

SCHEEPSFOTORUILBEURS

ZEEBRIEF#2

16 JUNI 2011



ANDESBORG opgeleverd



ANDESBORG 9466324, 3-12-2010 kiel gelegd onder bouwnummer 1576A bij Hudong-Zhonghua Shipbuilding Co. Ltd. te Shanghai, 2-3-2011 gedoopt ANDESBORG door mevrouw Leslie van Staalduinen (echtgenote van de Henk Staalduinen, Area Manager Shanghai Lloyds Register) en te water gelaten, 11.864 BRT, 7.500 kW, Wärtsilä 6L46F, 7-6-2011 opgeleverd aan Andesborg B.V., in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, roepsein PCLC, 16^e in serie ijsversterkte vrachtschepen van 17.500 DWT, de eerste reis ging met een lading stukgoed van Korea naar India. 15-6-2011 vertrokken van Qingdao. (Foto: Ruan Guoliang). De vorige uit die serie kwamen als AMSTELBORG, ARNEBORG, AMAZONEBORG, ASIABORG, AMERICABORG, AUSTRALIABORG, AFRICABORG, ATLANTICBORG, AVONBORG, ALASKABORG, AZORESBOG, ARUBABORG, ALBANYBORG, ARAGONBORG en ADRIATICBORG in de vaart.

In aanbouw voor Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl:

- AMURBORG 9466336, 2-3-2011 kiel gelegd, 20-5-2011 te Shanghai gedoopt AMURBORG door mevrouw Lily Li (echtgenote van Capt. Bi Yuping, Managing Director of Wilhelmsen Huayang ShipService Shanghai) en te water gelaten bij Hudong & Zhonghua Shipbuilding Co. Ltd. onder bouwnummer H1577A, 11.864 BRT, 17.400 DWT, 9-2011 geplande oplevering.
- FINNBORG 9419321, in aanbouw bij Ferus Smit G.m.b.H. te Leer onder bouwnummer 395, 8.911 BRT, 14.600 DWT, 9-2011 geplande oplevering.
- ALAMOSBORG 9466348, in aanbouw bij Hudong-Zhonghua Shipbuilding Co. Ltd. te Shanghai onder bouwnummer 1578A, 11.894 BRT, 17.400 DWT, 12-2011 geplande oplevering.
- EEBORG 9568328, in aanbouw bij Kon. Niestern Sander B.V. te Delfzijl onder bouwnummer 842, 7.425 BRT, 12.000 DWT, 1-2012 geplande oplevering.
- FULDABORG 9559092, in aanbouw bij Ferus Smit G.m.b.H. te Leer onder bouwnummer 402, 8.911 BRT, 14.600 DWT, 3-2012 geplande oplevering.
- ARCHERBORG 9466362, in aanbouw bij Hudong-Zhonghua Shipbuilding Co. Ltd. te Shanghai onder bouwnummer 1580A, 11.894 BRT, 17.400 DWT, 6-2012 geplande oplevering.
- BORG 9466374, in aanbouw bij Hudong-Zhonghua Shipbuilding Co. Ltd. te Shanghai onder bouwnummer 1581A, 11.894 BRT, 17.400 DWT, 9-2012 geplande oplevering.
- BORG 9546459, in aanbouw bij Hudong-Zhonghua Shipbuilding Co. Ltd. te Shanghai onder bouwnummer 1595A, 11.894 BRT, 17.400 DWT, 12-2012 geplande oplevering.
- REESTBORG 9592563, in aanbouw bij Ferus Smit G.m.b.H. te Leer onder bouwnummer 403, 23.000 DWT, 1^e kwartaal 2013 geplande oplevering.
- BORG 9546461, in aanbouw bij Hudong-Zhonghua Shipbuilding Co. Ltd. te Shanghai onder bouwnummer 1596A, 11.894 BRT, 17.400 DWT, 3-2013 geplande oplevering.
- BORG 9546473, in aanbouw bij Hudong-Zhonghua Shipbuilding Co. Ltd. te Shanghai onder bouwnummer 1597A, 11.894 BRT, 17.400 DWT, 6-2013 geplande oplevering.
- BORG 9546485, in aanbouw bij Hudong-Zhonghua Shipbuilding Co. Ltd. te Shanghai onder bouwnummer 1598A, 11.894 BRT, 17.400 DWT, 9-2013 geplande oplevering.
- REGGEBORG 9592575, in aanbouw bij Ferus Smit G.m.b.H. te Leer onder bouwnummer 404, 23.000 DWT, 2^e kwartaal 2014 geplande oplevering.
- ROERBORG 9592599, in aanbouw bij Ferus Smit G.m.b.H. te Leer onder bouwnummer 405, 4^e kwartaal 2014 geplande oplevering.
- RHONEBORG, in aanbouw bij Ferus Smit G.m.b.H. te Leer, 23.000 DWT, 2015 geplande oplevering.



EEMS TRANSPORTER 9340300 (NB-175), casco gebouwd bij Sainty Longchuan Shipbuilding Corp. Ltd., Jiangdu, China, 20-2-2005 casco vertrokken van Shanghai naar Rotterdam op de ponton SAINTY 2

achter de sleepboot SABLE CAPE, 4-8-2005 gearriveerd te Rotterdam, 11-8-2005 te water gezet door de TAKLIFT 1 en TAKLIFT 4, afgebouwd bij Metaalbewerkings- en Scheepsreparatiebedrijf Instalho B.V. te Werkendam, 21-1-2006 vertrokken naar Bruinisse, 24-1-2006 proefvaart op de Noordzee, 3-2-2006 te Werkendam gedoopt FILIA ANTJE en opgeleverd aan Werkendam Shipping Company C.V., Werkendam, in bevrachting bij Wagenborg Shipping B.V. voor Willem van Berghum, Francois Hovestadt en Edwin Barnhoorn, 2007 verkocht aan C.V. m.s. "Eems Transporter", Delfzijl, in bevrachting bij Amasus Shipping B.V., 10-10-2007 bij Shipdock B.V. te Harlingen de naam FILIA ANTJE verwijderd, 10-2007 herdoopt EEMS TRANSPORTER, 3-4-2011 tijdens een reis van Turkije naar Frankrijk, geladen met 2.563 ton staal, aan de grond gelopen op 0,5 mijl ten noorden van Diafani Karpathos Port, Karpathos, Griekenland.

