



ZEEBRIEF#30

29 januari 2012



ELECTRA 9129469, 15-7-1994 kiel gelegd, 8-12-1995 te water gelaten, 1-1996 opgeleverd door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (1097) als ARCTIC FOX aan M.S. "Arctic Fox" Heinz und Kai Freese K.G., Stade-Duitsland, in beheer bij Freese Shipping Inh. Kai Freese e.K., 6.326 BRT, 3.251 NRT, 8.002 DWT, 132,85 (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, 13-11-1998 (GL) herdoopt OOCL NEVSKIY, 19-2-2001 (e) vlag: Antigua & Barbuda, 23-4-2001 herdoopt OOCL NARVA, 13-1-2003 thuishaven en vlag: Londen-U.K., 10-8-2004 herdoopt ARCTIC FOX, 2007 verkocht aan JR Shipping Vlootfonds III C.V., Harlingen, in beheer bij JR Shipping B.V., 23-7-2007 (GL) herdoopt ELECTRA, roepsein PHLA.

Beherend venoot vraagt faillissement aan voor m.s. ELUSIVE en ELECTRA

Na een onzekere periode van financiële ondersteuning en onderhandelingen met de bank, valt nu het doek voor twee schepen van JR Shipping, m.s. ELUSIVE en ELECTRA. Voor beide schepen, gefinancierd binnen JR Vlootfonds III C.V., is faillissement aangevraagd. Crediteuren worden door JR Ship Management schadeloos gesteld

Verdere financiële ondersteuning m.s. ELUSIVE en ELECTRA niet langer realistisch.

Ondanks eerdere reddingsplannen en de korte marktopleving in de eerste helft van 2011, blijkt het niet langer mogelijk om alle schepen binnen de JR Shipping vloot te behoeden voor een faillissement. Voor

twee schepen, het m.s. ELUSIVE en ELECTRA, is de afgelopen week een faillissementsaanvraag ingediend. Intensieve onderhandelingen met de financierende bank (Rabobank Shipping) hebben helaas niet tot een minder pijnlijke uitkomst mogen leiden. Investerders in het betreffende vlootfonds (JR Vlootfonds III C.V.) zijn uitgebreid over de situatie en wat eraan vooraf ging geïnformeerd. Ook met alle crediteuren, die door JR Ship Management schadeloos worden gesteld, hebben intussen contacten plaatsgevonden.

Slechte omzetten en hoge schuldenlast

Zoals bekend is, staan de chartertarieven voor de containerfeeder vloot van JR Shipping al sinds 2009 extreem onder druk. Hierdoor is de positie van vrijwel alle exploitatie C.V.'s die de schepen namens investeerders beheren, ernstig verslechterd en rust er op deze schepen een zware schuldenlast. De ELUSIVE en ELECTRA, zusterschepen van 660 TEU, in 1995 geleverd door de Duitse Sietas Werft, hebben nauwelijks geprofiteerd van de korte marktopleving in 2011. Voor beide schepen zijn op korte termijn hoge uitgaven te voorzien, die niet op eigen kracht kunnen worden gefinancierd. De bank ziet hiervoor geen kredietruimte meer. Ook de rederijgroep zelf, die in 2011 aan beide schepen nog uit eigen middelen aanvullend werkkapitaal beschikbaar heeft gesteld, acht verdere financiële ondersteuning niet meer realistisch of zinvol.

Voor reddingsplannen en ondersteuning uit de eigen reserves is de zogeheten 'eigen vermogen recovery ratio' de norm. Hiermee wordt met een percentage uitgedrukt wat het herstelpotentieel is van het geïnvesteerd eigen vermogen. De omzetten van de ELUSIVE en ELECTRA zijn sterk achtergebleven bij de uitgangspunten van de reddingsplannen. In combinatie met de buitenproportioneel hoge schuldenlast en de slechte exploitatievooruitzichten, levert dit geen 'recovery ratio' meer op. Daarmee is de grens voor verdere ondersteuning bereikt.

Geen ruimte meer voor noodzakelijke uitgaven

Voor de ELUSIVE is al op vrijdag 13 januari faillissement aangevraagd. Het besluitvormingsproces kwam voor dit schip in een stroomversnelling, omdat ernstige stormschade, opgelopen tijdens een korte reis van Göteborg naar Rotterdam, om een acute financiële oplossing vroeg. Op dat moment was ook de situatie voor de ELECTRA al precair, als gevolg van verplicht groot onderhoud dat binnenkort moet plaatsvinden waarvoor geen middelen beschikbaar zijn. Dit schip diende echter eerst, op verzoek van de bank, naar Rotterdam te positioneerd te worden. Van deze 'tijdwinst' heeft de behorend vennoot gebruik gemaakt om te onderzoeken of er nog een doorbraak c.q. oplossing voor dat schip te realiseren was. Dit heeft helaas geen resultaat opgeleverd, zodat op vrijdag 20 januari ook voor de ELECTRA een faillissementsaanvraag moest worden ingediend.

Directie en medewerkers van rederijgroep JR Shipping betreuren de gang van zaken ten zeerste. Alles is in het werk gesteld om faillissementen te vermijden, maar met de nieuwe recessiegolf als werkelijkheid is er een grens bereikt aan wat haalbaar en zinvol is. Voor het grootste deel van de vloot geldt dat de exploitatie dankzij eerder afgesloten contracten nog redelijk in lijn loopt met de uitgangspunten van de reddingsplannen. De rederijdirectie sluit echter niet uit dat er op termijn voor enkele schepen, net als voor m.s. ELUSIVE en ELECTRA, geen andere uitweg zal zijn dan een faillissementsaanvraag. (Bron: JR Shipping, foto: N. Kemps, 16-8-2008).

Hr.Ms. ZUIDERKRUIS.

Het oudste schip van de Koninklijke Marine, de bevoorraders Hr.Ms. ZUIDERKRUIS wordt op 10 februari 2012 te Den Helder ceremonieel uit dienst gesteld. De Marinierskapel en de Tamboers & Pijpers van het Korps Mariniers verzorgen hierbij de muzikale begeleiding.

Op 3 oktober 1972 werd door de Koninklijke Marine opdracht gegeven aan Verolme Verenigde Scheepswerven voor de bouw van de huidige Hr. Ms. ZUIDERKRUIS. Het werd het tweede bevoorradingschip voor de marine na

Hr. Ms. POOLSTER en werd op 15 oktober 1974 gedoopt en te water gelaten.

Het schip is ingericht voor het op zee afgeven van dieselolie, vliegtuigbrandstof, munitie en goederen. Speciaal voor dat laatste is de tuigage uitgerust met automatische ramspaninstallaties. Verder kan het schip 2 helikopters meenemen, die kunnen worden ingezet als transportmiddel, voor opsporings- en reddingsoperaties en als wapendragers bij onderzeebootbestrijdingsacties. (Bron en foto: Defensie.nl).



CHIQUITA BREMEN 9014755, 15-7-1991 contract, 4-11-1991 (AB) kiel gelegd, 3-4-1992 te water gelaten, 30-10-1992 (e) opgeleverd door SSW Fähr-und Spezialschiffbau, Schichau Seebeckwerft A.G., Bremerhaven (1098) als CHIQUITA BREMEN aan BVS Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Great White

Fleet Ltd., 10.842 BRT, 6.381 NRT, 12.890 DWT, 16.206 m³ koelruimte, 280 TEU, 13.595 EPK, 10.000 kW, B&W 7L60MC, Bremer Vulkan A.G., 21,25 kn. 1993 in beheer bij Union Kuhl Schiffahrt G.m.b.H. 1995 in beheer bij Great White Fleet Ltd. 1995 thuishaven en vlag: Hamilton-Bermuda. 21-6-2007 verkocht aan Bremen Shipping Corp., Nassau-Bahamas, in beheer bij Diamond Ship Management N.V., Antwerpen. 2012 in de pool van Seatrade Groningen B.V.

CHIQUITA ROSTOCK 9014767, 15-7-1991 contract, 6-4-1992 (AB) kiel gelegd, 16-10-1992 te water gelaten, 9-3-1993 (e) opgeleverd door SSW Fähr-und Spezielschiffbau, Schichau Seebeckwerft A.G., Bremerhaven (1099) als CHIQUITA ROSTOCK aan BVS Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Great White Fleet Ltd., 10.842 BRT, 6.381 NRT, 12.850 DWT, 16.206 m³ koelruimte, 280 TEU, 13.595 EPK, 10.000 kW, B&W 7L60MC, Bremer Vulkan A.G., 21,25 kn. 22-8-1995 (AB) thuishaven en vlag: Hamilton-Bermuda. 15-6-2007 (AB) verkocht aan Rostock Shipping Corp., Nassau-Bahamas, roepsein C6VR5, in beheer bij Diamond Ship Management N.V., Antwerpen. 2012 in de pool van Seatrade Groningen B.V.

FRIO ATLANTIC I 9081631, 20-5-1994 kiel gelegd, 28-1-1995 te water gelaten, 15-10-1995 opgeleverd door Ship Building Plant named after 61 "Kommunar", Nikolaev (1143) als FRIO ATLANTIC I aan Aqua Transports S.A., Panama, in beheer bij Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athene, roepsein 3FNK5, 6.965 BRT, 6.685 DWT, 60 TEU, 7.137 m³, 6.959 EPK, 5.100 kW, B&W 6 DKRN 42/136-10, Bryansk Engineering Works, Bryansk, 1999 thuishaven en vlag: Riga-Letland, roepsein YLGI, 2000 vlag: Panama, roepsein 3FNK5, 8-2005 (e) verkocht aan Pareefers KS, Panama, in beheer bij Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athene, 7-2011 in beheer en in de pool van Seatrade Groningen B.V. 1-2012 herdoopt SIERRA MARIN.

