

SCHEEPSFOTORUILBEURS

ZEEBRIEF#9

31 juli 2011



ACHTERGRACHT 8821802, 13-1-1990 te water gelaten, 11-4-1990 opgeleverd door Van der Giessen-De Noord B.V. (953) aan C.V. Scheepvaartonderneming Leidsegracht & C.V. Scheepvaartonderneming Achtergracht, Amsterdam, in beheer bij Sliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam, roepsein PCCL, 7.949 BRT, 6.689 EPK, 15,5 kn. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 12-3-1990, Nieuwe Waterweg). 20-7-2011 te Tauranga herdoopt TASMAN STAR.



ALASKABORG 9429962, 23-1-2009 te water gelaten, 31-3-2009 opgeleverd door Hudong-Zhonghua Shipbuilding Co. Ltd., Shanghai (1537A) aan Alaskaborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, roepsein PBQR, 11.864 BRT, 3-4-2009 vertrokken van Shanghai op de 1e reis, te Phu My, Vietnam windmolens en toebehoren geladen met bestemming Searsport, Maine, U.S.A. 2011 (LR) verkocht aan Bernhard Schulte Shipmanagement (Cyprus) Ltd., vlag: Panama, roepsein H3WB, 18-7-2011 gearriveerd in de IJmondhaven te IJmuiden, 28-7-2011 te IJmuiden herdoopt JOSÉ MARÍA ESPAÑA. (Foto: R.E. Zwama, 30-7-2011, Nieuwe Waterweg).



30-7-2011 vanaf IJmuiden gearriveerd in de Wiltonhaven te Schiedam. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 30-7-2011, Schiedam).



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., 21-4-2011 (e) verkocht aan Kamchatka Shipping Co. Ltd., Petropavlovsk-Kamchatskiy, thuishaven en vlag: Freetown-Sierra Leone, roepsein 9LC2105, 27-5-2011 (RS) herdoopt ALBLAS, 7-2011 (e) thuishaven en vlag: Petropavlovsk-Kamchatskiy-Rusland, roepsein UHAR, 21-7-2011 (e) herdoopt RADIK BASHIROV. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs).

ATLANTIC ACANTHUS 9189897, 4-6-1998 kiel gelegd, 2-12-1998 te water gelaten, 18-3-1999 (NK) opgeleverd door Shin Kochijyuko Co. Ltd. (7112) als ATLANTIC IRIS aan La Chemics Inc., Panama, in beheer bij Orient Marine Co. Ltd. (Tokyo Senpaku K.K.), 9.649 BRT, 5.349 NRT, 11.793 DWT, 12.600 EPK, 9.267 kW, Mitsubishi 7UEC52LS, Kobe Diesel Co. Ltd., Kobe Works, 24-12-2009 (e) in beheer bij Kyokuyo Shipping Co. Ltd., 2011 verkocht aan Lobato Investments Ltd., Athene, in beheer bij Chartworld Shipping Corporation, Athene, 29-4-2011 (m) vlag: Bahamas, roepsein C6ZG7 en herdoopt ATLANTIC ACANTHUS, 2011 in de pool bij Seatrade Groningen B.V.



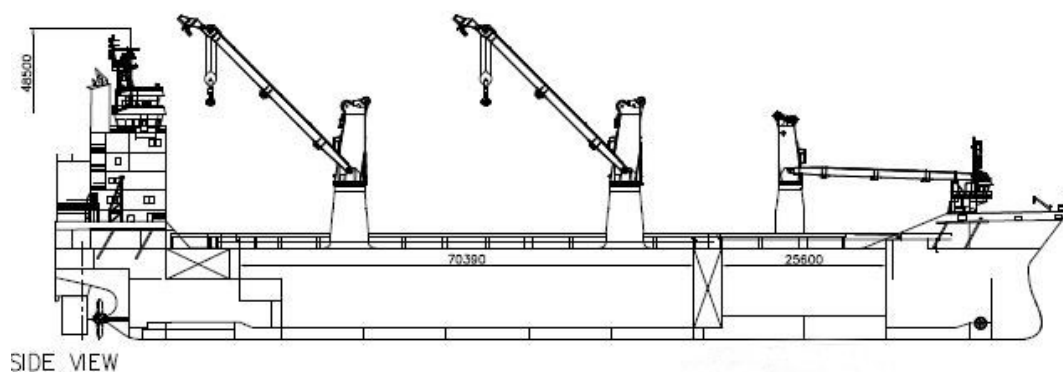
CLEARWATER 9077537, chemicaliëntanker, casco gebouwd bij B.V. Scheepswerf Lanser, Sliedrecht (708), 1-11-1995 proefvaart, 1995 opgeleverd door Breko B.V. Aggregaten & Motoren, Papendrecht (9304) aan Clearwater C.V., Papendrecht, in beheer bij Scheepvaartbedrijf Joosten B.V. (Clearwater Groep), 1.200 BRT, 79,90 (75,25) x (10,90) x 6,55 x 4,360 meter, 1.680 EPK, 1.236 kW, 6 cyl, 4 tew, Deutz SBV6M628, Motoren Werke Mannheim A.G. (MWM), Mannheim, 11 kn., 9-2003 (e) ingebracht bij C.V. Clearwater II, Papendrecht.

15-6-2011 gearriveerd te Papendrecht, 7-2011 verkocht, 6-7-2011 vertrokken met bestemming Tuzla, Turkije, ETA 22-7-2011. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 23-7-2006, Calandkanaal, voor de brug).

BORE SONG 9443566, ConRo 220/RoFlex, 6-5-2011 (e) te water gelaten bij Flensburger Schiffbau-Gesellschaft m.b.H. & Co. K.G. onder bouwnummer 745, Nederlandse vlag, roepsein PCLX, 28-6-2011 (m) onder de vlag van Finland gebracht, roepsein OJOW, 8-2011 oplevering aan BORE Ltd., Finland, zusterschip: BORE SEA, 25.235 BRT, 13.375 DWT, 12.000 kW, 19 kn. 9-2011 in dienst op een dienst tussen Teesport, U.K. en Zeebrugge.



EEMS TRADER 9173185, casco gebouwd door Ceskoslovenska Plabva Labska A.S. (CSPL), Decin (459), 27-3-1999 opgeleverd door Scheepswerf Peters B.V., Kampen (459) als HANSA LÜBECK aan C.V. Scheepvaartonderneming "Hansa Lübeck", Werkendam, (Chr. Kornet & Zn. B.V.), in beheer bij Amasus Shipping B.V., 1-9-2004 verkocht aan Amasus Shipping B.V., bleef varen voor C.V. Scheepvaartonderneming "Hansa Lübeck", Delfzijl, 2006 in beheer bij Delta Fleet Support B.V., Haren, 2006 verkocht aan C.V. m.s. "Eems Trader", Delfzijl, 9-10-2006 te Harlingen uitgedokt als EEMS TRADER, roepsein PFAU, 10-10-2006 gearriveerd te Rotterdam, 9-11-2006 sleepboot ARION (Sleepdienst B. Iskes & Zn., IJmuiden) te Brest gearriveerd en de EEMS TRADER ingesloten, 14-11-2006 transport gearriveerd op de Nieuwe Waterweg met bestemming de Waalhaven te Rotterdam om te repareren, 2007 verkocht aan Fehn Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. M.S. "Fehn Mariner", Antigua & Barbuda, in beheer bij Fehn Bereederungs G.m.b.H. & Co., Leer, 28-11-2007 op de helling bij Shipdock B.V. te Harlingen gezet, 11-2007 thuishaven St. John's, vlag: Antigua & Barbuda. 7-2011 herdoopt FEHN MARINER. (Foto: Skyfoto Maassluis, 23-7-2011).



HAPPY 😊 BigLift Shipping B.V.

In DEEL-9 in het stukje uit de Schuttevaer stonden de schepen niet chronologisch waardoor er wellicht verwarring kan ontstaan.

HAPPY DELTA 9551935, 3-1-2011 (e) opgeleverd door Zhejiang Ouhua Shipbuilding Co., Ltd., Zhoushan (571) als HAPPY DELTA aan Happy Delta Scheepvaart B.V., Amsterdam, in beheer bij Biglift Shipping B.V. Amsterdam, roepsein PBXF, 12-1-2011 vertrokken van de werf, 14.784 BRT, 16.800 DWT, 8.400 kW, Wärtsilä.

