

SCHEEPSFOTORUILBEURS

ZEEBRIEF#15

2 oktober 2011



MOOIE BANEN

'Ons' boek is vanaf heden ook in het Engels verkrijgbaar. Online te bestellen via www.splendidships.com.

SLENDID SHIPS AND JOBS in the port of Rotterdam

Rotterdam is also called the Gateway of Europe, and given the importance one of the busiest ports in the world. In 2010 a total of 31,118 seagoing vessels entered the New Waterway. Of the most special visiting ships, Cees de Keijzer and Hans Roodenburg produced the book 'Splendid ships and jobs in the port of Rotterdam'. A successful issue, because a lot of information is given on the vessels which visited the harbour. Seventy four vessels are described and there

is also a selection of a dozen of the thousands of different jobs in the Rotterdam harbour.

The beautifully printed book was made possible in co-operation with the World Ship Society, Rotterdam Branch. Due to continuous demand for an English edition, next to the Dutch issue, the English version titled 'Splendid ships in the port of Rotterdam' is now available.



SPLENDID SHIPS AND JOBS in the port of Rotterdam by Cees de Keijzer and Hans Roodenburg

112 pages More than 80 photos

Size 24 x 17 cm hardcover

ISBN 978-90-75352-96-2

Price € 24,95 exclusive post and package



ABIS BORDEAUX 9545039, 22-6-2010 (e) te water gelaten bij Hangzhou Dongfeng Shipyard Ltd., Hangzhou, China onder bouwnummer HDFS2008-25, 20-4-2011 opgeleverd aan B.V. Beheer m.s. Abis Bordeaux, Harlingen, in beheer bij Abis Shipping Company B.V., Harlingen, roepsein PBQA, 9-9-2011 samen met de ABIS BREMEN in de Nieuwe Vissershaven te Harlingen gedoopt ABIS BORDEAUX door mevr. E. van den Berg-Verouden. 2.978 BRT, 1.384 NRT, 3.900 DWT, 214 TEU, 89,95 (84,95) x 14,00 x 6,20 x 5,350 meter, 1.520 kW, M.a.K. 8M20C. (Foto: Abis Shipping, 22-6-2010).



AUDREY JOHANNA 7413842, 10-7-1975 te water gelaten bij Peters' Scheepsbouw B.V., Kampen (114), 18-12-1975 opgeleverd als AUDREY JOHANNA aan Hendrik Buitenkamp, Groningen, in bevrachting bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl, roepsein PCWG, 1.599 BRT, 1.069 NRT, 2.800 DWT, 1.495 EPK, Brons 12GV-H, Appingedammer Bronsmotorenfabriek B.V., Appingedam #15671, 12kn. 9-

1981 verkocht aan Jan Damhof Jr. en Daniël Damhof, Delfzijl, in bevrachting bij Scheepvaartbedrijf "Poseidon" B.V., Delfzijl, herdoopt BAROK, roepsein PCYH. 9-1995 verkocht aan Scheepswerf & Reparatiebedrijf "Harlingen" B.V., Delfzijl, in beheer bij Cornelis van der Schoot, herdoopt BARON. 1-1996 verkocht aan Reederij Kwekkeboom, Veere, in beheer bij Amons & Co., Zaandam voor Francois Kwekkeboom, Veere, herdoopt VOYAGER, roepsein PCYK. 31-5-1999 thuishaven en vlag: Willemstad-N.A., roepsein PJAY. 9-2000 thuishaven: Veere, roepsein PCYK. 13-8-2003 gearriveerd te Vlaardingen en opgelegd, 30-3-2005 openbaar geveild, 4-2005 verhaald van Vlaardingen naar Heuvelman te 's-Gravendeel. 6-2005 verkocht aan Amir A Shipping Ltd., Wonsan-Noord Korea, herdoopt LILLY. 11-2009 verkocht aan Julia Maritime Co., Bolivia, in beheer bij Nada Shipping Co., Tartous, Syrië en Safe Fleet Maritime Co., Tartous, Syrië, herdoopt JULIA, roepsein CPB846. 11-2009 t/m 11-2010 in het Boliviaanse Register, 12-2010 t/m 5-2011 in het Boliviaanse Register. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 5-7-1994, Nieuwe Waterweg).



CORNELIA 8019277, hopperzuiger, 1981 opgeleverd door IHC Smit B.V., Kinderdijk (CO1140) als CORNELIA aan Materiaal Exploitatie Maatschappij "Breejenbout" B.V., Overveen, roepsein PDLV, 5.356 BRT, 8.600 DWT. 1991 verkocht aan Boskalis Westminster Baggeren B.V., Overveen. 1993 verkocht aan Baggermaatschappij Boskalis B.V., Overveen. 23-6-2008 (e) thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus. 21-9-2011 gearriveerd te Dordrecht, 22-9-2011 vertrokken van Dordrecht naar Vlissingen achter de sleepboot EN AVANT 1 om gesloopt te worden.

DUTCH MASTER 7365954, 20-11-1973 besteld, 6-12-1973 leasecontract getekend met Nationale Bank voor Middellang Krediet, Amsterdam, 10-1974 kiel gelegd, 21-3-1975 gedoopt DUTCH MASTER door mevr. M.W. Dekker en te water gelaten, 26-4-1975 proefvaart, 3-5-1975 opgeleverd door Nieuwe Noord Nederlandse Scheepswerven B.V., Groningen (383) aan Tankvaart Dordrecht B.V., Dordrecht, roepsein PDTY, 1.410 BRT, 804 NRT, 2.321 DWT, 80,24 (71,30) x 12,10 x 6,25 x 5,423 meter, 2.000 EPK, 1.492 kW, Deutz RBV6M358, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen, 13,5 kn. 22-3-1983 op de rede van Vlissingen tijdens storm op drift geraakt, door de sleepboot ZWITSERLAND (Sleepboot Mij. "Zwitserland" B.V., Terneuzen (Willem Muller, Terneuzen, bouwjaar 1975, 279 BRT, 7.000 IPK) weer op de ankerplaats gebracht en geankerd. 8-3-1985 tijdens een reis naar Antwerpen met een lading methyleentysotaat in dichte mist op 15 mijl uit de kust van Westkapelle in aanvaring gekomen met de AEGEAN SEA (Yick Fung Shipping & Enterprises Co. Ltd., Panama, bouwjaar 1962, 11.119 BRT), daarbij ontstond een scheur van ca. 3 m., na inspectie toestemming gekregen door te varen naar Antwerpen. 24-3-1985 tijdens een reis van Salt End naar Rotterdam in aanvaring gekomen met de ABERTHAW FISHER (James Fisher & Sons Public Ltd. Co., Barrow in Furness, bouwjaar 1966, 2.355 BRT). 18-9-1985 door Gebr. Broere B.V. aangekocht van de leasemaatschappij. 9-5-1990 begonnen aan 1.000e reis, deze reis ging van Rotterdam naar Immingham. 1994 ingebracht bij Dutch Master B.V., Dordrecht, in beheer bij Gebr. Broere B.V. 1998 ingebracht bij Prosylva B.V., Dordrecht, in beheer bij GB Shipping Service B.V. 13-4-1999 verkocht naar Italië, ingebracht bij Eagle Shipping Ltd., Kingstown-St. Vincent & Grenadines, in beheer bij Monte Carlo Maritime Services S.M.C. en Clanshipping S.r.l., Savona, herdoopt JACOPO. 3-12-2001 verkocht aan Deseado Associated S.A., Panama, in beheer bij Intersea Management S.A., Chiasso, Zwitserland, herdoopt PIGEON. 13-1-2003 verkocht aan Donovan Int., Panama herdoopt TATRY. 9-2003 verkocht aan Donovan International Corp., Gdynia-Polen, in beheer bij Rem Service Sp. Z.O.O., Gdansk, 19-

9-2003 gearriveerd aan de Parkkade te Rotterdam, daar de naam MAMRY gekregen, thuishaven: Gdynia, vlag: Polen, 29-9-2003 vertrokken naar Skagen. 2011 verkocht voor sloop naar Turkije, 29-8-2011 gearriveerd te Aliğa om gesloopt te worden.

EEBORG 9568328, in aanbouw Kon. Niestern Sander B.V. te Delfzijl onder bouwnummer 843 voor Scheepvaartonderneming Eeborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. 144,56 x 15,87 x 11,15 x . meter, 6.118 EPK, snelheid: 15 kn.



21 september 2011, plaatsen schroefas. 27 september 2011, plaatsen schoorsteen en hoofdmotor.





Foto's: J. Tuil.



CONTENDER tijdens de verbouwing tot hopperzuiger te Hardinxveld (Foto: T. Grootenboer, 10-9-2011). MARY CHRISTINA 9184665 (NB-174), 16-7-1998 (BV) opgeleverd door Barkmeijer Stroobos B.V., Stroobos (287) als SIROCCO aan C.V. Scheepvaartonderneming Tilma, Delfzijl, in beheer bij G. Tilma, 2.224 BRT, 2004 verkocht aan Cara Shipping N.V., Willemstad-N.A., 15-1-2004 gearriveerd in de Waalhaven te Rotterdam, 17-1-2004 gearriveerd te Delfzijl op Doklocatie Oost, herdoopt MARY CHRISTINA, roepsein PJKY, 28-1-2004 gearriveerd in de Waalhaven te Rotterdam, 29-1-2004 officieel overgedragen aan de nieuwe eigenaar, 14-3-2007 (e) in beheer bij Drenth Ship Consult, Farmsum, 9-5- 2008 (e) in beheer bij Berg Maritime Management Ltd., Dublin, 29-6-2010 (e) in beheer bij Corrib Ship Management Ltd., Dublin, 14-7-2010 geladen met 3.000 ton gerst, bestemd voor Rotterdam, door problemen met de machine te Rostock aan de grond gelopen, dezelfde dag met behulp van een sleepboot vlot gebracht, 10-10-2011 vlag: Curaçao, 3-2011 verkocht aan Abeko B.V., Beverwijk, herdoopt CONTENDER, wordt verbouwd tot sleephopperzuiger.



MIGHTY SERVANT 3

16-9-2011. Zwaarbewapende mariniers beschermen volgende maand opnieuw een kwetsbaar, groot zeetransport tegen piraten in de wateren langs de kust van Somalië. Dat laat het ministerie van Defensie vrijdag weten.

Het gaat om het transportschip MIGHTY SERVANT 3 van het Nederlandse bedrijf Dockwise. Het schip heeft als lading een boorplatform en twee sleepboten. Het transport vertrekt begin oktober vanuit Singapore naar Sharjah, een van de Verenigde Arabische Emiraten, waar het naar verwachting medio oktober aankomt.

