



ZEEBRIEF#38

25 maart 2012



m.s. BARENDZ (4) 7392919 1975-1984 vrachtschip PCYG
 Gebouwd 1975, Scheepswerf Bijlholt B.V., Foxhol (598)
 1.599 BRT 1.122 NRT 3.050 DWT 81,67 (74,45) x 14,10 x 6,46 x 5,379 meter.
 2 ruimen, G 3.823 m³, B 3.426 m³, 12,5 kn., 2.730 EPK, 2.008 kW, 7 cyl, 2 tew, 300 x 550, Smit-Bolnes 307HDK, N.V. Smit & Bolnes, Zierikzee.
 6-1974 kiel gelegd, 30-1-1975 te water gelaten als BARENDZ, 31-3-1975 proefvaart, 16-4-1975 opgeleverd aan J. Vermaas Scheepvaartbedrijf B.V., Rotterdam.
 1979 in beheer bij Verenigd Scheepvaart Bedrijf V.S.B., Rotterdam.
 6-1984 verkocht aan Ikarian Sky Shipping Co., Limassol-Cyprus, agent: Christos Manolis, Piraeus, herdoopt KYRA ARGYRO.
 1988 agent: Ikarian Moon Shipping Co. Ltd., Piraeus.
 1988 verkocht aan Anemos Shipping Co. Ltd., Piraeus, thuishaven: Limassol-Cyprus, 1988 herdoopt DOLICHI.
 1990 in beheer bij Nikolaos Manolis, Piraeus.
 4-2-2002 verkocht aan Maginitis Shipping Ltd., Piraeus, vlag: St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Firodi Shipping, Piraeus.

13-4-2004 verkocht aan Trans Pacific Navigation & Trading Co. Ltd., İzmir, vlag: St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Kerman Trans A.Ş., İzmir, herdoopt LADY NURSEN.

2012 verkocht voor sloop naar Turkije, 18-3-2012 gearriveerd te Aliğa om gesloopt te worden.

(Foto DOLICHI: Scheepsfotoruilbeurs, 27-4-1989).



m.t. STELLATA 8322038 1986-2003 tankschip PHVG / MWRB9

Gebouwd 1986, Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan (354)

56.456 BRT 32.733 NRT 83.660 DWT 244,53 (234,02) x 42,73 x 19,82 x 14,601 meter.

8 ladingtanks, 103.639 m³, verbruik 43 ton/dag, 15 kn., 16.009 EPK, 11.776 kW, 5 cyl, 2 tew, 800 x 2592, B&W 5L80MCE, Hyundai Shipbuilding & Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan.

1-1986 opgeleverd als STELLATA aan Shell Tankers B.V., 's-Gravenhage.

1997 thuishaven en vlag: Douglas-Isle of Man, roepsein MWRB9.

11-2003 verkocht aan The Great Eastern Shipping Co. Ltd., Mumbai-India, herdoopt JAG LARJISH.

12-2004 verkocht aan Pertangle Management S.A., Panama, in beheer bij Trustoil Tankers S.A., Piraeus, 2005 herdoopt TRUST SPIRIT,

12-2006 verkocht aan PetroProd Ltd., Noorwegen, vlag: Panama, om verbouwd te worden tot opslagtanker bij Jurong Shipyard Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Thome Ship Management Pte. Ltd., Singapore, tot aan de verbouwing als tanker in de vaart gehouden, 26-4-2007 (m) herdoopt TRUST, 2009 geplande inbedrijfstelling als opslagtanker.

9-1-2009 vertrokken van Batu Ampar naar Singapore om verbouwd te worden, te Singapore gebleven en de verbouwing ging niet door.

15-1-2009 (e) verkocht aan BW Marine Cyprus Ltd., Panama, in beheer bij Thome Offshore Management Pte. Ltd., Singapore.

2-4-2010 (e) opgelegd te Singapore.

2012 verkocht voor sloop naar Pakistan, 2012 vlag: Comoros, roepsein D6HB6, 22-3-2012 ETA te Gadani Beach. (Foto: AM/Scheepsfotoruilbeurs, 10-1986).

Nederlands schip loopt bij Schotland op de rotsen

Het bulkschip 'FLINTERSPIRIT' van het Nederlandse scheepvaartbedrijf Flinter is maandagnacht (19-3-2012) bij het eiland Flodday More ten noorden van Schotland op de rotsen gelopen.

