

SCHEEPSFOTORUILBEURS

ZEEBRIEF#18

23 oktober 2011



TOTLAND te Maassluis, 6-1985

“Geelbanders”.

De sleepboot op de foto is niet de NOORDPOOL maar de NEDERLAND.

Op de mooie foto van de “Geelbanders” is een foutje. De N in de pijp is niet van de NOORDPOOL maar NEDERLAND dat is het zusterschip van de TURKIJE. De NOORDPOOL was van de “pool” serie en had de schoorsteen aan de stuurhut vast. (L.V.).

Van de NOORDPOOL liep de stuurhut iets naar achteren tegen de schoorsteen aan. Hier zat een bankje waar tijdens de vaart meestal de machinist plaats nam (J.v.H.).

In het verhaal over de AZIEBANK is een foutje opgetreden, niet de AZIEBANK maar de EUROPABANK (als TOTLAND) is destijds door de NRS tijdelijk in charter genomen. (H.v.d.B).



d.m.s. EUROPABANK 5109588 1973-1982 sleepboot PDZX

Gebouwd 1961, N.V. Scheepswerven v/h H.H. Bodewes, Millingen (552)

161,42 BRT 0 NRT 64,915 DWT

28,86 (25,94) x 8,39 x 3,48 x 3,801 meter.

haven- kustsleepboot, 2 Voith-Schneider propellers GR24E/150, trekkracht 12,5 ton, 32 ton bunkers, 11,5 kn.

1.250 IPK, 2 x 8 cyl, 4 tew, 210 x 300, Stork Ricardo RHO218K, Kon. Machinefabriek Gebr. Stork & Co. N.V., Hengelo.

21-12-1960 gedoopt EUROPA door mevr. E.T.H. Wilton-Minten (echtgenote van directeur van N.R.S.) en te water gelaten, 21-2-1961 opgeleverd aan N.V. Ned. Stoomsleepdienst v/h van Piet Smit Jr., Rotterdam.

31-5-1961 in charter bij N.V. Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst.

1969 motorvermogen opgevoerd naar 1.800 IPK, 1.360 EPK, trekkracht 18 ton.

1971 ingebracht bij N.V. Piet Smit Sleepdienst, Rotterdam.

1-9-1973 ingebracht bij B.V. Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst, Rotterdam, herdoopt EUROPABANK.

10-1982 verkocht aan Southampton, Isle of Wight & South of England Royal Mail Steam Packet Public Co. Ltd., Southampton-U.K. (Red Funnel Tugs), herdoopt TOTLAND.

1984 geregistreerd te Nassau-Bahamas.

10-3-1985 als TOTLAND in charter bij de N.R.S., 6-1985 uit de vaart en in de haven van Maassluis opgelegd, 16-1-1986 uit charter.

1993 verkocht aan Marine Services Co. Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Marine Transport Services Ltd., Cork, herdoopt OYSTER BAY.

1995 eigenaar Marine Transport Services Ltd., Cork-Ierland, herdoopt OYSTER BANK.

4-2005 in de vaart als OYSTER BANK.

(TOTLAND te Maassluis, 8-1985, foto's: Scheepsfotoruilbeurs)..

FINNBORG 9419321, 30-9-2011 om 11:30 uur te water gelaten bij Ferus Smit G.m.b.H. te Leer onder bouwnummer 395, 11-2011 geplande oplevering aan Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, roepsein PCMN, 8.911 BRT, 1.4600 DWT, 154,60 x 17,20 x 11,55 x . meter, 475 TEU, 6.118 EPK, 4.500 kW, Wärtsilä 9L32C, 15 kn., 2-11-2011 ETA te Delfzijl vanaf Leer.



FLINTER ROSE 9521368. Wordt op zaterdag 29 oktober a.s. te water gelaten op de Chowgule werf in India. Omdat de tewaterlating alleen bij hoog water kan plaats vinden, vindt dit overdag of 's nachts plaats. Op dit moment wordt er hard gewerkt aan de bouw van de FLINTER ROSE en FLINTER RUBY. De bouw van beide schepen verloopt voorspoedig. (Informatie & foto: Flinter).

Name FLINTER ROSE

Built 2012

Flag NETHERLANDS

Port of Registry Rotterdam

Call Sign PBUB

IMO No 9521368

Class Society Bureau Veritas

Dead Weight Summer 5,500 mt

Summer Draft 6.15 m

Grain Capacity 241,000 cbft

Bale Capacity 241,000 cbft

Length Over All 101.15 m

Beam 14.4 m

Distance WL HC 6.82 m

Gross Tonnage 3,475 mt

Tank Top Strength 15 t/m²

Grain Fitted Yes

Timber Fitted Yes

Air Changes (beh) 6 per hour



Hr. Ms. HELLEVOETSLUIS is vrijdag 14 oktober 2011 in Den Helder als gevolg van de bezuinigingsmaatregelen bij de Koninklijke Marine uit dienst gesteld.

Onder begeleiding van de Tamboers en Pijpers van de Marinierskapel werd de Nederlandse vlag voor de laatste maal neergehaald.

Traditiegetrouw is de scheepsbel aangeboden aan de burgemeester van de gemeente Hellevoetsluis.

Sinds de indienststelling van de Hellevoetsluis in 1987 maakte de mijnenjager tientallen explosieven op de Noordzee, voornamelijk mijnen en vliegtuigbommen uit de Eerste en Tweede Wereldoorlog, onschadelijk. Daarnaast is het schip ingezet tijdens de Eerste Golfoorlog in de Perzische Golf.

Recentelijk heeft het in de Middellandse Zee een belangrijke bijdrage geleverd aan de bestrijding van illegale migratie vanuit Noord-Afrika tijdens de FRONTEX operatie Indalo. (Bron en foto: Defensie.nl).

HESTIA 9411783 (NB-177), Bijlsma Trader 3250, 6-6-2009 te water gelaten Bijlsma Lemmer 767, 15-7-2011 opgedreven bij Bijlsma Shipyards B.V. in Lemmer onder bouwnummer 767, in aanbouw voor Martin Langevoort en Teun Vogelij te Ten Boer, in bevrachting bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 10-2011 geplande oplevering, 2.300 BRT, 3.250 ton DWT, 90,00 (84,70) x 11,80 x 6,75 x . meter, ruiminhoud 4.531 m³, 1440 kW, Wärtsilä 8L20.

21-10-2011 Bijlsma Shipyards B.V. te Lemmer gedoopt HESTIA door mevrouw Annelies Langevoort-van Dijk, 24-10-2011 gepland vertrek van de werf naar Harlingen, 25-10-2011 proefvaart vanaf Harlingen, 10-2011 geplande oplevering aan Martin Langevoort en Teun Vogelij uit het Groningse Ten Boer, in bevrachting bij Wagenborg Shipping B.V.



LADY ANNA, 21-10-2011 om 15:00 uur te water gelaten bij Groningen Shipyards in Waterhuizen onder bouwnummer 127, in aanbouw voor Wijnne Barends B.V., Delfzijl. (Foto: K. Goudriaan, 15-10-2011).

RAINBOW WARRIOR III. Bremen / Amsterdam - De maidentrip van het nieuwe vlaggenschip van Greenpeace, de RAINBOW WARRIOR III leidt na de doop op 14 oktober van Bremen naar Amsterdam.

In het verleden maakte de milieuorganisatie meestal gebruik van oude, omgebouwde zeeschepen. Kernelementen van het eerste, onder verantwoordelijkheid van Greenpeace zelf ontworpen en gebouwde schip zijn duurzaamheid en geschiktheid voor milieuacties. Dat die elementen met elkaar strijdig kunnen zijn, blijkt uit het feit dat het zeilschip ook geschikt moest worden om een helikopter op te laten landen. Dankzij het toepassen van A-frame masten is een helikopter platform op het achterdek mogelijk. De RAINBOW WARRIOR III is een ontwerp van architectenbureau Dijkstra en Partners in samenwerking met de TU Delft. Het schip is 58 meter lang, 11 meter breed en de twee masten zijn meer dan 50 meter hoog. De waterverplaatsing van 838 ton is volgens Greenpeace evenveel als 230 olifanten bij elkaar. Op zee kan een topsnelheid van 16 knopen, ruim 25 kilometer per uur worden gehaald. Het casco werd op de Maritim werf in Gdansk, Polen gebouwd en is voor afbouw naar de Fassmerwerf in Bremen vervoerd. De Duitse Hanzestad is na de doop op 14 oktober het vertrekpunt voor de eerste tocht over zee.

De maidentrip van de RAINBOW WARRIOR III leidt via de Oostzee en Noordzee naar het Java eiland in Amsterdam, waar het op 27 oktober wordt verwacht.



Op het Java eiland zal van 29 oktober tot 5 november het Rainbow Warrior festival worden gehouden. In verband met de grote belangstelling voor het nieuwe Greenpeace schip zal het alleen op zaterdag 5 november voor belangstellenden toegankelijk zijn. Op de andere dagen worden rondleidingen gehouden voor mensen die zich daarvoor eerder hebben aangemeld. De toegang tot het schip en het festival zijn gratis.

Technische Specificaties

Lengte over alles 58 m, Lengte Waterlijn 56 m, Breedte 11 m, Diepgang 4,5 m, Waterverplaatsing 838 ton, Tuigage A Frame Stagzeil Schoener, Zeiloppervlak aan de wind 1.325 m², Romp Staal, Opbouw Aluminium, Masten Aluminium, Brandstof 110.000 liter, Drinkwater 32.000 liter, Motor Volvo Penta D65A MT 1.850 PK. (Bron: De Telegraaf, 14 okt 2011).

Vanaf zaterdag 29 oktober straalt het Amsterdamse Java-eiland een week lang met alle kleuren van de regenboog. Allemaal ter ere van de nieuwe Rainbow Warrior. Op ons gratis Rainbow Warrior Festival kun je - naast natuurlijk het schip - echt alles verwachten. Je kunt proeven van duurzame verleidingen en geraakt worden door unieke verhalen. En uiteraard is er muziek: Marike Jager, Chef Special en Schradinova zijn al van de partij.

Met ons nieuwe, milieuvriendelijke actieschip zijn we nóg beter uitgerust voor expeditie en acties, waar ook ter wereld. Maar voor de imposante tweemaster de oceanen op gaat, geven we het een groots onthaal. Je kunt het schip bewonderen vanaf de kade en in een virtuele rondleiding. En er zijn workshops, debatten, films, een fototentoonstelling, een groene markt van duurzame initiatieven en kraampjes met (h)eerlijke producten. De grootste klappers bewaren we voor het laatst: op zaterdag 5 november ligt de loopplank uit voor iedereen die aan boord wil. Die dag zijn in de feesttent optredens van onder andere Le Dirty Cirque du Platzak, Fanfare van de Eerste Liefdesnacht, JAH6, D-Crew en La Chiva Gantiva. (Bron: www.rainbow-warrior3.nl).