20-4-2011 vlot gebracht, naar Emden gesleept voor reparatie in Neptun Dock, 6-6-2011 weer in de vaart gebracht, 10-6-2011 gearriveerd te Amsterdam, 11-6-2011 gearriveerd te Immingham, 13-6-2011 vertrokken van Immingham naar Bremen. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 29-3-2008, Antwerpen).



ELBEBORG 9568249, 24-3-2011 te water gelaten bij Kon. Niestern Sander B.V. te Delfzijl onder bouwnummer 842, 13-5-2011 verhaald van de werf naar buitendijkse locatie, 30-5-2011 technische proefvaart op de Eems, 10-6-2011 opgeleverd aan Scheepvaartonderneming Elbeborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., roepsein PBZJ.

Het grootste zeeschip ooit dat Kon. Niestern Sander binnendijks bouwde en het grootste schip dat in Noord-Nederland dwarsscheeps van de helling gleed.

7.425 BRT, 12.000 DWT, 144,56 x 15,87 x 11,15 x . meter, 4.500 kW, Wärtsilä 9L32C, 15 kn., na oplevering vertrokken Oxelösund, Zweden om granulaat te laden voor Chicago, 11-6-2011 passage Kieler Kanaal. (Foto: H. Plokker, 2-6-2011, Delfzijl).

Het volgende schip dat Kon. Niestern Sander B.V. te Delfzijl bouwt is de EEBORG onder bouwnummer 842, 2012 geplande oplevering aan Wagenborg Shipping B.V. te Delfzijl.

JUMBO CHALLENGER 8110887, 4-10-1982 te water gelaten, 15-12-1982 proefvaart, 3-1-1983 opgeleverd door Ysselwerf B.V., Capelle a/d IJssel (204) als JUMBO CHALLENGER aan Kahn Heavy Lift B.V., Rotterdam, in beheer bij Kahn Scheepvaart B.V., 1991 ingebracht bij Kahn Heavy Lift, Willemstad-N.A., in beheer bij Kahn Scheepvaart B.V., Rotterdam, 1997 ingebracht bij Jumbo Scheepvaart Maatschappij (Curaçao) N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Kahn Scheepvaart B.V., Rotterdam, 1983 opgeleverd, 19-12-2005 (e) onder de Nederlandse vlag gebracht bij Jumbo Scheepvaart Maatschappij (Curaçao) N.V., Rotterdam, in beheer bij Kahn Scheepvaart B.V., Rotterdam, roepsein PHED.



18-2-2007 tijdens het lossen van een reactor in de haven van Los Angeles brak één van de twee kranen en viel de reactor op de kade, de 538 m³ chemische reactor was bestemd voor BP Oil Refinery te Carson, Californië, de JUMBO CHALLENGER liep ook schade op aan de romp (foto: Cargolaw).

22 februari 2008

Nederlands schip redt 24 mensen uit Zuid-Chinese Zee - Het Nederlandse vrachtschip de JUMBO CHALLENGER heeft vrijdagochtend Nederlandse tijd 24 schipbreukelingen gered uit de Zuid-Chinese Zee. Ze zijn moe, maar ongedeerd. De schipbreukelingen worden over twee dagen in Singapore afgezet, zegt een woordvoerder van Kahn Scheepvaart uit Rotterdam, de eigenaar van het Nederlandse schip. Het Nederlandse schip reageerde op een noodoproep van het schip de EASTERN STAR, dat water maakte. Eenmaal ter plaatse hadden de opvarenden het schip al verlaten en voeren ze rond op drie reddingsvloten. Waardoor het dertig jaar oude vrachtschip water maakte, is onbekend. Het water kwam binnen in de machinekamer en in het ruim, maar of het schip is gezonken is niet duidelijk. Het Nederlandse schip bleek van de meerdere te hulp geschoten vaartuigen het best toegerust om de hulpbehoevende bemanning aan boord te nemen. Er zijn echter niet genoeg bedden aan boord voor de kapitein uit Bangladesh en zijn Filippijnse bemanning. Op het schip zijn provisorische slaappleaatsen gemaakt op stoelen en in de gangpaden. Wel zijn voldoende drinkwater en proviand aan boord, zegt de woordvoerder.

27-5-2011 ETA voor Mina Saqr, United Arab Emirates.

6-2011 verkocht voor sloop naar India.

Doeksen en EVT kampen met problemen (15-6-2011)

Zowel EVT als Rederij Doeksen hebben deze week last van problemen. Bij Rederij Doeksen liep de MIDS LAND schade op aan de schroefas. De STORTEMELK van EVT kampt ook met technische problemen.

De MIDS LAND heeft afgelopen maandag even aan de grond gezeten, waardoor er aan de aandrijving schade is opgelopen. De MIDS LAND moest in de Slenk uitwijken voor een jacht, waarna de achterkant van de MIDS LAND de grond raakte. De MIDS LAND kon op eigen kracht doorvaren, maar is gisteren direct droog gezet bij Shipdock in Harlingen voor reparatie. De schroefas wordt vervangen met een reserveas. Donderdag moet de MIDS LAND weer inzetbaar zijn.



