

SCHEEPSFOTORUILBEURS

ZEEBRIEF#1

12 JUNI 2011



ABIS CADIZ 9547324 (NB-172), bouwnummer Volharding 689, 2-9-2009 te water gelaten bij Hangzhou Dongfeng Shipbuilding Co. Ltd., Hangzhou onder bouwnummer HDFS2008-01, aanvankelijk vlag: Antigua & Barbuda, 18-11-2010 opgeleverd aan Beheer m.s. Abis Cadiz B.V., Harlingen, in beheer bij m.s. Abis Shipping B.V., Harlingen, roepsein PBNO, 4.255 BRT, 2.341 NRT, 6.050 DWT, 4.035 EPK, 2.970 kW, MAK9M25C, 13 kn., 2-3-2011 te Harlingen gedoopt ABIS CADIZ.



1-6-2011 vertrokken van Cadiz, 9-6-2011 op 10 mijl ten noorden van Langeoog een black-out opgelopen, 10:30 uur vastgemaakt door de sleepboot ASTERIX (9280433, bouwjaar 2003, 385 BRT, 4.060 kW) en naar

Cuxhaven gesleept, 20:30 uur afgemeerd aan Seebäderbrücke, 10-6-2011 naar Empting Yard Cuxhaven gesleept voor reparatie. (Foto: Wolf).

CANADIAN EXPRESS 8412534, 11-1985 kiel gelegd, 16-1-1986 te water gelaten, 4-1986 opgeleverd door Mitsubishi Heavy Industries Ltd., Shimonoseki (875) als KRITI GOLD aan Arbyx Gold Shipping S.A., Piraeus-Griekenland, in beheer bij Avin Liners Co. S.A., 12.963 BRT, 692 TEU, 1988 in charter bij Hapag-Lloyd A.G., herdoopt BAVARIA, 6-1989 gekocht door Vroon B.V., Breskens, ingebracht bij Gold International Navigation Inc., Monrovia-Liberia, 1990 in charter bij Joon Shipping & Trading B.V., herdoopt WATERFORD, 1990 uit charter en herdoopt CANADIAN EXPRESS, 1990 herdoopt RICKMERS DALIAN, 1991 herdoopt ALS EXPRESS, 1996 herdoopt CANADIAN EXPRESS, 1997 herdoopt CAPE YORK, 1999 herdoopt CANADIAN EXPRESS, 16-4-2007 (e) herdoopt TOLTECA, vlag: Liberia, 10-2008 verkocht naar Bahamas, thuishaven: Nassau en herdoopt BM WARRIOR.

21-5-2011 gearriveerd op de rede, geladen met 15.000 ton kunstmest in zakken, 3-6-2011 om 09:40 uur bij loodsstation Hiron Pt. Mongla Port, Bangladesh aan de grond gelopen.



KAREL DOORMAN

Kiellegging nieuw ondersteuningsschip

8 juni 2011, 15.22 uur

De kiellegging van het Joint logistic Support Ship (JSS) van de marine heeft gisteren plaatsgevonden op de werf van Damen Shipyards in het Roemeense Galati. Het symboliseert de aanvang van de bouw van het nieuwe ondersteuningsschip.

De kiel vormt de ruggengraat van de scheepsromp en wordt vanouds ceremonieel gelegd. In dit geval door directeur Wapensystemen van de Defensie Materieel Organisatie, schout-bij-nacht Klaas Visser. Hij laste vervolgens een munt op de kielbalk; een handeling die verwijst naar het aloude gebruik om muntstukken onder scheepsmasten aan te brengen om het schip een fortuinlijke vaart toe te schrijven. De munt, een gouden tientje, dateert uit 1889, het geboortjaar van Karel Doorman en verwijst daarmee naar de naam waaronder het JSS in de toekomst bij de Koninklijke Marine gaat varen.

Hoofdtaken

Het JSS verzorgt de maritieme logistieke ondersteuning voor de krijgsmacht na het afstoten van HR. MS. ZUIDERKRUIS in 2011 en het uit dienst stellen van HR. MS. AMSTERDAM in 2014. De hoofdtaken van het multifunctionele schip worden:

bevoorrading op zee voor de ondersteuning van maritieme eenheden;

strategisch zeetransport, inclusief het in- en ontschepen van personeel en materieel wanneer er geen of beperkte havenfaciliteiten beschikbaar zijn;

logistieke ondersteuning vanuit zee, het zogeheten seabasing, waarbij het schip fungeert als basis op zee voor het uitvoeren en ondersteunen van operaties op het land.

Volgende fasen

Na de bouw wordt het ondersteuningsschip in de zomer van 2013 naar Nederland gesleept, waar in Vlissingen diverse systemen in bedrijf worden gesteld. Na een proefvaartocht medio 2014 kan het ondersteuningsschip vanaf 2015 door de Koninklijke Marine in gebruik worden genomen. (Defensie).



MPI ADVENTURE

Grootste hefschip ter wereld gaat aan de slag in monding Thames

De MPI ADVENTURE is als eerste van een serie van twee gloednieuwe windturbine-installatievaartuigen vanuit China in Engeland gearriveerd. Dit superhefschip, ontworpen door GustoMSC uit Schiedam, is het grootste en modernste hefschip ter wereld.

