

SCHEEPSFOTORUILBEURS



ZEEBRIEF#25

23 december 2011



HASTULA 9047374, 27-1-1993 kiel gelegd, 31-8-1993 te water gelaten, 18-10-1993 opgeleverd door Halla Engineering & Heavy Industries Ltd., Inchon (S-180) als HASTULA aan Harvey Shipping Ltd., 's-Gravenhage, in beheer bij Shell International Trading and Shipping Company Ltd. 1998 thuishaven: Monrovia-Liberia. 1998 in beheer bij First International Product Tankers Ltd., Hamilton. 4-9-2001 verkocht aan Viken H. Class Ltd., thuishaven: Douglas-Isle of Man. 7-2001 in beheer bij Premier Product Tankers Group, Noorwegen. 11-2004 verkocht aan Tankers Pacific Management (Singapore) Private Ltd., Singapore met 2 jaar bare-boat charter bij Shell. 4-2005 verkocht aan Staun Shipping Inc., Douglas-Isle of Man. 28-12-2006 (e) in beheer bij Tankers Pacific Management (Singapore) Private Ltd., Singapore, 12-2006 vlag: Singapore, herdoopt PACIFIC CRYSTAL. 14-11-2011 (e) verkocht aan PACIFIC FORTUNE ENTERPRISES Ltd., Singapore, vlag: Tuvalu, roepsein T2ZP3, in beheer bij RAFFLES SHIPMANAGEMENT Services Pte. Ltd., Singapore, 15-11-2011 (m) herdoopt THERESA CRYSTAL. (Foto: collectie A. Niemantsverdriet).

HEREFORD EXPRESS 8202202, 4.634 BRT, 19-2-1982 kiel gelegd, 28-4-1982 te water gelaten, 6-1982 opgeleverd door Kochi Jyuko Co. Ltd. (2255) als PACIFIC STAR aan Fuyo Senpaku K.K., Japan. 1987 verkocht aan Rimba Pacific Inc., Panama, 11-8-1987 herdoopt RIMBA STAR. 1988 verkocht aan S.Y.

International Shipping Inc., Panama, 2-6-1988 herdoopt COSMO STAR. 1997 verkocht aan Labroy Marine (Pte.) Ltd., Singapore, 31-12-1997 herdoopt DEALCO 1.



19-7-2004 verkocht aan Hereford Express B.V., Panama, in beheer bij Vroon B.V., herdoopt HEREFORD EXPRESS, roepsein H8RP, 19-7-2004 (e) in beheer bij Vroon Pty. Ltd., Fremantle, WA. 4.634 BRT, 2.644 NRT, 96,68 (90,03) x 17,42 x 12,20 x 6,900 meter, 2.598 EPK, 1.912 kW, Akasaka Diesels Ltd., Yaizu, 12 kn. 23-8-2004 in beheer gegeven aan Rooney Shipping & Trading Pty. Ltd., Berrimah N.T., Australië en Vroon Pty. Ltd., Fremantle, WA. 2004/5 thuishaven en vlag Manilla-Filippijnen, roepsein DYHK. 10-3-2008 (e) in beheer bij Vroon B.V. 6/7-6-2008 ten zuiden van het eiland Mindanao, Filippijnen beschoten door piraten, de kapitein slaagde er na twee uur in de piraten af te schudden, er vielen geen gewonden. 20-- verkocht aan Alamat Shipping Corporation, Manilla-Filippijnen, in beheer bij Vroon B.V. 7-12-2012 gearriveerd te Alang, India om gesloopt te worden, 10-12-2011 (e) verkocht voor sloop. (Foto internet: Tropic Maritime Photos, Australië, 19-5-2008, vertrek van Port Hedland).

Doek valt nu ook voor Hr.Ms. MIDDELBURG

Als gevolg van de bezuinigingsmaatregelen bij de Koninklijke Marine werd woensdag 14 december, onder muzikale begeleiding van de Tamboers en Pijpers van het Korps Mariniers, de mijnenjager Hr.Ms. MIDDELBURG in Den Helder uit dienst gesteld.

Aan boord van het schip werd de Nederlandse vlag voor de laatste maal neergehaald.

Traditiegetrouw werd de scheepsbel in bruikleen aangeboden aan de burgemeester van de gemeente Middelburg.

Sinds de indienststelling van Hr.Ms. MIDDELBURG in 1986 is de mijnenjager verantwoordelijk geweest voor het onschadelijk



maken van vele tientallen explosieven op de Noordzee en in de Golf van Riga. Dit waren voornamelijk



mijnen en vliegtuigbommen uit de Eerste en Tweede Wereldoorlog. Recentelijk heeft de Hr.Ms. MIDDELBURG in de Middellandse Zee een belangrijke bijdrage geleverd aan de bestrijding van illegale migratie vanuit Noord-Afrika tijdens operatie Indalo.

In juni 2011 loste de bemanning van Hr.Ms. MIDDELBURG de bemanning van Hr. Ms. HAARLEM af, om zodoende de deelname aan Operation Unified Protector bij Libië voort te zetten. De mijnenjager, met haar nieuwe bemanning, kwam op 7 juli voor de laatste maal aan in de thuishaven Den Helder.

Hr.Ms. MIDDELBURG is de laatste van vier mijnenjagers die dit jaar afgestoten wordt. Hr.Ms. MAASSLUIS, Hr.Ms. HELLEVOETSLUIS en Hr.Ms. HAARLEM zijn respectievelijk in mei, oktober en november 2011 uit dienst gesteld. De bemanningsleden hebben allemaal een functie elders in de organisatie gekregen. Naast de mijnenjagers wordt in februari 2012 ook het bevoorradingschip Hr.Ms.

ZUIDERKRUIS afgestoten.

Hr.Ms. MIDDELBURG was het twaalfde marineschip met deze naam. In de zeventiende en achttiende eeuw droegen diverse schepen van onder meer de Admiraliteit van Amsterdam en de Admiraliteit van Zeeland de naam Middelburg. Pas in de jaren '80 van twintigste eeuw werd de naam opnieuw gegeven aan een schip van de marine. (Bron en foto's: Ministerie van Defensie).



STENA SEATRADER 7301491, 12-9-1973 opgeleverd door A/S Nakskov Skibsværft, Nakskov (199) als SVEALAND aan Lion Ferry AB, Halmstad. 1-1982 verkocht aan Rederi AB Nordö, Malmö, 1982 herdoopt SVEALAND AV MALMÖ. 1982 verbouwd en verlengd bij Howaldtswerke A.G., Hamburg. 1983 verkocht aan Rederi Ab Nordline & Rederi AB Nordö, Malmö. 1986 verkocht aan Rederi Ab Nordline, Malmö. 1987 verbouwd bij Wärtsilä. 4-1987 herdoopt SVEA LINK. 14-5-1990 verkocht aan Lily Shipping B.V., Hoek van Holland, in beheer bij Stena Line B.V., Hoek van Holland voor Stena International B.V., herdoopt STENA SEATRADER. 1996 verkocht aan Stena Line Holland B.V., Hoek van Holland. 11-2000 in beheer bij Northern Marine Management Ltd. 9-3-2001 onder Engelse vlag gebracht, roepsein ZNCS2, 14-11-

2008 gearriveerd te Rotterdam en opgelegd in de Merwehaven. 2008 verkocht aan Blue Waters Maritime Ltd., Malta, thuishaven Londen-U.K., in beheer bij Wavelord Navigation Co. Ltd. (Ventouris Ferries Group), 22-12-2008 herdoopt SEATRADE, 22-12-2008 vertrokken van Rotterdam met bestemming Igoumenitsa, Westkust Griekenland, 30-12-2008 gearriveerd te Igoumenitsa. 22-1-2009 (e) in beheer bij Wavelord Navigation Co. Ltd., Piraeus, 8-2-2009 (m) vlag: Cyprus, roepsein 5BPS2. 11-2011 verkocht voor sloop naar India, 5-12-2011 (m) vlag: Comoros, roepsein D6GY8, 5-12-2011 (m) herdoopt SEA PROJECT, 15-12-2011 ETA te Port Said met bestemming Alang, India, 20-12-2011 nog ten anker bij Port Said. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 4-7-2006).



DUTCH BLUE 9646778, Offshore Tug/Supply Ship, 30-11-2011 (e) te water gelaten bij Nantong MLC Tongbao Shipyard onder bouwnummer MLC5287, in aanbouw voor Rederij Holland Offshore, een maatschappij van Holland Shipyards B.V., Hardinxveld-Giessendam, 1.159 BRT, 800 DWT, 52,80 x 13,20 x . x 4,500 meter, 2 x1.600 kW, Wärtsilä 8L20, trekkracht 50 ton, 550 m3 bunkers, 11,2 kn. 1-2012 geplande oplevering. (Foto: Netherlands-Holland-Shipyards-Group).

Te water, zie <http://www.youtube.com/watch?v=4Jrr9adXZ6k>





Sleper verliest containerkraan in Noordzee-vaarroute

De sleepboot RT LEADER, onderweg van Amsterdam naar Rotterdam, heeft maandagochtend (19-12-2011) vroeg op de Noordzee, op ongeveer 35 kilometer ten zuidwesten van IJmuiden, een containerkraan verloren.

De kraan van ongeveer 52 meter hoog, 33 meter breed en 300 ton in gewicht, afkomstig van de ontmantelde Ceres-terminal in Amsterdam, ligt midden in de zuidwestelijke vaarroute en vormt een obstakel voor het scheepvaartverkeer in zuidwestelijke richting.

De RT LEADER, een onder Maltese vlag varende Kotug-sleper die was ingehuurd door sleepdienst Muller in Dordrecht, was onderweg van Amsterdam naar Rotterdam. Ze sleepte een ponton (H-332) met drie kranen van zo'n 52 meter hoog en 33 meter breed en met een gewicht van zo'n 300 ton. De oorzaak van het verlies van de kraan is nog niet bekend.



Vanaf 04:00 uur maandagochtend, toen het incident werd gemeld, houdt de Kustwacht de situatie nauwlettend in de gaten en waarschuwt schepen die in de buurt varen. Het kustwachtschip IEVOLI BLACK was rond 09:00 uur ter plaatse om de locatie af te schermen. Ook het Kustwachtvliegtuig is ingezet. Later op de dag zou Rijkswaterstaat de plaats afschermen met betonnen. Op de plaats waar de kraan ligt is de zee 19 meter diep. (Bron: Schuttevaer, foto's: Leo Varekamp, Nieuwe Waterweg t.h.v. Hoek van Holland, RT LEADER + H-332, geassisteerd door SD SEAHORSE en BUIZERD).

Kapitein bleef alleen achter op kettingschip TIRADOR



De TIRADOR 9163702 (1997), gebouwd in Harlingen bij Scheepswerf en Reparatiebedrijf Harlingen B.V. (203), is eigendom van M.S. "Tirador" Eldor Häse K.G., Stade (Eldor Häse K.G.).

16-12-2011 (precies 1 jaar geleden afgemeerd in de Merwehaven) - Er liggen momenteel 11 schepen in de haven van Rotterdam aan de ketting. Het verschijnsel wordt actueler en er zullen wel meer schepen aan de ketting gaan, aldus het Havenbedrijf Rotterdam (HbR). Vaak krijgen de internationale vakbond ITF en zeemanswelzijnsorganisatie Casco in Rotterdam met deze schepen te maken. Casco heeft onder meer vanaf augustus dit jaar met hulp van de Voedselbank gezorgd voor de bemanning van de Duitse coaster Tirador in Rotterdam. Deze 88,95 meter lange kruiplijncoaster werd 21 juli door de bank aan de ketting gelegd en afgemeerd in de Merwehaven. Van de vijf bemanningsleden bleef alleen nog de Duitse kapitein aan boord.

