek deed Pakhuismeesteren besluiten om loods te huren, in 1952 loods Fenix en in 1958 loods West, beide aan de Rijnhaven. De in 1956 gekochte drijvende kraan LASTDRAGER ging het tekort



aan de kadelengete compenseren. In 1958 besloot Pakhuismeesteren zijn stuwadoorswerkzaamheden, die op vijf plaatsen in Rotterdam schepen behandelde, te concentreren op pier 2 in de Waalhaven. Vanaf 1961 kwam dat complex in bedrijf en kon daar ook de schepen behandelen van de Chinese en Oostduitse rederijen waarvan het in 1959 en 1962 een contract had verkregen om als cargadoer en stuwadoer op te treden.

De afspraak uit 1938 dat Pakhuismeesteren niet te Amsterdam mocht gaan werken hield stand tot 1959, toen kon het Pakhuismeesteren van de Thee te Amsterdam overnemen. Het zusterbedrijf raakte de thee kwijt aan Antwerpen en zat daarmee zonder werk. Pakhuismeesteren wilde het hebben om het om te vormen tot een modern veem- en stuwadoorsbedrijf om ook te Amsterdam de klanten van dienst te zijn. Dat resulteerde in 1965 tot de bouw van een grote loods aan de Suezhaven voor stuwadoors- en veemwerk. Concurrent Blaauwhoed begon zoiets te bouwen aan de Hornhaven en nam in die tijd enkele veembedrijven over. Het Nederlandsche Veem, kwaad op Pakhuismeesteren over de geschonden afspraken, ging in 1967 op in Blaauwhoed.

Met concurrent Blaauwhoed kwam Pakhuismeesteren in 1966 tot overeenstemming het niet goed meer functionerende complex Wilhelmina samen met een ernaast gelegen pand van Blaauwhoed te verbouwen tot industrieruimte. De besprekingen verliepen zo soepel dat het een eerste aanzet tot fusie moet zijn geweest.



Lampolie

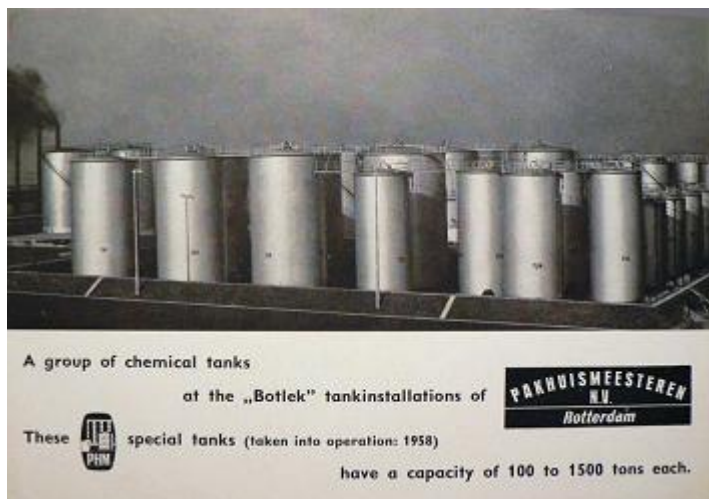
De handel in petroleum begon omstreeks 1863. Het gebruik van petroleum beperkte zich in die tijd tot verlichting en was toen bekend als lampolie. Om dit brandbare spul uit de stad te houden kreeg Pakhuismeesteren een terrein ter beschikking t.h.v. de tegenwoordige Spoorweghaven. Om het graven van deze haven mogelijk te maken verhuisde het bedrijf naar een andere plaats in Fijenoord. Daar moest Pakhuismeesteren zelf de loodsen laten bouwen die in 1865 gereed kwamen. Na die tijd ging men ook andere oliën en terpentijn op- en overslaan. Al na vijf jaar was het terrein te klein geworden en moest daar een handelshaven komen, in 1875 betrok het een terrein in Charlois. Tot 1888 vervoerde men petroleum uitsluitend in

vaten. Dat veranderde toen in april 1888 het driemast-stoomschip CHESTER af bij Pakhuismeesteren te Charlois met 3.600 ton petroleum in bulk afmeerde. Daartoe waren 6 opslagtanks op het terrein geplaatst. Vanaf 1920 ging het bedrijf ook eetbare oliën opslaan, eerst voornamelijk sojaolie uit het verre oosten. Later ging men ook over op de opslag van palmolie, kokosolie, grondnotenolie, zonnebloemolie en walvistraan.

In 1925 liep de erfpachttermijn van het terrein te Charlois af. Er waren al plannen voor het graven van een Petroleumhaven maar deze was nog niet gereed zodat de Gemeente het erfpacht verlengde tot 1935. Om aan de steeds groter wordende vraag te kunnen voldoen plaatste men wel tanks op Charlois maar deze werden zodanig geconstrueerd dat deze te verplaatsen waren. In 1935 begon men met de verhuizing van het hele opslagbedrijf naar de 1e Petroleumhaven waar een terrein beschikbaar was gekomen. Voordat deze verhuizing voltooid was waren er wel een paar jaar verlopen.

Op 20 juli 1940 gingen bij een luchtaanval 7 grote opslagtanks verloren. Op 29 en 30 september en 2 oktober 1944 werden alle 137 opslagtanks vernield. De 170.000 m3 opslagruimte, leidingen enz. waren onbruikbaar geworden doordat de Duitse bezetter alles had opgeblazen. Nog voor de bevrijding begon men met het opruimen en de opbouw van de installatie zodat direct na de bevrijding er weer gewerkt kon worden. Na 2 jaar was het zover dat alles weer opgebouwd was en 178.000 m3 opslag ter beschikking had. Tot 1955 breidde men regelmatig het tankpark uit en beschikte toen over 294.000 m3 opslagruimte.

Om de te verwachte groeiende aanvoer van olie te kunnen opvangen besloot Pakhuismeesteren tot de bouw van een nieuw complex in de pas geopende Botlek. Dat vergde een enorme investering en dat was iets wat niet voorhanden was. De ondernemingsvorm van Pakhuismeesteren was sinds de oprichting niet veranderd, een firma met firmanten. Om de financiering van het Botlek terminal mogelijk te maken kreeg



Pakhuismeesteren per 31 juli 1956 de vorm van een naamloze vennootschap. Het kapitaal van 1 miljoen gulden van de firma zette men om in een aandelenkapitaal van 5 miljoen en alle aandelen kwamen in handen van de drie voormalige firmanten. Door de overname in 1965 van de Nederlandse Opslag Maatschappij aan de 2e Petroleumhaven te Pernis steeg de opslagcapaciteit met 300.000 m³ tot 1.269.000 m³. In de Botlek sloeg met voornamelijk minerale oliën en chemicaliën op terwijl Pernis zich specialiseerde in eetbare oliën. In de Europoort kreeg Pakhuismeesteren een terrein aan de 7e petroleumhaven om een tankopslag te bouwen dat geschikt was om de grootste tankers te ontvangen. Deelname in het containeroverslagbedrijf Europe Container Terminus (E.C.T.) in 1966 en de overname in 1967 van wegvervoersbedrijf Rutges vroegen enorme financiële investeringen en Pakhuismeesteren had niet zo veel op zak. Dat was het ook dat de gang naar de beurs tegenhield. Blaauwhoed had dat echter wel en toen ze elkaar tegenkwamen in besprekingen over N.V. Katoenveem en de verbouwing van het Wilhelmina complex leek een fusie voor de hand liggend.

