

SCHEEPSFOTORUILBEURS

ZEEBRIEF#7

17 juli 2011

ABHA 7624001, 4-11-1977 opgeleverd door Rauma-Repola Oy (246) als ABHA aan Fanco N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Oy Yleinen Insinööritoimisto YIT, Helsingfors, 21-8-1979 verkocht aan Oy Bore Line Ab, Åbo-Finland, 14-9-1979 herdoopt BORE SONG, 31-12-1986 ingebracht bij Oy Retig Ab, Åbo-Finland, in charter bij Oy Bore Line Ab, 31-5-1991 verkocht aan Bore Line Singapore Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Sembawang Johnson Shipsmanagement Pte. Ltd., Singapore, herdoopt KEY BISCAYNE, in charter bij Danship Lines U.S.A. Inc., Miami, 7-10-1991 in charter bij Principal Lines Inc., Miami, 8-11-1991 in charter bij Seaboard Marine Ltd., Miami, Florida, herdoopt SEABOARD HORIZON, 8-9-1993 verkocht aan Oy Retig Ab, Åbo-Finland, herdoopt BORE SONG, 9-1-1997 herdoopt TRANSNORDICA, 14-1-2000 verkocht aan Ab Engship, Nagu-Finland, herdoopt TRADEN, 1-2004 verkocht aan Lucky Strike Enterprises S.A., Piraeus, vlag: Panama, in beheer bij Golden Anchor Lines, Piraeus, 8-3-2004 (e) herdoopt TRADER I, 2007 verkocht aan Nostos Shipping Co Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Salamis Line Ltd., 4-6-2007 (e) herdoopt NOTOS, 2011 verkocht voor sloop naar Turkije, 5-2011 gearriveerd te Aliğa.



ALBLASGRACHT 9013878, 5-12-1990 (RS) kiel gelegd, 17-10-1991 opgeleverd door IHC Holland N.V. Dredgers, Kinderdijk (CO1196) als ALBLASGRACHT aan C.V. Scheepvaartonderneming "Looiersgracht", Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., 23-5-2008 in het Panama Kanaal technische problemen gekregen en aan de grond gelopen bij Isla Orchid in de Bohio Turn, met de assistentie van 2 sleepboten vlot gebracht, 20-10-2008 (e) ingebracht bij C.V. Scheepvaartonderneming "Ablasgracht", Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V. 7-2011 (e) verkocht aan Kamchatka Shipping Co. Ltd., Petropavlovsk-Kamchatskiy, thuishaven en vlag: Freetown-Sierra Leone, roepsein 9LC2105, herdoopt ALBLAS. (Foto: F. van Rijsbergen, 25-7-2008, Westerschelde).



MARGARETHA GREEN 9187033, casco tot het machinekamerschot gebouwd bij de Sedef werf te Tuzla, Turkije (388), 9-1-1999 kiel gelegd voor achterschip door A. Jobse (vlootbeheerder GenChart) afgebouwd bij De Scheldepoort te Vlissingen onder bouwnummer 388, 15-3-1999 casco opgeleverd door Sedef Gemi Endustrisi A.S., Tuzla (388), 22-4-1999 casco gearriveerd te Vlissingen achter de sleepboot THOMAS DE GAUWDIEF enkele dagen later als gepland omdat in de Golf van Biskaje de sleepverbinding brak, 1999 in dok samengesteld, 31-5-1999 uitgedokt en naar de afbouwkade gesleept, 19-6-1999 gedoopt MARGARETHA GREEN door mevr. J.P. Meiland (echtgenote van de kort daarvoor overleden eigenaar van GenChart), 23-6-1999 terug van de proefvaart, 30-6-1999 opgeleverd door Schelde Scheepsnieuwbouw B.V., Vlissingen (388) aan C.V. "Margaretha Green", Rotterdam, in beheer bij GenChart Shipping & Chartering Services "GenChart." V.o.F., Rotterdam, 3-7-1999 vertrokken op de 1e reis, 8-2000 herdoopt CORAL GREEN, 8-2001 in charter bij Nirint Shipping B.V., Moerdijk, herdoopt NIRINT VOYAGER, 15-4-2002 gearriveerd bij Rotterdam United Shipyards B.V., Schiedam, daar herdoopt MARGARETHA GREEN, 24-4-2002 vertrokken van Rotterdam, 9-2003 in beheer Bij Beluga-GenChart B.V., 26-1-2004

overgedragen aan Margaretha Green Shipping Co., Gibraltar, in beheer bij Beluga Shipping G.m.b.H., Bremen, 13-9-2004 herdoopt NEWPAC CUMULUS, 9-11-2005 (e) in beheer bij Beluga Fleet Management G.m.b.H., Bremen, 21-11-2005 (e) herdoopt MARGARETHA GREEN, 29-9-2010 herdoopt SE VERDANT, 2010 in dienst bij SE Shipping Lines Pte. Ltd., Singapore.
13-3-2011 in beheer bij Hammonia Reederei G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, 4-2011 (e) thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 21-6-1999, Vlissingen, proefdraaien bij de Scheldepoort).

MARIA GREEN 9164017, 5-1-1998 kiel gelegd door dhr. A. Jobse bij Schelde Scheepsnieuwbouw B.V., Vlissingen (386), 14-3-1998 complete achterschip met half afgebouwde machinekamer in het bouwdoek gezet, 26-6-1998 uitgedokt, 14-8-1998 1e proefvaart, wegens een storing in het brandstofsysteem niet geheel afgewerkt, 26-8-1998 2e proefvaart, 28-8-1998 gedoopt MARIA GREEN door mej. Karina Angela Smits en overgedragen door Kon. Schelde Groep B.V. aan C.V. "Maria Green", Rotterdam, in beheer bij GenChart Shipping & Chartering Services "GenChart." V.o.F., Rotterdam, 12-2003 vlag: Gibraltar, 12-2003 in beheer bij Beluga Shipping G.m.b.H., Bremen, 27-6-2004 herdoopt BBC INDIA, 18-5-2008 herdoopt MARIA GREEN, 8-2010 herdoopt SE VIRIDIAN, 2010 in dienst bij SE Shipping Lines Pte. Ltd., Singapore.

13-3-2011 in beheer bij Hammonia Reederei G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, 5-2011 (e) thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia.

MARION GREEN 9164029, casco tot aan het machinekamerschot gebouwd in Turkije, 20-1-1998 kiel gelegd, 22-8-1998 casco te water gelaten bij Sedef Gemi Endustrisi A.S., Tuzla, 6-9-1998 casco vertrokken achter de sleepboot SVETLOMOR 4, 10-10-1998 gearriveerd te Vlissingen, 12-10-1998 ingedokt, 11-6-1998 achterschip ingedokt, 28-8-1998 officiële kiellegging door dhr. A. Jobse d.m.v. plaatsen schoorsteen, 9-1-1999 gedoopt MARION GREEN door mevr. Tjeenk Willink (echtgenote van directeur GenChart B.V.), 14-1-1999 proefvaart, 22-1-1999 opgeleverd door Schelde Scheepsnieuwbouw B.V., Vlissingen (387) aan C.V. "Marion Green", Rotterdam, in beheer bij GenChart Shipping & Chartering Services "GenChart" V.o.F., Rotterdam, 23-1-1999 vertrokken van Vlissingen naar Bremen om pijpen te laden voor Skikda, Algerije, 20-11-2003 (e) ingebracht bij Marion Green Shipping Ltd., Gibraltar, 2004 in beheer bij Beluga Shipping G.m.b.H., Bremen Beluga Fleet Management G.m.b.H., 27-3-2006 (e) herdoopt BBC MALAYSIA, 14-4-2008 (e) herdoopt MARION GREEN, vlag: Gibraltar, 2-2-2010 herdoopt SE VERDIGRIS, 2010 in dienst bij SE Shipping Lines Pte. Ltd., Singapore.

13-3-2011 in beheer bij Hammonia Reederei G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, 5-2011 (e) thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia.



ANTIGUA 8812813, 6-10-1990 te water gelaten, 4-3-1991 (3) opgeleverd door S.A Juliana Const. Gijonesa, Gijon (325) als ESCAMBRAJ aan Naviera Castellana S.A., La Habana-Cuba, 4.190 BRT, 1.948 NRT, 4.468 DWT, 105,35 (95,92) x (16,00) x 9,60 x 6,800, 4 laadruimen, 5.728 m³, 40 TEU, 4.560 EPK,

3.354 kW, 6 cyl, 2 tew, B&W 6L35MC, Ast. Espanoles S.A., Manises Works, Valencia, 15 kn., 1996 verkocht aan Treyford Shipping Inc., Panama, in beheer bij Wallem Ltd., herdoopt SORIA. (Foto: NN-Scheepsfotoruilbeurs 1992).



1996 verkocht aan Antigua Reefer Shipping Co. Ltd., Panama, in beheer bij Dammers Shipmanagement N.V. (Seatrade Groningen B.V.), herdoopt ANTIGUA, roepsein 3FVY5, 1-10-1997 thuishaven en vlag: Willemstad-Ned. Antillen, roepsein PJEE, 2008 verkocht aan Antigua Shipping Co. B.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Seatrade Groningen B.V., 10-10-2010 vlag: Curaçao, 7-2011 verkocht voor sloop naar India. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, Nieuwe Waterweg).