SCANDINAVIAN REEFER 8917560, 30-6-1992 te water gelaten, 28-11-1992 opgeleverd door Kvaerner Kleven Leirvik AS, Leirvik i Sogn (246) als SCANDINAVIAN REEFER aan J. Lauritzen A/S, Esbjerg-Denemarken, 7.944 BRT, 11.054 DWT, 204 TEU, 16.212 EPK, 11.295 kW, M.A.N. 9L58/64, 21,9 kn. 1997 verkocht aan Lauritzen Ship Owner A/S, Esbjerg-Denemarken. 1999 verkocht aan Lauritzen Reefers AS, Esbjerg-Denemarken. 2006 verkocht aan Byron Shipping Co., Esbjerg-Denemarken, in beheer bij Lauritzen Fleet Management AS. 9-1-2009 in beheer bij NYKCool AB, Stockholm. 9-2009 vlag: Bahamas, roepsein C6UL9. 23-9-2009 in beheer bij NYKCool AB, Stockholm en Chartworld Shipping Corp., Athene. 2012 in de pool van Seatrade Groningen B.V.



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: B.H.F. Spruit).



ERASMUSSINGEL 5105049, 14-1-1960 te water gelaten als ERASMUSSINGEL, 16-8-1960 proefvaart, 8-1960 opgeleverd door N.V. Scheepswerf "De Vooruitgang", D.& Joh. Boot, Alphen a/d Rijn (1266) aan M. Neleman, Rotterdam, in beheer bij N.V. Invoer & Transport Onderneming "Invotra", Rotterdam, roepsein PDYJ, 400 BRT, 213 NRT, 562 DWT, 48,52 (43,52) x 8,23 x 4,12 x 3,253 meter, 450 EPK, 336 kW, Industrie 6D70, N.V. Motorenfabriek "De Industrie", D.& J. Boot, Alphen a/d Rijn, 10 kn. 1960 als ERASMUSSINGEL verkocht aan N.V. Scheepsexploitatie Mij. "Erasmussingel", Rotterdam, in beheer bij N.V. Invoer & Transport Onderneming "Invotra", Rotterdam. 7-5-1962 als ERASMUSSINGEL verkocht aan N.V. P.A. van Es & Co., Rotterdam. 23-1-1969 verkocht aan Ernst G.H. Anderson Partrederi, Karö-Zweden, herdoopt OSTKUST. 1978 als OSTKUST verkocht aan Stig V. Nilsson P/R, Lidköping-Zweden. 1992 verkocht aan Inversiones Richell, San Lorenzo-Honduras, herdoopt RICHELL V. 1997 verkocht aan Inversiones Richell Inc., Panama, herdoopt WIND HOPE. 1998 verkocht aan Ana Sara Iguaran Ramirez, Colombia, thuishaven: San Lorenzo-Honduras, in beheer bij Divino Transporte, Panama, herdoopt DIVINO NINO. 20-6-2000 als DIVINO NINO verkocht aan Transporte Maritimo Divino S.A., Panama in beheer bij Divino Transporte, Panama. 11-2-2008 als DIVINO NINO onder de vlag van Bolivia gebracht. 2011 geschrapt uit Lloyd's Register; bestaan twijfelachtig. (Foto: Skyfotos via www.shipspotters.nl)

MOLENGRACHT 9571533, 30-12-2010 (e) te water gelaten onder bouwnummer Zhejiang Ouhua 595, 5-1-2012 (e) opgeleverd door Zhejiang Ouhua Shipbuilding Co. Ltd., Zhoushan als MOLENGRACHT aan C.V. Scheepvaartonderneming "Molengracht", Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam, roepsein PCJG.

NORD 9033878, 27-11-1991 opgeleverd door Scheepswerf & Reparatiebedrijf Harlingen B.V., Harlingen (96) als WILLY II aan C.V. Evert Bays, Texel, 12-6-2001 verkocht aan Fjorden B.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., herdoopt NORDFJORD, 2004 verkocht aan rederij Nordav B.V., Rotterdam, 10-2004 overgedragen en in beheer bij Avra Shipping Consultants B.V., 18-10-2004 gearriveerd aan de Calandsteiger in de Europoort, 19-10-2004 FJORD weg geschilderd zodat er NORD over bleef, vlag: Nederlandse Antillen, roepsein PJIH, 4-9-2008 (e) verkocht aan A&A Shipping Ltd., Nederlandse Antillen, 2010 thuishaven en vlag: Liepāja-Letland, 30-4-2011 zonder machine de Nieuwe Waterweg opgesleept door de sleepboot SOUTH met bestemming Papendrecht, stuurassistentie leverde de sleepboot GEPKE III.



2011 verkocht aan Bonay Scheepvaart & Handelmaatschappij N.V., vlag: Liepāja-Letland, in beheer bij A&A Trading Ltd., Liepaja, 9-11-2011 (m) herdoopt BONAY. (Foto: B. van Raad, 25-7-2006).



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, 10-1-2012 vertrokken van de werf, kompas gesteld en afgemeerd aan de Wagenborg terminal, 25-1-2012 proefvaart op de Eems, 26-1-2012 te Delfzijl opgeleverd aan Scheepvaartonderneming Eeborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., 28-1-2012 vertrokken van Delfzijl naar Liepaja om veevoer te laden voor Jorf Lasfar.



IVER PROSPERITY 9351921, 2-4-2007 gedoopt IVER PROSPERITY en opgeleverd door Hyundai Mipo Dockyard, Ulsan, Korea (2002) aan A&L CF March 7 Ltd., vlag: Marshall Islands, in beheer bij Vroon B.V., Breskens en Norbulk Shipping U.K. Ltd., Glasgow, roepsein V7LP8, 23.421 BRT, 37.456 DWT, 184,32 x 27,40 x 17,20 x 11,300, 15,3 kn., 2e uit een serie van 5 chemicaliëntankers. 2007 in beheer bij Iver Ships B.V., Barendrecht, Vroon B.V., Breskens en Norbulk Shipping U.K. Ltd., Glasgow. 1-2012 verkocht aan FC Shipping Ltd., vlag: Marshall Islands, in beheer bij Iver Ships B.V., Barendrecht, Vroon B.V., Breskens en Norbulk Shipping U.K. Ltd., Glasgow. (Foto: M. Coster, IJmuiden 8-11-2009).

LADY ANNA van de werf naar Delfzijl



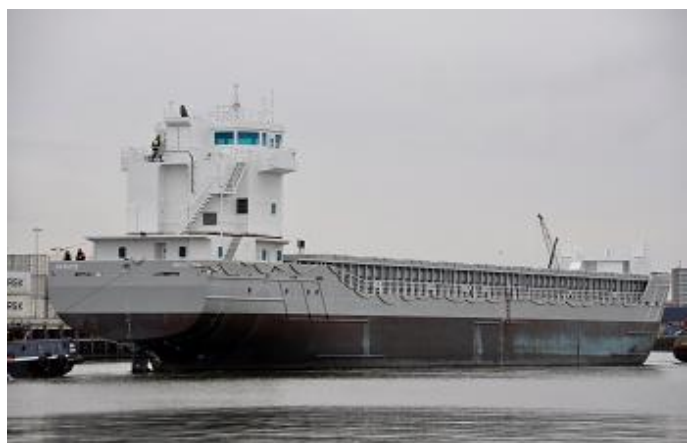


LADY ANNA 9624811, 21-10-2011 om 15:00 uur te water gelaten bij Groningen Shipyard B.V. te Waterhuizen onder bouwnummer 127, 23-1-2012 vertrokken van de werf te Waterhuizen naar Delfzijl met de sleepboten WATERPOORT en WATERLELIE, 23-1-2012 kompas stellen in de Handelshaven te Delfzijl, 24-1-2012 proefvaart op de Eems, 26-1-2012 2e proefvaart op de Eems, gebouwd voor Lady Anna B.V., Delfzijl, in beheer bij Wijnne Barends Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl voor Henk Cornelissen, roepsein PCND, 2.544 BRT, 3.000 DWT, 1.015 EPK, 10 kn. (Foto's: B.H.F. Spruit, 23-1-2012, transport bij Woldbrug te Appingedam, onderste foto: transport bij de spitsing Oude-Nieuwe Eemskanaal te Delfzijl).



De volgende zusterschepen zijn in aanbouw bij Groningen Shipyard B.V. te Waterhuizen voor Wijnne Barends: LADY ANNEKE 9624823, bouwnummer 128, LADY AMALIA en LADY ALEXANDRA. (Foto's B.H.F. Spruit, 8-1-2012).





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, het transport verzorgde Westcoasting Offshore Services B.V., IJmuiden, 19-1-2012 transport gearriveerd te IJmuiden en afgemeerd aan de Loggerkade, 24-1-2012 transport vertrokken naar Harlingen, in aanbouw bij Damen Bergum B.V. te Bergum onder bouwnummer 9415. (Foto's: M. Coster, IJmuiden).



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. 13-1-2012 gearriveerd te Rotterdam, 22-1-2012 vertrokken naar Moerdijk, 25-1-2012 naar Rotterdam, 28-1-2012 vertrokken naar St. Louis. (Foto: H. Lingbeek, 22-1-2012, <http://www.tussenhoekenstad.nl>).



