

SCHEEPSFOTORUILBEURS

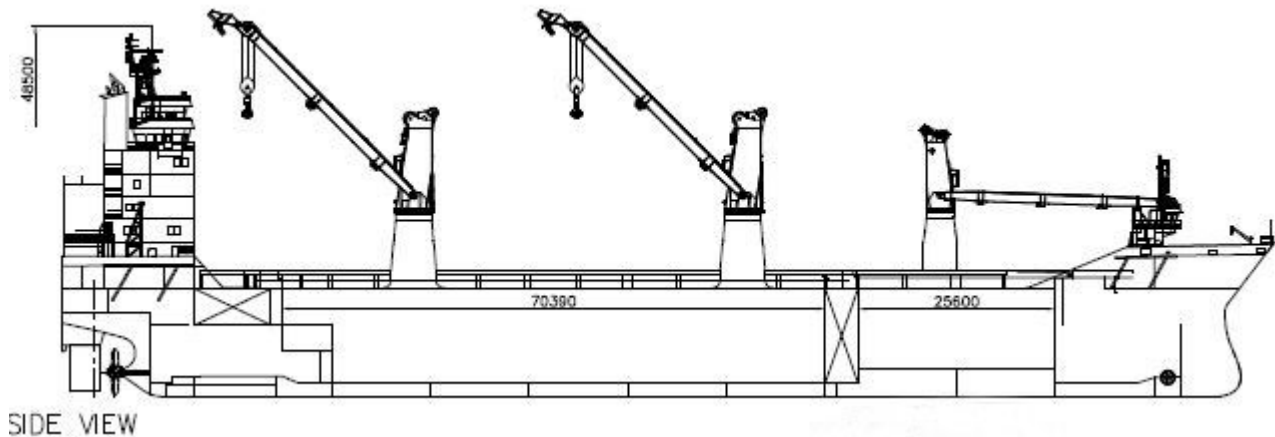
ZEEBRIEF#8

24 juli 2011



HAPPY DRAGON 9551961 (NB-175), 30-8-2010 casco gereed, 22-1-2011 einde proefvaart op zee, 16-5-2011 opgeleverd door Zhejiang Ouhua Shipbuilding Co. Ltd., Zhoushan (574) aan C.V.

Scheepvaartonderneming "Happy Dragon", Amsterdam, in beheer bij BigLift Shipping B.V., Amsterdam, roepsein PBXI, 24-5-2011 vertrokken van de werf, 3-6-2011 vertrokken van Tianjin naar Durban (ETA 7-8-2011).



Eeste nieuwe zware jongens voor BigLift

Splithoff-dochter BigLift Shipping heeft de eerste twee van een serie van vijf zogeheten Happy-D-schepen in gebruik genomen.

Nadat eerder dit jaar al de HAPPY DELTA (9551935) in de vaart is gekomen, gebeurt dit nu met nummer twee, die HAPPY DRAGON is gedoopt.

Het ontwerp van de 157 meter lange en 25,60 meter brede vaartuigen van de Happy-D-klasse is afgeleid van het ontwerp van de D-gracht schepen van Splithoff. Bouwer van de nieuwe heavylifters is de Chinese Ouhua-werf. De elk 17.250 DWT metende schepen worden voortgestuwd door een 8400 kW Wärtsilä hoofdmotor, waarmee een snelheid van 17 knopen kan worden gehaald. De schepen zijn over stuurboord uitgerust met twee 400-tons kranen, die in tandem lasten tot 800 ton kunnen tillen, en over bakboord met een 120-tons kraan.

De Chinese werf zal dit jaar nog drie zusterschepen opleveren. Deze gaan HAPPY DIAMOND (9551947, 3-1-2011 opgeleverd), HAPPY DOVER (9551959, 25-3-2011 opgeleverd) en HAPPY DYNAMIC (9551973) heten. Hiermee is de vlootuitbreiding nog niet ten einde, want bij de Hazira-werf in India staan ook nog twee Happy-S-type heavylifters op stapel. Deze 18.860 DWT metende schepen gaan HAPPY SKY en HAPPY STAR heten en komen in 2012 de vloot van BigLift Shipping versterken. (Bron: Schuttevaer, afbeelding en foto: BigLift).

HESTIA 9411783, Bijlsma Trader 3250, 15-7-2011 opgedreven bij Bijlsma Shipyards B.V. in Lemmer onder bouwnummer 767, in aanbouw voor Martin Langevoort en Teun Vogelij te Ten Boer, in bevrachting bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 10-2011 geplande oplevering, 2.300 BRT, 3.250 ton DWT, 90,00 (84,70) x 11,80 x 6,75 x . meter, ruiminhoud 4.531 m3, 1440 kW, Wärtsilä 8L20.

Ook de in 2007 door Bijlsma opgeleverde zusterschepen HYDRA 9356488 en HEKLA 9356505 worden door de heren Martin Langevoort en Teun Vogelij berederd. (Foto: W. Eekhof via wagenborg.com).



FJORD 8636740 (NB-146), 20-5-1999 kiel gelegd, 9-1999 te water gelaten, 27-2-2000 opgeleverd door Jingling Shipyard of Changjing Natio (JLZ980709) als BOABARGE 19 aan Boa Offshore AS, Trondheim-Noorwegen, in beheer bij Taubåtkompaniet AS, afzinkbaar ponton, 16.412 BRT, 5.009 NRT, 30.000 DWT, 146,32 x 45,50 x 9,00 x 7,050, opgelegd te Stavanger, 2005 gekocht door Fairmount Heavy Transport N.V., Rotterdam, in beheer bij Fairmount Marine B.V., herdoopt FAIRMOUNT FJORD, 25-9-2005 vertrokken van Stavanger naar Mumbai, vandaar met de JASCON 5 aan boord naar de Golf van Mexico achter de sleepboot FAIRMOUNT SUMMIT, 2007 verbouwd te Malta tot afzinkbaar zwaarladingschip voor Fairstar Heavy Transport N.V., Rotterdam, 19-11-2007 (e) herdoopt FJORD, 3 x 3.840 kW, Wärtsilä Vasa 8L32, 10-12-2007 aanvang proefvaart, 12-12-2007 vertrokken van Valletta voor de proefvaart, 27-3-2008 vertrokken op de 1e reis van Malta naar Pascagoula, Mississippi om de ex

ijsbreker ICE MAIDEN I te laden voor Rotterdam, 30-3-2008 gearriveerd in de Europoort, 31-3-2008 na lossing van de ICE MAIDEN vertrokken naar de Waalhaven te Rotterdam.



Te Singapore 26 sleepboten geladen met bestemming Venezuela, 16-7-2011 na vertraging van circa 1 week vertrokken van Singapore, de verwachting is dat de FJORD eind augustus/begin september 2011 arriveert te Maracaibo (ETA 30-8-2011). (Bron & Foto: Fairstar).



LEE FRANCES 8416748, 28-6-1984 kiel gelegd, 18-10-1985 opgeleverd door Bodewes Scheepswerven B.V., Hoogezand (550) als LEE FRANCES aan Vertom Scheepvaart & Handel Mij., Rotterdam, 3.323 BRT, 217 TEU, 1993 verkocht aan Canadel Marine Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Vertom Scheepvaart & Handel Mij., Rotterdam, 2005 verkocht aan Vaf Shipping, Tallinn, in beheer bij Sierra Maritime OU, Tallinn, 7-4-2005 gearriveerd aan de Parkkade te Rotterdam, 11-4-2005 aan de Parkkade te Rotterdam herdoopt VIRTUS, vlag: St. Vincent & the Grenadines, 24-4-2005 vertrokken van de Frisohaven te Rotterdam naar Antwerpen, 11-6-2009 gearriveerd te Corunna voor reparatie, 7-7-2009

interventie van I.T.F. nadat de bemanning zonder voedsel, water en brandstof kwam te zitten, eigenaar ging akkoord en zou er voor zorgen, niets meer van de eigenaar vernomen en aan de ketting gelegd, zou gerechtelijk verkocht worden.

6-2011 (e) verkocht aan Virtu Marine Ltd. SA, Belize, in beheer bij B&B Shipping Co., Tartous, Syrië, 6-2011 (e) herdoopt IBLA (Foto VIRTUS: Scheepsfotoruilbeurs, 27-8-2005, Nieuwe Waterweg).

MARIETJE DEBORAH 9481594, 14-4-2011 gedoopt MARIETJE DEBORAH door Deborah Danser



(partner van mede-eigenaar Walter Schuur en dochter van Henk en Rita Danser) en te water gelaten bij Barkmeijer Shipyards B.V. te Stroobos onder bouwnummer 321, 4-2011 naar de afbouwpijler te Lemmer gesleept voor afbouw, 12-7-2011 proefvaart op de Eems, 14-7-2011 te Delfzijl opgeleverd aan Danser Shipping C.V., Delfzijl, in beheer bij familie Danser-Van Gent, Delfzijl, in bevrachting bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 3.956 BRT, 8.330 DWT, 305 TEU, 126,13 (120,26) x 15,20 x 9,50 x 6,980 meter, 305 TEU, 3.060 kW, B&W-MAN 9L27/38, 14 kn. 22-7-2011 op de eerste reis vertrokken van Delfzijl naar Brunsbüttel, Duitsland. (Foto: Dick Baar via wagenborg.com).