Volgens Nico Sannes van Casco heeft een Noorse rederij (Soltin Marine AS, Kopervik) nu belangstelling voor het schip, om het in te zetten in de offshore op de Noordzee. Daarmee zou dan een eind komen aan veel 'gedoe' en werk van de Casco-vrijwilligers en de internationale vakbond ITF. Sannes: 'Behalve de kapitein waren aan boord een machinist uit de Oekraïne, een zeeman uit Cabo Verde en twee uit de Filipijnen. De laatsten waren in dienst van een Filipijns uitzendbureau in Duitsland. Het schip vervoerde jaren lang Chinaklei vanuit Engeland naar Duitsland.

'In juli liep het contract daartoe af en de verlader bood geen nieuw contract aan. Hierdoor ontstonden financiële problemen bij de Duitse rederij en door de speciale bouw van het schip, half tankschip en half droge lading, kon geen nieuwe lading worden aangetrokken.

'Begin augustus raakten proviand en drinkwater op en werd een beroep gedaan op de scheepsbezoekers van Casco. Met medewerking van de Voedselbank in Rotterdam en wat inkoop bij een supermarkt werd dit probleem opgelost. Niet alleen voor het eerste moment, maar ook in de volgende maanden moesten onze scheepsbezoekers de proviand voor het schip regelen.'

Garantiefonds

'Eind september ontsloeg de rederij de machinist en de zeeman uit Cabo Verde. Het contract bij het uitzendbureau van de twee Filipijnse bemanningsleden werd opgezegd. Dit uitzendbureau probeerde de twee onder te brengen op een ander schip en toen dat niet doorging, trok het de handen af van deze twee zeelieden. Ze kregen geen gage meer, maar ook geen thuisreisticket.

'Op verzoek van deze twee zeelieden werd de ITF, de internationale zeeliedenbond, ingeschakeld. Die nam contact op met de Duitse zeeliedenbond Ver.Di. Het werd touwtrekken met het uitzendbureau om de gages en thuisreistickets. Toen het er naar uit ging zien dat die er niet zouden komen, deed Casco begin november een beroep gedaan op het Garantiefonds voor Zeevarenden. Dit fonds was in principe bereid de tickets te betalen.

'Maar intussen was Ver.Di. er in geslaagd het uitzendbureau zodanig onder druk te zetten dat dit de uitreistickets ging verzorgen. Op zaterdag 12 november zijn de Filipijnse zeelieden naar huis vertrokken. De ITF heeft hun gageclaim overgenomen.' (Bron: LR, de Schuttevaer, foto: R. Zegwaard, 5-3-2009).

De TIRADOR is op vrijdag 16 december 2011 herdoopt AMALIE. Het schip vertrok op 17 december 2011 van Rotterdam onder Deense vlag met bestemming Skagen. Soltin Marine AS kocht het schip en gaf het in beheer aan Maritime Management ApS te Aalborg, de thuishaven veranderde in Aalborg.



FLINTERBOREAS 9345350, gebouwd voor Bodewes Scheepswerven B.V. onder bouwnummer 639, 29-9-2005 proefvaart op de Oostzee, 30-9-2005 opgeleverd door Marine Products Yard, Gdansk (639) aan Flinter Groningen B.V., thuishaven: Middelburg, 2.474 BRT, 1.464 NRT, 3.481 DWT, G 5.328 m³, 82,50 (75,58) x 12,60 x 6,80 x 5,430 meter, 2.514 EPK, 1.850 kW, Caterpillar Inc., 12,5 kn., roepsein PHDS, 10-10-2005 gearriveerd te Vlissingen, 14-10-2005 te Middelburg gedoopt FLINTERBOREAS door Jolanda Wessels-Schellekens. 2007 verkocht aan Flinterboreas B.V., Middelburg, in beheer bij Flinter Management B.V., 27-12-2010 (e) in beheer bij Norbulk Shipping AB, Helsingborg, 4-1-2011 (m) herdoopt BOREAS. 27-10-2011 (e) verkocht aan Yara Gas Ship AS, Oslo-Noorwegen (NIS), in beheer bij Larvik Shipping AS, Larvik, roepsein LANS7, 7-11-2011 (m) herdoopt YARA FRØYA. (Foto: R. Zegwaard, 3-5-2008, Kieler Kanaal).

GEO FOCUS



De bouw GEO FOCUS begon in april 2011. Geo Plus B.V. te Scheemda gaf scheepswerf De Haas Maassluis B.V. opdracht tot de bouw. De Haas gaf de order het bouwnummer 194 en gunde de bouw van het casco aan Bijlsma Wartena B.V. Maandag 2 mei 2011 werd bij te Wartena de kiel gelegd voor een seismologisch onderzoeksvaartuig type De Haas Hybrid ROV Support Vessel. De officiële handeling verrichtte de heer J. Krans als relatie van Geo Plus. De kiellegging vormde de officiële handeling tot de bouw van het schip met een lengte over alles van 34,50 m., een breedte van 7,83 meter en een vermogen van 2 x 651 kW. Op 4 november 2011 tilde een kraan de GEO FOCUS in het water. Traditioneel plaatste

men bij de kiellegging onder de kiel een munt en bij de tewaterlating kwam de munt vrij en is aan de opdrachtgever overhandigd om het schip een behouden vaart te wensen. Vervolgens ging het casco naar de firma A.J. Den Breejen & Zonen B.V. te Dordrecht om gestraald en behandeld te worden. Twee enorme mobiele kranen hebben zaterdag 19 november 2011 bij scheepswerf De Haas Maassluis B.V. de nieuwbouw op de kade gezet. Het casco woog ongeveer 90 ton, twee mobiele kranen van de firma Boekestijn te Maasland (400 en 500 ton) plaatsten het schip op een verrijdbare wagen die de loods in reed. Het vaartuig past maar net in de bouwhal, binnen kan het onder alle weersomstandigheden afgebouwd worden. De oplevering aan Geo Tender IV B.V., Eemshaven (in beheer bij Geo Plus Materieel Verhuur B.V. en Geo Plus B.V.) staat gepland voor medio april 2012. 160 BRT, 34,50 (32,20) x 7,83 x . x 2,000 meter, 2 x 651 kW Caterpillar C18 ACERT.

SIMA CHARTERS, van bloemen naar tenderservice



Woensdag (14-12-2011) liep de laatste nieuwbouw van Sima Charters, de SC CHEETAH, de haven van Maassluis binnen. (Foto: Cees Kloppenburg, voor de complete fotoreportage zie <http://www.photomaassluis.com/images/sima/03.pdf>).

SC CHEETAH, MMSI: 235086473, crewtender, 14-12-2011 vanaf Waalwijk gearriveerd te Maassluis, 15-12-2011 te Maassluis opgeleverd aan Sima Charters B.V., Maasland, thuishaven en vlag: Londen-U.K., roepsein 2EMW3. 29,55 BRT, 29,55 NRT, 18,00 x 5,60 x . x 1,000 meter, 650 PK, 478 kW, 2 x Volvo Penta, 2 x Rolls Royce/Kamewa waterjets type FF450S, 21 kn.



Sima Charters BV
Charter & sales crew / pilot / surveyvessels

Vroeger exporteerde Ruud Lievaart bloemen en planten richting Italië. Nu beschikt hij over zes eigen tenders en runt hij een 24-uurs tenderservice vanuit Maassluis.

Met zijn bedrijf Sima Charters bedient hij zowel binnen- als buitenland. "Maar veel groter dan dit hoeft het niet te worden hoor. Ik hou het liever klein en overzichtelijk". Op 20-jarige leeftijd begon Lievaart samen met zijn broer in zijn vaders bedrijf, dat zij samen groot

maakten. Maar 11 jaar geleden wilde Ruud iets anders.

Samen met zijn broer verkocht hij het exportbedrijf en kocht hij zijn eerste boot, de SIMA, met de bedoeling zich toe te leggen op sportvissen. Zo kon hij van zijn hobby zijn beroep maken. En de zaken gingen goed.

Al snel was de SIMA voor lange tijd volgeboekt. In 1999 kwam er daarom een bootje bij, de GEMINI. Dat was ook het jaar dat Sima Charters werd opgericht, genoemd naar de eerste boot. Eerst samen met een partner, "maar dat liep niet lekker", en hij ging alleen door.



In 2000 volgde het derde schip, de kotter STELLA BEL. Die drie schepen zijn intussen verkocht.
(Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 6-3-2009, Maassluis).



BLUE WHALE, MMSI: 235080023, crewtender, roepsein 2DLM9, 6-7-2009, Europoort, Beerkanaal.

In 2003 werd Lievaart gevraagd of hij het in aanbouw zijnde nieuwbouwjacht BLUE WHALE wilde exploiteren. Aangezien het jacht zich niet alleen uitstekend leende om te vissen, maar ook voor sportduiken, stemde Lievaart in met het voorstel. "En omdat ik de Noordzee goed ken, weet ik alle wrakken en mooie duikplekjes te vinden. Zo goed zelfs dat ik mijn anker bijna altijd op het voordek van het wrak weet uit te gooien. Nou ja, bij wijze van spreken dan hè". Een deel van zijn duiktrofeeën siert nu zijn kantoor in Maasland. Een oude scheepsbel, wat kruikjes, servies, sloopsonderdelen.

Keuzes maken

In 2007 kreeg Lievaart voor het eerst een verzoek om een surveyor weg te brengen naar een schip dat voor Rotterdam voor anker lag. 'Die verzoeken namen snel toe. We gingen steeds meer tenderen, dat betaalde ook beter.'



JAN VAN GENT, tijdens de Furiade te Maassluis, 7-10-2006.

Vanwege de aanleg van de Tweede Maasvlakte besloot Lievaart zijn vloot uit te breiden, hopen de dat hij zijn tenders daar aan het werk kon zetten. En dus schafte hij twee boten aan, de CALLISTO en JAN VAN GENT. “Maar al snel kon ik er één voor langere tijd verhuren als crewboot voor een windmolenpark in aanbouw. Dus moest ik weer achter een nieuwe boot aan”. Dat werd in 2009 de MONEYPENNY. “Vanwege de drukte met het tenderen zijn we eind 2009 gestopt met sportvissen, tot ongenoegen van de vissers natuurlijk, maar je moet keuzes maken. Het was tijd voor een nieuwe uitdaging”.

De overstap naar een tenderservice was niet altijd even gemakkelijk. Organisatorisch was het goed te doen, maar het werk in de praktijk bleek soms lastig. “Dat is voornamelijk een moeilijkheid in communicatie. De schepen die hier aankomen hebben bemanningen van allerlei nationaliteiten. Niks mis mee, maar sommigen spreken dus geen woord Engels. En als je al varende bemanningsleden of surveyors wilt afzetten of ophalen, steekt dit werk toch nauw. Zeker als er ook nog hoge golven staan. Als geen van die stuurlied daarboven dan redelijk Engels spreekt is het af en toe toch even zweten. Ach, het is ook geen ramp. Het houdt het werk wel avontuurlijk”.

Zeeziek

Steeds vaker kreeg Lievaart verzoeken om zijn tenders voor langere tijd te verhuren. Ze werden dan bijvoorbeeld gebruikt als crewboot bij de aanleg van windmolenparken. Voor Lievaart betekende dit een nieuwe markt. Omdat de crisisjaren 2008 en 2009 juist erg goed waren voor Sima Charters - de brandstofprijzen gingen omlaag en de hoeveelheid werk vloog omhoog - had het bedrijf een leuke extra markt weten te pakken. Dat investeerde Lievaart in drie nieuwe tenders, de SC PUMA, SC LYNX en SC CHEETAH.

Deze nieuwe tenders werden geheel naar eigen wensen gebouwd. Het zijn grote en versterkte tenders met ruimte voor 12 passagiers en hun bagage en een ruim achterdek. Daardoor zijn ze breed inzetbaar, wat handig is voor de verhuur. ‘Met een groot achterdek kunnen er ook wat pallets mee aan boord, zodat schepen een hijsbasket aan dek kunnen laten zakken. Want wij varen met deze boten ook uit met flink slecht weer. En geloof het of niet, zelfs de stoerste zeelieden willen dan nog weleens zeeziek worden. Om zulke passagiers te laten overstappen is niet veilig. Dan kan je beter een basket aan dek laten zakken en ze met de kraan aan boord hijsen”.

