



ZEEBRIEF#37

18 maart 2012



UAL BODEWES 9542336, 2-3-2012 om 11:30 uur gedoopt UAL BODEWES door Nienke Bodewes en te water gelaten bij Bodewes Shipyards B.V., Hoogezand onder bouwnummer 761, in aanbouw voor Nescos Shipping B.V., Hoogezand, 5.274 BRT, 8.250 DWT. (Foto: K. Goudriaan, 8-3-2012, Hoogezand).

Tweede schip met Groot Cross-Bow

Bodewes Shipyards in Martenshoek heeft vrijdag 2 maart bouwnummer 761 te water gelaten. Van doopster Nienke Bodewes, directeur van Nescos Shipping BV in Hoogezand, tevens dochter van werfdirecteur Herman Bodewes, kreeg het schip de naam UAL Bodewes.

'Grote Bodewes', zoals de aan het Winschoterdiep gevestigde werf bekend staat, viert dit jaar haar 200-jarig bestaan. Reden voor opdrachtgever Nescos Shipping een schip naar de werf te vernoemen. De werf zelf viert het jubileum eind september tijdens de derde editie van Watervloot in Hoogezand-Sappemeer.

De UAL Bodewes is na de 23 september vorig jaar opgeleverde UAL Africa de tweede Bodewes Eco Trader 8200 die Nescos in management geeft aan UAL (HMT) in Capelle aan den IJssel. Bodewes Shipyards speelde met de bouw van dit type schip in op de trend van duurzame scheepsbouw. Groot Ship Design in

het Groningse Leek ontwierp een innovatieve boegvorm die beter door de golven snijdt. Ten opzichte van conventionele boegvormen met uitwaaiende sterven zal het schip met de zogenoemde Groot Cross-Bow minder stampen en haar snelheid beter vasthouden, waardoor veel brandstof wordt bespaard. Doordat het vaartuig anders door het water snijdt, komen de golven wel sneller over het schip heen. Om die reden is de kop van het schip hoger gemaakt, waardoor de golven kunnen 'afglijden'. Testen in de ijstank van HSVA in Hamburg hebben tevens aangetoond dat de Groot Cross-Bow ook geschikt was voor ijssklasse schepen.

Bodewes Shipyards bouwer en naamgever UAL Bodewes

In combinatie met een geoptimaliseerd onderwaterschip kan het geïnstalleerde vermogen naar beneden worden bijgesteld ten opzichte van schepen met een conventionele boeg. De Bodewes Eco Trader gebruikt circa 2000 liter gasolie per dag minder dan 'normale' schepen, als wordt gevaren op 80% van het volle vermogen. Met zo'n 200 vaardagen levert dit een besparing op van zo'n 260.000 dollar per jaar. Daarnaast betekent minder brandstofverbruik ook minder uitstoot.

De uitdaging van de scheepsbouwer was een Groot Cross-Bow te integreren in het scheepsontwerp met behoud van ruimtelijke en inhoud. De verwachte oplevering van de UAL Bodewes (IMO 9542336) is medio april. (Bron: Schuttevaer, (HZ) Martenshoek, 7 maart 2012).



JAGUAR 9613628, casco gebouwd bij Partner Shipyard Szczecin, Polen onder bouwnummer Shipkits 105, 23-11-2011 gearriveerd achter te Harlingen achter de sleepboot AGIS voor afbouw bij Shipkits B.V. onder bouwnummer 105, 2012 oplevering aan G. Gorter & J. Klos, thuishaven: Vlieland, roepsein PCKO, 4.880 BRT, 6.000 DWT, in beheer bij Amasus Shipping B.V.

(Foto: K. Goudriaan, 8-3-2012, Harlingen)

Nieuwe Jaguar in aanbouw.

In 2009 is de ontwikkeling gestart van het Jaguar-type. Dit nieuw ontwikkelde scheepstype is in samenwerking met Amasus Shipping, Vuyk Engineering Groningen en enkele speciale ladingaanbieders tot stand gekomen. In 2010 is de bouw van het ms Jaguar, het eerste schip uit een serie van drie schepen, definitief in opdracht gegeven bij Shipkits B.V. in Groningen.

Het kenmerkende brug voorop principe, met de mogelijkheden van het varen met open top en het Dynamic Positioning System, versterken de commerciële inzetbaarheid van het schip voor de bestaande markten waarbinnen Amasus, dat de bevrachting voor het schip zal gaan verzorgen, reeds actief is.

Vanwege het complexe pakket aan eisen waaraan het schip moet gaan voldoen, dienen er een aantal innovaties op het Jaguar-type te worden toegepast, zoals het Power Management Systeem op basis van het principe van gelijkstroom en de diesel elektrische voortstuwing op basis van een flexibele en redundante aandrijving met een zwavelarme uitstoot die voldoet aan de nieuwe regelgeving vanaf 1 januari 2015.

De oplevering van het ms Jaguar staat gepland voor het voorjaar van 2012. (Bron: jaguarshipping.nl).



FIORANO 9375147, 18-10-2009 (e) te water gelaten bij Dongfeng Shipyard in Hangzhou, China onder bouwnummer Bijlsma Lemmer 741 voor rekening van VEKA Shipbuilding B.V., casco met als naam VANQUISH vertrokken naar Rotterdam, 2-2010 gearriveerd te Vlissingen op de ponton EIDE BARGE 33 na een reis van ± 80 dagen, 1-4-2009 vertrokken van IJmuiden achter de sleepboot WATERPOORT naar Lemmer, afbouw bij Veka/Bijlsma Shipyard B.V., Lemmer (VEKA Shipbuilding) onder bouwnummer 741, 10-2011 (e) naam gewijzigd in FIORANO, roepsein PHOX. (Foto: K. Goudriaan, 8-3-2012, Lemmer).



TRANSCAPRICORN 9187928, 29-6-1998 kiel gelegd, 19-2-2000 te water gelaten als CAPRICORN, 17-3-2000 van de werf naar Delfzijl, 20-3-2000 proefvaart, 22-3-2000 proefvaart en aansluitend ingedokt, 24-3-2000 uitgedokt en opgeleverd aan B.V. Bodewes Scheepswerven, Hoogezand (588) aan C.V. Scheepvaartonderneming m.s. "Capricorn", Rotterdam, in beheer bij B&N B.V. Kustvaartbedrijf Moerman, Rotterdam, 28-3-2000 vertrokken in ballast naar Tallinn om antraciet te laden voor Gent, 29-3-2000 passage Skaw, 31-3-2000 vertrokken van Tallinn met 6.336 ton antraciet voor Gent. 19-10-2006 (e)

ingebracht bij De Varende Zwaluw B.V., Rotterdam. 2006 ingebracht bij Capricorn Shipping Company B.V., Rotterdam, in beheer bij Kustvaartbedrijf Moerman B.V., 27-3-2010 te Gdynia herdoopt TRANSCAPRICORN. (Foto: IJ. Plokker, 9-3-2012, Dordtse Kil).



BREEZAND 8211629, 1983 opgeleverd door Scheepswerf G. Bijlsma & Zn. B.V., Wartena (621) als BREEZAND aan Madora III B.V., Lemmer, in beheer bij Scheepvaartbedrijf "Poseidon" B.V., 1.560 BRT. 1992 verkocht aan Newtrend Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Euro Marine Service B.V.B.A., Essen. 1997 verkocht aan Rederij m.s. "Breezand", Ridderkerk, in beheer bij Q-Shipping B.V., 23-10-1997 overgedragen. 2005 verkocht aan Oak Shipping International Ltd., Cardiff, vlag: Bahamas, 3-2-2005 op de voormalige werf van Boele en YVC/Bolnes herdoopt OAK.

11-3-2012 aan de ketting gelegd te Teignmouth op verzoek van de Admiralty Marshall vanwege een civiele claim op de eigenaar, de bemanning, bestaande uit Filippijnen, Indonesiërs and Russen, men had al 2 maanden geen salaris ontvangen, door de kerk voor zeevarenden Apostleship of the Sea voorzien van o.a. kleding en beltegoed voor de mobile telefoons, 15-3-2012 vertrokken van Teignmouth naar Hull. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 30-6-2007).



LINGEGAS 8008383, 28-4-1980 kiel gelegd, 27-2-1981 te water gelaten, 5-1981 opgeleverd door Scheepswerf "Waterhuizen" B.V. J. Pattje, Waterhuizen (345) als LINGEGAS aan C.V. Zeereiderij Lingegas, Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V. voor Sloman Neptun Schiffahrts-A.G. 1988 in beheer bij Sloman Neptun Schiffahrts-A.G. 4-1991 overgedragen aan Lingegas Shipping Company N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Sloman Neptun Schiffahrts-A.G. 7-2006 en-bloc met MERWEGAS verkocht aan Enalia Maritime S.A., Athene, 8-2006 ingebracht bij Gas Blue Shipping Ltd., Panama, in beheer bij Eurasia International G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, 8-9-2007 (GL) herdoopt INEGEGAS. 14-11-2007 (e) in beheer bij Schulte BSM SDC1. 6-2-2009 (e) in beheer bij Enalia Maritime S.A. 10-2011 (e) verkocht aan Oceanic Fortune Inc., Comoros, in beheer bij Global Oceanic Chartering S.A., Piraeus, herdoopt OCEANIC FORCE. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 13-5-1987).



MERWEGAS 8008280, 1-7-1980 kiel gelegd, 29-4-1981 te water gelaten, 19-6-1981 opgeleverd als MERWEGAS door B.V. Scheepswerven Gebr. van Diepen, Waterhuizen (1018) aan C.V. Zeereiderij Merwegas, Rotterdam, in beheer bij Sloman Neptun Schiffahrts-A.G. 1988 in beheer bij Sloman Neptun Schiffahrts-A.G. 4-1991 overgedragen aan Merwegas Shipping Company N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Sloman Neptun Schiffahrts-A.G. 7-2006 en-bloc met LINGEGAS verkocht aan Enalia Maritime S.A., Athene, 19-10-2006 (e) ingebracht bij Marine Blue Shipholding Ltd., Panama, in beheer bij Eurasia International G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, Duitsland, 10-10-2007 (GL) herdoopt ATHENS GAS. 14-11-2007 (e) in beheer bij Schulte BSM SDC1. 6-2-2009 (e) in beheer bij Enalia Maritime S.A. 11-2011 tijdens een reis naar Bahamas is de machine uitgevallen en naar Kingston, Jamaica gesleept, 27-11-2011 gearriveerd te Kingston, Jamaica. 12-2011 (e) verkocht aan Oceanic Fortune Inc., Comoros, in beheer bij Global Oceanic Chartering S.A., Piraeus, herdoopt OCEANIC POWER. 9-1-2012 door de Maritime Authority of Jamaica aan de ketting laten liggen vanwege uitstaande schulden. 2-2012 de bemanning overwoog het schip aan de ketting te laten liggen wegens uitstaande gages enz., door lokale agenten voorzien van voedsel en water.





1-3-2012 tijdens een reis van Kingston, Jamaica naar New Orleans achter de sleepboot NORTH (9380647, Avra Towage B.V., Curaçao, 259 BRT, 2.000 EPK, 1.472 kW), tijdens slecht weer losgebroken, 1-3-2012 om 04:45 uur gestand op een rif op 1,6 mijl van Lime Cay voor Kingston, Jamaica. (Foto MERWEGAS: Scheepsfotoruilbeurs, 19-6-2007, foto's OCEANIC POWER: Resolve Marine Group 4-3-2012).



m.t. ZARIA (2) 8715522 1990-1995 tankschip ELJA9
 Gebouwd 1989, B&W Skibsværft A/S, Kopenhagen (928)
 43.398 BRT 19.867 NRT 84.040 DWT
 228,63 (218,73) x 32,28 x 21,62 x 13,898 meter.
 12 tanks, 86.793 m³, 12 ladingpompen, totaal 10.320 ton/uur, 15,75 kn.
 10.901 EPK, 8.018 kW, 5 cyl, 2 tew, 700 x 2268, B&W 5L70MCE, Hyundai Engine & Machinery Co. Ltd., Ulsan.