STENA TRANSFER 7528570, 15-7-1977 te water gelaten voor rekening van Stena Container Line Ltd., Londen, 4-11-1977 opgeleverd door Hyundai Shipbuilders & Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan (643) als STENA RUNNER aan Stena Line Ltd., Londen-U.K., 1978 in charter Arghiris Line, herdoopt ALPHA

PROGRESS, 1979 verbouwd bij Hapag-Lloyd Werft G.m.b.H, Bremerhaven, 1979 verkocht aan Samos Pearl Shipping Co., Piraeus-Griekenland, in beheer bij Hellas Ferries Co. Ltd., herdoopt HELLAS, 1981 verlengd bij Hapag-Lloyd Werft G.m.b.H, Bremerhaven, 1981 vlag: Cyprus, 1984 verkocht aan Capulet Navigation Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Stena Line, 1986 verkocht aan Lombard Charterhire Ltd., Londen-U.K., in beheer bij Atlantic Steam Navigation Co. Ltd., (Townsend Thoresen), 1986 in charter Townsend Thoresen European Ferries, herdoopt DORIC FERRY, 22-10-1987 charter overgenomen door P&O European Ferries, Felixstowe, 1992 herdoopt EUROPEAN TIDEWAY, 1994 verkocht aan European Ferries, Felixstowe, 1-2002 ingezet Rotterdam-Felixstowe, 7-2002 verkocht aan Stena Line Ab, Gothenborg, 26-7-2002 herdoopt IDEWAY, 2-12-2002 herdoopt STENA TRANSFER, 15-9-2002 ingezet tussen de Europoort en Harwich, 12-2002 herdoopt STENA TRANSFER, 23-9-2010 samen met STENA PARTNER verkocht voor sloop naar China, 21-10-2010 (e) verkocht aan Finest Sia, Letland, in beheer bij Brax Shipholding Rederi AB, Gothenborg, 29-10-2010 vertrokken van Rotterdam met bestemming Gdansk als TRANSFER onder de vlag van Letland.

De 33 jaar oude STENA TRANSFER die lange tijd tussen Europoort en Harwich heeft gependeld, zal uiteindelijk nog niet in China gesloopt worden zoals eerder werd aangekondigd. De veerboot wordt in charter genomen door de Estse rederij Navirail voor een vrachtdienst tussen Helsinki en Muuga (Tallinn). Op die verbinding zet Navirail nu het ro/ro-schip FELLOW in, dat een capaciteit van 1.130 lijnmeter heeft. De introductie van de STENA TRANSFER zorgt op de Baltische route voor een verdubbeling van de capaciteit, want de veteraan van Stena heeft 2.450 meter op de garagedekken. Navirail zal de STENA TRANSFER onder Letse vlag laten varen. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 6-8-2008, Beneluxhaven).



28-10-2010 vertrokken van Rotterdam naar Remontowa, Polen. 14-12-2010 gearriveerd te Gothenborg en opgelegd. 27-1-2012 gearriveerd in de Amerikahaven te Amsterdam. (Foto: M. Coster, t.h.v. Velsen Zuid, komend uit de Noordersluis).





REIMERSWAAL bij Hoek van Holland, foto: J. v.d. Klooster



REIMERSWAAL 9618240, hopperzuiger, 6.000 m³, 15-7-2010 besteld door Zandexploitatie maatschappij Reimerswaal B.V. te Goes bij Scheepswerf Gebr. Kooiman B.V., bouwnummer 193, casco gebouwd bij STX RO Offshore Braila S.A., Braila, Roemenië, 10-2010 1e staal gesneden, 21-12-2010 kiel gelegd

(sectie van 119,05 ton), 29-9-2011 te water gelaten, 23-12-2011 vertrokken van Braila, Roemenie naar Zwijndrecht voor afbouw bij Scheepswerf Gebr. Kooiman B.V. 27-1-2012 casco gearriveerd op de Nieuwe Waterweg achter de sleepboot NEPTUN 9 met bestemming Scheepswerf Gebr. Kooiman B.V., Zwijndrecht om afgebouwd te worden, 602012 geplande oplevering. (Foto's: R. Zegwaard, <http://tugfoto.blogspot.com>).



DAMEN YN-1672, 25-1-2012 casco DAMEN YN-1672 gearriveerd op de Nieuwe Waterweg achter de sleepboot WOJTEK (5184980, Comal SP.Z.OO,Gdansk, bouwjaar 1960, 134 BRT, 1.117 EPK, 821 kW, M.A.N. G8V30/45) met bestemming Dordrecht, 26-1-2012 casco gearriveerd te Hardinxveld-Giessendam om afgebouwd te worden door Damen Shipyards B.V. onder bouwnummer 571672. (Foto: R. Zegwaard, <http://tugfoto.blogspot.com>).



EDT LEDA 9643151, Damen Fast Crew Supplier 3507, 16-1-2012 passage Breediep naar Europoort op de proefvaart, thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus, 3.135 kW, Caterpillar, 28 kn.

DAMEN YN-571664, 16-1-2012 casco DAMEN YN-1672 gearriveerd op de Nieuwe Waterweg achter de sleepboot HERKULES II, 17-1-2012 casco gearriveerd te Hardinxveld-Giessendam om afgebouwd te worden door Damen Shipyards B.V. onder bouwnummer 571664.



De sleepboten ROTTERDAM en TEMPEST te IJmuiden, 23-1-2012, foto: M. Coster.

THIALF en SCARABEO 6 naar Keppel Verolme



Keppel Verolme is het jaar goed begonnen met het binnenhalen van twee grote opdrachten vanuit de offshore-industrie. Zo gaat de werf voor Heerema Marine Contractors de THIALF, het grootste kraanvaartuig ter wereld, onder handen nemen. In april volgt het grote booreiland SCARABEO 6 van offshore-aannemer Saipem.

De THIALF is eind december aan de tros van de zeesleper TAURUS aan de werf in de Botlek aangekomen. Intussen is een uitgebreid levensduurverlengend programma opgestart dat 90 dagen in beslag neemt. Hiervan zal het vaartuig 60 dagen in het mammoetdok 7 doorbrengen, waar het op bijna 800 dokblokken wordt geplaatst. Bijzonder is dat de THIALF sinds de oplevering in 1985 door de Japanse Mitsui-werf voor de allereerste keer wordt drooggezet.

Tijdens de dokperiode worden de bracings en floaters van een nieuw milieuvriendelijk verfsysteem voorzien, de beide 7100-tons kranen gemodificeerd en allerlei onderhouds- en reparatiewerkzaamheden uitgevoerd. Heerema Marine Contractors zet de 202 meter lange en 88 meter brede THIALF steeds vaker in voor installatiewerk in diep water. Reden om het geen kraanvaartuig, maar een diepwaterconstructievaartuig (DCV) te noemen. De THIALF is het grootste kraanvaartuig van de HMC-vloot, die verder bestaat uit de halfafzinkbare kraanvaartuigen HERMOD en BALDER. Daarnaast is in aanbouw het monohull kraanschip AEGIR, dat in 2013 de vloot komt versterken.

Op herhaling

De tweede grote opdracht voor Keppel Verolme betreft het opwaarderen van het grote halfafzinkbare booreiland SCARABEO 6 van Saipem, zodat het hierna in waterdieptes van 1200 meter boorwerk kan gaan verrichten. Tot nu toe is 450 meter het maximaal haalbare. Om dit bewerkstelligen dienen het drijfvermogen en de stabiliteit te worden opgevoerd. Hiervoor worden aan de floaters en kolommen extra tanks bevestigd. Verder worden dekextensions aangebracht en opslagfaciliteiten voor risers geconstrueerd. Ook worden de acht ankerlieren met toebehoren vervangen en de accommodatie gerenoveerd.

Het is de tweede keer dat de SCARABEO 6 op de werf komt. In 1998 gebeurde dit ook al. Toen werd het booreiland gemoderniseerd. Net als de THIALF zal ook de SCARABEO 6 voor een lange periode in dok 7 worden drooggezet. Het booreiland wordt begin april aan de werf verwacht en zal er zes maanden blijven. (Bron: Schuttevaer, THIALF 10-1-2012 gearriveerd in de 2e Werkhaven, foto THIALF: Scheepsfotoruilbeurs, 13-10-2009, Calandkanaal).



