



**ZEEBRIEF#28**

**15 januari 2012**



RUNAWAY BAY 9019640, koelschip, 21-2-1992 opgeleverd door Kanasashi Co. Ltd., Toyohashi Works als HUDSON REX aan Northern Leo S.A., Panama, in beheer bij Hokushin Senpaku Kaisha Ltd., 9.070 BRT, 38 TEU, 1995 herdoopt DIAMOND REEFER, 12-5-1998 (e) verkocht aan Sun America Corp., Bahamas, in beheer bij Norbulk Shipping U.K. Ltd., herdoopt SUN MARIA, 30-8-2005 (e) verkocht aan Sun Maria Shipping Company N.V., Nassau-Bahamas, in beheer bij Norbulk Shipping U.K. Ltd., 12-12-2005 (e) herdoopt RUNAWAY BAY, 14-4-2006 te Vlissingen in de pool bij Seatrade Groningen B.V. 2-2-2007 (e) verkocht aan Runaway Bay Shipping B.V., Bahamas, in beheer bij Seatrade Groningen B.V. (Foto: M. Coster, 31-12-2011, IJmuiden).





IZUMO BAY 8213598, koelschip, 17-2-1983 kiel gelegd, 31-5-1983 te water gelaten, 21-12-1983 opgeleverd door Hitachi Zosen Corporation, Maizuru Works, Maizuru (4738) als IZUMO REEFER aan Kumiai Senpaku K.K., Japan, 9.273 BRT, 4.593 NRT, 10.644 DWT, 149,89 (140,01) x 20,50 x 12,76 x 9,018 meter, 12.260 m<sup>3</sup> koelruimte, 12.496 EPK, 9.172 kW, B&W 6L67GBE, Hitachi Zosen Corporation, Sakurajima Works, Osaka. 1988 verkocht aan Yashiro Senpaku Kaisha, Japan, in beheer bij Tokuyo Kaiun K.K. 1993 verkocht aan Costablanca Naviera S.A., Panama, in beheer bij Yashiro Senpaku Kaisha Ltd. 1995 verkocht aan Iron Horse Shipping Co. Ltd., Cyprus, herdoopt LIBRA. 1996 verkocht aan Ugland Reefers Ltd., Grimstad, vlag: Cayman Islands, roepsein ZCCM5, in beheer bij Interocean Ugland Management AS, in crewmanagement en beheer bij Seatrade Groningen B.V., herdoopt UB LIBRA. 10-2002 verkocht aan Izumo Bay Inc., 4-11-2002 vlag: St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Seatrade Groningen B.V. en Roswell Navigation Corp., Athene, herdoopt IZUMO BAY. 9-2005 vlag: Panama, roepsein 3EDB4. 2011 verkocht voor sloop naar India, 25-12-2011 ETA te Port Said vanaf Chalkis, 8-1-2012 op de slooplijst voor sloop te Alang. (Foto UB LIBRA: Scheepsfotoruilbeurs, 4-1997).



TENO 8616312, koelschip, 13-7-1987 te water gelaten, 11-1987 opgeleverd door Hayashikane Dockyard Co. Ltd., Shimonoseki (1300) als LINCOLN UNIVERSAL aan Kulan Corp Ltd., Colombo-Sri Lanka, in beheer bij Jardine Ship Management Ltd., roepsein 4QVV, 9.622 BRT, 5.475 NRT, 11.067 DWT, 145,50 (136,02) X 22,64 X 13,01 X 9,260 meter, 12.743 m3 koelruimte, 66 TEU, 10.670 EPK, 7.848 kW, B&W 6L60MCE, Mitsui Engineering & Shipbuilding Co. Ltd., Tanamo, 18,5 kn. 1992 herdoopt HORNWIND. 1993 herdoopt LINCOLN UNIVERSAL. 1998 verkocht aan Unicoolship Ltd., Colombo-Sri Lanka, in beheer bij London Ship Managers Ltd., Londen, herdoopt LINCOLN SPIRIT. 2000 verkocht aan Arabian Reefers Ltd., Bermuda, in beheer bij London Ship Managers Ltd., Londen, roepsein ZCBZ4. herdoopt TENO. 2011 in de pool bij Seatrade Groningen B.V. (Foto LINCOLN UNIVERSAL: ScheepsfotoRuilBeurs, 10-8-1991).



WILD HEATHER 9181144, koelschip, 3-12-1997 kiel gelegd, 11-3-1998 te water gelaten, 15-6-1998 (NK) opgeleverd door Iwagi Zosen Co. Ltd., Iwagi (S-Z174) als WILD HEATHER aan Picer Marine S.A., Panama, roepsein 3FMN8, in beheer bij Biko Kisen Co. Ltd., 9.859 BRT, 5.124 NRT, 10.114 DWT, 149,92 (137,80) x 22,10 x 13,00 x 8,717 meter, 14.153 m3 koelruimte, 160 TEU, 11.130 EPK, 8.187 kW, Mitsubishi 7UEC50LSII, Akasaka Diesels Ltd., 20 kn. (22,6 kn. op de proefvaart). 2000 in beheer bij Shinme Zosen Sangyo K.K. 2011 in de pool bij Seatrade Groningen B.V. (Foto: collectie J. Leijnse).



WILD PEONY 9191474, koelschip, 16-6-1998 kiel gelegd, 9-8-1998 te water gelaten, 16-11-1998 opgeleverd door Iwagi Zosen Co. Ltd., Iwagi (183) als WILD PEONY aan Paraiso Shipping S.A., Panama, roepsein 3FXS8, in beheer bij Wallem Shipmanagement Ltd., 9.859 BRT, 3.244 NRT, 6.006 DWT, 149,90 (137,80) x 22,10 x 13,00 x 6,935 meter, 14.155 m3 koelruimte, 104 TEU, 13.089 EPK, 9.628 kW, Mitsubishi 7UEC50LSII, Akasaka Diesels Ltd., 20 kn. 10-12-2001 (e) verkocht aan NYK Reefers Ltd., Panama, in beheer bij Norbulk Shipping U.K. Ltd., Glasgow. 2006 in beheer bij NYK Cool AB, Stockholm, en Norbulk Shipping U.K. Ltd., Glasgow. 2011 in de pool bij Seatrade Groningen B.V. (Foto: SRB, 29-12-1999 Westerschelde).



REINA 8202226, 24-5-1982 kiel gelegd, 10-8-1982 te water gelaten, 21-10-1982 (NK) opgeleverd door Kochi Jyuko K.K., Kochi (2265) als SWALLOW, 3.138 BRT, 1.763 NRT, 3.946 DWT. 1990 verkocht aan Euroreefer Shipping S.A., Panama, in beheer bij Good Faith Shipping Co. S.A., herdoopt EUOREEFER. 8-2000 in de pool bij Seatrade Groningen B.V., 29-8-2000 (e) vlag: St. Vincent and the Grenadines en herdoopt SPITSBERGEN. 29-8-2000 (e) in beheer bij Roswell Navigation Corp., Athene. 2008 verkocht aan Kenora Shipping Co. Ltd., Belize, in beheer bij Katla Seafood EHF, Reykjavik, 2-6-2008 (e) herdoopt REINA. 2-2011 verkocht aan FramInvest Sp/F, Belize, in beheer bij Katla Seafood Canarias, S.L.U., Las Palmas de Gran Canaria. (Foto: M. Coster, 10-1-2012).





ORANGE KLIPPER 9001904, koelschip, 24-9-1991 te water gelaten, 15-11-1991 opgeleverd door Yssel-Vliet Combinatie B.V. (253) als ORANGE KLIPPER aan Jaczon Orange Klipper B.V., Scheveningen, in beheer bij Jaczon Rederij & Haringhandel B.V., 5-2006 en-bloc met de BREIZ KLIPPER 8917211, HOLLAND KLIPPER 8810786 en OCEAAN KLIPPER 9001916 verkocht door Jaczon B.V., Scheveningen aan Seatrade Groningen B.V., 5-6-2006 (e) ingebracht bij Orange Klipper Shipping Co. B.V., Scheveningen, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., 2006 (e) verkocht aan Green Shipping AS, Nassau-Bahamas, in beheer bij Green Management AS, Bergen, Noorwegen, 27-12-2006 overgedragen en herdoopt GREEN KLIPPER. (Foto's: M. Coster, 22-12-2011, IJmuiden).



