

SCHEEPSFOTOFESTIVAL

KONINGIN DER NEDERLANDEN

Prinses van Oranje-Nassau, 1980-1982

SLEEP & DUWVAART

Allen, die deze zeebrief hebben ontvangen, zal het is Ons voldoende gebleken, dat het

door de... wanneer

BINNENVAART#7

31 mei 2014



NEERLANDIA (ENI 02201956), foto: Dieter Henken, 28-4-2014, Dordrecht.

De Bouw van het schip: In 1907 liet Jetze Fortuin bij N.V. Friesche Scheepsbouw Mij. te IJlst een klipper bouwen voor beperkte kustvaart. Deze scheepswerf is een voortzetting van de nog in de volksmond hetende Scheepswerf van Croles. Op de plaats waar toen de scheepswerf zat heeft nu de fa. Bakker een zaak in watersport en scheepsmotoren. (Op mijn verzoek zijn zij in de geschiedenis gedoken en daar kwam een aardig verhaaltje uit en drie oude ansichtkaarten met plaatjes van vroeger. Scheepsbouw vindt echter op deze plek al vele generaties plaats). Deze werf is als eerste in Friesland begonnen met de bouw van stalen zeilschepen voor de zeevaart. (bron: magazine "Het Nederlandsche Zeewezen" 15 juli 1907).

Dit schip was ook het eerste zeezeilschip wat op de werf is gebouwd. Het krijgt een schemerachtige kop en een fors overhangende "Friese" kont. Omdat het schip als 1-master getuigd werd is het omschreven als klipper.

Hoe lang duurde de bouw van een klipper?

Een gerenommeerde scheepswerf moet daar toch al gauw een maand of 4, 5 mee bezig zijn geweest vermoed ik. Zeker als daarbij nog het tuigen en zeil maken wordt meegerekend; een zeilmaker begon altijd pas met het snijden van het doek als hij de maten ter plekke had genomen, niet zoals nu van een tuigplan dat vooraf al op papier stond. In feite stond er bij de bouw niets op papier. Zoals het al in de houtbouw ging werd op bijna alle werven in het noorden des lands toen nog op het oog of met mallen gebouwd. Nu was het construeren van een stalen schip een heel ander verhaal dan een houten schip, alleen al het klinken was

een verhaal apart. Voor het buigen van de spanten had je een zware spanten buiger nodig en voor het bewerken van de platen een slingerpons.

Ook leuk is om te achterhalen wat een 150 of 160 tons klipper voor 'n prijskaartje had. Echter van de werf in IJlst is niets bewaard gebleven, maar een schip als deze moet een nieuwbouwprijs gehad hebben van rond de zesduizend gulden.

In 1909 begon de Nederlandse Scheepvaart Inspectie zich te bemoeien met eisen die gesteld werden aan schip en uitrusting, hierdoor viel dit schip net buiten die regelgeving. Om het schip sterker te maken dan zijn binnenvaart soortgenoten zijn er wel enkele versterkingen bij de bouw aangebracht; in de kimmen is ieder spant als keerspant uitgevoerd (een hoeklijn andersom erop geklonken) en zijn er in de kop aan iedere zijde twee stringers aangebracht; op de spanten is een zware hoeklijn geklonken, met daarop een plaat en nog een hoeklijn, waardoor er een U-profiel ontstaat. Ook het klinkwerk bij de stuikplaten bestond uit dubbele rijen klinknagels. Het verkleinde voorruim met 8 mm. dikke spanten eronder evenals het mastdek op gangboordhoogte gaven het schip een beter verband. Wat de scheepvaartinspectie nooit had toegestaan waren de kleine uitwateringspoorten.

Misschien dat we in de loop der tijd eens de gehele bouwwijze op papier moeten zetten, van spantafstand tot plaatdikte.

Bijlbrief: Bij de tewaterlating van het schip is vroeger een bijlbrief opgesteld. Een bijlbrief is een verklaring van een scheepswerf dat een schip in opdracht van en voor rekening van een bepaalde persoon is gebouwd en geleverd. De term komt nog uit de tijd dat de schepen van hout gemaakt werden, en 'schoon van de bijl' werden opgeleverd. Heden ten dage wordt dezelfde term gebruikt en is dat schijven een verklaring voor het verstrekken van een hypothecaire lening. Echter deze bijlbrief is niet bij de tewaterlating in 1907 opgesteld, maar later in 1914. De oorzaak ligt waarschijnlijk in het feit dat de NV. Friesche Scheepsbouw Mij. toen failliet ging en de werf nog een participatie in het schip had. Daarnaast is toen ook een eigendomsverklaring opgesteld, om het werfdeel opnieuw gefinancierd te krijgen.

Bijlbrief van 12 juni 1914 getekend te Leeuwarden en rechts Iets van de Industrie Bank getekend op 22 juni 1914 te Haarlem

De tekst op het papier luit als volgt: Gezien ter bevestiging van vorenstaande handteekening van den Heer Mr H. Tuymelaar, wonende binnen deze gemeente.

Haarlem, 22 juni 1914

De Burgemeester van Haarlem, puntje puntje puntje (onleesbaar) Dus de heer D.R Okma, liquidateur van de scheepswerf heeft alsnog de bijlbrief op 12 juni 1914 opgesteld, en deze is omdat hij woonde in de gemeente Leeuwarden door de burgemeester aldaar bekrachtigd (gelegaliseerd) er is daar ook f 0,25 aan leges voor betaald valt af te lezen. Tien dagen later is in Haarlem naar ik aan neem een financiering gedaan door de Industrie-Bank.

Op de tiende van die maand heeft J. Fortuin, thans liggende in Hoogkerk, Gr de eigendomsverklaring opgesteld, welke de elfde weer is ondertekend door een of andere ambtenaar ten kantore der hypotheeken te Groningen.

Kadastrale gegevens

Jetze Fortuin is gehuwd met Gerritdina Heyman, beiden in den eersten echt. Meetbrief voor de zeevaart wordt onder nummer 344 te Amsterdam verstrekt na de bouw van het klipperschip. De eerste meetbrief voor de binnenvaart nr 2492 te Amsterdam verstrekt op den tienden juli negentienhonderd zeventien bedraagt eenhonderd zes en vijftig kubieke meters of scheepsbetonnen, hebbende een laadvermogen van eenhonderd en vijftig duizend vijfthonderd kilogram. Voor den eersten keer teboekgesteld op veertien juni negentienhonderd veertien als enig eigenaar van het stalen zeilschip Neerlandia met het merk 8105 Gron. 1914.



Verkoop vindt plaats op den twintigste juli 1900 en vijf en twintig aan den heer Jan van der Veer Petruszoon, schipper wonende te Stavoren. Het overdekte staalijzeren klipperschip (in den meetbrief voor de binnenvaart abusievelijk vermeld als klipperaakschip) genaamd "Neerlandia" waaraan de koper thans den naam geeft van "Vertrouwen"....etc. etc.... dat mede tot gemelde inventaris worden gerekend te behooren, en als onder verkochte zijn begrepen de zich te Heeg ten huize van M. de Jon bevindende mestschotten. Dat deze koop en verkoop is geschiedt voor de som van elfduizend gulden, die de koper aanneemt aan den verkoper te betalen binnen acht dagen naar heden, geldende wanneer de betaling binnen dien tijd werkelijk plaats heeft de kooper twee procent van de koopsom kunnen korten voor de contante betaling....

Op 8 maart 1927 wordt het schip te Leeuwarden opnieuw ingebeiteld met het nummer 54B Gron. 1926 waardoor het oude nummer komt te vervallen. Deze gratis registratie volgt n.a.v. het Koninklijk besluit van 28 december 1925 (staatsblad no. 518).



Als VERTROUWEN in de sluis van Gaarkeuken naast de kustvaarder STEADY van Veninga, in de zomer van 1986 maakte Gankema met de VERTROUWEN nog een reisje kunstmest naar Zuidwolde.

Na het overlijden van Jan van der Veer op 7 juni 1955 te Enkhuizen komt het een maand later, op negen juli tot de overdracht naar Filipbertus Gankema en Klaaske van der Veer, schoonzoon en dochter van de vorige eigenaar. De waarde van het schip is voor de verkoop door beider partijen benoemde deskundige Auke Tjibbeles van der Werff te Stavoren bepaald op tienduizend twee gulden. (f 10.002,=- . Hierbij was het schip nog volgens de omschrijving voorzien van een mast, grootzeil, stag- en kluiffok, een dek, voor en achterkap en woonroef. Het laadvermogen was inmiddels door de plaatsing van een motor dienende tot voortbeweging gereduceerd van 156.512 ton naar 154.750 ton. De motor wordt omschreven als een twaalf paardekrachts Industrie motor nummer 945 aangebracht op de cylinder van de motor.

Op 17 februari 1962 wordt er een hypotheek van 14.000 gulden op het schip genomen bij de Coöp. Boerenleenbank te Warns voor de plaatsing van een nieuwe Volvo-Penta 6 cylinder scheepsdieselmotor van 71 P.K. Het schip wordt dan omschreven als staalijzeren motorvrachtschip hebbende een dek, een ruim. een luikenkap, een stuurhuis en een woonroef. Het laadvermogen is dan mede door de kalffdekken vergroot naar 164.200 m3.

Uiteindelijk vond het echtpaar midden jaren '80 aan de Emmakade in Leeuwarden bij de Edah een plekje tegen de wal en was het schip klaar met het versjouwen van de tonnen lading.

De verbouwing.

Na augustus 1995 zijn we serieus gaan zoeken naar een casco om op te gaan wonen. Via alle contacten die we hadden door ons tjalkje waren we een beetje dat oude schepenwereldje ingerold. Dat jaar hadden we daarmee al erg veel gevaren, van Groningen tot Limburg en natuurlijk alle ogen open houden of er iets geschiktst aan de kant lag. Waar waren we naar op zoek? Iets van rond de 26 bij 5, mooi van lijn en liefst een stevenaak. Via wat makelaars in schepen kwamen ook bij de SRF in Harlingen terecht, er zou daar een klipperaak liggen van 32 bij 5. Hoefde alleen maar een paar meter tussen uit. Nou, wij dat schip bekeken maar dat was een grote roestbak tussen de spanten. En het schip had "het" ook al niet. Dan loop je daar op die scheepswerf waar altijd wel wat te zien is en maakt een praatje met die en die. Staan aan de waterkant te kijken hoe daar een slepertje van 8 meter met dat klippercasco aan komt tuffen. Het wordt voor onze neus

aan de kade vast geknoopt, en meteen daarna zijn we met z'n tweeën aan boord geklauterd. Die KOP..... Die KONT.... Die ROEF...Het vlak bleek moddervet. Hij bleek dus voor de handel binnengehaald te zijn, om er een mooi charterbakkie van te bouwen. Dat heet dus: te koop.

Ik weet niet of ik meteen een optie genomen heb. Ik weet nog wel dat ik rustig moest blijven. We hebben toen van het hele schip foto's gemaakt, om thuis met beide benen op de grond nog eens te heroverwegen. Het werd alleen maar duidelijker: dit moet 'em worden. Na flink wat heen en weer gerij en gebeld naar Harlingen is het voorlopige koopcontract getekend door beide partijen, met een aankoopkeuring door de verzekering voor vlakdikte meting. (Dit na een vorig debakel). Uiteindelijk heeft een dragline het ijs van de hellingbaan moeten wegbreken in maart '96, het had zowaar 4 maanden gevroren. Tijdens de hellingbeurt sneeuwde het en was het weer onder nul. Teren had dus geen zin. Maar het vlak bleek keihard en dik. Koop gesloten.

Door die vier maanden vorstverlet had ik ruim de tijd een passende financiering te vinden en een stuk werkvoorbereiding te doen. Omdat het schip vast lag in het ijs had ik een prima referentievlak om de romp op te meten (en de sneeuw van de luiken te vegen) Vooral die kromme kop en geveegde kont kon ik zo redelijk simpel op papier zetten. De SRF had wat werk bij de verkoop bedongen. Nu moest er toch erg veel gebeuren wat ik niet alleen kon, en waarbij een hijskraan e.d. nodig waren. Daarnaast konden ze een scherpe uurprijs neerzetten. En dat er wat uurtjes werk in gingen zitten, dat was mij wel duidelijk. Daarnaast mocht ik zelf ook zo veel als ik kon meewerken.

