

SCHEEPSFOTORUILBEURS

ZEEBRIEF#29

22 januari 2012



ELUSIVE 9123805, 10-6-1994 kiel gelegd, 8-11-1995 te water gelaten, 12-1995 opgeleverd door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (1110) als ARCTIC OCEAN aan M.S. "Arctic Ocean" Heinz und Kai Freese K.G., Stade-Duitsland, in beheer bij Freese Shipping Inh. Kai Freese e.K., 6.326 BRT, 3.251 NRT, 8.001 DWT, 132,83 (123,68) x 18,94 x 9,30 x 7,275, 660 TEU, 8.973 EPK, 6.600 kW, MaK 6M601C, Krupp Mak Maschinenbau G.m.b.H., Kiel. 3-7-1996 (GL) herdoopt NORASIA ARABIA. 28-10-1997 herdoopt ARCTIC OCEAN. 30-1-2001 (e) vlag: Antigua & Barbuda. 13-1-2003 thuishaven en vlag: Londen-U.K. 2007 verkocht aan JR Shipping Vlootfonds III C.V., Harlingen, in beheer bij JR Shipping B.V., 19-6-2007 te Harlingen overgedragen, herdoopt ELUSIVE, roepsein PHKY. (Foto: N. Kemps, 4-6-2011).

Op 16-01-2012 is Elusive Exploitatie C.V. h.o.d.n. Elusive Shipping B.V. te Harlingen (Friesland) door de rechtbank in Leeuwarden failliet verklaard. Als curator is aangesteld mr. W.M. Sturms. Het insolventienummer van deze zaak is F.12/9. De (hoofd)activiteit van Elusive Exploitatie C.V. is financiële instellingen (geen verzekeringen en pensioenfondsen).



Rederijgroep JR Shipping vraagt voor één van haar schepen faillissement aan. Harlingen – JR Shipping in Harlingen, eigenaar van 23 containerschepen en 2 multipurpose schepen, heeft op vrijdagmorgen 13 januari j.l., voor één van haar schepen faillissement moeten aanvragen, welke maandagmiddag 16 januari j.l. is uitgesproken. Het betreft m.s. ELUSIVE, een ‘containerfeeder’ schip met 660 containerstelplaatsen. De erbarmelijk slechte marktomstandigheden die de opbrengsten van het schip al sinds 2009 uithollen, vormen de belangrijkste reden voor de aanvraag. Recentelijk opgelopen stormschade heeft het besluitvormingsproces versneld. Investeerders die via een publiek scheepsfonds deelnemen in het schip, zijn intussen geïnformeerd en tonen overwegend begrip voor de ontstane situatie. Sinds de kredietcrisis van 2009 verkeert de scheepvaartindustrie in zwaar weer.

Rederijgroep JR Shipping heeft al in een vroeg stadium maatregelen moeten treffen om faillissementen te voorkomen. Binnen diverse ‘reddingsplannen’ zijn overbruggingsafspraken gemaakt met banken en is extra geld opgehaald bij beleggers. Ook vanuit de rederijgroep is aanvullend overbruggingskapitaal in de vloot geïnvesteerd. Begin 2011 had het er alle schijn van dat de slechtst mogelijke marktfase met het reddingsprogramma was overbrugd. De flinke opleving in de markt was echter van korte duur. Na de zomer van 2011 gingen de tarieven opnieuw zwaar onderuit en werd het steeds moeilijker om schepen nog enigszins rendabel te verhuren. Het escaleren van de Europese schulden crisis legde het internationale containertransport over zee voor een tweede maal lam.

Kleinere schepen met kortlopende chartercontracten hadden hier het meest van te lijden. Onder normale marktomstandigheden genereren schepen als de ELUSIVE ruim € 2.4 miljoen op jaarbasis. Het resultaat over 2011 lag met iets meer dan € 1 miljoen nog niet eens op de helft. In 2010 bracht het schip zelfs maar iets meer dan een half miljoen op. Tot overmaat van ramp liep het schip in december 2011 zware stormschade op tijdens een reis van Göteborg naar Rotterdam. Reparatie van de schade wordt weliswaar vergoed door de verzekering, met uitzondering van het eigen risico, maar dient wel te worden ‘voorgeschoten’. Bovendien is de kans groot dat de charteraar naar aanleiding van de situatie afziet van verdere huur en zijn de exploitatieperspectieven erg slecht. Verdere ondersteuning verantwoord noch zinvol

Rederijgroep JR Shipping is direct in overleg getreden met de bank die voor de ELUSIVE een scheepshypotheek heeft verstrekt (Rabo Shipping) om tot een financiële oplossing te komen. Meerdere scenario’s hebben de revue gepasseerd, maar tot overeenstemming is het niet gekomen. Voor de rederijgroep zelf, die in 2011 nog extra ondersteuningskapitaal voor het schip beschikbaar heeft gesteld, is verdere financiering niet langer verantwoord. Bovendien heeft de directie van de rederij vast moeten stellen dat een nieuwe kapitaalinjectie noch voor de eigen rederij, noch voor de investeerders zinvol was. Bij de reddingsplannen voor de diverse schepen van JR Shipping heeft verliesbeperking van geïnvesteerd vermogen altijd voorop gestaan. Per schip is hier een zogeheten ‘eigen vermogen recovery ratio’ voor vastgesteld. Een recente berekening op basis van de opnieuw verslechterde marktomstandigheden heeft laten zien dat dit ‘herstelpotentieel’ voor de ELUSIVE bij het huidige gebrek aan realistische exploitatieperspectieven en de verzwaaarde schuldenlast te beperkt is. Er reste de rederij dan ook geen andere uitweg dan de faillissementsaanvraag. Uitblijven marktherstel brengt schepen in cruciale fase De faillissementsaanvraag voor Elusive Exploitatie CV staat niet op zichzelf. Ook voor enkele andere

schepen uit de vloot van JR Shipping is, ondanks eerdere reddingsplannen, opnieuw een cruciale fase aangebroken nu marktherstel uitblijft. Of er opnieuw een beroep zal worden gedaan op investeerders of op het reservekapitaal van de rederijgroep, zal telkens afhangen van de eerder genoemde eigen vermogen recovery ratio. De directie van JR Shipping is permanent met de betreffende banken in overleg om tot de best mogelijke oplossingen te komen. Investeerders die deelnemen in de vloot van JR Shipping, worden continu over de actualiteit geïnformeerd en hebben het crisisbeleid van de rederij tot nog toe steeds onderschreven. Met alle betrokken toeleveranciers wordt contact opgenomen, waarbij zal worden aangegeven dat JR Ship Management de toeleveranciers schadeloos zal stellen van openstaande facturen. (Bron: persbericht, Harlingen, 17 januari 2012, www.jrshipping.nl, foto: Scheepsfotoruilbeurs, 2-7-2011, Amazonehaven).



KATENDRECHT (6) 8701480 1998-2001 bulkcarrier OLG / C6S2058

Gebouwd 1989, Stocznia Szczecinska im A. Warskiego, Szczecin (B545/201)

21.399 BRT 12.516 BRT 33.230 DWT

195,11 (185,00) x 25,43 x 15,10 x 10,692 meter.

5 laadruimen, G 43.812 m³, B 42.485 m³, 575 TEU, 4 dekkranen van 25 ton SWL, 297 en 1.497 ton bunkers, verbruik 28 ton/dag, 14,52 kn.,

10.196 EPK, 7.500 kW, 6 cyl, 2 tew, 105 omw/min., 580 x 1700, Sulzer 6RTA58, "H. Cegielski" Z.P.M., Poznan.

27-5-1988 te water gelaten als DUNAJ, 1-1989 opgeleverd (LR) aan Czechoslovak Ocean Shipping International Joint-Stock Co. (Ceskoslovenska Namorni Plavba), Praag-Tsjecho-Slowakije, 5-2-1989 vertrokken van Gdansk naar Gent.

1-1-1993 thuishaven en vlag: Praag-Tsjechië.

1993 ingebracht bij Czech Ocean Shipping Joint-Stock Company (Ceska Namorni Plavba), Praag-Tsjechië.

24-12-1997 verkocht aan Katendrecht Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Van Ommeren Shipping B.V., Rotterdam, 1998 overgedragen en herdoopt KATENDRECHT.

13-6-2000 ingebracht bij VOC Katendrecht Shipping Co. Ltd., Valletta-Malta.

4-1-2001 (e) ingeschreven met thuishaven: Nassau-Bahamas, roepsein C6S2058.

23-1-2001 in beheer bij Van Ommeren Clipper Shipping B.V.

17-2-2003 ingebracht bij Katendrecht Shipping Co. Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Van Ommeren Clipper Bulk B.V.

2003 verkocht met een 3 jarig charter aan Groveside Corp., Piraeus, thuishaven: Nassau-Bahamas, in beheer bij Lagoa Shipping Corp., Piraeus, 26-8-2003 (e) herdoopt OCEAN GRACE.

2-2005 verkocht aan Parships KS, Nassau-Bahamas, in beheer bij Lomar Shipping Ltd., Londen voor Pareto Shippinginvest LI AS, 8-8-2005 (e) herdoopt PUMA.

2-2007 en-bloc met de PUDU (ex KIELDRECHT) verkocht aan Fenix Shipping S.A., 16-4-2007 (e) verkocht aan Camelei Trading Co., Monrovia-Liberia, in beheer bij Amalthia Marine Inc., Athene. 11-2011 (e) verkocht aan Aca Finance Corp., Vladivostok, 21-11-2011 (m) vlag: Belize, roepsein V3NY8, in beheer bij Norfes-Marine Service Co. Ltd., Vladivostok, 21-11-2011 (m) herdoopt CARBON M. (Foto PUMA, N. Kemps, 17-2-2010).



HAPPY DYNAMIC 9551973, 10-10-2010 aanvang bouw (assemblage), 12-12-2010 uit dok Zhejiang Ouhua Shipbuilding Co. Ltd., Zhoushan onder bouwnummer 575, 5-2011 geplande oplevering, 24-7-2011 proefvaart, 2-9-2011 (e) opgeleverd aan C.V. Scheepvaartonderneming Happy Dynamic, Amsterdam, in beheer bij BigLift Shipping B.V., Amsterdam, roepsein PBXJ. (Foto: J. van der Klooster, 13-1-2012, passage Hoek van Holland).