In 1967 kwam het tot een fusie tussen N.V. Pakhuismeesteren en N.V. Blaauwhoedenveem. Op 31 augustus 1967 maakte beide bedrijven dat op een persconferentie bekend. De nieuwe bedrijfsnaam zou Pakhoed worden, een afkorting van de beide namen.



STORMAN ASIA 7533721, 16-4-1977 te water gelaten, 16-5-1977 proefvaart, 16-5-1977 opgeleverd door C. Luehring Schiffswerft G.m.b.H. & Co. K.G. (7601) als GLORIA VIRENTIUM aan Rederij "Gloria Virentium" B.V., Rotterdam, in beheer bij N.V. C. Holscher's Scheepvaartbedrijf, 1.599 BRT, 2.640 EPK, 1.942 kW, S.K.L. 8NVD48A-2. 1982 verkocht aan Robo Shipping (Curaçao) N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Anthony Veder & Co. N.V., herdoopt STARMAN ASIA. 1986 als STARMAN ASIA in beheer bij Sloman-Neptun Schiffahrts A.G., Bremen. 1987 in beheer bij Hanseatic Shipping Co. N.V. 1988 als STARMAN ASIA verkocht aan Mahaai Shipping Co. N.V., Willemstad-N.A. 1992 in beheer bij Mammoet Shipping B.V. 1992 als STARMAN ASIA verkocht aan Sterreman Scheepvaart N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Navimar S.A., Lugano. 1993 verkocht aan Monastro Shipping N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Ocean S.r.l., Triëst herdoopt STORMAN ASIA. 1998 thuishaven en vlag: Madeira-Portugal (PMD), roepsein CQXP. 16-12-1999 aan de grond bij de haven van Anzio-Italië, met behulp van sleepboten vlot gekomen en naar Anzio gebracht, geen schade opgelopen, 18-12-1999 vertrokken van Anzio naar Triëst. 10-2000 in beheer bij Navimar S.A., Lugano. 22-4-2002 verkocht aan Key Largo Transportes Maritimos (Sociedade Unipessoal) Lda., Madeira-Portugal(PMD), in beheer bij Fluvio Padana. 30-6-2003 in beheer bij

Navimar S.A., Lugano. 5-7-2005 (e) in beheer bij S Marco Shipping, Venetië. 13-8-2008 verkocht aan MAK Offshore S.p.A., Madeira-Portugal(PMD), in beheer bij S Marco Shipping, Venetië. 14-6-2010 bij het aanlopen van de haven te Durrës, Albanië tegen de gemeerde RUBY (8897198) gevaren, deze liep flinke schade op.



2012 verkocht voor sloop naar Turkije, 1-3-2012 gearriveerd bij Aliğa vanaf La Spezia, 2-3-2012 op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto's: Scheepsfotoruilbeurs, STARMAN ASIA: 12-10-1988).



EWL CENTRAL AMERICA 8421212, 20-6-1985 kiel gelegd, 18-10-1985 te water gelaten als JENS KNÜPPEL, 30-1-1986 herdoopt BIRGIT NABER, 11-3-1986 opgeleverd door Rickmers Rhederei G.m.b.H., Rickmers Werft, Bremerhaven (430) aan Naber Reederei G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg-West Duitsland, in beheer bij Thien & Heyenga Bereederungs- und Befrachtungsgesellschaft.m.b.H., 1002 TEU, 11-3-1986 in charter bij Nedlloyd Lijnen B.V. te Rotterdam, herdoopt NEDLLOYD ZAANDAM, 13-9-1988(GL) herdoopt BIRGIT NABER, 12-1-1989 herdoopt AEL EUROPA, 17-2-1989 herdoopt BIRGIT NABER, 2-12-1991 herdoopt CMB ENVOY, 17-3-1992 herdoopt BIRGIT NABER, 1994 thuishaven: Hamburg, vlag: Antigua & Barbuda, 29-23-1995 herdoopt FAS GULF, 4-10-2000 (GL) herdoopt EWL CENTRAL AMERICA, 4-10-2004 (e) vlag: Duitsland, 12-2004 verkocht aan Golden Flame Marine S.A., Monrovia-Liberia, in beheer bij Cosmship Management S.A., Piraeus, 18-1-2007 (GL) herdoopt ENDEAVOUR. 2-2012 verkocht voor sloop naar Alang, India. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 25-6-2001).

N.V. Stoomvaart Maatschappij "Noord-Europa" N.V. Stoomvaart Maatschappij "Socrates"

In 1894 vreesde men voor het uitvlaggen van Engelse schepen naar de Nederlandse vlag door het aanscherpen van de veiligheidsmaatregelen. Maatregelen omtrent een te grote diepgang (invoeren Plimsoll merk), sjourren van deklast, graanschotten, reddingsmiddelen seinlampen enz. werden doorgevoerd en de Britse reders zagen nog meer voorschriften t.a.v. bemanningsleden aankomen. Daarmee kon niet de beoogde winst behaald worden terwijl schepen van andere landen, zonder die strengere maatregelen, goedkoper konden varen. Hier ter lande dacht men dat allerlei onveilige Britse schepen hier hun toevlucht zouden zoeken. Er kwamen wel schepen over doch niet in die aantallen die men dachtte.

De Britse rederij T. Stephens te Londen besloot om het in aanbouw zijnde vrachtschip WILHELMINA onder de Nederlandse vlag te brengen en richtte in 1895 de N.V. Stoomvaart Maatschappij "Noord-Europa" op. In deze rederijen had Phs. van Ommeren een belang, met 2% wel zeer bescheiden. Wellicht deed van Ommeren dat om de agentuur van die schepen en rederij T. Stephens & Sons veilig te stellen. In de Staatscourant van 12 en 13 mei 1895 zijn de statuten en de Koninklijke bewilliging daarop bekend gemaakt.

Het maatschappelijk kapitaal bedroeg f 300.000 verdeeld over 400 aandelen van f 750. Daarvan werden 130 aandelen uitgegeven, 104 aan Thomas W. Stephens te Londen, 23 aan Samuel Walter Stephens te Londen, 1 aan Evert Deddes en 1 aan Phs. van Ommeren Jr., handelend voor de vennootschap onder firma Phs. van Ommeren.

De WILHELMINA zou als één van de eerste overkomen onder de voorwaarden zoals gesteld bij Stoomvaart Maatschappij "Noord-Europa"; bijna het gehele kapitaal en directie Brits. Als inbreng dacht men in Holland aanvankelijk aan de FIRDENE, een stoomschip van 1.448 BRT, gebouwd in 1883. Deze is in 1895 ook daadwerkelijk ingebracht bij Mij. "Noord-Europa" te Rotterdam, maar niet voor lange tijd.

Op 8 mei 1897 voer het stoomschip FIRDENE op de Noordzee met een lading zout op weg naar Stockholm. Er stond een stevig westenwindje en af en toe regende en hagelde het. De Noorse bark BÖDVAR (S.C. Larsen, Brevik, bouwjaar 1855, 455 BRT) maakte onder bevel van kapitein Aslaken een reis van Brevig naar Londen met een lading ijs. Op die zaterdagochtend om 5:00 uur voer de Noor aan bakboordszijde tegen de stomer aan. Daarbij boorde het voorschip zich een 2½ meter de machinekamer in die daarop vol water liep. In korte tijd zonk het schip en trachtte de bemanning zich in veiligheid te stellen door in de reddingsboten te stappen. Eén boot met 11 opvarenden kapseisde waarbij 4 man zich aanvankelijk probeerden te redden op de omgeslagen boot. Twee man daarvan konden de volgende nacht gered worden door de sloep van de Noorse bark. Aan boord van de FIRDENE bevonden zich 19 opvarenden, de gezagvoerder, kapitein Belding, de stuurman, 1e en 2e machinist en vijf bemanningsleden die in die sloep zaten verdronken.