De sloopfase

Eerst hebben de teakhouten stuurhut eraf gehaald. Daarna volgde het stalen onderstuk en natuurlijk de vloer. Het achterdek was ook in het vlakkenvet gezet, echter de bodem van de gasbun was charme. Na 10 kg kattenbakkorrels verbruikt te hebben was het achterdek weer enigszins begaanbaar, en de details van de grootschootvoering kwamen te voorschijn.

Daarna was het dak van de roef aan de beurt. Let wel, de binnenzijde. Omdat aan de buitenkant de status van de binnenkant redelijk was in te schatten, hebben we alles eerst weer gefotografeerd. Daarna zijn we met z'n tweeën alles gaan demonteren. Het dak bleek inderdaad erg slecht. Het dak kwam 10 cm. omlaag toen een houten staander om ging. De voorzijde van de roef was ook vreemd. Die bleek al eens gedubbeld. Onder de houten kozijnen was de roest ook zo ver dat er geen staal meer zat.

Voorzijde roef.

Onder het hardboard zaten deels vermolmden gehouten kraaldelen. De groene strook in het midden was een kast die de voorzijde van de roef in twee bedsteden van 1.60 bij 1.10 meter deelden. Wederom groen, zoals op meerdere heel moeilijk te bereiken plaatsen is gevonden.

Dan dus maar een nieuwe roef aanbrengen boven de den. Met een grote slijptol heb ik hem toen boven de den afgeslepen, de hoeken heb ik laten staan. Met een kraantje is die oude mooie roef die kuis verrot was eraf gehesen. Alle paneeldeurtjes en laatjes had ik inmiddels onder het voordek opgeslagen, evenals de teak stuurhut.

Daarna de luikenkap eraf gehaald en in het midden van het ruim opgetast. Daarna ben ik met de slijptol door het gangboord gegaan en heb net naast de dubbeling het gangboord in de lengterichting doorgeslepen. Het voorschild van het voorruim hangt in de lucht. De verhoging destijds aangebracht voor het kalfdek is er tussenuit geslepen. Later bleek dat dit voorschild niet van het voorruim maar van het hoofdruim zou zijn en dus een meter of 5 naar achteren moest worden verplaatst. De spanten van het voorschip op de waterlijn verklappen hier een stukje van de geweldige stroomlijn en Friese scheepsbouwkunst. Aan bakboord net zichtbaar het zeilspant. Ter hoogte van de mastkoker is een zwaard spant geconstrueerd: niet alleen de kim heeft hier een keerspant maar dat loopt geheel rond om. Twee spanten naar achter zit nog zo'n versterkt spant bij de zwaard ophanging.

Na de sloop komt er natuurlijk ook weer een fase dat er weer wat opgebouwd gaat worden. Het eerste gedeelte, het grove werk is op de werf in Harlingen uitgevoerd. Andere delen zijn in Dordrecht uitgevoerd.

Eerste klinksessie, maart 2000.

Aan boord van de zeeklipper Neerlandia die voor verbouwing tijdelijk in Rotterdam had aangelegd met de volgende deelnemers: Bart Friebe, Joost Friebe, Henk van de Weijer, Luuk Friebe, Hanneke Friebe. Omdat dit wel even gelden is weet ik niet meer precies wie wat gedaan heeft. Uit de foto's blijkt echter dat Bart de bediening van het oventje op zich heeft genomen samen met Hanneke. Het slaan, aangeven en dollybediening is afgewisseld door Joost Luuk en Henk. In Luuks oude agenda en in die van Bart kwamen de data 17 - 18 - 19 maart 2000 boven. In Luuks agenda stond er ook bijgeschreven dat er dat weekend 276 klinknagels in zijn gegaan. (niks mis mee?!!!)

Na her en der gediscussieerd te hebben en eens rondgekeken te hebben bij andere schepen, en onderzoek op het schip van plaatsen waar klinknagels zitten of hebben gezeten, blijkt er in de restauratie een foutje te zitten: De klipper had vroeger de mastkoker niet op een mastdek halverwege de den zitten maar op een gangboord op voordek niveau. Ook zou het voorruim een stuk kleiner moeten zijn. De gangboorden langs het voorruim naar voren zijn breder geweest dan dat ze nu na de verbouwing zijn geworden.

Als je dit weer terug zou brengen in originele staat zou het dek ter plaatse waar nu de mast staat ongeveer 15-20 cm lager komen. Onder dit dek zit inmiddels, na veel moeite, een prachtige betegelde badkamer en die ga je toch niet weer afbreken. Want als het dek 15 centimeter naar beneden komt kun je niet meer onder douche staan en dat zou betekenen dat de badkamer ongeveer anderhalve meter naar de achterkant van het schip verplaatst zou moeten worden. Dus wil je echt iets origineels of wil je wat luxe. Je snap al dat er wat water door de Rijn heeft moeten stromen voordat zo'n beslissing is genomen.

Menig slapeloze nacht gaat voorbij, maar de doelstelling van dit scheepje is ook restauratie, en tja dan moet alles wijken. Dus de kogel door de kerk, het zaakje moet verbouwd worden. Door dit fanatiekischme is het idee ontstaan om dan ook gelijk maar het zaakje met klinknagels vast te zetten, toe maar, alleen hoe kom je aan klinknagels, dat regelt broer Luuk wel even: "die nagels komer er" Radio 3 programma "Leuk is Anders" een e-meel gestuurd en die belde op een vrijdag terug. Dolf Jansen wist wel een bedrijf die die dingen kon maken, wat waren het ook alweer, klinkklingsnagels ?? En daar was de heer Wim Jansen aan de telefoon van de firma Borstlab B.V. te Tilburg, tja die dingen kunnen we wel leveren, YES dat is pas echt gaaf, kunnen we gaan klinken. Jipikahooooo 1.000 klinknagels. nu moeten we dus echt gaan klinken maar wie weet eigenlijk hoe dat moet?

Maar weer eens her en der vragen, eens op internet kijken en misschien dat anderen iets weten je weet maar nooit. Uiteindelijk zijn we zo goed en kwaad als het kon met ons boeren verstand maar gewoon begonnen en op het moment dat je bezig bent komen er vanzelf zielen langs om je commentaar te geven, aldus geschiedde een aantal IWAB's (Ik Weet Alles Beter) op de kant (want daar staan de beste stuurlied) wisten er meer van en zo verbeterde wij ons klinkstelsel zienderogen.

(Bron en foto's: friebel.home.xs4all.nl/neerlandia).



Rotterdamse Scheepvaartboekhandel

Schiehaven 15 in Rotterdam

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



MARIA JOSEFA, foto TVDZ, 4-8-1989 voor haven Maassluis. 1964 opgeleverd door Jos Boel & Zn. te Temse (1418) als MARIA JOSEFA aan Belgo Petroleum S.A., Brussel. 936 ton, 67,00 x 8,21 x . x 2,600 meter, 500 PK, ABC, Anglo Belgian Corp. N.V., Gent. IVR 6000971. -- verlengd, 1.193 ton, 80,00 x 8,21 x . x 2,770 meter. -- nieuwe motor geplaatst, 930 PK, Detroit Diesel. 1981 verkocht aan Delta Olietransport B.V., Rotterdam. IVR 2316437. 1986 verkocht aan T.G. Buitendijk, Oost Souburg. 1997 verkocht voor sloop, gesloopt bij Scheepssloperij Nederland B.V. te 's-Gravendeel in 1997.



MARIA JOSEFA 2316437, foto: TVDZ, 13-8-1990, onder de brug te Beneden Leeuwen.



't PANNENKOEKSCHIP, foto: TVDZ, 21-5-2014, Zwolle.

Al meer dan 30 jaar is de Thorbeckegracht de thuishaven van 't Pannenkoekschip. Daarvoor deed het in 1928 gebouwde schip dienst als vrachtschip en heeft het onder meerdere eigenaren vele “zeeën” bevaren. Nu wordt de kapiteinshut bemand door Kapitein Roodbaard en zijn vrouw Ruige Rita. Zij hebben het schip van binnen omgetoverd tot een pannenkoekenrestaurant, geheel in piratensfeer....



Verhalenboot tijdelijk niet in Zwolle

ZWOLLE – Verteltheater De Verhalenboot vertrekt voor een grote onderhoudsbeurt naar Scheepswerf Bodewes in Hasselt. Vandaag, vrijdag vaart het theaterschip, voor het eerst sinds haar komst in oktober 2004, weg van haar thuishaven aan de Thorbeckegracht.

De Verhalenboot, hier nog in de Thorneckegracht, bij de Pletterstraat.

De tienjaarlijkse keuring met bijbehorende onderwaterverfbeurt worden aangegrepen om een kleine verbouwing uit te voeren. Vanaf circa half augustus neemt dit centrum voor de vertelkunst haar ligplaats weer in aan de Zwolse cultuurgracht tussen het Pannenkoekschip en Poppentheaterschip Kwaak en Cultuurschip Thor.

De Verhalenboot is een locatie waar het verhalenvertellen, in het Engels storytelling genoemd, centraal staat. De initiatiefnemers van De Verhalenboot, Rob Bults en Kitty Peetoom, noemen een goed verhaal “de beste cadeauverpakking van welke boodschap ook”. (Bron: [deweekkrant.nl/de Peperbus](http://deweekkrant.nl/de-Peperbus), 12-7-2013, foto DE VERHALENBOOT: TVDZ, 21-5-2014, Zwolle).



KWAAK 02303606, foto: TVDZ, 21-5-2014, Zwolle.

Naam: Kwaaktheater ab Theaterschip Kwaak, Vestigingsadres: Pletterstraat 22, Vestigingsplaats, 8011 VG Zwolle, KvK-nummer 05032104, Status: Uitgeschreven uit het Handelsregister.

Unieke mogelijkheid om in het bezit te komen van dit prachtig varend woonschip (31,82 x 5,27 meter) op een A locatie ligplaats in het centrum van Zwolle. Verkoopprijs: € 220.000,00. Het voormalige poppentheaterschip 'KWAAK' is zeer geschikt om wonen en werken te combineren. De ruimte voor werken is 110 m² (21 x 5,20). Te denken valt aan workshop/cursus/theater/muziek ruimte, werkatelier voor kunstenaar, schilder, beeldhouwer o.i.d. Ook een expositieruimte, Bed & Breakfast of een horeca-activiteit behoren wellicht tot de mogelijkheden. Op de vaste ligplaats zijn alle voorzieningen aanwezig, en er is een aansluiting op de riolering. Het schip is op vaartochten selfsupporting: zonnepanelen, CV installatie, 2 RVS watertanks. Motor 120 PK, DAF. Elektrisch bediende ZF keerkoppeling. (Bron: woonbootzoeker.nl, datum onbekend).



VORSTWIJK 2005501, foto: Bertus Beukers, collectie: D. Henken. 1959 opgeleverd door N.V. Scheepswerf v/h Fa. J. Hendriks, Dodewaard (528) als VORSTWIJK aan N.V. Nieuwe Rijnvaart Maatschappij, Amsterdam. 490 ton, 2 ruimen, 50,00 x 6,60 x . x 2,370 meter, 250 PK, Bolnes 5L, N.V. Motorenfabriek "Bolnes". Krimpen a/d Lek. 1981 verkocht aan van Hemsbergen Verhuur & Handels Maatschappij B.V., Grave. 1981 verkocht aan D. Bosch, Krimpen a/d IJssel, herdoopt DEO VOLENTE. 1998 verkocht aan Intento V.o.F., Zwolle, herdoopt INTENTO. 2004 verkocht aan G. van Raamsdonk v.d. Pol, s-Gravenmoer, herdoopt CHRISTINA.





STAALWIJK 2005832, foto: Bertus Beukers, collectie: D. Henken. 1961 opgeleverd door N.V. Scheepsbouwwerf Gebr. Pot, Bolnes (944) als STAALWIJK aan N.V. Nieuwe Rijnvaart Maatschappij, Amsterdam. 865 ton, 2 ruimen, 67,00 x 8,24 x . x 2,510 meter 600 PK, Bolnes, N.V. Motorenfabriek "Bolnes". Krimpen a/d Lek. 1981 verlengd met 12 meter, 1.000 ton, 79,00 x 8,24 x . x 2,510 meter. 1982 verkocht aan P. Hofman, Rotterdam, herdoopt ANTONELL. 1998 verkocht aan T.J.F. Buil, Millingen a/d Rijn, herdoopt DONNA.



