

REDERS EN BEVRACHTERS (23): REEDEREI DEYMANN

In ons blad willen we niet alleen aandacht schenken aan de ontwikkelingen van de binnenvaart in het verleden. Het heden is niet minder interessant. Dan komt bovendien de toekomst om de hoek kijken, want ontwikkelingen die nu plaatsvinden, vloeien voort uit investeringen met een blik op die toekomst. Reederei Deymann is zo'n bedrijf dat volop investeert en zich daarbij bewust is dat dit niet kan zonder te experimenteren. Hoog tijd om deze rederij eens te belichten.

tekst en foto's: Jan van 't Verlaat



HAREN AAN DE EEMS

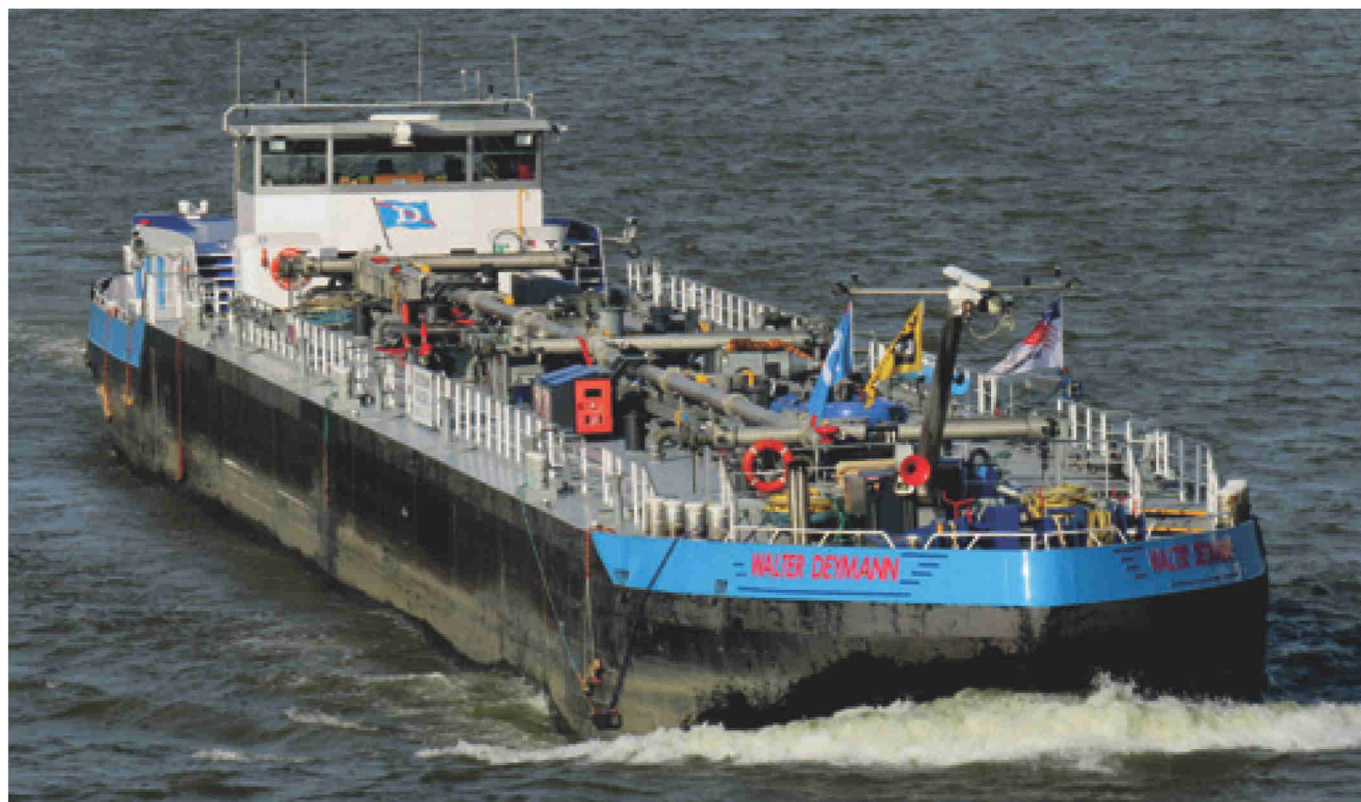
Wanneer je bij het Groningse Ter Apel de grens met Duitsland passeert, rij je direct het grondgebied van de gemeente Haren/Ems in. Het centrum van dit welvarend ogende stadje ligt op slechts 10 kilometer van de grens, pal aan de rivier de Eems. Daar staat ook het kantoor van Reederei Deymann. Net als andere bedrijven draagt deze rederij ongetwijfeld bij aan dat welvarende stadsbeeld. De internetsite van het bedrijf (www.reederei-deymann.de) steekt niet onder stoelen of banken dat het bedrijf trots is op deze bakermat, die de derde thuishaven ('drittgrößter Schifffahrtsstandort') van Duitsland wordt genoemd. Een video geeft vanuit een drone in de lucht een prachtige impressie van het stadje om daarna in te zoomen op de waterkant.

Daar aan die waterkant is volop bedrijvigheid te vinden. Aan het einde van de nieuwe haven zie je altijd wel schepen op

de helling van de welbekende Kötter Werft; soms gaat het om nieuwbouw, meestal om reparatie. En ook in de oude haven ligt het meestal vol met schepen voor inbouw van allerlei apparatuur. Aan de overkant van de rivier zijn er dan verder nog de havens van Raken en Emmeln, deel uitmakend van de gemeente Haren/Ems, met de nodige bedrijvigheid. De Eems heeft Haren vanouds economische bloei gegeven. Die historie komt tot leven in het rijtje historische binnenschepen dat in het Haren-Ruitenbroekkanaal ligt, pal voor het scheepvaartmuseum van de stad.

MARTIN DEYMANN

Het is deze context waarin Martin Deymann als jongen opgroeide. Al zes weken na zijn geboorte in 1970 voer hij naar eigen zeggen (op de site van het bedrijf) mee op het schip van zijn vader Rudolf Deymann. In zijn jonge jaren wist hij het



De WALTER DEYMANN in de voor Reederei Deymann zo karakteristieke verschijning.



Voorbeeld van een schip met de AVISO-naam waarmee de familie Deymann al jaren bekend was op de binnenwateren. Hier is de AVISO IV van familielid T. Deymann op 20 mei 2014 net in de middelste kolk van de Volkeraksluizen gearriveerd.

zeker: hij wilde binnenschipper worden. Als tiener was hij al matroos, op zijn 19e ontving hij zijn eerste patent. Samen met zijn vrouw Tanja schipperde hij sinds 1992 op hun eerste schip AVISO II door heel Europa, hij had het van zijn vader overgenomen. In 2000 lieten ze zelf een nieuw motorvrachtschip bouwen. Dat was de AVISO I, die ook geschikt was om containers te transporteren. Die werd al drie jaar later gevolgd door nog een nieuwbouw, weer een AVISO II, die met bijna 110 bij 11,45 m nog groter was.

Martin Deymann is er de man niet naar om alleen maar te varen. In de stuurhut had hij alle tijd om plannen voor de toekomst te smeden. En hij voer dan wel op een droge-ladingschip, de tankvaart ging hem in toenemende mate interesseren.