ASIATIC 8608743, 1986 opgeleverd door Kitanihon, Hachinohe (211) als SANUKI REEFER aan Unicorn Shipholding S.A., Panama, agent: Kobe Shipping Co. Ltd., Kobe, 1988 verkocht aan White Reefer Line Corp., Panama, 1991 verkocht aan Asiatic Shipping Co. Ltd., Bahamas, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., herdoopt ASIATIC, 7-2011 verkocht voor naar sloop India.



CAPE VINCENTE 8911475, 30-11-1989 kiel gelegd, 15-6-1990 te water gelaten, 3-1991 opgeleverd door Shanghai Shipyard, Shanghai (140) als CAPE VINCENTE aan Cape Vincente Shipping Co. Ltd., Cyprus, in beheer bij Hanse Bereederungs-Ges.m.b.H. & Co. K.G., 1992 verkocht aan Nabob Shipping Co. Ltd., Cyprus, in beheer bij Columbia Shipmanagement (Netherlands) B.V., 1994 vlag: Antigua and Barbuda, 2006 verkocht aan Cape Vincente Shipping B.V., 15-12-2006 (e) vlag: Liberia, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., 7-2011 verkocht voor naar sloop India. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 14-7-2003, Nieuwe Waterweg).



NOSTALGIC 8511952, 7-10-1986 proefvaart, 20-10-1986 (e) opgeleverd door N.V. Scheepswerfen Gebr. van Diepen, Waterhuizen, (1026) als NORTHERN EXPRESS aan Motorschip "Northern Express" B.V., Breskens, in beheer bij Vroon B.V., 1993 ingebracht bij Ideal Maritime Corp., Manilla-Filippijnen, in beheer bij Vroon B.V., Breskens, 2000 verkocht aan Nostalgic Shipping Co. N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Seatrade Groningen B.V. (Triton Schiffahrts G.m.b.H.), 22-8-2000 overgedragen en herdoopt NOSTALGIC, 11-2006 verkocht aan Green Reefers AS, Nassau-Bahamas, 29-12-2006 overgedragen aan de nieuwe eigenaren en herdoopt GREEN NOSTALGIC, 4-2007 terug bij Seatrade Groningen B.V. Shipping Company Nostalgic, Nassau-Bahamas, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., 11-6-2007 (e) herdoopt NOSTALGIC. 7-2011 verkocht voor naar sloop India. (Foto: B. Mikkelsen, 19-1-2010).



ROYAL REEFER 8609292 in beheer bij Seatrade Groningen B.V., 28-6-1986 kiel gelegd, 6-11-1986 te water gelaten, 25-1-1987 opgeleverd door Kurushima Dockyard Co. Ltd. (U2518) als FORTUNE REEFER aan Wealth Reefer Line S.A., Panama, 1996 verkocht aan Metrostar Marine Co., Nassau-Bahamas, in beheer bij Lagoa Shipping, herdoopt VERMONT UNIVERSAL, 2003 in beheer (pool) bij Seatrade Groningen B.V., 27-6-2005 (e) in beheer bij Vermont Universal Shipping Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Lomar Shipping Ltd., 6-2005 verkocht aan Amer Shipping Ltd., 12-9-2005 (e) vlag: Liberia 12-9-2005 (e) herdoopt BADRINATH, 2005 uit de pool bij Seatrade Groningen B.V., 27-3-2006 (e) verkocht aan Ashwater Navigation, Liberia, in beheer bij Amer Shipping Ltd., 24-9-2007 (e) in beheer bij FML Ship Management Ltd., Nicosia, 4-11-2008 verkocht aan Royal Reefer Shipping Co B.V., Liberia, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., 11-2008 herdoopt ROYAL REEFER. 2-3-2011 (e) verkocht aan Qihang International Shipping Co. Ltd., Cambodja, in beheer bij For-Shine International Shipping Co., Zhoushan, China, 3-2011 (e) herdoopt QI HANG. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 7-9-1999).

VIRGINIA UNIVERSAL 8609280 in beheer bij Seatrade Groningen B.V., 23-6-1986 kiel gelegd, 1-9-1986 te water gelaten, 26-11-1986 opgeleverd door Kurushima Dockyard Co. Ltd. (U2498) als WEALTH REEFER aan Wealth Reefer Line S.A., Panama, 1996 verkocht aan Castle Navigation Co. Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Lomar Shipping Ltd., herdoopt VIRGINIA UNIVERSAL, 6-2005 verkocht aan Pendine Shipping, Monrovia-Liberia, in beheer bij Amer Shipping Ltd., 5-9-2005 (e) herdoopt KEDARNATH, 18-12-2008 (e) verkocht aan Wealth Reefer Shipping Co. B.V., Monrovia-Liberia, in beheer bij Seatrade Groningen B.V. 29-3-2011 (e) verkocht aan Yongxiang Hong Kong Co. Ltd., Cambodja, in beheer bij Yu Ji Ship Management Co. Ltd., Hong Kong, herdoopt YONG XIANG 8.



ALKES 7902623 van Marjola I B.V., Rotterdam, 24-5-1996 in beheer bij Wesmar Shipping B.V., 10-1980 opgeleverd door Rauma-Repola Oy (300) als MUSTOLA, 1984 herdoopt MINILAND, 1988 herdoopt ALKES, 1989 verkocht aan Rederi AB Osterlen, Simrishamn-Zweden, in beheer bij Sandhammaren Shipping AB, herdoopt VIK, 1993 herdoopt STELLA ARCTIC, 1996 herdoopt MARKES, 20-9-2000 in beheer bij Bothnia Shipping, 2-10-2000 verkocht aan Stemo Navigation, in beheer bij Mag Overseas, herdoopt STEMO, 2-12-2002 verkocht aan Forsa, Klaipeda-Litouwen, in beheer bij Forsa, Klaipeda, herdoopt MARIANA, 2003 in beheer bij Alpha Shipping Co. Sia., 13-10-2003 (e) vlag: Malta en herdoopt MARVITA, 2006 in beheer bij Uniship Ltd., Riga, 2009 verkocht aan Grus Management Ltd., Malta, 14-9-2009 (e) herdoopt ASTEROPA. 10-2010 (e) verkocht aan Libra Marine Co. Ltd., Malta, in beheer (ISM) bij ARG Shipping SIA, Riga en UNISHIP LTD, Riga, 6-2011 thuishaven en vlag: Belize City-Belize. (Foto: GF-Scheepsfotoruilbeurs, Kieler Kanaal).



PACIFIC BARONESS 7905027, besteld als GOMBA REEFER III voor Gomba Shipping Ltd, Jersey, 3-1-1980 opgeleverd door Fredrikshavn Værft A/S, Fredrikshavn (385) als PACIFIC BARONESS aan Primlaks (Pacific Baroness) B.V., Rotterdam, in beheer bij Primlaks B.V., 1.574 BRT, 1.004 NRT, 2.110 DWT, 22-11-1985 explosie in machinekamer, daarbij kwamen 3 opvarenden om het leven, 7-1987 verkocht aan Pacific Baroness Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Primlaks B.V., Rotterdam, 8-1990 verkocht aan Mare Pacifico Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Primlaks B.V., herdoopt REEFER BARONESS, 10-1991 verkocht aan Tringate Marine Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Columbia Shipmanagement (Netherlands) B.V., Rotterdam, herdoopt REEFER LAKE, 1-1996 verkocht aan Progress Marine Co. Ltd., Bangkok-Thailand, herdoopt PROGRESS, 17-3-2008 (e) herdoopt SUNSHINE. 5-2011 (e) verkocht aan Sumber Laut Utama, Indonesië, 5-2011 (e) herdoopt SUMBER SUKSES UTAMA. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 18-5-1990).

MARIETJE DEBORAH 9481594, 7-7-2011 vertrokken van Lemmer naar Delfzijl, 8-7-2011 gearriveerd te Delfzijl, 12-7-2011 proefvaart op de Eems, 15-7-2011 oplevering door Barkmeijer Shipyards B.V., Stroobos (321) aan Danser Van Gent M.D. C.V., Delfzijl, in bevrachting bij Wagenborg Shipping B.V.



BIESBOSCH 9579456, in aanbouw als ARIES voor DG Coaster B.V., Dordrecht, 9-2010 (e) te water gelaten bij Kocatepe Denizcilik ve Gemi Insa San. Ticaret Ltd. Sti. (Kocatepe Shipyard) te Yalova, Turkije onder bouwnummer 003. (Foto: Amasus).



12-7-2011 casco gearriveerd als BIESBOSCH op de Nieuwe Waterweg achter de Slowaakse sleepboot FELIS met bestemming Dordrecht, afbouw bij De Groot Scheepstechniek, 1-2012 geplande oplevering aan Biesbosch C.V., Dordrecht, bevrachting bij Amasus Shipping B.V., 2.000 BRT, 2.950 DWT, 87,75 x 13,25 x . x 4,150 meter. (Foto: R. Zegwaard, Nieuwe Waterweg).

