

SCHEEPSFOTORUILBEURS



ZEEBRIEF#27

8 JANUARI 2012



ATAGUN 9469209, tankschip, 28-5-2008 (BV) opgeleverd door Yildirim Gemi Insaat San. A.S., Istanbul (111) als ATAGUN aan Ata Shipping Co. Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij MRC Denizcilik Turizm, Istanbul, roepsein 9HPK9, 1.543 BRT, 2.204 DWT, 2.147 m³, 1.630 EPK, 1.200 kW, Wärtsilä, 12 kn., 10-2010 in commercieel beheer bij North Sea Tankers B.V., Krimpen a/d IJssel. 4-1-2012 tijdens een reis van Rotterdam naar Trondheim in de monding van de Nieuwe Waterweg problemen met de machine opgelopen, door de sleepboten UNION 7 en THAMESBANK naar Schiedam gesleept, 5-1-2012 na vertrek weer problemen met de machine ondervonden en geankerd in de Europoort, door de sleepboten SMIT EBRO en SMIT CHEETAH afgemeerd in het Beerkanaal.

(Foto: R. Zegwaard : <http://tugfoto.blogspot.com>).

FLINTERBRIGHT 9279422, 3e in serie van 5 stuks, casco gebouwd bij Marine Products Yard, Gdansk, Polen, 7-3-2004 casco gearriveerd te Delfzijl achter de sleepboot ODYSEUSZ, 8-3-2004 naar Hoogezand om afgebouwd te worden, 21-6-2004 verhaald van Hoogezand naar Delfzijl, 22-6-2004 proefvaart op de Eems, 26-6-2004 te Delfzijl gedoopt FLINTERBORG door mevr. Jolanda Otto Snelleman (echtgenote van Bart Otto, medevenoot van de Flinter Groep) en opgeleverd door Bodewes Scheepswerven B.V., Hoogezand (636) aan Rederij Flinterborg B.V., Loppersum, roepsein PHAN, in bevrachting bij Ancora Shipping B.V., Rotterdam voor Peter van Niejenhuis, Loppersum, 26-6-2004 vertrokken naar Gdansk om kolen te laden met bestemming New Ross, Ierland. 10-3-2007 geladen met houtpulp vertrokken van Sint Petersburg, kort na vertrek in aanvaring gekomen met de AMANDA (ANT-05), liep daarbij forse schade aan het achterschip op, de lading gelost te Kotka en daar geïnspecteerd. 2008 verkocht aan

Flinterbright B.V., Rotterdam, in beheer bij Flinter Management B.V., Barendrecht, 5-2-2008 gearriveerd te Emden en daar herdoopt FLINTERBRIGHT, de AMANDA liep nauwelijks schade op en vervolgde, na inspectie, de reis naar Spanje. 1-2012 te Gent, vanwege een charter, herdoopt FAST GILLES, 3-1-2012 om 20:06 uur onder die naam vertrokken naar Antwerpen.



DEPENDENT 9341782, 30-10-2006 vertrokken van de werf te Leer voor een werfproefvaart, 31-10-2006 om 08:00 uur vertrokken van Delfzijl voor de technische proefvaart op de Eems, 2-11-2006 vertrokken van Delfzijl naar Harlingen, 3-11-2006 te Harlingen gedoopt VERITAS en opgeleverd door Ferus Smit Leer G.m.b.H. (370) aan Rederij Switynk B.V., in beheer bij Flinter Groningen B.V., Paterswolde voor F.S. Switynk, roepsein PHGP, 2.999 BRT, 4-11-2006 vertrokken op de 1e reis. 2008 verkocht aan Schalk Shipping B.V., Geldermalsen, in beheer bij Flinter Shipping B.V., Rotterdam, 1-7-2008 overgedragen, 4-8-2008 herdoopt DEPENDENT, roepsein PHGP. 1-1-2012 in bevrachting bij NedNor B.V., Groningen, in beheer bij Flagship Management Co. B.V., Farmsun (Management Facilities Group). (Foto: R.E. Zwama, 16-4-2007).

GLOBAL TAURUS 9570565 (NB-170), tankschip, 26-10-2010 te water gelaten te China bij Yizheng Yangzi Shipbuilding Co. Ltd. onder bouwnummer YZCB-2008-3600-I, 1e Duplex Stainless Steel Chemical Tanker in serie van 4 stuks, 12-12-2011 opgeleverd als GLOBAL TAURUS aan Global Taurus Shipping Ltd., Gibraltar, roepsein ZDKJ6, in beheer bij Unifleet B.V., Krimpen a/d IJssel, 3.595 BRT, 1.466 NRT, 4.800 DWT, 102,50 (96,50) x 15,20 x 7,20 x 5,800 meter, 3.506 EPK, 2.580 kW, MAN B&W 6L21/31, ZGPT Diesel H.I. Co. Ltd., Hangzhou, Zhejiang Province, 12 kn. (Foto: Unifleet).





MAERSK ERIMO 9163556, besteld door Hartmann Schiffahrtsges.m.b.H., Leer, tijdens de bouw overgenomen, 12-9-1996 kiel gelegd, 22-12-1996 te water gelaten, 8-4-1997 proefvaart en opgeleverd door Mawei Shipyard, Fuzhou (4304) als JOHANNES BOELE aan Rederij Habo B.V., Rotterdam, in beheer bij Feederlines B.V., Groningen voor Joh. Boele B.V., genoemd naar oprichter van het bedrijf Joh. Boele. 18-12-1997 tijdens een reis van Miami naar Puerto Limon bij het afmeren te Cristobal tegen pier 8 gevaren, 3-1-1998 tijdelijke reparaties voltooid en vertrokken. 6-3-1998 herdoopt SEABOARD ATLANTIC. 6-1998 einde charter, herdoopt JOHANNES BOELE. 9-10-1998 in charter bij Universal Africa Lines, herdoopt UAL ANGOLA. 14-3-1999 gearriveerd in de Sloehaven te Vlissingen en uit charter Universal Africa Lines, uit beheer bij Feederlines B.V., Groningen, 15-3-1999 te Vlissingen herdoopt JOHANNES BOELE, in beheer bij Confidence Ship Management Co. B.V., Rotterdam (Van Weelde Chartering B.V., Rotterdam). 17-3-1999 gearriveerd te Rotterdam, 19-3-1999 vertrokken naar Bremen om te laden voor Warri, Nigeria. 9-6-1999 herdoopt MERCOSUL URUGUAY. 22-6-1999 in charter P&O Nedlloyd B.V. 2000 verkocht aan Boele Dredging Contractors B.V., Rotterdam, in beheer bij Workships Contractors B.V., Rotterdam. 13-2-2002 na vertrek uit Guayaquil problemen met de besturing, voor anker gegaan voor inspectie, geconstateerd dat circa 60% van het roer was verdwenen, terug naar Guayaquil voor te lossen en repareren bij Braswell Dry Dock. 11-2004 in beheer bij Naess Shipping (Holland) B.V. 2-2005 verkocht aan P&O Nedlloyd B.V., Rotterdam, in beheer bij Blue Star Ship Management B.V., Rotterdam voor Boele Dredging Contractors B.V. 23-12-2005 gearriveerd in de Alexanderhaven te Rotterdam, 24-12-2005 te Rotterdam herdoopt MAERSK ERIMO. 2010 verkocht aan Maersk Line UK Ltd., Rotterdam, in beheer bij Maersk Ship Management B.V., Rotterdam. 4-1-2012 (GL) herdoopt GLOBAL AZTEC. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 14-3-1999, Sloe, Vlissingen).



links: aanloop Bloemhofbrug t.h.v. Ten Post



rechts passage Bloemhofbrug



PW18, sleepboot GRUNO en transport PAULA ANNA

passage Woltersum



Het transport met de PAULA ANNA onderweg van Delfzijl naar Bodewes Jachtwijk in Martenshoek. Het transport is op 2 januari 2012 om ca. 05:30 uur vertrokken van Delfzijl, via de Zeesluizen en het Eemskanaal naar de bestemming, Martenshoek waar het schip afgebouwd gaat worden. De sleepboten WATERGEUS en WATERSTAD van Wagenborg Sleepdienst B.V. verzorgden het transport, de PW18 regelde de verkeersbegeleiding en de sleepboot GRUNO (met ponton EEMSMOND 1 (van Bijma sleepdienst) voor de passage van bruggen en kunstwerken. (Bron en foto's: B.H.F. Spruit, Delfzijl).

SKAGERN 8906298, casco gebouwd Scheepswerf Bijlsma B.V., Wartena (652), besteld door Sandfirden Holding B.V., 12-7-1990 opgeleverd door B.V. Scheepswerf "Ferus Smit", Foxhol (278) als SKAGERN aan Sandfirden Holding B.V., 12-7-1990 verkocht aan Nacady Shipping N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Sprante Schifffahrts-Verwaltungs G.m.b.H. 1993 verkocht aan Erwin Diedrich Strahlmann, Antigua & Barbuda, herdoopt CADY. 1993 verkocht aan Phoenix Reederei Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua & Barbuda, 5-9-1997 herdoopt EVERSMEER. 2005 verkocht aan Hansa Chartering Ltd., Valletta-Malta. 2005 verkocht aan Klip Marine Shipmanagement Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Klip Marine OÜ, Tallinn, Estland, 4-11-2005 (GL) herdoopt KAIE, 11-11-2005 gearriveerd te Moerdijk. 24-1-2010 (e) in beheer bij Hansa Ship Management OU, Tallinn.



3-1-2012 tijdens een reis van Antwerpen naar Frederiksværk om 03:00 uur bij Brunsbüttel op de ankerplaats in aanvaring gekomen met de ALTELAND (8922010, reis Ceuta-Sundsvall), tijdens het ten anker komen door de stroom gegrepen en met het achterschip de ALTELAND geraakt, daarna raakte de schroef van de KAIE verward in de ankerketting van de ALTELAND die afgebrand moest worden. De ALTELAND meerde af te Brunsbüttel voor inspectie van GL en ging de schade repareren bij scheepswerf Lindenau G.m.b.H., de KAIE bleef op de ankerplaats voor onderzoek door duikers. (nb, 14-2-2005, het m.s. ALTELAND (8922010, Jens & Meyer, Drochtersen, bouwjaar 1990, 5.599 BRT) kwam bij Brunsbüttel aan de ingang van het Kieler Kanaal in aanvaring gekomen met de BOTHNIABORG 9267728). (Foto: R. Zegwaard, 3-5-2008, Kieler Kanaal, <http://merchantshipsphoto.blogspot.com/>).



NIVOSA 8300602, tankschip, 6-1984 opgeleverd door Mitsubishi Heavy Industries Ltd., Nagasaki (1921) als NIVOSA aan Shell Co. of Australia Ltd., Melbourne, thuishaven: Sydney, N.S.W., in beheer bij ASP Ship Management, Melbourne, roepsein VJNV, 72.609 BRT, 32.974 NRT, 124.754 DWT, 265,18 (255,40) x 45,75 x 21,11 x 15,622 meter, 13 tanks, 136.414 m³, 3 ladingpompen, totaal 12.000 ton/uur, 450 en 2.380 ton bunkers, verbruik 46,5 ton bunkers, 14 kn., 16.000 EPK, 11.769 kW, 6 cyl 2 tew, 760 x 2200, Sulzer 6RTA76, Mitsubishi Heavy Industries Ltd., Kobe. 6-3-2008 (e) verkocht aan Partankers V AS,

Bahamas, in beheer bij V Ships UK Ltd., herdoopt BALLINA. 6-4-2009 (e) opgelegd te Labuan. 16-8-2010 (e) verkocht aan Ballina Ltd., Bahamas, in beheer bij SBM Production Contractors Inc., Marly, Zwitserland. 12-2011 verkocht voor sloop te Alang, India, 13-1-2012 ETA te Bhavnagar. (Foto: collectie A. Niemantsverdriet).



TIM 7821049, 9-10-1979 te water gelaten, 16-11-1979 opgeleverd door Scheepswerf- en Reparatiebedrijf "Harlingen" B.V., Harlingen (53) als ST. MICHAEL aan Rederij St. Michael, Harlingen (Geert Timmer), roepsein PHTM, 826 BRT, 478 NRT, 1.150 DWT, 940 EPK, Mitsubishi S12NTA, Mitsubishi Heavy Industries Ltd. #0047. 1982 nieuwe hoofdmotor: 750 EPK, Deutz SBA12M816. 1989 nieuwe hoofdmotor: 750 kW, Cummins Engine Co. Ltd., Cummins, Indiana, 10,5 kn. 31-8-1989 verkocht aan Klaas Bernhard Bos, Workum, roepsein PFCN, herdoopt JEANETTE B. 8-1990 verkocht aan Treffer Shipping N.V., Willemstad-N.A., roepsein PJJY, herdoopt ST. MICHAEL. 9-1994 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming Tim, Groningen, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, roepsein PHYW, herdoopt TIM. 2000 thuishaven en vlag: Willemstad-N.A., roepsein PJJY. 27-11-2000 verkocht aan Alcorn Shipping Ltd., Kingstown-St. Vincent and the Grenadines, herdoopt CELICA, roepsein J8B2228. 2008 in beheer bij C.J. Helt & Co., Svendborg. 2010 in beheer bij T-RED A/S, Svendborg. 24-2-2011 gearriveerd te Frederikshavn en opgelegd, 5-1-2012 overgedragen aan Jatop A.p.S. (Orlas Produktforretning) te Frederikshavn om gesloopt te worden. (Foto: B. Mikkelsen, 20-9-2011, Frederikshavn).