NAVIN KESTREL 9381811, 5-1-2005 (RS) kiel gelegd, 16-1-2006 opgeleverd als MASTER K aan Valetta Holding Corp. BVI, Rhooen, vlag: Tuvalu, in beheer bij Seatrans Consulting Ltd., 4.949 BRT, 7.200 DWT, 2008 vlag: St. Vincent and Grenadines, roepsein J8B3846, 3-2011 (e) herdoopt NAVIN KESTREL, 4-2008 (e) in beheer bij Westberg Ltd., 21-3-2011 in beheer bij VW-NYKI Shipping B.V., Rhooen en Subsidiary Company "Tomex" of "Tomex Team Inc.", Odessa.

15-7-2011 om 05:10 uur LT aan de noordzijde van de toegang naar de haven van Kaliningrad aan de grond gelopen na black-out, om 07:12 uur LT door de sleepboot PIONER vlot gebracht en naar de ankerplaats gebracht, geringe schade opgelopen aan het voorschip.

ONEGO ARKHANGELSK 9532824, casco gebouwd bij JSC "Zaliv Shipyard", Kerch, aanvankelijk TIMBER NAVIGATOR, casco vertrokken van Kerch naar Harlingen achter de sleepboot ISTAN BULL (7351018), 20-11-2010 passage Bosporus, 17-12-2010 gearriveerd te Harlingen, afgebouwd bij Damen Shipyards Bergum B.V. onder bouwnummer 9424, 6-7-2011 proefvaart, 15-7-2011 te Harlingen gedoopt ONEGO ARKHANGELSK en opgeleverd aan ForestWave Navigation B.V., Heerenveen, roepsein PCBP, 5.425 BRT, 2.949 NRT, 8.305 DWT, 118,14 (112,29) x 16,13 x 8,80 x 7,200 meter, 2.970 kW, MaK 9M25C. 17-7-2011 vertrokken op de eerste reis van Harlingen naar de Eemshaven.



RAINBOW WARRIOR III, zeilschip, 7-2009 besteld, 10-7-2010 kiel gelegd, 4-7-2011 te water gelaten bij Fr. Fassmer G.m.b.H. & Co. K.G. te Berne voor rekening van milieuorganisatie Greenpeace, 14-10-2011 geplande doopplechtigheid, accommodatie voor 32 personen, zeiloppervlak 1.300 m², 838 BRT, 57,30 x 10,90 x . x 5,000 meter, 1.850 EPK, Volvo Penta D65AMT, actieradius 4.000 zeemijl bij een snelheid van

15 kn. op de hoofdmotor, ontworpen door Dykstra & Partners Naval Architects te Amsterdam, bouwkosten circa € 23 miljoen, gaat de 50 jaar oude RAINBOW WARRIOR II vervangen, 1^e nieuwbouwschip voor Greenpeace. (Afbeelding: vuykrotterdam.com).



Jumbo bestelt krachtigste zwareladingschip ter wereld

Jumbo Shipping, marktleider in buitenmaatse en extra zware lading, heeft bij een Kroatische werf een zwareladingschip besteld dat met een hefcapaciteit van 2.200 ton het sterkste ter wereld wordt.

Jumbo tekende zopas een overeenkomst met de Brodosplit-werf voor de bouw van een zwareladingschip van een nieuwe generatie. Het schip wordt 152 m lang en 27,4 m breed en wordt uitgerust met twee kranen die 1.100 ton aankunnen op een reikwijdte van 27,5 m. Samen kunnen ze 2.200 ton zware stukken laden, waardoor het schip het sterkste ter wereld is in zijn soort.

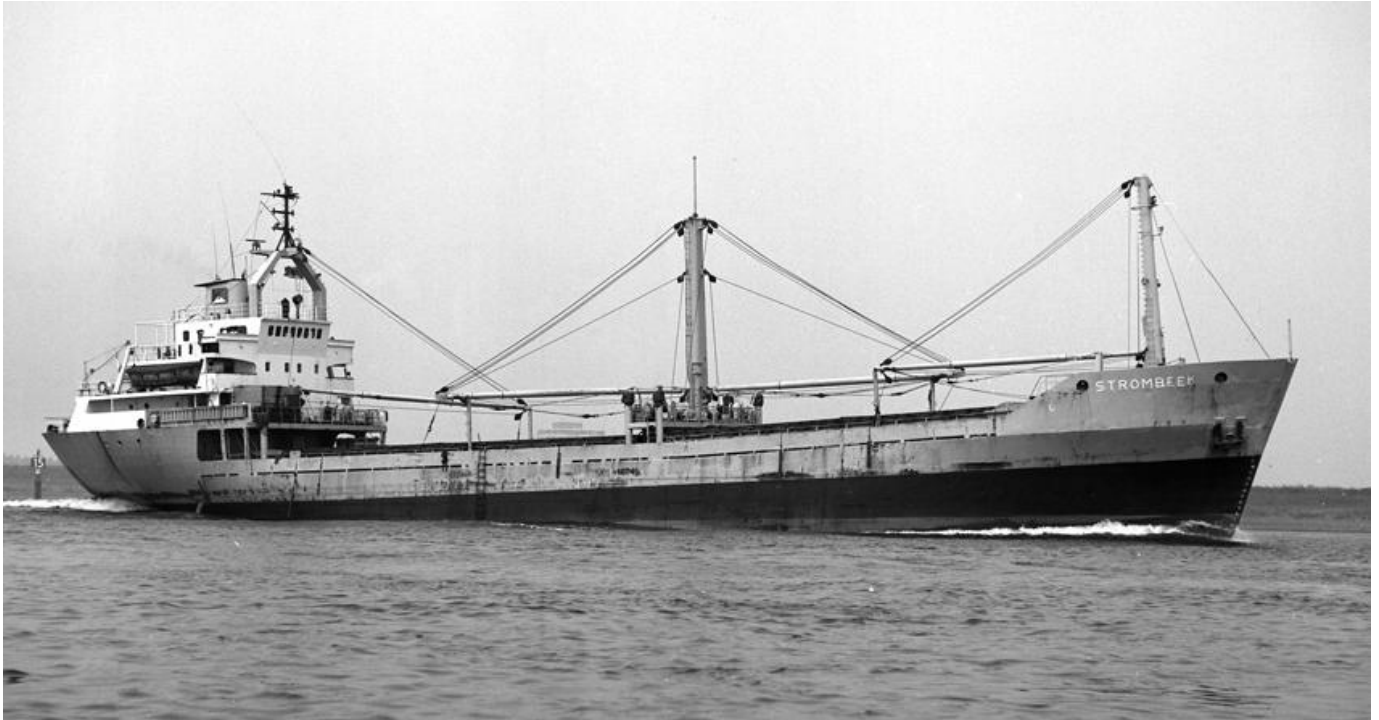
Het schip wordt operationeel in juni 2013 en is dan tevens uitgerust voor de toekomstige installatie van een DP2-systeem. Schepen met een dergelijk systeem worden gebruikt bij het vervoer en de installatie van onderzeese structuren en verankeringen voor drijvende productieplatformen. Jumbo heeft al twee van dergelijke schepen met zo'n systeem uitgerust, waaronder de 'FAIRPLAYER'

De huidige vloot zwareladingschepen telt 12 eenheden. Het nieuwe schip zal ijsversterkt worden voor activiteiten in de poolgebieden. (Bron: De Lloyd).



STELLAMARE 8121331, 15-9-1982 proefvaart en opgeleverd door B.V. Scheepswerfen Gebr. van Diepen, Waterhuizen (1016) als VALKENSWAARD aan R. Poons, Rotterdam, 1983 als VALKENSWAARD verkocht aan Scheepvaartmaatschappij Marlot B.V., Rotterdam, 7-1-1987 opgelegd te Singapore, 7-1987 gekocht Jumbo Navigation N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Kahn Scheepvaart B.V., Rotterdam, in de vaart gebracht als STELLAMARE, 9-12-2003 te Port of Albany (op 124 mijl van New York) aan Hudson River bij het laden van twee turbines bestemd voor Italië & Roemenië gekapseisd en gedeeltelijk gezonken, 3 opvarenden omgekomen, 13-12-2003 total-loss verklaard en opdracht berging gegeven, 6-1-2004 berging beëindigd, 7-1-2004 naar werf gesleept, Van Ommeren (U.S.A.) Inc. heeft ook naar het schip gekeken maar al heel snel van de koop afgezien, verkocht aan de Amerikaanse Herman Brake, versleept van Albany naar Bethlehem voor herstel, herdoopt NADALINA S, vlag: Bahamas, 2-12-2004 op sleptouw uit New York vertrokken naar de Bahamas, daar hersteld, 24-1-2005 (e) herdoopt NADALINA S, 2005 verkocht aan Seagate Transport Inc., 23-5-2005 (e) vlag: Georgië, in beheer bij Seagate Marine S.r.l., Constanta, Roemenië, 7-8-2006 (e) herdoopt DOUAA A.

9-2006 (e) verkocht aan A.M. Abobakr, Georgië, in beheer bij Douaa Shipping Co., Tartous, 2011 verkocht voor sloop naar Turkije, 13-7-2011 lag te Aliğa bij de sloper (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 11-9-1986, Beatrixhaven, Rotterdam).



