



ZEEBRIEF#33

19 februari 2012



PRINS WILLEM VAN ORANJE 8615227, 7-8-1987 te water gelaten, 30-10-1987 opgeleverd door Scheepswerf & Machinefabriek Ysselwerf B.V., Capelle a/d IJssel (230) als PRINS WILLEM VAN ORANJE aan Rederij "Prins Willem van Oranje", Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V., Rotterdam. 1987-1995 in de pool bij Seatrade Groningen B.V. 1995 verkocht aan Ice Flake Shipping Ltd., George Town-Cayman Islands, in beheer bij Armada (Greece) Co. Ltd., Athene, herdoopt ICE FLAKE. 1996 in beheer bij Armada (Greece) Co. Ltd., Athene en Armada Reefers, Fredensborg, Denemarken. 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. 18-6-2007 (e) in beheer bij Maestro Ship Management Ltd., Limassol (Maestro Reefers A/S, Kopenhagen). 8-2006 citrusfruit geladen te Maputo, 11-8-2006 bij Maputo Augut ontstond brand in de machinekamer, naar Durban gesleept voor reparatie bij Dormac. 14-2-2012 gearriveerd voor de sloop te Aliğa, Turkije. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, Vlissingen).



CHANG JIANG KOU 01 9564281, sleepopperzuiger, 12.000 m³, 7-2008 samen met zusterschip CHANG JIANG KOU 02 besteld, 21-12-2010 kiel gelegd, 10-9-2011 gedoopt CHANG JIANG KOU 01 door mevr. Tian Liying (echtgenote van dhr. Zhang Jun, Ambassadeur van de volksrepubliek China in Nederland) en met vuurwerkshow en leeuwendans te water gelaten bij IHC Dredgers te Kinderdijk onder bouwnummer CO1259, 14-2-2012 vertrokken van de werf voor de proefvaart o.a. in de Europoort, vlag: St. Vincent & the Grenadines, roepsein J8B4642, 17-2-2012 terug te Kinderdijk, gebouwd voor Yangtze Estuary Waterway Administration Bureau MOT, China. (Foto: H. Jungerius, <http://www.kanjerjayden.nl>).

SYMPHONY 7429267, 18-8-1975 kiel gelegd, 18-11-1975 te water gelaten, 12-1975 opgeleverd door Husumer Schiffswerft (1431) als BÖKELNBURG aan Partenreederei m.s. "Bökelnberg", Hamburg-West Duitsland, in beheer bij K.H. Danz, 999 BRT. 1975 herdoopt BOURGOGNE. 1978 herdoopt BÖKELNBURG. 1981 herdoopt ISLE OF MAN. 1983 herdoopt BÖKELNBURG. 1988 herdoopt KINI KERSTEN. 1989 herdoopt BÖKELNBURG. 1990 verkocht aan Danz & Tietjens Schiffahrts K.G. m.s. "Burgia" Duitsland, in beheer bij Thode G.m.b.H & Co. 1991 herdoopt BOEKELNBURG. 1995 in beheer bij BBC - Burger Bereederungs Contor G.m.b.H. 1997 verkocht aan Symphony Maritime Ltd., Kingstown-St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Neva Stream Joint Stock Co. (A/O "Neva-Stream"), herdoopt SYMPHONY. 2000 in beheer bij Österströms Rederi AB, Norrköping, Zweden. 28-2-2005 (e) verkocht aan Zeedal Maritiem B.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Österströms Rederi AB, Norrköping, Zweden, roepsein PJNR. 25-9-2006 in beheer bij Q-Shipping B.V. 2007 verkocht aan Rederiet Green Maritime A.p.S., Assens, Denemarken, thuishaven: Willemstad-N.A. 7-10-2007 (GL) herdoopt SOUTH MICHELLE. 6-5-2009 (e) verkocht aan South Maritime I, Willemstad-N.A. 7-12-2007 ten noorden van Assens aan de grond gelopen. 5-2010 (e) verkocht aan Green Shipping OU, Willemstad-N.A., in beheer bij Nargen OU, Tallinn, 8-2010 vlag: Dominica, 8-2010 herdoopt SYMPHONY. 22-11-2011 (e) in beheer bij Atrica-Marine Ltd., Tallinn. 13-2-2012 vertrokken van Assens, geladen met hout, 14-2-2012 ten zuidoosten van Marstal aan de grond gelopen op een zandbank, na een uur vlot gebracht met eigen middelen, ten anker gegaan tussen Marstal en Bagenkop voor inspectie door duikers, 18-2-2012 vertrokken naar Karlshamn.



YUKO 8605375 (NB-182), 1986 opgeleverd door Scheepswerf "Ferus Smit" B.V., Foxhol (245) als LAURA. 12-3-2003 oprichting Field River B.V., Oostvoorne, 2003 verkocht aan Field River B.V., thuishaven en vlag: Willemstad-N.A., in beheer bij Adriana Shipping & Trading B.V., Oostvoorne, herdoopt YUKO, roepsein PJDP. 12-2005 dwars van Esbjerg problemen met de machine opgelopen, 6-12-2005 gearriveerd op de Nieuwe Waterweg achter de sleepboot HUNTER, doorgebracht naar Dordrecht voor reparatie. 7-2009 opgelegd te Hamburg wegens problemen met het betalen van de gages. 9-10-2009 vanaf Hamburg gearriveerd te Middelharnis en aan de ketting gelegd. 3-11-2010 te Rotterdam openbaar verkocht. 17-6-2010 vertokken van Middelharnis naar 's-Gravendeel. 31-5-2011 Field River B.V. door de rechtbank te Rotterdam in staat van faillissement verklaard, als bestuurder stond sinds de oprichting ingeschreven dhr. C.M. v.d. Velde te Brielle, 50% van de aandelen had Ewald Muller & Co. G.m.b.H in handen, de andere 50% Adriana Shipping & Trading B.V., ook de aandeelhoudende vennootschap is failliet verklaard. 10-1-2012 gearriveerd bij Dockside Ships Facilities B.V. te IJsselmonde (Ridderkerk), 11-1-2012 (e) verkocht aan Scorpio Logistics Ltd., Nairobi, Kenia, vlag: Tanzania, roepsein 5IM253, op de helling te Ridderkerk herdoopt LIBERTY. 27-1-2012 aan de afbouwkade met de naam YUKO nog op achterschip, 17-2-2012 op de helling de naam LIBERTY aangebracht en in de middag te water gegaan. (Foto: K. Goudriaan, 17-2-2012, Dockside, IJsselmonde).

ASTOR 9108362, 27-2-1995 kiel gelegd, 5-8-1995 te water gelaten, 11-1995 opgeleverd door Stocznia Gdynia S.A. (8125/1) als ASTOR. 8-12-1995 herdoopt INFANTA. 18-11-1997 herdoopt ASTOR. 6-9-2000 herdoopt APL CARACAS. 21-6-2001 herdoopt ASTOR. 5-2005 verkocht door Alpha Ship G.m.b.H. & Co. K.G. aan Hanse Capital, 8-2005 ingebracht bij m.s. "HC Julia" Schiffahrtsges. M.b.H. & Co. K.G., Willemstad-N.A., in beheer bij Alpha Ship G.m.b.H. 10-2007 (e) in beheer bij Marlink Schiffahrtskontor G.m.b.H., Hamburg, Wallem G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg en Wallem Shipmanagement Ltd., Hong Kong. 3-2009 thuishaven en vlag: Valletta-Malta. 13-12-2011 vertrokken van Lissabon, <13-2-2012 via Algeiras gearriveerd te Gibraltar, Hanse Capital failliet, deze financierde de schepen ASTOR, CONDOR I, BOXY LADY 9108386 (ex MERKUR) en PARIS JUNIOR (9108398, ex SATURN), te Gibraltar aan de ketting gelegd op verzoek van Norddeutsche Landesbank, 16-2-2012 te Gibraltar openbaar verkocht.

CONDOR 9108374, 27-2-1995 kiel gelegd, 23-9-1995 te water gelaten, 12-1995 opgeleverd door Stocznia Gdynia S.A., Gdynia (8125/2) als CONDOR aan Alpha Ship G.m.b.H. & Co. K.G. m.s. "Condor", Willemstad-N.A., in beheer bij Alpha Ship G.m.b.H., Bremen. 4-1-1996 (GL) herdoopt RECIFE. 2-4-1997 herdoopt CONDOR. 2-9-1999 herdoopt TMM CHIAPAS. 16-1-2001 herdoopt CONDOR. 10-2005 in beheer bij Marlink Schiffahrtskontor G.m.b.H., Hamburg. 6-8-2007 (e) verkocht aan MS "HC Klara" Schiffahrtsges. m.b.H. & Co. K.G., Willemstad-N.A., in beheer bij 10-2007 (e) in beheer bij Marlink Schiffahrtskontor G.m.b.H., Hamburg, Wallem G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg en Wallem Shipmanagement Ltd., Hong Kong. 3-2009

vlag: Malta. 30-3-2009 (GL) herdoopt CONDOR I. 5-12-2011 gearriveerd te Tartous, <13-2-2012 gearriveerd te Gibraltar, Hanse Capital failliet, deze financierde de schepen ASTOR, CONDOR I, BOXY LADY en PARIS JUNIOR, te Gibraltar aan de ketting gelegd op verzoek van Norddeutsche Landesbank, 16-2-2012 te Gibraltar openbaar verkocht.

