



ZEEBRIEF#32

11 februari 2012



BIESBOSCH 9579456, in aanbouw als ARIES voor DG Coaster B.V., Dordrecht, 15-9-2010 (e) te water gelaten bij Kocatepe Denizcilik ve Gemi Insa San. Ticaret Ltd. Sti. (Kocatepe Shipyard) te Yalova, Turkije onder bouwnummer 003, 12-7-2011 casco gearriveerd als BIESBOSCH op de Nieuwe Waterweg achter de Slowaakse sleepboot FELIS met bestemming Dordrecht, afgebouwd bij De Groot Scheepstechniek B.V., Dordrecht, 1-2012 geplande oplevering aan Biesbosch C.V., Dordrecht, in beheer bij DG Coaster B.V., in bevrachting bij Amasus Shipping B.V., roepsein PCML, 2.170 BRT, 2.950 DWT, 87,75 x 13,25 x . x 4,150 meter. (Foto: K. Goudriaan, 6-2-2012, Dordrecht).

CONTENDER 9184665, 16-7-1998 (BV) opgeleverd door Barkmeijer Stroobos B.V., Stroobos (287) als SIROCCO aan C.V. Scheepvaartonderneming Tilma, Delfzijl, in beheer bij G. Tilma, 2.224 BRT. 2004 verkocht aan Cara Shipping N.V., Willemstad-N.A., 15-1-2004 gearriveerd in de Waalhaven te Rotterdam, 17-1-2004 gearriveerd te Delfzijl op Doklocatie Oost, herdoopt MARY CHRISTINA, roepsein PJKY, 28-1-2004 gearriveerd in de Waalhaven te Rotterdam, 29-1-2004 officieel overgedragen aan de nieuwe eigenaar. 14-3-2007 (e) in beheer bij Drenth Ship Consult, Farmsum. 9-5-2008 (e) in beheer bij Berg Maritime Management Ltd., Dublin. 29-6-2010 (e) in beheer bij Corrib Ship Management Ltd., Dublin. 14-7-2010 geladen met 3.000 ton gerst, bestemd voor Rotterdam, door problemen met de machine te Rostock aan de grond gelopen, dezelfde dag met behulp van een sleepboot vlot gebracht. 10-10-2011 vlag: Curaçao.



3-2011 verkocht aan Abeko B.V., Beverwijk, 5-3-2011 (m) herdoopt CONTENDER, roepsein PBRH, verbouwd tot sleeptopperzuiger bij SKB Repair B.V., Werkendam, de verbouwing begon 9-2011. (Foto: K. Goudriaan, 6-2-2012, Hardinxveld).



MER 8003864, 1981 opgeleverd door J.G. Hitzler Schiffswerft & Maschinenfabrik G.m.b.H. & Co. K. G., Lauenburg (766) als UNION DIAMOND aan Sagitta Shipping Ltd., Dublin-Ierland, in beheer bij Union Transport Group Plc. 1991 verkocht aan Medtrade Shipping Co. Ltd., St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Seaway S.A.M., herdoopt MEDLINK. 7-10-1998 (e) verkocht aan MC Link Shipping Ltd., in beheer bij Seaway S.A.M. 1999 (e) in beheer bij MC Shipping Inc. 28-11-2000 (e) in beheer bij Arpa Shipping B.V., Roosendaal, 28-11-2000 (e) herdoopt LINK TRADER. 4-7-2006 (e) verkocht aan Mer Shipping Ltd., St. Vincent and Grenadines, in beheer bij Nyki Shipping B.V., Rhoon, 4-7-2006 (e) herdoopt MER. 15-12-2006 vertrokken van Brixham achter de sleeptboot MTS TAKTOW (ex TAKTOW 1) naar Sluiskil voor reparatie, 18-12-2006 gearriveerd, 29-12-2006 in dok te Sluiskil, 2006 verkocht aan Clochard B.V., St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Nyki Shipping B.V., Rhoon. 23-7-2007 (e) in

beheer bij Geuze Shipping B.V., Tholen. 20-3-2008 gearriveerd te Ridderkerk, 3-2008 verkocht aan Tiger Shipping Enterprises N.V., Istanbul, thuishaven: Giurgiulesti, vlag: Moldavië, herdoopt HAY K, in beheer bij Tango Shipping & Trading Ltd. 10-2010 in beheer bij Atlantik Denizcilik Ticaret ve Ticaret Ltd. Şti., Istanbul.



8-2-2012 tijdens slecht weer gestrand tegen de boulevard van Samsun, Turkije aan de Zwarte Zee.



(Foto MER: Scheepsfotoruilbeurs, 6-7-2006, foto boven HAY K: Haberexen, foto onder odin.tc).

NAPIER STAR 9038933, 5-2-1993 kiel gelegd, 4-9-1993 te water gelaten, 1-1994 opgeleverd door Kvaerner Kleven, Ulsteinvik (256) als CHIQUITA ELKE aan Norvel Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Great White Fleet Ltd., 8.665 BRT, 11.822 DWT. 1997 vlag: Bermuda, 28-1-1997 herdoopt ELKE. 2000 verkocht aan NCV Ltd., Hamilton-Bermuda, 16-1-2000 herdoopt CHIQUITA ELKE. 28-10-2002 verkocht aan Star Reefers Shipowning Inc., Gdynia, vlag: Bermuda, in beheer bij D.F.M. Ltd., Gdynia, 19-11-2002 herdoopt NAPIER STAR. 2002 t/m 2003 in de pool bij Seatrade Groningen B.V. 7-1-2009 in beheer bij Dobson Fleet Management Ltd. 21-12-2009 in beheer bij Star Reefers Poland SP z.o.o., Gdynia en Star Reefers U.K. Ltd., Londen. 2012 verkocht voor sloop naar Alang, India.



NELSON STAR 8917558, 7-11-1991 kiel gelegd, 5-6-1992 te water gelaten, 12-1-1993 opgeleverd door Kvaerner Kleven, Ulsteinvik (245) als CHIQUITA JEAN aan Norvel Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Great White Fleet Ltd., 8.665 BRT, 11.831 DWT. 1997 vlag: Bermuda, 22-1-1997 herdoopt JEAN. 6-2-2000 herdoopt CHIQUITA JEAN. 9-2002 in beheer bij DFM Ltd. 2003 verkocht aan Star Reefers Shipowning Inc., Hamilton-Bermuda, in beheer bij D.F.M. Ltd., Gdynia, 12-1-2003 herdoopt NELSON STAR. 2003 in de pool bij Seatrade Groningen B.V. 7-1-2009 in beheer bij Dobson Fleet Management Ltd. 21-12-2009 in beheer bij Star Reefers Poland SP z.o.o., Gdynia en Star Reefers U.K. Ltd., Londen. 2012 verkocht voor sloop naar Alang, India. (Foto: GB/Scheepsfotoruilbeurs, 1994, Westerschelde).



NOVA FRIESIA 8609084, 20-2-1987 opgeleverd door Shikoku Dockyard Co. Ltd., Takamatsu (841) als SHINKI MARU aan Nisshin Kisen K.K., Japan. 1988 verkocht aan Fresh South Shipping S.A., Panama. 1995 verkocht aan Nova Friesland Shipping N.V., Willemstad-N.A., herdoopt NOVA FRIESIA, roepsein PDAH. 1997 verkocht aan Zeereederij Holland-Friesland B.V., Rotterdam, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., brandmerk 6337 Z G 1997. 24-9-2007 verkocht aan Friesland Shipping Ltd., Monrovia-Liberia, in beheer bij Seatrade Groningen B.V. en Damaco DD, Rijeka. 5-2011 verkocht aan Sun Sophia Shipping Company N.V., Monrovia-Liberia, in beheer bij Seatrade Groningen B.V. 2-2012 verkocht voor de sloop te Alang, India. (Foto: M. Coster, 26-7-2009, IJmuiden).



PRINS FREDERIK WILLEM 8818972 1990-1996 koelschip PGWJ
 Gebouwd 1990, Scheepswerf & Machinefabriek Ysselwerf B.V., Capelle a/d IJssel (244)
 5.966 BRT 2.845 NRT 6.686 DWT
 118,35 (110,22) x 18,75 x 12,57 x 8,249 meter.
 4 laadruimen, 10.050 m³, 93,4 en 1.047,8 ton bunkers, verbruik 28 ton/dag, 18,25 kn.
 8.150 EPK, 5.995 kW, 7 cyl, 4 tew, 520 x 550, 450 omw/min., M.A.N. 7L52/55B, M.A.N.-B&W Diesel
 G.m.b.H., Augsburg.
 16-3-1990 te water gelaten als PRINS FREDERIK WILLEM, 17-5-1990 opgeleverd (BV) aan Rederij "Prins
 Frederik Willem", Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V. (Anthony Veder
 Koelvaartmaatschappij B.V.).
 6-1992 te Big Creek problemen met de hoofdmotor, 6-6-1992 vertrokken van Belize City achter de
 sleepboot SCALDIA (Mercator Shipping Co. Ltd., Nassau-Bahamas, bouwjaar 1978, 481 BRT, 7.000
 EPK, ex HILAL 2-'90, ex SCHOTLAND-'87) naar Rotterdam, 25/26-7-1992 gearriveerd op de Nieuwe
 Waterweg en bij YVC afgeleverd, 7/8-1992 nieuwe motor geplaatst: 8-1992 weer in de vaart.
 6-1996 verkocht aan Ice Fern Shipping Ltd., George Town-Cayman Islands, in beheer bij Armada
 (Greece) Co. Ltd., herdoopt ICE FERN.
 6-7-1997 op een reis van Valparaiso naar Saoedie-Arabië met lading fruit gestrand ten noorden van de
 haven van Eden in Straat van Magellan, 19-7-1997 vlot gebracht en voor reparatie naar Talcahuano.
 5-1999 in beheer bij United Ocean Ship Management Pte. Ltd. voor Armada (Greece) Co. Ltd., Athene.
 15-11-2000 in beheer bij DFM Ltd., Gdynia voor Armada (Greece) Co. Ltd., Athene.
 7-11-2002 tijdens een reis van Venezuela naar Europa machineschade opgelopen en op drift geraakt bij
 Ponta Delgada, later op sleeptouw genomen naar Spanje.
 2009 verkocht aan Ice Fern Shipping Ltd., George Town-Cayman Islands, in beheer bij Maestro Ship
 Management Ltd., Kopenhagen.
 8-2-2012 gearriveerd te Aliğa, 11-2-2012 op het strand gezet te Aliaga, Turkije om gesloopt te worden.
 (Foto: TVDZ, 18-3-1994, Vlissingen).