HAPPY DIAMOND 9551947, 2-2011 opgeleverd door Zhejiang Ouhua Shipbuilding Co., Ltd., Zhoushan (572) als HAPPY DELTA aan Happy Diamond Scheepvaart B.V., Amsterdam, in beheer bij Biglift Shipping B.V., Amsterdam, roepsein PBXK.

HAPPY DOVER 9551959, 4-9-2010 te water gelaten, 21-12-2010 t/m 24-12-2010 proefvaart, 25-3-2011 opgeleverd door Zhejiang Ouhua Shipbuilding Co. Ltd., Zhoushan (573) als HAPPY DOVER aan BigLift Shipping B.V., Amsterdam, roepsein PBXH.

HAPPY DRAGON 9551961, 30-8-2010 casco gereed, 22-1-2011 einde proefvaart op zee, 16-5-2011 (e) 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).

HAPPY DYNAMIC 9551973, 10-10-2010 aanvang bouw (assemblage), 12-12-2010 uit dok Zhejiang Ouhua Shipbuilding Co. Ltd., Zhoushan onder bouwnummer 575, 5-2011 geplande oplevering, 24-7-2011 proefvaart, 7-2011 opgeleverd aan BigLift Shipping B.V., Amsterdam, roepsein PBXJ.

HAPPY SKY 9457220, 2012 oplevering door Larsen & Toubro Limited, Mumbai, India (81007) aan BigLift, roepsein PCCH, 15.000 BRT, 18.680 DWT.

HAPPY STAR 9457232, 2012 oplevering door Larsen & Toubro Limited, Mumbai, India (81008) aan BigLift, roepsein PCCP, 15.000 BRT, 18.680 DWT.



LEUVEDIEP 9421063, 29-10-2006 kiel gelegd, 9-10-2007 te water gelaten, 6-5-2008 (GL) opgeleverd door Nanjing Huatai Shipyard Co., Nanjing (YT05-4-03) als LEUVEDIEP aan Beheermaatschappij m.s. "Leuvediep" B.V., Groningen, in beheer bij Feederlines B.V., roepsein PHNQ, 5.598 BRT, 8.100 DWT, 3.000 kW, Caterpillar 6M32C, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., 27-8-2008 vertrokken van Amsterdam na 1^e aanloop in Nederland. 7-2011 onder de vlag van Liberia gebracht, roepsein A8ZO5. (Foto: W. Koper, 27-8-2008, NZ Kanaal).

LINGEDIEP 9421075, 30-1-2007 kiel gelegd, 12-3-2008 te water gelaten, 31-7-2008 (GL) opgeleverd door Nanjing Huatai Shipyard Co. Ltd., Nanjing, China (HT05-4-04) als LINGEDIEP aan Beheermaatschappij "Lingediep" B.V., Groningen, in beheer bij Feederlines B.V., roepsein PHPX, 5.624

BRT, na oplevering vertrokken naar Bar in de Adriatische Zee. 8-7-2011 onder de vlag van Liberia gebracht, roepsein A8ZO6.



LOENERDIEP 9421099, 18-10-2007 kiel gelegd, 16-7-2008 te water gelaten, 12-11-2008 (GL) opgeleverd door Nanjing Huatai Shipyard Co. Ltd., Nanjing (YT05-4-06) als LOENERDIEP aan Beheermaatschappij m.s. "Loenerdiep" B.V., Groningen, in beheer bij Feederlines B.V., roepsein PBON. 7-7-2011 onder de vlag van Liberia gebracht, roepsein A8ZO8. (Foto: B. Mikkelsen, 16-4-2009).

LOODIEP 9421087, 28-8-2007 kiel gelegd, 18-3-2008 te water gelaten, 10-10-2008 door Nanjing Huatai Shipyard Co. Ltd., Nanjing (YT05-4-05) opgeleverd als LOODIEP aan Beheermaatschappij m.s. Loodiep B.V., Groningen, in beheer bij Feederlines B.V., roepsein PHPZ. 7-2011 onder de vlag van Liberia gebracht, roepsein A8ZO7.



MAERSK EXPORTER 9121625, 16-2-1996 te water gelaten, 23-4-1996 opgeleverd door Miho Zosenho K.K., Shimizu (1459) als MAERSK EXPORTER aan Norfolk Line B.V., Scheveningen, 7-1996 in dienst

Scheveningen-Felixstowe, 8-1998 verkocht aan Dansk Supermarked Invest A/S, Højberg, thuishaven: Scheveningen, in beheer bij Norfolk Line B.V., 18-11-2006 in dienst Vlaardingen-Felixstowe, 15-5-2009 in dienst Dublin-Heysham, 12-7-2010 verkocht aan DFDS Seaways, ingebracht bij Norfolkline Irish Ship Owners Ltd., Vlaardingen, in beheer bij DFDS Seaways. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 20-5-2008, Nieuwe Waterweg). 23-7-2010 herdoopt SCOTIA SEAWAYS, roepsein PFSN. 1-2011 verkocht aan Stena Line Ltd., Vlaardingen, in beheer bij Stena Line Irish Sea Ferries, Birkenhead. 7-2011 bij Harland and Wolff te Belfast herdoopt STENA SCOTIA.



MAERSK IMPORTER 9121637, 10-1996 opgeleverd door Miho Shipyard, Shimizu (1460) aan Norfolk Scheepvaart Mij. B.V., Scheveningen, 29-11-1996 te Felixstowe gedoopt MAERSK IMPORTER, 11-1996 dienst Scheveningen-Felixstowe, 1999 verkocht aan Dansk Supermarked Invest A/S, Scheveningen, in beheer bij Norfolk Lijn B.V., 18-11-2006 dienst Vlaardingen-Felixstowe, 15-5-2009 dienst Dublin-Heysham, 12-7-2010 verkocht aan DFDS Seaways, ingebracht bij Norfolkline Irish Ship Owners Ltd., Vlaardingen, in beheer bij DFDS Seaways. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 24-5-2007, Nieuwe Waterweg). 1-2011 verkocht aan Stena Line Ltd., Vlaardingen, in beheer bij Stena Line Irish Sea Ferries, Birkenhead. 7-2010 herdoopt HIBERNIA SEAWAYS, roepsein PFSP. 7-2011 te Belfast herdoopt STENA HIBERNIA.

LADY ANNA 8801137, 25-6-1989 te water gelaten, 5-9-1989 opgeleverd E.N. de Viana do Castelo (152) als PORT SADA aan Portline Star S.A., Portugal, 1993 verkocht aan Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua & Barbuda herdoopt AMRUM, 1995 verkocht aan Lady Anna Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Vertom Scheepvaart- & Handelmaatschappij B.V., Rotterdam, herdoopt LADY ANNA, 2000 verkocht aan Atlantico Shipping S.A., La Coruna, thuishaven: Madeira-Portugal, in beheer bij Lopez Abente, in dok bij Vlaardingen Oost Shiprepair B.V., Vlaardingen herdoopt BORNEIRO, 2005 verkocht aan Rig Shipping Ltd., Malta, in beheer bij Astramar Transport Ltd., Riga, herdoopt RIG. Persbericht Kustwacht, 24 juli - 20:00 uur, Ook vandaag kenmerkte het weer zich weer door harde wind en regen. Op de Noordzee, boven de Waddeneilanden, heeft de onder Maltese vlag varende coaster RIG scheepslanding verloren. Het gaat hierbij om 15 á 20 pakketten hout. Door het Kustwachtcentrum is het Kustwachtvliegtuig ingezet om de pakketten te lokaliseren. (Bron: Kustwachtcentrum Den Helder).



NORDIC AMANDA 9012989, 20-11-1991 proefvaart en opgeleverd door Scheepswerf G. Bijlsma & Zn. B.V. (656) als SKAGENBANK aan C.V. Scheepvaartonderneming "Skagenbank", Delfzijl, in beheer bij Pot Scheepvaartbedrijf, 1999 verkocht aan Panta Rei Shipping C.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor Y. Beeckman, 21-6-1999 herdoopt PANTA REI, 2003 verkocht aan Fonnes Invest AS, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., 4-2-2003 herdoopt BERGFJORD, 23-4-2004 onder de vlag van de Ned. Antillen gebracht, 12-2004 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Nordic Amanda", Delfzijl, in beheer bij Marin Ship Management B.V., Farmsum, 12-2004 herdoopt NORDIC AMANDA, 3-1-2005 geregistreerd. 2-2-2011 (e) in beheer bij Flinter Management B.V. 4-7-2011 (e) verkocht aan Spotlight Management Ltd., Moroni-Comoros, 7-2011 (e) herdoopt BERGFJORD. (Foto SKAGENBANK: Scheepsfotoruilbeurs, 11-4-1995, Nieuwe Waterweg).