Vanzelf

Momenteel richt Lievaart zich voornamelijk op de verhuur van zijn boten. Projectvaren, zoals hij dat noemt. “Verhuur voor langere tijd is het gunstigst voor mij. Kopen mag trouwens ook hoor. Ik vind het belangrijk dat er makkelijk kan worden geschoven. Maar ik hou wel altijd twee tenders hier in Maassluis voor het tenderwerk naar het anker- en aanloopgebied in Rotterdam. Verder stuur ik mijn boten daarheen waar zij nodig zijn. Dat kan ergens anders in Nederland zijn, maar ook in bijvoorbeeld Engeland of Duitsland”.

En zo is de ontstaansgeschiedenis van Sima Charters volgens Lievaart toch ‘zo’n beetje vanzelf zo gelopen’. Hij heeft hoge verwachtingen van de aantrekkende windmolenindustrie en hoopt de komende

tijd grote opdrachten binnen te halen. "De telefoon moet gewoon lekker rinkelen, en of dat nu 's morgens, 's middags of 's nachts is, dat maakt niet uit". (Bron: De Schuttevaer).



JAN VAN GENT, loodstender, 1969 opgeleverd aan Loodswezen Nederland, Hoek van Holland, roepsein PFAN, 61 BRT, 18 NRT, 23,37 x 5,52 x . x 1,280 meter, 12 passagiers, 2.000 m3 bunkers, 15 kn. 720 PK, 530 kW, 2 x GM Detroit 12V71. 1969 opgeleverd als JAN VAN GENT aan het Loodswezen. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, Maassluis, 13-7-2008).



m.s. STELLA BEL 5090567 vissersschip
Gebouwd 1960, Fa.S. Seijmonsbergen Werf "Concordia", Amsterdam (626)
26,60 x 6,30 x . x 2,185 meter.

275 PK, 202 kW, 5 cyl, 4 tew, 250 x 350, Industrie, D. & J. Boot, Machinefabriek "De Industrie", Alphen a/d Rijn.

11-1-1960 opgeleverd als KW.148 DIRK VAN BEELEN aan Gebr. van Beelen, Katwijk, 3-2-1960 ingeschreven, roepsein PDQU, 106 BRT, 42 NRT.

25-11-1969 verkocht aan J. Haak & J. Oosterveld, Termunterzijl, in beheer bij H. Oosterveld, herdoopt TM.14 ENJA, roepsein PDQU.

16-2-1972 verkocht aan R. van Koldam, Farmsum, herdoopt DZ.60 WESTEREEMS, roepsein PINX.

8-1978 nieuw, Deense stuurhuis geplaatst.

9-12-1980 verkocht aan H. Bottema, Zoutkamp, herdoopt LO.34 VIER GEZUSTERS.

3-1981 in de vaart als ZK.34 VIER GEZUSTERS, roepsein PIGJ.

1989 gesaneerd, 2-1989 verkocht aan Sportvisbedrijf Mijntje, in beheer bij A.A. Korpershoek, herdoopt MIJNTJE JUNIOR, ingezet in de sportvisserij, 102 BRT, roepsein PGCG.

1993 uit Lloyd's Register: in gebruik voor recreatieve doeleinden.

1999 verkocht aan Oomen, herdoopt STELLA BEL.

2001 verkocht aan Sima Charters B.V., Vlaardingen, in beheer bij Ruud Lievaart, ligplaats Maassluis.

2010 herdoop MIJNTJE.

2011 in de vaart als STELLA BEL voor de sportvisserij op zee vanuit Stellendam.

(Foto MIJNTJE, Scheepsfotoruilbeurs, Maassluis, 1-3-2010).



3d.m.s. CALLISTO MAASSLUIS, MMSI-nummer: 232004598, loodstender, roepsein JE7E, Gebouwd 2000, Souter Marine Ltd., Cowes, U.K., 26,58 BRT, 17,20 (14,50) x 5,20 x . x 0,840 meter, dienstsnelheid 22 kn. (32 kn., maximaal 37 kn.), 1.800 PK, 3 x Scania DSI14-75M, 3 x Hamilton HJ362s waterjet. 2000 opgeleverd als HUMBER CALLISTO aan Associated British Ports (ABP), Hull-U.K., ingezet in de monding van de Humber. 2007 verkocht aan Camarc Ltd., U.K. 2007 verkocht aan Sima Charters B.V., Vlaardingen, 9-1-2008 gearriveerd te Maassluis, 3-2008 bij Scheepswerf de Haas Maassluis B.V. te Maassluis herdoopt CALLISTO MAASSLUIS, 10-4-2008 proefvaart op de Nieuwe Waterweg. (Foto: Maassluis, 7-4-2008)

De CALLISTO MAASSLUIS is een voormalige Engelse Pilot Tender (HUMBER CALLISTO), en werkte in het aanloopgebied van de Rivier de Humber. Met haar 3 hoofdmotoren van elk 600 PK heeft zij een dienst snelheid van 22 knopen. Met ingang van half februari 2008 ingezet voor tenderservices van SIMA Charters B.V. Het voorlopige werkgebied was de Maasaanloop, Europoort en Maasvlakte (II). De CALLISTO MAASSLUIS kan o.a. worden ingezet voor, het overzetten van personen op zeeschepen, bemanningswisselingen op zee, kleine bevoorradingen en onderdelen brengen/halen en het overzetten van personen voor het bemonsteren van scheepsloadingen.



SC MONEYPENNY, MMSI: 235002857, crewtender, roepsein MWEP5, 20,27 BRT, 13,90 x 4,30 x . x 1,500 meter, 2 x 320HP, Sabre Man, 19 kn. 2011 verkocht door Sima Charters B.V., Maasland naar U.K., 4-2011 te Maassluis op een oplegger geladen voor transport naar de nieuwe eigenaar, herdoopt MONEYPENNY. (Foto: Maassluis, 17-12-2010).



SC LYNX, MMSI: 235081661, crewtender, vlag: U.K., roepsein 2DSI9, gebouwd 2010, 29,55 BRT, 29,55 NRT, 18,00 x 5,60 x . x 1,000 meter, 650 PK, 478 kW, 2 x Volvo Penta, 2 x Rolls Royce/Kamewa waterjets type FF450S, 21 kn. Foto: SC LYNX, 16-2-2011, afgemeerd aan het in 2011 in gebruik genomen drijvende steiger in de haven van Maassluis.



SC PUMA, MMSI: 235077343, crewtender, vlag: U.K., roepsein 2DAR9, gebouwd 2010, 29,55 BRT, 29,55 NRT, 18,00 x 5,60 x . x 1,000 meter, 650 PK, 478 kW, 2 x Volvo Penta, 2 x Rolls Royce/Kamewa waterjets type FF450S, 21 kn. (Foto: Sima Charters, overige: Scheepsfotoruilbeurs).

Sima Charters genomineerd in 2011 met multi-purpose tenders

Omdat reguliere loodstenders niet allround inzetbaar bleken heeft Ruud Lievaart, directeur van tenderservice Sima Charters, drie multi-purpose tenders (MPT's) ontworpen. Deze schepen zijn vanwege hun dekcapaciteit zowel geschikt voor tenderwerkzaamheden als de inzetbaarheid bij offshore bouwprojecten en windmolenparken.

'In de dagelijkse praktijk merkten wij dat onze tenders niet allround inzetbaar waren', zegt Lievaart. 'Zo kon aan verzoeken om ook lading mee te nemen niet altijd worden voldaan. Omdat wij een volledige tenderservice willen verlenen zijn wij daarom gaan kijken naar mogelijke oplossingen hiervoor.'

Het resultaat zijn drie multi-purpose tenders die gecertificeerd zijn om zes ton lading aan dek te nemen en vanwege hun vorm ook goed inzetbaar zijn bij offshore bouwprojecten en windmolenparken. Bij het ontwerp is sterk gelet op luxe en veiligheid.

De 18 meter lange tenders hebben een versterkte en scherp gevormde boeg zodat het oncomfortabele stampen wordt verminderd en mogelijk harde landingen niet direct tot schade leiden. 'Bij bootlandingen in windmolenparken worden passagiers via de boeg afgezet. Hierbij houden wij de boeg stevig tegen de landing aangedrukt. Met de versterkte boeg kunnen de krachten die hierbij ontstaan gemakkelijk worden opgevangen en leidt dit niet tot schade. In combinatie met de goede manoeuvreerbaarheid door het gebruik van waterjets kunnen de tenders met gemak in ruwe weersomstandigheden werken. Daarnaast verminderen de waterjets het risico op verwondingen in geval van een man-over-boord.'

'De passagiersstoelen zijn elk voorzien van een veiligheidsgordel, zwemvest en overlevingspak. De railingen rondom het dek zijn wegneembaar. Voor het reguliere tenderwerk wordt gebruik gemaakt van een safety harness in combinatie met een geleiderails, op die manier hoeft niet over railingen worden heen gestapt en neemt de kans op ongevallen af.' Om ijsvorming aan dek tegen te gaan zijn de schepen voorzien van dekverwarming, 'zodat ook in de winter veilig kan worden gewerkt.'

'Omdat tijdens veiligheidsoefeningen met de eerste twee schepen bleek dat het niet gemakkelijk is om een bewusteloze man uit het water te halen, hebben wij de SC Cheetah uitgebreid met een hydraulische 'man over boord'-lift.' Veiligheid is belangrijk bij Sima Charters. Het is de enige tenderservice die, op vrijwillige basis, onder International Safety Management Code (ISM) vaart. (Bron: KNVR).



CHRISTINE 9240732, casco gebouwd bij Inkobrod Shipyard, Kroatië, aanvankelijk HANSA MARSEILLE, afgebouwd door Scheepswerf Peters B.V., Kampen onder bouwnummer 480, 26-9-2003 te Harlingen gedoopt CHRISTINE door Afien van Donderen en opgeleverd aan C.V. Scheepvaartonderneming "Christine", Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor K. van Donderen, roepsein PBLC, 1.435 BRT, 1.900 DWT, 79,99 (78,80) x 10,50 x 4,80 x ., Caterpillar 3512B, 10,5 kn., 27-9-2003 de 1e reis ging met een lading rollen papier van Renkum naar Newcastle, 2007 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Tharsis", Delfzijl, in beheer bij Jan Albert Bosma voor G.W. Bosma, J.A. Bosma, A. v.d. Heuvel en R. de Jonge (Tharsis Shipping), 6-11-2007 begin gemaakt om de naam CHRISTINE te verwijderen, 11-2007 herdoopt THARSIS, roepsein PBLC. 2011 verkocht aan Waterway Shipping Ltd., Kingstown-Saint Vincent & The Grenadines, roepsein J8B4640, 17-12-2011 (m) herdoopt FIGARO. (Foto: R. Zegwaard, 23-6-2010).

OP ZOEK NAAR TONNEN VOOR BALDER



De Vlaardingse haringlogger BALDER is bijna 100 jaar oud en het laatste authentieke en nog zeilende exemplaar.

'Maar helaas verkeert het schip in slechte staat', zegt Henk van Beek, die met vier anderen de Stichting Zeillogger Balder heeft opgericht om geld in te zamelen voor de restauratie.

De kribben waar de haring werd binnengesleept staan nog aan dek. 'Daar werd de haring geakaakt en in tonnen gestopt en dan door deze luiken in het ruim geplaatst', zegt Van Beek wijzend naar twee lange rijen luiken in het dek. De geur van het houten dek doet denken aan het leven van toen. Mannen die in weer en wind netten vol haring aan boord sleurden, terwijl de golven over de reling sloegen. Die sliepen in kleine houten bedsteden, met z'n twaalven bij elkaar. Een fornuis met grote pannen die heen en weer sloegen door de deining van het schip tussen hen in.

De BALDER ademt hard werk en afzien, maar ook nostalgie. Een schip dat nog stamt uit de tijd dat de schepen van hout waren en de mannen van staal, al heeft de BALDER een stalen huid.