De bark BÖDVAR zonk een uur na de aanvaring. De opvarenden daarvan waren ook in de reddingsboot gestapt. De 11 bemanningsleden van de BÖDVAR en 2 van de FIRDENE zijn aan boord genomen van de Engelse kotter ROSE (kapt. Smith) en te Helgoland aan land gezet. Het stoomschip MIMI (Fenwick, Stobart & Co. Ltd., Londen, bouwjaar 1893, 920 BRT) redde de bemanning van de FIRDENE die in tweede reddingsboot stapte en zette 2e stuurman C. Visser, 3e machinist G.J. de Rie, hofmeester J. Rechtle, kok J.L. Feucht, matroos J. Jansma, stoker B. van Vugt, stoker J. Noordijk, tremmer Ch. Gjertsen te Blyth aan wal. De verzekerde waarde van de FIRDENE schatte men op GB£ 10.000 en was bij verscheidene verzekeringsmaatschappijen en Lloyd's ondergebracht.

In juni 1896 leverde scheepswerf Short Bros. te Sunderland de WILHELMINA op aan N.V. Stoomvaart Mij. "Noord-Europa" te Rotterdam. Het schip maakte geen goede start. Eén maand na oplevering, op 16 juli 1896, strandde de WILHELMINA bij Punta Entena op weg van Carthage naar het Spaanse Mazarrón. De lading bestond uit kolen en blokken lood. Het stoomschip kwam aanvankelijk op eigen kracht niet vlot en de in de buurt varende LAMMERMOOR (Ropner & Son, Stockton, bouwjaar 1891, 2.856 BRT) bood zijn diensten aan. Daar de WILHELMINA daarna vaster in het zand kwam te zitten zag men af van de hulp van het vrachtschip en contracteerde de sleepboot SAN JACINTO (J.C. Eges, Almeria, bouwjaar 1889, 125 BRT). Na 500 ton kolen en blokken lood overboord te hebben gezet en met hulp van de SAN JACINTO slaagde het dag later wel. Daartoe was een contract opgesteld van GB£ 1.750. Voor de berging van de blokken lood sloot men op 21 juli 1896 een overeenkomst af, 2 peseta's per blok als er 300 of meer per dag geborgen worden, 3 peseta's tot 300 blokken en 8 peseta's bij minder als 100 blokken per dag. Al vóór afsluiten van het contract begon men op de 18e met het bergen en konden die dag 92 stuks lood verwerken.

Op 4 augustus hadden de bergers 5.013 blokken gedaan, daarna verslechterde het weer. Toen de bergers op 11 augustus hun werkzaamheden staakten, hadden ze 5.697 blokken lood gevist. Begin september bracht het stoomschip MORATIN het lood alsnog naar Londen.

De van Siemens staal gebouwde WILHELMINA ging op 9 augustus in het dok te Antwerpen, 6 bodemplaten zijn er af gehaald en platgewalst. Na de reparatie is de stomer op 25 augustus weer in de vaart gebracht.

De WILHELMINA arriveerde op 5 april 1897 te Gravesend na een reis gemaakt te hebben naar Buenos Aires. Op die reis gingen 46 ossen en honderden schapen verloren. Op de heenreis verdaagde het bij de Kaap Verdische Eilanden aan de grond en ging na het lossen van het vee naar Antwerpen om te dokken voor inspectie en eventuele schade te repareren.

Op 12 maart 1897 publiceerde de Staatscourant de statuten van N.V. Stoomvaart Maatschappij "Socrates". De oprichtingsakte daarvan passeerde op 27 februari 1897 voor notaris Carolus Marie Hermannis Schadee. Net zoals bij "Noord-Europa" kregen heren S.W. Stephens en T.W. Stephens uit Londen beide 48% van de aandelen in handen, van Ommeren 1 en E. Deddes ook 1 aandeel. Ook bij deze rederij vormden T.W. Stephens en E. Deddes de directie.

Het door Short Bros. te Sunderland gebouwde vrachtschip CITY OF BELFAST van T. Stephens & Sons is door de rederij aangekocht en voorzien van de naam SOCRATES.

Geladen met ijzererts vertrok de SOCRATES van Daguiri naar Baltimore toen op 10 november 1897 de machine uitviel. Ten oosten van Guantanamo wist het Spaanse stoomschip BERENGUER EL GRANDE (F. Prats & Co., Barcelona, bouwjaar 1889, 3.303 BRT) een verbinding tot stand te krijgen en binnen te brengen te St. Jago. Daar voerde een duiker een inspectie uit aan de schroef. Na een borg van GB£ 2.000 te hebben gegeven verleende de assistentie kon de SOCRATES de reis vervolgen.

Drie dagen was de twintigste eeuw oud toen het Rotterdamsch Dagblad het nieuws publiceerde over de verkoop van de SOCRATES en WILHELMINA. Beide vertrokken naar de Engelse vlag als eigendom van T. Stephens & Sons te Londen. De SOCRATES kreeg z'n oude naam weer terug, de WILHELMINA ging zonder naamswijziging over naar Wilhelmina Steam Shipping Co. Ltd. te Londen waarvoor T. Stephens & Sons het beheer verzorgde.

N.V. Stoomvaart Maatschappij "Noord-Europa"

s.s. FIRDENE 1895-1897 vrachtschip NRMV

Gebouwd 1883, Wigham Richardson & Co., Newcastle (161)

1.448 BRT 1.067 NRT

(76,55) x 10,75 x 5,72 x 3,500 meter, ijzeren schip, Lloyd's nummer 88749.

2 ketels, v.o. 239 m², 5,6 atm., de werf.

98 NHP, C 2 cyl, 762 & 1473 x 914, de werf.

19-9-1883 te water gelaten, 9-1883 opgeleverd als FIRDENE aan S.S. Firdene Co. Ltd., Newcastle-U.K., in beheer bij E.J. Sutton & Co.

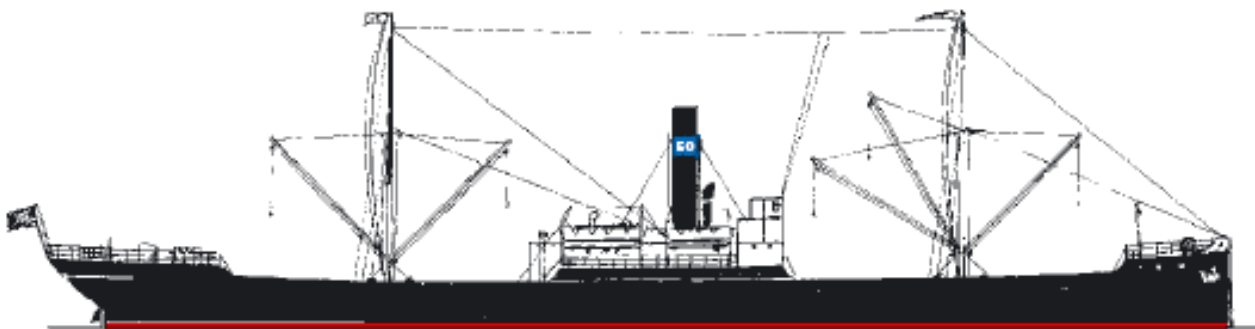
6-3-1886 tijdens een reis van Genua naar Alexandria vergaan op de noordkant van Capraia, Italië. later geborgen en gerepareerd.

1987 verkocht aan U. Geisser & Co., Livorno-Italië, in de vaart gebracht.

1889 verkocht aan T. Stephens & Sons, Londen-U.K.