HERMOD: foto 27-4-2007, Calandkanaal

NOBLE GLOBE TROTTER I

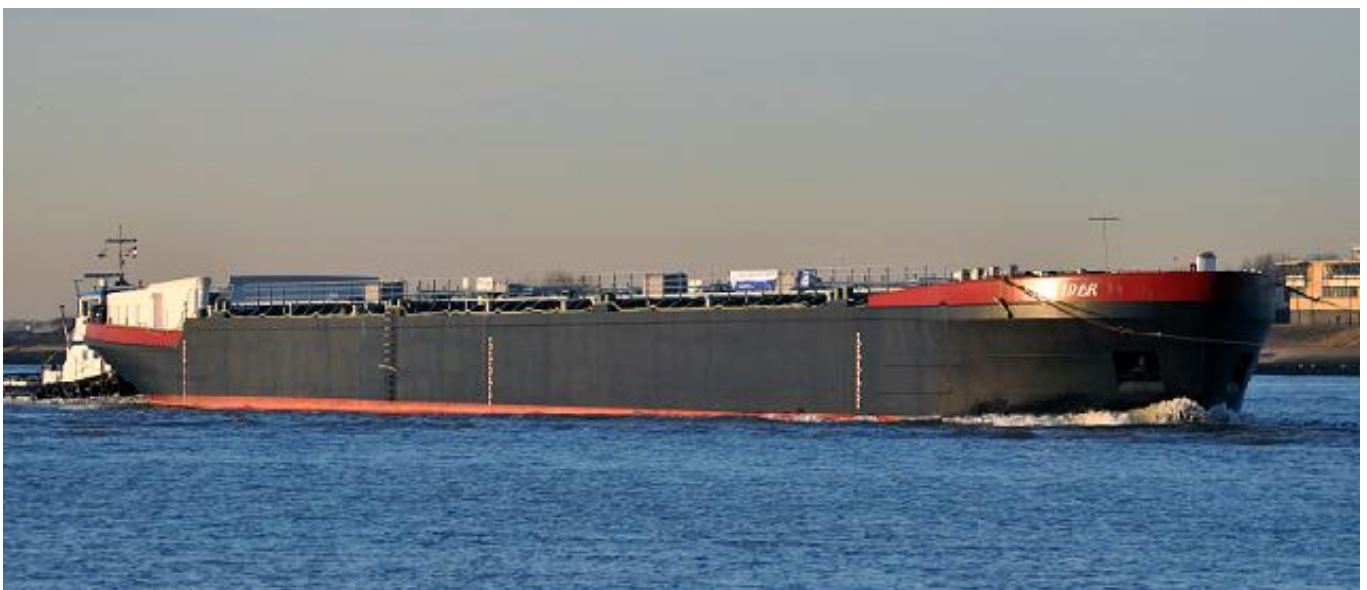
Zondagmiddag 22 januari 2012 meerde de NOBLE GLOBETROTTER I weer af in de Wiltonhaven (Schiedam) aan de kade van Huisman Equipment. In tegenstelling tot eerdere berichten van het bedrijf is het schip teruggeroepen voor ongeplande werkzaamheden. Huisman voert 24 uur per dag reparaties

aan het schip uit, die ongeveer een maand gaan duren. Er wordt geluidsoverlast verwacht voor omwonenden.



Eén motor van het schip blijft aan om elektriciteit op te wekken voor onder meer verlichting en koeling op het schip. Dit veroorzaakt een brommend geluid. De nu geplande werkzaamheden zelf veroorzaken waarschijnlijk geen overlast, omdat die deels in het schip uitgevoerd worden. Huisman laat het schip zo ver mogelijk van omwonenden afmeren, om de overlast te verminderen. Omwonenden van het bedrijf ontvingen in het weekend van 21 en 22 januari een nieuwsbrief met meer informatie over de geplande werkzaamheden.

Het Havenbedrijf Rotterdam en de DCMR Milieudienst Rijnmond trekken samen op bij het toezicht. Bij klachten van omwonenden bezoeken zij gezamenlijk het bedrijf. Ook meet de DCMR het geluid. De DCMR is in overleg met zowel de gemeente Schiedam, het Havenbedrijf als Huisman om te zoeken naar een duurzame oplossing voor de geluidsoverlast van de Noble Globetrotter. Huisman ontwerpt momenteel en bouwt vervolgens een geluidsdemper, die in de zomer klaar is. Omdat de terugkomst van de NOBLE GLOBETROTTER I niet was voorzien, is de demper niet gereed voor de maanden januari en februari. (Bron : Port of Rotterdam, foto: L. v.d. Meijden, 31-12-2011, Calandkanaal).

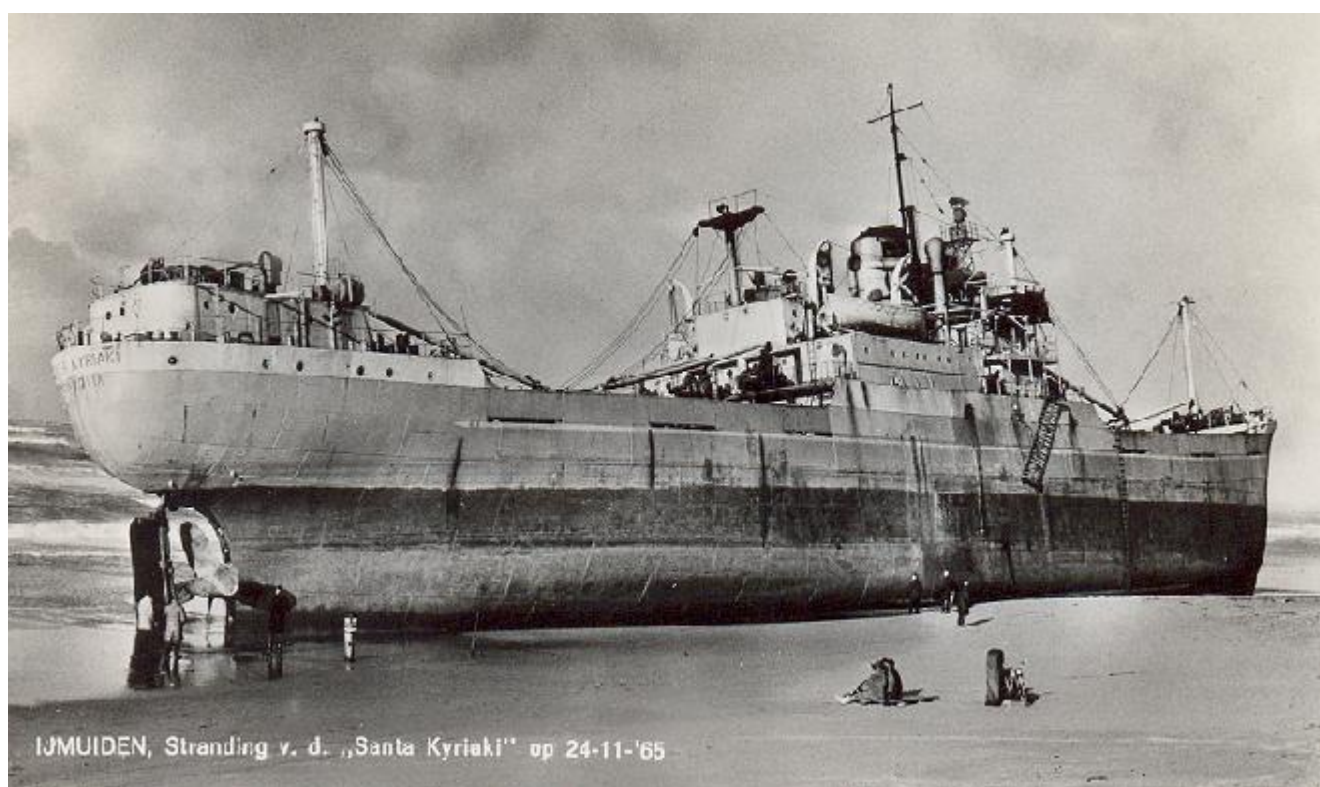


PRIVIDER, 16-1-2012 casco gearriveerd op de Nieuwe Waterweg achter de sleepboot TAUCHER O WULF 3, casco gebouwd door Barkmet a.s., Usti nad Labem, Tsjechië. (Foto: R. Zegwaard, <http://inlandshipsblog.blogspot.com>).



AZTEC MAIDEN 8408753, 21-1-2012 vlot gebracht na stranding, na inspectie afgemeerd aan het Felisonterminal te IJmuiden, 23-1-2012 om 22:00 uur vertrokken naar Gdansk. (Foto: M. Coster, 22-1-2012).

EEEN KAARTJE.....



IJMUIDEN, Stranding v. d. „Santa Kyriaki“ op 24-11-'65



SANTA KYRIAKI, 10-1945 opgeleverd als EMPIRE CRUSOE door Ailsa Shipbuilding Co. Ltd., Troon (448) aan Ministry of War Transport, Troon-U.K., in beheer bij Glen & Co. Ltd., 2.958 BRT, 1946 verkocht aan Currie Line Ltd., Leith-U.K., herdoopt GREENLAND. 1954 verkocht aan Constants Ltd., Londen-U.K., in beheer bij Roger B. Constant), herdoopt HEMINGE. 1956 verkocht aan Socoa Shipping Co. Ltd., Monrovia-Liberia, in beheer bij Ramon de la Sota, Jr., herdoopt MARIA LUISA. 1963 verkocht aan Nereid Cia. Maritima S.A., Monrovia-Liberia, in beheer bij J.P. Katsoulakos, herdoopt SANTA KYRIAKI. 2.802 BRT, 1.656 NRT, 4.570 DWT, T 3 cyl, T.E.M., de werf, 9 kn. 24-11-1965 tijdens een reis van Cork naar IJmuiden in ballast, viel tijdens slecht weer de machine stil, door z'n ankers gegaan en op 1 mijl ten zuiden van IJmuiden gestrand, 8-3-1966 vlot gebracht, verkocht voor sloop aan Desguaces y Salvamentos S.A., Aviles, Spanje, 14-7-1966 gearriveerd te Aviles, de sloop begon 20-7-1966. (Kaarten: J.P. Exel Jr. te Haarlem).