Het vaartuig wordt bereiderd door Vroon-dochter MPI Offshore en gaat vrijwel direct aan de slag voor het London Array Offshore Wind Farm Project.



De ruim 136 meter lange en 40 meter brede MPI ADVENTURE is 21 maart in China opgeleverd. Het indrukwekkende vaartuig, voorzien van zes bijna 72 meter lange poten, is gebouwd op de Cosco Qidong-werf, waarna de afbouw op de Cosco Nantong-werf plaatshad. Hier is het hefschip tevens uitgerust met een 1000-tons kraan, waarmee de allerzwaarste en -grootste onderdelen van windturbines offshore kunnen

worden geïnstalleerd. De MPI ADVENTURE kan installatiewerk uitvoeren in maximaal 45 meter diep water en kan golfhoogtes weerstaan van 10 meter en windsnelheden van 36 meter per seconde. Aan boord is accommodatie voor 112 personen.

Voor de energievoorziening zijn aan boord zes Rolls-Royce Bergen C25:33L dieselgeneratoren geplaatst. De voortstuwing bestaat uit drie azimuth schroefunits. Verder is het hefschip voorzien van drie boegschroeven en een klasse 2 dynamisch positioneringssysteem. Vrij varend kan een snelheid van 12,5 knopen worden gehaald. Op het voorschip, boven de accommodatie, is een groot helikopterdek gesitueerd. Aan dek kan maximaal 6000 ton lading aan windturbinecomponenten worden meegenomen. Bij de Cosco Qidong-werf is momenteel nog het zusterschip MPI DISCOVERY in aanbouw. Dit vaartuig wordt later dit jaar opgeleverd. Beide schepen gaan varen onder Nederlandse vlag.

MPI RESOLUTION

Ontwerper van deze nieuwe generatie hefschepen is het Nederlandse ingenieursbureau GustoMSC. Beide vaartuigen zijn van het type NG-7500/6. Het ingenieursbureau heeft ook de kranen voor het duo ontworpen. Bij het ontwerp is uitgegaan van de ervaringen die zijn opgedaan met het eerder ontworpen hefvaartuig MPI RESOLUTION, dat sinds 2003 - eerst onder de vlag van Mayflower Energy en vanaf 2006 voor MPI Offshore - in de windenergiesector actief is. Dit schip is recentelijk bij Huisman in Schiedam voorzien van een nieuwe kraan. De oude, met een hefcapaciteit van 300 ton, is vervangen door een 600-tons kraan. De MPI Resolution staat voor een meerjarige periode onder contract van Centrica Renewable Energy en wordt momenteel ingezet voor het offshore installeren van windturbines voor het Lincs Wind Farm Project voor de kust van het Engelse graafschap Lincolnshire. De MPI ADVENTURE is na aankomst van de uitbrengreis in Harwich gereedgemaakt voor haar inzet voor het London Array Offshore Wind Farm Project, dat de aanleg in de monding van de Thames van het grootste offshorewindturbinepark ter wereld omvat. (Bron: Schuttevaer, foto: Vroon. Foto: NN, collectie J. van Oost.)



PLANCIUS 7432044 (NB-160), 29-4-1975 kiel gelegd, 18-12-1975 te water gelaten en op 10-11-1976 in dienst gesteld als hydrografisch onderzoeksvaartuig HR. MS. TYDEMAN A906 bij de Koninklijke Marine, genoemd naar Ltz.1 Gustaaf Frederik Tydeman die deelnam als commandant van de kanonneerboot HR.MS. SIBOGA aan de Siboga-expeditie in 1899-1900, 3-6-2004 door de Koninklijke Marine uit dienst gesteld, 12-2006 verkocht aan Balder Nieuwland B.V., Vlissingen, in beheer bij Oceanwide Expeditions B.V., Vlissingen, 2007 te Hansweert voor verbouwing, verbouwd bij Scheepswerf Reimerswaal B.V. te Hansweert tot passagiersschip voor poolexpedities, 54 passagiershutten in verschillende klassen, 110 passagiers en 43 bemanningsleden, 13-11-2009 te Vlissingen gedoopt PLANCIUS door mevrouw drs. K.M.H. Peijs (Commissaris van de Koningin van Zeeland), roepsein PAUA, 3.434 BRT, 700 DWT, 7-12-2009 vertrokken van Vlissingen naar Argentinië om van daaruit expeditie naar de Zuidpool te ondernemen, 6-12-2010 (e) verkocht aan Plancius Scheepsreizen B.V., Vlissingen, in beheer bij Oceanwide Marine Services B.V., Vlissingen. (Foto boven, Scheepsfotoruilbeurs, Nieuwe Waterweg 13-7-1990. Foto onder: R. Zegwaard, 29-3-2008 verbouwing te Hansweert).



Expeditie cruiseschip PLANCIUS richting thuishaven Vlissingen

Het Nederlandse expeditie cruiseschip PLANCIUS is via de Atlantische Oceaan op haar weg terug naar thuishaven Vlissingen. De PLANCIUS - het nieuwe vlaggenschip van Oceanwide Expeditions, cruisespecialist in de poolgebieden - sluit met haar terugkeer het eerste volledige Antarctica seizoen positief af.