De BALDER ligt voor de kant bij Museum Vlaardingen. Daarvan is het schip ook onderdeel. 'Maar het museum wordt gerenoveerd en daar zijn ze erg druk mee', zegt Van Beek. 'Hierdoor kreeg de BALDER niet de aandacht die ze nodig heeft. Vandaar dat wij de Stichting Zeillogger Balder hebben opgericht. Dan kunnen zij zich concentreren op het museum en wij op de BALDER.'

Voor de restauratie is 1,5 miljoen euro nodig. '750.000 euro daarvan hebben wij al garant gesteld gekregen van het Fonds Schiedam Vlaardingen. Dat krijgen wij als we zelf de andere helft bij elkaar weten te krijgen en daar zijn we nu mee bezig. Via sponsoring krijgen we al wat geld binnen, dat gebruiken we voor de kleinere werkzaamheden.

Maar wat we echt nodig hebben zijn subsidiefondsen of instanties die ons aan de andere 750.000 euro kunnen helpen.' (Bron: Schuttevaer, Foto: H. Jungerius, 28-5-2011).

De zeillogger BALDER is op 13 mei 1912 op de Vlaardingse werf van A. de Jong te water gelaten. De opdrachtgever tot de bouw was de Visserij Maatschappij Mercurius. Van 1912 tot 1921 was de BALDER een van de honderden zeilende loggers die zich bezig hielden met de haringvisserij. In 1922 werd de BALDER, door het economisch voordeel dat behaald kon worden met de ingetreden motorlogger, opgelegd. In 1929 is zij verkocht aan rederij A. van der Zwan in Scheveningen, hetgeen tevens het einde van de zeilende periode betekende. Door de nieuwe reder werd het schip verlengd, gemotoriseerd en herdoopt in OCEAAN 1. Tot 1941 is er dus met het schip actief deelgenomen aan de haringvisserij.

Zoals vele schepen in die tijd is ook deze logger in de oorlogsjaren gevorderd door de bezetter, maar in 1945 gelukkig weer naar Nederland teruggekeerd om kort hierna weer aan de haringvangst te gaan deelnemen.



Na deze periode is de BALDER verkocht aan de Sleephelling Maatschappij Scheveningen en doorverkocht aan de Vereniging Beroepsonderwijs in Den Haag, herdoopt in ZEEAREND en geschikt gemaakt voor opleiding in zowel de trawler- als vleet visserij. In 1976 is het schip voor 1 gulden verkocht

aan het Nederlands Scheepvaart Museum Amsterdam. Na een zeer ingrijpende restauratie, waarbij het schip zijn oorspronkelijke lengte weer heeft teruggekregen en zoveel mogelijk in authentieke staat is teruggebracht, heeft deze een ligplaats gekregen bij het Amsterdamse museum.

In 2006 heeft het Scheepvaart Museum Amsterdam, om reden dat de BALDER niet in de collectie van het museum paste, besloten het schip over te dragen aan het Visserijmuseum te Vlaardingen de stad waar de logger is gebouwd en die ook de eerste jaren van haar bestaan als thuishaven heeft gediend. (Bron: <http://www.zeilloggerbalder.nl>, foto: Furiade 2011).

Straat Malakka



m.s. MAERSK TACOMA 8308707 1987-1988 containerschip
Gebouwd 1985, Chantiers de l'Atlantique, St. Nazaire (J28)
37.814 BRT 17.339 NRT 53.726 DWT
243,44 (228,84) x 32,26 x 18,83 x 13,000 meter.
6 ruimen, 2536 TEU, 710 en 5.787 ton bunkers, verbruik 95 ton/dag, 20,5 kn.
28.845 EPK, 21.217 kW, 7 cyl, 2 tew, 900 x 2180, B&W 7L90GB, Alsthom-Atlantique, St. Nazaire.
5-1984 kiel gelegd, 15-2-1985 te water gelaten, 9-1985 opgeleverd (BV) als CR PARIS aan Compagnie Maritime des Chargeurs Reunis S.A., Le Havre-Frankrijk.
1987 in charter bij A.P. Møller, herdoopt MAERSK TACOMA.
1988 herdoopt MAERSK PARIS.
1989 verkocht aan C.G.M. Ned G.I.E., Le Havre-Frankrijk, in beheer bij C.G.M. voor Nedlloyd Lijnen B.V. & Compagnie Generale Maritime (C.G.M.), Parijs, voor Nedlloyd kreeg het schip de naam NEDLLOYD PARIS. 1990 herdoopt CGM PARIS.
1993 thuishaven en vlag: Port aux Francais-Kerguelen, Frans Antarctic Terr.
1994 herdoopt SEA PREMIER.
1995 in charter Nedlloyd.
1996 uit charter en herdoopt HOUSTON EXPRESS.
1996 in beheer bij Compagnie Maritime d'Affrètement (C.M.A.), Marseille.
1997 herdoopt HOUSTON.
1997 verkocht aan Compagnie Générale Maritime (C.G.M.) & Compania Naviera Independencia S.A., Port aux Francais-Frans Kerguelen, in beheer bij C.G.M.
12-7-1999 (e) verkocht aan Royal Arrow Navigation Co. Ltd., in beheer bij Ofer Brothers (Management) Ltd.
15-11-2000 (e) Madliena Maritime Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Goldenport Shipmanagement Ltd., Athene, herdoopt ALMA A.
14-5-2001 (e) herdoopt ZIM VENEZIA II.
30-9-2002 (e) herdoopt ZIM CHICAGO.
16-12-2002 (e) in beheer bij in beheer bij Goldenport Shipmanagement Ltd., Athene voor Ofer Ship Holding, Haïfa.

1-9-2004 (e) herdoopt SCI MAHIMA.

1-10-2004 geïnspecteerd te Rotterdam, 21 gebreken geconstateerd.

11-2011 verkocht voor sloop naar Alang, India.

(Foto MAERSK TACOMA: AM/Scheepsfotoruilbeurs, 6-1988).

Gareloch Support Services (GSS)



MENA C. OF RHU 9636125, Euro Carrier 2611, 17-12-2011 gearriveerd te Maassluis, 17-12-2011 gedoopt MENA C. OF RHU door lady Clark en opgeleverd door Neptun Marine Service B.V., Aalst (NP402) aan Gareloch Support Services (Plant) Ltd., Greenock-U.K., roepsein 2FDG5, 26,48 x 11,00 x 3,20 / 3,70 x . meter, 2 x 1.319 PK, Caterpillar C32, trekkracht 28-30 ton, 8-11 kn. 19-12-2011 vertrokken van Maassluis naar Aalst, 23-12-2011 vertrokken van Maassluis naar zee.

De volgende voor GSS is de Euro Carrier 2409 SANDY L. waarvan de oplevering gepland staat voor maart 2012. Gelijktijdig is zaterdag 17 december 2011 de officiële opening verricht van het kantoor van GSS te Maassluis. Dat is gevestigd in het voormalige kantoor van Scheepsagentuur Dirkzwager aan de Haven te Maassluis.





Gareloch Support Services (Plant) Ltd., Rhu, Helensburgh

AILEEN M 9570888, Eurocarrier, 26-3-2010 opgeleverd door Neptune Marine Shipbuilding B.V., Aalst (335) als AILEEN M aan De Kok Beheer Hardinxveld B.V., U.K., in beheer bij Gareloch Support Services (Plant) Ltd., Rhu, Helensburgh, 126 BRT, 2.66 EPK, 1.940 kW, Caterpillar Inc.

FIONA F 9600475, Euro Carrier 2611, Utility Vessel, 11-2-2011 (BV) opgeleverd door Neptune Marine Service B.V. te Aalst (390) aan De Kok Beheer Hardinxveld B.V., thuishaven en vlag: Greenock-U.K., in beheer bij Gareloch Support Services (Plant) Ltd., Helensburgh, 149 BRT, 25,90 (24,50) x 11,00 x 3,50 x 2,610 meter, 2.636 EPK, 1,940 kW, Caterpillar C32, Caterpillar Inc., trekkracht 30 ton, 10 kn. 17-10-2011 vertrokken van Rotterdam aan dek van de FAIRPARTNER 9243849 met bestemming Suez.

IONA M 9621376, Euro Carrier 2395, 23-9-2011 (BV) opgeleverd door Neptune Marine Service B.V., Aalst (398) als IONA M aan Neptune Equipment B.V., Greenock-U.K., in beheer bij Gareloch Support Services (Plant) Ltd., Helensburgh, roepsein 2EUM3, 104 BRT, 133 DWT, 23,95 (22,00) x 9,54 x 3,10 x 2,100 meter, 69,2 m³ bunkers, 1.722 EPK, 1.268 kW, 2 x Mitsubishi Heavy Industries Ltd., 9 kn. 27-9-2011 vertrokken naar zee. 17-10-2011 vertrokken van Rotterdam aan dek van de FAIRPARTNER 9243849 met bestemming Suez.



JULIA.M
Damen Multicat
10,00 x 5,00 x . x 1,800
meter.
180 PK, G.M.
6 kn.



LAURA M, Multi-Role Vessel MRV20, 2002 opgeleverd, 200 DWT, 19,50 x 8,00 x . x 2,700 meter, 525 EPK, 392 kW, 2 x Cummins NTA14M, trekkracht 12 ton, 8,5 kn.



MARY M (foto rechts) Multi-Role Vessel MRV15, 5-1999 te water gelaten, 1999 opgeleverd, 15,82 x 7,42 x . x 1,200 meter, 500 PK, 2 x GM 671, trekkracht 5 ton, 8 kn.



MAGGIE M, Eurocarrier, 28-6-2008 opgeleverd door NEPTUNE MARINE SERVICE B.V., Aalst (NP 325) als MAGGIE M aan Gareloch Support Services (Plant) Ltd., Greenock-U.K., 28 BRT, 21,60 (20,25) x 9,00 x 3,00 x 3,000 meter, 1.734 EPK, 1.276 kW, Mitsubishi Heavy Industries Ltd., Sagamihara NE-07.

MEGAN M 6515473, werkschip, Multi-Role Vessel MRV24, 12-1965 opgeleverd door J. Pollock, Sons & Co. Ltd., Faversham (2134) als STONENESS aan Port of London Authority, Londen-U.K., bergingsvaartuig, 235 BRT, 71 NRT, 530 EPK, 390 kW, Rolls Royce, dieselelektrisch. 200- verkocht aan Fort Bovisand Diver Training, U.K. 31-12-2001 herdoopt ENESS. 21-7-2003 herdoopt MCL 1. 10-2004 (e) verkocht aan Daw Holdings Ltd., U.K. 2007 verkocht aan Gareloch Support Services (Plant) Ltd., Greenock-U.K., 10-2007 te water gelaten bij Mustang Marine (Wales) Ltd. na grondige verbouwing, o.a. voorschip vernieuwd, 9-12-2007 herdoopt MEGAN M, 26,20 (24,00) x 8,54 x . x 3,350 meter, 1.600 EPK, 1.176 kW, 2 x Daewoo KV222T, trekkracht 20 ton, 10 kn.

MORAG M 9546849, Eurocarrier 2209, 29-1-2009 opgeleverd door Neptune Marine Services B.V., Aalst (337) als MORAG M aan Neptune Marine Services B.V., thuishaven: Rotterdam, roepsein PBQF, 135 BRT, 40 NRT, 1.214 EPK, 894 kW, Caterpillar Inc., 1-2009 vertrokken van Hardinxveld-Giessendam naar zee met bestemming Rødbyhavn, Denemarken. 2010 verkocht aan Gareloch Support Services (Plant) Ltd., Londen-U.K.



LESLEY M 8891053, werkschip, 1994 opgeleverd door Cosens Engineering & Co., Portland als MCS MENNO aan Maritime Craft Services (Clyde) Ltd., U.K., 135 BRT, 75 NRT, 20,00 x 9,00 x 2,30 x 1,200 meter, 761 EPK, 560 kW, Caterpillar, 9,7 kn. 2004 verkocht aan Gareloch Support Services (Plant) Ltd., Greenock-U.K., herdoopt LESLEY M.