REIMERSWAAL, hopperzuiger, 6.000 m³, 15-7-2010 besteld door Zandexploitatie maatschappij Reimerswaal B.V. bij Scheepswerf Gebr. Kooiman B.V., bouwnummer 193, casco gebouwd bij STX RO Offshore Braila S.A., Braila, Roemenië, 10-2010 1e staal gesneden, 21-12-2010 kiel gelegd (sectie van

119,05 ton), 29-9-2011 te water gelaten, 1-2012 aankomst casco te Zwijndrecht om afgebouwd te worden bij Scheepswerf Gebr. Kooiman B.V.,



Bnr 193: Nieuwe Hopperzuiger vormt grote uitdaging

Op 15 juli 2010 heeft Scheepswerf Gebr. Kooiman BV met Zandexploitatie maatschappij Reimerswaal B.V. een overeenkomst gesloten tot het ontwikkelen, bouwen en leveren van een 6000 m³ hopperzuiger met zowel een installatie om de lading droog te lossen als een pompinstallatie om de lading nat te lossen (verpompen). Deze hopperzuiger wordt ontworpen en gebouwd voor het laden en lossen van een zand- of grindmengsel met een hoog soortelijk gewicht. In zijn soort wordt deze hoge soortelijke massa "grind" zuiger de grootste ter wereld.

Nu is het niet zo moeilijk een groot schip te bouwen met veel hopperinhoud, maar deze klant vraagt niet alleen een schip

met een groot laadruim maar wil ook een schip dat snel kan laden, snel kan varen en snel kan lossen. Dat stelt het Scheepsbouwkundig Ontwerp- en Advies bureau Kooiman bv voor de uitdaging en mooie taak een schip te ontwerpen wat kan gaan voldoen aan al deze wensen van de klant.

Al vanaf 2008 zijn wij binnen het Ontwerp- en Adviesbureau Kooiman al bezig met het ontwikkelen van het concept en nu, na het tekenen van het contract, zullen wij in augustus en september van 2010 in nauw overleg met de opdrachtgever de laatste keuzes maken waarna de kiel kan worden gelegd in oktober 2010. Het staat al wel vast dat het casco in Roemenie zal worden gebouwd en dat het vaartuig in de eerste helft van 2012 wordt afgebouwd aan onze werf te Zwijndrecht.

Deze grindzuiger kan gaan laden tot een baggerdiepte van 50 meter. Nadat het grind-/ zandmengsel is opgezogen van de zeebodem door een zuigbuis met onderwaterpomp wordt het mengsel gezeefd voordat het gewenste product (zand of grind) in de hopper wordt gestort.

Is het schip geladen met het gewenste product, dan wordt zo er snel als mogelijk naar de afnemer gevaren, alwaar het zand of grind door een graafwiel-losinstallie uit de hopper wordt opgeschept en over een transportbanden systeem en een ca 45 meter lange, 360 graden draaibare walband, droog op de wal gestort.

Met een binnenboord baggerpomp kan de lading ook nat verpompt worden. Via een walpersleiding, aangesloten op een boegkoppeling, kan dan het natte zand naar de stortplaats geperst worden. Ook kan

de hopper inhoud gedumpt worden door bodemdeuren (luiken in de onderzijde van de hopper). De hoofdafmetingen van het schip zijn: Lengte 130,25 m, Breedte 22 m., Holte 9,80 m. Baggerdiepgang 7,95 m. Het schip krijgt twee voortstuwingsmotoren van ca. 2.700 kW elk, en een baggerpompen aandrijving van ongeveer het zelfde vermogen. Verder zal er ca 4.000 kW aan elektrisch vermogen worden geïnstalleerd voor het aandrijven van alle boordsystemen en de losinstallaties. Het schip zal worden geklasseerd onder de hoge eisen van Bureau Veritas en wereldwijd mogen varen en baggeren.

De Kooiman Groep heeft al een naam opgebouwd daar waar het gaat over de bouw en ombouw van baggerschepen en losinstallaties voor baggerschepen. Deze opdracht voelt dan ook als de kroon op alle inspanningen en ontwikkeling op dit gebied.

Een uitdaging waar de medewerkers van de Kooiman Groep alle kennis, ervaring en inzet zullen aanwenden om dit schip tot een pronkstuk te maken in de rij van nieuwbouw schepen. (Bron en foto: Kooiman Groep).



SURINAME gedeeltelijk gezonken

Vrijdag, 07 oktober 2011 17:28 - Het Surinaamse vrachtschip 'SURINAME' is aan het zinken in de Surinamerivier. Woensdagavond kreeg de Maritieme Autoriteiten Suriname (MAS) melding dat het schip water begon te maken. Volgens Willem Palman, waarnemend hoofd maritieme administratie van de MAS, is het schip dat voorheen aan de Scheepvaart Maatschappij Suriname (SMS) toebehoorde, reeds

enkele jaren niet in beweging gekomen. Het schip is nu eigendom van de Radjen Pahladsing en is de afgelopen jaren aangemeerd geweest bij de oude steiger van de BEM.

Palman zegt verder dat als een schip geruime tijd niet vaart, de mogelijkheid bestaat dat er geen optimaal onderhoud is gepleegd. De MAS is gestart met een onderzoek naar de oorzaak van het zinken. De eigenaar heeft volgens Palman waterpompen ingezet om het water uit het schip te pompen. Er is met man en macht eraan gewerkt om het probleem op te lossen.

Echter konden de waterpompen het water niet meer aan. Hierdoor is het schip nog meer gaan zakken. Het vaartuig is aardig diep gezakt in de modder.

'De MAS zal erop toezien dat het wrak zo spoedig mogelijk zal worden geborgen, zodat dit geen gevaar kan vormen voor de scheepvaart', zegt Palman. Rewin Pahladsing bevestigde dit geval, maar wenste geen reactie te geven op deze zaak. (Bron: NoSpang.com).



SWING 9196175, 10-4-1999 te water gelaten als SWING, 12-5-1999 van de werf naar Delfzijl gesleept, thuishaven: Limassol-Cyprus, 17-5-1999 technische proefvaart onder de vlag van Cyprus, 19-5-1999 opgeleverd door Bodewes Hoogezand B.V., Hoogezand (586) aan Amstelstrand Management Co. B.V., Rotterdam, in beheer bij B&N B.V. Kustvaartbedrijf Moerman, Rotterdam, 25-5-1999 te Kokkola-Ykspihlaja, Finland op de 1e reis, 1-6-1999 gearriveerd te Moerdijk, 15-6-1999 te Moerdijk op de 2e reis vanaf Finland, 1999 ingebracht bij Swing Shipping Company B.V., Rotterdam, 25-5-2009 (e) tijdens een dokbeurt bij Naval Gdynia op verzoek van charteraar Transatlantic herdoopt TRANSWING.

2011 verkocht, 13-10-2011 thuishaven en vlag: St. Johns-Antigua and Barbuda, roepsein V2FU9, herdoopt MAI LEHMANN. (Foto: G. Vermeulen).

URSULA ESSBERGER 9480992, producttanker, 1-7-2011 (e) te water gelaten onder bouwnummer Eregli 25, roepsein TCMP4, 29-9-2011 (werf) opgeleverd door Medmarine Kilavuzluk ve Romorkaj Hizmetleri Insaat Sanayi ve Tic. A.S. als URSULA ESSBERGER aan Ursula Essberger B.V., Dordrecht, in beheer bij Essberger Tankers B.V., Dordrecht, roepsein PCMM, 4.807 BRT, 1.442 NRT, 5.300 DWT, (93,70) x 16,50 x . x 7,000 meter, 5.435 EPK, 4.000 kW, STX Engine Co. Ltd. NE-08, 14 kn. 17-10-2011

passage Istanbul. Een zusterschip is in aanbouw onder bouwnummer Eregli 26, 11-2011 geplande oplevering als ELSA ESSBERGER 9481001.



VANQUISH 9375135, Container Feeder 350BCF, in aanbouw met als naam FIORANO, 5-2008 te water gelaten bij Dongfeng Shipyard in Hangzhou, China onder bouwnummer Bijlsma Lemmer 740 voor rekening van VEKA Shipbuilding B.V., 3.871 BRT, 2-2010 gearriveerd te Vlissingen op de ponton EIDE BARGE 33 na een reis van ±80 dagen, 27-2-2010 gearriveerd in de Waalhaven, 27-2-2010 opgelegd in de Lekhaven te Rotterdam, 10-11-2010 als YN-740 vertrokken uit de Lekhaven achter de sleepboot EN AVANT 7 naar IJmuiden, 11-11-2010 door naar Lemmer om afgebouwd te worden bij Bijlsma Shipyard B.V. te Lemmer (VEKA Shipbuilding) onder bouwnummer 740, 9-2011 (e) naam gewijzigd in VANQUISH, thuishaven: Werkendam, roepsein PHOW, 15-7-2011 ingedokt te Lemmer, 13-10-2011 uitgedokt.

Europaanummer IMO 9375135

Bouwjaar 2011

Casco China, Hangzhou, Dong Feng Shipyard Ltd

Afbouw Bijlsma Shipyard B.V., Lemmer

Lengte 99.97 meter

Breedte 15.85 meter

Diepgang 5.00 meter

Holte 8.85 meter

Tonnage 3900 GT

Motor Wärtsilä, 8R32 E, 3280 kW/2412 pk, 750 rpm

(Foto boven: Scheepsfotoruilbeurs, 10-11-2010, info en foto: Bijlsma).





VISCOUNT 7432147, 24-1-1976 kiel gelegd, 11-1976 opgeleverd door Scheepswerf Bodewes Gruno, Foxhol (236) als VISCOUNT, 1988 herdoopt CANFORD, 1994 herdoopt ROCKFORD, 1996 herdoopt LOUGH MASK, 1996 herdoopt STAR ANNA, vlag: Belize, eigenaar: Salcus Shipping Ltd., in beheer bij Baltway Shipping Ltd., 1999 verkocht aan Astra Maritime (UK) Ltd., Panama, 25-4-2000 in beheer bij Rico Maritime Ltd., Kaliningrad, 14-7-2003 gerapporteerd: verkocht aan onbekende koper(s), 11-2003 herdoopt SALMONA, thuishaven: Klaipeda-Lithouwen, eigenaar en in beheer bij "Laivite" AB, Klaipeda, 31-5-2005 (e) verkocht aan Syntex Marine S.A., vlag: Panama, roepsein HO3964, in beheer bij Baltnautic Shipping, Klaipeda, roepsein HO3964, herdoopt VISCOUNT.