DONNA 02005832, foto: L. Schuitemaker, Lelystad, 22-10-2013



SLEEPWIJK, collectie: Dieter Henken. 1901 opgeleverd door Scheepswerf & Machinefabriek "De Ridder Delfshaven" te Rotterdam Delfshaven als CATHARINA aan J.A. Ringeling te Amsterdam. 24 ton, 17,00 x 3,96 x 2,00 x . meter, ketel #822, de werf, 16 NPK, 80 IPK, C 2 cyl, de werf. 1907 verkocht aan W.K. Leenderts, Dordrecht, herdoopt JOHANNA-ADRIANA. 1913 verkocht aan A. Bos Czn., Dordrecht, herdoopt NELLIE. 1917 verkocht aan A. van Pel, IJmuiden. 1918 verkocht aan N.V. Visserij Mij. "Eensgezindheid", IJmuiden, in de vaart als sleepboottrawler, herdoopt IJM.410 NICOLAAS. 1920 verkocht aan N.V. Nieuwe Rijnvaart Mij, Amsterdam, herdoopt SLEEPWIJK. 1924 verkocht voor sloop. (Info: B.A.S.M.).



ANTON 04807620, foto: G. Schuth, 8-5-2014 passage Koblenz tijdens een reis van de Donau naar Duisburg, 10-5-2014 ETA te Duisburg. Eigenaar: Bayerische Lloyd, Regensburg, roepnaam: DJ3726, MMSI: 211481460.



DE ZWAAN 02335409, foto Pieter Boers, 6-5-2014 tijdens een reis van Rotterdam naar Dordrecht. ROTTERDAM - Het ponton voor het nieuwe bunkerstation van Slurink in Dordrecht ging dinsdag 16 juli in de Heysehaven in Rotterdam te water. Het ponton met een afmeting van 95 bij 13 meter is bij Shipyard Trico B.V. gebouwd in het ruim van een drijvende productiehal. Twee bokken hebben het ponton vervolgens uit het ruim gelicht. Naar verwachting is het nieuwe bunkerstation in december operationeel op de nieuwe locatie bij het Lipsterrein aan de Merwestraat in Dordrecht. (Bron: Scheepvaartkrant, 24-7-2013).



VIKING EISTLA, ENI 07001987, foto: G. Schuth, 20-4-2014, Koblenz.

De Amerikaanse rederij Viking River Cruises heeft maandag negen gloednieuwe schepen gelijktijdig gedoopt in Amsterdam. Hiermee onderstreept Viking de populaire bestemming van Amsterdam. Nog zeven andere Viking Longships zullen binnen 24 uur worden gedoopt in Avignon (Frankrijk). Daarmee hoopt Viking River Cruises wederom op een vermelding in het Guinness Book of Records.

Viking River Cruises is een grote speler in de riviercruisemarkt en een vaste gast in de Amsterdamse haven. Dit jaar verwacht de Amsterdamse haven meer dan 1600 riviercruise schepen met in totaal meer dan 375.000 passagiers die Amsterdam en de regio zullen bezoeken. Deze passagiers zijn belangrijk voor de economische ontwikkeling van de stad en voor de werkgelegenheid in de toeristische sector.



Dertje Meijer, CEO, Havenbedrijf Amsterdam: 'Wij zijn trots dat Viking vandaag in Amsterdam deze gloednieuwe schepen heeft toegevoegd aan haar vloot. We verwelkomen deze schepen met haar passagiers hier graag vaak. Amsterdam is een populaire bestemming als begin en eindpunt van de Rijn/Donau route. Riviercruiseschepen leveren een belangrijke bijdrage aan de economische ontwikkeling van Amsterdam. Jaarlijks bedragen de bestedingen vanuit de rederijen en haar passagiers circa € 35 miljoen en de riviercruisevaart zorgt voor ongeveer 1100 arbeidsplaatsen in Amsterdam.'



Viking River Cruises is één van de grootste rederijen ter wereld op het gebied van riviercruises. De onderneming verzorgt luxe reizen in alle delen van Europa, inclusief Rusland en Oekraïne, maar ook in China, Zuidoost Azië en Egypte. In Amsterdam stijgt het aantal calls van Viking de laatste jaren sterk. In 2013 kwam Viking in totaal 193 keer naar Amsterdam en voor 2014 worden bijna 270 calls verwacht. Verder heeft Viking vorig jaar ook al tien nieuwe schepen in Amsterdam gedoopt.

Vandaag werden aan de kade van de Passenger Terminal de VIKING BALDUR, MAGNI, ALSVIN, BESTLA, DELLING, EISTLA, GULLVEIG, INGWI en de VIKING LIF feestelijk gedoopt. De nieuwe schepen van Viking zijn maximaal 135 meter lang, bieden plaats aan ca. 180 gasten en zijn van alle comfort en luxe voorzien.

(Bron: Persbericht Port of Amsterdam/cruisereiziger.nl, 17 maart 2014, foto VIKING BESTLA 07001988: G. Schuth, 20-4-2014, Braubach, foto VIKING DELLING 07001976: D. Henken, 10-4-2014, Dordrecht).



Voorpiek kolenschip lek na klap tegen damwand

De voorpiek van het met 2100 ton kolen geladen ms Dei Voluntas maakte donderdag 1 mei kort na middernacht water nadat het bij de Demkabrug over het Amsterdam-Rijnkanaal in de damwand was gevaren.

De Dei Voluntas schoof na de aanvaring nog een eind door. Een langsvarend containerschip met spudpalen ging langsij en stabiliseerde het schip. Duikers stelden vast dat het water naar binnen stroomde door een scheur van 8 bij 2 meter aan stuurboord onder de waterlijn. Voor de te hulp geschoten brandweer was er geen pompen aan.

Gevaar voor zinken van het schip was er niet. Een geringe hoeveelheid olie uit de machineruimte van de kopschroef werd ingedamd met olieschermen. De damwand liep ook aanzienlijke schade op; die wordt volgens een woordvoerder van Rijkswaterstaat geschat op meer dan een ton.

Uit politieonderzoek bleek dat het ongeval was veroorzaakt door een defect aan de stuurinrichting. Het scheepvaartverkeer op het kanaal werd na het ongeval enige uren stilgelegd, maar daarna onder begeleiding weer vrijgegeven. Een kraanschip haalde 400 ton kolen uit het voorschip.

Het schip was rond het middaguur voldoende gelicht voor het provisorisch dichten van de voorpiek en werd naar de overzijde van het kanaal de haven Lage Weide binnengesleept. Daar wordt de resterende 1600 ton kolen gelost bij overslagbedrijf Theo Pouw. (Bron: Schuttevaer, 1-5-2014, foto: L. Schuitemaker, 16-8-2013, Rijn-Schelde Kanaal).

Binnenschiff bei Utrecht teilweise vollgelaufen

In der Nacht zum 1.5. kollidierte das holländische Binnenschiff "Dei Voluntas", 2480 ts (EU-Nr.: 06000246), mit der Uferbefestigung des Amsterdam- Rhein-Kanals bei der Utrechter Demka-Brücke. Dabei wurde sie am Bug aufgerissen und erlitt Wassereintrich. Trotz der Bemühungen der Feuerwehr sackte der Bug in den folgenden Stunden auf Grund ab. Erst nachdem ein anderes Binnenschiff längsseits ging und einen Teil der 2200 Tonnen Steinkohle an Bord leichterte, konnte das Vorschiff wieder aufgeschwommen und abgedichtet werden. Der Kanalverkehr wurde während der Bergungsarbeiten gesperrt. (Quelle: Tim Schwabedissen/ESYS, 02.05.14).

Schip breekt en zinkt tijdens laden

Op de Maas bij Lomm in noord-Limburg is een binnenvaartschip doormidden gebroken en gezonken. Dat gebeurde bij het laden van het schip bij een grindafgraving. Volkomen onverwacht zou het schip in het midden geknakt zijn.

Vier opvarenden en een hond wisten zich te redden door tijdig in het water te springen. Ze zijn op een nabijgelegen baggerschip opgevangen.

De oorzaak van de schipbreuk is nog onbekend, maar er wordt rekening gehouden met metaalmoeheid waardoor het schip onder het gewicht van het zand is bezweken.

Volgens de politie is er tot 7000 liter diesel gelekt uit het gezonken schip. Een gespecialiseerd bedrijf gaat de vervuiling opruimen.

Anders dan eerder gemeld is het scheepvaartverkeer op de Maas niet gestremd. Hoe lang de berging gaat duren, konden de woordvoerders van politie en Rijkswaterstaat nog niet zeggen. (Bron: telegraaf.nl, 06 mei 2014).



CONFID 02320953, 1972 opgeleverd door Deutsche Industrie Werke, Berlin-Spandau (215) als THERESIA SPECHT (IVR 4013840) aan Specht G.m.b.H., Hamburg-West Duitsland. Motorvrachtschip, 1.601 ton, 84,86 x 9,48 x . x 2,820 meter, 1.000 PK, Deutz, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen. 1973 verkocht aan Haniel Reederei G.m.b.H., Duisburg-Ruhrort, herdoopt HANIEL KURIER 30. 1993 verkocht aan R. Ouwinga, Zuid-Beijerland, herdoopt RIO 3. (IVR 2320953). 1993 verkocht aan A. Riksten, Rotterdam, herdoopt BRAZOS. 1993 verkocht aan J. Vellinga, Velsen, herdoopt CONFIAANT. 2005 verkocht aan Rijfers V.o.F., Harlingen, herdoopt CONFID. MMSI 244730796, roepsein PD3129. (Foto HANIEL KURIER 30 4013840: TVDZ, 6-7-1992, Kaub).

Zandschip zinkt op Maas

Een zandschip is dinsdag 6 mei rond 11:15 uur op de Maas ter hoogte van Lomm gebroken en gezonken. Het schip brak tijdens het laden van zand of grind in de hoogwatergeul.

De opvarenden, waarschijnlijk drie mensen, konden zich in veiligheid brengen. De auto die op het schip stond is er nog vanaf gehaald. Het schip zonk binnen een half uur. Waarschijnlijk is er gasolie uit het schip gestroomd. Rijkswaterstaat heeft olieworsten rondom het schip laten aanbrengen en is aan het overleggen wanneer de berging plaats kan vinden. De scheepvaart kan volgens de politie passeren. Op een filmpje van de regionale Limburgse zender L1 is te zien hoe de WILSIA de Mercedes van boord haalt. (Bron: schuttevaaer.nl/MdV).



Gezonken schip pas volgende week geborgen

Het schip dat dinsdag gezonken is in de hoogwatergeul bij Lomm wordt deze week niet meer geborgen. Volgens een woordvoerder van het bedrijf DCM dat de hoogwatergeul aan het aanleggen is kan het schip niet veel sneller weggehaald worden.

Groot materieel

Er moet groot materieel komen uit het westen van het land. Dat duurt zeker een week.

Schipbreuk

Het schip brak dinsdagochtend even na elf uur doormidden toen het werd geladen met een lading zand. Het schip lag op dat moment in een hoogwatergeul. Vier mensen en een hond sprongen in het water en kwamen tijdig op het droge, voordat de boot helemaal onder het wateroppervlak verdween. Volgens Rijkswaterstaat heeft de scheepvaart op de Maas geen last van het ongeval. (Bron: L1 Nieuws, 7-5-2014).

Bergung zerbrochenen Binnenschiffes wird dauern

Das holländische Binnenschiff "Confid", 1601 ts (EU-Nr.: 02320953), das am 6.5. bei Lomm auf einem Seitenarm der Maas sank, wird in dieser Woche nicht mehr geborgen werden können. Das Schiff war gegen 11 Uhr auseinandergebrochen, als es 1400 Tonnen Sand geladen hatte, und binnen einer halben Stunde gesunken.

Jetzt muss erst so viel wie möglich davon geleichtert werden, ehe es an eine Hebung gehen kann. Wieviel der sieben Tonnen Diesel an Bord ausgelaufen sind, war noch unklar. Ein Taucher untersuchte inzwischen das Wrack. Warum das Schiff einknickte, war aber noch unklar. Die "Confid" lief in den vergangenen Jahren als "Theresia Specht", "Haniel Kurier 30", "Rio 3", "Brazos" und "Confiant".

Eigner des in Harlingen beheimateten Schiffes ist J. Rijfers. Der Frachter hat eine Länge von 84,86 Metern, eine Breite von 9,48 Metern und einen Tiefgang von 2,82 Metern. Er wurde 1972 bei den Deutschen Industrie-Werken in Berlin erbaut.

(Quelle: Tim Schwabedissen/ESYS, 08.05.14).

