



ZEEBRIEF#36

11 maart 2012



ALGOA BAY 8201703, containerschip, 1-1985 opgeleverd door VEB Warnowwerft Warnemünde, Warnemünde (479) als PROFESSOR TOVSTYKH aan U.S.S.R. Baltic Shipping Co., U.S.S.R., 17.845 BRT, 1.353 NRT, 16.030 DWT, 173,92 (163,58) x 25,91 x 15,91 x 9,821 meter, 5 ruimen (cellulair), 938 TEU, 459 en 2.961 ton bunkers, 20 kn., 21.290 EPK, 15.660 kW, 9 cyl, 2 tew, 800 x 1600, 122 omw/min., B&W 9KRN80/160-4, Bryansk Engine Works, Bryansk. 1992 verkocht aan Baltic Shipping Co., Rusland. 1995 vlag: Cyprus. 1995 in charter P&O, 4-1995 herdoopt ALGOA BAY. 21.586 BRT, 7.164 NRT, 21.370 DWT, 1254 TEU. 1995 verkocht aan Trilogy Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Delphic Shipping Co. Ltd., 19-10-1995 herdoopt SPEVDE VRADEOS. 25-5-1997 herdoopt MIDEN RIVER. 3-6-1998 herdoopt MSC URUGUAY. 15-12-1998 herdoopt DELPHIC SPIRIT. 3-6-1999 herdoopt ZIM SEOUL. 21-11-1999 herdoopt DELPHIC SPIRIT. 8-4-2003 (s) verkocht aan Compañía Naviera Maria S.A., Panama, roepsein HPDV, in beheer bij MSC Ship Management Hong Kong Ltd., Hong Kong, 6-2003 herdoopt MSC MARIA.



4-5-2011 tijdens een reis van St. Petersburg naar Rotterdam om 14:10 uur LT, met een loods aan boord met een snelheid van circa 5 kn. aan de grond geraakt bij Voyennaya Gavan, Kronshtadt Island, er trad geen lekkage op, 2 sleepboten stand-by, 5-5-2011 om 09:30 uur LT op eigen kracht vlot gebracht. 23-2-2012 (e) verkocht voor sloop naar Alang, India, 4-3-2012 ETA te Alang vanaf PORT QASIM, 4-3-2012 ten anker bij Bhavnagar.



RODANTHI 7353078, 25-12-1973 te water gelaten, 1974 opgeleverd door Naikai Shipbuilding & Engineering Co. Ltd., Setoda (380) als VIRGO aan Shin Higashi Nihon Ferry, Tomakomai-Japan. 6.710 BRT, 2.303 DWT, na verbouwing 8.273 BRT, 4.413 NRT, 1.891 DWT, 13.900 kW, 2 x Pielstick 16PC2-5V, 22 kn. 6-1989 verkocht aan GA Ferries, Piraeus-Griekenland. herdoopt RODANTHI. 3-9-1986 gearriveerd te Piraeus om verbouwd te worden. 1990 dienst Piraeus-Paros-Io-Santorini-Kreta. 1993 dienst Griekenland-Italië. 18-6-1995 in charter bij COTUNAV, Tunis, Tunesië, dienst Genua-Marseille-Tunis. 8-1995 dienst Griekenland-Italië. 5-1996 t/m 9-1996 dienst Piraeus-Syros-Paros-Naxos-Santorini. 1997 dienst Piraeus-Dodekanissos. 25-6-2009 dienst Piraeus-Paros-Naxos-Ios-Sikinos-Folegandros-Santorini-Anafi. 23-9-2009 opgelegd. 4-3-2012 (rapport) verkocht voor sloop naar Aliğa, Turkije. (Foto RODANTHI: N. Kemps, 16-9-2006, Rhodos).





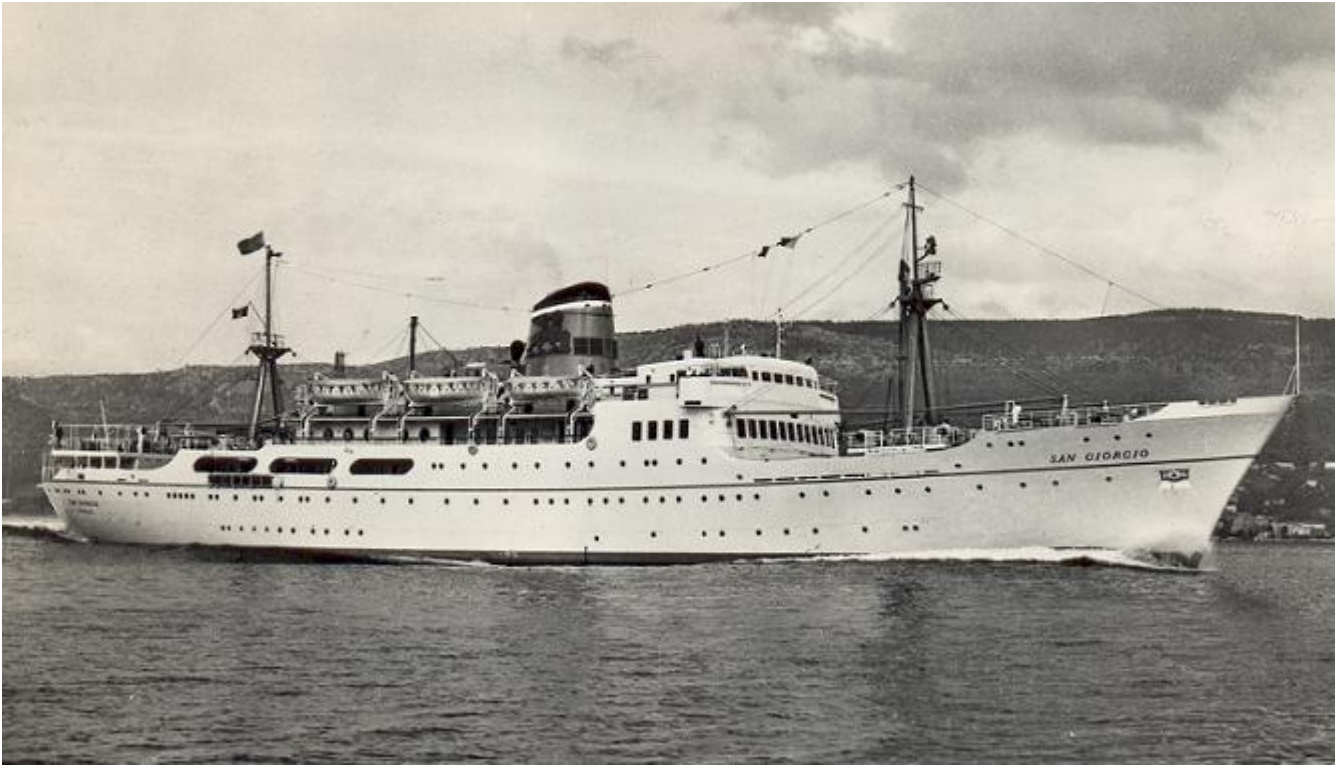
PACIFIC 7018563, 9-5-1970 te water gelaten, 14-5-1970 gedoopt SEA VENTURE en opgeleverd door Rheinstahl Nordseewerke G.m.b.H., Emden (411) aan K/S Sea Venture A/S & Co., Oslo-Noorwegen, in beheer bij Oivind Lorentzen (Norwegian Cruiseships, Oslo). 19.903 BRT, 11.163 NRT, 7.316 DWT, 765 passagiers, 18.000 EPK, 13.428 kW, 4 x Fiat C420.10SS, Fiat S.G.M., 21,5 kn. 7-4-1975 verkocht aan P&O Lines Ltd., U.K., herdoopt PACIFIC PRINCESS. 1976 t/m 1986 opnamen gemaakt aan boord voor de TV serie Love Boat, het schip kreeg bekendheid als de "Love Boat" en zou een belangrijke bijdrage hebben geleverd aan de huidige grote belangstelling voor cruises. 1986 verkocht aan P&O Lines (Shipowners) Ltd., U.K. 1991 verkocht aan Abbey National March Leasing (1) Ltd., U.K., in beheer bij Princess Cruises Inc. 2002 verkocht aan Seahawk North America Inc., Bahamas, 27-10-2002 vertrokken van New York naar Rome, daar overgedragen aan de nieuwe eigenaar, een onderdeel van de Spaanse touroperator Marsans, in de vaart voor Pullmantur Cruises, herdoopt PACIFIC. 6-2004 verkocht aan Pullmantur Cruises, Bahamas, in beheer bij Pullmantur Ship Management. 4-5-2006 (e) in beheer bij Seahawk North America LLC. 15-10-2007 (e) verkocht aan Templeton International Inc., Bahamas, in beheer bij Seahawk North America LLC. 9-1-2008 (e) verkocht aan CVC Tur Ltda., Bahamas, in beheer bij Seahawk North America LLC. 15-10-2008 (e) verkocht aan Quail Cruises Ship Management, Bahamas, in beheer bij Quail Cruises Ship Management, Spanje en V Ships Leisure SAM. 11-11-2008 (e) verkocht aan Templeton International Inc., Bahamas, in beheer bij Quail Cruises Ship Management, Spanje en V Ships Leisure SAM. 17-11-2008 vanaf Valencia gearriveerd bij San Giorgio Del Porto Shipyard, Genua voor reparatie. 2009 aangehouden door de Italiaanse kustwacht wegens een schuld van USD 14 miljoen bij de San Giorgio del Porto te Genua. 3-2012 verkocht voor sloop aan "Cemsan" Gemi Söküm Demir Çelik San ve Tic. Ltd. Şti., Aliğa, Turkije. (Foto: NN/Scheepsfotoruilbeurs).

#### Love Boat naar de sloop

De Pacific Princess, het schip waarop in de jaren '70 en '80 de opnames van de tv-serie The Love Boat werden gemaakt, gaat naar de sloop. Het bleek niet mogelijk een koper te vinden die het in de jaren '60 in Duitsland gebouwde cruiseschip in de vaart wilde houden. Het schip was in beslag genomen nadat de Spaanse eigenaren niet hadden betaald voor noodzakelijke werkzaamheden als het verwijderen van asbest. Uiteindelijk betaalde een Turks bedrijf 2,5 miljoen euro schrootwaarde voor het schip, aldus de Italiaanse krant La Repubblica vandaag. (Bron: AD, 9-3-2012, ANP).

LYUBOV ORLOVA 7391434, 4.251 BRT, 19-4-1975 kiel gelegd, 19-7-1976 opgeleverd door Titovo Brodogradiliste, Kraljevica, Joegoslavië (413) aan Far Eastern Shipping Co, Vladivostok-U.S.S.R. 1996 verkocht aan Lubov Orlov Shipping Co. Ltd., Valletta-Malta, 9-8-1996 (e) in beheer bij Joint Stock Co. "Intrans", Novorossiïsk, Rusland. 23-1-2001 (e) uit beheer bij Joint Stock Co. "Intrans", Novorossiïsk, Rusland. 20-11-2006 met 150 passagiers aan de grond gelopen in Whalers' Bay, Deception Island, South Shetlands, Antarctica, door de ijsbreker LAS PALMAS van de Spaanse marine bij hoog water vlot gebracht en op eigen kracht naar Ushuaia, Argentinië gevaren. 2007 de vloot van Quark Expeditions verkocht aan First Choice Cruises, ingebracht bij Lubov Orlova Shipping Co. Ltd., Valletta-Malta. 2009 thuishaven en

vlag: Avatiu-Cook Islands. 28-5-2009 (e) in beheer bij SUMENA S.L., Santa Cruz de Tenerife. 25-9-2010 bij aankomst te St. John's, Newfoundland, Canada aan de ketting gelegd wegens een uitstaande schuld van \$ 251.000 aan de Canadese charteraar Cruise North Expeditions. De 49 Russische en 2 Oekraïense bemanningsleden waren vijf maanden niet uitbetaald. Het schip zou eind oktober 2010 verkocht zijn aan Noorse belangen. 2012 verkocht voor sloop, 5-3-2012 vertrokken van St. John's.



ROYAL STAR 5309906, 1956 opgeleverd door Cantieri Riuniti dell'Adriatico, Triëst, (1813) als SAN GIORGIO aan "Adriatica" Societa per Azioni di Navigazione S.p.A., Venetië-Italië, 203 passagiers, 4.755 BRT, 1.410 DWT, 6.550 EPK, 4.886 kW, 2 x Fiat 600.7S, Fiat C.R.D. Adriatico, 17 kn. 1976 verkocht aan A.& G. Kyrtatas, Athene, herdoopt CITY OF ANDROS. 1977 verkocht aan Fiducia Shipping Co. S.A., Griekenland, in beheer bij Canopus Shipping S.A., Athene voor A.& G. Kyrtatas, Athene. 1977 verbouwd. (kaart: rederij/Vera Fotografia).





1984 verkocht aan Ocean Cruise Lines, Panama, in beheer bij Croisières Paquet, 1984 verbouwd te Perama. 1984 vlag: Panama. 1984 herdoopt OCEAN ISLANDER. 1986 vlag: Bahamas. 1990 verkocht aan Starline Cruises Ltd., Bahamas, in beheer bij Shipping Management S.A.M. (V. Ships), herdoopt ROYAL STAR. 1990 verkocht aan Hapero Shipping Ltd., Bahamas, in beheer bij StarLine Cruises Ltd., Guernsey. 9-2008 aan de ketting gelegd te Mombassa, Kenia. 2008 zou te Mombasa, Kenya bij opbod verkocht worden. 11-2009 herdoopt OCEAN MIST. 2-2010 vlag: Cambodja. 16-2-2011 gearriveerd te Singapore. 24-2-2012 gearriveerd te Alang, India om gesloopt te worden (Foto: KP/TVDZ).



APL RUBY 8710704, 25-2-1988 kiel gelegd, 31-7-1988 te water gelaten, 1988 opgeleverd door Imabari Zosen K.K., Marugame (1164) als NEPTUNE RUBY aan Garland Shipping Pte. Ltd., Singapore. 3502 TEU, 47.893 BRT, 51.437 DWT, 38.070 EPK, 28.003 kW Sulzer 9RTA8AM, 23,6 kn. 1993 verkocht aan Neptune Orient Lines Ltd., Singapore. 1996 herdoopt N O L RUBY. 1998 verkocht aan Wilmington Trust Co., U.S.A., 2-3-1998 (m) herdoopt PRESIDENT GRANT. 2006 verkocht aan APL Bermuda Ltd., Singapore, in beheer bij Neptune Shipmanagement Pte. Ltd. Singapore. 23-2-2006 herdoopt EL RUBY. 23-9-2009 herdoopt APL RUBY. 2012 verkocht voor sloop naar India. 6-3-2012 (m) herdoopt RUBY. 6-3-2012 (m) vlag: St. Kitts Nevis, roepsein V4KY2. 11-3-2012 gearriveerd op de ankerplaats bij Alang. (Foto: TVDZ).