m.s. PRINS CASIMIR 8615239 1988-1996 koelschip PGVX
 Gebouwd 1988, Scheepswerf & Machinefabriek Ysselwerf B.V., Capelle a/d IJssel (231)
 5.966 BRT 2.845 NRT 6.959 DWT
 118,37 (110,24) x 18,75 x 12,58 x 7,301 meter.
 4 laadruimen, 9.970 m³, 48 TEU, 122,5 en 948 ton bunkers, verbruik 25,5 ton/dag, 18 kn.
 8.157 EPK, 7 cyl, 4 tew, 520 x 550, M.A.N. 7L52/55B, M.A.N.-B&W Diesel G.m.b.H., Augsburg.
 5-1-1988 te water gelaten, 2-3-1988 opgeleverd (BV) als PRINS CASIMIR aan Rederij "Prins Casimir",
 Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V.



1996 verkocht aan Ice Field Shipping Ltd., George Town-Cayman Islands, in beheer bij Armada (Greece) Co. Ltd., herdoopt ICE FIELD.
5-1999 in beheer bij United Ocean Ship Management Pte. Ltd. voor Armada (Greece) Co. Ltd., Athene.
15-11-2000 in beheer bij DFM Ltd. Gdynia voor Armada (Greece) Co. Ltd., Athene.
24-05-2007 in beheer bij Maestro Ship Management Ltd., Limassol.
2012 verkocht voor sloop naar Turkije, 15-2-2012 ETA te Aliğa. (Foto: TVDZ).

STRAAT MALAKKA (1)

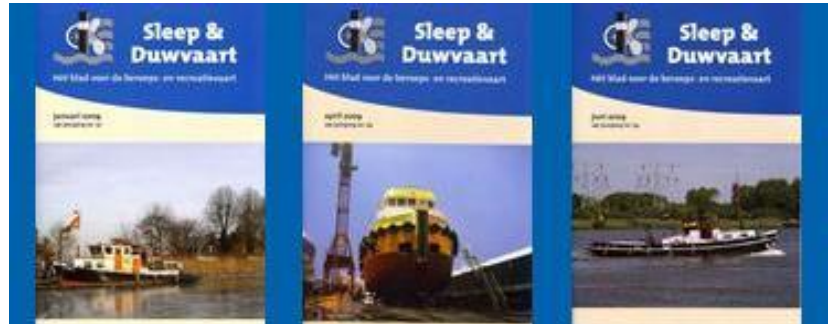


KOTA BALI 5362582. 5-4-1949 kiel gelegd, 29-4-1950 te water gelaten, 24-12-1951 opgeleverd door N.V. C. van der Giessen & Zonen's Scheepswerven, Krimpen aan den IJssel (751) als TJIWALI aan N.V. Koninklijke Java-China Paketvaart Mij., Amsterdam, brandmerk 2530 Z AMST 1950, roepsein PIAM, 8,627 BRT, 5.784 NRT, 6.166 DWT, 146,11 (134,65) x 19,08 x 11,16 x 7,167 meter, open shelterdeck, 6.700 EPK, 4.998 kW, 2 x 8 cyl, 4 tew, N.V. Werkspoor, Amsterdam, 15,5 kn. 2-1969 tussendek passagiersaccommodatie gesloten. 1974 verkocht aan Pacific International Lines (Pte.) Ltd., Singapore, herdoopt KOTA BALI. 1982 verkocht aan Malaysia Shipping Corp., Maleisië. 1984 verkocht voor sloop naar China, 23-4-1984 gearriveerd te Shanghai om gesloopt te worden. (Foto: AM/Scheepsfotoruilbeurs, 5-1980).

SLEEP & DUWVAART



ALLES OVER DE SLEEP-, DUW en STOOMVAART
 Info: 06-22 516 238 of Postbus 190 - 1520 AD Wormerveer
 e-mail: basminfo@sleepduwvaart.nl



MAERSK PACER 7432082, 5-3-1976 te water gelaten, 5-1976 opgeleverd door Scheepswerf "Waterhuizen", J. Pattje, Waterhuizen (324) als MAERSK PACER aan The Maersk Co. Ltd., Londen-U.K., 631/1.600 BRT, 217/399 NRT, 1.098 DWT, 3.200 EPK, 2.387 kW, 2 x Atlas-MaK Maschinenbau A.G., Kiel, 1987 verkocht aan Trident Trade Ltd., Bahamas, herdoopt RED SEA TRADER. 1992 verkocht aan G. Craig & Sons Ltd., U.K., 14-3-1992 herdoopt GRAMPIAN FAME. 1992: 1.380 BRT, 1.963 DWT. 3-2009 verkocht aan Environmental Marine Services, Piraeus-Griekenland, 27-3-2009 (m) herdoopt AEGIS. 18-8-2011 (e) verkocht voor sloop.

STRAAT MALAKKA (2)

GRITIN achter de sleepboot CHUNGHWA-I. 22-8-1955 opgeleverd door A.G. "Weser", Werk Seebeck, Bremerhaven (790) als LIEBENFELS aan Deutsche Dampfs. Ges. "Hansa", Bremen-West Duitsland, 6.617 BRT, 4.556 NRT, 8.480 DWT, 141,41 (128,71) x 17,89 x 10,42 x 8,035 meter, laadbomen: 1 van 140 ton, 1 van 30 ton, 1 van 15 ton en 4 van 5 ton SWL, 5.600 EPK, M.A.N. K6V45/66HA, 15,75 kn. 7.200 EPK, 5.371 kW, M.A.N. K6Z70/120D, NE-67, 16,7 kn. 29-6-1976 verkocht aan Silver Bird

Shipping Co. S.A., Piraeus-Griekenland, in beheer bij Stavros A. Daifas Marine Enterprises S.A., voor 5 jaar in charter bij Deutsche Dampfs. Ges. "Hansa". 1978 herdoopt SILVER BIRD.



1981 verkocht aan Piraeus Team Cia. Naviera S.A., Piraeus-Griekenland, in beheer bij Demetrios Vlismas, herdoopt DIONYSIS V. 28-2-1982 opgelegd te Lefkas. 1955 verkocht aan Hacme Shipping Co. de S. de R.L., Honduras. 1985 verkocht aan Dubai Dry Dock Co. Ltd., Dubai-U.A.E., herdoopt GRITIN, ingericht en in gebruik genomen als opslagschip. 1987 herdoopt GRITIN II. 1987 verkocht voor sloop, 5-3-1987 vertrokken van Dubai naar Kaohsiung achter de sleepboot CHUNGHWA-I, 21-4-1987 gearriveerd te Kaohsiung, gesloopt door Ming Hsieh Steel Mill Inc., Kaohsiung in 1987, de sloop begon 14-5-1987. CHUNGHWA-I 7021546, 7-1970 opgeleverd door Carrington Slipways Pty. Ltd., Newcastle NSW (52) als LADY LAURIE aan P&O Lines of Australia Pty. Ltd., Londen-U.K. 1974 verkocht en herdoopt ACHILLE. 1981 verkocht en herdoopt KHALIFA. 1986 verkocht aan Chungwa Ocean Towage Co. Ltd., Gibraltar, in beheer bij Clifton Management Services Ltd., herdoopt CHUNGHWA-I, 528 BRT, 243 NRT, 698 DWT, 3.200 EPK, 2 x English Electric Diesels Ltd., Ruston Engineering Div., 12,5 kn. 1989 verkocht aan Asian Marine & Supply Ltd., St. Vincent and the Grenadines, in beheer bij Asian Marine Co. Ltd., Kaohsiung, herdoopt SALVAGE KING. 27-7-2011 (e) opgelegd te Kaohsiung. (Foto: AM/Scheepsfotoruilbeurs, 4-1987).



m.s. MAASSTROOM-10 2309873, Gebouwd 1957, N.V. Scheepswerven v/h H.H. Bodewes, Millingen (512). 44 ton, 25,60 (23,56) x 6,30 x 2,88 x 2,200 meter. 564 EPK, 2 x 6 cyl, 4 tew, 210 x 300, Stork Ricardo AR216, N.V. Kon. Machinefabriek Gebr. Stork, Hengelo.
 16-1-1957 te water gelaten, 19-3-1957 opgeleverd als AFRIKA aan N.V. Nederlandsche Stoomsleepdienst v/h van P. Smit Jr., Rotterdam, brandmerk 9873 B ROTT.1957.
 31-3-1971 verkocht aan N.V. Smit-Spido, Rotterdam.
 18-1-1973 verkocht aan Vigilanter Holding B.V., Rotterdam.
 26-4-1973 verkocht aan Piet Smit Sleepdienst B.V., Rotterdam.
 10-2-1975 verkocht aan Smit-Vos B.V., Rotterdam.
 6-9-1979 verkocht aan V.o.F. Gebr. Vos, Nederhemert, herdoopt MAASSTROOM 9.
 1-12-1980 herdoopt MAASSTROOM 10.
 20-8-1990 verkocht aan J. Duizendstra, Maasbracht, 1990 herdoopt BORRASCA.
 1998 nieuwe motor ingebouwd, 1.196 EPK, 880 kW, 12 cyl, Mitsubishi S12R-MPTA, Mitsubishi #12518 NE-98.
 4-11-2010 verkocht aan V.o.F. Gebr. Cornelis, Sas van Gent, herdoopt AQUILA.
 (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 9-1989, Beneden Leeuwen).