De tienkoppige bemanning wist het schip dinsdagochtend vroeg bij hoog tij weer los te krijgen. Onder begeleiding van reddingsboten vaart het schip nu naar Stornoway, een groter eiland behorende tot de Buiten-Hebriden boven Schotland.

De 'FLINTERSPIRIT', die geen lekkage lijkt te hebben opgelopen, wordt in de loop van de middag in Stornoway verwacht om daar nader geïnspecteerd te worden. De bemanning van het schip is ongedeerd gebleven.

Het Nederlandse schip was op weg vanuit Zweden naar de Noord-Ierse stad Belfast met een lading bestaande uit hout en staal en voer, bij een stevige wind, te dichtbij de kust toen het ongeluk gebeurde, aldus de berichten uit Schotland.

De bemanning van de 'FLINTERSPIRIT' was lange tijd op zichzelf aangewezen omdat een vaartuig van de Britse kustwacht dat voorheen in het gebied actief was, toevallig vlak voor het weekend uit de vaart was genomen vanwege een bezuinigingsoperatie van de Britse regering. Die brengt op zee levens in gevaar, luidt de kritiek in Groot-Brittannië nu dan ook meteen. (Bron: N.T.).



FLINTERSPIRIT 9229049, 17-2-2001 gedoopt FLINTERSPIRIT door mevr. F.K. van Diest (echtgenote van algemeen directeur Ancora AFS Shipping B.V., Rotterdam) en te water gelaten bij Shipyard Ferus Smit Leer G.m.b.H., Leer (327), 19-3-2001 vertrokken van de werf naar Delfzijl, 20-3-2001 proefvaart, 21-3-2001 opgeleverd aan C.V. Scheepvaartonderneming "Flinterspirit", Groningen, in beheer bij Flinter Groningen B.V., Groningen en Ancora AFS Shipping B.V., Rotterdam, roepsein PFCF, 4.500 BRT, 6.250 DWT, 390 TEU, 111,75 (105,38) x 14,95 x 8,40 x 6,370, 4.459 EPK, 3.280 kW, Wärtsilä NE-00, 21-3-2001 vertrokken voor de 1e reis naar Stettin, Polen. 2009 verkocht aan Flinterspirit B.V., Groningen, in beheer bij Flinter Groningen B.V., Groningen. (Foto: L. Bot, 31-7-2007).



HAPPY RIVER lost Zeebootbelader bij EMO

Donderdagochtend 22 maart is de HAPPY RIVER van Big Lift – een dochter van de Nederlandse rederij Spliethoff – gearriveerd (vanaf Gdansk) in de Rotterdamse haven. Het heeft aan boord een nieuwe zeebootbelader voor de bulkterminal van EMO in de Mississippihaven (havennummer 8020). Die wordt momenteel gelost.

Verbreiding Amazonehaven

Om de verbreding van de Amazonehaven mogelijk te maken heeft EMO een deel van de activiteiten verplaatst. Daarom is de belading van zeeschepen voor onder andere Bremen verhuisd van de Amazonehaven naar de Mississippihaven.

De Amazonehaven wordt verbreed van 255 m. naar 305 m. om ruimte te bieden aan de steeds groter wordende containerschepen die de terminal van ECT bezoeken. De verbreding maakt mogelijk dat de allergrootste containerschepen onder alle omstandigheden probleemloos in de Amazonehaven terecht kunnen. De investering van het Havenbedrijf in dit project bedraagt ca. € 175 miljoen.

(Bron: Port of Rotterdam, foto: N. Kemps, 15-3-2012).



ABIS CUXHAVEN 9548304, 28-12-2009 te water gelaten onder bouwnummer Volharding 692 voor Beheer m.s. "Abis Cuxhaven" B.V., Harlingen, 22-11-2011 (BV) opgeleverd door Hangzhou Dongfeng Shipbuilding Co. Ltd. (HDFS2008-04) als ABIS CUXHAVEN aan Maatschap M.S. Abis Cuxhaven, Harlingen, in beheer bij Abis Shipping Company B.V., Harlingen, in bevrachting bij Amasus Shipping B.V., roepsein PBYB, 4.255 BRT, 2.341 NRT, 6.050 DWT, 114,40 (108,32) x 14,40 x 8,10 x 6,050 meter, 3.546 EPK, 2.610 kW, Rolls-Royce Marine AS C25:33L9P, 13 kn., 4-12-2011 vertrokken op de eerste reis van Hangzhou.