Bergen schip duurt nog zeker week

Het bergen van het gezonken schip Confid in de hoogwatergeul bij Lomm gaat nog zeker een week duren. Dat zegt directeur John Janssen van de Delfstoffen Combinatie Maasdal (DCM) met wiens grind het schip net beladen was toen het dinsdag zonk.

Het lekken van olie is inmiddels gestopt, zegt Janssen. "Op dit moment wordt vanaf een drijvend ponton de grind zoveel als mogelijk uit het schip gehaald. Een duiker heeft onder water al gekeken naar het schip maar de oorzaak voor het zinken is nog onduidelijk. Het schip was net beladen met 1400 ton grind toen het onder ging." (Bron: Dagblad De Limburger, 8-5-2014).

Zerbrochenes Binnenschiff bei Lomm wird von Mammoet geborgen

Die Bergung des holländischen Binnenschiffes "Confid", 1601 ts (EU-Nr.: 02320953), das am 6.5. auseinander brach, während es in einem Flutkanal der Maas nahe Lomm mit 1400 Tonnen Kies beladen wurde, begann am Morgen des 14.5.

Für die Hebung des Wracks wurde die niederländische Bergungsfirma Mammoet Salvage unter Vertrag genommen. Die vorbereitenden Arbeiten begannen gegen sieben Uhr morgens, die eigentlich Räumung sollte im Tagesverlauf angegangen werden. Nur noch der Bug des Wracks hatte an der Untergangsstelle aus dem Wasser geragt. In den vergangenen Tagen hatten die Berger zunächst das Bunkeröl abgepumpt, von dem ein Teil zuvor ausgelaufen war. Die vierköpfige Crew hatte sich nach dem Einknicken des Schiffes auf ein Baggerschiff flüchten können.

Die "Confid" wurde 1972 von den Deutschen Industrie-Werken in Berlin erbaut als "Theresia Specht" für die Specht GmbH in Hamburg. Anschließend lief sie als "Haniel Kurier 30" für die Haniel Reederei in Duisburg-Ruhrort, ehe sie nach Holland verkauft wurde und dort als "Rio 3", "Brazos" und seit 2005 als "Confid" für die Reederei J. Rijfers in Harlingen lief. Das Schiff hat eine Länge von 84,86 Metern, eine Breite von 9,48 Metern und einen Tiefgang von 2,82 Metern. (Quelle: Tim Schwabedissen/ESYS, 14.05.14).

Zerbrochenes Binnenschiff gehoben und nach Nijmegen abtransportiert

In den Mittagsstunden des 14.5. war neun Tage nach dessen Untergang die Bergung des holländischen Binnenschiffes "Confid", 1601 ts (EU-Nr.: 02320953), das am 6.5. in Lomm auseinandergebrochen war, durch zwei rund 50 Meter hohe Schwimmkräne von Mammoet abgeschlossen.

Sie hatten die beiden Schiffsteile parallel angehoben, sodass der Knick im Rumpf ausgeglichen wurde. Im Laufe des Vormittags waren die ölverschmierten Aufbauten erstmals wieder ans Tageslicht gekommen.

Während sich der Rumpf aus dem Wasser hob, wurde er unablässig ausgepumpt und das Wrack stabilisiert. Der Schiffsführer nahm erstmals, nachdem er sich mit einem Sprung ins Wasser von dem wegsackenden Frachter hatte retten müssen, dessen ramponiertes Interieur in Augenschein.

Gegen Mittag wurde die "Confid" zu weiteren Untersuchungen zu einer Werft in Nijmegen abtransportiert. Die Ursache des Unglücks war ebenso wie die Zukunft des Schiffes noch unklar. (Quelle: Tim Schwabedissen/ESYS, 15.05.14).



Gebroken schip geborgen

Het binnenvaartschip Confid dat op 6 mei in een zijarm van de Maas, in een hoogwatergeul bij Lomm was gebroken en gezonken is op woensdag 15 mei door een bok van Mammoet weer boven water gehaald. Nader onderzoek moet uitwijzen waardoor het schip gebroken is.

Het schip had een lading grind geladen toen het doormidden brak. Bij het ongeval kwam veel gasolie vrij uit de brandstoftank. Verspreiding van de gelekte gasolie werd met behulp van oliebooms in de hand gehouden. Een daarin gespecialiseerd bedrijf zorgde er voor dat de olie wordt opgeruimd.

De opvarenden en hun hond bleven ongedeerd. De auto van het zinkende schip is door een ander schip (WILSIA, ENI 2007960) van boord gehaald en geborgen. (Bron: Scheepvaartkrant, 15-5-2014, foto R: Kauwenberg).



WANTIJ ENI 03250151/2326428, foto: seaweasel/shipping, 30-4-2012, Zandvlietsluis Antwerpen.

Feuer auf Kohlefrachter auf dem Rhein bei Rees-Mehr

Feuerwehrleute aus Rees und Emmerich mussten am Dienstagmorgen ein Feuer auf einem Rheinschiff (WANTIJ, ENI 03250151) löschen. Auf einem Kohlefrachter, der in Höhe Rees lag, brannte es im Maschinenraum, das Binnenschiff war wegen des Schadens manövrierunfähig. Menschen kamen bei dem Brand nicht zu Schaden.

Feuerwehr und Wasserschutzpolizei waren am Dienstagmorgen auf dem Rhein bei Rees-Mehr im Einsatz. Zwischen Rheinkilometer 829 und 830 trieb ein manövrierunfähiger Kohlefrachter, auf dem ein Feuer ausgebrochen war.

Wie die Wasserschutzpolizei berichtet, war der niederländische Schiffsführer sofort in Höhe einer Verladestelle bei Rees vor Anker gegangen und hatte Feuerwehr und Polizei alarmiert. Mit je zwei Booten rückten die Einsatzkräfte an.

Während die Besatzungen der Löschboote sich sofort in den Maschinenraum begaben, sorgte die Wasserschutzpolizei dafür, dass die vorbei fahrenden Schiffe durch langsame Fahrt keinen Sog- und Wellenschlag verursachten. Der Rhein wurde für den Einsatz nicht gesperrt. (Bron: Der Westen, 6-5-2014).

Machinekamerbrand op de Rijn bij Rees

Op het Nederlandse ms Wantij is dinsdagmorgen 6 mei op de Rijn ter hoogte van Rees tegen half 10 brand uitgebroken in de machinekamer. De schipper van het met kolen opvarende schip ging bij kmr 830 ter hoogte van Rees voor anker en riep de hulp in.

De bemanning van de Wantij zag met eigen middelen geen kans het vuur te blussen. Brandweerlieden van Rees werden op het schip overgezet en kregen later versterking van de blusboten van Emmerich en Wesel, bij elkaar 20 man uitgerust met drukmaskers en poederblussers.

De turbolader van de hoofdmotor had vlamgevat, evenals de isolatie en olie in de machinekamer. De motorbediening functioneerde niet meer, waardoor de tweede motor bleef doordraaien tot die er bij gebrek aan zuurstof mee stopte. De brandweer hield vervolgens de onbeschadigde motor koel en wist te voorkomen dat het vuur oversloeg naar andere delen van het schip.

Omdat het anker begon te krabben, maakte het passerende containerschip Saluté langszij vast en hield de Wantij in positie. Na anderhalf uur werd het sein brand meester gegeven. De politie stelde een onderzoek in, waarna de Wantij langszij het containerschip Dynamica naar Duisburg werd gevaren. De scheepvaart op de Rijn werd niet gestremd maar gevraagd langzaam te passeren. Niemand raakte gewond. (Bron: schuttevaaer.nl/DvdM/Der Westen, 7-5-2014).

Brand an Bord: Pumpe war heißgelaufen

Nach den Ermittlungen der Kripo steht fest, dass ein technischer Defekt Ursache für den Brand auf einem niederländischen Motorschiff (Wantij) war. "Die Pumpe ist heißgelaufen, dadurch ist dann das Feuer im Motorraum entstanden", erläutert Polizeisprecher Ramon van der Maat. So etwas könne immer mal wieder passieren.

Der Frachter, der Kohle geladen hat, liegt noch im Hafen Duisburg. Hier soll der Motor repariert werden, bevor das Schiff seine Fahrt fortsetzt.

Wie berichtet, hatte der Kapitän am Dienstag kurz hinter dem Reeser Eyland dicken Qualm gesichtet und daraufhin mit seinem Schiff in der Nähe des Ufers festgemacht. Die Löschzüge Haffen-Mehr und Rees rückten aus, zudem waren auch das Löschboot aus Emmerich sowie die Wasserschutzpolizei im Einsatz. Der Frachter befand sich rund 30 Meter vom Ufer.

Ein Boot des Wasserschiffahrtsamtes hatte zunächst einen Trupp mit schwerem Atemschutz übergesetzt. Zeitgleich wurde das Mehrzweckboot aus Haffen-Mehr zu Wasser gelassen. Nach und nach wurden weitere Trupps zur Brandbekämpfung übergesetzt. Ein Übergreifen der Flammen auf weitere Bereiche des Schiffes konnte verhindert werden. (Bron: RP online. 8-5-2014).



Schubboot vor Chicago in Seenot geraten und gestrandet

Die amerikanische Schubeinheit "Kimberly Selvick" (MSI-Nr.: 366984080) geriet am Nachmittag des 5.5. gegen 14.40 Uhr auf dem Lake Michigan mit zwei Barges in Seenot. Nach einem Ausfall einer der beiden 400-PS-Hauptmaschinen kam der Schleppzug in hohen Wellen und bei starkem Wind ins Treiben, als er von Montrose Harbor zum Calumet River Shipyard unterwegs war.

Der 14 Meter lange Schlepper der Calumet Shipping in Chicago trieb auf die Küste zu, wurde von einem Felsen aufgerissen und setzte auf den Strand des Burnham Park auf Höhe der 39th Street auf. Hier sank er gegen 17 Uhr in flachem Wasser. Die vierköpfige Crew flüchtete sich zuvor auf eine der Barges, nachdem sie einen Notruf abgesetzt hatte.

Einsatzkräfte der Chicago Fire Department Marine Unit borgen sie unversehrt ab und brachten sie an Land. Die beiden Barges trieben auf offenem Wasser, ehe sie nach Calumet geschleppt wurden. Wegen einer kleinen Ölleckage aus den mit 1400 Gallonen Diesel gefüllten Tanks wurden von der SET Environmental 800 Fuß Ölsperren um das in der Brandung liegende Wrack des Schleppers ausgelegt. Die U.S. Coast Guard überwachte die Lage.

Ein Dolphin-Helikopter der Air Station Traverse City in Michigan überflog die Strandungsstelle und meldete einen 10x100 Fuß großen Ölfilm unweit der "Kimberly Selvick". Es handelte sich aber offenbar nur um Bilgenöl und keinen Bunkerkraftstoff.

(Quelle: Tim Schwabedissen/ESYS, 07.05.14, foto Schubboot KIMBERLY SELVICK gestrandet: USCG/ESYS).



Bergers weer in actie op Oosterschelde

Bergers van Multtraship Salvage en Polderman hebben donderdag avond de gestrande tanker Stanley vlotgetrokken en in veiligheid gebracht. De STANLEY, geladen met 1.100 ton raapolie, strandde net voor hoog water op de Oosterschelde ter hoogte van Stavenisse, in de Witte Tonnenvlije.

Bergingssleepboot ZEPHYRUS rukte direct na de melding uit vanaf haar bergingsstation in Stavenisse en slaagde erin de tanker nog voor het waterpeil ging zakken van de zandbank te trekken. De tanker werd in diep water gebracht en geïnspecteerd. Er werd geen lekkage geconstateerd. Het schip is vervolgens door de sleepboten ZEPHYRUS en DELTA naar Wemeldinge gesleept. Zes weken geleden strandde de met zwavelzuur geladen tanker NITRICO 2 op ongeveer dezelfde locatie. Ook deze tanker kon succesvol worden geborgen. Beide operaties bevestigen het belang en de noodzaak van een professioneel bergingsstation op de Oosterschelde. Mede door deze snelle respons wordt de kans op schade aan het kwetsbare milieu verminderd. (Bron: Multtraship Salvage/Newclippings, 9-5-2014, foto: TVDZ).

Tanker tijdje gestrand in Oosterschelde

Een tanker met 1.100 ton raapolie is donderdagavond in de Oosterschelde gestrand. Dat gebeurde op bijna dezelfde locatie waar eerder de tanker NITRICO 2 vastliep, bij een zandbak in de Witte Tonnen Vlije.