FUGRO SEARCHER 9504011, geophysical survey vessel, 1-2008 besteld, 18-11-2008 kiel gelegd, 2-12-2009 te water gelaten bij Fr. Fassmer G.m.b.H. & Co. K.G., Bremen (3050), 12-3-2010 opgeleverd aan Fugro Survey Limited of Aberdeen, U.K., ingebracht bij Fugro Searcher Inc., Panama, in beheer bij Fugro Marine Services B.V., Leidschendam, 1.929 BRT, 579 NRT, 552 DWT, 65,68 (59,07) x 14,00 x 6,70 x 4,200 meter, 2 x 1.100 kW, Hyundai HRN3 409-44E, Hyundai Heavy Ind. Co. Ltd., 12,8 kn. (Foto: M. Coster, 8-2-2012 te IJmuiden vanaf de Kotterkade onderweg naar zee).

World Wide Supply

Noorse reder World Wide Supply (WWS) heeft nog twee PSV 3300 CD's besteld bij Damen Shipyards. De twee platform suppliers zullen worden toegevoegd aan het totaal aantal schepen van vier, welke WWS heeft aangekondigd te laten bouwen in december 2011. De extra schepen zullen eind 2013 worden opgeleverd en zullen worden beheerd door Remøy Management AS.

Mr. Ståle Remøy, managing director van Remøy, vertelt: "We zijn blij dat we nog twee schepen van het moderne Damen ontwerp kunnen realiseren. Met de speciale golfdoordringende boeg en de extreem slanke waterlijnen, zullen deze schepen een betere operatie mogelijkheid, hogere transit snelheid, verminderde brandstofverbruik en verbeterde comfort omvatten. De leefruimtes zijn ontwikkeld aan de hand van strikte eisen wat betreft geluidsdemping, welke comfort en veiligheid voor de bemanning verbetert. We geloven in deze nieuwe schepen en kijken er naar uit de offshore markt te kunnen bedienen." Het ontwerp van de PSV 3300 CD, een van Damens nieuwe offshore support serie, is ontwikkeld om olie- en gasplatforms veilig en op economische wijze te kunnen voorzien, voornamelijk bij ongunstige weersomstandigheden. (Bron: Damen).

AFDELING VERGEELDE FOTO'S



ROZENBURG, stoomsleepboot van N.V. L. Smit & Co.'s Sleepdienst, Rotterdam, aanvankelijk in aanbouw als MAASSLUIS, 1906 opgeleverd door J. & K. Smit & Zoon, Kinderdijk (578), 112 BRT, (27,86) x 6,12 x 3,41 x . meter, ketel v.o. 112,8 m², 500 IPK, 3 cyl, T.E.M., 292, 432 & 737 x 457, Machinefabriek "Kinderdijk", Kinderdijk, roepseinen PRMK en PHEW, 1936 verkocht aan Entreprise Ossude S.A., Oran-Frankrijk, 10-1936 herdoopt TAUREAU, uitreis naar Leixões onder Ned. vlag, roepsein PHWL. 195- ? (Foto: collectie Scheepsfotoruilbeurs).

EEN KAARTJE.....uit Rotterdam



SWIFT, ijzeren stoomschip, 4-1884 opgeleverd door Sunderland Shipbuilding Co. Ltd., Sunderland (124) als SWIFT aan W.H.H. Hutchinson & Son, Hull-U.K., officieel nummer 88186, 671 BRT, T.E.M., 1894 verkocht aan Hull & Netherlands S.S. Co. Ltd., Hull-U.K., in beheer bij J.H.N. Ringrose. 1902 verkocht aan General Steam Navigation Company, Londen-U.K. 1910 verkocht aan Bank of Athens, Griekenland, in beheer bij A. Gaetano & Co., herdoopt OSMANIË. 1933 geschrapt uit Lloyd's Register, bestaan twijfelachtig.

Na de verkoop van de SWIFT in 1902 kwam een nieuw schip met die naam in de vaart voor Hull & Netherlands S.S. Co. Ltd., gebouwd door Earle's Shipbuilding & Engineering Co. Ltd., Hull (478), 998 BRT groot. Die SWIFT kreeg in 1908 de naam SELBY ABBEY. In 1911 strandde het Engelse stoomschip SELBY ABBEY op de Hinder Ribben. Na diverse eigenaren te hebben gehad zonk het als opleidingschip van de Cubaanse marine onder de naam COLOMBIA bij Havana in 1944.

De firma Hull & Netherlands Steam Ship Company onderhield vanaf 1894 een dienst tussen Hull en Nederlandse havens. In 1908 nam North Eastern Railway het bedrijf over. London & North Eastern Railway nam op zijn beurt dat bedrijf over in 1923. Vanaf 1935 gingen de scheepvaartbelangen naar Associated Humber Lines.

Voor Hull & Netherlands S.S. Co. Ltd. voer ook het stoomschip SWAN. Earle's Shipbuilding & Engineering Co. Ltd., Hull bouwde dat schip onder bouwnummer 460 in 1899, officieel nummer 110757, 1.106 BRT, 566 NRT, 1.200 DWT, 1.000 IPK, T.E.M., 12 kn. 12-1909 verkocht aan N.V. Stoomvaart Mij. Friesland, Amsterdam, herdoopt MINISTER TAK VAN POORTVLIET. 24-4-1917 tijdens een reis van Hull naar Harlingen, geladen met stukgoed en steenkool, om 00:30 uur door de Duitse onderzeeboot UB-10 (Erich von Rohrscheidt) getorpedeerd, de torpedo trof de stuurboordzijde ter hoogte van de machinekamer, na 10 minuten gezonken in positie 53.45 NB. en 03.32 OL. op 20 mijl van IJmuiden, de 19 opvarenden konden in de reddingboten stappen, ze zijn later aan boord genomen van de Nederlandse motorloger YM.317 MARTHA.

ASHORE ON THE HOOK.
 The Hull steamer Selby Abbey, engaged in the passenger service between the Humber and Rotterdam, went ashore in the gale at the entrance to the New Waterway on the Hook of Holland (the spot where the Berlin was lost with 140 lives in February, 1907). When she went ashore the Selby Abbey carried ten passengers. These were got ashore, but at night the master, chief officer, two engineers, two firemen, the steward, the donkeyman, and the cook still remained on board. The Selby Abbey is a steel screw steamer of over 1000 tons, belonging to the Hull and Netherlands Steamship Company. She was built by Earles, of Hull, in 1902.