### **Historische U.S.S. ENTERPRISE (CVAN-65) begint aan laatste reis**



De U.S.S. ENTERPRISE gaat na ruim vijftig jaar met pensioen. Nee, niet het ruimteschip uit de science fictionserie Star Trek maar het, destijds, minstens zo tot de verbeelding sprekende schip van de Amerikaanse marine. Het eerste nucleair aangedreven vliegdekschip ter wereld was langer in bedrijf dan enig ander Amerikaans marineschip.

De ENTERPRISE, liefkozend 'Big E' genoemd, koos in november van 1961 voor het eerst het ruime sop. Ze was betrokken bij een aantal historische missies, waaronder het volgen van de eerste bemande Amerikaanse ruimtevlucht in 1962.

Acht maanden later maakte de ENTERPRISE deel uit van de blokkade van Cuba tijdens de rakettencrisis. Ook in de Vietnam- en Koreaoorlog speelde het schip een grote rol. Later werd de Enterprise ondermeer ingezet bij de conflicten op de Balkan en Irak.

Naar de schroothoop

Het oorspronkelijke plan was om zes schepen als de ENTERPRISE te bouwen. Dat gebeurde echter nooit. Het budget voor de ENTERPRISE liep zo uit de hand, dat de vijf zusterschepen er nooit kwamen. Het schip nog langer in de vaart houden, kost te veel.

Het onderhouden van de inmiddels legendarische schuit is bijna onmogelijk. De ENTERPRISE is het enige schip in haar klasse, en veel onderdelen moeten speciaal vervaardigd worden. De kans is dan ook groot dat, ondanks de enorme staat van dienst, de ENTERPRISE op de schroothoop eindigt.

Het vermoeden is dat de sloop ergens in 2015 zal aanvangen. Tegen die tijd is de nucleaire brandstof uit het vaartuig verwijderd. Voor het zover is zal het vliegdekschip nog zeven maanden dienst doen in het Midden Oosten. Daarna is het voorgoed over. (Bron: AD, foto: Navsource, 12-1978).

### TE KOOP ANGEBOEDEN



Op 11 april 2012 te Rotterdam zullen de ELECTRA, ELUSIVE, ELATION en ELEVATION van JR Shipping openbaar verkocht worden. De bezichtiging voor geïnteresseerden is op 15 en 21 maart. (Foto ELATION 9083902 en ELEVATION 9083067: K. Goudriaan, 8-3-2012, IJsselmonde).

### EXECUTORIALE VERKOOP

Ten overstaan van mr. A.H. Geerling, notaris te Rotterdam, kantoor NautaDutilh N.V., advocaten notarissen belastingadviseurs, of zijn waarnemer op woensdag 11 april 2012 om 14:00 uur in de Goudriaan Room of een der andere zalen van het BEURS-WORLD TRADE CENTER te Rotterdam, Beursplein 37, van:

- het stalen zeecontainerschip, genaamd ELATION
- het stalen zeecontainerschip, genaamd ELEVATION
- het stalen zeecontainerschip, genaamd ELECTRA
- het stalen zeecontainerschip, genaamd ELUSIVE

De executie geschiedt op verzoek van de Coöperatieve Rabobank Rotterdam U.A., gevestigd te Rotterdam, te dezer zake domicilie gekozen hebbende ten kantore van mr. A.H. Geerling, notaris te Rotterdam, ten laste van de in staat van faillissement verkerende vennootschappen ELATION Shipping B.V., Elevation Shipping B.V., Electra Shipping B.V. en Elusive Shipping B.V. gevestigd te Harlingen, Korte Lijnbaan 25, ingevolge de artikelen 3:268 en 3:254 van het Burgerlijk Wetboek, waartoe betrekkelijk is een akte van



hypotheekstelling, verleden voor mr. O.G. Jelsma, destijds notaris te Harlingen op vijf oktober 2006, elf oktober 2006, 18 juli 2007 en 19 juni 2007 en geschied tot verhaal van het door de genoemde B.V.'s alsmede de eveneens in staat van faillissement verkerende commanditaire vennootschappen (Elation Exploïtatie C.V., Elevation Exploïtatie C.V., Electra Exploïtatie C.V. en Elusive Exploïtatie C.V.) gevestigd te Harlingen, Korte Lijnbaan 25, aan executant verschuldigde, per resp. 28 februari 2012 groot EUR 5.972.386,48, 28 februari 2012 groot EUR 5.972.777,78, 25 januari 2012 groot EUR 6.932.170,74 en 18 januari 2012 groot EUR 6.736.160,08 onverminderd de reeds vervallen en/of de nog te vervallen rente en boeten en onverminderd alle te dezer zake gevallen en/of nog te vallen kosten.

De schepen (ELATION en ELEVATION) liggen bij Dockside, Oostdijk 25, Rotterdam en (ELECTRA en ELUSIVE) bij Serdijn Ship Repair, Drutenstraat 7, Rotterdam Waalhaven Pier 4, havennummers 2224-2226, alwaar bezichtiging kan plaatsvinden op 15 maart 2012 en 21 maart 2012 van 13:00 uur tot 15:00 uur (ELATION en ELEVATION) en 10:00 uur tot 12:00 uur (ELECTRA en ELUSIVE).

Tot en met 27 maart 2012 kan schriftelijk bij mr. A.H. Geerling, voornoemd, onderhands geboden worden, conform het bij NautaDutilh N.V. verkrijgbare biedingsformulier.

ELATION 20-2-2012 gearriveerd bij Dockside, ELEVATION 22-2-2012 gearriveerd bij Dockside, ELECTRA 16-2-2012 gearriveerd in de Waalhaven en ELUSIVE 16-2-2012 gearriveerd in de Waalhaven.

**EXECUTORIALE VERKOOP**

Ten overstaan van mr. A.H. Geerling, notaris te Rotterdam, kantoor NautaDutilh N.V., advocaten notariaten belastingadviseurs, of zijn waarnemer op woensdag 11 april 2012 om 14.00 uur in de Goetzaan Room of een der andere zalen van het BEL-RS-WORLD TRADE CENTER te Rotterdam, Boursplein 37, van:

het staal zeecontainerschip, genaamd

**"ELATION"**

gemeentl. "21138 Z 2007", IMO nummer 9082902, afmetingen 103,77 x 17,90 m., gebouwd bij J.J. Sietes Schiffwerft GmbH & Co. KG te Hamburg, bouwjaar 1994, bruto-tonnage 5.025 ton, hebbende de status en een inschrijfsom, voortbewogen door een MAN motor van 4.750 kW, type 6M 502 C.

De omschrijving wordt gegeven zonder verantwoordelijkheid voor eventuele vergoedingen of onvolledigheden en zonder verantwoordelijkheid voor de feitelijke staat waarin het schip zich bevindt.

De executie geschiedt op verzoek van de Coöperatieve Rabobank Rotterdam U.A., gevestigd te Rotterdam, te dezer zake omschikte gekozen hebbende ten kantore van mr. A.H. Geerling, notaris te Rotterdam, ten laste van de in staat van faillissement verkerende vennootschap Elation Shipping B.V., gevestigd te Harlingen, Korte Lijnbaan 25, ingevolge de artikelen 2:268 en 2:264 van het Burgerlijk Wetboek, waartoe betrekkelijk is een acte van hypotheekstelling, verleden voor mr. O.G. Jelsma, destijds notaris te Harlingen op vijf oktober 2006 en geschiedt tot verhaal van het door genoemde Elation Shipping B.V. alsmede de eveneens in staat van faillissement verkerende commanditaire vennootschappen Elation Exploïtatie C.V., gevestigd te Harlingen, Korte Lijnbaan 25, aan executant verschuldigde, per 28 februari 2012 groot EUR 5.972.386,48, onverminderd de reeds vervallen en/of de nog te vervallen rente en boeten en onverminderd alle te dezer zake gevallen en/of nog te vallen kosten.

Het schip ligt bij Dockside, Oostdijk 25, Rotterdam, alwaar bezichtiging kan plaatsvinden op 15 maart 2012 en 21 maart 2012 van 13.00 uur tot 15.00 uur.

De koper van het schip moet zelf ter veiling kunnen legitiemen en zijn financiële geposheid door middel van een bankverklaring aan kunnen tonen. Hij is tevens verplicht terstond na de toelating 15% van de koopprijs als waarborgsom aan de notaris te betalen en het restant van de koopprijs uiterlijk 30 dagen daarna te voldoen.

Tot en met 27 maart 2012 kan schriftelijk bij notaris mr. A.H. Geerling, voornoemd, onderhands worden geboden, conform het bij NautaDutilh N.V. verkrijgbare biedingsformulier.

Verdere informatie en veiligheidsvoorwaarden zijn verkrijgbaar bij het voornemde kantoor NautaDutilh N.V., Weena 150, Rotterdam, telefoonnummer 010-2240277, faxnummer 010-2240014 (de heer J. van Kranenburg), e-mail: jan.van.kranenburg@nautadutilh.com

**EXECUTORIALE VERKOOP**

Ten overstaan van mr. A.H. Geerling, notaris te Rotterdam, kantoor NautaDutilh N.V., advocaten notariaten belastingadviseurs, of zijn waarnemer op woensdag 11 april 2012 om 14.00 uur in de Goetzaan Room of een der andere zalen van het BEL-RS-WORLD TRADE CENTER te Rotterdam, Boursplein 37, van:

het staal zeecontainerschip, genaamd

**"ELEVATION"**

gemeentl. "21138 Z 2007", IMO nummer 9082902, afmetingen 103,77 x 17,90 m., gebouwd bij J.J. Sietes Schiffwerft GmbH & Co. KG te Hamburg, bouwjaar 1994, bruto-tonnage 5.025 ton, hebbende de status en een inschrijfsom, voortbewogen door een MAN motor van 4.750 kW, type 6M 502 C.

De omschrijving wordt gegeven zonder verantwoordelijkheid voor eventuele vergoedingen of onvolledigheden en zonder verantwoordelijkheid voor de feitelijke staat waarin het schip zich bevindt.

De executie geschiedt op verzoek van de Coöperatieve Rabobank Rotterdam U.A., gevestigd te Rotterdam, te dezer zake omschikte gekozen hebbende ten kantore van mr. A.H. Geerling, notaris te Rotterdam, ten laste van de in staat van faillissement verkerende vennootschap Elevation Shipping B.V., gevestigd te Harlingen, Korte Lijnbaan 25, ingevolge de artikelen 2:268 en 2:264 van het Burgerlijk Wetboek, waartoe betrekkelijk is een acte van hypotheekstelling, verleden voor mr. O.G. Jelsma, destijds notaris te Harlingen op vijf oktober 2006 en geschiedt tot verhaal van het door genoemde Elevation Shipping B.V. alsmede de eveneens in staat van faillissement verkerende commanditaire vennootschappen Elevation Exploïtatie C.V., gevestigd te Harlingen, Korte Lijnbaan 25, aan executant verschuldigde, per 28 februari 2012 groot EUR 5.972.777,78, onverminderd de reeds vervallen en/of de nog te vervallen rente en boeten en onverminderd alle te dezer zake gevallen en/of nog te vallen kosten.

Het schip ligt bij Dockside, Oostdijk 25, Rotterdam, alwaar bezichtiging kan plaatsvinden op 15 maart 2012 en 21 maart 2012 van 13.00 uur tot 15.00 uur.

De koper van het schip moet zelf ter veiling kunnen legitiemen en zijn financiële geposheid door middel van een bankverklaring aan kunnen tonen. Hij is tevens verplicht terstond na de toelating 15% van de koopprijs als waarborgsom aan de notaris te betalen en het restant van de koopprijs uiterlijk 30 dagen daarna te voldoen.

Tot en met 27 maart 2012 kan schriftelijk bij notaris mr. A.H. Geerling, voornoemd, onderhands worden geboden, conform het bij NautaDutilh N.V. verkrijgbare biedingsformulier.

Verdere informatie en veiligheidsvoorwaarden zijn verkrijgbaar bij het voornemde kantoor NautaDutilh N.V., Weena 150, Rotterdam, telefoonnummer 010-2240277, faxnummer 010-2240014 (de heer J. van Kranenburg), e-mail: jan.van.kranenburg@nautadutilh.com

**EXECUTORIALE VERKOOP**

Ten overstaan van mr. A.H. Geerling, notaris te Rotterdam, kantoor NautaDutilh N.V., advocaten notariaten belastingadviseurs, of zijn waarnemer op woensdag 11 april 2012 om 14.00 uur in de Goetzaan Room of een der andere zalen van het BEL-RS-WORLD TRADE CENTER te Rotterdam, Boursplein 37, van:

het staal zeecontainerschip, genaamd

**"ELECTRA"**

gemeentl. "21454 Z 2007", IMO nummer 9120305, afmetingen 123,68 x 18,70 m., gebouwd bij J.J. Sietes Schiffwerft GmbH & Co. KG te Hamburg, bouwjaar 1999/1998, bruto-tonnage 6.325 ton, hebbende drie 4 laadruimen, accommodatie, auxiliary machines, landhoofden en machewerker, voortbewogen door een MAN motor van 8.600 kW, type 6M 601 C.

De omschrijving wordt gegeven zonder verantwoordelijkheid voor eventuele vergoedingen of onvolledigheden en zonder verantwoordelijkheid voor de feitelijke staat waarin het schip zich bevindt.

De executie geschiedt op verzoek van de Coöperatieve Rabobank Rotterdam U.A., gevestigd te Rotterdam, te dezer zake omschikte gekozen hebbende ten kantore van mr. A.H. Geerling, notaris te Rotterdam, ten laste van de in staat van faillissement verkerende vennootschap Electra Shipping B.V., gevestigd te Harlingen, Korte Lijnbaan 25, ingevolge de artikelen 2:268 en 2:264 van het Burgerlijk Wetboek, waartoe betrekkelijk is een acte van hypotheekstelling, verleden voor mr. O.G. Jelsma, destijds notaris te Harlingen op 19 juni 2007 en geschiedt tot verhaal van het door genoemde Electra Shipping B.V. alsmede de eveneens in staat van faillissement verkerende commanditaire vennootschappen Electra Exploïtatie C.V., gevestigd te Harlingen, Korte Lijnbaan 25, aan executant verschuldigde, per 25 januari 2012 groot EUR 6.932.170,74, onverminderd de reeds vervallen en/of de nog te vervallen rente en boeten en onverminderd alle te dezer zake gevallen en/of nog te vallen kosten.

Het schip ligt bij Serdijn Ship Repair, Drutenstraat 7, Rotterdam, Waalhaven Pier 4, havennummers 2224-2226, alwaar bezichtiging kan plaatsvinden op 15 maart 2012 en 21 maart 2012 van 10.00 uur tot 12.00 uur.

De koper van het schip moet zelf ter veiling kunnen legitiemen en zijn financiële geposheid door middel van een bankverklaring aan kunnen tonen. Hij is tevens verplicht terstond na de toelating 15% van de koopprijs als waarborgsom aan de notaris te betalen en het restant van de koopprijs uiterlijk 30 dagen daarna te voldoen.

Tot en met 27 maart 2012 kan schriftelijk bij notaris mr. A.H. Geerling, voornoemd, onderhands worden geboden, conform het bij NautaDutilh N.V. verkrijgbare biedingsformulier.

