

SCHEEPSFOTORUILBEURS

ZEEBRIEF#23

7 december 2011



CRYSTALWATER 9148843, casco gebouwd door Breko Aggregaten & Motoren B.V., Papendrecht (9506), 22-4-1997 opgeleverd door Scheepswerf Slob B.V., Papendrecht (401) als CRYSTALWATER aan Crystalwater C.V., Papendrecht, in beheer bij Th.F.J.M. Joosten Scheepvaart en Handels Mij. B.V. (Clearwater Group B.V.), roepsein PCAK, 1.655 BRT, 698 NRT, 2.650 DWT, 80,02 x (11,10) x 6,55 x 5,100 meter, 1.679 EPK, 1.235 kW, 6 cyl, 4 tew, Deutz SBV6M628, Motorenwerke Mannheim A.G., Mannheim, 12 kn., 1-5-1997 vertrokken van Rotterdam op de 1e reis. 7-2005 ingebracht bij Crystalwater II C.V., Papendrecht, in beheer bij Clearwater Group B.V. 2-5-2011 gearriveerd bij Scheepswerf Breko B.V. te Papendrecht. 1-9-2011 gearriveerd te Papendrecht, 10-2011 verkocht aan Nature Port Reception Facilities Ltd., Gibraltar, thuishaven en vlag: Valletta-Malta, roepsein 9HA2948.

DUKE OF HOLLAND 6900446, 21-5-1968 kiel gelegd, 12-10-1968 te water gelaten, 9-1-1969 opgeleverd door N.V. A. Vuyk & Zonen's Scheepswerven, Capelle a/d IJssel (829) als DUKE OF HOLLAND aan N.V. Norfolk Lijn, Scheveningen, ingezet tussen Scheveningen en Great Yarmouth. 1982 verkocht aan Truckline Ferries France S.A., Parijs, Cherbourg-Frankrijk, herdoopt TOURLAVILLE. 1984 verkocht aan

Kavu Maritime Co., Limassol-Cyprus, in beheer bij Geranimos Kavadas & Bros. Shipping Co. S.A., herdoopt CHRISTINA KAVADA.



21-6-1984 vertrokken van Rotterdam met de sleepboot DRECHT als deklast, 22-6-1984 vertrokken Vlissingen naar Griekenland, 1984 ingezet tussen Ravenna en Piraeus. 1986 verkocht aan Traghetti delle Isole S.p.A. Compagnia di Navigazione, Trapani-Italië, herdoopt PANTELLERIA, 1986 ingezet tussen Marsala en Pantelleria. 19-11-2009 verkocht aan onbekende eigenaar en onder de vlag van Cambodja gebracht, roepsein XUAU6. 3-2010 verkocht Agios Riginos Shipping Co., Piraeus-Griekenland, roepsein SVA3553, 31-5-2010 (m) herdoopt SPORADES. 18-11-2011 (m) vlag: Moldavië, roepsein EROQ, 18-11-2011 (m) herdoopt TASIMA. (Foto CHRISTINA KAVADA: LM/Scheepsfotoruilbeurs, rede Vlissingen 22-6-1984).



ALSYTA SMITS 7712030, 1978 opgeleverd als ALSYTA SMITS aan Marinus Smits, Rotterdam. 1993 verkocht aan Grade Price Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij H.S.S. Holland Ship Service B.V., herdoopt ALSYDON. 11-2-1998 verkocht aan Plaza Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Pan Nautic S.A., Lugano en herdoopt ALSYTA. 4-12-2000 in beheer bij Sea Wolf Shipping. 11-8-2003 vlag: Mongolië, herdoopt DR. AHMAD. 13-10-2003 (e) verkocht aan Yamak Shipping Co., Tartous, Syrië, vlag: Mongolië. 2-2-2004 vlag: Syrië. 2004 verkocht aan Seatrans Maritime & International Trade Co. Ltd., Georgië, roepsein 4LWH, in beheer bij Emiroğlu Deniz Nakliyatı ve Ticaret Limited Şirketi, Istanbul, 22-6-2004 herdoopt FURKAN. 20-11-2011 (m) thuishaven en vlag: Giurgiulesti-Moldavië, roepsein EROP. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 1-4-1992).



ANDROMEDA 8205216, 8-11-1983 opgeleverd door Scheepswerf Bodewes-Gruno B.V., Foxhol (258) als ANDROMEDA aan B.V. Poromoka, J.C. Moerman & M. Moerman, Rotterdam, in beheer bij Kustvaartbedrijf Moerman B.V., Rotterdam. 1993 verkocht aan Coastel Rose Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Kustvaartbedrijf Moerman B.V., Rotterdam, herdoopt ROMEO. 1996 verkocht aan Aniara Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij John Fleming Construction Ltd., Bandon, de naam bleef ROMEO. 12-7-2004 verkocht aan Adromeda Sea Service Co. Ltd., Antigua & Barbuda, herdoopt ANDROMEDA. 26-10-2011 (e) verkocht aan Sayba Maritime Ltd., Panama, roepsein 3EWL4, in beheer bij Ayanoğlu Denizcilik ve Ticaret AS, Istanbul, 26-10-2011 (m) herdoopt ANDROMEDA S. (Foto: B. van Raad, 10-7-1987).



ILSE K. 9006320, 23-4-1993 te water gelaten, 9-1993 opgeleverd door Peene-Werft G.m.b.H., Wolgast (407) als STADT WILHELMSHAVEN. 30-9-1993 herdoopt URSA. 28-5-1998 herdoopt SCORPIUS. 15-5-2000 herdoopt ILSE K. 12-2001 van W. Krohn Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G. VII, Wenen-Oostenrijk, in beheer bij Österreichischer Lloyd Ship Management G.m.b.H., Norderstedt. 2001 verkocht aan Rederij K&T Holland C.V., Farmsum, 22-1-2002 onder Nederlandse vlag gebracht, thuishaven: Delfzijl, in beheer bij Flagship Management Co. B.V., Farmsum, roepsein PBEU. 2007 verkocht aan Merill Navigation Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Seagest S.r.l., Reggio Emilia, Italië, 25-11-2007 (GL) herdoopt ESTEILSE. 11-6-2010 (e) in beheer bij Shipfin S.A., Manno, Zwitserland. 28-10-2011 (e) verkocht aan Ladell Holdings S.A., Malta, roepsein 9HFV9, in beheer bij Shipfin S.A., Manno, Zwitserland, 13-11-2011 (GL) herdoopt ILSE. (Foto: 8-6-2006).



NORCAPE 7716086, 20-4-1979 te water gelaten als PUMA voor P&O Ferries Ltd., Londen-U.K., 1979 opgeleverd door Mitsui Engineering & Shipbuilding Co. Ltd., Tanamo (1164) als TIPPERARY aan Ensign Tankers (Leasing) Ltd., Dublin-Ierland, in beheer bij P&O Ferries Ltd. 24-8-1979 in charter bij B&I Line, Dublin. 13-11-1981 aan de grond gelopen bij Fleetwood. 1985 in beheer bij British & Irish Steam Packet Co. Ltd. 29-12-1988 verkocht aan Norcape Shipping B.V., Rotterdam, in beheer bij North Sea Ferries Noordzee Veerdiensten B.V., 1989 herdoopt NORCAPE. 1997 in beheer bij P&O North Sea Ferries Ltd., Rotterdam. 1999 ingebracht bij Norcape C.V., Rotterdam. 6-5-2010 onder de vlag van de Bahamas gebracht, thuishaven Nassau, roepsein CEYN8. 27-11-2011 aan de grond gelopen in Troon Harbour, Schotland, bij een poging de NORCAPE vlot te brengen brak een draad en verwondde een opvarende, kort daarop vlot gebracht, 28-11-2011 gearriveerd te Larne, Noord-Ierland voor onderzoek en reparatie.

Dockwise sluit managementcontact met Chinees COOEC

01 december 2011 - Het Nederlandse Dockwise gaat het management deels verrichten van het half afzinkbare 'heavy-lift'-vaartuig HYSY 278 van de Chinese eigenaar China Offshore Oil Engineering Co (COOEC). Beide partijen hebben daarover een overeenkomst getekend in Shanghai. De Nederlandse maritieme specialist van zware- en projectlading kan over het transportschip beschikken wanneer het Chinese offshore-bedrijf het vaartuig zelf niet nodig heeft voor eigen projecten, meldt woordvoerder Fons van Lith van Dockwise. "Het is voor ons een relatief goedkope manier om aan extra capaciteit te komen, want er zijn maar een beperkt aantal van deze speciale schepen in de wereld." Het schip kan bij Dockwise door oliemaatschappijen worden ingehuurd voor het transport van onderdelen voor de bouw van productie-eilanden. Behalve het beheer en transport voor derde partijen gaat het Nederlandse bedrijf tevens de opleiding van de vaste bemanning verzorgen. Het transportschip wordt momenteel door de China Merchants Yard in Shenzhen afgebouwd en zal eind maart 2012 in gebruik worden genomen. Het 222 meter lange schip heeft een draagvermogen van 53.500 ton. Volgens Dockwise is een contract voor onbepaalde tijd afgesloten en biedt de overeenkomst voor beide partijen grote voordelen. Zo verdient COOEC alsnog geld wanneer er geen eigen lading voor het transportschip is en kan Dockwise extra

capaciteit op de markt brengen. Van Lith zegt dat Dockwise in het verleden met een Russisch bedrijf een vergelijkbaar contract heeft afgesloten. "Na tien jaar hebben wij het schip toen overgenomen. Het heet nu de TRANSSHELF." (Bron: N.T.).



TRANSSHELF foto: W. Koper, 1-11-2007.