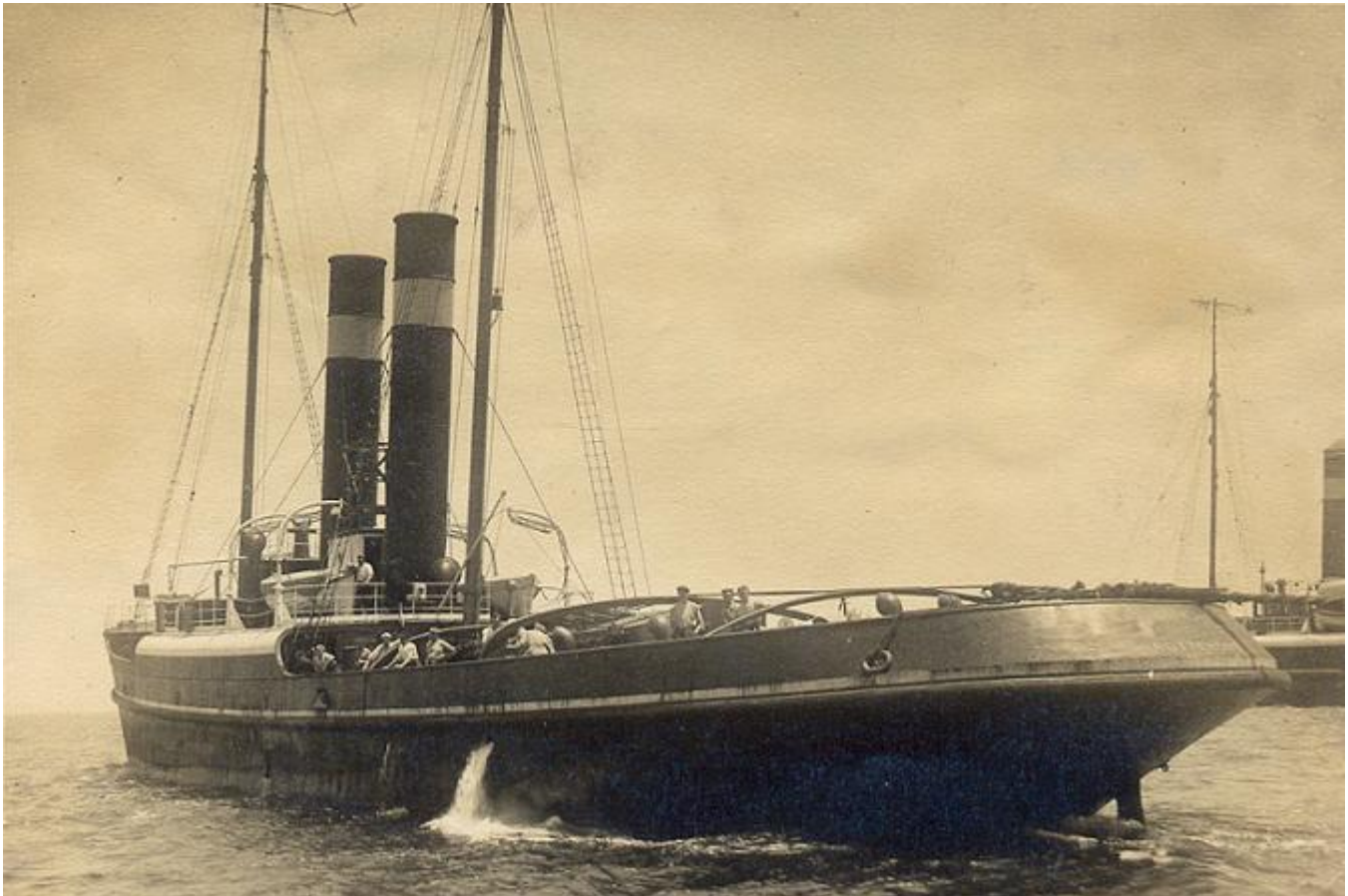


MARFAAM 9526100, Damen Combi Freighter® 8200, casco gebouwd bij JSC "Zaliv Shipyard", Kerch, Oekraïne, 19-4-2011 gearriveerd te Harlingen achter de sleepboot COURBET, afgebouwd bij Damen Bergum Shipyards B.V., Bergum onder bouwnummer 9425, 19-11-2011 te Harlingen gedoopt MARFAAM door Femke en Maaïke Visser en opgeleverd aan Visser Shipping C.V., Lemmer, roepsein PCNH, 24-11-2011 vertrokken op de eerste reis van Harlingen met bestemming Tau, Noorwegen. (Foto: N. Kemps, 17-2-2012, Velsen).



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. (Foto: Glenn Towler, 17-2-2012, Hobart, Tasmanië via K. Goudriaan).

AFDELING VERGEELDE FOTO'S



ZWARTE ZEE (2), 2-2-1906 door L. Smit & Co bekend gemaakt dat de in aan bouw zijnde sleepboten de namen ZWARTE ZEE, GOUWZEE, ROZENBURG en MOSSEL krijgen, de laatste is uitsluitend bestemd voor de Scheveningse havendienst en zal door in- en uitpompen van water een verschillende diepgang kunnen bereiken (NRC, 3-2-1906), 5-3-1906 te water gelaten, 9-1906 opgeleverd door J. & K. Smit's Scheepswerven, Kinderdijk (575) als ZWARTE ZEE aan N.V. L. Smit & Co.'s Sleepdienst, Rotterdam, roepsein QDTN, brandmerk 5356 ROTT 1906, 558,6 BRT, 109,55 NRT, 51,70 (50,14) x 9,15 x 5,29 x 4,600 meter, 1.250 IPK, 3 cyl, T.E.M., 559, 838 & 1297 x 762, N.V. Machinefabriek "Kinderdijk", Kinderdijk, 11 kn.

De vorige ZWARTE ZEE (1) is 14 januari 1905 na gehouden expertise en proeftocht, door tussenkomst van de firma Robert Sloman Jr., Hamburg, voor een geheime prijs aan de firma H. Diedrichsen te Kiel verkocht. 8-1914 in dienst bij de onderzoekingsdienst van de Kon. Marine. 1918 terug bij N.V. L. Smit & Co.'s Sleepdienst, Rotterdam.

12-1-1907 bekend gemaakt dat het stoomschip HOLSATIA van Bergen door de sleepboten ZUIDERZEE en ZWARTE ZEE (i.p.v. de NOORDZEE) naar Middlesbrough wordt geslept. 18-2-1907 van Rotterdam naar Rochefort vertrokken om de Franse kruiser LE BUGEAUD naar Hendrik Ido Ambacht te slepen om daar gesloopt te worden, 3-3-1907 gearriveerd op de Nieuwe Waterweg met het oude oorlogsschip LE BUGEAUD. 18-4-1907 gearriveerd op de Nieuwe Waterweg vanaf Rosario met het stoomschip SLIEDRECHT.

24-8-1907 vertrokken van van Bermuda naar de Weser met het oude Engelse oorlogsschip RUPERT om gesloopt te worden, 27-9-1907 gearriveerd te Bremerhaven.

28-5-1908 vertrokken van Liverpool naar Rotterdam met op sleeptouw het stoomschip CITY OF BOMBAY, 31-5-1908 ter hoogte van Portland ten anker gegaan vanwege problemen met de machine, 1-6-1908 na afkoppeling van de hoge druk met de middelbare en lage druk machines de reis naar de Nieuwe Waterweg voortgezet, geassisteerd door de sleepboot ZUIDERZEE passeerde het konvooi Dungeness, de CITY OF BOMBAY ging naar Hendrik Ido Ambacht.

8-1908 samen met met de nieuwe sleepboot ROODE ZEE begonnen aan een reis met een droogdok van ca. 8.000 ton lichtvermogen, gebouwd te Wallsend on Tyne, naar Callao, Peru via de straat van Magellan.

1923 ingebracht bij N.V. L. Smit & Co.'s Internationale Sleepdienst, Rotterdam.

12-9-1927 te Maassluis van nieuw brandmerk voorzien: 858 Z ROTT 1927.

4-5-1933 verkocht aan Nordischer Bergungs Verein, Bremerhaven-Duitsland, herdoopt ALBATROSS. 1933 verbouwd, o.a. voorzien van 1 schoorsteen. 9-1939 verkocht aan Bugsier Rhederei & Bergungs A.G., Hamburg-Duitsland. 1939 in dienst bij Kriegsmarine Dienststelle Hamburg. 8-1940 in de vaart als B-103S. 30-9-1941 in dienst bij Kriegsmarine Werft, St. Nazaire. 8-1943 gezonken, 1943 gelicht. 1944 door een luchtaanval tot zinken gebracht. 3-8-1944 St. Nazaire gevonden in gezonken toestand, 1945 gelicht en in de vaart gebracht als NA104. 27-10-1945 overgedragen aan de Franse regering (French Government Merchant Marine), herdoopt TAUREAU. 1946 gesloopt. (Foto: collectie TVDZ).

Een kaartje.....



REGENTESSEPLAAT 2308394, 18-2-1909 opgeleverd door Mij. voor Scheeps- en Werktuigbouw "Fijenoord", Rotterdam (223) als ALBATROS aan Recherchedienst op de Zeeuwse Stroomen, Hansweert. 95,5 ton, 32,01 x 6,60 x . x 2,680 meter.



1941 verbouwd tot veerboot bij Kon. Mij. "De Schelde", Vlissingen, dienst Vlissingen-Breskens. 14-9-1942 als ALBATROS overgedragen aan Staat der Nederlanden, 's-Gravenhage. 10-1944 door Duitse troepen gezonken te Vlissingen. 1947 verkocht aan N.V. Havendienst Spido, Rotterdam, herdoopt REGENTESSEPLAAT. 1947/8 verbouwd tot rondvaartboot bij Scheepswerf "De Dollard", Landsmeer, motor ingebouwd, 290 EPK, 231 kW, 4 cyl, 4 tew, N.V., Werkspoor, Amsterdam #867 NE-43 afkomstig uit een kustvaartuig, 4-5-1948 in dienst. 32,01 x 6,60 x . x 2,450 meter. 5-1-1953 ingebracht bij C.V. Nederlandsche Stoomsleepdienst v/h. P. Smit Jr., Rotterdam. 31-3-1971 ingebracht bij N.V. Smit-Spido, Rotterdam. 18-1-1973 ingebracht bij Vigilanter Holding B.V., Rotterdam. 26-4-1973 ingebracht bij Smit-Spido B.V., Rotterdam. 2-1984 verkocht aan Beheersmaatschappij "De Ritmeester", Delfzijl, in beheer bij F. Kappenburg, 8-3-1984 herdoopt EEMSROB. 17-1-1986 verkocht aan K. Meyer, Delfzijl. 27-11-1986 verkocht aan Pieter Breughel B.V., Groningen. 1986 verbouwd. 1987 verkocht aan A.M. Williamson, Inverness-U.K., 12-11-1987 herdoopt NEPTUNES LADY. 200- opgelegd bij Euro Yachts te Windmillcroft Quay, Glasgow. 2005 opgelegd te Rothesay Dock. 2-4-2011 door de sleepboten TRIO en SUBLIME op de lower Clyde naar een werf gebracht. 2012 verkocht voor sloop te Schotland. (REGENTESSEPLAAT: kaart Spido, foto EEMSROB: NN/Scheepsfotoruilbeurs).