Vlotgetrokken - Bergers van Multtraship in Terneuzen hebben de STANLEY vlotgetrokken. De tanker is in diep water getrokken en geïnspecteerd. Er is geen lekkage geconstateerd. Het schip is uiteindelijk naar Wemeldinge gesleept.

Zwavelzuur - De NITRICO 2, geladen met 650 ton zwavelzuur, liep zes weken geleden vast op een zandbank in de Witte Tonnen Vlije. (Bron: Omroep Zeeland, 9-5-2014).

STANLEY, ENI 04029430, MMSI: 244750181, 1987 opgeleverd door Wroclawska Stocznia Rzezna, Wroclaw als ELBE X aan Elbe Reederei G.m.b.H., Hamburg-West Duitsland. IVR 4029430. 1.326 ton, 84,74 x 9,00 x . x 2,770 meter, 12 ladingtanks, 1.455 m3, 880 PK, Deutz, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen. -- motor vervangen door 790 PK, Caterpillar 3512(B)DI-TA, Caterpillar. 1991 ingebracht bij Van Ommeren Tankrode G.m.b.H., Hamburg-Duitsland, herdoopt SAALE. 2000 ingebracht bij Vopak Vegoil G.m.b.H., Hamburg-

Duitsland. 2005 verkocht aan Fluvia Vegoil B.V., herdoopt PIZ STANLEY, genoemd naar de hoogste berg in de 120 km. lange bergketen Ruwenzori tussen Kongo en Oeganda. 17-1-2007 geladen met 675 ton raapolie afvarend bij Oestrich-Winkel aan de grond gelopen in een poging de omhoog gevaren OMEGA (2326785) te ontwijken, behalve de OMEGA liepen eveneens de AWAKENINGS (2325556) en de DISSIDENTIA (2320299) daar ook omhoog, met behulp van een sleepboot vlot gebracht. 2009 verkocht aan Scheepvaartbedrijf Westra B.V., Kollummerzwaag, thuishaven: Rotterdam, in beheer bij D. Westra Scheepvaart, Rotterdam, herdoopt EMMA, ENI-nummer 04029430. 2011 verkocht aan Fluvia G.m.b.H., Hamburg, thuishaven: Rotterdam, herdoopt PIZ STANLEY. 10-4-2014 verkocht aan Interstream Barging Vegoil A.G., Zug, herdoopt STANLEY.



SAALE (ENI 04029430), foto: D. Henken, 5-5-2005, Hirzenach.

Binnentanker auf Schelde aufgelaufen

Der holländische Binnentanker "Piz Stanley", 1326 ts (EU-Nr.: 04029430) lief am Abend des 8.5. mit einer Ladung von 1,100 Tonnen Rapsöl in der Ostschelde auf Grund, fast genau an der Stelle, an der vor sechs Wochen die mit Schwefelsäure beladene "Nitrico 2" ebenfalls festgekommen war. Die Havarie ereignete sich kurz vor Hochwasser auf Höhe von Stavenisse. Von dort lief der Schlepper "Zephyrus" von Multraship in Terneuzen sofort aus und konnte den Tanker auf tiefes Wasser ziehen, wo er untersucht wurde. Anschließend ging es nach Wemeldinge am Haken der "Zephyrus" und "Delta". (Quelle: Tim Schwabedissen/ESYS, 10.05.14).



Binnenschiff machte Zwangsstopp in Neckarsteinach

Durch undichte Abflussrohre kam es auf dem französischen Binnenschiff "Château Chalon", 2173 ts (EU-Nr.: 4603280), am 10.5. gegen 12 Uhr zu Wassereinbruch in den Laderaum, in dem 1030 Tonnen Granitplatten gestaut waren. Das Schiff entwickelte Schlagseite, nachdem es die Neckarsteinacher Schleuse flussaufwärts passierte.

Nachdem es der Wasserschutzpolizei wegen seines hohen Tiefgangs aufgefallen war, stellten die Beamten bei einer Kontrolle fest, dass wegen schadhafter Abflussrohre Wasser in die Laderäume eindrang und die Kapazität der Pumpen nicht ausreichte, um es abzupumpen, sodass die Gefahr eines Untergangs als gegeben angesehen wurde.

Da sich das Schiff unmittelbar vor dem Neckarsteinacher Gewerbegebiet befand, ordnete das Wasser- und Schifffahrtsamt die teilweise Entladung des Schiffes dort an. Der direkt am Neckar stehende Kran der Kiesfirma Krieger löschte binnen mehrerer Stunden etwa 158 Tonnen der Ladung, bis der Wassereinbruch gestoppt werden konnte. Die Feuerwehr war mit zehn Mann im Einsatz. Eine Weiterfahrt des Schiffes machte die Wasserschutzpolizei von der Begutachtung des Schadens durch einen Schiffssachverständigen abhängig, bis dahin verblieb der Frachter in Neckarsteinach.

(Quelle: Tim Schwabedissen, 12.05.14, foto CHÂTEAU CHALON 4603280: Frank Behrends/Shipspotting, 5-3-2006, Germersheim).



Historische Ems-Fähre auf Grund gelaufen

Am 11.5. ist bei Pogum die Ems-Fähre "Ditzum" mit 20 Passagieren auf Grund gelaufen. Sie kam auf halber Strecke zwischen Ditzum und Pogum fest. Neben den Fahrgästen war auch ein Pkw an Bord. Ein Boot aus Petkum brachte die Passagiere an Land, der Landkreis Leer richtete einen Busdienst zum Weitertransport ein.

Die Fähre sollte mit steigendem Wasserstand wieder flottgemacht werden. Das Schiff war vom Kurs abgekommen, als der Skipper nach Treibgut auf der Ems Ausschau hielt.

Die "Ditzum" wurde 1926 auf der Meyer Werft in Papenburg. 1954 wurde die ursprünglich eingebaute Dampfmaschine durch einen Dieselmotor ersetzt. Seit dem 1. Mai 1971 wird die Fährverbindung nicht mehr von der Gemeinde Ditzum, sondern vom Landkreis Leer betrieben.

Das Fährschiff wurde 2005/06 von der Schiffswerft Diedrich in Oldersum für € 750.000 überholt und technisch verbessert, wobei auch die Ladefläche auf 23 Quadratmeter vergrößert wurde.

Sie hat eine Länge von 24,29 und eine Breite von 5,96 Metern und vermag 120 Personen zu befördern. (Bron: ESYS/KAL, 12-5-2014, foto: Frits Olinga, 25-9-2011).

Drei Verletzte bei Schweizer Schiffsunfall

Auf einem Ausflugsschiff der Schweizer Reederei Scylla sind am Donnerstag (22-5-2014) drei Mitglieder einer spanischen Reisegruppe verletzt worden. Die Reise wird abgebrochen.



Bei einem Schiffsunfall auf der Donau in Bratislava sind drei Passagiere verletzt worden, dies bestätigt die Mediensprecherin der Reederei Scylla. Das Ausflugsschiff «MS Swiss Diamond» der Schweizer Reederei Scylla stiess am Donnerstagmorgen gegen einen Pfeiler der im Umbau befindlichen «Alten Brücke». Nach Angaben der Rettungskräfte waren die Verletzungen der Passagiere nicht schwer. Das Schiff war von Budapest nach Passau unterwegs, die Passagiere werden laut Scylla heute Nachmittag mit Bussen nach Wien gebracht. Bei den Verletzten handelte es sich um Angehörige einer spanischen Reisegruppe. (Bron: 20 Minuten.ch, 22-5-2014, foto: SWISS DIAMOND 07001646: Frank Behrends/Shipspotting, 16-12-2013, Karlsruhe).

Nijmeegse scheepswerf Gelria draait weer

NIJMEGEN - Gerd de Swart (62) huurt Scheepswerf Gelria voor 2 jaar en heeft daarna het recht van koop. Gelria ging in mei 2013 failliet. Directeur - Millingenaar - De Swart is geen onbekende in de binnenvaart. Hij was, vanaf begin jaren '80, 30 jaar eigenaar en directeur van scheepswerf Dodewaard. Ruim 1 jaar geleden verkocht hij dat bedrijf. (Bron: gelderlander.nl, 26 mei 2014).



HISPANIA (ENI 04200210) langzij het vrachtschip GANDA (ENI 06003362, MMSI 205492290), foto: Ottmar Blum (Schipper op de TRIFELS), 21-5-2014 t.h.v. Tiel tijdens een reis naar Scheepswerf Gelria te Nijmegen. 29-8-1960 besteld door Düsseldorfse Gesellschaft für Rhein-Dampfschiffahrt A.G., 9-1960 kiel gelegd, 9-5-1961 te water, 30-5-1961 gedoopt HELVETIA door Ursula Henkell (echtgenote van DGMN-Aufsichtsratsvorsitzenden Otto Henkell Jr.), 21-6-1961 opgeleverd door Chr. Ruthof, Mainz-Kastel (1453) aan Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein (DGNM), Düsseldorf. 5-7-1961 in dienst gesteld en afvaart 1e cruise. IVR nummer 04200210. 130 DWT, 93,20 x 11,60 x . x 1,450 meter, 144

passagiers, 4 x 425 PK, Deutz FM716. 1967 verkocht aan Deutsche Rheinschiffahrt Köln-Düsseldorfer A.G., Keulen. 18-3-1994 verkocht aan Triton Reisen A.G., Bazel. Europeanummer 7001641. 2001 verkocht aan Viking River Cruises, Bazel. 2005 verkocht aan Boonstra River Line, Kampen, herdoopt HISPANIA. 2008 verkocht aan Vesalia Schifffahrt G.m.b.H., Oberwesel.



Die Helvetia der Köln-Düsseldorfer - Bau und Inbetriebnahme

Nachdem die Betriebsgemeinschaft Kölnische und Düsseldorfer Gesellschaft für Rhein-Dampfschiffahrt seit dem 29. Mai 1960 mit der Europa über ihr erstes Fluss-Kreuzfahrtschiff verfügte und erste Erfahrung gesammelt werden konnte, bestellte die Düsseldorfer Gesellschaft für Rhein-Dampfschiffahrt vereinbarungsgemäß am 29. August 1960 bei der Schiffswerft Christof Ruthof in Mainz-Kastel das zweite, etwas größere Schiff dieser Gattung. Unter der Baunummer 1453 erfolgte die Kiellegung nur einen Monat später. Am 9. Mai des Folgejahres lief das Schiff vom Stapel. Die feierliche Taufe auf den Namen Helvetia fand am 30. Mai 1961 in Anwesenheit des damaligen Bundesverkehrsministers Hans-Christoph Seeböhm in der Bauwerft statt. Taufpatin war Ursula Henkell, die Ehefrau des DGMN-Aufsichtsratsvorsitzenden Otto Henkell junior. Die anschließende Jungfernfahrt führte von Mainz-Kastel nach Lorch und wieder zurück nach Mainz. Dort nahm die Helvetia weitere Ehrengäste auf und fuhr anschließend nach Straßburg. Ab dem 5. Juli 1961 setzte die Betriebsgemeinschaft sie im Planverkehr auf der Relation Basel-Rotterdam ein. Zum Zeitpunkt seiner Indienststellung durfte das Schiff 200 Kabinenfahrgäste oder 1000 Tagesfahrgäste aufnehmen. Die Baukosten betrugen 5,1 Mio. DM.

