

SCHEEPSFOTORUILBEURS

ZEEBRIEF#16

9 oktober 2011



Damen Shipyards Den Helder



Om zich beter als werkmaatschappij van de Damen Shipyards Group te kunnen profileren, gaat Scheepswerf Visser per 1 oktober 2011 verder als Damen Shipyards Den Helder. Het voormalige familiebedrijf, met vestigingen in Den Helder en Oudeschild op Texel, maakt al sinds 1993 deel uit van de wereldwijd opererende wervengroep die op dit moment uit meer dan dertig werven en hieraan gerelateerde bedrijven bestaat.

Als familiebedrijf kan Scheepswerf Visser terugblikken op een rijke historie, die zijn oorsprong vond in 1923. In dat jaar gingen de broers Willem en Klaas Visser zich in Den Helder bezighouden met scheepsonderhoud en -reparatie. Eerst met Scheepswerf De Hoop en vanaf 1928 ook met Scheepswerf De Lastdrager. Beide werven lagen in Den Helder naast elkaar aan de Koopvaardersbinnenhaven. In 1968 werden beide werven, onder de vlag van Scheepswerf Visser B.V., samengevoegd. Door de jaren heen wist men zich een grote reputatie in de visserijsector te verwerven door naast scheepsonderhoud en -reparatie ook talloze nieuwbouwprojecten uit te voeren. In 1993 werd de werf een 100-procents werkmaatschappij van de Damen Shipyards Group en werden steeds meer werkzaamheden verricht voor de sectoren Offshore, Bagger en Sleepvaart. Ook Rijkswaterstaat en de Koninklijke Marine gingen vaker gebruik maken van de expertise van de Helderse werf. In 2007 werd Texdok uit Oudeschild overgenomen.

Algemeen directeur Jelle Loosman zegt over de naamswijziging van Scheepswerf Visser: —Wij zijn er trots op dat ons bedrijf deel uitmaakt van een heel sterke wervengroep en willen dit graag meer uitdragen. Verder willen wij ons door de veranderingen in het werkpakket en de ontwikkelde visie op de toekomst anders in de markt gaan profileren. De naamswijziging heeft geen gevolgen voor onze structuur, organisatie en werkgelegenheid en ook niet voor de aangegane verplichtingen. Wij blijven ons als middelgrote scheepswerf richten op onderhouds- en reparatiewerk aan alle voorkomende scheepstypen en gaan daarnaast nieuwbouw niet uit de weg. |

Damen Shipyards Den Helder telt op dit moment 70 medewerkers, verdeeld over de twee vestigingen, en heeft dit jaar met succes een grote opdracht afgerond. Deze omvatte de bouw en levering van een serie van twaalf landingsvaartuigen (LCVP's) voor de Defensie Materieel Organisatie. (Bron: Damen).

DOCKWISE



05-10-2011, Breda, Dockwise sleept nieuwe contracten binnen (AFN) - Maritiem dienstverlener Dockwise heeft voor 55 miljoen dollar (ruim 41 miljoen euro) aan nieuwe orders binnengehaald. Dat maakte het bedrijf woensdag bekend.

Het bedrijf kreeg onder meer de opdracht om volgend jaar een platform van een consortium van Daewoo en Chevron van Zuid-Korea naar de Golf van Mexico te transporteren. Daarnaast werden 8 korte contracten binnengehaald, waarvoor het werk in de tweede helft van 2011 wordt uitgevoerd.

Dockwise verbeterde verder de voorwaarden voor het schip DOCKWISE VANGUARD. Daardoor wordt een voor het eerste kwartaal van 2012 geplande betaling verschoven naar het tweede kwartaal en nemen de initiële ontvangsten van een belangrijk contract toe. Deze aanpassingen leveren volgens het bedrijf een aanzienlijke bijdrage aan de cash flow en het werkkapitaal in 2011 en het eerste kwartaal van 2012. (Bron: De Telegraaf).

Fugro tekent een intentieverklaring voor de aankoop van de Ocean Bottom Nodes activiteiten van Seabird Exploration PLC.

04-10-2011. Fugro zal conform de intentieverklaring SeaBird Technologies AS en Seabed Navigation Co Ltd overnemen.

Deze ondernemingen houden tezamen alle rechten en activa voor de Ocean Bottom Node (—OBN!) activiteiten.

De overeengekomen prijs is USD 125 miljoen op een —cash and debt-free! basis.

Als onderdeel van de voorgenomen transactie heeft Fugro reeds een 11% belang genomen in SeaBird Technologies AS en Seabed Navigation Co Ltd. Fugro zal ook scheepscapaciteit inhuren van SeaBird om de OBN operaties te ondersteunen. Op dit moment mobiliseert SeaBird voor een project met een waarde van USD 40 miljoen voor ONGC.

Meer details zijn beschikbaar op de website van SeaBird: www.sbexp.com.

De OBN methode is om op de zeebodem 3D en 4D (tijd variabele reservoir monitoring) multi-component seismische gegevens te verzamelen. OBN is de enige beschikbare methode voor het verzamelen van zeebodem seismische data in diep water en in gebieden met obstakels. De acquisitie eenheden (nodes) die gebruikt worden in de OBN aanpak worden geplaatst met behulp van ROV's. Fugro verzorgt al sinds een aantal jaren de ROV ondersteuning voor SeaBird. (Bron: Fugro).

Rederij Green Reefers verkoopt 6 schepen en huurt ze terug



Tholen – De Noorse rederij Green Reefers heeft zes schepen moeten verkopen en huurt ze daarna terug in een poging om de financiële positie te verbeteren, omdat de tarieven tot een dieptepunt zijn gezakt. "We zijn getroffen door een historisch slecht zomerseizoen, en de markt is momenteel geen goede plek om geld op te halen", zei financieel directeur Oystein Disch Olsrod tegen Lloyd's List.

De 12 miljoen dollar deal is gesloten met Green Shipping, een zuster en dochteronderneming van moederconcern Caiano. Green Reefers maakte 11 miljoen dollar verlies in het tweede kwartaal van dit jaar. Disch Olsrod zei dat ze nu proberen om in de kosten te snijden door de operationele uitgaven te beperken.

Volgens Disch Olsrod is de reefer markt zwak vanwege de lage tarieven, maar de lijn is ook getroffen door de toegenomen concurrentie van andere gespecialiseerde rederijen, en van traditionele container rederijen zoals Maersk en Hapag-Lloyd. (Publicatiedatum: 4-10-2011, Auteur: Izak Heijboer, Copyright: www.agf.nl, foto: W. Koper, 18-9-2007).

ASH 8605480, 1986 opgeleverd door Schiffswerft Hugo Peters, Wewelsfleth (623) als TRUSO aan m.s. —TrusolBeutler Schifffahrts-K.G., Lübeck-West Duitsland, in beheer bij Heinrich Beutler K.G., 1.616 BRT, 1996 verkocht aan Medwave Shipping Ltd., Kingstown-St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Seaway S.A.M., herdoopt MEDWAVE, 2001 verkocht aan J.M. Shipping Ltd., Antigua and Barbuda, in beheer bij Arpa Shipping B.V., 23-8-2001 herdoopt (e) JACKIE MOON, 2005 verkocht aan VW-NYKI Shipping B.V., Antigua and Barbuda, in beheer bij C. Kornet, Werkendam, 15-6-2005 als ASH vertrokken van Vlaardingen naar zee, roepsein V2DT9, 2005 verkocht aan Meganisi Maritime, Valletta-Malta, in beheer bij South Marine Agency, Moskou, 9-11-2005 herdoopt MEGANISI, roepsein 9HIL8. 11-8-2010 (e) verkocht aan Cape Maritime Enterprise Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Muya Denizcilik ve Ticaret Ltd., Istanbul. 6-2011 vlag: Tanzania.

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. 5-10-2011 vertrokken van Nanjing Wujiazui Shipbuilding Co. Ltd., Nanjing te China. (Foto: Vroon).



IVER BEST 9588275, asfalttanker, 5-10-2011 gedoopt IVER BEST door mevr. Daniëlle Zuiderwijk (echtgenote van dhr. Johan Zuiderwijk, Mazars Paardekooper Hoffman N.V.) en opgeleverd door Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. (HMD 2302) aan Vroon B.V., vlag Gibraltar, 6.187 DWT, 109,94 (102,20) x 18,20 x 10,00 x 6,600 meter, 6.085,3 m3 tankcapaciteit, laadtemperatuur 230°C, 2 ladingpompen, totaal 800 m3/uur, 2.942 kW, Hanshin LH46L, 12,6 kn.