EEN KAARTJE..... (2)



AROSA SUN, 1-1931 opgeleverd door Ateliers & Chantiers de la Loire, St. Nazaire als FÉLIX ROUSSEL aan Cie. des Messageries Maritimes, Marseille-Frankrijk, 16.774 BRT, 2 x , 18½ kn. 1933 verkocht aan Soc. des Services Contractuels des Messageries Maritimes, Marseille-Frankrijk. 1936 verlengd, 17.083 BRT. 18-7-1940 te Suez overgenomen door en geplaatst onder Ministry of Shipping/M.o.W.T., Aden, onder Britse vlag gebracht, in beheer bij Bibby Bros. & Co. 4-1946 terug bij de eigenaar. 1947 verkocht aan Cie. des Messageries Maritimes, Marseille-Frankrijk. 1955 verkocht aan Cia. Internacional Transportadora S.A., Panama, herdoopt AROSA SUN. 1957 verkocht aan Arosa Line Inc., Panama, p/a Arosa Line (Canada) Ltd., Montreal. 1961 verkocht aan voor gebruik als accommodatieschip te IJmuiden voor gastarbeider van de Hoogovens. 9-4-1963 brand uitgebroken aan boord. 1965 in gebruik als accommodatieschip voor Italiaanse werknemers onder de naam CASA MARINA. 1974 verkocht voor sloop naar Spanje, 28-3-1974 gearriveerd achter de sleepboot UTRECHT te Bilbao om gesloopt te worden.

OCEAN COUNTESS accommodatieschip bij Heerema

OCEAN COUNTESS 7358561, 20-9-1974 te water gelaten, 21-5-1976 opgeleverd door Burmeister & Wain, Kopenhagen (858) als CUNARD COUNTESS aan Cunard Cruise Ships Ltd., U.K., 28-5-1975 gearriveerd bij Navali Meccaniche Affini, La Spezia om afgebouwd te worden, zusterschip: CUNARD CONQUEST. 950 passagiers, 17.495 BRT, 3.230 DWT, 21.000 EPK, 15.447 kW, 4 x B&W 7U50HU, 21,5 kn. 7-1976 in de vaart gebracht, 14-8-1976 aanvang cruises in de Caribic. 1990 vlag: Bahamas. 1993 verkocht aan Cunard Shipping Co. PLC., Bahamas. 26-10-1996 verkocht aan Lucky Star Navigation Corp., Panama, in beheer bij P.T. Pelayaran Awani Modern, herdoopt AWANI DREAM 2. 1998 verkocht aan Royal Olympic Cruises Ltd., Panama, herdoopt OLYMPIC COUNTESS. 1998 verkocht aan Ocean Quest Sea Carriers Inc., Griekenland, in beheer bij Royal Olympic Cruises Ltd. 12-1-2000 tijdens een reis van Malaga naar Barbados brak brand uit in de machinekamer, terug gesleept naar Malaga, gerepareerd te Griekenland. 4-2002 herdoopt OLYMPIA COUNTESS. 8-1-2004 te Durban aan de ketting gelegd wegens financiële problemen van Royal Olympic Cruises. 29-1-2004 te Durban overgedragen aan Maximus Navigation Ltd., Griekenland, in beheer bij Majestic International Cruises. 8-3-2004 herdoopt OCEAN COUNTESS. 3-8-2004 thuishaven en vlag: Madeira-Portugal (PMD). 12-11-2005 in charter bij Holiday Kreuzfahrten, herdoopt LILI MARLEEN. 25-9-2006 de cruises in de Oostzee beëindigd na bankroet van het Duitse Holiday Kreuzfahrten. 2006 in charter bij Louis Cruises na het zinken van de SEA DIAMOND. 11-2006 herdoopt OCEAN COUNTESS, opgelegd te Eleusis Bay. 12-2006 opgelegd te Piraeus.



5-2007 in charter bij Louis Cruise Lines, herdoopt RUBY, 28-5-2007 ingezet voor cruises rond de Griekse eilanden. (Foto: G. Vermeulen, 23-9-2007).



12-2007 herdoopt OCEAN COUNTESS. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 24-9-2008, Rhodos).
28-10-2011 vertrokken van Tilbury, 28-10-2011 (e) opgelegd.



28-1-2012 gearriveerd in de Europoort en afgemeerd aan de Heerema-locatie om te gaan dienen als accommodatieschip tijdens de verbouwing van de BALDER, later ook voor de THIALF als die terugkeert uit dok. (Foto: N.J. Ouwehand).

Belgische rederij OXL neemt Beluga-schepen over

De Belgische zware-ladingrederij OXL heeft de afgelopen weken zeven schepen gecharterd die voorheen in gebruik waren bij het failliete Beluga. Met de schepen breidt de rederij uit Zeebrugge de capaciteit van de vloot aanzienlijk uit. De schepen, voornamelijk van Duitse eigenaren, hebben de plaats ingenomen

van kleinere exemplaren. Voor haar diensten vanuit Europa naar voornamelijk Midden-Oosten, India en Zuidoost-Azië kan OXL nu beschikken over de HLL NILE, HLL VOLGA, OXL AVATAR, HR INTONATION, HR RECOGNITION, KEITUM en OXL EMIR. OXL was oorspronkelijk een joint venture van het Belgische familiebedrijf Daenens en Oldendorff Carriers uit Lübeck. In april 2010 heeft Daenens het aandeel van de Duitsers overgenomen. (Bron: N.T., 23 januari 2012).

Olie blijft voorlopig in COSTA CONCORDIA



Het Nederlandse bergingsbedrijf Smit Salvage kan waarschijnlijk pas woensdag beginnen met het wegpompen van olie uit het gekapseide Italiaanse cruiseschip COSTA CONCORDIA. De weersomstandigheden bij het eilandje Isola di Giglio, voor de kust van Toscane, zijn op het moment verre van optimaal. Hoge golven en felle wind hinderen de bergingsoperatie. De komende dagen houdt het slechte weer aan, zo is de verwachting. In het wrak van de 290 meter lange COSTA CONCORDIA, die 13 januari kapseisde, ligt 2.300 ton diesel. Smit had al een bergingsschip gekoppeld aan het gestrande gevaarte. De schepen moesten later echter weer worden losgekoppeld. Het leegpompen gaat enkele weken duren. Duikers zoeken nog altijd in de COSTA CONCORDIA naar 15 vermisten. Die bevinden zich waarschijnlijk in het gedeelte van het schip dat onder water is komen te staan. Zaterdag werd het 17e stoffelijk overschot, van een vrouw, geborgen uit het schip.

Rechter

Zes opvarenden die de ramp met de COSTA CONCORDIA overleefden, slepen scheepseigenaar Carnival Cruise Lines voor de rechter in de hoop op een enorme schadevergoeding.

Hun advocaat heeft vrijdag een schadeclaim neergelegd bij een rechtbank in Florida. Hij eist namens zijn cliënten een vergoeding van 460 miljoen dollar (bijna 350 miljoen euro).

De cruiseonderneming had vrijdag aangeboden om alle passagiers een schadevergoeding te geven van 11.000 euro plus onkosten. Het schip had 4.229 mensen aan boord toen het kapseisde, onder wie ongeveer 1000 bemanningsleden. (Bron: nu.nl, foto: Laura Lezza via esys.org).

Een ontdekking van wereldformaat

Piet Kars uit Waspik is Nederlands eerste ontdekker sinds 400 jaar.

Hij schreef er een boek over. Bijna veertig jaar geleden deed oud-sleepbootkapitein Piet Kars nabij Kaap Hoorn een ontdekking van wereldformaat. Zijn theorie over de gevaarlijke onderstroom in Straat Magelhaen werd echter jaren verzwegen.

Drie jaar geleden kreeg hij officiële erkenning en werd hij koninklijk onderscheiden. Kars heeft zijn ervaringen vereeuwigd in het boek "Na vier eeuwen van Noort en van Spilbergen" achterna dat zondag 29 januari in Rotterdam gepresenteerd wordt.

Zondag 12 februari is de officiële presentatie in Den Bolder in Waspik.

Piet Kars is een bevlogen verteller, zeker als het gaat om 'die tijd' op de wateren van Zuid-Amerika. Als kapitein van sleepboot Smit Lloyd 41 voer hij eind juni 1975 de onstuimige Straat Magelhaen binnen nabij Punta Arenas in Zuid-Chili.

Onder zijn leiding en in opdracht van de Chileense aardoliemaatschappij moest een reusachtig booreiland op locatie worden gebracht in de baai.

Hoewel de zee rustig was, lukte het op een of andere manier niet; de getijdenwerking leek volkomen in de war. Het kon niet anders of er moest een onderstroom zijn die veel krachtiger was dan de bovenstroom.

De vermoedens van Piet Kars bleken juist. "Omdat er twee oceanen in de Straat Magelhaen samenkomen, 'botsen' de getijden met elkaar. Als het aan het wateroppervlak rustig is, kan er op 10 meter diepte een sterke onderstroom aanwezig zijn. Dat was de oplossing van dit mysterie."

Piet ontving in 2008 de officiële erkenning van de Chileense autoriteiten. Vanaf dat moment werd hij officieel de eerstvolgende ontdekker na vier eeuwen in dat gebied, in navolging van beroemde Vaderlandse ontdekkers en zeehelden als Olivier van Noort en Joris van Spilbergen.