SMS SHOALBUSTER 9557604, sleepboot, Shoalbuster 2609, 22-1-2009 gearriveerd te Hardinxveld-Giessendam, 25-6-2009 terug naar Gorinchem na de 2e proefvaart, 12-6-2009 gedoopt SMS SHOALBUSTER door Miss Eimear Carey en opgeleverd door Damen Shipyards Hardinxveld B.V. (571619) aan Sinbad Marine Services Ltd., Southampton-U.K., 212 BRT, 63 NRT, 2.228 EPK, 1.640 kW, 2 x Caterpillar 3508BTA, Caterpillar Inc., Mossville U.S.A., 12 kn. 10-2011 (e) verkocht aan Gareloch Support Services (Plant) Ltd., Londen-U.K.

SANDY L, Euro Carrier 2409, 3-2012 geplande oplevering door Neptune Marine Services B.V., Aalst. (Foto's: GSS).

TIGER, ex USS QUAPAW (ATF-110) gezonken



De sleepboot TIGER zonk op 11 december 2011 te Port of Richmond te Potrero Point, San Francisco. (Foto U.S. Coast Guard, Petty Officer 3rd Class Caleb Critchfield).

TIGER, Abnaki Class Fleet Ocean Tug, 28-12-1942 kiel gelegd bij United Engineers and Drydock Co., Alameda, CA. (29), 15-5-1943 te water gelaten, 6-5-1944 opgeleverd en in dienst gesteld als USS QUAPAW (AT-110) bij U.S. Navy, 15-5-1944 in dienst gesteld als Fleet Ocean Tug USS QUAPAW (ATF-110). 1.589 ton draagvermogen, bewapening 1 x 76 mm. kanon en 2 x 40 mm. kanonnen, 62,48 x 11,73 x . x 4,670 meter, 3.600 PK, 2.700 kW, 4 x General Motors 12-278A, 16,5 kn.

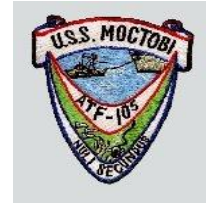


15-9-1944 ingezet bij landing te Morotai, West Nieuw Guinea. 13-10-1944 tot 29-11-1944 ingezet bij landing te Leyte. 4 tot 8-1-1945 bij landing Lingayen Gulf, Luzon operation. 28-2-1945 tot 10-3-1945 bij landing Palawan Islands, Filipijnen. 10 tot 25-3-1945 en 17 tot 23-4-1945 bij landing op Mindanao Island, Filipijnen.



30-3-1951 t/m 12-4-1953 ingezet voor diverse taken tijdens de Korea oorlog. 15-6-1966 t/m 17-11-1972 ingezet voor diverse taken tijdens de Vietnam oorlog. 30-8-1985 uit dienst gesteld bij U.S. Navy. 28-1-1992 geschrapt uit het bestand bij U.S. Navy. -- gearriveerd op de ligplaats Historic Shipyard #3, Richmond, CA. opgelegd als TIGER, 2011 verkocht voor sloop, 11-12-2011 tijdens het zeeklaar maken voor transport naar een sloper gezonken op de ligplaats te Richmond. (Foto USS QUAPAW ATF-110: USCG, collectie L. Kramer).

Naast de gezonken TIGER de sleepboot LION. Abnaki Class Fleet Ocean Tug, 7-10-1943 kiel gelegd bij Charleston Shipbuilding and Dry Dock Co., Charleston, S.C. als Fleet Tug (AT-105), 25-3-1944 te water gelaten, 15-5-1944 ingedeeld als Fleet Ocean Tug (ATF-105), 25-7-1944 opgeleverd en in dienst gesteld als Fleet Ocean Tug USS MOCTOBI (ATF-105) bij U.S. Navy. 1.589 ton draagvermogen, bewapening 1 x 76 mm. kanon en 2 x 40 mm. kanonnen, 62,48 x 11,73 x . x 4,670 meter, 3.600 PK, 2.700 kW, 4 x General Motors 12-278A, 16,5 kn. 30-6-1948 uit dienst gesteld, 27-8-1948 ingedeeld bij Pacific Reserve Fleet San Francisco Group te Alameda CA. 8-11-1950 te San Francisco, CA. in dienst gesteld U.S. Navy. 30-9-1985, te Long Beach, CA. uit dienst gesteld, opgelegd in de Pacific Reserve Fleet, Bremerton, WA. 27-1-1992 geschrapt uit het bestand bij U.S. Navy. 29-12-1997 verkocht aan Northeast Wisconsin Railroad Transportation Commission, in lease bij Escanaba and Lake Superior Railroad Co. -- gearriveerd op de ligplaats Historic Shipyard #3, Richmond, CA., opgelegd als LION.



USS MOCTOBI ATF-105, foto: Joe Siesal via navsource.



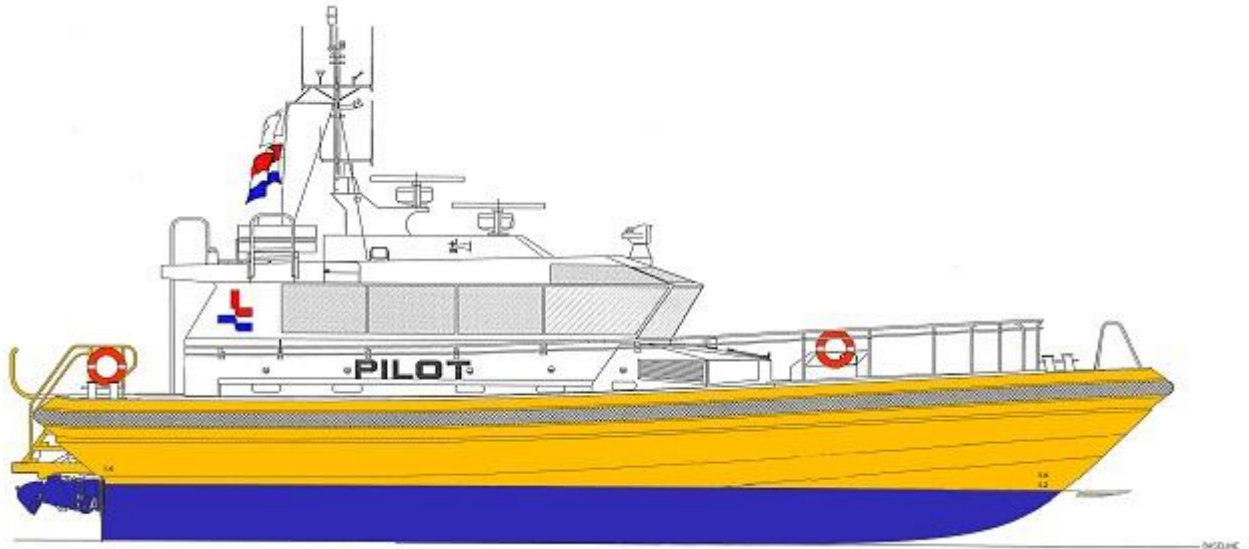
Scheepswerf Barkmeijer YN-327 en YN-328 (HST Staal)

Opdracht voor vijf nieuwe loodstenders voor het Nederlands Loodswezen

Het Nederlands Loodswezen heeft de Friese scheepswerf Barkmeijer de opdracht gegeven voor de bouw van twee stalen en drie aluminium tenders.

De stalen, schroefaangedreven tenders zijn geschikt om in lichte ijscondities te varen. Deze tenders worden hoofdzakelijk in het Noorden ingezet. Tijdens strenge winters vriezen de Wadden en de Eemshaven regelmatig vast. Dankzij de stalen tenders kunnen schepen ook tijdens ijsgang worden beloodst. De aluminium tenders worden voornamelijk ingezet in IJmond, Rijnmond en Scheldemonden.

De aluminium tenders betreft een tweede serie van de vorig jaar in gebruik genomen 'Aquila'-klasse. Het ontwerp van de stalen tenders, afkomstig van het bureau 'Camarc', lijkt op de nieuwe tenders uit de 'Aquila'-klasse maar deze zijn uitgerust met schroeven in plaats van waterjets. Het koelwatersysteem van waterjets vriest namelijk vast bij zeer strenge vorst. De scheepsrump is van staal in plaats van de aluminium uitgeruste zuster-tenders. De stalen tenders halen een topsnelheid van 20 knopen, zo'n 35 km. per uur. Met deze tenders verbetert het Loodswezen de haventoeankelijkheid en draagt daarmee bij aan het succes van de havens van Den Helder, Harlingen, Delfzijl en Eemshaven.



YN-329, YN-330 en YN-331 (HST Aluminium)

De opdracht maakt deel uit van het totale vlootvervangingsprogramma van het Loodswezen. Drie jetgedreven tenders van de 'Aquila'-klasse zijn al in de vaart. De eerste van de drie nieuwe loodsbotten - die ook door Barkmeijer worden gebouwd - komt in het najaar van 2012 in de vaart. Het bouwprogramma geeft een sterke impuls aan de scheepsbouw in het Noorden. Bij het bouwprogramma zijn zo'n 25 toeleveranciers uit Friesland, Groningen en Drenthe betrokken. De financiering geschiedt door de registerloodsen in combinatie met een krediet van de Rabobank Rotterdam. (Informatie en afbeeldingen: Barkmeijer Stroobos B.V.).

IHC Merwede boekt orders voor € 200 miljoen

IHC Merwede heeft onlangs orders voor geavanceerde schepen en equipment in haar kernmarkten bagger en offshore ontvangen ter waarde van € 200 miljoen.

Het betreft opdrachten voor de levering van onder andere een nieuwe pijpenlegger voor Subsea 7, een sleephopperzuiger voor Weeks Marine Inc., USA, een milieuvriendelijke snijkopzuiger voor Zheijang Dredging uit China en een speciale carroussel voor N.V. Koninklijke Boskalis Westminster.

Dit bevestigt voor de onderneming wederom het aanhoudende vertrouwen van de markt in haar innovatieve schepen, geavanceerd equipment en life cycle support.

IHC Merwede heeft van Subsea 7 de opdracht gekregen voor het ontwerp, de engineering en bouw van een nieuwe, geavanceerde pijpenlegger. Het schip heeft een totale lengte van 146 meter, een breedte van 30 meter en een klasse 2 dynamic positioning systeem. Subsea 7 heeft voor IHC Merwede gekozen vanwege de betrouwbaarheid en efficiëntie bij vier eerdere orders. Het schip zal worden ingezet voor de ontwikkeling van diepzee olievelden voor de kust van Brazilië, in opdracht van Petrobras.

In de Verenigde Staten van Amerika heeft IHC Merwede een succes geboekt met een sleephopperzuiger met een hopperinhoud van 6.540 m³ voor Weeks Marine Inc. Weeks heeft een engineering- en componentenpakket gekocht van IHC Merwede, terwijl de partner van IHC Merwede in de VS, BAE Systems, is gecontracteerd voor de bouw van het 109 meter lange en 24 meter brede schip. Hiermee bevestigt IHC Merwede opnieuw de uitvoering van haar strategie ter verdere internationalisatie.

Verder heeft Zheijang Dredging uit China een geavanceerde, milieuvriendelijke snijkopzuiger besteld. Deze is uniek in zijn klasse en geoptimaliseerd om baggerprojecten uit te voeren in vervuilde meren en

reservoirs. De IHC Beaver® 4040 is de eerste snijkopzuiger die is ontworpen voor milieu-baggeren tot een diepte van 40 meter. Deze milieuvriendelijke zuiger zal worden gebouwd in de componentenfabriek IHC China Support in Guangzhou.

Bovendien zijn er door de diverse business units van IHC Merwede opdrachten ontvangen voor gespecialiseerd equipment, waaronder een kabellegstelsel (met behulp van een carousel) voor Koninklijke Boskalis Westminster N.V. De carousel wordt uitgerust met een hydraulisch roller buffersysteem van IHC Engineering Business, wat de betrouwbaarheid verhoogt, kosten verlaagt en de levensduur verlengt. Het equipment zal worden gefabriceerd, geassembleerd en getest in de componentenfabriek IHC China Support in Guangzhou.