GREEN BRAZIL 9045792, 29-1-1993 kiel gelegd, 26-2-1994 te water gelaten voor Europese Transportmaatschappij Crystal, 18-5-1994 (NV) opgeleverd door Boelwerf Vlaanderen N.V., Temse

(1545) als CRYSTAL PIONEER aan Pioneer S.A., Luxemburg, 1996 verkocht aan Pegasus Shipping Corp, Monrovia-Liberia, herdoopt PIONEER, 1996 herdoopt PITTSBURG, in beheer bij F. Laeisz Schiffahrts G.m.b.H. & Co., 2000 in beheer bij Reederei F. Laeisz G.m.b.H. & Co., 2005 verkocht aan Green Reefers ASA, Antigua and Barbuda, herdoopt GREEN BRAZIL, 2007 thuishaven en vlag: Nassau-Bahamas, 2009 verkocht aan Green Shipping AS, Nassau-Bahamas, in beheer bij Green Management AS, 2010 in de pool bij Seatrade Groningen B.V. (Foto: M. Coster, 6-1-2012).



DIAMANT 9518268, casco gebouwd bij Leda Shipyard, Korçula, Kroatië, 16-6-2011 (e) te water gelaten, 8-8-2011 gearriveerd als I-BOX te IJmuiden achter de sleepboot WATERMAN met bestemming Trawlerkade, 10-8-2011 vertrokken naar Peters Shipyard B.V., Kampen om afgebouwd te worden onder bouwnummer 1104, 3.739 BRT, 5.200 DWT, 99,90 x 13,35 meter, 2.448 EPK, 1.800 kW, Wärtsilä 9L20, 12 kn., roepsein PCNK, 6-1-2012 vertrokken van Kampen naar Harlingen, 9-1-2012 van Shipdock Harlingen B.V. naar de haven van Harlingen, 10-1-2012 technische proefvaart vanaf Harlingen op de Waddenzee, 12-1-2012 te Harlingen opgeleverd aan Combinatie Van Donderen, Delfzijl, in bevrachting bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 13-1-2012 gearriveerd te Delfzijl en afgemeerd aan Kadevak A-B voor de Evenmentenhal, 13-1-2012 te Delfzijl gedoopt DIAMANT. 15-1-2012 om 09:00 uur in ballast vertrokken naar Stevns Pier bij Køge, Denemarken om te laden voor Finland. (Foto's B.H.F. Spruit, 13-1-2012, Delfzijl).



EEBORG 9568328, 27-10-2011 gedoopt EEBORG door mevrouw Aitkul Samakova en te water gelaten bij Koninklijke Niestern Sander B.V. te Delfzijl onder bouwnummer 843, 7.425 BRT, 144,56 x 15,87 x 11,15 x . meter, 4.500 kW, Wärtsilä 9L32C, 15 kn., roepsein PCNL, 3-1-2012 gepland vertrek van de werf uitgesteld.



10-1-2012 in dichte mist vertrokken van de werf, kompas gesteld en afgemeerd aan de Wagenborg terminal. 1-2012 geplande oplevering aan Scheepvaartonderneming Eeborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. (Foto's: B.F.H. Spruit).

## DISNEY FANTASY



Veel toeschouwers bij uitdokken DISNEY FANTASY - Ondanks het wisselvallige weer hebben meer dan 10.000 belangstellenden het uitdokken van het luxe cruiseschip de DISNEY FANTASY bijgewoond. Van heinde en ver kwamen cruiseschip spotters naar de Veenstad. Van de Rheiderlandstraße tot de Bokelerstraße stonden auto's geparkeerd, aldus agent van politie Gerd Müßing. Ook de tientallen campers op de parkeerplaats bij de werf ontbraken niet. Om 11:00 uur werd begonnen met het uitdokken en kon het schip langzaam uit bouwdok 2 van de Meyer Werft worden getrokken.



Om 14:00 uur lag de DISNEY FANTASY in volle glorie in de haven en kon iedereen zich vergapen aan het gigantische schip. Er worden nu twee masten op het schip geplaatst en allerlei tests uitgevoerd. Over twee weken, afhankelijk van het weer en het getij, zal het schip de werf verlaten voor een vaart naar Bremen, om daar op 9 februari aan de opdrachtgevers te worden overgedragen. De DISNEY FANTASY heeft een lengte van 340 meter, een breedte van 37 meter en kan een snelheid behalen van 23.5 knopen. Het schip biedt plaats aan 4000 passagiers, die vanuit Port Canaveral in Florida een 7 daagse cruise gaan maken in de Caribbean.



Aan boord is vermaak voor de hele familie zoals vele bars en restaurants, sportaccommodaties en evenals op het zusje de DISNEY DREAM ontbreekt de "Aquaduck", een grote waterglijbaan niet. (Bron: Westerwolde actueel, foto: Meyerwerft).

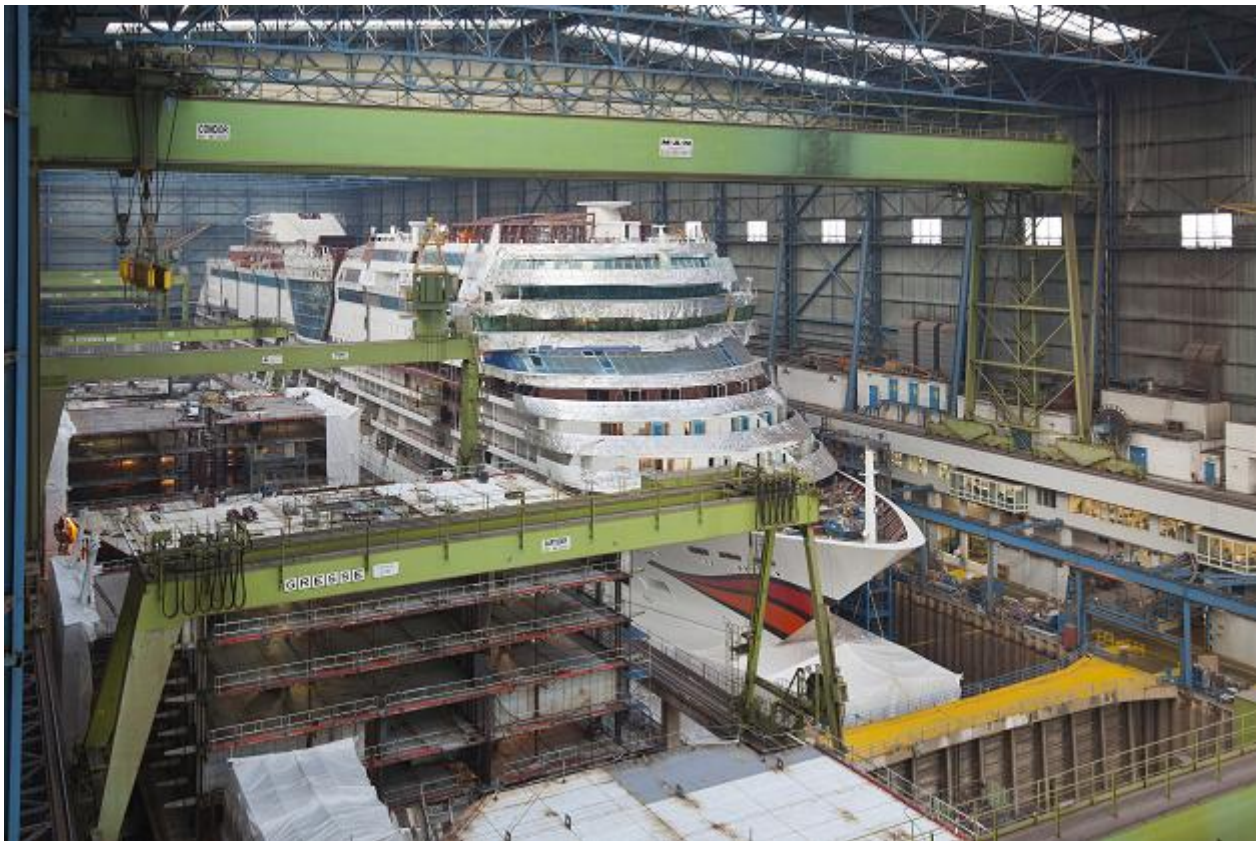
### **DISNEY FANTASY uit dok**

Zonder grote problemen is zondag 8 januari bij de Meyer Werft in Papenburg het 130.000 BRT grote cruiseschip DISNEY FANTASY uitgedokt. Veel belangstellenden volgden het spektakel direct op een webcam van de werf, veel anderen hadden met hun camper een eersterangs plekje bij de bouwhal veroverd.