NRC 22-6-1897, IJmuiden, 21 juni. Door de sleepboot IJMUIDEN is hier binnengesleept het wrak van een verlaten Zweeds barkschip. Het is beladen met delen, vol water, en geheel masteloos. Het werd aangetroffen op 16 Duitse mijlen van hier. Op de spiegel staat: CARL – Rönne. (Denemarken).

NRC 23-6-1897, IJmuiden, 21 juni. Het schip CARL is hier heden door de sleepboten IJMUIDEN en SIMSON binnengebracht. Voor zover waar te nemen, blijkt het schip te zijn de Deense driemastschoener CARL, gevoerd geweest door kapt. Sholander en thuis behorende te Rönne. Het schip is door de sleepdienst aan de strandvonderij overgegeven.

NRC 15-7-1897, IJmuiden, 13 juli. Het schip CARL wordt morgenochtend opgesleept naar Amsterdam.

NRC 4-8-1897, Amsterdam, 2 augustus. Het masteloos en verlaten te IJmuiden binnengebrachte Deense driemast schoenerschip CARL zal met de nog aan boord zijnde inventaris de 9e dezer publiek worden verkocht.

NRC 12-8-1897, Amsterdam, 11 augustus. De op de 9e dezer geveilde Deense driemast schoener CARL, die 21 juni verlaten te IJmuiden werd binnengebracht, is verkocht voor NLG 1050 (bij opbod NLG 700, en in slag NLG 350). Koper: de makelaar Alb. Vinke alhier. (Bron: Marhisdata).



s.s. KATWIJK (2) 1921-1952 vrachtschip PFHT
Gebouwd 1921, Jonker & Stans, Hendrik Ido Ambacht (144)
1.593 BRT 1.161 NRT 2.575 DWT
(77,29) x 11,67 x 5,90 x 5,159 meter.
G 3.171 m³, B 2.888 m³, 8,5 kn.
2 ketels, v.o. 288 m², 12,75 atm.
850 IPK, 3 cyl, T.E.M., 444, 739 & 1170 x 916, N.V. Machinefabriek "Bolnes" v/h J.H. van Cappellen, Bolnes.
1921 te water gelaten als OOSTENBURG voor rekening van N.V. Bureau Wijsmuller, 's-Gravenhage, tijdens de bouw verkocht, 2-1921 opgeleverd als KATWIJK aan N.V. Stoomvaart Mij. "Katwijk", Rotterdam, in beheer bij Erhardt & Dekkers, Rotterdam.
1931 ingebracht bij N.V. Stoomvaart Mij. "Wijklijn", in beheer bij Erhardt & Dekkers, Rotterdam.
18-4-1940 vertrokken van Philadelphia naar Rotterdam, 10-5-1940 tijdens de reis bestemming gewijzigd en onder gezag gesteld van de Britse Ministry of Transport en Admiralty, ingezet voor aftocht van Engelse militairen uit Duinkerken. Voer tijdens de oorlog in veel konvoeien maar kon die vaak niet bijhouden en voer zodoende meestal alleen. 1944 troepen en materiaal naar Normandië gebracht. 1945 het enigste schip dat onbeschadigd de oorlog overleefde en te Rotterdam arriveerde.
1952 verkocht aan Rederi A/B Vulcan, Stockholm-Zweden, in beheer bij R. Törnqvist, herdoopt ETNA, officieel nummer 9315.
19-1-1954 tijdens een reis van Garston naar Aarhus, geladen met cokes, in slecht weer gestrand en gezonken te Sgeir Inoe op 3 mijl ten oosten van Scalpay Island, Hebrides, de opvarenden zijn gered door de reddingboot. (Foto's: collectie F. Schov en Marhisdata).





m.t. ELUSA 5608308 1936-1941 tankschip PDXI

Gebouwd 1936, N.V. Dok- en Werf Maatschappij Wilton-Fijenoord, Schiedam (656)

6.235 BRT 3.593 NRT 9.130 DWT (130,56) x 16,59 x 9,45 x 7,803 meter.

2.800 EPK, 377 NHP, 6 cyl, 4 tew, 650 x 1400, M.A.N. type 4S
CSA6, de werf. (Foto: rechts).

12 kn.



Gebouwd in een dok, voor het opdrijven zie:

http://www.openbeelden.nl/media/97689/Tewaterlating_van_twee_schepen_voor_de_Koninklijke_Shell_de_Miralda_en_de_Elusa

7-1936 opgeleverd aan N.V. Petroleum Mij. "La Corona", 's-Gravenhage. Brandmerk: 632 Z 'S HAGE 1936. "E" klasse met als andere tankschepen de ENA, ERINNA (1), ETREMA (1) en EULOTA (1).

27-4-1941 vertrokken van Curaçao naar Manchester onder gezag van kapitein J.J. Beckeringh, geladen met gasolie, 10-5-1941 vertrokken van Halifax in konvooi HX.126 naar Liverpool, aan dat konvooi namen deel 37 koopvaardijsschepen en 18 escortevaartuigen, waaronder de EEMLAND (bouwjaar 1906, 4.188 BRT, geladen met stukgoed, 20-5-1941 achterop geraakt) en SALANDO (bouwjaar 1920, 5.272 BRT, geladen met staal, teruggekeerd naar Halifax).

De Duitse onderzeeboot U-94 (Herbert Kuppisch) ontdekte op 19 mei 1941 het konvooi dat toen voer op 250 mijl ten zuiden van Groenland.

20-5-1941 ten zuiden van Cape Farewell vuurde de Duitse onderzeeër U-556 om 14:48, 14:50 en 15:16 uur een aantal torpedo's af op konvooi HX.126 en raakte de DARLINGTON COURT en COCKAPONSET die zonken, BRITISH SECURITY, geladen met 11.200 ton benzine en kerosine explodeerde vlak bij de



ELUSA en zonk later. Kapitein Arnold James Akers, 48 bemanningsleden en 4 kanonniërs kwamen daarbij om het leven. De U-556 zonk op 27-6-1941 door dieptebommen afgeworpen door de Britse korvetten HMS NASTURTIUM, HMS CELANDINE en HMS GLADIOLUS (5†).

21-5-1941 de Duitse onderzeeër U-93 (Ltz. 1e klasse Claus Korth) trachtte urenlang in een goede positie te komen om het konvooi aan te vallen, de eerst afgevuurde torpedo mistte doel, bij een tweede aanval om 05:22 uur vuurde de U-93 2 torpedo's af op een tanker en een vrachtschip die ook niet het doel troffen, één van die torpedo's trof wel om 05:29 uur de ELUSA waarop brand uitbrak, voornamelijk het achterschip brandde met de accommodatie van de bemanningsleden, volgens de regels zette de bemanning de machine stil, een aantal opvarenden van het achterschip wilden niet wachten op de orders om het schip te verlaten en lieten de bakboordsloep zakken en verlieten de brandende tanker, ook zonder orders te hebben ontvangen liet de Chinese bemanning van het middenschip de S.B. reddingboot zakken en roeiden weg voordat de rest kon instappen, denkend aan het lot van de BRITISH SECURITY wilden ze geen tijd verspillen, de overige opvarenden vonden een plaats in de andere reddingboot, alleen de kapitein bleef aan boord, hij gooide de belangrijkste papieren overboord en wist de slagzij naar stuurboord te verminderen, rond 06:00 uur (20-30 minuten na de inslag) verscheen een Brits escortevaartuig bij de ELUSA en nam de bemanning van de 3 reddingboten en de kapitein aan boord, bleef vervolgens stand-by, bij daglicht bleek dat de 1^e hwtk. ontbrak en is als vermist opgegeven (waarschijnlijk verrast door het vuur), 2 Chinese opvarenden (3^e kok en donkeyman) verdronken bij een poging in de reddingboot te komen, in de morgen gingen de kapitein, 12 stuurman en 2^e hwtk. terug aan boord van de ELUSA en inspecteerden de toestand, de ketel was nog in goede staat maar het schip kon onmogelijk meer op eigen kracht varen, de grote afstand tot sleepboothulp maakte gedwongen vertrek noodzakelijk en lieten de tanker drijvend achter, de ELUSA zonk laten in positie 58.30 NB. en 38.10 WL., waarschijnlijk op 23-5-1941. Van de 54 opvarenden overleefde er 49 de aanval van de U-93. De 49 overlevenden zijn op 25-5-1941 aan wal gezet te Reykjavik. Het konvooi arriveerde 28-5-1941 te Liverpool met verlies van 7 koopvaardijschepen.

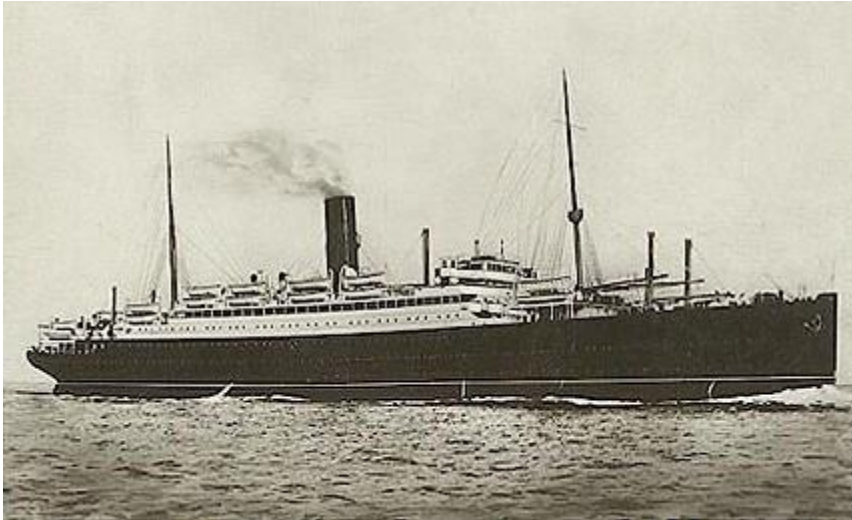


Naast de BRITISH SECURITY, COCKAPONSET en DARLINGTON COURT (U-566) (foto: uboat.net) zijn ook de JOHN P. PEDERSEN (NOR-30, 6.128 BRT, stookolie, U-94), NORMAN MONARCH (GBR-37, 4.718 BRT, graan, U-94) en ROTHERMERE (GBR-38, 5.356 BRT, geladen met staal en papier, U-98) tot zinken gebracht door Duitse onderzeeboten. De U-93, die 8 schepen met een totaal van 43.392 BRT tot zinken bracht, zonk 15-1-1942 op de North Atlantic, in positie 36.10 NB. en 15.52 WL. door toedoen van dieptebommen die HMS HESPERUS afwierp, daarbij vielen 6 slachtoffers en 40 bemanningsleden overleefden de aanval.

Van het konvooi keerde, buiten de SALANDO, ook de WINONA COUNTY (GBR-19, 6.159 BRT, geladen met tarwe) terug. Op 20-5-1941 raakten de BRITISH FREEDOM (GBR-28, 6.985 BRT, geladen met stookolie) en RIBERA (GBR-40, 5.559 BRT, geladen met graan en meel) uit het konvooi, dat overkwam ook de BARNBY (GBR-40, 4.813 BRT, geladen met meel). Wel arriveerden te Liverpool de ATHELPRINCESS (GBR-29, 8.882 BRT, melasse), BARON CARNEGIE (GBR-25) 3.178 BRT, tarwe), BARON ELGIN (GBR-33, 3.942 BRT, suiker), BENTE MÆRSK (GBR-28, 5.722 BRT, aardolie), BRITISH SPLENDOUR (GBR-31, 7.138 BRT, benzine), DORELIAN (GBR-23, 6.431 BRT, stukgoed), EMPIRE KUDU (GBR-19, 6.622 BRT, fosfaat), GRETAVALLE (GBR-28, 4.586 BRT, staal), HADA COUNTY (NOR-21, 4.853 BRT, stukgoed), HAVSTEN (NOR-30, 6.161 BRT, stookolie), HINDUSTAN (GBR-40, 5.245 BRT, tarwe), KARABAGH (GBR-32, 6.427 BRT, petroleum), MORGENEN (NOR-30, 7.093 BRT, petroleum), NICOYA (GBR-29, 5.364 BRT, stukgoed), REGENT PANTHER (GBR-37, 9.556 BRT, petroleum) en

TONGARIRO (GBR-25, 8.720 BRT, stukgoed) en WESTPORT (GBR-18, 5.665 BRT, ex konvooi SC.31). De ROSEWOOD (GBR-31, 5.989 BRT, voer door naar IJsland).