Verdere informatie en veiligheidsvoorwaarden zijn verkrijgbaar bij het voornemde kantoor NautaDutilh N.V., Weena 150, Rotterdam, telefoonnummer 010-2240277, faxnummer 010-2240014 (de heer J. van Kranenburg), e-mail: jan.van.kranenburg@nautadutilh.com

**EXECUTORIALE VERKOOP**

Ten overstaan van mr. A.H. Geerling, notaris te Rotterdam, kantoor NautaDutilh N.V., advocaten notariaten belastingadviseurs, of zijn waarnemer op woensdag 11 april 2012 om 14.00 uur in de Goetzaan Room of een der andere zalen van het BEL-RS-WORLD TRADE CENTER te Rotterdam, Boursplein 37, van:

het staal zeecontainerschip, genaamd

**"ELUSIVE"**

gemeentl. "21454 Z 2007", IMO nummer 9120305, afmetingen 123,68 x 18,70 m., gebouwd bij J.J. Sietes Schiffwerft GmbH & Co. KG te Hamburg, bouwjaar 1999/1998, bruto-tonnage 6.325 ton, hebbende drie 4 laadruimen, accommodatie, auxiliary machines, landhoofden en machewerker, voortbewogen door een MAN motor van 8.600 kW, type 6M 601 C.

De omschrijving wordt gegeven zonder verantwoordelijkheid voor eventuele vergoedingen of onvolledigheden en zonder verantwoordelijkheid voor de feitelijke staat waarin het schip zich bevindt.

De executie geschiedt op verzoek van de Coöperatieve Rabobank Rotterdam U.A., gevestigd te Rotterdam, te dezer zake omschikte gekozen hebbende ten kantore van mr. A.H. Geerling, notaris te Rotterdam, ten laste van de in staat van faillissement verkerende vennootschap Elusive Shipping B.V., gevestigd te Harlingen, Korte Lijnbaan 25, ingevolge de artikelen 2:268 en 2:264 van het Burgerlijk Wetboek, waartoe betrekkelijk is een acte van hypotheekstelling, verleden voor mr. O.G. Jelsma, destijds notaris te Harlingen op 19 juni 2007 en geschiedt tot verhaal van het door genoemde Elusive Shipping B.V. alsmede de eveneens in staat van faillissement verkerende commanditaire vennootschappen Elusive Exploïtatie C.V., gevestigd te Harlingen, Korte Lijnbaan 25, aan executant verschuldigde, per 18 januari 2012 groot EUR 6.736.160,08, onverminderd de reeds vervallen en/of de nog te vervallen rente en boeten en onverminderd alle te dezer zake gevallen en/of nog te vallen kosten.

Het schip ligt bij Serdijn Ship Repair, Drutenstraat 7, Rotterdam, Waalhaven Pier 4, havennummers 2224-2226, alwaar bezichtiging kan plaatsvinden op 15 maart 2012 en 21 maart 2012 van 10.00 uur tot 12.00 uur.

De koper van het schip moet zelf ter veiling kunnen legitiemen en zijn financiële geposheid door middel van een bankverklaring aan kunnen tonen. Hij is tevens verplicht terstond na de toelating 15% van de koopprijs als waarborgsom aan de notaris te betalen en het restant van de koopprijs uiterlijk 30 dagen daarna te voldoen.

Tot en met 27 maart 2012 kan schriftelijk bij notaris mr. A.H. Geerling, voornoemd, onderhands worden geboden, conform het bij NautaDutilh N.V. verkrijgbare biedingsformulier.

Verdere informatie en veiligheidsvoorwaarden zijn verkrijgbaar bij het voornemde kantoor NautaDutilh N.V., Weena 150, Rotterdam, telefoonnummer 010-2240277, faxnummer 010-2240014 (de heer J. van Kranenburg), e-mail: jan.van.kranenburg@nautadutilh.com



AMSTELDIJK, SPAARNEDIJK, ELEVATION en ELATION, 6-3-2012, opgelegd te IJsselmonde, foto: K. Goudriaan.

ASTOR 9108362, 27-2-1995 kiel gelegd, 5-8-1995 te water gelaten, 11-1995 opgeleverd door Stocznia Gdynia S.A. (8125/1) als ASTOR. 8-12-1995 herdoopt INFANTA. 18-11-1997 herdoopt ASTOR. 6-9-2000 herdoopt APL CARACAS. 21-6-2001 herdoopt ASTOR. 5-2005 verkocht door Alpha Ship G.m.b.H. & Co. K.G. aan Hanse Capital, 8-2005 ingebracht bij m.s. "HC Julia" Schiffahrtsges. M.b.H. & Co. K.G., Willemstad-N.A., in beheer bij Alpha Ship G.m.b.H. 10-2007 (e) in beheer bij Marlink Schiffahrtskontor G.m.b.H., Hamburg, Wallem G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg en Wallem Shipmanagement Ltd., Hong Kong. 3-2009 thuishaven en vlag: Valletta-Malta. 13-12-2011 vertrokken van Lissabon, <13-2-2012 via Algeciras gearriveerd te Gibraltar, Hanse Capital failliet, deze financierde de schepen ASTOR, CONDOR I, BOXY LADY 9108386 (ex MERKUR) en PARIS JUNIOR (9108398, ex SATURN), te Gibraltar aan de ketting gelegd op verzoek van Norddeutsche Landesbank, 16-2-2012 te Gibraltar openbaar verkocht, 29-2-2012 (e) verkocht aan Konig & Cie. Erste Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Marshall Island, roepsein V7YC6, in beheer bij Columbia Shipmanagement (Deutschland) G.m.b.H., Hamburg, 29-2-2012 (m) herdoopt KING JULIUS.

CONDOR 9108374, 27-2-1995 kiel gelegd, 23-9-1995 te water gelaten, 12-1995 opgeleverd door Stocznia Gdynia S.A., Gdynia (8125/2) als CONDOR aan Alpha Ship G.m.b.H. & Co. K.G. m.s. "Condor", Willemstad-N.A., in beheer bij Alpha Ship G.m.b.H., Bremen. 4-1-1996 (GL) herdoopt RECIFE. 2-4-1997 herdoopt CONDOR. 2-9-1999 herdoopt TMM CHIAPAS. 16-1-2001 herdoopt CONDOR. 10-2005 in beheer bij Marlink Schiffahrtskontor G.m.b.H., Hamburg. 6-8-2007 (e) verkocht aan MS "HC Klara" Schiffahrtsges. m.b.H. & Co. K.G., Willemstad-N.A., in beheer bij 10-2007 (e) in beheer bij Marlink Schiffahrtskontor G.m.b.H., Hamburg, Wallem G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg en Wallem Shipmanagement Ltd., Hong Kong. 3-2009 vlag: Malta. 30-3-2009 (GL) herdoopt CONDOR I. 5-12-2011 gearriveerd te Tartous, <13-2-2012 gearriveerd te Gibraltar, Hanse Capital failliet, deze financierde de schepen ASTOR, CONDOR I, BOXY LADY en PARIS JUNIOR, te Gibraltar aan de ketting gelegd op verzoek van Norddeutsche Landesbank, 16-2-2012 te Gibraltar openbaar verkocht, 29-2-2012 (e) verkocht aan Konig & Cie. Zweite Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Marshall Island, roepsein V7YC7, in beheer bij Columbia Shipmanagement (Deutschland) G.m.b.H., Hamburg, 2-3-2012 (m) herdoopt KING JUSTUS.



ANKERGRACHT 9014872, secties gebouwd bij Tille Scheepsbouw B.V., Kootstertille, 22-3-1991 te water gelaten, afgebouwd bij Frisian Shipyard Welgelegen B.V., Harlingen (281), 3-5-1991 opgeleverd aan C.V. Scheepvaartonderneming "Ankergracht", Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., roepsein PCQL, 7.949 BRT, 4.157 NRT, 12.150 DWT, 6.689 EPK, 4.920 kW, Wartsila 12V32E, 15,5 kn. 3-1-1999 tijdens een reis van Busan naar Kinuura met 5.000 ton rollen staal is op 0,8 mijl van Mutsureshima aan de grond gelopen, dezelfde dag met behulp van 2 havenslepers weer vlot gekomen, slechts lichte schade opgelopen, duikeronderzoek wees uit dat er twee kleine scheuren in de voorpiek zaten, naar Moji gevaren om een gedeelte van de lading te lossen, 9-1-1999 vertrokken naar Kunuura om de rest van de lading te lossen, daarna naar Aioi gevaren voor permanente reparaties.



9-11-2000 in positie 48.13.30 NB en 69.27.45 WL op 1,7 mijl van Les Escoumins Pilot Station geladen met papier problemen in de machinekamer gekregen, 9-11-2000 gearriveerd te Québec.  
2-2012 herdoopt TASMAN SKY. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 31-5-2001).



SAPHIR 8812930, 3-1991 opgeleverd door Donghai Shipyard, Shanghai (8815) als BALTIMAR SIRIUS aan Baltimar Sirius Shipping Ltd., Bahamas, in beheer bij Baltimar A.p.S. Ltd., 2.854 BRT, 3.181 DWT, 13 kn.  
22-4-1991 herdoopt KIRK PRIDE. 8-5-1992 herdoopt BALTIMAR SIRIUS. 1-12-1994 herdoopt IAL PRESIDENT. 13-6-1997 herdoopt MEKONG SIRIUS. 20-2-1998 herdoopt BALTIMAR SIRIUS. 26-4-1998 herdoopt MORESBY CHIEF. 26-11-1998 herdoopt BALTIMAR SIRIUS.



29-6-2005 (e) verkocht aan Meridian Marine Management Ltd., Bahamas, in beheer bij Baltimar A/S Ltd. 18-2-2010 (e) verkocht aan Adria Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Duitsland, in beheer bij Werse Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G. 22-2-2010 (LI) vanaf Hull gearriveerd te Rotterdam en opgelegd. 27-6-2010 herdoopt SAPHIR, vlag: Bahamas, 27-6-2011 gearriveerd in de WAALHAVEN. 2011 verkocht aan Breadbox Dakar Shipping B.V., Panama, roepsein 3EYK6, in beheer bij Breadbox Shipping Lines B.V., Schiedam en Quality Marine Services B.V., Schiedam, 17-8-2011 (m) herdoopt BREADBOX FALCON. 2012 te Bolnes gerapareerd en kranen verwijderd, 6-3-2012 vertrokken naar Antwerpen. (Foto SAPHIR: TVDZ, 2-7-2011, Waalhaven, Rotterdam, BREADBOX FALCON: K. Goudriaan 6-3-2012).

### **Bijzonder schip in Urker haven**



Urk - Er ligt een bijzonder schip in de haven van Urk, meldt havenmeester Jan van den Berg op twitter. 'In de jaren vijftig waren er nog zo'n tweehonderd van deze schepen. Nu is er nog één over: de PAVONA'. De PAVONA is een coaster die in 1951 door de NV Scheepsbouwbedrijf Th.J. Fikkers in het Groningse Foxhol is gebouwd. Het schip vaart onder Zweedse vlag maar er gaan stemmen op in Nederland om het schip aan te kopen om het op te knappen en te behandelen als nationaal erfgoed. De PAVONA is ruim 42 meter lang en wordt voortgedreven door vier 6 cilinder dieselmotoren van Klöckner-Humboldt-Deutz Motoren AG. De thuishaven is Kungshamn in Zweden. (Bron: nop-urk.flevopost, 7-3-2012, foto's: K. Goudriaan, 8-3-2012).

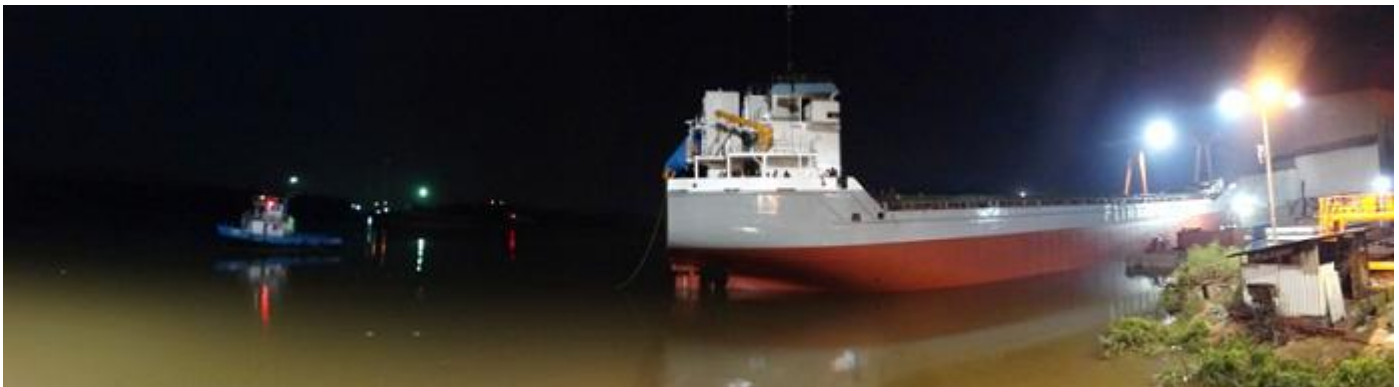




PAVONA 5064233, 26-7-1951 te water gelaten, 12-9-1951 opgeleverd door N.V. Scheepsbouwbedrijf v/h Th.J. Fikkers (79) als PAVONIS aan Roelof Salomons, Douwe Emme Gorter & Tonnis Wildeman, Groningen, in beheer bij N.V. E. Wagenborg's Scheepvaart- & Expeditiekantoor, Delfzijl, roepsein PGRG, 299 BRT, 182 NRT, 370 DWT, 42,39 x 7,42 x 2,56 x 2,730 meter, 195 EPK, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., snelheid 8,5 kn. 22-6-1955 verkocht aan Roelof Salomons & Tonnis Wildeman (Delfzijl), Groningen, in beheer bij N.V. E. Wagenborg's Scheepvaart- & Expeditiekantoor, Delfzijl. 12-12-1959 verkocht aan Arne E. Gustavsson & O. Johansson, Gothenborg-Zweden, herdoopt PAVONA. 4-1961 verkocht aan Thure Claeson Partrederi, Mollösund-Zweden, herdoopt CARLSÖ. 3-1973 verkocht aan Ragna I.M. Snöberg P/R, Degerhamn, Öland-Zweden, herdoopt PAVONA. 2-1976 verkocht aan Per Goran Svensson P/R, Vadstena-Zweden. 3-1978 verkocht aan Per J. Pettersson, Ellös-Zweden. 1979 verkocht aan Ture Martinsson, Kungshamn-Zweden. 1980 verkocht aan Per Ivar Petterson, Kungshamn-Zweden. 2-1993 verkocht aan Vadstena Sjöfrakt A/B, Kungshamn-Zweden, in beheer bij Broderna Hoglund A/B, Kungshamn. 1993 verkocht aan Lennart Martinsson, Kungshamn-Zweden. 11-1997 verkocht aan Goran Svensson, Kungshamn-Zweden. 2005 verkocht aan M.L. Martinsson, Helsingborg, thuishaven en vlag: Kungshamn-Zweden. 2011 ter verkoop aangeboden. 9-2-2012 verkocht aan Daniel Hartman, Urk, 3-3-2012 gearriveerd te Harlingen, 5-3-2012 te Urk, 7-3-2012 aanvang werkzaamheden van verbouwing tot kantorschip, de nieuwe naam wordt ZUIDERZEE.