Maandag werden de schoorsteen en de mast geplaatst. Over drie weken wordt het schip naar zee gevaren. De overdracht aan rederij Disney Cruise Line in Orlando / USA zal 3 februari in de Eemshaven plaatsvinden. Bijna twee maanden later begint de gigant haar maiden voyage. De DISNEY FANTASY is een zusterschip van de DISNEY DREAM die vorig jaar in dienst werd gesteld. De post-panmax schepen hebben een lengte van 330 meter bij een breedte van 37 meter. Aan boord is plaats voor maximaal 4.000 passagiers die in 1250 hutten worden ondergebracht. Daarvan zijn 80 procent buitenhutten, waarvan er ruim 900 een balkon hebben. Voor het wel en wee zorgt een bemanning van 1458 koppen. De dienstsnelheid bedraagt 22 knopen. Het schip is geregistreerd op de Bahama's. Met de DISNEY FANTASY zullen vanuit Port Canaveral zevendaagse cruises in de oostelijke en westelijke Caribic worden aangeboden. (Bron: Schuttevaer MAP, foto's Meyerwerft).





De AIDamar in aanbouw bij Meyerwerft (Foto: Meyerwerft, 29-12-2011). Het nieuwste Clubschip van de rederij. Zij heeft dezelfde uitgebreide faciliteiten als haar zusterschepen AIDAblu en AIDASol en is vanaf 2012 in de vaart. De nadruk aan boord ligt op sportief bezig zijn, ontspanning en verwennen. Geniet van de luxe van een speciale Spa hut met directe toegang tot het Wellness Centrum, een exclusief Spa pakket met massagebehandeling, yoga cursus, een theeceremonie en de diensten van een Spa butler. Het Wellness Centrum dat ruim 2.600 m<sup>2</sup> groot is, heeft sauna's, stoombaden en relaxruimtes en biedt velerlei behandelingen. Kies uit zeven verschillende restaurants met een ruime keuze uit internationale gerechten. Op dek 10 bevindt zich een echte brouwerij, het Brauhaus waar u een vers getapt biertje kunt drinken. Voor de wijnliefhebber is er de Vinothek. De 4-D bioscoop biedt vermaak voor alle leeftijden! Het sportdek is ruim opgezet en op het zonnedeck bevindt zich een mega bioscoopscherm. Uiteraard heeft ook de AIDamar een Theatrium, het centrale deel van het schip en plezierige ontmoetingsplaats. Hier komen het theater, de bars en een atrium samen, een totale ruimte van 3000 m<sup>2</sup> verdeeld over drie dekken. Het uitgebreide excursiepakket omvat ondermeer fiets-, golf-, duik- en segway-excursies. (Bron: cruisetravel.nl).

C  
O  
S  
T  
A  
  
C  
O  
N  
C  
O  
R  
D  
I  
A



COSTA CONCORDIA 9320544, 19-1-2004 besteld, 8-11-2004 kiel gelegd, 2-9-2005 te water gelaten, 29-6-2006 opgeleverd door Fincantieri aan Costa Crociere S.p.A., roepsein IBHD, 114.147 BRT, 8.900 DWT, 3.704 passagiers.



Op 7 juli 2006 is te Civitavecchia, Italië de COSTA CONCORDIA voor de Italiaanse rederij Costa Cruises gedoopt door Eva Herzigova, een beroemd Italiaans fotomodel. De 114.147 BRT metende COSTA CONCORDIA (3.704 passagiers) is het eerste schip uit een serie van 3 en destijds het grootste schip ooit gebouwd voor Costa Crociere. Aan boord ondermeer 4 zwembaden, 4 restaurants, 13 bars en lounges, een Grand Prix racesimulator (in een echte Formule 1 racewagen gebouwd) en een Samsara Spa die met 2.100 vierkante meter één van de grootste Spa's gebouwd op een cruiseschip. In 2007 volgde zusterschip COSTA SERENA 9343132, daarna de zusterschepen CARNIVAL SPLENDOR, COSTA PACIFICA, COSTA FAVOLOSA en in 2012 komt de COSTA FASCINOSA in de vaart. (Foto: Wikipedia, onder: panorama.it).





"Hier, aan boord van dit futuristische en exclusieve cruiseschip, krijgen het plezier, de ontspanning en de emotie van een bijzondere vakantie vorm." aldus Costa op haar website over een cruise met de COSTA CONCORDIA. What makes it special? (Afbeelding Costa Cruises).

### **Gekapseisd cruiseschip COSTA CONCORDIA**

Kapitein cruiseschip: Rots stond niet op de kaart

Het stuk rots waar het cruiseschip COSTA CONCORDIA vrijdag tegenaan voer, staat niet op de zeekaart. Dit zei de kapitein van het schip, Francesco Schettino, vandaag tegen het Italiaanse tv-station Tgcom24. "Dit obstakel had er niet moeten zijn", aldus de kapitein. "We hadden genoeg water onder ons moeten hebben".

Een ongeval met een cruiseschip voor de kust van de Italiaanse regio Toscane heeft aan zeker drie mensen het leven gekost. Het zou gaan om twee Franse toeristen en een Peruaan. Er zijn bovendien nog tientallen vermisten. Het zou gaan om minstens 50 mensen, volgens sommige bronnen zelfs 70. Mogelijk liggen er nog doden in het gekapseide cruiseschip. Er zijn ook veertien gewonden, van wie twee in levensgevaar. De oorzaak is wellicht een menselijke fout, want het cruiseschip voer veel te dicht bij het eiland. De autoriteiten hebben de kapitein ondervraagd en er is al een onderzoek voor onopzettelijke doodslag ingesteld. De dramatische videobeelden en pakkende foto's doen zelfs denken aan de ramp met de TITANIC, zoals een journaliste aan boord het ook uitdrukte: "Paniekscènes de TITANIC waardig!".



In de flank van het cruiseschip is een enorme scheur van 70 meter geslagen. Daardoor liep de COSTA CONCORDIA langzaam onder water. Het schip maakte slagzij en ligt nu op de zijkant tegen een zandbank. Meer dan 4.000 opvarenden konden gered worden uit het kapseizende schip. De zes Belgen die aan boord waren, zijn ongedeerd.

Avondeten

De COSTA CONCORDIA, die op cruise was in de Middellandse Zee, liep gisteravond vast op een rots vlakbij het eiland Giglio. De passagiers waren net aan het avondeten en er brak paniek uit. Verschillende passagiers sprongen daarbij in het ijskoude water, in totaal meer dan 100. Een 70-jarige man kreeg daarbij een hartaanval en stierf. Naast de doden zijn er ook minstens veertien gewonden, van wie twee in levensgevaar.

Versie kapitein

De kapitein, die mee aan het eten was op het moment van de ramp, is al ondervraagd en verdedigt zich tegen de beschuldigen. "We hebben een rots geraakt die er volgens onze gegevens niet was. We varen altijd dichtbij de kust, omdat we zo de bewoners kunnen groeten, dat is een toeristische keuze. Ik ben pas van koers veranderd nadat het schip door de botsing water begon te maken.



## "TITANIC"

Een van de passagiers, journaliste Mara Parmegiani, vertelt hoe het er aan toe ging. "Paniekscènes de TITANIC waardig", met passagiers die elkaar overhoop lopen, schreeuwen en wenen. "Ik weet niet wat er precies gebeurd is, maar we waren allemaal erg bang en hadden het koud omdat we enkel onze avondkledij aanhadden. We hebben niet de tijd gehad om onze andere bezittingen te halen. We kregen enkel dekens en dat was onvoldoende." Verschillende passagiers die bij de evacuatie aan boord gingen van reddingsboten, vielen in het ijskoude water, zeggen getuigen. Een van hen, een zeventiger, verdronk. Belgen ongedeerd

Reder Costa Crociere laat in een mededeling weten dat 3.200 passagiers en een duizendtal bemanningsleden aan boord waren. Bij de passagiers zijn een duizendtal Italianen, ongeveer 500 Duitsers, 150 Fransen 42 Nederlanders. De nationaliteit van de andere opvarenden is nog niet duidelijk, maar de zes Belgen zijn zeker ongedeerd.