Twee weken geleden werd al aangekondigd dat mariniers deze maand twee transporten beveiligen. In Singapore stapte vrijdag al een Nederlands Vessel Protection Detachment aan boord van het transportschip TRANSSHELF. Dit zware zeetransport is beladen met een groot offshore constructieplatform en vaart eveneens naar Sharjah. Het schip komt eind deze maand aan.

De tweede groep gaat binnenkort aan boord van een vaartuig waarmee windturbines worden geïnstalleerd, de MPI DISCOVERY van rederij Vroon. Dat schip vaart van Singapore naar Groot-Brittannië.

Minister van Defensie Hans Hillen (CDA) besloot half maart militaire teams te plaatsen aan boord van Nederlandse koopvaardij schepen, om ze te beschermen tegen piraterij. Dat gebeurde twee keer, in een geval ging het toen ook om de MPI ADVENTURE. Er worden alleen mariniers meegestuurd met grote transporten met lage snelheid. (Bron: N.T., foto: Scheepsfotoruilbeurs).



ISTRIAN EXPRESS 9474383, containerschip, 17-10-2008 kiel gelegd, 16-10-2010 te water gelaten bij Nanjing Wujiazui Shipbuilding Co. Ltd., Nanjing onder bouwnummer WJZ032, 26-7-2011 te Nanjing gedoopt ISTRIAN EXPRESS door mevr. Mieke Zoetemeyer (echtgenote van Frans Zoetemeyer, Superintendent Newbuilding Supervision, Vroon B.V.), 28-9-2011 opgeleverd aan Vroon Express 4 B.V., Gibraltar, roepsein ZDKG2, in beheer bij Vroon B.V., Breskens, voor 4 tot 6 maanden timecharter bij Maersk Lines, 12.514 BRT, 5.387 NRT, 14.233,3 DWT, 1085 TEU, 157,94 (148,50) x 23,50 x 11,90 x 8,600 meter, 19 kn. (Foto: Vroon).

POLLUX 9496953, YN 325. Kiellegging bij Barkmeijer

Op 16 september is de kiel gelegd voor een loodsvaartuig voor het Nederlands Loodswezen.

Op vrijdag 16 september is met enige festiviteit de kiel gelegd voor het tweede loodsvaartuig (Pilot Station Vessel). In september 2010 ontving Barkmeijer de opdracht voor 3 Pilot Station Vessels van het Nederlands Loodswezen B.V. Traditiegetrouw is de kiel gelegd op een muntstuk, in dit geval een oude loodspenning. De kiel werd gelegd door mevrouw Diana de Nooijer, echtgenote van een kapitein van het Loodswezen. Dit is het tweede Pilot Station Vessel in een serie van drie schepen. De tewaterlating staat gepland in juni 2012, de oplevering in juni 2013. De bouw van het eerste Pilot Station Vessel is al in een ver gevorderd stadium en zal op 18 november 2011 te water worden gelaten.

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

De moderne schepen worden uitgerust met een dieselelektrische installatie waarvan de uitstoot van uitlaatgassen sterk wordt gereduceerd ten opzichte van de huidige schepen. De Pilot Station Vessels worden 81 meter lang en ruim 13 meter breed. De schepen kunnen een snelheid van 16 knopen bereiken. Aan boord is accommodatie voor achttien loodsen en ongeveer achttien opvarenden.

Pilot Station Vessel 3 zal opgeleverd worden in 2014. In de praktijk zijn steeds twee Pilot Station Vessels op zee en één als stand-by in de haven. (foto: Barkmeijer).

Hoofdafmetingen van de Pilot Station Vessels: Lengte over alles : 81,20 m. Lengte tussen de loodlijnen : 74,80 m. Breedte : 13,30 m. Holte tot hoofddek : 7,95 m. Diepgang : 4,80 m. Brandstofcapaciteit : 250 m3. Drinkwatercapaciteit : 200 m3. Ballastwatercapaciteit : 550 m3. Ontwerpsnelheid: 16 knopen. Accommodatie

voor: 18 loodsen, 17 bemanningsleden, 10 extra kooien. Geïnstalleerd vermogen (6 generatorsets) : 5200 kW. Voortstuwingsvermogen: 1700 kW (2x).



Hoofdafmetingen van de Pilot Station Vessels:

Lengte over alles: 81,20 m.

Lengte tussen de loodlijnen: 74,80 m.

Breedte: 13,30 m.

Holte tot hoofddek: 7,95 m.

Diepgang: 4,80 m.

Brandstofcapaciteit: 250 m³.

Drinkwatercapaciteit: 200 m³.

Ballastwatercapaciteit: 550 m³.

Ontwerpsnelheid: 16 knopen.

Accommodatie voor: 18 loodsen, 17

bemanningsleden, 10 extra kooien.

Geïnstalleerd vermogen (6 generatorsets): 5200 kW.

Voortstuwingsvermogen: 1700 kW (2x).

VAN GOGH



SALAMIS FILOXENIA 7359400, 18-10-1974 te water gelaten, 30-6-1975 opgeleverd door Oy Wärtsilä Ab, Åbo (1213) als GRUZIYA aan Black Sea Shipping Co., Odessa-U.S.S.R., 1995 ingebracht bij Blasco UK, Monrovia-Liberia, herdoopt ODESSA SKY, 1995 in charter bij OdessaAmerican Cruise Co., 26-8-1995 aan de ketting gelegd te Montréal, 8-1996 thuishaven en vlag: Odessa-Oekraïne, 8-1998 openbaar verkocht aan Gerard van Leest, Barneveld, 1999 verbouwd te Bremerhaven, 27-3-1999 ingebracht bij Eltek Europe B.V., Barneveld, thuishaven en vlag: Kingstown-St. Vincent & the Grenadines, herdoopt CLUB I, 12-1999 verkocht aan Martiem & Leasing Ltd., Barneveld, thuishaven en vlag: Kingstown-St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Club Cruise Enterprise & Traveling Services, Barneveld (Eltek Europe B.V.), herdoopt VAN GOGH, 12-1999 in charter bij Nouvelles Frontières, 4-2002 in charter bij Travelscope, 26-9-2004 in dichte miste in de Straat van Gibraltar in aanvaring gekomen met een olietanker SPETSES (9107710, Minerva Marine Inc., Athene, vlag: Griekenland, bouwjaar 1996, 80.637 BRT), beide schepen liepen averij op, maar niemand raakte gewond en er is geen olie in zee gelekt, het cruiseschip kon met een beschadigde boeg op eigen kracht terugkeren naar Gibraltar, 10-4-2006 thuishaven en vlag: Majuro-Marshall Islands, 4-1-2008 vertrokken van

Falmouth voor een van een 93-daagse reis om de wereld, 23-2-2008 tijdens slecht weer slagzij naar stuurboord opgelopen waardoor een aantal ramen zijn ingedrukt, met 6 uur vertraging gearriveerd te Devonport, New Zealand, 3-4-2008 aan het eind de wereldreis aangehouden te Funchal, Madeira wegens claims van het bedrijf Travelscope dat failliet ging in 2007, 4-4-2008 na een regeling vrijgelaten en vertrokken naar Falmouth, Cornwall waar de VAN GOGH een dag later arriveerde als gepland, 6-2009 op een veiling te Eleusis, Griekenland openbaar verkocht aan Salamis Lines Ltd., Limassol, ingebracht bij Mana Shipping Co. Ltd., Majuro-Marshall Islands, 3-8-2009 (e) herdoopt SALAMIS FILOXENIA. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 15-9-2011, Kos, Griekenland).



OSC VLISTDIEP 9414187, 5-2007 casco op ponton WAGENBORG BARGE 1 vertrokken van Stettin, Polen achter de sleepboot WATERGEUS, de opbouw was in het ruim geplaatst, 12-5-2007 bij Brunsbüttel gewacht op beter weer, 14-5-2007 gearriveerd te Delfzijl, 14-5-2007 de kopsectie en het dekhuis van het naar Hoogezand gesleept voor aanbouw aan achterschip en afbouw bij Bodewes Shipyards B.V. te Hoogezand onder bouwnummer 785, 12-7-2007 complete schip te water gelaten, 9-2007 aan de bouwwerf herdoopt OSC VLISTDIEP, 13-9-2007 open dag bij Bodewes Shipyards B.V. te Hoogezand, 17-9-2007 verhaald van Hoogezand naar Delfzijl, 18-9-2007 gearriveerd aan de Handelskade Oost te Delfzijl na het afbreken van de technische proefvaart op de Eems, 20-9-2007 tweede technische proefvaart, 21-9-2007 gedoopt en opgeleverd aan Feederlines B.V., Groningen (Hartmann Logistik G.m.b.H.), roepsein PHLX, 22-9-2007 vertrokken van Delfzijl naar Hamburg om stukgoed en rollen staal te laden in charter Onego Shipping Company B.V. te Rhoon, daarna erts en projectlading geladen te Kvinedal en Haugesund bestemd voor de Golf van Mexico. 5-9-2011 te Blyth herdoopt VLISTDIEP. (Foto: R. Zegwaard, 11-3-2009, Nieuwe Waterweg).

STORNES, Feestelijke doop valpijpschip

Van Oord's nieuwe flexibele valpijpschip STORNES is op 24 september gedoopt.

Het evenement vond plaats aan de Wilhelminakade in Rotterdam te midden van honderden gasten en medewerkers.

De ceremonie werd verricht door mevrouw J. van Vonno, echtgenote van oud-commissaris W. van Vonno.

De Stornes is een zeegaand schip dat vooral wordt ingezet in de olie- en gasindustrie voor de zeer accurate bescherming van onder andere pijpleidingen en kabels tot een diepte tot 2.000 m.

Het schip is het derde en met een laadcapaciteit van 27.000 ton ook het grootste flexibele valpijpschip in de Van Oord-vloot.

Het schip is gebouwd op de CIMC Raffles werf in Yantai, China, waar het op 20 augustus 2010 te water is gelaten. De naam Stornes is in lijn met de traditie van de valpijpschepen in de Van Oord vloot

(Tertnes, Nordnes). Een nes is een oud woord voor een landtong in het Nederlands maar ook in het Noors. Stor is het Noorse woord voor groot.

Stornes betekent dus letterlijk „Grote landtong“.

De bouw van de Stornes maakt deel uit van Van Oord's omvangrijke investeringsprogramma voor de periode 2011-2015 ter grootte van bijna EUR 1 miljard. Hoofdkenmerken: Totaal geïnstalleerd vermogen: 16.182 kW.