De PLANCIUS deed eerder dienst als marineschip. Na een grondige renovatie is het voormalig marineschip omgetoverd tot een cruiseschip voor maximaal 114 passagiers. Door de ijsversterkte huls van de Plancius, is het schip uitermate geschikt voor expeditie in de meest afgelegen poolgebieden. Sinds december heeft de Plancius vanuit Ushuaia in Argentinië een groot aantal succesvolle cruises uitgevoerd. Binnenkort - 16 mei eind van de middag - wordt het schip weer thuis verwacht. Na een korte rustpauze in de thuishaven in Zeeland, vertrekt de PLANCIUS dan deze zomer weer naar het Noordpoolgebied.



Groeiende markt expeditiecruises

Bert Verschoor, verantwoordelijke voor de business development binnen Oceanwide Expeditions: “ We zien een groeiend aantal Nederlanders met interesse voor onze expeditiecruises. Het eerste Antarctica seizoen

hebben wij boven verwachting afgesloten. Oceanwide Expeditions is wereldwijd actief en natuurlijk bedienen wij een internationaal publiek, maar we zien ook vanuit de Nederlandse markt meer interesse. We liften mee op de trend van de groeiende cruisemarkt en verwachten ook voor het komende seizoen weer een toename in de vraag naar expeditiecruses. Steeds meer touroperators nemen ons op in het aanbod en ook het aantal reisagenten dat ons product verkoopt groeit. Oceanwide speelt in op deze groei door nieuwe cruises te blijven ontwikkelen”.

Veel nieuwe expeditiecruses vanuit Spitsbergen

Vanuit Spitsbergen staan voor de komende zomer veel nieuwe expeditiecruses gepland. Zo ook het expeditie concept ‘ Basecamp Plancius’, een avontuurlijke cruise van waaruit diverse activiteiten gratis beoefend kunnen worden. De Plancius verblijft dan twee of drie dagen op een specifieke locatie om zo actieve passagiers voldoende tijd te geven om te gaan klimmen, wandelen, fotograferen, te kayakken in plaatsen waar het schip niet kan komen. Alle activiteiten worden begeleid door ervaren experts. Een Basecamp Plancius expeditie komt op circa 4.500 euro per persoon op basis van een twin cabin voor 10 dagen.

Over Oceanwide Expeditions

Oceanwide Expeditions, marktleider op het gebied van cruise expedities naar de poolgebieden is een van oorsprong Nederlands bedrijf. Het hoofdkantoor is gevestigd in Vlissingen. Recent ontving de rederij uit Zeeland voor de derde keer de award “World’s Leading Polar Expedition Operator” op de World Travel Market in Londen. Bron en foto’s: www.oceanwide-expeditions.com.



Vertrek Vlissingse reder naar Noordpool

Gepubliceerd op: 08-06-2011, 22:37 uur, Vlissingen. Het expeditiecruseschip PLANCIUS van Ocean Wide Marine Vlissingen zal vrijdag passagiers aan boord nemen in de Buitenhaven van Vlissingen.

108 Passagiers zullen tussen 12.30 en 15.00 uur inschepen voor een reis naar de Noordpool. Het merendeel van de passagiers heeft de Nederlandse nationaliteit, voor het overige komen de mensen uit diverse Europese landen. Het is voor Vlissingen een unieke gebeurtenis om een cruiseschip van een Vlissingse reder vanuit haar eigen haven te laten vertrekken. (bron: Zeeuweseregio).

Nast de PLANCIUS verzorgt Oceanwide Expeditions ook reizen met de REMBRANDT VAN RIJN, een voormalige haringlogger.

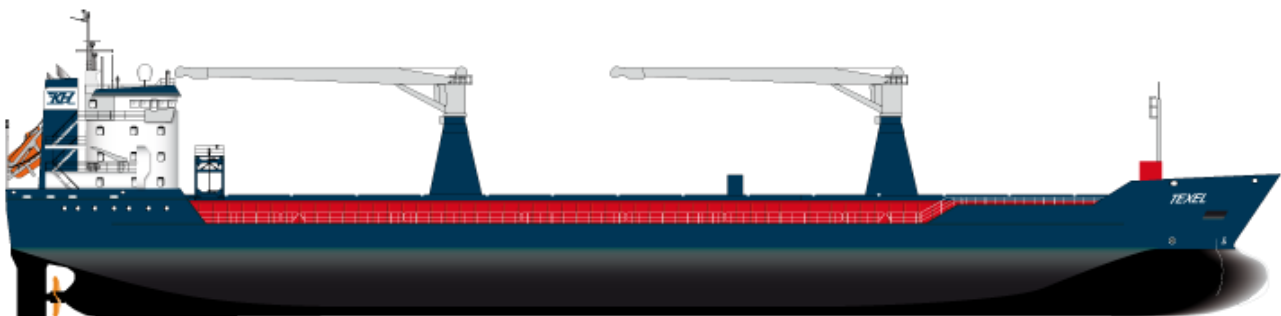




NOORDERLICHT, 3-mast schoener, 1910 gebouwd te Flensburg.



ANTARCTIC DREAM 5278432, 1959 opgeleverd door de Haarlemsche N.V. Scheepsbouw Mij., Haarlem als PILATO PARDO aan Chilean Navy, 2004 verbouwd tot passagiersschip. (foto's Oceanwide).