IVER BLESSING 9588287, asfalttanker, 5-10-2011 gedoopt IVER BLESSING door mevr. Mette Olin Behnke (echtgenote van dhr. Christian Behnke, Senior Relationship Manager, Danish Ship Finance), 11-2011 geplande oplevering door door Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. (HMD 2303) aan Vroon B.V., vlag Gibraltar. (foto's Vroon).

MARE ALTUM 7381829, 19-9-1974 te water gelaten, 12-1974 opgeleverd door Scheepswerf & Machinefabriek Ysselwerf B.V. (158) als PASS OF DRUMOCHTER aan Panocean Ship Management Ltd., Londen-U.K., in beheer bij Panocean Storage & Transport Ltd. 23-1-1984 gekocht door Nedlloyd

Bulkchem B.V., Rotterdam, 23-11-1984 herdoopt MARE ALTUM. 11-1991 verkocht aan —Mare Magnuml Bulkchem Trading G.m.b.H. & Cie., St. John's-Antigua & Barbuda, in beheer bij Reederei B. Rickmers G.m.b.H., Hamburg. 2003 verkocht aan Fujian Province Petroleum, China, 8-8-2003 herdoopt MIN YOU 18. 2003 verkocht aan Jiu Li Shuen, Kaohsiung, vlag: Cambodja, 17-11-2003 herdoopt ERICA. 15-1-2007 (e) vlag: Panama en herdoopt LUCKY JANE. 2007 vlag: Sierra Leone en herdoopt LUCK JANE. 14-9-2011 (e) geschrapt uit Lloyd's Register, bestaan twijfelachtig. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 30-7-1991, Nieuwe Waterweg t.h.v. Maassluis).



NORRSKEN 9279446, casco gebouwd door Marine Products Yard, Gdansk, Polen, 7-10-2004 casco gearriveerd te Delfzijl achter de sleepboot ODYS, 8-10-2004 casco verhaald naar Hoogezand om afgebouwd te worden bij Bodewes Scheepswerven B.V., Hoogezand onder bouwnummer 638, 4-1-2005 gearriveerd te Delfzijl vanaf Hoogezand, 5-1-2005 proefvaart op de Eems, 8-1-2005 te Delfzijl gedoopt FLINTERBELT door mevrouw Emmelien de Vries en opgeleverd aan C.V. Scheepvaartonderneming "Flinterbelt", Westerbork, in beheer bij Ancora AFS Shipping B.V., Rotterdam, roepsein PHCB, 11-1-2005 vertrokken van Delfzijl, 12-1-2005 gearriveerd te Rotterdam in de Laurens haven op de 1e reis, 13-1-2005 uit de Botlek vertrokken met bestemming Pori.



19-2-2007 verkocht aan Flinterbelt B.V., Zeist, thuishaven: Harlingen, in beheer bij Flinter Management B.V. voor de eigenaren D. Arends, J. Haan & R. Arends. 17-1-2011 te Ayr herdoopt NORRSKEN, 18-1-2011 (e) in beheer bij Flagship Management Co. B.V., Farmsum. 1-4-2011 op de Ems bij Papenburg in aanvaring gekomen met het Nederlandse binnenvaartschip LIVARDA (02321893) dat met kunstmest geladen schip dreigde te zinken, door de brandweer van Papenburg drijvende gehouden en later aan de

grond gezet. 9-2011 verkocht aan International ASA te Noorwegen. 10-2011 overdracht in een Nederlandse haven, wordt verbouwd tot CO2 transportschip. (Foto: L. v.d. Meijden, 10-7-2010).

NORDIC 7419353, 1978 opgeleverd door Falkenbergs Varv A/B, Falkenberg (174) als NORDANHAV aan Erik Thun A/B, Zweden, 1994 verkocht aan AB Tyrrena, Zweden herdoopt STELLA NORDIC, 1997 verkocht aan Hook Head Shipping Co., Willemstad-N.A., herdoopt NORDIC, 25-8-1999 (e) verkocht aan Tail-Block Shipping Co. N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Marinvest Shipping, 6-2-2001 (e) verkocht aan M. Berndtsson, Zweden, in beheer bij Berndtssons Rederi AB, herdoopt HALLAREN, 22-9-2003 (e) verkocht aan Berndtssons Rederi AB, 7-2006 verkocht aan Pantravel & Shipping S.r.l., Italië, in beheer bij G M Trading & Chartering, Taranto, Italië, 19-10-2006 (e) herdoopt VASILIOS N, 8-9-2008 (e) verkocht aan Paschi di Siena/L&F/SF, vlag: Panama, in beheer bij Pantravel & Shipping S.r.l., Italië, (Alemar S.r.l.), 10-11-2008 in beheer bij Alemar S.r.l., 26-1-2009 (e) in beheer bij Olympia Maritime Corp., 2-2-2009 (e) verkocht aan Pantravel & Shipping S.r.l., Panama, 23-3-2009 (e) verkocht aan Paschi di Siena/L&F/SF, Panama, in beheer bij Olympia Maritime Corp., Piraeus, 19-5-2009 vlag: Georgië. 2011 verkocht voor sloop naar Turkije, 5-10-2011 lag op het strand te Aliğa om gesloopt te worden.

ANJA 7361635, 8-5-1974 te water gelaten bij J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (742), 6-1974 opgeleverd als JANNE WEHR, 1980 herdoopt ROXANE KERSTEN, 1981 herdoopt JANNE WEHR, 1981 verlengd, 1981 herdoopt ROXANE KERSTEN, 6-5-1983 herdoopt JANNE WEHR, 22-1-1985 herdoopt CONTAINERSHIPS I, 7-4-1987 herdoopt JANNE WEHR, 13-4-1995 herdoopt THAMES STAR, 20-7-2001 herdoopt ANJA, 10-3-2003 thuishaven: Rotterdam, vlag: Nederland, roepsein PBIJ, eigenaar: Oy Sillanpää Trading Ltd., Mynämäki, Finland, 10-2004 verkocht, vlag: Servië & Montenegro, 24-7-2006 (e) verkocht aan Nimont Ltd., Montenegro, 2009 verkocht aan Merout Corp., 11-2009 vlag: Honduras. 2-6-2011 (e) verkocht aan Marine Traders Inc., Tanzania, in beheer bij Umar Denizcilik ve Orman Ürünleri Diş Tic. Ltd., İstanbul, herdoopt ROLAND NIKOLA. 2011 verkocht voor sloop naar Turkije, 24-9-2011 ETA te Aliğa vanaf Istanbul, 5-10-2011 lag op het strand te Aliğa om gesloopt te worden.



NASSAUBORG 9248564, besteld door Palkkiyhtymä, (Finnlines Ab), 2003 contract overgenomen door Wagenborg, 18-1-2006 opgeleverd door Fujian Mawei Shipbuilding Ltd., Fuzhou (436-4) aan Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, roepsein PHDU, 13.340 BRT, 16.612 DWT, 142,50 (133,93) x 22,00 x 12,80 x . meter, 9.480 kW MAN-B&W, 19-1-2006 vertrokken van Fijian op de eerste reis, te Hongkong, Sjanghai en Xingang staalconstructies geladen voor Houston, U.S.A., 25-4-2006 om 07:36 uur gearriveerd in de Eemshaven, 26-4-2006 in de Eemshaven gedoopt NASSAUBORG door mevrouw Juliette de Bruin, 11-2007 verlengd bij Cosco Shipyards Ltd. te Zhoushan, 16.037 BRT, lengte 174,00 meter, 29-3-2011 (e) verkocht aan Eems Holding B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 1-10-2011 tijdens een reis van Kokkola, Finland naar E.B.S. in de Laurens haven, Botlek bij het indraaien tijdens hoogwater van de Botlek tegen de voet van de Botlekdam gevaren, na circa 3 kwartier met behulp van de TEXELBANK en SMIT RUSLAND vlot gebracht en de reis vervolgd. (Foto: R. Zegwaard, 31-3-2008).

DE GEELBANDERS

De Stoomsleepdienst van Piet Smit Jr.



Vanaf 15 oktober 2011 tot en met 15 april 2012

Nationaal Sleepvaart Museum

Hoogstraat 1 – 3 Maassluis

Openingstijden: Van dinsdag - zondag van 14.00 tot 17.00 uur

Piet Smit Jr. in het sleepvaartmuseum

Wie kent de naam 'Piet Smit' niet? Generaties zijn er in de wijde omgeving van Rotterdam mee opgegroeid. Ze werkten hetzij bij de werf van die naam dan wel bij de sleepdienst, waarvan de stoere sleepboten aan de Westerkade of aan de Parkkade lagen, als ze tenminste even niets te doen hadden. Naast deze bedrijven was er ook nog de Havendienst Spido, op rondvaartgebied een bekende naam tot ver buiten onze grenzen. Ook Spido was ooit eigendom van Piet Smit Jr. Het werd dus hoog tijd dat het Nationaal Sleepvaart Museum te Maassluis aandacht aan deze man en zijn ondernemingen ging besteden, met uiteraard de nadruk op de sleepdienst.