STROMBEEK 7120794, 1971 opgeleverd als MINI STAR, 1973 herdoopt STROMBEEK, 1981 herdoopt MACORIX, 1988 herdoopt BLEUE MER, 1989 herdoopt ANDRA, 1990 herdoopt ST. ANDREAS, 1993 herdoopt SAN FRANCISCO, 1995 herdoopt PINDOS, 1998 verkocht aan Naga Maritime S.A., Belize, in beheer bij Unimed Maritime S.A., herdoopt ANASTASIOS III, 2001 vlag: Sao Tome and Principe, 28-1-2002 (e) vlag: Cambodja, 30-11-2004 (e) verkocht aan Agia Kyriaki Trikeriou Shipping Co., Piraeus-Griekenland, 13-3-2005 (e) herdoopt AGIA-KIRIAKI. 5-2005 (e) verkocht aan Ice Pearl Maritime Inc., Panama, 2011 verkocht voor sloop naar Turkije, 13-7-2011 lag te Aliğa bij de sloper. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs).

Shell laat grootste schip ter wereld bouwen



Bij Samsung Heavy Industries in Zuid-Korea wordt volgend jaar de eerste sectie gebouwd van wat het grootste schip ter wereld moet worden. Shell zal het inzetten als 'Floating LNG Platform' (FLNG).

Volledig beladen weegt het schip 600.000 ton, zesmaal meer dan het grootste Amerikaanse vliegdekschip. Vanaf 2017 wordt het ingezet voor de noordkust van Australië voor de ontginning van aardgas uit het Prelude-gasveld onder de zeebodem.

Aan boord wordt het gas gekoeld en vloeibaar gemaakt. In grote tanks wordt het opgeslagen op een temperatuur van -161 C° . Elke zes of zeven dagen zal een grote LNG-tanker naast het platform afmeren om LNG aan boord te nemen. Aangezien het gasveld midden in een cycloonzone ligt,

wordt het schip zodanig gebouwd dat het een cycloon van categorie 5 (windsnelheden tot 300 km/u en 20 meter hoge golven) kan weerstaan.

Het dubbelwandige schip zal een levensduur van vijftig jaar hebben. Het prijskaartje van het project wordt op 8 miljard dollar geraamd. De productiecapaciteit zou 3,6 miljoen ton gas per jaar bedragen. (Bron: N.T.).

NEPTUN 11 9571208, 27-10-2010 (e) te water gelaten onder bouwnummer Neptune Shipyards 349 (e), 8-7-2011 opgeleverd door Panyu Yuefeng Ship Building & Repairing Factory, Panyu, China (YD12) als NEPTUN 11 aan Neptune Marine Towage VI B.V., Gibraltar, in beheer bij Neptune Marine Services B.V., Aalst, roepsein ZDKE9, 459 BRT, 137 NRT, 500 DWT, 36,00 (31,02) x 10,40 x 5,00 x 4,000 meter, 352,62 m³ bunkers, 12 kn., 3.244 EPK, 2.388 kW, trekkracht 42 ton, de eerste reis ging met een dubbele sleep van Hong Kong naar Indonesië.



NORSUND 7120689, 1971 opgeleverd door N.V. Scheepswerven v/h H.H. Bodewes, Millingen (693) als RÖNNEBECK aan Unterweser Reederei A.G., Bremen-West Duitsland, 265 BRT, 1.471 kW, Deutz SBV6M358, trekkracht 30 ton, 1997 verkocht aan Svendborg Bugser & Rederiet Niels Henriksen, Panama, in beheer bij Svendborg Bugser A/S, Svendborg, herdoopt NORSUND, 1999 verkocht aan Svendborg Bugser A/S, Svendborg-Denemarken, 27-6-2011 gearriveerd te Ridderkerk, 7-2011 uitgeschreven uit het Deense register, verkocht aan Sovlet B.V., Zwijndrecht, 5-7-2011 vlag: Belize, roepsein V3PA5. 5-7-2011 herdoopt NORSUN. (Foto: K. Goudriaan, 9-7-2011, Ridderkerk).

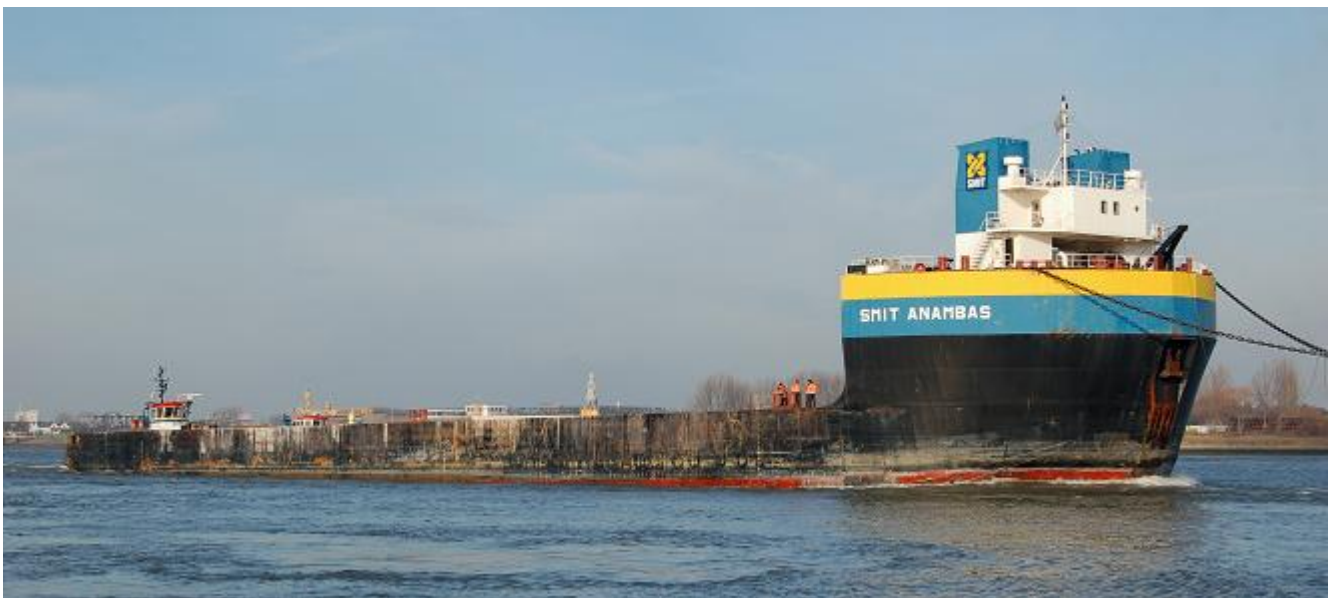


NORTHERN PEREGRINE 9553933, Euro Carrier 2611, 12-4-2011 proefvaart, 15-4-2011 (BV) opgeleverd door Neptune Marine Service B.V., Aalst (395) aan Dunberry Marine Ltd., Lerwick-U.K., roepsein 2EHL5, 149 BRT, 29,90 x 11,00 x 3,50 x 2,630 meter, 2.636 EPK, 1.940 kW, 10 kn. 11-5-2011 vertrokken van Aalst naar zee. 15-7-2011 proefvaart op de Noordzee. (Foto: R. Zegwaard, 15-7-2011, Nieuwe Waterweg).

ROV SUPPORTER 7129946, Offshore Tug/Supply Ship, 10-1969 besteld, 10-1971 kiel gelegd, 4-1-1972 te water gelaten bij Aarhus Flydedok A/S, Aarhus onder bouwnummer 149, 26-4-1972 proefvaart, 4-5-1972 opgeleverd als MÆRSK SHIPPER aan A/S D/S Svenborg, Esbjerg-Denemarken (A.P. Møller), 499 BRT, 757 DWT, 2 x 1.417 kW, MaK 8MU452AK, Atlas MaK Maschinenbau G.m.b.H., Kiel, 19-12-1973 ingebracht bij I/S (A/S D/S Svendborg & D/S af 1912 A/S), Esbjerg-Denemarken (A.P. Møller), 30-1-1981 ingebracht bij Anchor Transport Corp., Panama, (A.P. Møller), herdoopt MAERSK SHIPPER, 1987 verkocht aan World Carrier (London) Ltd., Panama, herdoopt BUSY BEE, 1990 verkocht aan Torrel Shipping & Trading Corp., Panama, in beheer bij C.W. Marine Services, herdoopt BONNIE ONE, 1991 in beheer bij Odin Marine Services (U.K.) Ltd., 1995 verkocht aan Silma S.n.c., Ancona-Italië, herdoopt URAGANO SECONDO, 946 BRT, 1998 verkocht aan Bohlen & Doyen Verwaltungs G.m.b.H., Antigua and Barbuda, herdoopt BODO SUPPLIER, 1999 verkocht aan M.S. Bodo Supplier G.m.b.H. & Co. K.G., Leer-Antigua and Barbuda, in beheer bij Jade-Dienst G.m.b.H. & Co. K.G., 4-1999 verbouwd, 612 BRT, 632 DWT, 6-2005 (e) verkocht aan Trinity Supplier Inc., Belize, in beheer bij Agensea Pte. Ltd., 20-6-2005 (GL) herdoopt ROV SUPPLIER, 2007 (e) in beheer bij Trinity Offshore Pte. Ltd., 2008 verkocht aan Neptune Marine Pacific Pte. Ltd., Belize, in beheer bij Tristar Shipping B.V., Drachten, roepsein V3AA2, 18-7-2008 (GL) herdoopt ROV SUPPORTER, 7-2011 verkocht.