RTS VAROT 6930336, 12-1969 opgeleverd door D.W. Kremer Sohn G.m.b.H. & Co., Elmshorn (1139) als CHEMICAL SPRINTER aan Partenreederei m.s. "Chemical Sprinter", Elmshorn-West Duitsland, in beheer bij Chemikaliën Seetransport G.m.b.H., Hamburg, 998 BRT. 1975 verkocht aan Castlebar Shipping Co. Ltd., Monrovia-Liberia, in beheer bij Godat Yam Ltd., Tel-Aviv-Israël. 1983 verkocht aan

Sebarok Chemical Shipping Inc., Monrovia-Liberia, agent: Van Ommeren Marine (H.K.) Ltd., Hong Kong, 30-12-1983 herdoopt KIMIA MAJU. 18-12-1985 verkocht aan S.J. Marinconsult, Halmstad. 1986 verkocht aan Amatuna Shipping Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Transmarine Management A.p.S., Kopenhagen, 15-1-1986 herdoopt AMARANT. 1995 verkocht aan Prime Commercial Investment Ltd., Douglas-Isle of Man, beheer bleef bij Transmarine Management A.p.S., Kopenhagen. 3-2000 verkocht aan Porta Zegluga Szczecinska Sp.z.o.o., Stettin-Polen, 17-3-2000 herdoopt AMARANTH. 3-3-2003 verkocht aan Unibaltic Sp. z o.o., Stettin-Polen. 2006 verkocht aan RTS Denizcilik Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti., Willemstad-N.A., 27-4-2006 (GL) herdoopt RTS VAROT. 28-11-2006 (e) verkocht aan AMD Shipping N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij RTS Denizcilik Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 2011 verkocht voor sloop naar China, 20-5-2010 ETA te Yeosu, 5-6-2010 gearriveerd te Zhangjiagang, Suzhou, Jiangsu, China om gesloopt te worden. (Foto AMARANT: Scheepsfotoruilbeurs, 22-3-1999, Oude Maas).



SALMON 8700541, casco gebouwd bij Scheepswerf G. Bijlsma & Zn. B.V., Wartena (640), 1987 te water gelaten als SALMON, 12-10-1987 opgeleverd door Tille Scheepsbouw B.V., Kootstertille (260) aan Chemgas Intercoastal C.V., Rotterdam, in beheer bij Gastankvaartmaatschappij "Chemgas" B.V., Rotterdam, 1.605 BRT, 1.079 EPK, 794 kW, Kromhout 6FHD240, Stork-Werkspoor Diesel B.V., Zwolle. 11-2010 thuishaven en vlag: Belize City-Belize, roepsein V3ME8. 2010 verkocht aan Miranex Ltd., Belize City-Belize, in beheer bij INOK N.V., Antwerpen en St. Petersburg, 15-11-2010 te Krimpen a/d IJssel herdoopt CASPIAN GOLD, 19-11-2010 vertrokken Rotterdam naar Kaliningrad. 12-2010 (e) verkocht aan Pola Maritime Ltd., Belize City-Belize, in beheer bij INOK N.V., Antwerpen en St. Petersburg. 2011 verkocht aan Gotland Shipping Company LLC, St. Petersburg, 23-8-2011 Rusland, roepsein UBUH5, in beheer bij INOK N.V., Antwerpen en St. Petersburg. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 30-6-2008).



JAGUAR 9613628, casco gebouwd bij Partner Shipyard Szczecin, Polen, 23-11-2011 gearriveerd achter te Harlingen achter de sleepboot AGIS voor afbouw bij Shipkits B.V. onder bouwnummer 105.



2012 oplevering aan G. Gorter & J. Klos, thuishaven: Vlieland, roepsein PCKO, 4.880 BRT, 6.000 DWT, in beheer bij Amasus Shipping B.V.



(Afbeelding en foto JAGUAR: Amasus Shipping).



ABIS BRESKENS 9612545, 23-5-2011 (e) te water gelaten bij Partner Shipyard, Szczecin onder bouwnummer 109, 20-7-2011 gearriveerd te Harlingen vanaf Rostock achter de sleepboot TAUCHER O. WULF 5, 22-7-2011 verhaald naar Shipdock B.V., Harlingen, afgebouwd bij Shipkits B.V., Harlingen, 9-

11-2011 proefvaart, 26-11-2011 opgeleverd aan Beheer m.s. Abis Breskens B.V., Harlingen, in beheer bij Abis Shipping Company B.V., Harlingen, in bevrachting bij Amasus Shipping B.V., roepsein PCJN, 2.978 BRT, 3.900 DWT, 214 TEU, 89,95 (84,95) x 14,00 x 6,80 x . meter, 214 TEU, 2.065 EPK, M.a.K. 8M20C, 12 kn., 26-11-2011 vertrokken van Harlingen op de eerste reis naar Antwerpen. (Foto's: Amasus Shipping).



HILVERSUM 8005288, te water gelaten als HILVERSUM, 4-1982 opgeleverd door Namura Shipbuilding Co. Ltd., Imari (852) aan N.V. Stoomvaart Mij "Oostzee", Amsterdam. 1983 in beheer bij Holland Navigation B.V. 1984 verkocht aan B.V. Scheepvaartmaatschappij "Hilversum", Amsterdam, in beheer bij Holland Navigation B.V., herdoopt BULK H. 1986 verkocht aan Alma Shipping S.A., Monrovia-Liberia, in beheer bij Carras (Hellas) Ltd., Piraeus, herdoopt ELPIS. 1989 verkocht aan Torm Singapore Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij D/S Torm AS, herdoopt TORM ROTNA. 1993 verkocht aan Meltemi Shipping Corp., Andros-Griekenland, herdoopt VITALI. 17-10-2000 (e) in beheer bij Andriaki Shipping Co. Ltd. 18-7-2005 (e) verkocht aan Vitali One, Griekenland, in beheer bij Andriaki Shipping Co. Ltd. 12-2006 verkocht aan Navitas Compania Maritima S.A., Athene, ingebracht bij Castle Shipholding Inc., Griekenland. 7-5-2007 (e) herdoopt COSTA ILIOS. 2011 verkocht aan Stanza Maritime Co., Marshall Islands, roepsein V7XL8, in beheer bij Navitas Compania Maritima S.A., Athene, 13-11-2011 (m) herdoopt ILIOS. (Foto TORM ROTNA: Scheepsfotoruilbeurs, 11-3-1990).



Gezien in de Waalhaven door Tom Koornhof

CONSTRUCTOR 9524932, Diving Offshore Construction Support Vessel, ontworpen door Scheepswerf "De Hoop" B.V., Lobith, 11-2007 besteld, 7-8-2009 te water gelaten bij Niigata Shipbuilding & Repair Inc., Japan (P-20715), 12-1-2010 opgeleverd als NOORDHOEK CONSTRUCTOR aan C.V. Scheepsfonds

Hanzevast Diving Support Vessel, Nederland, in charter bij Noordhoek Shipping 2 B.V., Zierikzee, in beheer bij Noordhoek Offshore B.V., Zierikzee, roepsein PBAO, 2.578 BRT, 76,85 (70,31) x 18,00 x 6,10 x 5,000 meter, 4.784 HP, 2 x 1.424 kW, Caterpillar + 2 x 968 kW, Caterpillar, 12 kn., 14-3-2010 gearriveerd te Vlissingen, 28-5-2010 proeven in de Offshoreput op de Maasvlakte en naar Rotterdam, 25-3-2011 gearriveerd in de Lekhaven, Rotterdam, 2-5-2011 verhaald naar de Waalhaven, voor 2 jaar in charter gegaan bij SMIT Subsea Europe B.V., 5-2011 in de Waalhaven onder de vlag van België gebracht, thuishaven: Antwerpen, roepsein ORQC, herdoopt CONSTRUCTOR, 6-5-2011 vertrokken naar zee.



De vorige beheerder van de NOORDHOEK CONSTRUCTOR, Noordhoek Offshore B.V. te Zierikzee, is op dinsdag 19 april 2011 failliet verklaard door de rechtbank te Middelburg. De eigenaar van de (NOORDHOEK) CONSTRUCTOR, "Scheepsfonds Hanzevast Offshore Support Vessel" te Zierikzee heeft een contract afgesloten voor twee jaar met SMIT Subsea. Daarvoor is de diving support vessel omgedoopt tot: CONSTRUCTOR. Zaterdagavond 7 mei 2011 is de CONSTRUCTOR, vanuit de Waalhaven, voor 8 maanden vertrekken voor een project bij het windmolenpark Sheringham Shoal voor de Engelse kust. 28-11-2011 gearriveerd in de Waalhaven. (Foto: 1-12-2011).

SANABORG in aanbouw bij Kon. Niestern Sander B.V. te Delfzijl onder bouwnummer 844, 28-11-2011 plaatsen van de 120 ton wegende opbouw op de SANABORG door 2 kranen van Wagenborg Nedlift. Foto's: Jan Tuil.





28-11-2011, plaatsen lier van 22 ton van bouwnummer 844 SANABORG. Foto's: Jan Tuil.





OIL EXPRESS 7214753, 6-1972 opgeleverd door N.V. Scheepswerf "Waterhuizen" J. Pattje, Waterhuizen (296) als WEST EAGLE aan I/S Norway Supply Ships, Stavanger-Noorwegen, in beheer bij Peder Smedvig, 496 BRT, 1.860 EPK, 1.368 kW. 1981 verkocht aan Hudner Shipping Associates III, Panama, in beheer bij Arvid Bergvall Jr. & Co. A/S, Oslo, herdoopt SPRINGFIELD. 1982 verkocht aan Vroon B.V., ingebracht bij Motorschip "Oil Express" B.V., Breskens, herdoopt OIL EXPRESS. 1990 thuishaven en vlag: Port Villa-Vanuatu. 1996 thuishaven: Kingstown-St. Vincent & the Grenadines. 1996 in beheer bij Telco Marine B.V., Den Helder. 2002 ingebracht bij Oil Express Inc., Monrovia-Liberia, in beheer bij Telco Marine B.V., Den Helder. 1-10-2004 in beheer bij Vroon Offshore Services B.V. 15-12-2004 ingebracht bij Offshore Support Vessels 1 B.V., Monrovia-Liberia, in beheer bij Vroon Offshore Services B.V., Den Helder, roepsein A8AE3. 2011 verkocht aan Eagle Shipping Ltd., Monrovia-Liberia, 25-11-2011 te IJmuiden overgedragen aan nieuwe eigenaar, herdoopt ESL EXPRESS. (Foto: W. Koper, 19-7-2006).