YUKO 8605375, 1986 opgeleverd door Scheepswerf "Ferus Smit" B.V., Foxhol (245) als LAURA aan Laura Shipinvest I B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., 920 BRT. 1993 verkocht aan N.V. Shipping Co. Feran III, Willemstad-N.A., herdoopt SAYONARA. 1999 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Hera", 1999 herdoopt HERA. 1999 thuishaven: Rotterdam, herdoopt NOORDZEE. 12-3-2003 oprichting Field River B.V., Oostvoorne, 2003 verkocht aan Field River B.V., thuishaven en vlag: Willemstad-N.A., in beheer bij Adriana Shipping & Trading B.V., Oostvoorne, herdoopt YUKO, roepsein PJDP. 12-2005 dwars van Esbjerg problemen met de machine opgelopen, 6-12-2005 gearriveerd op de Nieuwe Waterweg achter de sleepboot HUNTER, doorgebracht naar Dordrecht voor reparatie. 7-2009 opgelegd te Hamburg wegens problemen met het betalen van de gages. 9-10-2009 vanaf Hamburg gearriveerd te Middelharnis en aan de ketting gelegd. 17-6-2010 vertokken van Middelharnis naar 's-Gravendeel. 31-5-2011 Field River B.V. door de rechtbank te Rotterdam in staat van faillissement verklaard, als bestuurder stond sinds de oprichting ingeschreven dhr. C.M. v.d. Velde te Brielle, 50% van de aandelen had Ewald Muller & Co. G.m.b.H in handen, de andere 50% Adriana Shipping & Trading B.V., ook de aandeelhoudende vennootschap is failliet verklaard.



10-1-2012 gearriveerd bij Dockside Ships Facilities B.V. te IJsselmonde (Ridderkerk), 11-1-2012 (e) verkocht aan Scorpio Logistics Ltd., Nairobi, Kenia, vlag: Tanzania, roepsein 5IM253, te Ridderkerk herdoopt LIBERTY. Lag op 21-1-2012 te water met de naam YUKO nog op achterschip (foto onder). (Foto's: K. Goudriaan, foto's boven, 17-1-2012, Dockside IJsselmonde).





LESSE 6908931, 1956 opgeleverd door Scheepswerf L. Smit & Zn., Kinderdijk (CO323) als LESSE aan Soc. Generale de Dragage, België, 1.520 BRT, 1976 verkocht aan Dredging International N.V., België, 1981 verkocht aan Dutch Dredging B.V., Sliedrecht, in beheer bij Baggerbedrijf de Boer B.V., roepsein PFOM, 12-11-2009 (e) verkocht aan JSC Baltic Dredging, Panama, in beheer bij Baltic Dredging A.p.S., Rødvig Stevns, Denemarken.

NB-170, 11-12-2010: Voormalig Nederlandse sleehopperzuiger LESSE aan de ketting. De Deense afdeling van de International Transport Federation (ITF) heeft de voormalig Nederlandse sleehopperzuiger LESSE aan de ketting laten leggen. ITF Denemarken is in conflict met de Zweedse eigenaren van het Deense baggerbedrijf Baltic Dredging A.p.S., de huidige eigenaar van de onder Panamese vlag varende LESSE. Het conflict betreft tien Indiase mannen die een contract hadden getekend om als bemanningslid op de LESSE te varen. Ze werden verdeeld over de Deense sleehopperzuiger KRISTINA HØY en de Litouwse sleepboot LISA (voorheen PORS) en bovendien ingezet als bouwvakarbeiders op het terrein van Baltic Dredging A.p.S. te Skåne.

3-2010 (e) vlag: Panama, 3FJN7. 10-2010 (e) vlag: Litouwen. 1-2012 herdoopt SHAHAAN, vlag: Togo, roepsein 5VBG9. (Foto LESSE: <http://www.tussenhoekenstad.nl> 2006, Dordrecht).



DAMEN BERGUM YN-9415, Damen Combi Freighter 3850, casco gebouwd bij SJSHC Black Sea Shipyard te Nikolayev, Oekraïne, 26-11-2011 opbouw uit de bouwhal gereden, daarna het casco naar buiten gereden, buiten is de opbouw door kranen op het casco geplaatst, casco in drijvende dok gereden, 27-11-2011 dok naar dieper water gesleept en afgezonken, 26-12-2011 passage Bosporus, Istanbul achter de sleepboot LEOPARD 6819697, 23-1-2012 ETA te Harlingen, transport uitgevoerd door Westcoasting Offshore Services B.V., IJmuiden.



19-1-2012 transport gearriveerd te IJmuiden en afgemeerd aan de Loggerkade, in aanbouw bij Damen Bergum B.V. te Bergum onder bouwnummer 9415. (Foto: M. Coster, IJmuiden).



KADUNA 7128796, 16-11-1971 te water gelaten, 5-4-1972 opgeleverd door Rauma-Repola Oy, Rauma (200) als BORE IX aan Ångfartygs Ab Bore, Åbo-Finland. 30-3-1977 verkocht aan Schiffskommerz VEB Außenhandelsbetrieb der VVB Schiffbau, Berlijn, 4-4-1977 te Amsterdam overgedragen, ingebracht bij VEB-Deutfracht/Seereederei, Rostock-D.D.R. en herdoopt ASCHBERG. 18-6-1990 ingebracht bij Deutsche Seereederei, Rostock-Duitsland. 1994 verkocht aan Euroseabridge Schiffahrts-Gesellschaft m.b.H, Rostock-Duitsland, in beheer bij F. Laeisz G.m.b.H. 8-1996 verkocht aan Federcadet Shipping Co. Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij E.H. Harms G.m.b.H. & Co. Car Feder Service, Bremerhaven,

herdoopt FEEDERCADET. 3-12-1996 in het Kieler Kanaal in aanvaring gekomen met de FEEDERCAPTAIN. 1998 verkocht aan FeedercaDET Transportes Maritimos Ltda., Madeira-Portugal. 23-4-2004 opgelegd in de Eemshaven. 24-5-2004 (e) verkocht aan MBA Lines, Lagos, thuishaven en vlag: Panama, 5-2004 herdoopt KADUNA. 29-12-2004 (e) verkocht aan Barbura Line Ltd., Kano, Nigeria, thuishaven en vlag: Panama, roepsein HPSU, 29-12-2004 (e) in beheer bij Hakvoort Transport Shipping B.V., Urk, 12-2004 in charter bij Finnlines. 23-5-2005 op weg naar Antwerpen t.h.v. Oostende bij de ankerplaats Westhinderbank, tijdens het ophalen van de loodsen bij de loodsboot, in aanvaring gekomen met de MSC ELENI, beide schepen liepen schade op boven de waterlijn, de KADUNA liep boegschade op en kon daardoor de ankers niet meer gebruiken, na inspectie koers gezet richting Antwerpen.

11-2006 (e) verkocht aan Kaduna Shipping S.A., Panama, in beheer bij Hakvoort Transport Shipping B.V., Urk. 2011 verkocht voor sloop naar Turkije, 19-1-2012 gearriveerd te Aliğa om gesloopt te worden. (Foto: M. Coster, 25-10-2011, Harlingen).

ATLANTIC ACANTHUS 9189897, koelschip, 4-6-1998 kiel gelegd, 2-12-1998 te water gelaten, 18-3-1999 (NK) opgeleverd door Shin Kochijyuko Co. Ltd. (7112) als ATLANTIC IRIS aan La Chemics Inc., Panama, in beheer bij Orient Marine Co. Ltd. (Toyo Sempaku K.K.), roepsein 3FGO9, 9.649 BRT, 5.349 NRT, 11.793 DWT, 144,52 (136,36) x 21,82 x 13,10 x 9,175 meter, 14.286 koelruimte, 12.600 EPK, 9.268 kW, Mitsubishi 7UEC52LS, Kobe Diesel Co. Ltd., Kobe Works, 20 kn. 25-7-2006 (e) verkocht aan TRI-Tankship S.A., Panama. 24-12-2009 (e) in beheer bij Kyokuyo Shipping Co. Ltd. 2011 verkocht aan Lobato Investments Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Chartworld Shipping Corp., Athene, 29-4-2011 (m) herdoopt ATLANTIC ACANTHUS. 2011 in de pool bij Seatrade Groningen B.V.



SLOCHTERDIEP 9194036, 26-6-1998 kiel gelegd, 15-4-1999 te water gelaten, 10-1999 opgeleverd door Rousse Shipyard J.S.C. (401) als ELARA aan C.V. Scheepvaartonderneming "Elara", Groningen, in beheer bij Novalines B.V. 7-2001 thuishaven en vlag: Willemstad-N.A. 2002 in beheer bij Feederlines B.V., 2-10-2002 herdoopt SLOCHTERDIEP. 6-2005 ingebracht bij Beheermaatschappij m.s. "Slochterdiep II" B.V., Groningen, in beheer bij Feederlines B.V., roepsein PHDO. 26-10-2007 (GL) herdoopt NOVOMAR. 24-6-2011 (GL) herdoopt SLOCHTERDIEP. (Foto NOVOMAR: Scheepsfotoruilbeurs, 8-12-2007).

20-1-2012 in Ahirkapi B7 area, Istanbul, om 05:20 uur LT, m.s. KAYAN 1 (7106176, Kayan Shipping Ltd., Sierra Leone (Syrian Shipmanagement Co.), bouwjaar 1971, 2.900 BRT), in aanvaring gekomen met de SLOCHTERDIEP en ADRIA BLU (7510860, bouwjaar 1976, 3.020 BRT) de KAYAN 1 voer naar haar ligplaats en raakte, waarschijnlijk door de harde wind, uit de koers, het onder de vlag van Sierra Leone varende schip liep een gat in de machinekamer en in een ruim op, het Vessel Traffic Center bestelde een bergingsvaartuigen omdat de KAYAN 1 steeds meer slagzij kreeg, oplopend tot 15 graden over stuurboord, de KIYI EMNIYETI 5 haalde in de middag 13 mensen van boord in positie 40.58.604 NB. en 28.53.234 OL. nadat het achterschip steeds verder wegzakte en de slagzij 20 graden werd, het

lukte met de schepen KURTARMA 3, SÖNDÜREN 7 en TAHLISIYE III de KAYAN 1 in 9 meter diep water te brengen en aan de grond te zetten. De SLOCHTERDIEP en ADRIA BLU liepen lichte schade op.



KAYAN 1 (Foto: odon.tc).



GLOBE 7823334, 6-10-1979 te water gelaten, 1-11-1979 opgeleverd door Scheepswerf Niestern Sander B.V., Delfzijl (279) als GLOBE aan Rederij m.s. Globe, Groningen, in beheer bij Beck's Scheepvaartkantoor B.V., Groningen. 8-1993 verkocht aan Onesimus Dorey (Shipowners) Ltd., Dundalk-Ierland, herdoopt ROCKFLEET. 2000 verkocht aan Vincent F. Nolan, Dublin-Ierland, herdoopt CLONLEE. 16-6-2003 verkocht aan Globia Shipping Co. Ltd., Lübeck, vlag: St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Globia Shipping Co. Ltd., herdoopt GLOBIA. (Foto: B. Mikkelsen, 24-12-2009, Aarhus).