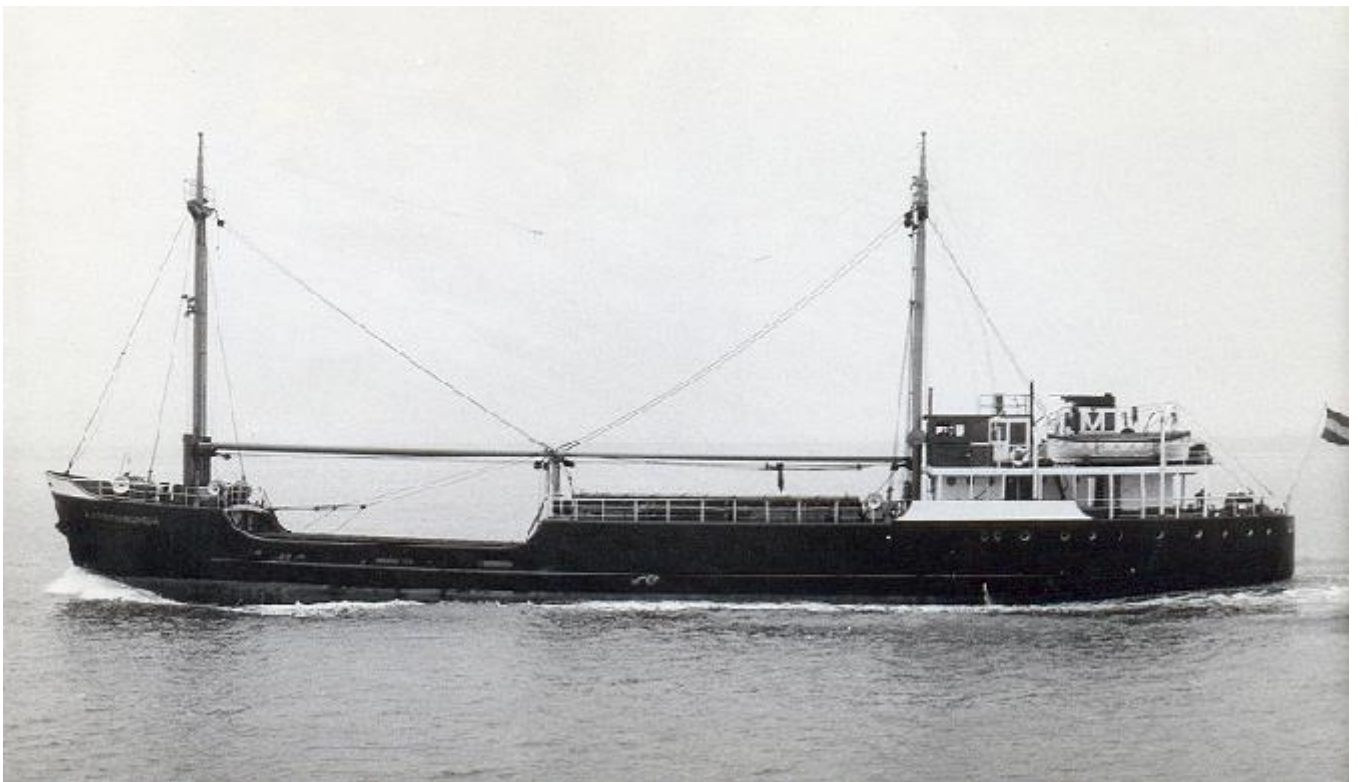


WESTWARD VENTURE 7614915, Ro-Ro Cargo Ship, 25-6-1975 kiel gelegd, 30-3-1976 te water gelaten, 20-4-1977 opgeleverd door Sun Shipbuilding & Dry Dock Co., Chester, PA (675) als WESTWARD VENTURE aan Totem Ocean Trailer Express Inc., Wilmington, Delaware-U.S.A., in operationeel beheer bij Interocean American Shipping Corporation, roepsein KHJB, 17.527 BRT, 8.928 NRT, 16.875 DWT, 131 auto's, 397 trailers, 820 TEU, 30.000 APK, 22.380 kW, 2 stoomturbines, General Electric Co., Lynn, 25 kn. 1978 verkocht aan 675 Leasing Corp., U.S.A. 1998 verkocht aan Totem Ocean Trailer Express Inc., U.S.A. 2000 31.515 BRT. 200- in charter Military Sealift Command. 4-2-2011 gearriveerd te Baltimore. 11-2011 verkocht voor sloop, in dok te Sparrows Point, Baltimore gestript, de bruikbare uitrusting ging naar Sea Star Line, 11-2011 vertrokken van Baltimore achter een sleepboot naar El Morro om gesloopt te worden. (6-1-2012 (e) verkocht voor sloop).

Vertrek uit Baltimore, zie http://www.youtube.com/watch?v=P3FqIp1_mgc (Foto : Scheepsfotoruilbeurs, 11-5-2006).



m.s. AARDENBURGH (2) 5000574 1955-1966 vrachtschip PCAS
 Gebouwd 1938, N.V. Scheepswerven E.J. Smit & Zoon, Westerbroek (654)
 499 BRT 241 NRT 760 DWT
 54,26 (50,30) x 8,87 x 3,97 x 3,610 meter.
 half shelterdeck, 1 ruim, G 1.264 m³, B 1.166 m³, 1 laadboom van 7 ton en 3 van 3 ton SWL, 40,5 ton
 bunkers, 10 kn.
 575 EPK, 429 kW, 6 cyl, 4 tew, 370 x 580, Deutz, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen.
 22-4-1938 te water gelaten, 4-7-1938 opgeleverd als SCHELDT aan Vianda S.S. Co. Ltd., Londen-U.K.,
 roepsein MMVN, in beheer bij Wm.H. Müller & Co. Ltd., Londen.



4-1955 verkocht aan N.V. Wm.H. Müller & Co., Rotterdam, herdoopt AARDENBURGH, ingeschreven onder 9199 Z ROTT 1955, roepsein PCAS.

1966 te koop aangeboden, 7-2-1966 de heer M. Knevel bood f 250.000, de Hypotheekbank kende een waarde toe van f 300.000, het schip stond vlak voor een survey en daarom kon M. Knevel niet meer bieden, de oplevering kon begin maart plaats vinden. De verkoop ging niet door waarop Müller & Co. N.V. Kamp's Scheepvaart & Handelmaatschappij, Groningen inschakelde, die zette Supervision te Rotterdam op de verkoop. 3-1966 interesse uit Italië gekomen. 20-3-1966 ETA te Genua. 29-3-1966 Navigazione del Tirreno via Flavio Gioia bood £ 26.500. 3-1966 Italiaanse koper gevonden die bereid was f 300.000 neer te tellen, de dubbele bodem te Locarno onderzocht, te Rotterdam zouden de cilinders getrokken worden en dokken. De WALENBURGH die kort daarvoor was verkocht, ging voor f 310.000 naar dhr. Angelo Fredici te Marina di Carrara hetgeen een aardige indicatie bood. 31-3-1966 verkocht (Memorandum of Agreement) door Wm.H. Müller & Co. (Batavier) N.V. aan Vittorio Paladini e.a. (Vittorio, Paladini 1 aandeel, Cassina, Aldo 1 aandeel, Cassina, Luigi 1 aandeel, Bozzi, Diana 5 aandelen, Chirlanda, Franco 1 aandeel, Chirlanda, Giovanni 1 aandeel, Sacchetto, Rosa 1 aandeel, Friggieri, Omero 2 aandelen, Lusetti, Adalberto 1 aandeel, Monfeli, Renata 1 aandeel, Barone, Amneris 2 aandelen, Lopiparo, Lia 2 aandelen, Schiasselloni, Umberto 3 aandelen, Spada, Antonia 1 aandeel en Garlaschi, Maria Lucia 1 aandeel). 4-4-1966 toestemming gekregen van de minister van Verkeer en Waterstaat tot verkoop wegens de Wet Behoud Scheepsruimte 1939. 5-4-1966 Wm.H. Müller & Co. Soc. Italia per Azioni verzocht de koper Vittorio Paladini een bedrag van 5.250.000 lire over te maken aan Banca d'America e d'Italia t.n.v. Wm.H. Müller & Co. 7-4-1966 betaling afgerond. 27-4-1966 verkocht (Bill of Sale) door Wm.H. Müller & Co. (Batavier) N.V. voor £ 30.000 aan Vittorio Paladini e.a., daarover moest 5% (£ 1.500) commissie betaald worden aan de tussenpersonen die de verkoop tot stand brachten. 4-5-1966 om 12:00 uur te Rotterdam overgedragen aan dhr. Vittorio Paladini te Marina di Carrara, Italië, thuishaven en vlag: Viareggio-Italië, roepsein IVPZ, herdoopt VITTORIO PALADINI.

1974 verkocht aan Isidoro Avallone, Viareggio-Italië. 1975 verkocht aan Cia. di Navigazione Mediterranea, Rome-Italië. 1992 uit Lloyd's Register geschrapt, bestaan twijfelachtig. (Foto SCHELDT: E.J. Smit, AARDENBURGH: A. Duncan).

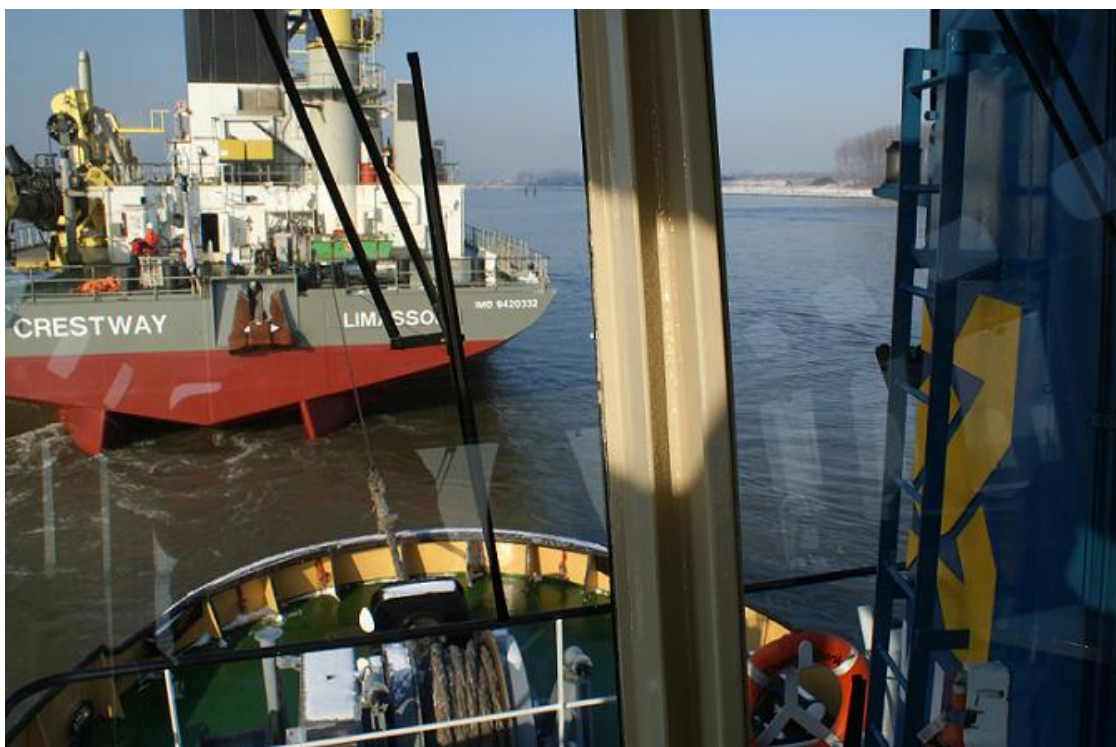


TRANS PACIFIC 9283643, bulkcarrier, 21-8-2002 contract als CMB ELINE van Exmar N.V., 15-12-2003 1e staal gesneden, 24-5-2004 kiel gelegd, 4-8-2004 te water gelaten, 8-11-2004 opgeleverd door Hudong-Zhonghua Shipbuilding (Group) Co. Ltd. (H1305A) als TRANS PACIFIC aan Bream Navigation Inc., Liberia, in beheer bij Belchem Singapore Pte. Ltd., Singapore, 40.485 BRT, 74.364 DWT, 8.990 kW, MAN-B&W 5S60MC-C, Hudong Heavy Machinery Co. Ltd., #D1247A. 28-1-2012 in reparatie met schade aan de krukas, 6-2-2012 gearriveerd te IJmuiden achter de sleepboot CARLO MARTELLO, overgenomen door de Iskes sleepboten TRITON en ARGUS, naar Amsterdam gebracht om te lossen bij Cargill, 9-2-2012 vertrokken naar Hamburg achter de sleepboot CARLO MARTELLO voor reparatie aan de krukas. (Foto's: M. Coster, met dank aan Iskes en de bemanning van de SATURNUS).