Vanwege de drukte met vrachtwagens voor aanvang van Oerol, wat vrijdag begint, heeft Rederij Doeksen de TERSCHELLINGER BANK van Rederij Wadden Transport ingehuurd om vracht naar het eiland te brengen. Ook de NOORD NEDERLAND van Rederij Doeksen zelf maakt extra afvaarten.

Daarnaast kampt Rederij EVT met problemen. De STORTEMELK vaart vandaag alleen van Terschelling naar Harlingen met passagiers vanwege een technisch mankement. Dit meldt EVT op de website. Rederij EVT kiest er echter voor om niet een vervangend schip in te zetten en laat daarmee dus de afvaart van 12:00 uur van Harlingen naar Terschelling vandaag vervallen. Volgens een woordvoerder van EVT gaat het om een veiligheidscontrole.

De rederijen mogen van geluk spreken dat dit vlak voor de aanvang van Oerol begint. De twee weken van Oerol zijn voor deze rederijen de drukste weken van het hele jaar. Rederij Doeksen maakt, inclusief vracht, tot wel 22 retourafvaarten per dag in deze periode. (Bron: Veerbootinfo, foto: arnlighthouse).

Historie Doeksen

Rederij Doeksen houdt zich sinds 1923 bezig met passagiersvervoer over de Waddenzee naar de eilanden Terschelling en Vlieland. In dat jaar werden alle aandelen van de N.V. Terschellinger Stoomboot Maatschappij overgenomen. Tot dan toe bestonden de inkomsten van het bedrijf uit het schelpen zuigen op de Wadden en het bergen van schepen langs de kust van Den Helder tot Rottum.

Snelheid

De oversteek van Harlingen naar Terschelling duurde in die tijd 2,5 à 3 uur, terwijl het overstappen op volle zee van passagiers voor en van Vlieland nog voor een extra oponthoud zorgde. Ook toen al had Doeksen het begrip 'snelheid' hoog in het vaandel staan. Op een speciaal uitgegeven ansichtkaart in de jaren 30 maakte de rederij reclame met 'het snelste passagiersschip in harer klasse in Europa'. Dit was de bergingssleepboot "HOLLAND", een voorloper van de laatste "HOLLAND" van Doeksen. Het schip haalde een snelheid van 15 knopen. Door het plaatsen van een complete salon op het achterdek werd de sleepboot in de zomermaanden getransformeerd tot een luxe passagiersschip voor de dienst Harlingen-Terschelling v.v.

Zeeslepers

Vlak voor het begin van de Tweede Wereldoorlog werd een van de sterkste zeesleepboten ter wereld besteld. Ook bij dit schip stond snelheid nummer één. Zodoende kon Doeksen de concurrentie bij een race naar een in nood verkerend schip, te vlug af zijn. Dit schip ging echter in Duitse dienst verloren tijdens de oorlog en heeft nooit voor Doeksen gevaren. Na de oorlog moest de passagiersdienst zich eerst nog behelpen met schepen van ver voor de oorlog. Toen het toerisme echter een grote vlucht begon te nemen, bracht Doeksen de nieuwe "HOLLAND" in de vaart.



Dit was niet alleen een bergings sleepboot, maar ook een passagiersschip met plaats voor circa 700 passagiers. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 15-7-1983, Nieuwe Waterweg)

Catamaran

Door de jaren heen heeft Rederij Doeksen er altijd voor gekozen om de vloot modern en up-to-date te houden. Door nieuwe aankopen werd de passagiersvloot steeds gemoderniseerd om aan de toenemende vraag te kunnen voldoen. Snelheid was hierbij steeds een stokpaardje van de Rederij. In oktober 1973 nam de Rederij Doeksen haar eerste catamaran, de reeds verkochte "oude" KOEGELWIECK, in de vaart. Hiermee had de Rederij een primeur voor Nederland.

Momenteel bestaat de vloot van de Rederij uit veerschepen en sneldiensten. Om deze schepen in de vaart te houden (bemanning, waldiensten en administratie) zijn in het totaal ca. 130 medewerkers in dienst. (Bron: Doeksen).

MIDSLAND (II, 1974)

Dit schip is inmiddels het oudste schip van de vloot van de Rederij en staat op de nominatie te worden vervangen. Sinds 1993 vaart het als vervangend of extra schip op de lijnen Terschelling-Harlingen v.v. en Vlieland-Harlingen v.v. Motorschip MIDSLAND is ca. 78 meter lang en ruim 12 meter breed. Aan boord kunnen 1.200 passagiers mee en 55 personenauto's. Twee motoren van 1.250 kW per stuk zorgen voor een snelheid van 14 mijl per uur (ca. 25 km/u).



STORTEMELK 6505349, 8-12-1964 opgeleverd door Lindstøls Skips og Baatbyggeri A/S, Risør, Noorwegen (260) als SUNDBUSS HENRIK II aan A/S Rendal, Oslo-Noorwegen, 138 BRT, 31,15 meter lang, 225 passagiers, 400 EPK, 2 x Volvo-Penta MD96, zusterschip SUNDBUSS PERNILLE II, 9-12-1964 ingezet voor tussen Helsingborg en Helsingør, 7-3-1975 verkocht aan Dollar Seabus Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Moltzau & Christensen, herdoopt EMS CLIPPER, 19-4-1979 verkocht aan Rolf Böttcher, Neustadt/Holstein, 23-5-1979 herdoopt BALTIC CLIPPER, Duitse vlag, thuishaven: Lübeck, 6-1979 verbouwd bij Lindenau Werft, Kiel, 298 BRT, 37,50 meter lang, 280 passagiers, 27-4-1984 verkocht aan Mensch & Rothe Hochseeangelfahrten G.m.b.H., Heiligenhafen-West Duitsland, herdoopt SUND CLIPPER, 6-1986 verlengd met 6,35 meter bij Schlichting-Werft, Lübeck-Travemünde, 1989 verkocht aan M & R Schifffahrts G.m.b.H., Heiligenhafen-West Duitsland, 1990 rederij failliet en voor DM 800.000 verkocht aan Förde-Reederei G.m.b.H., Flensburg-Duitsland, herdoopt OSTSEE, 1990 ingezet bij Weiße Flotte G.m.b.H., Stralsund, 1993 verkocht aan M.S. "Ostsee" Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Vite-Duitsland, 1998 verkocht aan Rederij Rijn, Terschelling, 29-5-1998 overgedragen en herdoopt STORTEMELK, 12-7-2007 verkocht aan MPS. "Stortemelk" B.V., Terschelling, in beheer bij Rederij EVT B.V. (Foto: veerbootinfo, Redmer van der Meer).