POOLSTER 6419772, 8-1964 opgeleverd door Krögerwerft G.m.b.H. & Co. K.G., Rendsburg (1199) als HANSA aan Kapitän Hinrich Horstmann, Hamburg-West Duitsland, in beheer bij Renck & Hessenmüller, 424 BRT, 12-1974 verkocht aan Partenreederei m.s. "Poolster", Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends B.V., Delfzijl voor J. van der Molen, roepsein PGUV, 1982 verkocht aan Yossr Navigation Co. Ltd., Limassol-Cyprus, herdoopt MAHEE, 12-9-1986 verkocht aan Tinamon Shipping Co. Ltd., Cyprus, herdoopt SHARK, 5-6-1987 verkocht aan Naviera Beta S. de R.L., San Lorenzo-Honduras, in beheer bij El-Sharkawy Shipping & Trading Agency, herdoopt LITKA, 8-3-1990 verkocht aan Neveen Shipping Agencies Ltd., San Lorenzo-Honduras, in beheer bij Neveen Shipmanagement Ltd., herdoopt MANAR, 2000/2001 verkocht aan Al Haytham Navigation Co. Ltd., Georgië, in beheer bij Dina Shipping & Trading Co., Suez, 3-1-2001 herdoopt HAYTHAM, 29-8-2006 (e) verkocht aan Al Sami Maritime S.A., Noord Korea en herdoopt SAMI G, 12-2006 (e) vlag: onbekend, 28-7-2008 (e) vlag: Cambodja, 24-1-2011 (e) verkocht aan Hatamen Shipping S.A., Cambodja, herdoopt HATAMEN, 13-5-2011 (e) verkocht Arabella Maritime Inc., Cambodja, herdoopt RANIA.

BAGGER ("is ons brood")



FLINTSTONE 9528433, DP2 valpijpschip, 31-1-2010 (e) te water gelaten bij Sembawang Shipyard te Singapore onder bouwnummer H08-03, 8-7-2011 te Zeebrugge virtueel gedoopt FLINTSTONE door mevrouw Tia Hellebaut, gebouwd voor DEME Groep N.V., Zwijndrecht, België, in beheer bij Tideway B.V., Breda (DEME Groep). 21.401 BRT, 19.000 DWT, 154,60 x 32,20 x . x 7,740 meter, werkdiepte 2.000 meter, 2 x 4.600 kW, 15 kn. (Foto: DEME).

Zeebrugge 8 juli 2011 - DP2 valpijpschip voert steenbestortingen uit tot 2000 m diepte en versterkt het high-tech profiel van DEME voor de olie- en gasindustrie.

Om 15.00 uur deze namiddag werd het nieuwe valpijpschip virtueel gedoopt door mevrouw Tia Hellebaut, die in de grote feesttent gebouwd ter hoogte van het Zeestation in de voorhaven van Zeebrugge letterlijk een Olympische fakkel doorgaf, die in een lange estafetteketting tot in Singapore werd gebracht. Daar brandde de fakkel een touw door waardoor de traditionele champagnefles met een flinke klap het schip doopte. De eerste e-doop ooit wellicht was hiermede een feit!

De 'Flintstone' werd door de Sembawang scheepswerf in Singapore gebouwd in opdracht van Tideway, het offshore filiaal voor olie- en gasactiviteiten van de Belgische bagger- en milieugroep DEME. De Flintstone kan 19.000 ton breuksteen aan boord nemen en deze, dank zij een hooggesofisticeerde uitrusting, met grote precisie plaatsen op recorddieptes tot 2.000 m.

De 'Flintstone' is het derde en grootste valpijpschip van Tideway, na de 11.500 ton grote 'Rollingstone' (nb TIDEWAY ROLLINGSTONE) en de 17.500 ton grote 'Seahorse'. Het schip voldoet aan de criteria voor de "ijsklasse" en kan bijgevolg werken onder de meest extreme omstandigheden.

Een valpijpschip is een zeer bijzonder vaartuig, met een ruim waarin gesorteerde breuksteen van een gevraagde omvang en kwaliteit wordt opgeslagen. Een 'valpijp' die onder het schip hangt, zorgt ervoor dat die breuksteen terecht komt op de exacte plaats boven pijplijnen of rechtstreeks op de zeebodem. Daartoe is het onderste eind van de valpijp uitgerust met een Remote Operated Vehicle (ROV). Deze ROV wordt vanaf het dek bediend en controleert het plaatsen van de breuksteen in drie dimensies. Offshore steenbestortingen worden meestal uitgevoerd voor het stabiliseren en beschermen van pijpleidingen en hoogspanningskabels. Het nieuwe valpijpschip van Tideway kan dergelijke steenbestortingen aanbrengen tot op absolute recorddieptes van maar liefst 2.000 m.

Dit nieuwe schip zal de olie- en gasactiviteiten van de DEME groep in belangrijke mate verder stimuleren. De Groep zal in de volgende jaren o.m. focussen op dienstverlening aan olie- & gasmaatschappijen, de mijnindustrie en energiebedrijven. In maart van dit jaar nog maakte de DEME Groep zijn ambities bekend om binnen het samenwerkingsverband SEAFLORE samen met IHC Merwede diepzee mijnbouwactiviteiten te ontwikkelen. Ook hiervoor zal een schip zoals de "Flintstone", dat kan werken op zeer grote diepte, kunnen worden ingezet.

Verder maken recente marktrends, zoals de stijgende prijs van ruwe olie, het leggen van diepzee pijpleidingen en het beschermen ervan in de diepzee, beter doenbaar. Er ontstaan nieuwe opportuniteiten met de exploratie van diepzee olievelden buiten de kust van Brazilië, West-Afrika en in de poolgebieden. In dat verband heeft de Flintstone enkele belangrijke kenmerken.

De Flintstone is uitgerust met een installatie voor dynamische positionering (DP2). Een hooggesofisticeerde op afstand bestuurd robot (Remote Operated Vehicle, ROV) met actieve golf- en deiningcompensator; en de allernieuwste meet- en survey apparatuur. Het schip heeft een ijsklasse notering, en is daarmee volledig gecertificeerd om te werken in arctische omstandigheden. De mogelijkheid om tot op dieptes van 2.000 m te werken vormt vanzelfsprekend een competitief voordeel op zichzelf. Ook de kruissnelheid van 15 knopen is een belangrijke troef. Die snelheid laat toe de tocht van en naar de steengroeve sneller uit te voeren en aldus gedurende een langere tijd operationeel te blijven op de eigenlijke site. De Flintstone heeft een groene design, en werd gebouwd onder de Code voor Milieubescherming van Lloyds. Dit impliceert o.a. dat energiebesparende maatregelen ten volle worden toegepast en dat de uitstoot van NOx maximaal wordt beperkt.

CONGO RIVER 9574523, sleephopperzuiger, 31-12-2008 besteld, 15-12-2009 kiel gelegd, 21-1-2011 te water gelaten door mevrouw Danielle Frontville bij IHC Merwede Shipyard te Krimpen aan den IJssel onder bouwnummer CO1263, 6-2011 proefvaart, 7-2011 opgeleverd aan DEME Groep te Zwijndrecht, België, accommodatie voor 30 personen, 10.100 BRT, 40.590 DWT, hoppercapaciteit 30.000m³, 168,00 (153,30) x 38,00 x 13,30 12,000 meter, totaal vermogen 23.200 kW, 16,6 kn., 8-7-2011 te Zeebrugge gedoopt CONGO RIVER door Justine Henin. (Foto: DEME).

Zeebrugge 8 juli 2011 - Nieuwe megatrailer wordt het nieuwe vlaggenschip van de DEME vloot.

Rond de klok van 16:30 uur lanceerde Olympische tenniskampioene en meervoudige grand slam winnares Justine Henin met een flinke tennisslag de doopchampagne tegen de boeg van de 'Congo River'.

Het imposante schip van 168 m lang zit vol technologische hoogstandjes, die het tot een van de meest performante en meest economische baggerschepen maken op de huidige markt. Met het in de vaart brengen van deze mega-sleephopperzuiger bevestigt DEME haar overtuiging dat de baggermarkt ook in de volgende jaren heel veel perspectief biedt.

De naam, CONGO RIVER, past in het rijtje van de grote wereldrivieren die DEME op de boeg van enkele van zijn grote baggerschepen heeft geplaatst. Voorbeelden zijn de 'PEARL RIVER', de 'NILE RIVER' of de 'AMAZONE'. Een interessante parallel vindt DEME ook in het feit dat de Congo rivier de kenmerkende eigenschap heeft om in bepaalde secties van zijn loop uiterst snel enorme hoeveelheden zand te verplaatsen.

Het contract tussen DEME N.V. en IHC Dredgers B.V. voor het ontwerp, de bouw en oplevering van het schip werd getekend in december 2008. De kiel werd gelegd op 15 december 2009. Het schip werd op 21 januari 2011 te water gelaten op de scheepswerf van IHC Merwede in Kapelle a/d IJssel in Nederland.