SUPPLY EXPRESS 9334026, 21-3-2007 opgeleverd door Jiangsu Zhenjiang Shipyard Co. Ltd. (YZJ689-03) aan Supply Express B.V., Breskens, in beheer bij Vroon Offshore Services B.V., laatste in een serie van drie bevoorradingsschepen, 3.648 BRT, 2 x 2.460 kW, Wärtsilä Finland Oy, roepsein PHIV, na oplevering vertrokken naar de Noordzee, 2-5-2007 gearriveerd te IJmuiden, 30-5-2007 te Breskens gedoopt SUPPLY EXPRESS door Karla Peijs (commissaris van de koningin in Zeeland), 7-2007 ingezet in charter te Aberdeen. 13-11-2011 gearriveerd te Harlingen, 12-2011 te Harlingen herdoopt VOS PROMINENCE, 5-12-2011 proefvaart. (Foto: W. Koper, 12-2-2010).



RIG EXPRESS 9273870, 12-12-2006 opgeleverd door Zhen Jiang Shipyard Co. Ltd., Zhen Jiang, China (VZJ689/02) aan Rig Express B.V., Breskens, in beheer bij Vroon Offshore Services B.V., Den Helder, roepsein PHHX, 3.648 BRT, 6.685 EPK, 4.920 kW, 2 x Wärtsilä 6R32, 15-12-2006 vertrokken naar Singapore, 12-2-2008 te Aberdeen gedoopt RIG EXPRESS. 12-2011 naam wijzigen in VOS PRODUCER. (Foto: W. Koper, 16-5-2009).

KEEN EXPRESS 7393779, 1976 opgeleverd door Bolsones Verft A/S, Molde (243) als EDDA FREIA aan Arne Presthus R/A, Bergen-Noorwegen, 499 BRT, 7.040 EPK, 5.178 kW, 2 x Polar F216V-D, A/B Bofors Nohab. 1979 verkocht aan Anchor Supply Services Corp., Panama, in beheer bij A.P. Møller, herdoopt MAERSK FEEDER. 1989 verkocht aan S.N.A.D. Societa Navigazione Antincendio e Disinquinamento S.p.A., Augusta-Italië, 1989 herdoopt KEEN. 7-2007 verkocht aan Vroon Offshore Services B.V., ingebracht bij Vroon Offshore Italia S.r.l., Augusta-Italië, in beheer bij Management Criteria S.r.l., 9-2007 herdoopt KEEN EXPRESS. 2008 (e) verkocht aan Corona Corp., Augusta-Italië, in beheer bij Vroon Offshore Italia S.r.l. 4-5-2011 (e) in beheer bij Alpha Logistics Services EPZ., Mombasa, Kenia, 30-10-2011 (m) thuishaven en vlag: Freetown-Sierra Leone, roepsein 9LD2397, 30-10-2011 (m) herdoopt SPARROW HAWK, 28-11-2011 te Malta op de uitbrengreis.

ZWERVER III 9614878, Multi Purpose DP-1 support schip, casco gebouwd te Lovocise, Tsjechië, 17-6-2011 casco gearriveerd te Zwijndrecht achter de sleepboot TAUCHER O. WULF 3 om afgebouwd te worden, 21-10-2011 te water gelaten bij Scheepswerf Gebr. Kooiman B.V. te Zwijndrecht onder bouwnummer 192, 16-11-2011 vertrokken van de werf voor proefvaart in de Europoort, 24-11-2011 lieren testen met een trekponton op de Heeremalokatie in het Calandkanaal, 29-11-2011 trekproeven in het Calandkanaal, 30-11-2011 gearriveerd te Harlingen, 2-12-2011 gedoopt ZWERVER III door de 7 jarige Roos van Stee en opgeleverd aan Hans van der Stee Beheer B.V., Harlingen, in beheer bij HvS Dredging Support B.V. 499 BRT, 840 DWT, 35,10 x 15,00 x 4,07 x 2,600/3,000 meter, 2.820 kW, 3 x Mitsubishi S12R-MPTK, trekkracht 50 ton, 11,5 kn.



De ZWERVER III is een uniek Multi Purpose DP1 support schip dat wereldwijd zal worden ingezet ter ondersteuning van verschillende wind farm-; renewable energy-; offshore installatie- en baggerprojecten. Het ontwerp van het schip is het resultaat van een nauwe samenwerking tussen HvS Dredging Support en Ontwerp- en Adviesbureau Kooiman. De afmetingen van het casco zijn 35 m lang en 15 m breed, de minimale diepgang bedraagt 2,70 m.



Nadat alle genodigden voorzien waren van een glas champagne mocht Roos, de dochter van eigenaar Arjan van Stee, samen met haar vader en moeder een fles champagne tegen de boeg stuk gooien. Hierna sprak zij de woorden: "ZWERVER III, ik doop u en wens u en uw bemanning een behouden vaart" waarop een luid applaus en toast volgde.

In een toespraak sprak de directeur van scheepswerf Gebr. Kooiman lovende woorden over de samenwerking met Hans en Arjan van Stee en droeg de ZWERVER III officieel over aan beide eigenaren. Hierop volgde nog een toespraak van Hans en Arjan van Stee waarna de doop met de genodigden gevierd werd aan boord van partyschip de REGINA ANDREA. (Bron en foto's: HarlingenBoeit.nl).

OCEANUS 9639969, Damen MultiCat 3213, 11-2010 besteld, 12-7-2011 (e) te water gelaten onder bouwnummer Damen Hardinxveld 571654, 24-11-2011 vertrokken van de werf naar de Europoort voor proefvaart en trekproeven, 25-11-2011 terug naar Gorinchem, 30-11-2011 gedoopt OCEANUS en opgeleverd door Damen Shipyards B.V. aan N.V. Van Oord, Rotterdam, roepsein PCHG, 423 BRT, 32,68 x 13,40 x 4,52 x . meter, 1.640 KW geïnstalleerd voortstuwingsvermogen.

Van Oord heeft haar nieuwe multicat OCEANUS gedoopt. Een zusterschip, CRONUS wordt opgeleverd in april 2012.

Van Oord heeft de multicats in november 2010 besteld bij Damen Shipyards in Hardinxveld. Zij zullen de ATHENA en ARTEMIS, Van Oord's zelfvarende cutterzuigers assisteren bij hun werkzaamheden. Daartoe hebben Van Oord en Damen gezamenlijk een nieuwe, grotere multicat ontworpen.

Kenmerken:

De OCEANUS heeft een 340 ton-meter kraan op het voordek en een 80 ton-meter kraan op het achterdek. De multicat heeft een vergrote holte, waardoor het werkdek zich 1,10 meter boven de waterlijn bevindt (normaal: 80-90 cm). Naast de ankerbehandeling zal de multicat voorraden, water en brandstof leveren.

Specificaties:

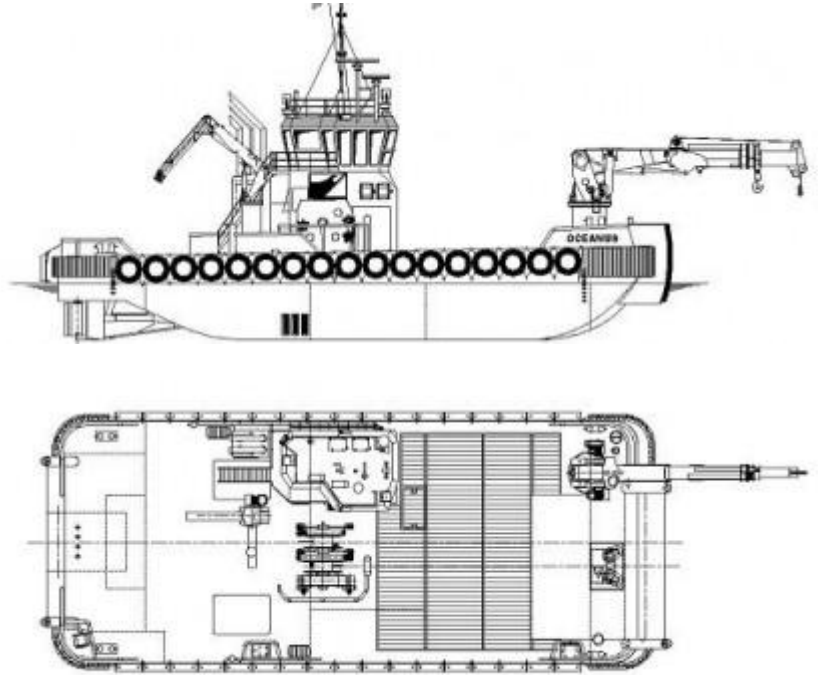
Lengte: 32,68 m

Breedte: 13,40 m

Holte: 4,52 m

Geïnstalleerd voortstuwingsvermogen: 1.640 KW

Ankerlier: 150 ton



OCEANUS, uitgaand op de Nieuwe Waterweg naar de Europort voor de proefvaart, 24-11-2011, foto: R. Zegwaard, <http://tugfoto.blogspot.com/>).



MAASTROOM 9618381, Eurotug 2300, 15-11-2011 uit de hal bij Dieselbedrijf Hardinxveld B.V. gereden door Mammoet Heavy Lifting & Transport te Schiedam en met 2 drijvende bokken te water gezet, in aanbouw bij Neptune Shipyards B.V., Aalst onder bouwnummer NP 401 voor Van Wijngaarden Marine Services B.V., Sliedrecht, 17-11-2011 door de sleepboot VLIESTROOM naar Aalst gebracht om afgebouwd te worden, 3-2012 geplande oplevering, roepsein PCMW, 135 BRT, 40 NRT, 23,00 x 8,00 x 3,10 x 2,650 meter, 2 x 485 PK, 357 kW, Caterpillar C18, trekkracht 14 ton, 10 kn. (Foto's van Wijngaarden).



BOUW TWEDE SLUIS ANTWERPEN LINKEROEVER VAN START



In de haven van Antwerpen hebben Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits, voorzitter van de Europese Investeringsbank Philippe Maystadt en havenscheper en voorzitter van het Havenbedrijf Marc Van Peel deze namiddag (21 november 2011) het officiële startschot gegeven voor de bouw van de tweede sluis op de Linkeroever. Het nieuwe bouwwerk is de komende jaren

een van de grootste infrastructuurprojecten van Vlaanderen, om en bij de 255 mensen zullen dagelijks werken aan de realisatie van de grootste sluis ter wereld. In 2016 zal de sluis met een prijskaartje van ongeveer 340 miljoen euro in gebruik worden genomen. Voor minister Crevits is de bouw van de nieuwe sluis noodzakelijk voor een betere maritieme ontsluiting van de economische poort die de Antwerpse haven is. Voor EIB Voorzitter Maystadt zal de nieuwe sluis bijdragen tot de verdere ontplooiing van een efficiënt, multimodaal en duurzaam goederentransport, waar niet alleen de haven van Antwerpen en Vlaanderen baat bij hebben, maar ook Europa.