UAL AFRICA 9529243, 21-6-2011 voorschip naar Martenshoek gebracht, 21-7-2011 om 11:00 uur te water gelaten bij Bodewes Shipyards B.V. te Martenshoek onder bouwnummer 760, voorzien van een opmerkelijke voorschip, de zgn. Cross-Bow, bij een snelheid van 13 kn. moet dat een besparing van 25% brandstof opleveren, 22-9-2011 geplande proefvaart, 23-9-2011 geplande oplevering, roepsein PBCC, 24-9-2011 gepland vertrek naar Aberdeen op de eerste reis. (Foto: Bodewes Shipyards).

Groot Ship Design, een scheepsbouwkundig ontwerp en engineeringbureau, in het Groningse Leek ontwierp voor Bodewes Shipyards de boeg van NB 760 met de opmerkelijke Groot Cross-Bow.

De Groot Cross-Bow is een innovatieve boegvorm die door de golven snijdt. Ten opzichte van conventionele boegvormen met uitwaaijende sterven zal het schip met een Groot Cross-Bow minder

stampen en zijn snelheid beter vasthouden waardoor er veel energie, en dus brandstof, bespaard gaat worden. Testen in de ijstank van HSVA Hamburg hebben tevens bewezen dat de Groot Cross-Bow ook geschikt is voor ijssklasse schepen. In combinatie met een geoptimaliseerd onderwaterschip kan het geïnstalleerde vermogen naar beneden worden bijgesteld ten opzichte van schepen met een conventionele boeg. De Groot Cross-Bow is een antwoord op de vraag van reders om economisch betere schepen te ontwikkelen en zodoende de kosten per lading ton mijl omlaag te brengen.

De uitdaging van NB 760 was een Groot Cross-Bow te integreren in het scheepsontwerp met behoud van ruimtelijke en inhoud samen met het feit dat het schip uitgerust zou worden met ponton luiken bediend door een luikenwagen. De ontwerpers van Groot Ship Design en van Bodewes Shipyards zijn hierin geslaagd. (Bron: Bodewes Shipyards).

WESTERSINGEL 9202077, 8-6-1998 kiel gelegd, 24-4-1999 te water gelaten, 2-6-1999 technische proefvaart, 11-6-1999 opgeleverd door Schiffswerft und Maschinenfabrik Cassens G.m.b.H. (30221) als WESTERSINGEL aan C.V. Scheepvaartonderneming m.s. "Westersingel", Groningen, in beheer bij Armawa Shipping & Trading B.V., Haren, 17-7-2000 herdoopt X-PRESS ITALIA, 13-2-2001 herdoopt WESTERSINGEL, 2002 in beheer bij Reider Shipping B.V., 17-10-2003 herdoopt MSC BOSPHORUS, 29-9-2004 herdoopt WESTERN, 1-9-2005 (GL) herdoopt WESTERSINGEL, 6-9-2005 gearriveerd op de ankerplaats bij Hoek van Holland in afwachting van orders, 10-10-2005 in charter gegaan bij Eimskip (The Iceland Steamship Co.), herdoopt REYKJAFOSS, 2006 verkocht aan M.S. "Westersingel" Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Winschoten, in beheer bij Reider Shipping B.V., 8-2010 onder de vlag Antigua and Barbuda gebracht, roepsein V2FB6.

29-4-2011 tijdens een reis van Norfolk, VA. naar Groenland bij het aanlopen van Argentia, Newfoundland aan de grond gelopen, vlot gebracht en naar een haven gesleept, schade aan de schroef vastgesteld, 3-5-2011 een deel van de lading overgeslagen, 8-6-2011 achter en sleepboot gearriveerd te Emden voor reparatie, 31-7-2011 nog te Emden.

DELAMAR 9528500

Bodewes Trader.

20-4-2011 te water gelaten bij Marpro Shipyard te Polen onder bouwnummer Bodewes Hoogezand 705.

20-7-2011 bij Marine Projects Ltd. te Polen opgeleverd door Bodewes Shipyards B.V. aan Atobac Shipping AB, Ystad, Zweden, vlag: Gibraltar.

2.695 BRT, 4.030 DWT.

(Foto: Bodewes Shipyards, 7-2011, Marine Projects Ltd., Polen).



C-ODYSSEY, Multiworker 26, gebouwd door Den Breejen Shipyard B.V. te Hardinxveld-Giessendam onder bouwnummer 3528 voor Leask Marine Limited, Kirkwall, Schotland, U.K.



Zwakke punten werkschepen aangepakt

De multiworker C-ODYSSEY is zaterdag 23 juli in de vaart gebracht bij Den Breejen Shipyard in Hardinxveld-Giessendam. Dat de opdrachtgever Leask Marine uitermate tevreden is met de ontwerper Cees Schipper, tevens eigenaar van Marine Development Holland (MDH), blijkt wel uit de naam van het schip, 'de C staat voor Cees.'

Cees Schipper kreeg uit Schotland de opdracht een werkschip binnen zes maanden te bouwen dat op zee generatoren van 105 ton kan vervoeren en niet te veel kost. 'Normaal gesproken duurt de bouw minstens 9 maanden, ik ben trots dat we binnen de tijd een goed schip hebben afgeleverd dat nog scherp geprijsd is ook. De opdrachtgever werkte eerst met schepen die 7.000 euro per dag kosten, dit 24-meterschip kost 3.500 euro per dag. Bovendien besparen de motoren bij 1.500 toeren of 9 knopen, 75 liter brandstof per uur.'

Nieuwe rompvorm

Ondanks de tijdsdruk wilde Schipper een uniek schip ontwerpen. 'Ik wilde alle zwakke punten van werkschepen aanpakken.' En die nadelen bestonden uit een hele waslijst: 'Werkschepen zijn langzaam, varen slecht rechtuit op een lange reis, manoeuvreren belabberd, er is geen ruimte voor accommodaties en het schip mist comfort voor de bemanning.'



Nieuw werkschip C-ODYSSEY heeft 120 ton trekkracht

Het varen verbeterde Schipper door de rompvorm aan te pakken. Het casco is niet vierkant, maar loopt voor en achter schuin omhoog. De 5-bladschroeven krijgen relatief veel water, waardoor het schip met gemak met haar 2 Caterpillar-motoren van 1.200 pk/per stuk 11 knopen haalt. Volgens Schipper manoeuvreert het schip ook erg makkelijk door de speciale vorm. Wanneer het zware lading aan boord heeft, moet dat met 130 ton aan ballasttanks ook geen probleem zijn. 'We kunnen haar trimmen in iedere gewenste richting, zodat het schip altijd recht blijft liggen.' Door de speciale vorm van het schip is ze wel wat zwaarder dan normaal, 250 ton. 'Ja, het is een dikkertje', lacht Schipper.

Comfort

Een groot punt van ergernis was voor Schipper het gebrek aan comfort op werkschepen. 'De 6-koppige bemanning is voor langere tijd aan boord, het is fijn als het dan prettig toeven is. Ik weet dat comfort bijna haaks op de scheepvaart staat, maar met kleine dingen kun je al een verschil maken. De mess is bijvoorbeeld uitgerust voor 8 personen en modern ingericht.'

Voor de stuurhut is erg aangepast. Zo is er een wc meteen naast de stuurhut, zodat je niet helemaal naar beneden hoeft in je vieze werkkleding. In de stuurhut is ruimte voor de kapitein plus vijf bemanningleden om te zitten, wat overleg gemakkelijk maakt. De ramen van de stuurhut zijn een verhaal apart. 'Ik wilde geen sponning in het midden, want ik wilde maximaal zicht op het dek. Dus hebben we gigantische ramen van 39 mm dik speciaal laten bouwen. De leverancier had twee man op pad gestuurd om de ramen te installeren. Maar die dingen waren niet te tillen. Ze hebben uiteindelijk met een kraan de ramen aan boord gezet en vervolgens met vier man geïnstalleerd', zegt Schipper.

Het comfort stopt niet in de stuurhut. Om zo min mogelijk lawaai aan boord te horen, staan de motoren op rubberen matten in de machinekamer, waardoor zelfs met alle motoren aan de herrie in de 4

slaapvertrekken niet boven de 54 db komt. 'Op dit schip gaan Schotten werken. Die doen hun mond wel open als het ze niet bevalt aan boord. Dus ik geprobeerd het zo aangenaam mogelijk te maken.'