De CONGO RIVER is een innovatief en veelzijdig schip, dat door zijn grote breedte (38 m) en korte lengte (168 m) zeer goed manoeuvreerbaar is multi-inzetbaar is. Door de lagere diepgang heeft dit schip volgeladen immers een zeer beperkte diepgang. Hierdoor is de CONGO RIVER efficiënt inzetbaar zowel in havens, vaargeulen, voor strandopspuitingen, landaanwinning op kleine en grote schaal, enz., als voor transport op lange afstanden. De nieuwe megatrailer, kan, voorzien van zijn diepzuiginstallatie, baggeren tot dieptes van meer dan honderd meter.



Slechts enkele dagen geleden bracht DBM, het DEME bedrijf dat zeegrind wint ten behoeve van de bouwindustrie, zijn tweede grindsleepzuiger met een capaciteit van 5.000 m³, de 'VICTOR HORTA' in de vaart. Bovendien heeft DEME naast de CONGO RIVER en de FLINTSTONE momenteel nog een zestal grote ultramoderne bagger- en waterbouwkundige tuigen in aanbouw: de 11.000 m³ sleepzuiger "BREUGHEL", het DP2 jack-up schip "NEPTUNE", de 16.000 kW zelfvarende cutterzuigers "AL JARRAF" en "AMAZONE", een Ravenstein 900

backhoeponton en de superkrachtige 28.000 kW zelfvarende rotsclusterzuiger "AMBIORIX". Anno 2011-2012 zullen al deze nieuwe schepen DEMA een van de meest geavanceerde en efficiënte vloten op wereldvlak bezorgen. (Foto: I.H.C., 15-12-2010).



VAN HATTUM EN BLANKEVOORT 20 6911859, hopperzuiger, 1-1969 opgeleverd door N.V. Scheepswerf & Machinefabriek "De Merwede" v/h van Vliet & Co., Hardinxveld (595) als VAN HATTUM EN BLANKEVOORT 20 aan Nash Dredging & Reclamation Co. Ltd., Londen-U.K., 4.821 BRT, 6.065 DWT, 4.400 EPK, 3.282 kW, N.V. Smit & Bolnes, Zierikzee, 1979 verkocht aan Stevin Dredging (U.K.) Ltd., U.K., 1981 verkocht aan Nash Dredging Ltd., U.K., 1981 verkocht aan Dredging Corp., Panama, herdoopt WIESBADEN, 1990 verkocht aan Bilfinger & Berger Nassbagerei G.m.b.H., Panama, herdoopt FREEWAY, 1998 (e) verkocht aan (Dragamex S.A.de C.V., Mexico, 2011 verkocht voor sloop naar België, 8-7-2011 gearriveerd te Terneuzen, 2011 gesloopt bij Van Heyghen Recycling N.V. te Gent. (Foto: R.E. Zwama 8-7-2011, Terneuzen, aankomst FREEWAY te Terneuzen).



STORNES 9549035, flexible fall pipe vessel, 25-3-2006 datum contract, 10-1-2008 (AB) 1e staal gesneden, 18-11-2008 kiel gelegd, 20-8-2010 (e) te water gelaten bij Yantai CIMC Raffles Offshore Co. Ltd. onder bouwnummer YRO2007-215, aanvankelijk Ned. roepsein PCKX, 16-6-2011 (Yantai) opgeleverd als STORNES aan Van Oord Marine Services B.V., Valletta-Malta, in beheer bij Alfa Ship & Crew Management G.m.b.H., Leer, roepsein 9HA2377, 19.950 BRT, 39.353 DWT, 175,00 x 26,00 x 14,50 x 10,670 meter, 2 x 4.000 kW, B32:40L8P, Rolls-Royce Marine A/S Dep. Engines-Bergen, 14,7 kn. (Foto's: Van Oord).



CABALLO GALICEÑO (1), 22-4-2011 te water gelaten bij Scheepswerf de Hoop B.V. te Foxhol onder bouwnummer 434 voor rekening van de Mexicaanse rederij Oceanografia, 6-2011 naam gewijzigd in DON ALFONSO, 10-6-2011 vertrokken van de werf te Foxhol met bestemming Delfzijl, bij Shipdock B.V., Harlingen zijkasten aangebracht, 12-7-2011 in de Nieuwe Industriehaven na aanbrengen zijkasten. (Foto: Scheepswerf de Hoop, voor aanbrengen zijkasten).

CABALLO GALICEÑO (2), aanvankelijk in aanbouw als DON ALFONSO, 9-7-2011 te water gelaten bij Scheepswerf de Hoop B.V. te Foxhol onder bouwnummer 435 voor rekening van de Mexicaanse rederij Oceanografia, na afbouw naar Shipdock B.V., Harlingen voor aanbrengen zijkasten.



m.s. EERLAND 28 2310355 sleepboot PDPN
Gebouwd 1958, N.V. Scheepswerf "Zorg & Vlijt" v/h H. de Haas, Maassluis (105)

61 BRT, 21,75 x 5,60 x 2,50 x 2,300 meter, trekkracht 4,5 ton.

330 EPK, 258 kW, 4 cyl, 4 tew, 305 x 460, Industrie, N.V. Motorenfabriek "De Industrie" D. & J. Boot, Alphen a/d Rijn.

6-9-1958 te water gelaten door de bok SIMSON, 29-11-1958 opgeleverd als TONIJN aan N.V. W.A. van den Tak's Bergingsbedrijf, Rotterdam, roepsein PDPN.

8-1972 verkocht aan Bergings & Transportbedrijf van den Akker B.V., Vlissingen, herdoopt DEURLOO.

1979 verbouwd tot duwsleepboot, voorzien van nieuw stuurhuis.

7-1981 verkocht aan Sleepdienst & Transportonderneming Gerrit J. Eerland LCM Zn. B.V., Rotterdam, herdoopt EERLAND 28.

1-7-1988 uit de zeevaart.

2002 als EERLAND 28 ingebracht bij Smit Transport Europe B.V., Rotterdam.

(Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 14-7-2003, Nieuwe Waterweg).



8-7-2011, EERLAND 28 kreeg te maken met een mankement aan het roer toen zij door het Breediep kwam en stuurboord uit richting Maassluis wilde gaan. Ze kon alleen maar bakboord uit (en dan kom je wel in Engeland, maar nooit in Maassluis ...)

door een passerend binnenvaartschip (m.s. CARONIA) langs zij genomen en ter hoogte van de Maassluis overgegeven aan de sleepboot EERLAND 23 die de EERLAND 28 afleverde in de stad. Oude sleepboten, dan krijg je dat. (Tijd voor het museum? Wellicht de laatste reis) (Info: L. v.d. Meijden en K. Goudriaan, foto boven: L. v.d. Meijden, foto onder: K. Goudriaan).



INQADZ



INQADZ 7, Damen Multicat, 9-7-2011 casco met bouwnummer 1628 (DAMEN GORINCHEM 509840) gearriveerd op de Nieuwe Waterweg achter de Poolse sleepboot ZEUS met bestemming Gorinchem, in aanbouw bij Damen Shipyards B.V. voor General Towing & Salvage, Tripoli, Libië. (Foto: R. Zegwaard). Dit is niet het 1^e INQADZ die Damen bouwt voor General Towing & Salvage te Tripoli.



INQADZ 1 en INQADZ 2 te Vlaardingen, 2 augustus 1985.



INQADZ 3 bij vertrek te Vlaardingen op 6 augustus 1985.

INQADZ 1 8404422, 29-7-1985 (e) opgeleverd door Scheepswerf Damen B.V., Bergum (4702) aan The Salvage, Towing & Marine General Services Co. (SMS), Tripoli-Libië, 366 BRT, 2.720 EPK, 2 x Deutz SBV6M628.

INQADZ 2 8205266, gebouwd door Scheepswerf Ton Bodewes B.V., Franeker (F90), 7-1985 opgeleverd door Scheepswerf Damen B.V., Gorinchem aan The Salvage, Towing & Marine General Services Co. (SMS), Tripoli-Libië, 208 BRT, 2.720 EPK, 2 x Deutz SBV6M628.

INQADZ 3 8413069, gebouwd door Scheepswerf Ton Bodewes B.V., Franeker (F93), 7-1985 opgeleverd door Scheepswerf Damen B.V., Gorinchem aan The Salvage, Towing & Marine General Services Co. (SMS), Tripoli-Libië, 208 BRT, 2.720 EPK, 2 x Deutz SBV6M628.

INQADZ 4 8815877, sleepboot, 15-12-1988 opgeleverd door Scheepswerf Damen B.V., Gorinchem (3163) aan The Salvage, Towing & Marine General Services Co. (SMS), Tripoli-Libië, 172 BRT, 128 DWT, 1.720 EPK, 2 x V Deutz SBA16M816, 11,8 kn.

INQADZ 5 8815889, sleepboot, 15-12-1988 opgeleverd door Scheepswerf Damen B.V., Gorinchem (3165) aan The Salvage, Towing & Marine General Services Co. (SMS), Tripoli-Libië, 172 BRT, 128 DWT, 1.720 EPK, 2 x V Deutz SBA16M816, 11,8 kn.