Escortevaartuigen vanaf 10-5-1941: HMCS CHAMBLY (K 116) korvet, Royal Canadian Navy, HMS NORTHERN GEM (FY 194) ASW Trawler, Royal Navy, HMS NORTHERN WAVE (FY 153) ASW Trawler, Royal Navy, HMCS ORILLIA (K 119) korvet, Royal Canadian Navy, HMS TRIBUNE (N 76), onderzeeër, Royal Navy en HMS AURANIA (F 28) Armed Merchant Cruiser, Royal Navy (10-5-1941 t/m 21-5-1941).



HMS AURANIA (F 28) (foto: uboat.net) passagiersschip van Cunard White Star Ltd., Liverpool-U.K., 6-2-1924 te water gelaten, 30-8-1939 gevorderd door The Admiralty, 2-10-1939 verbouwing gereed en in dienst bij Royal Navy, 20-10-1942 over naar The Admiralty als repair ship, 11-1942 herdoopt ARTIFEX, 12-1960 verkocht voor sloop naar Italië, 7-1-1961 vertrokken van Rosyth achter een sleepboot naar Spezia om gesloopt te worden. De HARPAGUS fungeerde als rescue ship, 4-1940 opgeleverd door Bartram & Sons Ltd., Sunderland (282) als HARPAGUS

aan Gowland S.S. Co. Ltd., Londen-U.K., in beheer bij J. & C. Harrison Ltd., 5.173 BRT, 20-5-1941 geladen met graan in konvooi HX.126 getorpedeerd door de U-94 en gezonken in positie 56.47 NB. en 40.55 WL. Ook het vrachtschip TOWARD voer mee als rescue ship, 6-1923 opgeleverd door A. Stephen & Sons Ltd., Glasgow (502) als TOWARD aan Clyde Shipping Co. Ltd., Glasgow-U.K., 1.571 BRT, 7-2-1943 als rescue ship in konvooi SC.118 getorpedeerd door de U-402 in positie 55.13 NB. en 26.22 WL.

Escortevaartuig vanaf 20-5-1941: HMS MALCOLM (D 19) torpedobootjager, Royal Navy (tot 22-5-1941).

Escortevaartuigen vanaf 21-5-1941: HMS ARABIS (K 73) korvet, Royal Navy (tot 23-5-1941), HMS BURNHAM (H 82) torpedobootjager, Royal Navy (tot 22-5-1941), HMS BURWELL (H 94) torpedobootjager, Royal Navy (tot 26-5-1941), HMS HELIOTROPE (K 03) korvet, Royal Navy (tot 23-5-1941), HMS MALLOW (K 81) korvet, Royal Navy (tot 23-5-1941), HMS VERBENA (K 85) korvet, Royal Navy (tot 23-5-1941).

Escortevaartuig vanaf 22-5-1941: HMS SCIMITAR (H 21) torpedobootjager, Royal Navy (tot 24-5-1941).

Escortevaartuigen vanaf 23-5-1941: HMS DIANELLA (K 07) korvet, Royal Navy, HMS GLADIOLUS (K 34) korvet, Royal Navy (tot 26-5-1941), HMS KEPPEL (D 84/I 84) torpedobootjager, Royal Navy (tot 26-5-1941), HMS KINGCUP (K 33) korvet, Royal Navy (tot 28-5-1941), HMS LADY ELSA (FY 124) ASW Trawler, HMS SABRE (H 18) torpedobootjager, Royal Navy (tot 27-5-1941), HMS SPRINGBANK Anti-Aircraft ship, Royal Navy.

Escortevaartuig vanaf 26-5-1941 tot 28-5-1941: HMS VENOMOUS (D 75) torpedobootjager, Royal Navy. (Foto ELUSA met BB voor de sleepboot DRECHT en SB voor een Wilton boot, waarschijnlijk de DRYDOCK III, (foto's: collectie A. Niemantsverdriet).

s.s. DRECHT (6) 1936-1941 sleepboot

Gebouwd 1936, N.V. Scheepswerf & Gashouderbouw v/h Jonker & Stans, Hendrik Ido Ambacht (241)

85 BRT - NRT - DWT 44 ton

23,00 x 5,80 x 3,00 x 2,800 meter.

haven- kustsleepboot, 35 ton (kolen)bunkers, 6 bemanningsleden, 9,5 kn.

ketel: v.o. 131 m², 14,5 atm., N.V. Machinefabriek "Bolnes" v/h J.H. van Cappellen, Bolnes.

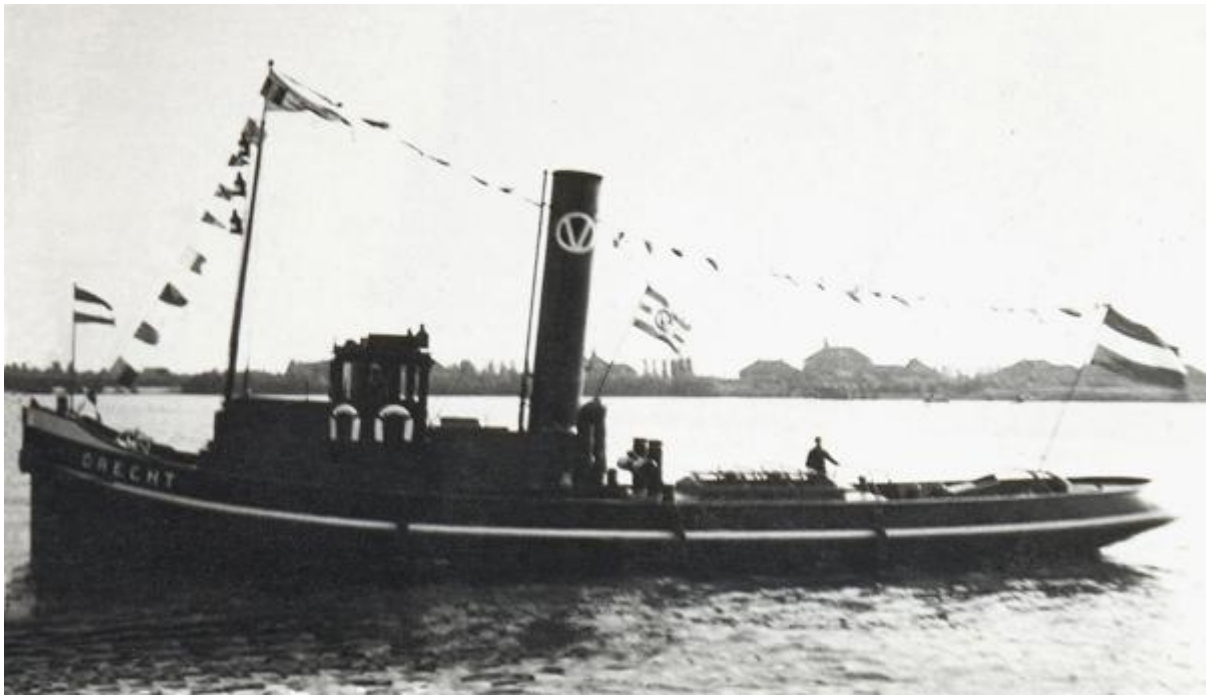
400 IPK, T 3 cyl, 310, 460 en 770 x 406, 200 omw/min., N.V. Machinefabriek "Bolnes" v/h J.H. van Cappellen, Bolnes.

1932 op stapel gezet voor eigen rekening, tijdens de bouw overgenomen na het zinken van de vorige stoomsleepboot DRECHT, 3-1936 proefvaart op de Nieuwe Waterweg en opgeleverd (BV) als DRECHT aan N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf, Rotterdam.

15/16-6-1942 in beslag genomen door de Duitse Kriegsmarine (Kriegsmarinedienststelde Rotterdam) en overzee naar Frankrijk gebracht. De vergoeding bedroeg f 0,08 per PK per dag. De competente instantie was Seetransportchef Nederlande te Groningen, filiaal te Rotterdam Seetransportnebenstelde.

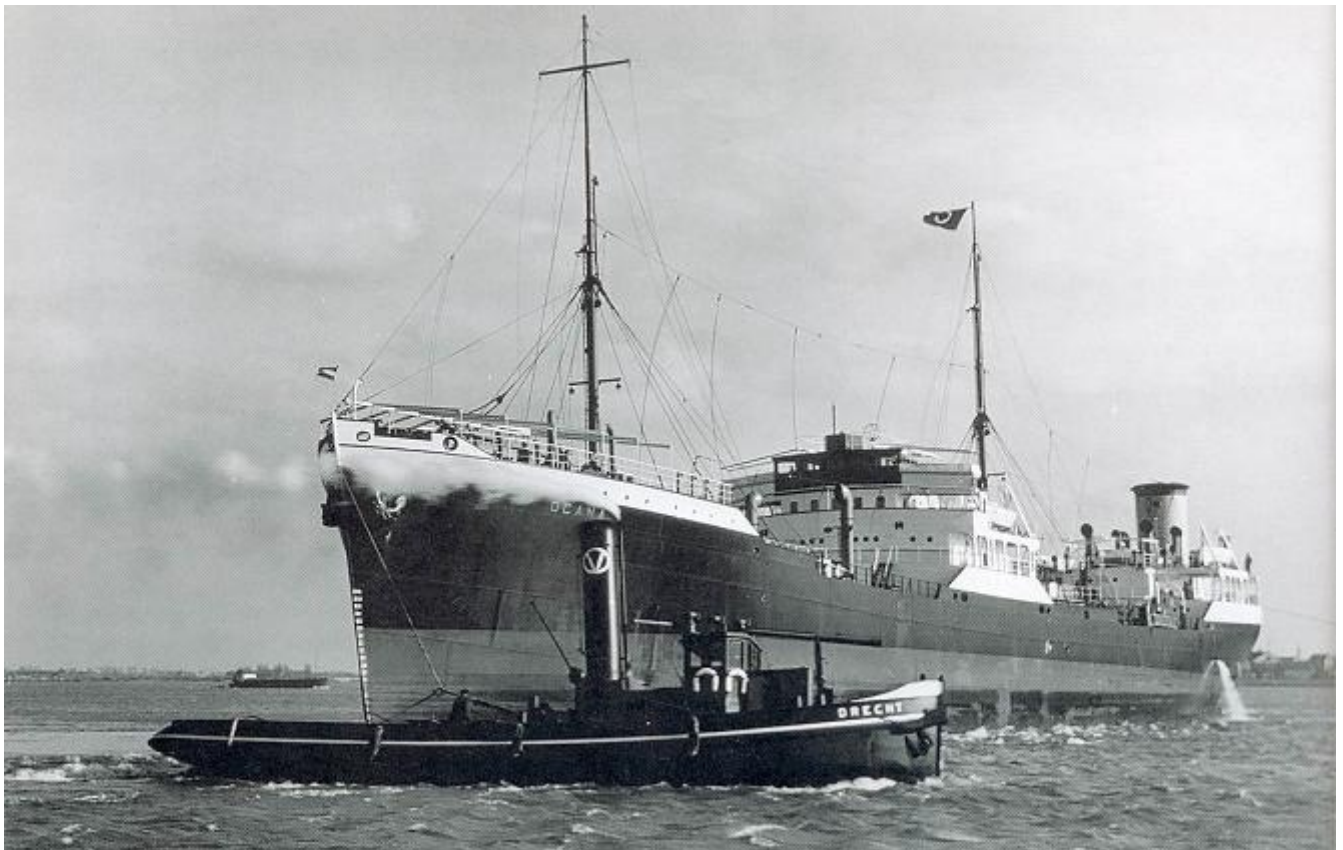
29-6-1944 gezonken bij Boulogne-sur-Mer.

15-7-1944 de gezonken sleepboot teruggevonden, wrak opgeblazen.



1945 getracht de teruggave te regelen met de Marine Commissie Teruggave Vaartuigen en een vergoeding te ontvangen, op grond van tijdingloos kreeg van Ommeren kwam van Ommeren niet in aanmerking.

11/13-4-1949 wrak geïnspecteerd door een expert van Wederopbouw en geïdentificeerd als DRECHT, 4-5-1949 schreef Blokland, Makelaar in Schepen en Baggermateriaal te Utrecht, aan Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf een brief waarin het een vergoeding voorstelde voor het verlies. De boot werd volgens niet met bewijzen te staven gegevens van 15 op 16 juni 1944 door een bombardement tot zinken gebracht. Van officiële instanties verkreeg men geen inlichtingen. De waarde van de sleepboot in 1939 stelde M. Blokland op f 85.000, dat zou verminderd worden een aftrek van f 13.600 en gecorrigeerd worden met diverse factoren en rente.