23-1-1989 kiel gelegd, 26-5-1989 te water gelaten, 3-8-1989 opgeleverd als ZARIA aan Dansk Investeringsfond af 1 Juli 1976, Kopenhagen, ingebracht bij K/S Difko LXIII, Monrovia-Liberia, in beheer bij Shell Tankers B.V., Rotterdam en Nordan Tankers 3 Inc., Monrovia.

1993 in beheer bij Shell International Shipping Ltd. en Nordan Tankers 3 Inc., Monrovia.

1994 in beheer bij Naess Shipping (Holland) B.V., Torm A/S, Kopenhagen en Nordan Tankers 3 Inc., Monrovia, 17-8-1994 (m) herdoopt BURWAIN TORM.



1995 in beheer bij Tschudi & Eitzen International A/S, Kopenhagen en Torm A/S, Kopenhagen, vlag: Denemarken (DIS), roepsein OYB12, 8-12-1995 (m) herdoopt NORTHESEA DOWEL.

2001 in beheer bij Tschudi & Eitzen International A/S, Gentofte.

19-3-2001 vlag: Noorwegen (NIS), roepsein LAPS5. 2003 in beheer bij TESMA Danmark A/S.

15-3-2005 (e) verkocht aan Smooth Hound Shipping Inc., Marshall Islands, roepsein V7HS5, in beheer bij Prime Marine Management Inc., Athene, 21-3-2005 (m) herdoopt SMOOTH HOUND.

9-3-2012 (e) verkocht voor sloop naar Gadani Beach, 14-3-2012 gearriveerd te Singapore vanaf Port Said. (Foto ZARIA: TVDZ, 7-8-1989, 6e Pet., NORTHESEA DOWEL: TVDZ, 14-2-2003, 8e Pet., Offshoreput).



EEMSDIEP 9155987, 5-7-1996 kiel gelegd, 7-11-1996 te water gelaten, 20-1-1997 opgeleverd aan m.s. "Eemsdiep" C.V., Groningen, in beheer bij Feederlines B.V., 282 TEU, 3.199 BRT, 1.876 NRT, 4.680 DWT, 98,80 (92,50) x 13,80 x 7,40 x 5,740 meter, 3.181 EPK, 2.340 kW, 6 cyl, 4 tew, MaK 6M32, Krupp-M.a.K. Maschinenbau G.m.b.H., Kiel, roepsein PDXP. 11-07-2008 (e) verkocht aan Eemsdiep B.V. Groningen, in beheer bij Feederlines B.V.

2012 verkocht aan HS Katrin OÜ, Tallinn, vlag: Malta, roepsein 9HA3001, in beheer bij Hansa Ship Management OÜ, Tallinn, 2-3-2012 (GL) herdoopt KATRIN.

Patrouilleschip marine en FRISC's oefenen bij Velsen



VELSEN - Het nieuwste patrouilleschip van de Koninklijke Marine, Hr. Ms. HOLLAND trekt morgen vanaf Amsterdam door IJmuiden naar Engeland. Daarmee slaat de Marine een aantal vliegen in één klap: een proefvaart, een demonstratie van twee nieuwe FRISC's, een werkbezoek van de kroonprins en het vervoer van de antieke spiegelversiering van de ROYAL CHARLES.

De HOLLAND vertrekt morgen vanaf Amsterdam met aan boord enkele gasten, waaronder kroonprins Willem Alexander. Die brengt een werkbezoek aan De Koninklijke Marine.

Tussen zijkanaal A en C bij Velsen-Zuid demonstreert de marine met twee zogenaamde Fast Raiding, Interception and Special Forces Crafts (FRISC's). Deze 'opblaasboten' worden door special forces ingezet tegen onder meer piraterij, drugs- en mensensmokkel. De FRISC's kunnen een snelheid van 45 knopen, meer dan tachtig km/uur, bereiken.

Aan boord van de HOLLAND is ook de spiegelversiering van de ROYAL CHARLES. Dit Engelse schip werd in 1667 buitgemaakt door de Nederlandse vloot. Het schip werd gesloopt maar de spiegelversiering bleef bewaard. (Bron: noordhollandsdagblad.nl, Redacteur IJmuiden, 13 maart 12, foto: M. Coster, HOLLAND P840, 14-3-2012, bij de Noordersluis te IJmuiden met bestemming Amsterdam).

HOLLAND P840, patrouilleschip, 2-2-2010 gedoopt HOLLAND door H.M. Koningin Beatrix en officieel te water gelaten (uit de bouwloods gevaren). Bij de ceremonie was ook minister Eimert van Middelkoop van Defensie aanwezig. Het nieuwe patrouilleschip HOLLAND is donderdagochtend 12 mei 2011 in Scheveningen overgedragen aan de Defensie Materieel Organisatie (DMO). Met 4 handtekeningen droeg de directeur van scheepswerf Damen Schelde Naval Shipyard (DSNS) 'het schip van de toekomst' over. Het dagelijks beheer van het vaartuig is in handen van de Koninklijke Marine.





HAPPY RIVER 9139294, 5-1997 opgeleverd aan C.V. Scheepvaartonderneming Happy River, Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam, 10.990 BRT, 1050 TEU, 2 kranen van 400 ton SWL, 9.360 EPK, 6.885 kW, 9 cyl, 4 tew, 460 x 580, Wärtsilä 9R46, Wärtsilä diesel OY, Turku/Abo, 24-1-1997 roepsein PCAW, brandmerk 18979 Z R 1997. (Foto: M. Coster, 15-3-2010, t.h.v. Buitenhuizen vanaf Shipdock naar Stettin).



AZORESBOURG 9466051, 12-3-2012 onderweg naar Amsterdam. 30-12-2009 gedoopt AZORESBOURG door mevrouw He Minhua (echtgenote van de Chinese superintendent Ruan GuoLiang) en te water gelaten bij Hudong-Zhonghua Shipbuilding Co. Ltd. te Shanghai onder bouwnummer 1572A, 2-4-2010 opgeleverd aan Azoresborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., roepsein PBPB, 11.864 BRT, 17.300

DWT, 7.500 kW, Wärtsilä 6L46F, 17 kn., 3-4-2010 vertrokken op de eerste reis om te Phu My, Vietnam windmolens te laden voor de Verenigde Staten. (Foto: M. Coster).



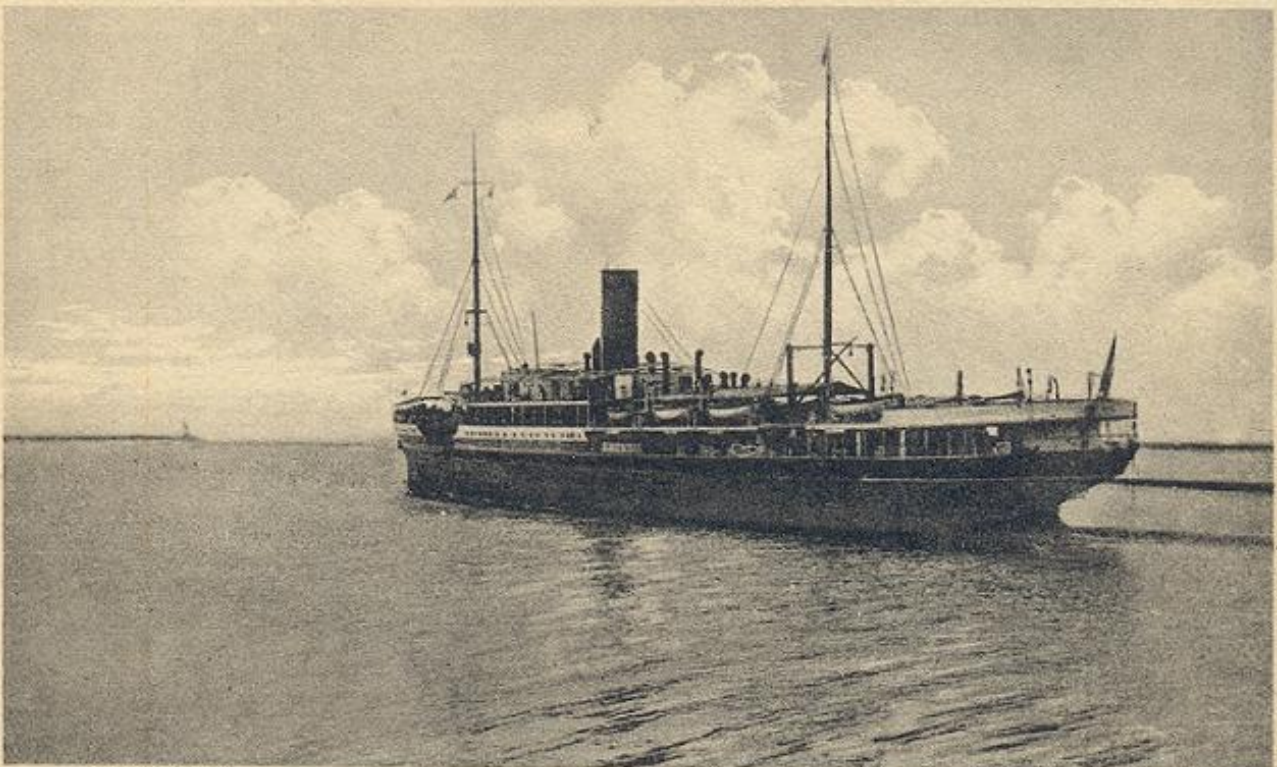
GREEN COOLER 8804543, 13-3-2012 naar de Haringhaven, Kotterkade, kwam uit Nouadhibou met vis van de H.171 CORNELIS VROLIJK om te lossen bij Vrolijk. 31-3-1989 te water gelaten, 15-6-1989 (werf) 20-3-1990 (e) opgeleverd Hollming Oy, Rauma (275) als ERIKSON COOLER aan Hol-Reefer I Ltd., Bahamas, in beheer bij Rederiaktiebolaget Gustaf Erikson, 5.084 BRT, 6.123 DWT, 107 TEU, 5.496 EPK, 4.043 kW, Wärtsilä, 16 kn. 1996 verkocht aan Nordic Cooler Ltd., Bahamas, in beheer bij Green Reefers ASA, herdoopt GREEN COOLER. 1999 vlag: Noorwegen. 2003 vlag: U.K. 2008 vlag: Bahamas. 29-10-2010 (e) verkocht aan Green Shipping AS, Bahamas, in beheer bij Green Management sp.z.o.o., Szczecin, Polen. (Foto: M. Coster).