Betekenis voor Vlaanderen

De bouw van de Deurganckdoksluis is een van de sleutelprojecten van de Vlaamse regering en kadert binnen de doelstellingen van het Pact 2020. De Vlaamse zeehavens moeten toekomstgericht bereikbaar zijn. “Zelfs in tijden waar fors moet bespaard worden, is een project als de tweede sluis op de Linkeroever cruciaal voor Vlaanderen. De return van een dergelijke investering vertaalt zich in een grotere maritieme, industriële en logistieke bedrijvigheid in de Waaslandhaven en een toenemende werkgelegenheid in de streek”, zegt Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits. “Deze investering bevestigt het jongste rapport van het World Economic Forum ‘The Global Competitiveness Report 2011-2012’ dat de haveninfrastructuur in België tot de wereldtop rekent. Dit wordt mogelijk gemaakt door de investeringen van de Vlaamse overheid in haar havens”, aldus nog Crevits.



Betekenis voor Europa en voor de Europese Investeringsbank (EIB)

De Haven van Antwerpen is een belangrijk knooppunt van het nieuwe EU kernnetwerk voor transport, de ruggengraat van het TEN-T netwerk. Net zoals de Europese Commissie, erkent de Europese Investeringsbank (EIB) het belang van de maritieme sector in de ontwikkeling van het Trans-Europese Transport Netwerk, ter bevordering van duurzaam transport, jobcreatie en economische groei en cohesie in de Europese Unie. Zo benadrukt de Europese Commissie de rol van de Europese zeehavens als “gateways” tot de Europese markten in de nieuwe “Transport 2050” strategie voor Europa ondersteund door de “Connecting Europe” Facility.

Zeehavens vervullen een cruciale rol als logistieke centra en hebben behoefte aan efficiënte hinterlandverbindingen. Hun ontwikkeling is essentieel om de steeds toenemende goederenvolumes te verwerken, zowel via kustvaart binnen Europa, als via scheepvaart van en naar de rest van de wereld. Ook het spoor en de binnenvaart moeten een grotere rol spelen voor het vervoer van goederen naar het hinterland. “Dit is een belangrijke bekommernis van de Europese Unie en is des te meer prioritair omwille van de uitdagingen op gebied van klimaat en energie”, zegt Philippe Maystadt, Voorzitter van de Europese Investeringsbank (EIB). “De nieuwe sluis in de haven van Antwerpen zal bijdragen tot de verdere ontplooiing van een efficiënt, multimodaal en duurzaam goederentransport, waar niet alleen de haven van Antwerpen en Vlaanderen baat bij hebben, maar ook Europa”, besloot Maystadt.

Noodzaak voor de haven van Antwerpen

De Antwerpse haven heeft zich de jongste jaren sterk ontwikkeld op de Linkeroever. Met een aantal belangrijke ontwikkelingen voor de deur, zoals de verlenging van het Verrebroekdok en de ontwikkeling van de Saeftinghezone, is een tweede maritieme toegang tot het gebied onontbeerlijk. “De tweede sluis vormt een belangrijke sleutel voor de verdere uitbouw van onze haven op de Linkerscheldeoever”, zegt havenscheper Marc Van Peel. “Dankzij een tweede sluis en de eind vorig jaar afgeronde

Scheldeverdieping bieden we als Antwerpse haven een gepast antwoord op de schaalvergroting in het scheepvaartverkeer en behouden we onze positie als de nummer twee van Europa.”



Financiering

De kostprijs van de sluis en aanhorigheden wordt geraamd op circa 340 miljoen euro. De Europese Investeringsbank, voor wie dit project kadert in de verwezenlijking van het Trans-Europese netwerk voor transport en de ontwikkeling van de duurzame transportmodi, werd bereid gevonden om 50% van de totaalprijs van de constructie te financieren, met een maximum van 170 miljoen euro. Daarnaast verleent ook KBC Bank een kredietlijn van 81 miljoen euro. Het resterende bedrag wordt door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de Vlaamse regering op tafel gelegd.



Ligging

De nieuwe sluis komt op het einde van het Deurganckdok en zal de maritieme verbinding vormen tussen de Schelde en het Waaslandkanaal. Via de sluis heeft het scheepvaartverkeer snel toegang tot alle andere dokken op de Linkeroever: het Doeldok, het Verrebroekdok, het Vrasenedok en het Noordelijk en Zuidelijk Insteekdok. De sluis komt waar de Sint-Antoniusweg en een waterkerende dijk liggen. De waterkerende dijk verdwijnt wanneer de sluis wordt aangelegd. De Sint-Antoniusweg zal via de geplande bruggen aan de sluis nog steeds een verbindingsweg blijven. Tijdens de werken aan de sluis wordt de hinder voor het wegverkeer, dankzij allerlei maatregelen, tot een minimum beperkt.

Timing

De werken aan de sluis zullen 53 kalendermaanden in beslag nemen en worden uitgevoerd door een tijdelijke handelsvennootschap bestaande uit vijf bedrijven (Jan De Nul, CEI-De Meyer en Betonac, Herbosch-Kiere en Antwerpse Bouwwerken). Op 24 oktober 2011 ging het aannemersconsortium van start met de voorbereidende werken op het terrein. De site werd opgekuist en er werden topografische metingen uitgevoerd. Nu wordt de bouwput uitgegraven, een werk dat tot de zomer van 2014 zal duren. Vanaf dan tot eind 2014 zal de aannemer in de weer zijn met de betonwerken. Gedurende het hele traject wordt er gewerkt aan de staalstructuren. De sluisgebouwen verrijzen vanaf het najaar van 2013 en zullen in het voorjaar van 2015 klaar zijn. De afsluitende baggerwerken zijn gepland van eind 2014 tot eind 2015, waarna de sluis begin 2016 in gebruik kan worden genomen.

De grootste sluis ter wereld in cijfers

De nieuwe sluis zal gebouwd worden naar het model van de Berendrechtssluis, die nu de titel van grootste sluis van de wereld draagt. Ze zal net zoals haar zus 500 meter lang en 68 meter breed zijn. Doordat de nieuwe sluis met -17,80 meter TAW, dieper zal liggen dan de Berendrechtssluis, zal deze nieuwe sluis vanaf 2016 door het leven gaan als de grootste sluis ter wereld. Dit huzarenstukje wordt uiteraard niet zomaar gerealiseerd. De komende jaren zal er maar liefst 9,1 miljoen m³ grond worden uitgegraven. Iets minder dan een derde daarvan – 2,7 miljoen m³ om precies te zijn - zal herbruikt worden voor de aanvulling achter de kaaimuren. De overige grond zal worden aangewend voor de verdere demping van het Doeldok. Er zal 22.000 ton constructiestaal worden gebruikt, dat is drie keer de hoeveelheid staal die nodig was voor de bouw van de Eiffeltoren. Er is 795.000 m³ gewapend beton vereist, met deze hoeveelheid kan een voetbalveld 106 meter hoog worden volgestort met beton. De

57.000 m² damplanken die de aannemer tot slot zal gebruiken, komt overeen met de oppervlakte van 80 voetbalvelden. Ook al zijn de afmetingen van de sluis gigantisch, de bouw blijft een precisiewerk. Zo moeten bijvoorbeeld de vier sluisdeuren perfect sluiten en is het mechanisme van de opengaande bruggen millimeterwerk.

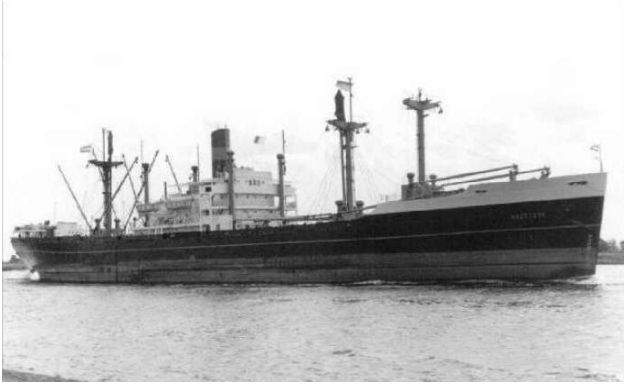
Haven van Antwerpen: tiende wereldhaven, tweede Europese haven. Maritiem goederenverkeer 2010: 178 miljoen ton, 58 % container, 23 % vloeibaar massagoed, 11 % droog massagoed, 8 % overig stukgoed. Werkgelegenheid (Vte): 64.004 rechtstreeks, 91.323 onrechtstreeks. Havengebied :13.057 ha; overdekte opslag: 5,5 miljoen m²; kades: 156 km; spoorwegen: 1061 km; wegen: 409 km; sluisen: 6. (Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, tip: WSS/C. de Keijzer).