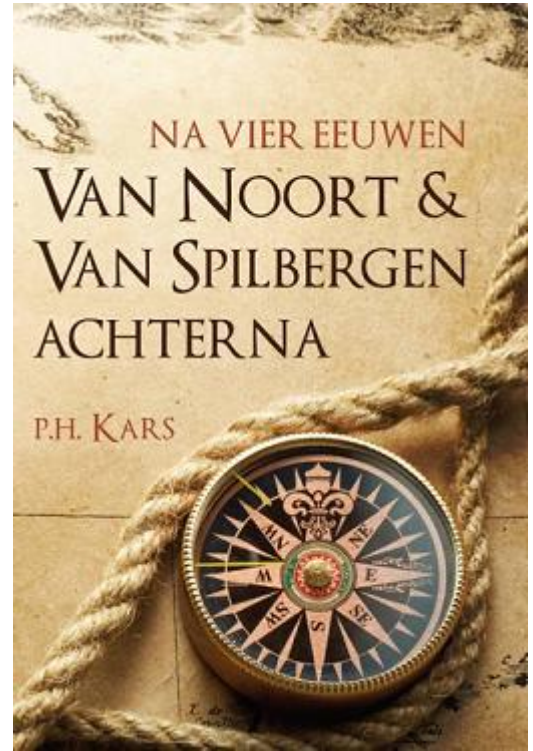
In oktober 2009 werd Kars voor zijn verdiensten benoemd tot Ridder in de Orde van de Nederlandse Leeuw.

In eerste instantie had Kars, die zich geen schrijver voelde, weinig zin om al zijn ervaringen op schrift te stellen.

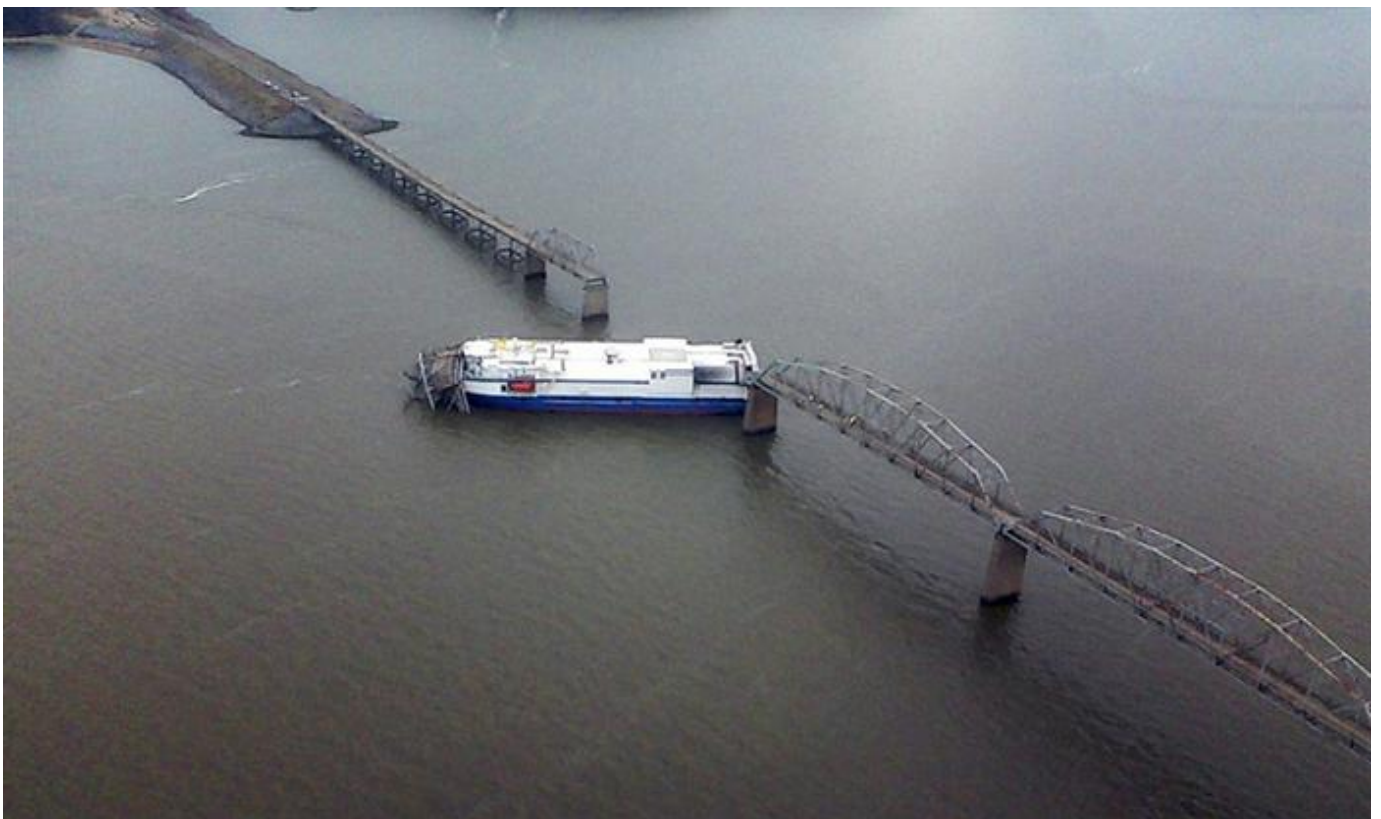
Zijn hele administratie is al opgenomen in het Maritieme Museum in Rotterdam, een van de topmusea van de wereld op dat gebied, en zal bewaard blijven voor het nageslacht.

In september besloot hij toch te beginnen aan een manuscript als toelichting op zijn ontdekking. Al schrijvende werd hij enthousiast bij het idee een goed leesbaar en leuk boek te maken dat tevens als naslagwerk voor de volgende eeuwen gezien kan worden.

Kars: "Ik heb het boek in veertien dagen geschreven. Het manuscript is naar tien uitgevers gestuurd. Al na één uur kreeg ik antwoord van een heel enthousiaste uitgever die aangaf gelijk met mij in zee te willen gaan. Twee dagen later kon er officieel gewerkt worden aan de uitgave van Na vier eeuwen van Noort en van Spilbergen achterna. Het is dus allemaal heel snel gegaan." (Bron: BN De Stem, foto: via boekenboet).



DELTA MARINER 9198501, 26-10-1998 contract, 26-10-1998 kiel gelegd, 18-5-2000 opgeleverd door Halter Marine Inc. (1835) als DELTA MARINER aan Foss Maritime Company, Seattle WA, 8.679 BRT.



27-1-2012 de DELTA MARINER nam de verkeerde doorgang van de Eggner Ferry Bridge in Kentucky en voer tegen het brugdeel aan. Er vielen geen gewonden op de brug noch aan boord.



DELTA MARINER met de restanten van de overspanning aan dek, foto's: AP Photo/Stephen Lance Dennee en dailymail.co.uk.



De sleepboot AMOR (02320213) maakte op maandag 23 januari 2012 een sleepreis van Rotterdam naar Wormer met het sleepschip HASARD (02300159, Piet de Paepe). Een gebeurtenis die niet meer dagelijks voorkomt. De sleep vertrok maandag rond 13:00 uur uit de Maashaven te Rotterdam en ging via de Hollandsche IJssel, Gouda, Alphen a/d Rijn enz. binnendoor naar Amsterdam.

De HASARD is gebouwd in 1925 bij Jonker & Stans, Hendrik Ido Ambacht en heeft altijd onder die naam gevaren. Het laadvermogen van het 70,03 meter lange schip is 1.199 ton.



De sleepboot is gebouwd in 1945 bij Hellemans (Roelants) te Boom en opgeleverd als EDDY aan J. Wyckmans te Antwerpen. V.o.F. Speculatief te Ridderkerk nam de boot in 2008 over van P.J. de Broeckerhaven B.V. te Enkhuizen en veranderde de naam van SAM-K in AMOR. In de sleepboot staat een G.M. 12V71N dieselmotor die 360 PK levert. (Foto's: R. Zegwaard).



REMSBORG 8817368, 3-10-1990 (BV) opgeleverd door B.V. Scheepswerf "Ferus Smit", Foxhol (256) als EEMSBORG aan C.V. Scheepvaartonderneming "Eemsborg", Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. 14-9-1999 verkocht aan m.s. Felicitas W. Waller K.G., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 3-2001 thuishaven: Willemstad-N.A. 2002 in beheer bij Esmeralda Schiffahrts- u. Verwaltungsges.m.b.H., in bevrachting bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 6-2009 vanwege het in de vaart brengen van de nieuwbouw EEMSBORG 9423748 herdoopt EMSBORG, 8-2009 herdoopt

REMSBORG. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 2012 verkocht aan Dennis Maritime OY Ltd., Borga-Finland, roepsein OJPF, 4-1-2012 (m) herdoopt SERAFINA. (Foto: R. Zegwaard, 23-7-2010, Kieler Kanaal).



MATHILDE MÆRSK 8618308, 26-6-1989 te water gelaten, 9-1989 opgeleverd door Odense Staalskibsværft A/S, Lindø (130) als MATHILDE MÆRSK aan DMK Leasing A/S, Skagen-Denemarken, in beheer bij A.P. Møller. 52.191 BRT, 60.640 DWT, 3922 TEU. 1996 verkocht aan DMK-Laso K/S, Skagen-Denemarken, in beheer bij A.P. Møller.



22-12-2006 (e) verkocht aan Seaspan Corp., Hong Kong, in beheer bij Seaspan Ship Management Ltd., Vancouver, herdoopt MAERSK MONCTON. 8-2008 herdoopt MSC ANCONA. 8-2010 herdoopt MAERSK

MONCTON. 16-10-2011 (e) in beheer bij Seaspan Ship Management Ltd., Vancouver en MSC Shipmanagement Ltd., vlag: Panama, 10-2011 herdoopt MSC CAROLE.