26-11-2010 gearriveerd te 's-Gravendeel, opgelegd en te koop aangeboden. 17-3-2011 (e) gerapporteerd: verkocht aan onbekende Nederlandse koper, 2-9-2011 (e) verkocht aan Kabil Shipping Agency Corp., Colon, Panama, 12-9-2011 roepsein HO7750, 13-10-2011 vertrokken van 's-Gravendeel met bestemming Colon, Panama, 13-10-2011 gearriveerd met motorstoring in de Lekhaven te Rotterdam. (Foto: K. Goudriaan, 14-10-2011, Lekhaven Rotterdam).



21-10-2011 vertrokken van Rotterdam met bestemming Colon, Panama, op AIS stond als naam FLORIN. (Foto: J. v.d. Klooster).

ZEEFAKKEL, 17 Oktober 2011, Hellevoetsluis. In de Koopvaardijhaven in Hellevoetsluis heeft brand gewoed op een voormalig marineschip. Er zijn geen gewonden gevallen.

De brand ontstond onder in de Zeefakkel, in een accommodatieruimte. De brandweer had daardoor moeite de brand in het schip, dat wordt gebruikt als oefenschip, te bestrijden. Er was veel rookontwikkeling en het was gevaarlijk het schip te betreden.

In de romp van het schip is een gat geboord. Via dat gat is de brand geblust.

Er zijn geen schadelijke concentraties van gevaarlijke stoffen vrijgekomen. De oorzaak van de brand is nog onduidelijk. Ook is nog niet bekend of het schip nog zal kunnen varen. (Bron: NOS).

In een voormalig marineschip in de haven van Hellevoetsluis heeft vanochtend een grote brand gewoed. Hierbij zijn geen gewonden gevallen. Dat heeft de brandweer gemeld.

De brand ontstond in een accommodatieruimte onderin het schip. Omdat deze alleen van boven toegankelijk is, was het vuur moeilijk te bestrijden. De brandweer moest uiteindelijk een gat in de wand van het schip boren om de ruimte van buitenaf te kunnen blussen. Rond half 11 gaf de brandweer het sein brand meester. De oorzaak van de brand is nog niet bekend.

Het vaartuig, dat in gebruik is als oefenschip van zeekadetten, ligt in de Koopvaardijhaven van de Zuid-Hollandse plaats. Het schip, de Zeefakkel, is ongeveer 45 meter lang. De omvang van de schade is nog onduidelijk.

De brand ging gepaard met flinke rookontwikkeling. Meetploegen van de brandweer hebben geen gevaarlijke concentraties van schadelijke stoffen gemeten, aldus een woordvoester van de brandweer. (Bron: AD).



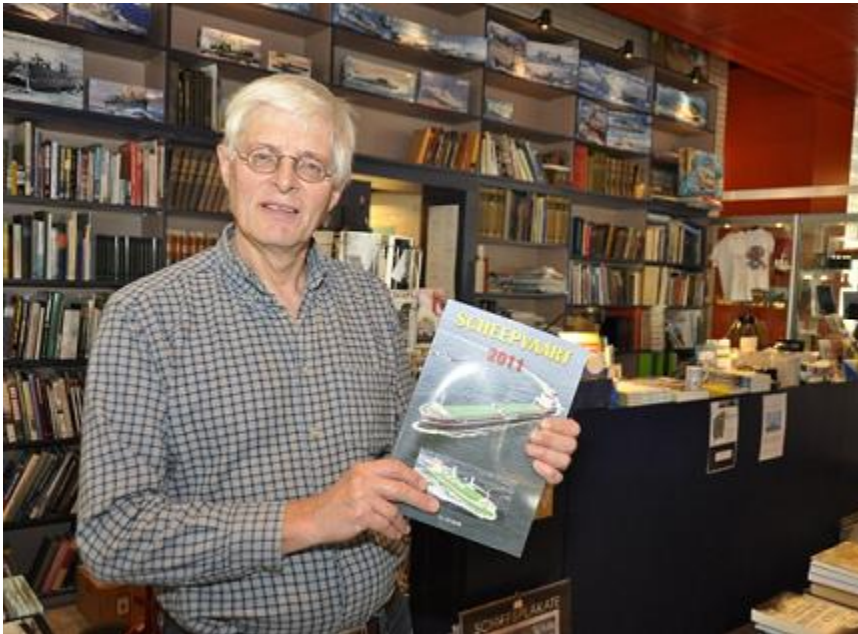
ZEEFAKKEL, 21-7-1950 te water gelaten bij J. & K. Smit's Scheepswerven, Kinderdijk, 16-3-1951 in dienst gesteld als Hr.Ms. ZEEFAKKEL A903 bij de Kon. Marine, ingezet bij de Hydrografische dienst. 1 kanon van 7,6 cm. en een mitrailleur 40 mm. 640 EPK, 12 kn. 26-10-1972 uit dienst gesteld als Rijksopnemingsvaartuig.

Na groot onderhoud werd het schip in dienst gesteld als Rijksinstructievaartuig voor de adelborstopleidingen van het Koninklijke Instituut voor de Marine in Den Helder, kortweg het KIM en de school voor sloopsonderofficieren. In 1980 en in 1995 is de ZEEFAKKEL geheel gerenoveerd. Er kwamen twee nieuwe hoofdmotoren in van het merk Stork Werkspoor samen goed voor 1.200 PK. Het schip werd van binnen brandvrij gemaakt en voorzien van een nieuwe verlaag. Tevens werd het schip voorzien van een girokompas en werd de mast klapbaar gemaakt. Het eet en slaapverblijf werden ook totaal verbouwd. In 1998 werd er besloten de ZEEFAKKEL te vervangen door een nieuwe instructievaartuig die van KINSBERGEN zal gaan heten. Op 2 november 1999 kwam de VAN KINSBERGEN A902 in dienst en de ZEEFAKKEL werd reserve schip tot 1 januari 2000. Op 12 januari 2000 verliet de ZEEFAKKEL de haven van Den Helder op weg naar haar nieuwe thuishaven Hellevoetsluis waar de ZEEFAKKEL op 15 januari 2000 om 13.00 uur aankwam. Vanaf die periode doet het schip dienst als Opleidingschip voor het Zeekadetkorps Hellevoetsluis. De ZEEFAKKEL is 45,38 lang en 7.50 meter breed en heeft een diepgang van 2.50 meter. De ZEEFAKKEL beschikte over twee hoofdmotoren van het merk Smit/Man 6 cilinder diesels samen goed voor 1.200 PK, en twee dieselgeneratorsets voor de stroomvoorziening. De ZEEFAKKEL heeft 50 slaappleatsen voor officieren, onder officieren, burgerinstructeurs en natuurlijk kadetten. (Bron: <http://www.zeefakkel.nl>, foto: L. v.d. Meijden, 18-9-2010).



Scheepvaartboekhandel stopt na 25 jaar

De Rotterdamse Scheepvaartboekhandel in het Maritiem Museum sluit na 25 jaar zijn deuren. Eigenaar Bas van der Zwan (64) gaat volgend jaar met pensioen en kon geen opvolger vinden. 'Een jong persoon moet zelf geld meenemen om de inventaris over te nemen. Het was teveel gedoe.'



Van der Zwan's jongste zoon Jorrik gaat online verder met de boekenhandel. 'Ik help hem daar bij, want bij elk boek moet een klein verhaaltje komen op de site.'

Van der Zwan komt uit een zeevarende familie, beide opa's kwamen uit de visserij, zijn vader voer in de koopvaardij als stuurman en later kapitein, zijn oom was hwtk bij de Oranjelijn en zelf voer Bas als ketelbink. 'Ik had dolgraag stuurman willen worden, maar ik had slechte ogen, -10, dus kwam ik de keuring niet door.'

Toen ben ik 40 jaar geleden boekhandelaar geworden. Maar dat is misschien nog leuker, zeker met zo'n specialisatie. Er zijn niet veel mensen die dit doen. Het is vooral interessant omdat we zowel nieuwe

als oude boeken verkopen in verschillende talen en verschillende takken van de scheepvaart. We hebben boeken over zeilboten, passagiersvaart, cruisevaart, sleepvaart, koopvaardij, binnenvaart, modelbouw en zo kan ik wel uren doorgaan', zegt Van der Zwan.

Het internet is een van de redenen om de winkel te sluiten. 'De jeugd koopt liever boeken via bol.com, dan dat ze naar de winkel gaan. De oude generatie komt nog wel, zeker als er een boek is gerecenseerd in Schuttevaer, dan staan ze de volgende dag voor de deur. Maar ja, die generatie wordt ouder en gaat uiteindelijk dood. We kunnen nu de voorraad boeken uit de winkel meenemen en rustig online verkopen. Helaas kunnen we daar geen tijdschriften en kranten verkopen, want dat is niet rendabel genoeg.'

Zijn leeftijd is echter de directe aanleiding te stoppen. 'Mijn vrouw denkt dat ik in de winkel woon. Ik geloof dat we, nu ik met pensioen ga, wat meer tijd samen zullen hebben. Vroeger wilde ik een bootje kopen, maar mijn vrouw wees me erop dat ik daar geen tijd voor had. Nu begint ze zelf over een bootje, waar we dan samen leuke dingen mee gaan doen.'

Van der Zwan gaat vooral zijn klanten missen. 'Alle schippers van Nederland kennen me. Ze kwamen op weg naar de beurs altijd hun boeken over de binnenvaart en natuurlijk hun Schuttevaertje halen, daarnaast kwam Hylke Speerstra (oud-hoofdredacteur van Weekblad Schuttevaer - red.) z'n boeken signeren. De scheepvaart blijf ik trouw en stoppen doe ik met bloedend hart.'

De winkel van Bas van der Zwan sluit begin 2012, maar is nu al geopend op <http://www.scheepvaartboekhandel.nl> (Bron: Schuttevaer, foto Bas van der Zwan met de onlangs uitgebracht uitgave "Scheepvaart 2011" van Gerrit de Boer: Dirk van der Meulen via Schuttevaer).

LAMNALCO PUMA 9600499, 1-7-2011 opgeleverd door Songcam Shipyard, Hai Phong City (513020) als LAMNALCO PUMA aan Lamnalco Ltd., Cyprus, roepsein 5BG3, 484 BRT, 145 NRT, 32,14 (31,63) x 12,50 x 5,40 x 5,40 meter, 6.522 EPK, 4.800 kW, Rolls-Royce Marine AS, Bergen NE-09, 13.4 kn.