1895 als FIRDENE verkocht aan Mij. "Noord-Europa", Rotterdam.

8-5-1897 tijdens een reis van Cagliari naar Stockholm, geladen met zout, op de Noordzee in aanvaring gekomen met de Noorse bark BÖDVAR (445 BRT), gezonken in positie 54.0 7NB. en 04.43 OL.



s.s. WILHELMINA 1112672 1896-1900 vrachtschip QCGS

Gebouwd 1896, Short Bros., Sunderland (255)

2.671 BRT 1.682 NRT 4.100 DWT

(95,77) x 13,14 x 7,27 x 5,936 meter, 12½ kn.

1 3-vuurs Schotse ketel, v.o. 238,5 m², 12,65 atm., Blair & Co. (Ltd.) Stockton.

1.800 IPK, 239 NHP, T 3 cyl, 571, 940 en 1549 x 1067, Blair & Co. (Ltd.) Stockton.

14-4-1896 te water gelaten, 6-1896 opgeleverd als WILHELMINA aan N.V. Stoomvaart Mij. "Noord-Europa", Rotterdam.

16-7-1896 tijdens een reis van Carthage naar Mazarron, Spanje gestrand bij Almeria, 17-7-1896 na 500 ton kolen en blokken lood geworpen te hebben vlot gebracht naar Almeria gesleept door de SAN JACINTO, 21-7-1896 contract opgemaakt om de lading lood te bergen, 9-8-1896 te Antwerpen in dok gezet om de opgelopen schade te repareren, 25-8-1896 uitgedokt.

5-4-1897 gearriveerd te Gravesend vanaf een reis van Buenos Aires naar Antwerpen, tijdens die reis zijn 46 ossen en verscheidene honderden schapen verloren gegaan, na de reis in dok te Antwerpen na stranding op de heenreis bij St. Vincent, Kaap Verdische eilanden.

1900 verkocht aan Wilhelmina Steam Shipping Co. Ltd., Londen-U.K., in beheer bij T. Stephens & Sons, Lloyd's nummer 112672, roepsein RMTD.

30-6-1912 tijdens een reis van Sault-au-Mouton en Sydney, N.S. naar Great Yarmouth, geladen met hout, aan de grond gelopen bij Gullisland Point, Peter's River, St. Mary's Bay, Newfoundland, 5-9-1912 vlot gebracht en naar St. John's, Newfoundland vervoerd.

1913 verkocht aan Home Steam Shipping Co. Ltd., St. John's, Newfoundland (Sydney, C.B.), in beheer bij J. A. Young, herdoopt ESKASONI.

1916 verkocht aan Gaston, Williams & Wigmore of Canada, Ltd., St. John's, Newfoundland (Toronto, Ont.).

1918 verkocht aan A.S. Rendell & Co. Ltd., St. John's, Newfoundland.

1920 verkocht aan The New Line Steamship Co. Ltd., Leith-U.K., in beheer bij R. Mackie & Co.

29-12-1923 verkocht aan G. Salling, Flensburg-Duitsland, herdoopt GUSTAV SALLING.

28-6-1926 verkocht aan Leonhardt & Blumberg, Hamburg-Duitsland, 10-12-1926 herdoopt KARL LEONHARDT.

12-10-1927 verkocht aan Erik Larsen, Rostock-Duitsland, herdoopt ERIK LARSEN.

5-1931 verkocht aan "Orion" Schiffahrts G.m.b.H., Rostock-Duitsland.

1934 verkocht aan Erik Larsen, Rostock-Duitsland, in beheer bij Erich Ahrens.

5-1935 verkocht aan Partenreederei Erik Larsen, Rostock-Duitsland, in beheer bij E. Ahrens Dampfschiffsreederei, Rostock.

1937 thuishaven: Seestadt Rostock.

4-1938 verkocht aan Egon Oldendorff, Lübeck-Duitsland, 15-6-1938 herdoopt DORA OLDENDORFF.

17-1-1943 gestrand bij Libau, 18-1-1943 vlot gebracht.

11-4-1943 gestrand bij Kringlen/Olofjord, 13-4-1943 vlot gebracht en voor 101.658,66 RM gerepareerd te Hamburg, in droogdok bij Blohm & Voss schade opgelopen bij een bombardement.

9-5-1945 te Flensburg. 16-9-1946 in beslag genomen door de Geallieerden, 13-10-1945 te Hull toegewezen aan Ministry of War Transport, Londen, 13-10-1946 overgedragen aan Ministry of Transport te Hull, 2-2-1947 geladen met 2.507 ton overtollige (gas)munitie afgezonken in de Golf van Biskaye in positie 47.40 NB. en 09.22 WL.

N.V. Stoomvaart Maatschappij "SOCRATES"

s.s. SOCRATES 1096251 1897-1899 vrachtschip PSJF

Gebouwd 1889, Short Bros., Sunderland (188)

2.233 BRT 1.708 NRT

(89,06) 11,92 x 6,61 x 6,024 meter.

1 2-vuurs Schotse ketel, v.o. 240 m², 10,54 atm., T. Richardson & Sons, Hartlepool.

T 3 cyl, 533, 889 en 1473 x 914, T. Richardson & Sons, Hartlepool.

28-3-1889 te water gelaten, 5-1899 opgeleverd als CITY OF BELFAST aan City of Belfast Steam Shipping Co. Ltd., Belfast-U.K., in beheer bij J.S. Boyd, officieel Lloyd's nummer 96251.

1891 in beheer bij Boyd Bros. & Co. Ltd.

1894 verkocht aan Steam Shipping City of Belfast Ltd., Belfast-U.K., in beheer bij Carlisle & Co.

1896 verkocht aan T. Stephens & Sons, Londen-U.K.

1897 verkocht aan Stoomvaart Mij. "Socrates", Rotterdam, in beheer bij E. Deddes & T.W. Stephen, Rotterdam, herdoopt SOCRATES.

1899 verkocht aan SOCRATES Steam Shipping Co. Ltd., Londen-U.K., in beheer bij T. Stephens & Sons, herdoopt CITY OF BELFAST.

1905 verkocht aan Vulcan Shipping Co. Ltd., Glasgow-U.K., in beheer bij W. Glen.

1910 verkocht aan Scandinavian Shipping Co. Ltd., Glasgow-U.K., in beheer bij Glen & Co.

1911 verkocht aan Bank of Athens, Piraeus-Griekenland, in beheer bij S. Sevastopulo, herdoopt ANTIGONI.

1913 in beheer bij A. Veropoulos.

1913 verkocht aan P.O. Spolyanskiy, Mariupol, vlag: Rusland, herdoopt ALEXANDRA (АЛЕКСАНДРА).

1915 gevorderd door Imperial Russian Navy, ingedeeld bij Black Sea transport als N.89.

1918 terug bij de eigenaar.

1919 verkocht aan Mrs. Faerman & Dr. Spolyanskiy, Mariupol-Rusland (U.S.S.R.).

1920 verkocht aan Chernomortran, Mariupol-Rusland (U.S.S.R.).

1922 verkocht aan Gosudarstvennoye Chernomorsko-Azovskoye Parokhodstvo, Mariupol-Rusland, herdoopt KRASNODAR (КРАСНОДАР).