DAMEN-DRAGON-FLY 8308264, gebouwd bij Schram Bolnes Scheepswerf B.V., Bolnes (806) 24-6-1983 te water gelaten, 16-9-1983 opgeleverd door Scheepswerf Damen B.V., Gorinchem (4652) als DAMEN-DRAGON-FLY aan Damen Marine Services B.V., Gorinchem, 404 BRT, 1.850 EPK, Caterpillar 3512 DITA, Caterpillar Engine Co. Ltd., Peoria, 1989 verkocht aan L.H. Visser & Zn. Towage & Marine Services, Oudeschild, herdoopt ELIZABETH, 1995 thuishaven en vlag: Kingstown-St. Vincent & the Grenadines, 1996 verkocht aan Jasa Merin (Malaysia) Sendirian Berhad, Maleisië, herdoopt PERMINT SETIA, 2008 verkocht Kei-Rsos Maritime Ltd., Visakhapatnam-India, 11-2-2008 (e) herdoopt COROMONDEL SUPPORTER IV. (Foto: TVDZ, Oosterschelde, 3-10-1984).

ELIZABETH 9267584 (5), 22-3-2002 opgeleverd door Damen Yichang Shipyard Co. Ltd., Yichang (519401) als SHOAL SPIRIT aan Damen Marine Services B.V., Kingstown-St. Vincent & the Grenadines, 140 BRT, 42 NRT, 25,79 (23,08) x 8,50 x 3,20 x . meter, 1.946 EPK, 1.432 kW, Caterpillar Inc., Lafayette, Indiana NE-00, 2002 verkocht aan L.H. Visser & Zn. Towage & Salvage, Texel, in beheer bij Int. Transport Contractors B.V., Haarlem, roepsin PBGN, herdoopt ELIZABETH. 2011 verkocht aan Huta Marine Works Ltd., Jeddah-Saudi Arabia, 11-2011 herdoopt HUTA 708.

ELIZABETH (6) 9639737, 15-12-2011 (BV) opgeleverd door Albwardy Marine Engineering L.L.C., Dubai (YN-571656) als ELIZABETH aan L.H. Visser & Zn. Towage & Salvage, Texel, roepsin PBGN, 212 BRT, 63 NRT, 26,00 (23,36) x 9,10 x 3,60 x 2,630 meter, 111,27 m³ bunkers, 2.228 EPK, 1640 kW, 2 x Caterpillar 3508 C TA/C, Caterpillar Inc., Lafayette, U.S.A., trekkracht 30 ton, 12 kn.

Nieuwe ELIZABETH voor Texelse reder



De Damen-werf in Dubai heeft de nieuwe sleper ELIZABETH opgeleverd aan L.H. Visser & Zn Towage & Marine Services uit Den Burg op Texel.

De ELIZABETH is een multifunctioneel werkschip van het type Damen Shoalbuster 2609 met een vermogen van 2230 pk en een trekkracht van 30 ton. Werk is er ook al voor de sleper die in de Arabische Golf voor Boskalis aan de slag gaat.

Voor de gebroeders Visser is de nieuwe ELIZABETH de zesde sleper op rij die deze naam draagt en de derde van het type Damen Shoalbuster. Met deze trekpaarden is de familie al vele jaren voornamelijk in het Midden-Oosten en het Verre Oosten actief. Het operationele management is hierbij uitbesteed bij ITC in Heemstede.

Volgens kapitein-eigenaar Erick Visser is er intussen uitgebreid proefgevaren en zijn door Damen Field Service de puntjes op de i gezet. 'We hebben onze vorige Elizabeth (vijfde) verkocht aan Huta Marine. Zij is herdoopt in HUTA 708 en onder de vlag van Saoedi-Arabië gebracht. Met de nieuwe ELIZABETH gaan we voor een langere periode voor Boskalis aan het werk.'

De nieuwe sleper is 26,02 meter lang, 9,10 meter breed en heeft een diepgang van 3,60 meter. Het kloppend hart bestaat uit twee Caterpillar 3508 C TA/C dieselmotoren, elk met een vermogen van 1115 pk bij 1600 toeren. Verder zijn twee John Deere 4045 TFM 76 generatoren van 64 kVA en een Caterpillar hydrauliekset van het type C 09 van 269 kW geïnstalleerd. De boegschroef heeft een vermogen van 250 pk. De dubbelschroefssleper heeft een ruim werkdek met sleeplier, dekkraan en hekrol. Vrijvarend wordt een snelheid gehaald van ruim 11 knopen. Aan boord is accommodatie voor zes personen. De ELIZABETH is geklasseerd door Bureau Veritas. (Bron: PAS Publicaties/Schuttevaer, foto: PAS Publicaties/T. Visser).





m.s. DIENI 2309305, 31-5-1990 bij Scheepswerf de Haas te Maassluis. 18-5-1955 opgeleverd door N.V. Scheepswerf & Gashouder v/h Jonker & Stans, Hendrik Ido Ambacht (275) als INDEPENDENT IV aan N.V. Verenigde Onafhankelijke Sleepdienst, Rotterdam. 30 ton, 20,40 x 5,31 x 3,12 x 2,400 meter, 200 EPK, 4 cyl, 2 tew, Bolnes. 9-7-1969 verkocht aan Sleepdienst Jansen, Rotterdam (J.W. Jansen), herdoopt DIENI. 20-2-1974 als DIENI verkocht aan Tank- Expeditie en Scheepvaartbedrijf Tankes B.V., Rotterdam. 24-4-1980 als DIENI verkocht aan J.A. Oost, Zwijndrecht. 1986 nieuwe motor geplaatst, 600 EPK, 441 kW, 16 cyl, G.M. 16-V-92, #16VF-1300. 2-3-1994 verkocht aan E. Post, Harlingen, herdoopt MAAIKE. 10-6-1994 verkocht aan Fransen Mengvoeders B.V., Oss, herdoopt LIEKE. 13-6-1996 verkocht aan C.Th. Baars, Oudemidrum, herdoopt MON DESIR. 18-11-1999 verkocht aan Anja Sleep- en Duwvaart V.o.F., Urk, (J. Wakker), herdoopt ANJA. 4-3-2004 als ANJA verkocht aan E.G.J. Verstraeten, Antwerpen-België. 2005 als ANJA verkocht aan Amber Shipping International S.A., Stadtbredimus-België.



1-6-2010 verkocht aan, Sharondi B.V., Zwijndrecht, herdoopt COMMANDO, ENI-nummer 06004114. (Foto: Koos Goudriaan, 17-2-2012, Dockside, IJsselmonde, info: J.O. Bijl).



HEIN JR. 02104162, 1940 opgeleverd door Weser Schiffswerft G.m.b.H., Minden als M.469 aan Reichswasserstrassenverwaltung, Minden, Duitsland. 20 ton, 22,30 x 5,84 x 2,36 x 1,800 meter, - PK. 1958 verkocht aan Bundes Schleppbetrieb Monopol, Minden-West Duitsland, herdoopt M.263. 460 EPK, 338 kW, 2 x Deutz NE-58. 8-1-1968 verkocht aan J.J. Rensen, Zaltbommel, herdoopt BEVELAND. 11-3-1968 als BEVELAND verkocht aan N.V. Sloopdienst W. Muller, Terneuzen, herdoopt BEVELAND, europeanummer 2104162. 24-12-1974 verkocht aan D. Wilson, Terneuzen, herdoopt FONDA. 11-8-1980 verkocht aan S.J. van der Zegen de Beer, Terneuzen, herdoopt MONA. 1980: 730 EPK, 537 kW, 2 x Caterpillar Inc. NE-80. 28-1-1981 verkocht aan A. Kuijk & A. van Weelden, Terneuzen, herdoopt MONDA. 28-12-1984 als MONDA verkocht aan P.J. Riddering, Terneuzen. 18-7-1996 Rederij U. Zwaga & T. Idzenga V.O.F., Grouw, herdoopt STATUM. 15-9-1997 als STATUM verkocht aan Rederij Zwaga V.o.F., Grouw. 28-5-2004 als STATUM verkocht aan Redzwa Holding B.V., Grouw. 6-2-2006 verkocht aan M. Nietjes, Tollebeek, herdoopt BERTUS JR. 5-1-2009 verkocht aan L. Bakker & M. de Boer, Urk. herdoopt HEIN JR. (Info: BASM, foto: R. Zegwaard, 16-2-2012, Nieuwe Waterweg).

Meer orders voor Dockwise

Maritiem dienstverlener Dockwise had aan het einde van 2011 een fors hogere orderportefeuille dan een jaar eerder. Dat maakte het bedrijf dinsdag bekend bij de presentatie van de jaarcijfers.

De orderportefeuille bereikte een recordniveau van 531 miljoen dollar (404 miljoen euro), tegen 380 miljoen dollar aan het einde van 2010.

Toch raakte Dockwise in het vierde kwartaal in de rode cijfers, vanwege een boekverlies op de verkoop van Yacht Transport en dankzij tegenvallende operationele opbrengsten. Operationeel gezien daalde de ebitda sterker dan verwacht met 27% vanwege zware marktomstandigheden die tot uitdrukking kwamen in een fors lagere bezettingsgraad. De omzet kwam in het vierde kwartaal uit op 88 miljoen dollar, tegen 113 miljoen dollar een jaar eerder.

Over heel 2011 nam de omzet af tot 399 miljoen dollar, van 439 miljoen dollar in 2010. De ebitda bedroeg 134 miljoen dollar, tegen 167 miljoen dollar in het voorgaande jaar. De operationele winstmarge zakte tot 34%, van 38% een jaar eerder. De bezettingsgraad van de schepen van Dockwise bedroeg vorig jaar 68 procent, tegen 71% een jaar eerder.

Het bedrijf leed in het vierde kwartaal van 2011 een nettoverlies van 36,2 miljoen dollar. Een jaar eerder werd nog een nettowinst behaald van 2,8 miljoen dollar. Volgens Dockwise was in 2011 sprake van moeizame marktomstandigheden, vooral in het vierde kwartaal. Dat was terug te zien in de bezettingsgraad die in het afgelopen kwartaal zakte naar 55%, van 70% in het derde kwartaal. De omzet bij Heavy Marine Transport lag in het afgelopen kwartaal 17% lager dan in het derde kwartaal, aldus Dockwise.



Dockwise ontving in het vierde kwartaal voor 82 miljoen dollar aan nieuwe contracten, een stijging van 19 miljoen dollar ten opzichte van het derde kwartaal. Van de orderportefeuille is circa 245 miljoen dollar gerelateerd aan projecten die in 2012 worden uitgevoerd, 171 miljoen dollar voor 2013 en 115 miljoen dollar voor 2014 en daarna. Het bedrijf zei dat de marktomstandigheden concurrerend blijven, maar dat er geen sprake is van een verdere verslechtering van de prijsontwikkeling. Het activiteitsniveau bij klanten neemt waarneembaar toe, aldus Dockwise. De onderneming begint 2012 met "voorzichtig optimisme". (Bron: N.T., foto TRIUMPH a/b MÆRSK RESOLVE: TVDZ, 13-3-2009, Calandkanaal).