Die Zeit im Besitz der Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG

Am 16. Mai 1967 fusionierten die DGMN und die Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrtsgesellschaft zur Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG. Der Besitz aller Schiffe der beiden Unternehmen wurde in die neue Gesellschaft übertragen. Am 23. Februar 1968 geriet das KD-Ausflugsschiff Deutschland im Kölner Rheinauhafen durch nicht sachgerecht durchgeführte Schweißarbeiten in Brand. Die daneben liegende Helvetia wurde an der Backbord-Seitenwand beschädigt. Die Instandsetzungsarbeiten wurden auf der Schiffswerft Christof Ruthof durchgeführt. Ab 11. April 1968 war das Schiff wieder einsatzfähig. Das seit dem 16. Dezember 1975 unter der amtlichen Schiffsnummer 4200210 registrierte Schiff war bis zur Saison 1980 ununterbrochen im Kreuzfahrtdienst auf dem Rhein eingesetzt. Nur 1974 befuhr sie zusätzlich die Mosel. Infolge von zu geringem Fahrgastaufkommen setzte die Köln-Düsseldorfer die renovierungsbedürftige Helvetia in der Saison 1981 nicht ein und legte sie vorläufig im Hafen Köln-Niehl still. Im Winter 1981/82 erhielt das Schiff auf der Meidericher Schiffswerft im Zuge einer großen Generalüberholung eine komplett neue Inneneinrichtung. Ab der Saison 1982 wurde das Schiff wieder im alten Fahrgebiet eingesetzt. Am 28. Juni 1983 kam es während eines Anlegevorgangs in Mannheim zu einem Feuer im Maschinenraum, das vom eigenen Personal gelöscht werden konnte. Mit der Beseitigung des Brandschadens beauftragte die Reederei die De Hoop-Werft in Lobith. Ab dem 23. Juli 1983 war sie wieder einsatzfähig. Ab 8. Dezember 1993 gestaltete die Hoogedoorn Timmerbedrijf in Werkendam das Schiff vollkommen neu. Unter anderem wurde dabei die Kabinenanzahl auf 69 reduziert, die raumhohe Fensterfront des Aussichtssalons bis zum Eingangsbereich verlängert und der Swimming Pool auf dem Sonnendeck entfernt. Als Ersatz bauten sie

einen Whirlpool im Unterdeck. Nach dieser Maßnahme konnte sie nur noch 153 Kabinenfahrgäste aufnehmen. Die Umbaukosten lagen bei 3.5 Mio. DM.



Vom Verkauf an die Triton AG

Am 18. März 1994 verkaufte Köln-Düsseldorfer die Helvetia für 6,5 Mio.DM an die Reederei Triton-Reisen AG in Basel, sicherte sich dabei aber ein Vorkaufsrecht bei Weiterverkauf zu. Auf der Überführungsfahrt zum in Basel geplanten Pressevorstellungstermin trat am 7. April durch eine undichte Zufuhrleitung zum vorderen Backbordmotor Treibstoff aus. Dieser entzündete sich als das Schiff in der Schleuse Gerstheim lag. Die Helvetia wurde durch den Brand schwer beschädigt. Noch am gleichen Tag wurde sie zur Reparatur in die Schiffswerft Karcher in Rheinau-Freistett geschleppt. Die Reparaturkosten lagen bei 950.000 DM. Am 16. Mai 1994 wurde die Helvetia im Schiffsregister Basel mit der Europa-Nr. 7001641 eingetragen. Einen Tag später wurde das von der Triton AG bereederte Schiff für Fahrten, die von der Köln-Düsseldorfer vermarktet wurden, eingesetzt. Nach der Insolvenz der Reederei übernahm 1998 die KD-Deutsche Flusskreuzfahrten GmbH (KD DF) die Helvetia. Als die Premicon AG am 9. März 2000 Hauptaktionär der Köln-Düsseldorfer wurde, übernahm Viking River Cruises das Flusskreuzfahrtgeschäft der Gesellschaft inklusive aller dort eingesetzten Schiffe. Der neue Eigner setzte sie bis zur Sommersaison 2004 auf der Strecke Amsterdam-Basel ein. Mit der Inbetriebnahme des neuen Kabinenfahrgastschiffs Viking Sun wurde die Helvetia stillgelegt und anschließend an die Boonstra River Line in Kampen verkauft. Der neue Besitzer benannte das Schiff Hispania und registrierte es über die Klaus Sahr GmbH aus Oberwesel mit der Europa-Nr. 4804450. Die Hispania war danach für verschiedene Reiseanbietern in der Voyage-Charter auf Rhein und Mosel im Einsatz. 2008 übernahm die Vesalia Schifffahrt GmbH (eine Tochtergesellschaft der Klaus Sahr GmbH) die Hispania. Sie setzt das fahrfähige Schiff vorwiegend als Hotelschiff ein. Seit Anfang 2011 liegt sie im Eemshaven und dient dort als Wohnunterkunft für Arbeiter die beim Bau von Windkraftanlagen im Wattenmeer beteiligt sind. Ob das Schiff nochmals im Flusskreuzfahrtverkehr eingesetzt werden soll ist nicht bekannt. Ab Mitte November 2012 sollte das Schiff der Unterbringung von Asylbewerbern in Basel dienen. Infolge technischer Schwierigkeiten konnte das Schiff allerdings nicht termingerecht überführt werden, so dass der Auftrag am 8. November 2012 storniert wurde. (Bron: de.wikipedia.org, foto HELVETIA, boven: Archiv der Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt A.G., onder: TVDZ, 5-6-1993, Kaub).

Historie s.s. SUCCES anno 1897

VERLEDEN, HEDEN EN TOEKOMST STOOM-SALONSCHIP SUCCES

Het stoomschip Succes werd tegen het einde van de 19-eeuw te water gelaten als stoomsleepboot en was, met een lengte van bijna 40 meter en een stoomvermogen van omgerekend bijna 700 PK, één van Neerlands grootste en sterkste rivierslepers. Na het stoomtijdperk kreeg het een 2e leven als stoom-tankercleaner. Het schip kwam uiteindelijk rond 1970 op de sloop terecht. Na ruim 10 jaar wachten op de slopershamer werd het tot wrak geworden schip, om zijn absoluut unieke stoomtechniek, alsnog gered. Om na een langdurige restauratie uiteindelijk te herrijzen als luxe passagiers-stoomschip.

BOUW

In 1896 gaf de Fa. Otto Kriens uit Dordrecht, Machinefabriek Huiskens en van Dijk te Dordrecht opdracht voor de bouw van een Rijsleper. Deze liet het casco bouwen bij Wed. Boele (P. Boele Pzn) te Slikkerveer onder bouwnummer 393. De stoomsleper werd voorzien van twee drie cilinder Diagonaal machines (Huiskens en van Dijk), met twee stoomketels van Boele & Pot (bouwnummers 22 en 23) met elk een verwarmd oppervlak van 90m².



CARRIERE

In 1897 werd het schip Succes gedoopt, en liep van de helling voor een loopbaan als stoomsleper bij Abraham van Dordt in Rotterdam. In 1916 ging het schip als "Sleipnir" over in handen van de Nederlandse Transport Maatschappij (NTM), die het schip in 1952 verkocht aan de Nederlandse Rijnvaart Vereniging (NRV). De beide Rotterdamse bedrijven zetten het schip in voor de sleepvaart tussen Rotterdam en Basel, Zwitserland. De NRV liet de Machinefabriek H.J. Koopman te Dordrecht twee triple-expansie stoommachines plaatsen (bouwjaar 1915). Elk met een kracht van 250 PSI (omgerekend samen ca. 700 PK).

In 1957 kocht het Rotterdamse classificeerbedrijf Vacuüm Cleaning (VC) de boot, en werd deze omgebouwd tot tankercleaner om weer onder de oorspronkelijke naam Succes (Succes I) dienst te doen. VC plaatste de uit 1931 stammende twee-vuurs Schotse ketel van de Fa. Biesbosch in Dordrecht (werkdruk 15 atm., 150 m2 verwarmd oppervlak, ruim 200 vlampijpen en een inhoud voor 15.000 liter water). Het schip werd tevens omgebouwd van kolenstook naar zware stookolie en voorzien van een condensor.



SLOOP EN RESTAURATIE

Van 1973 tot 1985 lag de Succes, wachtend op de "smeltoven", bij Rijdsdijk-Bos in Hendrik Ido Ambacht. Na 12 jaar "op het droge" was er niet veel meer van over dan een schamele hoop roest. De restanten van het casco, maar bovenal de absoluut UNIEKE STOOMTECHNIEK, waren echter voor Joop Th. Mos uit Enkhuizen de moeite waard het alsnog te behoeden voor een definitief einde. Hij slaagde erin partners voor de RESTAURATIE van dit bijzondere stukje scheepvaarthistorie te vinden, waaronder de bekende Amerikaanse hartchirurg Dr. William Perry Murphy, en ging aan de slag.

Tot 1994 werd er gebouwd aan het stoomschip Succes. Het oorspronkelijke casco werd tot op de waterlijn afgebroken en opnieuw opgebouwd. De stoomkamers werden volledig gerestaureerd en na 9 jaar herrees het ss Succes als Neerlands oudste en grootste schroefaangedreven salonstomer. Een bijzonder luxueus en exclusief passagiers-stoomschip. Mét o.a. een verhoogde boeg en een 2e dek. Maar ook, met behoud van het nostalgische en authentieke karakter, gemoderniseerd om ondermeer aan alle (veiligheids)eisen te voldoen die de scheepvaartsinspectie stelde om de Succes te kunnen certificeren voor de passagiersvaart. Later werd de Succes ook voorzien van een dieselmotor en een derde schroef, zodat er zowel op stoom als met een dieselmotor kan worden gevaren. Tegelijkertijd werd de stoomketel geschikt gemaakt voor het stoken van dieselolie in plaats van zware olie.

Het ss Succes is herbouwd op het oorspronkelijke stalen casco (brandmerk: 20848 BR 1993), met een opbouw naar het beeld/in de stijl van het ss Bosman, dat als veerschip "Enkhuizen-Stavoren" dienst deed van 1915 tot 1936 (?). De antieke inrichting, met veel koper, kristal, teak en leer ademt de sfeer uit van de luxe passagiersschepen van begin 1900.



MÉÉR DAN EEN PARTYSCHIP

De instandhouding van de Succes bleek, evenals de zonder subsidies of bijdragen van derden uitgevoerde restauratie, een kostbare aangelegenheid. In 1996 besloot de huidige eigenaar Walter E. van den Broek uit Marknesse met deze "volstrekt uit de hand gelopen hobby" ook te gaan varen met gezelschappen en de Succes, bijvoorbeeld tijdens nautische evenementen en stoomfestivals, open te stellen voor publiek ter dekking van de onderhoudskosten.

OFFICIEEL

Het stoom-salonschip Succes met scheepsnummer 2320848 (capaciteit van maximaal 110 passagiers) vaart thans vanuit de thuishaven Almere of iedere andere bereikbare plaats in binnen- en buitenland. De Succes is als partyschip SI-gecertificeerd (6299R) voor alle grote binnenwateren, rivieren en stromen, mag tot Basel Zwitserland varen op de Rijn (certificaat 6347D) en heeft een keur (22488) van het "stoomwezen" voor het gebruik van de stoominstallaties. De globale afmetingen: 38,5 mL, 7,15 mBr, 11,75 mH, 2,15 mD en een waterverplaatsing van 369194 m3 (meetbrief HN 485).

MUZIEKBOOT

De Succes wordt vaak aangeduid als de "muziekboot" of het "orgelschip". Aan dek bevindt zich namelijk Europa's grootste STOOMORGEL (calliope) dat kilometers ver te horen is. Een echte publiekstrekker tijdens evenementen, maar ook een instrument dat muzikanten, geluidskunstenaars, producenten van films, commercials en documentaires intrigeert en inspireert. Vandaar dat de Succes de afgelopen jaren met

regelmaat een prominente rol vervulde in uiteenlopende optredens en opnames. (Bron: partyschipsucces.nl, foto's SUCCESS 02303223: TVDZ, 24-5-2014, Dordrecht).



De stoomsleepboot CONSOLIDATION (1911), gebouwd door de Rotterdamse werf P. Smit Jr. in opdracht van de Steenkolen-Handelsvereniging. (Foto: collectie D. Henken).

Steenkolen-Handelsvereniging SHV

In 1896 ontstond door samenvoeging van acht kolenimporteurs en -handelaren de Steenkolen-Handelsvereniging NV, die juridisch in Utrecht zetelde, maar het zwaartepunt sinds 1902 in Rotterdam had. Aan de SHV zijn vooral de namen verbonden van de invloedrijke families Van Beuningen en Fentener van Vlissingen. De onderneming had het agentschap voor Nederland van de Duitse kolenproducenten in het Ruhrgebied, die een sterk kartel vormden. Dit legde de grondslag voor verder zakelijk succes. Al spoedig volgde explosieve uitbreiding van de onderneming met overslag- en transportcapaciteit, waarin de Rotterdamse haven een sleutelrol vervulde. Door verregerende mechanisatie groeide de kolenoverslag, maar in tegenstelling tot andere ondernemingen in deze sector verliep de invoering van de zware machines hier soepel. Naar verluidt was de goede relatie van directeur D.G. van Beuningen met het personeel hieraan debet. De SHV werd weldra de grootste werkgever in de Rotterdamse haven.

