

VAN EEN OUDE VRACHTVAARDER



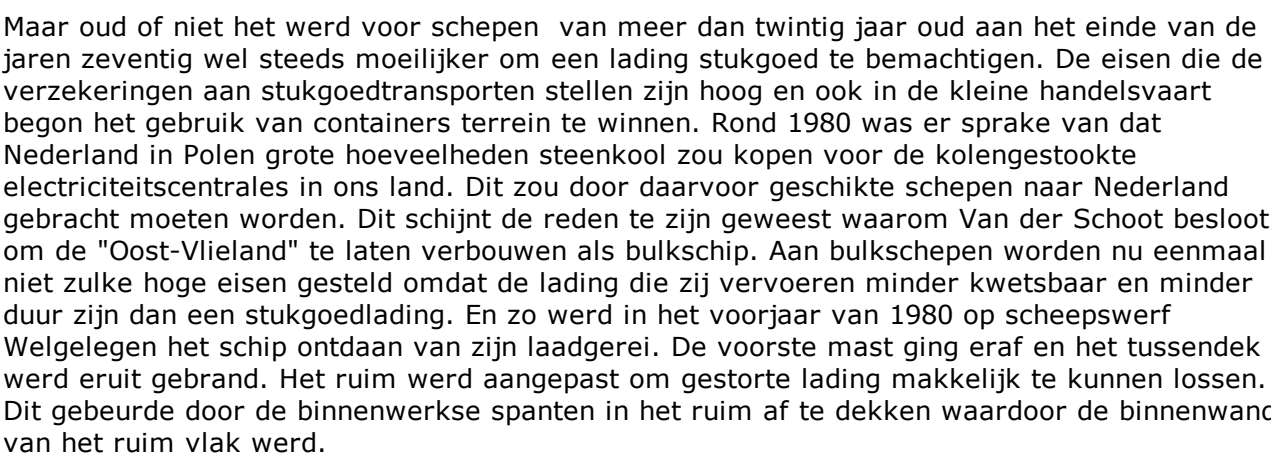
De WILLI BOHMER ligt in het Dok te Harlingen. Foto uit 1967.

Het is op een morgen om half acht in februari 1980. Schijnwerpers verlichten de lege helling van scheepswerf Welgelegen aan de Zuiderhaven. De winches die de helling bij de helling op. Het is de "Oost-Vlieland" van Van der Schoot. In de loop van de dag brengt de hellingploeg de andere schepen die voor reparatie bij de werf liggen weer op de helling. De "Oost-Vlieland" ligt nu helemaal achteraan. Dat is zo geschikt omdat de vrachtaarder voor een grote verbouwing maanden op de werf zal blijven liggen. Door het vele werk dat Welgelegen in 1980 heeft en door het personeelsgebrek duurt het enkele weken voordat het werk op de "Oost-Vlieland" begint.



De WILLI BOHMER arriveert in Ortona a Mare in 1961

De "Oost-Vlieland" werd in 1957 als "Willi Böhmer" te water gelaten bij Triëst (Italië) bij de werf G. San Giusto Cantieri Navale. Het schip was 1106 brutoton. Eigenaar was de Rotterdamse rederij Böhmer. De "Willi Böhmer" voer op West-Indië, Ivoorkust, de Middellandse Zee en Senegal. In 1961 werd het schip verlengd met 10 meter. Na dertien actieve jaren, toen de "Willi Böhmer" op 10 februari 1970 voor reparatiewerkzaamheden bij een werf in Vlaardingen lag, brak er brand uit in de machinekamer. Het schip dat zwaar beschadigd was werd total loss verklaard. Het wrak werd door Rederij Vlieland (Van der Schoot) gekocht. Het schip werd hersteld en kreeg een nieuwe opbouw. Onder de naam "Oost-Vlieland" kwam het in 1973 weer in de vaart. De schepen van de Harlinger rederij kwamen niet vaak in hun thuishaven. Het waren wilde vaart schepen en ze opereerden het meest in het Middellandse Zeegebied en Afrika. In 1978 kwam de "Oost-Vlieland" een paar maal naar Harlingen om bij de S.S.M. dozen met blikmeel van de Coöperatieve Condens Fabrieken te Leeuwarden te laden voor Nigeria. Het werd toen door de eerste machinist omschreven als een oud schip. Een werkschip. Hij vergeleek het met de veel nieuwere schepen van Holwerda en Van der Schoot zoals daar waren de "Frisian Trader", de "Frisian Mariner" en de "Frisian Star". Al deze schepen tussen 1975 en 1980 in Harlingen gebouwd. Dat oud voor de leeftijd van een schip betrekkelijk is zal de rest van het verhaal ons leren.



