



Oranje Lijn - ANTHONY VEDER

16 juli 1937  16 juli 2012



Nadat Anthony Veder in 1958 de Oranje Lijn verkocht had ging hij toch weer verder in de scheepvaart. Via de op de Ned. Antillen gevestigde rederij Koraal Scheepvaart Maatschappij N.V. stapte hij met 2 schepen in de koelvaart.

Om niet geheel afhankelijk te zien van één sector in de zeescheepvaart besloot Anthony Veder om ook deel te nemen in het vervoer van vloeibaar gas. Bij Scheepswerf de Waal te Zaltbommel bestelde hij de gastanker CORAL MAEANDRA. In de zomer van 1967 (30 augustus) overleed Anthony op 52 jarige leeftijd. De gastanker liep op 17 augustus 1968 te water zodat hij van de gastankvaart niets meer mocht meemaken.

Voor voortzetting van de rederij zorgde zijn familie en met name zijn vrouw W.A. Veder-Bock en zijn dochter Patricia. De heer Drs. P.H. du Buisson, die kort voor het overlijden van Anthony Veder tot directeur was benoemd, en de heer Drs. L.E. Straus, ex directeur van Koraal Scheepvaart Mij., brachten de activiteiten onder in twee N.V.'s, n.l. N.V. Western Investments te Curaçao en N.V. Anthony Veder Investeringsmaatschappij te Rotterdam. Beide vormden de directie van laatstgenoemd bedrijf.

In 1968 trad de heer A. van Waarde toe tot de directie en kwam de gastanker CORAL MAEANDRA in de vaart. Met enkele Europese rederijen richtte Veder het Unigas Consortium op, waarin naast Anthony Veder ook deelnamen: Transmarin AB te Helsingborg, Gibson Liquid Gas Ltd. te Leith, Olaf Pedersen's Rederi A/S te Oslo, Othello Shipping Inc. te Panama en Dampfschiffahrts-Gesellschaft "Neptun" te Bremen.

Ook in 1969 richtte de firma Anthony Veder samen Elder Smith Goldsborough Mort Ltd. uit Australië het cargadoorsbedrijf N.V. Elder Smith, Verder & Co. op. Deze ging zich vooral richten op de vertegenwoordiging van rederijen die voeren tussen de Benelux en Australië. Vanwege het gunstige belastingklimaat op de Nederlandse Antillen en de aantrekkingskracht die dat gaf aan Nederlandse en buitenlandse bedrijven kwam het in februari 1970 tot de oprichting van een maatschappij voor trustwerkzaamheden; de Coral Administration & Management N.V. In hetzelfde jaar verwierf N.V. Western Investments het aandelenpakket van Sincero Holdings N.V. waardoor Western Investments aandelen verkreeg van vastgoedobjecten in verschillende landen en eigenaar werd van de agentuurmaatschappij Stracofa N.V. Via deze kwam de Anthony Veder Groep in het bezit van het aandelenpakket van het autoverhuurbedrijf Drive Yourself N.V. (Avis) op Curaçao. Het reisbureau van Hoyman & Schuurman kwam eveneens in handen van de rederij. In Rotterdam breidde de zaak zich uit door het opzetten van nieuwe afdelingen voor de aan- en verkoop van schepen, tankerbevrachtingen en bulkbehandeling.

De afdeling Geregelde Lijnen trok een aantal lijnvaartagenturen aan waaronder een containerlijndienst op het Verre Oosten. Koraal Scheepvaart nam in 1971 de in 1966 gebouwde gastanker CORAL OBELIA in dienst. Een jaar later bestelde ze bij Scheepswerf "De Waal" te Zaltbommel de chemicaliëntanker CORAL RUBRUM, deze kwam begin 1974 in de vaart. De koelschepen CORAL ACROPORA en CORAL ACTINIA gingen in 1974 over naar Vroon die ze herdoopte in FRIO EXPRESS en IGLO EXPRESS.

In 1979 vond er een reorganisatie plaats, de naam Western Investments veranderde in Anthony Veder Group N.V. en de aandelen gingen naar Anthony Veder Investeringsmaatschappij B.V.. Door de benoeming van de Nederlandse hoofddirecteuren Drs. L.E. Straus en A. van Waarde kwam de eigenlijke leiding van het bedrijf terug naar Nederland. Van de aandeelhouders nam Anthony Veder Investering Mij. de aandelen over.

Veder bestelt LPG-schepen

Van een onzer verslaggeefsters

ROTTERDAM – Het scheepvaartbedrijf Anthony Veder heeft twee schepen besteld bij de Yssel-Vliet Combinatie in Ridderkerk.

Het gaat om de bouw van twee LPG-schepen van 3200 m³, die f 45 miljoen gaan kosten. De schepen zullen onder Ne-

derlandse vlag en met de namen Prins Maurits en Prins Hendrik in het begin van 1981 in de vaart worden gebracht.

De twee gaan deel uitmaken van de vloot van het internationale "Unigas Consortium", welke al de beschikking heeft over 27 moderne gastankers, die wereldwijd worden ingezet voor het vervoer van vloeibaar gas.

Doordat het klimaat enigszins verbeterde om schepen onder Nederlandse vlag te brengen plaatste Veder eind 1979 bij de IJssel-Vliet Combinatie een opdracht tot de bouw van 2 gastankers ter waarde van f 45 M. De schepen kwamen als PRINS MAURITS en PRINS FREDERIK HENDRIK in januari en april 1981 in de vaart. In 1985 volgden de gastankers PRINS PHILIPS WILLEM, PRINS WILLEM II en PRINS ALEXANDER. Al deze gastankers werden ingebracht bij Unigas. Samen met het Duitse expeditiebedrijf Neska Schiffahrts- und Speditionskontor G.m.b.H. te Düsseldorf kwam men gezamenlijk tot de oprichting van Neska Anthony Veder C.V. Sinds 1979 was men ook actief in België met een cargadoorskantoor. Dat breidde men halverwege de tachtiger jaren uit met de Antwerpse expediteur Antorf, samen vormde ze de Associated Freight Forwarders N.V. Wegens gezondheidsredenen moest de heer van Waarde zich in 1984 terugtrekken uit de rederij, daarna

vormden de heren Drs. L.E. Straus en W.G. Schot de hoofddirectie. In 1986 keerde het bedrijf terug naar de koelvaart met Anthony Veder Koelvaart Maatschappij B.V. waarvoor het bij de Ysselwerf 2 schepen bestelde. Deze kwamen in de vaart als PRINS WILLEM VAN ORANJE en PRINS CASIMIR. Later, in 1990, volgde een derde koelschip met de naam PRINS FREDERIK WILLEM.

De gastankschepen bracht men onder bij de in 1990 opgerichte Anthony Veder Gas Carriers B.V. Dat vloeide voort uit de wens om directer contact met de klanten te kunnen onderhouden. Om geheel zelfstandig scheepseigenaar te zijn trok Anthony Veder zich in augustus 1994 zich terug uit Unigas. In 1990 bood de familie Veder het bedrijf te koop aan, later trokken ze het aanbod weer in. In januari 1991 volgde de bekendmaking dat bedrijf toch verkocht was aan investeerders waaronder HAL Holding. De naam bleef Anthony Veder Groep N.V. met de werkmaatschappijen: Anthony Veder Rederijzaken B.V., Anthony Veder Scheepvaart Mij. B.V., Anthony Veder Koelvaart Mij. B.V. en Anthony Veder Gastankvaart Mij. B.V. Samen met de bank Mees Pierson richtte Anthony Veder Scheepvaart Mij. N.V. de joint venture Dutch Caribbean Shipmanagement N.V. op.

De koelschepen voeren in de pool bij Seatrade Groningen B.V. en Jamaica Producers, eind 1995 verkocht Veder alle 3 de koelschepen aan de Deense Armada Groep.

In de gastankvaart ging het wat beter, de 13 jaar oude in Spanje gebouwde gastanker BLACK STAR kwam in 1995 bij Veder als CORAL ANTILLARUM. Begin 1996 verlengde de Ysselwerf de CORAL ACROPORA en CORAL ACTINIA met bijna 24 meter, goed voor een 2e gastank van 992 m³. De 3 bij Shanghai Edward Shipbuilding te Sjanghai bestelde nieuwe gastankers van 3.200 m³ kwamen in april, oktober en in december 1996 in de vaart als CORAL OBELIA, CORAL MEANDRA en CORAL MILLEPORA.



De Anthony Veder Group had in 2008 350 man in dienst van wie 50 op kantoor. De eigen technische afdeling deed het onderhoud en de bouwbegeleiding van de schepen. Een deel van de vloot voer onder de Nederlandse, een ander deel onder Liberiaanse vlag. De reder hield een kerngroep van 60 tot 70 Nederlandse officieren zo veel mogelijk in stand. Daarnaast voer men met Oekraïners en Indonesiërs. Aan het Scheepvaart en Transport College (STC) in Rotterdam geeft Anthony Veder 'gascursussen' om interesse te wekken bij studenten voor dit vervoer en hen het noodzakelijke 'gasdiploma' te laten halen.

Anthony Veder innoveerde met gastankers

Nederlands enige gastankerredery Anthony Veder Group richtte zich, naast het vervoer van gassen, op twee innovaties: regionaal vervoer van vloeibaar aardgas en transport van vloeibaar gemaakt CO₂.

Anthony Veder innoveert met gastankers

Na de ingebruikneming van drie schepen in 2008 bestond de vloot van de Anthony Veder Group uit 19 schepen. Nederlands enige gasrederij was duidelijk in opmars. Niet alleen werd het aantal gastankers regelmatig uitgebreid, ook zocht de Rotterdamse rederij steeds hogere segmenten van de gasmarkt op. Algemeen directeur sinds 1999 Jan Valkier (45) gebruikte in dit verband de woorden "premium business". Daarbij draaide het om steeds complexere schepen, waaraan steeds hogere eisen werden gesteld. Neem bijvoorbeeld de stof ethyleen, dat tot -104 graden Celsius wordt gekoeld en vervoerd. Dat kun je niet met een LPG-tanker doen (liquefied petroleum gas, met name propaan en butaan). Anthony Veder is hiermee de gasvaart begonnen en is nog steeds actief in dit segment.



CORAL METHANE, foto: T. Østberg-Jacobsen, 3-10-2011, geëscorteerd door de sleepboot BUKKEN.

De vloot van Anthony Veder omvatte acht hoogwaardige ethyleentankers. Maar het Rotterdamse bedrijf richtte zich ook op andere hoogwaardige activiteiten. Op 7 mei is te Polen de CORAL METHANE te water gelaten, een relatief kleine tanker voor het vervoer van LNG (vloeibaar aardgas van -163 graden Celsius, red.). Valkier: "Op zichzelf is deze omvang al redelijk uniek, want LNG-tankers zijn over het algemeen zeer grote bakbeesten die vanuit bijvoorbeeld Algerije of het Midden-Oosten naar aanlandingsinstallaties in Europa of het Verre Oosten varen. Een ander uniek facet is dat, zodra deze tanker LNG vervoert, hij ook vloeibaar aardgas gebruikt als brandstof. Bovendien kan de tanker straks ook al onze andere gassen vervoeren. Dat alles maakt dit schip de enige in z'n soort."

Bunkereren

Van groot belang voor de regio waarin de CORAL METHANE ging varen, was een milieuvriendelijke voortstuwing. Valkier: “Wij gingen onder meer vloeibaar aardgas langs de kust van Noorwegen vervoeren. Onze klant leverde aan ferry’s die tussen de fjorden voeren en die schone LNG-motoren hadden gekregen. Hij had een kleine LNG-opslaginstallatie waar de ferry’s konden bunkereren. Daardoor hoefden ze geen grote hoeveelheden vloeibaar aardgas mee te nemen. Het ging hier om een nieuwe markt. Langs de kust van Noorwegen stonden ook aluminiumbedrijven waaraan we LNG gingen leveren. Zij gebruikten LNG in hun smelterijproces.”