GERHARDT & DEYMANN

En zo kon het gebeuren dat hij een zakenpartner bereid vond om samen met hem in zee te gaan. Dat was Ernst-Joachim Gerhardt. Het leidde in 2003 tot de oprichting van rederij Gerhardt und Deymann GmbH & Co. KG. in Minden. Op dat moment was de naam Gerhardt op de binnenwateren een veel bekendere naam dan die van Deymann. De firma E.-J. Gerhardt met vestigingen in Minden en Zehdenick had immers in de loop der jaren met een kleine 20 motortankers de Rijn en vooral het Duitse kanalengebied bevaren. In 2003 ging het – voorzover bekend – nog om 12 motortankschepen (zie het lijstje in het gekleurde tekstkader). Een paar jaar later zou Gerhardt nog twee schepen aankopen.

Deymann was op dat moment eigenlijk alleen maar bekend van diverse achtereenvolgende AVISO-schepen van zijn familie. Buiten de al genoemde motorvrachtschepen AVISO I en II zijn er ook een AVISO (zonder nummer), een AVISO III en een AVISO IV geweest, allemaal van andere familieleden. De naam AVISO II was zelfs al drie keer voorgekomen. En nog steeds vaart er een AVISO I rond van M. & C. Deymann uit Landsberg. Dit zijn of waren (tot dan toe) allemaal droge-ladingschepen.



De opvarige chemicaliëntanker AVISO II is zojuist de brug van Beneden-Leeuwen gepasseerd. Dit was het eerste tankschip van de familie Deymann dat in 2005 door scheepswerf Bodewes uit Millingen aan de Rijn werd opgeleverd.

Namen van motortankers Gerhardt in 2003

(bron: vereniging 'De Binnenvaart')

Gerhardt bracht – voorzover bekend – in 2003 de volgende motortankers in:

MARCO GERHARDT	(ex RHENANIA TANK 52)
VERENA L. GERHARDT	(ex DETTMER TANK 5)
ERICH WÖGE SEN.	(ex DETTMER TANK 23)
IRENE GERHARDT	(ex DETTMER TANK 25)
LARA GERHARDT	(ex DETTMER TANK 29)
ISABELL GERHARDT	(ex WALSRÖDE van Tankrode / Van Ommeren)
JÖRG L. GERHARDT	(ex BERLINGERÖDE van Tankrode / Van Ommeren)
IRMGARD GERHARDT	(ex ASTERÖDE van Tankrode / Van Ommeren)
ERNST GERHARDT SEN.	(ex NORBERT van Interamas)
DANIEL GERHARDT	(ex JOHANNES van Kompas, Zwartsluis)
HOLGER GERHARDT	(ex DEBORA van Veldhuizen, Nijmegen)
CHRISTINA GERHARDT	(ex BERND van Mack uit Lübeck)

Later kwamen daar nog de volgende schepen bij:

HILDA GERHARDT	(ex LRG 48 van Lehnkering)
JAKOB GERHARDT	(ex LRG 49 van Lehnkering)

MEER DAN EEN REDERIJ

Eigenlijk ging het de beide zakenpartners niet alleen om een tankerrederei. De bedoeling was om zich ook bezig te houden met nieuwbouw, bevrachting, makelaardij, aan- en verkoop van binnenschepen. Dat is niet zo verwonderlijk wanneer je naar de vlootlijsten van beide bedrijven kijkt: vooral Gerhardt had tot dan voornamelijk schepen uit de markt aangekocht om mee te gaan varen. En met name Deymann had er geen moeite mee om een schip ook al weer snel te verkopen wanneer zich een mooie kans op winst voordeed. Schepenhandel in combinatie met het rederijwerk dus.

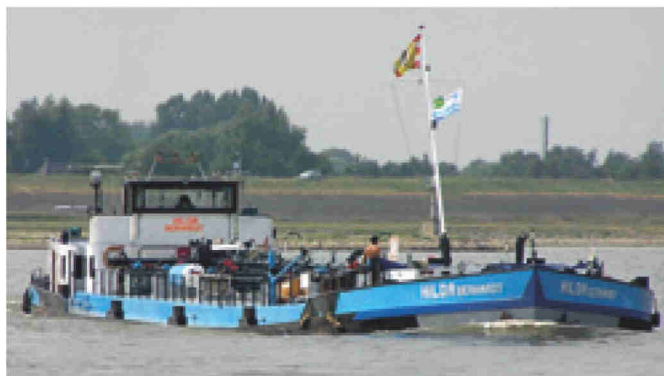
Nadat de gezamenlijke rederij was opgericht, gingen beide zakenpartners voort op dat pad. Zo wisten ze onder gunstige condities in totaal 9 motortankers te verwerven van Lehnkering – toen met een ingrijpende vlootsanering bezig – en van de Belgische tankerrederei Interamas die er mee ophield. Zes van die schepen, overwegend chemicaliëntankers, kregen een Deymann-naam, drie tankers voor minerale oliën een Gerhardt-naam.

Intussen kregen alle schepen van zowel Gerhardt als Deymann een gemeenschappelijke kleur op de boeiing: het opvallende

lichtblauw dat we heden ten dage van de Deymann-vloot kennen, werd toen geboren. Wel bleven de Gerhardt-schepen met de eigen rederijvlag in top varen. In snel tempo zag je in die jaren na 2003 steeds meer van die lichtblauwe schepen op de waterwegen verschijnen. En steeds vaker zag je op die schepen een nieuwe vlag in top, die van Deymann. Het is de vlag die bij het begin van dit artikel staat afgedrukt. Het rederijkantoor verhuisde in 2005 naar Haren/Ems.

WEER EEN FAMILIESCHIP

Dat laatstgenoemde jaar was toch al gedenkwaardig, want toen liep er een nieuwbouwtanker van stapel, de AVISO II. Het bijzondere is echter dat dit schip eigendom werd van Tanja en Martin Deymann. Dat zag je ook terug in de traditionele familienaamgeving van dit schip, maar anders dan alle vorige AVISO-schepen ging het nu om een motortankerschip. Toch riep die naamgeving verwarring op, want de AVISO II was toch ook al twee jaar eerder gedoopt, al was dat bij de Damenwerf in Bergum? Ja, maar dat was een nieuw droge-ladingschip, zoals eerder in dit artikel al gemeld. En dat schip werd nu al weer verkocht.



Voorbeelden van tankers uit het 'Gerhardt-smaldeel' die tussen 2003 en 2007 deel uitmaakten van de toenmalige rederij Gerhardt und Deymann GmbH & Co. KG. Links de HILDA GERHARDT in Deymann-kleuren maar met de Gerhardt-vlag in top opvarig bij Rossum, rechts de HOLGER GERHARDT die de oostelijke sluiscolk van Kembs uitvaart voor de laatste etappe naar Basel. Beide foto's stammen uit 2006.



Deze MARTEN DEYMANN was in 2005 het eerste project van Deymann en Gerhardt samen: een ingrijpend omgebouwd schip, waarvan alleen de achterkant nog herkenbaar was als voormalig Lehnkeringschip. Ooit was het schip nog bij de toenmalige Rheinwerft Walsum als VTG 212 te water gegaan. Nu beleefde het na 33 jaar een wedergeboorte, in Haren/Ems voorzien van een nieuw voorschip en een dubbelwandig middenschip.