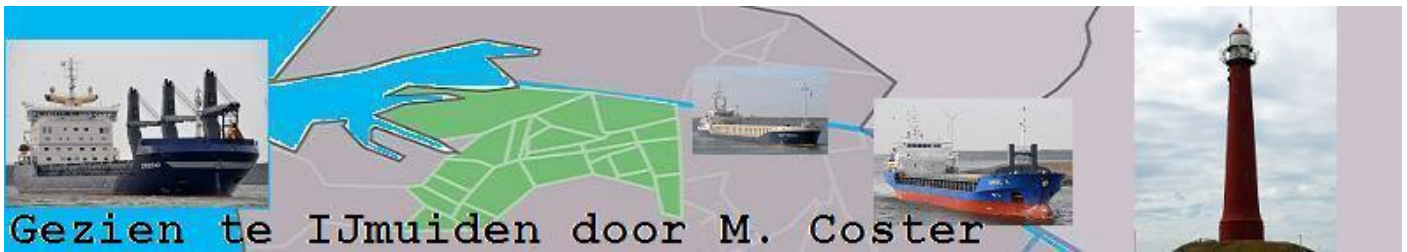
1924 verkocht aan A/O "Sovtorgflot", Mariupol-Rusland (U.S.S.R.).

192- in de 20-er jaren uit de vaart genomen, in de 30-er jaren ingericht als accommodatieschip.

13-8-1941 bij een Duitse luchtaanval op Moermansk tot zinken gebracht.

1960 geschrapt uit Lloyd's Register.

(Info o.a.: Marhisdata, Afbeelding: internet E. Oldendorff).



BELOMORYE 7808334, 31-3-1979 te water gelaten, 6-1979 opgeleverd door Busumer Werft, Busum (275) als YORKSAND aan Diligence Shipping Co. Ltd., Cyprus, in beheer bij A.F. Harmstorf & Co. G.m.b.H. & Co., Hamburg en Hanseatic Shipping Co. Ltd., Limassol, 874/1.595 BRT, 460/914 NRT, 1.037/2.175 DWT, 2.250 EPK, 1.679 kW. 1980 herdoopt REEFER KNIGHT. 1985 verlengd, 2.206 BRT, 3.098 DWT. 1990 verkocht aan Sardinia Shipping Co. Ltd., Cyprus, in beheer bij Harmstorf Shipping Co. Ltd., Limassol, herdoopt YORKSAND. 1998 verkocht aan Oriental Confidence S.A., Panama, in beheer bij Riga Transport Fleet, herdoopt COOL LADY. 2006 verkocht aan Karelian Shipping Co. Ltd., Rusland, in beheer bij Karelian Navigating Company Ltd., Petrozavodsk, herdoopt BELOMORYE. Foto: M. Coster, 26-2-2012 te IJmuiden, onderweg naar de Middensluis met latere bestemming Zijkanaal A.



KG.14 NÆRABERG 8209171, 27-2-2012 met de sleepboten SIRIUS en POLLUX van de Oranjewerf naar de Kotterkade, IJmuiden als KG.14 NÆRABERG. 1983 opgeleverd als KW.174 DIRK-DIRK door Scheepswerf en Reparatiebedrijf "Harlingen" B.V., Harlingen (64) aan Vikingbank B.V., Katwijk, in beheer bij Atlantic Seafood en Parlevliet & Van der Plas, 3.019 BRT, 4.350 EPK, 3.200 kW, Krupp-MaK, 14 kn. 1990 verkocht aan Ostbank Hochseefischerei G.m.b.H. & Co., Rostock-Duitsland, in beheer bij Parlevliet & Van der Plas., in de vaart als ROS-784 DIRK-DIRK. 2009 verkocht aan J.F.K. Seafood P/F, Faerøer, 28-10-2009 herdoopt KG.14 NÆRABERG. 2011 in de vaart als KL-843 NAERABERG, vlag: Litouwen. 2-2-2012 door de sleepboten SIRIUS en ARGUS de Kotterkade naar de Oranjewerf te Amsterdam gebracht.



m.t. **CREDO** 9319064, 9-12-2003 contract, 8-4-2005 kiel gelegd, 5-8-2005 te water gelaten, 20-3-2006 opgeleverd door Shanghai Edward Shipbuilding Co. Ltd. (H134) als CREDO aan Credo AB, Donsö-Zweden, in beheer bij Rederi AB, Donsötank, Donsö. 12.690 BRT, 6.548 NRT, 21.353 DWT, 159,22 (149,32) x 24,63 x 13,50 x 9,400 meter, vrachtschip, 25.667 m³, ballast 9.090,6 m³, 3 kranen van 38 ton SWL op 28 meter, 9.720 kW, Sulzer 6RT-flex50. 27-3-2006 te Taiwan geladen met bestemming Tallinn, 10-6-2006 te Gothenborg gepresenteerd. Foto: M. Coster, 22-2-2012.



NOR CAPE 8800224, 2-3-2012 aan de trawlerkade bij Kloosterboer te IJmuiden. 18-7-1988 te water gelaten, 11-1988 opgeleverd door Shin Kurushima Dockyard Co. Ltd., Akitsu (2581) als FRIO HELLENIC aan Offshore Wind S.A., Panama, in beheer bij Laskaridis Shipping Co. Ltd., 4.970 BRT, 6.489 DWT, 6.300 EPK, 17 kn. 1988-1990 in de pool bij Seatrade Groningen B.V. 1990 verkocht aan Olivegrove Shipping Ltd., Cyprus, in beheer bij Laskaridis Shipping Co. Ltd. 1991 verkocht aan Lenic Shipping Co. Ltd., Cyprus, in beheer bij Laskaridis Shipping Co. Ltd. 1993 verkocht aan Naval Shield S.A., Panama, in beheer bij Laskaridis Shipping Co. Ltd. 1996 verkocht aan Green Summer Ltd., Malta, in beheer bij Reksten Management AS, herdoopt GREEN SUMMER. 2003 vlag: U.K. 22-6-2006 in beheer bij Intertransport Co. LLC. 6-2006 herdoopt PACIFIC CHUKOTKA. 7-2-2007 in beheer bij Norbulk Shipping U.K. Ltd. 2-2007 herdoopt GREEN SUMMER. 11-2010 verkocht aan Admiral Corp., Dominica, in beheer bij Norfos Shipping Ltd., Tallinn, herdoopt NOR CAPE.



HUDSON BAY 8202654, 1-1983 opgeleverd door Towa Zosen K.K., Shimonoseki (540) als SOUTHERN UNIVERSAL aan Southern Shipping K.K., Tokyo. 8.052 BRT, 3.950 NRT, 8.945 DWT, 140,01 (130,03) x 21,20 x 12,81 x 8,799 meter, 9.300 EPK, 6.841 kW, 7 cyl, 2 tew, Mitsubishi 7UEC52/125H, Kobe Hatsudoki K.K., Kobe, 17 kn. 1988 verkocht aan Southern Laurel Navigation S.A., Panama, herdoopt SOUTHERN LAUREL. 1990 Kyoku Ship Managing S.A., Panama, in beheer bij N.Y.K. Line. 1990 herdoopt CENTRAL REEFER. 1993 in beheer bij Asahi Shipping Co. Ltd., Tokyo. 1995 verkocht aan Etna Shipping Ltd., Malta, in beheer bij Drytank S.A., Piraeus, 1995 herdoopt KIWI. 1996 in beheer bij Cardiff Marine Inc. 1996 in beheer bij Seatrade Groningen B.V. 1999 verkocht aan M.S. "Hudson Bay" NTH Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda, in beheer bij Thien & Heyenga Bereederungs- und Befrachtungsgesellschaft m.b.H., Hamburg. 7-1999 herdoopt HUDSON BAY. 31-10-2006 verkocht aan Zehnte NTH Kuhlsschiffs., in beheer bij Thien & Heyenga Bereederungs- und Befrachtungsgesellschaft m.b.H., Hamburg. 18-5-2011 verkocht aan NTH Reefer Shipping Co. Ltd., Antigua and Barbuda, in beheer bij Thien & Heyenga Bereederungs- und Befrachtungsgesellschaft m.b.H., Hamburg. (Foto: R. Coster, 1-3-2012, onderweg naar de Beverwijk Noorderkade, Beverwijk).