“Nederland, België en Duitsland beschikken over een enorm leidingennetwerk voor aardgas. Het bergachtige en dunbevolkte Noorwegen kent echter nauwelijks aardgasleidingen, terwijl ze daar wél graag willen overschakelen op schonere brandstoffen. Er zijn meer plekken in Europa zonder omvangrijk leidingennetwerk waar de mensen geïnteresseerd zijn in kleinere hoeveelheden LNG. Wij speelden op in op deze niche. We dachten trouwens dat via de grote LNG-terminals in Rotterdam en Zeebrugge in de toekomst ook kleinere hoeveelheden gedistribueerd zullen worden.”

Rolls Royce-motoren

Als de Coral Methane geen LNG vervoert, moest hij op een andere brandstof overschakelen: stookolie. Daarvoor zijn aparte motoren ingebouwd. Valkier: “Helaas bestaan er nog geen motoren die zowel LNG als stookolie verstopen. Die worden wel ontwikkeld, maar zijn nog niet klaar. Onze LNG-motoren zijn afkomstig van Rolls Royce. Dat bedrijf heeft al een jarenlange ervaring met deze motoren, ook aan de wal.” Het nieuwe schip krijgt thrusters die in de fjorden voor een grote manoeuvreerbaarheid zorgen.



De bouwwijze van het nieuwe schip is bijzonder te noemen. Normaal stapt een rederij met specificaties naar een werf, waarna deze de bouwtekeningen maakt en machines en andere apparatuur bij toeleveranciers bestelt. Anthony Veder heeft bij de CORAL METHANE (Foto: T. Østberg-Jacobsen, passage Brevik op weg naar Kaarstø) de omgekeerde weg bewandeld. Het ontwerp is in eigen beheer vervaardigd (zij het met inschakeling van een extern ingenieurbureau), terwijl Anthony Veder zelf de voortstuwingsinstallatie en de gasinstallatie aankocht. Scheepswerf Remontowa in Gdansk te Polen bouwde het casco en zorgde ervoor dat het geheel in elkaar werd gezet. Valkier: “Wij kunnen het bouwproces zo beter controleren en houden de technologie zo veel mogelijk voor onszelf.”

Waarom een Poolse werf? Valkier: “Dat is een beetje een gevoelig onderwerp. Wij wilden dit schip graag in Nederland laten bouwen, maar de Nederlandse werven hadden blijkbaar geen interesse. Misschien zaten sommige ook wel te vol. Maar kennelijk doet een aantal vaderlandse werven liever aan seriebouw dan dat zij één schip bouwen, hoe geavanceerd dat ook is. Inderdaad vreemd, want wij hebben onze mond vol van technologie en innovatie!”

Vroeger liet Anthony Veder veel in Nederland bouwen, maar in 1994 was de rederij de eerste die dergelijke gecompliceerde schepen in China bestelde. In totaal heeft de reder vijf gastankers in China gebouwd. In Italië heeft Veder drie gasschepen laten bouwen bij Cantiere Navale De Poli. Daarvan was de CORAL LEAF in maart

2008 het laatste schip dat werd opgeleverd. “De reden was dat werven in het Verre Oosten vol zaten en de Italiaanse werf een snellere levertijd had”, zo licht Valkier deze keuze toe.



CORAL CARBONIC, foto: T. Østberg-Jacobsen, na vertrek van Herøya.

Verlaten gasvelden

Anthony Veder Group was verder van plan in te zetten op het vervoer van kooldioxide ofwel CO₂. Valkier: “Daarmee zijn wij al in 1999 begonnen, toen we de eerste purpose-built tanker voor CO₂ ter wereld hebben laten bouwen. De CORAL CARBONIC is een klein schip van 1.250 m³, dat kooldioxide vervoert als grondstof voor de voedselindustrie, met name de Scandinavische frisdrankindustrie. Het gaat nu nog om een bescheiden hoeveelheid van 50.000 ton per jaar. Maar CO₂ is vooral interessant voor de toekomst, gezien de opwarming van de aarde. Het gaat dan om veel grotere volumes. Er zijn heel wat initiatieven, zoals kolencentrales die kooldioxide eerst willen afvangen en daarna opslaan onder de grond.”

“Wij zijn bezig met een aantal projecten op dit gebied, waaronder de bouw van grotere CO₂-tankers en het vervoer en de opslag in lege gasvelden in bijvoorbeeld de Noordzee. We hebben nu een aantal jaren ervaring met CO₂. Het is een speciaal gas: je vervoert het vloeibaar, maar er is een omslagpunt waarin het in één keer kan veranderen in ijs! Het heeft dus een bepaalde behandelingsmethode nodig.”

Is het niet zo dat nogal wat pijpleidingen naar verlaten gasvelden lopen? Valkier: “Ja, dat is inderdaad een issue, maar die leidingen zijn niet altijd even geschikt voor CO₂vervoer. Bovendien staan kolencentrales op plekken waar de gasleidingen meestal niet aan wal komen.” Op de vraag of Anthony Veder hierdoor offshoreoperator wordt, antwoordde de topman: “Offshore lossen is een offshoreprobleem. Het vervoer zelf gaat per schip, maar dat moet natuurlijk wel een technologische oplossing hebben voor offshore lossen. Het maakt het voor ons interessant. LNG en CO₂ zijn nichemarkten, maar geven ons een breder pallet naast onze gewone business.

Bread and Butter Business

De toevoeging aan de vloot op 19 mei 2008, een gastanker van 6.100 m², die Anthony Veder overnam van een Noorse partij. Een schip dat ammoniak vervoerde in Zweden voor Yara, voorheen Norsk Hydro. Valkier: “Dat is een bedrijfsactiviteit die we in het verleden veel hebben gedaan en waarmee Anthony Veder terugkeert naar

zijn roots: de eerste gastanker die het bedrijf ooit in dienst nam, de CORAL MEANDRA, vervoerde namelijk ook ammoniak naar Zweden.”

Van het volume dat de Anthony Veder Group vervoerde had op dit moment 80 procent betrekking op petrochemische gassen. Slechts 20 procent omvatte LPG. Petrochemisch gas is de laatste jaren sterk gestegen ten koste van LPG, dat vaak diende voor het opvullen van de gaten in de vlootcapaciteit.

Opvallend is dat de negentien schepen zo flexibel zijn. Alle vaartuigen kunnen diverse gassen vervoeren. Valkier: “Een ethyleenschip kan, naast ethyleen, ook propyleen, butadiene en LPG vervoeren. Maar een semiref schip, zoals wij dat noemen (semipressurized & fully refrigerated, red.), kan ‘maar’ tot 48 graden Celsius koelen en dus geen ethyleen vervoeren. Het is niet zo dat wij deze producten gelijktijdig als pakketten vervoeren, aangezien wij maximaal twee verschillende soorten lading aan boord kunnen hebben. Maar de schepen zijn zo ingericht dat zij zelf kunnen spoelen met stikstof, dus wisselen van het ene gas naar het andere.”

Hoewel het bedrijf LNG en CO2 als interessante niches ontwikkelde, ging de Anthony Veder Group gewoon door met het uitbouwen van de bestaande bread and butter business, zoals Jan Valkier het uitdrukt. Hij doelde daarmee op het vervoer van chemische gassen en LPG waarvoor de reder zoals gezegd net een schip erbij had gekocht. Valkier: “Onze ambitieuze doelstelling is de omvang van dit bedrijf binnen vijf jaar te verdubbelen.” (Bron: Harm Leerink via maritiemdigitaal 2008).

Green Hydrogen Project

Minister steunt CO2-opslagproject waterstoffabriek

Minister Verhagen dient het Rotterdamse Green Hydrogen Project van Air Liquide in voor de NER300, een Europese subsidieregeling voor duurzame energie en CO2-opslagprojecten. Het gaat om een project, waarbij CO2 die vrijkomt bij de productie van waterstof wordt afgevangen en opgeslagen. Dit levert een belangrijke bijdrage aan de verduurzaming van de Rotterdamse haven. Het is ook een cruciale schakel in de ‘CO2-hub’ die in Rotterdam wordt aangelegd, met gezamenlijke transport-, verzamel- en opslagmogelijkheden. Via deze hub kunnen bedrijven hun CO2-uitstoot op een kosteneffectieve manier reduceren.

Het is het tweede grootschalige Rotterdamse demonstratieproject, naast ROAD. Bij ROAD wordt CO2 afgevangen bij een nieuw te bouwen kolencentrale op de Maasvlakte. Met demonstratieprojecten voor de energiesector én de industriese sector, inclusief bijbehorende infrastructuur, is Rotterdam klaar voor de ontwikkeling van een totaalaanpak voor deze regio.

CO2-hub en -infrastructuur

CCS, het opvangen en hergebruiken of ondergronds opslaan van CO2, is een belangrijk onderdeel van de Rotterdamse strategie om de CO2-uitstoot in deze regio te verminderen, naast energie-efficiëntie en duurzame energie, zoals windenergie en biomassa. Rotterdam richt zich daarbij vooral op opslag onder de zeebodem. Rotterdam is blij met de indiening: “Hiermee laat het Rijk zien dat het onze CCS-aanpak steunt.” zegt de Rotterdamse wethouder Duurzaamheid Van Huffelen. “Het project is belangrijk voor Rotterdam en voor Nederland. Het maakt de industrie schoner door het afvangen van de CO2. Maar het is tevens onderdeel van de grotere CO2-hub die we ontwikkelen. Bedrijven die CO2 uitstoten kunnen aansluiten op dat netwerk en kiezen uit meerdere opslaglocaties. Dat kan door het leveren van CO2 aan kassen in het Westland of om opslag in lege olie- en gasvelden onder de Noordzee. Ook kijken we naar mogelijkheden om CO2 te gebruiken om meer olie en gas te kunnen halen uit bijna lege olie- en gasvelden. CO2 verandert dan van een afvalstof naar een product met een economische waarde.”

Economische aanpak

De Rotterdamse klimaatplan is ook een economische aanpak. Van Huffelen: “De verdere ontwikkeling van de Rotterdamse haven en stad kan alleen op een duurzame manier. We zien dat onze aanpak een belangrijk investerings- en vestigingsvoordeel biedt aan bedrijven. Bedrijven moeten in het kader van Europese en nationale regelgeving hun CO2-uitstoot drastisch verminderen. Dat kunnen zij op verschillende manieren doen. Bijvoorbeeld door emissierechten te kopen of door de CO2 af te vangen. Door de afvang zo kosteneffectief mogelijk te maken, slaan we twee vliegen in een klap: we maken de Rotterdamse haven duurzamer en we maken het voor bedrijven aantrekkelijker om dat hier te doen.”

Green Hydrogen Project

Het Green Hydrogen Project van Air Liquide is onderdeel van de nieuwe waterstoffabriek van Air Liquide, die eind mei in Rozenburg wordt geopend. Bij de productie van waterstof, dat o.a. gebruikt wordt voor het ontzavelen van brandstoffen, komt CO2 vrij. Deze CO2 wordt afgevangen en via een pijpleiding getransporteerd naar de nieuw te bouwen CO2-Hub op de Tweede Maasvlakte. Daar wordt het gas vloeibaar gemaakt en na tijdelijke opslag per schip naar olievelden in de Deense Noordzee gebracht. Air Liquide onderzoekt, samen met Maersk Oil, de mogelijkheid van permanente opslag van de afgevangen CO2 in Deense olievelden, in combinatie met winning van resterende olie (enhanced oil recovery). Het is de verwachting dat het project in 2016 de eerste CO2 afvangt, een halve megaton per jaar.