Goof Hamers, president-directeur van IHC Merwede: “Deze waardevolle nieuwe projecten zijn een bevestiging van IHC Merwede’s reputatie als ‘technology innovator’ en dat onze klanten de betrouwbaarheid en efficiëntie van onze producten en diensten blijven waarderen. Met deze opdrachten ligt IHC Merwede goed op koers om haar verkoopdoelstellingen voor dit jaar te realiseren. (Bron: rtpapendrecht.nl, 14 December 2011).



SARA MAATJE III 8433631, ENI-nummer 02605075, 10-1929 te water gelaten, 1930 opgeleverd door J.G.J. Wortelboer, Oude Pekela als JO aan M.J. Meijer, Zwolle, IVR nummer, 2201320, 9 ton, 15,00 x 3,90 x . x 1,500 meter, 90 PK, Brons. 11-9-1953 verkocht aan Wed. T.Meijer-Soer & J.Meijer, Zwolle, herdoopt JANJO. 19-6-1959 als JANJO verkocht aan Stichting De Nutsspaarbank, Meppel. 9-5-1962 verkocht aan H.J. Stelt, Maasbracht, herdoopt TONNY. 23-10-1967 verkocht aan B.H.J.C. de Boer, Rotterdam, herdoopt WILLY. 28-5-1970 verkocht aan A.G. Dekkers, Rotterdam, herdoopt AD-D. 14-12-1970 verkocht aan P.W. Vree, Rotterdam, herdoopt ARGO. 8-6-1978 verkocht aan Van Stee Survey & Supply B.V., Harlingen, herdoopt SARA-MAATJE III, roepsein PHIC. 1-1986 verbouwd en verlengd bij Tille Scheepbouw B.V., Kootstertille, 55 BRT, 16 NRT, 22,20 (20,88) x 5,32 x 1,67 x 1,270 meter. 523 kW totaal, 2 x 129 kW, G.M. 6-71 NA, General Motors Corp. (Detroit Diesel Allison Division) NE-62 en 1

x 265 kW, G.M. 8 V-92, General Motors Corp. (Detroit Diesel Allison Division) NE-77. 200- ingebracht bij Coastal Shipping B.V., 2011 verkocht aan Almatug Ltd., vlag: Curaçao (Almatug Monoeci Management SAM, Monaco), roepsein PJOX, 20-12-2011 herdoopt ALMA SARA. (Foto: J. van Haarlem, net na de verlenging).

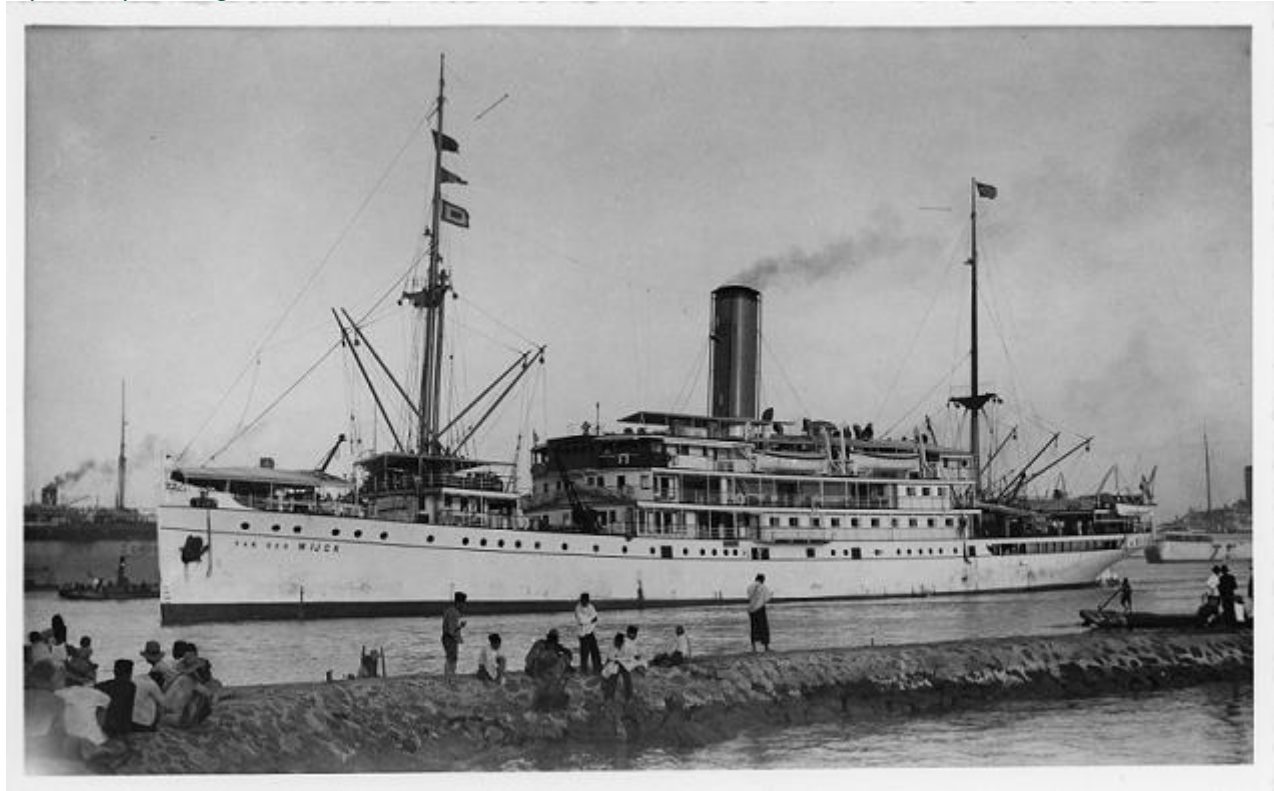


SOUTH 943864, 23-4-2007 kiel gelegd, 31-3-2008 (BV) opgeleverd door Kian Juan Dockyard, Miri Sarawak (KJD 116) als DANGA SOUTH 9 aan Hung Leong Shipping, Miri, Maleisië, 259 BRT, 77 NRT, 2.432 PK, 1.790 kW, 2 Cummins motoren, 2008 verkocht aan South Management B.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Avra Shipping Consultants B.V., roepsein PJKE, 7-2010 onder de vlag van Rusland gebracht, thuishaven: Saint Petersburg, in beheer bij Neptuneflot Co. Ltd., Moskou, 7-2010 naam gewijzigd in SOUTH (in het Russisch CAYC, юг), roepsein UBNG7, 10-7-2010 vertrokken van Moerdijk naar Moermansk, 28-11-2010 gearriveerd te Rotterdam als SOUTH, 3-12-2010 in de Waalhaven te Rotterdam onder de vlag van Curaçao gebracht, roepsein PJKE, 7-7-2011 te Stellendam onder de Russische vlag gebracht, thuishaven: St. Petersburg, roepsein UBNG7, in beheer bij Neptuneflot Company Ltd., Moskou, 10-7-2011 vertrokken naar Moermansk. 3-12-2011 onder de vlag van Curaçao gebracht, roepsein PJKE. (Foto: R. Zegwaard, 7-7-2010).

een kerstkaartje...



een (kerst)kaartje...



VAN DER WIJCK, 11-1921 opgeleverd door Mij. Fijenoord, Rotterdam (288) als VAN DER WYCK aan N.V. Koninklijke Paketvaart Mij., Batavia, 2.596 BRT, 13,5 kn.
20-10-1936 tijdens een reis tussen Soerabaya, Samarang en Tandjung Priok, met passagiers en stukgoed gekapseisd en gezonken bij Tandjong Pakis op 21 mijl ten westnoordwesten van lichtschip Westerloods. (Foto: ansichtkaart, collectie D. Pilkes).



s.s. SIDEREA 5263346 1951-1957 vrachtschip TFCB
Gebouwd 1919, N.V. Haarlemsche Scheepsbouw Mij., Haarlem (55)
86,49 (82,71) x 11,18 x 5,64 x 5,058 meter. 11,5 kn.
2 3-vuurs Schotse ketels: v.o. 381 m², 12,65 kg., N.V. Mij. voor Scheeps- en Werktuigbouw "Fijenoord", Rotterdam.

1.400 IPK, 206 NHP, T 3 cyl, 530, 838 en 1448 x 991, 94 omw/min., N.V. Mij. voor Scheeps- en Werktuigbouw "Fijenoord", Rotterdam.

Besteld door P.A. van Es & Co., Rotterdam als MERWEDE, 23-7-1919 te water gelaten, 1919 tijdens de bouw verkocht aan de N.V. Hollandsche Stoomboot Mij., Amsterdam, 11-1919 opgeleverd als AMSTELSTROOM. 1.568 BRT, 935 NRT, 2.989 DWT.

1925 hermeten: 2.060 DWT.

1934 verkocht aan Eimskipafjelagid "Isafold" H/f, Reykjavik-IJsland, in beheer bij G. Gudjonsson, EDDA, verbouwd bij N.V. Verschure & Co.'s Scheepswerf & Machinefabriek, Amsterdam.

1941 herdoopt FJALLFOSS.

1946 als FJALLFOSS ingebracht bij H/F Eimskipafjelagid Islands, Reykjavik-IJsland.

1951 verkocht aan Sargana Società Armamento Gestione Nav. S.p.A., Genua-Italië, herdoopt SIDEREA.

1957 verkocht aan M.A. Bakhashab, Jeddah-Saoedi Arabië, herdoopt OMMALGORA.

1968 verkocht aan Orri Navigation Lines, Jeddah-Saoedi Arabië, herdoopt STAR OF TAIF.

1969 uit de vaart genomen en ergens laten wegroesten, ruimen en machinekamer volgelopen, 1978 gezonken bij Jeddah, later gelicht door Harms Bergung G.m.b.H., Hamburg (Smit Tak Internationaal Bergingsbedrijf B.V., Rotterdam), 29-6-1978 in diep water bij Jeddah in de Rode Zee laten afzinken. (Foto: collectie F. Schov).

Grootste bulkschip komt toch

Als grootste bulkschip ter wereld zou de 'VALE BEIJING' vorige week voor het eerst de haven van Rotterdam aanlopen. Begin januari 2012 volgt een herkansing met een van haar zusterschepen.

Ze was al ijzererts voor Rotterdam aan het laden toen het misging. Wat er precies fout liep, is nog in onderzoek, maar een scheur in de wand en een lek in de ballasttanks weerhielden de 'VALE BEIJING' er van koers te zetten naar Rotterdam, om bij Ertsoverslag Europoort (EECV) haar lading te lossen.

Naar de aanloop werd uitgekeken, want de 'valemoxen' zijn op dit moment de grootste droge-bulkschepen die er rondvaren.

In maart kwam het eerste exemplaar van de 35 in de vaart, de 'VALE BRASIL'. Inmiddels varen er al zes. De schepen zijn met een dwt van 400.000 ton zwaarder dan de grootste bulker tot nu toe, 'BERGE STAHL', en met 362 meter ook twintig meter langer en met 65 meter anderhalve meter breder. De 'BERGE STAHL' is het schip dat de afgelopen 25 jaar het vaste rondje Ponta da Madeira-Rotterdam voer. Het 365.000 ton zware schip ligt momenteel in dok om vanaf februari voor weer eens vijf jaar tussen Brazilië en Nederland te pendelen. Daarna wordt ze waarschijnlijk gesloopt.

De aanloop van de 'Vale' is dan ook eenmalig. De schepen worden door het gelijknamige Braziliaanse mijnbouwbedrijf dan ook niet gebouwd voor de Europese afzetmarkt, maar voor Azië, meer in het bijzonder China, waar 45% van de productie van het bedrijf terecht komt. (Bron: Nieuwsblad Transport).