Vlootlijst vroegere schepen (excl. Gerhardt-schepen)

(bron: vereniging 'De Binnenvaart')

in volgorde van overname- of bouwjaar door Deymann

naam:	afmetingen:	ton:	pk (excl. boegschr.):	bouwj.:	overgen./: omdoop	opm.:
Tankschepen						
Sophie-D	84,94 x 9,58 x 3,08	1663	1000 Deutz	1964	2005	ex Alain
Tanja Deymann (1)	109,23 x 11,40 x 3,22	2375	1800 MTU	1984	2005	ex Santa Ponsa
Rudolf Deymann (1)	110,00 x 11,45 x 3,40	2768	1950 MAK	2003	2005	ex Santa Rufina
Otto Deymann (1)	84,91 x 9,00 x 2,92	1535	900 MWM	1972	2005	ex LRG 210
Marten Deymann (1)	84,74 x 9,60 x 3,00	1553	900 MWM	1972	2005	ex LRG 212
Luise Deymann (1)	104,96 x 9,50 x 2,92	1940	2 x 560 MWM	1972	2007	ex LRG 220
RelationShip II	84,70 x 9,49 x 2,98	1599	1175 Caterpillar	1984	2009	ex Stesa
Luise Deymann (2)	105,10 x 10,50 x 3,17	2386	1380 Caterpillar	1991	2010	ex Synergos
Altenberge	81,99 x 8,99 x 2,23	1094	450 MWM	1962	2010	ex Jakob Gerhardt
Altharen	99,87 x 9,00 x 1,15	1886	900 MWM	1972	2010	ex Irmgard Gerhardt
Dankern	100,00 x 9,00 x 2,60	1576	800 Deutz	1974	2010	ex Isabell Gerhardt
Emmeln	79,95 x 8,99 x 2,45	1135	625 MAK	1969	2010	ex Jörg L. Gerhardt
Erika	81,96 x 8,99 x 2,22	1076	450 MWM	1962	2010	ex Hilda Gerhardt
Landegge	84,50 x 9,47 x 2,56	1481	750 Deutz	1962	2010	ex Ernst Gerhardt Sen.
RelationShip III	gegevens, zie bij Rudolf Deymann (1)			2003	2011	ex Rudolf Deymann (1)
Maria Deymann (1)	79,96 x 9,00 x 2,80	1335	870 MWM	1978	2012	ex Schildhorn
Otto Deymann (2)	109,92 x 11,40 x 3,00	2272	1768 MAK	1999	2014	ex Stolt Lausanne

Droge-ladingschepen

Aviso I (1)	84,76 x 9,58 x 2,45	1199	1197 MTU	2000		nieuw, later Lehar
Aviso II (1)	84,74 x 9,51 x 2,55	1338	1125 Deutz	1925	1992	ex Wilhelm
Aviso II (2)	110,00 x 9,50 x 3,02	2154	1460 Detroit	1980	1999	ex Christiaan
Aviso II (3)	109,50 x 11,45 x 3,60	3206	2400 MTU	2003		nieuw

(Andere, hier niet vermelde Aviso-schepen voeren en varen voor andere leden van de familie Deymann)

Zie voor huidige schepen de lijst enige pagina's verderop.

Op de zonovergoten donderdag van 27 mei 2005 was er een aardig oploopje van familie, vrienden en zakenrelaties bij de scheepswerf Bodewes in Millingen aan de Rijn. Daar doopte Leonie Deymann, het vierjarige dochtertje van de trotse eigenaren, de AVISO II, chemicaliëntanker van de klasse C, dus geschikt voor het vervoer van alle soorten chemicaliën in de ingebouwde negen tanks van roestvrij staal. Het schip was weliswaar als casco uit het Tsjechische Usti gekomen en in Millingen afgebouwd, toch had het heel wat economische spin-off teweeggebracht in thuishaven Haren aan de Eems. Zo zorgde de firma Wessels voor de complete woningen aan boord. Geen wonder dat het gemeentebestuur van Haren bij het evenement vertegenwoordigd was. Je zal maar zo'n ondernemer als Deymann in je gemeente hebben die voor zo veel werkgelegenheid zorgt.

TWEE GEZAMENLIJKE PROJECTEN

Nog geen twee maanden later was er een vergelijkbare happening. Deze keer, op 16 juli, hoefden de gasten uit Haren niet ver te reizen: plaats van handeling was hun woonplaats, bij de scheepswerf Schulte & Müller aan de overkant van de Eems in stadsdeel Raken. Deze keer was het de beurt aan Marten, het jongere broertje van Leonie, om de MARTEN DEYMANN te dopen. Toch was dit geen eigen familieschip maar het eerste gezamenlijke scheepsbouwproject van de firmanten Ernst-Joachim Gerhardt en Martin Deymann.

Al glom de splinternieuwe blauwe boeg van dit schip de gasten tegemoet, het was geen nieuwbouw. Maar toch: de vroegere enkelwandige Lehnkering-tanker voor minerale oliën, tot voor kort nog LRG 212 geheten, was omgetoverd in een dubbelwandige chemicaliëntanker. Bovendien werd het schip voorzien van een nieuw voorschip, gebouwd op de Navia-werf in Decín (Tsjechië), en in Haren samengevoegd met de rest. Dus eigenlijk verschilde het niet zo veel van een nieuwbouw. Nog meer dan bij de vorige tanker werd er veel werk door bedrijven uit Haren in verwerkt, zoals ondermeer door Deymann Rohrbau (geen familie) die het complexe pijpleidingensysteem installeerde, de Gebr. Klene die de MWM-motor drastisch reviseerden, en de firma Jansen die alle elektriciteit in het schip vernieuwde. Geen wonder dat de Harense burgemeester Honnigfort bijna woorden tekort kwam om de firmanten lof toe te zwaaien.

En helemaal op het eind van dat jaar, op 29 december, was het de derde keer binnen dat ene jaar 2005 raak. Toen reisden de gasten uit Haren weer naar het Nederlandse Millingen aan de Rijn. Er werd door familieman Martin Deymann weer een waar 'event' van gemaakt: nu mocht dochter Leonie voor de tweede keer een fles champagne tegen de boeg van een splinternieuw schip kapot slaan en die was dan ook naar haar genoemd: LEONIE DEYMANN. Niet dat het een schip van Deymann alleen was, want ook Ernst-Joachim Gerhardt was als zakenpartner nadrukkelijk aanwezig. De nieuwe chemicaliëntanker was vrijwel identiek aan de eveneens bij Bodewes gebouwde AVISO II. Ook nu weer was het casco uit Usti in Tsjechië gekomen.

VERSCHILLEN EN GESCHILLEN?