INQADZ 6 9121481, sleepboot, casco gebouwd bij Stockznia Tczew Sp. z.o.o., Tczew, 22-8-1996 (e) opgeleverd door Scheepswerf Damen B.V., Gorinchem (6522) aan The Salvage, Towing & Marine General Services Co. (SMS), Tripoli-Libië, 122 BRT, 68 DWT, 2.130 EPK, M.W.M. TBD616V16, 11 kn.



DOCKWISE

Dockwise zet in op dienstverlening



DOCKWISE

Dockwise staat sinds anderhalf jaar op de Amsterdamse beurs en heeft een zware periode achter de rug. Nu de markt weer aantrekt, ziet topman André Goedée de toekomst van de olie- en gasdienstverlener optimistischer in.

Dockwise, gespecialiseerd in extreem zwaar zeetransport van onder andere olieboor- en productieplatforms en havenkranen met een vloot van 19 schepen, heeft het zwaar door een terugloop van orders uit de haven infrastructuurmarkt. “We zien de markt sinds het eerste kwartaal weer aantrekken, maar niet zodanig dat prijsherstel mogelijk is”, zegt André Goedée in een interview met NUzakelijk. Over de eerste drie maanden van 2011 boekte Dockwise een nettoverlies van 7,9 miljoen dollar, tegenover een verlies van 3,4 miljoen dollar in dezelfde periode in 2010.



(Foto: R. Zegwaard, 22-12-2007, Nieuwe Waterweg).

Dip - Een “vechtjaar” noemt Goedée 2011. “Als je kijkt naar de korte termijn is het alle zeilen bijzetten om onze schepen vol te krijgen.” De schepen van Dockwise varen continu, maar de bezetting is in de eerste maanden van het jaar “behoorlijk gedaald” vergeleken met het laatste kwartaal van 2010. “Hoewel de markt moeilijker is dan we hadden verwacht, zagen we deze dip wel aan komen. Ik zou willen dat het herstel sneller ging, maar het is zoals het is.”



(Foto SWIFT: Scheepsfotoruilbeurs, 2-7-2009, Calandkanaal, Europoort).

Aandelenkoers

Sinds 3 december 2009 heeft Dockwise behalve in Oslo ook een beursnotering in Amsterdam. De huidige koers ligt zo'n negen procent lager dan de beginkoers. Goedée noemt het aandeel “stabiel”. “Sectorgenoot SBM Offshore bijvoorbeeld, heeft een groot percentage verloren en stijgt nu weer snel. Dat soort dramatische dalingen en stijgingen kent ons aandeel niet sinds de notering aan het Damrak.”
Smit Internationale

Is hij tevreden met de prestaties sinds de beursgang? “Het kan altijd beter; ik had verwacht dat we meer zouden profiteren van het verdwijnen van Smit Internationale. Maar gezien de marktomstandigheden ben ik niet ontevreden.”

Het zwaartepunt ligt volgens Goedée nu op de notering aan de Amsterdamse beurs. “Maar vanwege een aantal loyale aandeelhouders in Noorwegen, willen we de notering in Oslo ook graag behouden.”

Lange termijn

De bestuursvoorzitter kijkt uit naar 2012 en verder. “De toekomst zie ik optimistisch tegemoet. We verwachten dat toekomstige kwartalen beter gaan worden. Het bewijs daarvoor zien we in het aantal grote orders en contracten dat we voor de lange termijn, met name na 2012, in de wacht hebben gesleept.”

De stand van de orderportefeuille per 13 mei 2011 bedroeg meer dan 425 miljoen dollar. Een recenter bedrag kan de topman niet geven. “Wat ik kan zeggen, is dat de portefeuille sindsdien verder is gegroeid.”

Groeiambities

Wat zijn de ambities van Dockwise? “We willen minder afhankelijk worden van de exploratiefase in de cyclus van de olie- en gasmarkt. Daarom gaan we ons naast transport meer en meer toeleggen op dienstverlenende activiteiten rond de productiefase. Denk aan installatiewerk van productieplatformen in diep en ondiep water, zelf of met partners.”

Volgens Goedée vragen klanten steeds vaker om een totaalpakket. Die uitbreiding moet een “forse, stabiele tegenhanger” worden van de korte termijnmarkt. Dockwise streeft uiteindelijk naar een 50/50-balans tussen die twee.



Superschip

Verder is Dockwise druk bezig met de bouw van een ‘superschip’ voor het transport van extreem grote, geïntegreerde olieplatformen. Dat schip, 275 meter lang en 70 meter breed met een laadvermogen van ruim 110.000 ton, moet in oktober 2012 in vaart gebracht worden. Voor de bouw investeert Dockwise ongeveer 240 miljoen dollar, waarvan het 45 procent in 2011 betaalt en 55 procent in 2012. (Afbeelding: Dockwise).

Met de huidige FPSO’s (drijvende productie en opslag) duren sleepreizen zo’n vier maanden. Met dit schip moet het vervoer van dat soort grote platformen in minder dan de helft van de tijd kunnen.

Concurrentie

Goedée: “Dat scheelt voor de klant dus meer dan 60 dagen productietijd en bovendien is het onderweg veiliger. Kijkend naar de contracten gaan er in de top van de transportmarkt enorme ontwikkelingen plaatsvinden.”

Verwacht Dockwise daar veel concurrentie? “Ik heb nog niet gehoord dat een van onze concurrenten een schip met die afmetingen in ontwikkeling heeft. Wij zijn zeven jaar geleden begonnen met nadenken en in 2009 met de bouw gestart. Dat geeft ons dus een voorsprong in die markt.”

Pirates of the Caribbean

Goedée vindt het jammer dat de scheepvaart in Nederland, van oorsprong een zeevarende natie, niet leeft in de publieke opinie. Vooral in relatie tot de piraterij. Dat komt volgens hem onder andere omdat Nederland zich steeds meer heeft toegelegd op nichemarkten, zoals kustvaart, sleepvaart en baggeren.

“Ons gemiddelde voorstellingsvermogen gaat niet verder dan de Pirates of the Caribbean. Mensen maken zich eerder druk over de ov-chipkaart, omdat ze daar dagelijks mee te maken hebben. De scheepvaart staat niet op de radar van de media en daarmee ook niet op die van de overheid.”

Nederlandse vlag

“Alle landen zitten met piraterij in hun maag”, zegt Goedée. Overheden hebben moeite om de grote gebieden te beveiligen en het alternatief, gewapende private beveiliging aan boord, is lastig in verband met wetgeving.

Om die reden dreigde Dockwise eind juni niet meer onder de Nederlandse vlag te willen varen. “We zijn nog steeds in dialoog met de overheid. Dat duurt lang, omdat het verschillende ministeries en Kamerleden betreft, die er allemaal een mening over hebben”, vertelt hij.

“Het wachten is nu met name op het rapport van de Commissie Wijckersloot. We hopen op een uitvoerbaar compromis, want we blijven liever wel onder de Nederlandse vlag varen.”

Gekaapt

Tot nog toe is er niet veel fout gegaan met Nederlandse schepen, stelt de topman. “Het blijft vervelend dat je ongeveer 100.000 euro per schip per reis extra moet uitgeven en dat de beveiliging voor onze mensen dan nog niet optimaal is. Maar als er een Nederlands schip in de Indische Oceaan gekaapt wordt, zijn de gevolgen niet te overzien.”

Dockwise publiceert de cijfers over het tweede kwartaal van 2011 op 19 augustus. (Bron: NUzakelijk, tip: L. Kramer).



SMIT-LLOYD 57 8517645, 30-6-1986 kiel gelegd, 1987 opgeleverd door Ysselwerf B.V., Capelle a/d IJssel (419) als SMIT-LLOYD 57 aan Smit-Lloyd B.V., Rotterdam, 9-9-1997 ingebracht bij Seacor-Smit Offshore I B.V., Rotterdam, in beheer bij Smit Fleet Services B.V., 28-5-2001 ingebracht bij Seacor Offshore Supplyships One Ltd., Rotterdam, in beheer bij Universal Corp. Services, 7-4-2003 vlag: Bahamas, 7-2004 door Seacor Smit Offshore, Rotterdam, vlag: Bahamas, in beheer bij Seacor Marine West Africa, Parijs verkocht aan Nomis Shipping Ltd., Aberdeen, 14-7-2004 ingebracht bij Nomis Offshore Ltd., Bahamas, herdoopt DEA ODYSSEY, 25-4-2005 (e) in beheer bij Vroon Offshore Services Pte. Ltd., Singapore, 9-1-2008 (e) in beheer bij Vroon Offshore Services Ltd., 9-1-2009 (e) in beheer bij Vroon Offshore Services Pte., Singapore, 16-3-2009 (e) herdoopt VOS ODYSSEY, 19-8-2009 (e) verkocht aan Offshore Support Vessels 15 Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Vroon Offshore Services Pte. Ltd., Singapore, roepsein 9V8268.