RT SAMBA 9454321, 22-9-2009 kiel gelegd, aanvankelijk in aanbouw als EXACT, 17-5-2010 te water gelaten bij ASL Shipyard Pte. Ltd., Singapore onder bouwnummer H895, 26-4-2011 naam gewijzigd in RT TANGO, 29-4-2011 naam gewijzigd in RT SAMBA, 30-6-2011 (GL) opgeleverd aan Kooren Shipbuilding & Trading B.V., Rotterdam, vlag: Malta, roepsein 9HA2771, 377 BRT, 97 DWT, 7.206 EPK, 5.304 kW, 3 x A.B.C. 8DZC, Anglo Belgian Corporation N.V. NE-09. 30-6-2011 (e) verkocht aan ASL Offshore & Marine Pte. Ltd., Singapore, vlag: Malta. 2011 (BV) verkocht aan KST B.V., Singapore, vlag: Malta. 2011 verkocht aan Smit Shipping Singapore Private Ltd., Singapore, 13-12-2011 vlag: Bahamas, roepsein C6ZR4, 13-12-2011 te Singapore herdoopt SMIT KIWI. 20-12-2011 met bemanning van TOS vertrokken naar Zeebrugge.

RT TANGO 9483748, 22-9-2009 kiel gelegd, aanvankelijk in aanbouw als MIDLUM II, 17-5-2010 te water gelaten bij ASL Shipyard Pte. Ltd., Singapore onder bouwnummer H896, 30-6-2011 (GL) opgeleverd als RT TANGO aan Kooren Shipbuilding & Trading B.V., Rotterdam, vlag: Malta, roepsein 9HA2772, 377 BRT, 97 DWT, 7.206 EPK, 5.304 kW, 3 x A.B.C. 8DZC, Anglo Belgian Corporation N.V. NE-09. 30-6-2011 (e) verkocht aan ASL Offshore & Marine Pte. Ltd., Singapore, vlag: Malta. 2011 (BV) verkocht aan KST B.V., Singapore, vlag: Malta. 2011 verkocht aan Smit Shipping Singapore Private Ltd., Singapore, 11-12-2011 vlag: Bahamas, roepsein C6ZR3, 11-12-2011 te Singapore herdoopt SMIT EMOE. 20-12-2011 met bemanning van TOS vertrokken naar Zeebrugge.



m.s. ACHILLES (2) 7413830 1975-1977 sleepboot SJK

Gebouwd 1975, Peters' Scheepsbouw B.V., Kampen (112)

274 BRT 83 NRT

30,99 (27,97) x 9,45 x 4,86 x 3,595 meter.

trekkracht 45 ton, 215,5 ton bunkers, 13 kn.

3.200 EPK, 4.800 IPK, V 16 cyl, 4 tew, 220 x 380, 600 omw/min., Brons 16TD200 (#16005), Appingedammer Brons Motorenfabriek B.V., Appingedam.

1975 besteld door H. Verschoof, Diepenveen, contract overgenomen door Bergnings & Dykeri A/B Neptun, 7-1974 kiel gelegd, 20-12-1974 te water gelaten, 16-12-1975 bouw voltooid als ACHILLES voor Bergnings & Dykeri A/B Neptun, Stockholm, niet in dienst geweest wegens problemen met de machine, 11-11-1976 meetbrief afgegeven onder nummer 17847, 279,75 BRT, 25,20 NRT, 14-12-1977 officieel in de vaart (BV-32N810) als ROUSTABOUT van Towage & Salvage Services, Den Helder (dhr. Kalkman).

1980 verkocht aan Sleepboot Mij. "Zwitserland" B.V., Terneuzen, in beheer bij Willem Muller Sleepdienst B.V., Terneuzen, herdoopt ZWITSERLAND, roepsein PIZR.

1984 in beheer bij Wijsmuller Shipmanagement B.V.

1990 verkocht aan Sociedade Portuguesa de Locacao Financiera S.A., Lissabon-Portugal, herdoopt CATRAIO.

1996 verkocht aan Transportes e Reboques Maritimos Ltd., Viana do Castelo-Portugal, in beheer bij Tinita Transportes e Reboques Maritimos S.A., herdoopt LEÃO DOS MARES, deed o.a. dienst in de haven van Leixões.

1996 zou volgens geruchten verkocht zijn als GURPUR aan Seatrans, Bombay-India.

18-5-2006 tijdens een reis van Zweden naar India liep de sleepboot SEA FALCON 7204254 met ponton FALCON 9933, geladen met 2 kranen, Brest aan om te schuilen voor het slechte weer. De Franse autoriteiten verboden de sleepboot uit te varen. Maanden later, 23-10-2006 (e), kocht Falcon Shipping FZC te Ras al Khaimah, United Arab Emirates de LEÃO DOS MARES om met de ponton verder te varen, bleef onder de vlag van Portugal (Madeira). 1-2007 vertrokken met de ponton FALCON 9933 en sleepboot SEA FALCON van Brest. Niet verder gekomen als La Coruña, 29-5-2007 te La Coruña, aan de ketting gelegd wegens diverse gebreken. 4-12-2007 na reparatie vrijgegeven. 5-12-2008 te La Coruña door de Spaanse haven autoriteiten aan de ketting gelegd. 30-7-2009 aankondiging van gerechtelijke verkoop, inschrijven kon tot 15-8-2009. 8-2009 de LEÃO DOS MARES en SEA FALCON openbaar verkocht door het havenbedrijf van La Coruña. 24-10-2009 aankondiging van sloop. 2010 verkocht aan LUTAMAR (Resistência-Serviços À Navegação Lda., Setubal, Portugal. 5-4-2010 de sleepboten gearriveerd te Lissabon vanaf La Coruña. 5-4-2010 (e) verkocht voor sloop, 2011 gesloopt te Portugal. (Foto LEAO DOS MARES: Scheepsfotoruilbeurs, 8-1997, Leixões).

Acta Marine en Almatug breiden uit in West Afrika

12-12-2011 Acta Marine B.V. en Almatug Ltd. hebben hun samenwerkingsverband in West Afrika uitgebreid door de multicat "COASTAL ASSISTANT" te herpositioneren naar deze regio. Het werkschip zal onder gezamenlijk management van beide partners in West Afrika operationeel zijn.

Al vele jaren werken Acta Marine en Almatug samen in de uitdagende West Afrikaanse markt. Door het partnerschap kunnen betrouwbare en efficiënte workboat services aangeboden worden, welke aan de internationale kwaliteit standaard voldoen, gecombineerd met een uitstekende regionale marktkennis en ervaring.

De COASTAL ASSISTANT heeft inmiddels haar eerste opdracht in de West Afrikaanse markt succesvol afgerond. Deze bestond uit anchor-handling bij een kabelleg project. Aansluitend is het schip op charter gegaan bij een oliemaatschappij om ondersteuning te verlenen bij de aanlanding van een nieuwe offshore pijpleiding. (Acta Marine)



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. 11-12-2011 te Harlingen herdoopt VOS PRODUCER. (Foto: W. Koper, 25-3-2007).





VOS TRAPPER 9391921, Emergency Rescue and Response Vessel (ERRV), afgebouwd door Maaskant Shipyards B.V., Stellendam (553006), 19-3-2008 gedoopt VOS TRAPPER door Josselyne Guéritte (echtgenote van Christian Guéritte, General Manager, Total E&P Nederland B.V.) en opgeleverd aan OFFSHORE SUPPORT VESSELS III B.V., Den Helder, vlag: Liberia, roepsein A8MO2, in beheer bij Vroon Offshore Services B.V., Den Helder, 851 BRT, 425 DWT, 44,40 x 11,00 x 5,50 x 4,250, 1.325 kW, 12 kn., 20-3-2008 vertrokken naar zee. Foto's: R. Koster, 21-12-2011, tijdens het in- en uitvaren van de Middensluis te IJmuiden onderweg naar Oranjewerf Scheepsreparatie B.V. te Amsterdam.



FAIRPLAY-28 9360582, 29-11-2006 (BV) opgeleverd door Astilleros Armon S.A., Navia, (626) als TURM aan Banco Espanol de Credito S.A., vlag: Malta, in beheer bij URAG Unterweser Reederei G.m.b.H., Bremen, 497 NRT, 149 NRT, 34,50 x 31,80 x 4,70 x 4,100 meter, 7.174 EPK, 5.280 kW, Caterpillar 8M25 NE-05, 6-2007 (e) herdoopt LESUM, 17-12-2009 (e) verkocht aan Ocean Koper D.o.o., Koper, in beheer bij Ocean S.r.l., Triëst, Italië, 21-12-2009 (m) herdoopt WULF 7, 6-2011 in charter Fairplay Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchard G.m.b.H./Fairplay Towage B.V., 24-6-2011 (m) herdoopt FAIRPLAY-28. 7-2011 in charter bij Multratug, 8-9-2011 herdoopt MULTRATUG 4. (Foto: F. van Rijsbergen, 14-12-2011, Terneuzen).



DMS CROW (MMSI 246382000), 20-7-2009 opgeleverd door Damen Shipyard Changde Co. Ltd., Changde, China (503119) aan Damen Marine Services B.V., Hardinxveld-Giessendam, 46 BRT, 14 NRT, 16,56 (14,83) x 5,50 x . x 2,140 meter, 1.218 EPK, 896 kW, 2 x Caterpillar C18 NE-08, 11,3 kn., roepsein PBPW, 13-7-2009 te Shanghai samen met DMS ROOK aan boord gezet van de BBC EUROPE om naar Dubai vervoerd te worden, transport verzorgd door Landfall Transport & Towage B.V. te Sliedrecht. 28-12-2010 gearriveerd te Hardinxveld-Giessendam, 2011 verkocht door Damen Marine Service B.V. aan Kuldipsingh Investment N.V., Willemstad-Curaçao, roepsein PJDZ, 4-11-2011 overgedragen, herdoopt KULDIPSINGH 01.



SVEZIA 8521141, 1988 opgeleverd Cant. Navale "Ferrari" S.p.A., La Spezia (56) aan Rimorchiatori Riuniti S.p.A., Napels (Rimorchiatori Riuniti Porto di Genova S.p.A.). 198 BRT, 50 NRT, 148 DWT, 26,85 x 9,50 x . x 5,371, 3.100 EPK, 2 x 6 cyl, 4 tew, 240 x 280, Deutz SBV6M628, Klöckner-Humboldt-Deutz A.K., Keulen. 1995 in beheer bij Kotug B.V., ingezet te Rotterdam. 1999 verkocht aan Kotug Vier B.V., Rotterdam, in beheer bij Kotug Int. B.V., Rotterdam, roepsein PHAK. 2004 in beheer bij Kotug Europe B.V., Rotterdam. 2011 verkocht aan Iskes Towage & Salvage B.V., IJmuiden, 22-12-2011 gearriveerd te IJmuiden. (Foto: M. Coster, 22-12-2011).



HANZE GRONINGEN

9577757

handysize bulker

30-7-2009 besteld bij Shanghai Zhenhua Heavy Industry Co. Ltd., gebouwd door Qidong Daoda Heavy Industry Co. Ltd., 16-4-2011 te water gelaten onder bouwnummer QIDONG DAODA Dd005, 24.180 BRT, 35.000 DWT, hoofdmotor MAN B&W 5S50MC-C8, 14 kn., 19-12-2011 opgeleverd aan Gen Partner Hanzevast 1 B.V., Groningen, in beheer bij Hanzevast Shipping B.V., roepsein PCKR. (Foto: Hanzevast).