VOS CRUSADER 7396733 (NB-171), Standby-Safety Vessel, 10-1975 te water gelaten, 1976 Scheepswerf "Waterhuizen", J. Pattje B.V., Waterhuizen (314) als NORMAND ENGINEER aan Skibs A/S Solhav & Co., Skudeneshavn-Noorwegen, in beheer bij Solstads Rederi A/S, 499 BRT, 6.160 EPK, 4.531 kW, 2 x Polar SF116VS-F, 1987 verkocht aan Rederiaktiebolaget Gotland, Visby-Zweden, in beheer bij Gute Bogser et Marine Service A/B, herdoopt GUTE SALVOR, 1990 verkocht en herdoopt PAN SALVOR, 1991 verbouwd van bevoorradingschip tot Standby-Safety Vessel, 1.176 BRT, 1991 verkocht aan Suffolk Marine Ltd., Lowestoft-U.K., herdoopt BRITANNIA CRUSADER, 1997 thuishaven: Montrose-U.K., in beheer bij Viking Standby Ltd., herdoopt VIKING CRUSADER, 1998 verkocht aan Viking Supply Ships Rederi AS, Montrose-U.K., in beheer bij Viking Standby Ltd., 9-6-2003 (e) verkocht aan Vroon Offshore Services Ltd., Aberdeen, 23-7-2007 (e) herdoopt VOS CRUSADER, 2010 verkocht aan Koole B.V., Vijfhuizen, vlag: Panama, roepsein HP2860, 6-12-2010 vanaf Grangemouth gearriveerd te Velsen achter de sleepboot WOJTEK, 12-2010 te Velsen herdoopt AMY 18 (e), 5-1-2011 naamloos naar de Haringhaven te IJmuiden, 13-1-2011 te IJmuiden op de helling bij Van Laar de (nieuwe) naam AMY aangebracht, 17-1-2011 met de sleepboten SATURNUS en POLLUX vanaf de helling naar Zijkanaal A, 2-1011 vlag: Cook Island, roepsein E5U2436. 15-10-2011 vertrokken van IJmuiden voor een proefvaart op de Noordzee. (Foto: P. Ros via W. Koper, 15-10-2011).



LYDIA D 9582764, 2011 gebouwd door Neptune Marine Service B.V., Aalst voor Neptune Marine Service B.V., Rotterdam, in beheer bij Stemat Marine Services B.V., Rotterdam, roepsein PCNI, 26,50 x 8,00 meter, 19-10-2011 vertrokken van Aalst naar de Europoort voor de proefvaart, 20-10-2011 terug te Aalst. (Foto: L. Varekamp, 20-10-2011, Nieuwe Waterweg).



WHALSA LASS 9633812, MultiCat 2611, 12-5-2011 (e) te water gelaten onder bouwnummer Damen Hardinxveld 571661, 25-5-2011 gearriveerd te Gorinchem om afgebouwd te worden, 18-10-2011 vertrokken van de werf naar de Europoort voor de proefvaart, 19-10-2011 vertrokken van de Europoort naar Giessendam, 10-2011 opgeleverd aan Research Fishing Co. Limited, Lerwick, Shetland, vlag: U.K., in beheer bij L.H.D Ltd., Lerwick, in operationeel beheer Delta Marine Ltd., Lerwick, 255 BRT, 26,00 x 11,50 x 3,50 x 2,250 meter, 1.902 kW, 3 x Caterpillar C32-TTA, trekkracht 33 ton, 9,7 kn. (Foto: R. Zegwaard).

VOS VALIANT 9510773, Offshore Supply Ship, 14-10-2011 gedoopt VOS VALIANT door mevr. Eva Maria Móreno (echtgenote van Jesús Villacañas, General Manager, Astilleros Zamakona Shipyard, Pasaia) en opgeleverd door Astilleros Zamakona Shipyard (678) aan Banco Santander S.A., Madrid, vlag: U.K., in beheer bij Vroon Offshore Services Ltd., Aberdeen, roepsein 2EXT9, 1.734 BRT, 520 NRT, 850 DWT, 60,00 x 12,70 x . x 4,500 meter, 2,920 kW, dieselelektrisch, gaat eerst in charter bij British Gas. (Foto: Vroon).



VOS THEMIS 9585754 (NB-177), Offshore Tug/ Anchor Handling Tug Supply Ship, 23-5-2011 (e) te water gelaten bij Fujian SouthEast Shipyard Ltd., Fuzhou onder bouwnummer DN59M-85, 27-7-2011 te Fuzhou gedoopt VOS THEMIS door mevr. Mette Kargaard (partner van Mr. Rasmus Wilhelmsen, Director, GreenOcean Brokering), 1.678 BRT, 1.400 DWT, 5.150 EPK, trekkracht 66 ton, 17-10-2011 opgeleverd aan Offshore Support Vessels 10 Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Vroon Offshore Services Pte. Ltd., Singapore.



HAFNIA SEAWAYS 9357602. Brand op Noordzee geblust

De brand op het vrachtschip HAFNIA SEAWAYS is woensdagavond laat geblust. Aan het begin van de avond brak brand uit in de sauna van het schip op de Noordzee boven het Duitse Waddeneiland Spiekeroog. Niemand raakte gewond.

De bemanning wist het vuur met eigen blusmiddelen te doven. Het schip heeft haar reis naar Cuxhaven hervat, meldt het Havariekommando in Cuxhaven. De reddingboot HERMANN MARWEDE, de sleepboot NORDIC en het visserijondersteuningsschip SEEFALKE waren ter plaatse. Brandweerlieden uit Brunsbüttel, die met een helikopter van de Duitse marine op het schip waren afgezet, hoefden alleen een nacontrole te doen. Vanuit Wilhelmshaven waren brandweerlieden op het hulpverleningsvaartuig MELLUM onderweg. De Wasserschutzpolizei onderzoekt de oorzaak van de brand.

De HAFNIA SEAWAYS, 187 bij 31 meter, vaart onder Britse vlag voor rederij DFDS Tor Line. Het schip was met 20 bemanningsleden en 7 passagiers onderweg van Immingham naar Cuxhaven. (Bron: Schuttevaer, foto: Cornelia Klier, 19-6-2011).



BLUE STAR DELOS 9565039, ropax, 6-2009 besteld, 10-2011 opgeleverd door Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, Zuid Korea aan Blue Star Maritime S.A., Griekenland (Attica Group), roepsein SVBF7, 24-10-2011 ETA te Singapore na vertrek van de werf, wordt ingezet tussen Piraeus, Paros, Naxos, Ios en Thira. Het zusterschip BLUE STAR PATMOS komt in het voorjaar van 2012 in de vaart. 2.400 passagiers, lengte 145,50 meter, 450 auto's of 50 opleggers en 150 auto's, 26 kn. (Foto: <http://worldmaritimenews.com>).



ORALAKE 9286463, aanvankelijk ELKA-S, 15-3-2004 (BV) opgeleverd door Çeliktrans Deniz Shipyard Ltd., Istanbul (CS26) als CELIKTRANS aan Navyttime Shipping, Isle of Man, 1.860 BRT, 2.746 DW, 2004 verkocht aan Oralake Shipping C.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Q-Shipping B.V., Ridderkerk voor Seatrend Shipping N.V., 26-4-2004 (e) herdoopt ORALAKE, 1-2005 thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus, roepsein P3ZS9, 9-2-2005 (e) herdoopt BALTIC SWAN, 22-12-2005 herdoopt ORALAKE. 8-2011 verkocht naar Rusland, 10-2011 vlag: Rusland, roepsein UBVH4, 10-2011 herdoopt als GAZPROMNEFT Z-W. (Foto: R. Zegwaard (<http://merchantshipsphoto.blogspot.com>), 11-3-2009, Nieuwe Waterweg).

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., 1-2012 oplevering, 7.425 BRT, 12.000 DWT.





21 oktober 2011 bij Kon. Niestern Sander B.V., EEBORG wordt gereed gemaakt voor de tewaterlating op 27 oktober 2011 om 1200 uur, 27 sleeën staan er onder het schip. (Foto's J. Tuil, 21-10-2011).

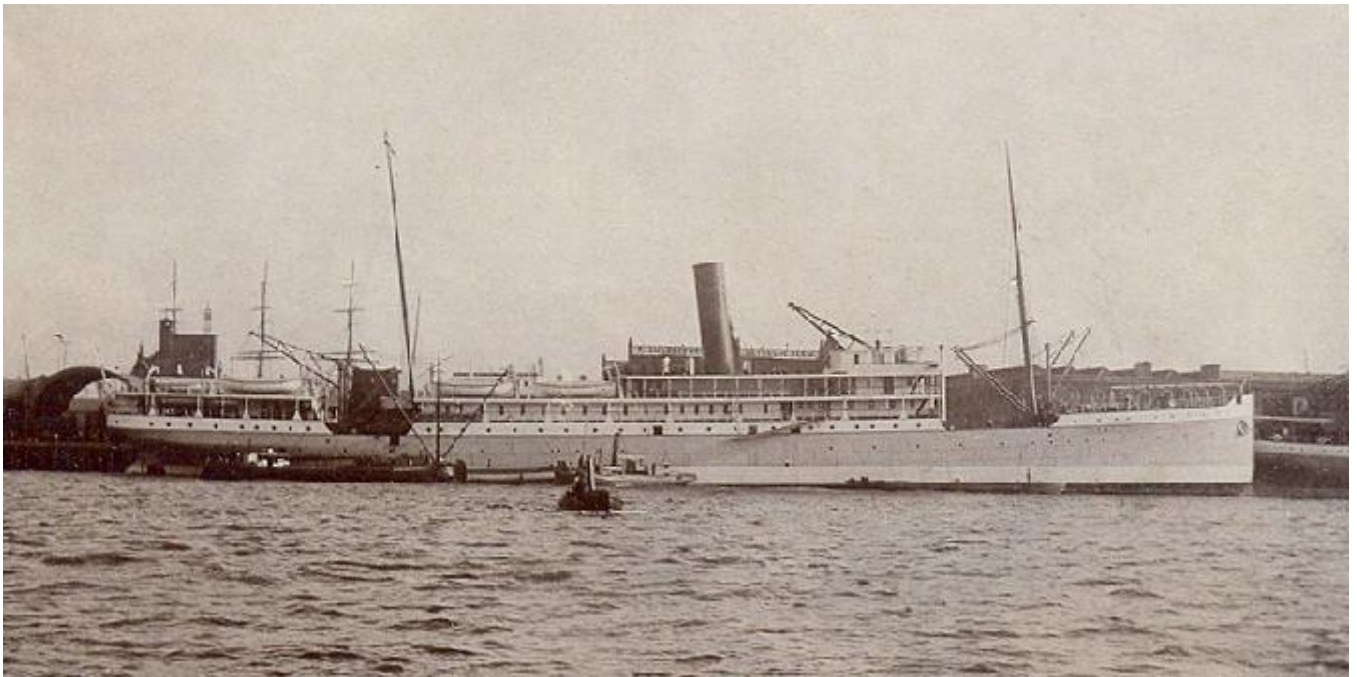
MAERSK GAS

Maersk verkoopt lng-vloot voor 1 miljard euro. De A.P. Moller-Maersk heeft zijn lng-activiteiten afgesloten aan Teekay LNG Operating en Marubeni. De Denen ontvangen een bedrag van 1,02 miljard euro voor de lng-divisie, die niet tot de kernactiviteiten van de maritieme multinational werd gerekend. Al deze zomer maakte het Deense transportconcern bekend dat het kopers zocht voor de acht tankers tellende lng-vloot. Zes vaartuigen waren eigendom van de Deense transportreus. Volgens Maersk hadden de lng-activiteiten niet voldoende omvang om 'beduidende invloed' te kunnen uitoefenen op de totale ontwikkelingen in deze niche-markt. Met de opbrengsten uit de verkoop wil Maersk zijn balans versterken. (Bron: N.T., foto MAERSK MERIDIAN: Maersk).