Piet Smit Jr. werd in 1848 geboren. Hij was een voor die tijd moderne vooruitstrevende man, die op zijn twintigste naar Amerika ging om daar zich verder te oriënteren in de scheepsbouw, waar zijn familie in de Alblasserwaard en omgeving zich al vele jaren mee bezig hield. Piet Smit had het best naar zijn zin en wilde eigenlijk niet naar Nederland terugkeren. Omdat zijn ouders al jong gestorven waren kreeg hij een toelage van zijn oom. Die oom was het niet met de ideeën van zijn neef eens en zette de toelage simpelweg stop. Piet moest dus wel naar Nederland terug. Om een langer verhaal in te korten: Piet Smit nam de werf van een andere oom over, moderniseerde het geheel op verbluffend snelle wijze, breidde uit

en verhuisde zelf naar Rotterdam. Hij zag iets in stoomsleepboten die in zijn tijd relatief veel geld konden verdienen, want de meeste zee- en binnenvaartschepen waren nog zeilschepen. Kapiteins en schippers maakten maar al te graag van de stoomslepers gebruik om sneller op de bestemming te zijn en om in de havens gemakkelijker te kunnen manoeuvreren. Piet Smit had al snel een vloot van vijf sleepboten, zag een concurrent onderuit gaan en verdubbelde zijn vloot door de slepers van zijn mededinger voordelig aan te kopen. In 1877 richtte hij de „Slikkerveersche Sleepdienst“ op, waarvan hij de naam in 1889 liet wijzigen in „Sleepdienst van P. Smit Jr.“. Kenmerk van zijn sleepboten was een gele band rondom de zwarte schoorstenen met een letter erin, die overeenkwam met de beginletter van de naam van de sleper. Vandaar de naam van de tentoonstelling: „De Geelbanders“.

Rond 1910 beschikte de sleepdienst van Piet Smit Jr., die inmiddels aan de Boompjes in Rotterdam was gevestigd, over tenminste 60 sleepboten. Die verrichtten niet alleen havenassistenties, maar sleepten ook binnenvaartschepen, die nog geen eigen voortstuwing hadden door het hele land tot zelfs in België en Zeeland toe. In 1912 achtte Piet Smit de tijd gekomen om zijn bedrijven van de hand te doen en een rustiger leven te gaan leiden. De gelukkige koper werd D.G. van Beuningen, een groot industrieel met talloze belangen, o.a. in de Steenkolen Handels Vereeniging. Piet Smit overleed helaas binnen een jaar na de overdracht van zijn bedrijven.

Daniël van Beuningen bracht meer structuur in de sleepdienst, maar liet de feitelijke leiding over aan twee directeuren, die zich al jong in het vak van de slepers hadden bekwaamd.

Zij zorgden voor modernisering en uitbreiding van de vloot, zelfs in economisch moeilijke tijden.

De werf had in die tijd een geweldig kundige reputatie. Men bouwde o.a. vrachtschepen voor Finland, die zo goed bevielen dat de Finnen een order wilden plaatsen voor een technisch geavanceerde grote ijsbreker die de vaarweg naar de havensteden op een dichtgevroren Oostzee zou kunnen openhouden. De Piet Smit werf was in zijn aanbieding behoorlijk te duur, maar wist overheidssteun te verkrijgen omdat men anders mensen zou moeten ontslaan. Zo ging de order niet verloren en werd de Jääkarhu (betekent „ijsbeer“) in 1926 in Rotterdam gebouwd. Een prachtig model siert de expositie.

Terzelfder tijd werd er ook een kleinere ijsbreker/sleepboot voor Rotterdam en de vaderlandse rivieren gebouwd. Dat werd de Siberië, in dienst gesteld in 1926. Het schip was uitgerust met een stoommachine van 600 pk,. In die tijd was het de krachtpatser van de Rotterdamse haven, die daarom al gauw de bijnaam „De Beer“ verwierf. Ze bewees in de strenge winter van 1929 al snel haar mogelijkheden, want tot ver op de Waal werd door dit schip onder veel belangstelling het ijs gebroken.

Zelfs in de crisisjaren dertig kwamen voor Piet Smit nog nieuwe sleepboten van de hellingen, o.a. de Linge, de eerste motorsleper. Die bleek kostenbesparend, want er waren geen stoomketels nodig, die ook tijdens het stilliggen onder druk moesten worden gehouden. Dat bespaarde veel brandstofkosten. Ook waren er geen stokers meer aan boord.

In de Tweede Wereldoorlog ging het slecht met het hele land, dus ook bij de sleepdienst. Slepers werden gevorderd en verdwenen soms uit het zicht of zonken in buitenlandse havens.

Enkele voerden in 1944 reizen uit met sleepschepen naar het Noorden van het land om de hongerende randstadkinderen aan boord daar de gelegenheid te bieden aan te sterken. Sleepboten als de Siberië werden verstoppt in de Biesbosch, maar moesten na levensbedreigende dreigementen en op last van de bezetter weer te voorschijn worden gehaald. Op de dag van de bevrijding was er eigenlijk nog slechts één sleepboot vaarklaar.

Na de oorlog werden aanvankelijk de oude stoomslepers opgelapt. Sommige moesten eerst gelicht worden, omdat ze op verschillende locaties tot zinken waren gebracht. In de jaren vijftig werd een ambitieus nieuwbouwprogramma uitgevoerd en kwamen er geelbanders met sterke motoren en een revolutionair uiterlijk. Ook voor sleepkarweien waarvoor minder kracht was vereist kwamen nieuwe series motorsleepboten. Als sluitstuk van het nieuwbouw-programma, met name voor de vaart op de rivieren, werden er 13 slepers gebouwd met een vermogen van 150 pk, die de bijnaam „vliegende schotels“ kregen, omdat ze zo snel en wendbaar waren.

In de jaren zestig en zeventig werd Piet Smit ingehaald door de tijd. De duwvaart deed haar intrede, Europaort werd gebouwd, zeeschepen werden groter, boegschroeven deden hun intrede, kortom: minder sleepboten waren nodig.





De omstandigheden leidden tot een integratie van de Rotterdamse sleepdiensten, waar tenslotte Smit Internationale als winnaar uit te voorschijn kwam. Vanaf 1976 verdwenen de laatste geelbanders uit de havens en werd het bekende gele schakelembleem ingevoerd.

Ook de werf moest inkrimpen en kwam tenslotte terecht in het Rijn-Schelde-Verolme concern, waarvan de rampzalige afloop bekend mag worden verondersteld. Als laatste tak van het Piet Smit-concern overleefde de Havendienst Spido, die als Spido B.V. via een management buy out een nieuw leven ging leiden. Nieuwe fraaie salonboten werden gebouwd en bleken in een behoefte te voorzien. Ook daarvan zijn oude en nieuwe foto's in de expositie opgenomen met zelfs een fraai model van de salonboot die ooit het vlaggenschip was van het rondvaart- en watertaxibedrijf.

Piet Smit, het blijft een naam die nog steeds bij velen herinneringen oproept. De ingewijde bezoekers van het Nationaal Sleepvaart Museum te Maassluis zullen bij het zien van de tentoonstelling, die tot 15 april 2012 duurt, wellicht een traantje moeten wegpinken. Dat hoort bij een nostalgische expositie. (Bron: Nationaal Sleepvaart Museum).



SMIT ILE-IFE 9179000, Damen ASD 3110, casco gebouwd door PO SevMash Prednyatiye, Severodvinsk, 30-6-1999 bij Damen Shipyards B.V., Gorinchem gedoopt SMIT ILE-IFE door mevr. dr. M. Akan, opgeleverd (LR) door Damen Shipyards B.V. (7926), aan Smit International Shipping Investments 1st., Nassau-Bahamas, in beheer bij Smit Nigeria Ltd., Lagos, 4-7-1999 vertrokken naar Nigeria, kreeg een contract van 10 jaar bij Nigeria LNG Ltd., 305 BRT, 3.970 EPK, 2.920 kW, 2 x Caterpillar 3516B-TA, 12,7 kn., 8-2010 vertrokken van Takoradi, Ghana naar Cristobal, Panama, te Ghana vervangen door de SMIT RIMA. 9-2010 (e) herdoopt SMIT MANZANILLO. 3-2011 (e) verkocht aan Smit Shipping Singapore Pte. Ltd., in beheer bij Virtual Logistic Marine, Panama, 23-3-2011 (m) vlag: Panama, roepsein HP9040. 22-9-2011 (m) vlag: Bahamas, roepsein C6QQ9. 25-9-2011 t/m 19-10-2011 door TOS van Colon, Panama naar Rio de Janeiro, Brazilië gebracht.