Er zouden geen Duitse slachtoffers zijn gevallen. Drie Fransen zouden lichtgewond zijn. Volgens de Franse ambassadeur in Rome Alain Le Roy zou een Franse man zijn vermist. Zijn echtgenote zag hoe haar man van 70 in het water terechtkwam.



Overgebracht naar vasteland

De rederij repatrieert momenteel onze landgenoten, meldt een woordvoerder van Buitenlandse Zaken. Rederij Costa Crociere laat weten dat ze een gratis nummer heeft waar familieleden van de opvarenden terecht kunnen voor meer informatie: 0039/848 50 50 50.

De geëvacueerde passagiers zijn ondergebracht in de zeldzame hotelkamers op het kleine eiland, in sportcentra en zelfs in de kerk. Ze worden vandaag met honderden overgebracht met boten naar de haven Santo Stefano op het Italiaanse vasteland. De cruise zou onder meer halt houden in Civitavecchia, Palermo, Cagliari, Palma de Mallorca, Barcelona en Marseille.



Justitie onderzoekt ondergang COSTA CONCORDIA

Justitie in het Italiaanse Grosseto is een onderzoek begonnen naar de ondergang van het kolossale Italiaanse cruiseschip COSTA CONCORDIA. Dit berichtte het Italiaanse persbureau ANSA. Het schip liep, kennelijk al met problemen kampend, gisteravond laat op de rotsen en strandde op nog geen 200 meter van het eilandje Giglio, 135 kilometer ten noordwesten van Rome en minder dan 30 kilometer van de kust van Toscane.

Naar schatting 100 tot 150 opvarenden raakten te water en moesten door de toegesnelde reddingswerkers uit het water worden gered. Drie opvarenden zijn omgekomen en 14 raakten gewond. Er worden er nog steeds 20 vermist volgen meldingen van ANSA.

Francesco Verusio, het hoofd van het Openbaar Ministerie in het Zuid-Toscaanse Grosseto, niet ver van de plaats van het ongeluk, zei deze middag dat de oorzaak nog volkomen onduidelijk is. Het schip kwam uit de haven Civitavecchia en was kennelijk van zijn koers afgeweken. Media meldden dat bij de doop van het vaartuig 6 jaar geleden de fles champagne niet brak, wat volgens sommigen het schip ongeluk bezorgt. (Bron en foto's: hln.be).

Beoordelingen

1-12-2011 zoover.nl - Prima geregeld. Fijn personeel heerlijk eten. Hele goede steward. Geweldige reis op de COSTA CONCORDIA. Entertainment uitstekend. Dagelijkse berichtgeving in het Duits en Engels. Menukaarten ook in het Engels en Duits. Als je geen talen spreekt en kunt lezen dan had je op school beter op moeten letten! Het ontbijt, de lunch en de diners waren fantastisch. Als je alleen van Hollandse kost houdt moest je bij de lopende buffetten op de 9e zijn. Je bemerkt nauwelijks iets van enorme drukte. De excursies waren ook gemakkelijk zelf te regelen. Helemaal geen problemen herkend die bij een paar mensen worden genoemd. COSTA CONCORDIA vooral zo doorgaan. Groet aan het prima personeel. Hele gezellige mensen ontmoet.

18-12-2011 zoover.nl - Indien dit mijn eerste cruise was geweest, was het waarschijnlijk ook mijn laatste.... gelukkig vele malen met MSC gereisd wat heel wat beter is qua kwaliteit. Naast het feit dat men dringend de binnenhuisarchitect van de CONCORDIA moet ontslaan, is ook het, haast uitsluitend Aziatisch, personeel echt niet vriendelijk... kinderen zijn verboden in de zwembaden en jacuzzi's! Eten is OK, maar onprofessionele shows. Je merkt dat Costa de Ryanair van de zee gaat worden... niet meer voor mij dus.

14-1-2012 zoover.nl - We waren net de haven uit toen de boot omkiepte, nou leuk was wel onze huwelijksreis.

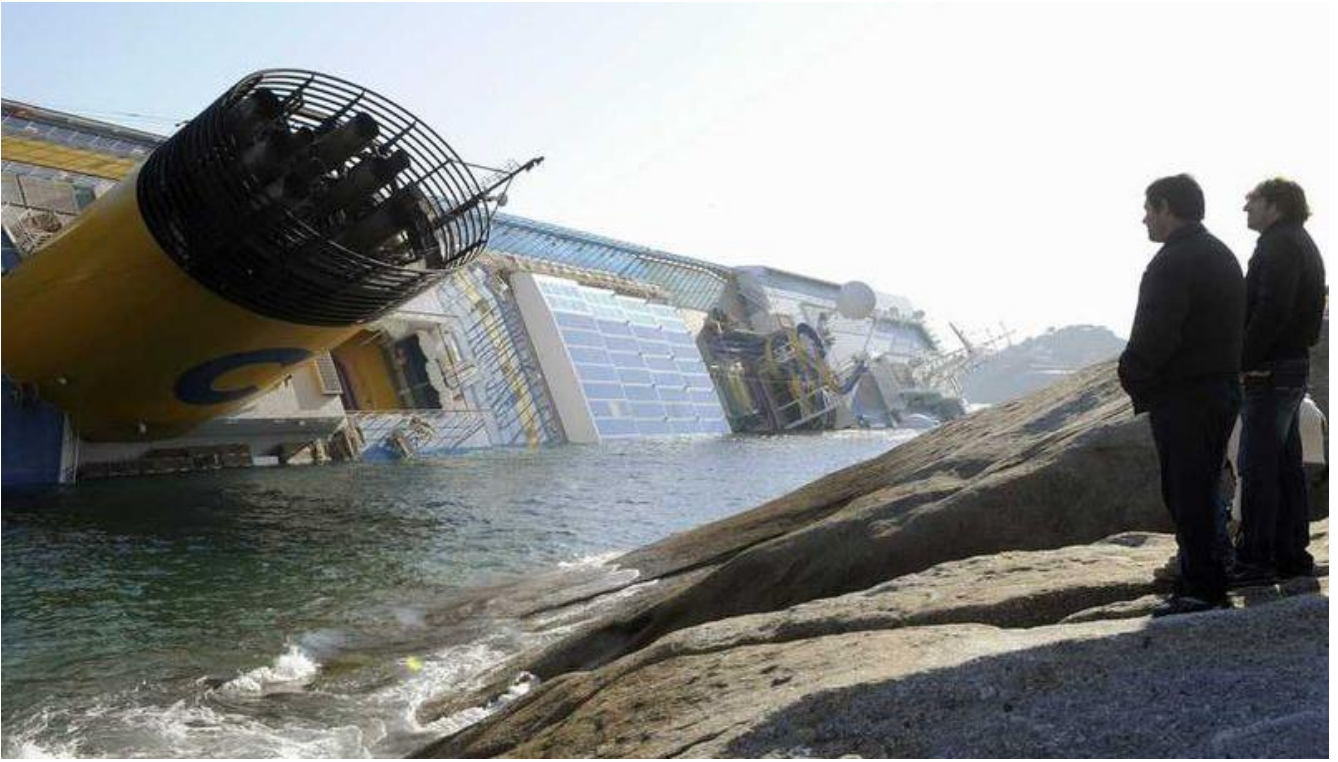
## Bemanning incompetent, 100 opvarenden in ijskoud water

HLN update Bij een zwaar ongeval met een cruiseschip voor de Toscaanse kust zijn afgelopen nacht twee Franse toeristen en een Peruviaans bemanningslid door verdrinking om het leven gekomen. Tientallen mensen werden vanavond na de averij in de buurt van het eilandje Giglio nog vermist. Mogelijk liggen er nog doden in het gekapseisde cruiseschip. Zevenenzestig mensen aan boord van het passagiersschip COSTA CONCORDIA raakten gewond of moesten op zijn minst een medische behandeling krijgen. De oorzaak van het ongeval is wellicht een menselijke fout, want het cruiseschip voer veel te dicht bij het eiland. De autoriteiten hebben de kapitein ondervraagd en er is al een onderzoek voor onopzettelijke doodslag ingesteld. Momenteel wordt 2.000 ton brandstof van het schip gehaald om een milieuramp te voorkomen. De dramatische videobeelden en pakkende foto's doen denken aan de ramp met de TITANIC, zoals een journaliste aan boord het ook uitdrukte: "Paniekscènes de TITANIC waardig!". (Bron: HLN).