TEXEL 9238363 (NB-174), 8-12-2001 verhaald van de werf naar Delfzijl, 18-1-2002 opgeleverd door Bodewes Volharding B.V., Hoogezand (348) als DEWI PARWATI aan P.T. Arpeni Pratama Ocean Line,

Jakarta, 6.350 BRT, 2002 vlag: Panama, 30-6-2003 (e) herdoopt BELUGA SPIRIT, 12-1-2004 (e) herdoopt DEWI PARWATI, 16-7-2007 (e) verkocht aan Mount Kerinci LLC, Panama, in beheer bij P.T. Arpeni Pratama Ocean Line, Jakarta, 2008 verkocht aan Kustvaart Harlingen B.V., 21-2-2008 te Singapore herdoopt TEXEL, 7-6-2011 te Gdynia herdoopt ONEGO MERCHANT. (afbeelding: Kustvaart Harlingen).



STROOMBANK 9356543, Bijlsma Trader 4500, 6-4-2009 opgedreven in de overdekte bouwhal bij Veka/Bijlsma B.V. te Lemmer onder bouwnummer 707, 26-5-2009 vertrokken van de werf naar de Volendamkade in de Ymondhaven, IJmuiden, 27-5-2009 proefvaart op de Noordzee, 28-5-2009 vertrokken naar Delfzijl, 3-6-2009 te Delfzijl gedoopt STROOMBANK door Eva Pot (dochter van directeur Peter Pot van Pot Scheepvaart) en opgeleverd aan Bankship IV B.V., Delfzijl, in beheer bij Pot Scheepvaart B.V. te Delfzijl, in bevrachting bij Wagenborg Shipping B.V., roepsein PBSE, 2.999 BRT, 1.860 kW, Wärtsilä 6L26.

10-6-2011 tijdens een reis van Norrköping, Zweden naar Bandirma, Turkije in de sluis te Holtenau aangevaren door de HEINRICH EHLER, 10-6-2011 na onderzoek de reis vervolgd.

STROOMBANK betrokken bij aanvaring. Kiel - Tegen alle regels is de kapitein van een groot containerschip uit Hamburg vorige week, zonder een loods in de Holtenauer sluis te Kiel gevaren, het heeft geleid tot het aanzienlijke schade. Eerder, tegen 14:00 uur, negeerde de man de waarschuwingen uur op de radio en voer hij met zijn 17.000 ton metende schip alleen de geopende sluis in. Bij het binnenvaren ramde hij met zijn 168 meter lange en 26,8 meter brede schip, HEINRICH EHLER, de muur van de sluis en het Nederlandse vrachtschip STROOMBANK aan de achterzijde.

Na de dubieuze manoeuvre werd de kapitein onmiddellijk door de toevallig aanwezige eigenaar van het vrachtschip van het schip gehaald en overgedragen aan de politie. Waarom de kapitein alleen de sluis invoer is nog onduidelijk. De waterpolitie beviel een onderzoek. Alcohol was niet in het spel, aldus een officieel verklaring.

De STROOMBANK meerde daarna in de Holtenauer Binnenhaven af voor onderzoek aan de opgelopen schade. Wanneer de reis naar Bandirma, Turkije voortgezet kan worden is nog niet zeker. (Bron: Kieler Nachrichten 10-6-2011, Foto: Behling, STROOMBANK op Bominflot).

Opgelegde containervloot verwaarloosbaar klein

Eind vorige maand waren er slechts 77 containerschepen werkloos. Hun gezamenlijke capaciteit bedroeg 111.000 TEU, wat overeenkomt met 0,7% van de totale vloot.

Volgens de Franse databank Alphaliner heeft de omvang van de opgelegde vloot nu het laagste niveau sinds 2008 bereikt.

Opvallend is dat vooral de grotere schepen weer allemaal aan het werk zijn. Van de 77 werkloze eenheden hebben er slechts 7 een capaciteit van meer dan 3.000 TEU. In de categorie onder de 1.000 TEU liggen 30 eenheden op orders te wachten. Bij de schepen tussen 1.000 en 2.000 TEU gaat het om 32 boten. Bron: N.T.

uit het archief van Finn Schov



s.s. SUTJESKA vrachtschip

Gebouwd 1920, N.V. Wilton's Scheepswerf & Machinefabriek, Rotterdam (290)

3.099 BRT 1.849 NRT 5.636 DWT

(99,12) x 14,33 x 7,37 x 6,620 meter.

G 8.013 m³, B 7.673 m³, 536 ton bunkers, snelheid 11 kn.

3 ketels, v.o. 405 m², 12,6 atm.

1.300 IPK, T 3 cyl, 574, 939 en 1574 x 990, de werf.

10-1920 proefvaart en opgeleverd (LR) als EIGEN HULP VIII aan N.V. Stoomvaart Maatschappij "Eigen Hulp VIII", Rotterdam, daarna opgelegd.

1924 verkocht aan N.V. Stoomvaart Maatschappij "Wijklijn", Rotterdam, in beheer bij Erhardt & Dekkers N.V., herdoopt OISTERWIJK, slechts 1 reis gemaakt.

1924 verkocht aan L. Dreyfus & Cie., Duinkerken-Frankrijk, herdoopt EMMY L.D.

1933 verkocht aan Brodarsko Akcionarsko Drustio "Oceania", Susak-Joegoslavië, herdoopt TIMOK.