Foto's M. Coster, zie ook <http://famcostermaritiemefotografie.blogspot.com/>

"Schelpenzuiger HA.38 FRISIA was niet zeewaardig"

Rederij De Rousant negeerde wet- en regelgeving

ZOUTKAMP - Uit een onderzoeksrapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid blijkt dat rederij De Rousant uit Zoutkamp nalatig is geweest aangaande het ongeval met schelpenzuiger HA.38 FRISIA in december 2010, waarbij drie bemanningsleden om het leven kwamen.

Nalatigheid

Volgens het rapport, dat donderdag werd gepubliceerd, heeft de reder verzuimd op 14 december 2010 voor een zeewaardig schip te zorgen en legde het wet- en regelgeving naast zich neer. De schipper van de FRISIA accepteerde dat en toonde daarmee geen goed zeemanschap. Daarnaast meldt het rapport dat zowel het

ministerie van Infrastructuur en Milieu en de Inspectie Verkeer en Waterstaat de rederij te veel haar eigen gang hebben laten gaan.



Verscherpt toezicht

De Rousant moet nu binnen drie maanden aantonen dat al haar schepen inclusief de bemanningen aan de huidige wet- en regelgeving voldoen. Volgens het onderzoeksrapport dient de rederij onder verscherpt toezicht te worden geplaatst. Mede door het falend toezicht van de Inspectie Verkeer en Waterstaat op de scheepsveiligheid van de FRISIA maakte het mogelijk dat de rederij zijn eigen gang kon gaan. Zo kon de schipper met een niet zeewaardig en onterecht gecertificeerd schip toch uitvaren.

Schipper

De schipper was nog maar kort, via het eigen uitzendbureau van de rederij, in tijdelijke dienst. Ondanks het feit dat de schipper relatief nieuw was had hij wél de eindverantwoordelijkheid aan boord. Hij had de rederij moeten aanspreken op de onveilige situatie aan boord.

Kapseizen FRISIA

Op 13 december 2010 voer de FRISIA ten noorden van Terschelling richting Lauwersoog. Het waaide hard en het schip voer door golven van 1,5 tot 2 meter. Omdat enkele ruimen van het voorschip niet goed afgesloten waren stroomde water naar binnen, waardoor het schip steeds dieper kwam te liggen.

De volgende ochtend nam de schipper van de FRISIA contact op met de verkeerspost Brandaris omdat hij een extra pomp wilde om het water uit het ruim te kunnen krijgen. Tien minuten later nam hij nogmaals contact op; hij meldde dat hij bang was dat zijn schip zou zinken. Even later werd de communicatie verbroken. Er werd meteen een reddingsoperatie gestart, maar kort daarop kapseisde het schip en verdween het van de radar.

Bemanning

De 46-jarige kapitein uit Leens werd wel gered, maar hij overleed enige dagen later in het ziekenhuis aan zijn verwondingen. Het lichaam van de toen 19-jarige matroos Steven van der Broek uit Groningen werd op 17 december door duikers in het wrak gevonden. Het lichaam van tweede kapitein Jannes Lap, eveneens uit Leens, werd op 15 december gevonden op Terschelling.

(Bron: rtvnoord.nl, Geplaatst: 15:16 uur, donderdag 1 maart 2012, foto: TVDZ, 4-9-1991, Harlingen).

HA.38 FRISIA 5155288, 11-10-1961 te water gelaten, 1961 opgeleverd door Stader Schiffswerft G.m.b.H., Stade (195) als HORST aan Ewald Nagel, Stade-West Duitsland, 248 BRT, 133 NRT, 380 DWT, 250 PK, Deutz. 1966 verkocht aan Hermann Knorr, Elsfleth-West Duitsland. 1974 nieuwe motor geplaatst, 345 EPK, 257 kW, Deutz NE-74. 1976 verkocht aan Partenreederei m.s. Horst, Elsfleth-West Duitsland, in beheer bij Arthur & Bruno Block. 1977 W. & H. Hagenah, Elsfleth-West Duitsland, in beheer bij Arthur & Bruno Block, herdoopt ANNA KATHE. 1984 verkocht aan Hermann Hagenah, Stade-West Duitsland. 1990 verkocht aan Franz Seinen Vis B.V., Harlingen, 12-2-1990 herdoopt FRISIA, visserijnummer HA.38, 1990 verbouwd bij Behrends Werft te Finkenwerder van vrachtschip tot visserijship voor schelpdieren, 243 BRT, 139 NRT, 376 NRT, 9 kn. 1997 verkocht aan Gafmar Seafoods B.V., Harlingen. 9-1997 nieuwe motor geplaatst, 538 EPK, 396 kW, Dorman Diesels Ltd. NE-93.10-2001 uitgeschreven. 4-2003 verkocht aan Visserijbedrijf de Rousant B.V., Lauwerzijl, nieuwe motor geplaatst, 539 PK, 396 kW, Cummins NE-98. 4-

2000 bij Machinefabriek de Rousant te Zoutkamp verbouwd voor de mesheftenvisserij. 22-10-2008 258 BRT. 14-12-2010 ten noorden Terschelling gekapseisd, van de 3 opvarenden, zijn er 2 omgekomen, 15-12-2010 naar Harlingen gesleept voor onderzoek, 2-2011 total-loss verklaard, 2011 gesloopt bij Sloperij Reitsma te Kootstertille.



SERKEBORG en SANABORG (rechts) bij Kon. Niestern Sander B.V. te Delfzijl onder de bouwnummers resp. 845 en 844, in aanbouw voor Kon. Wagenborg. 26-3-2012 geplande tewaterlating van de SANABORG. 7-2012 geplande oplevering van SANABORG aan Wagenborg Offshore Kazakhstan, 10-2012 oplevering van de SERKEBORG. 4.000 kW, 2 x Caterpillar 3516C op Wärtsilä Icepods, trekkracht 34 ton. Foto's: B.H.F. Spruit, 26-2-2012.



Het oude stuurhuis van de ROTTUM, geparkeerd op de werf van Kon. Niestern Sander B.V. op de binnenlocatie te Delfzijl. (Foto: B.H.F. Spruit, 26-2-2012).



MAERSK ERVING 9463023, 2-3-2011 opgeleverd door Hyundai Samho Heavy Industries Samho (S434) als MAERSK ERVING aan Moljim Shipping Inc., U.K., in beheer bij Zodiac Maritime Agencies Ltd., Londen en Ofer Brothers Group, roepsein 2EDZ5, 9000 TEU, 141.649 BRT, 141.377 DWT, 68.644 kW, B&W, 25,8 kn. (Foto: F. van Rijsbergen, 23-2-2012, Westerschelde).