Het Green Hydrogen Project is innovatief, zowel de methode om CO2 af te vangen en vloeibaar te maken als het concept met een CO2-Hub, genaamd Rotterdam Cintra (‘Carbon in Transport’). Cintra wordt ontwikkeld

door Air Liquide, samen met Vopak (tijdelijke opslag), Anthony Veder (transport per schip) en Gasunie (pijpleiding infrastructuur). (Bron: deltalinqsenenergyforum.nl).



Gas van A naar B

Gas is onmisbaar in ons dagelijks leven en wordt voor veel meer gebruikt dan alleen onze auto of ons gasfornuis. Het dient ook als grondstof voor bijvoorbeeld autobanden, petflessen, inkt en zelfs kleding. Maar hoe komt deze noodzakelijke grondstof eigenlijk bij de producenten terecht? Veel mensen kennen de ondergrondse pijpleiding als transportmiddel voor gas. Wat niet iedereen weet, is dat gas ook per schip wordt vervoerd. Deze high-tech business vereist bijzondere schepen met een complex buizensysteem. In deze tentoonstelling ontdekt u niet alleen zien hoe gasvaart werkt, maar ook hoe belangrijk veiligheid, innovatie en aandacht voor het milieu in deze branche zijn. Slechts enkele rederijen, waaronder Anthony Veder, hebben zich hierin gespecialiseerd. (Bron en afbeelding: Maritiem Museum).

Zonder gasvaart geen barbiepop

Op zaterdag 23 juni ging in het Maritiem Museum Rotterdam de tentoonstelling 'Gas van A naar B, veilig over zee' van start.



Waar wordt gas allemaal voor gebruikt?

Waarom wordt het over zee vervoerd?

En hoe veilig is het vervoer van gas over zee? Deze tentoonstelling is gemaakt naar aanleiding van het 75-jarig bestaan van Rotterdamse gastankerredrijf Anthony Veder.

Bezoekers ontdekken in 'Gas van A naar B' hoe onmisbaar gas is in ons dagelijks leven en dat het voor veel meer wordt gebruikt dan alleen onze auto of ons gasfornuis. Gas dient als grondstof voor autobanden en allerlei plastic gebruiksvoorwerpen, zoals

speelgoed, boodschappentasjes of petflessen. Zelfs inkt, schoonmaakmiddelen, pijpleidingen en kleding worden van gas gemaakt. Maar hoe komt deze noodzakelijke grondstof eigenlijk bij de producenten terecht? Veel mensen kennen de ondergrondse pijpleiding als transportmiddel voor gas. Wat niet iedereen weet, is dat gas ook per schip wordt vervoerd.

Met behulp van infographics en foto's ontdekken bezoekers hoe gas van A naar B wordt vervoerd. Ze zien aan de gedetailleerde modellen dat voor deze high-tech business bijzondere schepen met een complex buizensysteem noodzakelijk zijn. Het vervoeren van gas is namelijk niet zonder risico's. De gasvaart heeft een groot pakket aan extra veiligheidsmaatregelen, die ervoor zorgen dat het gas veilig over zee wordt vervoerd.

Zeer specialistisch werk, dat slechts enkele rederijen, waaronder het Rotterdamse Anthony Veder, zich eigen hebben gemaakt. Hun medewerkers hebben zeer bewust voor dit nauwkeurige en soms risicovolle beroep gekozen. Op de tentoonstelling komen de bezoekers aan de hand van interviews met medewerkers van Anthony Veder te weten waarom gastankers de veiligste schepen ter wereld zijn en wat varen op een gastanker zo anders maakt dan varen op een regulier schip. (Bron en foto: maritiemnieuws, 19-6-2012).

Doorbraak voor LNG als transportbrandstof in 2013

In 2015 varen er ten minste 50 binnenvaartschepen, 50 zeeschepen en rijden er 500 trucks op Liquid Natural Gas, ofwel LNG. Dat is mogelijk volgens een groep bedrijven die samen met de overheid werkt aan versnelde introductie van LNG als transportbrandstof. Initiatiefnemers Deltalinqs, Energy Valley, Havenbedrijf Rotterdam en Stichting LNG TR&D legden donderdag met minister Verhagen (EZ) en staatssecretaris Atsma (IenL) het streefdoel vast.

Bedrijfsleven en overheid slaan handen ineen voor versnelde introductie

Inzet van LNG als transportbrandstof heeft positieve milieu- en gezondheidseffecten, doordat bij verbranding fors minder fijnstof en andere emissies vrijkomen. Inzet van LNG is daarnaast stiller. Het versterkt bovendien de goede economische positie van ons land op het gebied van gas en maakt ons minder afhankelijk van olie. Gas is wereldwijd ruim voorradig, de voorraden zijn goed gespreid, met een stabiliserend effect op de prijzen als gevolg.

Nationaal Platform LNG

Zowel in en rond de Rotterdamse haven als in de noordelijke provincies lopen diverse initiatieven om LNG in te zetten als transportbrandstof voor vrachtwagens, binnenvaart, kustvaart, veerboten, vissersboten en sleepboten. De activiteiten concentreren zich op twee concrete gebieden: het Wadden- en Noordzeegebied en het Rijnvaartgebied Rotterdam - Basel inclusief Amsterdam en Vlissingen. Deltalinqs Energy Forum en Energy Valley brengen die twee gebieden bij elkaar. LNG TR&D brengt kennis over technologische innovaties op het gebied van LNG in.

Samenwerking is nodig om het grote potentieel te benutten. Omdat alle projecten tegen dezelfde bezwaren aanlopen, wordt een Nationaal Platform LNG opgericht, dat samen met de overheid aan randvoorwaarden gaat werken. Verwachting is dat in 2013 de eerste investeringen worden gedaan en dat daadwerkelijk projecten van start gaan. Initiatiefnemers van het Platform zijn LNG TR&D (een samenwerking van 3TU, VSL en TNO), Energy Valley (het Noord-Nederlandse energiecluster) en Deltalinqs (de ondernemersorganisatie van bedrijven in de Rotterdamse haven). Het Platform gaat zich ondermeer richten op wetgeving, het juridische kader, stimulerende maatregelen en maatschappelijk draagvlak en omgevingsmanagement.

Informatiebijeenkomst 'Binnenvaart op LNG'

Donderdag 13 september organiseert het ministerie van Infrastructuur en Milieu een voorlichtingsbijeenkomst bestemd voor ondernemers in de binnenvaart die plannen hebben om LNG als brandstof te gaan gebruiken. Het ministerie wil met de bijeenkomst duidelijkheid verschaffen rond de procedures die gelden voor schepen op LNG.

Schippers, werven, motorleveranciers, (semi-)overheden en andere belangstellenden in de beroepsvaart worden tijdens de bijeenkomst over de regels en wetgeving geïnformeerd die gelden bij het (om)bouwen van een schip om op LNG te kunnen varen. Ook worden ervaringen op dit vlak gedeeld.

In de afgelopen periode hebben drie (de vierde is onderweg) LNG-aangedreven schepen de procedures doorlopen die nodig waren om op internationale binnenwateren te mogen varen. De benodigde aanbevelingen zijn onder voorwaarden uitgereikt door de CCR en de UNECE. Daarnaast heeft een aantal andere partijen belangstelling getoond voor het bouwen van schepen op LNG.

Opzet

Mag een schip überhaupt wel varen op LNG en wat zijn de voorwaarden? Tijdens de bijeenkomst wordt toegelicht onder welke voorwaarden de aanbevelingen worden afgegeven en hoe het internationale traject werkt. Gerard Deen, Havenman van het Jaar en eigenaar van de Argonon, het eerste binnenschip op LNG, zal zijn ervaringen met u delen. Ook wordt een brug gemaakt naar de Green Deal 'LNG: Rijn en Wadden'. Tijdens de bijeenkomst en erna is voldoende gelegenheid tot het stellen van vragen. De bijeenkomst vindt plaats in Rotterdam.

Keten

'Het risico bij dit soort grote projecten is dat betrokkenen op elkaar wachten om de eerste stappen te zetten. De overstap naar LNG vindt alleen plaats als er voldoende aanbod en infrastructuur is, maar dat gebeurt pas wanneer er op LNG wordt overgeschakeld en er dus vraag ontstaat. Samenwerking tussen sleutelpartijen uit de hele keten is nodig om deze situatie te doorbreken. De Nederlands-Duitse marktvrage, die al op gang komt, moet worden versneld', vertelt Wim van Sluis, voorzitter van Deltalinqs, namens de initiatiefnemers. 'Ik ben heel blij dat minister Verhagen de potentie van LNG erkent. In januari was hij bij ons te gast en daagde ik hem uit om zich in te zetten voor het opzetten van een LNG-keten. Nu tekenen we een deal.'

Albert Dalhuijsen, voorzitter van het bestuur van LNG TR&D: 'Voor een succesvolle introductie van LNG moeten barrières en belemmeringen weggehaald worden. LNG TR&D kan daaraan bijdragen en technologische innovaties aandragen om dat mogelijk te maken.' LNG TR&D beheert het LNG-deel van het Innovatie Contract Gas.

LNG, potentieel en milieuwinst

LNG is aardgas dat wordt afgekoeld tot min 162 graden Celsius. Het wordt dan een heldere vloeistof, waarbij het volume circa 600 keer gereduceerd wordt. Dit maakt het makkelijker en goedkoper om te transporteren en op te slaan. Bij de huidige plannen wordt er gewerkt aan een infrastructuur die de inzet van LNG als transportbrandstof mogelijk maakt.

Er is potentieel een (Nederlandse) markt te ontsluiten voor 2-3 miljoen ton LNG als transportbrandstof (2030), wat een reductie in CO₂-emissie equivalenten betekent van ruim 1 megaton per jaar en voor fijnstof een reductie van 400-600 ton per jaar. Ook de emissies van NO_x en SO₂ dalen drastisch en de geluidbelasting neemt sterk af. Op langere termijn kan verdere vergroening plaatsvinden door opvoeren van het aandeel Bio-LNG, gebaseerd op organische koolstof. (Bron: Schuttevaer, 16-6-2012).



PRINS HENDRIK foto: B. Oostdijk, 15-7-2012, vertrokken van de 7^e Petroleumhaven naar Mongstad, Noorwegen.

Koraal Scheepvaart Mij. N.V.

Anthony Veder & Co.

AV29 m.s. CORAL ACROPORA (1) 5079460 1962-1974 koelschip PJII

Gebouwd 1962, Ateliers Aug. Normand, Le Havre (511)

1.296 BRT 573 NRT 1.589 DWT 79,48 (70,46) 11,18 x 5,54 x 4,829 meter.

Open shelterdeck, 3 laadruimen, 2.493 m³, 2 passagiers, 207 ton bunkers, verbruik 10 ton/dag, 13 kn.

2.000 EPK, 1.471 kW, 8 cyl, 4 tew, 400 x 580, Deutz, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen.

1-8-1962 te water gelaten, 10-1962 opgeleverd (BV) als CORAL ACROPORA aan Koraal Scheepvaart Mij. N.V., Curaçao, in beheer bij N.V. Dammers & Van der Heide's Scheepvaart- & Handelsbedrijf, Rotterdam voor N.V. Anthony Veder & Co., Rotterdam.

8-1974 verkocht aan Reefer Express Co. N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Vroon B.V., herdoopt FRIO EXPRESS.

1977 verkocht aan Rederij "North Pole" N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen voor Vroon B.V., Breskens, herdoopt NORTH POLE.

1986 verkocht aan E.E.C. Maritime S.A., Panama, herdoopt ANTARCTIC STAR 3.

1986 verkocht aan Maritime Link S.A., Panama, in beheer bij Laskaridis Shipping Co. Ltd., 1986 herdoopt GLAFKI REEFER.