### Flinter Ruby te water gelaten



Op vrijdag 16 februari jl. is het m.s. FLINTER RUBY in Goa (India) succesvol te water gelaten. De medewerkers van de Chowgule Shipyard hebben overdag hun voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd en volgens Indiaas gebruik werd er nog een Hindu ceremonie uitgevoerd. Hierbij wordt gebeden tot diverse Hindu goden voor een behouden vaart voor bemanning en schip en voor winstgevendheid voor de eigenaren.



Voorafgaand aan deze nachtelijke tewaterlating is het schip op traditionele wijze gedoopt door Tanja Shepchenya (vrouw van kapitein eigenaar Igor Shepchenya). Volgens Indiaas gebruik werd dit gedaan door het stuk slaan van een kokosnoot tegen de boeg van het schip. Flinter Ruby wordt in de komende weken afgebouwd en naar verwachting heeft zij op 19 april a.s. haar proefvaart. Verwachte oplevering omstreeks 25 april.

FLINTER RUBY 9521370, in aanbouw bij Chowgule & Company Private Limited te India onder bouwnummer C0201 voor kapitein eigenaar Igor Shepchenya, in beheer bij Flinter Shipping B.V., Barendrecht, roepsein PCMQ, 3.603 BRT, 5.500 DWT. Zusterschip van de FLINTER ROSE 9521368, bouwnummer C0200 van Chowgule & Company Pte. Ltd.



FLINTER RUBY, dooplechtigheid en groepsfoto. Bron en foto's: Flinter.nl.

### **SPLIETHOFF IN PAPIERTRAFIEK VAN ZEEBRUGGE NAAR VS**



#### **ZEEBRUGGE, 9 maart 2012**

Rederij Spliethoff vervoert sinds 5 januari papierladingen van Zeebrugge naar Philadelphia in de Verenigde Staten. Elke 20 dagen meert er een schip af in het Wielingendok in de Zeebrugse voorhaven.

De prognose is dat de vernieuwde dienst voor de papierconcerns StoraEnso en Norske Skog in volume zal groeien van 150.000 naar 250.000 ton per jaar.

De papiervolumes van Norske Skog worden vanuit Noorwegen aangevoerd in Zeebrugge via DFDS Lys Line en vanuit Duitsland en Oostenrijk per vrachtwagen en per spoor. De lading van StoraEnso wordt vanuit Zweden aangevoerd per StoraEnso Cargo Unit en vanuit Finland per RoRo-schip.

Voor de dienst worden S-type-schepen (sidedoor) ingezet, die specifiek zijn gebouwd voor het transport van papier. Dit type schip kan ongeveer 15.000 ton zwaar papier laden. Maar er kan ook projectlading, hout, staal, bulk, stukgoed en containers worden geladen.

Op dezelfde terminal aan het Wielingendok waar de Spliethoff-schepen laden, worden ook de ConRo-schepen van Spliethoff's dochter Transfennica behandeld. Transfennica verzorgt in Zeebrugge een dienst naar Bilbao in Noord-Spanje. Speciale lading, zoals projectlading, maar ook staalladingen en containers kunnen hierdoor gemakkelijk vanuit Noord-Spanje, via Zeebrugge, naar de Oostkust van de Verenigde Staten worden vervoerd. Zeebrugge fungeert hier als draaipunt voor beide diensten.

In Zeebrugge is de trafiek van cellulose, pulp, papier en karton jaarlijks goed voor ruim 2,2 miljoen ton. (Bron: Schuttevaer/JG, foto: SUOMIGRACHT, L. Bot, 6-3-2012, ging naar Hamburg (7-3-2012) en vervolgens naar de Eemshaven (9-3-2012).





m.s. KRAFTCA, één van de nieuwe schepen die Transfennica inzet op de Zeebrugge-Bilbao-dienst (Bron: Schuttevaer, foto: L. de Hoop, 14-1-2007).

### **Havenbedrijf verkoopt twee patrouillevaartuigen**



Het Havenbedrijf Rotterdam verkoopt twee patrouillevaartuigen uit 1960 en 1962. De schepen zijn overbodig geworden door de komst van nieuwe schepen in het vorige decennium. Troostwijk Veilingen verkoopt de twee schepen met de namen RPA 22 en RPA 23 in april.

De twee schepen zijn onderdeel van een reeks van vijf die begin jaren zestig is gebouwd. Één schip is een aantal jaren geleden al verkocht. Twee andere, de RPA 20 en de RPA 24 zijn recentelijk gemoderniseerd en blijven paraat als reservevaartuig. Het Havenbedrijf heeft in totaal 13 patrouillevaartuigen. Tien daarvan

varen vrijwel permanent rond. De vrij nieuwe RPA 13 is stand-by ingeval een van de vaartuigen uitvalt. De RPA 20 en de RPA 24 kunnen worden ingezet bij onvoorziën onderhoud aan een van de andere vaartuigen of voor bijzondere klussen zoals toezicht bij afgemeerde cruiseschepen en ijsbreken op de Delfshavense Schie. De schepen hebben voor dat laatste een specifieke boeg en een 12 mm dikke huid.

De RPA 22 en RPA 23 die nu verkocht worden hebben een onderling iets verschillende uitrusting, met name de stuurhut en de motor zijn anders. Beide schepen hebben elk drie waterkanonnen die in totaal 17.500 liter per minuut kunnen spuiten.

Troostwijk Veilingen verkoopt de vijftig jaar oude schepen op hedendaagse wijze. Op Youtube is een video van de schepen te zien. Bij Troostwijk Veilingen kan tot 5 april a.s. contact worden opgenomen met de heer F. Adam (vaartuigen@troostwijkauctions.com) om een onderhands bod uit te brengen. Als er geen finale biedingen worden uitgebracht start vanaf 5 april 2012 het biedproces voor de online veiling die sluit op donderdag 19 april 2012 vanaf 14.00 uur. Op dinsdag 17 april 2012 is de kijkdag bij het Havenbedrijf Rotterdam.

Hoewel de twee schepen voor de haven van Rotterdam niet modern genoeg meer zijn, verwacht het Havenbedrijf belangstelling van over de hele wereld voor de veiling, zowel van de kant van havenautoriteiten als van particuliere nautische dienstverleners. De twee schepen zijn immers nog goed functionerende multifunctionele ijsbrekende sleep- en blusvaartuigen.

Troostwijk Veilingen is een begrip op het gebied van industriële verkopen. Het bedrijf heeft meer dan tachtig jaar ervaring en een uitgebreid Europees netwerk van kantoren. Troostwijk Veilingen organiseert meer dan 1000 online veilingen per jaar in 27 landen in Europa. (Bron: portofrotterdam.com, foto: Scheepsfotoruilbeurs, 25-5-1988).

RPA 22, 1960 opgeleverd als HAVENDIENST 12, motorsleep / brandblusboot, EIGENAAR: Havenbedrijf Rotterdam N.V. te Rotterdam, werf van aanbouw: N.V. Scheepswerf v/h J. Hendriks te Dodewaard (het vaartuig is origineel gebouwd als HAVENDIENST 12) afmetingen: lengte over alles: 24.60 meter, lengte lood lijn: 24.00 meter, breedte op buitenkant: 6,25 meter, maximale diepgang: 2,78 meter, maximale hoogte: 6,50 meter, EUROANUMMER: 02332208.



RPA 23, 1962 opgeleverd als HAVENDIENST 14, motorsleep / brandblusboot, EIGENAAR: Havenbedrijf Rotterdam N.V. te Rotterdam, werf van aanbouw: N.V. Scheepswerf v/h J. Hendriks te Dodewaard (het vaartuig is origineel gebouwd als HAVENDIENST 24 (NB: HAVENDIENST 14) afmetingen: lengte over alles: 23.89 meter, lengte lood lijn: 23,37 meter, breedte op buitenkant: 6,21 meter, maximale diepgang: 2,56 meter, maximale hoogte: 5,92 meter, EUROANUMMER: 02332209.

### **Online veiling van twee motorsleep- en brandblusboten afkomstig van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. te Rotterdam.**

Let op! De betreffende boten (RPA22 en RPA23) worden eerst onderhands aangeboden. Tot uiterlijk 5 april kunnen onderhandse biedingen worden uitgebracht. Alleen indien er geen onderhandse verkoop wordt



gerealiseerd, zal er sprake zijn van een online veiling per opbod. Het betreft registerschepen. De overdracht zal op afspraak plaatsvinden via de notaris (AKD Advocaten & Notarissen te Rotterdam). De additionele overdrachtkosten dienen door de koper te worden voldaan (kosten koper). E.e.a. wordt nader gespecificeerd in de gepubliceerde concept koopovereenkomst, akte van levering en algemene verkoopvoorwaarden. (Bron: troostwijkauctions.com, foto: Scheepsfotoruilbeurs, 20-4-1992).



BNR 571662 9640011, Shoalbuster 2709, casco gebouwd bij Damen Shipyards Koźle SP. z.o.o. te Polen, 12-7-2011 gearriveerd te Hardinxveld-Giessendam, 6-3-2012 naar de Europoort voor de proefvaart, 7-3-2012 van de Europoort naar Hardinxveld-Giessendam, 3.000 EPK, 2.238 kW, 2 x Caterpillar 3512B TA/A, trekkracht 40,2 ton, 11,8 kn. (Info: Damen en <http://www.towingline.com>, foto: R. Zegwaard, 6-3-2012).

**SANABORG**, bouwnummer 844 van Kon. Niestern Sander B.V., in aanbouw voor Kon. Wagenborg.



9-3-2012 werk aan de sleeën en rommel opruimen, foto's: J. Tuil.

**SERKEBORG**, bouwnummer 845 van Kon. Niestern Sander B.V., in aanbouw voor Kon. Wagenborg.



9-3-2012 uitrijden ring 3 en voorschip, foto's: J. Tuil.

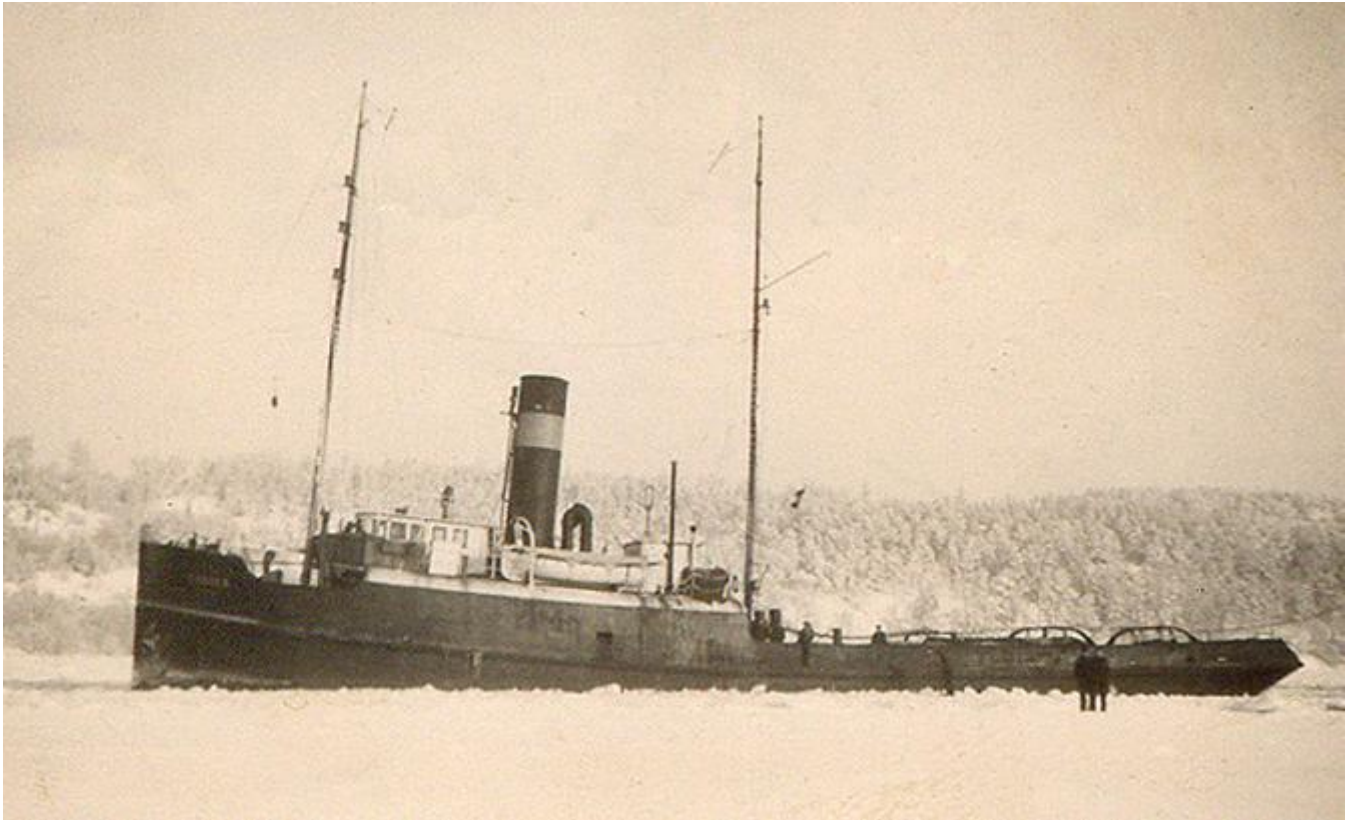


THOR H 03050588 van de Kon Tiki groep" Zeeverkeners, Haarlem. 11-7-1935 opgeleverd door Scheepswerf G. Bijlsma & Zoon, Wartena (363) als JAMA II aan J. Pol, Vreeswijk. 5,6 ton, 15,00 x 3,93



meter, 80 EPK, 59 kW, M.W.M. NE-34. 17-8-1955 verkocht aan C. Veninga, Zoutkamp, herdoopt GEERTJE D. 18-10-1965 verkocht aan R. Klomans & C.J. Bernhard, Loenen a/d Vecht, herdoopt TARZAN. 28-7-1966 verkocht aan A. Stoter, Zwolle, herdoopt ROJA. 21-3-1972 verkocht aan C. Hammer, Hasselt, herdoopt ZUIDERZEE II. 1972 nieuwe motor, 240 EPK, 177 kW, Fiat 821M #006230. 20-11-1978 verkocht aan H. Groen, Schiedam, herdoopt RIA G. 8-2-1983 verkocht aan "Kon Tiki Groep", Zeeverkenner, Haarlem, herdoopt THOR H. (Foto: R. Zegwaard, 5-3-2012).