KERGI 9005326, 1991 opgeleverd door Scheepswerf Lanser B.V., Sliedrecht (704) als ADMIRAAL aan Rederij Madora B.V., Lemmer, 4.059 BRT, 415 TEU, 1992 herdoopt SEA ADMIRAL, 1995 herdoopt ADMIRAAL, 1997 herdoopt MIR, 1998 verkocht aan Emil Nolde Shipping Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Beluga Shipping G.m.b.H., herdoopt EMIL NOLDE, 29-3-2005 (e) verkocht aan Kirke Shipping Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Estonian Shipping Co., Tallinn, 4-7-2005 (e) verkocht aan K/S Difko Vergi, vlag: Isle of Man, in beheer bij Estonian Shipping Co., Tallinn, 26-9-2005 (e) herdoopt VERGI, 2008 verkocht aan Pestige Cargo Maritime, Valletta-Malta, in beheer bij Cargohunters AS, Tallinn, 26-5-2008 (e) herdoopt KERGI. (foto: M. Coster, 12-3-2012, bestemd voor Beverwijk).

Groeten uit IJmuiden...



IJMUIDEN

Uitgaande Mailboot (de „Vondel“ v. d. Mij. Nederland)

s.s. VONDEL, 23-1-1907 te water gelaten, 2-7-1907 opgeleverd door Nederlandsche Scheepsbouw Mij., Amsterdam (72) als VONDEL aan N.V. Stoomvaart Mij. "Nederland", Amsterdam, 5.856 BRT, 6.085 DWT, 168 passagiers, 5.000 IPK, 4 cyl, Q.E.M., N.V. Nederlandsche Fabriek van Werktuigen & Spoorwagematerieel, Amsterdam, 14 kn.

15-4-1930 voor sloop verkocht aan N.V. Frank Rijdsdijk's Industrieële ondernemingen, Hendrik Ido Ambacht, 23-4-1930 gearriveerd te Hendrik Ido Ambacht om gesloopt te worden. (kaart: Uitg. P.F.C. Roelse, IJmuiden 4282).



FAIRPLAY-22



FAIRPLAY-22 9148764, 12-12-1996 kiel gelegd, 26-4-1997 te water gelaten, 4-1998 opgeleverd door Construcciones Navales Santodomingo S.A., Vigo (613) als FAIRPLAY-22 aan Fairplay Schleppdampfschiffs Reederei Richard Borchard G.m.b.H., Hamburg, vlag: Antigua & Barbuda, 4.500 EPK, 3.300 kW, 2004 ingebracht bij BBB Schlepp- und Hafendienst G.m.b.H., Antigua & Barbuda, in beheer bij Fairplay Towage B.V., Rotterdam voor Fairplay Schleppdampfschiffs Reederei Richard Borchard G.m.b.H., 5-2006 vlag: Duitsland, 10-2007 vlag: Antigua & Barbuda, 11-11-2010 tijdens het vastmaken aan de STENA BRITTANNICA gekapseisd, 3 opvarenden gered door andere schepen, 2 opvarenden zijn omgekomen, 12-11-2010 in de takels van de TAKLIFT 7, 12-11-2010 naar de Waalhaven gebracht, 14-11-2010 gelicht, 18-11-2010 naar een scheepswerf, 2011 verkocht aan Compagny Aigaion Marine Ltd., Griekenland, in beheer bij Maritime Consortium of Thessaloniki Inc. en Zouros Shipping Co. 6-5-2011 vertrokken achter de sleepboot COURBET uit de Eemhaven met bestemming Thessaloniki, Griekenland, gerepareerd te Tuzla, Turkije, 9-2011 herdoopt VAYA.

Snelheid speelde een cruciale rol bij kapseizen sleepboot

Hoge snelheden kunnen een risico vormen voor sleepboten bij het tot stand brengen van sleepverbindingen. Dat blijkt uit het rapport dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid vandaag (13 maart

2012) heeft gepubliceerd naar aanleiding van het kapseizen van de sleepboot Fairplay 22 in november 2010. Bij dit ongeluk zijn twee bemanningsleden om het leven gekomen. De Fairplay 22 kwam op de Nieuwe Waterweg in aanvaring met een Roll-on Roll-off passagiersschip en is gekapseisd. De relatief hoge snelheid waarmee op dat moment werd gevaren, heeft een cruciale rol gespeeld bij het ongeval.



Het onderzoek naar het kapseizen van de Fairplay 22 toont aan dat een hoge snelheid (in vaktermen 'snelheid door het water') tijdens het tot stand brengen van sleepverbindingen met zeeschepen risico's met zich brengt voor sleepboten. Hoe hoger de snelheid, hoe sterker de stromingspatronen van het water tussen en rond de schepen. Dit vergroot het risico op aanvaringen. Bovendien hebben de motoren van sleepboten meer restvermogen beschikbaar als er tijdens het tot stand brengen van de sleepverbinding langzamer wordt gevaren. Dit vergroot de mogelijkheden om uit een benarde situatie weg te komen. Het maken van een sleepverbinding is een manoeuvre waarbij de loods of kapitein van zeeschip en de kapitein van de sleepboot nauw samenwerken en goede afspraken moeten maken.

De Onderzoeksraad vraagt in het rapport extra aandacht voor de veiligheidsrisico's van hoge snelheden tijdens het tot stand brengen van sleepverbindingen. Rederij Fairplay moet bij voorkeur samen met de European Tugowners Association de risico's in kaart te brengen die zijn verbonden aan het varen dicht bij de boeg van een zeeschip. Daarbij moet expliciet aandacht worden besteed aan de snelheid waarmee door het water wordt gevaren tijdens sleepbootassistenties. De havenmeester van Rotterdam wordt aanbevolen een maximale snelheid door het water vast te stellen voor het veilig tot stand brengen van een sleepbootverbinding en daar strikt op toezien.

Kapseizen Fairplay 22



Op 11 november 2010 werd de Fairplay 22 tijdens onstuimig weer ingezet bij een sleepbootassistentie voor het afmeren van het Roll-on Roll-off passagiersschip Stena Britannica. Dit is een passagiersschip waar ook rollende lading zoals auto's, busjes of vrachtwagens aan en van boord gereden kan worden. De Fairplay 22 voer aan de voorzijde van het zeeschip om daar de sleeplijn aan te kunnen brengen. De snelheid was op dat moment relatief hoog. De Fairplay 22 kwam in aanvaring met

de Stena Britannica en kon niet meer op eigen kracht weggkomen. Daarop helde de sleepboot over bakboord en begon te kapseizen. Doordat de sleepboot niet aan de stabiliteitseisen voldeed en een aantal ventilatieopeningen niet was afgesloten, werd het kapseizen versneld.

Uit het onderzoek van de Raad blijkt dat de Fairplay 22 niet voldeed aan de stabiliteitseisen. De rederij heeft ook niet onderzocht of het nodig was de stabiliteit van haar sleepboten te verbeteren. Het veiligheidsmanagement van rederij Fairplay vertoonde tekortkomingen.



Zo was de procedure voor het waterdicht afsluiten van openingen in de praktijk niet uitvoerbaar. Voor het optimaal functioneren van de machinekamer was het noodzakelijk dat bepaalde ventilatieopeningen niet werden afgesloten, terwijl die openingen bij het uitvoeren van sleepbootassistenties wel een risico vormden. De openstaande ventilatieopeningen hebben bij het ongeval het kapseizen van de sleepboot versneld doordat er water naar binnen kon stromen.



Tijdens het onderzoek van de Onderzoeksraad, deed zich op 13 januari 2011 een vergelijkbaar voorval voor met de sleepboot Smit Polen, die tijdens het leggen van een sleepverbinding in contact kwam met het zeeschip (MAERSK NIJMEGEN) en omver werd geduwd. Anders dan bij de Fairplay 22 kon de Smit Polen zich na korte tijd weer op eigen kracht oprichten.



De Onderzoeksraad beveelt rederij Stena aan maatregelen te nemen om de risico's bij het maken van sleepverbindingen te beheersen. Bovendien moet Stena de veiligheidscriteria zoveel mogelijk vastleggen in de overeenkomsten met sleepbootrederijen.

De minister van Infrastructuur en Milieu dient na te gaan welke mogelijkheden er zijn om de opleiding tot sleepbootkapitein verplicht te stellen voor alle kapiteins die actief zijn op Nederlandse sleepboten en op sleepboten in Nederlandse havens. Op dit moment is een dergelijke opleiding alleen verplicht voor kapiteins van sleepboten met een zeer groot vermogen. De minister moet ook onderzoeken of bij nieuw te bouwen sleepboten een zogeheten Voyage Data Recorder verplicht gesteld kan worden.





De Onderzoeksraad heeft naar aanleiding van het ongeval met de Fairplay 22 onderzoek gedaan naar de stabiliteit van het zusterschip Fairplay 23. Dit heeft geleid tot een tussentijdse aanbeveling aan rederij Fairplay op 29 juni 2011. De Raad heeft daarbij aanbevolen de stabiliteit van de zusterschepen van de Fairplay 23 vast te stellen.

Startdatum onderzoek 11 november 2010. Einddatum onderzoek 13 maart 2012. Type onderzoek Volledig. Status onderzoek Afgerond. Bron: Persbericht Den Haag, 13 maart 2012, Onderzoeksraad voor Veiligheid. www.onderzoeksraad.nl/index.php/onderzoeken/sleepboot-omgeslagen-hoek-van-holland-11-november-2010/#rapporten (Foto's: Scheepsfotoruilbeurs, FAIRPLAY-22, EP, 8-10-2009, FAIRPLAY-22 kop-kop vast op de COPENHAGEN EXPRESS, 28-1-2008, berging met TAKLIFT 7 op de Nieuwe Waterweg, 12-11-2010, berging in de Waalhaven, 16-11-2010, SMIT POLEN, 15-1-2011 en 16-2-2011, Maassluis, STENA BRITANNICA, 18-5-2007, Hoek van Holland, Stena steiger).

Baggertak Boskalis minder rendabel

PAPENDRECHT (AFN) - do 15 maart 2012, 07:26. Boskalis heeft vorig jaar minder verdiend met de baggeractiviteiten dan in 2010. De onderdelen van het anderhalf jaar geleden overgenomen Smit Internationale leverden wel meer op. Dat bleek uit de jaarcijfers die de baggeraar en maritiem dienstverlener donderdag bekendmaakte.

De nettowinst daalde, in wat Boskalis als een overgangsjaar bestempelde, van 310,5 miljoen euro in 2010 tot 254 miljoen euro. Daarbij moet worden aangetekend dat de winst over 2010 een bijzondere bate bevat



van 33,6 miljoen euro. De omzet steeg met 5 procent tot 2,8 miljard euro, een record volgens Boskalis. Het bedrijf schrijft de omzetgroei volledig toe aan de overname van Smit.

“Door de toegenomen onzekerheid in de internationale markten blijven klanten twifelen over wel of niet investeren. Dat zet zowel de marge als de bezettingsgraad onder druk”, aldus het concern. Als gevolg daarvan daalde de operationele winst (ebit) van 402 miljoen euro tot 354 miljoen euro.

Hoppers en cutters

De grootste schepen in de baggervloot zijn zogeheten hoppers en cutters. Boskalis wist de bezettingsgraad van die vaartuigen in de tweede helft van 2011 enigszins op te vijzelen na een “zwakke” eerste helft van het jaar. De hoppers waren uiteindelijk 39 weken onder de pannen, tegen 43 weken in 2010. Bij de cutters viel de bezettingsgraad terug van 27 weken in 2010 naar 19 weken vorig jaar.

Boskalis verwacht de nettowinst in 2011 dit jaar niet te kunnen evenaren. Het bedrijf denkt dat de marktomstandigheden moeilijk blijven, maar is wat positiever over de middellange termijn.

Gemengd beeld

“Het is een gemengd beeld”, aldus bestuursvoorzitter Peter Berdowski. “Aan de ene kant zien we, vooral in Europa, aanhoudende twijfel over investeringen bij overheden. Anderzijds zijn we positief gestemd over de marktontwikkelingen in Zuid-Amerika, West-Afrika, Australië en Azië en over de offshoremarkt in het bijzonder.” Berdowski verwacht dat er volgend jaar veel offshoreklussen op de markt komen.