SMIT TABOQUILLA 9179024, Damen ASD 3110, casco gebouwd door Stocznia Tczew Sp. z o.o. (7928), 19-8-1999 te water gelaten bij Damen Shipyards B.V., Gorinchem, 20-9-1999 van de werf naar Europoort voor proefvaarten, 4-10-1999 bij Damen Shipyards B.V., Gorinchem gedoopt SMIT YERWA door mevr. R.A. Dediare (echtgenote van manager Smit (Nigeria) Ltd.) en opgeleverd door Damen Shipyards B.V., Gorinchem (7928) aan Smit International Shipping Investments 1st., Nassau-Bahamas, in beheer bij Smit Nigeria Ltd., Lagos, 5-10-1999 van de werf naar Maassluis, 6-10-1999 vertrokken van Maassluis naar de Scheurhaven, 9-10-1999 vertrokken van de Scheurhaven naar Nigeria, kreeg een contract van 10 jaar bij Nigeria LNG Ltd., 305 BRT, 3.970 EPK, 2.920 kW, 2 x Caterpillar 3516B-TA, 12,7 kn., 8-2010 vertrokken van Takoradi, Ghana naar Cristobal, Panama, 9-9-2010 (e) verkocht aan Smit Shipping Singapore Pte. Ltd., Bahamas, in beheer bij Virtual Logistic Marine, Panama, 9-2010 herdoopt SMIT TABOQUILLA, 4-2011 vlag: Panama roepsein HP6427. 22-9-2011 (m) vlag: Bahamas, roepsein C6QR9. 25-9-2011 t/m 19-10-2011 door TOS van Colon, Panama naar Rio de Janeiro, Brazilië gebracht. (Foto SMIT YERWA: TVDZ, 5-10-1999, Oude Maas).



d.m.s. DORDTSEBANK 7621633 sleepboot PDSR

Gebouwd 1977, N.V. Scheepswerven v/h H.H. Bodewes, Millingen (736)

248,54 BRT 0 NRT 179 DWT 34,32 (30,82) x 9,58 x 4,98 x 3,801 meter.

haven- kustsleepboot, 2 Voith-Schneider propellers 28GII/185, trekkracht 35 ton, 107,5 ton bunkers, 12 kn. 3.450 IPK, 3.000 EPK, 2.200 kW, 2 x 9 cyl, 4 tew, 240 x 260, 1.000 omw/min., Kromhout 9FDHD240, Stork-Werkspoor Diesel B.V., Zwolle.

1977 kiel gelegd, 20-4-1977 gedoopt DORDTSEBANK door mevr. M.C. Holsteijn-de Court Onderwater (directie Smit) en te water gelaten, 25-5-1977 meetbrief 18133 afgegeven, registratienummer 7682 Z AMST 1977, 7-6-1977 officiële proefvaart en opgeleverd (AB) aan Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst B.V., Rotterdam. 1-9-1977 vertrokken naar Dubai, werkzaam te Ras Tanura, 1982 vertrokken naar Rotterdam, 30-4-1982 passage Gibraltar, 5-1982 terug in de Europoort. 13-4-1988 ingebracht bij Smit Havensleepdienst B.V., Rotterdam. 1998 gestationeerd te Vlissingen, daarna afwisselend Europoort en Vlissingen, 22-10-1998 vervangen in Vlissingen door de VIKINGBANK en gestationeerd in de Europoort.

27-12-1998 vertrokken naar Hamburg om daar per 1-1-1999 havensleepwerk te verrichten. 11-2001 gestationeerd in de Europoort. 28-2-2002 vertrokken naar Panama om daar te werken, 31-3-2002 daar gearriveerd. 26-11-2002 vlag: Panama, 2003 ingebracht bij Smit International (Curaçao) N.V., Willemstad, in beheer bij Smit Harbour Towage B.V. 2004 in beheer bij Smit Harbour Towage Services (Panama), Panama. 2010 (mogelijk eerder) opgelegd te Cristobal, Panama. 4-2011 (e) verkocht aan Tug Services Panama S.A., Panama, in beheer bij MARITIMA DE PANAMA S.A., Balboa, Panama voor Grupo Boluda, 4-2011 (e) herdoopt VB BRIOSO, roepsein 3FSM5. (AB: 8-9-2011 herdoopt VB BRIOSO). (Foto boven: JV/Scheepsfotoruilbeurs, onder: Boluda via H. v.d. Berg).



d.m.s. SANDETTIÉBANK 7621621 sleepboot PHIE

Gebouwd 1977, N.V. Scheepswerven v/h H.H. Bodewes, Millingen (735)

248,54 BRT 0 NRT 179 DWT 34,32 (30,82) x 9,58 x 4,98 x 3,801 meter.

Haven- kustsleepboot, 2 Voith-Schneider propellers 28GII/185, trekkracht 35 ton, 107,5 ton bunkers, 12 kn. 3.450 IPK, 3.000 EPK, 2.200 kW, 2 x 9 cyl, 4 tew, 240 x 260, 1.000 omw/min., Kromhout 9FDHD240, Stork-Werkspoor Diesel B.V., Zwolle. 1977 kiel gelegd, -- gedoopt SANDETTIÉBANK door mevr. E. Jurri en te water gelaten, 31-3-1977 meetbrief 18065 afgegeven, registratienummer 7681 Z AMST 1977, 25-4-1977 opgeleverd (AB-7705439) aan Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst B.V., Rotterdam.

10-1978 vertrokken uit de Europoort voor werkzaamheden in het Seuzkanaal, 12-6-1979 terug te Rotterdam. 13-4-1988 over naar Smit Havensleepdienst B.V., Rotterdam. 15-2-2002 vertrokken uit de Europoort om havensleepwerk te gaan doen in Panama, 16-3-2002 gearriveerd te Panama, ingebracht bij Smit International Curaçao N.V., Panama. 26-11-2002 ingebracht bij Smit International (Curaçao) N.V., Willemstad, vlag: Panama, in beheer bij Smit Harbour Towage B.V.



2004 in beheer bij Smit Harbour Towage Services (Panama), Panama. 9-2009 (mogelijk eerder) opgelegd te Cristobal, Panama. 4-2011 (e) verkocht aan Tug Services Panama S.A., Panama, in beheer bij MARITIMA DE PANAMA S.A., Balboa, Panama voor Grupo Boluda, 4-2011 (e) herdoopt VB FURIOSO, roepsein 3FWB4. (Foto boven: Scheepsfotoruilbeurs, 23-2-1987, onder: Boluda via H. v.d. Berg).





ALPHONSE LETZER 7615593, 19-1-1977 te water gelaten, 3-1977 opgeleverd door Scheepswerf & Gashouder v/h Jonker & Stans B.V., Hendrik Ido Ambacht (339) als ALPHONSE LETZER aan Unie van Redding en Sleepdienst N.V., Antwerpen-België, 717 BRT, 637 DWT, 7.206 EPK, 5.300 kW, 2 x G.M. EMD20-645-E7, trekkracht 95 ton, 14,25kn. 25-4-2005 (e) verkocht aan Smit Transport Belgium N.V., Antwerpen-België, in beheer bij Unie van Redding en Sleepdienst N.V., Antwerpen. 2011 verkocht voor sloop, 11-10-2011 ETA te Antwerpen. (Foto: W. Koper, 9-12-2006).

MAERSK PACER 7432082, 5-3-1976 te water gelaten, 6-5-1976 opgeleverd door Scheepswerf –Waterhuizenl, J. Pattje B.V., Waterhuizen (324) als MAERSK PACER aan The Maersk Co. Ltd., U.K., vlag: Bahamas. 1.380 BRT, 1.963 DWT, 2 x 1.600 EPK, MaK 6N432AK, 13 kn. 1989 verkocht aan Trident Trade Ltd., Bahamas, herdoopt RED SEA TRADER. 5-1992 verkocht aan G. Craig & Sons Ltd., U.K., herdoopt GRAMPIAN FAME, 1.380 BRT. 31-3-2009 (e) verkocht aan Environmental Marine Services, Piraeus-Griekenland, herdoopt AEGIS. 18-8-2011 (e) verkocht voor sloop.