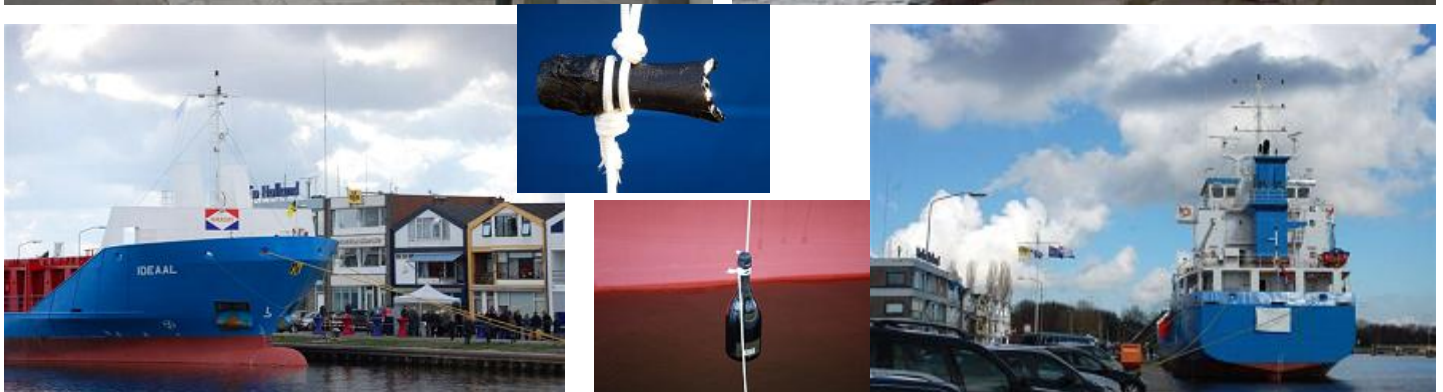
8-3-2012 gearriveerd te Harlingen, 16-3-2012 in de Nieuwe Vissershaven te Harlingen gedoopt ABIS CUXHAVEN door mevrouw Nienke Huisinga (dochter van Hans Huisinga, medeaandeelhouder van Abis Shipping). (Foto: R.E. Zwama, 7-3-2012).



ABIS DOVER 9613630, casco gebouwd bij Partner Sp. z.o.o., Stettin onder bouwnummer 106, 20-3-2012 passage Kieler Kanaal met de sleepboten TAUCHER O. WULF 5 en TAUCHER O. WULF 3 (assistentie), 22-3-2012 gearriveerd te Harlingen om afgebouwd te worden bij Shipkits B.V., 1^e in een serie van 5 of 6 schepen waarvan de casco's worden gebouwd bij Partner Sp. z.o.o. te Stettin. De afbouw van de serie vindt plaats aan de kade te Harlingen voor het kantoor van Abis Shipping. De volgende schepen zijn ABIS DUBLIN (bouwnummer 107), ABIS DUISBURG (bouwnummer 110), ABIS DUNKERQUE (bouwnummer 111), ABIS DUNDEE (bouwnummer 112) en ABIS DUSAVIK (optie, bouwnummer 113). (Foto "D" schepen in aanbouw: Shipkits).



IDEAAL 9431604, 4-8-2009 (e) te water gelaten bij Hong Ha Shipyard Ltd., Hai Phong, Vietnam onder bouwnummer HH-08, 10-9-2011 uit bouwdok, 6-1-2012 (BV) opgeleverd aan Ideaal C.V., Sneek, in bevrachting bij Amasus Shipping B.V. voor M. Vlietstra, Sneek, roepsein PBHH, 2.702 BRT, 3.300 DWT, 89,98 (84,98) x 13,75 x 6,25 x 4,850 meter, 2.690 EPK, 1.980 kW, MAK 6M25, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., Kiel NE-08, 13 kn., te Dalian, China geladen voor Barcelona.