Getijdgeneratoren

De Schotten gaan getijdgeneratoren onderhouden en verplaatsen. Tussen de Schotse Orkney-eilanden is het verschil tussen eb en vloed 6,5 meter. Twee keer per dag perst het zeewater zich met een enorme kracht tussen de eilanden door. Met de generatoren wordt die kracht omgezet in energie.

'De generatoren wegen 105 ton, het schip moest dus een enorme trekkracht hebben. Het schip is aan de voorkant hoger dan achter, zodat het meer trekkracht over de kop aan kan. Ook zorgt de hoogte voor extra drijfvermogen. Met twee lieren van 60 ton, kan het schip 120 ton aan. De kraan aan boord kan 31 ton op vier meter tillen.

De C staat voor Cees en het is 'een dikkertje'

Het werkschip is gebouwd bij Den Breejen Shipyard in Hardinxveld-Giessendam. 'Ik wil nooit een schip afbouwen in het buitenland. We gaan voor kwaliteit. Ik weet nu wat er in het werkschip zit en de opdrachtgever kan iedere drie weken langskomen. Bovendien heb ik een enorm vertrouwen in deze werf. Als de projectleider zegt dat het goed zit, dan vertrouw ik hem.'

Schipper wil dat dit schip de standaard wordt voor volgende ontwerpen. 'Ik wilde eigenlijk een patent op de vorm van het schip aanvragen, maar dat blijkt onmogelijk. Als mensen mij nu kopiëren, dan neem ik het als een compliment', aldus de ontwerper.

Technische details

Lengte boven waterlijn: 25,55 m, lengte onder waterlijn: 24,25 m; breedte: 10,38 m, holte: 3,81 m, diepgang: 2,50 m; accommodatie: 2x 2-persoons-, 2x 1-persoonkamer; motoren: 2 x Caterpillar Diesel C32; snelheid: 11 knopen.

(Bron en foto: Schuttevaer, Tessa Heerschop, tekeningen: Leask Marine).



ESNAAD 712 9585302, 29-1-2010 te water gelaten bij Penguin Shipyard, Indonesië, afgebouwd door Damen Shipyards B.V., Gorinchem voor Esnaad, Abu Dhabi (Adnoc Group), onder Nederlandse vlag roepsein PDNE, 25-7-2011 proefvaart met thuishaven Abu Dhabi op het achterschip, 28-7-2011 vlag: St. Vincent Grenadines, roepsein J8B4515, 29-7-2011 proefvaart in Europoort o.a. trekproeven. (Foto: 25-7-2011, R. Zegwaard <http://tugfoto.blogspot.com>).

FAIRPLAY-28 9360582, 29-11-2006 (BV) opgeleverd door Astilleros Armon S.A., Navia, (626) als TURM aan Banco Espanol de Credito S.A., vlag: Malta, in beheer bij URAG Unterweser Reederei G.m.b.H., Bremen, 497 NRT, 149 NRT, 34,50 x 31,80 x 4,70 x 4,100 meter, 7.174 EPK, 5.280 kW, Caterpillar 8M25 NE-05.

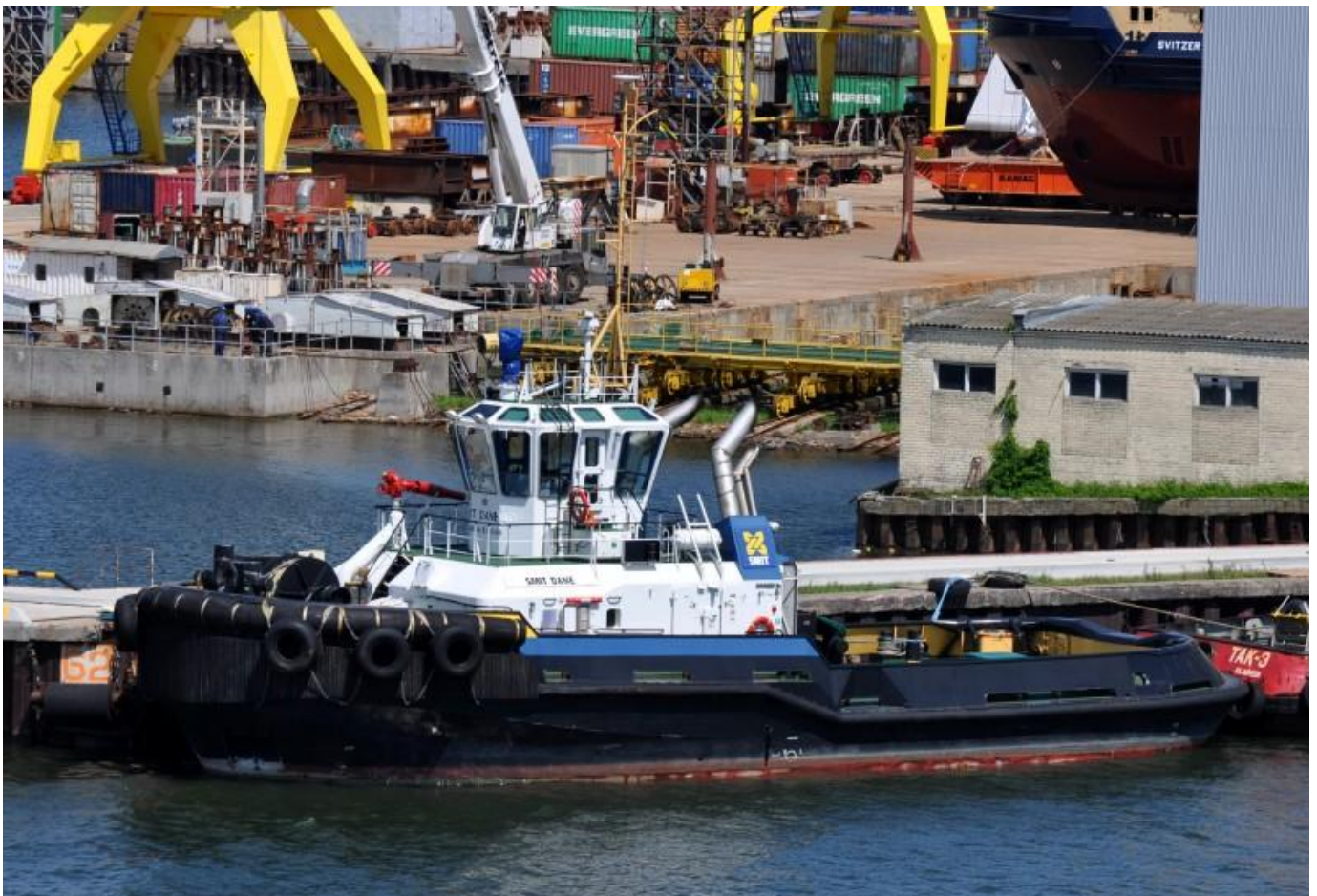
6-2007 (e) herdoopt LESUM.

17-12-2009 (e) verkocht aan Ocean Koper D.o.o., Koper, in beheer bij Ocean S.r.l., Triëst, Italië, 21-12-2009 (m) herdoopt WULF 7.

6-2011 in charter Fairplay Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchard G.m.b.H./ Fairplay Towage B.V., 24-6-2011 (m) herdoopt FAIRPLAY-28.



(Foto LESUM: 9-5-2008, R. Zegwaard <http://tugfoto.blogspot.com>).



SMIT DANE 9396426, Damen ASD 2810, 294 BRT, 4.920 EPK, 25-2-2008 gedoopt door mevr. Elena Canepa en te water gelaten bij Damen Shipyards (Galatz Yard) te Galati, Roemenië, bouwnummer 511532, 30-5-2008 opgeleverd als SMIT TRINIDAD aan Smit Internationale Sleepbootmaatschappij Smit Salvor B.V., Rotterdam, vlag: Bahamas, in beheer bij Smit Vessel Management Services B.V., roepsein C6XE7, 2 x 1.864 kW, Caterpillar 3516 B-HD, 2-6-2008 vertrokken van Galati, 4-6-2008 passage Bosphorus, 16-6-2008 gearriveerd te Vigo, Spanje om te bunkeren, 20-6-2008 gearriveerd te Antwerpen, 8-2008 vertrokken naar Klaipeda voor werk bij Klaipeda Terminal, 7-9-2009 (e) verkocht aan Towmar

Smit Baltic UAB, Klaipėda, vlag: Litouwen en herdoopt SMIT DANE, roepsein LY2338. (Foto: C. Klier, Klaipėda 13-6-2011).
31-7-2011 vanaf Klaipėda gearriveerd in de Wilhelminahaven te Schiedam.