TRANS PACIFIC op het Noordzeekanaal, foto: N. Kemps.

In de haven gezien door Tom Koornhof



5-2-2012 assisteren van de hopperzuiger CRESTWAY 9420332 van de Wiltonhaven naar Hoek van Holland met de THAMESBANK en SMIT RUSLAND, gezien vanaf de THAMESBANK.



FAIRPLAY VII 9051727, 4-3-1992 kiel gelegd, 27-8-1992 te water gelaten, 11-1992 opgeleverd door Theodor Buschmann G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg (238) als FAIRPLAY VII aan Fairplay Schleppdampfschiffs Reederei Richard Borchard G.m.b.H., Rostock-Duitsland, 2003 (e) thuishaven en vlag: Hamburg-Antigua and Barbuda, roepsein V2AJ6, 237 BRT, 71 NRT, 2.250 kW, 2 x Deutz SBV6M628, Motoren-Werke Mannheim A.G., Mannheim, 900 omw/min., vertraagd naar 276 omw/min. op roerpropeller, 11 kn.



9-2-2012, assistentie van de BUNGA MELATI 7 (9172272, bouwjaar 2000, 22.116 BRT), binnenkomend voor de 1^e Petroleumhaven.



ZEEBRUGGE 8915483 van Unie van Redding- en Sleepdienst België N.V., bouwjaar 1991, 249 BRT, 2.720 EPK, 2.000 kW, ABC 6MDZC, sinds enige tijd werkzaam voor Smit Harbour Towage Rotterdam B.V. en gestationeerd te Vlaardingen, foto: 5-2-2012.

MEKHANIK FROLOV 9201994, 5-2-2012 in de Lekhaven afgemeerd naast de sleepboot PEGASUS, daarachter de afgemeerde ANGLIAN PRINCESS. De MEKHANIK FROLOV arriveerde op 4 februari 2012 op de Nieuwe Waterweg met de ponton LISTA, t.h.v. de Scheurkade de sleep overgegeven aan de sleepboten EN AVANT 27 en GEPKE 3. (Foto's: T. Koornhof).

ZUIDERKRUIS definitief uit woelige wateren



Na 36 jaar intensieve dienst heeft de marine vrijdag ceremonieel afscheid genomen van Hr. Ms. ZUIDERKRUIS. “Met de uit dienststelling wordt het vijfde schip op rij vanwege de bezuinigingen afgestoten. Dat reduceert de bevoorradingscapaciteit met de helft”, aldus Commandant Zeestrijdkrachten vice-admiraal Matthieu Borsboom.

De ZUIDERKRUIS is het oudste marineschip en bevoer alle wereldzeeën. Ze stond in 1981 in de spotlights vanwege een primeur in de maritieme krijgsgeschiedenis. De bevoorrader had namelijk als eerste marineschip vrouwelijke bemanningsleden aan boord. Met haar thuiskomst uit de Golf van Aden, waar zij deelnam aan de antipiraterij-missie Atalanta, kwam in december vorig jaar een einde aan een lange, woelige, carrière.

De echtgenote van André Kuipers nam namens haar man de scheepsbel van de ZUIDERKRUIS in ontvangst. Het is marinetraditie dit instrument, bij een uit dienst gesteld schip, in bruikleen te geven aan een beschermheer of -vrouw. De keus viel op Kuipers omdat hij zich momenteel het dichtst bij het gelijknamige sterrenbeeld bevindt.

Astro André

Met een tweet en het afsteken van een vuurpijl bracht Borsboom de astronaut op de hoogte van de overdracht. “@astro_andre, fantastisch om jou als beschermheer de scheepsbel van Hr. Ms. ZUIDERKRUIS aan te bieden. Succes met je missie!”

De marine heeft nu nog maar één bevoorradingsschip: Hr. Ms. AMSTERDAM. Dat wordt medio 2014 vervangen door het nieuwe Joint Support Ship. (Bron en foto: Ministerie van Defensie, 10 februari 2012, foto A832 ZUIDERKRUIS: Scheepsfotoruilbeurs, 13-7-1990).



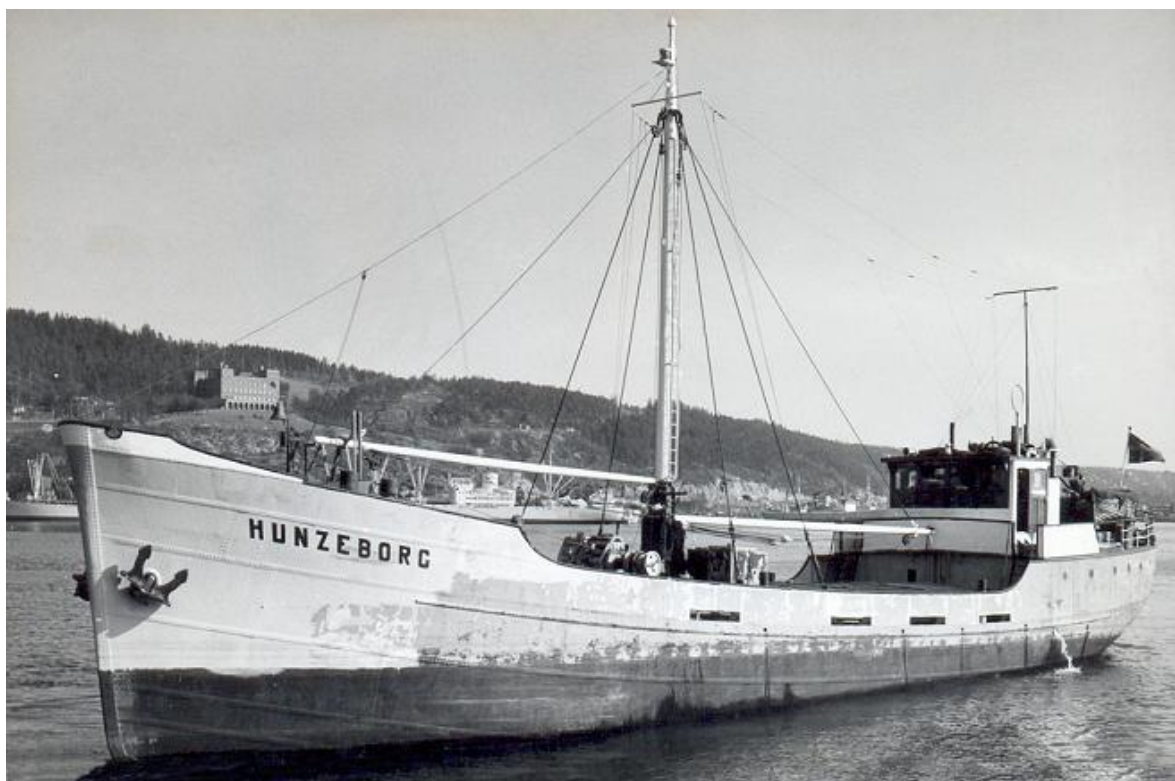
Patrouilleschip FRIESLAND binnengejoeld



Den Helder – Het nieuwe patrouilleschip FRIESLAND is vrijdagmiddag (10-2-2012) feestelijk onthaald in de haven van Den Helder. Adelborsten heetten dit derde vaartuig van de zogenoemde Holland-klasse met het eerbewijs 'joelen' welkom, een traditie die onlangs, na jaren, weer in ere is hersteld.

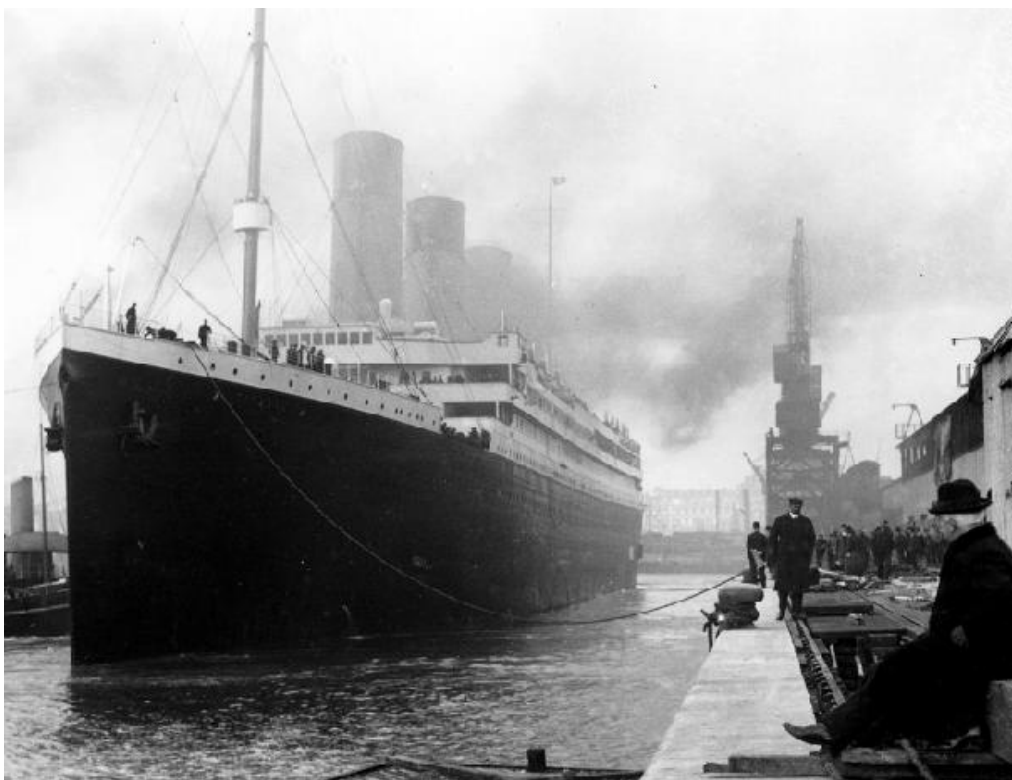
De FRIESLAND is gebouwd op een scheepswerf van Damen Schelde Naval Shipyards in het Roemeense Galatz en heeft een aantal weken proef gevaren op de Zwarte Zee. Het schip meerde na een reis van 3600 zeemijl eind vorig jaar af in Vlissingen, waar Damen de FRIESLAND afgebouwde.