VNS charters

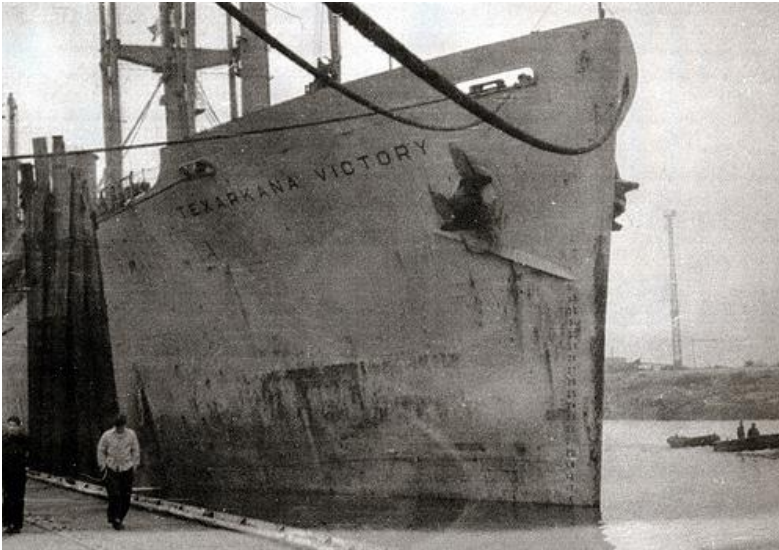


t.s.s. AAGTEDYK vrachtschip PCAG
Gebouwd 1945, California Shipbuilding Corp., Los Angeles (V41)
7.607 BRT 4.561 NRT 10.973 DWT
138,85 (133,92) x 18,93 x 11,59 x 8,667 meter.
vrachtschip, type VC2-S-AP2, 15,5 kn.
2 waterpijpketels, v.o. 1.242,5 m².
6.000 APK, 2 turbines, General Electric Co., Lynn, Mass.
20-11-1944 kiel gelegd als MC-Hull 75, 11-1-1945 te water gelaten, 10-2-1945 opgeleverd als TEXARKANA VICTORY aan U.S. War Shipping Administration, Los Angeles, in beheer bij Oliver J. Olson & Co., officieel nummer 247223, verbouwd en ingezet als troepentransportschip, 2-11-1945 gearriveerd te New York.
4-1947 verkocht aan Cie. Royale Belgo-Argentine S.A., Antwerpen-België, in beheer bij Armement Deppe S.A., herdoopt FLANDRES.
2-11-1948 tijdens een reis van Rosario naar London en Antwerpen, geladen met maïs, gierst en zonnebloemolie, gestrand bij Recife, 30-12-1948 vlot gebracht, total-loss verklaard, 7-1949 verkocht aan Wallem & Co. Ltd., Panama, in beheer bij Moh. Nemazee, gerepareerd te Mobile, 1949 herdoopt TURAN.
15-3-1950 verkocht aan N.V. Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Mij., Rotterdam, herdoopt AAGTEDYK.
13-2-1956 als participatieschip in dienst bij de V.N.S.
27-12-1956 t/m 24-5-1957 reis 3, Holland-Bengalen-Karachi Lijn (westkust), 149 dagen.
25-5-1957 t/m 19-11-1957 reis 4, HBBL (Oostkust), 179 dagen.
29-12-1959 t/m 18-10-1960 in charter V.N.S.
19-10-1960 t/m 29-11-1961 in charter V.N.S.





30-11-1961 t/m 5-11-1962 in charter V.N.S.
 6-11-1962 t/m 31-3-1963 in charter V.N.S.
 25-2-1963 tijdens een reis van India naar Hamburg en Szczecin, geladen met stukgoed en erts, op de beneden Elbe in aanvaring gekomen met m.s. CITOS (Rederi A/B Sirius, Helsingborg-Zweden, in beheer bij Folke Hillerström, bouwjaar 1948, 3.877 BRT), 1-4-1963 uit de P.O. met de V.N.S., 6-6-1963 vervangen door de ARKELDYK, 4-4-1963 verkocht voor sloop aan Walter Ritscher, Hamburg, doorverkocht aan IJzerhandel "Hollandia", in beheer bij J. & B. Pais, gesloopt bij N.V. Holland te Hendrik Ido Ambacht.(Foto's: armedguard).



t.s.s. AVERDYK 5031482 1959-1967 vrachtschip
 Gebouwd 1944, California Shipbuilding Corporation Inc., Los Angeles, Cal. (V19)
 7.646 BRT 4.636 NRT 10.769 DWT.
 138,76 (133,04) x 18,90 x 11,56 x 8,710 meter.
 type Victory VC2-S-AP2, G 14.838 m3, B 12.827 m3, 1.752 ton bunkers, 17 kn.
 2 waterpijpketels, Westinghouse Electric & Manufacturing Co., Essington, Pan.

8.500 APK, Turbine, Westinghouse Electric & Manufacturing Co., Essington, Pan.
30-3-1944 kiel gelegd, 26-5-1944 te water gelaten, 5-7-1944 opgeleverd als DURHAM VICTORY aan United States War Shipping Administration, Los Angeles, California.
1947 verkocht aan de Staat der Nederlanden, 29-1-1947 te San Francisco overgedragen aan de N.V. Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij, Rotterdam en herdoopt AVERDYK, 6-2-1947 de eerste reis ging van Rotterdam naar Cuba, Mexico en New Orleans.



AVERDYK, foto: M Cranfield, 26-2-1965, Avonmouth, via shipspotting.com.

18-11-1959 in de P.O. van de V.N.S.
18-11-1959 t/m 2-12-1960 in P.O. charter V.N.S.
3-12-1960 t/m 31-12-1960 in P.O. charter V.N.S.
1-1-1961 t/m 23-12-1961 in P.O. charter V.N.S.
24-12-1961 t/m 12-9-1962 in P.O. charter V.N.S.
13-9-1962 t/m 18-10-1963 in P.O. charter V.N.S.



19-10-1963 t/m 28-10-1964 in P.O. charter V.N.S.

4-3-1964 op het Noordzeekanaal in aanvaring gekomen met m.s. ALEXANDRA K., de schepen komen door de aanvaring aan elkaar vast te zitten wat de haven van Amsterdam blokkeerde, de opgelopen schade gerepareerd bij Nederlandsche Dok- en Scheepsbouw Mij. V.o.F, Amsterdam.

29-10-1964 t/m 29-12-1965 in P.O. charter V.N.S.

30-12-1965 t/m 31-12-1966 in P.O. charter V.N.S.

8-8-1966 door de V.N.S. in charter gegeven aan de H.A.L. voor rondreis westkust Centraal-Amerika en Mexico, 96 dagen.

1-1-1967 t/m 30-4-1967 in P.O. charter V.N.S.

1967 verkocht aan Consolidated Mariners S.A., Panama, in beheer bij V.K. Eddie Hsu, Taipei, roepsein HOYA, 10-5-1967 herdoopt DOMINA.

1971 voor sloop verkocht naar Taiwan, 15-11-1971 gearriveerd te Kaohsiung, gesloopt door Keun Hwa Steel & Enterprise Co. Ltd. te Kaohsiung, 2-3-1972 aanvang sloop, sloop voltooid 4-1972. (Foto DOMINA: AM/Scheepsfotoruilbeurs, 1971).

RENA



Meer gevaarlijk aan boord 'RENA' dan gedacht

In Nieuw-Zeeland is het nieuws dat de 'RENA' meer containers met gevaarlijk aan boord heeft dan aanvankelijk is gemeld niet in goede aarde gevallen. Niet alle gevaarlijk was goed aangemeld.

De 'RENA' liep begin oktober op een rif. Het ongeval zorgde al voor de zwaarste milieuramp in de geschiedenis van Nieuw-Zeeland, omdat een deel van de bunkerolie in zee vloeide en aanspoelde op de stranden.

Aanvankelijk ging men ervan uit dat elf van de 1.368 containers aan boord een gevaarlijke lading hadden. De verzekeraar van charteraar MSC liet eind vorige week echter weten dat nog eens 21 laadkisten een potentieel gevaar voor mens en milieu inhouden. Die containers waren blijkbaar niet als dusdanig aangemeld bij Maritime New Zealand. Dat hoorde volgens de IMDG Code nochtans wel te gebeuren.

Een deel van die containers met gevaarlijk zit onderdeks en onder het waterpeil, wat ze moeilijk bereikbaar maakt voor de bergers van het schip. De Nieuw-Zeelandse overheid beraadt zich naar verluidt over mogelijke juridische stappen. (Bron: De Lloyd, foto: gcaptain.com).

MSC en CMA CGM slaan handen ineen

01 december 2011. De nummers twee en drie uit de lijnvaart, MSC en CMA CGM, hebben een belangrijk samenwerkingsakkoord gesloten. In een gezamenlijke mededeling bevestigen Diego Aponte van MSC en Rodolphe Saadé van CMA CGM dat ze gaan samenwerken tussen het Verre Oosten en Noord-Europa, alsook tussen de Far East en Zuid-Afrika en in diensten van en naar Zuid-Amerika.

De twee grote rederijen zullen hun vloten over alle routes herverdelen zodat ze per dienst de meest geschikte tonnage kunnen inzetten, ongeacht wie dat schip levert. De samenwerking zal beide rederijen ook toelaten om de frequentie op heel wat vaargebieden te verhogen.

Details over de gezamenlijke diensten en de precieze start ervan werden nog niet bekend gemaakt. Het is ook onduidelijk wat er zal gebeuren met de huidige samenwerkingsakkoorden van CMA CGM met onder andere Maersk Line (gezamenlijke ulcs-dienst) en China Shipping tussen het Verre Oosten en Europa.

Het is wel duidelijk dat beide partijen voor een langere periode met elkaar in zee willen gaan. Diego Aponte verklaart blij te zijn 'met het brede partnership dat de twee familiebedrijven voor de komende jaren gesloten hebben'.

MSC en CMA CGM werken al langer samen op de Pacific en hebben sinds kort samen met CSAV en China Shipping ook gezamenlijke diensten tussen het Verre Oosten en Latijns Amerika. (Bron: N.T.).



MSC MARIA ELENA foto: Scheepsfotoruilbeurs, 19-5-2007, Europoort.



CMA CGM OTELLO foto: Scheepsfotoruilbeurs, 10-4-2009, Europoort.

Seago en Hamburg Süd breiden samenwerking op Med uit



02 december 2011. De Maersk-dochter Seago Line zal zijn eigen Eurolev Service naar het Middellandse Zeegebied staken en krijgt vanaf januari slots bij Hamburg Süd.

In de praktijk versterken Seago Line en zijn Duitse partner hun bestaande samenwerking en vervangen ze volgende maand drie wekelijkse diensten met schepen van gemiddeld 2.600 TEU door twee loops met eenheden van ongeveer 4.200 TEU.

Seago's Eurolev Service verbindt Antwerpen met Alexandria, Port Said, Beirut en Mersin. De Levant Sea Service met vijf schepen van Hamburg Süd die hiervoor in de plaats komt, verbindt Antwerpen met Limassol, Alexandria, Port Said, Beiroet, Lattakia en Mersin. Een eerste grotere schip voor deze dienst wordt de 'Cap Gabriel' (foto) van 4.298 TEU.