19-1-2012 tijdens een reis van Aarhus naar Nykøbing in contact gekomen met de Guldborgsund Bridge tussen Lolland en Falster, zowel de brug als het schip liepen nauwelijks schade op, door de Deense autoriteiten te Nykøbing aangehouden voor onderzoek, de leverde slechts op dat een zijkant langs de pijler had geschuurd.

Vrachtschip ramt veerboot in Straat van Gibraltar



In de Straat van Gibraltar heeft een vrachtschip (NEW GLORY) vrijdagochtend (13-1-2012) een veerboot geramd en opengereten. Twee mensen raakten daarbij gewond. Dat meldde de vertegenwoordiger van de Spaanse regering in de Noord-Afrikaanse enclave Ceuta, Francisco Antonio González Pérez, zaterdag. Verschillende passagiers kregen een zenuwinzinking. Aan boord van de MILENIUM DOS bevonden zich in totaal 184 mensen. Het passagiersschip kon in de vroege ochtenduren ondanks een groot gat in de romp probleemloos in de haven van Ceuta aanmeren. De MILENIUM II werd vrijdagavond kort na acht uur door het onder de Maltese vlag varende vrachtschip NEW GLORY geramd. "De aanvaring had zware gevolgen kunnen hebben", verklaarde de regeringsvertegenwoordiger, nadat alle passagiers van de MILENIUM II in de haven van Ceuta van boord waren gestapt. González Pérez had alle lof voor 'het voorbeeldig gedrag' van de passagiers tijdens het ongeluk. Een jonge passagier zei dat in het begin werd gedacht dat het schip door een kleine boot was geramd. "Maar dan werden we ons ervan bewust dat het vrachtschip drie keer zo groot was als onze boot". (Bron: Nieuwsblad, 15-1-2012, foto: shipwrecklog.com).

NEW GLORY 9244269, World Gate S.A., Majuro-Marshall Islands (Transmar Shipping Co. S.A., Piraeus) bouwjaar 2001, 26.555 BRT. MILENIUM DOS 9237644, Acciona Trasmediterranea S.A., Santa Cruz De Tenerife, bouwjaar 2003, 6.554 BRT, 90 passagiers, 38 kn. 13-1-2012 op 5 mijl ten noorden van de Spaanse enclave Ceuta kwamen de MILENIUM DOS en NEW GLORY in aanvaring, op de MILENIUM DOS bevonden zich 184 passagiers, 18 bemanningsleden en 43 auto's, 3 opvarenden zijn overgebracht naar een ziekenhuis, de schepen konden eerst na uren van elkaar los getrokken worden, de MILENIUM DOS is door sleepboten naar Ceuta gebracht, de NEW GLORY ging naar de ankerplaats.

Ramp met reuzencontainerschip kan verregaande gevolgen hebben

Een ernstig ongeval met een reuzencontainerschip zou voor de scheepvaart eenzelfde impact kunnen hebben als de ramp met het 'DEEPWATER HORIZON' platform in de Golf van Mexico voor de offshoresector.

"De scheepvaartsector zal vroeg of laat zijn eigen Deepwater Horizon-moment kennen en de gevolgen zouden wel eens kunnen resulteren in een volledige ommezwaai in de gangbare aansprakelijkheidsregimes en zelfs in de traditioneel aanvaarde verzekeringsschema's voor zulke grote schepen."

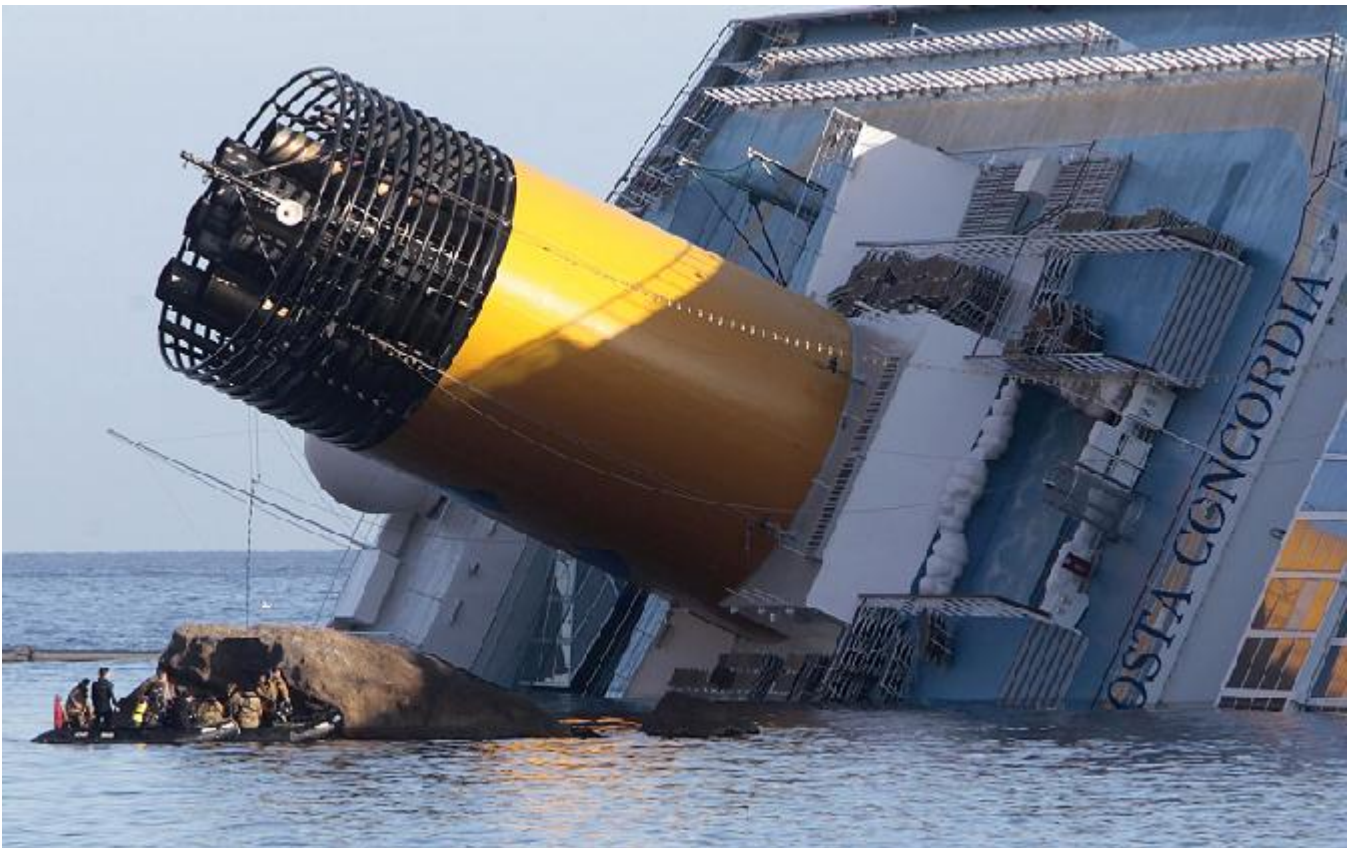
Die waarschuwing lanceerde Andrew Chamberlain, partner bij het Britse advocatenkantoor Holman Fenwick Wilan, tijdens een presentatie voor Maritime London, een organisatie van op scheepvaart gerichte dienstverlenende bedrijven. Ongevallen met 'kleinere' containerschepen zoals de 'MSC NAPOLI' en de 'RENA' geven slechts een aanwijzing van de problemen die bij een ongeval met een ulcs zullen

komen kijken. En dat zo'n ongeval er vroeg of laat komt, staat volgens Chamberlain als een paal boven water.

Net als reeds gebeurde op de jaarvergadering van de International Union of Marine Insurance, stelde de Londense jurist de vraag of de reddings- en bergingsbedrijven wel gewapend zijn om het hoofd te bieden aan een scheepsramp met een reuzencontainerschip. Zijn antwoord was niet onmiddellijk geruststellend. Hij stelde dat die sector slechts over beperkte en soms verouderde middelen beschikt. De juridische context stelt ook steeds hogere eisen op het stuk van schadevergoeding, opkuisoperaties en recyclage van scheepswrakken en containers, voegde Chamberlain daar nog aan toe.



"De scheepvaartsector zit in een perfecte storm. We hebben een globale recessie, hoge cargowaardes, steeds grotere schepen die de praktijkproef nog niet doorstaan hebben, milieubekommernissen en een toenemend besef bij de publieke opinie en overheden van de impact die scheepvaartongevallen kunnen hebben. Sinds de NAPOLI in 2007 is de kans fors groter geworden dat om het even welk scheepsongeval frontpaginanieuws in elke krant wordt." (Bron: De Lloyd 16-1-2012, foto: nepal1st.com).



Rederij cruiseschip wacht megaclaim

De eigenaar van cruiseschip COSTA CONCORDIA kan een enorme schadeclaim van de passagiers tegemoet zien. Een Italiaanse consumentenorganisatie eist een vergoeding van minimaal 124.000 euro per passagier, meldt de BBC.

De COSTA CONCORDIA is eigendom van een Amerikaanse rederij. Het proces over de schadeclaim wordt dan ook in Amerika gevoerd. Het schip had 4.200 passagiers aan boord. De totale claim kan daardoor oplopen tot zeker 520 miljoen euro. De COSTA CONCORDIA voer vorige week op een rots bij het Italiaanse eiland Giglio. Er zijn elf mensen omgekomen en er worden nog 21 mensen vermist.

'Kapitein was druk met jonge vrouw'. In de Italiaanse media duiken steeds meer verhalen op over het onprofessionele gedrag van de kapitein van de gekapseisde Costa Concordia, Francesco Schettino. Volgens getuigen verkeerde hij tot vlak voor de botsing in het gezelschap van een jonge vrouw.



Een passagier van het cruiseschip, Angelo Fabbri, vertelt in de Italiaanse krant Il Secolo XIX: "de kapitein, gekleed in een donker uniform, zat tegenover een blonde vrouw. Ze zag er heel jong uit, we dachten eerst dat het zijn dochter was. Ze lachten, het zag er erg vertrouwend en gezellig uit." De jonge vrouw waarmee de kapitein gezien werd, is de 25-jarige Domenica Cemortan (foto's) uit Moldavië. Ze is een oud-hostess van de Costa en had de reis op het cruiseschip gekregen



van de rederij als verjaardagscadeau. (Bron: nos.nl, foto COSTA CONCORDIA: washingtonexaminer.com, foto rechts: whatsonxiamen.com, foto links: Herald Sun).