De DRECHT op de spring tijdens een assistentie van de Shell tanker OCANA.
 Gebouw 1938, N.V. Dok- en Werf Maatschappij Wilton-Fijenoord, Schiedam (661)
 6.256 BRT 3.598 NRT 9.062 DWT
 136,16 (130,57) x 16,62 x 9,46 x 7,805 meter.

2.800 EPK, 377 NHP, 6 cyl, 4 tew, 650 x 1400, M.A.N., de werf. 12 kn.

11-12-1937 te water gelaten, 3-1938 opgeleverd als OCANA aan N.V. Petroleum Mij. "La Corona", 's-Gravenhage, roepsein PGLJ.

In maart 1942 vertrok de OCANA van Curaçao voor een reis naar Engeland via Halifax onder gezag van kapitein J. Besier, geladen met olieproducten waaronder benzine. De Duitse onderzeeër U-552 (Erich Topp) volgde de OCANA, die zonder escorte voer, al enige tijd in een poging over te gaan tot torpederen. Door het zigzag varen lukte dat niet en passeerde een keer op een afstand van circa 5 meter. Op 25 maart 1942 om 04:13 uur, op circa 100 mijl ten zuiden van Nova Scotia, trof een door de U-552 afgevuurde torpedo de OCANA die gelijk vlam vatte. Kort daarop liet men de reddingboten te water, een boot met Chinese bemanningsleden dreigde te zinken waarop ze op een werkboot sprongen die zonk en allen raakten in het ijskoude water.

De Britse kanonnières en machinisten zagen kans de stuurboordreddingboot te laten zakken waarin ook enkele Chinese opvarenden plaats konden nemen.



In een andere boot namen 2 stuurman (P. Zeijlemaker), 2 kanonnières, de radiotelegrafist en enkele Chinezen plaats. In de 4^e reddingboot zat kapitein Besier met Chinese bemanningsleden.

De sloepen liepen al snel halfvol steenkoud water en na 1½ uur waren in één boot al 14 van de 18 schipbreukelingen overleden. De Amerikaanse torpedobootjager USS MAYO (DD 422) ontdekte dezelfde dag die boot en nam de 4 overlevenden (3 machinisten en een Britse kanonniër) aan boord.

De MAYO vond ook de boot met

de kapitein en een, inmiddels overleden, Chinees. Kapitein Besier overleed kort nadat hij aan boord van de MAYO kwam. Slechts 4 van de 57 opvarenden overleefden de aanval van de onderzeeboot.

De OCANA brandde helemaal uit en bleef drijven, een Britse korvet die de Shell tanker DOLABELLA escorteerde merkte de uitgebrande OCANA op en probeerde op 27 maart op de tanker vast te maken en samen met de DOLABELLA weg te slepen, zonder resultaat. Op 15 april 1942 bracht de Canadese mijnenveger HMCS BURLINGTON (J 250) (W.J. Fricker, RCN) de OCANA met geschutsvuur tot zinken in positie 43.24 NB. en 64.45 WL. (Foto's: collectie A. Niemantsverdriet en uboat.net).

De in 1939 opgeleverd DOLABELLA overleefde de oorlog wel, de tanker van Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd. te Londen is in 1958 gesloopt te Hong Kong.

m.t. KATENDRECHT (3) 1925-1940 / 1940-1943 tankschip PHFB / PFHF

Gebouwd 1925, N.V. Mij. voor Scheeps- & Werktuigbouw "Fijenoord", Rotterdam (299)

4.609 BRT 2.592 NRT 6.420 DWT

(112,85) x 16,24 x 8,49 x 6,735 meter.

1.850 EPK, 6 cyl, 4 tew, 700 x 1400, 100 omw/min., M.A.N. 704/1000, de werf. 11 kn.

3-12-1923 besteld, 21-1-1925 te water gelaten als KATENDRECHT, 15-7-1925 opgeleverd aan N.V. Stoomvaart Mij. "De Maas", Rotterdam, directie: N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf, Rotterdam, brandmerk 16545 ROTT 1925.

15-7-1925 verkocht aan N.V. Mij. Motorschip "Katendrecht", Rotterdam, in beheer bij N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf, Rotterdam.

10-5-1927 te Rotterdam van een nieuw brandmerk voorzien: 780 Z ROTT 1927.

1931 verlengd bij N.V. Mij. voor Scheeps- en Werktuigbouw "Wilton-Fijenoord", Schiedam, 11-5-1931 gemeten: 5.098,93 BRT, 2.883,33 NRT, 7.440 DWT, 122,33 x 16,24 x 8,54 x 6,850 meter.

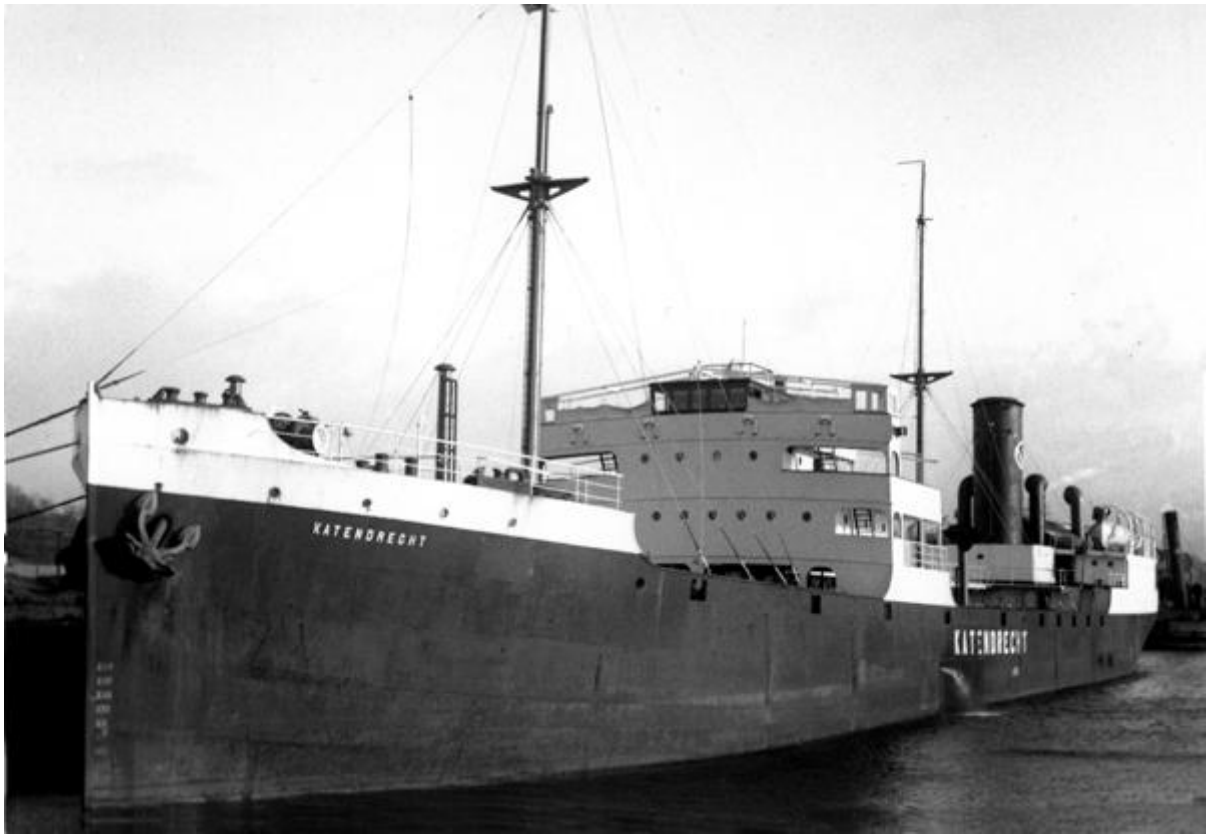
voor een indruk van de verlenging zie:

http://www.openbeelden.nl/media/45631/Verlenging_MS_Katendrecht

12-4-1940 voor f 1.300.000 (£ 185.000) verkocht aan N.V. Petroleum Industrie Mij., Den Haag (Standard Oil of New Jersey), 30-4-1940 te Lissabon overgedragen.

21-4-1940 t/m 2-6-1940 reis van Aruba naar Lissabon, Gibraltar naar Engeland.

20-5-1940 vertrokken van Gibraltar in konvooi HG.31F, 29-5-1940 gearriveerd te Liverpool.



5-1940 onderhandelingen gestart tussen Standard Oil of New Jersey en Dr. Gischler van Phs. van Ommeren namens N.V. Stoomvaart Mij. "De Maas" over annulering van de koop.

6-1940 gelost te Southampton.

5-6-1940 overgeschreven op naam van N.V. Mij. Motorschip "Katendrecht", Rotterdam, in beheer bij N.V. Stoomvaart Mij. "De Maas", Rotterdam.

3-8-1940 van Bermuda in konvooi BHX.63, 8-5-1940 aangesloten bij konvooi HX.63, geladen met vliegtuigbenzine, 19-5-1940 te Liverpool.

25-9-1940 van Liverpool in konvooi OB.219, 30-9-1940 in positie 57.11 NB. en 29.32WL. konvooi ontbonden, met o.a. AMSTELKERK.

14-11-1940 van Halifax in konvooi HX.88, 30-11-1940 te Liverpool, met o.a. DORDRECHT.

6-12-1940 van Methil in konvooi FS.354, 8-12-1940 te Southend.

1-1-1941 van Methil in konvooi EN.50/1, 5-1-1941 konvooi te Oban.

5-1-1941 van Liverpool in konvooi OB.270 met o.a. MELISKERK, 8-1-1941 konvooi ontbonden.

5-2-1941 t/m 12-2-1941 te Galveston gedokt voor reparatie van stormschade, er waren enkele gescheurde platen in de bodem, schotten en kim, daarnaast nog enkele reparaties uitgevoerd aan het schip voor circa £ 3.200.

27-2-1941 van Bermuda in konvooi BHX.112, 4-3-1941 aangesloten bij konvooi HX.112, 20-3-1941 te Liverpool, met o.a. FRANCHE-COMTE (ex LOOSDRECHT, 16-3-1941 getroffen door U-99).

13-4-1941 van Liverpool in konvooi OB.310, 18-4-1941 konvooi ontbonden, door naar Aruba.

29-10-1941 t/m 27-12-1941 te Baltimore gedokt en gerepareerd op verzoek van Ministry of War Transport om niet te Engeland te repareren, algemene reparaties uitgevoerd aan dek en in de machinekamer, totale kosten \$ 160.000 waarvan £ 32.400 voor rekening schip.

8-7-1942 van Trinidad in konvooi TAW.3, 16-7-1942 te Key West, van Trinidad naar Curaçao.

11-7-1942 ingang vordering door de Nederlandse regering. "On Survey" certificaten Willemstad (14-7-1942), Aruba (15-7-1942) en Manchester (14-12-1942).

19-7-1942 van Curaçao in konvooi TAW.6C, 27-7-1942 te Key West.

2-8-1942 van Key West in konvooi KN.126, 10-8-1942 te New York.

11-8-1942 in aanvaring gekomen met s.s. EMPIRE PAKEHA (M.o.W.T., in beheer bij Shaw, Savill & Albion, bouwjaar 1910, 8.115 BRT) 11-8-1942 t/m 26-8-1942 voorlopige reparatie te New York.

30-8-1942 van Boston in konvooi BX.35C, 1-9-1942 te Halifax.

5-9-1942 van Halifax in konvooi SC.99, 20-9-1942 te Liverpool, petroleum/vliegtuigbenzine, daarna naar IJsland.

13-10-1942 van Reykjavik in konvooi RU.44, 17-10-1942 te Loch Ewe.

17-10-1942 t/m 24-12-1942 gedokt te Manchester, reparaties aan zomertanks, machinekamer, hulpwerktuigen en elektrische leidingen, definitieve reparatie van de aanvaringschade achtte men niet nodig, de rekening schatte men op £ 5.000, 12-12-1942 Lloyd's certificaat Manchester.

24-12-1942 van Liverpool in konvooi ON.156, 17-1-1943 te New York.

22-1-1943 van Guantanamo in konvooi GAT.39, 27-1-1943 te Trinidad, naar Curaçao.

3-2-1943 van Trinidad in konvooi TAG.40, 8-2-1943 te Guantanamo, van Curaçao naar Gitmo.

8-2-1943 van Guantanamo in konvooi GN.40, 16-2-1943 te New York.

23-2-1943 van New York in konvooi SC.121, 14-3-1943 te Liverpool, benzine.

17-3-1943 t/m 4-4-1943 gerepareerd te Birkenhead, o.a. stormschade aan dek en diverse reparaties in de machinekamer, i.v.m. de slechte staat van het schip en de voortdurende noodzaak tot repareren een rapport gevraagd aan de firma Trewent & Proctor.

5-4-1943 van Liverpool in konvooi ONS.3, 28-4-1943 te Halifax, aangesloten bij konvooi XB.48. 4-1943 tijdens de reis van Liverpool naar New York in slecht weer stormschade opgelopen.