Eind 2005 had de onderneming al 22 motortankschepen in bedrijf. Daarvan behoorden er 8 tot het 'Deymann-smaldeel' uit Haren en 14 tot dat van Gerhardt uit Minden. Dat we nu over 'smaldelen' schrijven, komt voort uit een simpele waar-



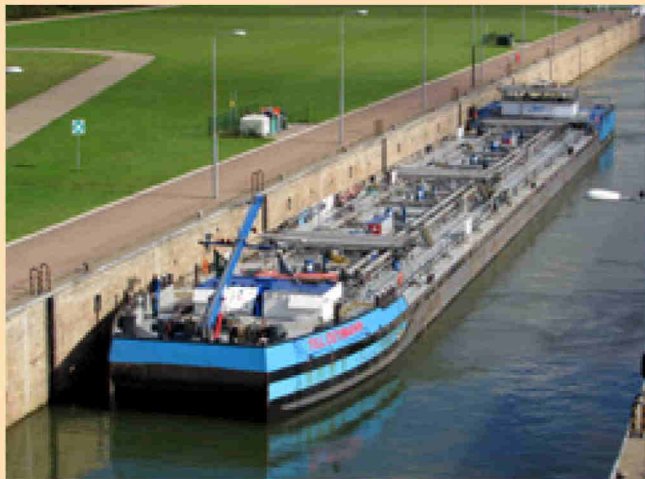
De TANJA DEYMANN was het eerste schip met deze naam. Kenners zien er nog wel de voormalige Interma-tanker SANTA PONSA in, gebouwd bij Vahali in Gendt. De chemicaliëntanker ligt hier op 18 augustus 2005 voor de Sachtleben-fabriek in Homberg.

neming uit die jaren. De gezamenlijke onderneming van de partners Gerhardt en Deymann leek toch minder stevig geïntegreerd dan aanvankelijk gedacht. Je zag het al aan de vloten uit beide 'smaldelen': de Deymann-schepen waren doorgaans moderne chemicaliëntankers die er bovendien tot in de puntjes verzorgd uitzagen, maar dat kon je van de Gerhardt-schepen niet altijd zeggen. Was het ook verbeelding dat de kleurentint op veel Gerhardt-schepen steeds meer ging afwijken van de frisse helblauwe kleur op de Deymann-schepen, of was het gewoon slordigheid bij het mengen van de verf geweest? Het Gerhardt-smaldeel wekte niet de indruk dat daar veel investeringen aan werden gepleegd.

Leidden die verschillen ook tot geschillen? Hoe dan ook, begin 2007 werd in media gemeld dat Gerhardt en Deymann besloten hadden ieder hun eigen weg te gaan. Ernst-Joachim Gerhardt ging zich weer concentreren op zijn eigen ondernemingen in Minden, waaronder de 15 motortankers die tot dan vanuit Haren samen met Deymann waren geëxploiteerd. En Martin Deymann ging alleen verder onder de firmanaam Reederei Deymann GmbH & Ko. KG in Haren/Ems.



De LEONIE DEYMANN is ook weer genoemd naar een familielid, in dit geval de dochter van Martin en Tanja Deymann, die de chemicaliëntanker op 4-jarige leeftijd mocht dopen.



TILL DEYMANN

Gegevens: 109,80 x 11,45 x 3,75 m
3326 ton
4 x 460 pk Caterpillar

Het eerste dat opvalt aan dit experimentele schip, is de dubbele romp. Een paar meter verderop komen de beide kielen samen in één scheepsbodem waaronder een stroom van microscopisch kleine luchtbellens wordt opgewekt (zogenoemde 'luchtsmering') om de waterweerstand te verminderen. Ook bijzonder zijn de vier elektronisch gestuurde HRP-roerpropellers, op elke hoek van het schip, dus zowel voor- als achterop. Daardoor is de tanker veel beter manoeuvreerbaar dan gangbare schepen, hetgeen vooral op smalle kanalen en in sluizen handig is. De dubbele romp vermindert de golfvorming aanzienlijk. Verder is het schip sterk gewichtsbesparend gebouwd. Het kreeg een vlakke bodem en een stang als kim. Door het bijzondere ontwerp werd bereikt dat vooral bij laag water veel meer lading meegenomen kan worden. De brandstofbesparing zou 35 % bedragen. Het schip moest ook nog een forse besparing van de uitstoot (fijnstof zelfs bijna 100 %) opleveren. Dit alles bracht het Duitse milieuministerie tot het besluit om 30% van de bouwkosten te subsidiëren.

De lagere uitstoot moest met filters en katalisatoren bereikt worden, maar Martin Deymann vertelde in 2016 dat het hier-toe geïnstalleerde systeem in de praktijk zo veel storingen opleverde dat ze het uiteindelijk helaas moesten uitschakelen. Dit onderdeel mislukte, maar op de andere onderdelen bleek het experimentele schip succesvol. Dat hoort bij experimenten, soms lukt het en soms ook niet. Het schip is dan ook anno 2018 nog altijd in de vaart, net als twee soortgelijke 'Futura'-schepen van rederij Schramm uit Brunsbüttel.



AL WEER EEN NIEUWBOUWPROJECT

Onverdroten ging Deymann verder op de weg die hij al eerder was ingeslagen. Dat was een weg van investeren met aandacht voor innovaties en experimenten. Hij bleek een man die zijn nek durft uitsteken. Dat leidde tot weer een nieuwbouwproject, het negende schip in zijn (nu) geheel eigen vloot. Deze keer was het weer een doopfeest in Haren zelf. Daar kwam staatssecretaris Astrid Klug van het Duitse milieuministerie maar wat graag de nieuwe TILL DEYMANN open. Want dit was een

grensverleggend schip. Zo grensverleggend dat Deymann in zijn dooprede het realisatieproces als een ware hindernissen-loop beschreef waarbij tal van instanties en personen dwars hadden gelegen. Een semi-katamaran, en dan bovendien nog met een speciale voortstuwing op vier punten en zo nog wat nieuwigheden; ja, dat kwam niet in het woordenboek van het papegaaiencircuit voor.

Eigenlijk was het idee afkomstig van de firma New Logistics en heette het concept 'Futura'. Deymann had zich laten overtuigen

om dat eens uit te proberen. Zelf regelde hij de financiering bij een bank en zekerheid van bevrachting bij Lehnkering. Een extra complicatie was het faillissement van de bouwwerf in Brake, waarna het bouwproces kon worden verlegd naar de Kötter Werft in Haren/Ems. In een apart tekstkader worden enkele kenmerken van de TILL DEYMANN beschreven.

'RELATIONSHIP'

Rond de jaarwisseling 2008/2009 werden twee tankers in gebruik genomen onder de formule 'RelationShip'. Die bedoeling van Martin Deymann was om met die formule jonge ambitieuze schippers te begeleiden op hun weg naar zelfstandigheid. Door de rederij werden daartoe allerlei faciliteiten geboden bij de aankoop en de exploitatie van hun schip, de betrokkenen konden volop gebruik maken van de know-how van Deymann en doorgaans kregen ze in financiële zin ook een flinke zet door medeparticipatie en risicodeling door rederij Deymann. Zo verschenen de RELATIONSHIP en de RELATIONSHIP II, respectievelijk van een Nederlander en een Tsjech. Twee jaren later ook nog gevolgd door de RELATIONSHIP III. De nummers II en III waren tot dan chemicaliëntankers van Deymann.

Deymann stopt tot op de dag van vandaag trouwens veel energie in opleidingen. Hij vindt dat niet alleen voor het eigen bedrijf belangrijk, maar ook voor de binnenvaart in het algemeen. Hij heeft zelfs wel eens het begrip 'Deymann Akademie' in de mond genomen. Op de site van rederij Deymann wordt in elk geval de aandacht gevestigd op opleidingen voor binnenschipper en kantoormanagement ('Kauffrau/-mann'). Het praktijkdeel van deze opleidingen wordt binnen rederij Deymann vormgegeven.

VEEL AANKOPEN

In de jaren 2010 en 2011 kocht Deymann veel schepen uit de markt. Daaronder een slechts twee jaar oude tanker, die als (tweede) MARTEN DEYMANN op de waterwegen verscheen. De oude met die naam werd al weer na vijf jaar verkocht. Twee jaar eerder was de economische crisis uitgebroken, Deymann greep zijn kansen en dat leidde tot een forse uitbreiding van de Deymann-tankervloot met moderne tankers. Zo kwamen de kanaaltankers BERND DEYMANN, WALTER DEYMANN en GÜNTER DEYMANN, gemiddeld nog maar twee jaar oud, de vloot versterken. Niet dat Deymann alleen op de kanalen vaart, want het hele stroomgebied van de Rijn hoort tot het werkterrein.