De Eigen Veerdienst Terschelling (EVT) is een nieuw opgerichte rederij met als doel het onderhouden van een reguliere bootverbinding tussen Harlingen, Terschelling en Vlieland gedurende het gehele jaar. Het is de bedoeling dat de gebruikers van deze bootverbinding rechtstreeks invloed kunnen uitoefenen op de uitvoering ervan.

Rederij EVT wordt eigendom van de eilanders door middel van aandelenbezit, waarbij de aandeelhouders meedelen in het rendement. Als aandeelhouders kunnen fungeren eilandbewoners, eilander ondernemers en mogelijk ook de gemeente. Op deze manier worden zoveel mogelijk eilander ondernemers en eilandbewoners betrokken bij de exploitatie van Rederij EVT. Het idee is heel eenvoudig: de belanghebbenden bepalen hoe Rederij EVT eruit zal gaan zien, met name op het gebied van prijs, type boten en vaartijden.

De prijs van een bootreis moet altijd concurrerend zijn. Terschelling moet als vakantiebestemming goed geprijsd zijn ten opzichte van de vakantiebestemmingen in de rest van Nederland en in andere landen. De rederij moet zich hier steeds weer van bewust zijn.

De rederij moet een gezonde onderneming worden, met daarbij behorende reserves, maar moet zich geen overdreven winsten willen toebedelen.

Niets staat vast. Als een idee niet goed blijkt te zijn, dan vervalt het. De nieuwe rederij moet zo goed mogelijk voldoen aan de wensen van de eilanders en aan de gasten van de eilanden.

Er moet minstens drie maal daags een overtocht zijn. Elke dag, het hele jaar door. Waar nodig meer.

Rederij EVT moet flexibel zijn. Verder moet ze helder en open communiceren en problemen terstond aanpakken. De te vormen directie zal klein en daadkrachtig moeten zijn. (Bron: EVT).

Beyond all horizons



BARKMEIJER SHIPYARDS

Barkmeijer Stroobos b.v. Hellingstraat 10 9872 PT Stroobos The Netherlands
Phone +31 (0) 512 351 201 Fax +31 (0) 512 352 495 E-mail shipyards@barkmeijer.nl www.barkmeijer.com

YN 324 - Kiellegging voor loodsvaartuig voor het Nederlands Loodswezen. Op dinsdag 15 februari is met enige festiviteit de kiel gelegd voor het eerste loodsvaartuig (Pilot Station Vessel). In september 2010 ontving Barkmeijer de opdracht voor 3 Pilot station Vessels van Nederlands Loodswezen B.V. Traditie getrouw is de kiel gelegd op een muntstuk, in dit geval een oude loodspenning. De kiel werd gelegd door mevrouw Clarinda van den Bor, secretaresse van het Nederlands Loodswezen.



Dit is het eerste Pilot Station Vessel in een serie van drie schepen. De tewaterlating staat gepland in november 2011, de oplevering in augustus 2012.

Met de nieuwe Pilot Station Vessels kan er met slecht weer langer op zee beloofd worden. Hierdoor verbetert het Loodswezen de haventoeankelijkheid en draagt daarmee bij aan het succes van de Rotterdamse haven en de havens aan de Schelde. De Pilot Station Vessels liggen permanent op zee en zijn de spil in het logistieke proces van het aan boord zetten en afhalen van registerloodsen.

De moderne schepen worden uitgerust met een dieselelektrische installatie waarvan de uitstoot van uitlaatgassen sterk wordt gereduceerd ten opzichte van de huidige schepen. De Pilot Station Vessels worden 81 meter lang en ruim 13 meter breed. De schepen kunnen een snelheid van 16 knopen bereiken. Aan boord is accommodatie voor achttien loodsen en ongeveer achttien opvarenden. 3.000 GT, afmetingen 81,20 (74,80) x 13,30 x 7,95 x 4,800 meter, 16 kn. (Foto: H. Plokker, 1-6-2011, Stroobos).

YN	324	325	326
Naam	POLARIS	POLLUX	PROCYON
Thuishaven	Rotterdam	Vlissingen	
IMO nummer	9496915	9496953	9496965
BV nummer	19368E	19418J	19419K
IVW nummer	54089	54090	54091
Contract datum	15-09-2010	15-09-2010	15-09-2010
Start casco bouw	26-11-2010		
Kielleg datum	15-02-2011		
TWL	18-11-2011		
Proefvaart	P		
Oplevering	31-08-2012		

De vorige POLARIS, gebouwd op de Rijkswerf Amsterdam, 1907 opgeleverd als loodsboot STOOMLOODSBOOT NO 6.



Heeft daarna in vele functies dienstgedaan: bewakingsvaartuig WO I, visserijpolitiekruiser, hulphydrograaf, lazaretschiff WOII, loodsboot en logementschip KM (herdoopt POLARIS) en Zeekadettenkorps Maassluis. gesloopt 1962. (Foto's: maritiemdigitaal).