Pelmelay overleeft cruiseongeval, zaterdag 14 januari 2012, 13:50 uur. Justine Pelmelay heeft een ongeluk met een cruiseschip in Italië waarbij minstens drie doden zijn gevallen overleefd. Dat meldt Shownu.nl. Het schip COSTA CONCORDIA kreeg kort na vertrek technische problemen. Daarna maakte het water en helde over. De voormalige Songfestival-zangeres laat via Facebook weten dat met haar en haar partner alles goed is. "Lieve vrienden, wat een paniek! Wij zaten ook op de boot, we hebben het overleefd!", schrijft de zangeres, die eigenlijk Anneke Pelmelay heet. (Bron: destentor.nl, foto: Justine Pelmelay: GPD/destentor.nl).

DEN HAAG, zaterdag 14 januari 2012, 20:11 uur. Aan boord van het gekapseisde cruiseschip zaten zeker 34 Nederlanders. Zij zijn allen ongedeerd. Dat heeft SOS International laten weten. De eerste Nederlandse passagiers van het cruiseschip dat voor de kust van Italië kapseisde, zijn zaterdagavond geland op Schiphol. Volgens een woordvoester van reisorganisatie TUI zijn 11 van de 13 mensen die bij dochtermaatschappij KRAS een reis hadden geboekt, zaterdagavond vanuit Milan teruggekomen. De andere twee vliegen zondag terug. Van de tien mensen die bij Cruise Travel hadden geboekt, zijn in ieder geval zes al in Nederland aangekomen, aldus een woordvoerder van de ANWB. De ANWB is sinds november vorig jaar eigenaar van Cruise Travel. De andere vier komen kort voor middernacht aan op Schiphol, vanuit Rome. destentor.nl).



Stel na 24 uur gered van rampschip - zondag 15 januari 2012, 08:40 uur  
GROSSETO (ANP) - Ruim 24 uur nadat het cruiseschip COSTA CONCORDIA aan de grond liep voor de kust van de Italiaanse regio Toscane, is de reddingsoperatie nog altijd in volle gang. Zo wisten hulpverleners in de nacht van zaterdag op zondag nog een Zuid-Koreaans echtpaar te evacueren, dat vastzat in hun hut.

Veel van de voormalige passagiers hadden geen goed woord over voor de voornamelijk Aziatische bemanningsleden op het schip. Zij zouden te traag hebben gereageerd op de ramp en waren het Italiaans vaak niet meester, waardoor de communicatie met de andere opvarenden moeizaam verliep.

Ook de kapitein van het enorme vaartuig, Francesco Schettino, zou de fout in zijn gegaan. De politie hield hem zaterdag aan op verdenking van dood door schuld, het veroorzaken van het zinken van een schip en van het in de steek laten van passagiers. Schettino zou de COSTA CONCORDIA al om 23:30 uur hebben verlaten, terwijl de laatste passagiers pas halverwege de nacht van vrijdag op zaterdag werden geëvacueerd.

Om te voorkomen dat de scheepsramp uitgroeit tot een milieuramp, is het Nederlandse bergingsbedrijf Smit ingeschakeld om de stookolie te verwijderen uit de COSTA CONCORDIA. Het bedrijf is ook kandidaat om het schip te bergen, maar dat heeft nu geen prioriteit. "Eerst moet de milieuschade worden beperkt", aldus een woordvoerder van Boskalis, de eigenaar van Smit. (Bron en foto: destentor.nl).





## Veel belangstelling voor VALE RIO DE JANEIRO

De belangstelling voor de VALE RIO DE JANEIRO hier in Rotterdam is groot. Het is het grootste bulkschip dat ooit in de Rotterdamse haven aankwam (8-1-2012).

Donderdag moet de VALE RIO DE JANIERO 9572329 weer richting Brazilië varen. Dan heeft het schip 386-duizend ton ijzererts gelost, bij Europoort, eigendom van Thyssen Krupp de Duitse staalproducent.

De omvang van het schip is indrukwekkend. De machinekamer is zo'n dertig meter hoog. En met een lengte van 362 meter en een breedte van 65 meter kan het 400 duizend ton droge bulk vervoeren.

De VALE RIO DE JANEIRO levert het Havenbedrijf 260.000 euro aan haven- en kadegelden op. Slechts 22 man zorgen ervoor dat het schip veilig van A naar B vaart en wat dat betreft was Rotterdam een test want door de storm moest het schip drie dagen buitengaats blijven liggen.

Overigens moet de Vale Rio de Janeiro voordat ze kan vertrekken 232.000 ton ballastwater laden, want anders komen het roer en schroef boven de waterspiegel uit en wordt het schip onbestuurbaar. (PS: 13-1-2012 vertrokken, bron: rtvrijmond.nl, foto: R. Zegwaard, 8-1-2012, Maasvlakte).



Vale Shipping Co. Pte. Ltd. te Rio de Janeiro bestelde een serie van 35 van dat type bulkschepen, 19 in eigendom en 16 in charter.

Daarvan zijn in de vaart:

VALE BRASIL 9488918, 198.980 BRT, 402.347 DWT, 30-3-2011 opgeleverd aan Vale Shipping Holding Pte. Ltd., Singapore (Vale S.A).

VALE RIO DE JANEIRO 9572329, 198.980 BRT, 402.303 DWT, 22-9-2011 opgeleverd aan Vale Shipping Enterprise Pte Ltd., Singapore (Vale S.A).

VALE BEIJING 9575448, 199.959 BRT, 404.389 DWT, 26-9-2011 opgeleverd aan POS Maritime PZ S.A., Marshall Islands (STX Pan Ocean Co. Ltd., Seoul).

VALE ITALIA 9572331, 198.980 BRT, 400.000 DWT, 25-10-2011 opgeleverd aan Vale Shipping Enterprise Pte Ltd., Singapore (Vale S.A).

VALE CHINA 9522972, 201.384 BRT, 400.606 DWT, 24-11-2011 opgeleverd aan Vale Shipping Singapore Pte Ltd., Singapore (Vale S.A).

Te water gelaten:

VALE DONGJIAKOU 9532513, 201000, 400.000 DWT, 1-11-2011 te water gelaten onder bouwnummer Jiangsu Rongsheng 1106 voor Vale Shipping Singapore Pte Ltd., Singapore (Vale S.A), aanvankelijk ORE JIANGSU en ORE HEBEI.

VALE DALIAN 9532525, 201.000 BRT, 400.000 DWT, 1-11-2011 te water gelaten onder bouwnummer Jiangsu Rongsheng 1107 voor Vale Shipping Singapore Pte Ltd., Singapore (Vale S.A), aanvankelijk ORE SHANDONG en ORE JIANGSU.

VALE HEBEI 9532537, 201.000 BRT, 400.000 DWT, 20-12-2011 te water gelaten onder bouwnummer Jiangsu Rongsheng 1108 voor VALE SHIPPING CO. PTE. LTD., Singapore (Vale S.A), aanvankelijk ORE ZHANJIANG.

VALE QINGDAO 9575450, 200.000 BRT, 400.000 DWT, 31-10-2011 te water gelaten onder bouwnummer STX Jinhae 1702 voor POS Maritime PZ S.A., Marshall Islands (STX Pan Ocean Co. Ltd., Seoul).

De VALE BEIJING arriveerde 2 december 2011 aan het laadsteiger te Ponta da Madeira om 384.000 ton ijzererts te laden. Nadat 200.000 ton erts in de ruimen lag, stopte het laden nadat in 2 ballasttanks scheuren ontstonden waarop water in ruim VII stroomde. Omdat de ligplaats niet te lang bezet kon blijven besloot men de VALE BEIJING op de ankerplaats te liggen hangende het onderzoek. Op 7 december 2011 voer de bulker met sleepboothulp van het steiger te Sao Luis naar de ankerplaats op ongeveer 7 mijl van de haven met een waterdiepte van 30 meter.