Dockwise duikt in de rode cijfers

Dockwise is in het vierde kwartaal in de rode cijfers gedoken.

De zeetransporteur rapporteert dinsdag echter een recordniveau aan orders en ziet bovendien een afname op de prijsdruk. Voor 2012 is het concern voorzichtig optimistisch.

Het concern boekte over de afgelopen verslagperiode een nettoverlies van 36,14 miljoen dollar, tegen een nettowinst van 2,75 miljoen dollar in dezelfde periode een jaar eerder. Het optimisme over dit jaar komt door de aantrekkelijke activiteiten binnen de sector. De zeetransporteur spreekt nog wel van 'een concurrerende markt op de korte termijn'.

Het orderboek nam ten opzichte van het derde kwartaal toe van 512 miljoen tot 531 miljoen dollar.

Het door analisten meer gevolgde operationele resultaat voor rente, belasting en afschrijvingen (EBITDA) kwam in het vierde kwartaal uit op 30,0 miljoen dollar, tegen 50,3 miljoen dollar een jaar eerder. De omzet over het kwartaal daalde naar 88 miljoen dollar, van 123 miljoen een jaar eerder. Drie door Dow Jones Nieuwsdienst geraadpleegde analisten rekenden op voorhand op een EBITDA van \$36,07 miljoen op een omzet van \$107,33 miljoen.

Dockwise transporteert en installeert grote installaties voor de olie- en gasector, zoals booreilanden en productieplatformen. Het concern heeft een marktaandeel van honderd procent voor groot zeetransport en een aandeel van vijftig procent in het middensegment.

(Bron: nu.nl, 14 februari 2012).





Nog een kaartje..... TROUBRIDGE 5369437, 11-1961 opgeleverd door Evans Deakin & Co. Pty. Ltd., Brisbane Qld. (43) als TROUBRIDGE aan Adelaide S.S. Co. Ltd., Australië. 1.996 BRT, 63 passagiers (cabine), 228 passagiers (bed), 422 passagiers aan dek, 4.500 EPK, 3.310 kW, 2 x Polar MN19S, British Polar Engines Ltd., 14,5 kn. Ingezet op een dienst tussen Adelaide, Kangaroo Island en Port Lincoln, South Australia. 1972 verkocht aan Government of South Australia, Australië. 1988 verkocht aan Gold & Copper Exploration Ltd., Australië. 1989 verkocht naar Cyprus, herdoopt CITY OF FAMAGUSTA. 1990 verkocht aan European Glory Ltd., Malta, herdoopt EUROPEAN GLORY. 1990 verkocht aan Jenny Shipping Inc., Panama, herdoopt SEA WAVE. 1995 verkocht aan Karden Gemicilik ve Ticaret A.S., Turkije (Tem Shipping & Trading Ltd.), herdoopt KARDEN. 2003 verkocht naar Korea Democratic Republic, herdoopt MARWA. 7-3-2004 (e) verkocht voor sloop. (Foto: kaart MOBIL).



m.s. MAERSK NOLANVILLE ex P&O NEDLLOYD SUSANA 9286774 A8EM3

Gebouwd 2004, Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan (H1492)

26.833 BRT 12.743 NRT 34.287,2 DWT

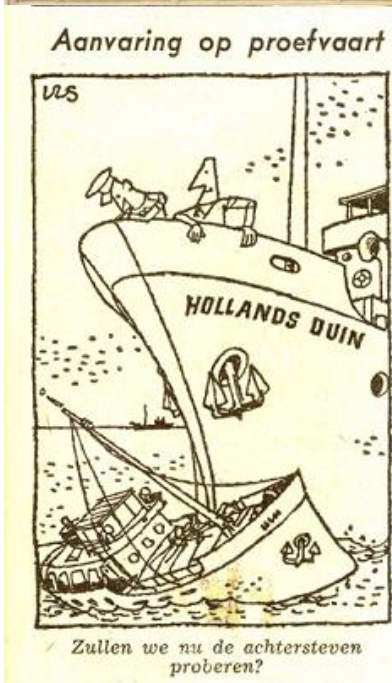
210,07 (200,55) x 30,20 x 16,70 x 11,500 meter.

2556 TEU, 4 kranen van 40 ton SWL, 21 kn.

29.320 EPK, 21.560 kW, 7 cyl, 2 tew, 720 x 2500, 99 omw/min., Sulzer 7RTA72U-B, Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Engine & Machinery Division NE-03.

3-2-2004 kiel gelegd als RIO TAKU, 31-3-2004 (GL) naam gewijzigd in P&O NEDLLOYD TAKU, 23-4-2004 te water gelaten, 6-4-2004 naam gewijzigd in P&O NEDLLOYD SUSANA 28-5-2004 opgeleverd aan Rio Taku Shipping Inc., Monrovia-Liberia, in beheer bij Reederei Blue Star G.m.b.H., Hamburg, 2-6-2004 gearriveerd te Yokohama, 11-6-2004 gearriveerd te Singapore, 27-6-2004 gearriveerd te Kaapstad.

19-12-2005 (GL) herdoopt MAERSK NOLANVILLE, roepsein A8JR4. (Foto: R. Zegwaard, 7-2-2012).



m.s. HOLLANDS DUIN 5153541, 10-8-1961 te water gelaten, 7-11-1961 proefvaart, in aanvaring gekomen met m.s. PLOVER (bouwjaar 1936, 352 BRT), deze zonk door de opgelopen schade, 17-11-1961 opgeleverd door N.V. C. van der Giessen & Zonen's Scheepswerven, Krimpen aan den IJssel (807) als HOLLANDS DUIN aan N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij, Amsterdam, in beheer bij N.V. Hollandsche Vrachtvaart Maatschappij, Amsterdam, roepsein PESS, brandmerk 5797 Z AMST 1961, 9.631 BRT, 5.792 NRT, 13.897 DWT, 155,02 (142,42) x 19,41 x 12,04 x 9,039 meter, gesloten shelterdeck, 5 ruimen, G 20.699 m3, B 19.425 m3, 1.062 ton bunkers, 13,25 kn., 5.400 EPK, 4.028 kW, 6 cyl, 2 tew, 620 x 1400, B&W, N.V. Machinefabriek & Scheepswerf van P. Smit Jr., Rotterdam.

1-1-1967 in beheer bij N.V. Kon. Java-China Paketvaart Lijnen.

1-7-1971 ingebracht bij N.V. Holland Bulk Transport, Amsterdam, in beheer bij N.V. Kon. Java-China Paketvaart Lijnen.

19-- 6.972/9.494 BRT, 3.823/5.651 NRT, 13.897 DWT, 155,02 (142,42) x 19,41 x 12,04 x 8,306/9.057 meter.

1973 verkocht aan Harlandville Inc., Liberia, in beheer bij Mercury Shipping Co. Ltd., Monrovia (N.V. Nederlandse Scheepvaart Unie, Rijswijk), 25-7-1973 te Buenos Aires overgedragen en herdoopt HARLANDSVILLE.

1982 verkocht aan Globe Navigation Ltd., Panama, herdoopt NAJMA.

13-9-1982 gearriveerd te Singapore. 9-1982 verkocht aan Sakina Shipping Company (Panama) S.A., Panama, in beheer bij Tropic (S) Pte. Ltd., Singapore, herdoopt SAKINA.

1985 verkocht voor sloop aan E. Chang Iron Steel Works Co. Ltd., Kaohsiung, Taiwan, 1-5-1985 gearriveerd te Kaohsiung, de sloop begon 22-5-1985.

Op Nieuwe Waterweg
Motorschip tijdens
proefvaart in
aanvaring

(Van onze correspondent)

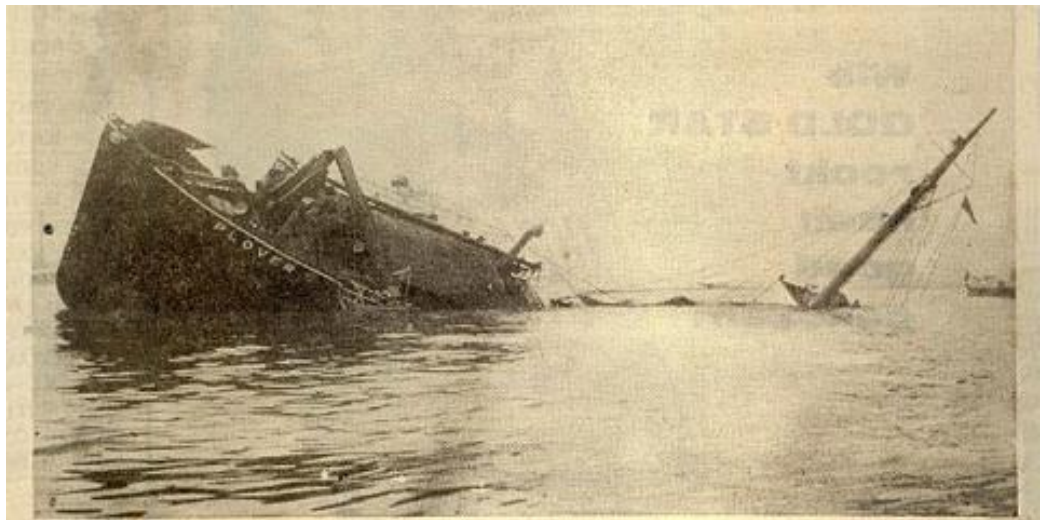
Rotterdam, 7 november

Vanmorgen om half tien is op de Nieuwe Waterweg ter hoogte van de Tweede Petroleumhaven een Engelse coaster van 350 ton, de Plover, in aanvaring gekomen met het 9631 ton metende motorschip Hollands Duin, dat even daarvoor de trossen los had gooid voor een technische proefvaart van Rotterdam naar Vlissingen. De Plover liep een groot gat op in de boeg aan stuurboordzijde en maakte zoveel water dat de kapitein en de loods het schip lieten draaien en ten costen van de mond van de petroleumhaven aan de grond zetten.

Een tweetal sleepboten hebben nog een tijdlang pogingen in het werk gesteld het schip drijvende te houden. Tevergeefs. Langzaam verdween het grootste gedeelte van het schip onder de waterspiegel terwijl de bemanning op sleepboten overatapte. Een deel van de uit kartonnen vliesschalen bestaande deklast verspreidde zich over de rivier. De Plover is eigendom van de General Steam Navigation Company en was met stukgoed op weg van Great Yarmouth naar Rotterdam.