Musea: IOWA BB-61. Op 6 september 2011 heeft de Amerikaanse marine bekendgemaakt dat de IOWA is toegewezen aan de Pacific Battleship Center, die het schip naar Port Of Los Angeles, bij San Pedro, wil brengen. De kiel van de IOWA is gelegd in juni 1940 op de New York Naval Shipyard en het schip is op 22 februari 1943 in dienst gesteld. Zusterschepen waren de NEW JERSEY (BB-62), U.S.S. MISSOURI (BB-63) en de U.S.S. WISCONSIN (BB-64). Twee andere eenheden zijn niet afgebouwd. De IOWA bracht president Franklin D. Roosevelt naar de Teheran Conferentie in 1943 voor een bijeenkomst met Winston Churchill, Joseph Stalin en Chiang Kai-Shek. Voor de president werd een speciale badkuip geïnstalleerd wegens zijn problemen met verlamming; die badkuip is nog steeds aan boord. De IOWA was het vlaggenschip van admiraal Halsey tijdens de overgave van Japan in de Baai van Tokyo, maar de ceremonie vond plaats aan boord van de MISSOURI. Het schip was actief in de Koreaanse oorlog en het werd voor het eerst uit dienst gesteld in 1958. In 1984 werd het schip gemoderniseerd en opnieuw in dienst gesteld. In 1989 kostte een explosie in de tweede toren het leven van 47 zeelieden. Hierna werd het schip in 1990 definitief uit dienst gesteld. De IOWA deed dienst op het Naval Education and Training Center in Newport; daarna werd het naar de Westkust gesleept, waar het schip 20 april 2001 aankwam. Het schip werd geplaatst onder de Suisun Bay Reserve Fleet bij Benicia, California. Op 17 maart 2006 werden de IOWA en de WISCONSIN uit de vlootlijst verwijderd. De verwachting is dat het schip in oktober 2011 de reserve vloot zal verlaten en in de Baai van San Francisco uiterlijk zal worden opgeknapt voor de reis naar Los Angeles, die in januari 2012 kan plaatsvinden. (Bron: P. Oost).

De USS IOWA (BB-61) (bijgenaamd "The Big Stick") is een Amerikaans Iowa-klasse slagschip. Het was vernoemd naar de staat Iowa.

Het schip werd besteld in 1939, en opgeleverd in 1943. In de Tweede Wereldoorlog werd het schip in eerste instantie gebruikt in de Atlantische Oceaan voor het transport van de Amerikaanse president Franklin D. Roosevelt naar de Conferentie van Teheran. In 1944 werd het ingedeeld in de Grote Oceaan en vocht mee in de o.a. de Slag om Kwajalein. Het schip werd m.n. gebruikt voor de luchtverdediging van vliegdekschepen en later ook voor het beschieten van Japan. I.v.m. het verkleinen van de Amerikaanse strijdkrachten na de oorlog werd het schip in 1949 buiten dienst gesteld en als reserve aangehouden.

Reeds twee jaar later werd de IOWA weer geactiveerd om in de Koreaanse Oorlog met haar geschut de Noord-Koreaanse doelen te beschieten. Na de wapenstilstand in 1953 bleef het slagschip nog vier jaar in dienst en werd vervolgens weer als reserve aan de kant gelegd, waar het ook tijdens de Vietnam-oorlog bleef. Pas in 1982 begon een modernisering. De IOWA werd als deel van de 600-schepen marine op bevel van de Amerikaanse president Ronald Reagan gereactiveerd. In 1989 explodeerde één van de geschutstorens waarbij 47 bemanningsleden het leven verloren. De schade werd niet meer gerepareerd en in 1990 werd het slagschip voor de laatste keer buiten dienst gesteld en weer opgenomen in de reservevloot. In 2006 werd het schip geschrapt uit het Naval Vessel Register. Daarmee heeft de IOWA in totaal tussen 1943 en 1990 in totaal nog geen 19 jaar dienst gedaan.

Sinds 2001 ligt de IOWA in de Suisun Bay, San Francisco. Als enige van de vier schepen uit haar klasse is ze niet als museumschip vrij toegankelijk. (Bron en foto: wikipedia).

1-7-1939 besteld, 27-6-1940 kiel gelegd, 27-8-1942 te water gelaten, 22-2-1943 in dienst gesteld, 26-10-1990 uit dienst gesteld. Lengte 270 meter, breedte 32,98 meter, snelheid 33 knopen, bemanning 1.500 - 2.800.



NEDLLOYD JAVA 7718046 containerschip SXAV

Gebouwd 1978, Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co. Ltd. (I.H.I.), Aioi (2668)

20.676 BRT 8.871 NRT 24.383 DWT

186,01 (177,40) x 27,67 x 16,21 x 10,618 meter.

1176 TEU, 5 ruimen, 364 en 2.540 ton bunkers, verbruik 32 ton/dag, 14,75 kn.

19.200 EPK, 14.123 kW, 8 cyl, 2 tew, 760 x 1550, Sulzer 8RND76M, de werf.

17-8-1978 te water gelaten, vlag: Singapore, 11-1978 opgeleverd als ASIAN JADE aan Asia Australia Express Ltd., Hong Kong, in beheer bij Mercury Shipping Co. Ltd. 21.121 BRT, 10.823 NRT, 24.383 DWT. 1991 verkocht aan Fairgate Shipping Co. Ltd., Piraeus-Griekenland, in beheer bij Costamare Shipping Co. S.A., Athene. 13-10-1991 in charter bij Nedlloyd Lijnen B.V., herdoopt NEDLLOYD JAVA, charter sinds die tijd 6 keer verlengd. 1-1-1997 in charter P&O Nedlloyd B.V. 1998 uit charter P&O Nedlloyd, herdoopt MSC SINGAPORE. 1998 1466 TEU, 19 kn. 2000 herdoopt INDAMEX MUMBAI. 13-8-2001 (e) herdoopt MUMBAI. 8-10-2001 (e) herdoopt MSC TUSCANY. 23-8-2008 (e) verkocht aan Ray Shipping Co., Hong Kong-China, in beheer bij Shanghai Costamare Ship Management Ltd., Shanghai. 22-9-2011 (e) verkocht voor sloop naar Alang, India. (Foto: NN/Scheepsfotoruilbeurs).



Bouw zeilend containerschip kan in Harlingen

06 oktober 2011 - Harlingen is de ideale plaats om te starten met de bouw van zeilende zeevrachtschepen. Dergelijke vrachtaarders kunnen de helft aan brandstof besparen. Gedeputeerde Staten trekken er 150.000 euro voor uit om de bouw van het eerste schip op weg te helpen. Dat zei Commissaris van de Koningin John Jorritsma vandaag bij de opening van de Noordzeedagen in Leeuwarden.

Vrachtschepen slecht voor milieu

Vrachtschepen zijn nog slechter voor het milieu dan gedacht. Dat blijkt uit onderzoek van de Internationale Maritieme Organisatie. Een gemiddelde vrachtaarder gebruikt 10.000 liter brandstof per dag. Het gebruik van zeilen of zonnecellen helpt het milieu en beperkt de brandstofkosten. De beoogde vrachtaarder krijgt een lengte 130 meter met een capaciteit van 8.000 ton vracht. Het bedrijf Fairtransport B.V. uit Den Helder is al langer bezig met de plannen voor zo'n Ecoliner. Friese partijen in dit project zijn de gemeente Harlingen, de Noordelijke Hogeschool Leeuwarden (Kenniscentrum Jachtbouw), het Technologie Centrum Noord Nederland en het bedrijf Ameland Shipping B.V. Daarmee is in Harlingen voldoende kennis aanwezig om het schip te bouwen.



Aanvraag Europees geld

Fryslân heeft een aanvraag ingediend voor Europees geld voor het project. Als dat rond is, vergroot dit de mogelijkheden om internationale partijen aan de bouw te binden. De bouw van een Ecoliner kost tussen de 15 miljoen en 17 miljoen euro. (Bron en afbeeldingen: www.fryslan.nl).



AIDABLU wijkt uit naar Rotterdam vanwege het slechte weer. 6 oktober 2011 vertrokken van Antwerpen met bestemming Amsterdam maar besloot naar Rotterdam uit te wijken. Dit vanwege de harde wind met kans op schade in de sluisen van IJmuiden. 7 oktober 2011 (foto) uitgaand op de Nieuwe Waterweg en onderweg naar Hamburg. GT 71.304, draagvermogen 7.889 ton, lengte = 253 meter en breedte = 32 meter, 2.050 passagiers. Italiaanse vlag, thuishaven Genua. Gebouwd in 2010 op de Meyerwerft in Papenburg. Eigenaar is Costa Crociere S.p.a. in Genua, manager Aida Cruises in Rostock. (Bron en foto: C. de Keijzer, voorzitter WSS, Rotterdam).