Enkele dagen later ontstond het plan om naar Fortaleza te varen en daar te repareren met duikers. Daarvoor moest eerst de bunkers gelicht worden waarvoor Svitzer Salvage is ingehuurd. De Braziliaanse marine liet op 29 december 2011 het overslaan van de bunkers stilliggen vanwege het slechte weer. De langzij gemeerde tanker SEA EMPEROR had toen 3.000 ton aan boord van 7.000 ton die er uit moesten. Daarna moet eerst 26.0000 ton uit ruim VII en het gat gedicht worden voordat een dok gezocht kan worden voor reparatie. De sleepboot FAIRMOUNT ALPINE ligt op een paar mijl stand-by ten anker in afwachting van wat gaat gebeuren. (Foto VALE BEIJING: collectie L. Kramer/ al.ma.gov.br).



VOE EARL 9639983, MultiCat 2613, Utility Vessel, 16-8-2011 te water gelaten te Polen onder bouwnummer Damen Hardinxveld 571655, 2-9-2011 gearriveerd te Dordrecht achter de sleepboot IKAR, 300 BRT, 3.873 EPK, trekkracht 45 ton, 10,5 kn. 9-1-2012 vertrokken van de werf voor de proefvaart in de Europoort, 10-1-2012 terug naar de werf, 12-1-2012 bij Damen Shipyards B.V. gedoopt VOE EARL door Elizabeth Spanswick en opgeleverd aan Delta Marine Ltd., Lerwick, Shetland, U.K.

### UISGE GORM

UISGE GORM, 13-1-2012 vertrokken naar zee. 1983 opgeleverd door Odense Staalskibsværft A/S, Lindø (95) als DIRCH MÆRSK aan A/S D/S Svendborg & D/S af 1912 A/S, Dragør-Denemarken, in beheer bij A.P. Møller, 51.838 BRT, 31.600 NRT, 99.800 DWT, 14 ladingtanks, 98.447 m<sup>3</sup>, 236,20 (226,50) x 39,93 x 20,50 x 15,360 meter, 18.729 EPK, 13.776 kW, 5 cyl, 4 tew, B&W 5L90GF, Maskinfabrik Div. of B&W Diesel A/S, Kopenhagen. 1995 verkocht aan Bluewater Offshore Production Systems N.V., Willemstad-

N.A., in beheer bij Bluewater Engineering B.V., herdoopt UISGE GORM. 1995 verbouwd tot opslagtanker.

1999 als opslagtanker aan het werk op Fife Field, 4-4-1999 op 187 mijl oostzuidoost van Aberdeen in positie 56.01 NB en 03.11 OL., problemen en alarm op te hoge druk in bakboordtank 4 met 4.500 ton olie waardoor de tank ontzet raakte, later die dag 25 opvarenden overgestapt op MAERSK CHANCELLOR en 5-4-1999 afgezet te Aberdeen, 5-4-1999 druk normaal en inspectieteam gearriveerd, 7-4-1999 gedeeltelijk gelost in de SAVONITA, kon niet ter plaatse gerepareerd worden en ging daarvoor naar Verolme Botlek B.V.



14-9-2008 achter de sleepboot ZEUS gearriveerd in de Botlek, 11-2-2009 verhaald in de Botlek en Opgelegd. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 25-5-2011 vertrokken uit de Botlek naar de Europoort (foto: R.E. Zwama), 28-5-2011 gearriveerd in de Elbehaven en opgelegd.



13-1-2012 vertrokken uit de Europoort achter de sleepboten PEGASUS en TAURUS naar Hamburg. (Foto: L. v.d. Meijden).



DANCING WATER 9065807, 8-1993 opgeleverd door McTay Marine Ltd., Bromborough (111) als OIL RANDAN aan O.I.L. Ltd., U.K., 57 BRT, 18 NRT, 40 DWT, 284 kW, 2 x Caterpillar 3406DITA, Caterpillar Tractor Co., 10 kn., 30-3-2005 verkocht aan MarineCo U.K. Ltd., Grimsby-U.K., herdoopt MARINECO INDIA, 25-5-2005 vertrokken van Dubai naar Rotterdam aan boord van de ANNEGRET, 6-11-2005 gearriveerd te Rotterdam, 2011 verkocht aan K&W Schepenverhuur B.V., Tollebeek, 28-2-2011 (GL) herdoopt DANCING WATER, roepsein PBYJ. Foto: J. v.d. Klooster, 10-1-2012, passage Hoek van Holland met ponton voor Den Helder.



BALOE (2), gebouwd te Polen onder bouwnummer 571676, 10-1-2012 casco als 1676 gearriveerd op de Nieuwe Waterweg als de sleepboot WOJTEK. (Foto's: R. Zegwaard).



BALOE. Herman Senior B.V heeft 2 nieuwe Shoalbusters besteld bij Damen Hardinxveld. Als aanvulling op de 3 werkschepen die het bedrijf al bezit zal er 1 nieuwe Shoalbuster worden toegevoegd aan de vloot, en de andere zal de huidige Shoalbuster "BALOE" vervangen. De 2509 is een nieuw type Shoalbuster en zal tussen de 2308 en 2609 liggen met een bollard pull rond de 25 ton. Met die bollard pull zal het een mooi middelmaat schip zijn om de behoeftes van de huidige markt te vervullen. Het eerste casco zal in december 2011 aankomen bij Damen Hardinxveld, dit zal het type 2308 "Baloe" zijn. Ze zal beschikbaar zijn voor verhuur vanaf medio mei. (Info: [hermansr.com](http://hermansr.com)).



TAI AN KOU 9223277 van Tianjin COSCO Shipping Co. Ltd., Tianjin, 28-11-2002 opgeleverd door Guangzhou Shipyard International Co. Ltd. (9130012), 15.840 BRT, 20.247 DWT, 10-1-2012 in het Calandkanaal met 3 Rijnpassagiersschepen, v.l.n.r. BELLISSIMA 02324885, VIKING EUROPE 04800250 en AMADAGIO 07001828, 11-1-2012 vertrokken naar Fos-sur-Mer. (Foto: R. Zegwaard).

## Grootste containerschip op Westerschelde



TERNEUZEN - vrijdag 13 januari 2012 - De containerreus EDITH MÆRSK koerste vrijdagmiddag probleemloos via de Westerschelde naar Antwerpen. Het grootste containerschip dat ooit de rivier opvoer - met een diepgang van bijna 14 meter - arriveerde begin van de avond in het Deurganckdok. Het bijna 400 meter lange schip (met een capaciteit van 15.500 containers) meldde zich rond drie uur bij Vlissingen en passeerde een uur later Terneuzen. Het schip werd vanaf de wal gadeslagen en gefotografeerd door tientallen belangstellenden. De EDITH MÆRSK voer naar Antwerpen met twee loodsen aan boord. Ook een aantal maritieme deskundigen maakte de reis mee, in opdracht van de Vlaams-Nederlandse Technische Scheldecommissie. (Bron:PZC, foto: H. de Winde).