1987 thuishaven en vlag: Kingstown-St. Vincent, 1987 in beheer bij Glafki II Maritime Co.
 3-11-2004 gearriveerd te Piraeus, verkocht voor sloop, 14-12-2004 gearriveerd te Aliaga, Turkije om gesloopt te worden door Huzur Gemi Sokum Ltd. (Foto: Skyfotos/collectie A.K.J. Niemantsverdriet).



AV30 m.s. CORAL ACTINIA (1) 5079472 1963-1974 koelschip PJIN
 Gebouwd 1963, Ateliers & Chantiers Aug. Normand, Le Havre (512)
 1.291 BRT 570 NRT 1.589 DWT 79,36 (70,46) x 11,18 x 5,54 x 4,829 meter.
 3 laadruimen, 2.299 m³, 2 passagiers, 360,5 ton bunkers, 13 kn.
 2.000 EPK, 1.492 kW, 8 cyl, 4 tew, 400 x 580, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen.

11-5-1963 opgeleverd als CORAL ACTINIA aan Koraal Scheepvaart Mij. N.V., Curaçao, in beheer bij N.V. Dammers & Van der Heide's Scheepvaart- & Handelsbedrijf, Rotterdam voor N.V. Anthony Veder & Co., Rotterdam.

1974 verkocht aan Reefer Express Co. N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Vroon B.V., herdoopt IGLO EXPRESS.

1977 verkocht aan Rederij "South Pole" N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen voor Vroon B.V., herdoopt SOUTH POLE.

1981 verkocht aan P.J. Investment Ltd., George Town-Cayman Islands, herdoopt JANICE ANN.

1982 JANICE ANN verkocht aan Sailmakers Ltd., George Town-Cayman Islands, in beheer bij Intra Atlantic Shipping Corp., Miami, Florida.

18-1-1982 t/m 1984 aan de ketting gelegd te Amsterdam, 1984 t/m 3-1985 opgelegd te Amsterdam, 1985 verkocht voor sloop naar België, 28-3-1985 gearriveerd bij de Brugse Scheepssloperij B.V.B.A. te Brugge om gesloopt te worden, 4-1985 aanvang sloop, sloop voltooid 6-1985. (Foto: NN/collectie A.K.J. Niemantsverdriet).



AV31 m.t. CORAL MAEANDRA 6824135 1968-1988 gastankschip PJLZ

Gebouwd 1968, N.V. Scheepswerf "De Waal", Zaltbommel (689)

3.357 BRT 2.133 NRT 4.141 DWT 103,21 (94,01) x 14,86 x 8,31 x 6,354 meter.

4 horizontale gastanks, 4.576 m³, 8 ladingpompen, totaal 720 ton/uur, 40 en 340 ton bunkers, verbruik 14 ton/dag, 15,75 kn.

4.000 EPK, 2.942 kW, V20 cyl, 2 tew, 300 x 550, Smit-Bolnes V320HD, N.V. Smit & Bolnes, Zierikzee.

17-8-1968 te water gelaten, 1968 opgeleverd (BV) als CORAL MAEANDRA aan Koraal Scheepvaart Mij. N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij N.V. Anthony Veder & Co., Rotterdam.

1988 verkocht aan Scheepvaart Mij. "Maeandra" N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Veder Rederijzaken B.V., Rotterdam, herdoopt MAEANDRA.

1993 verkocht aan Reliance Europe Ltd., Monrovia-Liberia, in beheer bij Reliance Industries Ltd., herdoopt RELCHEM ISHA.

1993 verkocht voor sloop naar India, 12-1-1993 gearriveerd te Bombay om te worden gesloopt, 26-5-1993 vertrokken van Bombay naar Singapore en weer in de vaart gebracht.

2008 verkocht voor sloop naar India, 30-9-2008 gearriveerd te Alang, de sloop begon 4-10-2008. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 10-1974 Eastham).

AV32 m.t. CORAL OBELIA (1) 6604224 1971-1979 gastankschip PJPS

Gebouwd 1966, Moss Vaerft & Dokk A/S., Moss (141)

2.691 BRT 1.462 NRT 3.045 DWT 90,56 (82,40) x 14,05 x 7,01 x 6,042 meter.

6 horizontale gastanks, 3.001 m³, 3 ladingpompen, 172,5 ton bunkers, verbruik 6,7 ton/dag, 12 kn.

1.560 EPK, 1.147 kW, 6 cyl, 2 tew, 360 x 600, Sulzer, Sulzer Bros Ltd., Winterthur.

1966 opgeleverd (BV-NV) als ARCTIC PROPANE aan Kommandittselskapet Bulkship A/S & Co., Tromsø-Noorwegen, in beheer bij Odd Berg.



1971 verkocht aan Koraal Scheepvaart Mij. N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij N.V. Anthony Veder & Co, Rotterdam, herdoopt CORAL OBELIA.

1979 verkocht aan Medmer Shipping & Trading Co. S.A., Panama, in beheer bij Naftomar Shipping & Trading Co. Ltd., Athene (P. Angelis), herdoopt GAZ PROGRESS.

1988 thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland.

1988 in beheer bij Interunity Management Corp. S.A. voor Naftomar Shipping & Trading Co. Ltd., Athene (P. Angelis).

1992 verkocht voor sloop naar Pakistan, 27-5-1992 gearriveerd te Gadani Beach om gesloopt te worden bij Kamal Enterprises, 27-5-1992 aanvang sloop, gesloopt in 1992. (Foto: NN/collectie A.K.J. Niemantsverdriet).



AV33 m.t. CORAL RUBRUM (1) 7368102 1974-1983 tankschip PJUT
 Gebouwd 1974, Scheepswerf & Machinefabriek "De Biesbosch-Dordrecht" B.V., Dordrecht (652)
 4.054 BRT 2.144 NRT 6.844 DWT 109,84 (103,99) x 16,51 x 8,79 x 7,182 meter.
 chemicaliëntankschip, 12 ladingtanks, 5.863 m³, 12 ladingpompen, totaal 730 ton/uur, 528,5 ton bunkers,
 15 kn.
 6.000 EPK, 4.476 kW, V-14 cyl, 2 tew, 300 x 550, N.V. Smit & Bolnes, Zierikzee.

31-10-1973 kiel gelegd, 29-6-1974 gedoopt CORAL RUBRUM door mevrouw J.L. Valkier-Doelman en te water gelaten, 1-1975 opgeleverd (GL-BV) aan Koraal Scheepvaart Mij. N.V., Willemstad-N.A. in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V., Rotterdam. Brandmerk 4838 Z DORD 1974.

1977 nieuwe motor ingebouwd: 6.803 EPK, 5.004 kW, V16 cyl, 4 tew, 370 x 400, Deutz RSBV16M540, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen NE-77, verbruik 22,5 ton/dag.

10-1983 verkocht aan Eksay Kimyevi Maddeler Taşima A.Ş., Istanbul-Turkije, in beheer bij Ganmount Shipping Ltd., Londen voor Captain U. Kasapoglu, herdoopt CANAN.

1988 herdoopt BABUR KAPTAN.

1990 verkocht aan Adisa Partners Ltd., Monrovia-Liberia, in beheer bij BR Marine Consult A.p.S., Kopenhagen, herdoopt CLIPPER TRADER.

1991 verkocht aan Goldenage Marine Ltd., Limassol-Cyprus, herdoopt CLIPPER T.

1991 verkocht aan Sea Sparrow Shipping Co., Monrovia-Liberia, in beheer bij Christian F. Ahrenkiel G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, herdoopt CHEM TULIP.

1992 als CHEM TULIP in beheer bij C.F. Ahrenkiel Shipmanagement (Cyprus) Ltd.

1995 verkocht aan Sinbad Shipping Inc., Monrovia-Liberia, in beheer bij H.E. Hansen-Tangen, Kristiansand S., herdoopt SIMONA.

1997 verkocht aan Coral AS, Monrovia-Liberia, in beheer bij Orient Ship Management Norway AS, herdoopt CORAL.

1999 herdoopt CORAL TRADER.

2001 in beheer bij T. Alendal Rederi A/S, Haugesund.

5-5-2002 vertrokken van Gent naar Gdynia, 10-5-2002 gearriveerd te Gdynia en blijven liggen voor reparatie.

16-12-2003 herdoopt CHEMCOAL TRADER.

2004 verkocht voor sloop naar India, 10-2004 vlag: Mongolië en herdoopt TRADER, 4-10-2004 vertrokken van Gdynia, 30-10-2004 passage Tarifa, 5-1-2005 gearriveerd te Mumbai om gesloopt te worden. (Foto CANAN: Scheepsfotoruilbeurs).



AV34 m.t. CORAL ISIS (1) 7514361 1976-1987 gastankschip PJWL

Gebouwd 1976, Jos L. Meyer, Papenburg (582)

4.444 BRT 2.685 NRT 6.035 DWT 108,01 (99,57) x 15,50 x 9,02 x 7,451 meter.

3 gastanks, 5.536 m³, 6 ladingpompen, totaal 510 ton/uur, 150 en 679,5 ton bunkers, verbruik 20,5 ton/dag, 16,25 kn.

5.400 EPK, 3.972 kW, V12 cyl, 4 tew, 370 x 400, Deutz RSBV12M540, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen.

9-12-1976 opgeleverd (BV-NV) als CORAL ISIS aan Koraal Scheepvaart Mij. N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V., Rotterdam.

1987 verkocht aan Sunny Clipper Corp., Monrovia-Liberia, in beheer bij Delta Shipping & Trading Amsterdam B.V. voor Olaf Pedersen Rederi A/S, Sandvika, Noorwegen, herdoopt SUNNY CLIPPER.

1989 als SUNNY CLIPPER verkocht aan Gas Clipper K/S, Oslo-Noorwegen, in beheer bij Delta Shipping & Trading Amsterdam B.V. voor Olaf Pedersen Rederi A/S, Sandvika, Noorwegen.

10-2002 verkocht aan Bunkering Services International, Panama, in beheer bij Transgas Shipping Line, Lima, Peru, herdoopt LIBRA GAS II.

2004 verkocht aan Roger Trading S.A., Panama, in beheer bij Benelux Overseas Inc., Athene.

2010 verkocht voor sloop naar India, 30-7-2010 gearriveerd te Alang om gesloopt te worden, de sloop begon 6-8-2010. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs).



AV35 m.t. PRINS MAURITS (3) 7931090 1981-1989 gastankschip PGVM

Gebouwd 1981, Scheepswerf & Machinefabriek Ysselwerf B.V., Capelle a/d IJssel (197)

2.584 BRT 1.330 NRT 3.588 DWT 81,87 (74,99) x 14,03 x 8,28 x 6,501 meter.

2 gastanks, 3.226 m³, 13,5 kn.

3.000 EPK, 2.207 kW, 6 cyl, 4 tew, 370 x 400, Deutz RSBV6M540, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen.

31-1-1981 te water gelaten, 17-3-1981 opgeleverd als PRINS MAURITS aan Anthony Veder Gas Carriers B.V., Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V., Rotterdam. Brandmerk 16339 Z ROTT 1981.

26-4-1981 tijdens een reis van Hamburg naar Terneuzen op 20 mijl ten westen van Den Helder een explosie gekregen gevolgd door brand in tanks, daarbij ontstond zware schade die later is gerepareerd door Scheepswerf & Machinefabriek Ysselwerf B.V.

25-11-1982 in aanvaring gekomen met de sluisdeur van de Rozenburgsluis.

19-10-1989 verkocht aan Nordest S.p.A., Livorno-Italië, herdoopt ATOLLO VERDE.

6-1992 verkocht aan Cipsa Gas Transporti S.p.A., Livorno-Italië, in beheer bij Ditta Bruno & Eredi Arturo Montanari, Fano, Italië, herdoopt VAL GRANDE.