Rederij Costa Cruises heeft na de ramp met cruiseschip COSTA CONCORDIA nog reizen met het gekapseisde schip aangeboden via internet. Een Britse journalist die meer wilde weten over de rechten van passagiers wist vorige week zondag, twee dagen na het ongeluk, een cruise met de COSTA CONCORDIA voor april te boeken. Dat meldt de Britse omroep BBC.



Journalist Simon Calder van de krant The Independent kreeg na betaling van ruim 1000 euro snel reisdocumenten thuisgestuurd. Ook werd hem een hutnummer toegewezen, terwijl Italiaanse duikers in het scheepswrak nog naar overlevenden aan het zoeken waren. 'Ik dacht: ik probeer het gewoon uit, want het kan nooit dat ze dit nog steeds verkopen', aldus Calder. Het bedrijf heeft nog niet op de blunder gereageerd. (AD, ANP/Redactie, foto: StarPhoenix, foto links: edmontonjournal.com).

Bloemen sieren Italiaanse zee voor vermisten CONCORDIA

Familieleden van vermiste opvarenden van de COSTA CONCORDIA hebben vandaag bloemen gestrooid op zee. Dat gebeurde een week na de tragedie waarbij vermoedelijk 32 mensen omkwamen. Tot dusverre zijn 11 doden geborgen.

Onder de familieleden waren de moeder van een vermiste serveerster uit Peru, de broer van een Indiase ober en familieleden van een jong Frans stel. Op een schip van de kustwacht voeren ze naar het scheepswrak om er bloemen uit te strooien.

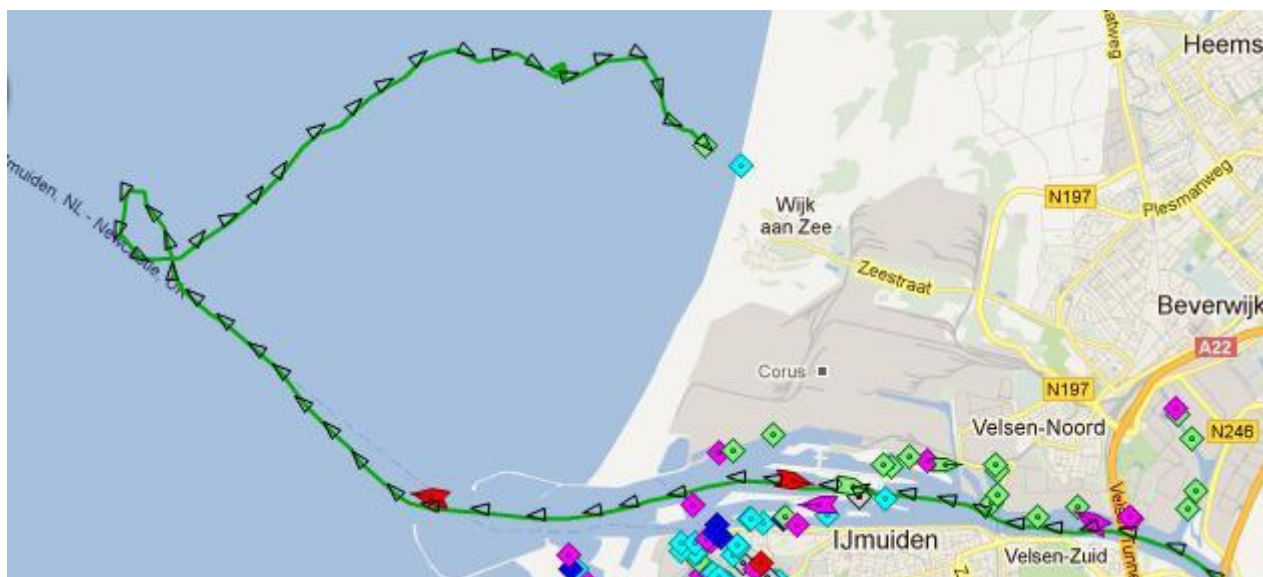
Het wrak schuift circa 1 centimeter per uur naar diepere zee. Wegens de beweging hebben de reddingswerkers hun zoektocht naar vermisten moeten opschorten.

Medewerkers van Smit Salvage staan klaar om de 2.380 ton brandstof uit het schip te pompen. Als de brandstof in zee zou komen, zou een van de grootste milieurampen in Italië in 20 jaar dreigen. De regio rond Isola del Giglio staat bekend om zijn rijke flora en fauna, waaronder schildpadden, zeehonden en dolfinen. Bij een olielek kan de natuur jarenlang vervuild zijn. Schoonmaakacties zouden miljoenen euro's kosten, waarschuwde hoofd maritieme zaken Luigi Alcaro van de overheidssdienst voor milieuzaken. (AD, ANP/Redactie, 20/01/12 17u51).

Schip gestrand bij Wijk aan Zee AZTEC MAIDEN

AZTEC MAIDEN 8408753, 15-12-1984 (e) opgeleverd door Shin Yamamoto Zosensho K.K., Kochi (273) als KIBISHIO MARU aan Nagashiki Kisen K.K., Japan, 12.286 BRT, 19.777 DWT, 6.840 EPK, 5.031 kW, B&W 5L50MC, Mitsui Eng. & Shipbuilding Co. Ltd., 14 kn. 1993 verkocht aan Moon Rise Shipping Co. S.A., Panama, in beheer bij Nagashiki Kisen K.K., Kasaoka. 29-12-2005 verkocht voor \$8.1 M aan TBS International Limited, 2-5-2006 te Ho Chi Minh City, Vietnam overgedragen, ingebracht bij Dover Maritime Corp., Filipijnen, in beheer bij Roymar Ship Management Inc., Scarsdale NY, roepsein DYOI, herdoopt AZTEC MAIDEN.

19-1-2012 vertrokken van Amsterdam naar zee, 20-1-2012 machine uitgevallen, door het anker gegaan en om circa 04:30 uur gestrand bij Wijk aan Zee, de bemanning bleef aan boord, reddingboten en SVITZER MARKEN, TRITON en IEVOLI BLACK stand-by. (koersen: AIS).





Info 1, 20 januari 2012. Om 04:30 uur ontving het Kustwachtcentrum Den Helder van de verkeerscentrale IJmuiden het bericht dat het Filippijnse schip 'AZTEC MAIDEN' richting de kust dreef, omdat het anker niet hield. Door het Kustwachtcentrum zijn de reddingboten van de stations IJmuiden en Wijk aan Zee van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij gealarmeerd, alsmede een helikopter en de Kustwacht sleepboot 'IEVOLI BLACK'. In eerste instantie gaf het schip aan dat de ankers waren binnen gehaald en de motoren gestart, maar het schip bleef richting kust drijven. Er is geen lading aan boord. De kapitein gaf geen toestemming om de 21 opvarenden van boord te halen. Rond 05:30 uur liep het schip aan de grond. (Foto's: M. Coster).



Info 2, 20 januari 2012. Het onder Filippijnse vlag varende schip 'AZTEC MAIDEN', dat vanmorgen strandde nabij Wijk aan Zee, ligt daar nog steeds. De bemanningsleden zijn nog aan boord. Een helikopter staat gereed in Wijk aan Zee en reddingsboten en Kustwachtvaartuigen zijn ter plaatse. Het

Kustwachtvliegtuig is zojuist van Schiphol vertrokken om de situatie vanuit de lucht te bekijken. Een bergingsmaatschappij heeft inmiddels een contract afgesloten met de rederij. Men wil proberen het schip voor hoog water (13:00 uur) los te trekken.



Info 3, 20 januari 2012. Bergingsmaatschappij Svitzer is momenteel druk bezig met de voorbereidingen voor de totstandbrenging van een sleepverbinding naar het schip 'AZTEC MAIDEN', dat vanmorgen vroeg is gestrand op de kust nabij Wijk aan Zee. Hiervoor wordt de Kustwacht sleepboot 'TEVOLI BLACK' ingezet. De reddingboot 'KOOS VAN MESSEL' van KNRM station IJmuiden assisteert bij het overbrengen van de sleeptros en de reddingboot 'Donateur' van KNRM station Wijk aan Zee wordt achter de hand gehouden om eventueel ook assistentie te verlenen. Vier man bergingspersoneel is aan boord van de 'AZTEC MAIDEN' afgezet. (AZTEC MAIDEN in de branding, foto: N. Kemps).



De bedoeling is om morgenmiddag bij hoog water een eerste poging te wagen om het schip vlot te brengen. Mocht echter in de loop van de middag/avond/nacht de omstandigheden zodanig zijn dat er een mogelijkheid is om het schip los te trekken, dan zal dat worden geprobeerd. De situatie is op dit moment stabiel. De volledige bemanning is nog aan boord.

Info 4 20 januari 2012. In de avond is getracht een sleepverbinding op te bouwen naar het schip 'AZTEC MAIDEN', dat vanmorgen strandde op de kust nabij Wijk aan Zee. Halverwege de werkzaamheden is

de sleepverbinding gebroken en moest een nieuwe poging gedaan worden. Als deze lukt zal vannacht met hoog water een eerste poging gedaan worden om het schip naar dieper water te slepen.

Info 5, 21 januari 2012. Afgelopen nacht rond 01:30 uur is bij een tweede poging om een sleepverbinding tot stand te brengen naar het gestrande schip 'AZTEC MAIDEN' uur de tros opnieuw gebroken. In de loop van de nacht is een derde poging ondernomen en rond 06.15 uur zijn de bergers er in geslaagd de sleepverbinding tot stand te brengen. Nu wordt gewacht tot hoog water vanmiddag 14.00 uur om te proberen het schip van het strand te trekken. Op dit moment is het bijna laag water en zijn de omstandigheden te ongunstig om nu al een poging te wagen. (Foto: Kustwacht.nl).

Info 6, 21 januari 2012. Hedenmiddag heeft men kans gezien de gestrande 'AZTEC MAIDEN' vlot te trekken. Van de sleepboot 'IEVOLI BLACK' was wederom de sleeptros gebroken, waarna men komende nacht bij hoogwater weer een poging wilde doen. De andere trekkende sleepboot 'Svitzer Marken' bleef doortrekken om het schip in goede positie te behouden.

Plotseling echter kwam het schip los en kon het naar dieper water worden getrokken. Hier zal het worden geïnspecteerd, waarna het naar IJmuiden wordt gesleept. (Bron: kustwacht, foto's: M. Coster).

Aanvaring op rede Hoek van Holland

18 januari 2012. Om 21:15 uur meldde de Verkeerscentrale Hoek van Holland dat twee tankers in aanvaring waren gekomen op de rede van Hoek van Holland. Het betreft de schepen 'SLOMAN THEMIS' en de 'ATHIRI', beiden varende onder de vlag van de Marshall Eilanden. De 'SLOMAN THEMIS', met 24 opvarenden, lag ten anker en heeft schade aan de boeg en tevens een gebroken ankerketting. De 'ATHIRI', met 21 bemanningsleden, meldde schade aan de opbouw te hebben. Alle schade bevindt zich boven de waterlijn. Inmiddels liggen beide schepen ten anker en hebben zich geen persoonlijke ongelukken voorgedaan. Ook is er geen uitstroom van lading waar genomen. Een sleepboot is inmiddels ter plaatse. Voordat de schepen de haven van Rotterdam binnen mogen, zullen ze worden geïnspecteerd. Aanvaring op rede Hoek van Holland.