De "Oost-Vlieland" ergens in een Engelse haven. (Foto: World Ship Society)

Maar oud of niet het werd voor schepen van meer dan twintig jaar oud aan het einde van de jaren zeventig wel steeds moeilijker om een lading stukgoed te bemachtigen. De eisen die de verzekeringen aan stukgoedtransporten stellen zijn hoog en ook in de kleine handelsvaart begon het gebruik van containers terrein te winnen. Rond 1980 was er sprake van dat Nederland in Polen grote hoeveelheden steenkool zou kopen voor de kolengestookte elektriciteitscentrales in ons land. Dit zou door daarvoor geschikte schepen naar Nederland gebracht moeten worden. Dit schijnt de reden te zijn geweest waarom Van der Schoot besloot om de "Oost-Vlieland" te laten verbouwen als bulkschip. Aan bulkschepen worden nu eenmaal niet zulke hoge eisen gesteld omdat de lading die zij vervoeren minder kwetsbaar en minder duur zijn dan een stukgoedlading. En zo werd in het voorjaar van 1980 op scheepswerf Welgelegen het schip ontdaan van zijn laadgerei. De voorste mast ging eraf en het tussendeck werd eruit gebrand. Het ruim werd aangepast om gestorte lading makkelijk te kunnen lossen. Dit gebeurde door de binnenwerkse spanten in het ruim af te dekken waardoor de binnenwand van het ruim vlak werd.



De "Oost-Vlieland" tijdens de lange oplegperiode in de Industriehaven

Maar het kolenvervoer uit Polen ging niet door en toen de verbouwing van de "Oost-Vlieland" gereed was werd het schip in afwachting van betere tijden afgemeerd in Harlinger Industriehaven. Dit was het begin van een lange oplegperiode voor de oude vrachtaarder, Aanvankelijk lag het schip aan de inmiddels in onbruik geraakte Ro-ro terminal in de nieuwe haven en werd daar jaren verzgeld van de nog veel oudere "Sportrover". Dit was een oud Scandinavisch veerbootje dat was verbouwd tot een luxe jacht. In 1985 lagen erin de Industriehaven veel meer opgelegde schepen. Het waren voornamelijk schepen van het in moeilijkheden geraakte kustvaartbedrijf Holwerda uit Heerenveen. Maar omdat dit veel nieuwere schepen waren dan de "Oost-Vlieland" vonden ze betrekkelijk snel weer een nieuwe eigenaar en vertrokken na verloop van tijd weer uit de Harlinger haven. Nadat de "Sportrover" tijdens zijn oplegperiode in Harlingen een paar maal van eigenaar was verwisseld vond zelfs dit schip weer een serieuze eigenaar. In 1987 verliet dit oude schip Harlingen. Toen in het begin van de negentiger jaren de nieuw aangekochte droogdokken van Welgelegen een ligplaats in de Industriehaven werd de steeds roestiger wordende "Oost-Vlieland" daarbij geplaatst. Daar lag ze dan in wat schijnbaar de nadagen voor het oude schip zouden worden samen met nog wat moeilijk te verkopen oude drijvende gevallen. Voor de "Oost-Vlieland" leek er nog maar één bestemming te zijn. De sloopwerf.