SMIT ANAMBAS 8645806, half afzinkbaar ponton, 6-10-2001 gedoopt SIMT ANAMBAS door mevr. Jong Eun Park-Jung (echtgenote van managing director van Esprit Engineering Singapore Pte. Ltd.), 2001 opgeleverd door Esprit Engineering Singapore Pte. Ltd., Batam aan Smit Singapore Pte. Ltd., 13.000 DWT, 3.200 m2 werkdek, 115,00 x 31,60 x 6,80 x 5,165 meter, ging voor 1 jaar in charter bij Esprit Engineering Singapore Pte. Ltd. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 1-8-2010, langs zij MICOPERI 7000, Calandkanaal, Europoort).



Scheepswerf “De Hoop” B.V. ontving de opdracht tot de bouw van Global Marine Systems voor een Single Block Accomodation Barge (SBBA), deze bestaat uit een zelfstandig werkende eenheid met generators, watermakers en accommodatie voor 60 man incl. dagverblijven, keuken, hutten enz. De oplevering is gepland voor januari 2012 en zal geplaatst worden op de SMIT ANAMBAS die wordt verbouwd tot kabellegger. (Bron: dehoop.net, foto: L. v.d. Meijden, 22-1-2010.)

THENA, 1921 gebouwd te Hamburg, 1921 in dienst als DOCKYARD IV bij N.V. Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, Rotterdam, 1962 nieuwe motor geplaatst, 105 APK, 77 kW, Kromhout 6-TS-117, N.V. Kromhout Motorenfabriek, Amsterdam #17108, NE-62, 5-12-1978 verkocht aan A.E. Kauffmann, Amsterdam, herdoopt ZEEDUIVEL, 11-11-1982 als ZEEDUIVEL verkocht aan S.J. Eier, Amsterdam, 3-12-1982 verkocht aan P.C.J. Ruijg, Almere, herdoopt THENA, 22-5-1984 als THENA verkocht aan O.E.A. van de Geijn, Amsterdam/Rockanje, 8-7-2011 te boek gesteld als DOCKYARD IV.



“KOOPVAARDIJ FOTO”



VARNEBANK 8801072, 24-11-1988 opgeleverd door Scheepswerf “Ferus Smit” B.V., Foxhol (252) als VARNEBANK aan C.V. Scheepvaartonderneming m.s. “Varnebank”, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor Pot Scheepvaart B.V., roepsein PIDR, 851 BRT, 624 NRT, 1.280 DWT, 64,20 (59,98) x 10,51 x 4,02 x 3,382 meter, 784 EPK, 577 kW, Caterpillar 3508TA, 8 kn., 1996 verkocht aan Scheepvaartonderneming T.H. van der Pol, Delfzijl (P. v.d. Pol), herdoopt ELSTAR,, 7-2005 in beheer bij Flinter Groningen B.V., Paterswolde, 2007 verkocht aan Delta Products Ltd., Liepāja, vlag: Letland, in beheer bij Prakse SIA, Riga, 15-1-2008 herdoopt LIVA GRETA. (Foto: B. van Raad, 17-8-1990, Nieuwe Waterweg, Rozenburg).



B-serie 3800 dwt MP zware lading open ruim schip

Er bestaat binnen de totale vloot voor het “shortsea” vervoer een speciale markt voor schepen met een hoge snelheid in combinatie met aanvaardbaar brandstofverbruik en lage doorvaart hoogte. Over het algemeen ligt de snelheid van schepen van 3000 tot 4000 ton rond de 10 tot 11 knopen. De schepen in de ABIS B-serie zullen een ballastsnelheid van 13,5 knoop hebben en een beladen snelheid van 13 knoop. De ervaring van afgelopen jaren heeft geleerd, dat schepen met deze specificaties boven verwachting hebben gepresteerd.



De hogere snelheid zal in combinatie met de enorme stabiliteit, die is verkregen door het schip 13,75 meter breed te maken (dit is gemiddeld 1,25 meter breder dan vergelijkbare schepen), een behoorlijk voordeel opleveren. Deze enorme stabiliteit heeft bewezen een pré te zijn gezien de grote vraag naar schepen, die zware lading aan dek kunnen vervoeren. Aangezien de regels inzake het zicht naar voren steeds strenger worden, zal dit leiden tot hoogterestricties voor de algemene lading schepen. Bij de schepen in de ABIS B-serie bevindt de opbouw zich aan de voorzijde. Dit ontwerp is de ideale oplossing voor verladers van project ladingen, die normaliter transport vereist met veel grotere schepen. Nu de opbouw aan de voorkant van het schip zit, wordt het zicht naar voren op geen enkele manier beperkt door wat voor soort lading dan ook.

Door de opbouw aan de voorkant te plaatsen wordt er een deklengte van meer dan 70 meter verkregen. Vergelijkbare schepen met een traditionele opbouw en ontwerp hebben een deklengte van ongeveer 61 meter. Omdat de luiken en het achterdek dezelfde hoogte hebben, kunnen de luikenkraan en de luiken op het achterdek geplaatst worden, zodat het schip helemaal opengelegd kan worden; dit is onmogelijk bij een conventioneel ontwerp (op basis van pontonluik).

Het achterdek is versterkt voor een lading tot ongeveer 20 ton pm^2 , zodat er kabelhaspels met een gewicht van ongeveer 400 ton geplaatst kunnen worden. Deze haspels worden vaak vervoerd tussen de havens in noordwest Europa. Tevens is het achterdek dusdanig ontworpen, dat er een kraan gemonteerd kan worden voor offshore werk; voorheen was die mogelijkheid er niet.

Dit wordt vaak gedaan met behulp van pontons. Deze kwesties over het "zicht" zijn al uitgebreid besproken met de Maritime Coastguard Agency in Aberdeen. De MCA bemoeit zich alleen met het transport van kabelhaspels met offshore schepen langs de Britse kust. Dit ontwerp voldoet wereldwijd aan alle vereiste voorschriften.

De kracht van dit scheepstype is de mogelijkheid om te varen met open luiken. Dat biedt veel mogelijkheden, omdat vergelijkbare schepen over het algemeen 7000 tot 8000 ton zwaarder zijn en op een andere markt ingezet worden. Door met open luiken te varen kan dit schip concurreren met "offshore suppliers", die vaak veel duurder zijn.

De enorme deklengte in combinatie met de grote stabiliteit en stapelhoogte maken het schip zeer geschikt als containerschip. Vergelijkbare ontwerpen hebben 160 tot 200 dekposities, terwijl dit ontwerp wel 240 dekposities heeft. (Bron: Abis Shipping, foto ABIS BELFAST: Abis Shipping, vertrek Harlingen, proefvaart).

In aanbouw

ABIS BRESKENS 9612545, 23-5-2011 (e) te water gelaten bij Partner Shipyard, Szczecin onder bouwnummer 109, 20-7-2011 gearriveerd te Harlingen vanaf Rostock achter de sleepboot TAUCHER O. WULF 5, 22-7-2011 verhaald naar Shipdock B.V., Harlingen, afbouw bij Shipkits B.V., Harlingen, 2011 geplande oplevering aan Abis Breskens B.V., Harlingen, in beheer bij Abis Shipping Company B.V., Harlingen, 2.978 BRT, 3.900 DWT, 214 TEU, 89,95 x 14,00 x 6,80 x . meter, 2.065 EPK, 12 kn.

ABIS BREMEN 9612533, 2-3-2011 te water gelaten bij Partner Shipyard Szczecin, Polen onder bouwnummer Partner Shipyard 108, 11-5-2011 casco gearriveerd te Harlingen achter de sleepboot TAUCHER O. WULF 5, afbouw bij Shipkits B.V., Harlingen onder bouwnummer 108, in aanbouw voor Beheer m.s. Abis Bremen B.V., Harlingen, in beheer bij Abis Shipping Company B.V., Harlingen, 2.978 BRT, 1.384 NRT, 3.900 DWT, 214 TEU, 8-2011 geplande oplevering.

In de vaart

ABIS BORDEAUX 9545039 PBQA 20-4-2011 opgeleverd, China

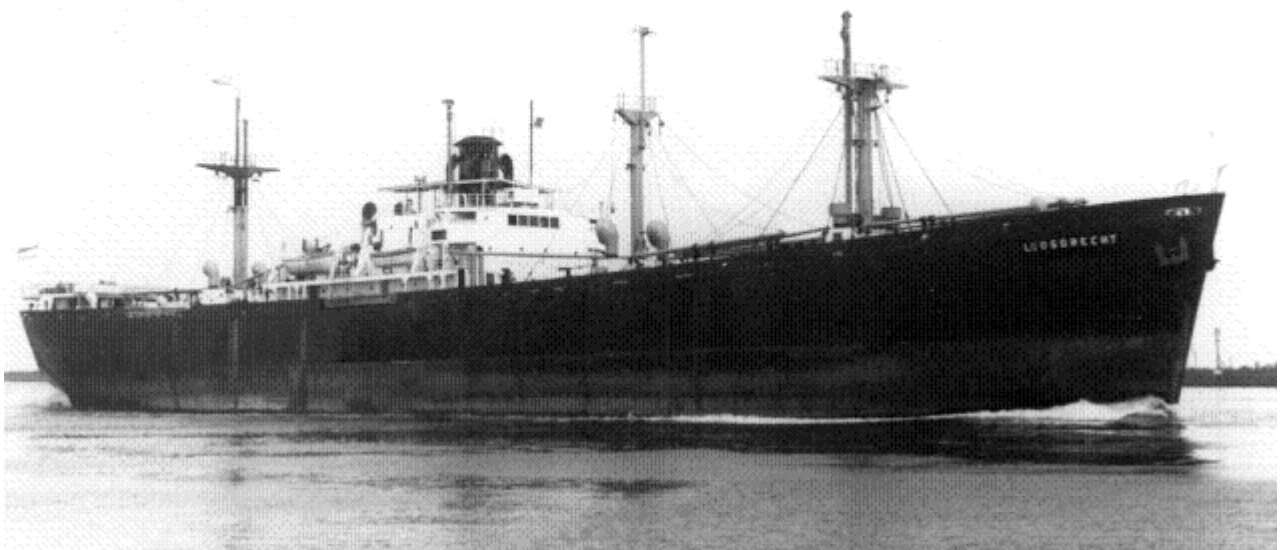
ABIS BILBAO 9545027 PBQB 12-1-2011 opgeleverd, China



ABIS BERGEN 9544932 PBPY 8-10-2010 opgeleverd, Polen (Foto: K. Goudriaan, 15-9-2010).