Verder kwam er (een tweede) LUISE DEYMANN, de eerste met die naam was ook al weer verkocht. En dan waren er nog



Eén van de drie tankers in het kader van het 'RelationShip'-project. De RELATIONSHIP II is hier zojuist afgestoten en ligt in maart 2018 bij de ingang van de Rietbaan in Zwijndrecht op een nieuwe toekomst te wachten.

de zes enkelwandige tankers die van de vroegere zakenpartner Gerhardt – ook dat bedrijf was intussen beëindigd – overkwamen. Die kregen geen Deymann-familienaam op de boeiing, maar gingen ALTENBERGE, ALTHAREN, DANKERN, EMMELN, ERIKA en LANDEGGE heten, wel in de Deymann-kleuren. Deze overname spoorde niet met het vlootbeleid van Deymann, want dat stond al jaren in het teken van dubbelwandigheid. Er speelden kennelijk andere motieven mee, die ongetwijfeld te maken hadden met het vroegere partnerschap. Sommige van deze schepen werden dan ook al weer heel snel doorverkocht, andere hebben het nog enige jaren in de Deymann-vloot uitgehouden totdat zich een mooie kans tot verkoop voordeed. Zo is de ALTHAREN verkocht aan de brandweer van Straatsburg die het ombouwde tot oefenschip.

EERSTE KOPPELVERBAND

En weer herhaalde zich de nog kortstondige geschiedenis: een scheepsdoop op 29 oktober 2010, deze keer bij de TeamCo Shipyard in Heusden. Eigenlijk de doop van twee schepen gelijk, want het betrof een koppelverband, uiteraard dubbelwandig. De schoonmoeder van Martin Deymann mocht deze keer als doopster fungeren van de eenheid, luisterend naar de naam van haar dochter en dus de echtgenote van Deymann: TANJA DEYMANN I en TANJA DEYMANN II. De voorloper met die naam stond al een tijdje niet meer op de vlootlijst, want voer inmiddels als RELATIONSHIP. In een apart tekstkader wordt aandacht geschonken aan dit koppelverband en de wijze waarop het flexibel wordt ingezet.



Zowel op de kanalen als op de Rijn zijn de Deymann-tankers ondanks het nog korte bestaan van de rederij een bekende verschijning geworden. Links ligt de BERND DEYMANN op het Wesel-Dattelnkanaal te wachten tot de sluis Ahsen 'groen' geeft, rechts de LANDEGGE opvarig op de Waal bij Ooij, één van de zes tankers die uit de opgeheven Gerhardt-rederij overkwamen.



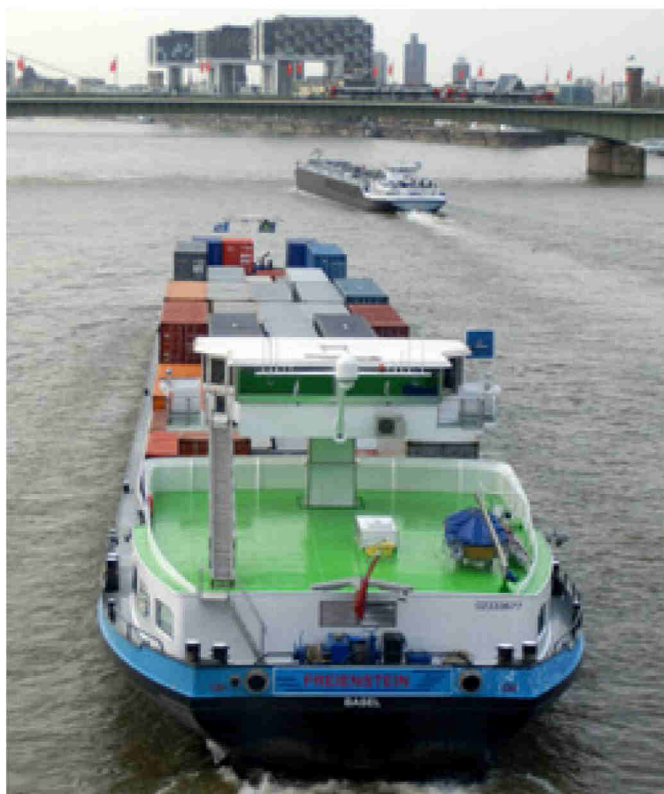
Tankkoppelverband TANJA DEYMANN

Gegevens:	duw-mts TANJA DEYMANN I	tankduwbak TANJA DEYMANN II
	84,30 x 9,60 x 3,15 m	80,50 x 9,60 x 3,14 m
	1644 ton	1615 ton
	1278 pk Mitsubishi	boegschroef 550 pk Scania-Veth
	boegschroef: 375 pk Scania-Veth	hekschroef 550 pk Scania-Veth

Dit in 2010 opgeleverde nieuwe koppelverband zou ingezet worden in een meerjarig contract voor het vervoer van minerale olieproducten tussen Hamburg en Hannover. Toen de bevrachter met wie dit was overeengekomen nog geen jaar later failliet bleek, zat Deymann niet alleen met een financieel probleem maar ook met de uitdaging hoe en waar dit koppelverband in te zetten. Elk nadeel heeft een voordeel en dat zou dan hier gezien moeten worden als een prikkel tot innovatieve oplossingen. Aan Martin Deymann is dat wel besteed. Al tijdens het ontwerp van het koppelverband was rekening gehouden met de mogelijkheid om op kanalen en in havengebieden gescheiden te varen. Daartoe was de duwbak zowel voor als achter van vermogen voorzien en ook van een inzinkbaar stuurhuis. Bij het gesplitst in- en uitvaren van een sluis of scheepslift handig, maar eventueel ook bruikbaar op langere kanaaltrajecten.

In 2014 werd een duwbootje uit de markt gekocht, die MAXI ging heten. In de begintijd van de duwvaart was die nog voor 'de Fransman' gebouwd als SAÏNE (havenduwboot in Straatsburg). Met dit duwbootje van 600 pk achter de duwbak is het toch wat makkelijker voortbewegen. Afhankelijk van het vervoersaanbod is flexibiliteit mogelijk. Zo zie je het duwmotor-tankschip soms alleen varend of de MAXI met de duwbak, dan weer is het koppelverband compleet onderweg. Ook gebeurt het dat een ander schip de tankbak stroomaf varend langszij meeneemt. Het vergt wel wat organisatie en het experimenteren gaat ongetwijfeld nog door. Zo doe je ervaring op en dat kan leiden tot interessante oplossingen.





Met de overname van de voormalige Seibert/Estra-vloot was Deymann in één klap ook een toonaangevende containerrederij geworden. Hier twee van die schepen, boven de in Keulen opvarige FREIENSTEIN net na de overname, onder de DILSBERG afvarig in Sliedrecht.