De 8 schepen zijn MAERSK METHANE, MAERSK MARIB, MAERSK ARWA, MAERSK MAGELLAN, WOODSIDE DONALDSON, MAERSK MERIDIAN, MAERSK QATAR en MAERSK RAS LAFFAN.

Rotterdam



De KAWI afgemeerd aan de Wilhelminakade voor een loods van N.V. Leidsche Veem. Tot 1908 had de Rotterdamsche Lloyd een deel van de oostelijke kade in gebruik. t Leidsche Veem is in 1896 gebouwd op de Wilhelminapier in Rotterdam. De architect was C.V. Seem. Dit pakhuis (veem) was bedoeld als opslag van tabak. Het pand heeft vier verdiepingen op een kelder en bestaat uit drie afzonderlijke vemen naast elkaar, die later in oostelijke richting konden worden uitgebreid tot een totaal van vijf vemen. De vloer van de begane grond bestaat uit een ijzeren bintlaag,

waar beton op is aangebracht. De verdiepingsvloeren zijn van hout en worden gedragen door eiken standvinken (houten kolommen). In de bakstenen gevels is door toepassing van natuursteen een subtiel lijnenspel ontstaan, dat wordt versterkt door de fragiele ijzeren bordesjes die bij iedere verdieping zijn aangebracht. Het pand valt onder de architectuurstroming van de Neorenaissance en is het enige pand uit de negentiende eeuw op de Wilhelminapier. Het pakhuis is ook in gebruik geweest als meubelopslag. Het oude pakhuis kreeg een tweede leven als woon(pak)huis. Het oude pand werd van buiten zorgvuldig gerestaureerd en van binnen uit gekernd (t.b.v. parkeergarage en binnenplaats) en ingedeeld in wooneenheden. De architect van dit ontwerp is Van Rassel. De oudbouw werd opgeleverd eind 1996. Om meer wooneenheden te krijgen is er besloten om het pand uit te breiden met een stuk nieuwbouw. Dit nieuwbouwgedeelte is de resultante van een besloten prijsvraag waar vier architecten voor waren uitgenodigd. Het winnende ontwerp is gemaakt door architectenbureau Homan, Lobato, Yanovshtchinsky. Het vijf lagen hoge gedeelte van de nieuwbouw is even hoog als de vier lagen van het oude veem. De oostkant van het gebouw wordt geaccentueerd door een tien lagen hoge toren met negen wooneenheden per laag. Deze oostgevel is een strenge gevel geworden, een recht vlak met $7 \times 9 = 63$ dezelfde ramen. Het metselwerk is uitgevoerd in een metselsteen die de kleur van het oude gedeelte sterk benadert, zodat er sprake is van een eenheid. De zuidgevel heeft een afwijkende materialisering gekregen met een prefab betonnen scherm met daarachter een aantal balkons. Een gedeelte van de nieuwbouw doet dienst als International Guesthouse. Verder zijn er op de begane grond verschillende bedrijfsruimten verhuurd, waaronder een café, een uitzendbureau en een tandtechnicus. Het eerste gedeelte van de nieuwbouw met de hoofdingang is in 1996 opgeleverd. Het tweede gedeelte van de nieuwbouw is opgeleverd in de zomer van 1997. De toren is opgeleverd in november/december 1998.(wikipedia).

s.s. KAWI vracht- passagiersschip 1907-1927 PHGB

Gebouwd 1907, Koninklijke Mij. "De Schelde", Vlissingen (123)

4.871 BRT 3.018 NRT 4.645 DWT

124,06 (120,15) x 14,36 x 8,29 x 7,020 meter.

vracht- passagiersschip, passagiers: 73 in 1^e klasse, 41 in de 2^e klasse, 24 in de 3^e klasse en 30 in de 4^e klasse, B 5.1225,3 m³, 14 kn.

4 ketels, v.o. 899,8 m², 14 atm.

3.600 IPK, T.E.M., 725, 1220 & 2085 x 1525, de werf.

26-10-1905 opdracht verstrekt tot de bouw van een passagiersschip van het type OPHIR en WILIS voor de maildienst op Nederlandsch Indië.

16-5-1906 kiel gelegd.

11-5-1907 Hedenmiddag te 2 uur werd van de werf der Koninklijke Maatschappij De Schelde te Vlissingen met goed gevolg te water gelaten het stalen schroefstoomschip KAWI, gebouwd voor de Rotterdamsche Lloyd voor haar maildienst Rotterdam-Oost Indië. De laatste beletselen werden weggenomen door Mej. A.M. Dijkmeester, dochter van de Commissaris der Koningin in Zeeland. De afmetingen zijn: lengte over alles 408 voet, tussen de loodlijnen 394 voet, breedte 47 voet, holte tot opperdek 29 voet, 9 duim, diepgang geladen 23 voet, laadvermogen ruim 4.250 ton. De eerste-klasse passagiersinrichting bevat 27 eenpersoons- en 23 tweepersoons hutten met gezamenlijk 73 couchettes; in iedere tweepersoons hut 1^e klasse bevindt zich bovendien een couchette voor een kind. Voor de tweedeklasse zijn in het achterschip 19 hutten. De grote eetsalon biedt plaats aan 74 personen en is getimmerd in blank eikenhout en versierd met Rozenburg tegels. Op hetzelfde dek bevinden zich moderne lavatories en badkamers. Het sloependek draagt 7 reddingsboten. Op het promenadedek, dat zich uitstrekt van boord tot boord en een lengte heeft van 96 voet, bevinden zich het damessalon en de rookkamer, beide door de firma Mutters & Zoon in molderne stijl betimmerd. Het damessalon is uitgevoerd in blank eikenhout met panelen van Hongaars esdoornhout, welke panelen met rijke motieven zijn beschilderd. Behalve de in compartimenten verdeelde hoekjes met divans en fauteuils, met lichtblauw velours bekleed, bevinden zich in dit salon gemakkelijke schrijftafels en een piano in dezelfde houtkleur. De rookkamer is uitgevoerd in oud eikenhout, de wanden zijn verdeeld in panelen met inlegwerken van gekleurde houtsoorten. Door schotten worden de compartimenten gevormd waarin zich bevinden gemakkelijke divans en fauteuils bekleed met rood velours. De dekversieringen in balkverdeling, waarin panelen met beschilderd Lincrusta Walton. Voor de 2^e klasse passagiers zijn in het achterschip 19 hutten en een eetsalon voor 42 personen, benevens de nodige badkamers. Er zijn vier stoomketels, alle 13 voet middellijn, waarvan twee van 19 voet lang en aan beide einden gestookt worden, en twee van 10½ voet lang, slechts aan één zijde te stoken. Het aantal vuren bedraagt 8, het verwarmend oppervlak 10.150 vierkante voet en het roosteroppervlak 250 vierkante voet. De triple-expansiemachine kan bij 70 omwentelingen 200 lbs. stoomdruk 4.000 IPK ontwikkelen en het schip een vaart van 14 mijl doen lopen. Van de hulpmachines verdienen vermelding de ijsmachine met vrieskamer voor proviand, een elektrische deeg-kneedmachine voor de broodbakkerij en een elektrische wasmachine. (NRC 12-05-1907).

14-9-1907 vertrokken van de rede van Vlissingen voor een proeftocht, 15-9-1907 gearriveerd te Rotterdam en opgeleverd als KAWI aan N.V. Rotterdamsche Lloyd, Rotterdam, in beheer bij W. Ruys &

Zonen. 28-9-1907 vertrokken naar Java onder bevel van kapitein Le Clercq op de 1^e reis. Brandmerk: 5627 ROTT 1907.

15-1-1927 liggende te Rotterdam van een nieuw brandmerk voorzien: 628 Z ROTT 1927.

30-5-1927 verkocht aan Adm. de Navigation à Vapeur Turque, Istanbul-Turkije, herdoopt IZMIR.

1930 verkocht aan Türkiye Seyrisefain Idaresi, Istanbul-Turkije.

1934 verkocht aan Denizyollari Idaresi, Istanbul-Turkije.

1938 verkocht aan Denizbank-Denizyollari Idaresi, Istanbul-Turkije.

1940 verkocht aan T.C. Münakalât Vekâleti Devlet Denizyollari ve Limanlari İşletme U.M., Istanbul-Turkije.

1952 verkocht aan Denizcilik Bankasi T.A.O., Istanbul-Turkije.

1954 uit dienst, 2-9-1954 opgelegd te Istanbul.

17-6-1957 verkocht voor sloop te Istanbul, gesloopt in 1958.

(Foto: NN, info o.a. Marhisdata).

Tentoonstelling over sleepdienst visionair Piet Smit Jr.

Donderdag 20 oktober 2011 - door Chrit Wilshaus - MAASSLUIS – Door het luiden van de bel van de Prinsenplaat, voormalige salonboot van Spido opende directeur Annie Gruisen van deze rederij afgelopen zaterdag op symbolische wijze de nieuwe wisseltentoonstelling van het Nationaal Sleepvaart Museum. Tot en met 15 april volgend jaar staan De Geelbanders, de stoomsleepdienst van Piet Smit Jr. centraal.

“Piet Smit Jr. had een visionaire blik”, begon tentoonstellingssamensteller Nico Ouwehand zaterdag zijn verhaal. “Dat kwam deels doordat hij al op 20-jarige leeftijd naar Amerika was gegaan om zijn studie scheepsbouw daar te volmaken. Zijn familie hield zich al vele tientallen, zo niet honderden jaren, met scheepsbouw bezig maar was blijven steken in het tijdperk van de houten schepen. Piet Smit nam drie jaar na zijn meer of meer gedwongen terugkeer uit de Verenigde Staten de werf van zijn oom Joost Pont over en begon onmiddellijk met het moderniseren van de bouwprocedures.”