Laadcapaciteit: 27.000 ton. Wereldwijd blijft de vraag naar energie toenemen als gevolg van een groei van de wereldeconomie en -bevolking. De benodigde offshore infrastructuur voor het transport van deze brandstoffen wordt voortdurend verbeterd en uitgebreid. Met de ingebruikname van dit schip versterkt Van Oord haar positie als toonaangevende aannemer in de offshore markt. (Bron: Van Oord, foto: H. Jungerius, 25-9-2011, Nieuwe Maas t.h.v. Eemhaven).



SCOTIAN EXPRESS 9487885, bulkcarrier, 12-8-2010 (e) te water gelaten bij COSCO Dalian Shipyard Co. Ltd. onder bouwnummer N240, 25-7-2011 te Dalian gedoopt SCOTIAN EXPRESS door mevr. Shashi Rajvanshy (echtgenote van Mr. Kishore Rajvanshy, Managing Director, Fleet Management Ltd.), 26-8-2011 opgeleverd aan Panamax Bulk 2 B.V., Panama, vlag: Gibraltar, in beheer bij Vroon B.V., Breskens en Fleet Management Ltd., Hong Kong. 51.000 BRT, 93.019 DWT, 110.300 m³, 229,17 (221,99) x 38,05 x . x 14,900 meter, 14,2 kn. 5-9-2011 vertrokken van de werf. (Foto: Vroon).

ROERBORG 6609781, 24-3-1966 te water gelaten bij N.V. Scheepswerf "Appingedam" v/h A. Apol, Appingedam (200), 29-6-1966 opgeleverd als ROERBORG aan N.V. E. Wagenborg's Scheepvaart- & Expeditiebedrijf, Delfzijl, roepsein PHCX, 399 BRT, 251 NRT, 529 DWT, 358 APK, M.W.M. RH435SU, Motorenwerke Mannheim A.G., Mannheim, 9 kn. 1976 ingebracht bij Wagenborg Scheepvaart B.V., Delfzijl, vlag: Panama, roepsein HO4746. 1981 verkocht aan Pargom Investments S.A., Panama, herdoopt CAROLYN. 1982 als CAROLYN verkocht aan Servicios de San Andres S.A., Panama. 1986 herdoopt DONA NANCY I. 1988 verkocht aan Naviera Yolyol S. de R.L., San Lorenzo-Honduras, herdoopt YOLYOL. 1992 verkocht aan Maxime Amboise, Belize, herdoopt CARIBO. 7-9-1996 te St. Marc gearresteerd voor cocaïnesmokkel en opgelegd. 1999 lag te Port au Prince in slechte staat. 6-2011 geschrapt uit Lloyd's Register, bestaan twijfelachtig.



WEC VAN RUYSDAEL 9242560, 12-12-2000 kiel gelegd, 9-2-2002 te water gelaten bij J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg onder bouwnummer 1144, 3-2002 opgeleverd als RACHEL BORCHARD aan M.S. "Nathalie Ehler" Heinz Ehler G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda, in beheer bij Reederei Heinz Ehler G.m.b.H. & Co. K.G., 9.981 BRT, 868 TEU, 2004 ingebracht bij Nathalie Shipping Co. Ltd., vlag: U.K., in beheer bij Reederei Heinz Ehler G.m.b.H. & Co. K.G., 14-5-2004 herdoopt NATHALIE EHLER, 17-5-2010 te Moerdijk in charter bij W.E.C. Lines B.V., Rotterdam, herdoopt WEC VAN RUYSDAEL. 10-7-2011 uit charter en herdoopt NATHALIE EHLER. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 14-8-2010, Amazonehaven).

NEPTUNE Succesvolle tewaterlating hefeiland

Op 23 september 2011 is het hefeiland, NEPTUNE, onder grote belangstelling te water gelaten. De ceremonie vond plaats op de scheepswerf van IHC Merwede in Krimpen aan den IJssel. Dit zelfvarende hefeiland is door IHC Merwede gebouwd voor GeoSea NV, de offshore waterbouw specialist van de DEME-groep uit België. Het contract tussen GeoSea en IHC Merwede voor het detailontwerp, de bouw en oplevering van het hefeiland werd getekend op 16 september 2010. De kiel werd gelegd op 25 maart 2011 en het schip zal in het eerste kwartaal van 2012 worden opgeleverd. Van ondertekening tot aflevering in anderhalf jaar geldt als een zeer korte levertijd voor dit complexe high-tech en unieke hefeiland. Wanneer de NEPTUNE operationeel is, ontvangt zij een „Green Passport”, toegekend door het American Bureau of Shipping (ABS).

De 60 meter lange en 38 meter brede NEPTUNE is een DP2 (dynamic positioning) hefeiland, uitgerust met een kraan met een capaciteit van 600 ton. De kraan is volledig geïntegreerd in de romp. Hiermee is de NEPTUNE uitermate geschikt voor het transport en de installatie van offshore windturbines en andere zware offshore constructies. Na oplevering aan GeoSea, begin 2012, start de NEPTUNE haar eerste opdracht op de Thorntonbank bij de Belgische kust. Daar zal zij 48 windturbines installeren voor de tweede en derde fase van het C-Power offshore windmolenpark. Aansluitend gaat de NEPTUNE naar de Duitse wateren in de Noordzee voor de bouw van zowel het Trianel West Borkum II windmolenpark (45 kilometer ten noorden van het Oost-



Friese eiland Borkum) als het EnBW Baltic 2 windmolenpark (32 kilometer ten noorden van het eiland Rügen). Het nieuwe hefeiland is vernoemd naar Neptunus, de God van de zee. Neptunus is sterk, onbuigzaam, onverzettelijk, idealistisch en fantasierijk. Al deze kenmerken passen perfect bij de doelen en waarden van GeoSea. (Bron en foto: IHC).



FAIRPLAY-22 9148764 (NB-175), 12-12-1996 kiel gelegd, 26-4-1997 te water gelaten, 4-1998 opgeleverd door Construcciones Navales Santodomingo S.A., Vigo (613) als FAIRPLAY-22 aan Fairplay Schleppdampfschiffs Reederei Richard Borchard G.m.b.H., Hamburg, vlag: Antigua & Barbuda, 4.500 EPK, 3.300 kW, 2004 ingebracht bij BBB Schlepp- und Hafendienst G.m.b.H., Antigua & Barbuda, in beheer bij Fairplay Towage B.V., Rotterdam voor Fairplay Schleppdampfschiffs Reederei Richard Borchard G.m.b.H., 5-2006 vlag: Duitsland, 10-2007 vlag: Antigua & Barbuda, 11-11-2010 tijdens het vastmaken aan de STENA BRITTANNICA gekapseisd, 3 opvarenden gered door andere schepen, 2 opvarenden zijn omgekomen, 12-11-2010 in de takels van de TAKLIFT 7, 12-11-2010 naar de Waalhaven gebracht, 14-11-2010 gelicht, 18-11-2010 naar een scheepswerf, 2011 verkocht aan Compagny Aigaion Marine Ltd., Griekenland, in beheer bij Maritime Consortium of Thessaloniki Inc. en Zouros Shipping Co. 6-5-2011 vertrokken achter de sleepboot COURBET uit de Eemhaven met bestemming Thessaloniki, Griekenland, gerepareerd te Tuzla, Turkije, 9-2011 (TBR) herdoopt VAYA. (Afbeelding: Zouros).



PRIMUS 9321287, sleepboot, 7-7-2004 1e secties gearriveerd te Cuxhaven vanaf Polen, 4-10-2004 m.b.v. de TAKLIFT 4 te water gelaten te Cuxhaven, 4-12-2004 gedoopt door Britta Albrecht, 12-2004 opgeleverd door Mutzelfeldtwerft G.m.b.H., Cuxhaven (120) als PRIMUS aan Harms Offshore AHT "Primus" G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, vlag: Antigua and Barbuda, in beheer bij Harms Bergung Transport & Heavy Lift G.m.b.H. & Co. K.G., roepsein V2OY1, 1.262 BRT, 378 NRT, 48,87 x 13,80 x 7,00 x 5,200 meter, trekkracht 104 ton, 9.000 EPK, 6.624 kW, 750 omw/min., 2 x MaK 9M25, 16,5 kn. 9-2-2005 gearriveerd te Rotterdam met de DETTIFOSS die stuurloos rondreed sinds 28-1-2005, de DETTIFOSS was bezig aan een reis van IJsland naar Rotterdam toen het stuurwerk uitviel. 20-4-2005 vertrokken van Vlaardingen naar Gdynia met dok 3 van Vlaardingen Oost Shiprepair B.V. 2011 verkocht aan Unterweser Reederei G.m.b.H., Bremen, 25-9-2011 gearriveerd te Bremerhaven na afloop van charter bij Saipem, 27-9-2011 begonnen om de naam te veranderen in BREMEN FIGHTER. (Foto: L. v.d. Meijden, 15-7-2011).

SMIT DANE 9396426, Damen ASD 2810, 294 BRT, 4.920 EPK, 25-2-2008 gedoopt SMIT TRINIDAD door mevr. Elena Canepa en te water gelaten bij Damen Shipyards (Galatz Yard) te Galati, Roemenië, bouwnummer 511532, 30-5-2008 opgeleverd aan Smit Internationale Sleepbootmaatschappij Smit Salvor B.V., Rotterdam, vlag: Bahamas, in beheer bij Smit Vessel Management Services B.V., roepsein C6XE7, 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) in beheer bij Towmar Smit Baltic UAB, Klaipeda, vlag: Litouwen en herdoopt SMIT DANE, roepsein LY2338. 31-7-2011 vanaf Klaipeda gearriveerd in de Wilhelminahaven te Schiedam, 2011 verkocht aan Smit International Overseas B.V., Rotterdam, 16-8-2011 onder de vlag van Bahamas gebracht, roepsein C6ZN7. 21-9-2011 vertrokken naar Brazilië.



SMIT TRINIDAD, foto: F. van Rijsbergen, 20-6-2008, Antwerpen.



SMIT VENTA 9402457, Damen ASD TUG 2810, 4-9-2008 gedoopt SMIT DOMINICA door Jeannette van der Ster-Gruben (echtgenote van superintendent nieuwbouw Smit Hans van der Ster) en te water gelaten bij

Damen Shipyards te Galati, gebouwd onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 511538, 17-1-2009 proefvaart, 6-2-2009 opgeleverd door Damen Galati Shipyard aan Smit Singapore Pte. Ltd., Singapore, 3.628 kW, 2 x Caterpillar 3516B-TA-HD/C, trekkracht 60 ton, 13,5 kn., 10-2-2009 vertrokken van Roemenië met bemanning van Transport & Offshore Service naar Ventspils, Letland, 27-2-2009 gearriveerd in de Scheurhaven in de Europoort, 28-2-2009 proefvaart op het Calandkanaal, 1-3-2009 vertrokken naar Ventspils, Letland om te werken voor Towmar Towage & Marine Assistance UAB, Klaipėda (joint venture met Smit), 13-7-2009 (e) ingebracht bij Towmar Smit Baltic UAB, Klaipėda, 21-8-2009 herdoopt SMIT VENTA. 21-8-2011 (m) onder de vlag van de Bahamas gebracht, roepsein C6ZO3, 19-9-2011 gearriveerd in de Wilhelminahaven te Schiedam. (foto: R. Zegwaard, 19-9-2011).