Tweede Kamervoorzitter Gerdi Verbeet was op het patrouilleschip toen het vrijdag voor de eerst zijn thuishaven binnenvoer. Zij doopte de FRIESLAND bij de tewaterlating op 4 november 2010. De HOLLAND is de naam voor een serie van vier zogenoemde Ocean Going Patrol Vessels. Deze 108 meter lange, flexibel inzetbare, patrouilleschepen zijn toegerust voor de bewaking van kustwateren. Door een veranderend wereldbeeld, dreigingen als terrorisme en toename van piraterij, is het accent bij de marine komen te op operaties in kustwateren. (Bron en foto: Ministerie van Defensie).



HUNZEBORG 5113060 onder Deense vlag. 8-2-1938 te water gelaten, 29-3-1938 opgeleverd door Firma Gebr. Niestern & Co., Delfzijl (213) als ARGO aan Jurrien Kruidhof, Delfzijl, in bevrachting bij Firma A. van Dijk, Delfzijl, roepsein PCTP, brandmerk 1833 Z GRON 1938, 200 BRT, 98 NRT, 270 DWT, 37,55 (35,53) x 6,55 x 2,46 x 2,370 meter, G 373 m3, B 355 m3, 150 EPK, 3 cyl, 2 tew, Brons T, N.V. Appingedammer Bronsmotorenfabriek, Appingedam #5726, 8,5 kn. 26-2-1941 verkocht aan N.V. Houthandel voorheen de wed. M. Boogaerd & Zoon, Krimpen aan de Lek, in bevrachting bij N.V. E. Wagenborg's Scheepvaart- & Expeditiebedrijf, Delfzijl, herdoopt WELTEVREDEN 7, roepsein PINR, dat is de enigste coaster geweest met Krimpen a/d Lek als thuishaven. 1944 in Duitse dienst bij Marine Vermessungsabteilung, Neu Stettin (Kriegsmarine), 11-3-1944 in de vaart als JEVER. 5-1945 overgedragen aan Staat der Nederlanden, 's-Gravenhage, herdoopt ARGO, roepsein PCTP. 4-1946 in dienst als WELTEVREDEN 7 bij N.V. Houthandel voorheen de wed. M. Boogaerd & Zoon, Krimpen aan de Lek, in bevrachting bij N.V. E. Wagenborg's Scheepvaart- & Expeditiebedrijf, Delfzijl, roepsein PINR. 14-3-1952 verkocht aan N.V. E. Wagenborg's Scheepvaart- & Expeditiebedrijf, Delfzijl. 23-12-1953 herdoopt HUNZEBORG, roepsein PEUS. 1-10-1959 verkocht aan Rederi I/S Baltic, Fakse Ladeplads-Denemarken, in beheer bij H. Rasmussen. 1961 herdoopt FAXBORG. 1962 nieuwe machine geplaatst, 225 EPK, Alpha Diesel. 24-4-1974 tijdens een reis van Fakse Ladeplads naar Odense met een lading tarwe op Lillegrund Reef (ten noorden van Fyns Hoved) gelopen, 25-4-1974 vlot gebracht, naar Nakskov gesleept en gesloopt. (Info: Marhisdata, foto: A. Duncan).

Expositie: Nederlanders op de TITANIC



Honderd jaar na de ramp met de TITANIC is in het Maritiem Museum Rotterdam de tentoonstelling 'Nederlanders op de TITANIC' te zien. De tentoonstelling vertelt het persoonlijke verhaal van de drie Nederlandse opvarenden: een directeur van de Holland-Amerika Lijn, een kok en een stoker. Op woensdag 15 februari organiseren de Vrienden van het Maritiem Museum een avond in het teken van TITANIC. Spreker is Dirk Musschoot, schrijver van het boek 'Honderd jaar TITANIC'. Musschoot deed 25 jaar onderzoek naar de lotgevallen van de Nederlandse en Belgische opvarenden en neemt ons mee in zijn zoektocht. Ook geven nabestaanden van de drie Nederlanders ons een kijkje in hun bijzondere familiegeschiedenis.

Van baden in luxe tot werken in de hel

Op de intieme tentoonstelling zien bezoekers de drie Nederlanders in hun eigen omgeving aan boord van de TITANIC. In de eersteklas hut ontbreekt het de Rotterdamse jonkheer George Reuchlin aan geen enkele luxe. Als directeur van de Holland-Amerika Lijn is hij uitgenodigd omdat hij een schip in bestelling heeft bij dezelfde werf waar de TITANIC is gebouwd. Onderweg stuurt hij liefdevolle brieven en een ansichtkaart aan zijn vrouw en kinderen. Hendrik Bolhuis werkt als kok in de keuken van het à la carte restaurant van de TITANIC. Hij bereidt bijzondere gerechten waarmee hij in hotels in Londen, Parijs en Monte Carlo al goede sier maakte. Zijn broer verwacht hem binnenkort met verlof in Groningen. De derde Nederlander aan boord van de TITANIC is Wessel van der Brugge. De avontuurlijke

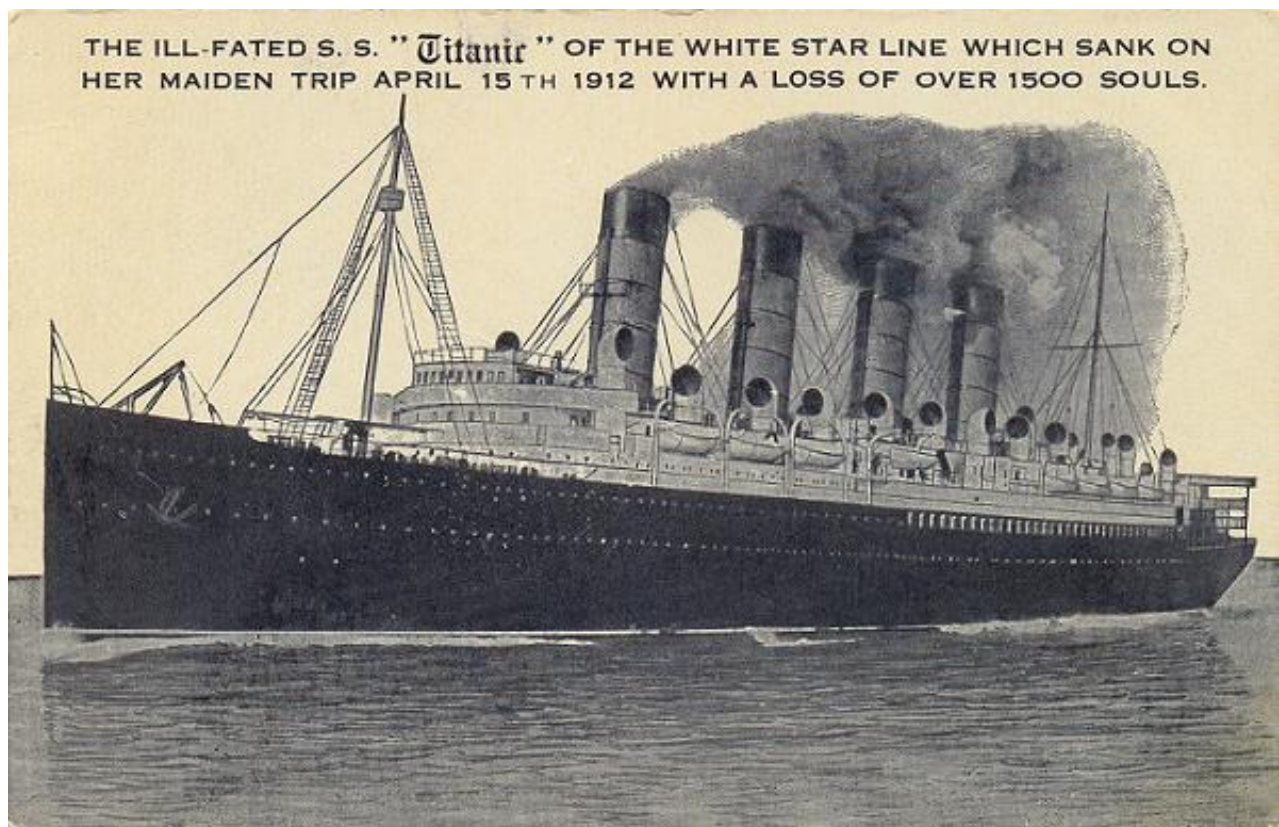
stoker houdt diep in de buik van het schip de ketels gaande. Zijn zus heeft al maanden niets meer van hem gehoord. Zij kan niet vermoeden dat hij aan het werk is op de TITANIC.

Klassenverschil

De ramp met de TITANIC maakt het klassenverschil dat aan het begin van de 20ste eeuw heerst pijnlijk duidelijk. Meer dan de helft van de eersteklaspassagiers overleeft het drama. Het merendeel van de derdeklaspassagiers en de bemanning gaat ten onder. Hoewel Reuchlin vanwege zijn stand een plek kan bemachtigen in een van de reddingsvloepen, heeft hij vermoedelijk gehoor gegeven aan de fatsoensregel om vrouwen en kinderen voor te laten gaan. Hij overleeft de ramp niet. Ook Hendrik Bolhuis en Wessel van der Brugge keren niet naar hun familie terug.