“Naast zijn voorkeur voor de scheepsbouw zag Piet Smit iets in de sleepvaart. Vooral in het binnenland en in de havens. Het was nog de tijd van de zeilvaart. Zeilschepen konden sneller de havens bereiken met behulp van sleepboten. In een mum van tijd had Piet Smit met zijn Slikkerveersche Sleepdienst vijf sleepboten varen die zich in de wilde vaart verdienstelijk maakten. In 1877 verhuist hij zijn sleepdiensten naar Rotterdam en vestigt hij zijn kantoor aan De Boompjes, waar ook zijn concurrenten waren gehuisvest. Rond de eeuwwisseling had Piet Smit in verschillende disciplines rond de 60 sleepboten varen. En dat was veel meer dan zijn concurrenten bij elkaar.”



Spido directeur Annie Gruissen opende de tentoonstelling en ontdekte dat de voorstuwingstechnieken van de sleepers ook in de Spidoboten werden gebruikt. Foto: Roger van der Kraan.

“In 1906 werd de sleepdienst een NV maar die rechtsvorm gebruikte Piet Smit maar drie jaar want kennelijk was hij er om uiteenlopende redenen niet gelukkig mee. Toen Piet 64 was, in 1912, verkocht hij zijn onderneming aan de grootindustriële D.G. van Beuningen. De man wiens naam ook is verbonden aan het museum Boymans-Van Beuningen en, weinigen weten dat, met het Feyenoord stadion, waar hij een van de initiatiefnemers van was. Van Beuningen had groot vertrouwen in de nog door Piet Smit benoemde directie Van Ouwerkerk en Nuij.” De dochter en andere nazaten van Nuij waren zaterdag aanwezig bij de opening van de nieuwe wisseltentoonstelling.

“In 1919 werd de Havendienst Spido van de roeiers aangekocht. De Roeiersvereniging Eendracht, die in de Eerste Wereldoorlog bar weinig had verdiend, had behoefte aan financiën. Van Beuningen kocht de watertaxi's op die veelal ook sleepdiensten konden verrichten of van oorsprong sleepboten waren. Niemand had toen nog maar het geringste vermoeden dat Spido zou uitgroeien tot de toeristische attractie van Rotterdam die heden ten dage nog steeds is.”

“De Tweede Wereldoorlog bracht veel ellende en natuurlijk niet alleen in de sleepvaart. Op de dag van de bevrijding was er eigenlijk nog maar één van de 60 sleepboten gereed om in actie te komen. Met veel vindingrijkheid werden snel reparaties uitgevoerd, sleepers gelicht en andere sleepboten gecharterd. Ze waren primair hard nodig bij het herstel van de dijken in Zeeland en de vele vernielingen in de haven van Rotterdam.”

Motorsleepboten

“De Tijd ging echter snel: stoomsleepboten hadden hun tijd gehad en vanaf 1952 werd een nieuwbouwprogramma opgezet dat zijn weerga niet kende. Fraaie motorsleepboten met 600 pk vermogen als de Amerika en de Engeland werden in dienst genomen. De minder sterke klasse als de Nederland, de Turkije en de Ierland kwam in 1954 en volgende jaren van de hellingen. In 1961 werd de al opgelegde Siberië afgedankt en verkocht naar Italië, waar ze trouwens nooit echt dienst heeft gedaan als sleepboot. De bouw van Europoort, de opkomende duwvaart, de algemene schaalvergroting in de scheepvaart, het waren allemaal factoren die ertoe bijdroegen dat er nog sterkere eenheden moesten komen. Piet Smit Jr. werd deelnemer in de Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst, die met het toen revolutionaire voortstuwingssysteem Voith-Schneider de sleepdiensten in Europoort ging verzorgen.”

Bij de wisseltentoonstelling is een fraai geïllustreerde brochure verschenen. Die kon mede dankzij giften van sponsors donateurs het licht zien. Ouwehand noemde zaterdag speciaal de naam van mevrouw Toussaint, “wiens helaas overleden echtgenoot Koos Toussaint jarenlang aan exposities van het Sleepvaartmuseum zijn beste krachten heeft gegeven. De maritieme collectie van Koos Toussaint, die een rasechte Piet Smitter waren (zaterdag waren er veel aanwezig bij de opening van de tentoonstelling, red.) hebben wij van de familie geschonken gekregen. Daaruit is voor deze tentoonstelling in belangrijke mate geput.” Tentoonstellingssamensteller Ouwehand dankte bij de opening van de expositie naast alle bij de tentoonstelling betrokken vrijwilligers in het bijzonder de heer A.M. Overwater, Hans de Klerk, Hans van der Ster, Gerard Fransen, Willem Post “en de onvermoeibare Cees Dubbeld.”



De expositie bestaat uit een mozaïek van sleepboten, van alle soorten, maten en types, zoals de vloot van Piet Smit ook was. Foto: Roger van der Kraan.

Gruisen werkt sinds 1999 bij Spido. Ik merk steeds meer dat er niet zo'n besef is hoe groot de rol van de haven is voor de stad Rotterdam. Ik, maar dat is wel heel persoonlijk, denk dat als we geen haven hadden gehad, dan zaten we waarschijnlijk in deze regio in een dorpsomgeving en zat ik waarschijnlijk ergens achter de geraniums. De haven is gegroeid en heeft deze regio gemaakt tot wat het nu is: economisch, gezellig en bruisend. Maar de haven had nooit zo kunnen groeien als

er geen sleepvaart was geweest. Gelukkig waren er heel lang geleden een aantal heren, toen waren dames schijnbaar nog niet heel erg actief in het nautische gebeuren, die visie hadden en dachten wij moeten hier iets mee. Deze heren hadden niet alleen visie maar hadden ook durf. En dat is iets wat ondernemers in deze regio kenmerken.” Gruisen prees verder nog de samenwerking van Spido met de gemeente Maassluis. “Nergens zijn we zo enthousiast ontvangen als hier in Maassluis.” (Bron: Maassluis Courant “De Schakel” door Chrit Wilshaus). (Foto AMERIKA: kaart Piet Smit).



V.N.S. - Straat Malakka



m.s. OUWERKERK 5267512 1954-1973 vrachtschip PGPR
Gebouwd 1954, Nederlandse Dok- & Scheepsbouw Mij. V.o.F., Amsterdam (464)
7.007 BRT 4.054 NRT 10.246 DWT
150,35 (138,69) x 19,21 x 12,43 x 8,554 meter.
5 laadruimen, G 17.760 m³, B 16.214 m³, WB 4.459 ton, tunneltanks 238 ton, dieptanks 1.410 en 2.267 ton, laadbomen: 1 van 100 ton, 1 van 30 ton, 4 van 10 ton en 14 van 5 ton SWL, 12 passagiers, 1.191 ton bunkers, 16,5 kn.
8.500 EPK, 6.341 kW, 8 cyl, 2 tew, 750 x 1500, Stork, N.V. Koninklijke Machinefabriek Gebr. Stork & Co., Hengelo.
9-1951 besteld, aanvankelijk OUDERKERK, 22-8-1953 kiel gelegd, 20-2-1954 gedoopt OUWERKERK door mevr. Crommelin-Waller (echtgenote van oud voorzitter V.N.S.) en te water gelaten, 12-5-1954 proefvaart, 15-5-1954 opgeleverd aan N.V. Verenigde Nederlandsche Scheepvaart Mij., 's-Gravenhage.
17-5-1954 t/m 11-10-1954 reis 1, Holland-Australië Lijn, 148 dagen.
12-10-1955 t/m 28-3-1955 reis 2, Holland-Australië Lijn, 168 dagen.
29-3-1955 t/m 31-8-1955 reis 3, Holland-Oost-Azië Lijn, 156 dagen.
24-7-1955 vertrokken van Penang naar Genua via het Suezkanaal geladen met 6.380 ton stukgoed, 9-8-1955 brak brand uit in de lading vismeel in ruim III, CO₂ in het ruim toegelaten maar de brand bleef, water in het ruim gepompt waardoor brand onder controle kwam, 11-8-1955 geankerd te Napels en een deel van de lading gelost, 13-8-1955 vertrokken naar Genua.
1-9-1955 t/m 26-1-1956 reis 4, Holland-Oost-Azië Lijn, 148 dagen.
27-1-1956 t/m 10-7-1956 reis 5, Holland-Oost-Azië Lijn, 166 dagen.
11-7-1956 t/m 27-12-1956 reis 6, Holland-Oost-Azië Lijn, thuisreis via Kaap de Goede Hoop, 170 dagen.
28-12-1956 t/m 20-5-1957 reis 7, Holland-Australië Lijn, 144 dagen.
21-5-1957 t/m 29-9-1957 reis 8, Holland-Australië Lijn, 132 dagen.
1-7-1970 als OUWERKERK overgedragen aan N.V. Koninklijke Nedlloyd, Rotterdam.
9-4-1973 verkocht aan P.T. Perusahaan Pelayaran Samudera "Gesuri Lloyd", Jakarta-Indonesië, te Bahrain overgedragen, herdoopt GEMILANG.
8-1981 verkocht voor sloop aan Krakatau Steel Co., Cilegon, gesloopt bij P.T. Gunung Gahapi, Belawan
12-1981. (Foto GEMILANG: AM/Scheepsfotoruilbeurs, 1975).

RENA 8806802, 26/1/90 te water gelaten, 4-1990 opgeleverd door Howaldtswerke-Deutsche Werft A.G., Kiel (247) als ZIM AMERICA aan Zim Israel Navigation Co. Ltd., Israël. 37.209 BRT, 47.230 DWT. 11-2004 (e) verkocht aan European Containers KS, Malta, in beheer bij Zim Integrated Shipping. 2007 herdoopt ANDAMAN SEA. 23-11-2010 verkocht aan DAINA SHIPPING CO., Liberia, in beheer bij Ciel Ship Management S.A., Athene en Costamare Inc. 5-10-2011 tijdens een reis van Napier naar Tauranga Port op Astrolabe Reef gelopen.

Svitzer Salvage gaat 'Rena' bergen

7-10-2011 - 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).



Foto: auckland.scoop.co.nz, 9-10-2011

'Rena' verliest containers, gezagvoerder aangehouden

12-10-2011 Het bij Nieuw-Zeeland gestrande en voor MSC varende containerschip 'Rena' heeft tientallen containers verloren als gevolg van het slechte weer, waardoor de slagzij is verergerd.

Dit meldt Maritime New Zealand (MNZ), de Nieuw-Zeelandse maritieme autoriteit.

Die meldt verder dat er een scheur is ontstaan in de romp van het schip ter hoogte van ruim drie aan de stuurboordzijde als gevolg van de vier tot vijf meter hoge deining. Het containerschip zit vast op het rif, maar het achterschip drijft en beweegt mee met de golfslag. Het risico dat het schip breekt, is daarmee aanmerkelijk toegenomen.