ABIS BELFAST 9544891 PBPZ 2-3-2010 opgeleverd, Polen

V.N.S. charter



s.s. LOOSDRECHT (3) 1950-1961 vrachtschip PEPL

Gebouwd 1943, Permanente Metals Corp., Shipyard No. 2, Richmond, Californië (2172)

7.236,88 BRT 4.484 NRT 10.630 DWT

135,01 (128,91) x 17,38 x 11,38 x 8,413 meter.

vrachtschip, Liberty, type EC2-S-C1, 5 laadruimen, 11 kn.

2 waterpijpketels.

2.500 IPK, T 3 cyl, 620, 940 en 1780 x 1220, Joshua Hendy Iron Works, Sunnyvale, Californië.

Historie:

2-10-1943 kiel gelegd, MC-Hull #2172, 21-10-1943 te water gelaten, 29-10-1943 opgeleverd (AB) als VERNON L. PARRINGTON aan United States War Shipping, San Francisco, Californië, in beheer gegeven aan American South African Line Inc., New York, genoemd naar de auteur van Main Currents in American, professor Engels aan de University of Washington en historicus (1871-1929). (Foto: NN, collectie Scheepsfotoruifbeurs).

Na de oorlog kocht de Staat der Nederlanden een aantal Liberty type schepen van de United States War Shipping Administration en gaf die in bare-boat charter aan verschillende Nederlandse reders. Phs. van Ommeren kreeg in 1947 de VERNON L. PARRINGTON toegewezen en zou voor de looptijd van 3 jaar *f* 3,25 per DWT per maand betalen. Na het aflopen van de charter kon het schip gekocht worden voor *f* 1.700.000 waarbij een gedeelte van de huur als koopsom kon worden beschouwd. Van Ommeren probeerde nog een andere Liberty te bemachtigen omdat er, nog voor overname door de Nederlandse regering, te New York brand uitbrak aan boord. Dat lukte niet waarop de regering de VERNON L. PARRINGTON overnam en de naam wijzigde in FILIPS VAN MARNIX.

Het type EC2-S-C1 Liberty vrachtschip had een inhoud van 20.498,24 m³ en 2 dekken zodat het goed bruikbaar was in de lijnvaart. Deze Liberty bouwde Permanente Metals Corp., Shipyard No. 2 te Richmond, Californië onder bouwnummer 2172 in 27 dagen.

De geplande overname zou plaats vinden te New York op 29 april 1947 maar de dag ervoor kreeg van Ommeren een telegram van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, afdeling Directoraat-generaal van Scheepvaart, dat de oplevering voor onbepaalde tijd was vertraagd. Al snel bleek dat die vertraging door de ketelschade 2 maanden zou gaan bedragen. Ook de Holland-America Line te New York, die het beheer verzorgde, deed zijn best een vervangende Liberty te vinden. De schade repareerde Atlantic Basin and Iron Works te New York en moest, volgens het contract, op 20 augustus 1947 zijn afgerond. De late oplevering lag hoofdzakelijk aan de moeilijk te leveren pijpen voor de stuurboordketel. John Hudig van Phs. van Ommeren (New York) Inc. inspecteerde begin juni het schip dat er iets beter uitzag als de gemiddelde Liberty die de Staat had overgenomen. Vooral de romp en het laadgerei verkeerden in goede staat. De verblijven zagen er niet uit en voldeden niet aan de Hollandse standaard. De inspecteur verbaasde er zich over dat de kleine patrijspoorten in de brug niet gelijk vervangen werden door grote ramen.

Eind juli zat er een reis aan te komen met kolen van Baltimore of Philadelphia naar Holland voor de Holland-America Line, een dreigende staking maakte het onmogelijk daar op te rekenen. Twee maanden later lag het schip nog voor de kant. De tarieven zakten en VO hing gelijk aan de bel om voor de lagere, heersende prijs te kunnen huren van het ministerie. Nog steeds was men bezig een andere Liberty te zoeken om de FILIPS VAN MARNIX te vervangen omdat het nog 2,5 á 3 maanden kon duren door het uitbreken van de staking. In de tussentijd maakte de bemanning het schip in orde en alles ging er steeds beter uitzien. De machine en laadgerei werden geheel nagezien en verkeerden in prima staat zodat een ander, vervangend schip steeds meer naar de achtergrond verdween. Medio oktober bereikte de vakbond een akkoord met de werkgevers en met een week of 3 werk zou het schip op 15 november kunnen varen.

VO gaf opdracht het schip per 18 november 1947 te verzekeren. Een paar dagen later kon een vaarplan gemaakt worden voor de V.N.S. dienst naar Britsch Indië. Volgens de V.N.S. planning zou het schip omstreeks 10 december te Rotterdam opgeleverd worden, 11 december beginnen met laden te Antwerpen en na bijgeladen te hebben de reis beginnen te Rotterdam op 27 of 28 december 1947. Indien de LOOSDRECHT niet op tijd zou zijn kon de V.N.S. de SWEELINCK van Van Nievelt, Goudriaan & Co. inzetten en de LOOSDRECHT doorschuiven naar de Holland-Perzische Golf Lijn om daarin de SWEELINCK te vervangen. De Holland-Britsch Indië Lijn moet persé bediend worden en op 27 of 28 december 1947 afvaren vanwege de concurrentie. Het Deense E.A.C. zette het snellere Victory type schip TRANQUEBAR (ex KINGS POINT VICTORY) in waartegen de V.N.S. een "vechtschip" ging inzetten. De agenten kregen de opdracht alle vracht uit de markt te halen, desnoods tegen een lager tarief.

De Holland-Amerika Lijn zorgde voor 500 ton bunkers en gaf de Liberty terug op 17 november 1947, 04:00 uur.

Op de dag dat de verzekering inging (18 november 1947) vertrok de FILIPS VAN MARNIX inderdaad en wel om 09:00 uur en passeerde Ambrose Lightvessel om 11:35 uur in ballast op weg naar Baltimore. Daar arriveerde ze op 19 november en vertrok 21 november met 9.164,8 ton kolen in de ruimen en bovendien diverse reserveonderdelen voor de V.N.S. en andere Liberty's.



(foto: NN/Stegro).

De Staat der Nederlanden gaf de FILIPS VAN MARNIX op 20 december 1947 om 08:30 uur in bare-boat charter aan N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf. Onder de naam LOOSDRECHT ging het op 21 december 1947 in combinatie-charter bij de V.N.S. en vertrok de volgende dag naar Antwerpen om te laden voor een rondreis in de Holland-Perzische Golf Lijn. De geplande 11 december in charter haalde de LOOSDRECHT niet waarop de SWEELINCK de rondreis ging maken in de Holland-Bengalen-Burma Lijn/Holland-Bombay Karachi Lijn.

De eerste 2 reizen voer de LOOSDRECHT in de Holland-Perzische Golf Lijn, reis 3 ving aan op 22 november 1948 in de Holland-Bengalen-Burma Lijn.

Koop

De charter van de LOOSDRECHT liep af op 27 december 1950 in tegenstelling tot de andere Liberty contracten die in de eerste helft van 1950 afliepen. Begin mei 1949 begon VO al te bekijken of na afloop het schip overgenomen zou worden of om het nog eens voor 3 jaar te charteren. Over de eerste 3 jaar betaalde VO *f* 3,25 per ton DW, voor de 2^e periode kwam dat neer op *f* 2,00 per ton DW met de kosten voor survey resp. voor de regering en bevrachter. De aankoopprijs in 1950 bedroeg *f* 923.950, met een huurprijs van *f* 257.400 per jaar zou koop voordeliger uitpakken.

Op 3 oktober 1950 kocht van Ommeren de LOOSDRECHT en bracht deze in bij "De Maas". De lusten en lasten van het schip waren vanaf 20 september 1950 om 08:30 uur voor rekening van de rederij en moest *f* 995.712,50 overgemaakt worden op de rekening van de Nederlandsche Handelmaatschappij te Den Haag. Het linnengoed, dat zich op die datum nog aan boord bevond, moest afzonderlijk met de staat afgerekend worden.

Het stoomschip LOOSDRECHT, gebrand met 807Z 'S-HAGE 1948, is op 28 november 1950 ingeschreven te 's-Gravenhage met als eigenaar N.V. Stoomvaart Maatschappij "De Maas".

1950 reis 6, Holland-Bengalen-Burma Lijn.