Verloren koffer

De persoonlijke bezittingen van George Reuchlin en Hendrik Bolhuis zijn door hun familie jarenlang zorgvuldig bewaard en speciaal voor de tentoonstelling ter beschikking gesteld. De bezoeker ziet originele portretfoto's en de laatste brieven en ansichtkaart die Reuchlin schreef aan zijn vrouw en kinderen. Van Hendrik Bolhuis zien we zijn koffer met zijn kookboek en briefjes van zijn liefjes, die op de kade van Southampton was achtergebleven. Wessel van der Brugge ging, zoals de meeste stokers, nagenoeg anoniem ten onder. De tentoonstelling 'Nederlanders op de TITANIC' is te zien van 11 februari t/m 17 juni 2012. (Bron: Maritiem Museum, foto: titanicuniverse.com).



En kaartje... van de TITANIC. 4-1912 opgeleverd door Harland & Wolff Ltd., Belfast (401) aan Oceanic Steam Navigation Co. Ltd., Liverpool, in beheer bij Ismay, Imrie & Co. Ltd., 46.329 BRT, 21 kn., 14-4-1912 gezonken. (kaart: coll. TZ, Theochrom serie 1230-37, alleen; het afgebeelde schip is de MAURETANIA of LUSITANIA).





ATLANTIK FRIGO 8617914, koelschip, 12-1989 opgeleverd door BRODOSPLIT-Brodogradiliste d.o.o., Split (363) als ATLANTIK FRIGO aan Freshwater Marine Inc., Joegoslavië, in beheer bij Mediteranska Plovidba Dubrovnik, 10.366 BRT, 11.000 DWT, B&W 6L60MCE, 19 kn. 1991 vlag: St. Vincent & the Grenadines. 1994 verkocht aan Atlantik Frigo Ltd., St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Mediteranska Plovidba d.d. 2002 vlag: Kroatië. 2005 (e) verkocht aan Vala Shipping Inc., Split-Kroatië. 27-7-2011 gearriveerd te Terneuzen, verhaald naar Sluiskil en opgelegd. 25-10-2011 (e) zou verkocht zijn naar Nederland, 12-2011 (o) verkocht aan onbekende eigenaar, 12-2011 verkocht voor de sloop te Turkije, 22-12-2011 vertrokken van Sluiskil achter de sleepboot PANORMITIS (7705788, ex SIMOON) naar Aliaga, 9-2-2012 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto's boven: B.F.H. Spruit, 1-8-2011 Sluiskil, onder: Scheepsfotoruilbeurs, 15-5-1991).



P&O NEDLLOYD PUSAN 8511299, 31-7-1985 kiel gelegd, 9-1986 opgeleverd door Hyundai H.I. Co. Ltd., Ulsan (440) als HYUNDAI EXPLORER aan Primode Marino S.A., Panama, in beheer bij Hyundai Merchant Marine Co. Ltd., 39.892 BRT, 3016 TEU, 21,75 kn. 1994 verkocht aan Naismith Investment Inc., Panama, in beheer bij Hyundai Merchant Marine Co. Ltd. 2000 verkocht aan van Thor Dahl Containerships K.S., Nassau-Bahamas, in beheer bij Jahre-Wallem AS. 7-8-2002 in charter bij P&O Nedlloyd als P&O NEDLLOYD PUSAN. 6-2003 herdoopt HYUNDAI EXPLORER. 28-9-2006 (e) verkocht aan TDS Containerships III AS, Noorwegen (NIS), in beheer bij Jahre-Wallem AS. 11-10-2006 herdoopt

COSCO SHEKOU. 2-9-2008 (e) verkocht aan Compania Naviera Nora S.A., Panama, in beheer bij MSC Ship Management (Hong Kong) Limited, Hong Kong, 11-10-2009 herdoopt MSC NORA. 2-2012 verkocht voor sloop naar Alang, India, 11-2-2012 ETA te Bhavnagar.



BREEHELLE 7106994, 16-7-1971 opgeleverd door Båtservice Verft A/S, Arendal (567) als ANGELIKA LEHMANN aan Lehmann Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Lübeck-West Duitsland, in beheer bij Reederei Gebrüder Lehmann. 1973 verkocht aan Breeships N.V., Willemstad-N.A., herdoopt BREEHELLE. 9-3-1975 als BREEHELLE onder Nederlandse vlag gebracht bij P.A. van Es & Co. B.V., Rotterdam, roepsein PDGG. 1983 verkocht aan Dernal Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, agent: Michael Fotopoulos Marine Enterprises Ltd., Piraeus, herdoopt ANTHOULA II. 1988 verkocht aan Rederi A/B Osterdahl, Kalmar, thuishaven: Fredrikstad-Noorwegen, in beheer bij Andersen & Morck Management A/S, herdoopt DAHLSKJER. 1990 verkocht aan K/S Coast Pride, Stavanger-Noorwegen, eigenaar Tor Husjord Shipping A/S, Narvik, herdoopt COAST PRIDE. 12-1992 verkocht aan Norlat Shipping Ltd., Sarpsborg-Noorwegen, in beheer bij Th. Jacobsen & Co. A/S, Sarpsborg, herdoopt REGINA. 1995 verkocht aan Haugaland Shipping AS, Haugesund-Noorwegen. 7-1996 verkocht aan Noro AS, Haugesund-Noorwegen, manager: John K. Haaland & Co. A/S, Haugesund, herdoopt NORO. 26-3-1999 als NORO verkocht aan Kopervik Bulk AS, Haugesund-Noorwegen, manager: Friborg Management AS. 1999 thuishaven en vlag: Nassau-Bahamas, herdoopt FRIBULK, manager: Friborg Management AS, (Arne Skeie Reden, Kopervik). 24-7-2000 in beheer bij Kopervik Ship Management AS, Kopervik. 7-2004 verkocht naar Rima Shipping, vlag: Noord Korea, in beheer bij TMB Shipping Ltd., Tripoli, Libanon, herdoopt RIMA MAR. 23-5-2005 (e) herdoopt LADY BAYAN. 24-7-2006 vlag: Georgië. 2012 vlag: Moldavië, roepsein EPRO. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs).

Somalische kapers beroeren zelfs Rotterdam

Door Hans Roodenburg

Wie had gedacht dat de piraterij van voornamelijk Somalische kapers in de Golf van Aden zelfs in Rotterdam gevolgen zou hebben? De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) in Rotterdam en de zwaar zeetransportrederij Jumbo Shipping storen zich erg aan het overheidsbeleid om – in tegenstelling tot vele andere zeevarende naties - (nog) niet particuliere beveiligers op de schepen toe te staan.

De onafhankelijke club van scheepvaartliefhebbers in Rotterdam, World Ship Society Rotterdam Branch, hekelt dat overheidsbeleid ook en vindt de 'burgerlijke ongehoorzaamheid' waaraan de KVNR,



Jumbo en de Rederij Vroon in Breskens denken begrijpelijk. De reders zijn zelfs strafbaar als zij, ter bescherming van bemanning, schip en lading particuliere beveiligers inhuren.



“In Nederland is men maar academisch aan het leuteren over strafvervolgning als je adequate bescherming wilt inhuren. Als druppel op een gloeiende plaat heeft de Nederlandse regering besloten om dit jaar voor maximaal 50 schepen militaire teams in te zetten,” vertelt voorzitter Cees de Keijzer van de World Ship Society Rotterdam Branch klip en klaar als geen ander.

Onduidelijkheid

Over de toewijzing van Nederlandse militairen per schip is er ook veel onduidelijkheid vanwege de te hanteren criteria en de te verkrijgen capaciteiten bij het ministerie van Defensie. Bovendien is er een aanmeldingstijd voor de reders van zes weken terwijl de vaarplanning vaak veel acuter is.

Een Amerikaanse ontwikkelingsorganisatie, die geen verantwoording aan de overheid schuldig is, heeft al met een hele dikke duim uitgerekend dat de jaarlijkse kosten van piraterij in de Golf van Aden circa 6,6 tot 6,9 miljard dollar bedragen. Daarvan is een grote kostenpost volgens de NGO overigens het duurdere brandstofverbruik om sneller langs deze gevaarlijke regio te varen, althans voor de schepen die dat kunnen.

Er zijn geen exacte cijfers bekend maar op het ogenblik hebben kapers ongeveer tien schepen met een paar honderd onschuldige zeelieden in gijzeling. De kans dat een van de gekaapte schepen de afgelopen jaren in Rotterdam is geweest is overigens niet zo groot.

Volgens Arnold van der Heul van Jumbo Shipping in Rotterdam kunnen particuliere beveiligers een mooi afschrikmiddel zijn voor de kapers. Ze hebben semi-automatische wapens en zijn vanaf zee meteen te zien door de kapers.

Gevaarlijk gebied

Jumbo Shipping komt regelmatig in het gevaarlijke vaargebied met zwaar zeetransportschepen die gezien de ladingen niet snel kunnen varen. In de Maritieme & Offshore Carrièrekrant legt Van der Heul de situatie uit. „Het is absoluut een groot probleem. Als er hier in Europa een piraterij-incident op zee zou zijn, zouden kapers geen enkele kant op kunnen. In Somalië kan niemand hen iets maken.”

De aanpak van piraten is effectief door hen af te schrikken, zegt hij. „Niet afschieten. Ik vind dat als je wordt aangevallen, je bewapend personeel moet kunnen laten zien. Ook kun je waarschuwingsschoten afvuren, maar doelgericht schieten moet te allen tijde het uiterste middel blijven. Alle landen om ons heen laten wel bewapende beveiligers toe op schepen en er is nog nooit een schip met particuliere beveiliging gekaapt. Dus het is bewezen dat het werkt.”