Info 2. Het m/s 'ATHIRI' dat vanavond op de rede van Hoek van Holland in aanvaring kwam met de 'SLOMAN THEMIS', heeft inmiddels toestemming van de autoriteiten om Rotterdam binnen te lopen. De 'SLOMAN THEMIS' blijft buitengaats ten anker en wordt nog nader geïnspecteerd, alvorens dat schip ook naar binnen mag. (Bron: kustwacht).

Olietanker zinkt na explosie bij Zuid-Korea



Zeker vijf bemanningsleden van een Zuid-Koreaanse olietanker (DOOLA NO.3, imonummer 9262106, Doola Shipping Co. Ltd., Zuid Korea (Kassia Shipping Co. Ltd.), bouwjaar 2002, 4.191 BRT) zijn zondag

(15-1-2012) overleden toen het schip voor de kust van Zuid-Korea zank na een explosie. Zes opvarenden worden nog vermist. De kustwacht redde vijf anderen, onder wie de kapitein. Dat meldde het Zuid-Koreaanse persbureau Yonhap. De bemanning bestond uit Zuid-Koreanen en Myanmarezen.

De explosie ontstond waarschijnlijk door gassen die werden vrijgelaten uit de tanks van het schip. Statische elektriciteit heeft mogelijk geleid tot een vonk, waardoor het schip ontplofte.

TV-beelden toonden dat het schip in twee delen was gebroken. Van olievervuiling is geen sprake, aldus het Zuid-Koreaanse persbureau Yonhap. Het schip vervoerde normaal diesel, maar had dit keer benzine getransporteerd, aldus een woordvoerder van scheepseigenaar Doorra Shipping. De tanker had de lading juist gelost in de haven van Incheon.

Vooralsnog wijst niets erop dat het schip aangevallen zou zijn door Noord-Korea, aldus een woordvoerder van de kustwacht. Het schip was daarvoor al te ver weg van de zeegrens. De verhouding tussen Noord- en Zuid-Korea is zeer slecht. Eind 2010 beschoot Noord-Korea een Zuid-Koreaans eiland.

Voorjaar 2010 beschuldigde Zuid-Korea het buurland ervan een fregat te hebben getorpedeerd, wat 46 levens kostte. (Bron: De Telegraaf, foto boven: Korea Coast Guard, rechts: worldmaritimenews).



TK Bremen wordt in recordtempo ter plekke gesloopt

29 december 2011. Binnenkort start het Nederlandse bedrijf Euro Demolition met het slopen van de 'TK Bremen 8113487', die medio december in Bretagne strandde. Het gebeurt ter plekke en zal slechts een maand duren. Een ploeg van het sloopbedrijf is reeds ter plekke om de werf voor te bereiden. Voor het slopen zelf kan beginnen, moet een milieu-impactstudie worden uitgevoerd. Die moet er op toezien dat de site na de werken in de oorspronkelijke staat wordt hersteld. Het strand is een onderdeel van het Europese Natura 2000-netwerk van natuurgebieden.



TK BREMEN, 16-12-2011, foto: fortunes-de-mer.com.

Volgens Euro Demolition zullen in totaal 40 man aan het sloopwerk deelnemen en zal de klus geklaard worden in minder dan een maand. Er komt een reuzenkraan met enorme scharen om het bulkschip, dat 109 meter lang en 2.000 ton zwaar is, in stukken te snijden. Deze zullen ter plekke gecompacteerd worden en naar recyclagebedrijven afgevoerd worden.

Het grootste probleem is de 1,5 ton asbest rond het buizenstelsel van het schip. Volgens de natuurvereniging Bretagne Vivante is er meer asbest aan boord dan de overheid zegt, en zal het verwijderen ervan langer duren dan wordt gesteld.

De regio Bretagne eist dat het schip tegen einde maart is verwijderd, want dan beginnen de grote getijden. (Bron: Lloyd.be).



Nederlands bedrijf sloopt schip op strand Bretagne. De sloop van het vrachtschip TK BREMEN, dat een maand geleden vastliep op het strand van Bretagne, is veel sneller verlopen dan was verwacht.

Het Nederlandse bedrijf Euro Demolition kreeg eind december opdracht het 109 meter lange bulkschip, dat 16 december in nood kwam in zware storm en in tweeën brak, ter plaatse te slopen. Dat karwei moest, vond het lokale bestuur, in enkele maanden zijn afgerond.

(Bron: Nieuwsblad Transport, foto boven: via seanews.com.tr, links: premar-atlantique.gouv.fr).

R
E
N
A



Berging containers 'RENA' binnenkort weer hervat

De Lloyd 16-1-2012. Duikers hebben vandaag een eerste inspectie bij de 'RENA' kunnen uitvoeren nadat het schip vorige week in twee was gebroken. Een tweede meer diepgaande inspectie volgt binnen enkele dagen. De tweede diepgaande inspectie is volgens Rob Service van Maritime New Zealand National noodzakelijk om de bergers een plan te laten opstellen voor het bergen van de containers in het achterste gedeelte van de 'RENA' dat nu onder water ligt.

De kraan barge 'SMIT BORNEO' is ondertussen vastgemaakt aan de linkerzijde van het achtersteven en zou zo worden gebruikt om de containers eruit te halen. Ondertussen worden op de stranden van enkele eilanden het puin en aangespoelde containers opgeruimd. (Bron: De Lloyd, foto: scoop.co.nz).

EEN KAARTJE.....



WAN CHUN 5428740, 1940 te water gelaten, 9-1945 opgeleverd door Kockums Mek. Verks. A/B, Malmö (225) als PACIFIC EXPRESS aan Skibs A/S Seattle, Oslo-Noorwegen, in beheer bij Biørn Biørnstad & Co., koelschip, 12 passagiers, 3.401 BRT, 6.000 EPK, M.A.N., de werf, 17 kn. 1963 verkocht aan Erling Hansens Rederi A/S & Skibs A/S Linea, Kristiansand-Noorwegen, in beheer bij Erling Hansen, herdoopt RANADA. 1972 verkocht aan Wan Lung Navigation Co. S.A., Panama, in beheer bij Wan Tung Transportation Co., Kaohsiung, herdoopt WAN CHUN. 3.261 BRT, 1.483 NRT, 4.200 DWT. 13-11-1972 tijdens een storm door het anker gegaan en gestrand bij paal 47 tussen Bakkum en Heemskerk, 7-4-1973 uitgebrand, 1973 ter plaatse gesloopt. (kaart: Het Kaartenhuis, Amsterdam).

Toen de heer Wan Lung uit Taiwan het vrachtschip RANADA (bouwjaar 1945); 4.200 ton DWT) kocht in Oslo, zal hij niet gedroomd hebben dat zij onder haar nieuwe naam WAN CHUN geen enkele reis zou volbrengen. Ook gezagvoerder Yang Tzong Hwa wilde zijn reder ongetwijfeld graag bewijzen dat het hem toevertrouwde schip haar prijs waard was. De Wan Chun vertrok begin november uit Kristiansand om in Duinkerken haar eerste lading in te nemen, maar zou IJmuiden aandoen om olie bij te bunkeren. Wegens slecht weer was de loodsdienst echter gestaakt, reden waarom de Wan Chun op - naar de kapitein oordeelde - veilige afstand uit de kust ten anker kwam. Bij het aanwakkeren van de wind tot een volle orkaan, eerst uit het zuidwesten, later ruimend naar het westnoordwesten, brak evenwel een der ankerkettingen, met als gevolg dat de krachten op het andere anker zo groot werden, dat het begon te krabben. De 6.000 PK werden op volle kracht vooruit gezet om te trachten vrij van de kust te komen, maar het mocht niet meer baten. De wind en de zee dreven het onfortuinlijke schip naar de branding en te 06.36 uur verdaagde het bij paal 47 tussen Bakkum en Heemskerk op het strand. Vóór het noodsein 'Went aground. Help me' de ether in ging, waren de nabijgelegen reddingstations Wijk aan Zee, Egmond aan Zee en IJmuiden al in actie gekomen

Van Wijk aan Zee vertrok de wipperploeg onder commandant Warmenhoven in de richting van Heemskerk. Met de truck trachtte zij zo dicht mogelijk ter hoogte van paal 47 bij de zeewering te komen.

Twee man, uitgerust met mobilifoons en lampen, zochten een begaanbare route door de duinen. Op hun aanwijzingen volgde de truck. Het bleek al spoedig dat de WAN CHUN ongeveer 300 meter uit de kust aan de grond zat. Te 07.30 uur werd een raket over het schip geschoten. Het overbrengen van de wipperlijnen en de tros ging echter met nogal wat moeilijkheden gepaard. Men wist aan boord niet wat men er mee aan moest, ondanks de Engelse gebruiksaanwijzing die aan de lijn bevestigd was.

Nadat de mrb. JOHANNA LOUISA van IJmuiden stand-by had gelegen bij het ten anker liggende Griekse schip THEORIS (die het later zonder hulp kon klaren), voer zij eveneens naar de WAN CHUN. Bij dit schip gekomen, constateerde de bemanning dat de reddingactie reeds in goede handen was. Op deze tocht is stuurman Oldenburg door het hevige slingeren en stampen zodanig gevallen dat hij z'n rug flink bezeerde, Na onderzoek in het ziekenhuis bleek hij gelukkig geen letsel van ernstige aard te hebben opgelopen.

De mannen van de Egmondse wipperploeg, die tegelijk met hun collega:s van Wijk aan Zee waren uitgerukt, begaven zich zuidwaarts door de duinen naar de opgegeven positie. Door het slechte weer was het moeilijk de Wan Chun te ontdekken. Toen zij tenslotte de strandingsplaats bereikten, had de andere ploeg het materieel reeds opgesteld. Gezien de ongunstige weersomstandigheden werd besloten, dat beide ploegen gezamenlijk de verdere reddingwerkzaamheden zouden uitvoeren. Enige tijd later kwam de bemanning van de Egmondse reddingboot de beide ploegen versterken.