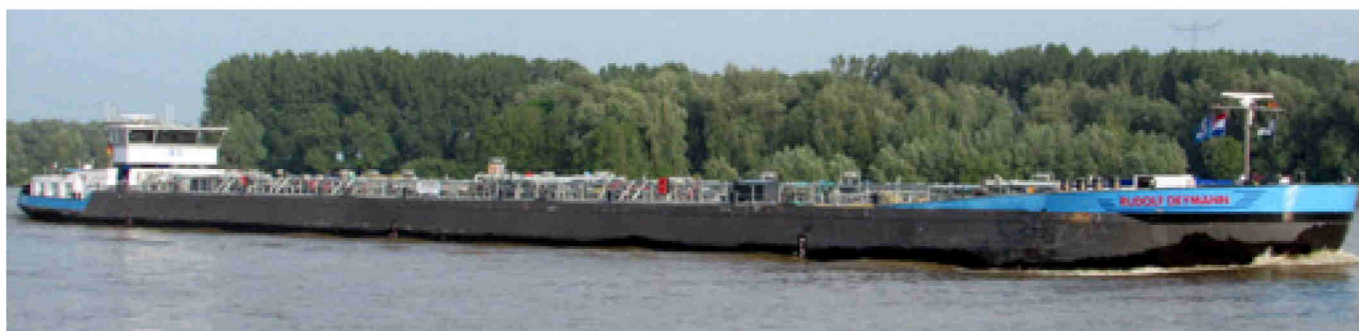
In zijn toespraak bij deze doopplechtigheid haalde Martin Deymann fel uit naar het onprofessionele gedrag van concurrenten die de markt in een neerwaartse spiraal brengen door onder de kostprijs te varen. De hier door hem geventileerde ervaringen in de tankerwereld brachten hem ongetwijfeld tot een wijziging van zijn bedrijfsstrategie die spoedig zichtbaar werd. Hij wilde niet meer alleen afhankelijk zijn van de tankvaart. Diversificatie was zijn sleutelwoord geworden.

ZEVEN CONTAINERSCHEPEN

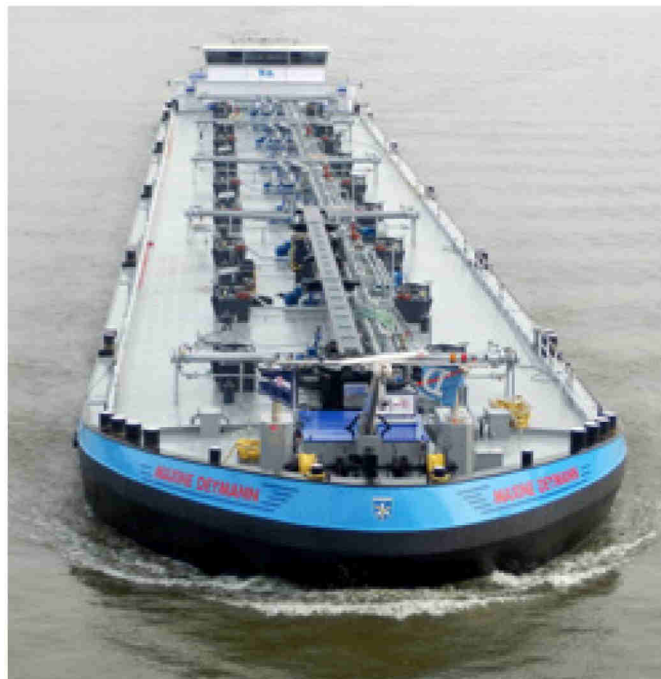
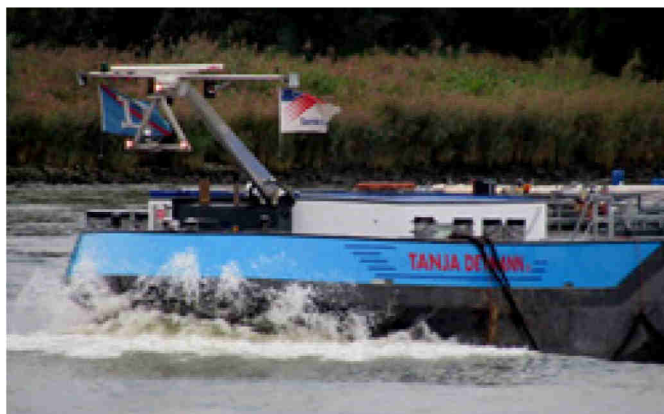
Hij liet er weer geen gras over groeien. In december 2012 maakte Deymann bekend dat hij alle containerschepen van de Ernst-Ludwig-Seiber Stiftung, voorheen de rederij Seibert/Estra, per 1 januari zou overnemen. Zodra hij had opgevangen dat die schepen te koop waren, zat hij binnen de kortste keren in Neckargemünd aan tafel om de koop te regelen. Daar had hij maar één enkel weekend voor nodig gehad om die knoop door te hakken. Hoewel andere bedrijven het al langer wisten, waren die nog volop bezig om intern te overleggen. Het waren allemaal moderne 135-meterschepen, nota bene met de bijbehorende langjarige contracten met Frankenbach en Contargo erbij. Voorwaar, een strategische zet van formaat, gezien in het licht van zijn nieuwe diversificatiebeleid. De FREIENSTEIN (de grootste van 14,35 m breed, nog slechts drie jaar oud) en de zusterschepen WINDECK, HIRSCHHORN, TRIFELS, DILSBERG, AARBURG en STOLZENECK (alle 11,50 breed waardoor ook terminals op de Main bediend kunnen worden), deze prachtige vloot schepen nam in 2013 de blauwe Deymannkleur aan. Alleen de schepen, grotendeels met bemanning, werden overgenomen, de kantoor-‘overhead’ niet. In één klap stond Deymann nu ook als grote containervervoerder op de kaart.

NOG MEER DIVERSIFICATIE

Het diversificatiebeleid vertaalde zich intussen ook op andere manieren. Sinds 2012 ressorteerde zelfs een scheepssloperij onder het bedrijf. Die werd samen met de firma Augustin in Papenburg opgericht als ‘DA Schiffsverwertung’. Er werd 1 miljoen in geïnvesteerd. Deymann verklaarde dat je tot dan eigenlijk alleen in Nederland sloperijen aantroef, dus ook hier zag hij een gat in de markt en dit bedrijf zat al snel goed in het werk. Verder beschikte Deymann over experts die inspecties voor derden verrichten en nog steeds trad het bedrijf tevens op als scheepsmakelaar. Er werden in 2012 en 2014 twee tankers gekocht en weer snel verkocht, nadat ze in de tussentijd nog even als MARIA DEYMANN en OTTO DEYMANN in de Deymannvloot waren ingezet. Ook werd een ondernemer uit Haren begeleid bij de realisatie van zijn nieuwbouwtanker. De Reederei Deymann was dus al lang niet meer een rederij-sec.



De chemicaliëntanker RUDOLF DEYMANN werd in 2013 door de TeamCo Shipyard in Heusden opgeleverd. Daar laat Deymann de laatste tijd veel schepen bouwen, nadat Bodewes in Millingen ophield te bestaan.



Deymann bevracht zelf geen schepen. Dat specialistenwerk wordt overgelaten aan gerenommeerde bevrachters in diverse marktsegmenten. In de voormast zie je dan ook altijd naast de Deymann-vlag ook het dundoek van zo'n bevrachter wapperen, zoals TankMatch, Rhenus (Contargo) en Unibarge op de hier afgebeelde foto's. De MAXINE DEYMANN (rechts) is het grootste schip van de rederij (6364 ton), een in 2014 bij TeamCo gebouwde bunkertanker die in het ARA-gebied actief is.