1946 eigenaar: Jugoslavenska Linijska Plovidba (Yugoslav Line), Rijeka-Joegoslavië, in beheer bij Government of Yugoslavia, 1946 herdoopt SUTJESKA.

4-1961 gearriveerd voor de sloop bij Brodopas te Split, Joegoslavië.

Schepen onder andere vlag om kapers



Scheepvaartbedrijf Dockwise wil meer mogelijkheden om zijn schepen te kunnen beschermen tegen piraten. Komen die er niet, dan gaat het bedrijf misschien onder een andere vlag te varen.

De Nederlandse regering stelt volgens Dockwise te strenge eisen aan het inhuren van particuliere beveiligers in gevaarlijke gebieden. Andere landen zouden daarin veel minder streng zijn.

Topman Goedée zegt dat het onder de huidige regels onmogelijk is om zijn personeel voldoende te beschermen. Hij zoekt naar alternatieven en het varen onder andere vlag is een mogelijkheid. (RTL).



Stichting
Nationale
Sleepbootdagen
Vianen



Op 2, 3 en 4 juni 2011 is het door Stichting Nationale Sleepbootdagen Vianen georganiseerde evenement gehouden. Ongeveer 200 sleepboten, sleepbootjes, opduwertjes en ander varend materiaal waren daar aanwezig. (Foto: R. Zegwaard, 4-6-2011, Vianen).



DMS SISKIN 9563201, Shoalbuster 2709, 27-8-2009 (e) te water gelaten onder bouwnummer Damen Hardinxveld 571624, 19-9-2009 gearriveerd te Hardinxveld-Giessendam, 24-4-2011 vertrokken van de werf voor technische proefvaart, 24-5-2011 proefvaart en trekproeven in de Europoort, 25-5-2011 terug naar de werf, 6-2011 opgeleverd door Damen Shipyards B.V. (571624) aan Damen Marine Services B.V., Gorinchem, roepsein PCLJ, 221 BRT, 27,19 x 9,10 x 3,60 x 2,900 meter, 3.000 EPK, 2 x Caterpillar 3512B TA, 11 kn. 9-6-2011 uitgaand op de Nieuwe Waterweg bij Rozenburg met bestemming Dubai. (Foto en info: R. Zegwaard). Ook DMS ALBATROSS 9605437 vertrok die avond naar zee.



RT CHAMPION 9489950, in aanbouw voor Elisabeth Ltd., 14-1-2011 (e) opgeleverd als RT CHAMPION door Niigata Shipyard & Repair Inc., Niigata aan RT Champion Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Kotug International B.V., Rotterdam, roepsein 9HA2234, 462 BRT, 7.200 EPK, trekkracht 85 ton, 29-1-2011 van Niigata vertrokken met bemanning van Redwise, 2-2011 gebunkerd te Singapore, 30-3-2011 gearriveerd Grand Harbour te Malta, 12-4-2011 gearriveerd te Rotterdam, 6-6-2011 gedoopt RT CHAMPION door mevr. Johanna de Vries (echtgenote van René de Vries, havenmeester te Rotterdam) tijdens de traditionele "Haring-Party" te Rotterdam. (Foto: R. Zegwaard, Nieuwe Waterweg, 12-4-2011).



RT LEADER 9489962, 18-8-2010 (e) te water gelaten voor Elisabeth Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Kotug International B.V., Rotterdam, 14-1-2011 (e) opgeleverd door Niigata Shipyard & Repair Inc., Niigata (0039) als RT LEADER aan RT Leader Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Kotug International B.V., Rotterdam, roepsein 9HA2235, 462 BRT, 7.200 EPK, trekkracht 85 ton, 29-1-2011 van Niigata vertrokken met bemanning van Redwise, 2-2011 gebunkerd te Singapore, 30-3-2011 gearriveerd Grand Harbour te Malta, 12-4-2011 gearriveerd te Rotterdam, 6-6-2011 gedoopt RT LEADER door Jeannette Baljeu (wethouder Haven, Verkeer en Regionale Economie te Rotterdam) tijdens de traditionele "Haring-Party" te Rotterdam.

Illegale haringparty bij Kotug

6 juni 2011

Zoals elk jaar is het eerste vaatje nieuwe haring een grote happening. Vanaf morgenochtend acht uur mag de 'Hollandse Nieuwe' in de verkoop.

Maar goed... in een stad als Rotterdam zijn er wel eens mensen die zich niet helemaal aan de regels houden. Zo bleek ook bij deze pre-haringparty op de Wilhelminakade in Rotterdam, die werd gekoppeld aan de doop van twee schepen van Kotug. Het te vroeg verkopen van Hollandse Nieuwe is eigenlijk verboden. De Haringpolitie kwam daadwerkelijk langs en heeft een bekeuring uitgeschreven. De Agro-rechtbank in Wageningen moet nu bepalen hoe hoog de boete wordt. Die kan oplopen tot 18.000 euro. (Bron: Rijnmond).



RWS78, 9-6-2011 op proefvaart, foto: <http://www.photomaassluis.com>





BREUGHEL

Onder toezend oog van groot publiek is zaterdag de sleepopperzuiger BREUGHEL te water gelaten bij van de scheepshelling van IHC Krimpen Shipyard.