Ligplaats Geerkade te Maassluis

Zeekadetkorps Maassluis was in november 1949 het tweede in Nederland opgerichte Zeekadetkorps. Het korps had haar eerste onderkomen op de touw/splits zolder van L. Smit en Co. Het eerste korpsschip was het voormalige loodsvaartuig POLARIS in 1952. Vanwege ouderdom moest dit schip na een aantal jaren vervangen worden. De loodsboot is in 1962 gesloopt door Scheepssloperij Arie Rijdsdijk Boss & Zonen te Hendrik Ido Ambacht.

De 'POLARIS' maakte plaats voor de mijnenveger 'ABRAHAM VAN DER HULST'. Dit schip kon weliswaar niet meer varen omdat de voortstuwingsinstallatie verwijderd was, maar het was destijds een grandioos onderkomen voor Maassluise Zeekadetten. Tijdens een dokbeurt bleek dat het vlak van de 'ABRAHAM VAN DER HULST' zodanig slecht was dat het vervangen moest worden. De financiële situatie van het

korps stond deze reparatie echter niet toe en het korpschip moest daarom 'uit de vaart' genomen worden. Het Zeekadetkorps Maassluis verhuisde met de scheepsinventarissen van de 'POLARIS' en 'ABRAHAM VAN DER HULST' wederom naar de touw/splitszolder van L. Smit en Co.

Reeds na een aantal maanden kreeg het bestuur een optie op het voormalige betonningsvaartuig 'LANGEROOG'. Dit schip werd als 'LEMAIRE' het derde korpschip van het Zeekadetkorps Maassluis. De 'LEMAIRE' had geen triple-expansie stoommachine voor de voorstuwing meer en ook de stoomketels waren verwijderd. De ontstane ruimte werd dan ook gebruikt om slaappleatsen voor de cadetten te maken. Het Zeekadetkorps Maassluis heeft dan ook een hele leuke tijd gehad op de 'LEMAIRE'.

1979 kreeg het Zeekadetkorps Maassluis echter de mogelijkheid een varend schip te kopen, het m.s. RIGEL. Het loodswezen had dit schip al een jaar stilliggen in de haven van Maassluis en wilde het verkopen. Uiteindelijk kwam dit schip bij Zeekadetkorps Maassluis terecht. De LEMAIERE werd verkocht aan het Zeekadetkorps Schiedam, alwaar het schip omgedoopt werd in 'SPICA'. (ZKK Maassluis, foto NN, Internet).

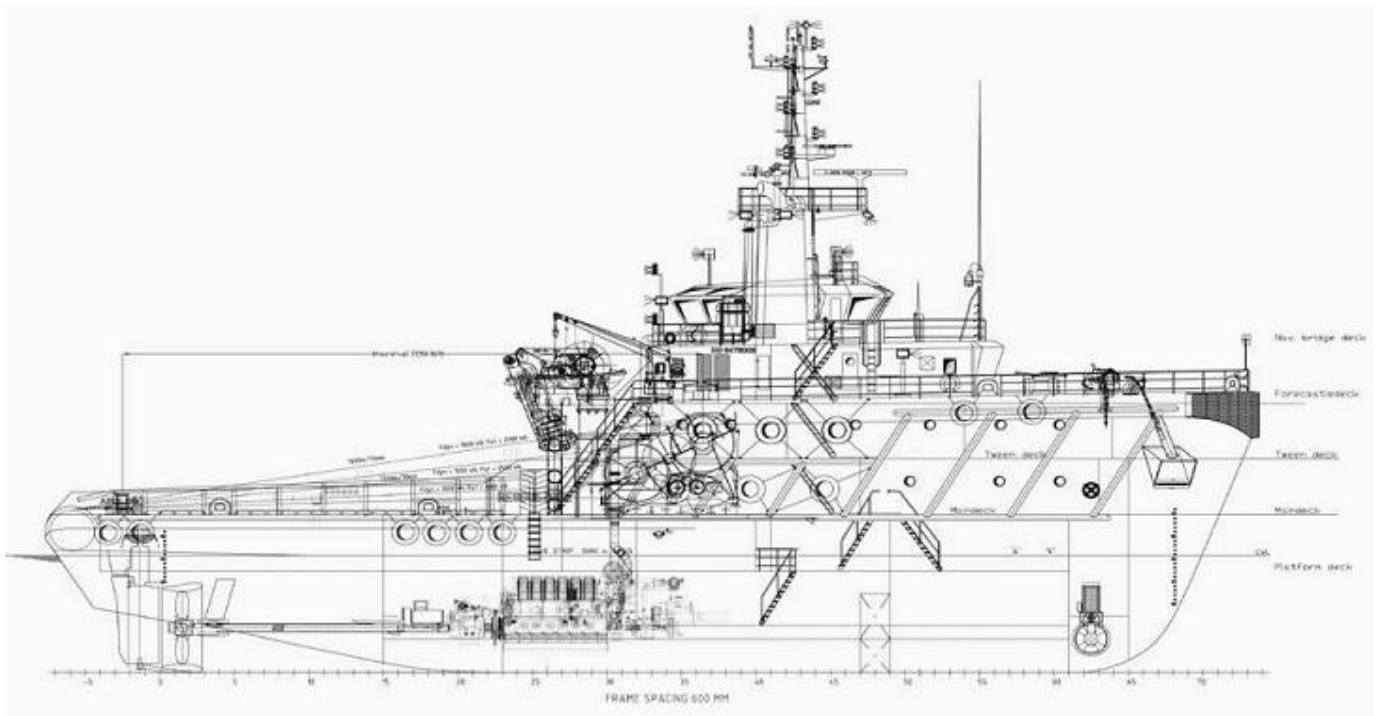


“KOOPVAARDIJ FOTO”



NOVA SCOTIA 8216916 van Nova Scotia NTH Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., St. John's-Antigua and Barbuda, in beheer bij Thien & Heyenga, Hamburg, in de pool bij Seatrade Groningen B.V.