COURAGEUX 5081396, 1943 gebouwd door Rheinwerft Walsum, Walsum (859) als RUGARD voor de Kriegsmarine, bouw niet voltooid.

760 EPK, Waggon & Maschinenbau, Görlitz.

1945 door Engeland als krijgsbuit in beslag genomen, 1947 in Nederland afgebouwd, 123 BRT, 112 NRT.

1947 verkocht aan Scheepvaart Mij."Walcheren", Amsterdam, in beheer bij Fa. Van Splunter, herdoopt WALCHEREN V.

1950 verkocht aan Chambre de Commerce de Calais, Calais-Frankrijk, herdoopt COURAGEUX.

1951 verkocht aan Société Calaisienne de Remorquage, Calais-Frankrijk, in beheer bij Société de Remorquage & de Sauvetage du Nord, Duinkerken.

1976 als COURAGEUX verkocht aan Elferink & van Oostrum, Haarlem, vlag: Panama.

1979 als COURAGEUX verkocht aan Versteegt Shipping & Renovation, Ede, verbouwd met o.a. nieuw dekhuis.

(Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 24-8-1984, Urk).

1-1985 als COURAGEUX verkocht aan H. Kapitein, Urk.

4-1985 als COURAGEUX verkocht aan H.R. Cattin, Bazel.

11-1-1988 als COURAGEUX verkocht aan K. Post, Urk.

1994 (mogelijk eerder) afgevoerd, verkocht naar Frankrijk.

1990 (letelegramme) in de haven van de Port-Rhu, Frankrijk in gebruik genomen als kantoor, 9-11-2010 tijdens een storm schade opgelopen, wegens de slechte staat verkocht



voor sloop, 11-2010 van de baai van Rosmeur naar de scheepshelling van Douarnenez, Finistère om gesloopt te worden. (Bron: J.O. Bijl, vanaf 1990 bron en foto: ouest-france.fr en letelegramme.info)



“KOOPVAARDIJ FOTO”



d.m.s. DOCK EXPRESS 12 7716529 1979-2009 zwaarladingschip PDRJ / PJFI / PDRM / PJRJ / PBBV / PJAY

Gebouwd 1979, Verolme Scheepswerf Heusden B.V., Heusden (968)

5.653 / 13.003,86 BRT 2.173 / 6.466,33 NRT 7.071 DWT

153,78 (116,01) x 26,90 x 15,02 x 6,779 meter.

ro-ro, zwaarlading- dokschip, 1 laadruim, G 17.560 m³, 2 dekkranen van 500 ton SWL, 15 kn.

8.500 EPK, 6.252 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 410 x 470, Werkspoor 6TM410, Stork-Werkspoor Diesel B.V., Amsterdam.

1978 kiel gelegd, 1-6-1979 te water gelaten als DOCK EXPRESS 12, 13-9-1979 meetbrief afgegeven met nummer 19213, gebrand 15471 Z ROTT 1978, 24-9-1979 officieel in de vaart gebracht, 10-1979 opgeleverd (LR) aan Dock Express Shipping B.V., Rotterdam, roepsein PDRJ

1987 verkocht aan Columbus Marine Lease N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Dock Express Shipping B.V., Rotterdam, roepsein PJFI.

1987 verlengd, 159.49 (116.01) meter.

1992 thuishaven: Rotterdam, roepsein PDRM, opnieuw gebrand 18238 Z R 1992.

1-1-1994 in beheer bij DOCKWISE N.V.

1994 overgedragen aan Dock Express 12 N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij DOCKWISE N.V., roepsein PJRJ.

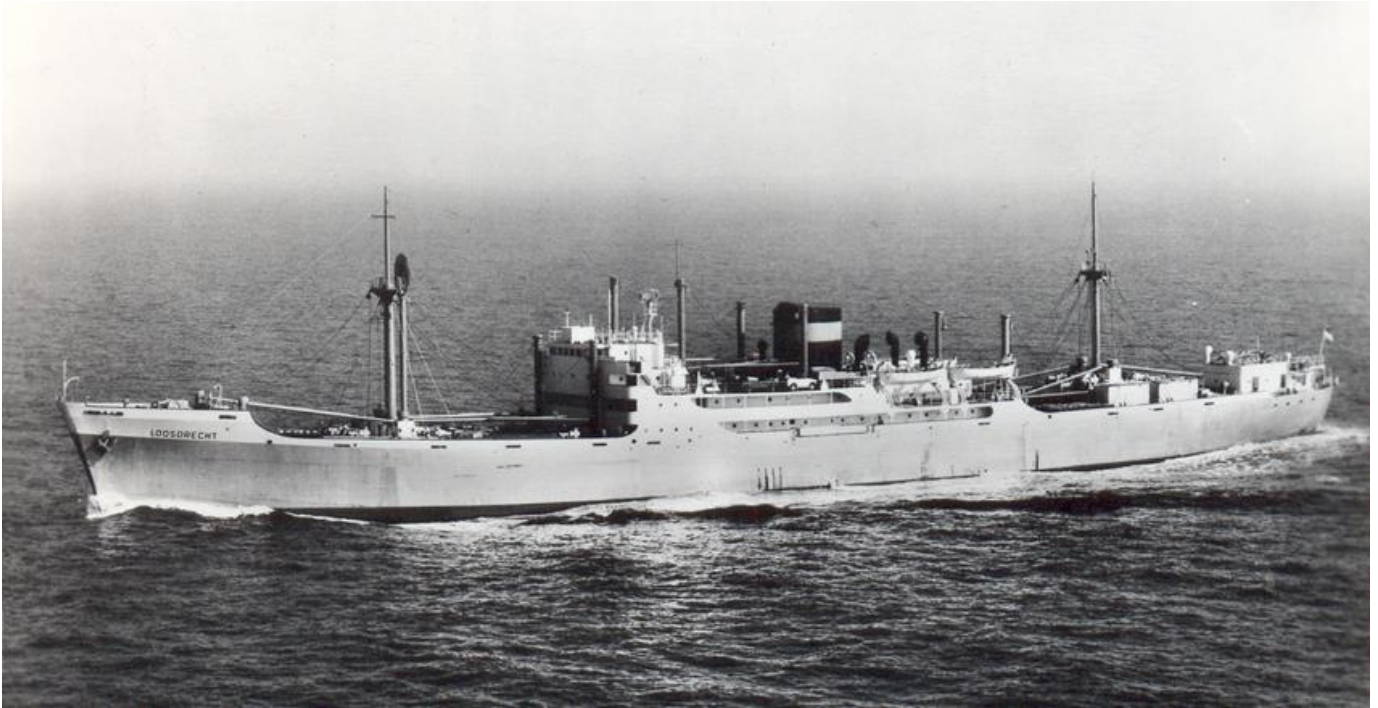
5-2001 verkocht aan Dock Express 12 B.V., Rotterdam, in beheer bij DOCKWISE N.V., roepsein PBBV.

22-3-2004 (e) in beheer bij DOCKWISE N.V. en Anglo-Eastern (U.K.) Ltd., Glasgow.

14-8-2006 (e) onder de vlag van de Ned. Antillen gebracht, roepsein PJAY.

2009 verkocht aan Monoceros Shipping Co. Ltd., Panama, in beheer bij Tianjin Centrants Shipping Management Co., Tianjin, China, roepsein 3FRV7, 4-2009 herdoopt SKY TETHYS. (Foto: B. van Raad, 17-7-1990, Nieuwe Waterweg).