Nog voor 1940 ging de SHV zich ook richten op olie en er volgde een verdere, enorme spreiding van de activiteiten. De SHV richtte zich daardoor na verloop van tijd niet alleen op energie (kolen, olie en gas), maar ook op de haven en de scheepvaart, de technische handel, technische installaties, kunststoffabricage, de zelfbedieningsgroothandel (Makro), grootwinkelbedrijven, bouwmaterialen en visserij om een greep te doen. Ondanks de macht en omvang van de SHV is zij slechts in beperkte mate in de bedrijfscollectie van het Museum Rotterdam vertegenwoordigd: reden om de historie ervan op deze plaats niet uitvoerig te beschrijven. De kunstverzamelingen van de families Van Beuningen en Fentener van Vlissingen zijn echter in andere musea ruimschoots publiek toegankelijk. In 1985 verhuisde de SHV van Pier 5 aan de Waalhaven naar Europoort. Ter gelegenheid daarvan ontving het museum enkele voorwerpen, waaronder kantoorapparatuur. (Bron: bedrijfshistorierotterdam.nl).

De Steenkolen Handels-Vereeniging is op 1 april 1896 ontstaan door de fusie van een aantal groothandels in steenkool. Het was het verkoopkantoor in Nederland van het Rheinisch-Westfälische Kohle-Syndikat. In 1907 werden een aantal overslaginstallaties voor steenkool gebouwd en speelde SHV een belangrijke rol in de ontwikkeling van de Rotterdamse haven. In 1908 werd van de SHV uit de Nederlandsche Benzol Maatschappij opgericht. Benzol was een destillatieproduct van steenkoolteer. In 1916 werd de Nederlandsche Maatschappij tot Ontginning van de Steenkolenvelden (NEMOS) opgericht waarin de aandelen van de Duitse steenkoolmijn Sophia-Jacoba werden ondergebracht. In 1918 werd een investeringsmaatschappij opgezet, Units genaamd, die een rol heeft gespeeld bij de oprichting van KLM, Koninklijke Hoogovens en de Algemene Kunstzijde Unie. Nadat de Nederlandse steenkoolmijnen waren geopend vanaf 1907, ging SHV vanaf 1924 ook steenkool exporteren.

Aardolie

Gedurende de jaren 30 van de 20e eeuw werd de aardolie steeds belangrijker. In 1939 installeerde SHV een stookoliebunkerstation voor de scheepvaart. SHV nam deel in de rederij VEM, welke de eerste grootafnemer van de olie van SHV was. De SHV-activiteiten die betrekking hadden op het steenkoolvervoer over de Rijn, werden na 1945 ondergebracht in de Nederlandse Rijnvaart Vereniging (NRV). Voorts werd SHV de eigenaar van een keten van benzinestations. Daarnaast is Dyas, een bedrijf dat zich bezig houdt met olie-exploratie, voornamelijk in de Noordzee, onderdeel van SHV.

De merknaam PAM werd ingevoerd voor de handelsorganisatie die smeerolie leverde en ook olie aan oliehandelaren. Deze activiteit werd in 1970, samen met Chevron, voortgezet onder de naam Calpam. (Bron: Wikipedia).



PIZ PILATUS 2323025, foto: L. Schuitemaker, 30-10-06, Rotterdam. 12-5-1958 kiel gelegd, 8-1958 te water gelaten, 10-1958 opgeleverd door Schiffswerft & Maschinenfabrik Mainz-Gustavsborg G.m.b.H., Gustavsborg (315) als TINA REIN aan Tankdienst T. Rein G.m.b.H., Wiesbaden-West Duitsland, 965 ton, afmeting: 67,05 x 8,18 x 2,70 x 2,700 meter, 600 EPK, 6 cyl, 4 tew, 290 x 420, MaK MSU423AK, MaK Maschinenbau Kiel A.G., Kiel. 10-1971 verlengd, 1.160 ton, 84,96 x 8,20 x 2,71 x 2,730, 10 ladingtanks. 19-- verkocht aan Tankdienst Rein Minealöl-Grosshandel G.m.b.H., Wiesbaden-West Duitsland. 1997 verkocht aan Lijto B.V., Alblisserdam, 29-4-1997 herdoopt LIJTO 2. 1999 verkocht aan Petroplus Shipping B.V., Zwijndrecht, 6-1-1999 herdoopt PETROSHIP 2. 2004 nieuwe motor geplaatst, 701 kW, 12 cyl, 4 tew, 145 x 160, 1.940 omw/min., vertraagd naar 405 omw/min., Mitsubishi S12A2MPTK, Mitsubishi Heavy Industries Ltd., Tokyo NE-04. 2006 in charter bij Fluvia B.V., Rotterdam. 8-9-2006 (GL) herdoopt PIZ PILATUS, genoemd naar de 2.132 m. hoge berg aan het Vierwoudstedenmeer bij Luzern in Zwitserland. 1.298,784 ton, 84,96 x 8,20 x 2,71 x 2,730 meter, 12 ladingtanks, 17 m3 bunkers. 2007 verkocht aan Fluvia A.G., Bazel-Zwitserland, ENI 07001844. 30-4-2014 verkocht aan Interstream Barging Vegoil A.G., Zug, herdoopt PILATUS.



LAURENT 02318090, motorschip en LAURENS 02318091, n.p. vrachtschip, 6-5-2014 verkocht door Danser Shipping A.G., Zwitserland aan V.o.F. T.J. & C.D. Feenstra, Nieuwegein. (Foto: John White/Shipspotting, 22-7-2011).



AVALON ILLUMINATION 02335487, foto: D. Henken, 12-8-2013, Dordrecht. 2013 gebouwd door Scheepswerf Jac. den Breejen B.V., Hardinxveld-Giessendam (3537), 135,00 x 11,45 x . x 1,960 meter, 2.028 PK, 1.492 kW, 2 x Caterpillar C32 Acert.E. 31-3-2014 ingeschreven als AVALON ILLUMINATION in het Zwitserse Scheepsregister, #1993, eigenaar: Isiona River Equity A.G.



EXCELLENCE PRINCESS 02335839, 2014 opgeleverd door TeamCo Shipyard B.V., Heusden als EXCELLENCE PRINCESS aan Reisebüro Mittelthurgau A.G., Weinfelden, 3-4-2014 opgenomen in het Zwitserse Scheepsregister #1885. Passagiersschip, 135,00 x 11,45 x . x 2,000 meter, 1.492 kW. (Foto: newship2001/Shipspotting, 3-5-2014 Merwedekanaal bij Vreeswijk op de eerste reis, van Heusden naar Amsterdam)



Rotterdamse Scheepvaartboekhandel

Schiehaven 15 in Rotterdam

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



In 1857 werd er een bedrijf gestart om een rivierverbinding op te zetten tussen Rotterdam en Schoonhoven op de rivier de LEK. De naam van het bedrijf was Reederij op de Lek. De schepen hadden geen naam maar een nummer. Hier zie je nummer 6. Dit schip was de laatste van de stoomraderschepen en was in bedrijf tot na de oorlog. De achtergrond op dit schilderij is het dorp Nieuw Lekkerland gelegen langs de Lek. De nr. 6 was gebouwd in 1911, er konden maximaal 1.200 passagiers mee. Olieverfschilderij en info van Hans Breeman, 5-2014, www.hansbreeman.nl.



Kapitein Kok failliet

Kapitein Kok, het oudste partyschip van Nederland, is failliet. Uit de failliete boedel is de 58 meter lange en 14 meter brede, in 1911 gebouwde radersalonboot geveild door Veilinghuis Troostwijk.

Veiling

Curator mr. J.F.H.M. Bartels en de hypotheekhouder hebben het schip bij het veilinghuis ondergebracht. Half februari is het faillissement uitgesproken. De veiling is gestart op 12 april en eindigt 27 mei om 14.00 uur.

De voormalige stoomraderboot wordt nu elektrisch/hydraulisch aangedreven met een motor van 456 kW. Het in jaren-'20-stijl ingerichte schip biedt plaats aan 400 passagiers en is uitgerust met één keuken en diverse bars. De zes personeelsleden zijn onlangs ontslagen door de curator. De totale schuld van het faillissement bedraagt rond de 1,1 miljoen euro, waarvan circa 950.000 euro verschuldigd is aan de ING.

Fors negatief vermogen

De oorzaak van het faillissement is nog onbekend. De curator onderzoekt de boekhouding. Bartels stelt in zijn eerste verslag: "De vennootschap heeft al enige jaren een fors negatief vermogen, er is vooralsnog geen administratie overlegd."

Het schip is inmiddels van zijn ligplaats aan het Java-eiland weggesleept en ligt bij de bewaarhaven van de gemeente Amsterdam, de Houthaven, te wachten op zijn mogelijk nieuwe eigenaar. De oude ligplaats bij het Java-eiland wordt al weer door riviercruiseschepen gebruikt. (Foto KAPITEIN KOK 2007658: L. Schuitemaker, 7-9-2006, Loenersloot).



De 'Kleine Titanic' brengt maar 110.000 euro op

Nederlands oudste partyschip, de Radersalonboot Kapitein Kok, heeft deze week tijdens een online faillissementsveiling 110.000 euro opgebracht. Dat is niet veel: de ING bank heeft een hypotheek op het schip van € 1.150.000 euro.

Volgens curator J. Bartels heeft de bank ingestemd met het bod. Wie de nieuwe eigenaar van de boot is, is nog onbekend. De veiling werd begeleid door Troostwijk Auctions.

Het oudste partyschip van Nederland, de in 1911 gebouwde Radersalonboot Kapitein Kok, was te koop uit het faillissement van de gelijknamige B.V. uit Diemen. Het schip, dat uit de bouwtijd van de vermaarde Titanic stamt, is 60 meter lang, 14 meter breed en kan 400 gasten aan boord nemen voor een feestje.

Het schip is uitgerust met diverse bars en een keuken. In 1977 is het schip gemoderniseerd, waarbij centrale verwarming en airco is aangebracht. De voormalige stoomraderboot is nu voorzien van hydraulische aangedreven schepraderen. Het schouwspel van de gigantische waterverplaatsing door de twee schepraderen is tijdens de vaart een grote belevenis. Het schouwspel is goed te zien vanuit de grote salon.

Het schip ademt nog de sfeer van rijke scheepsinterieurs uit de jaren twintig met veel koper en gelakt hout. Aan het schip zijn in de loop der tijd wel veel aanpassingen gedaan om het aan de eisen van de tijd aan te passen.

De ING-bank heeft een hypotheek op het schip van 1.150.000 euro. De bank heeft Troostwijk Makelaars ingeschakeld om de verkoop van het schip te begeleiden. In het faillissement van Radersalonboot Kapitein Kok BV uit Diemen heeft de bank een vordering ingediend van 942.000 euro. (Bron: wijnoordholland.nl, 29 mei 2013).



Radersalonboot Kapitein Kok wordt varende feestzaal/hotel 'Hartstocht'

De radersalonboot Kapitein Kok wordt een varende feestzaal met hotelovernachting, waarschijnlijk 12 kamers. Dat zegt de nieuwe eigenaar Ton Schellekens (59) uit Den Bosch van de boot. Schellekens kocht de boot voor 110.000 euro op een faillissementsveiling.

Schellekens heeft een aanvraag ingediend bij de gemeente Amsterdam om de boot bij de voormalige NDSM-werf te leggen. Hij is in afwachting van een antwoord van de gemeente.

Voor het zover is gaat de boot eerst naar Kampen, waar de boot dit jaar wordt opgeknapt en het interieur weer bij de tijd wordt gebracht. Schellekens wil twaalf hotelkamers in de boot realiseren. "Het blijft een boot om feesten op te houden. Ik weet dat het een pré is als je na bijvoorbeeld een huwelijksfeest ook een aantal gasten kunt laten overnachten. Daar is altijd behoefte aan."

Schellekens is afkomstig uit de bouwwereld. Hij was lange tijd bedrijfsleider bij een aannemingsbedrijf. In 1997 stapte hij in de chartervaart. "Ik heb drie boten, luxe zeiljachten, in de vaart gebracht en ook weer verkocht. En nu begon het weer te kriebelen. De Kapitein Kok is een mooie boot." (Bron: wijnoordholland.nl, 11 juni 2013, foto's KAPITEIN ANNA: TVDZ, 24-5-2014, Dordrecht).





DOOR GUNST VERKREGEN 2324338. Foto: TVDZ, 17-5-2014, Maassluis, tijdens een demonstratie zand lossen met eigen laad- en losgerei.