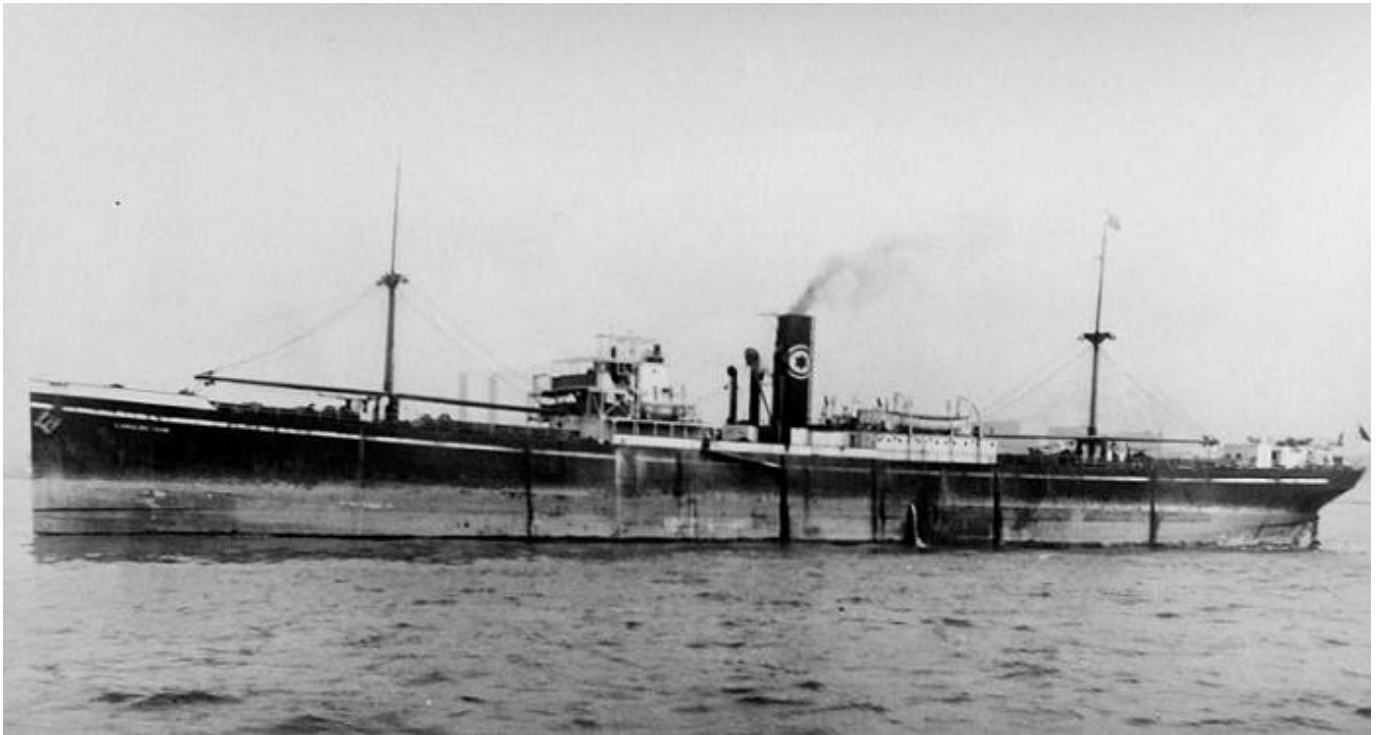
28-4-1943 van Halifax in konvooi XB.48, 30-4-1943 te Boston.

1-5-1943 t/m 20-5-1943 gedokt te New York, reparatie stormschade, 2 gescheurde bodemplaten vernieuwd, reparatie aanvaringschade, 6-5-1943 n.a.v. rapport Trewent & Proctor een nieuwe lenspomp, voedingwaterpomp en pomp voor de zomertank besteld, de in het rapport vermelde reparaties en vernieuwingen in 3 groepen verdeeld; de onmiddellijke, die binnen 6 tot 12 maanden gedaan moeten worden en die tot kunnen wachten tot na de oorlog.

22-5-1943 van Boston in konvooi BX.53, 25-5-1943 te Halifax.

26-5-1943 vertrokken van Halifax in konvooi SC.132, (11-6-1943 konvooi gearriveerd te Liverpool), 26-5-1943 in aanvaring gekomen met s.s. ESTRELLA (Det Bergenske D/S, Bergen, bouwjaar 1920, 3.388 BRT), dat leverde zware schade op aan de boeg, teruggekeerd naar Halifax voor tijdelijke reparatie.

16-6-1943 van Halifax in konvooi SC.134, 1-7-1943 te Liverpool, tijdens de reis slecht weer gehad, bij aankomst te Liverpool bleek dat er een dekplaat was gescheurd en enkele overdwars geplooid t.h.v. de brug, getracht te Engeland te repareren maar kreeg daarvoor geen vergunning. Lloyd's gaf wel een certificaat van zeewaardigheid af voor een reis naar Amerika in ballast. De bestelde pompen kwamen aan boord om in de U.S.A. geïnstalleerd te worden.



14-7-1943 van Liverpool in konvooi ONS.13, 29-7-1943 te Halifax, met o.a. LANGLEETARN (Liverpool naar Montréal, Medomsley Steam Shipping Co. Ltd., Newcastle, in 1948 over naar Phs. van Ommeren (London) Ltd.), 31-7-1943 gearriveerd te New York.

24-8-1943 duidelijk geworden wat de kosten van repareren waren, voor het jaarlijkse certificaat \$ 440.000, machinekamer \$ 150.00 en voor de 4 jaarlijkse survey (indien uitgevoerd) \$ 320.000, totaal \$ 910.000. Besloten de reparaties nog niet uit te voeren en verder te kijken. Op aandringen van M.o.W.T. naar de U.S.A. vertrokken om te repareren, de kosten waren daar 4x zo hoog als te Engeland. De onderhandelingen tussen de Nederlandsche Scheepvaart & Handelscommissie en M.o.W.T. duurden dermate lang dat de Amerikaanse autoriteiten de licentie voor het uitvoeren van de vereiste reparaties introkken. Daardoor werd het schip vrijwel waardeloos.

14-1-1944 aanbod van M.o.W.T: 1. Met terugwerkende kracht, per 31-12-1943 overdracht, 2. voor de rest van de oorlog in bare-boat charter bij M.o.W.T. voor dienst bij de Royal Navy, 3. de huur 11% van de "prime cost" per jaar, 4. ingang van de huur per 1-1-1944, 5. teruglevering in de staat zoals het dan zich bevind, 6. zal blijven varen met Engelse bemanning, 7. er mag geen "salvage money" worden geëist, 8. reparatiekosten a.d. £ 14.000 moeten betaald worden, 9. gegarandeerd voor sloop verkocht worden.

4-4-1944 voor \$ 1,00 in eigendom overgegaan aan de Staat der Nederlanden, het schip bevond zich in zeer slechte staat.

23-7-1945 te Hoboken door de Staat der Nederlanden voor \$ 32.500 verkocht aan Sherower Steamship Co. Inc., New York, in beheer bij Robert Sherower, als KATENDRECHT onder Amerikaanse vlag gebracht.

1947 gesloopt te Jacksonville, Florida in het derde kwartaal van 1947.
(Foto KATENDRECHT: Marhisdata/M. Lindenborn).

een kaartje...van Rotterdam



De TEUTONIA op de palen, 5600447, vrachtschip, PTMQ
Gebouwd 1892, Ropner & Sons Ltd., Stockton-on-Tyne (269)
3.209 BRT 1.880 NRT 4.900 DWT
(97,53) x 12,52 x 5,79 x . meter.
2 3-vuurs Schotse ketels, v.o. 340 m2, 11.25 atm., T. Richardson & Son, West Hartlepool.
1.000 IPK, T. Richardson & Son., West Hartlepool. 9,5 kn.
16-1-1892 te water gelaten, 3-1892 opgeleverd als TEUTONIA aan Wm.H. Müller & Co., Rotterdam.
1901 ingebracht bij Wm.H. Müller & Co's. Algemeene Scheepvaart Mij., Rotterdam, in beheer bij Wm.H. Müller & Co., Rotterdam.
1908 hulpketel uit bedrijf, opgelegd.
1911 verkocht aan P. Viale fu G.B., Genua-Italië, herdoopt MATELOT.
1915 verkocht aan "Eridania" Societ  Industriale, Genua-Italië, herdoopt ERIDANIA.
4-2-1917 tijdens een reis van Cardiff naar Genua, geladen met kolen, ten zuiden van Ierland aangehouden door de Duitse onderzeeboot U-45 (Erich Sittenfeld), tot zinken gebracht op 96 mijl ten zuidwesten van Fastnet, daarbij vielen geen slachtoffers.



VOS ARES 9552197, "A class" anchor handling tug supply (AHTS) vessel, 7-5-2008 datum contract, 19-1-2010 1e staal gesneden, 30-12-2010 kiel gelegd, 28-6-2011 (AB) te water gelaten bij Fujian SouthEast Shipyard Ltd., Fuzhou onder bouwnummer DN59M-77, 7-2011 gedoopt VOS ARES door mevr. Dieneke Korteland (echtgenote van Aart Korteland, Supervisory Board Chairman, Vroon Group B.V.), 4-1-2012 opgeleverd aan Offshore Support Vessels 13 Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Vroon Offshore Services Pte. Ltd., Singapore, roepsein 9V8668, 1.678 BRT, 503 NRT, 1.349 DWT, 5.150 EPK, 2 x 1.920 kW,

Caterpillar 3516B-HD, Caterpillar Inc., trekkracht 66 ton, 5e schip in een serie of 6 stuks van Fujian SouthEast Shipyard Ltd., 6-1-2012 vertrokken van Fuzhou.



BNR 571660 9633800, sleepboot, 5-2011 te water gelaten, 3-6-2011 gearriveerd te Hardinxveld-Giessendam om afgebouwd te worden onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571660, 3-1-2012 als BNR 571660 vertrokken van de werf voor proefvaart in de Europoort, thuishaven: Hardinxveld, roepsein PDNE, 212 BRT, 200 DWT, 4-1-2012 proefvaart en terug naar de werf. (Foto: R. Zegwaard, 3-1-2012, bij Breediep, <http://tugfoto.blogspot.com/>).

SANABORG, in aanbouw bij Kon. Niestern Sander B.V. te Delfzijl onder bouwnummer 844. 3-1-2012 het achterschip met een gewicht van 180 ton uit de bouwloods gereden en geplaatst.





Foto's: J. Tuil.



SIMON STEVIN 9622681, Damen Research Vessel 3609, casco gebouwd te Galatz, Roemenië, 22-1-2011 (e) te water gelaten onder bouwnummer Damen Gorinchem 556055, 465 BRT, 19-12-2011 casco SIMON STEVIN gearriveerd te Rotterdam aan boord van de PAULA, 20-12-2011 door de sleepboten SCHELDESTROOM en VLIETSTROOM naar Stellendam gebracht om afgebouwd te worden bij Maaskant Shipyard B.V., 5-2012 geplande oplevering DAB Vloot, Oostende. (Foto: F. van Rijsbergen).

Onderzoeksvaartuig SIMON STEVIN RV3609 i.o.v. Damen Gorinchem

Het onderzoeksvaartuig "SIMON STEVIN" is in nauwe samenwerking tussen Maaskant Shipyards en Damen Gorinchem geëngineerd op basis van het eisenpakket van de opdrachtgever met name voor wat betreft de visserijuitrusting:

Twee onderdeks geplaatste, elektrisch aangedreven Maaskant enkel - trommelige vislieren voor visserij met boomkorren van verschillende afmetingen en visborden via een kantelbaar A-frame op het achterdek; Een demontabele, op het achterdek geplaatste, elektrisch aangedreven Maaskant nettenrol voor pelagische visserij.

Verder zal een elektrische, oceanografische lier voor CTD en sonar aan stuurboordzijde geplaatst worden en een hulplier voor de eveneens aan stuurboordzijde geplaatste A-frame. Een dubbele ankerlier op het voorschip en twee horizontale kaapstanders op het achterschip completeren het lierenpakket.

De voortstuwing van het vaartuig zal geschieden middels twee elektrisch aangedreven, oliegesmeerde schroefassen met vaste, vrijdraaiende schroeven. Voor de levering van het benodigde elektrische vermogen van zowel voortstuwing, lieren en overig scheepsverbruik, zullen 3 stuks generatorsets met parallelbedrijf worden geplaatst in de machinekamer. Voor deze specifieke voortstuwing is gekozen omdat het onderzoeksvaartuig een laag onderwater geluidsniveau moet hebben i.v.m. de onderzoeksactiviteiten.

De accommodatie en de reddingsmiddelen zijn gebaseerd op 10 bemanningsleden en 10 wetenschappers met daarop ingerichte kombuis en aparte messroom. De wetenschappers hebben bovendien de beschikking over een droog en een nat laboratorium met zuurkast op het hoofddek en een onderzoeksruimte op bovenliggend dek. Het achterdek kan bij gedemonteerde nettenrol nog eens plaats bieden aan laboratoria in containers. Het topdek is ingericht om ook vogel- en zoogdiertellingen te kunnen doen.