De vorige MSC CAROLE 7906928 is per 2 februari 2011 (e) verkocht voor sloop naar Chittagong. Dat containerschip (863 TEU) bouwde Mathias-Thesen te Wismar onder bouwnummer 121 als PAMINA voor F. Laeisz te West Duitsland. 1980 herdoopt CP HUNTER. 1981 herdoopt PAMINA. 1983 verkocht aan Vega Shipping Pte. Ltd., Singapore (Reederei Horst Zeppenfeld & Co. K.G.), herdoopt VEGA. 2002 herdoopt SEABOARD SANTIAGO. 2002 herdoopt VEGA. 2003 naar M.S.C. als MSC CAROLE.

(Foto's: Scheepsfotoruilbeurs, 9-1989, vertrek uit Europahaven, MAERSK MONCTON, 25-4-2008, vertrek uit Europahaven).

VANERLAND 7639630, 31-8-1977 kiel gelegd, 28-10-1977 te water gelaten, 12-1977 opgeleverd door Nitchitsu Industries Co. Ltd., Matsuura (15) als REBENA, 12-1-1996 herdoopt VANERHAV, 1996 verkocht aan Vanerhav Shipping Co. Ltd., St. John's, in beheer bij Marin Ship Management B.V., Delfzijl, 6-6-1996 in dienst en herdoopt VANERLAND, 26-11-2001 verkocht, herdoopt NORA, 27-9-2004 (e) verkocht aan Rona Shipping Ltd., Belize, in beheer bij Atlantis Chartering, St. Petersburg voor INOK N.V., Antwerpen, herdoopt RONA, 8-5-2006 (e) vlag: Antigua & Barbuda, 24-12-2006 bij Holtenau op het Kieler Kanaal in aanvaring gekomen met m.s. LIST, de LIST kon de reis vervolgen naar Kaliningrad, de RONA kreeg water in de stuurmachinekamer, naar Kiel gebracht voor reparatie.

4-2007 in beheer bij Swedish Bulk AB Rederi. 24-4-2009 verkocht aan Nestor Shipping Corp. Ltd., St. Vincent and Grenadines. 8-2010 vlag: Georgië. 9-2011 vlag: Moldavië.

27-1-2012 tijdens een reis van Tuzla naar Varna in balaast op drift geraakt en om 05:43 uur op 6 mijl ten westen van Kilyos gestrand, Istanbul Vessel Traffic Service stuurde de Coast Guard vaartuigen KIYI EMNIYETI 9 en KIYEM 1 er naar toe en de sleepboten KURTARMA 9 en KURTARMA 10, de kapitein weigerde vooralsnog elke hulp en bleef met de 8 andere Bulgaren aan boord, 28-1-2012 bergingshulp aanvaard omdat het schip in de zware branding lag, door de sleepboot KURTARMA 9 vlot gebracht en naar Istanbul gesleept.



FRIO ANTARCTIC 9076258, 4-1993 kiel gelegd, 19-2-1994 te water gelaten, 9-1994 (GL) opgeleverd door 61. Kommunars Shipyard, Nikolayev (1140) als FRIO ANTARCTIC aan Sea Triumph S.A., Panama, roepsein 3FZS3. 30-4-2002 (e) in beheer bij Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athene, 2005 verkocht aan Pareefers KS, Panama, in beheer bij Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athene, 2011 in operationeel beheer bij HRP Hamburg Reefer Pool N.V., 2011 in de pool en beheer bij Seatrade Groningen B.V. (Foto: M. Coster, 18-1-2012, IJmuiden).

TERUG IN DE TIJD.....

s.s. **TILBURG** 1917-1922 vrachtschip PTNR
Gebouwd 1918, L. Smit & Zn., Kinderdijk (794)
1.378 BRT 808 NRT 2.200 DWT

79,607 (72,98) x 10,89 x 5,79 x 5,129 meter.

2 x 2-vuurs Schotse ketels, v.o. 280 m², 12,7 kg., de werf, 324 ton bunkers, 9 kn.

900 IPK, T 3 cyl, 458, 737 en 1168 x 915, 85 omw/min., de werf.



21-2-1918 opgeleverd als TILBURG aan N.V. Nederlandsche Scheepvaart Mij. "Transatlanta", Rotterdam, in beheer bij B. de Booy & L. Arij Jansen.

1920 in beheer bij P.W.K. v.d. Touw.

11-8-1922 verkocht aan K.G. Baltische Reederei, Hamburg-Duitsland, herdoopt LJUSNEÄLF.

15-9-1926 als LJUSNEÄLF verkocht aan Aug. Bolten Wm. Miller's Nachfolger, Hamburg-Duitsland.

1-11-1933 als LJUSNEÄLF verkocht aan Chinese Reederei A.G., Hamburg-Duitsland, in beheer bij K.R. Aug. Bolten Wm. Miller's Nachfolger.

20-7-1937 verkocht aan Richard Schröder, Rostock-Duitsland, 18-2-1938 overgenomen door Richard Schröder, Rostock-Duitsland, 3-1938 herdoopt HUBERT SCHRÖDER.

9-4-1945 aangetroffen in het Kaiser Wilhelm Kanal, voer vóór die tijd in beheer bij Aug. Bolten Wm. Miller's Nachfolger.

9-7-1945 te Methil aan Engeland afgeleverd als herstelbetaling, door Ministry of War Transport, Londen, herdoopt EMPIRE CONQUEST, in beheer gegeven aan M. Taylor.

1947 verkocht aan Southern Shipping & Finance Co. Ltd., Londen-U.K., in beheer bij M. Kissa, herdoopt SOUTHERN ISLAND.

1951 verkocht aan Ubaldo Gennari fu Torquato & Cie., Rimini-Italië, herdoopt VERAX.

1960 verkocht aan Cia. de Nav. Caribbean Cargo Carriers S.A., Panama, in beheer bij Ubaldo Gennari fu Torquato, herdoopt COSTANCE.

1962 als CONSTANCE verkocht aan Costance Cia. de Nav., Panama in beheer bij Vittorio Morace, Napels.

21-4-1966 tijdens een reis van Napels naar Sfax in ballast bij slecht weer bij Lampedusa op de rotsen gelopen en vergaan.

(Foto: collectie Skyphoto Maassluis).

d.m.s. **BRASTAGI** 1937-1947 vrachtschip PDGF

Gebouwd 1937, N.V. Koninklijke Mij. "De Schelde", Vlissingen (203)

9.247 BRT 5.561 NRT 11.700 DWT

156,52 (147,32) x 19,11 x 12,40 x 9,353 meter.

12 passagiers, gesloten shelterdeck, 16 kn.

8.000 EPK, 2 x 8 cyl, 650 x 1200, Sulzer, de werf.

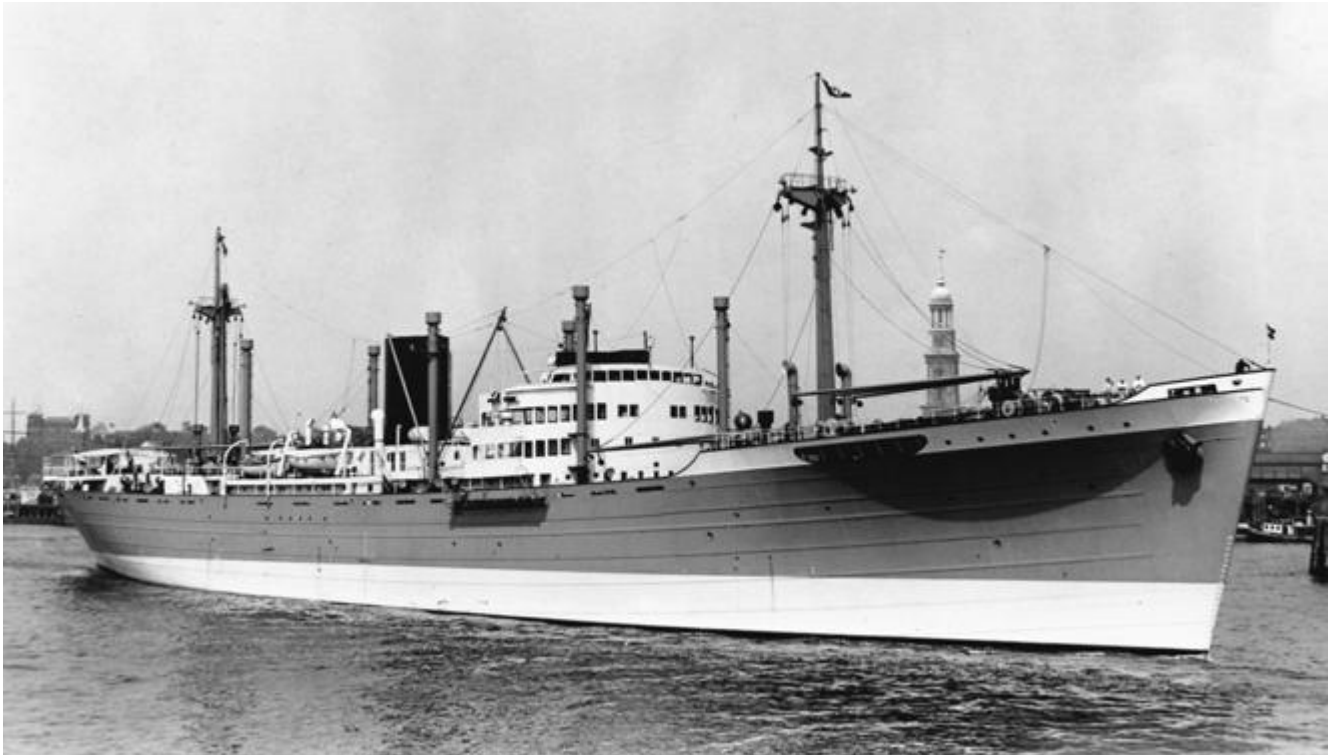
1-5-1937 opgeleverd als BRASTAGI aan N.V. Rotterdamsche Lloyd, Rotterdam, in beheer bij W. Ruys & Zonen.