1996 in beheer bij "G. & A. Montanari e C." di Armamento, thuishaven Augusta-Italië.

1997 in beheer bij Beam Gestioni S.r.l.

1998 verkocht aan Navigazione Montanari S.p.A., Augusta-Italië, in beheer bij Beam Gestioni S.r.l.

11-2-2004 verkocht aan Fingas S.r.l., Augusta-Italië, in beheer bij Navigazione Montanari S.p.A. en Tekne SAM, Monte Carlo, 5-2004 herdoopt GRANDE.

28-11-2005 (e) verkocht aan Finaval S.p.A., Palermo-Italië, in beheer bij Tekne SAM, Monte Carlo.

7-2006 herdoopt LPG GRANDE.

1-2007 verkocht voor de sloop naar India, 15-3-2007 gearriveerd te Alang, 31-3-2007 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 9-4-1987).

AV36 m.t. PRINS FREDERIK HENDRIK (2) 7931105 1981-1990 gastankschip PGVS

Gebouwd 1981, Scheepswerf & Machinefabriek Ysselwerf B.V., Capelle a/d IJssel (198)

2.584 BRT 1.330 NRT 3.350 DWT 81,87 (74,99) x 14,03 x 8,28 x 6,501 meter.

2 gastanks, 3.232 m³, 13,5 kn.

3.000 EPK, 2.207 kW, 6 cyl, 4 tew, 370 x 400, Deutz RSBV6M540, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen.

3-4-1981 te water gelaten als PRINS FREDERIK HENDRIK, 19-5-1981 opgeleverd aan Anthony Veder Gas Carriers B.V., Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V., Rotterdam. Brandmerk 16340 Z ROTT 1981.

19-2-1990 verkocht aan Nordest S.p.A., Livorno-Italië, herdoopt ATOLLO ROSSO.



6-1992 verkocht aan Cipsa Gas Transporti S.p.A., Livorno-Italië, in beheer bij Ditta Bruno & Eredi Arturo Montanari, Fano, Italië, herdoopt VAL MISA.
1996 in beheer bij "G. & A. Montanari e C." di Armamento, thuishaven Augusta-Italië.
1997 in beheer bij Beam Gestioni S.r.l.
1998 verkocht aan Navigazione Montanari S.p.A., Augusta-Italië, in beheer bij Beam Gestioni S.r.l.
2-2004 verkocht aan Fingas S.p.A., Monte Carlo, vlag: Italië, in beheer bij Tekne SAM, Monte Carlo, 14-6-2004 herdoopt MISA.
28-11-2005 (e) verkocht aan Finaval S.p.A., Italië, in beheer bij Tekne SAM, Monte Carlo.
7-2006 herdoopt LPG MISA.
1-2007 verkocht voor de sloop naar India, 10-3-2007 gearriveerd te Alang, 21-3-2007 op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 4-4-1985).



AV37 m.t. PRINS PHILIPS WILLEM (3) 8400165 1985-2001 gastankschip PGVY
 Gebouwd 1985, Scheepswerf & Machinefabriek Ysselwerf B.V., Capelle a/d IJssel (216)
 1.552 BRT 465 NRT 1.648 DWT 64,24 (59,97) x 13,70 x 7,01 x 4,850 meter.
 1 horizontale ladingtank, 1.633 m3, 1 ladingpomp, 250 ton/uur, 161,5 ton bunkers, verbruik 4,5 ton/dag, 11,5 kn.
 1.650 EPK, 1.214 kW, 8 cyl, 4 tew, 240 x 280, Deutz BM628, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen.
 12-1983 besteld, 5-1-1985 te water gelaten als PRINS PHILIPS WILLEM, 12-2-1985 opgeleverd (BV) aan Rederij "Prins Philips Willem", Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V., Rotterdam. Brandmerk 17212 Z ROTT 1985.
 4-2001 in beheer bij Anthony Veder Rederijzaken B.V.
 9-2001 Rederij "Prins Philips Willem" verkocht aan Tschudi & Eitzen Shipmanagement (Singapore) Pte. Ltd., thuishaven: Douglas-Isle of Man, in bare-boat charter bij Tschudi & Eitzen Gas Carriers, herdoopt SIGAS MARINER.
 2003 verkocht aan Sigas (Singapore) Pte. Ltd., Douglas-Isle of Man, in beheer bij Tesma Denmark AS, Gentofte voor Tschudi & Eitzen.
 4-2004 verkocht aan Acegas ANS, Gentofte, Denemarken, thuishaven: Douglas-Isle of Man, in beheer bij Tesma Denmark AS, Gentofte voor Tschudi & Eitzen.
 2005 in beheer bij Eitzen Gas AS.
 2006 verkocht aan Sigas (Singapore) Pte. Ltd., vlag: Singapore, in beheer bij Eitzen Chemical AS, Gentofte.
 2007 in beheer bij Eitzen Gas AS, Søborg, Denemarken.
 30-1-2009 gearriveerd te Santander achter een sleepboot om gesloopt te worden door Recuperaciones Siderurgicas, gesloopt in 2009. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 8-10-1986).



AV38 m.t. PRINS WILLEM II (4) 8400177 1985-2001 gastankschip PGWA
 Gebouwd 1985, Scheepswerf & Machinefabriek Ysselwerf B.V., Capelle a/d IJssel (217)
 1.552 BRT 465 NRT 1.648 DWT 64,24 (59,97) x 13,62 x 7,01 x 4,850 meter.
 1 horizontale ladingtank, 1.633 m3, ladingpomp 250 ton/uur, 161,5 ton bunkers, verbruik 4,5 ton/dag, 11,5 kn.
 1.650 EPK, 1.214 kW, 8 cyl, 4 tew, 240 x 280, Deutz BM628, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen.
 12-1983 besteld, 20-3-1985 te water gelaten, 12-4-1985 opgeleverd (BV) als PRINS WILLEM II, Rederij "Prins Willem II", Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V., Rotterdam. Brandmerk 17236 Z ROTT 1985.
 4-2001 in beheer bij Anthony Veder Rederijzaken B.V.
 9-2001 Rederij "Prins Willem II" verkocht aan Tschudi & Eitzen Shipmanagement (Singapore) Pte. Ltd., thuishaven: Douglas-Isle of Man, in bare-boat charter bij Tschudi & Eitzen Gas Carriers, herdoopt SIGAS MONARCH.
 2003 verkocht aan Sigas (Singapore) Pte. Ltd., Douglas-Isle of Man, in beheer bij Tesma Denmark AS, Gentofte voor Tschudi & Eitzen.
 4-2004 verkocht aan Acegas ANS, Gentofte, Denemarken, thuishaven: Douglas-Isle of Man, in beheer bij Tesma Denmark AS, Gentofte voor Tschudi & Eitzen.
 2005 in beheer bij Eitzen Gas AS.

25-9-2005 tijdens een reis van Grangemouth naar Fawley ter hoogte van Dover machineschade opgelopen (gebroken krukas), 28-9-2005 gearriveerd bij de loodsboot achter de sleepboot CHAMBON SIROCCO, overgenomen door sleepboten van Kotug en afgemeerd op boei 85 op de Maasvlakte, 2-10-2005 verhaald naar de werf van Damen in de Waalhaven.

2006 verkocht aan Sigas (Singapore) Pte. Ltd., vlag: Singapore, in beheer bij Eitzen Chemical AS, Gentofte.

2007 in beheer bij Eitzen Gas AS, Søborg, Denemarken.

6-4-2009 (e) verkocht aan SeaGas N.V., Nederlandse Antillen, vlag: Singapore, in beheer bij Gesan Yatırım ve Ticaret A.Ş. (TURNAGAZ), Korfez (Tutunciftlik), Turkije, 13-5-2009 thuishaven: Willemstad-N.A., roepsein PJRF, 2009 te Istanbul herdoopt GAS MONARCH.

10-10-2010 vlag: Curaçao.

12-2010 vlag: Panama. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 4-1985).



AV39 m.t. PRINS ALEXANDER (2) 8411700 1985-2001 gastankschip PGVZ

Gebouwd 1985, Scheepswerf & Machinefabriek Ysselwerf B.V., Capelle a/d IJssel (218)

1.552 BRT 465 NRT 1.643 DWT 64,24 (59,44) x 13,70 x 7,01 x 4,852 meter.

1 horizontaal geplaatste gastank, 1.633 m³, 161,5 ton bunkers, verbruik 4,5 ton/dag, 11,5 kn.

1.650 EPK, 1.214 kW, 8 cyl, 4 tew, 240 x 280, Deutz BM628, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen.

12-1983 in optie genomen, 1984 besteld, 1-6-1985 te water gelaten, 18-6-1985 proefvaart, 21-6-1985 opgeleverd (BV) als PRINS ALEXANDER aan Rederij "Prins Alexander", Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V., Rotterdam. Brandmerk 17272 Z ROTT 1985.

4-2001 in beheer bij Anthony Veder Rederijzaken B.V., Rotterdam.

9-2001 Rederij "Prins Alexander" verkocht aan Tschudi & Eitzen Shipmanagement (Singapore) Pte. Ltd., thuishaven: Douglas-Isle of Man, in bare-boat charter bij Tschudi & Eitzen Gas Carriers, herdoopt SIGAS MARQUIS.

2003 verkocht aan Sigas (Singapore) Pte. Ltd., Douglas-Isle of Man, in beheer bij Tesma Denmark AS, Gentofte voor Tschudi & Eitzen.

4-2004 verkocht aan Tesma Holdings/Acegas ANS, Douglas-Isle of Man, in beheer bij Tesma Denmark AS, Gentofte voor Tschudi & Eitzen.

2005 in beheer bij Eitzen Gas AS, Gentofte voor Tschudi & Eitzen.

2005 thuishaven en vlag: Madeira-Portugal (PMD).

2006 in beheer bij Eitzen Chemical AS, Gentofte voor Tschudi & Eitzen.

2-10-2006 (e) thuishaven en vlag: Valletta-Malta.

2007 in beheer bij Eitzen Gas AS, Søborg, Denemarken.

2009 verkocht voor sloop aan Oge Gemi Sokum Makinecilik Ltd., 2-3-2009 gearriveerd te Aliğa, Turkije om gesloopt te worden. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 18-6-1985).

AV40 m.s. PRINS WILLEM VAN ORANJE (3) 8615227 1987-1995 koelschip PGWC

Gebouwd 1987, Scheepswerf & Machinefabriek Ysselwerf B.V., Capelle a/d IJssel (230)

5.966 BRT 2.845 NRT 6.985 DWT 118,40 (110,22) x 18,75 x 12,58 x 8,092 meter.

4 laadruimen, 9.970 m³, 48 TEU, 122,5 en 1.009 ton bunkers, verbruik 25,5 ton/dag, 18 kn.
8.157 EPK, 6.000 kW, 7 cyl, 4 tew, 520 x 550, M.A.N. 7L52/55B, M.A.N.-B&W Diesel G.m.b.H., Augsburg.



7-8-1987 te water gelaten, 30-10-1987 opgeleverd (BV-37T668) als PRINS WILLEM VAN ORANJE aan Rederij "Prins Willem van Oranje", Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V., Rotterdam, in de pool bij Seatrade Groningen, B.V., Groningen. Brandmerk 17654 Z ROTT 1987.

1995 verkocht aan Ice Flake Shipping Ltd., George Town-Cayman Islands, in beheer bij Armada (Greece) Co. Ltd., Athene, herdoopt ICE FLAKE.

5-1999 in beheer bij United Ocean Ship Management Pte. Ltd. voor Armada (Greece) Co. Ltd., Athene.

15-11-2000 in beheer bij DFM Ltd. Gdynia voor Armada (Greece) Co. Ltd., Athene.