V.N.S. charter



m.s. LOOSDRECHT (4) 5211707 1961-1968 vrachtschip PFPJ
Gebouwd 1950, Blythswood Shipbuilding Co. Ltd., Glasgow (94)
6.557 BRT 3.769 NRT 10.536 DWT
148,67 (139,25) x 19,05 x 12,68 x 8,451 meter.
12 passagiers, open shelterdeck, 5 laadruimen, G 18.480 m³, B 16.970 m³, laadbomen: 1 x 50 ton, 4 x 10 ton, 8 x 5 ton en 4 x 3 ton SWL, 1.240,5 ton bunkers, 15 kn.
6.800 EPK, 5.073 kW, 6 cyl, 2 tew, 670 x 1340, Doxford, Barclay, Curle & Co. Ltd., Glasgow.
1946 besteld, 11-5-1950 te water gelaten als LANGLEECLYDE, 21-9-1950 officiële proefvaart en opgeleverd aan Medomsley Steam Shipping Co. Ltd., Londen-U.K., in beheer bij Phs. van Ommeren (London) Ltd., Londen, de eerste reis ging van Glasgow naar Gothenborg.
1-3-1952 in charter bij de V.N.S., reis 1, Holland-Australië Lijn, verving de verkochte LANGLEESCOT.
8-1952 op de Westerschelde in aanvaring gekomen met een Spaans schip, naar de werf gegaan voor reparatie, na 25 dagen repareren de werf verlaten.
15-8-1952 t/m 23-1-1953 reis 2, rondreis in de Holland-Afrika Lijn S/K, 162 dagen.
1-9-1952 in charter op Combinatie Overeenkomst met de V.N.S.
24-1-1953 t/m 7-5-1953 reis 3, rondreis in de Holland-Afrika Lijn K/K, 104 dagen.
8-5-1953 t/m 30-8-1953 reis 4, rondreis in de Holland-Afrika Lijn K/S, 115 dagen.
2-8-1953 t/m 22-12-1953 reis 5, rondreis in de Holland-Afrika Lijn K/S, 114 dagen.
1-7-1954 in Participatie Overeenkomst (P.O.) bij de V.N.S. tot 1-1-1962.
23-12-1954 t/m 12-4-1954 reis 6, rondreis in de Holland-Afrika Lijn K/S, 111 dagen.
13-4-1954 t/m 11-8-1954 reis 7, rondreis in de Holland-Afrika Lijn K/S, 121 dagen.
14-8-1954 t/m 30-12-1954 reis 8, rondreis in de Holland-Afrika Lijn K/S, 139 dagen.
1954 t/m 1957 in P.O. charter V.N.S.
29-3-1955 ingedeeld voor reis van ± 5 maanden in de HBBL.
31-12-1955 t/m 10-5-1955 reis 9, Holland-Afrika Lijn K/S, 131 dagen.
11-5-1955 t/m 16-9-1955 reis 10, Holland-Afrika Lijn K/S, 129 dagen.
17-9-1955 t/m 16-1-1956 reis 11, charter in Holland-Afrika Lijn S/K, 122 dagen.
17-1-1956 t/m 30-5-1956 reis 12, charter in Holland-Afrika Lijn K/S, 135 dagen.
31-5-1956 t/m 27-12-1956 reis 13.
28-12-1956 t/m 16-5-1957 reis 14, Holland-Afrika Lijn Kaap/Suez, 140 dagen.
17-5-1957 t/m 2-9-1957 reis 15, Holland-Afrika Lijn Suez/Kaap, 109 dagen.
3-9-1957 t/m 27-12-1957 reis 16, Holland-Afrika Lijn Suez/Kaap, 116 dagen.
21-10-1959 t/m 30-12-1960 in P.O. charter V.N.S.
31-12-1960 t/m 16-10-1961 in P.O. charter V.N.S.
12-4-1961 verkocht aan N.V. Stoomvaart Mij. "De Maas" om voor Phs. van Ommeren te varen bij de V.N.S., de 1e reis onder Hollandse vlag gemaakt als LANGLEECLYDE, 1-6-1961 herdoopt LOOSDRECHT, 6-6-1961 te Hamburg overgenomen en ingezet op de Holland-Bengalen Lijn, in diverse lijnen voor de V.N.S. gevaren tot 1968. (Foto: VO).

20-7-1966 door de V.N.S. in charter gegeven aan de K.N.S.M. voor rondreis naar de westkust van Zuid-Amerika, 146 dagen.

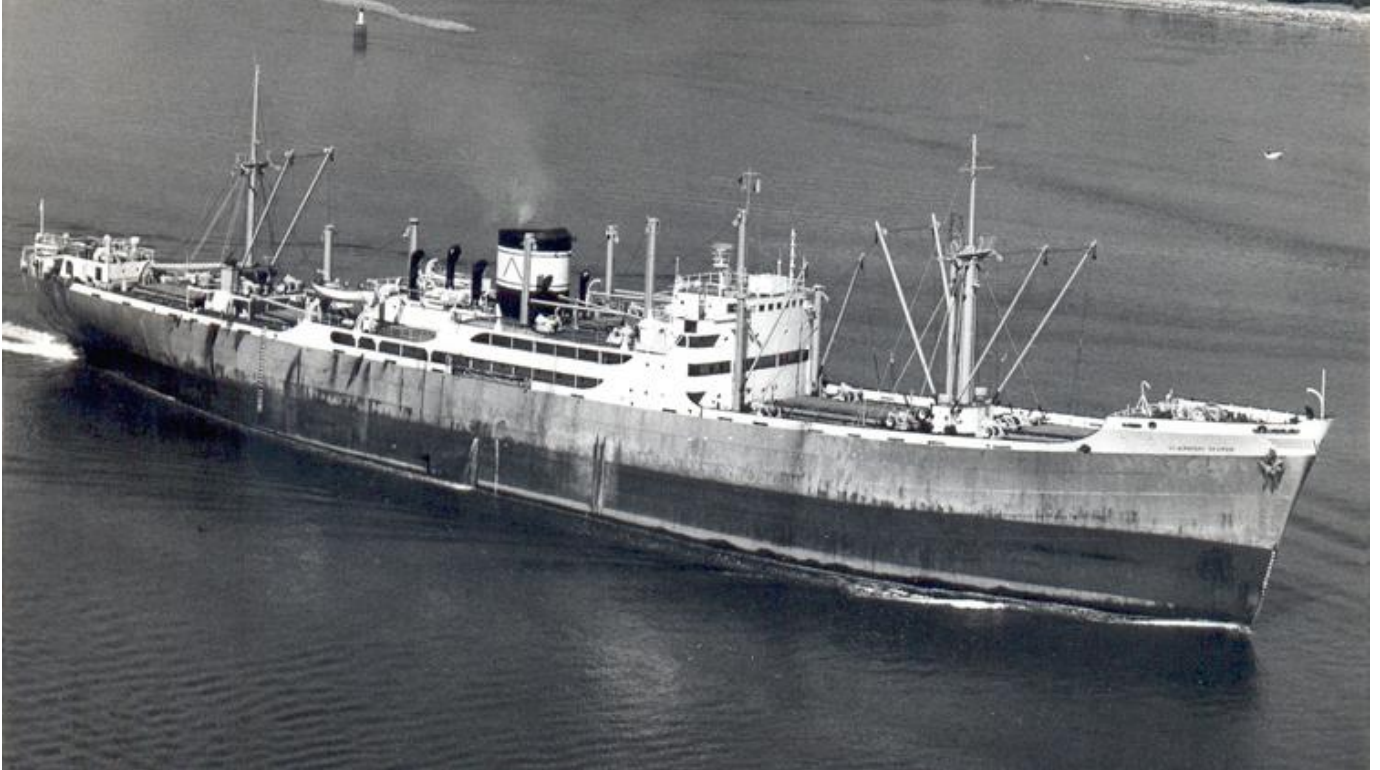
20-12-1966 door de V.N.S. in charter gegeven aan de K.N.S.M. voor uitreis naar West-Indië, 40 dagen.

29-1-1967 in charter, 1-2-1967 sojabonenmeel geladen te Mobile met bestemming Bremen, 33,5 dagen.

17-3-1967 in charter gegeven aan C.G.T. voor uitreis naar West-Indië/Gulf, 50,5 dagen, 6-5-1967 voor de thuisreis 9.373 ton fosfaat geladen te Tampa met bestemming Vlaardingen, 28,5 dagen.

16-12-1967 t/m 29-5-1968 in P.O. charter V.N.S.

17-3-1968 aanvang laatste reis voor van Ommeren, door de V.N.S. in charter gegeven aan de Anchor Line Ltd., 71 dagen.



8-3-1968 verkocht aan Marvigia Cia. Nav. S.A., Piraeus-Griekenland, p/a Lemos & Pateras Ltd., Londen, 30-5-1968 uit de P.O. van de V.N.S., 31-5-1968 te Bolnes overgedragen, herdoopt SPALMATORI SEAMAN (Foto: NN).

1975 verkocht aan Wan Fu Steam Shipping Co. S.A., Panama, p/a Wan Lee Shipping & Trading Ltd., Hong Kong, herdoopt WAN FU.