Een boegschroef, welke ook geschikt is voor DP-bedrijf, maakt het vaartuig goed manoeuvreerbaar in havens en bij inzet voor duikwerkzaamheden.

I.v.m. de normaal vereiste scheepsnavigatie en de onderzoekswerkzaamheden is een uitgebreid pakket elektronische apparatuur aanwezig.

Het vaartuig met hoofdafmetingen 36 x 9,2 meter zal mei 2012 worden opgeleverd. (Bron: Maaskant).

ALLURE-G 7117008, rescue/safety-standby-vaartuig, 612 BRT, 7-1971 opgeleverd door Sterkoder Mek. Verksted A/S, Kristiansund (19) als RAITI aan A/S Hammerfest Industrifiske, Hammerfest-Noorwegen, hektrawler, 299 BRT, 1.200 EPK, 895 kW, A/S Wichmann, 1991 verbouwd, 1991 verkocht aan Charford Shipping II Ltd., Londen-U.K., in beheer bij CAM Shipping Ltd., 1991 herdoopt CAM VISCOUNT, 1995 in beheer bij Viking Standby Ltd., thuishaven: Montrose-U.K., 1995 herdoopt VIKING VISCOUNT, 2000 verkocht aan Viking Supply Ships Rederi AS, U.K., in beheer bij Viking Standby Ltd., 2003 in beheer bij Vroon Offshore Services Ltd., 2004 verkocht aan Captain S.V. Oates, U.K., 2004 verkocht aan MSG Offshore Ltd., U.K., 2006 verkocht aan Ocean Mainport Ltd., U.K., in beheer bij Ocean Mainport Rescue Limited, 24-4-2006 (e) herdoopt OCEAN VISCOUNT, 2008 verkocht aan Rederij Groen B.V., Panama, 3-8-2008 te Scheveningen herdoopt ALLURE-G.



Schip met motorproblemen. 4 januari 2012- Rond 07:00 uur hedenmorgen ontving het Kustwachtcentrum een bericht van het offshore standby schip ALLURE G dat het motorproblemen had ongeveer 4,5 kilometer west van Julianadorp. Het schip was onderweg naar Den Helder. Aan boord bevinden zich 10 personen. Door het schip zelf was al een sleepboot besteld in Den Helder.

Het Kustwachtcentrum heeft de Kustwacht sleepboot 'IEVOLI BLACK' er heen gestuurd en de reddingboot van station Den Helder van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij. Op het moment dat die ter plaatse waren, was het de 'ALLURE G' gelukt om ten anker te komen op ongeveer 3,5 kilometer uit de kust.

Na diverse pogingen lukte het echter de sleepboot 'VANGUARD' (nb, COASTAL VANGUARD 9591569 van Acta Marine) niet om vast te maken, waarna de hulp werd ingeroepen van de Kustwacht sleepboot 'IEVOLI BLACK'. Door de waterdiepte en de heersende golfhoogte van ca. 4 meter kon die echter niet bij de 'ALLURE G' komen, waarna de 'VANGUARD' een nieuwe poging ondernam, die rond 13:40 uur wel lukte. De sleep voer naar Den Helder. (Bron: Kustwachtcentrum Den Helder, foto's: KNRM).



Scheuren in 'RENA' meters breed, weer containers overboord



In Nieuw-Zeeland nemen de zorgen toe dat de 'RENA' alsnog breekt. De scheuren in de scheepshuid aan weerskanten van het wrak zijn door zware deining meters breed geworden.

"We weten niet welke delen van het schip onder de zeespiegel nog aan elkaar vast zitten", zei de leider van de bergingsoperatie maandag tegen Nieuw-Zeelandse media.

Cor Radings, de Nederlandse woordvoerder van berger Svitzer uit IJmuiden, noemt de situatie van het wrak 'redelijk stabiel'. De afgelopen twee dagen heeft Svitzer zijn mensen van het wrak gehaald. Inmiddels zijn er weer bergers aan boord, maar de deining is nog te zwaar om een onderwaterinspectie uit te kunnen voeren.

Wel voegt hij eraan toe dat ook de slagzij iets is toegenomen en dat tijdens het zware weer van de afgelopen anderhalve dag ook containers die op de breuklijn stonden vastgesjord, zijn gescheurd. "Dat geeft wel aan hoe heftig de omstandigheden waren." Door de storm van de afgelopen dagen ontstonden golven van vijf meter.

Volgens Radings zal het achterschip waarschijnlijk niet onmiddellijk onder water verdwijnen, mocht het wrak in twee stukken breken. Een deel van het achterschip achter de breuklijn rust op het Astrolabe-rif, evenals het hele voorschip voor de breuk. "De omstandigheden zijn wel zwaarder geworden, maar we denken niet dat het achterschip in de golven verdwijnt", zegt hij.

Wel zijn de afgelopen dagen weer een nog onbekend aantal containers van dek geslagen. Die waren inmiddels met sensoren uitgerust, zodat ze gemakkelijker zijn terug te vinden. Tijdens een eerdere storm sloegen al 89 containers van dek. Een deel daarvan is nog niet teruggevonden en een gespecialiseerd bedrijf uit Engeland probeert ze met sonarapparatuur op te sporen.

De berging van de bijna duizend containers die nog in het voor MSC varende schip zitten, heeft sinds kerstdagen grotendeels stil gelegen omdat de weersomstandigheden het werk het grootste deel van de tijd onmogelijk maakten. In de weken tot kerst heeft Svitzer zo'n 450 containers van het wrak weten te krijgen. Dat waren bijna alle dekcontainers.

Svitzer zette daarvoor twee kraanpontons in, de 'SEA TOW 60' en 'SMIT BORNEO'. Als de golfslag meer dan anderhalve meter is, worden die echter stilgelegd, omdat het 'aanhoeken' en overtakelen van containers anders te gevaarlijk wordt.

Doordat de schade aan het wrak fors is verergerd, bestaat de kans dat de komende dagen opnieuw olieresten in zee terecht komen. Kort na de stranding op 5 oktober kwamen honderden tonnen stookolie in zee. Veel standen langs de beroemde Bay of Plenty raakten toen ernstig vervuild, maar zijn inmiddels grotendeels schoongemaakt. Svitzer heeft daarna vrijwel alle stookolie uit de bunkertanks weten te halen. (Bron: N.T., 2-1-2012, foto's: static2.stuff.co.nz, 5-1-2012).

<http://www.stuff.co.nz/environment/rena-crisis/6219635/Rena-workers-nervous-as-storm-approaches>

Vastgelopen transportschip in tweeën gebroken

WELLINGTON - 8-1-2012 - Een transportschip dat in oktober vastliep voor de kust van Nieuw-Zeeland is zaterdagochtend in twee stukken gebroken. Daarbij zijn zeecontainers en olie in zee terecht gekomen. Nog voordat het schip, de RENA, in tweeën was gebroken werd al gesproken van de ergste milieuramp op zee in de geschiedenis van Nieuw-Zeeland. Het schip heeft al grote hoeveelheden zware stookolie gelekt, waardoor een eiland vervuild raakte en twintigduizend zeevogels omkwamen. Ondanks dat elfhonderd ton olie is geborgen, is nog altijd vierhonderd ton aan boord.





De autoriteiten verwachten dat de nieuwe olie de kust zondag middernacht plaatselijke tijd bereikt. Het zou voor zover bekend niet om grote hoeveelheden gaan, maar de autoriteiten achten het aannemelijk dat er meer vrijkomt. De hulpdiensten staan klaar om bij nieuwe problemen in te grijpen.

Het voorste stuk van het schip zit nog op zijn plaats, maar het achterste stuk is al dertig meter verplaatst. Het stuk wordt meegesleurd door golven met een hoogte tot zes meter. De storm die het schip heeft gespleten gaat nog drie tot vier dagen door.

Ongeveer driehonderd van 880 containers aan boord van het schip zijn door de breuk overboord geslagen. Daarvan is een derde uitgerust met middelen om ze terug te vinden. Ongeveer dertig containers zijn tot nu toe gelokaliseerd. De containers verspreiden onder meer balen gerecycled plastic, melkpoeder, wol en hout in zee. Naar verwachting spoelt het afval zondag aan.

Het schip had aanvankelijk 1370 geladen containers aan boord. Daarvan waren er na het ongeluk al 389 van boord gehaald. Nog eens 98 containers waren de afgelopen maanden door het wassende water overboord geslagen.

Vorige maand bleek uit onderzoek van Associated Press dat de Australische autoriteiten het in Liberia geregistreerde schip eerder aan de ketting hadden gelegd omdat het niet veilig zou zijn. De Liberiaanse autoriteiten grepen echter in en stelden dat de problemen later konden worden verholpen. Tien weken later liep het schip op volle snelheid vast op een duidelijk aangegeven rif voor de kust van Nieuw-Zeeland. Het is niet duidelijk of de eerder geconstateerde problemen met het ongeluk te maken hebben.

De kapitein en de navigatieofficier worden vervolgd voor het op een roekeloos vaargedrag, vervuiling en het vervalsen van de scheepsdocumenten na het ongeluk.

(Bron: buitenland.nieuws.nl, foto's: stuff.co.nz/environment/rena-crisis/ en odt.co.nz)

Nikkelerts keldert bulkschepen

Naar aanleiding van het verdwijnen van de 'VINALINES QUEEN' met een lading nikkelerts aan boord waarschuwt Intercargo opnieuw voor de gevaren van lading die 'vloeibaar' wordt bij ruwe zee.

Op kerstdag werd de bulkcarrier 'VINALINES QUEEN' met 22 opvarenden als vermist opgegeven. Het schip vervoerde een lading nikkelerts van Indonesië naar China.

Intercargo, de internationale organisatie die 160 bulkoperatoren vertegenwoordigt en een ngo-status heeft bij de IMO, waarschuwt naar aanleiding van die verdwijning opnieuw voor drogebulklading die als gevaarlijk wordt omschreven, omdat ze bij ruw weer "vloeibaar wordt". Wat betekent dat de lading gaat schommelen met de bewegingen van het schip.

In december 2010 verdwenen er om die reden kort na elkaar drie bulkschepen en 44 opvarenden. "Maar de les van toen is nog steeds niet geleerd", zegt secretaris-generaal Rob Lomas van Intercargo. "Een aantal bulkoperatoren mankeert nog steeds de kennis om de IMSBC-code juist te interpreteren en laadt zonder maatregelen bulkgoederen die als onveilig worden beschouwd."

Intercargo zegt te zullen blijven ijveren voor een beter begrip van de IMSBC-code en zal nieuwe laadprocedures voorstellen voor nikkelerts tijdens de volgende technische besprekingen hierover binnen de IMO in maart van dit jaar. (Bron: De Lloyd, 4-1-2012).

MSC: bijna miljoen TEU via Rotterdam



Rederij MSC heeft in 2011 bijna een miljoen TEU aan containers via Rotterdam aan- en afgevoerd. Dit bevestigt directeur Theo van Ravesteijn van MSC Nederland. Daarmee ligt het volume in Rotterdam dit jaar naar schatting een factor zeven hoger dan in 2010. Vorig jaar liepen wekelijks twee MSC-schepen de haven binnen, dit jaar veertien.

Terminal

Die explosieve groei was mogelijk omdat MSC, 's werelds één na grootste containervervoerder, sinds dit jaar beschikt over 'eigen' overslagcapaciteit op de Delta Terminal van ECT op de Maasvlakte. MSC en ECT hebben een gezamenlijke exploitatiemaatschappij opgericht voor de zogenoemde Delta Dedicated North terminal, die bijna een derde van de totale capaciteit van acht miljoen TEU omvat. Die joint venture huurt die capaciteit van ECT.

Volume

Van Ravesteijn wil geen precieze cijfers noemen, maar zegt wel dat het totale volume 'een heel eind richting het miljoen gaat'. Volgens hem is het lastig om exacte cijfers te noemen, onder meer omdat de rekenmethodiek van MSC verschilt van die van Havenbedrijf Rotterdam, dat deze week bekend maakte dat er dit jaar 11,9 miljoen TEU is overgeslagen, een groei van 6%. Daarnaast speelt het capaciteitstekort van MSC in Antwerpen Rotterdam in de kaart. De rederij loopt daar aan het Delwaidedok de Home Terminal aan, een 50/50 joint venture van MSC en PSA International. Die draait al geruime tijd op zijn maximale capaciteit van 4,5 miljoen TEU op jaarbasis en kan niet meer uitbreiden. (Bron: Nieuwsblad Transport, 30-12-2011, foto MSC MARIA ELENA 9304423: Scheepsfotoruilbeurs, 19-5-2007, Europahaven).