Inmiddels was ook adjunct-inspecteur D. van Noordt gearriveerd. In overleg met Warmenhoven besloot hij zich, via de provisorisch vastgelegde tros, met de reddingbroek aan boord te laten trekken, teneinde de opvarenden duidelijk te maken wat de bedoeling was. Om ongeveer negen uur waagde de eerste Chinees zich in de broek, anderhalf uur later waren er 27 veilig in de duinen geland. De heer Van Noordt had zich eveneens weer naar de wal laten trekken, om daarna voor de tweede maal met de reddingbroek naar boord te gaan met een mobilifoon voor de gezagvoerder en de marconist, die op de Wan Chun wensten te blijven. Zodoende konden zij te allen tijde contact opnemen met de wal. Terwijl een aantal redders achterbleven bij het gestrande schip, gingen de anderen huiswaarts om de inwendige mens te versterken.



In de namiddag adviseerde de directeur van de Redding-Maatschappij, de heer Van der Zweep, nogmaals naar de Wan Chun te gaan om de beide nog aan boord zijnde opvarenden te bewegen vóór het invallen van de duisternis het schip te verlaten in verband met de slechte weersverwachtingen. De heer Van Noordt werd voor de derde maal naar de Wan Chun getrokken. Hij wist de achtergeblevenen te overreden, en te 16.00 uur was het schip verlaten. Een uur later was het materieel opgeborgen in het boothuis. Het bestuur heeft de mensen, die daadwerkelijk tot deze succesvolle redding hebben bijgedragen, zijn grote dank en waardering betuigd voor hun aandeel, in een actie, die onder abnormale weersomstandigheden in eendrachtige samenwerking werd uitgevoerd.



Aan de heer Van Noordt werd (op 13 februari 1973) door jhr. H. van Lennep een getuigschrift uitgereikt voor zijn doortastende optreden tijdens deze redding. De volgende morgen, terwijl enkele van onze mensen trachtten aan boord van de Wan Chun te komen om enig achtergebleven touwwerk te bergen, zagen zij tot hun verbazing een Chinees aan dek staan bezig een touwladder te laten zakken. Aanvankelijk dachten zij de man de vorige dag vergeten te hebben, maar later hoorden zij dat hij even tevoren via de ankerketting door het kluisgat weer aan boord geklommen was. De tweede verrassing was dat jutters 's nachts zeventig meter reddinglijn hadden gestolen. Alvorens naar zijn land terug te keren bracht kapitein Yang Tzong Hwa nog een bezoek aan het kantoor van de Redding-Maatschappij om persoonlijk zijn dank te betuigen voor de geslaagde redding. (Bron: www.langkat.nl/wan_chun, foto's: NN en W.S. Kerkhoven).

NOG EEN KAARTJE.....



In de Parkaven., achter de JAN BACKX, lag enige tijd de SEVEN SEAS. 7-7-1939 kiel gelegd bij Sun Shipbuilding & Drydock Co., Chester, Pa. onder bouwnummer 185, besteld als MORMACMAIL door Moore-McCormack Lines Inc., New York, gebouwd onder Maritime Commission contract #47, type C3-S-A1, officieel nummer 239545, 11-1-1940 gedoopt MORMACMAIL door Miss Diane B. Holt (de 16-jarige dochter van mr. George L. Holt, vice president of Mooremack) en te water gelaten, 6-3-1941 overgenomen door de U.S. Navy, verbouwd tot vliegdekschip bij Newport News Shipbuilding and Drydock Co., Newport News, Va., type "Long Island" Class Escort Carrier, aanvankelijk als LONG ISLAND APV-1, 2-6-1941 in dienst gesteld als LONG ISLAND AVG-1. (kaart Europe-Canada Line, gestempeld Halifax N.S., 24-11-1959).



LONG ISLAND AVG-1 foto: navsource, 8-7-1941

7.886 ton draagvermogen (standaard), 13.499 ton draagvermogen volledig beladen, 21 vliegtuigen, bemanning: 970 koppen (oorlogsterkte), bewapening: 1 single 5"/51 gun mount; 2 single 3"/50-cal gun mounts; 4 .50-cal machinegeweren, 8.500 EPK, 4 x 7 cyl, 2 tew, Busch-Sulzer Bros. Diesel Engineering Co., St. Louis, MO., vertraagd naar 1 schroef, 16,6 kn., ingezet vanaf Norfolk, o.a. testen uitgevoerd om te onderzoeken of verbouwde vrachtschepen geschikt kunnen zijn als vliegdekschepen, de zgn. "baby flattops". 10-5-1942 vertrokken naar de westkust U.S.A., 5-6-1942 gearriveerd te San Francisco, toegevoegd aan de oorlogsvloot, die onder het bevel van Admiraal Nimitz stond, voor het geven van luchtsteun tijdens Battle of Midway. 17-6-1942 terug naar de westkust en daar ingezet als oefenschip voor piloten.

8-7-1942 vertrokken San Diego, 17-7-1942 gearriveerd te Pearl Harbor, 2-8-1942 met 2 squadrons Marine Corp Aircraft vertrokken naar de Zuid-Pacific, 7-8-1942 mariniers geland te Guadalcanal, 13-8-1942 bij Fiji Islands en vertrokken naar een doel op 200 mijl ten zuidoosten van Guadalcanal voor het inzetten van de vliegtuigen te Henderson Field.

20-8-1942 in dienst als "Auxiliary Aircraft Carrier" LONG ISLAND ACV-1. 20-8-1942 vertrokken naar Efate, New Hebrides, 23-8-1942 daar gearriveerd. 20-9-1942 vertrokken naar de westkust na afgelost te zijn door nieuwe "baby flattops" in de Pacific. Dienst gedaan te San Diego als oefenschip voor piloten.

15-7-1943 in dienst als "Escort Carrier", LONG ISLAND CVE-1.

1944 en 1945 vliegtuigen en manschappen vervoerd naar diverse locaties in de Pacific.

Na V-J Day (2-9-1945 U.S.A.) materiaal en manschappen gevaren terug naar de U.S.A. tijdens operatie "Magic Carpet."

26-3-1946 bij Puget Sound Naval Shipyard uit dienst gesteld bij U.S. Navy.,

12-4-1946 doorgehaald in het U.S. Navy register. LONG ISLAND kreeg "One Battle Star for World War II Service".

24-4-1947 verkocht voor sloop aan Zidell Ship Dismantling Co., Portland, Oregon.

12-3-1948 verkocht aan Caribbean Land & Shipping Corp., Panama, in beheer bij T. Gotaas & Co. Inc., New York, herdoopt NELLY, roepsein HOMN, verbouwd bij Albina Engineering & Machine Works, Portland, Oregon, passagiersschip, 11.086 BRT, 7.817 NRT, 150,06 x 21,17 x 12,96 x 6,786 meter.

1953 in dienst als schoolschip bij University of the Seven Seas. 1953 herdoopt SEVEN SEAS.

1955 in bareboat charter bij Europa-Canada Linie G.m.b.H., Bremen, vlag: West Duitsland, roepsein DLCP.

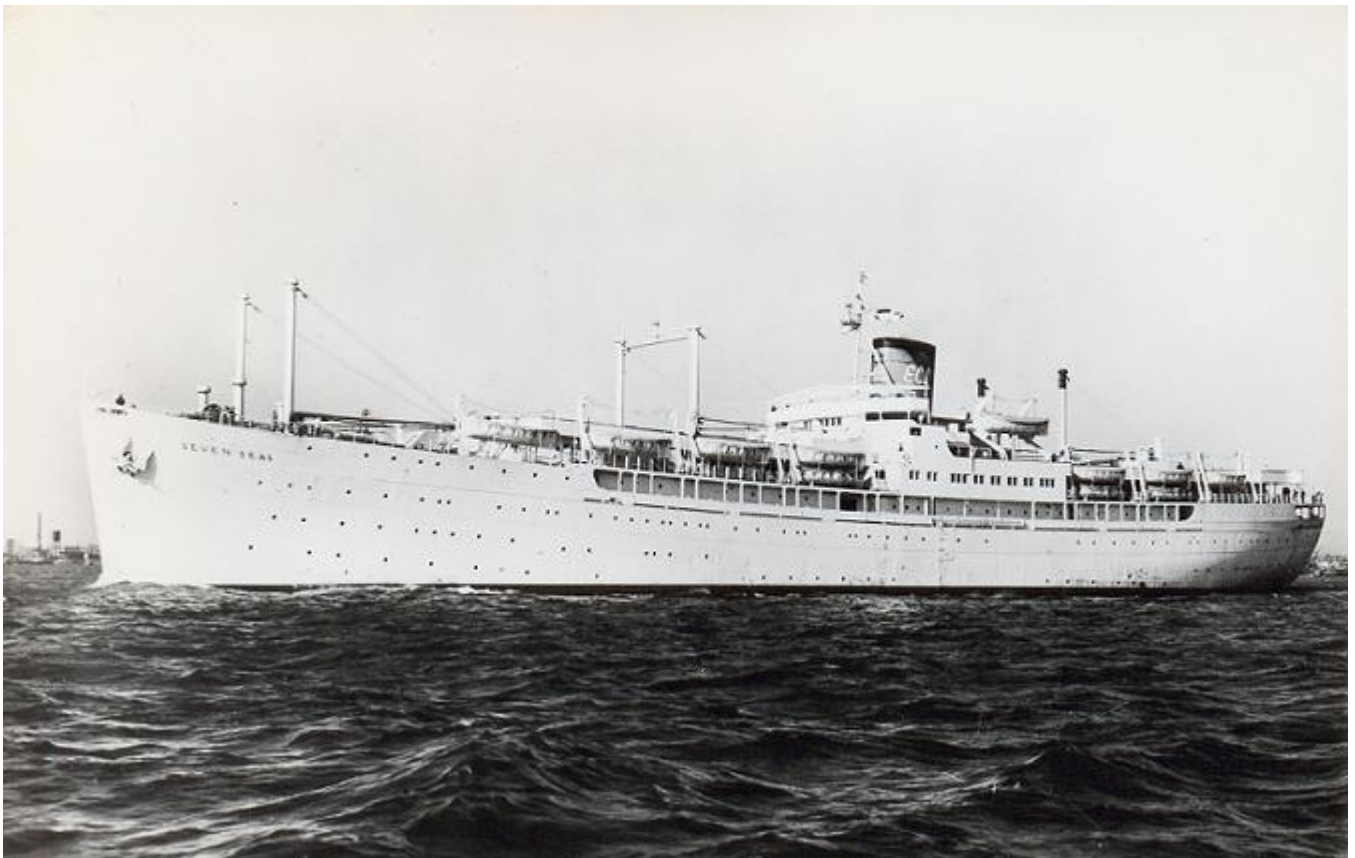


LONG ISLAND ACV-1 foto: navsource, 25-5-1943, op weg met vliegtuigen en militaire voorraden.

1956 verkocht aan Europa-Canada Linie G.m.b.H., Bremen, vlag: West Duitsland (een joint-venture van N.A.S.M. & K.R.L.).