Mevrouw Reynders, vrouw van de Belgische minister van Financiën, mocht het schip dopen. Muziekvereniging Concordia verzorgde het muzikaal vermaak.

De BREUGHEL heeft een lengte van 168 meter en een maximaal laadvermogen van ruim 18.500 ton. Doordat het schip heeft een maximale diepgang van 12 meter heeft, kan het zowel baggeren in diepe als ondiepe wateren. Verder is er bij het ontwerp van het vaartuig veel aandacht besteed aan een minimale CO2-uitstoot.

De BREUGHEL is gebouwd in opdracht van de Belgische DEME-groep, die eerder ook de sleepopperzuiger Congo River in Krimpen heeft laten bouwen. De komende maanden wordt het schip aan de kade afgebouwd. (Foto: dredgingtoday).

Rotterdam ontvangt eerste LNG-tanker

Laatste update: 12 juni 2011 09:52

ROTTERDAM - De Rotterdamse haven krijgt voor het eerst in de geschiedenis een LNG-tanker op bezoek.

De BRITISH TRADER van oliemaatschappij BP meert in de nacht van zondag op maandag af bij de nieuwe Gate terminal op de Rotterdamse Maasvlakte, met 130.000 kubieke meter vloeibaar gas aan boord.

“Met de komst van dit schip stapt de Rotterdamse energiehaven werkelijk de 21e eeuw binnen”, zei Tie Schellekens van het Havenbedrijf Rotterdam zondag. Volgens het havenbedrijf heeft LNG de toekomst nu kernenergie weer ter discussie staat, de olieprijs hoog is en Slochteren ver leeg is.

LNG staat voor liquified natural gas, vloeibaar aardgas. Dat gas wordt vloeibaar gemaakt door er bepaalde stoffen uit te halen en het te koelen tot ongeveer 160 graden onder nul. Daardoor neemt het volume met een factor zeshonderd af, wat enorm scheelt bij transport en opslag.

“Bovendien is LNG niet gebonden aan pijpleidingen, waardoor het letterlijk van overal uit de wereld kan komen”, aldus een woordvoerder van de terminal.

Nieuwe Gate terminal

In Rotterdam wordt het over- en opgeslagen bij de nieuwe Gate terminal, die vanaf september echt moet gaan draaien. De eerste LNG-terminal van Nederland heeft een capaciteit van 12 miljard kubieke meter per jaar. De faciliteit is in meerderheid een joint-venture tussen opslagbedrijf Vopak en Gasunie.

Er zijn contracten afgesloten met vijf grote Europese energiebedrijven voor de initiële capaciteit. “Voldoende om alle 7 miljoen huishoudens in Nederland jaarlijks te voorzien van gas”.



Ladingstroom

Het schip met LNG is bijna 280 meter lang en 42 meter breed. “Een groot schip kunnen we wel aan in Rotterdam, het aparte is de ladingstroom”, aldus Schellekens. Vanwege die bijzondere lading heeft het Havenbedrijf “stringente veiligheidsmaatregelen” genomen.

De tanker moet tussen middernacht en 4 uur binnenkomen, omdat het dan niet zo druk is. Normaliter liggen overslagpunten voor LNG in rustiger vaarwater. Het overige scheepvaartverkeer wordt dan ook enigszins aan banden gelegd, andere schepen mogen niet kruisen met de tanker.

Afgefakkeld

Bij het overslaan van het gas van het schip naar de terminal wordt af en toe afgefakkeld, omdat nog niet alle installaties in gebruik zijn. Dat zal ongeveer tien dagen zichtbaar zijn. “Het affakkelen is veilig, reukloos en zonder uitstoot van roet”. (Bron: ANP. Foto: Gate Terminal).

Anek Lines en Superfast samen in zee

06 juni 2011 - De Griekse ferrymaatschappijen Anek Lines en Superfast gaan op twee routes samenwerken om overcapaciteit te vermijden en de bunkerkosten te drukken.

De twee rederijen zetten vanaf deze maand op de Adriatische Zee gezamenlijk drie snelle ropax-schepen in tussen Patras, Igoumenitsa en Ancona. Dat worden de HELLENIC SPIRIT van Anek en de SUPERFAST VI en SUPERFAST XI.

De tweede route waar de twee ferrymaatschappijen elkaars schepen zullen gebruiken, is die tussen Piraeus en Heraklion. Daar krijgt de OLYMPIC CHAMPION van Anek het gezelschap van de ropax SUPERFAST XII. Het akkoord geldt voor een periode van drie jaren. De samenwerking geldt niet voor de andere diensten op de Adriatische Zee. Superfast vaart vanuit Griekenland ook naar Bari, terwijl Anek Lines veerdiensten naar Venetië en Triëst onderhoudt. (Bron: N.T.).

LISSOS

LISSOS 7220269, 4-1972 opgeleverd door Koyo Dockyard Co, Mihara (636) als FERRY HAMANASU aan Shinnihonkai Ferry Co. Ltd., Japan, 9.875 BRT, 2.966 DWT, 1987 verkocht aan ANEK Lines S.A., Griekenland, herdoopt LISSOS, 1989 verbouwd, 1995 13.407 BRT, 16-5-2011 (gerapporteerd) verkocht voor sloop naar Alang, India.