EEBORG 9568328, in aanbouw bij Kon. Niestern Sander B.V. onder bouwnummer 843 voor Scheepvaartonderneming Eeborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., 2012 oplevering. 6-10-2011 de eerste sleën geplaatst, foto's: J. Tuil.



FINNBORG met succes te water



Maandag 3 oktober 2011 - Met goed gevolg is na doop en naamgeving door mevrouw Mary Ann Simpson, echtgenote van Alfonso Simpson, manager Commercial en Shippingdepartment van Minera Antamina uit Peru, op 30 september jl. bij Scheepswerf Ferus Smit in Leer het m.s. FINNBORG te water gegaan. De FINNBORG is de vijfde van een ijsklasse 1A versterkte 14600 tonners die Ferus Smit voor Koninklijke Wagenborg bouwt. De algemene gegevens van deze met een straalbuis uitgeruste serie schepen luiden: lengte over alles 154,60 meter, breedte 17,20 meter, holte 11,55 meter, containercapaciteit 475 TEU waarvan 191 aan dek. In de resp. machinekamers wordt een 4.500 kW Wärtsilä 9L32C geplaatst. De verwachte oplevering van de FINNBORG is begin november. (Bron en foto: Wagenborg).



SANABORG, Icebreaker/supplier, in aanbouw bij Kon. Niestern Sander B.V. onder bouwnummer 844 voor Wagenborg. 6-10-2011 uitrijden van de opbouw uit de loads. Foto's: J. Tuil.

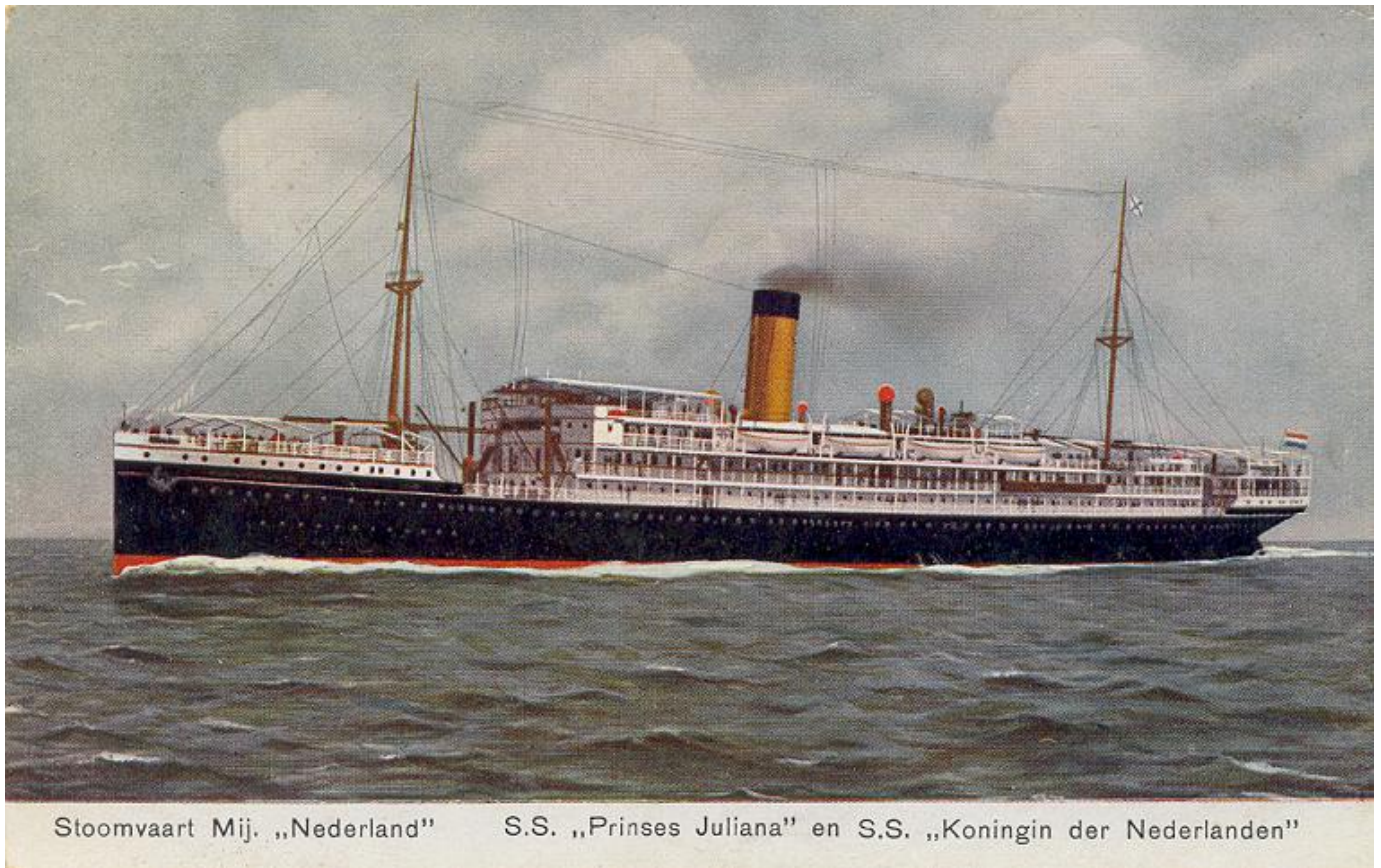
JOSEPH AND CLARA SMALLWOOD 8604797, 19-10-1987 kiel gelegd, 6-5-1989 te water gelaten, 28-11-1989 opgeleverd door Versatile Davie Shipyard Lauzon, Quebec (714) als JOSEPH AND CLARA SMALLWOOD aan Marine Atlantic Inc., Canada, 27.614 BRT, 4.625 DWT, 20.595 kW, 4 x MaK 8M552, 1.200 passagiers, 350 auto's, zusterschip CARIBOU, ingezet tussen Newfoundland en Cape Breton Island. 8-2011 (e) herdoopt SMALLWOOD, 8-2011 (e) vlag: St Kitts Nevis. 30-9-2011 (e) verkocht voor sloop naar Alang, India. (Foto: www.travelpod).



BEKULAN 7235939, gastanker, 48.662 BRT, 25.921 NRT, 37.441 DWT. 256,70 (232,04) x 34,78 x 20,65 x 9,451 meter. 5 tanks, 75.072 m³, 18,25 kn. 2 waterpijpketels, v.o. 263 m², 66,2 bar. 20.800 APK, 15.300 kW, 2 turbines, Stal-Laval, de werf. 20-11-1972 te water gelaten, 12-1973 opgeleverd door Chantiers de l'Atlantique, St. Nazaire (I25) als GARI aan Shell Tankers (U.K.) Ltd., Londen-U.K. 1986 verkocht aan Brunei Shell Tankers Sendirian Berhad, Bandar Seri Begawan-Brunei, in beheer bij Shell Tankers (U.K.) Ltd., Londen, herdoopt BEKULAN. 1993 beheer: Shell International Trading & Shipping Co. Ltd., Londen. 31-08-2011 (e) verkocht voor sloop naar China. 30-8-2011 gearriveerd te Jiangyin vanaf Shanghai. (Foto: NN/internet).



een kaartje...



VNS charter



s.s. ROEBIAH 5298547 1959, 1965 vrachtschip PHCP

Gebouwd 1943, Seattle-Tacoma Shipbuilding Co., Tacoma, Wash. (44)

8.206 BRT 4.856 NRT 12.600 DWT

150,06 (142,87) x 21,19 x 10,34 x 8,972 meter.