Boskalis had aan het eind van 2011 voor bijna 3,5 miljard euro aan opdrachten in de boeken staan in vergelijking met 3,2 miljard euro eind 2010. (Bron: De Telegraaf, foto QUEEN OF THE NETHERLANDS: Boskalis).

Boskalis boekt recordomzet over 2011

Koninklijke Boskalis Westminster N.V. (Boskalis) heeft over 2011 een recordomzet behaald van EUR 2,8 miljard (2010: EUR 2,7 miljard).

De nettowinst nam af tot EUR 254 miljoen (2010: EUR 311 miljoen), waarbij in het resultaat in 2010 bijzondere baten ter hoogte van EUR 33,6 miljoen voor belasting waren opgenomen. Ondanks de lagere nettowinst is Boskalis voornemens het dividend gelijk te houden op EUR 1,24 per aandeel.

Door de toegenomen onzekerheden op de internationale markten duurt de terughoudendheid met betrekking tot investeringsbeslissingen door opdrachtgevers voort. Dit heeft geresulteerd in druk op



marges en bezetting van materieel. Hierdoor is de EBITDA afgenomen tot EUR 591 miljoen (2010: EUR 622 miljoen) en het bedrijfsresultaat (EBIT) tot EUR 354 miljoen (2010: EUR 402 miljoen). Bij de kernactiviteit Baggeren & Grondverzet werd het lagere resultaat positief beïnvloed door de financiële afwikkeling van reeds opgeleverde projecten. De overige activiteiten realiseerden een stabiel of licht hoger bedrijfsresultaat, ten dele door de volledige consolidatie van SMIT.

De omvang van de orderportefeuille vertoonde een stijging en bedroeg per jaareinde EUR 3.489 miljoen

(ultimo 2010: EUR 3.248 miljoen). In vergelijking met de orderportefeuille van medio 2011 en gecorrigeerd voor (de)consolidatie-effecten was het orderboek per jaareinde licht hoger.

“We kijken terug op een turbulent jaar, met aanhoudende druk op marges en volume. Het kost meer inspanning om de schepen bezet te houden en er wordt scherper ingeschreven op nieuwe werken.

Ondanks de uitdagende marktomstandigheden hebben we het jaar wederom sterk afgesloten. We hebben een recordomzet geboekt en een prima resultaat behaald. Hierbij zijn we geholpen door de kwaliteit van de orderportefeuille en door de gunstige afwikkeling van werken.

Daarenboven hebben we belangrijke stappen kunnen zetten in het versterken en uitbouwen van het bedrijf binnen de kaders van ons strategisch plan. De SMIT Terminals activiteiten zijn samengevoegd met Lamnalco, waarmee een wereldmarktleider op het gebied van Terminal Services is gecreëerd. Eind van het jaar hebben we de overname van MNO Vervat afgerond, waarmee we onze nationale en internationale positie in de inframarkt fors hebben versterkt. En in het wereldwijde consolidatieproces dat wij nastreven met de havensleepdiensten hebben wij belangrijke stappen gezet door de overname van Rebras in Brazilië en met de intentieovereenkomst die wij hebben bereikt met SAAM over het samenvoegen van onze Latijns-Amerikaanse sleepactiviteiten.



Naar verwachting zullen de marktomstandigheden voor 2012 uitdagend blijven. De middellange termijn laat een gemengd beeld zien in de markten waarop wij actief zijn. Enerzijds zien we, met name in Europa, voortdurende reserve bij overheden om te investeren. Anderzijds zijn we positief over de marktontwikkelingen in Zuid-Amerika, West-Afrika en Australazië. In het bijzonder zijn wij positief gestemd over de offshore-markt, waar we veel werk verwachten vanaf 2013. Hiervan kunnen wij profiteren door de verbrede marktpositionering met activiteiten als Terminals, Transport, Heavy Lift en Subsea". Peter Berdowski, CEO Boskalis.



Marktontwikkelingen

De markten waarop Boskalis actief is worden voor de lange termijn gedreven door groei van de wereldhandel, energieconsumptie, wereldbevolking en de gevolgen van klimaatverandering. Voor de korte termijn is sprake van een stagnatie in de vraag en van een toestroom aan nieuwe productiecapaciteit in een aantal van onze markten. Dit vertaalt zich in druk op volume en marges. Wel zien wij in meerdere

regio's in de wereld en in verschillende marktsegmenten klanten die volop initiatieven ontwikkelen voor nieuwe, en veelal ook omvangrijke maritieme infrastructuurprojecten. Dit geldt in het bijzonder voor energie- en grondstoffengerelateerde projecten in Zuid-Amerika, West-Afrika en Australazië.

De marktontwikkelingen in de offshore-markt zijn van belang voor een substantieel deel van onze business. In het verlengde van de vraag naar en de aanleg van nieuwe olie- en LNG import- en exportterminals, wordt een groei van de terminalactiviteiten (Smit Lamnalco) voorzien. Verder zijn de ontwikkelingen bij Transport, Heavy Lift en Subsea voor een groot deel afhankelijk van het aantrekken van de vraag vanuit de energiemarkten, in het bijzonder die van de offshore-markt in Noordwest-Europa, Brazilië en Zuidoost-Azië. Wij zijn positief gestemd over de ontwikkelingen in de offshore-markt op de middellange termijn.

Vooruitzichten



De financiële positie van Boskalis is zeer solide. Voor de periode 2012-13 wordt rekening gehouden met een totaal investeringsbedrag van EUR 600-700 miljoen. Naar verwachting kunnen de investeringen uit de eigen kasstroom worden betaald.

In het licht van de huidige marktomstandigheden voorzien we ook voor 2012 een remmend effect op de positieve trends die ten grondslag liggen aan onze strategie. Deze situatie gecombineerd met het projectmatige karakter van een significant deel van onze activiteiten stelt ons op dit moment niet in staat een kwantitatieve verwachting van het jaarresultaat 2012 af te geven. Wel gaan wij er vanuit dat wij het jaarresultaat van 2011 niet zullen evenaren. Op basis van de huidige inzichten zal het marktbeeld in 2012 niet ingrijpend wijzigen ten opzichte van 2011, maar de vooruitzichten op de middellange termijn zijn positiever.

Dividendbeleid en -voorstel

Uitgangspunt voor het dividendbeleid van Boskalis is het beschikbaar stellen van 40% tot 50% van de nettowinst uit gewone bedrijfsvoering als dividend. Binnen dit uitgangspunt streeft Boskalis voor de langere termijn naar een stabiele ontwikkeling van het dividend. Bij de keuze voor de vorm van het dividend (in contanten en/of geheel of gedeeltelijk in aandelen) wordt rekening gehouden met de gewenste balansverhoudingen en de belangen en wensen van de aandeelhouders.

In dat kader zal aan de op 10 mei 2012 te houden Algemene Vergadering van Aandeelhouders worden voorgesteld om het dividend gelijk te houden aan dat over 2010 en een dividend uit te keren van EUR 1,24 per aandeel in de vorm van gewone aandelen, tenzij een aandeelhouder het verkiest een uitkering in contanten te willen ontvangen. Het dividend zal vanaf 6 juni 2012 betaalbaar zijn. (Bron: Boskalis, foto sleepopperzuiger PRINS DER NEDERLANDEN: Boskalis, WILLEM VAN ORANJE 9449065: K. Goudriaan, 9-3-2010 IHC Kinderdijk, LAMNALCO RAVEN: HK/TVDZ, GATEWAY: H. de Winde, 21-5-2010).

Eerste hybride sleepboot in Rotterdam

Kotug heeft de dieseldirecte voortstuwning van de Rotortug RT ADRIAAN (32,00 x 12,01 meter, 463 BRT, 7.200 PK) omgebouwd naar een hybride voortstuwingsinstallatie. De in 2010 gebouwde sleper kan

dieseldirect, dieselektrisch of volledig op stroom uit een groot pakket lithium-ion accu's varen. Het is de eerste hybride sleepboot in Europa.



Kotug steekt daarmee branchegenoot Smit de loef af. Die won eind 2009 de KVNR Shipping Award met het E3-tug onderzoeksplan naar de haalbaarheid en voordelen van hybride havenslepers. 'Kotug deed in de zomer van 2009 al een haalbaarheidsonderzoek', reageert Daan Merkelbach, manager QHSE & Nautical van Kotug International. 'Daaruit bleek dat de motoren van onze havenslepers 60% van de tijd minder dan 30% werden belast en maar 2% van de tijd volledig worden belast. Daarop besloten wij een hybride systeem te bouwen.'

Grote brandstofbesparing op brandstof, aanzienlijk lagere emissie.



De ombouw van de RT ADRIAAN vereiste flinke aanpassingen. 'Het ging om een "major conversion". De hoofdmotoren hoefden niet te worden verplaatst, maar een aantal waterdichte schotten wel.' Daarnaast moest in het voorschip plaats worden gemaakt voor de lithium-ion accu's.'

Bij de conversie zijn tussen de drie Caterpillar 3512 HD hoofdmotoren en de drie Z-drives van Schottel (twee voor, één achter), elektromotoren geplaatst. Tijdens het varen naar of van een sleep, kunnen de dieselmotoren worden afgekoppeld en stilgezet. 'Wanneer de boot op tijd wordt opgeroepen kunnen we volledig op de elektromotoren varen. Alleen wanneer er echt haast bij is gaan de hoofdmotoren

bij', zegt Merkelbach. Op de drie elektromotoren haalt de RT ADRIAAN een snelheid van 8 knopen. De elektromotoren worden dan aangedreven door boordgeneratoren en/of het accupakket. Tijdens sleepwerkzaamheden staan de hoofdmotoren altijd aan en draaien de elektromotoren onbekrachtigd mee. Wanneer de hoofdmotoren niet volledig worden belast veranderen de elektromotoren in generatoren en leveren stroom aan het boordnet en voor het opladen van de lithium-ion accu's. 'Bij lage belasting gebruik je het restvermogen van de dieselmotoren om de accu's op te laden, wat weer bijdraagt aan een schone en efficiëntere verbranding. (Bron: De Schuttevaer, door Hans Heynen, 15 maart 2012, foto: Scheepsfotoruilbeurs, 4-7-2011, na ombouw: N.T.)

een kaartje.....



Vier doden en twee gewonden Met benzine geladen tanker in lichterlaaie Gevolg van aanvaring bij Hoek van Holland

Nieuwsblad van het Noorden, maandag 9 juni 1958, van onze Rotterdamse correspondent

Zaterdagmiddag omstreeks twee uur zijn op de Nieuwe Waterweg bij Hoek van Holland de Noorse tanker ARTEMIS van de rederij Jørgen Bang te Kristiansand en het Noorse m.s. LUKSEFJELL van de Fjell-Line uit Oslo met elkaar in botsing gekomen. Tengevolge van deze aanvaring geraakte de ARTEMIS in brand, waarbij vier opvarenden van dit schip om het leven zijn gekomen, terwijl twee gewonden in een ziekenhuis moesten worden opgenomen. Een van hen kon dit gisteravond weer verlaten.