## Splithoff start lijndienst uit Zeebrugge naar Philadelphia



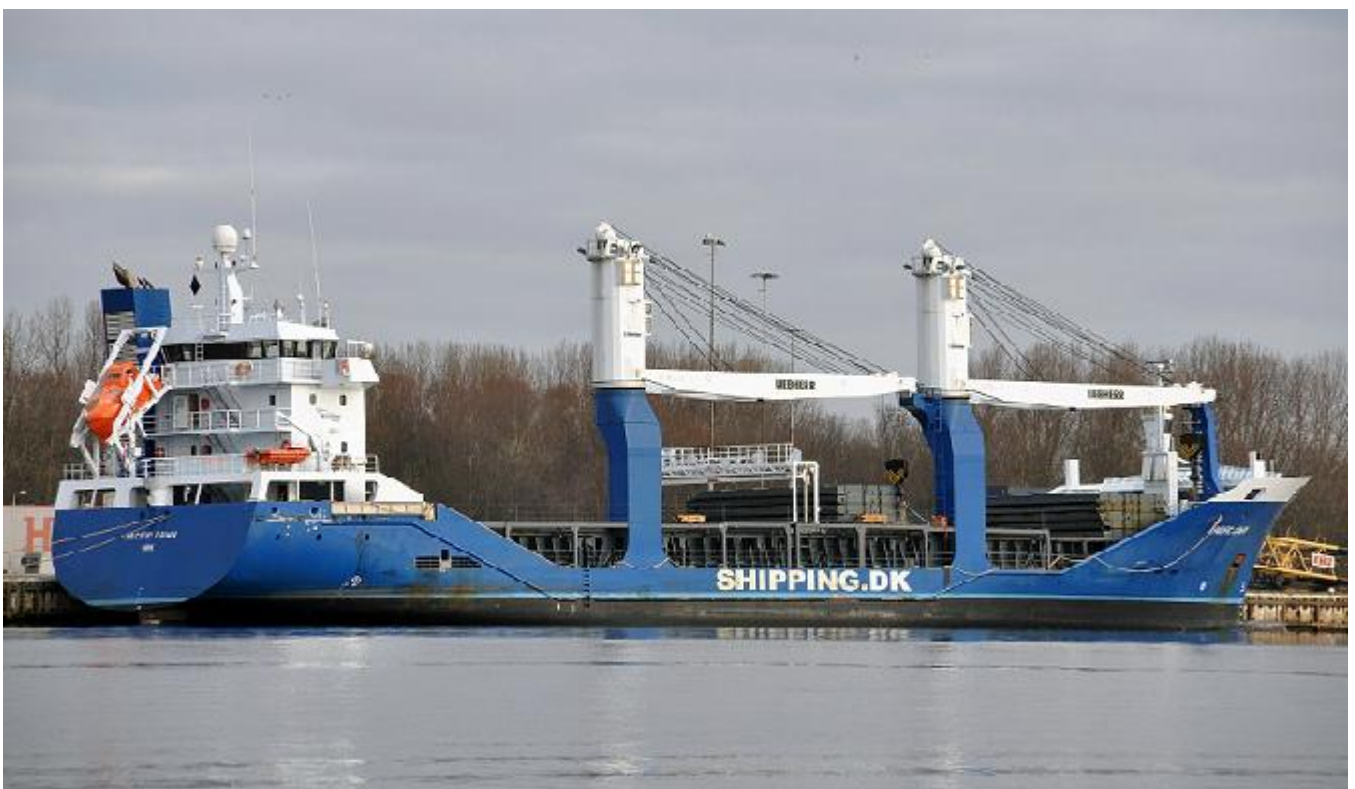
De Nederlandse rederij Splithoff is een lijndienst begonnen tussen Zeebrugge en Philadelphia. Er zal gemiddeld om de twintig dagen een afvaart zijn. De basislading van de dienst is papier van de verladere

StoraEnso en Norske Skog. De lading van StoraEnso wordt met roro-schepen uit Zweden aangevoerd in zogenaamde Storaboxen. Er arriveert ook papier uit Finland op roll-trailers.

Het papier van Norske Skog komt uit Noorwegen, Duitsland en Oostenrijk. De Noorse lading wordt naar Zeebrugge gevaren door DFDS Lys Line. Vanuit Duitsland en Oostenrijk loopt het voortransport over de weg of via het spoor.

Spliethoff hoopt jaarlijks 150.000 tot 250.000 ton papier in Zeebrugge te behandelen. Het gaat om lading die voorheen acht jaar lang door de Zweedse rederij TransAtlantic naar Philadelphia werd vervoerd. De Nederlandse rederij zet schepen van zijn S-klasse in, omdat die het papier via zijdeuren kunnen laden. Deze schepen zijn ook geschikt voor het vervoer van projectlading, hout, staal, containers en bulk.

De eerste afvaart van de vernieuwde werd vorige week geboden door de SUOMIGRACHT. Het schip deelde de kaai aan het Wielingendok met een conro van Transfennica, dat een onderdeel van de Spliethoff groep is. Transfennica zet sedert vorige week grotere roro-schepen in voor de drie afvaarten per week naar Bilbao. (Bron: Nieuwsblad Transport, foto SUOMIGRACHT: L. v.d. Meijden, 4-6-2010).



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, door een defect aan de inlaatfilter liep de machinekamer vol water, 14-1-2012 gearriveerd te Grote Hout, Velsen achter de sleepboot WATERMAN, 16-1-2012 naar Urk met de sleepboten WATERPOORT en WATERSTAD voor een circa twee maanden reparatie. (Foto's: M. Coster, 15-1-2012).



### **Opnieuw verlies voor Stena Line**

Ferrymaatschappij Stena Line, bekend van de veerdiensten vanuit Hoek van Holland naar Harwich (Engeland), heeft vorig jaar opnieuw verlies geleden. Het is het derde achtereenvolgende jaar dat Stena Line op de Noordzeediensten rode cijfers schrijft. De veerbootmaatschappij schrijft het verlies over het afgelopen jaar vooral toe aan de sterk gestegen brandstofkosten. Stena Line boekte wel een hogere omzet, 2 procent meer dan in 2010. Het bedrijf, onderdeel van de Zweedse Stena Line Group, verstrekt geen concrete omzet- en verliescijfers. Stena Line vervoerde op de route Hoek van Holland - Harwich 509.000 passagiers, bijna net zo veel als in 2010. Het aantal vervoerde personenauto's steeg met 4 procent tot 105.000. De omzet uit het vrachtvervoer, dat ruim twee derde van de totale omzet uitmaakt, daalde in volume, maar steeg volgens directeur Pim de Lange in geld. Stena Line vervoert onder meer groente, fruit, bloemen en planten naar Groot-Brittannië. Voor dit jaar houdt De Lange rekening met een verdere stijging van de brandstofkosten. Een positief effect op het vrachtvervoer verwacht hij van de Olympische Spelen die van de zomer in Londen worden gehouden. (Bron: RTV Rijnmond, 11 januari 2012, foto STENA HOLLANDICA: SFR, 11-7-2011).

PERUVIAN REEFER 8917572, casco gebouwd door Yangen Verft, Kragero (102), 13-6-1992 te water gelaten, afgebouwd bij Langsten Slip, Tomrefjord (154), 29-11-1992 opgeleverd door Kvaerner Kleven Ulsteinvik, Ulsteinvik (247) als SAVONIAN REEFER aan Hol-Reefer IV Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Rederi AB Gustav Erikson, roepsein C6LE9, 7.944 BRT, 4.632 NRT, 11.155 DWT, 140,50 (130,00) x 19,73 x 13,00 x 9,615 meter, 204 TEU, 12.015 m<sup>3</sup> koelruimte, 16.212 EPK, 11.925 kW, M.A.N. 9L58/64, MAN B&W Diesel A.G., Augsburg. 1997 verkocht aan Lauritzen Ship Owner A/S, Esbjerg-Denemarken, herdoopt PERUVIAN REEFER. 1999 verkocht aan Lauritzen Reefers AS, Esbjerg-Denemarken. 2006 verkocht aan Bold Marine Ltd., Esbjerg-Denemarken, in beheer bij Lauritzen Fleet Management AS. 6-2008 in beheer bij Lauritzen Reefers AS.





9-1-2009 (e) in beheer bij NYKCool AB en Lauritzen Tankers AS. 9-10-2009 (e) in beheer bij NYKCool AB en Chartworld Shipping Corp., Athene. 9-10-2009 (e) thuishaven en vlag: Nassau-Bahamas, roepsein C6UM3. 2011 in de pool bij Seatrade Groningen B.V. (Foto: shipspotting, 1-10-2008 Daniel Ferro, Gibraltar).



d.m.s. NORSKY 7716074 ro-ro ferry GZHE  
 Gebouwd 1979, Mitsui Engineering & Shipbuilding Co. Ltd., Tamano, (1163)  
 6.310 BRT 2.091 NRT 5.024 DWT  
 150,02 (141,00) x 21,77 x 13,01 x 5,112 meter.  
 12 passagiers, 170 en 1.131,5 ton bunkers, verbruik 55 ton/dag, 19,4 kn.