15-4-1983 kiel gelegd, 6-11-1983 opgeleverd als HOKUSEI MARU, 5.874 BRT, 1993 herdoopt NOVA SCOTIA, 22-4-2005 bij de Falkland Islands aan de grond gelopen, vlot gebracht en ten anker in Berkeley Sound, schade opgelopen en wat olie gelekt, 24-7-2006 verkocht aan Blairsdien Navigation S.A., Panama, in beheer bij Olves Co. Ltd., Pusan, Zuid Korea, 2006 verkocht aan "OKEANRYBFLOT", Joint-Stock Company, Petropavlovsk-Kamchatskiy, Rusland, 24-7-2006 (e) herdoopt MERCURY. (Foto: B. van Raad, 5-10-1989, Beverwijk).



FAIRPLAY-32 9476018, in aanbouw als TRITON RESPONDER voor Triton Responder G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda, 7-11-2010 (e) te water gelaten bij Daewoo Mangalia Heavy Industries S.A., Mangalia onder bouwnummer 6004, 2-2011 (e) in aanbouw als OCEANUS voor Oceanus Harms Offshore G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda, in beheer bij Harms Bergung, Transport und Heavylift G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, 1.262 BRT, 48,80 x 13,80 meter, 8.160 EPK, 6.000 kW, 2 x M.A.N., STX-6L32/40, trekkkracht 105 ton, 15-5-2011 (e) in aanbouw als FAIRPLAY-32 voor Fairplay Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchard G.m.b.H., Hamburg, vlag: Antigua and Barbuda.



FAIRPLAY-33 9476006, in aanbouw als TRITON COMMANDER voor Triton Commander G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda, 7-8-2010 te water gelaten bij Daewoo-Mangalia onder bouwnummer 6003, 12-2010 als AEOLUS in aanbouw voor Aeolus Harms Offshore G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda, in beheer bij Harms Bergung, Transport und Heavylift G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, 1.262 BRT, trekkraft 100 ton.



2011 overgenomen door Fairplay Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchard G.m.b.H., Hamburg, afgebouwd als FAIRPLAY-33, vlag: Antigua and Barbuda, roepsein V2QG6. (Foto FAIRPLAY-33: Adi Man, 3-6-2011, Mangalia, AEOLUS: Adi Man, 6-4-2011 Mangalia).



ROSOMAK 5300261, sleepboot, 1957 opgeleverd door VEB Schiffswerft "Edgar Andre", Magdeburg als ROSOMAK aan Polskie Ratownictwo Okretowe, Gdynia-Polen, 137 BRT, 29,04 (26,55) x 6,53 x 3,00 x 2,680 meter, 400 EPK, 6 cyl, 4 tew, S.K.L. R6DV148.



1997 verkocht aan R. van Ditmar, IJmuiden en opgelegd te IJmuiden, 4-2011 met de duw- sleepboot FLEVO TRANS (04023150, North Trans Scheepvaartbedrijf, Urk, bouwjaar 1939, 1.030 PK) vertrokken van IJmuiden, afgemeerd bij Theo Reitsma Recycling te Kootstertille naast de gekapseide en geborgen

kotter N.28 MOOIE-MEID. (Foto OSO AK - ROSOMAK: W. Koper, 22-4-2008, IJmuiden, foto's ROSOMAK, H. Plokker, 1-6-2011, Kootstertille).

Gezien in de haven door Tom Koornhof



SMIT NIDA 9187253, 353 BRT, 105 NRT, 160 DWT, 4.908 EPK, 3.660 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 260 x 320, Wärtsilä 6L26, trekkracht 61,3 ton, 12,7 kn., 28-4-1999 te Gorinchem gedoopt SMIT MERSEY door mevr. J.E. Buis-Schikker (echtgenote van voorzitter conserndirectie N.V. Smit Internationale), casco gebouwd door Stocznia Polnocna S.A., Gdansk (7934), 1999 opgeleverd door Damen Shipyards B.V. (7934) aan Smit International (Curaçao) N.V., Nassau-Bahamas, in beheer bij Smit International Harbour Towage (Panama) Inc., roepsein C6QNS, 17-10-2000 (e) verkocht aan Smit International Panama, Panama, in beheer bij Smit International Harbour Towage (Panama) Inc., 23-2-2004 (e) verkocht aan Virtual Logistic Marine Service Inc., Panama, in beheer bij Smit Vessel Management Services B.V., 10-2006 thuishaven en vlag: Nassau-Bahamas, 22-11-2006 gearriveerd in de Waalhaven te Rotterdam, na onderhoud ingezet in de havendienst in de Europoort, 2-2009 gearriveerd in de Waalhaven voor reparatie, 3-2009 vertrokken naar Litouwen om te werken voor Towmar Towage & Marine Assistance UAB, Klaipėda (joint venture met Smit), 7-9-2009 (e) in beheer bij Towmar Smit Baltic UAB, Klaipėda, vlag: Litouwen en herdoopt SMIT NIDA, roepsein LY2450.

5-6-2011 gearriveerd bij Wärtsilä in de Wilhelminahaven te Schiedam, 16-6-2011 verhaald naar de Waalhaven, gaat voor Smit werken te Liberia.

(Foto T. Koornhof, 9-6-2011, Wilhelminahaven te Schiedam).