Benzine in brand

De ARTEMIS was van Pernis vertrokken met een lading van ongeveer 15.000 ton benzine op weg naar Donger bij Bordeaux. De brandstof, die was bestemd voor het Amerikaanse leger zou de plaats van bestemming echter niet bereiken. Hofmeester Johansen had kapitein Gouslaa op de brug juist een kopje koffie gebracht, toen ter hoogte van de seinpost loods Dirk de Vries uit Vlaardingen het binnenkomende schip LUKSEFJELL plotseling een vreemde manoeuvre zag maken. Voordat men eigenlijk wist wat er gebeurde, had de steven van de LUKSEFJELL zich aan bakboordzijde in de ARTEMIS geboord. Er ontstond een groot gat, waarbij de door de wrijving ontstane vonken de uitstromende benzine in brand zetten.

In paniek over boord

Velen van de 43 opvarenden, alsmede loods De Vries, sprongen in paniek over boord. In een oogwenk was een groot gedeelte van het voorschip in vlammen gehuld. De tanker had zón klap gekregen, dat het schip een heel stuk was gedraaid. De kapitein, hoewel gewond, liet ogenblikkelijk het kopanker uitgooien en daarop draaide de ARTEMIS een halve slag, door welke manoeuvre de Noor aan de zogenaamde steensteiger kwam te liggen.

De kapitein van de LUKSEFJELL, welk schip uit zijn roer was gelopen, slaagde erin los te komen van de ARTEMIS, voordat het vuur zich vast op zijn boot had genesteld. De passerende kustvaarder HEILOO, kon ruim twintig leden van de bemanning van de ARTEMIS overnemen en aan land zetten. De reddingboot PRESIDENT JAN LEIS voer uit en de bemanning daarvan slaagde er in tenminste zes van de in het water gesprongen opvarenden van de tanker te redden. Verschillende drenkelingen konden van de wal af gered worden.



Slapende matroos merkte niets

Enorme zwarte rookwolken kolkten uit het brandende schip omhoog. Het was een angstaanjagend schouwspel om te zien, hoe de brandende olie op het water de tanker steeds meer insloot. Een matroos, die wacht had gehad en in het achterschip lag te slapen, had niets van de aanvaring gemerkt en werd pas wakker bij de komst van de brandweer. De 44-jarige hofmeester Johansen is in een Haags ziekenhuis aan zijn zware brandwonden over het gehele lichaam overleden. De 58-jarige kapitein Gunner Gouslaa liep brandwonden aan gezicht en handen op en is evenals de tweede stuurman Salverson in een ziekenhuis te Den Haag opgenomen. Hun toestand is zeer bevredigend. Salverson kon gisteravond het ziekenhuis weer verlaten. Drie jeugdige schepelingen, resp. 16, 18 en 20 jaar oud, zijn naar men aanneemt over boord gesprongen en in de golven omgekomen. Zij worden vermist en alle pogingen hen te vinden hadden geen resultaat.

Moeilijke blussing

Toen deze scheepsbrand bij de Rotterdamse brandweer bekend werd spoedden zich talrijke brandweerwagens over de smalle dijk naar Hoek van Holland. Reeds op een afstand van vele kilometers waren de huizenhoge rookwolken te zien. Niet minder dan dertig waterstralen kletterden op de vlammen neer. Ook op de blusboten werden waterkanonnen in stelling gebracht, die een dichte massa schuim op het schip deden neerdalen. Ook van de wal af werd met schuim gewerkt, maar het vuur trok zich van dat alles niets aan. Loeiend sprongen de vlammen over naar het middenschip en langzaam vrat 't vuur door naar het achterschip, waar de verblijven zijn. En uit het gat aan bakboord gutste onverminderd de benzine.

Vier sleepboten hielden de tanker tegen de wal aan, want die kon het op zijn anker niet houden. In de loop van de avond verminderde de brand op het voor- en middenschip aanzienlijk om des te feller op het achterschip, in de verblijven enz. op te laaien. Het water rond het schip was een meer van benzine, een uiterst gevaarlijke situatie dus. Er behoefde maar een vonkje op te vallen of de brand zou weer in volle hevigheid oplaaien.

De strijd gewonnen

Tegen middernacht was de gehele opbouw op het achterschip van de ARTEMIS één grote vlammenzee en het zou eerst drie uur in de nacht moeten worden voordat de zwoegende brandweelieden en de mannen van de particuliere pompboten het vuur hadden overwonnen. Na langdurige besprekingen werd besloten de ARTEMIS naar Rotterdam te slepen. Zeven sleepboten maakten zondagmorgen vroeg vast. Voorzichtig werd de gedeeltelijk met benzine en gedeeltelijk met bluswater gevulde tanker de rivier opgesleept om ter hoogte van de Rotterdamse Droogdok Maatschappij, te worden gemeerd. Daar zal net schip worden leeggepompt en dan zal het, zoals de zaken thans staan, worden hersteld.



Strijd tegen het vuur om de ARTEMIS - 24 uur spanning
zaterdag 7 juni 1958

14:05 uur, aanvaring ARTEMIS met de LUKSEFJELL. Steekvlam uit voorschip ARTEMIS. Brand in bakboordstank 1.

14:20 uur, sleepboten MAAS en GARM bij ARTEMIS, waar PRESIDENT JAN LELS en HEILOO opvarenden redden.

14:25 uur, Smit/Tak begint met blussingswerk.

14:45 uur, brandweer uit Hoek van Holland versterkt blusploegen. Begin van brand ontdekt in accommodatie in het schip.

15:00 uur, Smit/Tak concentreert al haar blusmateriaal op bakboordstank 1, het gevaarlijkste punt.

15:30 uur, Rotterdamse brandweer aan boord. SNIP met Smit's bedrijfsbrandweer bestrijdt brand bij aanvaringsgat.

16:00 uur, MAAS maakt achter vast om zwaaien ARTEMIS voor de vloed te voorkomen.

17:00 uur brandweer teruggetrokken vanwege ontploffingsgevaar. Smit/Tak-ploeg alleen aan boord aan de slag. Brandweer begint bestrijding van de wal af.

17:45 uur, alle hens weer aan boord. Smit/Tak-ploeg heeft brand in lading tot tank 1 kunnen beperken. Brand in achterschip is verergerd en wordt weer aangepakt.

18:30 uur, ankers van achterschip door Tak uitgebracht.

19:00 uur brand bij aanvaringsgat geblust.

zondag 8 juni 1958

01:30 brand geheel bedwongen.

04:00 uur, ARTEMIS met hoogwater weer vlot, door onze zee- en havensleepboten vastgehouden en tegen de wal gedrukt.

06:00 uur, gat en spleten aan bakboordzijde voorlopig gedicht.

09:00 uur, vertrek van Hoek van Holland naar boei c4 op de Waterweg.

14:00 ARTEMIS veilig gemeerd.

(Bron: De Sleptros, juni 1958, de tijden zijn circa).

HEILOO 5145532, 23-7-1931 te water gelaten, 5-10-1931 opgeleverd door N.V. Scheepswerf "Foxhol", H.J.J. Muller & J.G. Broërken, Foxhol (38) als NOORD-STAD aan Willem Schuitema, Groningen, in beheer bij N.V. E. Wagenborg's Scheepvaart- & Expeditiebedrijf, Delfzijl, roepsein PGIG, brandmerk1509 Z GRON 1931, 275 BRT, 180 NRT, 360 DWT, 195 EPK, Humboldt-Deutz Motoren A.G., Keulen-Deutz, 9 kn. 1936 in beheer bij Freight Express Ltd., Londen. 1939 in beheer bij N.V. "Carebeka", Groningen.



16-5-1940 overgenomen door de Netherlands Shipping & Trading Committee, Londen. 29-5-1940 in timecharter bij Ministry of Shipping, Londen.

1944 nam als pompboot deel aan de Operatie "Neptune" (Invasie van Normandië).

1-6-1945 terug gegeven aan Willem Schuitema, Groningen. 16-12-1949 op naam van Maria Schuitema-Dories, Groningen, in beheer bij N.V. "Carebeka", Groningen. 25-7-1951 verkocht aan Paulus Johannes Lubbers & Johan Wiegman, Rotterdam, in beheer bij Firma J.J. Onnes, Cargadoors-, Scheepvaart- en Bevrachtingbedrijf, Groningen, roepsein PGMK, herdoopt OLIVE. 4-5-1954 verkocht aan Rederij "Heiloo", Sas van Gent, in beheer bij Firma J.J. Onnes, Cargadoors-, Scheepvaart- en Bevrachtingbedrijf, Groningen, roepsein PEPP, herdoopt HEILOO.

9-6-1964 verkocht aan I/S Mellem, Marstal-Denemarken, in beheer bij H. Hermansen, Marstal, herdoopt CHARLES.

1969 verkocht aan I/S Lindemann & Hermansen, Marstal-Denemarken, in beheer bij H. Hermansen, Marstal, herdoopt JESPER.

1971 nieuwe hoofdmotor, 195 EPK, Alpha NE-63.

1974 verkocht aan Walter Hansen P/R, Marstal-Denemarken, in beheer bij H. Hermansen, Marstal.

1977 verkocht aan Poul Erik Jensen P/R, Århus-Denemarken, herdoopt HELENE JENSEN.

11-3-1980 tijdens een reis in ballast van Haugesund naar Svelgen bij slecht weer gestrand bij Stord ter hoogte van Rubbestadneset, Noorwegen, 13-3-1980 gezonken, 3-1980 tijdens de berging in tweeën gebroken, 7-1980 constructive total-loss verklaard. (kaarten: NN/N.V. Gebr. Spanjersberg, Hoek van Holland, de brandende Noorse tanker "Artemis" 7 juni 1958. Foto HEILOO: Marhistada).

Groninger kapitein door Noorwegen onderscheiden

ROTTERDAM (ANF) — In het Scandinavische zeemanshuis te Rotterdam heeft kapitein Harmen Heida uit Groningen, gezagvoerder van het kustvaartuig „Heiloo", gistermiddag uit handen van de Noorse consul-generaal te Rotterdam, Knut Orre, de versierselen ontvangen van ridder in de orde van St. Olav. Deze onderscheiding was hem door de koning van Noorwegen verleend, omdat hij op 7 juni 1958 in Hoek van Holland twintig opvarenden van het als een fakkel in brand staande Noorse tankschip „Artemis" had gered. De „Artemis", die met zeer brandbare lading van Frankrijk kwam, was nabij de pieren van Hoek van Holland in aanvaring gekomen met het uit zijn roer gelopen ms „Luksefjell". Door de botsing geraakte het tankschip in brand. De „Heiloo" schoot meteen te hulp. Van de opvarenden van het tankschip kwamen toen drie Noren en een Deen om het leven. De overige bemanningsleden werden op andere wijze gered.