18.000 EPK, 13.240 kW, 2 x V12 cyl, 4 tew, 420 x 450, 2 x Mitsui 12V42M, de werf. 27-12-1978 te water gelaten, 15-5-1979 opgeleverd als IBEX aan P&O Ferries Ltd., Londen-U.K., 5-1979 ingezet tussen Fleetwood en Larne. 30-12-1984 herdoopt NORSEA, in charter bij North Sea Ferries, ingezet tussen Ipswich en Rotterdam, Europoort. 31-12-1984 verkocht aan POETS Fleet Management Ltd., Londen-U.K. 23-8-1986 herdoopt NORSKY. 23-4-1995 laatste afvaart Ipswich-Rotterdam, Europoort, 25-4-1995 gearriveerd te Dublin. 10-5-1995 ingezet tussen Liverpool en Dublin, 1995 verkocht aan Pandoro Ltd., thuishaven en vlag: Hamilton-Bermuda, in beheer bij P&O Ship Management (Irish Sea) Ltd. 10-1995 herdoopt IBEX. 5-1996 verbouwd bij Cammel Laird Ltd., Birkenhead, Engeland, o.a. met extra autodek en grotere passagiersruimten, 18.653 BRT, 5.595 NRT, 4.267 DWT, breedte 24,43 meter, 133 trailers. 8-1996 na verbouwing ingezet tussen Liverpool en Dublin. 1-1998 ingezet bij P&O European Ferries Irish Sea, herdoopt EUROPEAN ENVOY. 11-2001 ingezet tussen Mostyn en Dublin. 4-2004 verkocht aan Stena AB, Gotenborg, thuishaven en vlag: Hamilton-Bermuda. 5-4-2004 laatste afvaart Mostyn-Dublin, 6-4-2004 opgelegd te Liverpool. 4-2004 herdoopt ENVOY. 4-2004 verkocht aan Trond A Kittelsen Shipping A/S, Stathelle, Noorwegen, thuishaven en vlag: Hamilton-Bermuda. 21-4-2004 vertrokken van Liverpool naar Hirtshals om het afmeren te testen, 4-2004 gearriveerd bij Ørskov Varv, Frederikshavn, 5-2004 in charter bij KystLink, A/S, Langesund, 21-5-2004 ingezet tussen Langesund en Hirtshals. 4-10-2004 te Langesund schade opgelopen door de harde wind. 27-10-2004 verkocht aan Boa Ro-Ro AS, Noorwegen (Nye Kystlink A/S, Langesund, Noorwegen). 12-2004 verbouwd voor grotere passagierscapaciteit, 1-1-2005 terug in de vaart. 18-6-2005 uit de vaart en opgelegd te Sandefjord. 7-2005 in charter bij P&O Irish Ferries, 22-7-2005 gearriveerd te Liverpool, 27-7-2005 t/m 8-2005 ingezet tussen Liverpool en Dublin. 3-9-2005 in charter bij Finnlines, ingezet voor Transrussia tussen Lübeck, Mukran, St. Petersburg, Baltijsk en Lübeck. 18-9-2005 vertrokken van Lübeck naar IJmuiden, 9-2005 in charter bij Nedlines, Holland, 22-9-2005 ingezet tussen IJmuiden en Harwich. 24-11-2005 bij aankomst te IJmuiden door het slechte weer op de pier gelopen, uit de vaart genomen om te repareren, 2-1-2006 in de vaart. 10-1-2006 problemen met de machine en terug gesleept naar de haven. 11-1-2006 weer problemen met de machine en weer terug gesleept naar de haven. 16-1-2006 verkocht aan Boa Offshore A/S, Trondheim, Noorwegen, in beheer bij Taubåtskompaniet A/S. 20-3-2006 uit de vaart, 23-3-2006 opgelegd te Sandefjord. 4-2006 vertrokken van Sandefjord naar Polen om de machines te vervangen, 24-4-2006 gearriveerd bij Nauta Ship Repair Yard, Gdynia, 12.000 kW, 2 x GMT Sulzer 8ZAL40S, 17 kn. 4-2007 in charter bij DFDS Tor Line, 5-2007 ingezet tussen Riga en Lübeck. 20-6-2008 t/m 29-6-2008 bij werf te Fredericia. 18-9-2008 vertrokken naar Riga naar Wester Shipyard, Klaipeda, 18-9-2008 t/m 18-10-2008 bij de werf 50 ton staal vervangen, 19-10-2008 in de vaart. 18-10-2009 tussen Lübeck en Riga een "black-out" van de machine, naar Riga om te repareren. 11-2009 uit charter en opgelegd te Kiel. 12-2009 vertrokken naar Klaipeda. 1-2010 in charter bij Scandlines, ingezet tussen Ventspils en Travemünde. 5-2010 uit charter en naar Fredericia voor werfbezoek. 17-8-2010 gearriveerd te Sandefjord en opgelegd. 15-10-2010 vertrokken van Sandefjord naar Farsund en opgelegd. 5-1-2011 vertrokken van Farsund naar Villagarcia, 10-1-2011 herdoopt ENVOY 1, vlag: Panama, 2-2011 in charter bij Boluda Lines S.A., Las Palmas, Gran Canaria. 28-1-2011 (m) herdoopt REYES B. thuishaven: Madeira-Portugal (PMD), roepsein CQKJ, 5-3-2011 vertrokken van Villagarcia naar Sevilla, 3-2011 ingezet tussen Sevilla en de Canarische Eilanden. 25-6-2011 uit charter en opgelegd te Las Palmas. 9-9-2011 herdoopt ENVOY I, vlag: Panama, roepsein 3FPG7. 12-2011 verkocht voor sloop naar Turkije, 9-1-2012 gearriveerd te Aliğa om gesloopt te worden.

### **Eerste werkschip voor GSS Marine Services**

Met een eerste werkschip, dat direct in de Deense wateren aan de slag is gegaan, en een gloednieuw kantoor in de haven van Maassluis heeft de nieuwe onderneming van Jan Peute, GSS Marine Services, een vliegende start gemaakt. Voor de nieuwe rederij zijn nog drie werkschepen in aanbouw.

Vlak voor de jaarwisseling was het in de haven van Maassluis groot feest toen burgemeester drs. J.A. Karssen de officiële opening verrichtte van het kantoor van GSS Marine Services, de Nederlandse dochter van Gareloch Support Services uit het Schotse Rhu. Hier bleef het echter niet bij, want voor de deur van het nieuwe pand lag het gloednieuwe werkschip van de rederij afgemeerd.

Een Eurocarrier 2611, gebouwd door Scheepswerf Neptunus in Aalst, die dag MENA C OF RHU werd gedoopt.

Een multifunctioneel werkschip met lieren, kranen en een duwstevan. De MENA C OF RHU is gedoopt door Lady Clark, die samen met een delegatie van Gareloch Support Services uit Schotland was overgekomen, vertelt een trotse Jan Peute. "En we hebben meteen werk voor onze eerste Eurocarrier. Het vaartuig wordt namelijk ingezet bij de aanleg van het Anholt windturbinepark in Deense wateren. Op donderdag 22 december is de MENA C OF RHU naar Denemarken vertrokken". GSS Marine Services werkt, voor de inzet van andere typen werkschepen bij de aanleg van windturbineparken offshore, ook nauw samen met Sima Charters uit Maassluis en GloMar Shipmanagement uit Den Helder. (Bron: Schuttevaer).



s.s. EQUATOR (NB-181#4) bij het Maastunnelgebouw, lag in in de Parkhaven. Later lag daar lange tijd de JAN BACKX. (tip: Hans).

CILICIA: 21-10-1937 te water gelaten, 5-1939 opgeleverd door Fairfield Shipbuilding & Engineering Co. Ltd., Glasgow (664) als CILICIA aan Anchor Line Ltd., Glasgow-U.K., in beheer bij Henderson Bros, passagiersschip, 11.136 BRT, 2 motoren, 16,5 kn., officieel nummer 165934.

31-8-1939 gevorderd door the Admiralty en verbouwd tot "armed merchant cruiser", 9-10-1939 verbouwing gereed en in dienst gesteld als CILICIA (F 54). bewapening: 8x 152mm, 2x 76mm. 10-1939 t/m 10-1940: Zuid Atlantic. 11-1940 t/m 2-1941: patrouilles in Noord en West. 5-1943 t/m 2-1944: West Afrika.

16-2-1944 in dienst bij Ministry of War Transport (MoWT) als troepentransportschip.

1946 als CILICIA terug bij Anchor Line Ltd., Glasgow-U.K.

1965 verkocht aan Moor Line Ltd., Glasgow-U.K., in beheer bij W. Runciman & Co.

1966 verkocht aan Stichting Vervoer en Havenopleidingen, Rotterdam, herdoopt JAN BACKX, in gebruik als opleidingsschip in de Parkhaven.

1980 verkocht voor sloop naar Spanje, 8-8-1980 vertrokken als CILICIA uit de Parkhaven achter de sleepboot ZWARTE ZEE naar Bilbao, 1980 gesloopt te Bilbao.



CILICIA bij Rozenburg, foto: J. Kraijebosch/Scheepsfotoruilbeurs.