2011 verkocht aan PT Wintermar, Indonesië, 12-3-2011 (AB) herdoopt SMS ODYSSEY. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 1987, Nieuwe Waterweg).



SOUTH 9434864, 23-4-2007 kiel gelegd, 31-3-2008 (BV) opgeleverd door Kian Juan Dockyard, Miri Sarawak (KJD 116) als DANGA SOUTH 9 aan Hung Leong Shipping, Miri, Maleisië, 259 BRT, 77 NRT, 2.432 PK, 1.790 kW, 2 Cummins motoren, 2008 verkocht aan South Management B.V., Willemstad N.A., in beheer bij Avra Shipping Consultants B.V., roepsein PJKE, 7-2010 onder de vlag van Rusland gebracht, thuishaven: Saint Petersburg, in beheer bij Neptuneflot Co. Ltd., Moskou, 7-2010 naam gewijzigd in SOUTH in het Russisch (CAYC, юр), roepsein UBNG7, 10-7-2010 vertrokken van Moerdijk naar Moermansk, 28-11-2010 gearriveerd te Rotterdam als SOUTH, 3-12-2010 in de Waalhaven te Rotterdam onder de vlag van Curaçao gebracht, roepsein PJKE. 7-7-2011 te Stellendam onder de Russische vlag gebracht, thuishaven: St. Petersburg, roepsein UBNG7, in beheer bij Neptuneflot Company Ltd., Moskou, 10-7-2011 vertrokken naar Moermansk. (Foto: R. Zegwaard, 7-7-2010, Nieuwe Waterweg).

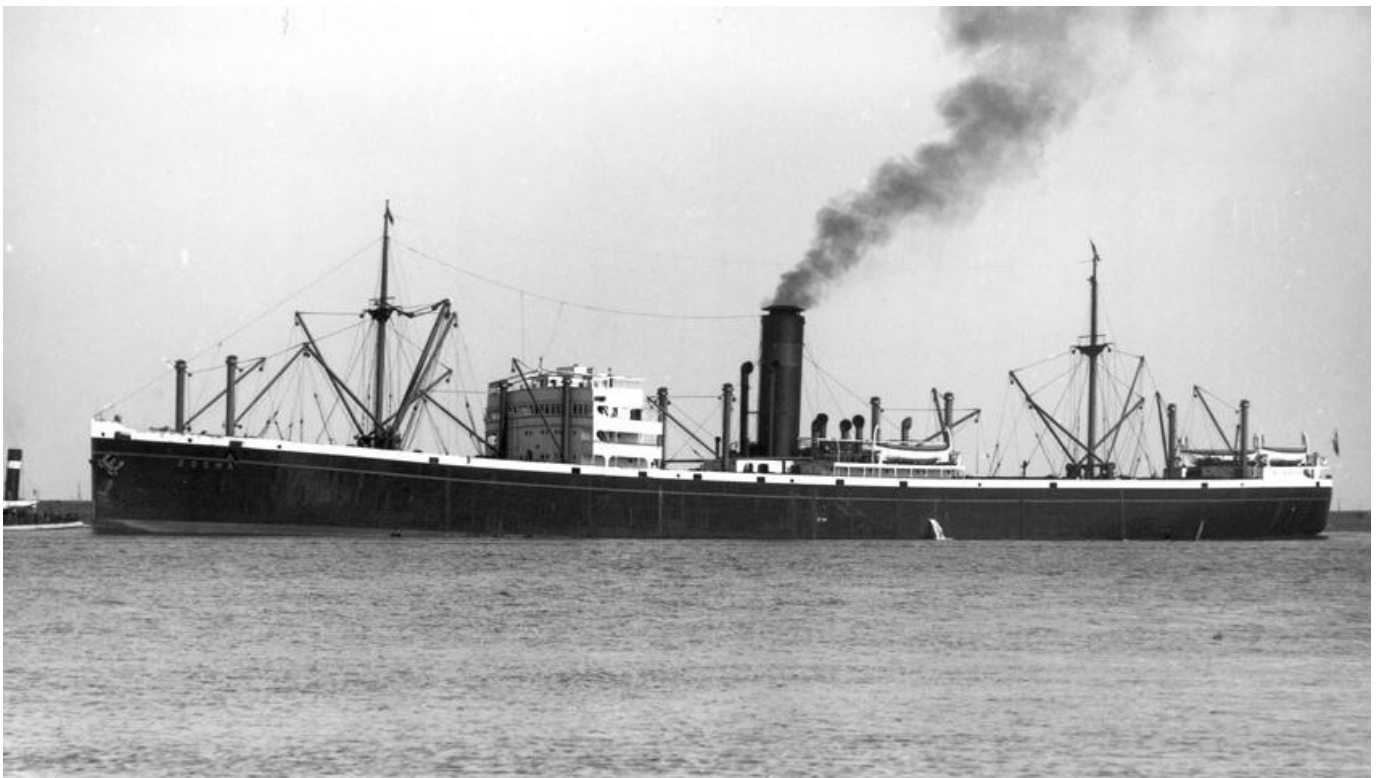
HOMERIC



HOMERIC 8407735 (NB-164), 28-9-1985 te water gelaten, 1986 opgeleverd door J.L. Meyer, Papenburg (610) als HOMERIC aan Home Lines Inc., Panama, 1988 verkocht aan Nederlandsch-Amerikanische Stoomvaart Mij., Rotterdam, herdoopt WESTERDAM, 1988 ingebracht bij HAL Antillen N.V., Willemstad-N.A., 1989 ingebracht bij HAL Shipping Ltd., Bahamas, 1996 ingebracht bij HAL Antillen N.V., Willemstad-N.A., 1990 verlengd, 53.872 BRT, 2002 verkocht aan Costa Crociere S.p.A., Italië, 28-4-2020 herdoopt COSTA EUROPA, 28-4-2020 vlag: Madeira, 26-2-2010 te Sharm el-Sheikh met circa 1.500 passagiers, door de harde wind tegen de kade geslagen, 3 bemanningsleden kwamen om, 4 toeristen (3 Britse vrouwen en een Italiaanse man) raakten gewond, 4-2010 voor 10 jaar in charter bij Thomson Holidays, 14-4-2010 vlag: Malta, 14-4-2010 herdoopt THOMSON DREAM. (Foto: Meyer Werft, 28-9-1985). (Foto onder COSTA EUROPA: Scheepsfotoruilbeurs, 18-9-2008, Rhodos).



V.N.S. charter



t.s. ZOSMA 1922-1931 vrachtschip QDJG PIYP

Gebouwd 1922, N.V. Scheepsbouw Mij. "Nieuwe Waterweg", Schiedam (111)

8.425 BRT 5.335 NRT 12.510 DWT

12 passagiers, 13 kn.

4 4-vuurs Schotse ketels, v.o. 1.205,7 m², 12,65 atm., N.V. Rotterdamsche Droogdok Mij., Rotterdam.

4.000 APK, 2 S Turbines vertraagd naar 1 schroef, British Thomson-Houston Co. Ltd., Rugby.

7-7-1919 kiel gelegd, 13-8-1921 te water gelaten als ZOSMA, 14-4-1922 proefvaart, 28-4-1921 opgeleverd aan N.V. van Nievelt, Goudriaan & Co.'s Stoomvaart Mij., Rotterdam.

1922 reis 1 in charter V.N.S., Holland-Oost-Azië Lijn.

2/3-1924 tijdens een reis van Hamburg naar Karlshamn, Zweden te kampen gekregen met zware ijsgang en vastgeraakt in het ijs, 14 t/m 22-3-1924 de opgelopen schade aan o.a. de schroef gerepareerd te Rotterdam.

1924 reis 2 in charter V.N.S., Holland-Oost-Azië Lijn.

1925 reis 3, Holland-Oost-Azië Lijn.

1925 reis 4, Holland-Oost-Azië Lijn.

1926 reis 5, Holland-Oost-Azië Lijn.

1926 reis 6, Holland-Oost-Azië Lijn.

1928 reis 9, Holland-Oost-Azië Lijn.

1928 reis 10, Holland-Oost-Azië Lijn.

1930 reis 13, Holland-Oost-Azië Lijn.

1930 reis 14, Holland-Oost-Azië Lijn.

1931 reis 15, Holland-Oost-Azië Lijn.

3-1-1931 t/m 12-6-1931 charter in Holland-Australië Lijn.

1931 reis 16, Holland-Oost-Azië Lijn.

12-9-1931 gekocht door N.V. Vereenigde Nederlandsche Scheepvaart Mij., 's-Gravenhage, 12-9-1931 overgedragen, herdoopt ZUIDERKERK, roepsein PIYU.

1933 reis 3, Holland-Oost-Azië Lijn.

1933 reis 4, Holland-Oost-Azië Lijn.

1934 verbouwd bij N.V. Dok & Werf Mij. "Wilton-Fijenoord", Schiedam, voorzien van een z.g. "Maierstevan", vermogen van de machines opgevoerd naar 5.000 APK, 14,5 kn.