1940 thuishaven: Batavia, roepsein PDGF.

17-1-1942 in charter U.S. War Shipping Administration, te New Orleans verbouwd tot troepentransportschip met een capaciteit van 1.297 man, 7-1942 in charter Ministry of War Transport.

194- thuishaven: Willemstad, roepsein PDGF.

16-10-1945 terug gegeven aan N.V. Rotterdamsche Lloyd, verbouwd tot vrachtschip.



1947, tijdens een reis van Seattle, via Zuid- en Oost Afrika, naar Calcutta was de BRASTAGI op weg van Lorenzo Marques naar Dar Es Salaam, slechts gedeeltelijk beladen met machines, vaten olie en gebundeld hout. Op 31 oktober 1947 om 03:15 uur bij mooi weer en helder zicht dook plotseling aan bakboord een kustlicht op en men stelde vast dat dit van Point Caldeira was. Het schip was veel dichterbij de kust dan in de bedoeling lag. Om 03:23 uur zag men in het water een lichte streep van land of branding. Achteruitslaan mocht niet baten en om 03:25 uur liep de BRASTAGI aan de grond en bleek tot aan de machinekamer vast te zitten bij laag water. De stranding vond die nacht plaats bij hoogwaterspringtij. Het schip zat op een rif aan de zuidoostkant van het eiland Caldeira, 60 mijl ten zuiden van Ihla Mozambique. 14 november 1947 arriveerde het bergingsvaartuig BRITON. 20 november 1947, tijdens de bergingswerkzaamheden, brak plotseling brand uit in een van de ruimen, die door de BRITON en de inmiddels gearriveerde sleepboot THAMES pas kon worden geblust toen het gehele voorschip was uitgebrand. De BRASTAGI was het bergen niet meer waard en werd op 25 november 1947 als total-loss geabandonneerd. Het leverde een berisping op voor gezagvoerder wegens onvoldoende voorzichtige navigatie. Via de verzekering bedroeg de schade voor de V.N.S. f 262.000. (Info en foto: Marhisdata).



HERMOD, 28-12-2008 vertrokken over het Calandkanaal naar zee met de sleepboten TAURUS en MAGNUS.

Fairstar Heavy Transport N.V. neemt 50,000 DWT Semi-submersible schip FORTE in ontvangst op 23 mei 2012

Fairstar Heavy Transport N.V. (FAIR) heeft bekend gemaakt dat zij op 23 mei 2012 de 50,000 DWT semi-submersible ship FORTE in ontvangst zullen nemen. Het schip wordt gebouwd door Guangzhou Shipbuilding International (GSI) in China. Willem Out, Chief Operating Officer bij Fairstar, heeft de FORTE kort voor het Chinese nieuwe jaar bezocht, hij vertelt: "GSI levert geweldig werk. Wij zijn sinds de start van onze samenwerking met GSI onder de indruk van de kwaliteit van de constructie en de prestatiemogelijkheden van dit schip. FORTE zal direct worden ingezet bij een module fabriek in Noord Azië om haar eerste lading te vervoeren voor het Gorgon LNG Project met een contract voor 26 maanden." (Bron: maritiemnieuws, 25-01-2012).

MarineCo UK bestelt opnieuw twee offshore wind High Speed Support Vessels bij Damen



Order omvat twee HSSV's en een optie voor nog twee extra

Schotse Offshore service leverancier MarineCo UK heeft (opnieuw) een order geplaatst bij Damen Shipyards voor twee High Speed Support Vessels (HSSV's). Na oplevering van Damen's eerste HSSV 2610 Twin Axe in Juni en de tweede in de laatste week van december, hebben de MarineCo Shamal en de MarineCo Mariah uitstekende prestaties laten zien tijdens het werken bij offshore windmolenparken, volgens managing director Mike Conafray: "Ik ben van mening dat dit type schip vooraanstaand zal worden de komende jaren voor de offshore windmolen industrie. Het is deze generaties beste schip."

Offshore Wind

Onlangs heeft MarineCo tijdens ruw weer, golven van 1.5 tot 2 meter, een klant meegenomen naar de Sheringham Shoals Offshore Wind Farm. Conafray geeft aan: "Vele andere bemanningstranfers moesten wachten op beter weer, maar wij hadden geen enkel probleem om aan te meren bij de monopiles." Het tweede schip is gecharterd aan een Duitse windmolenpark, nummers drie en vier zullen waarschijnlijk worden gebruikt voor het leveren en onderhouden van windmolenparken. Enkele grote windmolen projectontwikkelaars hebben persoonlijk de 26 x 10 meter catamaran bezocht. Conafray: "Wij ontvangen constant e-mails van potentiële charterers. Voor de MarineCo Mariah was al voor oplevering een contract getekend."

Damen heeft in samenspraak met de klant diverse veranderingen aangebracht in het ontwerp voor de nieuwe serie. Het doel is om de HSSV (gebaseerd op Damen's Fast Crew Supplier 2610) in staat te stellen om tot vier aaneengesloten dagen op zee te zijn. Conafray: "Het schip moest aan vier functies voldoen: brandstoflevering, onderzoek uitvoeren, (duik)ondersteuning en de mogelijkheid tot schoonmaken van de monopiles. Dit schip kan alle vier."

Innovaties en verbeteringen

Opvallende ontwerpveranderingen zijn de grotere 20.000 liter brandstoftanks, waarmee men met gemak 1.200 nm kan afleggen en brandstof kan afleveren bij de windturbines, de verhoogde drinkwater capaciteit (4.000 liter), 50% meer accommodatie en een grotere brug.

De machinisten hebben hun eigen eetzaal, er zijn slaappleatsen voor 8 bemanningsleden en de transportcapaciteit is verhoogd tot 12 passagiers. Er is zelfs een kantoorruimte voor klanten. Daarbij is de capaciteit van de boegschroef verhoogd. Buiten het veilig transporteren van de bemanning, wind turbines en hotel schepen, is het mogelijk om kleine transfer schepen te dokken aan het achterschip van de 2610.

HSSV 2610's zeewaardige gedrag en economische brandstofconsumptie blijven intact, even als het riante werk- en voorraaddek, waar ruimte is voor twee 20 ft containers, een 25 ton dekkraan en een ruime reddingsplatform. Het schip, gecertificeerd door Bureau Veritas, werkt onder Workboat Code categorie 1. Afhankelijk van de zee is de maximale snelheid 26 knopen met een bereik van 1.200 nm.

Seawork 2012

De nieuwbouw schepen worden in mei en oktober van 2012 opgeleverd, klant MarineCo zal het nieuwe schip eind mei presenteren tijdens Seawork 2012 (in Port of Southampton, Verenigd Koninkrijk). Samen met de HSSV Shamal heeft Damen Shipyards in totaal acht schepen geleverd aan MarineCo. Conafray vertelt over deze samenwerking : "Damen Gorinchem was erg meegaand, ze leverden goede service en ondanks de grootte van de werf waren wij geen 'nummer'. De bemanning, de klanten en de technuten houden van de HSSV 2610 en iedereen wil haar aanvoeren." (Bron: maritiemnieuws, foto: Damen).



POLARIS 6411421 op de Nieuwe Waterweg met bestemming Dordrecht

Gebouwd 1964, Cochrane & Sons Ltd., Selby (1495)

270 BRT 80 NRT

32,92 (27,74) x 9,02 x 5,11 x 4,465 meter.

sleepboot/ijsbreker, trekkracht 22 ton, 12,5 kn.

2.100 EPK, 2.930 IPK, 2 x 8 cyl, 4 tew, 260 x 368, vertraagd naar 1 schroef, Ruston, Ruston & Hornsby, Lincoln.

10-1964 opgeleverd (LR) als SJOLLEN aan Malmö Bogser A/B, Malmö-Zweden, in beheer bij Sven Lundkvist.

1978 ingebracht bij Broströms Rederi A/B.

1979 als SJOLLEN ingebracht bij Röda Bolaget A/B, Malmö-Zweden, in beheer bij Broströms Rederi A/B.

1983 verkocht aan K/S A/S Pohle Slepning og Bergningsselskap, Tromsø-Noorwegen, beheer: Rolf Pohle, herdoopt LØVE.

1991 nieuwe motoren ingebouwd, 2 x 8 cyl, 4 tew, 260 x 368, Ruston, vertraagd naar 1 schroef, Ruston & Hornsby Ltd., Lincoln NE-11/91.

1994 verkocht aan Buksér og Berging A/S, Tromsø-Noorwegen, herdoopt BRYTEREN.

1998 verkocht aan Neptun Rederi AS, Tromsø-Noorwegen, in beheer bij Buksér og Berging A/S.

20-6-2000 verkocht aan Morland & Karlsen A/S, Arendal-Noorwegen, herdoopt TUG FRISOY.

2004 verkocht aan K. Jousmaa KY, Tammissaari-Finland, herdoopt POLARIS.

5-2007 als POLARIS verkocht aan Rauma Chartering & Towage Agency Ltd., Rauma-Finland. (Foto: L. v.d. Meijden, 29-1-2012).