VICTOR HORTA 9525704, 5.000 m³ grindhopperzuiger, 16-5-2008 besteld, 19-3-2010 kiel gelegd, 15-12-2010 gedoopt VICTOR HORTA door mevrouw Rachel Brett (echtgenote van president van de Brett Group in Groot-Brittannië) en te water gelaten op de scheepswerf van IHC Merwede, Verenigde Scheepswerf Heusden (VSH), te Heusden onder bouwnummer CO1257, in aanbouw voor DEME Building Materials N.V. (DBM), onderdeel van de DEME groep (Dredging, Environmental and Marine Engineering N.V.), 16-12-2010 vertrokken van Heusden naar België voor afbouw. (Foto: IHC Merwede, 15-12-2010). De belangrijkste gegevens: 5.682 BRT, 5.500 DWT, 99,90 (92,50) x 20,80 x 9,20 x 7,800 meter, snelheid 13,4 knopen. Met een krachtige baggerpomp en een zuigbuis met een diameter van 700 mm. kan het schip tot een diepte van 60 meter zand en grind opbaggeren. Het totaal geïnstalleerde vermogen is 5.990 kW. Aan boord is accommodatie voor 15 personen. Woensdag 15 juni 2011 vertrokken van IHC Kinderdijk met bestemming de Europoort en Noordzee voor de technische proefvaart.

Gate Terminal



Gate terminal bouwt eerste LNG-importterminal in Nederland met toegang tot Noordwest-Europa
Op de Maasvlakte in Rotterdam bouwt Gate terminal de eerste Nederlandse LNG-importterminal. De terminal zal een initiële doorzetcapaciteit hebben van 12 miljard m³ (bcm) per jaar en zal bestaan uit drie opslagtanks en twee aanlegsteigers. De jaarlijkse doorvoercapaciteit kan in de toekomst uitgebreid worden naar 16 bcm. De terminal past binnen het Nederlandse en Europese energiebeleid, dat strategische diversificatie van de aanvoer van LNG, duurzaamheid, veiligheid en milieuvriendelijkheid als belangrijke uitgangspunten hanteert. N.V. Nederlandse Gasunie (Gasunie) en Koninklijke Vopak N.V. (Vopak) zijn de initiatiefnemers en partners in Gate terminal.

Gate terminal start met proefdraaien LNG-terminal
Gate terminal start begin juni met het uitgebreid proefdraaien van zijn terminal voor vloeibaar aardgas (LNG) op de Rotterdamse Maasvlakte. In verband hiermee zal op 13 juni het eerste LNG-schip in de Rotterdamse haven afmeren.

Voorafgaand aan de start van de commerciële operatie van Gate terminal in september 2011, zullen de installaties gedurende een aantal maanden uitgebreid worden getest. In de eerste fase van deze zogenaamde „commissioning” periode zullen de tanks en het leidingwerk worden afgekoeld tot -162 graden Celsius. Dat is de temperatuur van het vloeibare aardgas dat via LNG-schepen zal worden aangevoerd en vervolgens zal worden opgeslagen in de drie opslagtanks op de terminal voor levering aan het Nederlandse gastransportnetwerk.

Omdat tijdens deze testfase nog niet alle apparatuur in gebruik zal zijn, moet er gedurende een aantal dagen overtollig gas afgefakkeld worden en zal er bij de terminal tijdens deze periode een „flare” (fakkeltje) te zien zijn. De verbranding van dit gewone aardgas is veilig, reukloos en gebeurt zonder roetvorming. De hele procedure is in nauw overleg met de vergunningverstrekker DCMR Milieudienst Rijnmond afgestemd en is standaard bij het opstarten van elke LNG-terminal.

Gate terminal ligt sinds de start van de bouw in 2008 goed op schema en verwacht zijn commerciële operatie te kunnen starten per september 2011. De doorvoercapaciteit van de terminal zal 12 miljard m³ aardgas per jaar bedragen. Gate terminal is de eerste LNG-terminal die in Nederland gebouwd wordt en zal een belangrijke bijdrage leveren aan de voorzieningszekerheid van aardgas in Nederland en de rest van Europa. Doordat Nederland door deze terminal is aangesloten op gasstromen vanuit de hele wereld

wordt de positie van Nederland als gasrotonde van Europa verder versterkt. (Foto Gate-Terminal in aanbouw: Scheepsfotoruilbeurs, 10-4-2009).



Eerste LNG-tanker in Rotterdam

In de Rotterdamse haven is voor het eerst een tanker met vloeibaar aardgas (LNG) aangekomen. Het BP-schip BRITISH TRADER merde af bij de nieuwe Gate Terminal op de Maasvlakte. Het schip is 280 meter lang en 42 breed.

Het schip heeft 130.000 kubieke meter vloeibaar gas aan boord, dat wordt bewaard op 162 graden onder nul. Bij die temperatuur is aardgas vloeibaar en neemt het 600 keer minder ruimte in.

Om risico's te vermijden merde het schip vannacht tussen middernacht en vier uur 's ochtends aan. Normaal gesproken liggen LNG-terminals in minder druk bevaren gebied. (Foto: NN via Kustvaartforum).



Affakkelen

De LNG-terminal op de Maasvlakte is aan het proefdraaien en gaat in september echt van start. Nog niet alle apparatuur is in gebruik en daarom wordt tijdelijk overtollig gas afgefakkeld. Volgens het havenbedrijf is dat veilig en geurloos.

De Gate Terminal is de grootste terminal voor vloeibaar aardgas in Nederland. In heel Europa zijn er ongeveer twintig LNG-terminals, onder meer in Zeebrugge.

Minder afhankelijk

Door de nieuwe aanvoerroute over zee wordt de Europese gasaanvoer minder afhankelijk van pijpleidingen uit Rusland. Gas kan nu ook uit Egypte, Algerije en zelfs Chili worden geïmporteerd.