Bas bouwt bootjes



Dit jaar is het een kwarteeuw geleden dat Bas van der Zwan (63) Rotterdams enige en unieke scheepvaartboekhandel opende, aan de Leuvehaven. Naast boeken verkoopt hij ook bouwplaten. Zijn top vijf vind je hieronder.

Bas van der Zwan was graag net als zijn vader kapitein op een koopvaardijship geworden. Maar hij heeft slechte ogen: min tien. Nu heet hij mensen welkom aan boord in zijn boekwinkel. Terwijl zijn vader naar Sjanghai of Istanbul voer, las Bas zijn verzameling boeken over schepen en scheepvaart. De liefde voor boeken en alles wat met scheepvaart te maken heeft, bleef. Evenals de vraag naar boeken over schepen. 'Shiplovers', opvarenden van de cruiseschepen in de haven en museumbezoekers weten de Rotterdamse Scheepvaartboekhandel te vinden. Spijt van zijn beroepskeuze heeft Van der Zwan nooit gehad: 'Elke dag is een feest. Ik kan hier wel 300 jaar worden.'

De Scheepvaartboekhandel verkoopt oude en nieuwe boeken over koopvaardij, marine en binnenvaart, over de oude zeilvaart, kustvaart, visserij, over sleepboten en havens. Je vindt er ook kinderboeken en scheepjes in flessen, bouwdozen en bouwplaten. Van die laatste biedt Van der Zwan enkele honderden modellen te koop aan in zijn winkel. De modelbouw wordt herontdekt. 'Na 50 jaar bouw ik zelf weer scheepsmodellen. Dit werkt heel therapeutisch. Met zo'n hobby hoef ik nooit naar een dokter.' Soms knipt hij tot diep in de nacht aan zijn schepen. Minimodellen met een schaal van 1:2450. Van der Zwan: 'Dat is voor een vijfjarige niet weggelegd. Maar voor kinderen heb ik de Kameleon, bijvoorbeeld. Met grotere lipjes, dat knipt makkelijker.'



1

ms 'Willem Ruys' (schaal 1:250)

Vlaggenschip van de Koninklijke Rotterdamse Lloyd, uit 1947. Geliefd schip onder emigranten en Indiëgangers. In 1965 werd de Willem Ruys omgedoopt tot cruiseschip Achille Lauro dat 20 jaar later werd gekaapt. Het schip kwam door een brand in 1994 aan zijn einde.



2

ss 'Rotterdam' (schaal 1:250)

'Het schip van morgen ... reeds vandaag' was de slogan waarmee de RDM dit grootste passagiersschip ooit in Nederland gebouwd introduceerde in 1959: 228 meter lang en 29 meter breed, voor maximaal 1456 passagiers.



3

ms 'Oranje' (schaal 1:250)

Werd vlak voor de oorlog ingezet als lijndienst naar Indonesië, met 26 knopen (48 km/uur) het snelste motorschip ter wereld. Omdat tijdens de eerste reis de oorlog uitbrak diende de ms Oranje als hospitaalschip voor de Australische marine.



4

ms 'Rijndam' en ms 'Maasdam' (schaal 1:300)

Gebouwd bij Wilton-Fijenoord in 1951 en 1952. De schoorstenen dragen de kleuren van Rotterdam, groen en wit. Ze voeren voornamelijk op New York. De Rijndam werd later een gokschip in de Golf van Mexico.



5

ss 'Nieuw Amsterdam' (schaal 1:400)

'Het mooiste schip ter wereld ooit gebouwd', volgens Bas. Voer voor de HAL en verscheepte tijdens de oorlog duizenden geallieerde soldaten. Toen het schip in 1946 terugkeerde in de haven stond de kade vol met huilende Rotterdammers.

Zelf modelbouwen?

Elke donderdag- en zondagmiddag houdt oud-bootsman Henk Willem's bouwplatenpreekuur in de boekhandel, Leuvehaven 1 (in de hal van het Maritiem Museum).

WWW.SCHEEPVAARTBOEKHANDEL.NL

Top 5 modelboten:

1 ms 'Willem Ruys' (schaal 1:250) Vlaggenschip van de Koninklijke Rotterdamse Lloyd, uit 1947. Geliefd schip onder emigranten en Indiëgangers. In 1965 werd de Willem Ruys omgedoopt tot cruiseschip Achille Lauro dat 20 jaar later werd gekaapt. Het schip kwam door een brand in 1994 aan zijn einde.

2 ms 'Oranje' (schaal 1:250) Werd vlak voor de oorlog ingezet als lijndienst naar Indonesië, met 26 knopen (48 km/uur) het snelste motorschip ter wereld. Omdat tijdens de eerste reis de oorlog uitbrak diende de ms Oranje als hospitaalschip voor de Australische marine.

3 ss 'Rotterdam' (schaal 1:250) 'Het schip van morgen ... reeds vandaag' was de slogan waarmee de RDM dit grootste passagiersschip ooit in Nederland gebouwd introduceerde in 1959: 228 meter lang en 29 meter breed, voor maximaal 1456 passagiers.

4 ms 'Rijndam' en ms 'Maasdam' (schaal 1:300). Gebouwd bij Wilton-Fijenoord in 1951 en 1952. De schoorstenen dragen de kleuren van Rotterdam, groen en wit. Ze voeren voornamelijk op New York. De Rijndam werd later een gokschip in de Golf van Mexico.