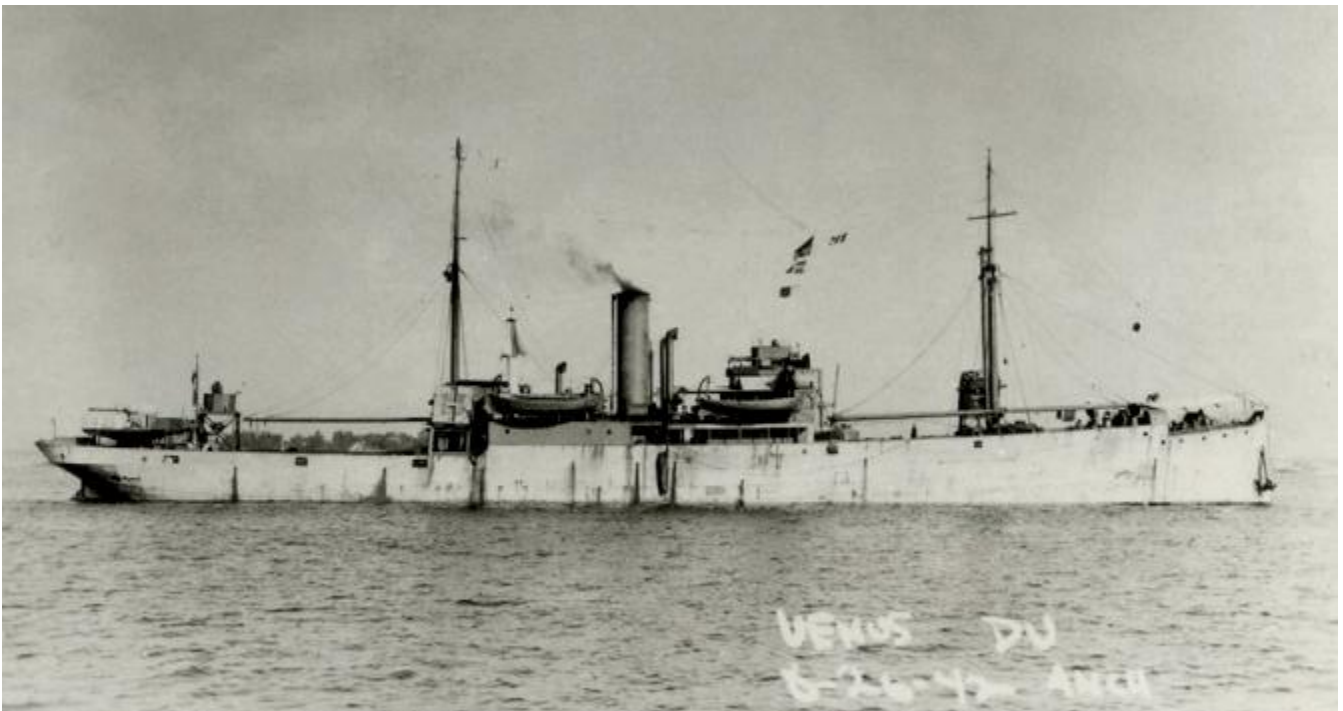
V.N.S. charter

1948 oprichting van een feederdienst tussen diverse havens in de Middellandse Zee, de verdeling: Enrico Sperco & Figlio te Triëst 50%, KNSM 12,5%, SMN 12,5%, RL 12,5% en VNS 12,5%.

De dienst begon in 1948 met 2 schepen in charter, de dienst kreeg de naam Navigazione Triestina per il Levante, de schepen voeren in beheer bij Enrico Sperco & Figlio te Triëst. Als eerste schip kwam de CATERINE MADRE voor 6 maanden in charter, deze begon in augustus 1948. Dat schip had op 15 mei 1948 een Palestijnse haven aangelopen en er werden moeilijkheden verwacht te Port Said. Daarom is de charter vroegtijdig beëindigd. Na 4 rondreizen per 19 oktober 1948 vervangen door de SAN ANTONIO 1.940 DWT.

Al spoedig werd besloten een eigen schip te bestellen, dat in 1950 in de vaart kwam als IRMA. De dienst werd voortgezet als Navigazione E. Sperco S.p.A. In 1952 kwam een tweede, iets groter, eigen schip in de vaart onder de naam ENRI. In 1957 besloot Sperco een derde schip te huren, de NAVALGIULIANO, die begin 1958 op bare-boat basis werd gecontracteerd, met optie tot koop. In 1960 maakten de IRMA, ENRI en CARSO 49 rondreizen.

De V.N.S. trok zich in 1962 terug uit de feederdienst.



s.s. VENUS 1949-1950 vrachtschip PWHG / PIFF

Gebouwd 1907, N.V. Rotterdamsche Droogdok Mij., Rotterdam (10)

1.855 BRT 1.145 NRT 2.870 DWT later: 1.781 BRT 1.034 NRT 2.870 DWT

84,89 (82,40) x 11,64 x (5,69) x . x meter. Half shelterdeck, G 4.276 m³, B 3.964 m³, 9,5 kn.

2 ketels, #23 en #24, de werf. 850 IPK, T 3 cyl, T.E.M., 483, 762 & 1270 x 914, #13 de werf.

7-3-1907 kiel gelegd, 7-9-1907 te water gelaten, 25-9-1907 opgeleverd als VENUS aan N.V. Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Mij., Amsterdam.

3-1918 in beslag in genomen volgens Droit d' Angarie door The Shipping Controller, onder Britse vlag gebracht, in beheer gegeven aan Orders & Handford Ltd., Londen, Lloyd's nummer 142421.

1-1919 terug bij N.V. Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Mij., Amsterdam.

11-4-1949 t/m 9-5-1949 reis 1, charter Feederdienst Triëst-Levant 29 dagen.

10-5-1949 t/m 11-6-1949 reis 2, charter Feederdienst Triëst-Levant 33 dagen.

12-6-1949 t/m 12-7-1949 reis 3, charter Feederdienst Triëst-Levant 31 dagen.

13-7-1949 t/m 16-8-1949 reis 4, charter Feederdienst Triëst-Levant 35 dagen.

17-8-1949 t/m 26-9-1949 reis 5, charter Feederdienst Triëst-Levant 41 dagen.

27-9-1949 t/m 2-11-1949 reis 6, charter Feederdienst Triëst-Levant 37 dagen.

3-11-1949 t/m 4-12-1949 reis 7, charter Feederdienst Triëst-Levant 32 dagen.

5-12-1949 t/m 11-1-1950 reis 8, charter Feederdienst Triëst-Levant 38 dagen.

12-1-1950 t/m 6-2-1950 reis 9, charter Feederdienst Triëst-Levant 26 dagen.

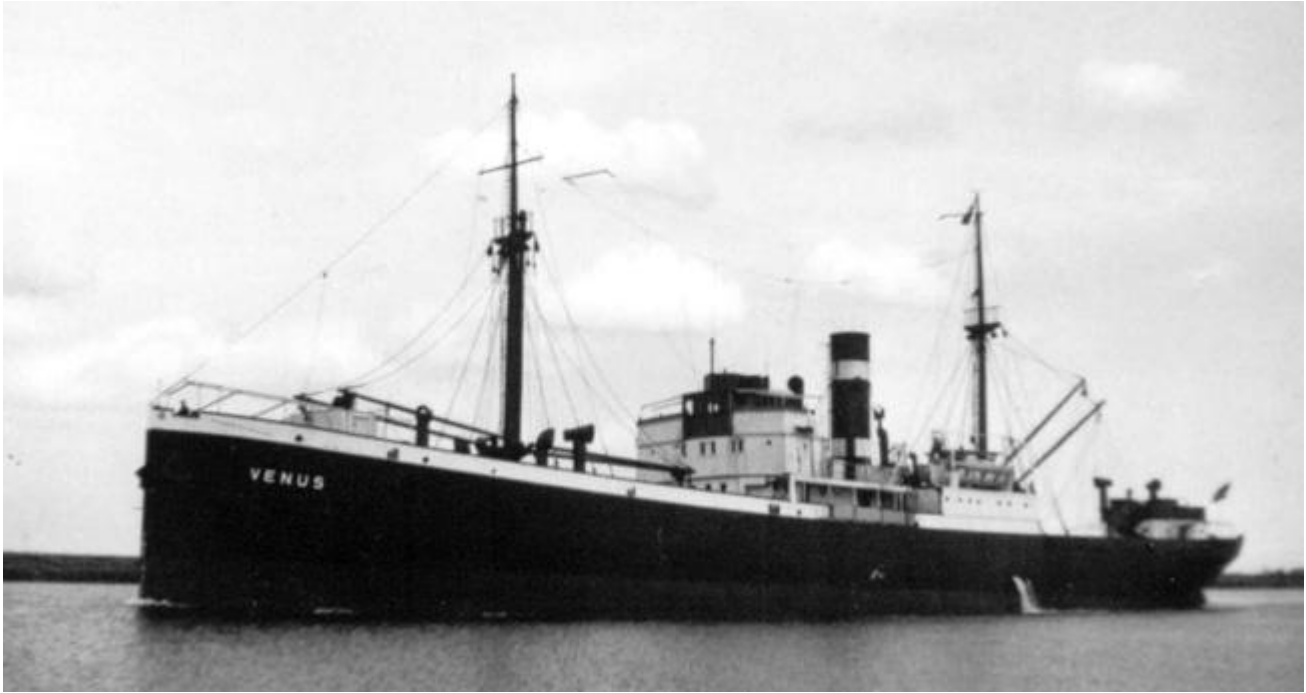
7-2-1950 t/m 7-3-1950 reis 10, charter Feederdienst Triëst-Levant 29 dagen.

8-3-1950 t/m 29-3-1950 reis 11, charter Feederdienst Triëst-Levant 22 dagen.

29-3-1950 uit charter na 11 reizen.

11-1951 verkocht aan F. Italo Croce, Genua-Italië, herdoopt EZILDA CROCE.

1955 verkocht aan Vincenzo Muro fu Nicola, Napels-Italië, herdoopt SOLCHIARO.



1965 verkocht voor sloop naar Italië, 1-1966 aanvang sloop te Triëst, sloop voltooid in maart 1966. (Foto's: USCG en NN).



m.s. MARKELO 5327685 1949-1952 vrachtschip PFUR
 Gebouwd 1943, N.V. T. van Duijvendijk's Scheepswerf, Lekkerkerk (33)
 1.000 BRT, 620 NRT. 63,53 (59,14) x 10,24 x 4,40 x . meter. 1 ruim, G 2.049 m³, B 1.844 m³, 1
 laadboom van 3 ton en 4 van 2 ton SWL, 54,5 ton bunkers, 10 kn. 875 EPK, 653 kW, 7 cyl, 4 tew, 390 x
 620, N.V. Werkspoor, Amsterdam. Kiel gelegd als MARKELO voor N.V. Stoomvaart Mij. "Noordzee",
 Amsterdam, tijdens de bouw overgedragen aan Bugsier Reederei und Bergungs A.G., Hamburg als
 EILENAU, nog voor voltooiing in beslag genomen door de Kriegsmarine en verbouwd tot Sperrbrecher, 3-
 1944 ingezet als SPERRBRECHER 154 bij 8. Sperrbrecherflottille van de Kriegsmarine. 1945 na de
 bevrijding ingedeeld bij German Mine Sweeping Administration. 1-11-1946 overgedragen aan de Staat
 der Nederlanden. 8-1948 opgeleverd als MARKELO aan N.V. Stoomvaart Mij. "Noordzee", Amsterdam . 4-
 2-1949 te Amsterdam in charter bij de V.N.S. voor de kustvaart te Oost-Afrika, door de V.N.S. aangepast
 voor de vaart in Oost-Afrika, tijdens de reis naar Oost-Afrika door het slechte weer schade opgelopen
 aan de motor. 1949 optie tot charter met 1 jaar verlengd. 10-1951 door uitvallen van de HOLLAND voor
 6 maanden in bare-boat charter. 1962 verkocht aan A/S Rask, Haugesund-Noorwegen, in beheer bij
 Sigvald Risanger herdoopt SIGVALD II. 1969 verkocht aan Yew Lian Shipping Co. (Private) Ltd.,
 Singapore, herdoopt POWER. 1985 verkocht voor sloop te Jurong, gesloopt door National Shipbreakers
 Pte. Ltd., de sloop begon 27-4-1985. (Foto: NN).



ALBANYBORG 9466300, 20-6-2010 te water gelaten bij Hudong-Zhonghua Shipbuilding Co. Ltd. te Shanghai onder bouwnummer H1574A, 13e in serie van 17.500 DWT vrachtschepen, 20-9-2010 opgeleverd aan Scheepvaartonderneming Albanyborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, roepsein PCEY, 11.885 BRT, 17.300 DWT, 7.500 kW, Wärtsilä 6L46F, 17 kn., de eerste reis ging met stukgoed van Shanghai naar Punto Quilla, Argentinië. 11-2011 te San Antonio, vanwege een charter bij CCNI, herdoopt CCNI TOLTEN. (Foto's: L. Varekamp, 22-12-2011 binnenkomend voor Beatrixhaven, Steinweg).