De Hollands Duin liep slechts geringe schade op aan de voorsteven en zette haar proefvaart onmiddellijk na de aanvaring voort. Het onfortuinlijke schip is het pas verworven eigendom van de K.P.M. Het werd gebouwd op de werf van Van der Giessen. Kapitein en loods van de Hollands Duin konden nog niet worden verhoord.

De kapitein van de coaster verklaarde dat hij de goede wal heeft gevaren. De kustvaarder zal zo spoedig mogelijk worden geborgen.



Slechts een klein gedeelte van de Engelse kustvaarder Plover (351 ton) steekt nog boven het water van de Nieuwe Maas uit. Zoals wij gisteren al hebben gemeld, was het schip ter hoogte van de tweede petroleumhaven te Rotterdam in een dichte mist overvaren door het 13.875 ton metende Nederlandse motorschip Hollands Duin, dat juist aan zijn eerste technische proefvaart was begonnen.

m.s. PLOVER, 5-1936 opgeleverd door Caledon Shipbuilding & Engineering Co. Ltd., Dundee (356) als PLOVER aan General Steam Navigation Co. Ltd., Londen-U.K., officieel nummer 164627, 352 BRT, 166 NRT, 10 kn.

1960 overgedragen aan Great Yarmouth Shipping Co., Great Yarmouth.

7-11-1961 tijdens een reis van Great Yarmouth naar Rotterdam, geladen met stukgoed, om 09:30 uur t.h.v. de 2e Petroleumhaven te Pernis in aanvaring gekomen met de HOLLANDS DUIN, aan de grond gezet op de oostkop van de 2e Petroleumhaven, gekapseisd en gezonken, 11-1961 met 2 bokken rechtgezet, 10-

11-1961 gelicht door de bokken KOLOSSUS en SIMSON van N.V. W.A. v.d. Tak's Bergingsbedrijf, Rotterdam, total-loss verklaard, 12-1961 gesloopt door N.V. Holland te Hendrik Ido Ambacht.

(Foto HOLLANDS DUIN: AM/Scheepsfotoruilbeurs, kranten: AD en foto PLOVER collectie H. Plokker).



De PLOVER is een bootje dat regelmatig bij de Korte Vaart kwam t.h.v. de Hudig & Veder loodsen. Op een erg warme zaterdagmorgen in augustus moesten we overwerk maken, het bootje was vol gestouwd met allerhande dure dranken. Magnum flessen champagne, cognac, whisky's etcetera., alles bestemd voor het Amerikaanse leger in Duitsland. Ik stond met een wat oudere man aan de wal als af- en aanpikzelaar, dat wil zeggen de hijsklemmen onder aan de pallets los- en vastmaken, die vervolgens door een voorheftruck naar binnen gereden werden. Tegen een uur of twee was het bootje leeg en de bootwerkers kwamen uit het ruim naar boven. Allemaal met een flink stuk in hun kraag, ze waren veel te vroeg gaan drinken. De mannen waren nog niet aan wal geklommen of de Zwarte Bende kwam er aan en allemaal mee vanwege

drankdiefstal, ondanks het verscherpte toezicht van bij het ruim. Kennelijk hadden ze wat gezien. Wij, aan de wal, waren broodnuchter en mochten gewoon naar huis.

Zo te zien is het een scheepje van General Steam. In mijn beleving was het kleiner en van een andere rederij ergens aan de Oostkust (Great Yarmouth). Je had ook nog de POLLY M, die lag altijd in het Regent Canal Dock aan de andere kant, tegenover de BIERUM, aan de rechterkant als je het dock vanuit de sluis binnen voer. Het bootje liep net zo hard als de GRUTTO. Dus als de een net van de werf kwam dan liep het net half mijltje harder. Dus werd er maar heel langzaam ingehaald, zeker als je eerder of later door de sluis ging. Ik geloof dat die schepen groen geschilderd waren, alle scheepsnamen van die rederij eindigden met een 'M'. Om eerder bij de sluis aan te komen werd er wel een bochtje afgesneden. (Bron: IJsbrand Plokker, Oudendoorn).

(POLLY M, Metcalf Motor Coasters Ltd. Londen-U.K. (T.J. Metcalf), bouwjaar 1937, 380 BRT. BIERUM, J. en H. Damhof Sr., Delfzijl, bouwjaar 1948, 400 BRT).

Straat Malakka



SYLVIA 5347300, 1-2-1958 te water gelaten, 14-4-1958 opgeleverd door Th. J. Fikkers, Foxhol (91) als SYLVIA aan Harm Roossien, Appingedam, brandmerk 3591 Z GRON 1958, roepsein PHVW, 499 BRT, 298 NRT, 880 DWT, 56,93 (54,15) 9,24 x 4,02 x 3,620 meter, 500 EPK, Brons, 8ED, N.V. Appingedammer Bronsmotorenfabriek, Appingedam #10802, 10 kn. 196- verkocht aan Kustvaartrederij Sylvania, Groningen. 1967 verkocht aan Sunflower Transport & Trading Company N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij N.V. M. Havinga Scheepvaart- & Handelsmaatschappij, Groningen, roepsein PJMN. 1969 verkocht aan Jan Carolus Pattinasarany, Surabaya-Indonesië. 1973 herdoopt YANA. 1978 verkocht aan P.T. Pelayaran Sirontala, Surabaya-Indonesië, herdoopt SIRONTALO I. 1984 verkocht aan P.T. Pelayaran Nusantara Gapsu, Surabaya-Indonesië. 1999 geschrapt uit Lloyd's Register, bestaan twijfelachtig. (Foto: AM/Scheepsfotoruilbeurs).



De 350 ton d.w. metende Groninger coaster "Wiema" (ex "Quo Vadis") is zondagavond voor de kust van Wales ten gevolge van een schuivende lading ijzererts gekapseisd en gezonken. De uit vijf koppen bestaande bemanning is gered. Zij stapten van de zinkende kustvaarder over op een reddingboot en werden in St. Davids aan wal gezet.

De moeilijkheden met de "Wiema", wier naam enkele weken geleden in het nieuws was tijdens het proces te Chester tegen de stuurman R., die toen wegens moord tot een gevangenisstraf van twaalf jaar werd veroordeeld, waren zondagmorgen begonnen. De waarschijnlijk nat geworden lading ijzererts, waarmee het schip onderweg was van de Ierse haven Drogheda naar Rotterdam, begon te werken. Na korte tijd maakte de "Wiema" in stormweer zware slagzij.

Kapitein-eigenaar T.A. Belstra vroeg hulp, waarop de reddingboot van St. Davids uitvoer. Drie-leden van de bemanning werden van boord. De kapitein bleef met de stuurman Klein Krap uit IJmuiden aan boord. Spoedig werd de toestand echter onhoudbaar en moesten ook de kapitein en de stuurman van boord. Zij bleven vanaf het betonningsvaartuig Argus de zinkende Wiema in de gaten houden tot het moment dat de golven zich boven het stukgebeukte wrak sloten. De Wiema is in 1933 bij Gebr. Van Diepen, scheepswerven n.v. te Waterhuizen gebouwd en in 1952 verbouwd. Het schip heeft tot april 1955 onder de naam "Quo Vadis" gevaren.



30-3-1933 opgeleverd door Gebr. van Diepen, Waterhuizen (803) als QUO VADIS aan Jan Oldenburg, Groningen, in beheer bij Jan Mulder, Groningen, roepsein PGXM. 265 BRT, 124 NRT, 350 DWT, 37,00 (35,10) x 7,02 x 2,78 x . meter, G 400 M3, B 379 M3, 195 EPK, 4 cyl, 2 tew, B&W 8 5/8-14 9/16, Burmeister & Wain's Maskin & Skibsbyggeri. A/S, Kopenhagen, 9 kn.

31-3-1955 verkocht aan Wiebo Belstra, Groningen, in bevrachting bij N.V. Kamp's Scheepvaart- en Handelmaatschappij, Groningen, herdoopt WIEMA, roepsein PIOY.

18-4-1958 verkocht aan Teije Albertus Belstra, Rotterdam, thuishaven: Groningen, in bevrachting bij N.V. E. Wagenborg's Scheepvaart- & Expeditiebedrijf, Delfzijl.

(Foto's: Marhisdata).

Kustvaarder gezonken: bemanning gered

(Van onze correspondent)

GRONINGEN. — De 350 ton d.w. metende Groninger coaster „Wiema“ (ex-„Quo Vadis“) is zondagavond voor de kust van Wales ten gevolge van een schuivende lading ijzererts gekapseld en gezonken. De uit vijf koppen bestaande bemanning is gered. Zij stapten van de zinkende kustvaarder over op een reddingboot en werden in St. Davids aan wal gezet.

De moeilijkheden met de „Wiema“, wier naam enkele weken geleden in het nieuws was tijdens het proces te Chester tegen de stuurman R., die toen wegens moord tot een gevangenisstraf van twaalf jaar werd veroordeeld, waren zondagmorgen begonnen. De waarschijnlijk nat geworden lading ijzererts, waarmee het schip onderweg was van de Ierse haven Drogheda naar Rotterdam, begon te werken. Na korte tijd maakte de „Wiema“ in stormweer zware slagzij.

Kapitein-eigenaar T. A. Belstra vroeg hulp, waarop de reddingboot van St. Davids uitvoer. Drie-leden van de bemanning werden van boord gehaald. De kapitein bleef met de stuurman Klein Krap uit IJmuiden aan boord. Spoedig werd de toestand echter onhoudbaar en moesten ook de kapitein en de stuurman van boord. Zij bleven vanaf het betonningsvaartuig Argus de zinkende Wiema in de gaten houden tot het moment dat de golven zich boven het stukgebeukte wrak sloten. De Wiema is in 1933 bij Gebr. Van Diepen, scheepswerven n.v. te Waterhuizen gebouwd en in 1952 verbouwd. Het schip heeft tot april 1955 onder de naam „Quo Vadis“ gevaren.