1951 reis 7, Holland-Bengalen-Burma Lijn.

1951 reis 8, Holland-Bengalen-Burma Lijn.

1952/3 in charter V.N.S. krachtens de Combinatie-Overeenkomst 1952, in het boekjaar 1953 op participatiebasis.

4-9-1952 t/m 22-1-1953 reis 11, Holland-Perzische Golf Lijn, 141 dagen.

23-1-1953 t/m 26-6-1953 reis 12, Holland-Bengalen-Burma Lijn, 155 dagen.

27-6-1953 t/m 21-11-1953 reis 13, Holland-Bengalen-Burma Lijn, 148 dagen.

22-11-1953 t/m 23-4-1954 reis 14, Holland-Bengalen-Burma Lijn, 153 dagen.

24-4-1954 t/m 7-10-1954 reis 15, Holland-Bengalen-Burma Lijn, 167 dagen. 1954 (reis 15) naar Narvik om erts te laden voor Antwerpen.

8-10-1954 t/m 15-3-1955 reis 16, Holland-Perzische Golf Lijn, 8-10-1954 vertrokken van Antwerpen, 159 dagen.

16-3-1955 t/m 10-7-1955 reis 17, Holland-Perzische Golf Lijn, 117 dagen.

11-7-1955 t/m 21-9-1955 reis 18, Holland-Bengalen-Burma Lijn, 73 dagen.

18-10-1955 reis 19, Holland-Perzische Golf Lijn, 18-10-1955 vertrokken van Antwerpen, 15-2-1956 (ETA) te Rotterdam.

22-5-1957 t/m 20-7-1957 reis 24, Holland-Afrika Lijn, thuisreis via Suez, 60 dagen.

9-1-1960 t/m 13-10-1960 in charter V.N.S.



(Foto: Skyfoto/Phs. van Ommeren).

24-9-1960 vertrokken van Aqaba, 26-9-1960 passage Suezkanaal, 10-1960 tijdens een storm in Het Kanaal viel de besturing uit, 9-10-1960 door de Franse sleepboot ABEILLE binnen gebracht te Cherbourg, 12-10-1960 na reparatie vertrokken van Cherbourg.

14-10-1960 t/m 13-6-1961 in charter V.N.S., 15-1-1950 aanvang kustreis te Antwerpen, gelost c.q. geladen te Londen, Bremen, Hamburg en Amsterdam, doorna gevaren naar de Perzische Golf (Holland-Perzische Golf Lijn).

Verkoop

Eind 1960 liep het stoomschip tegen de survey aan en van Ommeren ging rekenen of er nog iets met het schip gedaan kon worden. Een survey zou ongeveer £ 75.000 kosten tegen een sloopprijs van rond de £ 50.000. Bij verkoop kon het schip z'n f 800.000 of £ 75.000 opbrengen. Vanuit Hong Kong kwamen er berichten dat een dergelijk type schip nog rendabel in de vaart kon blijven. Van Ommeren kreeg contact met de rederij Patt Manfield & Co. Ltd. te Hong Kong (FIELDSCO) die een plan had ontwikkeld om samen 2 Liberty's in te zetten. Een schip onder de vlag van Hong Kong kostte f 1.274 per dag tegen f 2.359 per dag onder Nederlandse vlag waarbij vooral het verschil in loonkosten (f 576,00) voor een belangrijk deel aan bijdroeg. Met de heersende tarieven kon jaarlijks een leuke winst gerealiseerd worden. Een nadeel zou het tussendek kunnen zijn daar de meeste reizen met graan, erts of andere bulkproducten gemaakt konden worden. Patt Manfield & Co. Ltd. zou de GALAXY inbrengen en van Ommeren de LOOSDRECHT op 50/50 basis. Het contact liep via het Londense kantoor Phs. van Ommeren (London) Ltd. Het moest in het geheim blijven gebeuren, b.v. via Rhein-Seevracht G.m.b.H. te Bazel of United Parcel Tankers Inc. te Nassau, Bahamas en zo ver mogelijk weg van het hoofdkantoor te Rotterdam. Het liefst diende het ondergebracht te worden in een land met aantrekkelijke fiscale voordelen en niet zulke strenge regels. Patt Manfield & Co. zou het beheer gaan verzorgen en de schepen zouden in een nieuwe rederij ondergebracht worden te Panama of op de Bermuda's. De overeenkomst met Patt Manfield & Co. betrof een looptijd van 5 jaar waarna de schepen tussen de £ 40.000 en £ 60.000 op konden brengen als ze verkocht zouden worden voor sloop. Op dat moment verbleef de LOOSDRECHT in de Perzische Golf en moest Khorramshahr, Perzië en Basrah aanlopen voordat op 2 januari 1961 de terugreis zou aanvangen naar West-Europa. Daar vandaan zou het nog een uitreis maken naar de Perzische Golf waarna het uit charter zou gaan bij de V.N.S. Een andere LOOSDRECHT ging het charter overnemen, de voormalige LANGLEECLYDE van Medomsley Steam Shipping Co. Ltd. te Londen. Van Ommeren deed al langer zaken met Patt Manfield & Co. die o.a. bemiddelde bij de verkoop van schepen die naar de sloop te Japan gingen. Patt Manfield, opgericht in 1957, hield zich bezig als reder, metaalhandelaar, in- export van goederen, scheepsbouwer en makelaar.



Patt Manfield had de Liberty GALAXY in 1960 gekocht van Frankrijk waar Cie. des Messageries Maritimes te Parijs het beheer uitoefende over de Liberty met de naam BREST. (Foto: A. Duncan).

Aanvankelijk leverde het de nodige problemen op om het schip te financieren. United Parcel Tankers Inc. te Nassau kreeg opdracht het schip te kopen en de nieuwe rederij op te richten. United Parcel Tankers Inc. (UPT), was een dochterbedrijf van Phs. van Ommeren (London) Ltd. te Londen en Medomsley Steam Shipping Co. Ltd. te Londen op 50-50 basis. Het geld circuleerde daarna wat rond tussen Rotterdam, Londen en Nassau waarbij New York ook een rol speelde. Begin 1961 verkocht "de Maas" de LOOSDRECHT voor £ 80.000 aan United Parcel Tankers Inc. te Nassau met de bedoeling het schip door te verkopen aan een nieuw op te richten maatschappij te Panama.

Dat leek het beste als Patt Manfield & Co. ook een belang in het schip zou nemen en van Ommeren een belang in de GALAXY om de belangen goed te laten behartigen door het managent van Patt Manfield & Co. Die betaalde in 1960 £ 80.000 aan Frankrijk voor de BREST die te Duinkerken lag, ze kreeg de naam GALAXY en van Ommeren hielp mee om het schip geladen in het Verre Oosten te krijgen. Daar had het schip een charter tot oktober 1961 bij het Japanse Daiichi voor reizen tussen Vancouver en Japan met graan.

Enige angst bestond bij van Ommeren omdat er na april 1961 een reis gepland stond om erts te laden te Marmagoa, India en er een boycot heerste te India van de havenarbeiders. Het leek een goed idee het schip voor de reis naar Japan de naam LOOSKERK te geven om de naam LOOSDRECHT niet te besmetten, het nieuwe VO schip zou ook die naam krijgen.

Na die reis en overdracht stond het 4-jaarlijkse survey op het programma. Volgens Patt Manfield & Co. kon dan het beste op een Japanse werf plaatst vinden. Die boden een redelijk tarief en met de betaling kon een jaar gewacht worden.

Begin maart stelde van Ommeren voor het schip onder de vlag van Hong Kong te brengen met een 50/50 belang van VO en Patt Manfield & Co. De Panamese maatschappij zou dan alleen voor het operationele beheer zorgen. Patt Manfield zou zorg dragen voor chartering, bunkeren, bemanning, reparaties enz. Patt Manfield & Co. ging akkoord met de voorwaarden voor de 2 rederijen op 50/50 basis. Voor het management vroeg men HK\$ 5.000 per maand. De verzekering bracht het Londense Kantoor onder bij Harvey, Trinder & van Ommeren Ltd. ter van waarde £ 184.000.

Laatste reis

Op 31 maart 1961 vertrok de LOOSDRECHT van Hamburg op de laatste reis in charter bij de V.N.S. naar de Perzische Golf met een verwachte aankomst te Bahrain op 22 april 1961. Vandaar diende nog Khorramshahr en Basrah aangelopen te worden volgens het schema van de V.N.S.

Om de GALAXY onder te brengen stelde Patt, Manfield voor om de maatschappij Galaxy Shipping Co. Ltd. op te richten en de LOOSDRECHT in te brengen in Crescent Shipping Co. Ltd. Phs. van Ommeren Shipping (U.S.A.) betaalde US\$ 28.000 (£ 10.000) aan Patt, Manfield als eerste aanbetaling in Crescent Shipping Co. Ltd., een paar dagen later betaalde Patt Manfield US\$ 28.000 aan New York als eerste aanbetaling in de aankoop van de LOOSDRECHT. Daarna moest UPT voor de rederij en schip gaan zorgen.

Begin mei wist Van Ommeren nog niet welke vlag dat de LOOSDRECHT na de verkoop zou gaan voeren. De vlag van Hong Kong bood wel voordelen, als nadeel zou het moeten varen met minstens 5 Britse officieren en die waren destijds moeilijk te krijgen. Dat probleem bestond niet voor Panamese schepen

met een Chinese bemanning. Alleen de kapitein kon uit Engeland komen, de rest van de bemanning uit China waardoor de loonkosten relatief laag bleven. Dat bood ook goede mogelijkheden voor de CRESCENT na verkoop. Het schip onder de vlag van Hong Kong brengen kon ook voordeel opleveren, China bood dan goede prijzen aan, o.a. voor suiker uit Cuba.