Eigenaren van de terminal zijn de Gasunie en opslagbedrijf Vopak. Omdat de olieprijs hoog is en kernenergie na de ramp in Fukushima ter discussie staat, hopen de bedrijven dat LNG de toekomst heeft.

De Nederlandse terminal heeft een capaciteit van 12 miljard kubieke meter per jaar, voldoende om alle Nederlandse huishoudens van gas te voorzien. (Bron: NOS, maandag 13 juni 2011, foto Gate Terminal in aanbouw: Scheepsfotoruilbeurs, 6-8-2009).



BRITISH TRADER 9238038, 2002 opgeleverd door Samsung Heavy Industries Co. Ltd., Geoje (1380) als BRITISH TRADER aan Sea Breeze Leasing Ltd., Isle of Man, in beheer bij BP Shipping Ltd., Sunbury-on-Thames, roepsen ZIPR7, 93.498 BRT, 75.109 DWT. Foto: BP).

QUEEN OF SIDNEY



QUEEN OF SIDNEY 5288011, ferry, 5-1960 opgeleverd door Victoria Machinery Depot Co., Victoria BC (85) als SIDNEY aan Province of British Columbia Department of Highways, Ferries Division B.C. Ferries, Victoria-Canada, 3.127,33 BRT, lengte 102.49 (93,78) meter, 989 passagiers, 138 auto's, 6.000 EPK, 4.476 kW, 2 x Mirrlees, Bickerton & Day, 18 kn., 1963 herdoopt QUEEN OF SIDNEY, 1997 verkocht aan British Columbia Ferry Corp., Canada, 28-11-2000 opgelegd in Fraser River, British Columbia, 10-2002 (e) verkocht aan Rainy River, Roberts Creek BC, Canada, 2007 (e) verkocht voor sloop, 30-5-2011 bekend geworden dat het schip voor \$2 M is verkocht voor sloop. (Foto: DOT Photo).



TOR SUECIA 9153020, 30-4-1996 besteld door Tor Line AB voor oplevering 30-6-1998, 11-2-1998 kiel gelegd, 11-9-1998 te water gelaten, 10 t/m 12-5-1999 technische proefvaart, 5 t/m 7-6-1999 proefvaart, 16 t/m 21-6-1999 proefvaart, 30-9-1999 opgeleverd door Fincantieri Cant. Nav. Italiani S.p.A., Ancona (6021) als TOR SUECIA aan DFDS Tor Line A/S, Gothenborg-Zweden, 24.196 BRT, 12 passagiers, 198 opleggers, 29.365 EPK, 21.600 kW, 2 x Sulzer 9ZA50S, 21 kn., roepsein SIZG, 18-10-1999 ingezet tussen Gothenborg en Immingham (AngloBridge-Service), 14-1-2004 ingezet tussen Esbjerg en Immingham (BritanniaBridge-Service), 25-8-2004 verkocht aan DFDS A/S, Kopenhagen-Denemarken (DIS), roepsein OVPB2, 3-2010 ingezet voor Norfolkline tussen Vlaardingen en Felixstowe, 6-2011 herdoopt SUECIA SEAWAYS. (Foto: C. de Bijl, 1-10-2010, Nieuwe Waterweg t.h.v. Hoek van Holland).



BEATRIXHAVEN 7427764, 26-3-1976 te water gelaten, 10-1976 opgeleverd door A/S Porsgrund Mekaniske Verksted, Porsgrunn (115) als SEASPEED DORA aan Seaspeed Ferries International Ltd., Andros-Griekenland, 1978 herdoopt INGER EXPRESS, 1981 verkocht aan Argentijnse eigenaar, 13-11-1981 verkocht aan Cobelfret S.A., Antwerpen-België, in beheer bij N.V. UBEM S.A., 23-11-1981 herdoopt MARCEL C, 1989 verkocht aan Bassro Star A/S, Nassau-Bahamas, herdoopt BASSRO STAR, 26-3-1990 t/m 24-9-1990 in charter bij North Sea Ferries B.V. voor de dienst Rotterdam – Hull, 1994 verkocht aan Exxtor Ferries, Nassau, Bahamas, ingebracht bij Arcade Shipping A/S, Oslo-Noorwegen, 1995 herdoopt ENDEAVOUR, 12-1997 verkocht aan Cobelfret Ferries, Antwerpen-België, herdoopt MARCELINE, 1998 verkocht aan East West Mediterranean Ltd., Valletta-Malta, 18-6-1998 in charter bij Van Uden Maritime B.V., herdoopt BEATRIXHAVEN, 28-7-2003 uit charter, 7-2003 herdoopt HUMBER WAY, 7-2007 gearriveerd te Vlissingen en opgelegd t/m 27-8-2007, 2008 verkocht aan Gumel Shipping N.V., Ned. Antillen, vlag: Panama, in beheer bij RMR Shipmanagement B.V., Breda en PROTEUS SHIPPING S.A., Luxemburg, 1-2008 te Antwerpen herdoopt GUMEL, ging varen tussen Antwerpen, Harwich en Lagos.

27-5-2011 gearriveerd te Aliğa, 31-5-2011 (gerapporteerd) verkocht voor sloop naar Turkije. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 22-6-1998, Nieuwe Waterweg).



1974 DOCKYARD VI, Rotterdamsche Droogdok Maatschappij B.V., Rotterdam. 1983 ORCA II, Orca B.V., Capelle a/d IJssel. 1986 CHRISTINA MULLER, Mutratug B.V., Terneuzen. 1987 THETIS, B. Iskes & Zn. B.V., IJmuiden. 1998 THETIS, Gent Dredging, Gent. (Foto's : H. de Winde, 23-5-2011, Beskens).