SUMATRAS 7638818, 27-10-1976 kiel gelegd, 4-1977 opgeleverd door Matsuura Tekko Zosen K.K., Higashino (261) als SUMATRAS aan Int. Transport Sotavento Inc., Panama, in beheer bij Int. Transport Contractors B.V., Haarlem, 846 BRT, 2 x 3.058,6 kW, Fuji Diesel Co. Ltd. 9-12-2002 (e) in beheer bij ITC Holland B.V., Haarlem. 12-2004 verkocht aan Sumatras Associated Inc., in beheer bij ITC Holland B.V., Haarlem. 31-7-2006 (e) in beheer bij ITC Holland B.V., Haarlem en Tschudi Ship Management AS, Tallinn. 6-2011 verkocht aan Industrial Transport Ltd., San Fernando, Trinidad and Tobago, 21-9-2011 (m) vlag: Trinidad and Tobago, roepsein 9YJH, 21-9-2011 (m) te Chaguaramas, Trinidad and Tobago herdoopt ROSALIND MARY 1. (Foto: F. van Rijsbergen, 17-7-2011, Nieuwe Waterweg).

Bijna 35 jaar waren zij wereldwijd prominente vertegenwoordigers van Hollands Glorie. Maar nu is het doek gevallen voor de laatste S-windklasse zeesleper van ITC (International Transport Contractors B.V.) uit Heemstede. Achter elkaar zijn dit jaar de laatste vier slepers van deze serie aan de ITC-vloot onttrokken. Helemaal verdwenen zijn ze echter niet, want al deze trekpaarden zijn verkocht aan buitenlandse reders. De S-windklasse zeeslepers werd in 1976 op stapel gezet op een Japanse werf. Met een vermogen van 9.000 pk en een trekkracht van 110 ton waren het voor die tijd supersterke slepers. In de machinekamer stonden twee 16-cilinder Fuji Seisakusho Tateyam diesels, waarmee vrijvarend een snelheid van 14 knopen kon worden gehaald. (Bron: Schuttevaer).

SILUNA ACE 9295490, passagiersschip, 2003 besteld, 8-2-2007 te water gelaten bij Remontowa, Gdansk (1064/2), 29-1-2007 vertrokken van Gdansk, 30-1-2007 gearriveerd te Helsingör, 29-1-2008 (e) opgeleverd door aan Eitzen Holdings AS, Noorwegen, 2-2008 geregistreerde eigenaar: ACE Link Holdings AS, Lysaker, thuishaven en vlag: Helsingborg-Zweden, 8-2-2008 gedoopt SILUNA ACE, 11-2-2009 ingezet tussen Helsingborg en Helsingör. 1.665 BRT, 400 passagiers, 1.800 kW, 3 x Volvo-Penta, 14 kn. 4-1-2010 uit de vaart, eigenaar failliet. 2011 verkocht aan Chevalier Floatels B.V., Willemstad-Curaçao, 19-9-2011 gearriveerd te Hardinxveld voor verbouwing.



SIMARA ACE 9295103, passagiersschip, 2003 besteld, 12-1-2007 te water gelaten bij Remontowa, Gdansk (1064/1), 20-11-2007 gearriveerd onder Deense vlag te Helsingör, 26-11-2007 opgeleverd aan Eitzen Holdings AS, Noorwegen, 11-2007 geregistreerde eigenaar: ACE Link Holdings AS, Lysaker, thuishaven en vlag: Helsingborg-Zweden, 29-11-2007 te Helsingborg gedoopt SIMARA ACE door Karin Wredström, 1-12-2007 ingezet tussen Helsingborg en Helsingör. 1.665 BRT, 400 passagiers, 1.800 kW, 3 x Volvo-Penta, 14 kn. 21-12-2008 uit de vaart en opgelegd te Helsingborg. 2011 verkocht aan Chevalier Floatels B.V., Willemstad-Curaçao, 19-9-2011 gearriveerd te Hardinxveld voor verbouwing. (Foto: www.floatels.biz).



Scheepswrak met buit van 170 miljoen euro ontdekt

Op de bodem van de Atlantische Oceaan is een scheepswrak met 200 ton zilver gevonden. De buit vertegenwoordigt een waarde van ongeveer 170 miljoen euro.

Het betreft de grootste vondst met edele metalen ooit ontdekt op zee. De s.s. GAIRSOPPA, een Brits vrachtschip dat in 1941 tot zinken werd gebracht door een Duitse onderzeeër, werd gevonden door de Amerikaanse firma Odyssey Marine.

Het bedrijf behoudt tachtig procent van de waarde van de vondst, onder voorwaarden van een contract met het ministerie van Transport. Dat meldt de BBC.

Het wrak van het 126 meter lange schip werd 483 kilometer voor de Ierse kust deze zomer gevonden op een diepte van 4.700 meter onder de Noord-Atlantische Oceaan.

De vondst is vorige week echter pas bevestigd.

Het schip was in 1941 op weg terug naar Groot-Brittannië vanuit India, toen het bijna zonder brandstof kwam te zitten tijdens zwaar weer. Daarom probeerde de kapitein uit te wijken naar de haven van Galway, maar het schip werd ontdekt en tot zinken gebracht door een Duitse onderzeeër.

Het schip ligt recht op de zeebodem met de laadruimen geopend, wat betekent dat op afstand bestuurbare onderzeeërs het zilver naar boven kunnen halen. (Bron: Nieuws, • Rijnmond, 27.9.11, foto: Courtesy of Library of Contemporary History, Stuttgart).



s.s. GAIRSOPPA, kiel gelegd als WAR ROEBUCK voor rekening van The Shipping Controller, 10-1919 opgeleverd door Palmers' Shipbuilding & Engineering Co. Ltd., Newcastle (894) als GAIRSOPPA aan British India Steam Navigation Co. Ltd., Glasgow-U.K., 5.237 BRT, 10 kn.

16-2-1941 tijdens een reis van Calcutta naar Londen onder commando van Gerald Hyland, geladen met 2.600 ton ruw ijzer, 1.765 ton thee, 2.369 ton stukgoed en 60.000 pound sterling, 23:32 uur getorpedeerd door de Duitse onderzeeër U 101 (Ernst Mengersen), de GAIRSOPPA raakte achter bij konvooi SL-64 door slecht weer en probeerde met de laatste kolen Galway aan te lopen, door de 3e torpedo getroffen en in brand, 17-2-1941, 20 minuten na de inslag, gezonken op 300 mijl ten zuidwesten van Galway Bay, de kapitein, 82 bemanningsleden en 2 kanonnières zijn vermist, slechts 1 man overleefde. De opvarenden verlieten het schip in 3 reddingboten, van 2 boten is niets meer vernomen. Op de boot o.l.v. de 2e stuurman met 8 Europeanen en 23 Laskaren bereikte 1-3-1941 de wal bij Cornwall, slechts 4 Europeanen en 2 Laskaren leefden toen nog, in de Caerthillian Cove on The Lizard, Cornwall kapseisde de boot met slechts de 2e stuurman als overlevende, de kustwacht wist hem te redden.



V.N.S. CHARTER

m.s. BLITAR 5046499, 18-12-1947 kiel gelegd, 22-1-1949 te water gelaten (uitgedokt), 7-7-1949 opgeleverd door N.V. Dok en Werf Mij. "Wilton-Fijenoord", Schiedam (722) als BLITAR aan N.V. Koninklijke Rotterdamsche Lloyd, Rotterdam, roepsein PDDR, 9.270 BRT, 12.420 DWT, 8.400 EPK, 16 kn.

16-4-1952 in charter V.N.S., verving de OVERIJSEL.

7-9-1952 t/m 17-2-1953 P.O. reis 2, Holland-Australië Lijn, 164 dagen.

18-2-1953 t/m 3-6-1953 P.O. reis 3, Holland-Afrika Lijn K/S, 106 dagen.
 4-6-1953 t/m 16-11-1953 P.O. reis 4, Holland-Australië Lijn, 166 dagen.
 17-11-1953 t/m 8-5-1954 P.O. reis 5, Holland-Australië Lijn, 173 dagen.
 9-5-1954 t/m 14-9-1954 P.O. reis 6, Holland-Afrika Lijn K/S, 129 dagen.
 15-9-1954 t/m 11-2-1955 reis 7, Holland-Afrika Lijn K/S, 148 dagen.
 12-2-1955 uit charter V.N.S., vervangen door de OVERIJSEL.
 13-5-1959 te Hamburg in charter V.N.S. in de Holland-Australië Lijn.
 29-6-1960 t/m 26-11-1960 in charter V.N.S.
 27-11-1960 t/m 20-9-1961 in charter V.N.S.
 21-9-1961 t/m 22-10-1962 in charter V.N.S.
 23-10-1962 t/m 9-8-1963 in charter V.N.S.
 10-8-1963 t/m 8-10-1964 in charter V.N.S.
 9-10-1964 t/m 22-10-1965 in charter V.N.S.
 23-10-1965 t/m 8-11-1966 in charter V.N.S.
 9-11-1966 t/m 8-1-1968 in P.O. charter V.N.S.
 9-1-1968 t/m 8-12-1968 in charter V.N.S.
 9-12-1968 in charter bij Outw. Cont./Australia Conf. voor uitreis naar Australië, 63,5 dagen.
 12-1969 verkocht aan Blitar Cia. Naviera S.A., Monrovia-Liberia, in beheer bij P.T. Trikora Lloyd, Djakarta.
 1973 ingebracht bij P.T. Perusahaan Pelayaran Samudera Trikora Lloyd, Djakarta-Indonesië.
 1984 verkocht voor sloop naar Taiwan, 24-4-1984 gearriveerd te Kaohsiung om gesloopt te worden door Chi Hsiang Steel Enterprise, de sloop begon 19-5-1984. (Foto: NN).

een kaartje...



Stoomvaart My. „Nederland”

S.S. „Prins der Nederlanden”

Het minst luxueuze cruiseschip ter wereld

Noord-Korea staat niet bekend als een toeristisch land, integendeel. Het communistische bolwerk heeft liever geen pottenkijkers, maar in een poging om de door handelsembargo's geteisterde economie erbovenop te helpen, probeert het nu toch te investeren in toerisme.