De IJsselaak 'Door Gunst Verkregen' werd in 1910 bij de scheepswerf van Limborgh te Lekkerkerk gebouwd. Het schip is gebouwd in opdracht van een Ouderkerker schipper ten behoeve van het baggeren (beugelen) en transport van zand. Veel schippers van de Hollandse IJssel waren actief in de zandvaart. Het stalen schip was geklonken en uitgerust met een zeiltuig.

In de jaren twintig is de ijsselaak uitgerust met een door een 1 cilinder Claeys motor aangedreven zijschroef- en zelflosinstallatie. In de jaren dertig is het schip voorzien van een stuurhut en in de jaren veertig zijn er kalffdekken aangebracht. Ook werd het uitgerust met een knijperinstallatie ter vervangen van de handbeugel.

De "Door Gunst Verkregen" baggerde zand op de Lek, de Merwede en de Amer. Het zand werd vervoerd naar zandhandelaren in Nieuwerkerk a/d IJssel en Rotterdam. In de crisistijd van de jaren dertig in de 20e eeuw is het schip ingezet voor het dempen van de Coolsingel.

Vlak voor de oorlog is het schip gevorderd door de Nederlandse overheid en werd het met een groot aantal schepen afgezonken op de Merwede bij Gorinchem om daarmee een eventuele inval van de Duitsers over water te blokkeren. In de oorlog is het schip gelicht en hersteld. Aan het einde van de oorlog werd het in de kont getroffen door een granaatscherf tijdens de Engelse aanval op de spoorbrug in Nieuwerkerk a/d IJssel.

De "Door Gunst Verkregen" is tot 1953 in de vaart geweest. Daarna werd het schip tot 1973 bewoond door de oorspronkelijke schipper en zijn vrouw; de familie Nobel.

In 2000 is het zwaar verwaarloosde schip gekocht door Ko Blok met als doel de aak te restaureren als bedrijfsvaartuig en om met dit unieke industriële erfgoed zandlosdemonstraties te geven.

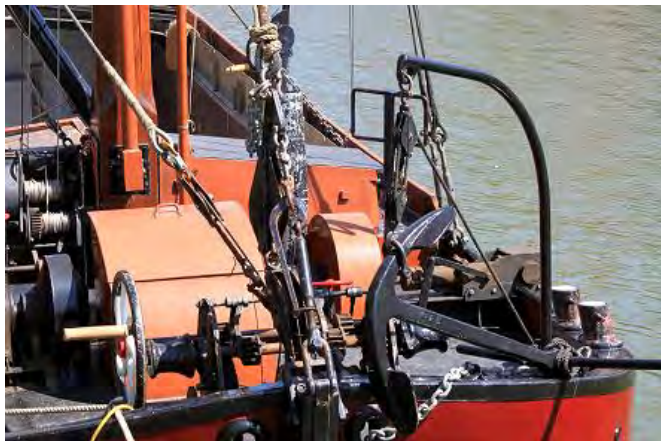
De "Door Gunst Verkregen" in mei 2000 te Nieuwerkerk aan de IJssel

De restauratie

Nadat Ko Blok de "Door Gunst Verkregen" in mei 2000 had gekocht, werd het schip van Nieuwerkerk a/d IJssel naar Bergambacht gebracht. Een hachelijke onderneming, daar het schip in slechte staat verkeerde, maar het schip arriveerde langs zij een sleepboot ongeschonden in Bergambacht. Daar is het op de wal gezet op het terrein van Materieeldienst Bergambacht. Er is vijf jaar aan de restauratie gewerkt. Het kreeg een nieuw onderwaterschip, een nieuwe steven en nieuwe dekken.

Daarnaast is het schip voorzien van een schroefas en hoofdmotor. De zijschroef en zelflosinstallatie zijn





gerestaureerd. De oorspronkelijke motor - een Claeys 1 cilinder - is vanwege de slechte staat waarin hij verkeerde vervangen door een Samofa 1 cilinder (type 1-S-108) uit 1949. De roef en het vooronder zijn nieuw ingetimmerd. Daarnaast is er een generator set, cv-ketel en boiler voor warmwater geïnstalleerd. In de zij onder de gangboorden zijn gasolie, drinkwater- en vuilwatertanks geplaatst. Deze ruimten zijn afgezet met schotten, t.b.v. het laadruim. In de roef bevindt zich, evenals in het vooronder, een tweepersoonskooi, een verblijfsruimte, keuken en douche met toilet. Het schip is in september 2004 door toenmalig minister van Verkeer en Waterstaat drs. Karla Peijs in de Rotterdamse Oude Haven te water gelaten. De

restauratie van het schip is bekostigd door de familie Blok en de restauratie van de zelf los- en zischroefinstallatie is mogelijk gemaakt door sponsors van de Arie Kreuk Stichting, welke stichting zich inzet voor het behoud van industrieel maritiem erfgoed. De stichting is de ruim vijftig sponsors zeer erkentelijk voor hun bijdrage, zonder welke dit belangrijke onderdeel van de restauratie nooit had kunnen worden gerealiseerd.

Het nieuwe leven van de “Door Gunst Verkregen”

Met de “Door Gunst Verkregen” worden in samenwerking met Het Havenmuseum Rotterdam regelmatig zandlosdemonstraties gegeven. Daartoe beschikt de Arie Kreuk Stichting naast het schip, over een replica van een zandtrechter uit de jaren 50 en een GMC (type CCKW 353) uit 1942 voorzien van een driezijdige BAVO kipper. Bij deze losdemonstraties zijn vele vrijwilligers betrokken, waaronder oud schippers, een transport-ondernemer/garagist en een kraanmachinist. De bedoeling is de kennis van het zandwinnen en het zelflossen door te geven aan jongere generaties. De losdemonstraties, die in het hele land worden gegeven, mogen zich verheugen in een enorme belangstelling.



Ook in de toekomst zullen door het hele land losdemonstraties worden gegeven om de werking van dit unieke erfgoed door te geven aan volgende generaties.

Door particulier initiatief ondersteund door een fiks aantal sponsors is uniek industrieel erfgoed behouden en is er een nieuw leven ontstaan voor de 100 jarige ijszelaak “Door Gunst Verkregen”! (Bron en foto te Nieuwerkerk aan de IJssel: www.blokenko.nl).



HAVENDIENST 20 met op sleep de RIVAL (IVR 2101555), 17-5-2014 tijdens de vlootshow voor de haven van Maassluis (Foto: TVDZ). Beide vaartuigen zijn van het Rotterdamse Havenmuseum.

HAVENDIENST 20. In 1941 maakt werf Gebr. De Paans uit Roodevaart een begin met de bouw van een motorsleepboot. De oorlog is dan net in volle gang en het afbouwen van het schip komt in moeilijkheden. Er is geen materiaal om de boot af te bouwen, bovendien zijn de broers De Paans bang dat hij, wanneer hij af is, in handen van de Duitsers zou vallen. Na vier lange jaren is de oorlog gelukkig voorbij en probeert Nederland zich snel weer op te bouwen.

Er wordt met name snel uitgebreid in de haven van Rotterdam. Daar is dringend behoefte aan dienstvaartuigen in de haven. Schepen die moeten helpen bij slepen, bergen, beloodsen, ijsbreken, brand blussen, betonnen, begeleiden en patrouilleren!

Een motorsleepboot als die van de gebroeders Paans komt als geroepen. In 1950 wordt de boot afgebouwd en aangepast, en als 'HAVENDIENST 20' aan het Havenbedrijf afgeleverd. Hij wordt meteen als dienstvaartuig in de haven van Rotterdam ingezet. Met de tijd worden er nog een aantal verbouwingen gedaan: in 1955 wordt er een bluswaterpomp geïnstalleerd en in 1963 wordt hij geschikt gemaakt als ijsbreker. Het schip krijgt de naam 'HAVENDIENST 2', maar wanneer er een modernere 'HAVENDIENST 2' wordt gebouwd, verandert de naam in 'HAVENDIENST 20'.

Net als in de scheepvaart, slaat bij de dienstvaartuigen van het havenbedrijf de schaalvergroting toe. Schepen worden groter en groter en uiteindelijk verdwijnen de kleinere schepen. Na veertig jaar trouwe dienst wordt de havendienst 20 te klein om nog aan de moderne eisen te voldoen en komt het in 1990 in het bezit van Het Havenmuseum.

Zijn jongere en toen modernere broer, de HAVENDIENST 2, werd op een gegeven moment ook te klein. Samen liggen ze in het water van de Leuvehaven en representeren zij een belangrijk stukje opbouwgeschiedenis uit de Rotterdamse haven. (Bron: havenmuseum.nl).



RIVAL 02101555, 1929 opgeleverd door Scheepswerf J. Smit, Alblasserdam als RIVAL aan A. Hoek, Engelen. 941 ton, 67,12 x 8,20 x . x 2,520 meter. 1965 verkocht aan G. Bison-Hoek, Dordrecht. 1965 verkocht aan J. Hoek, Amsterdam. 2009 overgedragen aan Havenmuseum, Rotterdam. 5-1-2010 verkocht aan Stichting Behoud Rival, Rotterdam.

Schipper Arie Hoek moet met zijn schip De Rival verplicht vertrekken uit Amsterdam.

Het tachtigjarige schip ligt sinds de jaren zestig in de Houthavens, maar moet daar nu weg. Volgens de oude schippersregeling mocht de vader van Hoek in die haven liggen. Toen pa Hoek in 2003 naar een verpleeghuis ging werd de ligplaats van De Rival illegaal omdat de regeling niet erfelijk is. Arie Hoek moet daarom van de Haven Amsterdam vertrekken.

De Rival heeft inmiddels een nieuwe ligplaats gevonden, maar niet in Amsterdam. De boot wordt donderdag door een historische sleepboot van het Rotterdams Havenmuseum versleept naar de Leuvehaven in Rotterdam. (Bron: at5.nl, Woensdag 18 februari 2009).

Sleepschip RIVAL naar Havenmuseum Rotterdam

Het sleepschip RIVAL, gebouwd in 1929 en nog geheel in originele staat, is vrijdag 20 februari toegevoegd aan de collectie van het Havenmuseum. Het schip werd door de museumsleepboot HAVENDIENST 20 van de ligplaats in Amsterdam over de Lek naar de Leuvehaven in Rotterdam gesleept.

De RIVAL werd gebouwd bij de werf Jan Smit en Zoon te Alblasserdam, in opdracht van de heer Arie Hoek. Tot vandaag de dag is de Rival in bezit van de familie Hoek. De kleinzoon, vernoemd naar zijn opa, woont nog samen met zijn vriendin aan boord.

De Dortmunder RIVAL, 67 meter lang en 8,20 meter breed, werd gebouwd voor de vaart met kolen en andere bulkclading over de Rijn en de kanalen naar Dortmund. Tot 1998 is het schip in de vaart gebleven, maar het heeft ook een periode stil gelegen toen het gebruikt werd voor opslag van munitie tijdens de Koude Oorlog.

Bij het Havenmuseum zal de RIVAL een tweede leven krijgen. De ruimen van het schip zullen in samenspraak met de eigenaren, ingericht worden voor tentoonstellingen en andere publieksgerichte activiteiten. (Bron: Schuttevaer, 22-2-2009).



Sleepschip Rival naar Havenmuseum

Het Havenmuseum in Rotterdam breidt zijn collectie uit met een van de grootste, nog in originele staat verkerende, sleepschepen van Nederland. Het gaat om de 67 meter lange en 8,20 meter brede Rival, die afgelopen vrijdag arriveerde. De Rival werd in 1929 gebouwd bij de werf Jan Smit en Zoon in Alblasterdam, in opdracht van Arie Hoek. Tot op het laatst was het schip in bezit van de familie Hoek. De kleinzoon woonde aan boord, samen met zijn vriendin. Het schip was tot 1998 in de actieve vaart. De Rival vervoerde vooral kolen en bulkclading richting Duitsland. Het schip heeft ook een lange periode stil gelegen toen het tijdens de Koude Oorlog gebruikt werd voor opslag van munitie. Stilliggen is tijdens het tweede leven bij het Havenmuseum ook het devies. De ruimen van de Rival zullen in samenspraak met de eigenaren worden ingericht voor tentoonstellingen en andere publieksgerichte activiteiten. (Bron: binnenvaartkrant.nl, Editie 5, 24 februari 2009).





De Rival, 16-5-2014 t.h.v. Vlaardingen van Rotterdam naar Maassluis, 17-5-2014 in de haven te Maassluis en 17-5-2014 tijdens de vlootshow op de Nieuwe Waterweg: Foto's T. van der Zee.