Grootste bulkschip ter wereld doet Rotterdam aan

De Rotterdamse haven krijgt dit weekend een van de nieuwe reuzenbulkschepen van het Braziliaanse ijzerertsbedrijf Vale op bezoek. Het gaat om de 'VALE RIO'.

Het schip is 362 meter lang, heeft een diepgang van 23 meter en kan beladen worden met 400.000 ton aan bulkgoederen.

Voor het Loodswezen van de Rotterdamse haven is het een bijzondere en nauwkeurige operatie. Het schip steekt zo diep dat de ligplaats aan de Ertskade een extra beurt heeft gekregen met de baggerstofzuiger. Eenmaal aan de kade moet er snel gelost worden want de aanlegplek is precies op diepte uitgebaggerd.

Door de harde wind is de aankomst een dag uitgesteld. De verwachting is dat de bulkcarrier zaterdagmiddag om half twee de pieren tussen Hoek van Holland en de Europoort bereikt. De beste plek om de 'VALE RIO' te zien is vanaf de pier in Hoek van Holland.

Vijftien kilometer voor de kust begint de vaartafbouw met gecontroleerd remmen. Twee loodsen worden per helikopter aan boord gebracht om dat te begeleiden. "Als het schip zeven kilometer per uur vaart, worden de sleepboten vastgemaakt", vertelt geulloods Joost Leenhouts.

De huidige weersomstandigheden zorgen voor extra golven en deining. Daar zit zoveel energie in waardoor dit soort grote schepen gaan slingeren. "Als een bulkschip 6° gaat slingeren, dan heb je al een diepgangvermeerdering van ruim drie meter en dan zou het schip de bodem raken", aldus Leenhouts. Vandaar dat de aankomst wordt uitgesteld.

De 'Vale Rio' arriveert met 386.000 ton ijzererts bestemd voor de Duitse auto-industrie. Er zijn 19.300 vrachtwagens nodig voor het transport over land. (Bron: N.T.6-1-2012). ETA uitgesteld tot na 8-1-2012.



TRANSPINE 9216638, 5-2-2002 opgeleverd door Stocznia Gdynia S.A. Gdynia (8222/2) als FINNPINE aan B&N, Skärhamn-Zweden, zusterschepen: FINNFIGHTER, FINNWOOD en ORANJEBORG, ingezet tussen Finland en U.S.A. 17.693 BRT, 5.336 NRT, 15.092 DWT, 158,60 m lang, 12.600 kW, 2 x Wärtsilä 6L46, 17,5 kn. 30-6-2003 verkocht aan B&N Finnpine Ltd., Gibraltar, vlag: Zweden, in charter bij B&N Nordsjöfrakt AB. 2005 verkocht aan Rederi AB Transatlantic. 2006 verlengd bij Blohm & Voss, Hamburg naar 178,60 meter, 20.851 BRT, 6.255 NRT, 18.855 DWT. 12-10-2007 (e) verkocht aan Longitude Shipping UK Ltd., Skärhamn-Zweden, in beheer bij Transatlantic Rederi AB, Skärhamn en Transatlantic Fleet Services AB, Helsingborg. 4-2008 herdoopt TRANSPINE. (Foto: N. Kemps, 2-1-2012, NZ Kanaal).

VINCA GORTHON blijft liggen

Het scheepswrak VINCA GORTHON blijft liggen in de Noordzee bij Camperduin. Rijkswaterstaat gaat geen nieuwe bergingspoging organiseren.

Volgens Rijkswaterstaat kan het Zweedse wrak bij nader inzien toch blijven liggen. „De ontwikkeling van enkele nieuwe windmolenparken is zo ver - de vergunningen zijn verleend - dat het duidelijk is dat een aantal scheepvaartroutes beter kunnen verlegd. Daar is nu draagvlak voor in de scheepvaartbranche", zegt een woordvoester.

De plek waar de VINCA GORTHON ligt, dertig kilometer buiten de kust van Camperduin, is nu het kruispunt van vier scheepvaartroutes.

Met berger Titan Salvage is een minnelijke schikking getroffen. Dit Brits-Amerikaanse bergingsbedrijf ontving 22 miljoen euro om het wrak te bergen, maar gaf het werk in augustus op. Het had één van de spectaculairste bergingsoperaties van de laatste jaren moeten worden.

Er werd een nieuwe techniek bedacht, waarbij kettingen door de zeebodem heen onder het schip werden getrokken. Het lukte echter niet het schip goed te lichten. Ook kwam vorig jaar een medewerker van Titan om.

Het wrak kan veilig blijven liggen omdat de olie er uit is gepompt.

De VINCA GORTHON ligt sinds 1988 op de zeebodem. Het Zweedse vrachtschip ging in 1988 bij slecht weer ten onder, toen de lading bestaande uit rollen papier was gaan schuiven. (Bron: Noordhollands Dagblad).



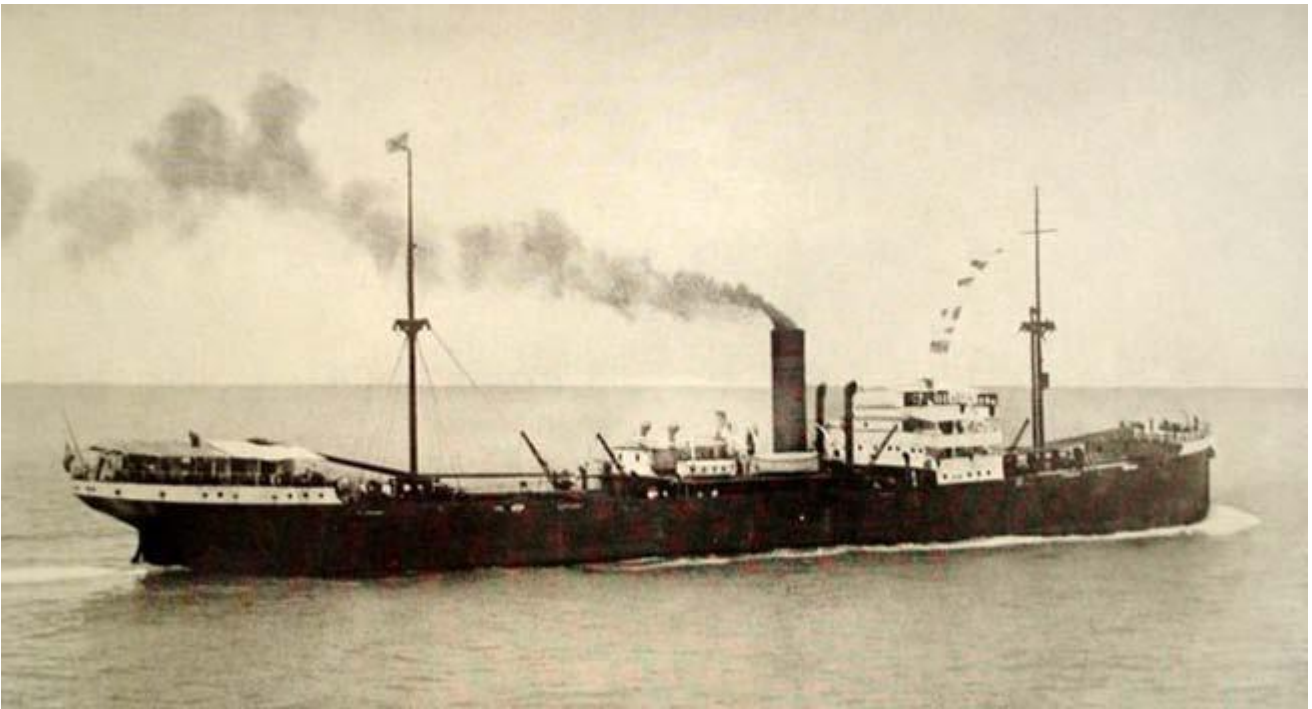
SMIT ANTIGUA 9343235, type Damen ASD Tug 2810, gebouwd te Roemenië, 7-2006 opgeleverd door Damen Shipyards Gorinchem B.V. (511512) aan Smit Int. Investments N.V., Willemstad, N.A., thuishaven en vlag: Buenos Aires-Argentinië, 285 BRT, 28,67 x 10,43 x 4,60 x 4,910, 4.930 EPK, 3.678 kW, 2 x Caterpillar 3516BTAHD/C, trekkracht 56,6 ton, 13,6 kn., 7-2006 vertrokken van Roemenië naar Argentinië, 7-2006 ingebracht bij Smit International (Argentina) S.A., Argentinië, roepsein LW3402, 12-2011 herdoopt YAGAN.



SMIT JAMAICA 9274604, type Damen ASD Tug 2810, 285 BRT, afgebouwd bij Damen Shipyards Gorinchem B.V. onder bouwnummer 511509, 19-6-2006, 20-6-2006 proefvaart, 21-6-2006 proefvaart en terug naar Gorinchem, 28,67 x 10,43 x 4,60 x 4,910, 4.930 EPK, 3.678 kW, 2 x Caterpillar 3516TAHD/C, trekkracht 59,3 ton, 13,8 kn., 30-6-2006 opgeleverd aan Smit Int. Investments N.V., Willemstad, N.A., thuishaven en vlag: Buenos Aires-Argentinië, roepsein LW3033, 4-8-2006 vertrokken naar Argentinië, 2006 ingebracht bij Smit International (Argentina) S.A., Argentinië, roepsein LW3033, 12-2011 verkocht aan Trans-Ona S.A.M.C.I.F., Buenos Aires-Argentinië, 12-2011 herdoopt ONA TRIUNFO. (Foto: <http://www.tussenhoekenstad.nl/> Oude Maas Dordrecht, 21-6-2006).



VNS charter



s.s. SALEIER Gebouwd 1920, Lithgows Ltd., Port Glasgow (739)
6.563 BRT 4.081 NRT 9.172 DWT
(128,02) x 16,67 x 10,98 x 8,362 meter.
G 13.847 m³, B 12.459 m³, 12 kn.
4 ketels, v.o. 1.240 m², 12,65 atm. NB-27.
3.600 IPK, T.E.M., 711, 1168 & 1956 x 1372, David Rowan & Co. Ltd., Glasgow.
12-1920 opgeleverd als SALEIER aan N.V. Stoomvaart Mij. "Nederland", Amsterdam.
1923 reis 1 in charter V.N.S., in de Holland-Oost-Azië Lijn.
1925 reis 2, reis 1 in Holland-Oost-Afrika Lijn.
1926 reis 3, reis 2 in Holland-Oost-Afrika Lijn.
30-3-1941 vertrokken van Newcastle naar Durban en Port Said onder gezag van kapitein J. Riedel, geladen met kolen, 3-4-1941 vertrokken van Liverpool in konvooi OB.306, 9-4-1941 konvooi opgeheven, 10-4-1941 om 19:12 uur getroffen door 2 torpedo's afgevuurd door de Duitse onderzeeboot U-52 (Otto Salman), om 19:55 uur een coup de grâce in positie 58.04 NB. en 30.48 WL., na 15 seconden begonnen te zinken met het voorschip eerst, de 63 opvarenden verlieten het schip in 2 reddingboten, 10-4-1941 opvarenden aan boord genomen van de USS NIBLACK (DD 424) en naar Reykjavik gebracht. (Foto: NN).



ITALIAN EXPRESS
9474395, containerschip
28-3-2011 te water gelaten
bij Nanjing Wujiazui
Shipbuilding Co. Ltd.,
Nanjing onder bouwnum-
mer WJZ033, 26-7-2011 te
Nanjing gedoopt ITALIAN
EXPRESS door mevr.
Annelies Bosch (echtge-
note van Hans Schrijver,
Superintendent Ship-
management Vroon B.V.),
12.514 BRT, 5.387 NRT,
14.237 DWT, 1085 TEU,
158,00 (148,50) x 23,50 x
11,90 x 8,600 meter, 19
kn., 5-1-2012 opgeleverd

aan Vroon Express 5 B.V., U.K., roepsein ZDKF9, in beheer bij Vroon B.V., Breskens, 6-1-2012 vertrokken van de werf, gaat in time-charter varen voor STX Pan Ocean. (Foto ITALIAN EXPRESS (achter) en ISTRIAN EXPRESS tijdens de bouw: Vroon).

HOOG WATER - NIET PARKEREN !



5 januari 2012, hoog water te Maassluis.