5 ss 'Nieuw Amsterdam' (schaal 1:400) 'Het mooiste schip ter wereld ooit gebouwd', volgens Bas. Voer voor de HAL en verscheepte tijdens de oorlog duizenden geallieerde soldaten. Toen het schip in 1946 terugkeerde in de haven stond de kade vol met huilende Rotterdammers. (Bron en foto: Havenkrant, Port of Rotterdam).

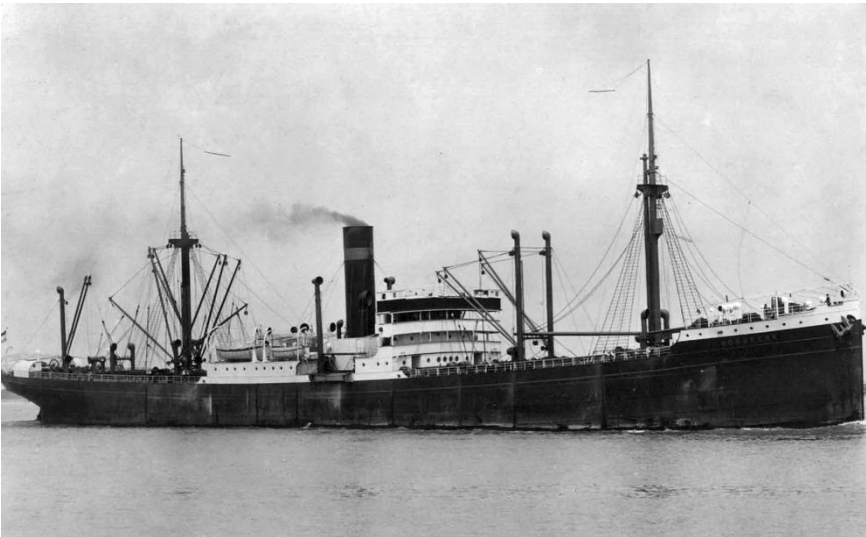


CHEVRON WASHINGTON 7391226, 28-4-1974 kiel gelegd, 22-2-75 te water gelaten, 14-6-1976 opgeleverd FMC Corp, Marine & Rail Equipment Div., Portland OR. (GTT-2) als CHEVRON WASHINGTON aan United California Bank, Trustee, U.S.A., in beheer bij Chevron Shipping Co., 16.941 BRT, 40.196 DWT, 1982 verkocht aan First Interstate Bank of California, U.S.A., 1994 22.761 BRT, 2003 herdoopt WASHINGTON VOYAGER, 15-2-2007 (e) verkocht aan Chevron USA Inc., U.S.A., in beheer bij Chevron Shipping Co. LLC., San Ramon CA., 10-6-2011 (gerapporteerd) verkocht voor sloop. (Foto: Robert Etchell, Shipspotting).

Rust roest op z'n Rotterdams



Na de oorlog heeft Rotterdam kans gezien om, dankzij de inzet en noeste arbeid van velen, ondanks de schaarse middelen, snel te herstellen van de opgelopen schade. Dat geldt niet alleen voor de opbouw van de stad, maar zeker ook voor de haven. Voor de groeiende ladingoverslag waren vaklieden nodig en velen daarvan werden 'praktisch' opgeleid op een roestige schuit, die in 1945 al 34 jaar oud was en eerst nog als depotschip fungeerde.



De VNS, de Vereenigde Nederlandsche Scheepvaartmaatschappij, kocht in 1921 de toen tien jaar oude HOOGKERK, een vrachtvaarder met vijf ruimen en nog luiken met schilden, waarbij veel laadgerei, zoals laadbomen met blokken en geien, alsook winches met stalen runners. Tot aan de oorlog voer het in de Holland-Britsch-Indië Lijn en vertrok uit Rotterdam, krap vier dagen voordat de Duitsers Rotterdam op 14 mei lafhartig bombardeerden. Bestemming was Mombassa (via Kaap de Goede Hoop) en door de Nederlandsche Scheepvaart en Handelscommissie werd het in beheer gegeven aan Phs. van Ommeren te Londen. De HOOGKERK voer in de

oorlog wereldwijd en onder een gelukkig gesternte. In 1945 arriveerde het in de Waalhaven en werd opslagschip van de Staat der Nederlanden. In 1947, overgenomen door de SVZ, werd het een opleidingsschip voor havenarbeiders, waarna twee jaar later de naam van het toen 38-jarige schip passend werd veranderd in VETERAAN. Inmiddels lag het schip achterin de Schiedamse Wilhelminahaven op de boeien om in 1955 te verkassen naar de Spoorweghaven 'op Zuid'. Zoals op de foto te zien een echte roestbak en in 1958 werd de oorlogsveteraan gesloopt door Simon's Scheepssloperij in Rotterdam. Een niet geheel roemloos einde, want het heeft ruim tien jaar in niet geringe mate bijgedragen aan het praktisch onderricht van vele bootwerkers, van wie er heel wat als 'Kras' de haven mede groot hebben gemaakt. (Bron: C. de Keijzer voor de Oud Rotterdammer. Foto: P. Holswilder. Foto onder: HOOGKERK, NN, coll. Scheepsfotoruilbeurs).