#### Afdeling vergeelde foto's .....



De stoomsleepboot GANGES in het ijs op 15 mijl van Norrköping, Zweden. 10-9-1919 besteld, 22-6-1921 te water gelaten, 11-1921 opgeleverd door Firma Jonker & Stans, Hendrik Ido Ambacht (146) als WILLEM BARENDZ aan N.V. Bureau Wijsmuller, Rotterdam, 516 BRT, 63 NRT, 48,10 (45,85) x 8,85 x 4,50 x 4,244 meter, 2 ketels, v.o. 286 m<sup>2</sup>, 14 atm., 508 ton (kolen)bunkers, 1.000 IPK, T.E.M., 432, 698 & 1145 x 762, N.V. Alblasterdamsche Machinefabriek, Alblasterdam, 12 kn.

16-4-1927 te Vlaardingen voorzien van nieuw brandmerk: 1390 Z ROTT 1927.

9-1928 verkocht aan N.V. Internationale Sleepdienst Mij., Rotterdam, herdoopt GANGES, roepsein NSGF, later PEFO.

24-8-1939 gevorderd door de Koninklijke Marine en in dienst gesteld als bewakingsvaartuig Hr.Ms. BV 35.

14-5-1940 bij Stavenisse aan de grond gezet en geabandonneerd.

2-6-1940 door de Duitsers krijgsbuit gemaakt, vlot gebracht en te Vlissingen binnengebracht, bestemd voor Unternehmen Seelöwe.

2-7-1940 overgenomen door de Kriegsmarine Dienststelle Rotterdam, in dienst als LAZ 10 bij Lazarettschiff Verband.

10-1940 in dienst als ZRD 10 bij Nederlandsche Zeereddingsdienst.

1-1-1941 als BS I in dienst bij Nederlandsche Zeesleepdienst, voer met Nederlandse bemanning.

194- als ZSD I in dienst bij Nederlandsche Zeesleepdienst.

9-1944 als BS I in dienst bij Kriegsmarine, Duitsland, in beheer bij Bugsier, Reederei- und Bergungs G.m.b.H., Dantzig.

5-1945 te Kiel. 10-1945 teruggegeven aan de Nederlandse regering, gerepareerd bij L. Smit & Zn., Kinderdijk en in charter gegeven aan N.V. L. Smit & Co.'s Internationale Sleepdienst Maatschappij, Rotterdam. 1-2-1948 terug bij N.V. Internationale Sleepdienst Mij., Rotterdam.

1-5-1947 bemanning aangemonsterd voor reis naar Gdynia. 6-6-1947 reis naar Gdynia. 9-7-1947 reis naar Rosslare. 21-7-1947 reis naar Hamburg. 29-7-1947 reis naar Antwerpen en Stettin. 15-8-1947 reis naar Antwerpen. 4-9-1947 reis naar Bremerhaven. 19-9-1947 reis naar Middlesborough.

23-4-1948 te Maassluis van een nieuw brandmerk voorzien: 7180 Z ROTT 1948.

7-9-1949 reis naar Leith. 27-9-1949 reis naar Lübeck. 7-10-1949 reis naar Kopenhagen. 28-10-1949 reis naar Londen. 7-12-1949 reis naar Gothenborg. 25-1-1950 reis naar Antwerpen. 1-2-1950 reis naar

Rosyth. 14-2-1950 reis naar Gibraltar. 6-7-1951 bemanning aangemonsterd. 25-8-1950 reis naar Oslo. 12-1-1952 naar de RADMAR gevaren die vast liep op de Maasvlakte, niet vlot gebracht.

18-1-1952 tijdens een poging in slecht weer om het s.s. MEROPE (Soc. Industrial Maritima Financera Ariona Panama S.A., Panama (C. Konialidis), bouwjaar 1919, 7.890 BRT) vlot te brengen op de Maasvlakte, om 12:30 uur een tros in de schroef, ten anker gegaan maar die hielden niet, daarna 3 keer in aanvaring gekomen met de sleepboot WITTE ZEE die ook bij de poging tot bergen werkzaam was, om 16:30 uur gestrand op de Maasvlakte, de bemanning van boord gehaald door de reddingsboot PRESIDENT WIERSMA en aan wal gezet te Stellendam, later geborgen en geabandonneerd door de verzekeraars, 3-1952 verkocht voor sloop aan Firma Wed. C.D. Heuvelman te Krimpen a/d IJssel, 7-3-1952 gearriveerd te Krimpen a/d IJssel, daar gedeeltelijk gesloopt, 8-1952 casco voor verkocht aan de Eisen- und Metall K.G. Lehr & Co. te Hamburg, gesloopt te Hamburg.

**NIEUWSBLAD van het NOORDEN**  
**Zaterdag 19 Januari 1952**  
**Sleepboten WITTE ZEE en GANGES in nood**

**Schipper van reddingboot over boord geslagen en verdronken**

*Hoek van Holland is terneergeslagen en in rouw. Want het reddingswerk heeft weer een mensenleven gekost. De schipper van de reddingboot, de PRESIDENT JAN LEIS, de 31-jarige A. Brinkman, is door een stortzee overboord geslagen en in de golven om het leven gekomen.*

Wanneer zeerobben zeggen dat ze zelden zulk een wilde zee voor Hoek van Holland hebben meegemaakt, dan kunnen de landrotten aannemen dat het er heeft gespoekt. De zee die Donderdagavond genoodzaakt was haar Panamese prooi, de MEROPE te laten schieten, doordat de twee sterke sleepboten WITTE ZEE en BLANKENBURG haar die, ten koste van veel inspanning en moeite, ontnamen heeft gistermiddag teruggeslagen. Twee trotse slepers, de WITTE ZEE en de GANGES vielen, doordat ze achter elkaar de tros in de schroef kregen, in haar handen. Dat geschiedde in de eerste middaguren. De schepen kregen daarna een aanvaring met elkaar, waarbij de GANGES de meeste schade opliep. Reddingboten werden te hulp geroepen. Beide slepers konden hun schroeven niet meer gebruiken en waren overgeleverd aan wind en zee. De ankers werden uitgeworpen en na verloop van tijd hielden die van de WITTE ZEE. De GANGES dreef verder, raakte later telkens de grond en zat tenslotte vast. Beide boten waren ten Zuiden van de Nieuwe Waterweg verzeild geraakt en bevonden zich Zuidelijk van de gestrande Engelse boot RADMAR en het reeds lang geleden vergane schip Groningen. De hulpkreten van de marconisten der WITTE ZEE en GANGES over de radiotelefonie werden dringender en dramatischer naar mate de minuten verstreken. Reddingboten werden nogmaals ter assistentie geroepen. In de daarop volgende minuten steeg de spanning steeds meer. De uit Stellendam in zee gestoken reddingboot KONINGIN WILHELMINA voer naar de GANGES, haalde er een "aantal manschappen af, ging naar de WITTE ZEE, onder bergen van water en zware grondzeeën, haalde elf man van de WITTE ZEE en keerde naar Stellendam terug. Wat aan boord van de KONINGIN WILHELMINA, de Ganges, de WITTE ZEE en de PRESIDENT JAN LELS aan werk is verzet onder buitengewoon ongunstige weersomstandigheden is bijna niet voor te stellen. Alle opvarenden hebben in spanning geleefd.

**De bemanning van de reddingboot President Jan Leis heeft echter de meest dramatische ogenblikken beleefd toen haar schipper de heer A. Brinkman, tengevolge van een zware grondzee over boord sloeg en afdreef in de kokende golven.**

De PRESIDENT JAN LEIS was gistermiddag het eerste buiten en zou van het Noorden uit naar de GANGES gaan, omdat deze sleepboot het dringendst om hulp verlegen zat. Wat er precies is gebeurd, is niet bekend, doch zeker is dat een geweldige grondzee de Lels pakte en de schipper over boord deed slaan. De Lels kwam gisteravond omstreeks zes uur de haven van Hoek

van Holland binnen en al spoedig deed het droeve bericht van het overboord slaan van schipper Brinkman de ronde. De KONINGIN WILHELMINA leverde inmiddels haar geredden in Stellendam af. Drie van de WITTE ZEE wensten nog van boord te worden gehaald, zodat er gisteravond wederom een reddingboot is uitgevaren om die mannen binnen te brengen. Vier man bleven aan boord van de WITTE ZEE.

**Verslagenheid in „De Hoek"**

Een zwijgende groep mensen daalde het trapje af, dat toegang gaf tot de steiger waaraan de teruggekeerde reddingboot PRESIDENT JAN LELS lag. Af en toe klonken zachte stemmen op, die het droevig gebeuren van gistermiddag bespraken. Bijna iedereen in Hoek van Holland heeft de schipper gekend, en ook op straat en bij het kantoor van het loodswezen getuigden zwijgende mensen van de slag, die niet alleen de echtgenote van de schipper, maar ook de bemanning van de reddingboot heeft getroffen. Een groot aantal malen is de reddingboot deze week in touw geweest. En ook gistermiddag werd geen ogenblik gearzeld toen hulp werd gevraagd. Bij het eerste sein werd de boot dan ook weer bemand. „Was men op dat Panamese 'schip MEROPE maar niet zo eigenwijs geweest," klaagden ervaren zeelui Toen dat schip Donderdag te weinig stoom bleek te hebben, om buitengaats te manoeuvreren, was — zo verzekerde men— de raad gegeven in de Waterweg voor anker te gaan. Nu het dat niet gedaan heeft, en zichzelf ernstige moeilijkheden bezorgde, moesten de zeeslepers uitvaren om te trachten hulp te bieden. Dit heeft de tragische dingen van de dag tot gevolg gehad: De GANGES hulpeloos, de WITTE ZEE eveneens en de schipper verdronken. Met de RADMAR en de MEROPE tezamen betekent dit vier in nood verkerende schepen tegelijkertijd. Zo iets heeft men aan „De Hoek" nog nooit meegemaakt.



De situatie voor de Nieuwe Waterweg was vannacht niet veranderd.

De RADMAR zat nog steeds vast op de Maasvlakte. De MEROPE lag evenals de WITTE ZEE voor anker en de GANGES zat nog steeds aan de grond. Op ieder schip zit nog een aantal opvarenden. Een gedeelte van de bemanning van de RADMAR is gisteravond uit Hoek van Holland met de nachtboot naar Harwich afgereisd. De GANGES is 516 bruto registerton groot, 1200 paardekrachten sterk en gebouwd in 1921. De WITTE ZEE meet 328 BRT., is 1.000 paardekrachten sterk en is in 1946 gebouwd. Beide boten behoren aan de rederij L. Smit en Co.'s Internationale Sleepdienst N.V. te Rotterdam.

#### **Het verhaal van schipper De Jager**

Schipper W. de Jager van de reddingboot Koningin Wilhelmina heeft, nadat hij de opvarenden van de WITTE ZEE en de GANGES aan wal had gebracht een relaas gegeven van zijn belevenissen met deze reddingboot. Om half drie waren zij uit Stellendam vertrokken. Door de radio hoorden zij hoe de sleepboten een reddingboot vroegen. Direct heeft hij zijn mannen gewaarschuwd, waarna de KONINGIN WILHELMINA uitvoer in de richting van de sleepboten, langs het gat van de Hawk. Onderweg ontving hij het bericht via zijn radio, dat er een man dreef. Direct werd naar alle kanten uitgekeken, maar er was niets te zien door de hevige branding. Daarna zijn zij opgestoomd naar de sleepboot GANGES. De GANGES zat met de kop op de zee in de branding en het schip had twee ankers uitgeworpen. De KONINGIN WILHELMINA is een keer of tien langzij gevaren en de opvarenden van de GANGES moesten van de verschansing van het schip afspringen op de reddingboot. Op deze manier werden 17 mannen van de boot afgehaald. Kapitein WELTEVREDEN van de Ganges en zijn machinist bleven aan boord, aldus vertelden de geredden aan de kapitein van de KONINGIN WILHELMINA. Het overbrengen nam niet zo lange tijd in beslag, maar, aldus schipper De Jager, leek een eeuwigheid. Een goede mijl verderop, meer in de richting van de zee zat de WITTE ZEE. Maar dit schip zat er volgens de schipper van de Stellendamse reddingboot heel wat slechter voor. Bij de WITTE ZEE moest vaker langzij worden gevaren om de mensen er af te halen. Het schip lag dwars op de golven die er steeds overheen sloegen. De KONINGIN WILHELMINA heeft er flink van langs gehad. De WITTE ZEE heeft nog geprobeerd een tros uit te werpen, maar dit hielp niets. De mannen werden op dezelfde manier van deze sleepboot afgehaald als van de GANGES, alleen het heeft wat banger geduurd. Er wilden nog drie mannen af. Bij deze redding is de gehele voorsteven van de KONINGIN WILHELMINA beschadigd. Op dat ogenblik had' de KONINGIN WILHELMINA 28 man aan boord. De kapitein van de WITTE ZEE echter wilde aan boord bleven en schipper De Jager dacht zo bij zichzelf, zo vertelde hij, als de kapitein aan boord kan blijven, kunnen de drie mannen ook wel blijven, want hij vond de situatie te ernstig om nog langer in de buurt van dit schip te blijven. Het was één bonk schuim, zo besloot hij zijn verhaal. De GANGES zit op het ogenblik in een betrekkelijk ongevaarlijke positie, was de mening van schipper De Jager.

#### **MEROPE vroeg opnieuw sleepboothulp**

De Panamees MEROPE, die Donderdagmiddag op het Noorderhavenhoofd van Hoek van Holland liep en er later door de WITTE ZEE en BLANKENBURG werd afgetrokken, verbleef sinds dat ogenblik voor de Hoek. De MEROPE heeft, nadat de GANGES en WITTE ZEE de tros in de schroef kregen, geen sleepboothulp meer kunnen krijgen, omdat alle hens aan dek der Nederlandse sleepers nodig waren om de GANGES en WITTE ZEE te redden. De sleepboot ADRIEN LETZER is gisteravond uit Vlissingen vertrokken om' de MEROPE bij te staan.

### **NIEUWSBLAD van het NOORDEN**

**Maandag 14 Januari 1952**

#### **RADMAR liep vast bij Hoek van Holland Nederlandse opvarenden verlieten het schip Dronkenschap der officieren de oorzaak?**

Gisteravond omstreeks half tien is het Engelse s.s. RADMAR (3.667 ton) nadat het de Nieuwe Waterweg had verlaten vastgelopen op de beruchte plaat de Maasvlakte, even nadat de Nederlandse loods het schip had verlaten. Het schip vroeg radiografisch om onmiddellijke assistentie. Tot dusver mislukten de pogingen der sleepboten om de RADMAR weer vlot te krijgen. Een reddingboot bracht drie Nederlandse leden van de bemanning, die daartoe de wens te kennen gaven naar de vaste wal.