VLIEREE 5101938, 5-4-1955 te water gelaten, 25-5-1955 opgeleverd als ELLA door N.V. Scheepsbouw Unie, Groningen (263) aan N.V. Scheepvaart Maatschappij "Ella", Amsterdam, in beheer bij N.V. Vereenigd Cargadoorskantoor, Amsterdam voor Rederi Bratt-Götha, Gothenborg, roepsein PDWR, 394 BRT, 175 NRT,

620 DWT, 700 EPK, M.a.K., Maschinenbau Kiel A.G., Kiel, 11,5 kn. 19-4-1966 verkocht aan Rederij de Jong & van der Schoot, Harlingen, in beheer bij Scheepvaartkantoor Holwerda., Heerenveen, roepsein PIHB, herdoopt VLIEREE. 8-1973 vlag: Panama, roepsein HO8191. 1982 verkocht aan Rederij P. van der Kooi-Vlieree, Kampen, roepsein PIHR, 4-1982 bij Scheepswerf "Welgelegen" B.V. te Harlingen verbouwd tot hopperzuiger, verlengd met ±20 meter, ±2 meter verbreed en schutdek verwijderd, 967 BRT, 650 NRT, 1.500 DWT, 9-1982 in de vaart gebracht. 15-6-1999 onder de vlag van Honduras gebracht, roepsein HQUZ6. 5-2005 verkocht aan Van Ouwerkerk Vastgoed B.V., Middelburg, vlag: Honduras, in beheer bij Zand- en Grinhandel van Ouwerkerk B.V., Middelburg. 12-2011 onder de vlag van Belize gebracht, roepsein V3QN2. (Foto: TVDZ, 19-6-1988, IJmuiden).



FREDERIQUE 8828343, 1-1967 opgeleverd door Ateliers Chalon sur Saone, Chalon sur Saone (593) als ROMARIN. 1977 herdoopt SARRIETTE. 1977 herdoopt RICKY GAS. 1978 verbouwd tot gastanker. 1987 verkocht aan Mertens Tankrederij N.V., Gent-België, herdoopt FOKA-GAS 1, europanummer 6001678, 1.188 kW, 874 kW, Caterpillar NE-91. 1998 verkocht aan A.J. van der Kooy B.V., Pijnacker, herdoopt FREDERIQUE, verbouwd van gastanker tot tankschip voor vervoer eetbare oliën, geen zeebrief gekregen en ingebracht in de binnenvaart. 22-5-2001 verkocht aan Repo B.V., Rossum, in beheer bij J.A. Jansen, herdoop ELIZE, europanummer 2323255. 2004 verkocht aan UBO 20 B.V., Rotterdam, herdoopt ODYZEE. 2008 verkocht aan Ladybird Overseas Inc., 28-7-2008 vlag: Panama, 28-7-2008 herdoopt ORANJESTAD, roepsein 3ERX7, 8-8-2008 zeebrief terug, 31-8-2008 vertrokken naar Oranjestad om daar als bunkerschip ingezet te worden tussen Aruba, Curaçao, en Venezuela. 2012 gesloopt te Willemstad, Curaçao. Foto: K. Goudriaan, 26-2-2012, ORANJESTAD bij de sloper te Willemstad, Curaçao.

STENA DISCOVERY 9107590, gebouwd door Finnyards Oy, Rauma (407), 14-12-1996 te water gelaten, 18-4-1997 vertrokken van Rauma naar Stockholm voor presentatie, 19-4-1997 21-4-1997 te Stockholm opgeleverd aan Stena Line B.V., Hoek van Holland, 26-4-1997 in dienst gesteld tussen Belfast en Stranraer, 24-5-1997 uit die dienst, 26-5-1997 gearriveerd te Hoek van Holland, 28-5-1997 gedoopt STENA DISCOVERY, 2-6-1997 in dienst tussen Hoek Van Holland en Harwich, 19.638 BRT, 1.520 passagiers, 67.975 APK, 50.000 kW, 4 gasturbines, vertraagd naar 4 waterjets, Kvaerner Brug AS, 41 kn. 4-1-1998 tijdens slecht weer ernstige schade opgelopen aan het voorschip, 30-1-1998 gearriveerd bij Aker Finnyards, Rauma om te repareren, 10-4-1998 na reparatie in dienst. 17-2-1999 brand uitgebroken in de machinekamer, 18-12-1999 weer in de vaart. 15-3-2001 een vrachtwagen losgebroken op het achterdek waardoor enkele auto's in zee vielen, teruggekeerd naar de Hoek van Holland en de schade hersteld. 9-9-

2001 uit de vaart genomen na problemen met de waterjets, gerepareerd bij in Keppel Verolme, Rozenburg, 13-9-2001 weer in bedrijf. 7-10-2003 bij aankomst te Hoek van Holland met aan boord 250 passagiers hard tegen de kade gekomen, geen gewonden, wel ernstige schade opgelopen, 11-10-2003 terug in de vaart. 8-1-2007 laatste afvaart Hoek van Holland-Harwich. 25-1-2007 gearriveerd bij Harland & Wolff Ltd., Belfast en opgelegd. 2009 verkocht aan Stena Line Scandinavia AB, 10-5-2009 uit dok na inspectie voor verkoop, 12-5-2009 proefvaart, 42,5 kn. 8-6-2009 overgedragen aan Naviera Albamar S.A. te Venezuela, vlag: Bahamas, in beheer bij Northern Marine Management Ltd., Clydebank, 30-6-2009 herdoopt HSS DISCOVERY, 30-9-2009 vertrokken van Belfast naar Holyhead, 26-10-2009 gearriveerd te La Guaira, Venezuela. 2010 in beheer bij Marine Outsourcing C.A., Caracas, 19-5-2010 thuishaven en vlag: Puerto la Cruz-Venezuela.



24-11-2011 (m) ETA te Willemstad, Curaçao. 25-11-2011 gearriveerd te Willemstad, Curaçao om te dokken. 2011 reparatie te Willemstad, Curaçao. 2012 NV: Operational Status: In Repair Yard.



foto's: K. Goudriaan, 1-3-2012, Caracas Baai, Curacao.

NEPTUNE MARINER 9481037, sleepboot, 15-11-2007 (BV) opgeleverd door South China Shipyard, Guangdong Province (A.T.NO.181) als NEPTUNE MARINER aan Big Fair Industrial Ltd., Hong Kong, China, 24-12-2007 (e) in beheer bij South China Marine Ltd., Hong Kong, roepsein VRDJ8, 11-2-2008 (e) vlag: Panama, roepsein HO4883, 499 BRT, 149 NRT, 42,00 (36,45) x 11,00 x 4,90 x 4,100 meter 3.206 EPK, 2.360 kW, Caterpillar Inc., Lafayette, In. NE-06, trekkracht 43 ton, 12,6 kn., 2008 verkocht aan Dutch International Towage Company B.V. (joint-venture Landfall Transport & Towage B.V. en Neptune Marine Services B.V.), in beheer bij Landfall Transport & Towage B.V., vertrokken uit China met casco TEAM BALTIC naar Rotterdam, 6-5-2008 gearriveerd te Rotterdam, 1-2009 onder de vlag van Gibraltar gebracht, roepsein ZDIW8.