1962 opgelegd te Bremerhaven.

1-1-1963 K.R.L. trok zich terug uit de joint-venture.



18-7-1965 in positie 48.33 NB. en 39.15 WL. brand in de machinekamer uitgebroken, 20-7-1965 vastgemaakt door de sleepboot IERSE ZEE en met de ABSECON (U.S. Coastguard) naar St. John's Nfld. gesleept, 23-7-1965 gearriveerd te St. John's Nfld., te Halifax de opgelopen schade gerepareerd.

9-1966 verkocht aan Stichting Studentenhuisvesting, Rotterdam, 24-9-1965 gearriveerd in de Parkhaven te Rotterdam, ingericht als accommodatieschip voor studenten.

4-12-1970 verkocht aan Verolme Dok- en Scheepsbouw Mij., in gebruik als accommodatieschip voor werknemers. Later vestigde ook de Stichting voor Maritieme Jeugdvoorlichting (NEVAS) zich aan boord. (Kaart: Schot voor Rookgenot, Rotterdam).



1977 verkocht voor sloop, 4-5-1977 vertrokken van Rotterdam achter de sleepboot JEROME LETZER, 5-5-1977 gearriveerd te Gent, gesloopt door Van Heyghen Frères in 1977. (Foto's: Scheepsfotoruilbeurs).

Duitse megarederij op stapel

Met de voorgenomen fusie tussen E.R. Capital Holding en Komrowski Holding ontstaat binnenkort de grootste Duitse rederij met een vloot van 162 schepen. Op termijn moet deze zelfs uitgroeien tot zo'n 200 à 250 schepen.

De fusie dient in het eerste kwartaal rond te zijn en zal zich onder de naam Blue Star presenteren en zich in Hamburg vestigen.

De krachtenbundeling omvat de scheepsmanagementactiviteiten van E.R. Schiffahrt (Erck Rickmers), Komrowski Befrachtungskontor en rederij Blue Star, die sinds 2009 deel uitmaakt van de Komrowski Group.

E.R. Schiffahrt, opgericht in 1998, is één van de grootste charteraars van containerschepen in de wereld en voert het management over de vloot, inclusief de nieuwbouwprojecten van 106 schepen. Onderdeel hiervan is ook E.R. Offshore, opgericht in 2006, met 13 offshorevaartuigen. De Komrowski Group is veel ouder en stamt uit 1912. Eerst als handelonderneming, maar vanaf 1923 ook als rederij. De vloot telt 56 schepen, waaronder containervaartuigen, bulkcarriers en multipurpose (vracht)schepen. Volgens directeur Ernst Peter Komrowski betekent de krachtenbundeling onder de vlag van Blue Star de voortzetting van een oude Hanze-traditie, waarin verschillende rederijen nauw gingen samenwerken om

hiermee gezamenlijk de uitdagingen van een moeilijke markt aan te gaan. Plan is nog meer rederijen bij het samenwerkingsverband te betrekken. Gedacht wordt aan een gezamenlijke vloot van 200 tot 250 schepen. Door de gezamenlijke exploitatie moet dit de nodige voordelen opleveren.



De totale vloot gaat straks bestaan uit 120 containervaartuigen, 13 offshoreschepen, 25 bulkcarriers en 4 multipurposevaartuigen. Of de fusie rond komt hangt nog af van de goedkeuring van de mededingingsautoriteiten en de groep banken waarmee de Komrowski Group zaken doet. (Bron: Schuttevaer, PAS, foto NEDLLOYD AMERICA: Scheepsfotoruilbeurs, 14-7-2005).



DISNEY FANTASY zaterdag in Eemshaven

18 januari 2012, 09:17. Eemshaven. Het cruiseschip DISNEY FANTASY doet zaterdag de Eemshaven aan. Het immense schip, met een lengte van 340 meter de langste ooit gebouwd op de Meyer Werf in Papenburg, vertrekt vrijdagavond uit Papenburg. Als het weer geen roet in het eten gooit, wordt het schip omstreeks vier uur 's middags verwacht in de Noord-Groninger haven. DISNEY FANTASY legt aan bij de Orange Blue Terminal, waar het voor een korte stop brandstof aan boord haalt, om vervolgens voor de eerste proefvaart richting Noorwegen te vertrekken. Zaterdag verschijnt in de bijlage van Dagblad van het Noorden een artikel over het ruim een half miljard euro kostende paradijs op zee. (Bron: DvhN).

DISNEY FANTASY meert af in Eemshaven. zaterdag 21 januari 2012. EEMSHAVEN - Het prestigieuze cruiseschip DISNEY FANTASY is vrijdagnacht rond 01:00 uur de Eemshaven binnengelopen. Het schip vertrok vrijdagmiddag vanaf de Meyerwerft in Papenburg richting de Eemshaven. Voor de doorvaart moest de spoorbrug bij Leer worden verwijderd, waardoor treinverkeer niet mogelijk was.



Rond 21:00 vrijdagavond, anderhalf uur eerder dan gepland, kwam het schip aan bij het zogeheten Ems Sperwerk in Gandersum. Dat was de laatste moeilijke passage voor het schip. Vanaf hier kon het, tussen de zware regen- en onweersbuien door, koers zetten naar de Eemshaven. De DISNEY FANTASY is het vierde schip in de serie cruiseschepen van de Walt Disney Company. Het schip is zo'n 340 meter lang en 38 meter breed. Er is ruimte aan boord voor 4000 gasten. Daarnaast is er ook nog eens plaats voor 1450 man personeel. De verwachting is dat de DISNEY FANTASY tot zaterdag 21:00 nog in de Eemshaven blijft liggen. (Bron: rtvnoord.nl, foto's DISNEY FANTASY: Meyerwerft).



PACIFIC DAWN 9558464, 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, 16-1-2012).



17-1-2012 transport niet verder gekomen dan de Oranjesluizen, met de sleepboten WATERPOORT en WATERSTAD terug naar Velsen en afgemeerd aan PACIFIC DAWN Grote Hout. (foto's: M. Coster).

NORMAN AMSTEL 8028149, 1983 opgeleverd door Samsung Heavy Industries Co. Ltd., Koje (1017) aan N.V. Stoomvaart Mij. "Oostzee", Amsterdam. 9-11-1985 verkocht aan Wu-Da Shipping Pte. Ltd., Singapore, 1985 vlag: Manilla-Filippijnen. 1986 verkocht aan Monte Prosperity S.A., Manilla-Filippijnen, in beheer bij Central Marine K.K., Onomichi. 1988 verkocht aan Four Winds Trading Ltd., Panama, in beheer bij International Bulk Shipping A.p.S., Fredensborg, Denemarken, herdoopt INTERBULK VISION. 1990 verkocht aan Alba Corp., Athene, thuishaven: Piraeus-Griekenland in beheer bij Arcadia Shipmanagement Co. Ltd., Athene, herdoopt AKROP. 11-2002 in beheer bij Aegean Bulk Co. Inc., Athene. 2003 verkocht aan Dokos Marine S.A., Panama, in beheer bij Trustoil Tankers S.A., Piraeus, 17-2-2003 (e) herdoopt AKROPOLIS. 1-2008 in beheer bij West Asia Maritime Ltd., Chennai, India. 15-5-2008 (e) verkocht aan Citrus Marine S.A., in beheer bij MSI Ship Management Pte. Ltd., Singapore, 2008 herdoopt GEM OF ROZI. 2010 in beheer bij FML Ship Management Ltd., Nicosia, 2010 vlag: Panama, 11-2-2010 (s) herdoopt DAFFODIL. 1-2012 verkocht voor sloop te Alang, India.



KEROB EXPRESS 7368578, 14-12-1973 te water gelaten, 3-1974 opgeleverd door Aukra Bruk A/S, Aukra (50) als MAERSK TRIMMER aan A/S D/D Svenborg & D/S af 1912 A/S, Hirtshals-Denemarken, in beheer bij A.P. Møller, 5.300 EPK, 2 x MaK 8M453AK, Atlas-MaK Maschinenbau, Kiel. 1986 verkocht aan S.N.A.D. Societa Navigazione Antincendio e Disinquinamento S.p.A., Augusta-Italië, 1986 herdoopt KEROB. 7-2007 verkocht aan Vroon Offshore Services B.V., ingebracht bij Vroon Offshore Italia S.r.l., Augusta-Italië, in beheer bij Management Criteria S.r.l., herdoopt KEROB EXPRESS. 11-2011 (e) verkocht aan Comarco Mauritius Ltd., Tanzania, roepsein 5IM477, in beheer bij Kenya Marine Contractors Ltd., Mombasa, 8-12-2011 (m) herdoopt CONDOR.



SMIT ROTTERDAM 7402439, 6-12-1974 te water gelaten, 15-4-1975 opgeleverd door N.V. Scheepswerf & Machinefabriek "De Merwede", (610) als SMIT ROTTERDAM aan Smit Internationale Zeesleep & Bergingsbedrijf B.V., Rotterdam, 13.500 EPK, 9.929 kW, 2 x Werkspoor 9TM410. 9-1986 ingebracht bij Smit-Tak International Ltd., Nassau-Bahamas. 12-1991 ingebracht bij Smitwijs Towage C.V., Nassau-Bahamas. 1-1997 ingebracht bij Smitwijs Rotterdam C.V., Rotterdam, in beheer bij Smitwijs Towage B.V. 10-1998 herdoopt SMITWIJS ROTTERDAM. 19-2-2007 (e) ingebracht bij Wijsmuller Scheepsholding B.V., Rotterdam, in beheer bij SMIT Singapore Pte. Ltd. voor Smitwijs Towage B.V. 13-2-2007 (e) ingebracht bij Svitzer Ocean Towage B.V., Hoofddorp. (Foto SMIT ROTTERDAM: Scheepsfotoruilbeurs, 12-9-1985, Nieuwe Maas t.h.v. Vlaardingen).



6-2007 tijdens een dokbeurt bij Keppel Shipyard Ltd., Tuas Yard te Singapore herdoopt ROTTERDAM. 22-1-2012 gearriveerd te IJmuiden. Foto: M. Coster bij aankomst te IJmuiden.



SMIT ANAMBAS 8645806, half afzinkbaar ponton, 6-10-2001 gedoopt SIMT ANAMBAS door mevr. Jong Eun Park-Jung (echtgenote van managing director van Esprit Engineering Singapore Pte. Ltd.), 2001 opgeleverd door Esprit Engineering Singapore Pte. Ltd., Batam aan Smit Singapore Pte. Ltd., 13.000 DWT, 3.200 m² werkdek, 115,00 x 31,60 x 6,80 x 5,165 meter. 2001 voor 1 jaar in charter bij Esprit Engineering Singapore Pte. Ltd. 2011 verbouwd tot kabelleger, Global Marine Systems gaf Scheepswerf "De Hoop" B.V. opdracht tot de bouw van voor een Single Block Accomodation Barge (SBBA), deze bestaat uit een zelfstandig werkende eenheid met generators, watermakers en accommodatie voor 60 man incl. dagverblijven, keuken, hutten enz., 2011 geplaatst op de SMIT ANAMBAS, 13-1-2012 opgeleverd door Scheepswerf "De Hoop" B.V., herdoopt CABLE ENTERPRISE, bij Tyneside Yard zal de carousel en verdere uitrusting voor het leggen van kabels geplaatst worden. (Foto: B. van Raad, 12-7-2006).