#### **Gewaarschuwd**

De RADMAR van de rederij Radoncich Ltd. te Londen, vertrok gisteravond om zes uur uit Rotterdam naar Savona. Bij het verlaten van de Nieuwe Waterweg ging het om de Zuid, hoewel de koers Noordwest voorlag. De seinpost van Hoek van Holland merkte onmiddellijk dat er iets niet in de haak was en seinde voortdurend om de RADMAR te waarschuwen. Het schip reageerde hier echter niet op en liep vast op de Maasvlakte, een plaat langs de Westrand van het eiland Rozenburg, ten Zuiden van de Nieuwe Waterweg. Op de radiografische melding van het vastlopen en het verzoek om assistentie liep de reddingboot PRESIDENT JAN LELS uit Hoek van Holland uit. De kapitein van de RADMAR vroeg de boot in de buurt te blijven en verzocht tevens om twee sleepboten. De sleepers BLANKENBURG en MAAS voeren ter assistentie uit bij een windkracht 5. De laatste moest wegens dit ruwe weer terugkeren. De sleepboot GANGES voer daarop uit. De BLANKENBURG slaagde er in een verbinding met het vastgelopen schip tot stand te brengen, doch er werd aan boord van de RADMAR zo onhandig en onzeker geholpen, dat de tros in de schroef van de sleper raakte. De inmiddels weer uitgevaren MAAS moest zijn collega naar binnen slepen.

Dee drie Nederlanders, die van boord zijn gegaan, waren de 19-jarige kapitein R. v. d. Hoef uit Culemborg, de 47-jarige vierde machinist W. Ruisch en de 20-jarige machinistenbediende N. Ottevanger, beiden uit Rotterdam.

### **Twee zwemvesten**

Het drietal — er is ook nog een vierde Nederlander aan boord — verklaarde van boord te zijn gegaan, omdat daar dronkenschap onder de officieren voorkwam. Een van hen vertelde onmiddellijk, nadat hij de schok van het vastlopen had gevoeld, uit zijn hut naar boven te zijn gegaan. Op zijn vraag waar de zwemvesten waren, was het antwoord: “Op de brug”.

Hij ging kijken en vond er twee, één met en één zonder touwtjes. Volgens dezelfde man zou niemand zijn plaats in de sloepen hebben geweten en ook zou de lijst van de sloepenrol hebben ontbroken. De autoriteiten beschouwen deze verklaringen met zeer grote terughoudendheid. Het is immers mogelijk, dat de drie mannen een motief wilden opgeven om het verlaten van het schip aanvaardbaar te maken. De RADMAR meldde, dat het voorraadruim langzaam water maakte en dat het schip een slagzij had naar stuurboordzijde. Ook op de stookplaat, waar een der vuren gedoofd moest worden, en in een aantal hutten werd water gemaakt. Een deel van de brug

is vernield. Nadat vannacht de eerste poging om de RADMAR vlot te trekken was mislukt, voeren de slepers terug. Vanmorgen konden zij wegens een storm, die inmiddels weer is gaan liggen, niet uitvaren. Nu kon eerst vanmiddag bij hoog water een nieuwe poging gewaagd worden. De RADMAR heeft een bemanning van 37 koppen, behalve de 4 Nederlanders, bestaande uit Surinamers en Engelsen.



De RADMAR, stoomschip, 3-1925 opgeleverd door Northumberland Shipbuilding Co. Ltd., Newcastle (387) als CAMPUS aan Tempus Shipping Co. Ltd., Cardiff-U.K., in beheer bij W.H. Seager & Co. Ltd., 3.667 BRT, T.E.M., 10 kn. 1946 verkocht aan Radon Navigation Co. Ltd., Cardiff-U.K., in beheer bij Radonicich Ltd., Londen, herdoopt RADMAR. 12-1-1952 tijdens een reis van Rotterdam naar Savona, geladen met kolen, gestrand op de Maasvlakte, 26-2-1952 vlot gebracht, total-loss verklaard, verkocht voor sloop aan J. Bakker, 27-5-1952 gearriveerd te Zeebrugge, gesloopt te Zelzate. (Foto: collectie B. Gernaat via Kustvaartforum).







### **N.V. Pakhoed**

In 1967 kwam het tot een fusie tussen N.V. Pakhuismeesteren en N.V. Blauwhoedenveem. Op 31 augustus 1967 maakte beide bedrijven dat op een persconferentie bekend. Als nieuwe bedrijfsnaam koos men Pakhoed, een afkorting van de beide namen.

### **1988 Gebr. Broere**



DORDRECHT 33 2317661, 1985 bij Scheepswerf en Machinefabriek "De Biesbosch" B.V., Dordrecht samengesteld en verbouwd tot duwtankbak, 16-9-1985 contract, 19-11-1985 te water gelaten, 20-12-1985 opgeleverd aan Gebr. Broere B.V., Dordrecht, 1.542 ton, 76,45 x 9,71 meter, 12 r.v.s. ladingtanks, brandmerk 17661 B ROTT 1985. 1993 verkocht voor sloop, 9-1-1993 aanvang sloop bij De Nederland B.V. te 's-Gravendeel. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 12-9-1991).

Voor- en middenschip ex DUTCH MATE 6520650, 12-8-1965 te water gelaten, 17-10-1965 opgeleverd door N.V. Scheepsbouwwerf v/h De Groot & van Vliet, Slikkerveer (364) als DUTCH MATE aan N.V. Tankvaart Rotterdam, Rotterdam, 500 BRT, 838 DWT, 800 EPK, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G. 1971 verlengd bij de bouwwerf, 649 BRT, 1.095 DWT. 2-1972 in beheer bij Gebr. Broere N.V., Dordrecht. 1985 achterschip bij "De Biesbosch" verwijderd, europeanummer 2312135, achterschip gesloopt bij Arie Rijdsdijk Bos & Zn., Hendrik Ido Ambacht.

Midden- en achterschip ex DUTCH SAILOR 6604913, 17-8-1965 kiel gelegd, 15-1-1966 te water gelaten, 9-3-1966 opgeleverd door N.V. Scheepsbouwwerf v/h De Groot & van Vliet, Slikkerveer (365) als DUTCH SAILOR aan N.V. Tankvaart Rotterdam, Rotterdam, 500 BRT, 837 DWT, 800 EPK, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G. 7-1971 verlengd bij de bouwwerf, 649 BRT, 1.095 DWT. 2-1972 in beheer bij Gebr. Broere N.V., Dordrecht. 21-8-1985 gearriveerd bij "De Biesbosch" om verbouwd te worden, europeanummer 2312163, de niet gebruikte delen gesloopt bij Arie Rijdsdijk Bos & Zn., Hendrik Ido Ambacht.

De mogelijkheid een binnenvaartrederij over te nemen die gespecialiseerd was in het transport van olieproducten en chemicaliën deed zich voor in 1988. Daarvoor was Gebr. Broere te Dordrecht in handen van Tenneco maar deze besloot zich tot haar kernactiviteiten te beperken ondanks dat Broere een

winstgevend bedrijf was. Met Pakhoed kwam het op 16 mei 1988 tot overeenstemming en deze zag het als een behoorlijke versterking van de logistiek en opslag. Pakhoed keek al jaren met een scheef oog naar Broere omdat deze rederij en tankopslagbedrijf uitstekend paste in haar bedrijf. De geschiedenis van Broere gaat terug naar 1922. De broers Koos en Bas Broere beginnen toen een busbedrijf met een lijndienst in de Alblasserwaard. Al vrij snel beschikte het over meerdere autobussen die nodig waren om een betrouwbare dienstregeling te onderhouden. Een flinke kostenpost vormde de brandstof die ze, de tussenhandel omzeilend, al snel zelf inkochten. De partijen brandstof die ze kochten waren meestal te groot voor eigen gebruik zodat met de rest in de handel gingen. Al snel leverde dat meer op als het busbedrijf. De gebroeders voerden in 1927 voor het eerst benzine uit het buitenland in en waren daarmee de eerste importeurs van vrije benzine in Nederland. Later importeerden ze ook benzine uit Roemenië en Polen voor een redelijke prijs, daarmee een aardige winst realiserend. Voor het busbedrijf met 20 autobussen had Reederij Op de Lek belangstelling en kocht deze in 1929. Per 1 augustus 1936 veranderde de naam van de zaak in Gebr. Broere Petroleum Handel- en Transportmaatschappij en de structuur van het bedrijf om fiscale redenen. Om die grote partijen benzine, petroleum, gasolie en smeerolie te kunnen opslaan en vervoeren waren opslagtanks en schepen nodig. Aan de Lekdijk te Groot Ammers verscheen een tankinstallatie om de ingekochte partijen olie te kunnen opslaan. Aan het eind van de 30-er jaren stonden er 6 tanks met een capaciteit van totaal 3.000 m3. Met eigen tankauto's bevoorraadde Broere zelfs de Haagsche Tramweg Maatschappij. Het eerste schip dat voor Broere voer was de gecharterde bunkerboot GASOLIE 1 van 33 ton om de aan het water liggende bedrijven en schepen van brandstof te voorzien. Twee jaar later, in augustus 1932, kocht Broere uit de binnenvaart vloot van Phs. van Ommeren de BRABANDIA van 188 ton die als GROOT AMMERS 1 in de vaart kwam. Dit sleeptankschip was niet bijzonder geschikt voor het bunkerwerk te doen, in december 1936 toen de motortankers in de vaart waren, verkocht Broere het schip naar Rotterdam. Om meer olie over het water te kunnen transporteren plaatste Broere bij Scheepswerf "De Merwede" te Hardinxveld-Giessendam een order voor de bouw van motortankschepen. De eerste die de werf opleverde in 1935 kreeg de naam GROOT AMMERS 2, de volgende schepen GROOT AMMERS 3 enz. Bij het uitbreken van de oorlog had Broere 5 motortankschepen in de vaart en 30 man in dienst.

De oorlog ging ook aan Broere niet ongemerkt voorbij. De Kriegsmarine vorderde alle binnenschepen en de handel lag ook zo goed als stil. In de hongerwinter, op 2 december 1944, trof een ongewild bombardement het woonhuis en kantoor van de familie Broere waarbij moeder Neeltje om het leven kwam. Na de oorlog kwamen uit alle hoeken en gaten de verstopte vrachtwagens weer te voorschijn en konden na een opknappbeurt weer in bedrijf gesteld worden. Alle schepen bleken zwaar beschadigd te zijn en waren pas na een ingrijpende reparatie weer vaarklaar. Ook de handel kwam na de oorlog langzaam op gang, maar de vraag naar olieproducten groeide gestaag. Kort na de oorlog kochten de gebroeders in Dordrecht een stuk grond van de gemeente om de verwachte uitbreiding te kunnen opvangen. Het bedrijf verhuisde in 1948 naar Dordrecht waar inmiddels 14 opslagtanks stonden met een capaciteit van 11.000 m3. Deze opslagplaats was ook beter bereikbaar voor zeeschepen. De schepen kregen Dordrecht als thuishaven en de namen veranderden van Groot Ammers in Dordrecht.

#### Zeevaart

De aanleiding voor de bouw van het eerste zeeschip voor Gebr. Broere vormt het met de Staatsmijnen afgesloten contract voor het vervoer van o.a. benzol van Limburg naar Dordrecht. Vandaar zou Broere het transport gaan verzorgen met bestemmingen in Denemarken, Genua en Rouen. Zodoende bestelde ze bij Scheepswerf de Haan & Oerlemans een kusttanker van 400 DWT. De overdracht van deze in ELIZABETH B gedoopte tanker vond plaats op 24 oktober 1949. Niet lang de oplevering van het eerste zeeschip bestelde Broere een tanker en een kustvaarder van 499 BRT bij de Haan & Oerlemans voor oplevering in 1951. Daarna volgden nog vele binnenvaart- en zeeschepen die in opdracht van Gebr. Broere gebouwd werden, de meeste schepen bouwde de Haan & Oerlemans. De gemeente Dordrecht besloot in 1956 tot uitbreiding van de zeehaven. Aangezien het terrein aan de 's Gravendeelsdijk waar Broere zich vestigde vol was onderzocht men de mogelijk tot verhuizing naar de nieuwe zeehaven.

#### Furness

Pakhoed kocht in november 1990 Furness, een bedrijf dat haar activiteiten begon op 1 januari 1906. Toen vestigde het zich te Rotterdam als de firma Furness & Nephews Ltd. als agent van de grote Britse rederijgroep Furness, Withy Co. Ltd. te Londen. De aanleiding tot het oprichten van een bijkantoor te Rotterdam was dat de schepen van Furness, Withy & Co. regelmatig de Rotterdamse haven aandeden evenals van de Neptune Steam Navigation Co. Ltd. Dit behoorde ook tot de Furness, Withy Group en onderhield een lijndienst tussen Rotterdam en Baltimore. Al snel groeide het bedrijf uit tot één van de grootste cargadoorskantoren de Rotterdam. In de jaren 1910 en 1912 richtte de heer J.J.A. van Meel met kapitaal van Furness rederijen op zoals de N.V. Indische Lloyd, N.V. Stoomvaart Maatschappij "Hollandia" en de N.V. Zuid-Hollandsche Scheepvaart Maatschappij. Kort na de oprichting van Furness voegde men een expeditiebedrijf toe en begon Furness met het laden en lossen van schepen met eigen mensen. Van de gemeente Rotterdam huurde deze in 1909 een kade en loodsen aan de Maashaven. Ook in 1909 verwierf Furness, als enige cargadoorsfirma te Rotterdam, drijvende graanelevatoren en bestelde eigen sleepboten, motorboten en lichters. Daarmee was het al aardig een Hollands bedrijf geworden en om dat te onderstrepen werd op 11 juni 1912 de firma N.V. Furness' Scheepvaart en Agentuur Maatschappij opgericht. In 1914 volgde een reorganisatie, om de stuwadoorsafdeling onafhankelijk te maken richtte Furness de dochtermaatschappij N.V. Rotterdamsche Stuwadoer Maatschappij op. Het scheepvaartbedrijf



ging verder als N.V. Zuid-Hollandsche Scheepvaart Maatschappij. Na de 1e wereldoorlog begon Furness de N.V. Hollandsche Verzekering Maatschappij "De Handel", opgericht om de afdeling verzekeringen in onder te brengen. De grootste dochteronderneming van Furness was N.V. Scheepsbouw Mij. "Nieuwe Waterweg" te Schiedam. Deze beschikte over 7 scheepsbouwhellingen waar schepen tot 12.000 ton gebouwd konden worden. Voor reparatie had de werf 3 droogdokken ter beschikking met een capaciteit tot 10.000 ton. De werf kwam in 1925 echter in financiële problemen en werd verkocht aan de N.V. Rotterdamsche Droogdok Maatschappij. Samen met R.S. Stokvis & Zonen richtte Furness het transportbedrijf N.V. Vervoermaatschappij "De Blauwe Ster" op, een bedrijf dat zorgde voor een geregeld vervoer per lichter tussen Amsterdam en Rotterdam. Verder vervoerde men per lichters, motorschepen en vrachtauto's goederen door geheel Nederland. De meeste Furness bedrijven hebben echter de moeilijke jaren voor en tijdens de oorlog niet overleefd. Na de oorlog bezat het nog: N.V. Rotterdamsche Stuwadoorn Mij., N.V. Zuid-Hollandsche Scheepvaart Mij., N.V. Furness Transport, N.V. Mij. tot Exploitatie van Bruinkoolvelden "Carisborg", N.V. Hollandsche Verzekering Mij. "De Handel" en Furness Shipping & Agency Company S.A. te Antwerpen. Van de 3 schepen die Furness voor de oorlog in de vaart had overleefde alleen de KELBERGEN de oorlog.