14-11-1977 tijdens een reis van Kaohsiung naar de Perzische Golf op de rede van Singapore in aanvaring gekomen met het Japanse motorschip NIKKEI MARU No 3 (N.Y.K. Line, bulkcarrier, bouwjaar 1969, 17.873 BRT) en aan de grond gezet, 1-12-1977 vlot gebracht, 1978 verkocht voor sloop aan Chu Feng Industrial Co. Ltd., Kaohsiung, Taiwan, 8-3-1978 vertrokken van Singapore naar Kaohsiung achter een sleepboot, de sloop te Kaohsiung begon 28-6-1978.



DOCKYARD IV (NB-177-DEEL-8, foto: collectie C. de Bijl via shipmotions.nl/RDM).

Die R.D.M. sleepboot gedaan in DEEL-8. Waarschijnlijk staat het verkeerd, de meeste info geven de DOCKYARD IV het bouwnummer R.D.M. 146. De werf geeft bouwnummer 146 de naam DOCKYARD XIII, motorboot uit een serie van 3 stuks. Dockyard's die de R.D.M. bouwde:

s.s. DOCKYARD I	1902 KIEL	1903 TW	7-1903 OPR	RDM 1	125 PK
m.s. DOCKYARD XI	1-11-1927 KIEL	20-2-1928 TW	26-3-1928 OPR	NW 145	70 PK
m.s. DOCKYARD XIII	3-1-1928 KIEL	8-5-1928 TW	25-5-1928 OPR	NW 146	70 PK
m.s. DOCKYARD XIV	21-2-1928 KIEL	14-9-1928 TW	6-10-1928 OPR	NW 147	70 PK
s.s. DOCKYARD XV	17-10-1931 KIEL	26-8-1933 TW	28-12-1933 OPR	RDM 178	500 PK
s.s. DOCKYARD XVI	17-10-1931 KIEL	26-8-1933 TW	5-1-1934 OPR	RDM 179	500 PK
s.s. DOCKYARD XVII	24-8-1939 KIEL	16-4-1940 TW	7-3-1941 OPR	NW 217	500 PK
s.s. DOCKYARD XVIII	24-8-1939 KIEL	16-4-1940 TW	22-2-1941 OPR	NW 218	500 PK
s.s. DOCKYARD VIII	27-3-1940 KIEL	26-11-1940 TW	24/27-12-1941 OPR	RDM 225	500 PK
s.s. DOCKYARD IX	27-3-1940 KIEL	26-11-1940 TW	15-1-1942 OPR	RDM 226	500 PK
s.s. DOCKYARD IV	11-12-1940 KIEL	10-1-1942 TW	7-5-1947 OPR	RDM 227	500 PK
s.s. DOCKYARD III	11-12-1940 KIEL	13-12-1940 TW	16-9-1946 OPR	RDM 228	500PK
m.s. DOCKYARD VII	26-5-1948 KIEL	12-2-1949 TW	15-3-1949 OPR	RDM 267	VEERBOOT
m.s. DOCKYARD VI	1-2-1974 KIEL	17-9-1974 TW	8-11-1974 OPR	RDM 336	500PK

(KIEL=kiel gelegd, tw=te water gelaten, OPR=officiële proefvaart, NW=Scheepswerf "De Nieuwe Waterweg", Schiedam).

Op dé R.D.M website, <http://www.shipmotions.nl/RDM/index.html>, is daarover geschreven:

2-6-1928 als m.s. DOCKYARD IV opgeleverd aan de R.D.M.

5-12-1978 ZEEDUIVEL, A.E. Kauffman, Amsterdam.

11-11-1982 ZEEDUIVEL, S.J. Eier, Amsterdam.

3-12-1982 THENA, P.C. Ruijg, Amsterdam/Almere (Juridisch eigenaar).

22-5-1984 THENA, O.E.A. (Anton) van de Geijn, Amsterdam/Rockanje/Den Bommel/Oude Tonge. In het midden van de 90-er jaren werden de stuurhut en de verdere opbouw aangepast aan de eisen van de eigenaar.

2009 te koop aangeboden op www.shipsales.nl

10-7-2011 bevestiging van het kadaster, ingeschreven als DOCKYARD IV, thuishaven: Oude Tonge (voor schepen die niet meer beroepsmatig varen, wordt de woonplaats van de eigenaar als thuishaven geregistreerd).

Noot: Sommige bronnen koppelen een deel van de voorgaande geschiedenis van de DOCKYARD IV (2) aan die van RDM bouwnummer 146, de DOCKYARD XIII, hetgeen waarschijnlijk niet juist is. De meetbrief van het schip (THENA) uit 1928 vermeldt de RDM als bouwer. De DOCKYARD IV (2) komt niet in de RDM bouwlijsten voor, maar is wel bij de RDM gebouwd. Vrijwel zeker is dit schip in 1928 door de R.D.M./Nieuwe Waterweg, om één of andere reden, zonder een toegekend bouwnummer gebouwd.



DOCKYARD IV (Foto: Mare Liberum Scheepsfotografie, 29-7-2011, Galatheese haven, op haar achterschip stond nog de vorige naam: THENA, thuishaven: Oude Tonge).



M.P.R. 2 9593256, 3-12-2010 (BV) opgeleverd door Neptune Marine Service B.V., Aalst (374) als M.P.R. 2 aan Neptune Marine Service B.V., in beheer bij Marine-Projects-Rotterdam B.V., Rotterdam, roepsein PBQL, 254 BRT, 76 NRT, 239 DWT, 25,90 (24,50) x 11,00 x 3,50 x 2,650 meter, 2.636 EPK, 1.940 kW, Caterpillar C32 ACERT, Caterpillar Inc., 10 kn., 5-2011 (e) eigenaar: Multicat MPR 2 B.V., Rotterdam, in beheer bij Marine-Projects-Rotterdam B.V., Rotterdam. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 25-7-2011, Europoort).

M.P.R. 3, Eurocarrier 3211, gebouwd door Neptune Shipyards B.V. te Aalst voor Marine-Projects-Rotterdam B.V., Rotterdam, 11-7-2011 proefvaart op de Oude Maas en Europoort.

M.P.R. 4 9616577 (NB-176), Eurocarrier 2209, gebouwd door Neptune Shipyards B.V. te Aalst (397), 27-5-2011 proefvaart, 28-5-2011 vertrokken naar Rotterdam, 5-2011 opgeleverd en in dienst bij Marine Projects Rotterdam B.V. Rotterdam, roepsein PBZR, 135 BRT, 40 NRT, 21,60 x 9,04 x 3,00 x 2,040 meter, 1.520 EPK, 1.118 kW, Cummins Diesel U.K., 10 kn., 1-6-2011 vertrokken naar Harlingen.



Afbouwer Smits failliet: opdrachten bleven uit

Smits Machinefabriek en Scheepsreparatie BV is failliet. Volgens een persbericht heeft het uitblijven van opdrachten na de oplevering van de laatste schepen in april/mei 2011 geleid tot doorlopende hoge kosten, zonder dat daar opbrengsten tegenover stonden.

Directeur Govert Smits, gevraagd naar een toelichting, liet het bij de korte tekst van het persbericht. Omdat het bedrijf 'nog geen zicht op verbetering van de markt' heeft, ziet het zich 'helaas genoodzaakt faillissement aan te vragen'. In het persbericht bedankt Smits zijn relaties 'voor het in ons gestelde vertrouwen en de goede samenwerking'.

Smits Machinefabriek en Scheepsreparatie BV was gespecialiseerd in het afbouwen van voornamelijk chemicaliëntankers, droge ladingschepen en kleine zeeschepen. De casco's kwamen uit het buitenland en vrijwel alle personeel werd per klus ingehuurd.

Smits bouwde onder meer de bunkertanker VORSTENBOSCH, containerschip LAHRINGEN en de drie zusterschepen ATLANTIC POWER, ATLANTIC PRIDE en ATLANTIC PIONEER af.

In oktober 1994 startte Smits Machinefabriek en Scheepsreparatie BV in Krimpen aan de Lek met een machinefabriek en een scheepswerf. In tien jaar tijd leverde Smits vanuit die locatie zo'n zestig nieuwe schepen op. Smits nam begin 2004 de grotere IJsselwerf in Capelle aan den IJssel in gebruik. De IJsselwerf heeft een strategische ligging, direct onder de Van Brienoordbrug en biedt ruimte om kleine zeeschepen af te bouwen en te repareren. (Schuttevaer, 27 juli 2011, TH, foto ATLANTIC POWER: Scheepsfotoruilbeurs, 29-6-2006, Europoort).