8-2006 citrusfruit geladen te Maputo, 11-8-2006 bij Maputo Augut ontstond brand in de machinekamer, naar Durban gesleept voor reparatie bij Dormac.

2012 verkocht voor sloop naar Turkije, 14-2-2012 gearriveerd voor de sloop te Aliğa, Turkije. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 8-6-1990).



AV41 m.s. PRINS CASIMIR (2) 8615239 1988-1996 koelschip PGVX
 Gebouwd 1988, Scheepswerf & Machinefabriek Ysselwerf B.V., Capelle a/d IJssel (231)
 5.966 BRT 2.845 NRT 6.959 DWT 118,37 (110,24) x 18,75 x 12,58 x 7,301 meter.
 4 laadruimen, 9.970 m³, 48 TEU, 122,5 en 948 ton bunkers, verbruik 25,5 ton/dag, 18 kn.
 8.157 EPK, 7 cyl, 4 tew, 520 x 550, M.A.N. 7L52/55B, M.A.N.-B&W Diesel G.m.b.H., Augsburg.
 5-1-1988 te water gelaten, 2-3-1988 opgeleverd (BV) als PRINS CASIMIR aan Rederij "Prins Casimir",
 Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V., Rotterdam, in de pool bij Seatrade Groningen, B.V.,
 Groningen. Brandmerk 17698 Z ROTT 1988.
 1996 verkocht aan Ice Field Shipping Ltd., George Town-Cayman Islands, in beheer bij Armada (Greece) Co.
 Ltd., Athene, herdoopt ICE FIELD.
 5-1999 in beheer bij United Ocean Ship Management Pte. Ltd. voor Armada (Greece) Co. Ltd., Athene.
 15-11-2000 in beheer bij DFM Ltd. Gdynia voor Armada (Greece) Co. Ltd., Athene.
 24-05-2007 in beheer bij Maestro Ship Management Ltd., Limassol.
 2012 verkocht voor sloop naar Turkije, 15-2-2012 ETA te Aliaga. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, Vlissingen).

AV42 m.t. MAEANDRA 6824135 1988-1993 roepsein PJLZ zie CORAL MAEANDRA zie AV31.



AV43 m.t. PRINS JOHAN WILLEM FRISO (2) 8801046 1989- gastankschip PGWD
 (Foto: R.E. Zwama, 5-7-2010).

AV44 m.s. PRINS FREDERIK WILLEM (2) 8818972 1990-1996 koelschip PGWJ
 Gebouwd 1990, Scheepswerf & Machinefabriek Ysselwerf B.V., Capelle a/d IJssel (244)
 5.966 BRT 2.845 NRT 6.686 DWT
 118,35 (110,22) x 18,75 x 12,57 x 8,249 meter.
 4 laadruimen, 10.050 m³, 93,4 en 1.047,8 ton bunkers, verbruik 28 ton/dag, 18,25 kn.
 8.150 EPK, 5.995 kW, 7 cyl, 4 tew, 520 x 550, 450 omw/min., M.A.N. 7L52/55B, M.A.N.-B&W Diesel
 G.m.b.H., Augsburg.
 16-3-1990 te water gelaten als PRINS FREDERIK WILLEM, 17-5-1990 opgeleverd (BV) aan Rederij "Prins
 Frederik Willem", Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V., in de pool bij Seatrade Groningen, B.V.,
 Groningen. Brandmerk 18058 Z R 1990.
 6-1992 te Big Creek problemen met de hoofdmotor, 6-6-1992 vertrokken van Belize City achter de sleepboot
 SCALDIA (Mercator Shipping Co. Ltd., Nassau-Bahamas, bouwjaar 1978, 481 BRT, 7.000 EPK, ex HILAL 2-
 '90, ex SCHOTLAND-'87) naar Rotterdam, 25/26-7-1992 gearriveerd op de Nieuwe Waterweg en bij YVC
 afgeleverd, 7/8-1992 nieuwe motor geplaatst, 8-1992 weer in de vaart.
 6-1996 verkocht aan Ice Fern Shipping Ltd., George Town-Cayman Islands, in beheer bij Armada (Greece)
 Ltd., Athene, herdoopt ICE FERN.



6-7-1997 op een reis van Valparaiso naar Saoedi-Arabië met lading fruit gestrand ten noorden van de haven van Eden in Straat van Magellan, 19-7-1997 vlot gebracht en voor reparatie naar Talcahuano gebracht.
5-1999 in beheer bij United Ocean Ship Management Pte. Ltd. voor Armada (Greece) Co. Ltd., Athene.
15-11-2000 in beheer bij DFM Ltd. Gdynia voor Armada (Greece) Co. Ltd., Athene.
7-11-2002 tijdens een reis van Venezuela naar Europa machineschade opgelopen en op drift geraakt bij Ponta Delgada, later op sleeptouw genomen naar Spanje.
2009 verkocht aan Ice Fern Shipping Ltd., George Town-Cayman Islands, in beheer bij Maestro Ship Management Ltd., Kopenhagen.
2012 verkocht voor sloop naar Turkije, 8-2-2012 gearriveerd te Aliğa, 11-2-2012 op het strand gezet te Aliğa, Turkije om gesloopt te worden. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 10-7-1999, Vlissingen).



AV45 m.t. CORAL ACROPORA (2) 9031973 1993-2005 gastankschip PDNA / PJGU
 Gebouwd 1993, YVC Ysselwerf B.V., Capelle a/d IJssel (259)
 2.274 BRT 682 NRT 2.417 DWT 77,43 (72,74) x 14,00 x 7,20 x 5.050 meter.
 1 horizontale gastank, 2.208 m³, 1 ladingpomp, 400 ton/uur, 310 ton bunkers, verbruik 9,2 ton/dag, 12,65 kn.
 2.068 EPK, 1.521 kw, 9 cyl, 4 tew, 240 x 280, 900 omw/min., vertraagd naar 190 omw/min., Deutz SBV9M628, Motorenwerke Mannheim A.G. (MWM), Mannheim.
 8-12-1992 te water gelaten, 12-2-1993 opgeleverd (BV) als CORAL ACROPORA aan Rederij m.v. "Coral Acropora", Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V., roepsein PDNA. Brandmerk 18333 Z R 1993.
 1996 verlengd bij YVC, Bolnes, 13-6-1996 vertrokken van de werf, 3.096 BRT, 928 NRT, 2.417 DWT, lengte: 101,40 (96.79), 2 horizontale gastanks, 3.200 m³.
 24-4-2001 in beheer bij Anthony Veder Rederijzaken B.V.
 7-12-2001 onder de vlag van de Nederlandse Antillen gebracht, roepsein PJGU.
 2002 onder Nederlandse gebracht, roepsein PDNA.
 2005 onder de vlag van de Nederlandse Antillen gebracht, roepsein PJGU.
 14-12-2005 en-bloc met de CORAL ACTINIA verkocht aan Allocean Ltd., Londen-U.K., ingebracht bij Allocean Charters 3 Ltd., Londen, vlag: U.K.
 11-9-2006 herdoopt OCEAN PRIMERO.
 30-10-2006 in charter bij Lauritzen Fleet Management AS.
 9-1-2009 in charter bij Lauritzen Kosan AS.
 3-12-2009 in beheer bij Lomar Shipping Ltd., Londen en Anglo-Eastern U.K. Ltd.
 11-3-2011 in beheer bij Lomar Shipping Ltd., Londen en V Ships U.K. Ltd., Glasgow. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 14-6-1996).



AV46 m.t. CORAL ACTINIA (2) 9031985 1993-2005 gastankschip PDMR / PJGS
 Gebouwd 1993, YVC Ysselwerf B.V., Capelle a/d IJssel (260)
 2.274 BRT 682 NRT 2.446 DWT 77,43 (72,74) x 14,00 x 7,20 x 5,050 meter.
 1 horizontale gastank, 2.208 m³, 1 ladingpomp, 400 ton/uur, 310 ton bunkers, verbruik 9,2 ton/dag, 12,65 kn.
 2.068 EPK, 1.521 kw, 9 cyl, 4 tew, 240 x 280, 900 omw/min., vertraagd naar 190 omw/min., Deutz SBV9M628, Motorenwerke Mannheim A.G. (MWM), Mannheim.
 8-4-1993 te water gelaten, 10-5-1993 vertrokken van de werf, 11-5-1993 proefvaart, 14-5-1993 opgeleverd (BV) als CORAL ACTINIA aan Rederij m.v. "Coral Actinia", Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V. roepsein PDMR. Brandmerk 18354 Z R 1993.
 11-1995 verlengd bij YVC, Bolnes, 3.096 BRT, 928 NRT, 2.417 DWT, 101,40 (97,13) x 14,00 x 7,20 x . meter, 2 ladingtanks, 3.200 m³.
 24-4-2001 in beheer bij Anthony Veder Rederijzaken B.V.
 7-12-2001 onder de vlag van de Nederlandse Antillen gebracht, roepsein PJGS.

12-2005 en-bloc met de CORAL ACROPORA verkocht aan Allocean Ltd., Londen-U.K., ingebracht bij Allocean Charters Ltd., U.K.

4-12-2007 herdoopt OCEAN PRIMATE.

2007 in charter Lauritzen Fleet Management AS.

9-1-2009 in charter Lauritzen Kosan AS.

18-8-2009 verkocht aan Norton Marine S.A., Panama, in beheer bij Transgas Shipping Line SAC, Lima, 8-8-2009 herdoopt TAUROGAS. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 16-8-1997, ten anker bij Leixões).



AV47 m.t. CORAL ANTILLARUM 8016196 1995-2004 gastankschip PDMJ / PJGY

Gebouwd, 1982, T. Ruiz de Velasco S.A., Bilbao (155)

2.400 BRT 720 NRT 3.050 DWT 76,99 x 14,60 x 7,93 x 6,201 meter.

2 gastanks, 2.850 m³, 13,5 kn.

2.160 EPK, 1.920 kW, V-18 cyl, 4 tew, Alpha 18V23L-VO, Echevarria, Bermeo.

19-2-1981 naamloos, voor eigen rekening te water gelaten, 1982 opgeleverd als QUEVEDO aan Gasnaval S.A., Santander-Spanje.

1989 verkocht aan Starnaval S.r.l., Venetië-Italië, herdoopt IBIZA STAR.

1992 verkocht aan Stargas S.p.A., Venetië-Italië, herdoopt BLACK STAR.

1995 verkocht aan Scheepvaart Mij. "Coral Antillarum" B.V., Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V., herdoopt CORAL ANTILLARUM. Brandmerk 18687 Z R 1995.

24-4-2001 in beheer bij Anthony Veder Rederijzaken B.V.

15-7-2002 thuishaven en vlag: Willemstad-N.A., roepsein PJGY.

12-2004 verkocht aan Breeze Gaz Shipping S.A., in beheer bij Eksay Tankers, Turkije, thuishaven en vlag: Majuro-Marshall Islands, 20-1-2005 overgedragen en herdoopt CORAL.

2005 in beheer bij V Ships Switzerland S.A.

2007 verkocht aan Coral International Shipping Inc., Panama, 20-8-2007 (e) in beheer bij Transgas Shipping Lines SAC, Lima, 27-8-2007 (e) herdoopt BARUC.

2-2012 verkocht voor sloop te Ecuador, 28-2-2012 ETA te Cristobal, Panama, 10-3-2012 ETA te Santiago de Guayaquil, Ecuador, 10-3-2012 gearriveerd te Durán, Santiago de Guayaquil, Ecuador om gesloopt worden. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs).