Van Ommeren te Rotterdam stelde voor om de maatschappij United Parcel Tankers Inc. te veranderen in Crescent Shipping Co. Ltd. met vestiging te Panama en het schip de Panamese vlag te geven. Ook kwamen met het voorstel dat United Parcel Tankers Inc. 50% van de aandelen in Crescent Shipping Co. Ltd. en 50% van de aandelen in Galaxy Shipping Co. Ltd. moest nemen.

Zout

De gevreesde reis van India naar Japan ging niet door. In plaats daarvan kreeg de LOOSDRECHT een reis van Salif te Jemen met zout naar Japan. Op 5 juni 1961 vertrok ze van Abadan, Perzië (nu Iran) naar Salif, Yemen waar ze op 14 juni 1961 arriveerde om de lading zout aan boord te nemen. Daar vandaan vertrok ze op 21 juni naar Niigata met aankomst op 21 juli. De overdracht aan de nieuwe eigenaar stond gepland op 29 juli 1961 te Fushiki, Japan. Na een gedeelte van de lading te hebben gelost te Niigata vertrok ze 3 dagen later naar Fushiki om verder te lossen en overgedragen te worden.

Patt Manfield had gezorgd voor de oprichting van Crescent Shipping Co. S.A. en inschrijving in het Panamese register. Op 18 juli 1961 is de LOOSDRECHT ingeschreven als CRESCENT en kreeg roepsein HOHF. De rederij volgde op 24 juli met de officiële registratie in de Republiek Panama.

FIELDSCO nam op 29 juli 1961 te Fushiki het schip over, voor kapitein J.H. van Bueren en de bemanning stond een gecharterd vliegtuig klaar voor de terugreis. Bij inspectie kwam naar voren dat het schip in goede conditie verkeerde, wel had de winch van ruim IV constant problemen. Bij inspectie van de stores en reserveonderdelen bleek dat er het laatste jaar bijna niets was geleverd.

Officieel is de LOOSDRECHT op 1 augustus 1961 te Fushiki overgedragen en kwam die dag in beheer bij Patt, Manfield & Co. Ltd. te Hong Kong. Daar kwam de nieuwe naam CRESCENT er op te staan met een mooie, nieuwe Panamese vlag op het achterschip. Die dag is ook de overeenkomst met Patt Manfield & Co. Ltd. (FIELDSCO) in de rederijen duidelijker geworden. Van de aandelen Crescent Shipping zou 51% naar U.P.T. gaan en Patt Manfield 49% krijgen, voor Galaxy Shipping moest dat Patt Manfield 51% en U.P.T. 49% worden. Patt Manfield wilde starten met Galaxy Shipping tussen augustus en november 1961 op dezelfde basis als met Crescent Shipping.

Werf

Omdat de survey afliep vertrok de CRESCENT na het lossen naar Aioi Ishikawajima-Harima Shipyard. Vooraf had men de planning gemaakt: 5 augustus 1961 aankomst te Aioi, 9 augustus 1961 in dok, 13 augustus 1961 uit dok, 17 augustus 1961 gereed en vertrek. In die tijd veranderde het ook van klasse, van Lloyd's Register naar Bureau Veritas. Op 6 augustus 1961 kwam de surveyor aan boord, die constateerde veel roest op vitale delen zoals de runners, de blokken en aan de winch. De bemanning hoefde niet stil te zitten. Ook in de machinekamer deed bemanning zelf veel werk en reviseerde o.a. de meeste pompen, generators enz. Wat ze zelf niet konden doen, zoals de machine en ketels, voerde de werf uit. Alleen, er was geen tijd of zoiets om het VO embleem over te schilderen. Medio september klaagde VO Londen nog bij FIELDSCO dat het VO zichtbaar was. In de schoorsteen hing het niet daar de LOOSDRECHT voor de V.N.S. in charter had gevaren en zodoende die kleuren voer. Aan de werf ontbrak de verf om het VO aan de deadweight-scale te schilderen in de kleur van de schoorsteen. Wel verklaarde FIELDSCO dat het logo na de overname te Fushiki is geleverd.

Na vertrek van de werf liep de CRESCENT in de Zuid Chinese Zee 11 mijl tijdens de reis van Japan naar Goa in ballast. Bij 71 omwentelingen lag het verbruik op 26,5 ton per dag. Op de Indische Oceaan bedroeg dat 10,24 mijl bij 70,16 toeren en verbruikte 26,06 ton. Het laden van 10.050 ton ijzererts te Mormugoa Harbour eindigde op 23 september waarna de terugreis aanving. Vol beladen liep ze van Goa tot aan de ingang van Straat Malakka bijna 10 knopen, de machine draaide 66 toeren en het verbruik lag op 28,25 ton.

Opgelegd

In juni 1962 begon het tegen te zitten, de markt zakte behoorlijk in. Patt Manfield zag geen andere uitweg als de CRESCENT op te leggen te Hong Kong na het beëindigen van de reis. De CRESCENT arriveerde op 7 juli 1962 te Kamaishi om te lossen. De agent te Japan, Toei Kaiun Sangyo Kaisha Ktd., kreeg opdracht niet meer te laten bunkeren en provianderen te Kamaishi als nodig is om Hong Kong te bereiken. Na aankomst te Hong Kong moesten er betrouwbare mensen aan boord de wacht houden en zorgen voor het onderhoud. Technici van Patt Manfield's sloopwerf zouden de machine, ketels en hulpwerktuigen onderhouden zodat alles in goede staat bleef. Ook moesten de mensen er voor zorgen dat het dusdanig verankerd lag om het komende tyfoonseizoen te trotseren. Het schip zou zo weer kunnen varen als het aanbod weer aan zou trekken, tenslotte kon het nog 3 jaar onder klasse varen.

Om 12 juli 1962 vertrok het in ballast naar Hong Kong om daar te worden opgelegd. In augustus overkwam de GALAXY hetzelfde lot, ook voor dat schip kon geen rendabel werk gevonden worden.

Wanda

Tyfoon Wanda (international designation: 6216) was de 59e en hevigste in het tyfoonseizoen dat begon in augustus 1962. Wanda bereikte windsnelheden van 175 km/uur in de Zuid Chinese Zee, met windvlagen van 261 km/uur kwam ze te op 1 september 1962 te Hong Kong aan land. Duizenden huizen gingen verloren wat 72.000 mensen dakloos maakte en 434 mensen vonden de dood.



De CRESCENT, liggend ten anker, ging net als 19 andere zeeschepen de kant op. Ze op de rotsen kwam terecht in een smalle baai aan de zuidkant van Plover Harbour. Vanaf de achterkant van de opbouw tot de achterste mast zat de CRESCENT vast op de rotsen. Het achterschip lag nog in diep water, het voorschip stak 2 meter boven de wal uit. Bij hoog water op 12 september 1962, met 3 meter verhoging, stak het voorschip nog boven het water uit. Uit de voorste ballasttanks liet men de circa 150 ton water lopen om het breken tegen te gaan. Op 14 september onderzochten experts het schip, het voor- en achterschip waren vrijwel onbeschadigd. De schade aan het middenschip, dat vast stak op de rotsen, kon niet goed ingeschat worden. Mocht het vlot komen, dan zou de opgelopen schade al snel de helft van de verzekerde waarde bedragen. Bovendien bestond de kans dat het schip in tweeën zou breken tijdens de berging.



In Tolo Harbour lagen gestrand met een verzekerde waarde: CRESCENT £ 184.000, FORTUNE LORY £ 100.000 (bouwjaar 1944/7.062 BRT), OCEAN VENTURE £ 60.000, NORELG £ 120.000 (1936/4.238 BRT, berging begon eind september), HAI JYE HK\$ 400.000, BOGOTO vlot gebracht en VINKON £ 100.000 (1944/7.160 BRT). Binnen redelijke tijd waren vlot gebracht de GOMPHINA (Shell Tankers Ltd. 1948/5.739 BRT), YENI MESERRTE (5.272 BRT, ex SALANDO, N.V. Rotterdam Lloyd, 6-9-1962 vlot en naar Gin Drinkers Bay voor sloop), LIAN HIN 1921/1.545 BRT en ELYS HARBOUR 1946/7.800 BRT, de Britse CRONULLA 2.330 BRT lag toen nog op de slagzij, is later gesloopt. Ook de MANGROVE HARBOUR 1937/8.046 BRT, NORTH POINT 1939/5.070 BRT, POLARIS FINDER 1944/215 BRT, SHUN WAH 1938/4.969 BRT, TAIFOOKLOY 1943/1.908 BRT en TUNG FENG 1946/6.458 BRT sloegen los en dreven op de wal. Verder veroorzaakte Wanda aanvaringen en bracht schepen tot zinken.