8.424 BRT 5.265 NRT 12.510 DWT

(145,38) x 18,40 x 12,05 x 9,626 meter.

1934 in beheer bij N.V. Holland-Oost-Azië Lijn.

1935 reis 8, Holland-Oost-Azië Lijn.

1935 reis 9, Holland-Oost-Azië Lijn.

19-12-1935 op de Elbe de grond geraakt.

1939/40 reis 19, Holland-Oost-Azië Lijn.

1940 reis 20, Holland-Oost-Azië Lijn, afgesloten voor 10-5-1940, 9-5-1940 te Deal, Engeland op uitreis, volgens schema via Suezkanaal naar Singapore, Manilla, Hong Kong, Shanghai naar Kobe, thuisreis naar Antwerpen en Rotterdam.

5-1940 ZUIDERKERK, door de Nederlandse Scheepvaart- en Handelscommissie, Londen in beheer gegeven aan Phs. van Ommeren (London) Ltd., Londen.

8-1-1942 vertrokken van Halifax in konvooi HX.169, geladen met stukgoed, 7 passagiers, 42 koopvaardij schepen, 16 escortevaartuigen, 23-1-1942 gearriveerd te Liverpool, de ZUIDERKERK liep vertraging op in het konvooi.

2-2-1942 in aanvaring gekomen met de ATLANTIC.

4-3-1942 vertrokken van Liverpool in konvooi OS/KMS.21, geladen met stukgoed, 53 koopvaardij schepen, 13 escortevaartuigen, 24-3-1942 gearriveerd te Freetown en doorgevaren met bestemming Karachi.

14-8-1942 vertrokken van Freetown naar de Clyde in konvooi SL.119, geladen met stukgoed, 12 passagiers, 30 koopvaardij schepen, 5 escortevaartuigen, 28-8-1942 op circa 300 mijl ten westen van Libanon om 19:08 uur door de Duitse onderzeeër U-566 (Gerhard Remus) getorpedeerd, getroffen aan bakboord voorschip, gestopt om de schade op te nemen, 15-8-1942 de voorste ruimen liepen vol waarna de 57 bemanningsleden en 12 passagiers in de morgen in de reddingsboten moesten stappen, 29-8-1942 opvarenden aan boord genomen van escortevaartuig H.M.S. LEITH (L 36), 29-8-1942 door escortevaartuig H.M.S. ERNE (U 03) met dieptebommen tot zinken gebracht in positie 40.20 NB. en 16.02 WL.

(Foto: M. Lindenborn, Marhisdata).



Phs. van Ommeren



Straat Malakka



m.s. NEDLLOYD LINGE 6707193 1977-1991 PGDM

Gebouwd 1967, Nippon Kokan K.K., Shimizu (250)

162,06 (153,80) x 23,78 x 14,00 x 9,075 meter.

17.000 EPK, 12.505 kW, 6 cyl, 2 tew, 900 x 1700, Stork, N.V. Kon. Machinefabriek Gebr. Stork & Co., Hengelo.

30-12-1964 besteld, 5-10-1966 kiel gelegd, 21-1-1967 te water gelaten, 7-6-1967 opgeleverd als NEDER LINGE aan N.V. Stoomvaart Maatschappij "Nederland", Amsterdam, vrachtschip, 9.638 BRT, 5.058 NRT, 12.110 DWT, 6 ruimen, G 19,750 m³, B 18.268 m³, koelruimte 1.712 m³, 6 kranen van 5 ton, laadbomen, 1 x 130 ton, 2 x 15 ton en 6 x 10 ton SWL, 21 kn.

1-7-1971 ingebracht bij Koninklijke Nedlloyd B.V.

6-1977 ingebracht bij Nedlloyd Lijnen B.V., herdoopt NEDLLOYD LINGE.

1981 verbouwd van vrachtschip tot vracht- containerschip bij Nippon Kokan Kaisha Asano Dockyard, Yokohama, 10.804 BRT, 5.845 NRT, 13.154 DWT,

6 ruimen, B 9.261 m³, koelruimte 1.712 m³, tankinhoud 578 m³, 379 TEU, 4 kranen x 5 ton, laadbomen: 1 x 130 ton, 1 x 25 ton, 4 x 10 ton SWL, 20 kn.

1991 verkocht aan Seatrade Shipping N.V., St. John's-Antigua & Barbuda, 25-1-1991 gearriveerd te Singapore, herdoopt LINGE, roepsein V2AM, als LINGE gevaren van Singapore naar Chittagong.

1991 verkocht voor sloop, 12-2-1991 gearriveerd te Chittagong Roads, Bangladesh om gesloopt te worden. (Foto: AM/Scheepsfotoruilbeurs, 6-1984).



“KOOPVAARDIJ FOTO”

m.t. STELLA DUVAL 7102716 1971-1993 tankschip (chemicaliën) PHSB

Gebouwd 1971, N.V. Nieuwe Noord Nederlandse Scheepswerven, Groningen (371)

1.585 BRT 975 NRT 3.255 DWT

82,91 (74,99) x 13,59 x 6,48 x 5,830 meter.

12 ladingtanks, 1.785 m³, 4 ladingpompen, totaal 680 ton/uur, 68,5 ton bunkers, verbruik 6,5 ton/dag, 12 kn.

2.400 EPK, 1.790 kW, 8 cyl, 4 tew, 400 x 580, Deutz, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen.

12-2-1971 te water gelaten als STELLA DUVAL, 12-3-1971 opgeleverd aan N.V. Zuid Hollandse Scheepvaart Mij., Rotterdam, in beheer bij N.V. Rederij Theodora.



1978 als STELLA DUVAL ingebracht bij Shipping Co. Stella 1 N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Rederij Theodora B.V., roepsein PJYR.

23-6-1992 t/m 19-5-1993 opgelegd te Rotterdam.

1993 verkocht aan Kanin Shipping Co., Willemstad-N.A., in beheer bij Nagai Kaiun K.K., Tokyo, herdoopt STELLA.

1993 thuishaven en vlag: St. John's-Antigua & Barbuda.

1994 verkocht aan Justus Shipping Ltd., St. John's-Antigua & Barbuda, herdoopt JUSTUS.

1994 verkocht aan Mossbury Corp., Panama, in beheer bij Fuji Marine Co. Ltd., Tokyo, herdoopt ESTRELLITA.

2010 verkocht voor sloop naar India, 2-12-2010 vertrokken van Manilla, 29-12-2010 gearriveerd te Alang, 6-1-2011 op het stand gezet om gesloopt te worden.

(Foto: B. van Raad, 21-8-1990, Botlek, Rotterdam).

Shell Tankers



t.t. MEDORA 6823090 1968-1979 vlcc GYKN
Gebouwd 1968, Mitsubishi H.I. Ltd., Nagasaki (1655)
105.252 BRT 74.999 NRT 210.658 DWT
325,03 (310,02) x 47,22 x 24,52 x 18,962 meter.
13 tanks, 246.979 m³, 6.096,5 ton bunkers, verbruik 144,5 ton/dag, 16,25 kn.
2 waterpijpketels. 28.000 APK, 20.888 kW, 2 turbines, de werf.
11-1968 opgeleverd als MEDORA aan Shell Tankers (U.K.) Ltd., Londen-U.K. (Foto: AM/Scheepsfotoruilbeurs).
8-9-1979 gearriveerd te La Ciotat, bij Chantiers Navals de la Ciotat verbouwd tot de opslagtanker MEDORA FULMAR FIELD FLATFOM "A", bij Verolme Scheepswerf, Rozenburg voorzien van de voorarm.



1-7-1981 vertrokken van Verolme als MEDORA FULMAR FIELD FLATFOM "A" naar het Fulmar veld op de Noordzee (±168 mijl te westen van Dundee), vanaf Verolme met de BREEDBANK, BRIELSEBANK, KWINTEBANK, SANDETTIEBANK en SCHELDEBANK, later vastgemaakt door de sleepboot HUSKY.
8-1985 bij Verolme, Rozenburg voor onderhoud en reparatie.
24-12-1988 tijdens storm losgebroken, na uur vastgemaakt door 3 sleepboten, naar Stavanger gesleept, 28-12-1988 daar gearriveerd, 3-1989 gearriveerd te Rozenburg voor reparaties, 9-1989 terug in dienst. (Foto: HK-Scheepsfotoruilbeurs).



(Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 29-8-1989, Verolme, stinger op ponton H111).

3-1994 vervangen en opgelegd te Stavanger.

1996 verkocht aan een joint venture van Smedvig en Statoil, herdoopt SPU-4, 13-3-1997 vertrokken van Stavanger achter de sleepboot SMIT LONDON, via Kaap de Goede Hoop naar Singapore gesleept, de nieuwe eigenaren hoopten daar nieuw emplot voor de opslagtanker te vinden, 5-6-1997 gearriveerd en opgelegd bij Keppel Tuas Yard, Singapore.

1998 herdoopt RED FULMAR 1.

1999 verkocht naar China.

(Foto: Auke Visser, in dok bij Verolme).



