

DUIVENDRECHT

Op 21 mei 1839 vestigde Phs. Van Ommeren zich als scheepsmakelaar en expeditie aan de Bierhaven in Rotterdam. In 1855 kocht hij zijn eerste zeegaande zeilschip, de brik "Minerva" van 241 ton. Al snel volgden er meerdere zeilschepen die over de gehele wereld werden ingezet. In 1891 werd het eerste stoomschip aangekocht dat de naam Dordrecht kreeg. De Dordrecht was het eerste schip, uit een reeks van zo'n 89 verschillende zeeschepen, dat met een 'drecht' naam over de wereldzeeën voer. Na 113 jaar kwam hieraan, in 2004, een einde met de verkoop van de "Pendrecht" en de "Papendrecht".

Overzicht schepen met de naam DUIVENDRECHT gebouwd bij Van Ommeren

<u>Van Ommeren Naam</u>	<u>IMO nr</u>	<u>Bouwjaar</u>	<u>Andere namen voor hetzelfde schip</u>
Duivendrecht (1) (Vs)		1919	Louise Tiemann Bratholm Tunni Tot zinken gebracht in 1942
Duivendrecht (2) (Tk)		1927	Buccaneer Tot zinken gebracht in 1942
Duivendrecht (3) (Tk)	5094422	1950	Port La Nouvelle High Brion Gesloopt in 1975
Duivendrecht (4) (Bc)	6523523	1966	Bandar Demta Uniform Star Gesloopt in 1985
Duivendrecht (5) (Cc)	8509387	1989	Monterrey Nedlloyd Montevideo Contship America MSC Nicole

Tk = Tanker, Vs = Vrachtschip, Bc = Bulkcarrier, Cc = Containercarrier

Het `IMO-nummer` is een scheepsidentificatienummer dat bestaat uit de drie letters "IMO" gevolgd door een zevencijferig getal, dat wordt verstrekt door Lloyd's Register - Fairplay bij de bouw van een zeeschip. Dit unieke zevencijferige nummer wordt toegekend aan schepen met mechanische voortstuwing, zeegaande handelsvaartuigen van 100 ton.

Duivendrecht (1) (1919-1923)

Bouwjaar	1919
Werf	NV Scheepswerf Baanhoek, Sliedrecht, Nederland
Type	Vrachtschip
Werfnummer	294
IMO nummer	
Tonnage	1.950 Dwt
Snelheid	9 Mijl/uur
Voortstuwing	3 cil. Triple Expansie Stoommachine, 1.000 PK (J&A v.d. Schuyt, Papendrecht)

- In 1923 verkocht aan Wilhelm Biesterfeldt Reederei & Schiffs GmbH, Hamburg, Duitsland. omgedoopt tot "**Louise Tieman**"
- In 1924 verkocht aan Skibs A/S Bratholm, Farsund, Noorwegen omgedoopt tot "**Bratholm**"
- In 1932 verkocht aan A/S Joachim, Farsund, Noorwegen. omgedoopt tot "**Tunni** "

Duivendrecht (2) (1927-1938)

Bouwjaar	1927
Werf	NV Scheepbouw Mij. De Nieuwe Waterweg, Schiedam
Type	Tanker
Werfnummer	141
IMO nummer	
Tonnage	8.860 Dwt
Snelheid	11,5 Mijl/uur
Voortstuwing	B&W 8 cil. Dieselmotor, 2.500 PK (Harland&Wolff)

- In 1938 verkocht aan A.O Andersen Shipping Co. Oslo, Noorwegen en herdoopt in **“Buccaneer”**
- Tijdens de Duitse inval in Noorwegen lag het schip in Göteborg Zweden. Samen met 10 andere Noorse schepen werd een poging gedaan de blokkade te doorbreken en Engeland te bereiken. Bij het naderen van Duitse oorlogsschepen liet de bemanning op 1 april 1942 in het Skagerak het schip zinken.



Duivendrecht (2) 1927-1938

Duivendrecht (3) (1950-1964)

Bouwjaar	1950
Werf	Rotterdamsche Droogdok Maatschappij NV, Rotterdam, Nederland
Type	Tanker
Werfnummer	256
IMO nummer	5094422
Tonnage	7.702 Dwt
Snelheid	12 Mijl/uur
Voortstuwing	WF- Doxford 56LB4LS (Opposed-Piston Engine) 2.800 PK

- In 1964 verkocht aan Soflumar, Duinkerken, Frankrijk.en herdoopt in "**Port La Nouvelle**"
- In 1972 verkocht aan Inter Continental Shipping Corp. Panama RP. en herdoopt in "**High Brion**"
- In 1973 verkocht onder dezelfde naam aan High Brion Inc. Panama.
- In 1975 gesloopt bij Desguaces del Gualdalquivir SA., Sevilla, Spanje.