Niet alle landen hebben zo'n moderne koopvaardijvloot als die van Nederland. Veel derde wereldlanden moeten het doen met aflegertjes uit de Westerse wereld. Maar ook een land als Turkije had in de tachtiger jaren nog een gedateerde vloot waarvan zulke schepen nog een paar vooroorlogse stoomschepen deel van uitmaakten. Als het de eigenaar van zulke schepen niet meer lukte om de stoommachine of de oude dieselmotor aan de praat te houden of als de schepen eenvoudiger van ouderdom zinken moesten de eigenaar op zoek naar een ander schip. Niet een nieuw schip. Meer zoiets als de "Oost-Vlieland". En zo kwam het dat op een prachtige voorjaarsmorgen in 1992 de oude vrachtaarder in een droogdok werd gezet. De romp werd schoon gespoten en na een laag oranje menie werd deze blauw geverfd. Het schip werd vervolgens verhaald naar de afbouwkade van Welgelegen in de Nieuwe Willemshaven. In de timmerwerkplaats aan de Zuiderhaven werden nieuwe houten luiken gemaakt voor het schip en op de boeg verscheen de nieuwe naam voor de toen vijftientigjarige "Oost-Vlieland". Voortaan heette het schip "Victor". De nieuwe eigenaar was Mobidick Shipping Ltd. en de "Victor" kwam onder de vlag van Honduras. De eigenaar was een Turk en de Middellandse Zee werd weer zijn vaargebied. In april 1995 verscheen de voormalige "Oost-Vlieland" alweer in de boeken. Het was in 1994 verkocht aan een andere Turkse eigenaar. De naam werd nu "Hasan Pirlant".



De "Victor" in de Nieuwe Willemshaven klaar voor de reis naar Turkije

De vraag is natuurlijk of de oude "Oost-Vlieland" nu nog steeds vaart. Het zou kunnen. Wie deze zomer naar Turkije of Griekenland gaat komt de oude vrachtaarder misschien wel tegen. Ergens opgelegd in een blauwe baai bij Piraëus, lading innemend in Famagusta of, in de late zon die zakt boven het avondland, varende door de Bosporus. (Bij de rubriek Parijsvaarder nog meer over van der Schoot schepen)

Tussen 1992 en 2007 heeft de ex OOST VLIELAND nog gevaren als VICTOR en HASAN PIRLANT en H.PIRLANT. In het december nummer van de Marine News lezen we dat het schip op 24 oktober 2007 in Aliage (Turkije) is gearriveerd onder de sloopnaam BURAK S. Daar zal de oude vrachtaarder worden gesloopt.

De WILLI BÖHMER



Disse foto's kreeg ik van NICO ZENTVELD uit Amerika. As zestienjarige voer hij in 1961 op de WILLI BOHMER. Ut skip voer toen tussen Hamburg en Ortona A Mare in Italië.



Een plaatsje uit de machinekamer. Twee machinisten repare één van de tuimelaars van de hoofdmotor.



Een machinist staat bij de manoeuvrerstand.



Dit binne de matroasen. Allemaal nog Nederlandse jongens. Die waren toen nog betaalbaar en al avontuur sat dur toen oek nog wel in. Met dat piekje boven hoofd is Nico Zentveld.



Twee matroasen staan de huid van ut skip te verven in een vletsje. Bakke en verve was een groot deel van de matroasen. En as je dan klaar waren met ut hele skip konnen je opnieuw beginne.



De WILLI BOHMER vervoerde su rond 1960 regelmatig spoorstaven van Hamburg naar Italië. Dur werd lost in Ortona A Mare. In Italië wouden se nog langere spoorstaven hewwe. Daarom werd de WILLI BOHMER in 1961 in Rotterdam verlengd met 10 meter. Havenkranen in Hamburg konnen disse staven nou su in ut ruim sække late. Met eigen laadgerei werden se in Italië weer ut ut skip haalt. Maar de Italianen hadden dur verder oek niet su goed over nadacht. De staven moesten per vrachtauto ut binnenland in bracht wurde over een bochtige weg. Maar de langere spoorstaven waren te lang. De vrachtauto's konnen de bocht niet meer hale. En toen besloot men maar om de staven in Ortona A Mare eerst in tweeën te branden. Dat was makkelijker.



Met eigen laadgerei wurden de spoorstaven lost. De vrachtwagensjefeur wil oek graag op de foto.