Seago Line gaat tegelijkertijd de capaciteit van zijn Euromed Service naar Israël verhogen, waarop Hamburg Süd een allocatie heeft. Die wekelijkse lijndienst, die voortaan North Sea Service zal heten, krijgt er een extra aanloop vanuit Antwerpen bij. De vier schepen van 2.797 TEU die nu nog Felixstowe, Rotterdam en Bremerhaven aanlopen, zullen plaats maken voor evenveel panamax-schepen die achtereenvolgens in Rotterdam, Felixstowe, Bremerhaven en Antwerpen zullen laden voor Alexandria, Haifa, Port Said en Ashdod.

De Deense en Duitse rederij werken al langer samen voor de bediening van Turkije. Ook in deze dienst van Seago Line worden schepen van gemiddeld 2.550 TEU vervangen door tonnage van meer dan 4.000 TEU. Dat heeft te maken met het feit dat Turkon Line een eigen dienst staakt en straks ook slots bij Seago zal kopen. (Bron: N.T., foto CAP DOMINGO: Scheepsfotoruilbeurs, 16-7-2005).

Klant voor Fruit Terminal Rotterdam

01 december 2011. Op de Fruit Terminal Rotterdam in de Merwehaven is 2.500 vierkante meter bedrijfsruimte en buitenterrein verhuurd aan Dick van Campenhout Montage- en Constructiebedrijf.

Omdat Van Campenhout geen fruitklant is, moest er ontheffing worden verleend door het Havenbedrijf Rotterdam.

De Fruit Terminal Rotterdam heeft een totaal aan logistieke ruimte van 50.000 vierkante meter. Een deel daarvan staat leeg sinds het fruitoverslagbedrijf Seabrex failliet ging en zich onder een nieuwe eigenaar terugtrok op een kleinere locatie in de Merwehaven.

De overeenkomst met Van Campenhout is tot stand gekomen via het logistieke team van vastgoedfirma Cushman & Wakefield. De grond van de fruitterminal is eigendom van een particuliere belegger. (Bron en foto: N.T.).



Straat Malakka



m.s. ANTONIS 5020433 vrachtschip ODIM

Gebouwd 1948, N.V. Nederlandsche Dok & Scheepsbouw Mij., Amsterdam (121)

6.259 BRT 3.770 NRT 10.250 DWT

145,04 (133,99) x 18,47 x 11,61 x 7,796 meter.

4 ruimen, G 18.735 m³, B 17.034 m³, 880 ton bunkers, verbruik 11,5 ton dieselolie per dag, 12 kn.

2.600 EPK, 1.940 kW, 6 cyl, 4 tew, 650 x 1300, N.V. Werkspoor, Amsterdam NE-3-48.

15-7-1944 te water gelaten als s.s. GUTENFELS voor rekening van Deutsche Dampfs. Ges. "Hansa", Bremen, na de tewaterlating als blokkadeschip laten zinken in het Noordzeekanaal bij de Hembrug, 11-1945 gelicht en naar de bouwwerf gebracht voor reparatie en afbouw, 25-3-1948 opgeleverd als HEELSUM aan N.V. Stoomvaart Mij. "Oostzee", Amsterdam, in beheer bij Vinke & Zonen, Amsterdam.

19-8-1948 reis 1, charter Holland-Afrika Lijn van de V.N.S.

6-5-1960 te Hamburg in charter V.N.S. voor reis in de Holland-Bombay-Karachi Lijn.

1962 verkocht aan Cia. Naviera Antonis S.A., Panama, thuishaven en vlag: Beirut-Libanon, roepsein ODIM, in beheer bij Lemos & Pateras Ltd., Londen, herdoopt ANTONIS.

1975 in beheer bij Valmas Shipping Ltd., Piraeus (N., D. & C. Valmas).

1976 verkocht aan Medred Cia. Naviera Ltda., Beirut-Libanon, in beheer bij Ormi Naftilaki Ltd., Piraeus, (P. Alexandridis & T. Soukas, Piraeus).

1978 verkocht voor sloop, 26-11-78 gearriveerd te Karachi voor overdracht aan de sloper, 14-2-1979 gearriveerd te Gadani Beach, gesloopt door Syed & Co. te Gadani Beach, de sloop begon 14-4-1979. (Foto ANTONIS: AM/Scheepsfotoruilbeurs, 1971).

Rederij Groen bestelt twee seismische ondersteuningsvaartuigen bij Maaskant

Rederij Groen uit Scheveningen heeft twee offshore vaartuigen besteld bij Maaskant Shipyards Stellendam, onderdeel van Damen Shipyards. Beide zijn bestemd voor 'Seismic Research Support' diensten en zullen in 2013 worden opgeleverd. Het is de eerste keer dat speciaal voor deze doeleinden nieuwe vaartuigen worden besteld bij de werf.

De schepen zijn ontworpen in samenwerking met Saltwater Engineering en geheel afgestemd op de wensen en ervaringen van rederij Groen. Als hoofdtaken zullen zij 'chase & support' activiteiten uitvoeren bij seismisch onderzoek, dat wil zeggen het veilig stellen van het onderzoeksgebied en het beschermen van de gevoelige apparatuur.

Kenmerken

Beide SRSV's (Seismic Research Support Vessels) krijgen een lengte van 40 meter, zijn 9,30 meter breed en hebben twee Caterpillar voortstuwingsmotoren van in totaal 1940kw (2640pk) die een snelheid van 14 knopen realiseren. De schepen worden gebouwd voor wereldwijd gebruik en hebben accommodatie voor 14 personen.

Lange ervaring

NEXT GENERATION CHASE VESSELS

40 METER SEISMIC RESEARCH SUPPORT VESSEL



Rederij Groen heeft een jarenlange ervaring met schepen en reparatieactiviteiten van Maaskant Shipyards. Zo werd onlangs een door Maaskant in 1994 gebouwd vissersschip (een boomkor) geconverteerd in een OSV (Offshore Support Vessel). Tevens wordt veel reparatie en onderhoud aan 22 schepen en 47 chartervaartuigen van Groen uitgevoerd op de werf in Stellendam. Het gaat daarbij vooral om onderhoud van offshore werkschepen. De nieuwe seismische vaartuigen zullen in het eerste kwartaal van 2013 in de vaart gebracht worden.

Maaskant Shipyards Stellendam

Maaskant Shipyards, onderdeel van Damen, is in haar vakgebied toonaangevend en beschikt over een eigen uitgebreide geëquipeerde machinefabriek, onder meer voor het verlenen van een optimale 24-uurs service. De werf beschikt daarnaast over drie droogdokken voor grotere reparaties. Maaskant voert veel reparaties uit voor de visserij, overheidsdiensten, de bagger- en de offshore industrie. Daarnaast bouwt Maaskant schepen voor de visserij en de offshore en voert de werf conversies uit van vissersschepen tot motorjachten. (Bron: maritiemnieuws.nl/Damen)

verkeerde foto bij FLORA



SEOLTO in NB-180-DEEL-2, als ex FLORA, 1929 opgeleverd door N.V. Noord-Nederlandsche Scheepswerven, Groningen (74) als FLORA aan Pieter Wagemaker, Groningen. Daarbij is een foto

geplaatst van de SEOLTO te Maassluis. Dat blijkt het verkeerde schip te zijn, de geschiedenis van de FLORA is wel goed. De afgebeelde SEOLTO is de ex TELEGRAAF XVIII.

Gebouwd 1926, J & K Smit, Krimpen aan de Lek (710)

1926 opgeleverd als TELEGRAAF XVIII aan N.V. Expeditiebedrijf v/h H. Braakman & Co., Rotterdam, 435 ton, brandmerk B 3653 ROTT.

19-- verkocht, in 1981 varend als SEOLTO van L. Hoogendoorn, Goes. Europanummer 2303653.

484 ton, 46,56 x 6,88 x . x 2,460 meter. 301 PK, 221 kW, G.M.

19-- verkocht, in 1992 varend als SEOLTO van C.P. Versluijs, Wilhelminadorp.

8-2001 gesloopt.



FLORA, foto uit het archief van Harry de Groot, passage Loreley, een 132 meter hoge rots langs de rechteroever van de Rijn bij het Duitse Sankt Goarshausen.

Geplaatst op

<http://www.debinnenvaart.nl/>.

Boskalis tekent intentieverklaring met Vapores

N.V. Koninklijke Boskalis Westminster (BOKA.AE) heeft een intentieverklaring getekend met Compania Sud Americana de Vapores SA's (VAPORES.SN) om de havensleepdiensten in Noord- en Zuid-Amerika samen te voegen.

Door de combinatie van de activiteiten van Boskalis dochter Smit in Noord- en Zuid-Amerika en die van Sudamericana Agencias Aereas y Maritimas S.A. (SAAM), een dochterbedrijf van Vapores ontstaat een dienstverlener die 45 havens in 9 landen zal bedienen met een vloot van ruim 170 sleepboten.

Boskalis en Vapores waarderen de activiteiten van Smit op \$470 miljoen en die van SAAM op \$520 miljoen. Boskalis maakte op 10 november al bekend de mogelijkheden te onderzoeken voor de samenwerking. (Bron: RTL Z / Dow Jones & Company).

ALAMOSBORG in de vaart

ALAMOSBORG 9466348, 20-5-2011 kiel gelegd bij Hudong & Zhonghua Shipbuilding Co. Ltd. te Shanghai onder bouwnummer H1578A, 10-9-2011 te water gelaten, roepsein PCMV, 29-11-2011 opgeleverd aan Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl.

Op 29 november jl. heeft Hudong-Zhonghua Shipbuilding Co. Ltd te Shanghai het m.s. ALAMOSBORG opgeleverd. Dit schip is, na de

AMSTELBORG, ARNEBORG, AMAZONEBORG, ASIABORG, AMERICABORG, AUSTRALIABORG, AFRICABORG, ATLANTICBORG,

AVONBORG, ALASKABORG, AZORESBOG, ARUBABORG, ALBANYBORG, ARAGONBORG, ADRIATICBORG, ANDESBOG en AMURBORG, het achttiende in een serie 1A ijsversterkte multipurpose schepen van 17500 ton DWT, die de Chinese werf voor Wagenborg bouwde.