Duivendrecht (3) tijdens de stapelloop 1950



Duivendrecht (3) 1950-1964

Duivendrecht (4) (1966-1981)

Bouwjaar	1966
Werf	Ateliers & Chantiers de Dunkerque & Bordeaux, France Gironde, Duinkerken, Frankrijk
Type	Bulkcarrier
Werfnummer	249
IMO nummer	6523523
Tonnage	43.141 Dwt
Snelheid	14,5 Mijl/uur
Voortstuwing	Fiat Grande Motori B759S, 12.600 PK

- Zusterschepen: **Dordrecht (6)** en **Deltadrecht (1)**

- In 1981 verkocht aan PT Indonesian Ratu Segara Bulkcarriers, Jakarta, Indonesië.en omgedoopt tot "**Bandar Demta**"
- In 1981 verkocht aan Uniform Star Inc. Panama. Omgedoopt tot "**Uniform Star**"
- In 1985 gesloopt in China.



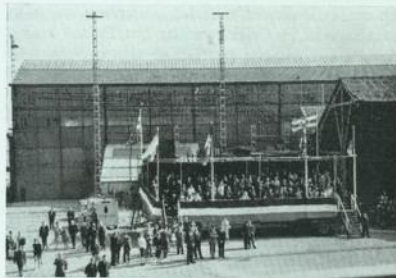
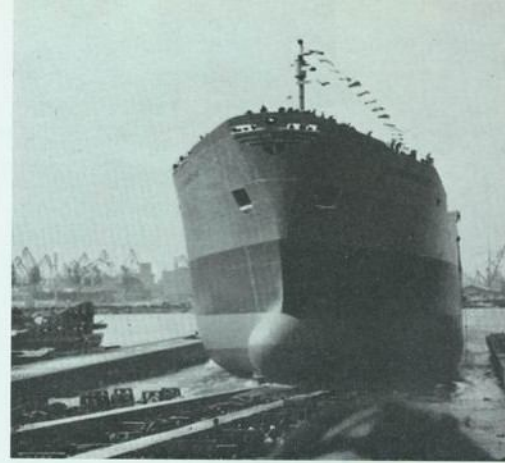
Duivendrecht (4) Te waterlating 25 september 1965

Launching the Duivendrecht

It is not an unusual 'happening' in this journal to read about launchings of ships with a V.O. sign in the funnel. We may confess that we must be happy with this state of affairs. It is the task of all ship-owners to raise the ocean's waterlevel every year bit by bit by setting more and more ships afloat. We people of the 'Low Countries' are at a distinct disadvantage though, as a colossal amount of capital is being spent these years to raise our dykes, the main reason being the ever higher waterlevel. The second reason appears to be that our low country is settling lower and lower and careful investigations carried out by experts (a profession the world is swarming over with) have shown that the vast quantity of cargo carried to our shores is to a large extent responsible for this state of affairs.

On the 25th of September 1965 a further contribution to the waterlevel was made by the launching of our second bulkcarrier of 39.000 dwt at Dunkirk. Being the yard's 249th launching we must admit that a great deal of experience was apparent and all went without a hitch. In some undisclosed French way even the weather was at its very best and the brass of the yard's band sparkled in the sunshine. This band could not quite compete with the perfection of the launching, but such could not constitute a lasting failing as it is the ship that has to be 'staunch and strong' to keep her going for as many years as economics and technical advancement allow, whilst the 'chords' of the band could only be described as 'strong'. Nevertheless the intentions of the band were honest and certainly left a forceful impression upon all guests. Mrs. Van der Vorm performed her duties as sponsor of the 'Duiwendrecht' in an admirable way and we hope that the bubble cloud of champagne she enveloped all guests in will have laid a subtle foundation of co-operation with our most important guests of this day, our various charterer friends. We thank them for their welcome company at this launching. We find it natural that the yard does a solid job in building these ships, one of the reasons why we chose this yard and we find it even more natural that Van Ommeren will run these ships in a good and reliable way.

But it is the charterer who must give us the chance to run them efficiently.
And after all we still have some capitalistic blood



in our veins, were it may be only to pay for our not so low taxes, which are being raised year by year, like our dykes.

d. W.