Hoogst ongebruikelijk nodigde het regime onlangs een honderdtal journalisten en Chinese touroperators uit om mee aan boord te gaan van 's lands eerste cruiseschip. Het schip, de 39 jaar oude en recent gerenoveerde MAN GYONG BONG, vaart in 21 uur van de noordoostelijke havenstad Rason naar de schilderachtige streek rond de berg Kumgangsán.

Aan boord is er een karaokebar en verse koffie te verkrijgen, maar de toiletten op het laagste dek hebben geen stromend water en in sommige kajuiten moeten de passagiers op de grond slapen. De mooiste kajuiten beschikken dan weer over tafels, stoelen en een aparte badkamer.



Grote plannen

Niet meteen pluspunten waarmee je in reisbrochures kan uitpakken, maar Park Chol Su, vice-president van de Noord-Koreaanse investeringsgroep Taepung die achter de cruise zit, heeft grote plannen. Hij wil in oktober meer dan honderd Europese reisbureaus uitnodigen voor dezelfde trip, om bezoekers van over de hele wereld aan te trekken. Daarvoor wordt het schip gemoderniseerd en hebben de autoriteiten beloofd dat je geen toeristenvisum nodig hebt voor de reis.

'Volgend jaar gaan we voor een groter en mooier schip dat ongeveer 1.000 passagiers kan ontvangen', zegt Su. 'Dat schip huren we van een ander Zuid-Aziatisch land.'

Controle

Investeringsgroep Taepung heeft van de overheid toestemming gekregen om het toerisme te promoten, nu de economie van Noord-Korea in het slop zit door de internationale sancties tegen het land omwille van haar kernwapenprogramma. Noord-Korea laat pas sinds 1987 westerse toeristen met mondjesmaat het land binnen en het toerisme wordt er streng gecontroleerd. (Bron: AD, foto: AD, © AP/AFP).

MAN GYONG BONG 7111406, 1971 opgeleverd als door Chongjin Shipyard, Huichon als MAN GYONG BONG aan Government of the People's Republic of North Korea, Noord Korea, 3.317 BRT, 1.802 DWT, 300 passagiers. 19-- verkocht aan Tonghae Sonbak Co. Ltd., Noord Korea.

Grootste cruiseschip ingehaald door een ander splinternieuwe oceaaneus

Ruim een jaar geleden was de OASIS OF THE SEAS het allergrootste cruiseschip dat ooit werd gebouwd. Nog geen twaalf maanden later lag daar het zusterschip ALLURE OF THE SEAS, exact vijf centimeter langer!

Een mooie Amerikaanse marketingstunt voor een splinternieuwe oceaaneus die alle aandacht verdient.

Meteen al bij de eerste stap aan boord van de ALLURE OF THE SEAS denk je dat je voor de gek wordt gehouden. Is dit nu al het schip, of zijn dit nog de taxfree shops in de ook al enorme vertrekhal van de rederij Royal Caribbean International in het Amerikaanse Fort Lauderdale?

Je waant je in de hoofdstraat van een klein, gezellig stadje, met winkeltjes, bars, terrassen, koffieshops, een bakkerij en tegels op de vloer. Er staan straatlantaarns en er staat zelfs een auto geparkeerd. In het midden is een kiosk waar je originele Starbucks koffie kunt kopen. Er heerst een gezellige drukte, want vandaag schepen een paar duizend mensen in.

Het splinternieuwe schip zit voor deze tocht nog lang niet vol, want de immense Allure kan maar liefst 6318 passagiers herbergen. Voor al deze mensen staan bijna 2400 bemanningsleden klaar, waardoor het totaal aantal opvarenden zelfs kan wedijveren met een kleine Nederlandse stad.

Na een paar minuten acclimatiseren wordt duidelijk dat je je bevindt in de 'mainstreet', waar later deze week diverse activiteiten zullen worden gehouden. Hoogtepunt daarvan vormt ongetwijfeld de parade van de karakters van de Amerikaanse animatiefilm-producent Dreamworks. Het groene monster Shrek, zijn lieftallige en al even groene vriendinnetje Fiona, ezeltje Donkey, Kung-Fu Panda en de eigenwijze pinguïns van de filmhit Madagascar, ze komen allemaal voorbij tijdens een optocht, gelijk aan de parades die op gezette tijden in de bekende pretparken worden gehouden.

Terwijl je langzaam het 360 meter lange en 64 meter brede schip gaat verkennen, is je koffer al lang en breed gearriveerd in een van de 2706 'hutten'. Een groot aantal van deze gastenverblijven mag de naam 'hut' eigenlijk al niet eens meer dragen, gezien de grootte en vooral ook de luxe. De rederij zelf heeft het dan ook liever over 'staterooms'. Bijna 2000 ervan hebben een balkon, zowel aan de buitenkant, alsook aan de binnenkant (!) van het schip. (Bron: Weekblad Schuttevaer, foto: de werf).



m.s. ROTTERDAM stilletjes de haven in



7 september 2011 - Het MS ROTTERDAM, één van de cruiseschepen van de Holland Amerika Lijn (HAL), is verzocht om niet meer te toeteren in de Rotterdamse haven. Omwonenden van de haven hebben geklaagd over geluidsoverlast.

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft naar aanleiding van aanhoudende klachten van omwonenden besloten het HAL-schip te vragen om niet te toeteren in de haven. Het schip is als eerste verzocht te stoppen met toeteren, omdat Rotterdam vanaf volgend jaar de thuishaven van het MS Rotterdam wordt.

"Toeteren is allereerst alleen noodzakelijk bij dreigend gevaar. Daarnaast willen we voorkomen dat er vragen in de gemeenteraad worden gesteld. Cruiseschepen zijn belangrijk voor de Rotterdamse economie," zegt een woordvoerder van het Havenbedrijf. Het is niet uitgesloten dat het Havenbedrijf alle cruiseschepen vraagt om te stoppen met toeteren.

Nico Bleichroth van de HAL in Rotterdam wil graag overleggen met het Havenbedrijf. "In het verleden zijn wij ook wel eens gestopt met toeteren. Toen kregen ook wij klachten, omdat mensen vinden dat het getoeter hoort bij Rotterdam als havenstad. Daarom is het misschien goed om de dialoog aan te gaan."

Het MS ROTTERDAM ligt vandaag bij de cruiseterminal in de Rotterdamse haven. (Bron: Rijnmond.nl). (foto: L. Schuitemaker, 28-7-2008, Rotterdam).

Cruiseschepen mogen toch toeteren

7 september 2011- Het toeterverbod voor cruiseschepen gaat toch niet door. De schepen van de Holland Amerika Lijn mogen met mate gewoon hun scheepshoorn gebruiken.

Volgens het Havenbedrijf Rotterdam waren er veel mensen boos nadat de MS ROTTERDAM onlangs wat te enthousiast toeterde toen het cruiseschip terugkwam uit New York. Daarna werd nagedacht over een toeterverbod, maar ook dat riep tegenstand op.

Veel mensen vinden dat het geluid bij de haven horen. Vandaar dat het Havenbedrijf Rotterdam nu een compromis voor de cruiseschepen heeft bedacht. Toeteren mag dus wel, zij het met mate.

Woensdagmiddag vertrok de MS ROTTERDAM luid toeterend richting Scandinavië. (Bron: Rijnmond.nl).



Historisch bezoek tijdens de Furieade

De 18e eeuwse replica „SHTANDART“ is in oktober in diverse plaatsen in Nederland te gast en daarom een goede gelegenheid om donderdag middag 29 september aan de Govert van Wijnkade af te meren en zo een speciale bijdrage te leveren aan de Furieade 2011. De geschiedenis van het schip is inmiddels in Nederland behoorlijk bekend. Tsaar Peter de Grote kwam in 1697 naar Holland om op een van de vele scheepswerfjes in Zaandam incognito het vak van scheepstimmerman te leren. Hij werd echter snel herkend (de man was 2 meter lang) en „vluchtte“ daarom na een paar dagen naar Amsterdam, waar hij op de VOC werf zijn opleiding afmaakte. Op 24 maart 1703 werd, onder leiding van de Hollandse scheepsbouwer Vybe Gerens, in St. Petersburg met de bouw van de originele „SHTANDART“ gestart. Het schip is door de tsaar zelf ontworpen en hij was ook bij de bouw, die slechts 5 maanden in beslag nam, betrokken. Op 2 augustus was het schip gereed en op 8 september 1703 maakte zij haar eerste reis met Peter de Grote zelf als haar kapitein. „SHTANDART“ dankt haar naam aan de Koninklijke standaard, die door de tsaar na de verovering van de Oostzee (ook in 1703) veranderd werd. De nieuwe (gele) vlag kreeg een tweekoppige adelaar met de vier zeeën waar Rusland nu toegang had. „SHTANDART“, voorzien van 28 kanonnen, werd het vlaggenschip van de nieuwe Russische marine, nam deel aan de oorlog van het Noorden bij de verdediging van St. Petersburg en bleef in dienst tot 1719. Daarna werd ze naar haar thuishaven terug gebracht om, in opdracht van de tsaar, voor altijd te worden bewaard als een monument ter ere van de Russische scheepsbouw. Gezien de slechte staat van het schip, gaf Catherine I in 1728 opdracht om SHTANDART te repareren, maar toen dit onmogelijk bleek vaardigde zij een tweede decreet uit met de woorden: “Peter de Grote heeft opdracht gegeven dat „SHTANDART“ voor altijd bewaard moet blijven, dus ter ere van zijn nagedachtenis zullen wij een nieuw schip moeten bouwen”. Het heeft bijna 300 jaar geduurd voor deze opdracht uitgevoerd werd.