De gegevens van deze met drie 60 tons dekkranen uitgeruste "A"-serie luiden: lengte over alles 142,89 meter, breedte 21,50 meter, holte 13,30 meter. De voortstuwing geschiedt door een 7500 kW Wärtsilä 6L46F hoofdmotor, goed voor een dienstsnelheid van ca. 17 mijl. De eerste reis van de Alamosborg betreft een projectlading van Taicang naar Brownsville, Texas. (Bron en foto's: Wagenborg Shipping en Pieter Roos en Philippe van Wensveen via Wagenborg.com/nl).



SPECTRUM 8322026 (NB-169), 1985 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan (353) als SPECTRUM aan Shell Tankers B.V., 's-Gravenhage., 1996 in beheer bij Shell International Trading and Shipping Company Ltd. 1998 thuishaven en vlag: Douglas, Isle of Man. 11-2004 verkocht aan Barclay Shipping Ltd., Piraeus, Griekenland, ingebracht bij Dynamic Management Co., Majuro-Marshall Islands, in beheer bij Capital Ship Management Corp., Piraeus, 12-11-2004 herdoopt ARCHON. 31-5-2005 (e) vlag: Liberia. 12-2006 verkocht aan PetroProd 1 Ltd., Noorwegen om verbouwd te worden tot opslagtanker. 17-6-2007 herdoopt ARC, in beheer bij Thome Ship Management Private Ltd., Singapore. 31-12-2007 (e) aanvang verbouwing met geplande inbedrijfstelling in 2009. 17-8-2008 herdoopt PETROPROD 1 FPSO. 12-2009 herdoopt ARC II. 17-2-2010 (e) verkocht aan Jurong Shipyard Pte Ltd., Singapore, vlag: onbekend, in beheer bij Thome Ship Management Private Ltd., Singapore (Teekay Corporation). 10-2010 verkocht aan Teekay Petrojarl Production AS, in charter bij Petroleo Brasileiro S.A. (Petrobrás) in het Tiro e Sidon Field bij Santos, Brazilië. 10-2010 contract getekend tussen Teekay Corporation en Petrobrás voor 9 jaar. 2012 geplande oplevering na verbouwing, wordt t.z.t. herdoopt PETROJARL CIDADE DE ITAJAI.

10-2011 foto bij Jurong Shipyard te Singapore tijdens verbouwing tot FPSO (Floating Production, Storage and Offloading) voor rekening van Teekay Petrojarl Production AS. De verbouwing moet in het eerste kwartaal van 2012 zijn afgerond en krijgt dan de naam FPSO PETROJARL CIDADE DE ITAJAI. Gaat werken voor Petrobrás (Petróleo Brasileiro) voor de Braziliaanse kust op een waterdiepte van circa 277 meter. De capaciteit bedraagt circa 80.000 barrels olie en 70 MMscfd gas per dag, de opslagcapaciteit bedraagt 650.000 barrels. De productie- en opslagtanker kan zonder dokbeurt 15 jaar op zee blijven. (Foto: <http://www.motorship.com>).

MAJU MARS 9423085, 2008 opgeleverd door Keppel Cebu Shipyard Inc. (H16) als MAJU MARS aan Maju Maritime Pte Ltd., Singapore, in beheer bij Smit Singapore Pte. Ltd., Singapore, 335 BRT. 10-2011 (e) onder de vlag van Vietnam gebracht, 11-2011 (e) herdoopt SMIT ESACO 05.

RENE 9242209, gastanker, 18-11-2002 opgeleverd door Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd., Geo Je, Korea (2303) als RENE aan Gie Rene, Marseille-Frankrijk, in beheer bij GAZOCEAN S.A., 23.948 BRT, 7.184 NRT, 28.095 DWT, 35.512 m³, 178,03 (167,75) x 28,00 x 17,70 x 10,220 meter, 13.571 EPK, 9.988 kW, M.A.N.-B & W, HSD Engine Co. Ltd., Changwon NE-02, 17,95 kn. 2004 in beheer bij Geogas Trading S.A., Genève en V Ships France SAS, Hauts-de-Seine, Frankrijk. 12-2011 verkocht aan een Noorse KS (limited partnership) met een 25% aandeel van Anthony Verder, in beheer bij Anthony Veder Rederijzaken B.V. en Anthony Veder Chartering B.V.



“KOOPVAARDIJ FOTO”



ANGELIQUE-V 8026282, 10-1981 opgeleverd door Bodewes Scheepswerf Volharding Foxhol B.V., Foxhol (266) als ANGELIQUE-V aan Vanol Shipping Ltd., Londen-U.K., in beheer bij International Shipbrokers Ltd., roepsein GCDS, 1.034 BRT, 688 NRT, 1.670 DWT, 69,40 (63,53) x 10,80 x 5,11 x 4,255 meter, G 2.221 m³, B 2.132 m³, 1.020 EPK, 750 kW, Niigata 6MG25BX, Niigata Engineering Co. Ltd., 11,25 kn. 7-1994 verkocht aan Givaude Maritima Ltd., Madeira-Portugal, in beheer bij Gumersindo Junquera S.A., herdoopt NIQUEL. 24-12-2001 verkocht aan Drabert Schiffahrtsges.m.b.H., Antigua & Barbuda, herdoopt LORE D. 29-4-2008 (e) verkocht aan Marion K G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua & Barbuda, in beheer bij Konig Reederei G.m.b.H., Rostock, herdoopt MARION K. (Foto : B. van Raad, 6-7-1992 uitgaand op de Nieuwe Waterweg).



ALCOR 8821747, 30-11-1990 gedoopt ALCOR en opgeleverd door Van der Giessen-De Noord B.V., Krimpen a/d IJssel (947) aan K/B Sweden Shuttles, Gothenborg-Zweden, in beheer bij Van Nievelt, Goudriaan & Co. B.V., 4.095 BRT, 6.209 DWT. 25-6-1991 verkocht aan Ivar Lundli & Co. AB, Stockholm, ingebracht bij BOC Norge III AS, Noorwegen, in beheer bij Barber International AS, Oslo, herdoopt TALCOR. 1994 verkocht aan Saybrook Maritime Ltd., Noorwegen, in beheer bij Barber International AS, Oslo. 1996 verkocht aan Dala Rederi och Forvaltnings AB, Gothenborg-Zweden, herdoopt DALCOR. 1996 verkocht aan Corona Rederi AB, Zweden, in beheer bij Dala Rederi AB. 2001 verkocht aan Sirius Shipping AB, Donsö-Zweden, in beheer bij Sirius Rederi AB, 22-3-2001 herdoopt NEPTUNUS, roepsein SCEM. 2002 verbouwd tot chemicaliëntanker, 4.609 BRT, 7.035 DWT. 21-5-2004 tijdens een reis van Liepaja naar Vlissingen in het Kieler Kanaal bij Kudensee op km. 12 brak brand uit in de machinekamer, met behulp van Bugsier sleepboten en verboden van het Kieler Kanaal de brand onder controle gekregen en naar Brunsbüttel gesleept voor inspectie. 8-2009 verkocht aan Sirius Tankers AB, Donsö-Zweden, in beheer bij Sirius Rederi AB. 19-4-2011 (e) verkocht aan Partrederiet för M/T "Neptunus", Læsø-Denemarken, in beheer bij Sirius Shipping AB, roepsein OXVS2. 12-2011 verkocht naar Mexico. (Foto: R. Zegwaard, <http://tugfoto.blogspot.com/> 22-7-2010, Kieler Kanaal).



ATLANTIK FRIGO 8617914, koelschip, 12-1989 opgeleverd door BRODOSPLIT-Brodogradiliste d.o.o., Split (363) als ATLANTIK FRIGO aan Freshwater Marine Inc., Joegoslavië, in beheer bij Mediteranska Plovidba Dubrovnik, 10.366 BRT, 11.000 DWT, B&W 6L60MCE, 19 kn. 1991 vlag: St. Vincent & the Grenadines. 1994 verkocht aan Atlantik Frigo Ltd., St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Mediteranska Plovidba d.d. 2002 vlag: Kroatië. 2005 (e) verkocht aan Vala Shipping Inc., Split-Kroatië. 27-7-2011 gearriveerd te Terneuzen, naar Sluiskil en opgelegd. 25-10-2011 (e) zou verkocht zijn naar Nederland. 12-2011 (o) verkocht aan onbekende eigenaar.



BEGONIA 7325629, 2-1974 opgeleverd door Kristiansand Mekaniske Verksted A/S (220) als FERNHILL aan Fearnley & Eger, Noorwegen, ro-ro, 1.889 BRT. 2-1974 verkocht aan N.V. Stoomvaart Maatschappij "Oostzee", Willemstad-N.A., herdoopt BEGONIA, roepsein PJJW. 1982 in beheer bij Bermuda Express Service, Willemstad. 1984 in beheer bij Holland Navigation B.V., Amsterdam. 1985 verkocht aan Abrasco Navigation B.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Holland Navigation B.V. voor N.M.B., Ned. Scheepshypotheekbank en Nationale Investeringsbank, herdoopt RORO B. 1986 verkocht aan Explorer Starship Ltd., Bahamas, in beheer bij Fearnley & Eger, 1986 bij Lloyd Werft Bremerhaven G.m.b.H. te Bremerhaven verbouwd tot passagiersschip, 226 passagiers, 8.282 BRT, 1986 herdoopt EXPLORER STARSHIP. 1989 verkocht aan Seven Seas Bahamas Ltd., Bahamas, in beheer bij Norwegian Shipmanagement AS, herdoopt SONG OF FLOWER. 2-1990 in beheer bij Kosmos Shipmanagement AS, Sandefjord. 9-1990 verkocht aan Seven Seas Nassau Ltd., Bahamas, in beheer bij Kosmos Shipmanagement AS, Sandefjord. 1992 in beheer bij S & C Marine AS, Sandefjord. 1996 verkocht aan Top Co. Ltd., Noorwegen, in beheer bij Color Line Marine AS. 1996 verkocht aan Radisson Worldwide Inc., Noorwegen, in beheer bij Color Line Marine AS. 1997 in beheer bij Barber Ship Management AS. 1997 verkocht aan Radisson Seven Seas Cruises Inc., Bahamas, in beheer bij Shipping Management S.A.M. (V.Ships). 2003 in beheer bij Celtic Pacific U.K. Ltd. 2003 verkocht aan Compagnie des Iles du Diamant, Mata-Utu, vlag: Wallis & Futuna, in beheer bij Compagnie des Iles du Ponant, herdoopt LE DIAMANT. 2004 in beheer bij CMA CGM S.A. The French Line. 2007 verkocht aan Le Diamant SNC, Frankrijk, in beheer bij CMA CGM S.A. The French Line. 5-1-2009 (e) in beheer bij Cie. Ponant S.A., Marseille en CMA CGM S.A. The French Line. 11-2011 verkocht voor overdracht medio december. (Foto: BEGONIA: HK/Scheepsfotoruilbeurs, Bremerhaven, 1986).