Sloop

Na de stranding liep de CRESCENT steeds meer schade op, bij hoog water schuurde het middenschip over de rotsen. Manager Patt Manfield nam contact op met verzekeraar Harvey, Trinder & van Ommeren Ltd. en had een offerte van Universal Engineering Company van £ 45.000 voor het vlot brengen. Het schip zou, in geval het vlot kwam, £ 40.000 opbrengen bij een sloper. Dat moest dan wel gebeuren in combinatie met andere vlot te brengen schepen. Niet gerekend daarbij de mogelijke schade van de berging maakte dat Patt Manfield het total-loss wilde laten verklaren. Het enigste bergingsbedrijf dat wel interesse had om de klus te klaren, bood £ 40.000 zoals ze lag op 22 september 1962 op basis van "no cure no pay". De schade schatte men in op £ 90.000 en daar zou nog wel een slordige £ 10.000 bijkomen aan schade die de berging ging veroorzaken. FIELDCO dacht meer aan een bedrijf dat £ 35.000 bood voor het schip en het daarna ter plaatse zou slopen. Patt Manfield verzocht de verzekering £ 140.000 uit te keren en met de opbrengst van het schip (£ 35.000) zou het uitkomen op de verzekerde waarde. Experts zagen af van vlot brengen en verklaarden het schip total-loss. Harvey, Trinder & van Ommeren Ltd. maakte op 12 november 1962 £ 145.000 (minus £ 1.450 voor Commission on Collection) over aan Phs. van Ommeren (London) Ltd. en sloot het dossier. Het gestrande schip is verkocht aan een sloper die het ter plaatse sloopte. Begin maart 1963 was de sloop van de CRESCENT praktisch voltooid. (Foto's stranding: NN, collectie J. Leynse).

s.s. GALAXY 5125489 vrachtschip HOOI

Gebouwd 1942, Permanente Metals Corp., Shipyard No. 1, Richmond, Californië (499)

7.285 BRT 4.026 NRT 10.595 DWT

135,08 (128,91) x 17,41 x 11,38 x 8,438 meter.

242467, vrachtschip, Liberty, type EC2-S-C1, 5 laadruimen, G 12.565 m³, B 11.148 m³, laadbomen, 1 x 50 ton, 1 x 15 ton en 12 x 5 ton SWL, 1.825 ton bunkers, 11 kn.

2.500 IPK, T 3 cyl, 620, 940 en 1780 x 1220, Joshua Hendy Iron Works, Sunnyvale, Californië.

EMC Hull #399, 14-9-1942 kiel gelegd, 23-10-1942 te water gelaten, 7-11-1942 opgeleverd als JOHN McLEAN aan U.S. War Shipping Administration, San Francisco-U.S.A.

1947 verkocht aan French Government, Min. de la Marine Marchande, Le Havre-Frankrijk, in beheer bij Cie. Générale Transatlantique, herdoopt BREST.

1949 in beheer bij Cie. des Messageries Maritimes, Duinkerken.

1960 verkocht aan Galaxy Shipping Co. S.A., Panama, in beheer bij Patt, Manfield & Co. Ltd., Hong Kong, herdoopt GALAXY.

10-1960 voor 12 maanden in charter bij Daiichi, Japan voor reizen tussen Vancouver en Japan met graan

1968 verkocht aan Cia. Elios Navegacion Ltda. S.A., Panama, in beheer bij Yee Fong Hong Ltd., Hong Kong, herdoopt ELIOS.

1970 verkocht voor sloop aan Nan Kwang Steel Co. Ltd., Kaohsiung, 25-6-1970 gearriveerd te Kaohsiung, 1-7-1970 aanvang sloop, sloop voltooid op 31-7-1970.

Poolreizenspecialist Oceanwide Expeditions voorziet groei



De Nederlandse expeditie-cruisemaatschappij Oceanwide Expeditions sluit het financiële jaar 2010 positief af. Door een beperktere capaciteit aan hutten in 2010 daalde de omzet van Oceanwide Expeditions licht naar E 16.5 miljoen. De operationele kosten daalden met 9%. Het bedrijfsresultaat uitgedrukt in EBITDA steeg met 63 %. De vooruitzichten voor 2011 zijn wederom positief. De schepen die deze zomer actief zijn in het Arctisch gebied hebben een bezettingsgraad van bijna 100% terwijl de boekingen voor de cruises van het schip PLANCIUS naar Antarctica een stijging laten zien van 70% t.o.v. vorig jaar.

Oceanwide speelt in op comfort

De cruisespecialist in de Poolgebieden heeft in 2010 aanzienlijke veranderingen doorgevoerd in haar vloot. Het nieuwe vlaggenschip PLANCIUS werd onlangs in de vaart genomen. Twee door Oceanwide Expeditions gecharterde Russische schepen werden in hetzelfde boekjaar gefaseerd uit de vaart genomen. De verandering in het productaanbod heeft alles te maken met de nieuwe positionering van

Oceanwide Expeditions. De cruisespecialist anticipeert hiermee op de veranderende vraag in de markt: naar meer comfort aan boord van Poolexpeditieschepen.

Wereldwijd kansen

"We zien met name kansen voor onze schepen op de Amerikaanse en Duitse markt", zo zegt algemeen directeur van Oceanwide Expeditions Michel van Gessel. "Het verwachtingspatroon van de consument ten aanzien van onze cruiseschepen komt in deze markten overeen met datgene wat wij bieden. In Houston en Hamburg hebben wij ook eigen kantoren. We bewerken hier erg actief de markt door optimaal onze sales mensen in te zetten en aanwezig te zijn op beurzen", geeft van Gessel aan. Daarnaast verwacht van Gessel ook in Azië een aanzienlijke groei. Het toerisme groeit hier in rap tempo door een toename in de welvaart in met name India en China. Beide landen hebben ook onderzoeksstations op Antarctica gehuisvest. Reden voor Oceanwide om met name actiever te zijn in genoemde landen. "Met het in de vaart nemen van het comfortabele cruiseschip PLANCIUS voorzien wij in ieder geval al in een passend cruiseconcept voor avontuurlijke reizigers vanuit de hele wereld", aldus van Gessel.

Never stop exploring

Onder het motto "never stop exploring" zet de cruisemaatschappij uit Vlissingen voortdurend innovatieve reizen in de markt. Zo zal in aanvulling op het zeilschip Noorderlicht de driemaster REMBRANDT VAN RIJN de vloot gaan versterken met zeiltochten in West-Groenland. Daarnaast biedt Oceanwide Expeditions nu ook (charter)vluchten aan om zo snel en direct naar de cruiseschepen in Antarctica en het Noordpoolgebied te kunnen vliegen. (Bron: 18-7-2011, Navingo).

Straat Malakka



t.t. NINEMIA 7361908 1985-1985 vlcc

Gebouwd 1976, Howaldtswerke-Deutsche Werft, Kiel (78)

111.688 BRT 97.097 NRT 240.830 DWT

325,38 (310,02) x 49,05 x 26,88 x 20,611 meter.

17 ladingtanks, 287.035 m³, 184 en 10.952 ton bunkers, verbruik 168 ton/dag, 15,75 kn.

2 waterpijpketels, v.o. 539 m², 75,7 bar, de werf.

32.000 APK, 23.538 kW, 2 turbines, Kraftwerk Union A.G., West Berlijn.

12-12-1975 te watergelaten voor rekening van Egon Oldendorff, 4-1976 opgeleverd (GL-10193) als NIEDERSACHSEN aan Trave Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Lübeck-West Duitsland (Egon Oldendorff).

4-5-1977 gearriveerd te Flensburg en opgelegd, 1978 weer in de vaart gebracht.

1979 verkocht aan Holsatia Shipping Corp., Monrovia, thuishaven en vlag: Panama.

1981 verkocht aan Trave Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Duitsland.

1983 verkocht aan Ninemia Maritime Corp. S.A., Monrovia, thuishaven: Piraeus-Griekenland, in beheer bij Embiricos Shipping Agency Ltd., Londen (E.G.E. Embiricos & C. Patsalides), herdoopt NINEMIA.

15-12-1984 in ballast op weg naar Kharg Island getroffen door een Irakese Exocet raket in positie 27.50 NB. en 50.54 OL., machinekamer raakte daarop lek en er brak brand uit, 2 opvarenden kwamen daarbij om het leven, 16-12-1984 achter een sleepboot opnieuw getroffen door een raket, gesleept naar Dubai door de sleepboten SMIT RANGOON en SALVANGUARD met assistentie van de SALVALOUR, 20-12-1984 gearriveerd te Dubai, total-loss verklaard, verkocht aan Smit Tak, vlag: Nederland, verkocht voor sloop naar Zuid Korea, 1985 herdoopt MIA, 11-2-1985 vertrokken van Dubai naar Kaohsiung achter de sleepboot SMIT NEW YORK, 22-3-1985 gearriveerd te Kaohsiung, gesloopt door Shyeh Sheng Huat Steel & Iron Works Co. Ltd., de sloop begon 11-5-1985. (Foto: AM/Scheepsfotoruilbeurs, 12-1983).



Phs. van Ommeren



Loosdrecht



Gezien in de haven door Tom Koornhof



HIGHLAND NAVIGATOR 9239769, 27-2-2002 opgeleverd door SOVIKNES VERFT AS (134) aan Gulf Offshore N.S. Ltd., U.K., 23-9-2007 (e) verkocht aan Gulf Offshore Marine International S. de R.L., Panama, in beheer bij Gulf Offshore N.S. Ltd., Aberdeen, 2011 verkocht aan Gulfmark Offshore Marine Malta Limited, in beheer bij Gulf Offshore N.S. Ltd., Aberdeen, 2-7-2011 (AB) vlag: Malta, 2-7-2011 vertrokken van Rotterdam (foto).