AV48 m.t. CORAL OBELIA (2) 9053816 1996- gastankschip PDKU

AV49 m.t. CORAL MEANDRA 9129380 1996- gastankschip PDIB

AV50 m.t. CORAL MILLEPORA 9129392 1997- gastankschip PDMK



AV51 m.t. CORAL ISIS (2) 8024040 1997-2009 gastanker PDBE
 Gebouwd 1982, Chantiers Nav. de la Ciotat, La Ciotat (327)
 6.165 BRT 3.481 NRT 6.082 DWT 114,20 (105,36) x (18,31) x 12,02 x 7,451 meter.
 4 horizontale geplaatste gastanks, 6.078 m³, 4 ladingpompen, totaal 540 ton/uur, 130,5 en 698 ton bunkers, verbruik 20 ton/dag, 14,75 kn.
 5.270 EPK, 3.876 kW, 6 cyl, 2 tew, B&W 6L45GFCA, Alsthom-Atlantique, St. Nazaire.
 3-11-1981 te water gelaten, 1982 opgeleverd (BV) door als JEAN ALLEAUME aan Citigaz Corp., Monrovia-Liberia. (Citigaz Corp.: een dochterbedrijf van Chantiers due Nord et de la Méditerranée (CNM)).
 1983 verkocht aan Tacigaz Citigaz Corp., Monrovia-Liberia, agent: Langfeldt Skaugen Management A/S, Kristiansand voor Geogas Entreprise S.A., Genève.
 1984 verkocht aan Citigaz Corp., Monrovia-Liberia, in beheer bij Langfeldt Skaugen Management A/S, Kristiansand voor Geogas Entreprise S.A., Genève.
 1985 in beheer bij Norwegian Ship Management A/S, Oslo voor Geogas Entreprise S.A., Genève.
 1991 in beheer GAZOCEAN Armement, Parijs.
 1993 thuishaven: Port aux Francais-Kerguelen, in beheer bij Geogas Trading S.A.
 1994 verkocht aan Gaz Outre Mer, Port aux Francais, in beheer bij Marimar, Parijs.
 1997 thuishaven: St. Cloud, vlag: Frankrijk.
 3-9-1997 verkocht aan Anthony Veder & Co. B.V., ingebracht bij Scheepvaart Mij. Coral Isis B.V., Rotterdam, herdoopt CORAL ISIS. Brandmerk 19057 Z R 1997.
 24-4-2001 in beheer bij Anthony Veder Rederijzaken B.V.
 9-2006 ingebracht bij Duck Marine S.A., Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder Rederijzaken B.V.
 1-2009 verkocht aan A Trans Shipping S.A., 1-2009 vlag: Panama, in beheer bij Swan Shipping Corp., Manilla, 27-1-2009 herdoopt CORAL ISIS GAS.
 4-5-2009 (e) herdoopt CORA ISLAND.
 2009 verkocht voor sloop naar India, 9-10-2009 gearriveerd te Alang om gesloopt te worden.
 (Foto: Scheepsfotoruïlbeurs, 30-6-2001).

AV52 m.t. CORAL METHANE 9404584 2009- LNG/LPG/ETHYLENE gastanker PHNJ

AV53 m.t. CORAL CARBONIC 9201906 1999- gastanker PCFW

AV54 m.t. CORAL RUBRUM (2) 9185346 1999- gastanker PCFM

AV55 m.t. CORAL RIGIDA 9212577 2000- gastanker PCFT

AV56 m.t. CORAL PALMATA 9040118 2000- gastanker ELWC5

AV57 m.t. CORAL PAVONA 9070072 2000- gastanker ELXG9



AV58 m.t. CORAL FAVIA 9237890 2001- gastanker H3XX
 foto: M. Coster, 23-6-2012, t.h.v. Velsen Zuid, onderweg naar Amsterdam.

AV59 d.d.e.t. VENERE 9298040 2004- LPG tanker 9HA2108

AV60 m.t. CORAL LOPHELIA 9350886 2006- LPG/ETHYLENE tanker PHGF

AV61 m.t. CORAL NETTUNO 9350898 2006- LPG/ETHYLENE tankschip 9HRA9

AV62 d.d.e.t. MARTE 9269374 2007- LPG tanker 9HA2059

AV63 m.t. CORAL LEAF 9404625 2008- LPG/ETHYLENE gastanker PHNI

AV64 m.t. CORAL IVORY 9207039 2008- LPG tankschip PHPE

AV65 d.m.t. CORAL MAYA 9261578 2010- LPG gastanker PCAL

AV66 d.m.t. CORAL ELECTRA 9261566 2010- LPG tanker PCAG

AV67 m.t. CORAL PARENSIS 9208148 2010- LPG/ETHYLENE tanker PCHL

AV68 m.t. PRINS HENDRIK 9133824 2011- LPG Tanker PBAS (foto boven: W. Körndorffer).

AV69 m.t. PRINS MAURITS 9133836 2011- LPG tanker PCLV

AV70 m.t. ODIN 9292101 2011- LPG/AMMONIA/VCM gastanker 9VEY8



CORAL IVORY, foto: T. Østberg-Jacobsen, 1-12-2010, passage Brevik-bridge binnenkomend voor Herøya Noorwegen.

In beheer bij Anthony Veder & Co. en Oranje Lijn

AVB 1 s.s. SALANDO 1946-1949 vrachtschip PHHI

Gebouwd 1920, J. Readhead & Sons Ltd., South Shields (13)

5.368 BRT 3.298 NRT 8.210 DWT 126,17 (121,79) x 15,96 x 9,45 x 7,727 meter.

G 12.063 m³, B 11.157 m³, 11 kn.

ketel: v.o. 670 m², 12,6 kg.

2.800 IPK, T 3 cyl, 690, 1120 en 1855 x 1220, de werf.

Op stapel gezet als WAR GANNET voor rekening van The Shipping Controller, 8-12-1919 te water gelaten, 2-1920 opgeleverd als TREWYN aan Hain Steam Ship Co., St. Ives-U.K., in beheer bij Foster, Hain & Reas Ltd.

1937 verkocht aan Rickmers Reederei A.G., Hamburg-Duitsland, herdoopt MONI RICKMERS.

3-9-1939 opgelegd te Sabang, Nederlands Indië, 10-5-1940 te Sabang door de Koninklijke Marine in beslag genomen, door Nederlandsch-Indische Mij., Batavia in beheer gegeven aan N.V. Rotterdamsche Lloyd, in timecharter bij British Ministry Transport/British Ministry of War Transport, roepsein PKDE, herdoopt SALANDO.

1946 als SALANDO van de Staat der Nederlanden in beheer gegeven aan N.V. Mij. Zeetransport, roepsein PHHI.

6-1949 verkocht aan Avni Nuri Meserretcioglu, Istanbul-Turkije, herdoopt MESERRET.

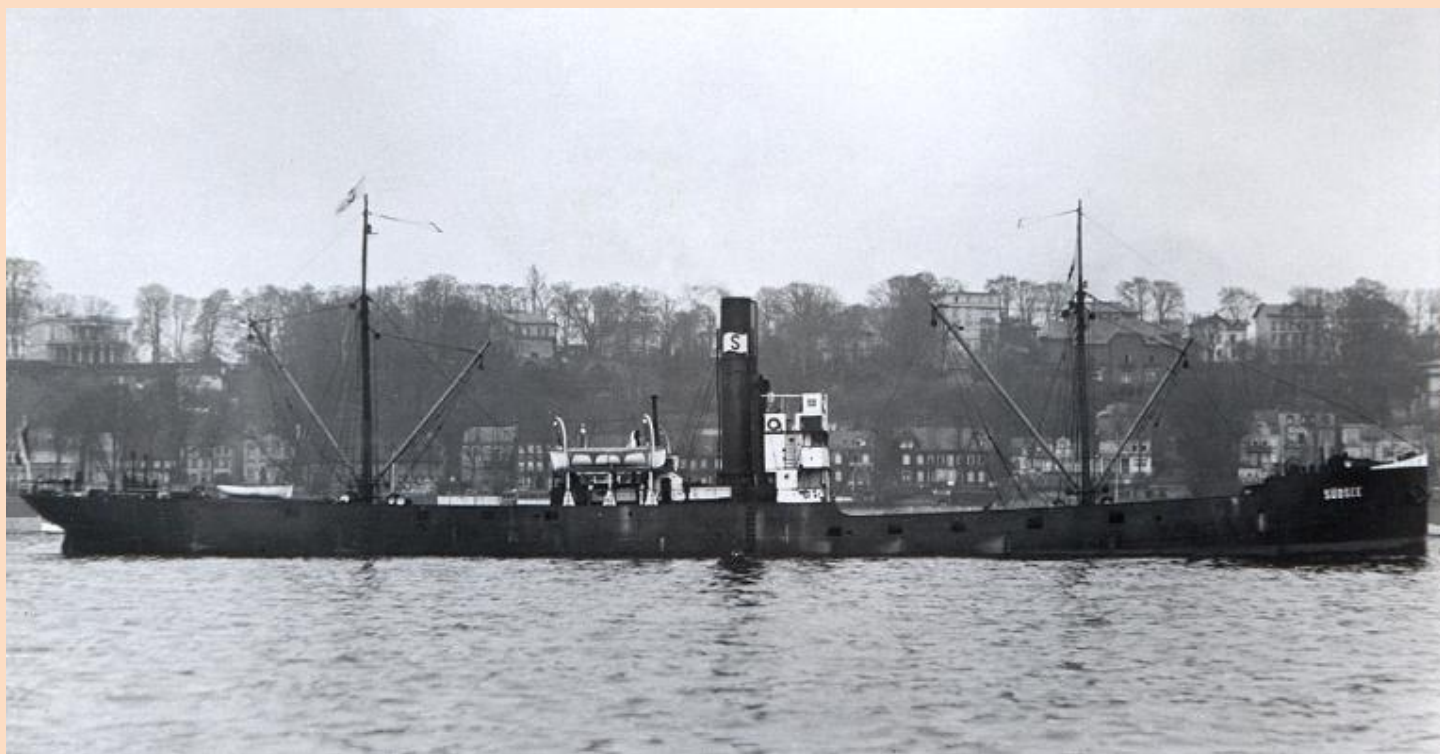
1959 verkocht aan Hakki Marmara, Istanbul-Turkije, herdoopt YENI MESERRET.

1960 verkocht aan Deniz Nakliyat ve Ticaret Limitet Sirketi, Istanbul-Turkije.

1962 verkocht voor sloop aan Hong Kong Chiap Hua Manufactory Co. Ltd. te Hong Kong, 1-9-1962 tijdens het wachten om gesloopt te worden door een tyfoon losgebroken en gestrand op Green Island, Hong Kong, 6-9-1962 vlot gebracht en aan de grond gezet te Gin Drinkers Bay om gesloopt te worden.

AVB 2 s.s. MOLENGRAAFF 1947-1947 vrachtschip zie OL10 PRINS WILLEM II.

AVB 3 s.s. HEDEL 1947-1949 vrachtschip PEPD zie OL14 PRINS PHILIPS WILLEM.



AVB4 s.s. BRESKENS 1948-1948 vrachtschip

Gebouwd 1898, S.P. Austin & Sons Ltd., Sunderland (199)

1.837 BRT 1.035 NRT 2.574 DWT (81,51) x 11,46 x 6,02 x 5,363 meter.

Raised quarter deck, G 3.313 m³, B 3.171 m³, 9 kn.

ketel: v.o. 296 m².

1.250 IPK, T 3 cyl, 535, 890 en 1450 x 990, G. Clark Ltd., Sunderland.

5-1898 opgeleverd als HARRINGTON aan J. & C. Harrison Ltd., Londen-U.K., Lloyd's nummer 108534.

1900 verkocht aan Steam Shipping Calgarth Co. Ltd., Liverpool-U.K., in beheer bij R. & J.H. Rea, herdoopt CALGARTH.