ROTTERDAM

 **Holland America Line**

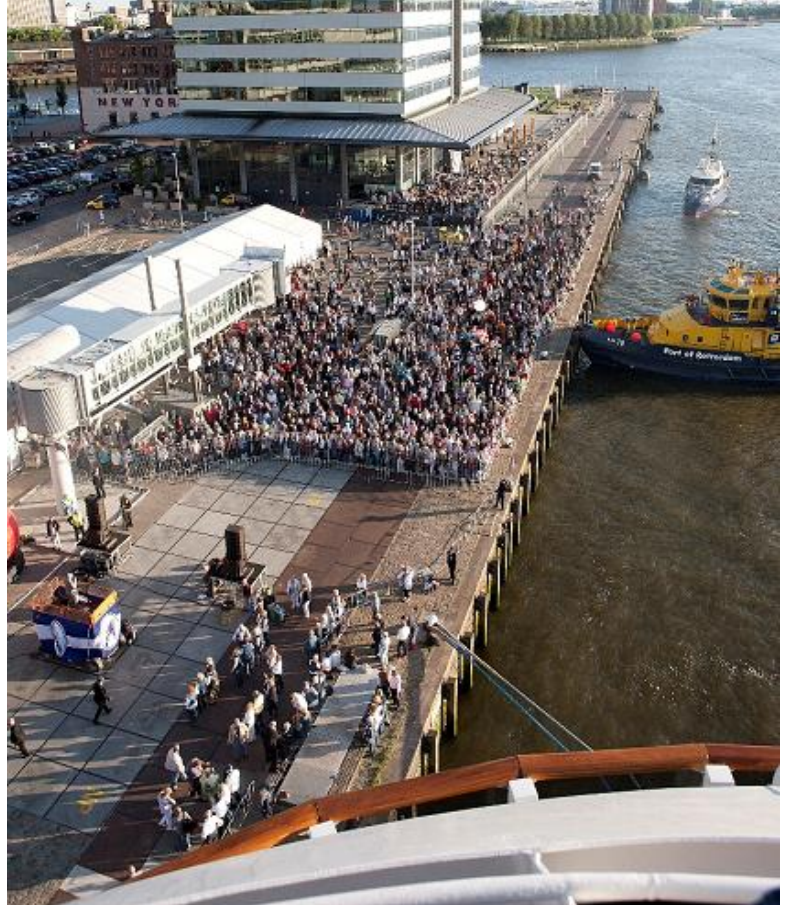


Duizenden toeschouwers bij afvaart Holland America Line m.s. ROTTERDAM naar New York.

3-7-2011 Onder enorme belangstelling is het m.s. ROTTERDAM vanavond vertrokken voor haar 'Klassieke Overtocht' naar New York, waar het 12 juli zal aankomen. Uitgezwaaid door duizenden belangstellenden en toegezongen door Lee Towers, startten de motoren vlak na 21:00 uur en goiede wethouder Jeannette Baljeu van Haven, Verkeer en Regionale Economie van de Gemeente Rotterdam met Martin Schröder, lid adviesraad en 'ambassadeur' van Holland America Line en Nico Bleichrodt van Holland America Line de laatste trossen los. Later op

de avond verwelkomde Hoek van Holland het m.s. ROTTERDAM met een fantastisch vuurwerk.

Gedurende de hele dag waren er vele honderden belangstellenden op de Wilhelminapier in Rotterdam. Veel bekijks trokken de twee schepen van Holland America Line aan de kade, m.s. RYNDAM en m.s. ROTTERDAM. Na het vertrek van het m.s. RYNDAM voor een cruise naar de Noorse Fjorden, liep de kade vol voor de optredens van Frank In Person en Lee Towers. Absoluut hoogtepunt was het moment dat Lee Towers 'Sailing' inzette bij het vertrek van het m.s. ROTTERDAM. (Bron: persbericht H.A.L., foto's: Jan Fähmel via www.photomaassluis.com).



6 juli 2011 - De reizigers op de m.s. ROTTERDAM genieten op dit moment niet echt van hun cruise naar New York. Het schip dat zondagavond feestelijk vanaf Rotterdam naar New York vertrok, is in zwaar weer terechtgekomen. Doordat de m.s. ROTTERDAM flink heen en weer deint op de enorme golven van de Atlantische Oceaan zijn veel mensen ziek geworden. Het personeel op het cruiseschip heeft inmiddels de zwembaden leeggepompt en roept om dat mensen zichzelf goed moeten vasthouden als ze op het dek komen. Er varen ongeveer 1.300 passagiers mee op de m.s. ROTTERDAM. Naar verwachting komt het cruiseschip einde deze week aan op zijn bestemming: New York.



ROTTERDAM is aangekomen in New York - 12-7-2011 Het cruiseschip ms Rotterdam dat zondag 3 juli is vertrokken richting New York is dinsdagochtend omstreeks zeven uur, lokale tijd, aangekomen in The Big Apple. Bijna alle passagiers stonden op het bovendek. Zeker bij het zien van het Vrijheidsbeeld en Ellis Island, het eiland waar immigranten vroeger toegang tot Amerika kregen of niet, waren mensen zichtbaar ontroerd. De twee locaties staan symbool voor de grote immigratiestroom richting 'het beloofde land'. "Het was een aankomst om nooit te vergeten", aldus één van de passagiers. Het aanmeren gebeurde vanochtend omstreeks zeven uur in de Manhattan Cruise Terminal. De oversteek is verder zonder problemen verlopen. Dinsdagmiddag, lokale tijd, begint het schip alweer aan de terugreis naar Rotterdam. ETA 21-7-2011 04:00 uur loodsboot. (Bron: RTV Rijnmond, foto: T. Koornhof, 3-7-2011).





SIROCCO 7613002, 18-3-1976 kiel gelegd, 8-1976 opgeleverd door Matsuura Tekko Zosen K.K., Higashino (257) als SIROCCO aan Sirocco Inc., Panama, in beheer bij Int. Transport Contractors B.V., Haarlem, roepsein HP-3828, 846 BRT, 942 DWT, 2 x 3.180 kW, Fuji 16V27.5X, Fuji Diesel Co. Ltd., 1981 verkocht aan International Transport Sirocco Inc., Panama, in beheer bij Int. Transport Contractors B.V., Haarlem, roepsein 3FLH, 1994: 978 BRT, 13-11-2002 (e) in beheer bij ITC Holland B.V., Heemstede, 25-5-2007 (e) in beheer bij ITC Holland B.V., Heemstede en Tschudi Ship Management A.S., Tallinn.

5-7-2011 ETA te Tuzla vanaf Piraeus, 6-7-2011 verkocht aan Arfina Navigation S.A., vlag (nog) onbekend, in beheer bij ATA Tug & Salvage Inc., Istanbul, te Tuzla overgedragen en herdoopt IZMIR BULL. (Foto: R. Zegwaard, 14-7-2010, Nieuwe Waterweg, arriveerde met ponton WAGENBORG BARGE 7 met daarop casco's).



NIRINT NEERLANDIA 9314375, 25-9-2005 te water gelaten als SCL LÉMAN, 20-12-2005 opgeleverd door Kyokuyo Shipyard Ltd., Shimonoseki (458) als SAFMARINE LÉMAN aan SCL Léman A.G., Basel-Zwitserland, in beheer bij Enzian Ship Management A.G., Zurich, roepsein HBEJ, 9.990 BRT, 12.579 DWT, 766 TEU, 139,95 (133,50) x 21,50 x 11,65 x 8,400 meter, 11.160 EPK, B&W 8S42MC, Hitachi Zosen Corp., Innoshima, 17 kn., 12-2010 herdoopt SCL LÉMAN, 13-7-2011 gearriveerd te Moerdijk, te Moerdijk in charter Nirint Shipping B.V., 14-7-2011 vertrokken van Moerdijk naar zee als NIRINT NEERLANDIA. (Foto: Skyfoto Maassluis, 14-7-2011, Nieuwe Waterweg t.h.v. Maassluis).



DAMEN YN-1862, 11-7-2011 gearriveerd op de Nieuwe Waterweg achter de Poolse sleepboot CYKLOP 6605448 met bestemming Hardinxveld-Giessendam, afbouw bij Damen Shipyards B.V. onder bouwnummer 571628 (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, Nieuwe Waterweg t.h.v. Hoek van Holland).



TRANS ALINA 9164108, tankschip, 12-4-2001 (BV) opgeleverd door YVC Ysselwerf B.V., Capelle a/d IJssel (982) als TRANS ALINA aan Alina Shipping Ltd., Isle of Man, in beheer bij Unifleet B.V., 3.441 BRT, 5.060 DWT, 5.239 m³, 14 kn., 21-12-2005 (e) verkocht aan Heuvelman Trans Alina II B.V., Gibraltar, in beheer bij Unifleet B.V., 13-10-2006 (e) in beheer bij Schulte-Hamburg 20457, 10-11-2008 (e) in beheer bij Schulte-Hamburg 20095, 30-4-2010 in de vaart voor North Sea Tankers B.V., Krimpen a/d IJssel. 6-2011 herdoopt NST ALINA (Foto: Skyfoto Maassluis, 15-7-2011).