FLAMENCO 7211517 (NB-182), kiel gelegd als SEAWARD voor Klosters Rederi, 30-3-1972 verkocht aan P&O Lines Ltd., Londen, 29-4-1972 gedoopt SPIRIT OF LONDON, 11-5-1972 te water gelaten, 11-10-1972 opgeleverd door Cantieri Nav. dell Tirreno e Riuniti, Riva Trigoso (290) aan P&O Lines Ltd., Londen-U.K., 17.370 BRT, 736 passagiers, 11-11-1972 eerste cruise van Southampton naar San Juan. 9-10-1974 herdoopt SUN PRINCESS voor Princess Cruises. 2-1989 verkocht aan Premier Cruise Line, Nassau-Bahamas, herdoopt STARSHIP MAJESTIC. 5-3-1995 in charter bij CTC Cruise Line, herdoopt SOUTHERN CROSS. 10-1997 verkocht aan Flamenco Transportation Inc., Nassau-Bahamas, in beheer bij Festival Shipping & Tourist Enterprises Ltd., herdoopt FLAMENCO. 24-1-2004 opgelegd te Gibraltar. 2-2004 verkocht aan Cruise Elysia, Nassau-Bahamas, in beheer bij Ravencroft Ship Management, herdoopt ELYSIAN FLAMENCO. 2004 in charter bij Globalia, 29-3-2004 (e) herdoopt NEW FLAMENCO. 4-4-2005 (e) in beheer bij Elysian Ship Management Inc. 2-2007 in charter bij Abu Dhabi Tourism Dev, Abu Dhabi als hotelschip. 10-2007 verkocht aan Club Cruise Entertainment & Travelling Services Europe N.V. (Club Cruise), Veenendaal, vlag: Panama, roepsein 3EAO9, in beheer bij V Ships Leisure S.A.M. 14-4-2008 (e) ingebracht bij Cruise Ship Number Five Ltd., Panama, in beheer bij V Ships Leisure S.A.M. 7-7-2008 (e) herdoopt FLAMENCO I. 2009 verkocht aan Singapore Star Shipping Pte. Ltd., Singapore. 3-7-2009 vertrokken van Singapore naar Port Klang, 2009 opgelegd te Port Klang. 8-10-2010 (e) verkocht voor sloop naar India. 16-4-2011 vertrokken van Jeddah. 8-2011 verkocht Profit Summit Deluxe Cruise Ltd., Sierra Leone, in beheer bij Shanghai Sail Ship Management, Shanghai, 8-2011 herdoopt OCEAN DREAM. 8-2011 verkocht aan Profit Summit Deluxe Cruise, Sierra Leone, in beheer bij Shanghai Sail Ship Management, Shanghai en Pullmantur S.A., Madrid. Het schip gaat vanuit Haikou cruises maken naar Vietnam. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 8-8-1997, Leixões).

MSC DIVINA klaar voor finishing touch



MSC Cruises en de STX Europe scheepswerf in het Franse Saint-Nazaire zijn begonnen met het aftellen van de 100 dagen naar de langverwachte doop van het nieuwste schip de MSC DIVINA, welke zal plaatsvinden op 26 mei 2012 in Marseille.

Paradepaardje

De MSC DIVINA wordt het derde schip dat wordt toegevoegd aan de Fantasia klasse. Het schip wordt het paradepaardje van de vloot van MSC Cruises. De laatste fase van de bouw, de 'dressing-up', is een prestatie waarvoor veel inzet, technische expertise, oog voor detail en vakmanschap is vereist. Op de STX Europe werf, waar in de afgelopen 150 jaar aan verschillende schepen werd gewerkt, zijn meer dan 1.400 opgeleide professionals van ruim 100 bedrijven aanwezig. Zij werken hard om de MSC DIVINA klaar te stomen voor haar grote debuut. Slotenmakers, elektriciens, koperslagers, monteurs, timmerlieden, decorateurs, lichttechnici, keukenontwerpers en toezichhouders; het is slechts een greep uit de vele beroepen die betrokken zijn bij de installatie en inrichting van het 333 meter lange, 38 meter brede en 140.000 ton

wegende cruiseschip dat geschikt is voor 4.363 passagiers. Als de MSC DIVINA over 100 dagen haar debuut maakt tijdens de Grand Ball op 26 mei 2012 in Marseille, zullen er meer dan 2,2 miljoen uren besteed zijn aan het bouwen van de constructie en een extra miljoen uren van het werk zijn gewijd aan de 'finishing touch' van het schip.



Over de Divina

De MSC DIVINA zal beschikken over 1.751 hutten (honderd meer dan haar zusterschepen MSC FANTASIA en MSC SPLENDIDA), 25 liften en 27.000 vierkante meter aan openbare ruimte waaronder restaurants, bars, een casino, vier zwembaden, waaronder de nieuwe 'Garden Pool', een bowlingbaan, een fitnessruimte en de MSC Aurea Spa. Het schip telt 18 dekken, allen vernoemd naar de Goden van het oude Griekenland ter ere van filmster Sophia Loren, beschermvrouwe van de MSC Cruises vloot.

(Bron: maritiemnieuws.nl, foto boven: eglobaltravelmedia.com.au, foto in aanbouw: viaggiandofacile.it).

MSC DIVINA 9585285, aanvankelijk MSC FANTASTICA, 3-9-2011 te water gelaten onder bouwnummer STX St-Nazaire U32, 137.936 BRT, 13.188 DWT, in aanbouw voor MSC Crociere S.A., vlag: Panama.

MSC DIVINA ****

MSC Divina, vanaf mei 2012 in de vaart, is een zusterschip van de MSC Fantasia en MSC Splendida. Zij meet ruim 133.000 ton en kan bijna 4000 passagiers en 1300 bemanningsleden vervoeren. Bij de bouw is gebruik gemaakt van de meest geavanceerde technologieën en het ontwerp van het interieur is erop gericht om een zo gastvrij mogelijke sfeer te creëren. Een thalasso ruimte van 1500 m², een interactieve sportbar, een Tex-Mex restaurant dat 24 uur per dag geopend is, zijn slechts enkele facetten van dit moderne cruiseschip. Ook MSC Divina heeft een VIP gedeelte, de MSC Yacht Club. Het bestaat uit 99 ruime suites (tot 65m² groot) met een eigen bar, solarium, 2 jacuzzis, een zwembad met schuifdak en een eigen butlerservice. Nieuw aan boord van dit schip is de prachtige Infinity Pool op het achterschip, voorzien van een "strandzone". Schitterend uitzicht op zee gegarandeerd. (Bron: www.cruisetravel.nl/).

MSC leidt alle schepen af naar Rotterdam

De Zwitserse rederij MSC is de acties van de Belgische loodsen beu en hevelt alle verkeer in de Benelux tijdelijk naar Rotterdam over.

De beslissing om de MSC Home Terminal in het Antwerpse Delwaidedok waar amper schepen kunnen aankomen of vertrekken, tijdelijk te sluiten werd woensdagavond genomen. Daardoor worden ruim 800 havenarbeiders tijdelijk werkloos.



Dat MSC volledig uitwijkt is een zeer ware klap voor de Antwerpse haven, waar de rederij goed is voor meer dan de helft van de totale containeroverslag. MSC heeft ook al aangegeven dat het toekomstige investeringen in de Scheldehaven in vraag stelt.

De algemeen directeur van MSC Belgium, Marc Beerlandt, weet niet welke terminals in Rotterdam gebruikt zullen worden om het grote aantal extra aanlopen te verwerken en geeft toe dat het een 'heksenketel' wordt om de Antwerpse lading van en naar Rotterdam te krijgen. Volgens hem heeft de rederij geen begrip voor de acties. MSC begrijpt niet dat een groep belanghebbenden dergelijke acties voert op het moment dat de scheepvaartsector al een diepe crisis doormaakt.

Volgens directeur Theo van Ravesteyn van MSC Nederland zal eerst geprobeerd worden de schepen zo veel mogelijk in Rotterdam af te handelen. "Dat is logistiek gezien het meest logische." De afhandeling gebeurt bij containeroverslagbedrijf ECT, waar de eerste schepen al zijn binnengekomen. Gezien het grote aantal om te leiden schepen ligt het voor de hand dat er ook wordt gekeken naar mogelijkheden in andere havens, zoals Bremen, Hamburg en Le Havre.

Deze ochtend lagen er op zee 21 schepen van MSC te wachten om naar Antwerpen te kunnen varen. Eenzelfde aantal is onderweg en wordt eveneens afgeleid. De 6.732 TEU grote 'MSC LUDOVICA' uit de South Atlantic Service is als een van de eerste afgeleide schepen in Rotterdam gearriveerd. Door de acties heeft MSC ook heel wat schepen in Antwerpen die niet kunnen uitvaren. Daarbij zijn twee ULCS van meer dan 13.000 TEU. Een van die schepen is al uitgeweken naar het Deurganckdok en hoopt daar later in de namiddag een loods te krijgen.

De loodsbonden hebben vandaag hun acties versoepeld, zodat er tijdens de kantooruren weer even wat schepen kunnen opvaren naar Antwerpen. De hoge tij valt vandaag echter voor en na die kantooruren. De onafhankelijke rivierloodsen hebben dan weer voor morgen hardere acties aangekondigd.

De Nederlandse loodsen op de Schelde maken zich ernstige zorgen over de huidige ontwikkelingen rondom de afwerking van het scheepvaartverkeer van en naar de Scheldehavens. De Nederlandse loodsen verzorgen 27,5% van de Scheldevaart en zullen zo goed als mogelijk de schepen die onder dat aandeel vallen bedienen. "De berichtgeving in de pers dat enkele grote rederijen overwegen permanent te vertrekken uit Antwerpen en andere havens aan de Schelde verontrusten ons. Dit kan grote gevolgen hebben voor de toekomst waarvan de impact op de moment nog niet te over zien is", aldus het Loodswezen. (Bron N.T. 16 februari 2012, foto MSC KALINA: F. van Rijsbergen, 13-10-2009, Westerschelde).

Holland America Line's Middellandse Zee cruisesizoen 2012

Een Grand Voyage, gast chef-koks en vertrek uit Nederland

Holland America Line's nieuwe cruisesizoen in het Middellandse Zeegebied gaat van start met een uitgebreide keuze in routes, variërend van zeven tot 42 dagen en tevens een 62-daagse Grand Voyage, een rondreis op de Middellandse Zee en de Zwarte Zee met het intieme schip ms Prinsendam.

Zes andere schepen van de maatschappij, – ms Eurodam, ms Nieuw Amsterdam, ms Noordam, ms Rotterdam, ms Maasdam en ms Ryndam – maken deze zomer 32 verschillende routes op de Oostelijke en Westelijke Middellandse Zee. Op geselecteerde cruises zijn gerenommeerde gastkoks aan boord voor het

programma in het Culinary Arts Center. In deze showkeuken verzorgen de chefs kookdemonstraties, workshops, proeverijen en zij nemen deel aan vragensessies met de gasten.

‘De Middellandse Zee heeft het allemaal – van geweldige stranden tot indrukwekkende architectuur, cultureel erfgoed en veel historie’, zegt Richard Meadows, executive vice-president marketing, sales en gastenprogramma’s van Holland America Line. ‘Dankzij ons ruime aanbod routes en vaarschema’s – één van de meest uitgebreide in de markt – is er voor elke klant een droomcruise, of het nu een korte cruise of een



Grand Voyage betreft.’