Straat Malakka



m.s. MARCHEN MÆRSK 7358779 1974-1985 vrachtschip OURF

Gebouwd 1974, A/S Nakskov Skibsvarvet, Nakskov (204)

10.366 / 15.807 BRT 6.274 / 10.191 NRT 17.249 / 21.300 DWT

170,69 (163,66) x 26,01 x 14,74 x 9,354 / 10.272 meter.

5 passagiers, open shelterdeck, 628 TEU, 4 ruimen, G 31.648 m³, B 26.418 m³, 7 laadkranen x 15 ton SWL, 3.068,5 ton bunkers, verbruik 71 ton/dag, 20,5 kn.

20.500 EPK, 15.293 kW, 6 cyl, 2 tew, 900 x 1800, B&W 6K90GF, A/S Burmeister & Wain's Motor- og Maskinfabrik af 1971, Kopenhagen #7414.

24-11-1972 besteld, 21-2-1974 kiel gelegd op helling III, 7-6-1974 gedoopt MARCHEN MÆRSK en te water gelaten, 15-(17?) en 28-11-1974 proefvaart, 2-12-1974 opgeleverd aan A/S D/S Svendborg & D/S af 1912 A/S, Dragør-Denemarken, in beheer bij A.P. Møller, Kopenhagen.

31-5-1985 verkocht aan Nedlloyd Lines B.V, Rotterdam, herdoopt NEDLLOYD SINGAPORE, roepsein PGFR.

8-1992 verkocht aan Clipper Salvador Shipping Co. Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij J.G. Goumas (Shipping) Co. S.A., Piraeus, herdoopt CLIPPER SALVADOR, roepsein 9HWQ3.

1994: 16.119 GT, 6.730 NRT, 17.249 DWT.

9-1994 verkocht aan Whistle Shipping Co., Valletta-Malta, in beheer bij Primera Maritime (Hellas) Ltd., Athene.

1999 verkocht voor sloop naar India, 16-6-1999 gearriveerd te Alang, gesloopt door Alang Auto & Engineering, Alang in 1999. (Foto: AM/Scheepsfotoruilbeurs, 1978).

EBEN HAËZER



EBEN HAËZER

Gebouwd 1902, H. van der Werf, Stadskanaal, stalen tjalk.

Historie:

1902 opgeleverd als EBEN HAËZER.

15-1-1920 verkocht aan S. Reiling, Gasseltenijveen.

29-12-1934 verkocht aan P.H. Johannsen, Egernsund-Denemarken, herdoopt CHRISTIAN, roepsein OYJW. 88 BRT, 62 NRT, 74 PK.

1957: 91 BRT, 44 NRT.

5-1-1967 verkocht aan v.d. Gravesen, Outrup-Denemarken, verbouwd tot suction dredger (stenenvisser).

27-2-1968 thuishaven: Esbjerg.

3-7-1972 verkocht aan Leif Edvard Charles Rasmussen, Gilleleje-Denemarken.

8-3-1974 verkocht aan Jens Rohde Nielsen, Dragør-Denemarken.

1-1976 herdoopt GYLFE R.

3-1980 verkocht aan J. Saabye & O. Lerche A/S, Kopenhagen, thuishaven en vlag: Fredericia-Denemarken.

1-1984 verkocht aan Andreas Frederik Viggo Jensen, Skårup-Denemarken, herdoopt MASKOT.

4-4-1984 verkocht aan Rederiet Susholm A.p.S., Kopenhagen-Denemarken.

9-1987 verkocht aan Anker Sørensen, Slagelse-Denemarken.

18-9-1988 verkocht aan Tune Ny Grusgrav A.p.S., Roskilde-Denemarken.

19-6-1996 doorgehaald in het Deense register als zijnde gesloopt te Hobro, Denemarken.

(Bron en foto: B. Mikkelsen, 7-1-1986, Svendborg).

Lng-mastodont naar Maasvlakte



Woensdag 27-7-2011 meerde de AL SAMRIYA af bij de Gate Terminal op de Rotterdamse Maasvlakte. Het is de eerste in Nederland van een nieuwe generatie supergastankers. Het is het derde schip dat de eerste lng-terminal in Nederland aandeed, die in september officieel geopend wordt.

In maart ondertekenden Havenbedrijf Rotterdam en Qatar Petroleum, 's werelds grootste producent van vloeibaar gemaakt aardgas, in het bijzijn van koningin Beatrix nog een overeenkomst om het onderlinge handelsverkeer te vergroten.

De AL SAMRIYA is 345 meter lang, 55 meter breed en heeft een capaciteit van circa 265.000 kubieke meter. Het gaat om een zogenoemde membraamtanker, waarvan de met een houten mantel versterkte tanks bekleed zijn met een flinterdunne laag roestvast staal, het membraam. Het schip is in afgeleverd door het Koreaanse Daewoo Shipbuilding en is eigendom van de Qatar Gas Transportation Company uit Ras Laffan, Qatar.

De rederij, beter bekend als Nakilat, exploiteert een vloot van 54 lng-tankers, waarvan er 25 volledig eigendom zijn en 28 gedeeltelijk. De AL SAMRIYA is er één van het nieuwe zogenoemde Q-Max-type, waarvan Nakilat er veertien bezit. Ze zijn bijna twee keer zo groot als conventionele lng-tankers en verbruiken per ladingseenheid 40 procent minder energie.

De totale Nakilat-vloot vertegenwoordigt een investering van elf miljard dollar en heeft een capaciteit van ruim 8,5 miljoen kubieke meter. De vloot wordt ingezet voor het transport van lng uit het zogenoemde Noordelijke Veld, het grootste aardgasveld ter wereld, dat 15% van de bewezen mondiale aardgasreserves bevat. Nakilat, Arabische voor vervoerder, laat al zijn schepen in Zuid-Korea bouwen.

(Bron: N.T., Foto: Qatar Gas).

LNG-tankpunten en schepen

Een eerste studiepunt zal de mogelijkheden onderzoeken voor LNG-tankpunten. Deze bevindingen van een strategische studie moet een kaderwerk vormen voor een proefproject met LNG-schepen.

Ten tweede zal men de bouw van twee LNG-schepen onderzoeken die zowel goederen als vrachtwagentrailers kan transporteren. Dat schip moet 90% minder NOx uitstoten en 25% minder CO2. Tegen 2015 komt er alvast een LNG-terminal in Duinkerker die zal worden gebouwd door de Franse elektriciteitsproducent EDF, goed voor 13 miljoen m³, en wordt een belangrijk bevoorradingspunt voor West-Europa. Omdat dit naast de LNG-terminal in Zeebrugge een belangrijk toevoerpunt zal zijn, heeft

het Belgische Fluxys een participatie van 25% genomen in dit project. (Bron: Europese Commissie, Fluxys).

Containerschepen huren wordt goedkoper



Het aantal nieuwe chartercontracten neemt sedert april af. Ook de tarieven dalen.

De vraag van containerrederijen naar gehuurde tonnage is de voorbije maanden duidelijk verminderd. Als gevolg daarvan zijn de chartertarieven sedert april met 11% gedaald. De daling is het grootst bij de schepen met panamax-afmetingen.

De Franse consultant Alphaliner verwacht dat de tarieven later dit jaar nog verder zullen zakken omdat steeds meer containerschepen zonder werk zitten. Nu vertegenwoordigt de capaciteit van de opgelegde vloot nog 120.000 TEU, maar dat kan tegen het einde van het jaar volgens Alphaliner oplopen tot 400.000 TEU.

Vorig jaar bleken Maersk Line, MSC, CMA CGM en CSAV de meest actieve huurders op de markt te zijn. Zij waren samen goed voor 28% van alle transacties.

CSAV heeft het roer intussen omgegooid en tal van diensten gestaakt, waardoor de capaciteit van de vloot met ongeveer 100.000 TEU verminderd wordt. CSAV bood zelf zeventien schepen op de chartermarkt aan, waardoor de druk op de huurprijzen nog groter werd.

Omwille van de onzekere marktvooruitzichten, wordt de gemiddelde duurtijd van de charterovereenkomsten steeds korter. De voorbije week werden enkele schepen van 2.500 TEU voor een periode van amper drie tot vijf maanden gehuurd voor bedragen van 13.600 dollar per dag. De gemiddelde looptijd van de charters daalde volgens Alphaliner dit jaar van tien naar zeven maanden. (Bron: N.T., foto: MAERSK STEPNICA, Scheepsfotoruilbeurs, 4-6-2008, Europoort).



Phs. van Ommeren



in Loosdrecht