SANABORG, in aanbouw bij Kon. Niestern Sander B.V. te Delfzijl (844), 12-1-2012 frame verwijderd.





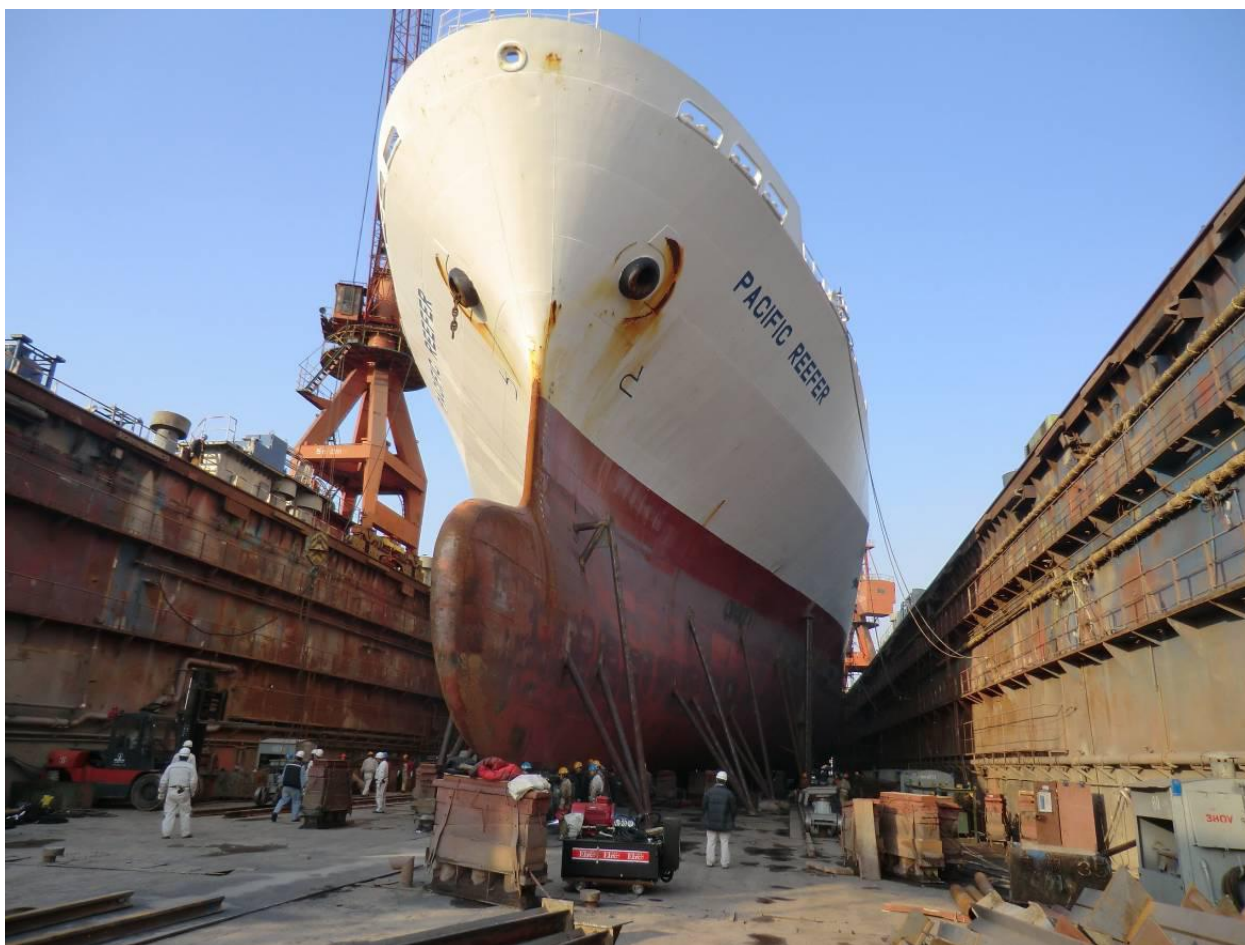
SERKEBORG, in aanbouw bij Kon. Niestern Sander B.V. te Delfzijl onder bouwnummer 845, 12-1-2012 opbouw naar buiten gereden. (Foto's SANABORG en SERKEBORG: J. Tuil).



TYCOON blokkeert bevoorrading van Christmas Island

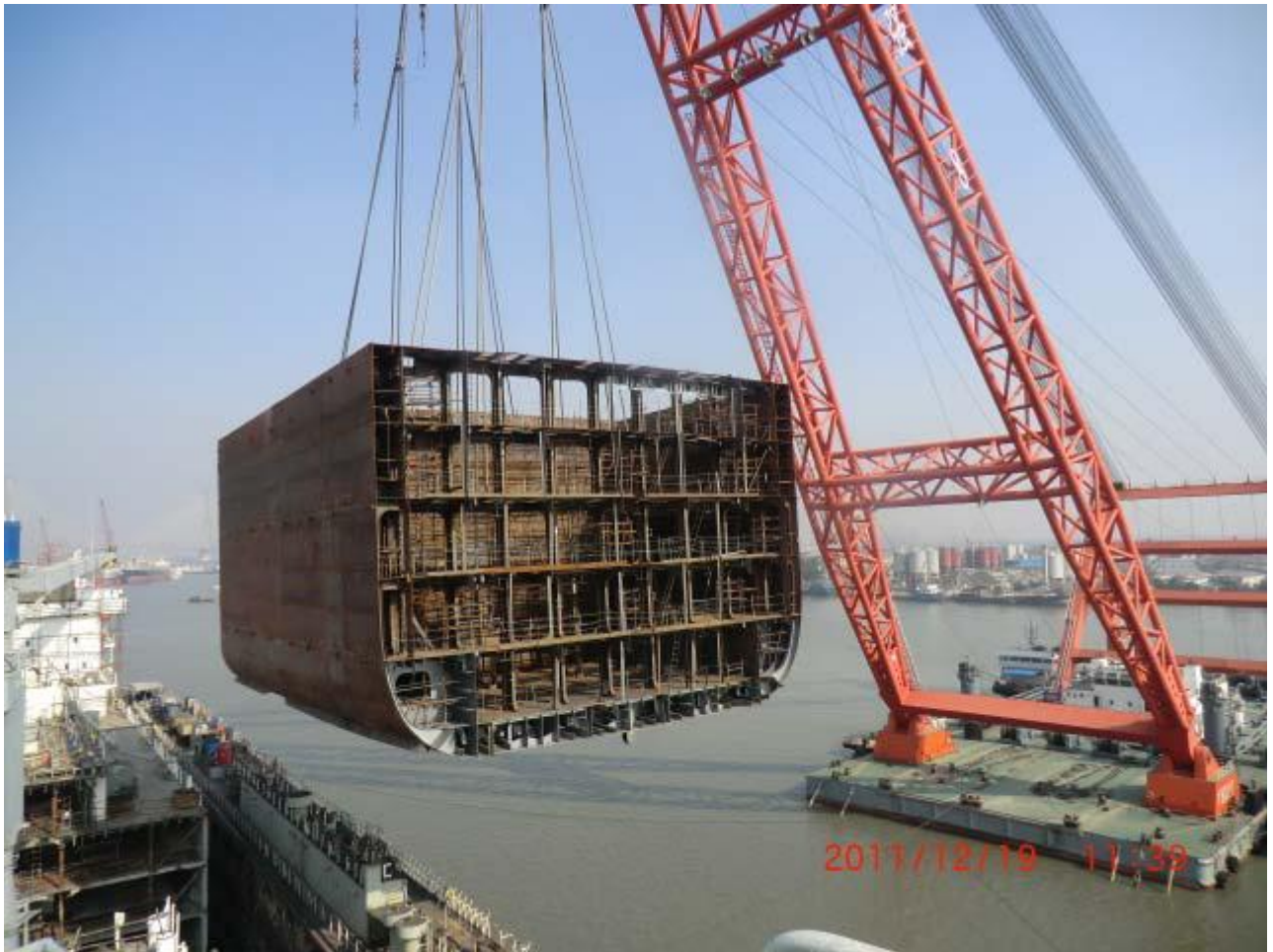
De enige terminal van Christmas Island in de Indische Oceaan ten zuiden van Indonesië kan sinds 8 januari niet meer worden gebruikt als gevolg van ernstige schade. Het 2.638 gt metende vrachtschip TYCOON (8304220, Tycoon Navigation S.A., Panama (Ocean Grow Int. Shipmanagement, Kaohsiung City), bouwjaar 1983) werd aan de terminal geladen met fosfaat toen een storm uitbrak, de trossen knapten en vier meter hoge golven het schip even verderop op de rotsen zette. Daarbij stootte het schip lek. Water drong de machinekamer en het laadruim binnen. De 15-koppige bemanning wist zich in veiligheid te brengen. Het weer werd echter nog slechter, waardoor de romp van de TYCOON scheurde en 100 ton olie in zee dreigde te stromen. Als gevolg van het ongeluk is de aanlegsteiger zwaar beschadigd. Daardoor is de bevoorrading van de bewoners een probleem geworden. Pas nadat het wrak is verwijderd kunnen weer schepen in de hoofdstad Flying Fish Cove afmeren. (Bron en foto: Schuttevaer, MP).

PACIFIC REEFER 9179268, 1-1999 opgeleverd door Shin Kochijyuko Co. Ltd. (7107) als PACIFIC REEFER aan F.J. Lines Inc., Panama, in beheer bij Fukujin Kisen Co. Ltd., Imabari, 9-2007 en-bloc met ATLANTIC REEFER verkocht aan Seatrade Groningen B.V. 3-3-2008 (e) ingebracht bij Pacific Reefer Shipping Company B.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Seatrade Groningen B.V., roepsein PJVM.



3-12-2011 gearriveerd te Shanghai om verlengd te worden bij Cosco Shanghai Shipyard, 16-12-2011 na ruim II in twee stukken gesneden, 17-12-2011 voorschip 34 meter naar voren getrokken, 19-12-2011 door een drijvende kraan de 900 ton wegende sectie geplaatst, verlengd met 30 meter met 2 lengtes voor containers.





Info en foto's: Seatrade.