De diversificatie neemt niet weg dat Deymann de tankvaart trouw bleef, want in datzelfde jaar werd toch ook weer een nieuwe moderne chemicaliëntanker in gebruik genomen, de RUDOLF DEYMANN, onder toezicht van Germanische Lloyd gebouwd. Het was volgens Deymann een prachtig schip geworden, en dan te bedenken dat die ontstond uit een zogenoemd 'Chinees crisiscasco' dat sinds het uitbreken van de economische crisis jaren lang ergens onbenut was blijven liggen. Wederom een schip met dezelfde naam als een voorganger, genoemd naar vader Deymann. Het was weer de Heusdense scheepswerf TeamCo die dit tankschip opleverde. Het experimenteren ging alsmaar door. Deze keer werd bijvoorbeeld een andere uitstootbeperkende techniek ingebouwd dan in vorige

schepen, een uiterst belangrijk aandachtspunt voor Deymann, dat echter alleen met vallen en opstaan geoptimaliseerd leek te kunnen worden, zoals hij zelf opmerkte. Het nieuwe schip was al het 9e in de Deymann-vloot waaraan het certificaat 'Green Award' was toegekend.

Martin Deymann nam de afgelopen jaren naast diversificatie ook het begrip anticyclisch investeren in de mond. Hij is er van overtuigd dat je moet investeren in marktsegmenten wanneer die een relatief slechte periode doormaken. De prijs is dan gunstig en bovendien leiden crisistijden tot kansen wanneer je de kunst verstaat om die te benutten.



Het motortankschip HELGA DEYMANN neemt de TANJA DEYMANN II mee stroomafwaarts op de Beneden-Merwede. Het laatstgenoemde vaartuig maakt normaliter deel uit van het gelijknamige koppelverband, maar wordt flexibel ingezet, zoals deze afbeelding illustreert.

Vlootlijst huidige schepen (2018)

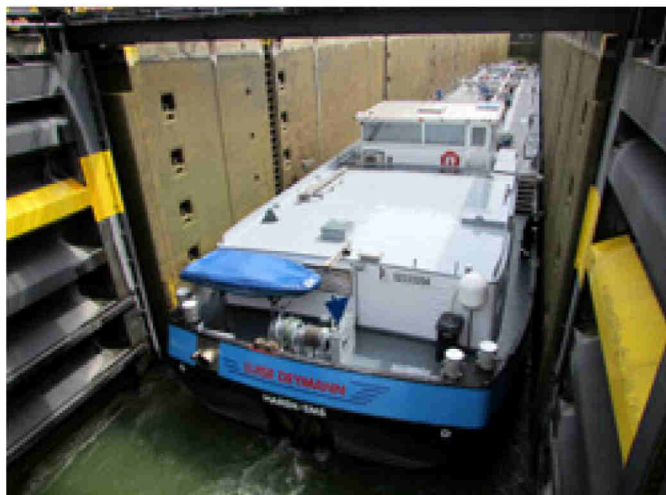
(bron: vereniging 'De Binnenvaart')

in volgorde van overname- of bouwjaar door Deymann

naam:	afmetingen:	ton:	pk (excl. boegschr.):	bouwj.:	overgen./: omdoop	opm.:
Tankschepen						
Aviso II (4)	110,00 x 11,40 x 3,56	2949	1795 MTU	2005	nieuw	
Leonie Deymann	110,00 x 11,40 x 3,60	2988	1795 MTU	2005	nieuw	
RelationShip	109,23 x 11,40 x 3,22	2375	1800 MTU	1984	2008	ex Tanja Deymann (1)
Till Deymann	109,80 x 11,45 x 3,75	3326	4 x 460 Caterp.	2007	nieuw	
Reinhold Deymann	84,94 x 9,58 x 3,08	1663	1000 Deutz	1964	2009	ex Sophie-D
Marten Deymann (2)	110,00 x 11,40 x 3,11	2505	1520 Caterpillar	2008	2010	ex Waterpoort
Bernd Deymann	86,00 x 9,50 x 3,00	1505	1197 MTU	2008	2011	ex Green Tank 3
Walter Deymann	84,66 x 9,50 x 3,05	1577	1156 MTU	2009	2011	ex Green Tank 4
Günter Deymann	84,68 x 9,50 x 3,10	1655	1156 MTU	2010	2011	ex Green Tank 6
Rudolf Deymann (2)	110,00 x 11,45 x 3,00	2322	1600 Wärtsilä	2013	nieuw	
Maxine Deymann	135,15 x 15,00 x 4,31	6364	2 x 1278 Mitsub.	2014	nieuw	
Erasmus	110,00 x 11,45 x 4,50	2875	1500 ABC	2014	nieuw	
Luike Deymann (3)	84,94 x 9,64 x 3,12	1608	1014 Caterpillar	2010	2015	ex Joffer Jet
Imke Deymann	110,00 x 11,45 x 3,40	2768	1950 MAK	2003	2015	ex RelationShip III
Margret Deymann	110,00 x 11,45 x 3,78	3210	1775 Caterpillar	2005	2016	ex Cebu
Maria Deymann (2)	99,90 x 9,50 x 3,35	2016	1305 Mitsubishi	2010	2016	ex Elize.V
Helga Deymann	110,00 x 11,45 x 3,60	2991	1775 Caterpillar	2005	2016	ex Diamar
Doris Deymann	110,00 x 11,40 x 3,00	2331	1500 ABC	1992	2018	ex Ursula
koppelverband:						
Tanja Deymann I	84,30 x 9,60 x 3,15	1644	1278 Mitsubishi	2010	nieuw	
Tanja Deymann II	80,50 x 9,60 x 3,14	1615	2 x 550 Scania	2010	nieuw	
Droge-ladingschepen						
Windeck	135,00 x 11,50 x 2,74	2705	1800 ABC	1997	2013	ex Windeck (Seibert)
Hirschhorn	135,00 x 11,50 x 3,20	3318	1800 ABC	2000	2013	ex Hirschhorn (Seibert)
Trifels	135,00 x 11,50 x 3,20	3332	1800 ABC	2000	2013	ex Trifels (Seibert)
Dilsberg	135,00 x 11,50 x 2,80	2728	1800 ABC	2001	2013	ex Dilsberg (Seibert)
Aarburg	135,00 x 11,50 x 3,20	3297	1800 ABC	2004	2013	ex Aarburg (Seibert)
Stolzeneck	135,00 x 11,50 x 2,80	2728	1800 ABC	2002	2013	ex Stolzeneck (Seibert)
Freienstein	135,00 x 14,35 x 3,20	4044	2 x 1370 Mitsub.	2010	2013	ex Freienstein (Seibert)
Emelie Deymann	110,00 x 11,45 x 3,64	3256	1836 Caterpillar	2013	2016	ex Zijpsche Gat
Sophie Deymann	110,00 x 11,45 x 3,64	3256	1836 Caterpillar	2013	2016	ex Sennerplaat
Finn-Lucas Deymann	110,00 x 11,45 x 3,64	3256	1836 Caterpillar	2013	2016	ex Slack
Monika Deymann	135,00 x 14,20 x 4,01	5558	2 x 1521 Caterp.	2016	nieuw	
Otto Deymann Sen.	34,91 x 6,20 x 1,10	340	180 Deutz	1965	2017	ex Nankea
koppelverbanden:						
Tilo Deymann I	109,99 x 11,40 x 3,40	2813	2 x 1835 Caterp.	1995	2017	ex Anastasia
Tilo Deymann II	86,50 x 11,45 x 3,59	2512	geen		2003	2017ex Anastasia II
Christiane Deymann I	110,00 x 11,45 x 3,32	2821	2 x 1300 Cummins	2000	2017	ex Veronique
Christiane Deymann II	77,35 x 11,42 x 3,45	2033	geen		1989	2017ex Veronique II
Duwboot						
Maxi	15,13 x 4,99 x 1,65	nvt	2 x 300 Deutz	1960	2014	ex Colas