Grand Voyage Middellandse Zee en Zwarte Zee

Een hoogtepunt van het cruisesizoen in de Méditerranée is dit voorjaar, wanneer ms Prinsendam – met slechts 835 gasten het kleinste en meeste intieme schip van de maatschappij – op 12 maart vanuit Fort Lauderdale in Florida vertrekt voor een 62-daagse rondreis Middellandse Zee en de Zwarte Zee. Tijdens de reis worden 32 havens in 14 landen aangedaan, inclusief de nieuwe bestemmingen Durrës in Albanië, Saint Raphaël aan de Côte d’Azur en Castellón de la Plana aan de Costa del Azahar in Spanje.

Op een aantal bestemmingen blijft het schip een nacht liggen, zodat de gasten volop de gelegenheid hebben om deze te ontdekken. Dit is het geval in: Sevilla, Kusadasi en Istanbul (Turkije), Pireaus/Athene, Venetië, Barcelona en Lissabon.

De Grand Voyage biedt ook aan boord bijzondere ervaringen. Sommelier en wijndocent Charlie Arturaola komt aan boord van 21 maart tot 3 april als onderdeel van het Culinary Arts Center programma. Brian Archibald, sous-chef van de Camelback Inn in Scottsdale Arizona, vaart mee van 18 tot 30 april. Daarnaast genieten de passagiers op zeedagen van ontspanning op het dek, lezen een boek, laten zich verwennen in de Greenhouse Spa of kijken een film in de bioscoop.

In de avond staan bijzondere activiteiten op het programma met lokaal cultureel entertainment, speciale diners met aandacht voor de regionale keuken en feestelijke gala’s tijdens de ‘formal nights’.

Voor wie minder tijd heeft, is de cruise ook verdeeld in 11 verschillende segmenten van 16 tot 41 dagen met een tarief vanaf € 1.599,- per persoon.

2012 Cruises op de Middellandse Zee, vertrek uit Amsterdam of Rotterdam

Eén van de hoogtepunten van het seizoen is een 20-daagse Mediterraanse Medley, vertrekkend op 21 juli vanuit Amsterdam of Dover met ms Ryndam. Tijdens deze cruise worden bestemmingen in Italië, Portugal, Spanje en Monaco aangedaan.

Andere bijzondere reizen zijn de 12-daagse cruises met ms Nieuw Amsterdam langs Spanje, Italië, Griekenland, Turkije, Montenegro en Kroatië. Gasten die graag langer op reis zijn, kunnen twee vaarschema’s combineren tot een 24-daagse Collectors’ Voyage. Twee 10-daagse cruises met ms Noordam vormen eveneens samen een Collectors’ Voyage met bezoeken aan Italië, Monaco, Spanje, Tunesië, Kroatië, Griekenland en Turkije.

De nieuwe 17-daagse Spaanse Rapsodie is een rondreis vanuit Rotterdam met ms Rotterdam, die de gasten meevoert langs tal van Spanje's bezienswaardigheden en langs bestemmingen in Portugal en Italië.

De tarieven voor een zevendaagse cruise op de Middellandse Zee beginnen op € 599,- per persoon, bij verblijf met twee personen in een stateroom. (Bron: maritiemnieuws.nl/ 13-02-2012, foto MAASDAM: B. van Raad, 18-7-2006).



CORAL ANTILLARUM 8016196, 19-2-1981 naamloos, voor eigen rekening te water gelaten, 3-2-1982 opgeleverd door T. Ruiz de Velasco S.A., Bilbao (155) als QUEVEDO aan Gasnaval S.A., Santander-Spanje, 2.400 BRT, 720 NRT, 3.050 DWT, 76,99 x 14,60 x 7,93 x 6,201 meter, 2 gastanks, 2.850 m³, 13,5 kn., 2.160 EPK, 1.920 kW, V-18 cyl, 4 tew, Alpha 18V23L-VO, Echevarria, Bermeo. 1989 verkocht aan Starnaval S.r.l., Venetië-Italië, herdoopt IBIZA STAR. 1992 verkocht aan Stargas S.p.A., Venetië-Italië, herdoopt BLACK STAR. 1995 verkocht aan Scheepvaart Mij. "Coral Antillarum" B.V., Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V., herdoopt CORAL ANTILLARUM. 24-4-2001 in beheer bij Anthony Veder Rederijzaken B.V. 15-7-2002 thuishaven en vlag: Willemstad-N.A., roepsein PJGY. 12-2004 verkocht aan Breeze Gaz Shipping S.A., in beheer bij Eksay Tankers, Turkije, 20-1-2005 overgedragen en herdoopt CORAL, thuishaven en vlag: Majuro-Marshall Islands. 2005 in beheer bij V Ships Switzerland S.A. 2007 verkocht aan Coral International Shipping Inc., Panama, 20-8-2007 (e) in beheer bij Transgas Shipping Lines SAC, Lima, 27-8-2007 (e) herdoopt BARUC. 2-2012 verkocht voor sloop. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs).

d.m.s. VIKINGLAND (3) 7718541 ro-ro vrachtschip SGHL

Gebouwd 1979, Mitsui Engineering & Shipbuilding Co. Ltd., Chiba Works, Ichihara (1186)

9.386 BRT 3.234 NRT 12.200 DWT

165,16 (155,00) x 25,94 x 16,41 x 8,002 meter.

1 ruim, B 19.262 m³, 800 TEU, 1 kraan van 25 ton SWL, 298 en 2.906 ton bunkers, verbruik 44,5 ton/dag, 16,5 kn.

21.200 EPK, 15.815 kW, 2 x 12 cyl, 450 x 1200, B&W 12L45GF, Mitsui Engineering & Shipbuilding Co. Ltd., Tamano.

6-7-1979 te water gelaten, 10-1979 opgeleverd aan Broströms Rederi A/B.

1984 verkocht aan Rederi AB Transocean, Gothenborg-Zweden, in beheer bij Transatlantic Ship Management AB.

1986 verkocht aan Medro K/B, Gothenborg-Zweden, in beheer bij Rederi AB Transatlantic.

1993 verkocht aan Rederi AB Gotland, Gothenborg-Zweden, in beheer bij B&N Shipmanagement AB (28-1-1993 in beheer bij Gorthon Fleet Services).

1995 verkocht aan AB Svenska Orient Linien, Gothenborg-Zweden, in beheer bij B&N Bylock & Nordsjöfrakt AB, Gothenborg (B&N Sea Partner AB).



1996 verlengd met 25 meter, 20.871 BRT, 6.261 NRT, 12.002 DWT, 190,36 (180,20) x 25,50 x 16,40 x 10,015 meter.

25-10-2000 verkocht aan Vikingland Ltd., Londen-U.K., in beheer bij Svenska Orient Linien AB, Gothenborg.

6-3-2001 in beheer bij OSM Sea Partner AB, Hisings Backa, Gothenborg.

7-2005 vlag: Zweden, roepsein SGHL.

27-3-2007 (e) in beheer bij Imperial Ship Management AB, Gothenborg.

19-2-2012 (rapport) verkocht voor sloop naar Alang, India, 19-2-2012 ETA te Alang, 19-2-2012 gearriveerd te Bhavnagar. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 21-5-2001).



m.s. THULELAND 7519270 bulkcarrier SDYV
 Gebouwd 1977, Eriksbergs M/V A/B, Gothenborg (704)
 22.157 BRT 8.934 NRT 31.400 DWT
 185,86 (178,62) x 26,50 x 15,50 x 11,043 meter.
 6 laadruimen, G 39.624 m³, B 38.838 m³, 832 TEU, 5 dekkranen van 25 ton SWL, 239 en 2.677,5 ton bunkers, verbruik 49 ton/dag, 15,5 kn.
 15.140 EPK, 11.136 kW, 7 cyl, 2 tew, 740 x 1600, 139 omw/min., B&W 7K74EF, de werf.
 11-1974 besteld, 4-3-1977 te water gelaten voor rekening van Ångfartygs A/B Tirfing, 5-1977 opgeleverd als THULELAND aan Broströms Rederi A/B, Gothenborg-Zweden.
 1983 thuishaven en vlag: Singapore, roepsein S6GK.
 1989 als THULELAND verkocht aan United Cruising Co. Ltd., Gothenborg-Zweden, in beheer bij Broströms Rederi A/B, roepsein SDYV.
 1992 als THULELAND verkocht aan Thuleland Shipping Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Broströms Rederi A/B, roepsein S6AF.
 1993 in beheer bij Ferm International Ship Management AB, Gothenborg.
 5-2000 en-bloc met de COLUMBIALAND verkocht aan ASP Ship Management Group, Melbourne, ingebracht bij Cranston Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij ASP Ship Management Singapore Pte. Ltd., Singapore.
 2-2003 verkocht aan Veteran Shipping Ltd., Londen-U.K., in beheer bij ASP-Seascot Shipmanagement Ltd., Glasgow, roepsein VQHW4.
 14-9-2011 tijdens het afmeren te Tarragona in aanvaring gekomen met de sleepboot POBLET (9211016), 1 bemanninglid viel overboord en moest in het ziekenhuis opgenomen worden, de sleepboot liep schade op aan stuurboord en moest door de F. SUYA naar Burriana gesleept worden voor reparatie, de THULELAND kreeg schade aan stuurboordboeg.
 18-12-2011 vertrokken van Djibouti naar Alang, 3-1-2012 (r) verkocht voor sloop naar Alang, India, 5-1-2012 ETA te Alang. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 13-10-2009, Europoort).



Zusterschip m.s. COLUMBIALAND 7519282 bulkcarrier SFHC
 Gebouwd 1978, Eriksbergs M/V A/B (Lindholmen Div.), Gothenborg (705)
 21.892 BRT 10.502 NRT 31.900 DWT
 185,83 (176,97) x 25,50 x 15,50 x 11,045 meter.
 6 laadruimen, G 39.624 m³, B 38.838 m³, 832 TEU, 5 dekkranen van 25 ton SWL, 239 en 2.677,5 ton bunkers, verbruik 46,5 ton/dag, 16 kn.
 15.140 EPK, 11.136 kW, 7 cyl, 2 tew, 740 x 1600, 139 omw/min., B&W 7K74EF, de werf.

25-11-1977 te water gelaten als COLUMBIALAND, 3-1978 opgeleverd aan Broströms Rederi A/B, Gothenborg-Zweden.

1979 herdoopt SEATRAN LONDON vanwege een charter bij Seatrain Lines.

1979 uit charter en herdoopt COLUMBIALAND.

1985 verkocht aan Concordia Maritime AB, Luleå-Zweden, in beheer bij Northern Marine Management Ltd., herdoopt STENA ARCTICA.