Foto: P. Andriessen, 26-2-2012, Nieuwe Waterweg, www.tughunter.nl



SUMMER PHOENIX 9047271, 17-2-1993 kiel gelegd, 18-6-1993 te water gelaten, 30-11-1993 opgeleverd door Shin Kochi Jyuko K.K. (7032) als WINDWARD PHOENIX aan Win Guide Ltd., Panama, in beheer NYK Line. 1999 verkocht aan Core Navigation Corp., Panama, roepsein 3FUH3, in beheer bij S.A.M.A.M.A., 27-1-1999 (m) herdoopt SPRING PHOENIX. 21-1-2001 (m) herdoopt SUMMER PHOENIX, roepsein 3FUH3. 2003 in beheer bij Zodiac Maritime Agencies Ltd. 19-5-2003 (e) vlag: U.K. 5-2007 gekocht door Seatrade Groningen B.V., 21-7-2007 ingebracht bij Summer Phoenix Shipping Co. B.V., Willemstad-N.A., roepsein PJUH. 11-1-2008 thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein A8OE5. 4-2008 (e) verkocht aan Summer Phoenix G.m.b.H. & Co. K.G., in beheer bij Triton Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leer. 2-2012 herdoopt BAY PHOENIX. Foto: M. Coster, zie ook <http://famcostermaritiemefotografie.blogspot.com/>



CALANDPLEIN 6511582, 30-1-1965 te water gelaten, 4-3-1965 opgeleverd door Kristiansands Mek. Verksted A/S (204A) als MARMORFJELL aan I/S Marmorfjell, Bergen-Noorwegen, in beheer bij Hvide & Schjøtt, Bergen, roepsein LFAD. 12-1969 verkocht aan Albert Fredheim, Bergen-Noorwegen. 1970 verkocht aan V.o.F. Rederij W. Koerts & Zn., Zuidbroek, in beheer bij N.V. "Carebeka", Groningen, roepsein PFVM, herdoopt MARMORA. 11-1974 verkocht aan Carebeka Transport (Rotterdam) B.V., Rotterdam, in beheer bij N.V. "Carebeka" en N.V. Granaria, roepsein PDHV, herdoopt CALANDPLEIN. 10-1979 verkocht aan Dernal Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, roepsein P3RF, in beheer bij Nicolaos Hadjidakis, Piraeus, herdoopt ANTHOULA I. 1984 verkocht aan Amfion Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Kytheraiki Marine Co. Ltd., Piraeus. 1987 verkocht aan Cardona Corp. Ltd., Valletta-Malta, roepsein 9H2561, in beheer bij Balkanmar Shipping & Trading Co. Ltd., Piraeus, herdoopt RANIA I. 1987 verkocht aan Lelapa Shipping Co. Ltd., Limassol, Cyprus, roepsein P3RF. 1989 verkocht aan Utopia Maritime Co. S.A., Piraeus, vlag: Honduras, roepsein HQFC4, herdoopt DOMNA MARIA. (in LR als DONA MARIA, 2000 aangepast). 24-8-2000 gezien in de Bosphorus onder de naam DOMI I. 10-4-2001 gearriveerd te Piraeus. 8-2001 verkocht aan Asia Mavra Naftiki Eteria, Piraeus-Griekenland, roepsein SX9430, herdoopt MAGDALINI. 3-1-2003 vertrokken van Chalkis naar Itea. 2003 verkocht aan VNGA Shipping, Piraeus, vlag: Comoros, roepsein D6BO6, in beheer bij Hellas Carriers, Piraeus, 4-1-2003 (m) herdoopt FEY. 4-3-2003 (e) verkocht voor sloop naar Turkije, 13-3-2003 achter een sleepboot gearriveerd te Aliğa om gesloopt te worden bij Nemtas A.S. (Foto: NN-TVDZ).

IHC Merwede boekt orders ter waarde van € 450 miljoen voor drie pijpenleggers

IHC Offshore & Marine, onderdeel van IHC Merwede, en SapuraCrest hebben twee contracten getekend voor het ontwerp, de engineering en bouw van twee 550 ton pijpenleggers. Een derde contract is getekend met OSX Construção Naval S.A. Brazil voor het ontwerp en de engineering van een 300 ton pijpenlegger met equipment van onder andere IHC Engineering Business. De orders hebben een waarde van € 450 miljoen. De schepen gaan flexibele pijpen leggen voor de Braziliaanse kust, ter uitvoering van het chartercontract van Petrobras dat eerder is gewonnen door SapuraCrest. SapuraCrest is een toonaangevend Maleisisch bedrijf op het gebied van olie- en gasplatformen en offshore support schepen. Het bedrijf is genoteerd aan de Kuala Lumpur Stock Exchange.

IHC Merwede bouwt de twee identieke 550 ton pijpenleggers op de werf in Krimpen aan den IJssel. Deze twee pijpenleggers zijn de eerste compleet geïntegreerde offshore schepen, volledig ontworpen, geëngineerd en gebouwd door IHC Merwede met een pijpenleginstallatie van IHC Engineering Business. IHC Drives & Automation levert het geïntegreerde automatiseringsysteem, de elektrische installatie en de complete elektrische machinery package. Andere onderdelen van IHC Merwede, zoals IHC Piping, leveren ook equipment voor deze schepen.



Het derde schip, met een capaciteit van 300 ton, is eveneens ontworpen en geëngineerd door IHC Merwede. Het schip zal op verzoek van Petrobras gebouwd worden in Brazilië op de werf van OSX in Açú, Rio de Janeiro. De pijpenleginstallatie voor dit schip zal ook geleverd worden door IHC Engineering Business.

De oplevering van de schepen die gebouwd worden in Nederland, is gepland voor respectievelijk mei en augustus 2014.

“IHC Merwede is zeer verheugd met de orders van SapuraCrest en OSX”, zegt Goof Hamers, IHC Merwedens president-directeur. “Samen met de

pijpenlegger die we bouwen voor Subsea 7, speelt IHC Merwede een belangrijke rol als technology provider bij vier van de zes pijpenleggers die besteld zijn door Petrobras. “Dit contract bevestigt de positie van IHC Merwede als leverancier van betrouwbare, efficiënte en flexibele schepen en equipment met een zo kort mogelijk levertijd om te voldoen aan de eisen van de projecten in de olie & gasmarkt.”

Hoofdkenmerken van de schepen: 550 t pijpenlegger, 300 t pijpenlegger, lengte : 146 m. 133,81 m., breedte : 29,94 m. 24 m,m DP Klasse : 2 2, capaciteit offshore kraan : 250 ton 100 ton, maximale dynamische pijptrekkkracht : 550 ton, 300 ton, (Bron en afbeelding: IHC).

Kapitein COSTA CONCORDIA 'had zijn bril niet op'

De rechtbank in het Italiaanse Grosseto is vandaag begonnen aan de bewijsopname in het onderzoek naar het kapseizen van het cruiseschip COSTA CONCORDIA. De belangstelling van onder meer boze overlevenden was zo groot, dat voor de zitting van het gerechtsgebouw moest worden uitgeweken naar een theater.

Aanklager Francesco Verusio liet weten dat het nog ‘een maand, twee maanden, drie maanden’ kan duren voordat de resultaten van technische analyses bekend zijn. Tot dat onderzoek behoort het bestuderen van bijvoorbeeld de gesprekken die op de commandobrug van het schip zijn gevoerd.

De advocaten van kapitein Francesco Schettino kwamen binnen via de artiesteningang. De gezagvoerder van de COSTA CONCORDIA wordt beschuldigd van dood door schuld, het veroorzaken van een scheepsramp en het verlaten van zijn schip voordat passagiers en bemanningsleden van boord waren.

‘Geen bril op’

Schettino zelf staat onder huisarrest in Napels. Ciro Ambrosio, de eerste officier op het cruiseschip en een van de verdachten, liet zijn advocaat vandaag zeggen dat de kapitein zijn leesbril niet op had ten tijde van het vastlopen van de COSTA CONCORDIA. Ambrosio zou meerdere malen de route moeten hebben controleren omdat de bril van Schettino nog in zijn hut lag. Ambrosio beweert tevens al tot evacuatie te hebben opgeroepen toen de kapitein hier nog niet over uit was.

Een rechter moet op grond van de bevindingen beslissen of er eigenlijk wel reden is voor een proces tegen de kapitein en enkele andere verdachten. Bij het ongeluk kwamen vermoedelijk 32 van de 4.200 opvarenden om het leven. Het schip kapseisde nadat het op een rotsformatie voor het eilandje Giglio was gevaren. (Bron NRC.nl, foto: internet).