In 1994 werd in St. Petersburg onder leiding van Vladimir Martus door een kleine groep enthousiaste mensen begonnen met de bouw van de replica. Zij hadden niet de middelen waar Peter de Grote 300 jaar eerder wel over kon beschikken (geld en vele arbeiders) en hebben in de bossen rondom St. Petersburg zelf de bomen gekapt die zij voor de bouw van het schip nodig hadden. Maandelijks groeide het bouwteam met veelal jonge mensen die via hun vrienden en de media van het unieke project op de hoogte waren gebracht. Sommigen kwamen alleen een kijkje nemen, maar bleven om uiteindelijk zelf deel uit te maken van het avontuur. Er was





genoeg werk voor iedereen, het vellen van de bomen, de boomstammen verwerken en het plaatsen van de spanten. Dit alles zonder machines, want alle hef- en transportactiviteiten op de werf werden volledig handmatig gedaan met zelfgemaakte hulpmiddelen, net zoals hun voorvaders ze gebruikt hadden, maar wel met inachtneming van de veiligheidseisen die de moderne scheepsbouw met zich meebrengt. Na 5 jaar bouwen werd het de nieuwe SHTANDART op 4 september in St. Petersburg onder belangstelling van 40.000 toeschouwers te water gelaten. De eerste reis van de replica „SHTANDART“ in 2000, met Vladimir Martus als kapitein en het bouwteam als bemanning, was naar Nederland, naar Zaandam als eerbetoon aan haar ontwerper Tsaar Peter de Grote. In de jaren daarna heeft het schip vele malen Nederland bezocht en is het een graag geziene gast op grote evenementen. „SHTANDART“ maakt deel uit van de liefdadigheidsorganisatie Shtandart Projectin St. Petersburg, dat zich als doel heeft gesteld om jonge mensen via maritieme activiteiten voor te bereiden op hun toekomst. Naast de opleiding op de wal en het meehelpen aan de onderhoud van het schip tijdens de wintermaanden, vervolgen deze jongelui, na een examen afgelegd te hebben, de training in de zomer aan boord om te leren samenwerken, voor zichzelf op te komen en andere culturen te leren kennen.

Tijdens de zomerperiode neemt het schip deel aan de Tall Ship's Races, maritieme evenementen, soms gecombineerd met historische activiteiten zoals bijvoorbeeld een schijngevecht. De

jonge bemanning in de leeftijd van 16-26 jaar maken in alle landen vele vrienden waardoor in de zomermaanden de vaak 40 koppige jonge bemanning uit meerdere nationaliteiten bestaat. Het is dan moeilijk te geloven dat er op de originele SHTANDART 150 bemanningsleden aan boord waren. Het project krijgt in Rusland geen financiële ondersteuning en is daarom volledig afhankelijk van donaties, sponsors en giften. Om de maritieme geschiedenis tussen de beide landen te benadrukken, de Tsaar kwam tenslotte naar Nederland om het vak van scheepstimmerman te leren, wordt het Russische

project in Nederland ondersteunt door de Stichting TS Shtandart. In juni van dit jaar heeft „SHTANDART“ een belangrijke rol gespeeld in de totstandkoming van de 3D film Nova Zembla, die in november in de bioscoop te zien zal zijn. Op de tochten tussen de diverse havens kunnen ook andere belangstellenden ervaren hoe het leven aan boord van een 18e eeuws schip was. Voor schoolklassen kan het een leuke aanvulling zijn op de geschiedenisles en tijdens de herfstvakantie is het voor de jeugd mogelijk om tegen een bijdrage als lid van de bemanning een aantal dagen aan boord te verblijven, waarbij het wel de bedoeling is dat zij, onder



begeleiding van de vaste bemanning, actief deelnemen. Tijdens de Furiade is „SHTANDART“ opgesteld voor bezoekers om het prachtige beeldsnijwerk van dichtbij te bekijken, de speciale sfeer in de exact nagebouwde kapiteinshut van tsaar Peter de Grote te voelen of één van de nog 7 operationele kanonnen aan te raken. Zondag 2 oktober vertrekt „SHTANDART“ uit Maassluis naar Dordrecht en voorbelangstellenden bestaat de mogelijkheid op deze tocht mee te varen en zelf deel uit te maken van een bijzondere ervaring. (Bron en foto SHTANDART onder zeil: Maassluis Courant “De Schakel”, aankomst te Maassluis: Scheepsfotoruilbeurs).



Furiade



De sleepboot GOUWE A 878, 29 september 2011 op weg naar de Furiade te Maassluis. (foto: L. v.d. Meijden).



De sleepboot HOLLAND lag toen al in de buitenhaven en de sleper ADRIAAN kwam met de ponton ELS aanzetten die op vrijdagavond is ingezet voor het afsteken van het vuurwerk. Ook op donderdag arriveerde de Russische SHTANDART te Maassluis met assistentie van de lokale sleper TARKA 2.



Aan de andere kant van Maassluis, in de Noordvliet, lagen de zeilende Westlanders te wachten tot de brug zou draaien om dan een plaatje te zoeken in het centrum.



Als 1e ging het vrachtschip (luxe motor) GROTE BEER onder grote belangstelling door de brug die zo ongeveer 2 x per jaar draait. De 1e keer om de vloot door te laten, de 2e keer om alles weer in het Westland te krijgen. De brug zelf draait nog wel, de 2 zijstukken voor voetgangers en fietsers moeten met een kraan geopend worden. Benieuwd of het schip naar het sterrenbeeld vernoemd is of naar...?

Op vrijdag liepen de meeste sleepboten en andere vaartuigen de haven binnen. Daar lagen tijdens de festiviteiten o.a. de sleepboten ALPHECCA 02212782, ANNA 03160121, ASSISTENT 2309000, BOREAS 02103791, BUGSIER 5 (bouwjaar 1887, 250 PK, Deutz MA6R428), COMMERIJN 02309852, DELTA 2306810, DOLLARD 2102165, ELISABETH 02300493 (van roeier M. Bezuijen, Schiedam), EQUINOX ex o.a. HORSEY, HERCULES 02507991 met stoomketel 1, INTERLUDE 02006057, LIJNTJE JOHANNA 02307228 en NOSTALGIE 03050931 (met de oude Industrie hoofdmotor van het bergingsvaartuig RAM). De Maassluise sleper SIRIUS van M. Onwijn te Maassluis deed niet meer mee, die is in januari 2011 weggebracht naar 's-Gravendeel om gesloopt te worden. De bergingsvaartuigen BRUINVISCH en Rijksvaartuig der Genie 29 lagen op hun "vaste" plek achter de brug.

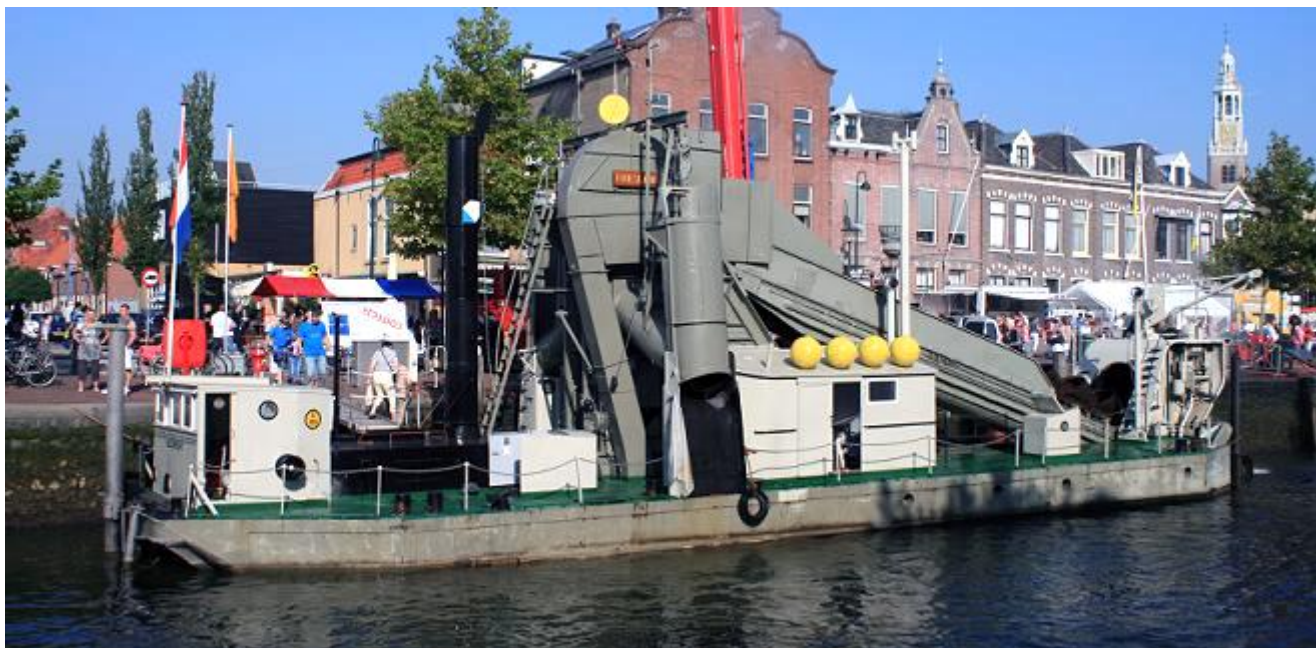


In de buitenhaven lagen in de morgen de ELBE en HOLLAND broederlijk naast elkaar.



GOUWE A878 9152624, casco gebouwd bij Delta Shipyard Sliedrecht B.V., Sliedrecht (963), 25-11-1996 te water gelaten, 21-2-1997 opgeleverd door Scheepswerf Made B.V., Made (96016) en in dienst gesteld als

GOUWE bij de Koninklijke Marine, Den Helder, 235 BRT, 71 NRT, 27,45 (25,43) x 8,30 x 3,80 x 3.230 meter, 1.632 EPK, 2 x Caterpillar 3508TA, 11,7 kn.



De stoombaggermolen FRIESLAND van Boskalis lag de gehele dag te baggeren op dezelfde plaats, ter plaatse zal de diepte nu circa 18 meter bedragen!!

De kiel voor deze baggermolen werd in 1935 gelegd op de werf van N.V. Machinefabriek v/h Th. Holthuis te Veendam. Waarschijnlijk om aan het eind van de crisisperiode de mensen aan het werk te houden, werd de molen voor eigen rekening onder de naam "Veendam 220" op stapel gezet. Het getal 220 in de naam staat op de emmerinhoud in liters. De molen wordt in april 1937 te water gelaten. Inmiddels is er een huurder gevonden voor de molen, het destijds bekende Friese baggerbedrijf Gebrs. Dikkerboom & Sybrandy uit Oudegaske. Op hun verzoek wordt de molen op 27 juli 1937 in het scheepsregister in Groningen ingeschreven onder de naam "FRIESLAND". De huurtermijn werd aangegaan op 1 augustus 1937 voor de duur van één jaar, tegen een huurprijs van 6.000 gulden per jaar en 300 gulden per week voor lieren en staaldraden.

VERKOCHT

Blijkbaar voldoet de molen goed, want op 1 augustus 1938 koopt de Firma Gebrs. Dikkerboom & Sybrandy de tot dan toe in huur gebruikte molen. De koopsom was 34.750 gulden, echter onder aftrek van de gedane "maandelykse, ten kantore van verhuurders betaalde huurpenningen".