#### **van Seumeren**



STELLA SIRIUS, foto: Scheepsfotoruilbeurs, 26-8-1987, Botlek

In 1966 verkreeg Furness een meerderheidsbelang van het in april 1947 door J.F. van Seumeren opgerichte rederijbedrijf van N.V. Teerbedrijf Uithoorn. Een rederij die zich had gespecialiseerd in het vervoer van zware olie en bitumen. Dat bedrijf was al voor de oorlog actief en had in die tijd de binnenvaarttanker J.A. VAN SEUMEREN van 317 ton in de vaart. Na de oorlog kocht van Seumeren o.a. 3 schepen van de N.V. Utrechtsche Asphaltfabriek te Krimpen a/d IJssel. Kort na de oorlog bracht Teerbedrijf Uithoorn het eerste zeeschip in de vaart, aanvankelijk in beheer van de Staat der Nederlanden, een paar jaar later kwam de THEODORA (1) eigendom. Het eerste eigen schip was de FRANS, in 1951 gevolgd door de GEMMA. Al deze 3 tankschepen waren in de 2e wereldoorlog in Engeland gebouwd in opdracht van Ministry of War Transport. De GEMMA heeft niet lang voor Teerbedrijf Uithoorn gevaren, in december 1951 brak brand uit aan boord waarna het op de rotsen verdaagde bij St. Jan de Luz. Ook het vierde schip van de rederij, de STELLA MARIS (1) groot 640 BRT en aangekocht in 1952, overkwam het noodlot. Op 12 januari 1953 kwam ze op de Noordzee in aanvaring met het Noorse motorschip LYNGENFJORD en zonk vervolgens. Verder breidde de rederij regelmatig uit en deed goede zaken in het vervoer van bitumen. Sinds 1962 had Furness al een belang in deze rederij die in 1971 geheel in handen kwam van Furness en de naam veranderde in Theodora Tankers.

Aan het einde van de zestigerjaren nam Furness Cornelis Swarttouw's Stuwadoors Maatschappij te Rotterdam over waardoor het ook een minderheidsbelang kreeg in het containeroverslagbedrijf E.C.T. De reorganisatie van 1970 bundelde de stuwadoorsbedrijven tot één bedrijf: N.V. Seaport Terminals. Voor Furness was 1974 een topjaar en voor de 1e keer steeg de omzet boven de f 300 miljoen uit. Daarna vlotte het wat minder en in 1988 trok Furness zich terug uit de E.C.T. De verliezen van Furness waren in de jaren 1994 en 1995 behoorlijk, namelijk f 7,7 en f 1,80 miljoen. In het najaar van 1996 besloot Pakhoed Furness over te doen aan Hollandia Industriële Maatschappij. Daarmee was een bedrag gemoeid van f 94,65 miljoen. Tot Furness behoorde dus ook Theodora Tankers en Pakhoed bracht deze per 1 januari

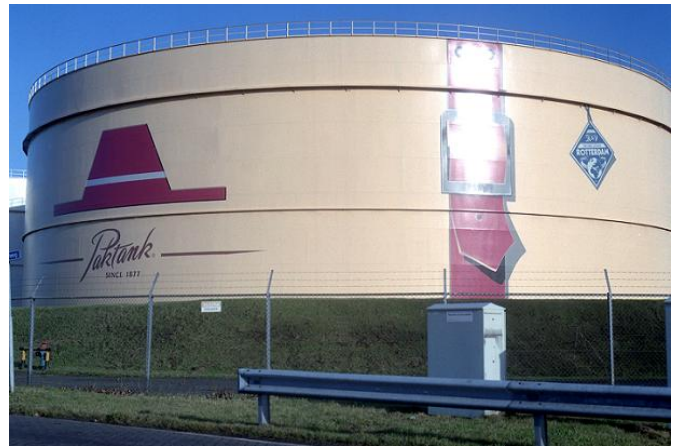
1991 onder bij de divisie Pakhoed Scheepvaart B.V. Theodora Tankers maakte geen deel uit van deze transactie en bleef bij Pakhoed waar het samen met Gebr. Broere de divisie Transport vormde.

### 1998 1e poging fusie

Die poging mislukte in juni 1998. Pakhoed en van Ommeren konden het niet eens worden over de vermindering in opslagcapaciteit. De Europese Commissie stelde dat vast als eis om tot een fusie te komen.

### 1999 2e poging die lukte

Per 1 juli 1999 verkocht Pakhoed de Belgische chemische distributeur Roland S.A. aan PDE, tot de verkoop behoorde ook Marchem N.V. te Lokeren en Roland Nederland te Amsterdam. Nadat Furness zich in 1988 had teruggetrokken uit de E.C.T. bleef N.V. Koninklijke Pakhoed aandeelhouder samen met N.V. Internatio-Müller te Rotterdam, N.V. Koninklijke Nedlloyd te Rotterdam en de N.V. Nederlandse Spoorwegen Groep. Alle deelnemers wilden in 1999 van Europe Combined Terminals B.V. af omdat het containeroverslagbedrijf niet meer in hun strategie paste of tot de kernactiviteiten behoorde. In november 1999 vond de overdracht van aandelen plaats die een waarde vertegenwoordigde van 680 miljoen gulden. Vanaf die tijd namen deel in de E.C.T. Rotterdamse Container Participatie Maatschappij B.V. (dochterbedrijf van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam) met 35%, Hutchison Ports Netherlands B.V. met 35%, ABN-AMRO Participaties B.V. met 28% en Stichting Werknemersaandelen ECT met een aandeel van 2%. Toch had Pakhoed nog wat geld nodig om na de fusie met van Ommeren goed te staan in Vopak. Daarvoor gaf het 4 miljoen serie 2 financieringspreferente aandelen uit tegen een prijs van f 2.937,50 per 100 aandelen. Met deze f 117,5 miljoen op zak kwam het financieel in evenwicht met de fusiepartner. De Centrale Ondernemingsraad van Pakhoed keurde op 29 september 1999 de plannen tot fusie met van Ommeren goed, op 1 november 1999 later deden de aandeelhouders dat ook in een buitengewone vergadering. De officiële start van Vopak begon 4 november 1999 en vanaf 1 januari 2000 begon de daadwerkelijke samenvoeging.



### 2000 fusie met VO

Bij het aangaan van de fusie met N.V. Koninklijke Van Ommeren beschikte Pakhoed over 37 distributiecentra in Europa en 130 in Noord-Amerika. In totaal had Pakhoed, inclusief deelnemingen, 37 tankterminals in Europa, Noord-Amerika en Azië met een opslagruimte van 16 miljoen m<sup>3</sup>. Verder was Pakhoed eigenaar van 13 chemicaliëntankschepen, 7 bitumentankers en 17 binnenvaarttankers van de bedrijven Gebr. Broere en Theodora Tankers. De belangrijkste aandeelhouders in Pakhoed waren: Commercial Union Assurance PLC. met kapitaal in certificaten 7,76%, N.V. Ducatus met 5,94%, N.V. HAL Holding met 13,59%, N.V. I.N.G. Groep met 5,02%, N.V. ABP-PGGM Capital Holding met 5,81%, Rabobank Nederland met 5,81%, Stichting Administratiekantoor Pakhoed met 67,20% kapitaal in aandelen en een



stemrecht van 67,20% en Stichting Administratiekantoor Financieringspreferente Aandelen Pakhoed met 32,68% kapitaal in aandelen en een stemrecht van 32,68%.



t.t. PULAU BUSING 7382067 1984-1991 opslagtanker ---  
Gebouwd 1975, Verolme Dok en Scheepsbouw Mij., Rozenburg (878)  
150.471 BRT 126.476 NRT 318.754 DWT  
352,61 (336,00) x 55,43 x 28,53 x 22,359 meter.  
25 ladingtanks, 384.485 m<sup>3</sup>, 136 en 7.779 ton bunkers, verbruik 136 ton/dag,  
waterpijpketel, v.o. 311,4 m<sup>2</sup>, 73 kg/cm<sup>2</sup> (71,6 BAR), waterpijpketel, v.o. 66,99 m<sup>2</sup>, 70,8 kg/cm<sup>2</sup> (69,5  
BAR).  
35.526 APK, 26.132 kW, 2 stoomturbines, vertraagd naar 1 schroef, General Electric, Verolme  
Machinefabriek, IJsselmonde.



3-5-1975 te water gelaten als PROTAM WAAL voor eigen rekening, 9-1975 opgeleverd aan Producten Tanker Mij. B.V., Rotterdam, roepsein PGWP, 5-9-1975 gearriveerd te Aalesund, Noorwegen en opgelegd. 20-1-1977 bij de werf van Verolme voor afbouw, 11-2-1977 verkocht aan R.S.H.V. Maasrix B.V., Rotterdam, vlag: Liberia, in beheer bij van Nievelt Goudriaan & Co., Rotterdam, herdoopt MAASRIX. 20-11-1980 gearriveerd te Port Arthur, U.S.A., daar 3 maanden gelegen als opslagschip. 8-3-1982 t/m 22-10-1984 opgelegd te Brunei Bay. 1983 verkocht aan Seaplace Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Thenamaris (Ships Management) Inc., Athene, roepsein H2SR, herdoopt SEA. 1984 verkocht aan Paktank Singapore Terminal Pte. Ltd., Singapore, 30-10-1984 gearriveerd te Pulau Busing, Singapore en verbouwd tot opslagschip, 1985 (LR) herdoopt PULAU BUSING, in gebruik als opslagtanker te Singapore tot 1991. 11-1-1990 aangevaren. 1990 verkocht aan K/S Oslo Countess, Noorwegen, in beheer bij Oslo Shipholdings AS, Oslo, 1991 herdoopt OSLO COUNTESS. 10-7-1991 tijdens een reis naar de 8<sup>e</sup> Petroleumhaven, bij het indraaien van het Beerkanaal aan de grond gelopen, bij het volgende tij (in de avond) vlot gebracht. 1993 verkocht aan Oceania Mar Corp., Panama, in beheer bij World Carrier (London) Ltd., roepsein 3FEE3, herdoopt MOUNT ATHOS. 30-5-1993 gearriveerd op de ankerplaats van Fujairah, 8-1-1994 gearriveerd te Fujairah en in gebruik genomen als opslagtanker. 14-8-1994 vertrokken van Kharg Island naar Europoort. 1996 verkocht aan Far East Pearl Shipping Inc., Panama, in beheer bij International Oil Tanking Co. Ltd., herdoopt GOLDEN PROSPECT. 1998 verkocht aan Athenian Grace Maritime Inc., Panama, in beheer bij Univan Ship Management Ltd., herdoopt ATHENIAN GRACE. 3-4-1998 vertrokken van Fujairah. 8-5-1998 gearriveerd te Jebel Ali. 7-7-1998 van Fujairah naar Jebel Ali, 8-7-1998 gearriveerd te Jebel Ali. 5-9-1998 gearriveerd te Jebel Ali, in gebruik als opslagschip. 31-12-1998 vertrokken van Singapore naar Kharg Island. 15-2-1999 vertrokken van Fujairah. 1999 verkocht voor sloop aan Habib Steel, Chittagong, 6-5-1999 vanaf Kaohsiung gearriveerd op de ankerplaats van Chittagong, 14-5-1999 gearriveerd te Chittagong, Bangladesh om gesloopt te worden. (Foto PULAU BUSING: HK-TVDZ, 1991, Singapore, OSLO COUNTESS: TVDZ, 10-7-1991 a/d grond Beerkanaal).

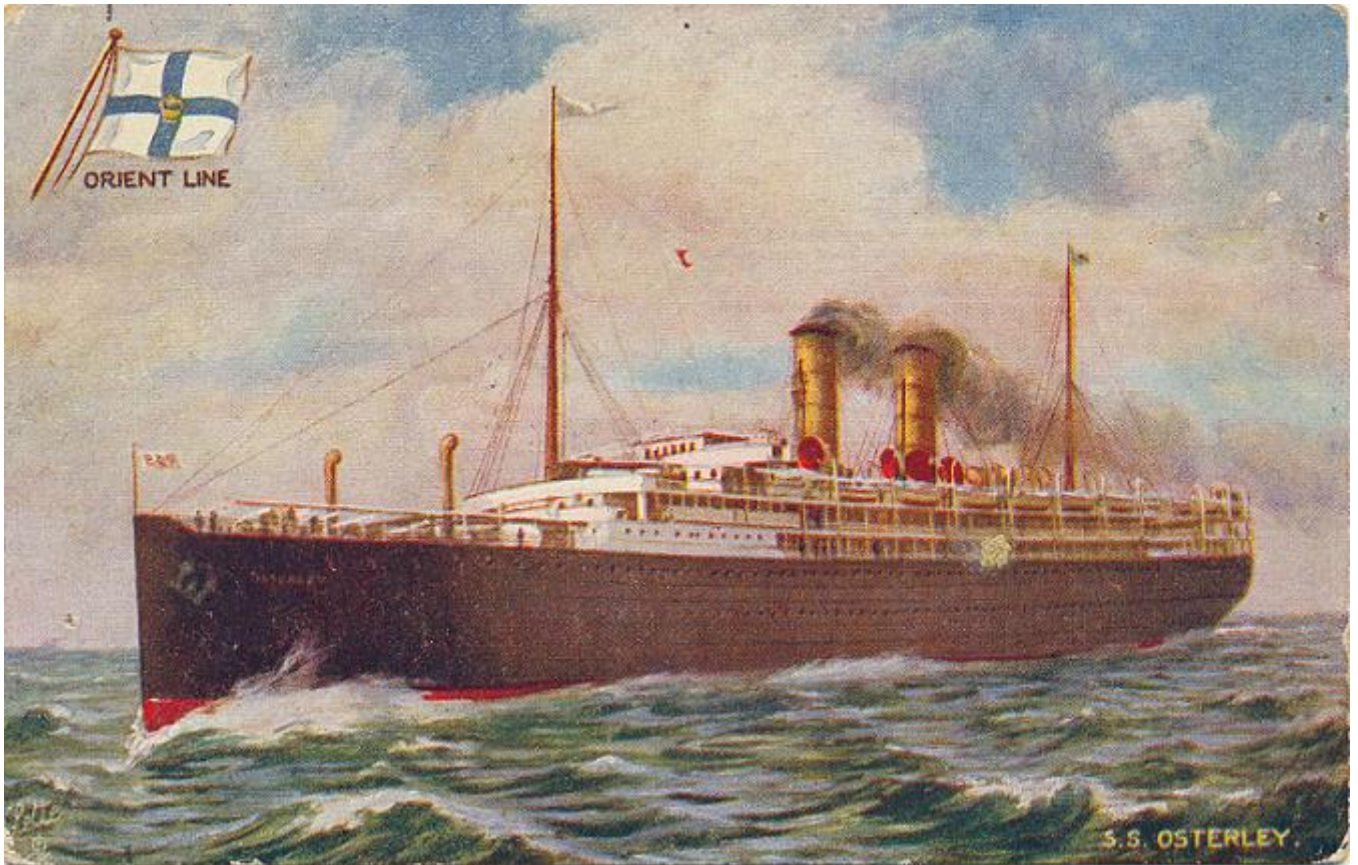
### Een kaartje.....(2)



JAN PIETERSZOOM COEN, 6-1915 opgeleverd door Nederlandsche Scheepsbouw Mij., Amsterdam (130) aan N.V. Stoomvaart Mij. "Nederland", Amsterdam, 11.693 BRT, 14,5 kn. 14-5-1940 als blokkadeschip



laten zinken te IJmuiden, door de Duitsers opgeblazen en in stukken afgevoerd. (Kaart: Sinjewei's Boekhandel Fa. J. Duinker, IJmuiden).



d.s.s. OSTERLEY, 26-1-1909 te water gelaten, 6-1909 opgeleverd door London & Glasgow Engineering & Iron Shipbuilding Co. Ltd., Glasgow (333) aan Orient Steam Navigation Co. Ltd., Glasgow-U.K., officieel nummer 128287, 12.129 BRT, passagiers: 280 in de 1e Klasse, 130 in de 2e Klasse en 900 in de 3e Klasse, 14.000 IPK, 2 x 4 cyl Q.E.M., 18 kn., zusterschepen: OTWAY (12.077 BRT), die OTRANTO (12.077 BRT), ORVIETO (12.133 BRT), ORSOVA (12.136 BRT) en ORAMA (12.927 BRT). 6-8-1909 te Londen op de eerste reis naar Melbourne, Sydney en Brisbane via Suez. 6-1917 gevorderd en ingezet als troepentransportschip, 1-1919 in dienst bij Orient Steam Navigation Co. Ltd., Glasgow. 14-4-1930 gearriveerd te Bo'ness, Schotland om gesloopt te worden door P. & W. MacLellan Ltd., gesloopt in 1930. (Kaart: Raphael Tuck & Sons Oilette postcard no. 989722).