Cees de Keijzer van de WSS Rotterdam Branch maakt met een eenvoudige rekensom duidelijk dat de eventuele militaire inzet van Nederland op de Nederlandse schepen 'big business' voor de overheid kan worden. „De kosten komen voor de reder en bedragen 200.000 dollar voor twee weken. Vijftig schepen leveren dan 10 miljoen dollar op.”



Booming

Voor de Somalische kapers blijft de piraterij nog meer 'booming business'. In 2010 werd 80 miljoen dollar geïnd aan losgeld om schepen vrij te krijgen. In 2011 zou dat zelfs 135 miljoen dollar zijn geweest.

Niet uitgesloten moet worden geacht dat de Nederlandse overheid vroeg of laat toch akkoord gaat met particuliere beveiliging aan boord. De Nederlandse reders, die eerder nog juridische stappen tegen de overheid hebben overwogen, wachten de verdere ontwikkelingen af. Of ze kiezen noodgedwongen ervoor om onder een andere vlag te gaan opereren.

In de Rotterdamse haven komen regelmatig schepen die preventieve maatregelen hebben genomen om het aan boord klimmen van kapers te voorkomen. Zoals het prikkeldraad op de mammoettanker NOAH. Foto uit boek 'Mooie schepen en banen'. (Bron: <http://www.vandaagmorgen.nl/politiek/algemeen/1417-somalische-kapers-beroerenzelfs-rotterdam.html>, zondag, 12 februari 2012 11:48 Hans Roodenburg, foto's NOAH: Scheepsfotoruilbeurs, 15-4-2009, binnenkomend voor Shell 104, Beneluxhaven).



NIMBUS 8821761, 15-2-1991 te water gelaten voor Van Nievelt, Goudriaan & Co., Zweden, 5-4-1991 proefvaart als ALNATI, 29-6-1991 2^e proefvaart als TALNATI, 6-1991 opgeleverd door Van der Giessen-de Noord B.V., Krimpen a/d IJssel (949) aan Ivar Lundli & Co. AB, Stockholm, ingebracht bij BOC Norge II AS, Noorwegen (NIS), in beheer bij Barber International AS, Oslo. 4.095 BRT, 6.209 DWT, 227 TEU, type COB (container-olie-bulk), 12 kn. 1994 verkocht aan Saybrook Maritime Ltd., Noorwegen, in beheer bij Barber International AS, Oslo. 1996 verkocht aan Dala Rederi och Forvaltnings AB, Zweden, herdoopt DALNATI. 1998 verkocht aan Corona Rederi AB, Zweden, in beheer bij Dala Rederi AB. 2001 verkocht aan Sirius Shipping AB, Donsö-Zweden, 7-3-2001 (GL) herdoopt NIMBUS. 2001 verbouwd bij Fredericia

Skibsværft, Fredericia tot chemical/products tanker, 4.614 BRT, 7.070 DWT. 2002 aan de grond gelopen, 2-11-2002 vlot gebracht met behulp van de sleepboot TAUCHER O. WULF 3. 2009 verkocht aan Sirius Tankers Ab, Zweden, in beheer bij Sirius Shipping AB, Donsö. 6-2011 verkocht aan Partrederiet M/T Nimbus, Denemarken, in beheer bij Sirius Shipping AB, Donsö. (Foto: M. Coster, 12-2-2012, voor de Middensluis te IJmuiden, onderweg van Amsterdam naar Brofjorden, Zweden).



ALNATI (foto: HK/Scheepsfotoruilbeurs). Ook de vorige ALNATI 7615579 bouwde Van der Giessen-de Noord B.V., Krimpen a/d IJssel (911), 1-6-1977 te water gelaten, 12-10-1977 opgeleverd aan Van Nievelt, Goudriaan & Co. B.V., Rotterdam, 10.444 BRT, 14.746 DWT.



3-1987 verkocht aan Victoria Line Shipping S.A., Panama, in beheer bij Van Nievelt, Goudriaan & Co. B.V., Rotterdam, herdoopt ALFA II. 25-11-1988 verkocht aan Central Atlantic Shipping S.A., Panama, in beheer bij Compania Argentina de Navegación Intercontinental S.A.C.I.F. (CANISA), herdoopt ANTOFALLA. 1991 verkocht aan Cedar Shipping Corp., Panama, in beheer bij Gold Star Line Ltd.,

herdoopt GOLD HORIZON. 1994 verkocht aan Cedal Shipping Corp., Panama, in beheer bij Therica Shipping Corp. 1995 verkocht aan Zim Israel Navigation Co. Ltd., Israel, herdoopt ZIM CHARLESTON. 1996 verkocht aan Yukon Trading Ltd., Kingstown-St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Nishan Shipping Lines Ltd., Chittagong, herdoopt MOONLIGHT 1. 1999 verkocht aan Bayham Maritime Inc., Kingstown-St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Magnus Carriers Corp., Athene, herdoopt FERZANA H. 2-2000 verkocht aan GA GHAI SHIPPING, Kingstown-St. Vincent & the Grenadines. 2000 verkocht voor sloop naar India, 5-4-2000 gearriveerd te Alang om gesloopt te worden. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 18-9-1980).



EEMS CARRIER 9148142, 16-8-1996 te water gelaten, 10-1996 opgeleverd als KOERIER door Scheepswerf Peters B.V., Kampen (447) aan Rederij Koerier C.V., Sneek, in beheer bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl voor K. Vlietstra, 2008 verkocht aan C.V. Eems Carrier, Amsterdam, in beheer bij Amasus Shipping B.V., Farmsum, 17-3-2008 naamloos te Harlingen, 18-3-2008 te Harlingen herdoopt EEMS CARRIER, roepsein PFHD. 9-2-2011 verhaald met de ARGUS en SIRIUS van de Buitenkade 1, Corus naar Zijkanaal A, binnenkomst bij aankomst te IJmuiden problemen de machine. (Foto: M. Coster).

COSTA CONCORDIA geeft algemene schadebeeld een flinke knauw

Het boekjaar 2011-2012, dat 20 februari eindigt, was tot nu toe zonder al teveel grote schadegevallen verlopen. De schadecijfers zouden ruim 10% lager zijn dan in het vorige boekjaar. Maar de ramp met de COSTA CONCORDIA kan de Clubs een gepeperde rekening opleveren.

De passagiers zullen wel de gebruikelijke verklaringen hebben ondertekend waarin onder meer wordt verwezen wordt naar het Verdrag van Athene, dat de vergoeding aan passagiers wettelijk beperkt. Maar niet alle landen hebben het Verdrag geratificeerd, de Verenigde Staten tekenen bijvoorbeeld nooit dit soort verdragen. Het is bovendien maar de vraag of, door de waarschijnlijke oorzaak van de ramp zijnde een grove fout van de kapitein, de wettelijke beperking door de rechters zal worden geaccepteerd. Er zijn al diverse rechtszaken aangekondigd. De kosten



van de lossing van de stookolie en van een eventuele olievervuiling komen voor rekening van de P&I Club. Als door de cascoverzekeraars het schip als een 'total-loss' wordt verklaard, krijgt de reder de verzekerde waarde uitgekeerd en komt de rekening van de wrakopruijing voor rekening van de P&I Club.



De reder van de COSTA CONCORDIA zou een eigen risico hebben van 10 miljoen dollar. Twee leden van de Internationale Group, Standard en Steamship, betalen elk vier miljoen dollar en het restant wordt verdeeld over de leden van de International Group.

Kartelonderzoek

De Europese Commissie had een team samengesteld om te onderzoeken of de International Group of P&I Clubs concurrentievervalsend werken. Dit team had eind 2011 moeten rapporteren. In plaats daarvan is een aantal leden van het team, inclusief de leider, intussen vervangen. Het team begint kennelijk met frisse moed opnieuw. Er werd een vragenlijst met 37 vragen aan P&I-makelaars gestuurd. Uit sommige vragen blijkt dat het team nog wat moeite heeft te doorgronden wat de Clubs wel of niet verzekeren en voor welke bedragen. Het nieuwe team moet dit jaar rapporteren en het is nog steeds onduidelijk hoe het dubbeltje zal vallen: wel of geen kartel.

De International Group is ook nog steeds in gesprek met de Europese Commissie over Solvency II. De nieuwe voorschriften betreffen vooral de solvabiliteit van verzekeringsmaatschappijen. Die moet in de meeste gevallen flink omhoog, ook de meeste P&I Clubs zullen hier nu nog niet aan voldoen. De Clubs proberen Brussel te overtuigen dat de mogelijkheid om aanvullende premies te heffen als de schades in een bepaald jaar de premies te boven gaan, als een soort reserve dus als eigen vermogen te beschouwen. Bij de huidige stand van de scheepvaart zal dit argument in Brussel niet erg overtuigend klinken. Veel schepen verdienen zelfs operationele kosten niet terug en lijden grote verliezen. In de gevallen dat de banken stoppen met leningen verstrekken volgen er faillissementen. Probeer in zo'n klimaat maar eens forse aanvullende premies te innen. (Bron: Schuttevaer, (AvK), Londen, 12 februari 2012, foto's: cryptome.org).

Maandag is een documentaire te zien over de ramp met de COSTA CONCORDIA, het Italiaanse cruiseschip dat op vrijdag 13 januari 2012 kapseisde voor de Toscaanse kust. Hoe kan het dat, na een eeuw van verbeterde veiligheidsmaatregelen en technologische vooruitgangen sinds het zinken van de Titanic, een schip met zoveel passagiers toch nog kan zinken? Aan de hand van exclusieve interviews met overlevenden, hulpverleners en experts wordt bekeken wat er allemaal mis ging op die dag en wordt het 290 meter lange en 31 meter hoge schip nader bestudeerd.

Kijk maandag 13 februari, van 21:30 tot 22:30 uur op SBS6.