De bezetting van het Deymann-kantoor in Haren wordt bewust van bescheiden omvang gehouden. Dat is mede mogelijk doordat Deymann de eigen schepen niet zelf bevracht. Hij vindt dat een specialiteit voor anderen. Gaande jaren zijn er zorgvuldig relaties opgebouwd met enkele bevrachters aan wie hij dat werk met een gerust hart toevertrouwt. Voorop de schepen van Deymann zie je dan ook doorgaans de vlag van de bevrachter van dat schip, wapperend naast de Deymann-vlag. En ook hier blijkt diversificatie de leidraad, namelijk spreiding over meer (professionele) bevrachters. Op de tankschepen zie je momenteel vooral de vlag van Interstream Barging en Tankmatch, maar verder ook Unibarge en Bruinsma Freriks Transport (BFT). Vrijwel alle containerschepen hebben het bord van Contargo (Rhenus) of Frankenbach op de den. De overige droge-ladingschepen worden momenteel veelal bevracht door Speicherei-Transport (ST).

Soms worden ook andere constructies bedacht. Meestal had Deymann de schepen uit eigen middelen gefinancierd, maar in het geval van de nieuwe chemicaliëntanker ERASMUS, die in 2014 werd opgeleverd, wederom door TeamCo, haalde hij een mede-investeerder aan boord, de Schiffahrtsgesellschaft NTH uit Lilienthal. Dat is wellicht mede de reden dat dit schip niet in Deymann-kleuren vaart, maar in die van Interstream Barging die het schip bevracht en waarmee Deymann een goede relatie heeft opgebouwd.



Ook binnen de tankvaart ging Deymann het diversificatieprincipe toepassen. Op 11 juli 2014 werd een splinternieuwe bunkertanker gedoopt, de MAXINE DEYMANN, met 135 x 15 m en 6364 ton het grootste Deymann-schip. Het bunkeren annex ARA-vaart (tussen de zeehavens Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam) werd daarmee een nieuwe marktniche voor Deymann en hij koos daarom voor bevrachter Unibarge die daar goed in thuis is. Bijna overbodig te melden dat ook dit schip werd uitgerust met een krachtige boegstraalinstallatie, in dit geval twee maal Verhaar-Omega-jet van 535 pk in verbinding met Volvo-motoren.

Het tafereel op de TeamCo-werf in Heusden begint bijna routine te lijken: de burgemeester van Haren steekt weer de loftrumpet af, pater Sievers en aalmoezenier Van Welzenes zegenen het schip in en deze keer is het de beurt aan het jongste dochtertje Maxine Deymann om de doop te verrichten. Het tijdschrift Schiffahrt und Technik kopt dan ook: 'Das größte Schiff für das kleinste Kind.' Deymann vertelt de aanwezigen dat dit dan al het 35ste schip van de rederij is.

NOG MEER VLOOTGROEI

Alsmar verder gaat de vernieuwing en uitbreiding van de vloot. In de afgelopen drie jaren kwamen er nog 5 tankers, 5 droge-ladingschepen en 2 koppilverbanden bij. De motortankschepen waren overnames uit de markt, resulterend in de moderne dubbelwandige tankers LUISE DEYMANN (de derde met die naam), MARGRET DEYMANN, MARIA DEYMANN (de tweede met die naam) en HELGA DEYMANN. Oudere schepen werden verkocht. Verder werd de RELATIONSHIP III nu een 100%-Deymann-schip met de naam IMKE DEYMANN. Heel recent bleek er ook nog een DORIS DEYMANN bijgekomen, van WGL/Imperial afkomstig.

Een mooie gelegenheid deed zich voor toen drie moderne droge-ladingschepen van Overmeer konden worden bemachtigd die EMELIE DEYMANN, SOPHIE DEYMANN en FINN-LUCAS DEYMANN gingen heten. Het mooie is dat deze zowel voor het containervervoer als voor andere droge lading

Deze LUISE DEYMANN is in de nog korte historie van rederij Deymann al de derde tanker met deze naam. Hier in actie op een kanaaltraject waar deze dubbelwandige kanaaltanker uitermate geschikt voor is, wachtend en vervolgens omhoog schuttend in de sluis Bevergern in het Dortmund-Eemskanaal.





Twée jaar geleden werden drie moderne droge-ladingschepen overgenomen van Overmeer. Ze worden ingezet voor allerlei droge lading. Hier is de SOPHIE DEYMANN met containers onderweg.

worden ingezet (ja, daar hebben we die diversificatie weer). In Heusden is er intussen ook weer een feestje wanneer de 135-er MONIKA DEYMANN wordt ingewijd, die de Frankenbachvloot zal versterken. Het schip heeft aansluitingen voor maar liefst 70 reefern (koelcontainers). Door een nieuwe besparings-techniek gebruikt dit schip 15 % minder brandstof dan de even grote FREIENSTEIN.

Bijzonder is dat in 2017 ook twee koppelverbanden voor droge lading uit de markt worden verworven. De TILO DEYMANN I+II en CHRISTIANE DEYMANN I+II worden bevracht door Speicherei-Transport uit Duisburg en gaan zowel op de Rijn als het Duitse kanalenet varen. Naast massagoed wordt gemikt op projectladingen.

TENSLLOTTE

Tot zo ver een indruk van deze toonaangevende rederij die nog slechts 15 jaar bestaat. Zelfs in deze slotalinea kunnen we nog een aankoop melden: de OTTO DEYMANN SEN., een scheepje dat onder de naam NANKEA het Eems-Jadekanaal heeft bevaaren. Het is een aanwinst voor het scheepvaartmuseum in Haren/Ems, mogelijk gemaakt door Martin Deymann. Voor de deur van het museum liggen meer historische vaartuigen waarin Deymann de hand had of die hij financierde. Het is een van de manieren waarop hij zijn maatschappelijke betrokkenheid als ondernemer, vooral wanneer het Haren/Ems betreft, graag tot uitdrukking brengt. Zo zijn we op het eind van dit artikel weer terug bij dit stadje waarmee het verhaal begon. ◆◆◆

Bronnen

Ca. 20 artikelen uit diverse tijdschriften, vooral Zeitschrift für Binnenschifffahrt en Schifffahrt Hafen Bahn und Technik.
Internet-site van de rederij: www.reederei-deymann.de.
Diverse internet-bronnen (waaronder Wikipedia).



De in 2016 gebouwde MONIKA DEYMANN is goed voor 421 TEU en heeft aansluitingen voor maar liefst 70 reefern. Het schip beschikt over een dieptemeetsysteem dat fungeert als pilotproject van het Bundesanstalt für Wasserbau uit Karlsruhe.



De CHRISTIANE DEYMANN I, onderdeel van een koppelverband, heeft zo te zien aardig wat pk's in de boeg zitten.



Ook het koppelverband TILO DEYMANN I + II is sinds 2017 voor Deymann onderweg, hier met een lading recyclingmateriaal afvarig op de Beneden-Merwede.