Berger Svitzer heeft daarom drie sleepers gemobiliseerd in een poging om het achterschip in bedwang te houden. Volgens MNZ waren er tot woensdagmorgen vroeg zeventig containers van boord gevallen. Een aantal daarvan drijft in zee en spoelt mogelijk over enige tijd aan. Het gebied rondom het wrak is tot verboden gebied voor de scheepvaart verklaard.

De 'Rena' (capaciteit 3032 TEU) vervoerde 1.368 containers, waarvan er zeker elf gevaarlijke stoffen bevatten. Het gevaar dreigt dat er nog meer containers als gevolg van het zware weer van boord zullen vallen. Volgens lokale media is er een drijvende kraan uit Singapore onderweg om containers van het schip te halen.

De Filippijnse gezagvoerder en tweede officier zijn inmiddels op last van MNZ aangehouden. Beiden worden ervan beschuldigd 'op een onnodig gevaarlijke of risicovolle manier' te hebben genavigeerd. Ze kunnen een jaar gevangenisstraf of een boete van 10.000 Nieuw-Zeelandse dollar (ruim 5700 euro) krijgen. De gezagvoerder is op borgtocht vrijgelaten, maar heeft zijn paspoort moeten inleveren. Milieuminister Nick Smith heeft gezegd dat de stranding van de 'Rena' op het Astrolabe-rif in de Bay of Plenty en de stookolielekkage die daarvan het gevolg is 'Nieuw-Zeelands grootste maritieme milieuramp' tot nu toe is.

De angst groeit dat het schip op het rif breekt, wat tot een milieuramp kan leiden omdat er in totaal zo'n 1.700 ton stookolie in het schip zit. Inmiddels is er al olie uit het schip over een lengte van 25 kilometer op stranden in Nieuw-Zeeland gevonden. Bewoners van de kuststad Papamoa werden woensdagochtend opgeschrikt toen in de zwart gekleurde branding dode vogels en vissen op de kust aanspoelden.

De 'Rena' is eigendom van Daina Shipping, een onderdeel van het Griekse Costamare en werd door MSC ingezet op de Capricorn Service tussen Singapore, Australië en Nieuw-Zeeland. Het liep vorige week vast op het Astrolabe-rif, dat zich op geruime afstand van de normale vaarroute bevindt, en heeft tot nu toe naar schatting 300 ton stookolie verloren. Volgens Lloyd's zit de 'Rena' midscheeps vast op het rif, wat doet vermoeden dat ze er met volle kracht op in is gevaren. (Bron: N.T.).



Foto: auckland.scoop.co.nz, 12-10-2011

Deel olie uit 'Rena', slecht weer op komst

17-10-2011 Bergers hebben het afgelopen weekend zeventig van de naar schatting ruim 1300 ton stookolie uit het wrak van het bij Nieuw-Zeeland gestrande containerschip 'Rena' gekregen.

Dit meldde scheepvaartautoriteit Maritime New Zealand afgelopen nacht. Die voegde daar aan toe dat berichten in een aantal Nieuw-Zeelandse media als zou het op het Astrolabe-rif vastgelopen schip op het punt van breken staan onjuist zijn.

Berger Svitzer gebruikt een zogenoemde schroefpomp om de taaie massa uit een bunkertank aan de bakboordkant te halen. Die bevat met 770 ton het grootste deel van de brandstof; de rest zit in een stuurboordtank en twee tanks bij de machinekamer. Het bedrijf wil in een later stadium stoomgeneratoren inzetten om de door afkoeling dik geworden substantie te verwarmen, waardoor die gemakkelijker te verpompen wordt.

Het werk gaat dag en nacht door in een poging zoveel mogelijk olie af te pompen voor het weer omslaat. De omstandigheden waren het weekend ideaal, maar voor de komende dagen wordt slechter weer verwacht met harde wind en dus toenemende golfslag. Dat maakt niet alleen het werk aan boord nog moeilijker en riskanter, maar vergroot ook de kans dat de conditie van het wrak verder verslechtert.

De grootscheepse olievervuiling van de stranden langs de Bay of Plenty ontstond pas een dag of vier nadat de 'Rena' bij het naderen van haar bestemmingshaven Tauranga op het Astrolabe-rif liep. Na drie dagen van mooi weer stak er een storm op, waarbij het schip zwaar beschadigde, bijna negentig containers overboord sloegen en naar schatting bijna 350 ton stookolie in het zeewater terecht kwam. Inmiddels zijn de stranden met inzet van duizenden vrijwilligers grotendeels schoon gemaakt.

Svitzer blijft zich vooralsnog concentreren op het bergen van de olie in een poging nieuwe vervuiling te voorkomen en wil pas in een later stadium proberen om de nog ongeveer 1300 op en in het schip

aanwezige containers er uit te halen. Mocht het schip de komende dagen door het zware weer breken, dan komt de berging in een compleet nieuwe fase terecht maar kan uit het voorschip nog steeds olie worden verwijderd, aldus MNZ. Het voorschip rust op het rif, het achterschip drijft vrij in het bijna vijftig meter diepe water en beweegt dus mee op de deining.

De 'Rena' is eigendom van de Griekse rederij Costamare en was gecharterd door MSC voor zijn Capricorn Service tussen Singapore, Australië en Nieuw-Zeeland. Het liep op 5 oktober op het rif, uitgerekend op de 44ste verjaardag van de Filipijnse kapitein. In de Nieuw-Zeelandse media zijn overigens speculaties verschenen als zou hij opdracht had gegeven om de kortste route te nemen, omdat het Astrolabe-rif een fors stuk buiten de gebruikelijke toegangsroute naar Tauranga ligt. (Bron: N.T. / Foto: Maritime New Zealand



Foto: auckland.scoop.co.nz, 12-10-2011

Aanjaagpompen moeten leegmaken olietanks 'Rena' versnellen 19-10-2011 Ondanks eerdere verwachtingen was het ook gisteren voor de bergers niet mogelijk olie weg te pompen uit de 'Rena'. Wel zijn nu aanjaagpompen geïnstalleerd om de werkzaamheden op te voeren.

Volgens Svitzer woordvoerder Drew Shannon is een nieuwe scheur in de 'Rena' zichtbaar, maar over het geheel is de conditie van het schip niet verslechterd. De leider van de bergingsoperatie voor Maritime New Zealand, Andrew Berry, meldde dat bergers nu erin zijn geslaagd

aanjaagpompen aan boord te installeren. Deze moeten het overpompen van de resterende olie uit het schip versnellen.

De eerste prioriteit van de bergers is het wegpompen van de olie uit een grote tank aan bakboordzijde waarin zich 700 ton olie zou moeten bevinden. Inmiddels spoelt op steeds meer stranden in de buurt van het rif waar de 'Rena' is gestrand olie aan.

De Filipijnse kapitein en navigator verschenen gisteren opnieuw voor de rechtbank. Hen hangt een maximale boete van 10.000 dollar elk boven het hoofd of een gevangenisstraf van maximaal 12 maanden voor het 'zodanig manoeuvreren van een schip dat het een onnodig risico voor personen of eigendommen met zich meebracht'. Op 2 november moeten ze terug voor de rechter verschijnen.

Wanneer het vanavond in Nieuw-Zeeland weer licht is, het is er nu nacht, gaan de werkzaamheden verder. De weersvooruitzichten lijken nu wel gunstig. (Bron: De Lloyd).

Kortsluiting zet aanjaagpomp op 'Rena' buitenspel



Foto: auckland.scoop.co.nz, 21-10-2011

20-10-2011 Het zit de bergers van de 'Rena' niet mee. Een van de aanjaagpompen om het oppompen van de resterende olie in het schip te versnellen, begaf het gisteren al snel door kortsluiting.

Met een reservepomp konden de bergers hun werk toch voortzetten.

Allereerst is olie weggepompt uit tank nummer vijf aan bakboordzijde. De volgende prioriteit is het leegpompen van de tank aan stuurboordzijde die zich reeds onder water bevindt. De Nieuw-Zeelandse minister van Milieu Nick Smith zei gisteren dat de bergers nog vijf dagen de tijd hebben een grotere milieuramp te

voorkomen. Dan moeten ze wel tien ton olie per uur kunnen oppompen.

De bergers werkten gisteren vanaf de middag Nieuw-Zeelandse tijd in ploegen van drie. Het oppompen kon beginnen na een nieuwe inspectie van de toestand van het schip. Die lijkt niet wezenlijk te zijn

veranderd en wordt omschreven als stabiel. Binnen een straal van 45 km mag behalve de bergers niemand het schip naderen om het gevaar op verslechtering van de situatie zoveel mogelijk te voorkomen. Deze zone zou kunnen worden uitgebreid aangezien er zich al overboord geslagen containers buiten die 45 km bevinden. Van de 88 containers die reeds vorige week overboord zijn geslagen, zijn er nog 29 spoorloos.



Ondertussen is nog niet bekend wie voor de kosten van de opruimingsoperatie gaat opdraaien. De Nieuw-Zeelandse regering voert daarover gesprekken met de Griekse eigenaar Costamare en MSC dat de 'Rena' aan Costamare heeft geleast, zei Transport minister Steven Joyce. Ook over de totale kost van de werkzaamheden kon Joyce gisteren nog geen uitsluitsel geven. (Bron: De Lloyd, met dank aan L. Kramer voor het verzamelen van het nieuws over de RENA).

Foto: auckland.scoop.co.nz, 23-10-2011.



ROTTERDAMSE SCHEEPVAART BOEKHANDEL

BOEKVERKOPERS SINDS 1969



MARI 7726990, 2-5-1978 kiel gelegd, 7-1978 te water gelaten bij J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (865), 8-1978 opgeleverd als TRABANT aan Partenreederei m.s. "Trabant", Hamburg-West Duitsland. 1982 in beheer bij Peter Dohle Schiffahrts K.G. (G.m.b.H. & Co.), Hamburg. 24-1-1991 herdoopt MARA. 21-1-1993 PENTLAND. 1995 verkocht aan Oy Lotte Shipping AB, Turku/Abo-Finland,

in beheer bij Oy Pipping & Co. Ab, roepsein OJGS, 12-4-1995 herdoopt ANNE. 1998 verkocht aan Oy Sillanpää Trading Ltd., Mynämäki-Finland, 15-1-1998 herdoopt MARI. 27-2-2003 verkocht aan Mari Laiva B.V., Rotterdam, roepsein PBIK, in beheer bij Oy Sillanpää Trading Ltd., Mynämäki, Finland. 2011 verkocht naar Sierra Leone, roepsein 9LD2390, 16-10-2011 (m) te Le Havre herdoopt SHERIN, 19-10-2011 vertrokken van Le Havre, 20-10-2011 gearriveerd te Felixstowe, 20-10-2011 gearriveerd te Ipswich. (Foto TRABANT: Scheepsfotoruilbeurs, 8-1989, Nieuwe Waterweg).