De veerboot STAELDIEP van busmaatschappij Connexxion had de grootste moeite met afmeren, pas bij de 3^e poging lukte het, tegen hoog water om 12:30 uur, om af te meren. Daarna konden de auto's, fietsers en voetgangers de pont verlaten via de klep die behoorlijk steil stond. Alles wat naar Rozenburg wilde moest snel aan boord waarop de pont direct vertrok naar de overkant.

zie ook:

http://www.youtube.com/watch?v=K6coBXjxH-w&list=UUREyBOzff6_BV5h1571mNEg&index=1&feature=plcp



PACIFIC DAWN 9558464, casco gebouwd door Partner Sp.z.o.o., Stettin (3), 27-4-2010 vertrokken van Stettin, 1-5-2010 casco gearriveerd te Velsen achter de sleepboot TAUCHER O. WULF 5, afgebouwd te Urk in beheer bij Hartman Marine Shipbuilding B.V. onder bouwnummer 003, 17-9-2010 vanaf Urk gearriveerd te Velsen, 22-9-2010 proefvaart op de Noordzee en gearriveerd te Velsen, 24-9-2010 opgeleverd aan Pacific Dawn C.V., Urk, in beheer bij Hartman Shipping B.V. Urk (D. Hartman), roepsein PBTM, 2.981 BRT, 1.198 NRT, 3.500 DWT, 236 TEU, 3.680 kW, Wärtsilä NSD Finland Oy, 27-9-2010 gearriveerd in de Waalhaven te Rotterdam, 27-9-2010 vertrokken naar zee. 2-1-2012 gearriveerd te Hull.



Machinekamer PACIFIC DAWN vol water - Een defect aan een zeeinlaatfilter heeft ervoor gezorgd dat de machinekamer van kustvaarder Pacific Dawn in de haven van het Engelse Hull vol water is komen te staan. Eigenaar Daniël Hartman verwacht dat het herstel van de schade zo'n twee maanden in beslag gaat nemen. Hij wil zijn schip op korte termijn voor herstel naar de haven van Urk laten slepen. Volgens

Hartman is de schade veroorzaakt door een zee-inlaatfilter. „Zo'n filter moet normaal gesproken veertig jaar meegaan. We weten in elk geval zeker dat dit geen fout is van de bouwer van het schip.” Naar verluidt bedraagt de schade anderhalf miljoen euro. Hartman: „Gelukkig is het schip goed verzekerd.” (Bron: Oporuk.nl donderdag, 05 januari 2012, foto: M. Coster).



MERWEDESTROOM 9302255, 6-11-2003 kiel gelegd, casco gebouwd bij Roemeense werf Aker Tulcea S.A., Tulcea, Roemenië (307), 17-12-2004 te water gelaten, 18-2-2005 de sleepboot THOMAS DE GAUWDIEF arriveerde te Tulcea, Roemenië om de MERWEDESTROOM naar Rotterdam te slepen, 1-3-2005 passage Malta, 15-3-2005 gearriveerd bij Niehuis & Van den Berg Damen Shipyard B.V., Pernis, 16-3-2005 verhaald bij de werf, 30-3-2005 verhaald van Pernis naar Machinefabriek Olthof B.V. te Capelle a/d IJssel, afbouw in beheer bij IDHA Shipbuilding & Service B.V., Krimpen a/d Lek (226) 30-3-2005 verhaald door de SMIT RUSLAND en BUIZERD van de Eemhaven te Pernis naar N.V. Machinefabriek G. Olthof, Capelle a/d IJssel voor afbouw, 11-11-2005 aan de Holland Amerikakade te Rotterdam gedoopt MERWEDESTROOM en opgeleverd aan C.V. "Merwedestroom I", Rotterdam, in beheer bij Universal Marine B.V. (J. Vermeulen), 11-11-2005 vertrokken naar Hamburg, 14-11-2005 vertrokken van Hamburg naar St. Petersburg, 23-11-2005 gearriveerd in de Europahaven in de Europoort, 2007 verkocht aan M.S. "Hanse Spirit" Schiffahrtsgesellschaft m.b.H. & Co. K.G., Limassol-Cyprus, in beheer bij Johs. Thode G.m.b.H. & Co. K.G., 13-6-2007 vanaf St. Petersburg gearriveerd in de Alexanderhaven, 13-6-2007 vertrokken naar de Amazonehaven, 14-6-2007 in de Europoort herdoopt HANSE SPIRIT, verhaald van de Amazonehaven naar de Europahaven, daarna vertrokken naar Hamburg.

5-1-2012 tijdens een reis van Szczecin naar de Noordzee problemen met de machine opgelopen op circa 20 mijl van Cuxhaven en moest om 22:00 uur ten anker gaan in de Elbe estuary, de reddingsboot HERMANN HELMS en de sleepboot WULF 7 vertrokken van Cuxhaven voor assistentie, door de sleepboten WULF 7 en STEVNS ARCTIC terug gebracht naar Cuxhaven en de volgende morgen om 05:00 uur afgemeerd aan het Steubenhöft, 6-1-2012 vertrokken van Cuxhaven naar Rotterdam. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 11-10-2007, Amazonehaven).

Door storm beschadigde mast van BATAVIA gedemonteerd

Een deel van de grote mast van de BATAVIA, die woensdagnacht stormschade heeft opgelopen, wordt vandaag gedemonteerd.



Een ponton met twee hijskranen en een aantal medewerkers van de Bataviawerf worden ingezet om de beschadigde mast van de BATAVIA veilig te demonteren.

Als eerste zullen de bovenste twee segmenten, de stengen die scheef staan, gestabiliseerd worden. Het onderste gedeelte van de grote mast zal in het schip achter blijven. Begin 2013 zal deze vervangen worden.

De werkzaamheden zullen naar verwachting de hele dag duren. Naar alle waarschijnlijkheid zal de Batavia in het weekend weer toegankelijk zijn voor de bezoekers. Ondanks dat het schip niet bezocht kan worden is er op de Bataviawerf volop bedrijvigheid. De enthousiaste gidsen nemen de bezoekers mee over de werf en bezoeken de ambachten zoals de smederij en beeldsnijderij. Ook voor de kinderen zijn er deze kerstvakantie speciale activiteiten, die ondanks dat het schip niet toegankelijk is gewoon doorgaan. (Bron en foto: De Almare, 6-1-2012).

VOC-retourschip BATAVIA

De oorspronkelijke BATAVIA werd in 1628 gebouwd in opdracht van de Verenigde Oostindische Compagnie op de Peperwerf in Amsterdam. Het was een retourschip, speciaal ontworpen om de lange reis naar en van Indië te ondernemen. Echter op 4 juni 1629 is het schip, met 332 opvarenden aan boord en met

bestemming Java, op zijn eerste reis vergaan voor de kust van West-Australië. Het verhaal van deze stranding werd een bloedstollende thriller met moord en doodslag, verraad, muiterij en het recht dat uiteindelijk zegevierde.

De reconstructie van de BATAVIA was een initiatief van scheepsbouwmeester Willem Vos. In 1985 werd gestart met de bouw, waarbij Willem Vos op bezielende wijze leiding gaf aan een wisselende groep jongeren en de gehele bouw van het schip. Uitgangspunten waren een authentieke herbouw, met gebruikmaking van originele materialen en een bouwmethode op ambachtelijke wijze. Het schip is geheel van Deens eiken vervaardigd en is versierd met enkele honderden met de hand gesneden beelden en ornamenten. Ook tuigage en geschut werden gereconstrueerd. (Bron: bataviawerf.nl).

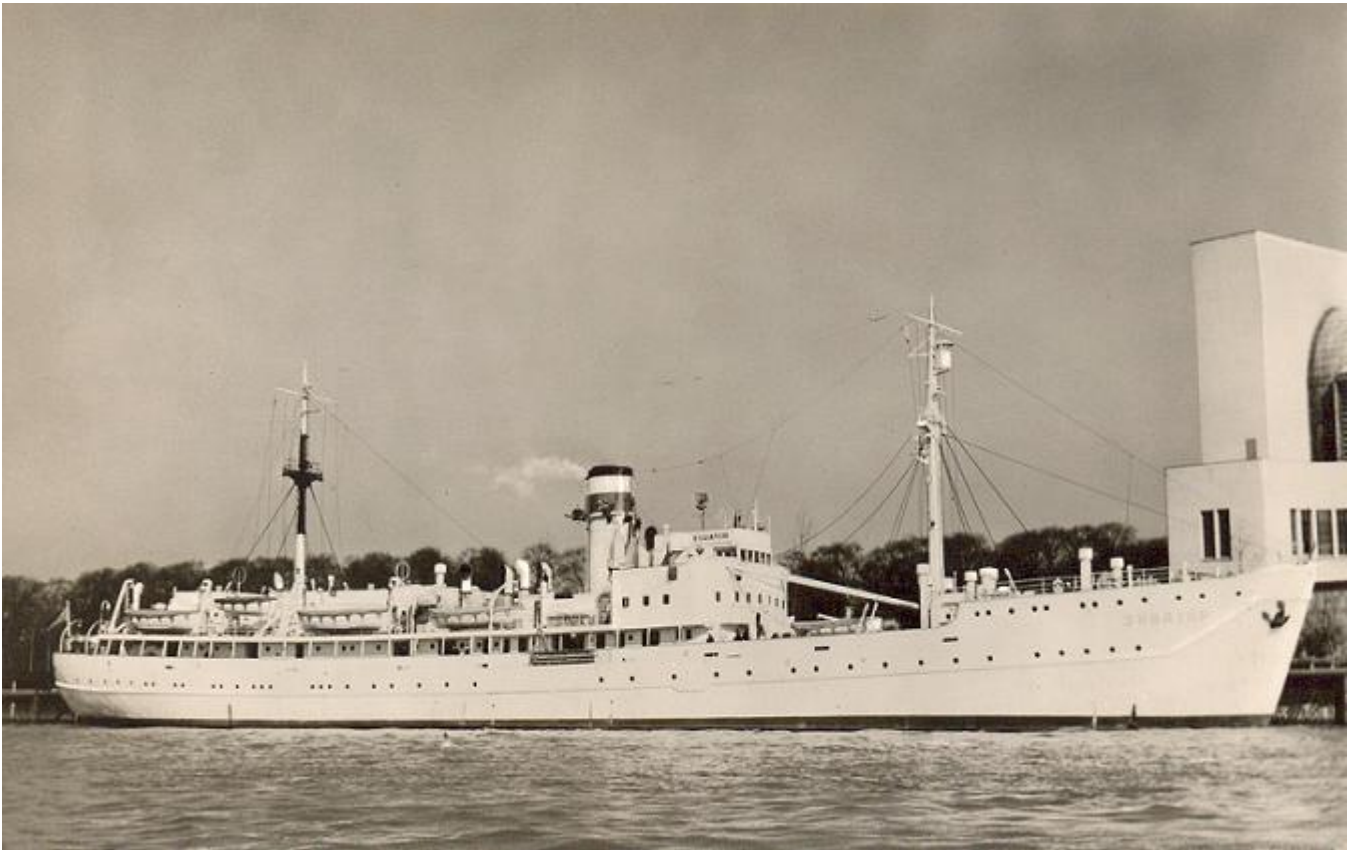
Op 7 april 1995 heeft Koningin Beatrix dit schip 'BATAVIA' gedoopt, waarna het te water is gezet. Sindsdien is de Batavia elke dag te bezoeken bij de Bataviawerf in Lelystad.



DISNEY FANTASY - 6-1-2012 - De Meyer Werft maakt bekend dat het uitdokken van de DISNEY FANTASY een dag later plaatsvindt dan oorspronkelijk gepland was. Op zondag 8 januari wordt de DISNEY FANTASY vanaf 11:00 uur langzaam uit de bouwhal 3 gevaren. Aansluitend worden testen uitgevoerd. Ook zetten de bouwers de laatste puntjes op de i. Een gedeelte van de schoorsteen moet nog gemonteerd worden. Ongeveer twee weken later zal de altijd indrukwekkende doortocht op de Eems plaatsvinden. Deze is sterk afhankelijk van de weerscondities en de getijden in de rivier. Het nieuwe schip wordt officieel

op 9 februari overhandigd in Bremerhaven aan de toekomstige eigenaar, Disney Cruise Line. (NB 9-2-2012 geplande oplevering te Bremerhaven) (Bron: Cruise Reiziger, foto:Meyerwerft).

een kaartje...van Rotterdam (2)



Echte foto (G34) van N.V. Gebr. Spanjersberg te Rotterdam, s.s. EQUATOR in de Parkhaven bij het Maastunnelgebouw. 10-1935 opgeleverd door Neptunwerft Rostock G.m.b.H., Rostock (458) als CATANIA aan Rob. M. Sloman Jr., Hamburg, 2.148 BRT. 1945 over naar Ministry of Transport, Londen, in beheer gegeven aan Ambrose, Davies & Matthews Ltd., herdoopt EMPIRE NEATH. 1946 verkocht naar de U.S.S.R., herdoopt MERIDIAN (МЕРИДИАН). 1947 herdoopt ЕКВАТОР (EQUATOR) (ЭКВАТОР). 1949 verbouwd tot opleidingsschip. 1981 verbouwd tot drijvend clubhuis voor zeelui. 24-10-1996 gearriveerd te Aliğa achter een sleepboot, gesloopt door Zeki Gokduman in 1996.



EASTERN BAY 9143752, 6-1-2012 uitvarend om circa 11:15 uur een black-out opgelopen bij Hoek van Holland t.h.v. de Noorderpier (Seinpost), ten anker gekomen en vastgemaakt door 2 sleepboten van Kotug, later die dag vertrokken naar Philipsburg. (foto: 5-10-2006).