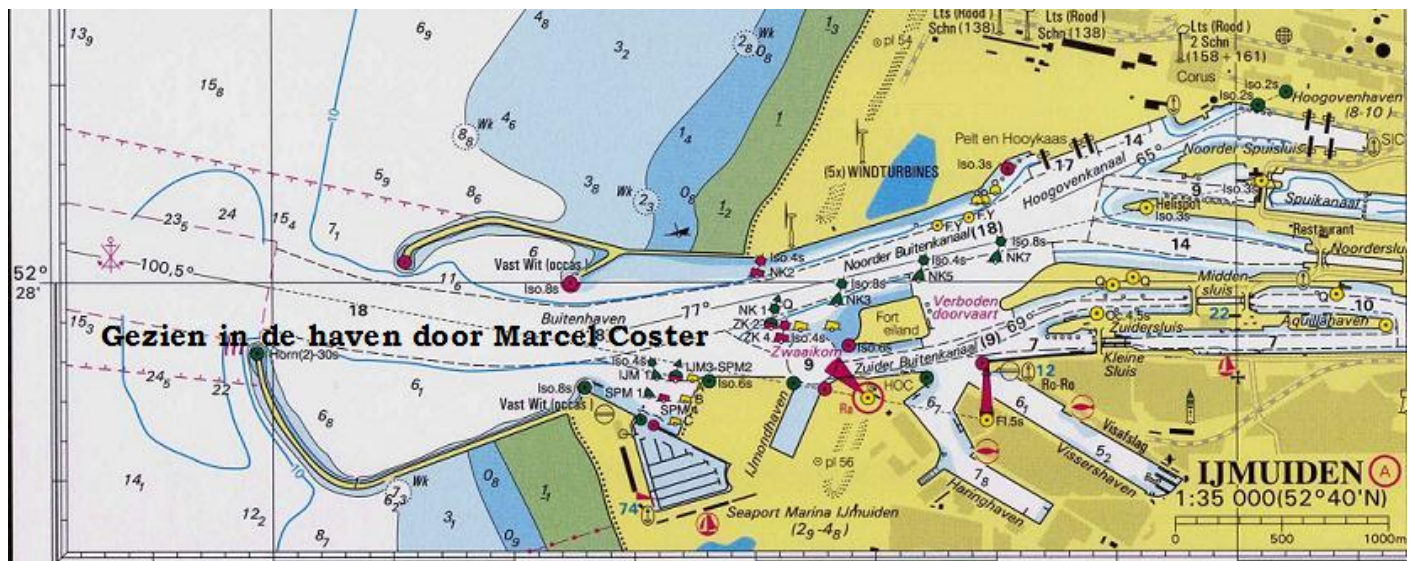
### Nederlandsche export



d.m.s. TARN, 9-1933 opgeleverd door N.V. Nederlandsche Scheepsbouw Mij., Amsterdam (225) als TARN aan D/S A/S Den Norske Afrika og Australie Linie et al., Tønsberg-Noorwegen, in beheer bij Wilh.



Wilhelmsen, 6.850 BRT, 10.225 DWT, 8.400 EPK, 2 x 6 cyl, 2 tdw, Stork, 16,5 kn. 1934 ingebracht bij Wilh. Wilhelmsen, Tønsberg-Noorwegen. 1940-1945 in de Uteflåte. 1960 verkocht aan Marnuestro Cia. Naviera S.A., Panama, in beheer bij M.A. Karageorgis, Piraeus, herdoopt ROULA. 1966 verkocht voor sloop aan Chou's Iron & Steel Co., Kaohsiung, Taiwan om gesloopt te worden. 1967 doorverkocht voor de vaart aan Tai Lee Steamship Co. Ltd., Panama, herdoopt RUTA. 4-1967 gesloopt te Keelung. (Foto:NN/TVDZ).



TYCOON 9215543, uit de Noordersluis onderweg naar de Westhaven Oba. 15-8-2000 (NV) opgeleverd door Hudong-Zhonghua Shipbuilding (Group) Co., Ltd., Shanghai (1279A) als CINZIA D'AMATO aan D'Amato Fratelli S.p.A. Armatori, Napels-Italië, 40.562 BRT, 26.139 NRT, 74.716 DWT, 9.690 kW, MAN B&W 5S60, 13-5-2002 verkocht aan New World Shipping Co. N.V., Willemstad-N.A. (EKC-Ernst Komrowski G.m.b.H., Hamburg), in beheer bij Agencia Maritima Artiach Zuazaga S., Bilbao, Spanje, 2002 verkocht aan Merian Shipping Corporation N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Agencia Maritima Artiach Zuazaga S., Bilbao, 24-6-2002 te Amsterdam onder N.A. vlag gebracht, roepsein PJHY, 26-3-2008 herdoopt MERIAN, 2008 verkocht aan Merian Shipping Limited, 16-6-2008 (e) onder Duitse vlag, thuishaven: Hamburg, in beheer bij Komrowski Befrachtungskontor K.G. (G.m.b.H. & Co.), 4-2011 (e) in beheer bij Komrowski Befrachtungskontor K.G. (G.m.b.H. & Co.), Hamburg en Reederei Blue Star G.m.b.H., Hamburg. 11-2011 verkocht aan Tycoon Maritime S.A., Monrovia-Liberia, D5BC9, in beheer bij Delek Transport Agency Inc., Piraeus, 30-12-2011 (m) herdoopt TYCOON. (Foto: M. Coster, 11-3-2012).

<http://famcostermaritiemefotografie.blogspot.com/>





OOSTVOORNE 9142655 voor de Middensluis met bestemming Westhaven. 25-5-1996 opgeleverd door Tille Scheepsbouw B.V., Kootstertille (310) als HEEREWEG aan C.V. Scheepvaartonderneming "Heereweg", Groningen, in beheer bij Armawa Shipping & Trading B.V. 23-5-1996 herdoopt LYS VIKING. 7-11-2000 herdoopt HEEREWEG. 2004 verkocht aan Schepers Navigamus Trans G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua & Barbuda, 4-6-2004 herdoopt OOSTVOORNE, 7-6-2004 te Emden overgedragen aan de nieuwe eigenaar, 10-6-2004 gearriveerd te Rotterdam, in de vaart voor Hartel Shipping & Chartering B.V., Oostvoorne. 7-2004 herdoopt HAPPY HOPPER. 10-2004 herdoopt OOSTVOORNE. 18-12-2009 op 30 mijl ten zuiden van Cadiz in aanvaring gekomen met m.s. SAN ANDRES, liep ernstige boegschade op, naar Lissabon gevaren voor reparatie. (Foto: M. Coster, 8-3-2012).



BEAUTRADER 9428657, vanaf het ankerplaats via de middensluis naar Amsterdam. Casco gebouwd bij Zaliv Shipyards, Kerch, Oekraïne, 2-8-2008 casco gearriveerd te Harlingen achter de Amerikaanse sleepboot GALE FORCE, afgebouwd bij Damen Shipyards Bergum B.V. onder bouwnummer 9405, 12-2008 geplande oplevering, 3-2009 opgeleverd als BEAUTRADER aan Beautrader B.V., Sneek, in beheer bij UniSea Shipping B.V., roepsein PHQD, 23-3-2009 vertrokken van Harlingen. (Foto: R. Coster, 8-3-2012).





NEPTUN 10 en NEPTUNE MARINE in de Lekhaven, 6-3-2012.



d.m.t. BREGEN met assistentie van SMIT FINLAND, 11-3-2012 binnenkomend voor de 2<sup>e</sup> Petroleumhaven, Argos, steiger 1. BREGEN 9035266, 20-2-1992 contract, 16-2-1993 kiel gelegd, 28-1-1994 te water gelaten, 9-9-1994 (NV) opgeleverd door Ching Fu Shipbuilding Co. Ltd., Kaohsiung (006) als BREGEN aan



KS UL Fram, Grimstad-Noorwegen (NIS), in beheer bij Bergshav Management AS, Grimstad, roepsein LATQ4, 10.012 BRT, 3.885 NRT, 13.941 DWT, 146,08 (144,71) x 21,00 x 11,90 x 7,514 meter, 10 ladingtanks, 18.100 m<sup>3</sup>, 11 ladingpompen, totaal 3.500 ton/uur, 177 en 742 ton bunkers, verbruik 26,4 ton/dag, 13 kn., 6.031 EPK, 4.436 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 320 x 350, Wärtsilä 6R32D, Oy Wärtsilä Ab, Finland. 2004 verkocht aan Fram Tankers IX Ltd., Grimstad-Noorwegen, in beheer bij Bergshav Management AS, Grimstad en Broström AB, Gothenborg. (Foto: T. Koornhof, 11-3-2012).

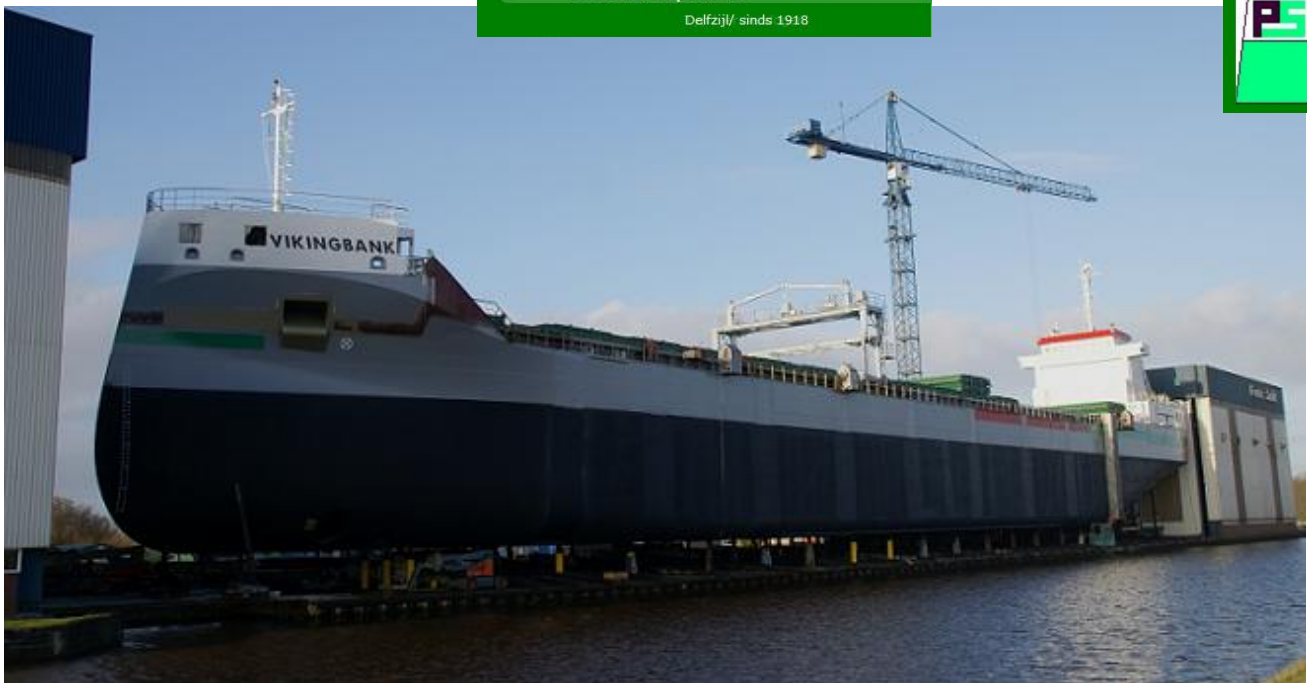
**COBELFRET** 



CAPUCINE 9539066, 17-11-2011 opgeleverd door Kyokuyo Shipyard Corporation, Shimonoseki (500) aan Shiplux VII S.A., Valletta-Malta, in beheer bij Euroship Services Ltd., Londen en Cobelfret Ferries N.V., roepsein 9HA2883, 16.342 BRT, 6.600 DWT, 9.511 EPK, 7.000 kW, Wärtsilä Finland OY, 17 kn. (Foto: C. de Bijl, 9-3-2012, Europoort).

Pot Scheepvaart

Delfzijl/ sinds 1918



VIKINGBANK 9604184, i.a. bij Scheepswerf Ferus Smit B.V., Westerbroek (406), 12.000 ton laadvermogen, 14.257 m<sup>3</sup> ruiminhoud, 142,65 x 15,87 x 10,78 x . meter, 4.000 kW, 14 kn. (Foto: K. Goudriaan, 8-3-2012). Het nieuwste schip van Pot Scheepvaart staat op stapel. De planning voor de stapelloop is 17 maart. Het bouwnummer 406 van scheepswerf Ferus Smit is het grootste schip wat tot nu toe bij deze locatie van de werf werd gebouwd. M.S. Vikingbank heeft een speciale boeg wat tijdens slecht weer ten goede moet komen van de snelheid en op deze manier brandstof moet besparen. De verwachte oplevering van de Vikingbank is half April. (Bron: Pot Scheepvaart).