RAKEL 7633478, 7-1977 kiel gelegd, 2-9-1977 te water gelaten bij K.G. Norderwerft G.m.b.H. & Co., Hamburg en grotendeels afgebouwd, afgebouwd bij J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (823), 9-1977 opgeleverd als NORDLICHT II aan Partenreederei m.s. Nordlicht II, Hamburg-West Duitsland, in beheer bij Helmut Rolf, Hamburg. 9-12-1982 herdoopt PICO RUIVO. 1995 verkocht aan Baltic Champ Marine Inc., Panama, in beheer bij H. Glahr & Co. G.m.b.H. & Co. K.G., Bremen, 3-5-1995 herdoopt BALTIC CHAMP. 1998 verkocht aan North Transit Marine Inc., Panama, in beheer bij H. Glahr & Co. G.m.b.H. & Co. K.G., Bremen. 2002 verkocht van aan Rakel Laiva B.V., Rotterdam, in beheer bij Oy Sillanpää Trading Ltd., Mynämäki, Finland, 18-10-2002 (GL) herdoopt RAKEL, roepsein PDIF, 19-10-2002 vertrokken van Rotterdam. 10-2011 verkocht naar Sierra Leone, roepsein 9LD2391, 16-10-2011 (m) te Le Havre herdoopt RANIA, 20-10-2011 gearriveerd te Ipswich om te laden met bestemming Famagusta, Cyprus. (Foto PICO RUIVO: Scheepsfotoruilbeurs, 27-5-1992, Nieuwe Waterweg).

THALETAS 5357757, 6-9-1955 te water gelaten, 10-11-1955 opgeleverd door N.V. E.J. Smit & Zoon's Scheepswerven, Westerbroek (736) als THALETAS aan N.V. Nieuwe Kustvaart Maatschappij, Amsterdam, in beheer bij N.V. Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Mij., Amsterdam, 4-1973 verkocht aan Saadallah Toufic Chebaro, Beirut-Libanon, in beheer bij Lebanese Shipping Union, Beirut, herdoopt SAAD. 1973 verkocht aan Farouk Moukahal & Ahmad Hassan Zeido, Beirut-Libanon, in beheer bij Union Commercial Co., Beirut, herdoopt RABUNION I. 12-11-1982 tijdens een reis van Derna naar Constantza in ballast bij slecht zicht, aan de grond gelopen bij Bozcaada Eiland, Turkije, in positie 24.35.12. NB. en 121.51.48 OL., daarbij zwaar beschadigd, 23-4-1983 vlot gebracht en opgelegd te Istanbul, 6-6-1990 verkocht aan Ismet Atasoy, Istanbul-Turkije, herdoopt MERMERBURNU, gerepareerd en als vrachtschip in de vaart gebracht, 894 BRT, 1.387 DWT. 26-9-1996 herdoopt ISMET ATASOY (YSMET ATASOY). 2000 (e) in beheer bij Atasoy Grup Denizcilik Ticaret Ltd., Istanbul. 18-10-2011 bij Kartal Sand Pier te Istanbul zijn tijdens windkracht 7-8 uit zuidelijke richting 5 schepen aan de grond gelopen waaronder de ISMET ATASOY. (Foto: Marhisdata).



ZWERVER III te water in Zwijndrecht. Vrijdagmorgen 21 oktober 2011 is onder grote belangstelling de ZWERVER III van HVS Dredging Support B.V. te water gelaten bij Scheepswerf Kooiman te Zwijndrecht. Ze is daarna afgemeerd aan de afbouwsteiger waar ze de

komende weken tot in de puntjes toe zal worden afgewerkt. De sleepboten BROEDERTROUW XV en BROEDERTROUW 4 verleenden assistentie bij de tewaterlating. De verwachting is dat ze medio eind november zal gaan proefvaren waarna ze begin december zal worden gedoopt in haar nieuwe thuishaven Harlingen.

Aanvaring Maasmond



Dinsdag 11 oktober om 03.15 uur is de feeder PANTONIO van 129 meter tegen de CMA CGM ALASKA van 366 meter aangevaren. De PANTONIO was afkomstig van de Rotterdam Shortsea Terminals in de Beatrixhaven (havennummer 2730) en op weg naar zee. De CMA CGM ALASKA kwam uit de Amazonehaven (havennummer 8150). In de Maasmond kreeg de Pantonio een black out, liep uit zijn roer en raakte met de boeg de CMA CGM ALASKA in de flank aan stuurboordzijde. De boeg van de PANTONIO is ingedeukt en ingescheurd. Daardoor is het voorste compartiment lek geraakt. Het onbestuurbare schip is gesleept naar de Calandsteiger 2. De CMA CGM ALASKA heeft een scheur van een meter boven de waterlijn op eenderde van de lengte. Het schip is manoeuvreerbaar en wordt verder nagekeken bij paal 80 in het Calandkanaal. Er zijn geen gewonden gevallen. De Zeehavenpolitie is ingeschakeld en is een onderzoek gestart naar de oorzaak van de aanvaring. (Bron Havenbedrijf Rotterdam, 11-10-2011).

Containerreus na aanvaring naar scheepswerf

Het containerschip CMA CGM ALASKA – dat dinsdag in aanvaring kwam met de Pantonio in de Maasmond - wordt gerepareerd bij Keppel Verolme in de Botlek (havennummer 4550). Het heeft een scheur in de scheepshuid. Met een lengte van 366 meter is de CMA CGM ALASKA het grootste schip dat ooit in de Botlek arriveerde. Eerst lost ECT nog een aantal containers van het vaartuig. Anders heeft het teveel diepgang. Naar verwachting neemt de CMA CGM ALASKA de bocht bij de Verkeerscentrale Rotterdam aan het kruispunt Nieuw Maas, Oude Maas en Botlek (havennummer 4030). (Bron: RTV RIJNMOND, foto PANTONIO, R. Zegwaard, 8-5-2008, Kieler Kanaal).

Bemanningen slecht getraind en helft passagiers doet niets



Evacuatie cruiseschepen met 9500 opvarenden is onmogelijke opgave

Een van de nieuwste cruiseschepen biedt plaats aan 9500 opvarenden. Zijn die in geval van grote nood op zee nog te redden? Gerrit Miedema van de Kustwacht in Den Helder was er op het vorige week gehouden symposium van de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK) in Breukelen duidelijk over: 'Het antwoord is: nee.'

Waarop uit de zaal de opmerking kwam dat het in de luchtvaart wel wordt geaccepteerd wanneer geen enkele inzittende een ongeval overleeft en dat we daaraan mogelijk ook in de zeevaart (weer) zullen moeten wennen. Er wordt aan boord uiteraard wel het nodige gedaan om in geval van nood passagiers en bemanning in veiligheid te brengen. Daarvoor bestaan vele systemen van crowd safety management en onder meer ook nieuwe reddingsboten die plaats bieden aan 370 mensen. Daarover liet een aantal mensen zijn licht schijnen. Ook hebben op dit symposium over het redden van mensenlevens op zee twee maritieme veiligheids- en reddingsexperts een lans gebroken voor het instellen van een database voor ongelukken en bijna-ongevallen op schepen. Om te beginnen landelijk, daarna mogelijk internationaal. 'Omdat er veel ongevallen gebeuren waar de buitenwacht niet van hoort.'

Op simulatoren

Nillo Alakopsa van het Maritiem Trainingscentrum op de Maasvlakte (voormalig Risk, nu Falck Nutec & Vstep) sprak op het symposium, waar voorzitter Tineke Netelenbos van de redersvereniging KVNR eregast was, over 'crowd safety management', om bij calamiteiten op passagiersschepen de mensen van boord te krijgen. Zo traint zijn bedrijf de bemanningen van veerboten. Alakopsa: 'Dit is voorgeschreven op grond van het STCW-verdrag voor iedereen die bij een redding moet assisteren.

Zo moet de bemanning in elk geval basis-Engels beheersen en liefst nog wat meer moderne talen. In de luchtvaart wordt hierop zelfs geselecteerd, maar in de zeevaart is men nog niet zo ver. In de toekomst willen wij crowd training op de simulatoren gaan doen. Daarbij kun je ook meenemen de vraag: wat te doen als de passagiers niet doen wat de bemanning zegt. Ik noem een Grieks voorbeeld: de bemanning zat al in de boten en de passagiers waren nog aan boord.'

Helft doet niets

HR-manager E. Flefening van Holland America Lines (HAL) haakte daarop in: 'Bij nood doet 50% van de mensen helemaal niets, zo is gebleken.' En dat is een probleem als je 3000 opvarenden vanaf 12 dekken met veel openbare ruimten als eetzaal, casino en theater, moet

zien te dirigeren naar 18 reddingsboten en 45 reddingsvlotten. De Eurodam heeft ook nog twee MOB-boten.

‘Als ik naar mezelf kijk: ik heb dit niet gehad op de zeevaartschool. Je bent op een passagiersschip ook aangewezen op personeel dat hiervoor niet is opgeleid, zoals de mensen uit de horeca. Een veiligheidskursus van vijf dagen moet passen in een dagelijks werkschema van 10, 12 uur. En de bemanning heeft dit ook niet op school geleerd. Maar als in de Verenigde Staten de Coast Guard nu aan boord komt, zegt die: laat maar zien dat jullie het kunnen. Dit moet je meenemen in het rescue-gebeuren. Wie is getraind in brandbestrijding en schip verlaten? Vijf procent van de bemanning.’

Gevecht in IMO

Evacuatie op het HAL-schip Eurodam moet in een half uur zijn gebeurd, exclusief het inschepen, aldus L. Dobber van de HAL. ‘Binnen IMO is nu een gevecht gaande over één reddingssysteem aan boord van alle typen schepen.’ Hij haalde het Marine Evacuation System (MER) aan, een systeem met glijbanen en vlotten. ‘Probleem is dat je, op stroom, je vlotten naar je schip moet krijgen.’ Dobber is blij dat de HAL nog niet werkt met de reuzenreddingsvlotten waarvoor je volgens sommigen op zich alweer een reddingsboot nodig hebt. Op de Eurodam bieden de boten plaats aan 150 man, de vlotten aan 35 personen. De laatste zijn in eerste instantie bestemd voor de bemanning.

‘In luchtvaart geaccepteerd dat niemand ramp overleeft’. (Bron: Schuttevaer, foto EURODAM, 29-9-2008).



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 Bulkers 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.

19-10-2011 om 12:10 uur tijdens een reis van Oslo naar Tyssedal, Noorwegen bij Sletta ten noorden van Haugesund, in slecht weer een blackout gekregen, 20 minuten later ten anker gekomen in de omgeving van de rotsen, om 13:30 uur vastgemaakt door de sleepboot BB COASTER om naar Haugesund gebracht te worden. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 18-5-2005, Nieuwe Waterweg).