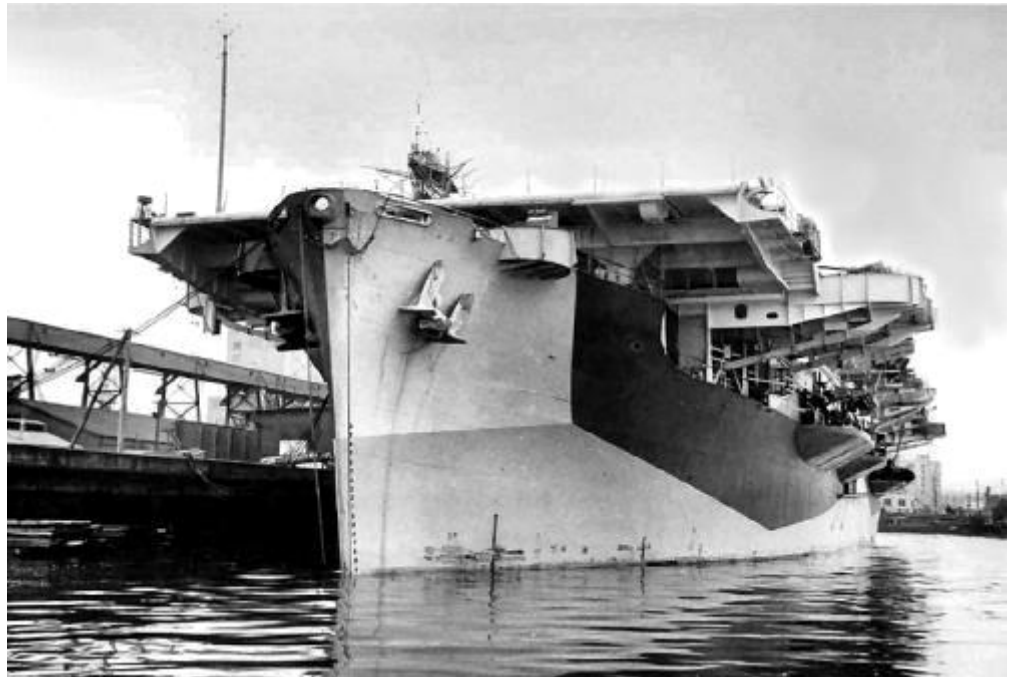
vrachtschip, type C3-S-A1, open shelterdeck, 5 ruimen, G 22.612 m³, B 20.526 m³, dieptanks in ruim II, 16,5 kn.

2 waterpijpketels, 1.564,1 m², 33 atm., Foster-Wheeler Corp.

9.350 APK, 2 stoomturbines, Allis-Chalmers Manufacturing Company Inc., Milwaukee, Wis.

23-8-1942 de naam ST. ANDREWS (ACV-49) toegewezen aan MC Hull #260, 12-3-1943 kiel gelegd, 2-8-1943 gedoopt ST. ANDREWS door Mrs. Robert W. Morse en te water gelaten, genoemd naar een baai in

de Golf bij Florida, 12-1943 opgeleverd als ST. ANDREWS CVE-49 aan U.S. Navy, escort carrier, Repeat Bogue klasse, 7-12-1943 volgens lend-lease programma overgedragen aan Royal Navy, herdoopt H.M.S. QUEEN D.19 en in dienst gesteld, deed dienst in 1944 op de Atlantische Oceaan, 1945 dienst op de Stille Oceaan in de Pacific, 31-10-1946 te Norfolk overgedragen aan United States Navy, 10-1946 overgedragen aan U.S. Maritime Commission, 22-1-1947 doorgehaald bij United States Navy, 29-7-1947 verkocht aan N.V. Stoomvaart Mij.



"Nederland", Amsterdam, verbouwd tot vrachtschip bij Gulf Shipbuilding Co., Mobile, Ala., 24-8-1948 opgeleverd door de werf als ROEBIAH.

29-1-1959 te Hamburg in charter V.N.S. in de Holland-Australië Lijn.

2-10-1965 in charter V.N.S. voor uitreis in de Holland-Oost Azië Lijn.

1966 verkocht aan Philippine President Lines Inc., Manilla-Filippijnen, herdoopt PRESIDENT MARCOS. 1972 herdoopt LUCKY ONE. 1972 verkocht voor sloop naar Taiwan, 28-7-1972 gearriveerd te Kaohsiung, gesloopt door Chin Ho Fa Steel & Iron Works Co. Ltd., Kaohsiung, 8-8-1972 aanvang sloop, gesloopt in 1972.



"KOOPVAARDIJ FOTO"



WATERDAM 8513780, 13 augustus 1991 binnenkomend op de Nieuwe Waterweg, 2e charter onder deze naam.

Gebouwd 1986, Bremer Vulkan Schiffbau und Maschinenfabrik A.G., Bremen-Vegesack (70)

16.250 BRT 9.493 NRT 23.465 DWT 163,30 (153,73) x 27,54 x 14,30 x 10,551 meter.

3 containerruimen, 1597 TEU, 3 dekkranen van 40 ton SWL, 164 en 1.920,5 ton bunkers, verbruik 31 ton/dag, 18 kn. 13.460 EPK, 9.901 kW, 6 cyl, 2 tew, 600 x 1944, B&W 6L60MC, de werf.

20-9-1985 kiel gelegd, 8-3-1986 te water gelaten, 7-1986 opgeleverd (GL-31580) als VILLE DE JUPITER aan Reederei Neuenschleusen G.m.b.H. & Co. Schiffahrts K.G., Hamburg-West Duitsland. 1987 verkocht aan Continord Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. Reederei K.G., Hamburg-West Duitsland, in beheer bij NSB Niederelbe Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G. 20-2-1991 in charter bij Joon Shipping & Trading B.V. als WATERDAM, roepsein DIPB. 1991 uit charter, 28-8-1991 herdoopt KOALA SUCCESS. 2-12-1992 herdoopt CONTSHIP SUCCESS. 10-1-1994 herdoopt VILLE DE JUPITER. 1—3-1994 herdoopt RED SEA ENERGY. 5-8-1994 herdoopt BUXWIND. 12-1994 verkocht aan Reederei Heinrich & Rudolf Schepers G.m.b.H., Elsfleth, vlag: Antigua & Barbuda, in beheer bij Schepers G.m.b.H. & Co., Elsfleth. 13-12-1994 herdoopt CSAV RUPANCO. 11-7-1996 herdoopt CSAV RIO DE LA PLATA. 3-12-1996 herdoopt KARIN S. 9-3-2001 herdoopt WEC ROTTERDAM. 13-4-2003 herdoopt KARIN S. 2003 verkocht aan Bloisdel S.L., Santa Cruz de Tenerife-Spanje, in beheer bij Contenemar S.A., Madrid, 19-12-2003 herdoopt CATALINA DEL MAR. 2-2009 verkocht aan Contenemar S.A., Spanje. 8-2009 verkocht aan Mideast Shipping & Trading Ltd., Panama. 2009 verkocht voor sloop naar India, 21-9-2009 ETA te Suez, 28-10-2009 gearriveerd te Alang, 5-11-2009 op het strand gezet om gesloopt te worden.



ALLIANCE 9247118, 21-12-2000 kiel gelegd, casco gebouwd door ATVT Sudnobudivnyi Zavod Zaliv, Kerch, 29-5-2001 te water gelaten, 13-8-2001 casco gearriveerd bij v.d. Brink in de Waalhaven achter de sleepboot THOMAS DE GAUWDIEF, 14-1-2002 van N.V. Machinefabriek G. Olthof, Capelle a/d IJssel naar het Calandkanaal, 15-1-2002 proefvaart, 19-1-2002 opgeleverd door IHDA Shipbuilding Service B.V. (203), Krimpen a/d Lek aan C. Vermeulen, Geldermalsen, in beheer bij Universal Marine B.V., in bevrachting bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 28-1-2002 eigenaar: C.V. Scheepvaartonderneming –Alliance!, Emmeloord, thuishaven: Rotterdam, 4.150 BRT, roepsein PBDU, 17-4-2002 (GL) herdoopt NORMED GEMLIK, 17-10-2003 herdoopt ALLIANCE, 20-12-2005 met toestemming van de aandeelhouders verkocht aan Scandinavian Bulkcarriers KS, Gibraltar, in beheer bij Österströms Rederi AB, Norrköping, Zweden, 30-12-2005 overgedragen aan de nieuwe eigenaar, 24-1-2006 (GL) herdoopt ALLEGRO, 7-2006 in beheer bij Q-Shipping B.V., Rhon, 2010 verkocht aan Sandfrakt Rederi AS,

Gibraltar, in beheer bij Karmoy Skipsconsult Management AS, Skudeneshavn, Noorwegen, 20-4-2010 herdoopt NORVIND. 7-10-2011 tijdens een reis van Gdynia naar Tyssedal, Noorwegen, geladen met 5.000 ton Elektrodenpasta, ten zuiden van Noorwegen machineschade opgelopen, de sleepboot BB CONNECTOR vertrok van Kristiansand naar de 30 mijl verwijderde NORVIND om assistentie te verlenen. (Foto ALLIANCE: Scheepsfotoruilbeurs, 18-8-2005).