In 1966 werd de "Friesland" in Hoogkerk omgebouwd van kolenstook naar oliestook, waarbij de originele ketel werd gehandhaafd. Om de stabiliteit te vergroten, werd de lengte van 21,05 naar 25,72 meter gebracht. In de beide zijden kwam er 0,70 meter bij, zodat de totale breedte op 6,90 meter kwam. Verder werd de molen uitgerust met een 230V elektrische installatie en een waterontharder. De baggermolen is in Nederland vooral aan het werk geweest met het uitdiepen van kanalen als het Prinses Margriet kanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal. Andere werken waren het koelwaterkanaal voor de centrales in Dodewaard en Bergum, bij de stuwen in IJsselstein en in de Wilhelminahaven in Schiedam ("twee keren en dat op de maximale werkdiepte van 18 meter: alles kraakte!")

Een spraakmakend werk was een operatie achter en onder de Baanhoekbrug in Sliedrecht in 1978/1979, waarbij gezocht werd naar bommen die bij de bombardementen tijdens de oorlog zouden zijn achtergebleven in de bodem. Bij het werken met de (veel grotere) baggermolen "WESTGEUL" kwam een bom in de emmers terecht. Door de grootte van de molen werd dit te laat opgemerkt, waardoor de bom letterlijk boven water kwam. De hulp van de "FRIESLAND" werd daarna ingeroepen. Reeds na twee dagen was het raak: er zat iets in de emmers, de rem er op, de machine stil. Er bleek een 500 pponder opgegraven te zijn, welke zonder schade geborgen kon worden.

GESCHONKEN

Medio tachtiger jaren werd het baggerbedrijf Dikkerboom & Sybrandy geliquideerd. Het materieel werd gesloopt of verkocht. Op 18 juli 1988 werd de stoombaggermolen "FRIESLAND" ten geschenke aangeboden aan de aftredende voorzitter van de Raad van Bestuur van de Koninklijke Boskalis Westminster, de heer ing. J. Kraaijeveld van Hemert. Deze bracht de molen in eigendom onder in de Stichting Stoombaggermolen Boskalis Westminster, die tot doelstelling heeft de molen zo goed mogelijk in de originele staat te houden, c.q. te brengen. Op 27 juni 1989 wordt de molen afgemeerd bij het Nationaal Baggermuseum in Sliedrecht. Een aantal malen per jaar wordt de molen naar (maritieme) stoomevenementen in Nederland versleept, alwaar de machines in vol bedrijf gebracht worden. Na een zeer grondige reparatie en restauratie, met veel inzet van vrijwilligers en sponsors, wordt de molen ingeschreven als varende monument in het Nationaal Register Varende Monumenten.

HOOFDGEGEVENS

Soort vaartuig emmerbaggermolen

Bouwwerf Holthuis, Veendam. Bouwjaar 1935 (kiel gelegd); grote ombouw in 1966.

Lengte 25,72 meter, Breedte 6,90 meter (over de berghouten), Holte 2,40 meter, Diepgang ca 1,50 meter. Strijkhoogte 8,10 t.o.v. de waterlijn, Maximale baggerdiepte 13,00 meter, Emmerinhoud 220 liter. Aandrijving emmerketting stoommachine, 125 PK, Havenaggregaat Lister 318 HW3 AM 15, 36 PK bij 2000 omw/min. Aantal emmers per minuut 22 bij reductie 1:4, 16 bij reductie 1:2. Inhoud brandstofbunkers 13.000 liter, Inhoud watertank 3.000 liter. Bemanning 5 personen (dagaccommodatie). In zand en klei kon een productie van ca 4.000 kubieke meter behaald worden. In zeer licht materiaal als slib of veen, werden de emmers vervangen grotere van 300 liter. Ook de snelheid van de emmerketting werd dan vergroot, zodat de weekproductie tot 12.000 m3 kon oplopen. (Bron: stoomvaart.nl).



De VL.92 BALDER zorgde voor de aanvoer van verse vis.



Een heel rijtje schippers(vrouwen) had de (schone) was buiten gehangen.



En...de FURIE lag er ook.....



LEOPARD 7723998, 25-10-1977 te water gelaten bij Schiffswerft und Maschinenfabrik Max Sieghold, Bremerhaven (176), 15-12-1977 (e) opgeleverd als CARIBIC aan Bugsier-, Reederei- und Bergungs A.G., Hamburg-West Duitsland, 999 BRT, 6.000 EPK, 2 x Deutz RSBV6M540. 1985 verkocht aan Black Sea Shipping Co., U.S.S.R., herdoopt LEOPARD. 11-1992 vlag: Oekraïne. 199- verkocht aan Blascospetsflot, Oekraïne. 1997 verkocht aan Salvage & Towage Co., Oekraïne. 1386 BRT. 2000 verkocht aan Derzhvane Pidpriemstvo "MARS - Morska Avariyno-Ryatuvalna Sluzhba" – Odessa-Oekraïne, in beheer bij Tsavloris Salvage International, Piraeus. 200- verkocht aan SATCO - Salvage & Towage Co. (Upravleniye Buksimo-Spatsatelnogo i Spetsialisirovanogo Flota). 2006 gearresteerd in de haven van San Vicente Grande en



verboden het land te verlaten. 1-9-2011 in een poging een aanvaring met een vissersvaartuig te voorkomen bij het strand van Galé, St. Vincent, Porto Grande aan de grond gelopen en gedeeltelijk gezonken, een sleepboot probeerde tevergeefs de LEOPARD vlot te brengen. Een team van Enacol en het Maritiem en Port Instituut (IMP) probeerde de bijna 500 ton brandstof er uit te halen. (Foto links: asemana.sapo, boven: Scheepsfotoruilbeurs).



CANARIAN REEFER 9081655, 5-4-1995 kiel gelegd, 21-10-1995 te water gelaten, 3-1997 (GL) opgeleverd door Ship Building Plant named after 61 Communard, Nikolaev (1145) als CANARIAN REEFER aan Prime Challenger S.A., Panama, in beheer bij Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athene, roepsein 3FCC7, 6.965 BRT, 5.234 DWT, 91 TEU, 16 kn. 8-2005 verkocht aan Pareefers KS, Panama, in beheer bij Lavinia Corp., Athene en Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athene. 2011 in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen, Lavinia Corp., Athene en Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athene. (Foto: M. Coster, 29-9-2011, IJmuiden).

FRIO POSEIDON 9076246, 12-2-1993 kiel gelegd, 21-8-1993 te water gelaten, 10-1994 (GL) opgeleverd als FRIO POSEIDON door SZ 61 Kommunars Shipyard, Nikolayev (1139) aan Global Prestige S.A., Panama, in beheer bij Riga Transport Fleet, 6.964 BRT, 6.620 DWT, 76 TEU, 16,5 kn. 22-5-2003 (e) in beheer bij Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athene. 2005 verkocht aan Pareefers KS, Panama, in beheer bij Lavinia Corp., Athene en Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athene. 2011 in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen, Lavinia Corp., Athene en Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athene.

SARONIC BREEZE 9081643, 20-9-1994 kiel gelegd, 15-4-1995 te water gelaten, 3-1996 (GL) opgeleverd door Ship Building Plant named after 61 Communard, Nikolaev (1144) als SARONIC BREEZE aan International Challenger S.A., Panama, in beheer bij Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athene, 6.964 BRT, 6.712 DWT, 17,6 kn. 8-2005 (e) verkocht aan Pareefers KS, Panama, in beheer bij Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athene, 2011 in de pool bij Seatrade Groningen B.V., Groningen.

MOTION SCAN 9534456, aanvankelijk in aanbouw als CFL MOTION, 30-9-2011 te water gelaten bij Peters Shipyards B.V., Kampen onder bouwnummer 903, 11-2011 geplande oplevering aan CFL Motion Beheer B.V., Groningen, in beheer bij CFL Ship Management B.V., Utrecht voor Canada Feeder Lines B.V. (Foto Peters Shipyards, Kampen).



VALE BRASIL 9488918, Ore Carrier, 198.980 BRT, 67.993 NRT, 402.347 DWT, 26-10-2009 contract, 15-11-2010 kiel gelegd als ORE CHINA, 31-12-2010 te water gelaten, 17-3-2011 (e) eigenaar: Seamar Shipping Corporation, Singapore, 30-3-2011 (NV) opgeleverd door Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd. (1201) aan Vale Shipping Holding Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Anglo-Eastern Ship Management Ltd.



M/V Vale Brazil approaching PDM Terminal
May 23, 2011
© Cristiano Oliveira

Grootste ijzerertsschip ter wereld goed voor evenveel ijzererts als héél Rotterdam.

9-2011. Volgende week arriveert de VALE BRASIL – het grootste ijzerertsschip ter wereld - op de nieuwe ijzerertsterminal van Vale te Sohar, in het noorden van Oman. De datum van de officiële openingsceremonie is nog niet bekend maar in 2011 is de 1,4 kilometer lange terminal reeds goed voor de overslag van tussen de 6 en 8 miljoen ton.

In 2012 draait de terminal volledig. Dat betekent dan dat er jaarlijks ruim tien miljoen ton ijzererts arriveert en ruim negen miljoen ton pellets worden geëxporteerd. Daarnaast kan er jaarlijks tien miljoen ton ijzererts aan- en afgevoerd worden dat bestemd is voor de regio tussen de oostelijke Middellandse Zee en India. De verwachting is dat er omstreeks 2016 op de Vale terminal circa 40 miljoen ton ijzererts en pellets wordt overgeslagen. Ter vergelijking: in het topjaar 2008 sloeg Rotterdam ongeveer evenveel erts en schroot over.

De VALE BRASIL is het grootste droge bulkschip ter wereld met een laadvermogen van 400.000 ton en een maximale diepgang van 23 meter. Het schip is dit jaar in de vaart genomen. Er staan nog 18 van dergelijke schepen op de planning bij de Braziliaanse ijzerertsmultinational. Vale zet hiermee een nieuwe standaard op het gebied van ertsvervoer over zee. Naast de havens van Sohar en Rotterdam zijn er waarschijnlijk in de toekomst nog acht andere havens in de wereld die deze schepen kunnen ontvangen.

De VALE BRASIL is de opvolger van de BERGE STAHL, het vlaggenschip van de Rotterdamse haven. Dit ijzerertsvaartuig vaart reeds 25 jaar tussen Rotterdam en Ponta de Madeira, Noord-Brazilië en was tot voor kort met een laadvermogen van 365.000 ton het grootste droge bulkschip ter wereld. De Sohar Industrial Port Company is een 50/50 joint venture van Havenbedrijf Rotterdam met het sultanaat van Oman.

RIVERZZ

Brand op groot partyschip in Rotterdam. 10-9-2011. Een partyschip (de RIVERZZ) in Rotterdam is vannacht getroffen door een zeer grote brand. Toen de brand uitbrak waren geen personen aan boord. Er zijn voor zover bekend geen gewonden gevallen.