LE DIAMANT gaat naar Quark Expeditions

Door Cruise Reiziger, 5 december 2011

Het luxe cruiseschip LE DIAMANT van de Franse cruisevaartmaatschappij Compagnie du Ponant gaat vanaf november 2012 voor Quark Expeditions varen. Het schip krijgt tevens een andere naam; OCEAN DIAMOND. Quark Expeditions zet het schip in voor cruises naar Antarctica. LE DIAMANT wordt daarvoor eerst nog gemoderniseerd en voorzien van de passende veiligheidsmaatregelen voor dergelijke gebieden.

Het luxe schip biedt plaats voor 226 passagiers. Via een charterconstructie met International Shipping Partners kan Quark Expeditions het schip charteren. De twee andere schepen van Compagnie du Ponant, de luxe jachten LE BOREAL en L' AUSTRAL, blijven in de vloot van de Franse cruisevaartmaatschappij.

De allerlaatste K-tanker van Shell in Rotterdam



Door Cees de Keijzer (voorzitter) van www.worldshipsocietyrotterdam.nl uit De Oud Rotterdammer. Hoewel al lang niet meer onder Nederlandse vlag, varen er nog steeds tankers voor de Shell. Die hebben echter geen schelp meer op de schoorsteen zoals hier de KYLIX en vroeger alle Shell Tankers. Een kylix is een aardewerken schaal waar de oude Grieken wijn uit dronken, maar dat past hooguit bij een wijntanker en niet bij een olietanker. Dit schip is vernoemd naar de schelpenslak kylix. Traditiegetrouw hebben Shell Tankers een Latijnse schelpennaam.

Er moet een onuitputtelijk aantal schelpensoorten bestaan, want in de jaren '50 had Shell Tankers N.V. Rotterdam, naast 19 K-tankers, nog een aantal andere tankertypes, waaronder de T2, G-, C-, V- en A-tankers.

De K-tankers waren fraai gelijkende "general purpose" tankers, die vaak de Nieuwe Waterweg opvoeren met bestemming de Eerste of Tweede Petroleumhaven. Duidelijk herkenbaar aan hun karakteristieke midscheeps, 2 hoge masten, twee loopbruggen en een markante gele schoorsteen met zwarte bovenrand en daaronder aan beide zijden een rode schelp. In 1963 werd dat omgedraaid, dus een rode schoorsteen met gele schelpen. De K-tankers opereerden wereldwijd, hadden in eerste instantie 53 bemanningsleden, maar vanaf 1967 nog 35. Ze vervoerden allerlei soorten - vaak gevaarlijke - lading in 33 tanks, 11 centertanks, 11 aan stuurboord en 11 aan bakboord. Het draagvermogen was ruim 18.000 ton, de lengte 168 meter en de breedte 21. De KYLIX was een stoomschip, uitgerust met een Pametrada turbine van 7.500 pk, die zorgde voor een dienstsnelheid van zo'n 14 knopen, oftewel rond de 26 kilometer per uur. Het brandstofverbruik, 50 ton stookolie per dag, lag vrij hoog. In 1984 ging de KYLIX, als allerlaatste der K-Mohikanen, na 29 jaar dienst, naar de sloop. (Foto: Scheepsfotoruildeurs, 19-3-1983, Nieuwe Waterweg t.h.v. de Botlek).

Grootste ijzerertsschip vastgelopen

Het grootste ijzerertsschip ter wereld is vastgelopen in een Braziliaanse haven. Het schip maakt water en is onbestuurbaar geraakt na een gat in een ballasttank. De VALE BEIJING 9575448, 199.959 BRT, 404.389 DWT) van het Braziliaanse mijnbouwbedrijf Vale was onderweg van Zuid-Amerika naar Rotterdam. De havenautoriteiten houden er rekening mee dat de VALE BEIJING zou kunnen zinken, al wordt dat niet waarschijnlijk geacht. Momenteel wordt er water uit het ruim gepompt. Het enorme schip

moet later vandaag naar een dok worden geslept voor reparaties. De markt heeft nog niet gereageerd op de onderbreking van de toevoer, omdat door de teruglopende economie de vraag naar ijzer is afgenomen. Als het schip de belangrijke ijzerertshaven voor langere tijd zou blokkeren, zou de ijzerprijs wel kunnen gaan stijgen, vermoeden kenners. Het 360 meter lange schip kan 400.000 ton ijzererts meenemen, meer dan genoeg om drie keer de Golden Gate Bridge te maken. Het schip is nu bijna helemaal volgeladen. Tegen de huidige ijzerprijzen is de lading bijna 40 miljoen euro waard. Het Braziliaanse Vale wil een vloot van 35 van dit soort superschepen creëren om te kunnen concurreren met rivalen als Rio Tinto en BHP Billiton. Die bedrijven leveren net als Vale veel aan China, maar hebben hun mijnen veel dichterbij de afzetmarkt. Met de enorme schepen wil Vale de vraag op de Chinese markt aankunnen. (Bron: Nos.nl).

DAMEN

DAMEN BERGUM YN-9413 9625229, casco gebouwd bij Damen Shipyards Galati onder bouwnummer 1216, 10-2011 (e) te water gelaten onder bouwnummer DAMEN BERGUM 9413, casco vertrokken van Roemenie achter de Panamese sleepboot COURBET 8111506 van Solar Towage Inc., reis verzorgd door Westcoasting Offshore Services B.V., 23-10-2011 passage Bosporus, 28-10-2011 te Malta, 14-11-2011 gearriveerd te Harlingen.



16-11-2011 te Harlingen de opbouw er af gehaald en op een ponton geplaatst, 17-11-2011 ponton met opbouw naar Bergum.



18-11-2011 casco naar Bergum voor afbouw bij Damen Bergum B.V. te Bergum. 2.545 BRT, 3.850 DWT. 5-2012 geplande oplevering.



DAMEN BERGUM YN-9414 9625229, casco gebouwd bij Damen Shipyards Galati onder bouwnummer 1217, 30-11-2011 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN BERGUM 9414.

DAMEN BERGUM YN-9380 9479577, UNION BRONZE, 6-2010 te water gelaten bij Shipyard České Loděnice a.s., Křešice, 19-9-2010 aan de Kirchenpauerkai te Hamburg, 21-9-2010 vertrokken van Hamburg naar Bergum om afgebouwd te worden.



23-11-2011 vertrokken van Bergum naar Harlingen, gebouwd voor Union Transport Group PLC, Douglas-Isle of Man. (Foto's Damen Bergum).



SEAFRANCE RENOIR 7920534, 22-12-1980 te water gelaten, 26-9-1981 opgeleverd als CÔTE D'AZUR door Ateliers et Chantiers du Havre, Le Havre (256) aan Société des Nationale des Chemins de Fer Français, (S.N.C.F) Calais-Frankrijk. 29-9-1981 1e reis van Calais naar Dover. 5-8-1982 te Calais in aanvaring gekomen met CHANTILLY. 22-1-1990 verkocht aan Société Propriétaire des Navires, Paris, in beheer bij SeaFrance S.A., 49% aandeel Stena Line UK, Londen in het schip. 1-1996 verbouwd te Le Havre. 6-1-1996 herdoopt SEAFRANCE RENOIR. 1999. Stena Line verkocht de 49% aandelen aan SPN. 30-9-2009 opgelegd te Duinkerken. 7-7-2011 verkocht aan Emily Shipping Inc., Belize, in beheer bij Condor Maritime Dienstleistung, 17-8-2011 herdoopt EASTERN LIGHT. 2011 verkocht voor sloop naar India, 20-9-2011 verrokken van Duinkerken naar Alang, 30-10-2011 gearriveerd te Alang om gesloopt te worden. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 21-6-1989, Calais).



VELOX 8918291, 18-9-1991 (GL) kiel gelegd, 25-3-1992 opgeleverd door Bodewes Scheepswerfen B.V., Hoogezand (563) aan Rederij Velox, Groningen, in beheer bij Beck's Scheepvaartkantoor B.V. 2003 ingebracht bij Merweship B.V., Groningen, in beheer bij Northern Ship Management B.V. 12-2004 als VELOX verkocht aan Atlas Navigation Co. Ltd., Peel, vlag: Isle of Man, roepsein MGNA4, in beheer bij Faversham Ships Ltd., East Cowes, 13-12-2004 te Ridderkerk overgedragen. 2011 verkocht aan Blumare Kompani S.h.p.k., Albanië, thuishaven: Durres, roepsein ZADL6, 29-11-2011 te Gent herdoopt KRISTI 1.

NOL ontkent nieuw bod op Hapag-Lloyd

06 december 2011 Er komt geen nieuw bod van Neptune Orient Lines (NOL) op een belang in de Duitse concurrent Hapag-Lloyd. De eigenaar van NOL, het Singaporese staatsfonds Temasek, heeft berichten daarover in de Duitse krant Die Welt tegengesproken. NOL was eerder kandidaat om Hapag-Lloyd over te nemen, toen in 2008 moederbedrijf TUI zijn aandeel in de rederij wilde verkopen. Het Duitse consortium Albert Ballin onder leiding van K+N-baas Klaus-Michaël Kühne bood toen een hogere prijs. Ballin heeft nu een meerderheid van 61,6% in de rederij. Wat nu te koop staat is het restbelang van 38,4% dat TUI nog in Hapag-Lloyd heeft. Volgens het reisconcern staan nog drie opties open: een beursgang, de verkoop aan een investeerder of het uitoefenen van de optie tot verkoop aan Albert Ballin. Volgens een woordvoerder van TUI wordt de kans met de dag waarschijnlijker dat het laatste gaat gebeuren, want die optie loopt op 2 januari af. Mogelijk valt op 13 december een beslissing als de toezichtsraad van TUI bijeenkomt. (Bron: N.T.).