1987 als STENA ARCTICA verkocht aan Arctic Line Ltd., Luleå-Zweden, manager: Shardik AB, Kungälv, Zweden.

1988 als STENA ARCTICA verkocht aan Concordia Maritime AB, Luleå-Zweden, in beheer bij Stena A/B, Gothenborg.

1989 verkocht aan United Cruising Co. Ltd., Luleå-Zweden, in beheer bij Broströms Rederi AB, herdoopt COLUMBIALAND, roepsein 9VWP.

1992 als COLUMBIALAND verkocht aan Columbialand Shipping Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Kontiki Shipping Pte. Ltd., Singapore.

1992 verkocht aan Kontiki Shipping Pte. Ltd., Singapore.

1993 in beheer bij Ferm International Ship Management AB, Skärhamn-Zweden.

5-2000 en-bloc met de THULELAND door Kontiki Shipping Pte. Ltd., Singapore verkocht aan ASP Ship Management Group, Melbourne, in beheer bij ASP Ship Management Singapore Pte. Ltd., Singapore, ingebracht bij Donnington Pte. Ltd., Singapore.

2-2003 verkocht aan Senior Shipping Ltd., Londen-U.K., in beheer bij ASP-Seascot Shipmanagement Ltd., Glasgow.

26-9-2007 (e) verkocht aan Navalmar Transportes Maritimos Ltda., Londen, vlag: Panama, roepsein 3ENG5, in beheer bij Navalmar U.K. Ltd., Londen, herdoopt MED SALVADOR.

14-3-2008 (e) in beheer bij Konvoy Maritime Ltd. (Konvoy Denizcilik San ve Tic. Ltd. Şti., İzmir en Istanbul).

24-7-2010 (e) in beheer bij in beheer bij Bnavi Ship Management S.r.l., Marina di Carrara, Italië.

2011 verkocht voor sloop naar India, 4-6-2011 gearriveerd te Alang om gesloopt te worden. (Foto: Marcel & Ruud Coster, 16-12-2009, IJmuiden).



Brandstof COSTA CONCORDIA grotendeels weggepompt

Werknemers van Smit werken vanaf een ponton, terwijl die deelnemen aan de operatie om de brandstof te verwijderen uit het cruiseschip COSTA CONCORDIA.

Het Nederlandse bergingsbedrijf Smit heeft de eerste fase van het wegpompen van de brandstof uit het gekapseisde cruiseschip COSTA CONCORDIA voltooid. Dat heeft de Italiaanse burgerbescherming gisteren gezegd.

Alle brandstof is uit de voorste brandstoftanks van het vaartuig weggepompt. In deze tanks zat zo'n twee derde van de in totaal 1,9 miljoen liter brandstof. Het begin van de pompwerkzaam-

heden aan de achterzijde wordt vanwege een ruwe zee vandaag mogelijk uitgesteld.

De COSTA CONCORDIA verongelukte 13 januari bij het Toscaanse eiland Giglio. Ten minste zeventien mensen zijn om het leven gekomen. Duikers zoeken in het wrak nog naar de lichamen van vijftien vermisten. (Bron: parool.nl (AP/Redactie) 20-02-12, foto © getty via parool.nl).

Al twee schepen JR Shipping failliet

Scheepsbelegging Elusive, van het gelijknamige containerschip werd op 16 januari al failliet verklaard. Nu is daar afgelopen maandag ook het schip ELECTRA bijgekomen. De twee beleggingen van JR Shipping hadden het moeilijk omdat de exploitatie van zeeschepen in de huidige markt bijna niet meer kostendekkend te krijgen is.

OK, laten we er maar een paar lollige zeewaardige beeldspraken op loslaten: Ze zijn het schip in gegaan, de belegging is naar de kelder, de schepen zitten in zwaar weer, investering gestrand en ga zo maar door. Bij JR Shipping kunnen ze er niet meer om lachen. Hun scheepsbeleggingen gingen jarenlang vlotjes over de toonbank, met meerdere optredens bij Harry Mens, omdat het containervervoer maar bleef stijgen.



Nu is voor twee van de 23 containerschepen van JR Shipping het doek gevallen, de beherend vennoot heeft onlangs zelf het faillissement aangevraagd.

Nadeel van een grote groei is een overcapaciteit als de markt tegenzit en laat dat nou het geval zijn in de huidige – ook al zo'n beeldspraak – economische tegenwind. De chartertarieven van de feedermarkt – waarin de betrekkelijk kleine schepen van JR Shipping opereren – staan onder druk en de schepen hebben volgens het bedrijf niet voldoende kunnen profiteren van de kortstondige opleving van de markt aan het begin van 2011.



In het FD vertelt mede-eigenaar Sander Schakelaar van JR Shipping, dat de exploitatie van een containerschip als de ELUSIVE en de Electra €4.000 per dag kost, maar er werd nog maar €2.600 tot

€2.700 verdiend aan boord. De schepen waren ook toe aan groot motorisch onderhoud en tot overmaat van ramp had de ELUSIVE (ontastbaar) ernstige stormschade opgelopen.

Met de twee faillissementen zijn de problemen van JR nog niet opgelost, want er zitten volgens Schakelaar nog vijf schepen in ernstige problemen. Maar voor de rest van de vloot loopt het meer in lijn met de verwachtingen. (Bron: quotenet.nl, foto ELUSIVE: R.E. Zwama, 16-2-2012 om 14:00 uur besteld van de Lloydkade naar Serdijn Ship Repair B.V. in de Waalhaven, foto ELECTRA: R.E. Zwama, 16-2-2012, 15:00 uur van de Frisohaven naar Serdijn Ship Repair B.V. in de Waalhaven langs de ELUSIVE).

Gezien in de haven door..... Marcel Coster



ALSTERDIJK 9491484, containerschip, 11-12-2008 kiel gelegd, 8-9-2010 te water gelaten, gebouwd en proefvaart als AOSITEDEERJIE voor JRS Lupus, 10-5-2011 gearriveerd te Yangzhou, 21-6-2011 (GL) opgeleverd als ALSTERDIJK door Sainty Shipbuilding (Yangzhou) Corp. Ltd., Yangzhou City (07STIG140) aan Alsterdijk Navigation Ltd., Liberia, in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V., Groningen, roepsein A8ZG4, 1.428 TEU, 180,00 x 20,00 meter, 30e schip in beheer. 11-11-2011 te Hamburg na uitvallen van de machine in aanvaring gekomen met de HYUNDAI FAITH, beide schepen liepen schade op. (Foto: 17-2-2012, Nieuwe Maas t.h.v. Vlaardingen).



LEAH 9113202, 20-8-1994 kiel gelegd, 25-5-1996 te water gelaten bij Madenci Gemi Sanayi Ltd Şti., Karadeniz Eregli onder bouwnummer 009, 8-1996 (GL) opgeleverd als CELTIC SOVEREIGN aan Charles M. Willie & Co. (Shipping) Ltd., Bahamas, 1997 herdoopt GRACECHURCH COMET, 4.015 BRT, 1.974 NRT, 5.930 DWT, 467 TEU, 99,40 (94,25) x 17,17 x 8,20 x 6,364 meter, 4.900 kW, B&W 7S35MC, MDE-Manises Diesel Engine Company S.A., 15,5 kn. 1997 herdoopt RUTH BORCHARD. 2001 verkocht aan ING Krediet Risico, Antigua and Barbuda, in beheer bij Stieglis Maritime International. 2001 herdoopt SOVEREIGN. 4-2002 (e) verkocht aan M.S. "Vanessa" Conship G.m.b.H. & Co. K.G., Duitsland, in beheer bij Olivia Schifffahrtsgesellschaft G.m.b.H. & Co. K.G., herdoopt OLIVIA. 4-10-2002 herdoopt GRACECHURCH HARP. 24-9-2007 (e) in beheer bij Intership Verwaltungsgesellschaft m.b.H., Haren. 12-5-2008 (e) in beheer bij Intersee Schifffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G. en Intership Verwaltungsgesellschaft m.b.H., Haren, 13-6-2008 herdoopt OLIVIA. 2011 verkocht aan Beheermaatschappij B IV B.V., Sneek, in beheer bij Boomsma Shipping B.V., Sneek, 24-6-2011 (GL) herdoopt LEAH, roepsein PCME. 10-10-2011 (e) verkocht aan Beheermaatschappij m.s. "Frisian Sovereign" B.V., Sneek, in beheer bij Boomsma Shipping B.V., Sneek.



Foto's: M. Coster, 14-2-2011, vertrek uit de Waalhaven.



FLINTSTONE 9528433, DP2 valpijpschip, 31-1-2010 (e) te water gelaten bij Sembawang Shipyard te Singapore onder bouwnummer H08-03, 8-7-2011 te Zeebrugge virtueel gedoopt FLINTSTONE door mevrouw Tia Hellebaut, 28-7-2011 opgeleverd aan Tideway Luxembourg S.A., Vlissingen, in beheer bij Tideway B.V. Breda en DEME Groep N.V., Zwijndrecht, België, roepsein PBZD, 21.401 BRT, 19.000 DWT, 154,60 x 32,20 x . x 7,740 meter, werkdiepte 2.000 meter, 2 x 4.600 kW, 15 kn. (Foto: M. Coster, 14-2-2012, Schiedam bij Mammoet).

Maersk verdubbelt capaciteit Europa-oostkust Z-Amerika

Samenvallend met de start van de 'slotchartering' door Coscon en Hanjin, vervangt Maersk Line de zeven 3.200 TEU/800 'feederplugs' schepen van zijn Samba dienst tussen Noord-Europa en de oostkust van Zuid-Amerika door nieuwgebouwde eenheden van 7.500-8.700 TEU /1.700 koelaansluitingen. Zij zullen de 7.100 TEU schepen (Santa klasse) overtreffen die Hamburg Süd sinds oktober introduceert op zijn 'River Plate Express' ter vervanging van 5.900 TEU schepen.

Extra ports

Tegelijkertijd verandert de Deense rederij het vaarschema. Rio Grande en Itapoa vervangen Itajai en Pecem en Antwerpen en Algeciras (een tweede aanloop) worden toegevoegd. Het nieuwe vaarschema is:

Tilbury, Rotterdam, Bremerhaven, Antwerp, Algeciras, Santos, Paranagua, Buenos Aires, Montevideo, Rio Grande, Itapoa, Santos, Algeciras en terug naar Tilbury.

(Bron: portofrotterdam, + Dynaliners and cnshipping.com, 6-2-2012, foto MAERSK BUTON: R.E. Zwama, 18-5-2009).