Het schip, de TOURMALIJN, ligt in de Koningshaven, in het centrum van de Maasstad. Volgens de hulpdiensten is de brand rond half drie vannacht ontstaan aan de achterzijde van het schip, aldus persbureau Novum.

Hoewel de brandweer volgens RTV Rijnmond direct met groot materiaal uitrukte, was al snel duidelijk dat het schip niet meer te redden was.

De TOURMALIJN was volgens de eigenaren het grootste partyschip van Europa. Het werd in 1959 gebouwd en werd vorige week tijdens de Wereldhavendagen opnieuw geopend.

Update

Iets voor negen uur zaterdagmorgen gaf de brandweer het sein "Brand meester". Het schip werd gebouwd in 1959 en kwam in de vaart onder de naam "BERLIN". Het deed tot 2003 dienst in Duitsland als lijndienstschip tussen Keulen en Rüdeseim. Sinds 2003 ligt het aan de Eva Cohen-Hartogkade bij de Stieltjesstraat in Rotterdam. (Gelezen: RTV Rijnmond/NRC).



1959 opgeleverd door Ewald Berninghaus, Köln-Deutz (777) als BERLIN aan Köln-Düsseldorfer G.m.b.H., Keulen-West Duitsland. 1.763 passagiers.

2006 verkocht aan Princess Services B.V., Dordrecht, herdoopt TOURMALIJN

2011 verkocht aan Beijerland Handel & Scheepvaart B.V., Hendrik Ido Ambacht, herdoopt RIVERZZ. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 9-7-1995, Kaub).

..... en de club (WSS) stond er ook op de Furiade..



Rotterdam Branch



Workships en Doeksen bestellen serviceschepen voor windmolens



Workships Contractors B.V. en Koninklijke Doeksen hebben twee 21 meter lange en 7,30 meter brede aluminium catamarans besteld bij South-Boats Special Projects op het eiland Wight. De schepen gaan onderhoud verrichten aan in zee staande windmolens.

„Met waterjets kun je briljant manoeuvreren'
Britse werf bouwt twee aluminium catamarans

Het gaat met name om onderhoudswerk dat na de ingebruikname van de windmolens moet gebeuren. Met de gezamenlijke bestelling versterken de twee bedrijven hun samenwerking op dit gebied. Met een diepgang van 1,20 meter kunnen de „Wind Farm Service Vessels' vrijwel overal komen. Om veilig in ondiep water te kunnen varen worden ze uitgerust met twee waterjets in plaats van schroeven. Planerend halen de catamarans daarmee een snelheid van 25 knopen. De dienstnelheid is 22 knopen. De waterjets worden aangedreven door 1205 pk MTU10V2000 hoofdmotoren.

„Normaal gebruik je waterjets pas bij nog hogere vaarsnelheden, maar in ondiep water is de kans op schade veel kleiner dan met een schroef. Er steekt niets onder het vlak uit. Voordeel van waterjets is bovendien dat je er erg briljant mee kunt manoeuvreren bij de windmolenpalen', zegt marine superintendent en kapitein Martijn le Duc van Workships Contractors. „Waterjets reageren veel sneller dan een systeem met roer en schroef. Je kunt de waterstralen heel snel sturen met de bucket en ook heel gecontroleerd achteruit varen. Ik heb op vergelijkbare schepen met waterjets gevaren en dat werkt fantastisch.'

De 45 ton wegende catamarans zijn ook geschikt voor duikwerk rond windmolens. „We kunnen in een 10-voets container een complete duikersuitrusting meenemen. De schepen hebben een vrij grote laadcapaciteit. We kunnen 9 ton meenemen in drie 10-voets containers.'

Tijdens duikwerkzaamheden worden de waterjets gestopt. Het schip kan dan met de kop aan de paal worden vastgezet en achter kunnen hekankers worden uitgegoid. „Omdat de fundatiepalen van de windmolens in elk windmolenpark weer anders zijn, krijgen de schepen verschillende uitwisselbare duwkoppen. Voor elk type fundatiepaal komt een aparte duwkop, want het is belangrijk dat de kop goed op de fundatiepaal aansluit wanneer je het schip tegen de paal drukt.'

Voor het lopende onderhoud aan operationele windmolens ontstaat naar verwachting een groeiende behoefte aan dit type schepen. „Je kunt tijdens onderhoudswerk niet de hele tijd met een zware sleepboot tegen een fundatiepaal staan draaien, dan riskeer je schade aan de fundatie.'

Werkgebied

De schepen worden onder DNV klasse gebouwd en voldoen aan de internationale ISM veiligheidseisen van de IMO. Eerder door South-Boats Special Projects gebouwde, kleinere, werkschepen voor windmolens voldeden alleen aan de UK MCA Code, een Britse regelgeving voor de beperkte vaart op zee die ook wordt gebruikt in de jachtbouw. „Met deze

schepen mogen we overal op de Noordzee werken, ook in Duitsland, waar onder de UK MCA Code gebouwde schepen niet mogen worden ingezet. De onder klasse gebouwde schepen laten zien dat de markt volwassen wordt.'

De schepen komen in mei 2012 in de vaart. Voor de exploitatie is een samenwerkingsovereenkomst gesloten met Offshore Windpower Marine Services (OWPMS) uit het Verenigd Koninkrijk. De schepen bieden plaats aan 12 personen. (Bron: Hans Heynen, Schuttevaer / Artist's impression Workships Contractors B.V.).





FAIRPLAY TOWAGE

Fairplay Schleppdampfschiffs-Reederei
Richard Borchard GmbH

Fairplay B.V. te Rotterdam nam per 1 september 2011 de Poolse sleepdienst WUŻ - Shipping and Port Services Gdynia Co. Ltd. over van Port Authority of Gdynia. WUŻ begon in de jaren 30 van de vorige eeuw en heeft 9 sleepboten in de vaart waaronder enkele moderne ASD sleepers met een trekkracht van 45 ton. Ook 2 pontons, 2 afmeervaartuigen en een loodsboot behoren tot de WUŻ vloot. Fairplay is sinds 2003 actief in Polen door de overname van Porta Zegluga (nu Project Zegluga) te Szczecin, in 2008 volgde de overname van Port-Hol te Swinoujście.

HEROS 9175145, bouwjaar 1998, 365 BRT, 3.842 EPK, trekkracht 45 ton.

CENTAIR II 9388845, bouwjaar 2007, 300 BRT, 3.875 EPK, trekkracht 45,8 ton.



ODYS 7937965, bouwjaar 1980, 329 BRT, 2.500 EPK, trekkracht 34 ton. (Foto:17-4-2007).

ODYSEUSZ 8102579, bouwjaar 1980, 329 BRT, 2.500 EPK, trekkracht 34 ton. (Foto: 25-5-2008).



KRONOS 6614891, bouwjaar 1966, 181 BRT, 1.650 EPK, trekkracht 19 ton. (Foto: 2-5-2007).

HERAKLES 6614853, bouwjaar 1966, 183 BRT, 1.650 EPK, trekkracht 19 ton. (Foto: 2-5-2007).

MARS 7734533, bouwjaar 1977, 179 BRT, 1.200 EPK, trekkracht 18,7 ton.

HEKTOR 8222355, bouwjaar 1982, 113 BRT, 935 EPK, trekkracht 14 ton.

MOCARZ 7734727, bouwjaar 1978, 113 BRT, 935 EPK, trekkracht 14 ton.

pontons PN MPH GDY-20 en PN MPH GDY-21, 1.133 DWT.

Foto's: R. Zegwaard, <http://tugfoto.blogspot.com>



SLEEP & DUWVAART



Mooring Boats MAGDUSIA en JAGNA (foto) en loodsboot PILOT-9. (Foto's: WUZ).

Twee 'fast track' projecten parallel uitgevoerd voor RWE Dea UK in één jaar!

Heerema Fabrication Group (HFG) voltooit de fabricage van de minimum faciliteiten platforms voor Clipper South Development en Breagh Alpha Development.

Heerema Fabrication Group (HFG) completed the construction of the minimum facilities platforms for the Clipper South Development and the Breagh Alpha Development.

Deze EPC (Engineering, Procurement & Construction) projecten zijn uitgevoerd op de HFG Vlissingen en Zwijndrecht werven in opdracht van RWE Dea UK. In slechts 14 maanden na ontvangst van de opdracht in april 2010 zijn op de HFG Vlissingen fabricage locatie het 900 ton wegende jacket met een hoogte van 43 meter en het dek, met een gewicht van 2.300 ton, van het Clipper South platform gebouwd. Het Clipper South dek biedt accommodatie aan 40 personen. Op 25 augustus vertrok het complete platform van de Heerema Vlissingen locatie en werd vervolgens op 27 augustus jl. met succes offshore geïnstalleerd in een waterdiepte van ongeveer 23 meter. Een 12" pijpleiding voor export van gas verbindt het platform met het LOGGS-complex van ConocoPhillips voor doorvoer naar de Theddlethorpe terminal in het Verenigd Koninkrijk.

Parallel aan de bouw van het Clipper South project werd op de HFG Vlissingen fabricage locatie het Breagh Alpha jacket met een gewicht van 1.700 ton en een lengte van 84 meter gebouwd, terwijl op de Zwijndrecht locatie het dek van 1.271 ton werd gebouwd. Na ontvangst van de opdracht op 31 juli vorig jaar, begon de constructie van het dek in december 2010 en het jacket in maart 2011. De bouw van het Breagh Alpha platform was voltooid binnen één jaar na ontvangst van de opdracht. Op dit moment zijn het Breagh Alpha dek en het jacket gereed voor offshore installatie door ons zusterbedrijf Heerema Marine Contractors. Het Breagh veld bevindt zich in UKCS blokken 42/12a en 42/13a van de zuidelijke Noordzee in 62 meter waterdiepte, ongeveer 100 kilometer ten oosten van Teesside, Verenigd Koninkrijk.

Wim Matthijssen, COO van Heerema Fabrication Group meldt: "Het uitvoeren van twee parallel gebouwde „fast track“ projecten en het opleveren in het maximaal haalbare niveau van fabricage gereedheid en commissioning was voor ons een enorme uitdaging. Deze enorme prestatie is mogelijk gemaakt dankzij de inzet van onze toegewijde project teams en medewerkers op beide werven, alsmede onze toeleveranciers en onderaannemers." Wim vervolgt: "Beide opdrachten zijn het resultaat van onze expertise opgedaan tijdens eerdere RWE projecten en het vertrouwen van onze klant, RWE, in ons vermogen om „fast track“ EPC projecten uit te voeren. Het door RWE in ons gestelde vertrouwen hebben wij kunnen waarmaken door onze afspraken na te komen." (Bron en foto: Offshore Visie, tip: L. Kramer).