„U riskeerde uw leven en uw schip om de bemanning van het tankschip te redden", sprak de consul-generaal. De onderscheiding brengt de dank van Noorwegen tot uiting, zo zette hij verder uiteen. „Zonder aarzeling hebt u gevolg gegeven aan de ongeschreven wetten van de zee". Daarna spelde hij kapitein Heida, die door zijn vrouw was vergezeld de onderscheiding op zijn uniform, dat reeds gesierd was met de „Medal fo Freedom", het Kruis van Verdienste en het Oorlogsherinneringskruis. Dit wegens de verdiensten van de kapitein in de laatste oorlog. (Bron: FRIESE KOERIER, VRIJDAG 12 FEBRUARI 1960).



m.t. ARTEMIS 5025483, 5-1-1956 opgeleverd Kockums, Malmö (379) als ARTEMIS aan A/S Athene, Kristiansand-Noorwegen, in beheer bij J. Bang, 10.945 BRT, 16.330 DWT, 22.823 m³, 6.300 EPK, 4.700 kW, de werf, 14 kn. 7-6-1958 bij Hoek van Holland in aanvaring gekomen met m.s. LUKSEFJELL en uitgebrand, 4 opvarenden kwamen daarbij om het leven, 8-6-1958 afgemeerd op de boeien t.h.v. Schiedam, gerepareerd. 4-6-1969 herdoopt STOLT ARTEMIS. 6-1972 verkocht aan A/S Facto, Noorwegen, in beheer bij Jacob Stolt-Nielsen Rederi A/S. 10-1972 verkocht aan Ithaca Shipping Inc., Liberia, in beheer bij Amership Agency Inc., New York, herdoopt STOLT ARGO. 8-10-1976 tijdens een reis van Puerto Rico naar Freeport TX. ontstond bij Cuba brand in de machinekamer, aan de grond in positie 23.08 NB. en 80.12 WL., 1977 wrak via Paul Christensen, Nakskov verkocht voor sloop, 1977 herdoopt TOLT voor de reis naar de sloop, 23-8-1977 gearriveerd te Brownsville, Texas achter de sleepboot DOLPHIN X (bouwjaar 1956, 597 BRT) om gesloopt te worden door Brownsville Steel.



LUKSEFJELL 5214448, 5-1952 opgeleverd door Fredriksstad Mek. Verks. A/S, Fredrikstad (339) als LUKSEFJELL aan A/S Luksefjell, Oslo-Noorwegen, in beheer bij Olsen & Ugelstad, 2.033 BRT, 1.096 NRT, 2.750 DWT, 1.500 EPK, AB Götaverken, Gothenborg. 7-6-1958 bij Hoek van Holland in aanvaring gekomen met m.t. ARTEMIS, de tanker vatte vlam en brandde uit, 4 opvarenden kwamen daarbij om het leven. 1965 verkocht aan Seaways Co. Inc., Piraeus-Griekenland, in beheer bij Soc. de Gestion Evge, herdoopt AKROTIRI. 1-2-1970 ten anker op de ankerplaats van Constanza een explosie in de machinekamer opgelopen gevolgd door brand, 4-2-1970 brand onder controle gekregen, 28-4-1970 verkocht voor sloop aan Navrom, 1970 gesloopt.

Rolldock schrapt orders in India en gaat verder met Duitse FSG-werf



Zware-ladingrederij RollDock Shipping heeft bij het Duitse Flensburger Schiffbau Gesellschaft (FSG) een order geplaatst voor de bouw van twee zware-ladingvaartuigen. Het eerder overeengekomen nieuwbouwprogramma met de werf Larsen & Toubro in het Indiase Hazira wordt geschrapt.

De reden dat RollDock onverwachts voor de werf in Flensburg kiest is de levertijd. De rederij wil zeker zijn dat de twee heavylifters in 2014 op tijd worden opgeleverd. Die zekerheid kon de Indiase werf niet bieden. RollDock zou in India zes zware-ladingvaartuigen laten bouwen en had daarnaast nog opties voor twee andere. Maar de werf bleek steeds de vastgelegde opleverdata niet te halen. Dit tot grote ergernis van de rederij uit Capelle aan den IJssel.

Van de nieuwbouwsérie zijn intussen de Rolldock Sun en Rolldock Sea opgeleverd. De Rolldock Sky staat nog half afgebouwd op de blokken, maar ligt ver achter op schema.

RollDock heeft de bouw van de overige schepen van de serie intussen geschrapt. Momenteel wordt zelfs overlegd of nummer drie nog wel zal worden afgebouwd en afgenomen. 'Wij gaan hiervoor de komende weken op zoek naar een uitweg', zegt de woordvoerder van de rederij. 'Door nu met de Duitse FSG-werf in zee te gaan, weten we zeker dat onze schepen op tijd worden opgeleverd.'

Laadmethoden



Het duo dat bij FSG van stapel zal lopen, wordt 151,50 meter lang en krijgt twee 350-tons kranen die in tandem lasten tot 700 ton kunnen tillen. Vrijvarend kan een snelheid van 16 knopen worden gehaald. De 8000 ton metende vaartuigen hebben drie modes voor het laden en lossen van zware lading. Dit kan via het achterschip met de float-on/float-off-methode of de roll-on/roll-off-methode en met de behulp van beide boordkranen met de lift-on/lift-off-methode.

FSG is gespecialiseerd in onder meer de bouw van RoRo- en ConRo-schepen. De werf moet de beide heavylifters voor RollDock in de eerste helft van 2014 opleveren.

(Bron: Schuttevaer / P. Schaap, foto ROLLDOCK SUN: K. Goudriaan, 14-8-2010, Nieuwe Maas, ROLLDOCK SEA: RollDock.com).

Groot transport binnenvaartschepen op weg naar Rotterdam



In de Rotterdamse haven komt aanstaande dinsdag (20-3-2012) een transportschip aan met achttien casco's van binnenvaartschepen erop. Het gaat om de BLUE MARLIN van rederij Dockwise. Dit schip komt zelden in Rotterdam.

De casco's zijn in China gebouwd en zijn bestemd voor scheepswerf VeKa uit Werkendam. Vorige maand zijn ze op de Yang-Tze rivier bij Nantong op de BLUE MARLIN geladen. Naast de achttien binnenvaartcasco's zijn er ook drie ponton's aan boord. De casco's worden na aankomst van de BLUE MARLIN afgehaald, waarna ze naar Mammoet in Schiedam gaan. Daar worden ze van elkaar losgehaald en op verschillende werven van VeKa in Nederland afgebouwd. De BLUE MARLIN wordt dinsdag aan het begin van de middag bij Hoek van Holland verwacht. (Bron: RTV Rijnmond, foto: Scheepsfotoruilbeurs, 2001).



KESTREL 9483657 met de geladen ponton BOABARGE 21, 07:15 uuretrokken van de Wilhelminahaven, Schiedam naar zee met assistentie van de THAMESBANK.



KESTREL 9483657, 18-4-2008 opgeleverd als IWAKI MARU aan Fukushima Kisen K.K., Japan. J.P. Knight Ltd, St. Vincent and Grenadines, in beheer bij Knight Caledonian Ltd., Invergordon, herdoopt KESTREL. 3-2010 ingebracht bij Knight Caledonian Ltd., St. Vincent and Grenadines.



BOABARGE 21 8645181, heavy-lift, submersible ponton, 92,00 x 32,50 meter, 2001 opgeleverd door Jinling Shipyard, Nanjing, China (JLZ 98/0715) aan Boa Offshore AS, Trondheim-Noorwegen, in beheer bij Taubátkompaniet AS.





CP-OTS gebouwd door HSM Offshore B.V., Schiedam, plaats: Noordzee bij de Belgische kust, afmetingen: 45,00 x 45,00 x 20,00 meter, gewicht: 2.000 ton, besteld: 8-2010 door ABB. (foto's: T. Koornhof).



NEPTUNUS 12 - WATERLELIE op de werf, links in aanbouw te Maassluis, rechts op de werf binnenlocatie van Kon. Niestern Sander B.V. te Delfzijl voor onderhoud/reparatie.

d.m.s. NEPTUNUS 12 7704497 / 2315214 1977-1991 duwboot PGEY

Gebouwd 1978, Scheepswerf & Machinefabriek H. de Haas B.V., Maassluis (170)

62 BRT

17,00 (15,07) x 6,35 x 2,75 x 2,264 meter.

720 EPK, 530 kW, 2 x V-12 cyl, 2 tew, 108 x 127, G.M. 12V71N, General Motors Corp., Detroit Diesel Allison Division, Detroit.

4-1978 opgeleverd als NEPTUNUS 12 aan Smit-Vos Zwaak Rivier & Duwvaart B.V., Rotterdam, 24-4-1978 geregistreerd.

18-1-1984 als NEPTUNUS 12 ingebracht bij Smit Internationale Havensleepdiensten B.V., Rotterdam.

22-6-1988 ingebracht bij Smit Havensleepdiensten B.V., Rotterdam.

1-9-1991 ingebracht bij Interriver B.V., Rotterdam, herdoopt LEK.

1991 brandmerk 20161 B ROTT 1991.

12-5-1999 als LEK ingebracht bij Sleepdienst & Transportonderneming Gerrit J. Eerland LCM Zn., Rotterdam.

15-5-2002 als LEK ingebracht bij Smit Transport Europe B.V., Rotterdam.

2011 verkocht aan Wagenborg Sleepdienst B.V., Delfzijl, 28-2-2011 gearriveerd in de Vissershaven te IJmuiden onder de naam WATERLELIE.

(Foto: B.H.F. Spruit, 15-3-2012, Delfzijl).



SANABORG in aanbouw op de werf binnenlocatie van Kon. Niestern Sander B.V. te Delfzijl, gaat op 29 maart 2012 te water. Daarachter de SERKEBORG in aanbouw, beide met thuishaven Aktau, Kazakhstan, voor Wagenborg Kazakhstan B.V. (Foto: B.H.F. Spruit, 15-3-2012, Delfzijl).



Rotterdamse Scheepvaartboekhandel

Breed assortiment en deskundigheid
Sinds 1986 een begrip in Rotterdam
Nu op de Zwaanshals

Bij ons vindt u een grote sortering scheepvaartboeken, tweedehands scheepvaartboeken, zeekaarten, scheepvaartposters, kartonnen scheepsmodellen, bouwdozen en maritieme souvenirs. Een ruime keuze van recente uitgaven van scheepvaartboeken over veerboten, sleepvaart, zeevaart, Nederlandse Scheepvaart, cruises, SS Rotterdam, Holland Amerika lijn en nog vele anderen. Ook hebben wij een groot assortiment met antiquarische scheepvaartboeken die niet allemaal op deze website staan.

U kunt per e-mail of via de telefoon altijd vragen naar onze andere producten vooral als u opzoek bent naar een uniek specifiek scheepvaartboek. Of u kunt ons volgen via facebook, twitter en onze blog voor de laatste nieuwtjes over onze oude en nieuw scheepvaartboeken die wij in het zonnetje zetten.

Boeken kunt u bestellen via onze site, maar we nodigen u ook van harte uit om eens langs te komen in onze winkel.

De Rotterdamse Scheepvaartboekhandel is verhuist naar de Zwaanshals 271b.

U kunt ons vanaf januari 2012 hier vinden:

Rotterdamse Scheepvaart Boekhandel

Jorrik en Bas van der Zwan

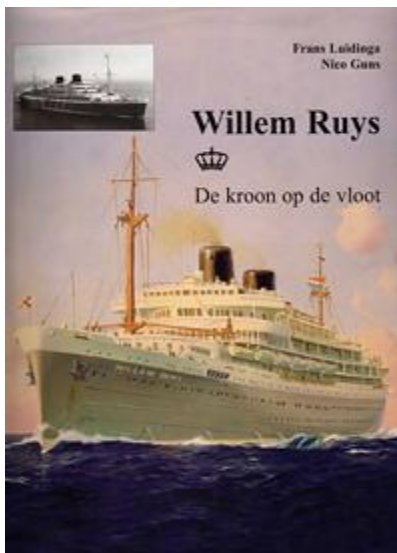
Zwaanhals 271b

3035 KG ROTTERDAM

De Openingstijden: De winkel is op werkdagen en op zaterdag geopend van 10:30 tot 18:00 uur. Maandag & Zondag gesloten. (Jorrik en Bas).

<http://www.scheepvaartboekhandel.nl/thuis/>





WILLEM RUYS: De kroon op de vloot (deel 1, links)

Auteur: Frans Luidinga & Nico Guns

Uitgever: Van Soeren & Co / De Bataafsche Leeuw

Categorie: Koopvaardij

Omschrijving: Geb. Rijk geïllustreerd.