YVONNE W 9631498, 31-8-2011 opgeleverd door Neptune Marine Service B.V., Aalst (396) aan Neptune Equipment B.V., Rotterdam, roepsein PCMG, 254 BRT, 76 NRT, 24,50 x 25,90 x 3,50 x 2,630 meter, 2.636 EPK, 1.940 kW, 2 x 12 cyl, 10 kn.



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. 7-10-2011 vertrokken van Rotterdam naar Brazilië in beheer van TOS. (Foto: F. van Rijsbergen, 19-9-2011).



Bath 8-10-2011 - De onder Italiaanse vlag varende autocarrier REPUBBLICA ARGENTINA is weer vlot. Het schip wordt door sleepboten naar de Vlissingse Sloehaven gebracht waar het geïnspecteerd wordt. In totaal 7 sleepboten van de URS en Multraship moesten eraan te pas komen om de carrier los te trekken. Dat lukte een uur voor hoog water, rond 13.00 uur. De REPUBBLICA ARGENTINA liep afgelopen nacht rond 02.00 uur vast net buiten de vaargeul in het Nauw van Bath als gevolg van motorstoring. Dat was tegen hoog water. Rijkswaterstaat heeft de scheepvaart begeleid en de berging gecoördineerd. Voor de zekerheid waren oliebestrijdingsvaartuigen aanwezig om zo nodig vervuiling zo veel mogelijk tegen te gaan. Dat hoefde niet te gebeuren. (Bron en foto: PZC).

Svitzer Salvage gaat RENA bergen



De berging van het 3.351 TEU grote containerschip 'RENA' dat woensdag op het Astrolabe rif in Nieuw-Zeeland is vastgelopen, is toevertrouwd aan Svitzer Salvage.

Duikers onderzoeken nu het wrak waarna de bergers kunnen bepalen hoe ze tewerk zullen gaan. Verwacht wordt dat een deel van de containers op locatie worden gelost om het gewicht van het schip te verminderen. Bij hoog water kan men daarna proberen de 'Rena' los te trekken. Eerst moet echter nog worden nagegaan of het schip blijft drijven. In twee ruimen stroomt water binnen, omdat er gaten in de romp zitten.

Svitzer heeft aan de haven van Auckland alvast toestemming gevraagd zijn krachtigste sleepboot, de 'WAKA KUME' naar Tauranga te sturen. De sleper zou daar morgenochtend moeten aankomen.

De grote brandstoftanks van het containerschip met bunkerolie zijn nog intact. De olie die al in zee is gestroomd, komt uit beschadigde leidingen aan boord van het schip. Voor met de eigenlijke berging kan worden begonnen, wordt eerst de bunkerolie uit het wrak gepompt.

De 'RENA' is eigendom van de Griekse rederij Costamare en wordt gecharterd door MSC voor de Capricorn Service tussen Singapore, Australië en Nieuw-Zeeland. Het schip werd in 1990 gebouwd door de werf HDW in Kiel en kwam destijds in de vaart onder de naam 'ZIM AMERICA'. (Bron: De Lloyd, tip: L. Kramer, foto: AP via geogarage.com).





RUHR N 8410108, ore/oilcarrier, 18-7-1986 kiel gelegd, 3-2-1987 te water gelaten, 7-1987 opgeleverd door China Shipbuilding Corp., Kaohsiung (320) als RUHR ORE aan Moon Rose Marine Corp. S.A., Panama, in beheer bij Columbia Shipmanagement Ltd. voor Krupp Lonrho G.m.b.H. Seeschiffahrt, Hamburg. 171.924 NRT, 305.836 DWT, lengte 340,01 (325,00) meter, 21.920 EPK, 16.123 kW, Sulzer, Taiwan Mach. Manufacturing Corp., 13,5 kn. 1998 verkocht aan Roebuck Marine Co, Liberia, in beheer bij Anglo-Eastern Shipmanagement (Singapore) Pte. Ltd., Singapore. 2003 verkocht aan General Combination Carrier Corp. II Ltd., Panama, in beheer bij Neu Seeschiffahrt G.m.b.H., Hamburg, herdoopt RUHR N. 12-2006 vlag: Liberia. 29-9-2011 (e) verkocht voor sloop naar Chittagong.



ZUIDERDIEP 9158070, besteld door een Duitse reder bij Damen Shipyards Hoogezand B.V., tijdens de bouw overgenomen door Hartmann Schiffahrts, 14-10-1997 bij Santierul Naval S.A. te Galati, Roemenië kiel gelegd onder bouwnummer 824, 4-1998 te water gelaten, 26-8-1998 casco gearriveerd te Delfzijl vanaf Galati, Roemenië achter de Poolse sleper POSEJDON, 30-8-1998 casco uitgedokt na montage van schroef en roer en naar Damen Foxhol gesleept, 12-12-1998 van de werf naar Delfzijl, 22-12-1998 werfproefvaart, 23-12-1998 technische proefvaart, 30-12-1998 proefvaart, 8-1-1999 opgeleverd als

ZUIDERDIEP door Damen Shipyards Hoogezand B.V. (801) aan M.S. Skorpion Reederei G.m.b.H. & Co. K.G., Groningen, in beheer bij Feederlines B.V., 5.638 BRT, 401 TEU. 21-1-2002 (e) thuishaven en vlag: Gibraltar, roepsein ZDEY2, 28-1-2002 in beheer bij Hartmann Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leer. 31-12-2001 afgevoerd uit het bestand van Nederlandse zeeschepen. 2006 verkocht aan Beheermaatschappij m.s. "Zuiderdiep" B.V., Groningen, in beheer bij Feederlines B.V., roepsein PIBG. 7-10-2011 (m) onder de vlag van Liberia gebracht, thuishaven: Monrovia, roepsein A8AN8. (Foto: B. van Raad, 22-7-2004).

Straat Malakka



KOTA MUTIARA 6718491 vrachtschip 1982-1991 9VIA

Gebouwd 1967, Mitsubishi H.I. Ltd., Shimonoseki (639)

9.302 BRT 6.367 NRT 14.739 DWT 137,75 (128,99) x 20,05 x 12,60 x 9,360 meter.

5 ruimen, G 20.579 m³, B 19.296 m³, 2 kranen van 5 ton, 4 laadbomen van 10 ton en 6 van 5 ton SWL, 902 ton bunkers, 14,5 kn. 5.600 EPK, 4.178 kW, 6 cyl, 4 tew, 600 x 1050, M.A.N., Mitsubishi H.I. Ltd., Yokohama.

6-10-1966 kiel gelegd, 27-12-1966 te water gelaten, 18-4-1967 opgeleverd als OCEAN PRIMA aan Prima Shipping & Enterprise Co. (Liberia) Ltd., Monrovia-Liberia, p/a Hill, Betts, Yamaoka, Freehill & Longcope, New York voor Wing Tak Steamship Co. (Hong Kong) Ltd., Hong Kong. 14-11-1970 verkocht aan N.V. KPM-Lijnen, Amsterdam, in beheer bij N.V. Kon. Java-China Paketvaart Lijnen, roepsein PHUA, herdoopt STRAAT TALBOT. 9-12-1970 tijdens een reis van Kobe naar Hongkong brak brand uit in de lading hypochloriet gevolgd door een explosie, de brand kon snel onder controle gebracht worden waardoor de schade beperkt bleef. 1977 verkocht aan KJCPL Lijnen B.V., Amsterdam, 1-5-1977 in beheer bij Nedlloyd Lijnen B.V., 6-1977 herdoopt NEDLLOYD TALBOT. 1978 verkocht aan Nedlloyd Lijnen B.V., Amsterdam. 1982 verkocht aan Pacific International Lines (Pte.) Ltd., Singapore, herdoopt KOTA MUTIARA. 1990 verkocht voor sloop naar India, 16-1-1991 gearriveerd te Alang, gesloopt door Shirdi Steel Traders, Alang in 1991.

ALMADIEP 9256169, casco gebouwd als MTL KOURIS bij Severnav S.A. te Drobeta Turnu Severin, Roemenië, afgebouwd bij Bodewes Scheepswerven B.V., Hoogezand onder bouwnummer 612 voor Intership Navigation Co. Ltd., 17-12-2002 vertrokken van de werf en gearriveerd te Delfzijl, 18-12-2002 proefvaart op de Eems, 3-2003 (e) opgeleverd aan Diamond Jasmine Shipping Co. Ltd., Cyprus, in beheer bij Intership Navigation Co. Ltd., Limassol en Feederlines B.V., Groningen voor Hartmann Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. 5-10-2011 aankomst te Amsterdam (Foto: N. Kemps), 7-10-2011 vertrokken naar Vlissingen.



DORDTSEBANK voor de Ertskade in de Europoort, foto: TVDZ, 7-7-1993.