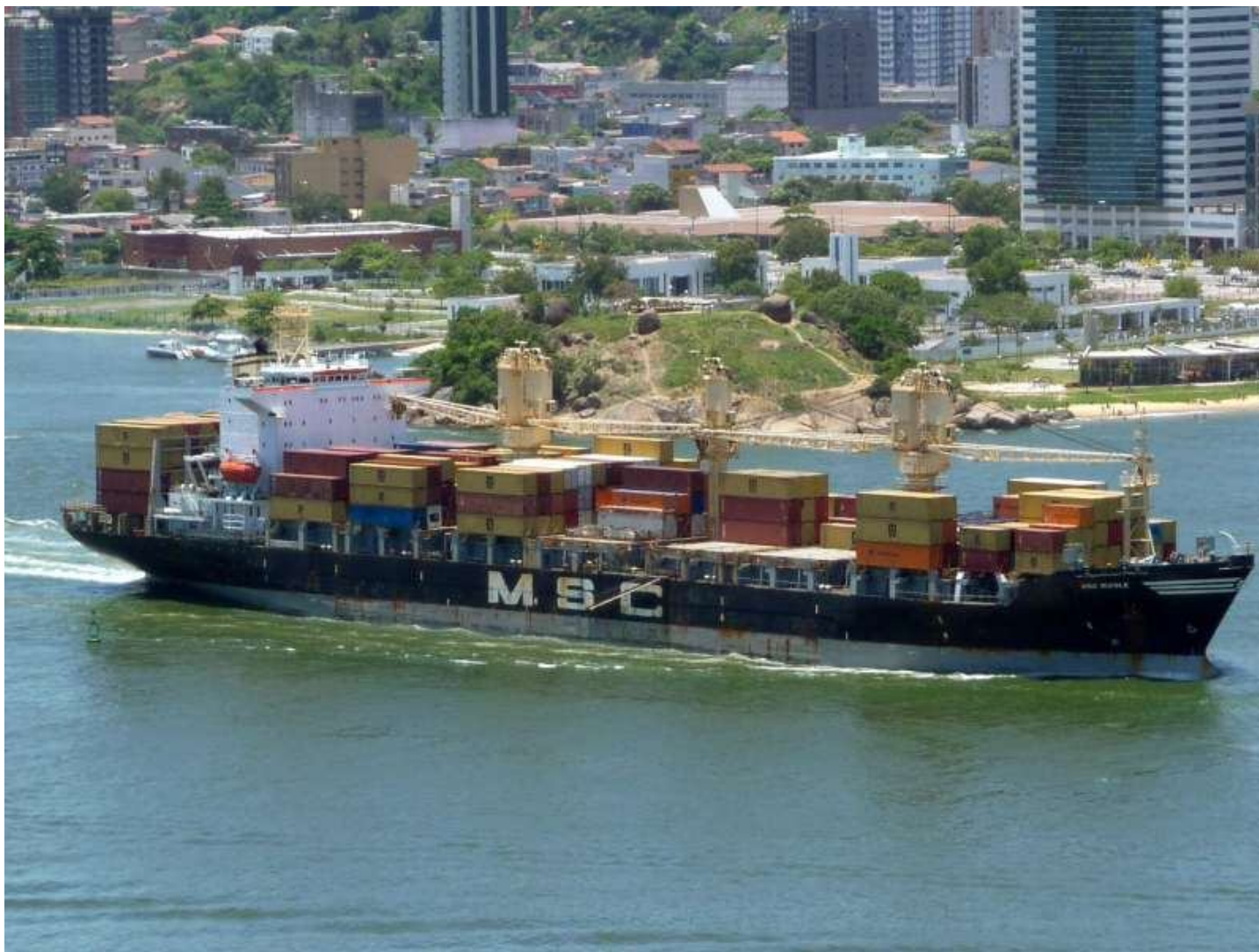
Duivendrecht (4) 1966-1981

Duivendrecht (5) (1990-2001)

Bouwjaar	1989
Werf	Chanteurs du Nord et Mediterrane, La Ciotat, Frankrijk
Type	Geared-Container/Bulkcarrier, 2073 TEU
Werfnummer	337
IMO nummer	8509387
Tonnage	41.504 Dwt
Snelheid	18 Mijl/uur
Voortstuwing	Sulzer 6RTA76, 16.250 Kw (21.791 Pk)

- Gebouwd als “**Monterrey**” voor Transportacion Maritima Mexicana (TMM)
- Zusterschepen: **Dordrecht (7)** en **Deltadrecht (2)**

De namen *Deltadrecht (2)*, *Dordrecht (7)*, *Duivendrecht (5)* zijn alleen intern gebruikt bij Van Ommeren Shipping BV, maar de betreffende schepen hebben nooit onder deze namen gevaren. Tijdens de bouw in 1988 is de werf La Ciotat failliet gegaan. Aangezien het werfterrein door het personeel werd bezet kon het schip niet worden afgebouwd. Na onderhandelingen in 1989 is het schip vrijgekomen en versleept naar La Spezia, Italië, waar het is afgebouwd en in december 1989 opgeleverd aan Transportacion Maritima Mexicana (TMM)



Het bij van Ommeren Shipping BV – onder de naam **Duivendrecht (5)** – gebouwde schip is nog steeds in de vaart.

Vitoria, Brasil 13 december 2009