630 pag, ISBN: 9789068811100

Op voorraad: 1

Prijs: € 62,50

WILLEM RUYS: En de ondergang als ACHILLE LAURO (deel 2, rechts)

Auteur: Nico Guns & Frans Luidinga

Uitgever: Van Soeren & Co

Categorie: Koopvaardij



Omschrijving: Tijdens de bezetting van Nederland door de Duitsers stond op de Schelde-werf in Vlissingen een door de Lloyd besteld passagiersschip op stapel. Toen de oorlog beëindigd was werd met grote voortvarendheid dit luxe schip, dat inmiddels de naam WILLEM RUYS gekregen had ter nagedachtenis aan één der RL-directeuren die in 1942 door de bezetter was gefusilleerd, afgebouwd. Op 1 juli 1946 vond de tewaterlating plaats. Dit tweede deel behandelt de lotgevallen van het schip vanaf de 13de reis in 1949 tot en met de dramatische ondergang als ACHILLO LAURO in 1994. ISBN : 9789068811353. Prijs: € 62,50.



MARCO POLO 6417097, 26-4-1964 te water gelaten, 14-8-1965 opgeleverd door VEB Mathias-Thesen Werft, Wismar (126) als ALEKSANDR PUSHKIN aan Baltic Shipping Co., Leningrad-U.S.S.R., roepsein UERU, vracht- passagiersschip, 19.680 BRT, 10.421 NRT, 5.999 DWT, 750 + 500 passagiers, 3 ruimen, B 2.600 m³, 21.000 EPK, 15.666 kW, 2 x Sulzer, H. Cegielski, 20,5 kn., zusterschepen: IVAN FRANKO, SHOTA RUSTAVELI, TARAS SHEVCHENKO en MIKHAIL LERMONTOV. 8-1965 in de vaart als cruiseschip. 13-4-1966 eerste reis Leningrad-Montréal in het zomerseizoen, buiten het seizoen ingezet voor cruises. 1967 in de zomer Leningrad-Bremerhaven-Montréal. 1979-1984 buiten het seizoen ingezet voor cruises. 1985 ingebracht bij Far Eastern Shipping Co., Vladivostok-U.S.S.R., in charter bij CTC Cruises vanaf Sydney. 6-2-1990 opgelegd te Singapore. 1991 verkocht aan Fiducia Shipping Co. S.A., Bahamas, roepsein C6JZ7, in beheer bij Shipping & General (UK) Ltd., Londen, herdoopt MARCO POLO. 2-6-1991 gearriveerd bij scheepswerf Neorion te Syros voor verbouwing tot passagiersschip, 22.080 BRT, 9.081 NRT, 5.180 DWT, 425 + 850 passagiers, 11-1993 ingezet voor cruises in de Middellandse Zee. 7-1998 verkocht aan Orient Lines Ltd., Bahamas. 11-2000 verkocht aan Norwegian Cruise Line Ltd., Bahamas. 16-7-2004 (e) verkocht aan Ocean World Ltd., Bahamas, in beheer bij NCL Bahamas Ltd. 23-7-2007 (e) verkocht aan Story Cruise Ltd., Bahamas, in beheer bij NCL Bahamas Ltd. 21-3-2008 (e) in beheer bij Global Cruise

Lines Ltd., Piraeus. (Foto: M. Coster, 17-3-2012, Noordzeekanaal t.h.v. Buitenhuisen onderweg van Amsterdam naar Molde).

Aanvaring veerboot met vrachtschip voor Noord-Ierland



De veerboot STENA FERONIA 9136022 van Stena Line heeft gisteravond (7-3-2012) zware averij opgelopen bij een aanvaring met het vrachtschip UNION MOON 8416839. Geen van de 51 passagiers of 47 bemanningsleden aan boord van de veerboot, die op weg was van Liverpool naar Belfast, liep verwondingen op. Alle opvarenden werden echter wel voor de zekerheid voorzien van reddingsvesten. Ook de UNION MOON, die geladen was met 2.000 ton ruwe stenen, raakte zwaar beschadigd maar had geen gewonden onder de bemanning. De aanvaring gebeurde rond 19.45 uur op ongeveer twee kilometer voor de kust. De reddingsdiensten werden wel gealarmeerd, maar hoefden niet in actie te komen. Beide schepen konden uiteindelijk op eigen kracht de haven van Belfast bereiken. De 55-jarige kapitein van de UNION MOON is vanochtend door de politie in Belfast aangehouden op verdenking van varen onder invloed. Britse Maritime and Coastguard Agency stelt een verder onderzoek in. (Bron: NT, 09 maart 2012, foto UNION MOON: F. v. Rijsbergen, 1-8-2011).



CEG GALAXY 8222173, 28-6-1982 kiel gelegd, 19-5-1983 te water gelaten, 6-1983 opgeleverd door Julius Diedrich Schiffswerft G.m.b.H. & Co. K.G., Moormerland (148) als WILKE. 16-9-1988 herdoopt SEA DART. 2-5-1989 herdoopt WILKE. 1993 verkocht aan J. de Jonge, Meppel, in beheer bij Ewald Muller & Co. G.m.b.H., roepsein PHJD, 17-5-1993 (GL) herdoopt SCOUT MARIN. 1-4-2007 op de Noordzee problemen gekregen met de besturing, door de sleepboot HUNTER naar de Pollendam gesleept, daar door de sleepboten ANITA en NOORDGAT overgenomen en naar haven van Harlingen gesleept. 2008 verkocht aan MS "CEG Galaxy" G.m.b.H. & Co. K.G., St. John's-Antigua and Barbuda, in beheer bij Fehn Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., 5-8-2008 te Harlingen overgedragen en herdoopt CEG GALAXY, 6-8-2008 gearriveerd te Schiedam, 19-8-2008 vertrokken naar zee. (Foto: K. Goudriaan, 17-3-2012, Parkkade, Rotterdam).



M.S. WAVE toegevoegd aan de vloot. Hierbij delen wij u mee dat de cargo/container vessel m.s. WAVE door ForestWave Navigation is overgedragen aan de vloot van Management Facilities Group te Farmsum. De officiële overdracht vond plaats in Sete, Frankrijk op woensdag 14 maart 2012. (Bron: Management Facilities Group, foto: R.E. Zwama, 18-2-2007).

FLINTERWAVE 9313785, 23-10-2004 gedoopt FLINTERWAVE door mevrouw Fotini-Tzani en te water gelaten bij Scheepswerf Ferus Smit B.V., Hoogezand onder bouwnummer 352, 23-11-2004 gearriveerd aan de Handelskade te Delfzijl vanaf Hoogezand, 24-11-2004 technische proefvaart, 27-11-2004 opgeleverd aan C.V. Scheepvaartonderneming "Flinterwave", Haren, in beheer bij Forest Wave Navigation B.V., Haren en Flinter Management B.V., 28-11-2004 vanaf Delfzijl gearriveerd in de Vulcaanhaven te Vlaardingen, 7-2008 (e) verkocht aan Wave B.V., Haren, in beheer bij Forest Wave Navigation B.V., Haren en Flinter Management B.V., 1-2011 thuishaven: Heerenveen, 1-2011 in beheer bij Forestwave Navigation B.V., Heerenveen, 10-1-2011 in de Waalhaven te Rotterdam herdoopt WAVE, roepsein PHBZ.

M.V. FOREST toegevoegd aan vloot. Op 8 maart 2012 heeft ForestWave Navigation MFG aangesteld als nieuwe fleetmanager. De MV FOREST komt in volledig management bij MFG. (Bron: Management Facilities Group).

FLINTERFOREST 9313773, 10-7-2004 gedoopt FLINTERFOREST door mevrouw T. Gombra-Venema (echtgenote van de mede-eigenaar) en te water gelaten bij Scheepswerf Ferus Smit B.V., Westerbroek (351), 8-2004 opgeleverd aan C.V. Scheepvaartonderneming "Flinterforest", Groningen, in beheer bij Flinter Groningen B.V., in bevrachting bij Ancora AFS Shipping B.V., Rotterdam, 2005 in beheer bij Flinter Management B.V., 2008 ingebracht bij Forest B.V., Haren, 2009 in beheer bij Flinter Shipping B.V., Barendrecht, 13-8-2010 tijdens een reis van Halla, Finland naar Greenock bij Helsingborg aan de grond gelopen, de Oekraïense kapitein aangehouden, 16-8-2010 na het lossen van 800 ton papierrollen met behulp van sleepboten vlot gebracht en in de haven van Helsingborg onderzocht op mogelijke schade, de papierrollen weer aan boord genomen, 1-2011 thuishaven: Heerenveen, 1-2011 in beheer bij Forestwave Navigation B.V., Heerenveen, 1-2011 herdoopt FOREST, roepsein PBAZ, 13-1-2011 vertrokken naar zee met bestemming Tornio.

PRIORITY 9402691, tankschip, aanvankelijk in aanbouw als ZODIACAL voor Seaprecius Shipping Ltd., in beheer bij Seatrend Shipping N.V., Essen, 12-2008 te water gelaten, 6-2011 (e) eigenaar: Oceanfirm Shipping Ltd., 6-7-2011 (BV) opgeleverd door Rongcheng Xixiakou Shipyard Co. Ltd., Rongcheng (XXK06-037) als PRIORITY aan Medforum Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Q-Shipping B.V.,

Barendrecht, roepsein 5BQX2, 3.953 BRT, 1.940 NRT, 6.450 DWT, 6.798 m³, 103,00 (96,50) x 16,00 x 8,70 x 6,500 meter, 3.587 EPK, 2.640 kW, MAK 8M25, Caterpillar Motoren, Kiel, 11,7 kn. 5-3-2012 vlag: Panama, herdoopt VACAMONTE.

BREADBOX ACACIA 8843862, 1983 opgeleverd door VEB Schiffswerft "Neptun", Rostock als GRANITZ, 1.685 BRT. 1991 verkocht aan Eide Shipping A/S, Noorwegen, herdoopt EIDE RESCUE VI. 1994 verkocht aan Gangso Shipping A/S, Noorwegen, herdoopt MARPOL GYDA III. 1994 verkocht aan Fjordvang Shipping Ltd., St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij AS Vangtransport, herdoopt FJORDVANG. 1996 verlengd, 2.139 BRT, 2.943 DWT. 1998 verkocht aan FB Investment AS, Noorwegen, herdoopt UNOBULK. 2002 verkocht aan Aus Bulk. 4-3-2003 (e) verkocht aan Coolmore Shipping Inc., 3-2003 vlag: Panama, in beheer bij Arabella Enterprises Corp. 31-8-2006 (e) verkocht aan Odras Shipping Ltd., 8-2006 vlag: Cyprus, in beheer bij Arabella Enterprises Corp. en Acheon Akti Navigation Co. Ltd. 1-2007 vlag: Panama. 9-2008 (e) verkocht aan Aiolos 1 Shipping Co., 9-2008 vlag: Griekenland, 22-9-2008 herdoopt AIOLOS 1. 23-5-2010 (e) verkocht aan Phaidon Shipping Inc., 5-2010 vlag: Panama, in beheer bij Eolos Shipmanagement S.A., 5-2010 herdoopt DIMOS. 2012 verkocht aan B&I Shipping Sal Offshore, 2-2012 vlag: Togo, roepsein 5VBI8, in beheer bij Breadbox Shipping Lines B.V., Schiedam, 3-1-2012 herdoopt BREADBOX ACACIA.