1902 verkocht aan Rea Shipping Co. Ltd., in beheer bij R. & J.H. Rea.

1911 verkocht aan Denaby & Cadeby Main Collieries Ltd., Liverpool-U.K., herdoopt SAMPAN.

1920 in beheer bij Denaby Shipping & Commercial Co., Ltd.

1923 verkocht aan Melrose Abbey Shipping Co. Ltd., Cardiff-U.K., in beheer bij Frederick Jones & Co.

1923 verkocht aan W. Schuchmann, Bremerhaven-Duitsland, herdoopt SÜDSEE.

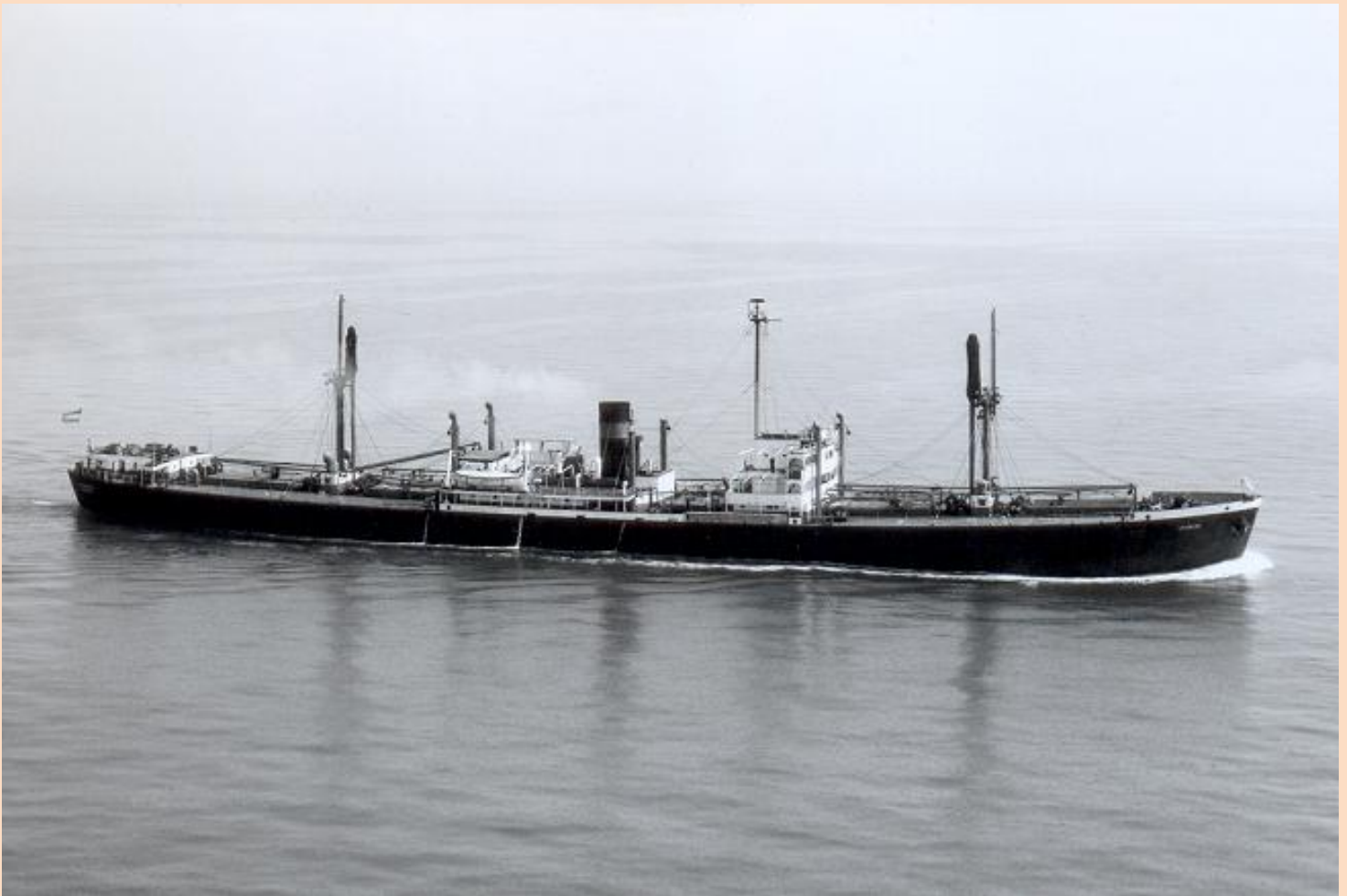
1930 verkocht aan Bugsier Reederei- und Bergungs A.G., Bremerhaven-Duitsland.

1935 verkocht aan W. Schuchmann, Bremerhaven-Duitsland.

5-1945 vrijwel onbeschadigd te Kiel aangetroffen, 5-1946 toegewezen aan de Staat der Nederlanden, onder Engelse vlag gebracht, 9-1946 naar Rotterdam gesleept en opgelegd, 1947 herdoopt BRESKENS, door de Staat der Nederlanden onder Nederlandse vlag gebracht en in beheer gegeven aan N.V. Anthony Veder & Co., 2-1948 in dienst gesteld, brandmerk: 811 Z 'S HAGE 1948.

9-6-1948 verkocht aan N.V. Stoomschip "Hannah", Rotterdam, in beheer bij F.W. Uittenbogaart, herdoopt HOUTLAAN.

17-9-1948 om 08:00 uur vertrokken met 796 standaard hout vertrokken van Kotka met bestemming Rotterdam. Kort na het vertrek maakte de HOUTLAAN 7° slagzij over bakboord. Om 11:55 uur bij Biostö van loods verwisseld. De weersverwachtingen waren slecht en men besloot binnendoor naar Helsinki te varen om daar zo nodig deklast te lossen. Na het loods wisselen stuurde men het schip vrij hard naar bakboord waarop de HOUTLAAN een slagzij opliep van 45° over stuurboord. Het viel niet meer te corrigeren, om 12:30 uur ging een gedeelte van de bemanning van boord en om 13:30 uur de overige opvarenden. Het schip had toen al 70° graden slagzij opgelopen. Er werd gepoogd de deklast te werpen, doch dat mislukte. Om 16:00 uur begon het schip snel te zinken en moest om 19:00 uur als verloren worden beschouwd. Na enige uren was de HOUTLAAN geheel onder water verdwenen op 1 mijl westzuidwest van loodsstation Boistö, Finland. De HOUTLAAN, die géén certificaat voor de houtvaart had, was overladen en lag 17 cm te diep (136 ton te veel lading aan boord). De Raad van Scheepvaart oordeelde: 12 maanden ontzegging tot bevoegdheid als gezagvoerder. (Via Marhisdata). (Foto SÜDSEE: NN/collectie TVDZ).



AVB5 s.s. BUYS BALLOT 1948-1949 vrachtschip PDHX

Gebouwd 1943, Burrard Dry Dock Co. Ltd., Vancouver, B.C. (191)

7.141 BRT 4.340 NRT 10.276 DWT 134,63 (129,47) x 17,43 x 11,38 x 8,222 meter.

Vrachtschip, type Fort-Victory, gesloten shelterdeck, 5 laadruimen, G 15.432 m³, B 13.705 m³, 10 kn.

2 waterpijpketels, v.o. 860 m², 17,5 atm.

2.500 IPK, T 3 cyl, 622, 939 en 1778 x 1219, Canadian Allis-Chalmers Ltd., Montréal.

19-11-1943 opgeleverd als FORT ORLEANS aan Canadian Government, Montréal-Canada, in beheer bij J. Morrison & Son, Newcastle, in bare-boat charter bij Ministry of War Transport, Londen, O.N. 180045.

1946 verkocht aan Montship Lines Ltd., Montréal-Canada, in beheer bij Montréal Shipping Co. Ltd., herdoopt MONT SORREL.

1948 verkocht aan de Staat der Nederlanden, herdoopt BUYS BALLOT, in bare-boat charter gegeven aan N.V. Mij. Zeetransport, Rotterdam (Anthony Veder & Co.), brandmerk: 851 Z 'S HAGE 1948.

1949 in bare-boat charter bij de V.N.S., herdoopt LAAGKERK.

1949 voor 3 jaar in bare-boat charter gegeven aan de V.N.S., herdoopt LAAGKERK.

1949 reis 1, Holland-Perzische Golf Lijn.

1950 reis 2, Holland-Perzische Golf Lijn.

1950 reis 3, Holland-Perzische Golf Lijn.

1951 reis 4, Holland-Bengalen-Burma Lijn.

1951 reis 5, Holland-Bengalen-Burma Lijn.

1-1-1952 als LAAGKERK gekocht door N.V. Vereenigde Nederlandsche Scheepvaart Mij., 's-Gravenhage.

1951 reis 6, Holland-Perzische Golf Lijn.

10-8-1952 na vertrek van Karachi brak brand uit in ruim III, terug gekeerd naar Karachi en ruim onder water gezet, de totale averij-grosse taxeerde men op f 1.520.000.

8-10-1952 t/m 3-4-1953 reis 9, Holland-Australië Lijn, 178 dagen.

4-4-1953 t/m 2-9-1953 reis 10, Holland-Bengalen-Burma Lijn, 152 dagen.

3-9-1953 t/m 28-1-1954 reis 11, Holland-Bengalen-Burma Lijn, 148 dagen.

10-1-1954 tijdens een reis van Marseille naar Boulogne met een lading stukgoed en erts buiten de haven van Marseille tijdens zware storm, bij het ontschepen van de loods, tegen de ten anker liggende SETE (Ministère de la Marine Marchande, Marseille (Cie. de Nav. Fraissinet), bouwjaar 1945, 7.176 BRT) aangedreven, de schade was gering en kon de reis voortzetten.

29-1-1954 t/m 25-7-1954 reis 12, Holland-Bengalen-Burma Lijn, 178 dagen.

29-7-1954 t/m 3-12-1954 reis 13, Holland-Bengalen-Burma Lijn, 156 dagen.

1-1-1955 t/m 18-6-1955 reis 14, Holland-Bengalen-Burma Lijn, 169 dagen.

19-6-1955 t/m 17-12-1955 reis 15, Holland-Bengalen-Burma Lijn, 182 dagen.

18-12-1955 t/m 10-6-1956 reis 16.

11-6-1956 t/m 13-11-1956 reis 17, Holland-Perzische Golf Lijn, 156 dagen.

31-5-1956 tijdens een reis van Boulogne naar Rotterdam tijdens slecht zicht op de Noordzee in aanvaring gekomen met het Duitse motorschip TANGER (Oldenburg Portugiesische Dampfschiffs Rhederei Kusen, Hamburg-West Duitsland, bouwjaar 1951, 3.098 BRT), beide schepen liepen lichte schade op.

14-11-1956 t/m 16-4-1957 reis 18, Holland-Bengalen-Karachi Lijn (westkust), 154 dagen.

18-2-1957 vertrokken van Bombay naar Europa, 4-3-1957 aankomst en vertrek te Durban, 5-3-1957 op de Indische Oceaan brak brand uit in ruim II in een lading lijnkoeken, stoom op het ruim gezet en naar Oost London als noodhaven gevaren, 6-3-1957 daar gearriveerd en geblust met water, aan de lading ontstond voor f 495.000 schade, het schip liep vrijwel geen schade op.

17-4-1957 t/m 5-11-1957 reis 19, HBBL (Oostkust), 203 dagen.

1959 verkocht voor sloop naar Hong Kong, 1-7-1959 uit de P.O. van de V.N.S., 3-9-1959 gearriveerd te Hong Kong om gesloopt te worden, 5-9-1959 overgedragen, gesloopt door Hong Kong Rolling Mills Ltd., de sloop begon 10-1959. (Foto: LAAGKERK: Skyfotos, onder: collectie J. Sins).