SCHIPPERSGRACHT in het nieuws



Nederlands schip met explosieven aan boord mag geen toestemming krijgen om te worden gelost in Egypte. Het onder Nederlandse vlag varende schip de MV SCHIPPERSGRACHT dat met een lading van explosieven onderweg is van de Verenigde Staten naar Egypte mag geen toestemming krijgen om in Egypte te worden gelost. Dit vanwege het substantiële risico dat de wapens door de Egyptische veiligheidsdiensten worden gebruikt om ernstige mensenrechtenschendingen te plegen, aldus Amnesty International.

Amnesty International heeft de vaarbewegingen van de MV SCHIPPERSGRACHT de afgelopen twee maanden gevolgd. Op dit moment bevindt het schip zich in de Middellandse Zee en komt het naar verwachting begin volgende week aan in Egypte.

Het Nederlandse bedrijf Spliethoff's Bevrachtingskantoor, eigenaar van de MV SCHIPPERSGRACHT, werkt in opdracht van het Amerikaanse leger. Spliethoff wilde niet reageren op vragen van Amnesty over de lading van de Schippersgracht.

Op 24 februari 2012 deed de SCHIPPERSGRACHT de US Military Ocean Terminal Sunny Point (MOTSU), in Southport North Carolina aan. MOTSU is de grootste haven op het gebied van wapenexport in de Verenigde Staten.

Op 3 maart 2012 vertrok de MV SCHIPPERSGRACHT uit Sunny Point geladen met wapenpatronen, ontstekingsmechanismen en andere munitie. Het schip heeft een capaciteit van 21.000 ton en 1.100 containers. Volgens de kapitein was de volgende bestemming Port Said in Egypte.

'Er is een substantieel risico dat de MV SCHIPPERSGRACHT zijn gevaarlijke lading in Egypte wil gaan lossen. Daar mag het geen toestemming voor krijgen,' aldus Brian Wood van Amnesty International. 'Er is

een duidelijk patroon dat wapens van eerdere leveranties onlangs door Egyptische veiligheidsdiensten zijn gebruikt bij ernstige schendingen van mensenrechten. Toch gaat de constante stroom wapenleveranties uit Verenigde Staten richting Egypte gewoon door.'

Vorige maand kwamen minstens 16 mensen om het leven en raakten honderden burgers gewond nadat Egyptische veiligheidsdiensten excessief geweld hadden gebruikt. Het afgelopen jaar gebruikten Egyptische veiligheidsdiensten (waaronder het leger) excessief en dodelijk geweld tegen demonstranten. Meer dan honderd mensen vonden de dood en duizenden burgers zijn de afgelopen vijf maanden gewond geraakt.

Het gebruik van munitie door de Egyptische veiligheidsdiensten en de huidige lading van de MV SCHIPPERSGRACHT tonen wederom de dringende noodzaak van een effectief internationaal wapenhandelverdrag aan. De cruciale onderhandelingen daarvoor vinden in juli van dit jaar plaats in New York. De Verenigde Staten verzetten zich tegen de opname van munitie onder de conventionele wapens die in dit verdrag gereguleerd moeten worden. Amnesty International wijst, mede aan de hand van dit voorbeeld, op het grote belang van een omvattend wapenhandelverdrag, waarin ook munitie is opgenomen. (Bron: amnesty.nl/nieuwsportaal, foto: N. Kemps, 4-12-2009, SCHIPPERSGRACHT 9197363, 20-3-2012 ETA te Port Said vanaf Jacksonville).

Tewaterlating van de VIKINGBANK bij Ferus Smit te Westerbroek





Westerbroek - Bij scheepswerf Ferus Smit in Westerbroek is zaterdagochtend om 11.00 uur onder grote publieke belangstelling de 142.65 meter lange Vikingbank te water. De Vikingbank met een breedte van 15.87 meter heeft een laadvermogen van 12.000 ton en is gebouwd voor Pot Scheepvaart B.V. uit Delfzijl. De oplevering van dit schip staat gepland voor april van dit jaar. (Bron: 112groningen.nl, foto's: B.H.F. Spruit).



LADY ALEXANDRA 9624835, in aanbouw bij Scheepswerf Groningen Shipyard B.V. te Waterhuizen voor Wijnne Barends B.V. te Delfzijl onder bouwnummer 129, 5-2012 geplande oplevering. (Foto's: B.H.F. Spruit, 17-3-2012).



LADY ANNEKE 9624823, in aanbouw bij Scheepswerf Groningen Shipyard B.V. te Waterhuizen voor Wijnne Barends B.V. te Delfzijl onder bouwnummer 128, 4-2012 geplande oplevering. (Foto's: B.H.F. Spruit, 17-3-2012).

Einde nabij voor DIAMOND PRINCESS

DIAMOND PRINCESS 5140300, 15-2-1952 opgeleverd door Aalborg Værft A/S, Aalborg (93) als HÅKON JARL aan Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab, Trondheim-Noorwegen, 26-2-1952 vertrokken van

Trondheim op de eerste reis, 178 passagiers, 2.173 BRT, 1.101 NRT, 674 DWT, 2 ruimen, 671 m³, 3.040 EPK, 2 x Atlas AB, Stockholm, 16 kn. 10-1-1981 verkocht aan Ofotens Dampskibsselskab, Narvik-Noorwegen. 13-1-1983 verkocht aan Fekete & Co. A/S, Tønsberg-Noorwegen, herdoopt HÅKON GAMLE. 16-2-1983 verkocht aan K/S A/S Håkon Jarl, Oslo-Noorwegen, in beheer bij Per Martin Bjørung en Nils Hugo Sand, Oslo, herdoopt HÅKON JARL. 30-3-1984 verkocht aan Factoring Finans A/S, Oslo-Noorwegen. 1984 in gebruik als restaurant- en hotelschip te Oslo. 6-1986 verkocht aan Tromsø Sparebank, Oslo-Noorwegen. 3-1990 verkocht aan A/S Akershus Strand, Oslo-Noorwegen. 1990 verkocht aan A/S Preco, Oslo-Noorwegen. 11-1991 verkocht naar Antwerpen als restaurant- en hotelschip, ligplaats Bonapartedok. 1992 verbouwd tot drijvend restaurant. 199- herdoopt DIAMOND PRINCESS. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 3-7-1993, Antwerpen).



De havenautoriteiten hebben maandag 12 maart de laatste voorbereidingen getroffen om het partyschip DIAMOND PRINCESS uit het Bonapartedok in Antwerpen te verwijderen. Duikers hadden vooraf al de omgeving van de ligplaats afgezocht en waren daarbij op een autowrak gestoten dat prompt werd bovengehaald. Het bleek een gestolen auto te zijn.

Door Justin Gleissner

Duikers waren maandag bezig alle nutsvoorziening van het voormalige zeeschip met de vaste wal te verbreken. Vervolgens werd een havensleepboot te hulp geroepen die de DIAMOND PRINCESS een halve meter van de kade trok zonder dat het schip zonk of kapseisde. Daar bestond vrees voor, omdat aan de opbouw de laatste jaren veel op- en aangebouwd is. Onder toezicht van een scheepsexpert werden stabiliteitsproeven gedaan, waarbij met een rijdende kraan vijf betonblokken van een ton in het stuurboordgangboord werden geplaatst. Vervolgens werden ze overgezet naar de bakboordzijde en telkens werd met een elektronische waterpas de scheepshelling gemeten. Daaruit bleek dat de DIAMOND PRINCESS veilig kan worden verhaald.

Deurwaarder

Behalve de nautisch-technische beslommeringen rond de DIAMOND PRINCESS, zijn er ook juridische problemen. Zo heeft de Nederlandse eigenaar laten weten geen cent voor de verplaatsing van het schip te zullen betalen. Overigens, wie is de eigenaar? Toen donderdag 8 maart een deurwaarder zich bij de DIAMOND PRINCESS meldde om beslag te leggen, trof hij daar ene Douwe Bart Velds aan. Die verklaarde niet de eigenaar te zijn. Hij verwees naar één van zijn bedrijven die gelieerd zijn aan het evenementenbureau Hasselt Events, dat ook enkele grote dancings uitbaat. Op de vraag om welk bedrijf het precies gaat, kwam volgens de deurwaarder geen antwoord. Hij liet het schip aan de ketting leggen. Velds geeft het Museum aan de Stroom de schuld dat het schip moet verdwijnen en meent dat de haven van Antwerpen voor de kosten moet opdraaien.

Voormalige Noorse postboot klaar voor vertrek uit Antwerpen

De DIAMOND PRINCESS werd gebouwd in 1952 en was in een vorig leven onder de naam HAKON JARL een Noorse postboot. Tot het schip in 1997 naar Antwerpen kwam als floatel-restaurant en ligplaats kreeg in het Bonapartedok. Van het een kwam het ander. In 2005 werd het schip gepromoot als huwelijksboot,

compleet met pianobar en zonnedeck. Later werd er de dancing Nanno Nur L'O op gevestigd, waarvoor het schip flink werd verbouwd. Op voor- en achterschip werden hallen gebouwd, waardoor de oude postboot onherkenbaar veranderde. In de ruimen werd bovendien beton gestort om de bijkomende opbouw te compenseren en het schip opnieuw de nodige stabiliteit te verlenen. In die jaren werden aan boord ook modeshows en themafeesten gegeven.

In 2007 verliep de ligplaatsvergunning en de Stad Antwerpen weigerde die te verlengen, zodat het schip illegaal in de haven lag. De drijvende dancing zorgde volgens omwonenden voor veel overlast. In juni 2010 greep burgemeester Patrick Janssens in. Hij sloot het partyschip uit veiligheidsoverwegingen.

Het Bonaparedok was tegen die tijd bevorderd tot museumdok, waarin geen plaats was voor 'drijvend schroot', zoals een gemeentebestuurder de DIAMOND PRINCESS bestempelde. De rechter vonniste dat het schip uit de haven mocht worden verwijderd op kosten van de eigenaar.

Wanneer dat gaat gebeuren was dinsdag nog niet duidelijk. Als de eigenaar het achterstallige havengeld en de verhaalkosten niet voldoet, ligt het voor de hand dat het havenbestuur het schip, waar de lege champagneflessen nog altijd op de tafels staan, zal verkopen aan de dichtstbijzijnde scheepssloperij. (Bron: Schuttevaer, Antwerpen, 14 maart 2012).



DIJKSGRACHT 9420772, 22-10-2007 kiel gelegd, 20-5-2008 te water gelaten bij Jinling Shipyard, Nanjing, China onder bouwnummer JZL06-0401, 30-11-2008 geplande oplevering, 19-12-2008 (e) opgeleverd aan "Dijksgracht" B.V., Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V. (Foto: M. Coster, 16-3-2012, IJmuiden, van Takoradi via de Noordersluis naar de Hornhaven, Amsterdam).

ADRIATICBORG 9546497, 3-12-2010 gedoopt ADRIATICBORG door mevrouw Marion Weigel (echtgenote van de heer Michael Uecker-Weigel, CEO SAM China) en te water gelaten bij Hudong-Zhonghua Shipbuilding Co. Ltd. te Shanghai onder bouwnummer 1617A, 11.864 BRT, 17.300 DWT, 7.500 kW, Wärtsilä 6L46F, 17 kn., 8-3-2011 opgeleverd aan Adriaticborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, roepsein PCJT, de eerste reis ging met windmolens van Pho My, Vietnam naar Beaumont, Texas. 9-2-2012 herdoopt CCNI TOPACALMA.



<http://www.scheepvaartboekhandel.nl/>