15-3-2012 gearriveerd in de Eemshaven, 19-3-2012 voor het kantoor van Amasus Shipping aan het Zijlvest in Farmsum gedoopt IDEAAL door mevrouw en jonheer Lichthart. (Foto's: B.H.F. Spruit, foto kapotte fles: Amasus).

m.s. HANZE GENDT te water

19 maart 2012. Vandaag is op de werf in China het motorschip HANZE GENDT te water gelaten.

Het ms HANZE GENDT, het derde schip uit de serie van 6 moderne bulkcarriers die in opdracht van Hanzevast Shipping worden gebouwd, ligt nu aan de afbouwkade van de werf voor de volgende fase in de bouw. Aan de afbouwkade zal de accommodatie worden ingebouwd en de kranen worden geplaatst.

De twee reeds opgeleverde zusterschepen van het ms HANZE GENDT, het ms HANZE GRONINGEN en het ms HANZE GOSLAR, varen beide naar tevredenheid.

Wanneer in de zomer van 2012 ook het ms HANZE GENDT in de vaart komt wordt verder invulling geven aan de strategie van Hanzevast Shipping om met het varen in een pool zowel de inkomsten als de kosten van de exploitatie te optimaliseren. (Bron en foto: Hanzevast Shipping).

HANZE GENDT 9605188, in aanbouw bij Qidong Daoda Heavy Industry Co. Ltd. onder bouwnummer DD007 voor Hanzevast Shipping B.V., Groningen. De volgende zijn de HANZE GDANSK 9605176, Qidong Daoda Heavy Industry Co. Ltd. (DD024), HANZE GOTEBOURG en HANZE GENUA.



HANZE GOSLAR 9577769, 30-7-2009 contract, 28-9-2010 kiel gelegd, 5-8-2011 te water gelaten, 25-2-2012 (NV) 28-2-2012 (Hanze) opgeleverd door Qidong Daoda Heavy Industry Co. Ltd. (DD006) als HANZE GOSLAR aan General Partner Hanzevast Shipping 2 B.V., Groningen, in beheer bij Hanzevast Shipping B.V., Groningen, roepsein PCKS, 24.210 BRT, 11.617 NRT, 34.719 DWT, 8.364 EPK, 14 kn. 3-3-2012 ETA te Luahashan.

m.s. HANZE GOSLAR in de vaart

Hilversum/Groningen, 28 februari 2012. Vandaag is op de DDHI werf in China motorschip (ms) HANZE GOSLAR naar tevredenheid opgeleverd aan Hanzevast Shipping. De komende

vier jaar gaat het schip varen in een charterovereenkomst waarbij Hanzevast Shipping het scheepsmanagement voert.

Het ms HANZE GOSLAR is de tweede van de in totaal zes te bouwen moderne, dubbelwandige bulk carriers van ruim 180 meter lang met een capaciteit van 35.000 DWT die in opdracht van Hanzevast Shipping worden gebouwd. Het eerste schip, het ms HANZE GRONINGEN, is in december 2011 in de vaart gekomen en wordt nu wereldwijd ingezet voor het vervoer van droge bulkgoederen. De markt voor droge bulkgoederen heeft ook in 2011 een stabiele groei laten zien van 7 % (bron: Clarksons).

"Met de oplevering van het ms HANZE GOSLAR krijgt onze strategie met het in eigen beheer uitbouwen van een vloot van moderne bulkcarriers steeds verder vorm. De bouw van de volgende schepen verloopt voorspoedig. Wij verwachten aan het einde van 2012 vijf van de zes schepen in de vaart te hebben." aldus Capt. Martijn Mobach, algemeen directeur van Hanzevast Shipping.

De bouw en exploitatie van het ms HANZE GOSLAR is mede mogelijk gemaakt dankzij de regeling 'Tijdelijke Willekeurige Afschrijving'. Deze economische stimuleringsmaatregel van de Nederlandse overheid, welke in 2009, 2010 en 2011 van kracht is geweest, heeft aan Nederlandse ondernemingen de mogelijkheid geboden om door middel van een gunstig fiscaal regime investeringen te plegen. Nu het schip onder Nederlandse vlag in de vaart is gekomen en ook het scheepsmanagement door Hanzevast Shipping vanuit Groningen zal worden gedaan, zal de komende jaren het ms HANZE GOSLAR deze bijdrage aan de Nederlandse economie blijven leveren. Bart Kruijssen, commercieel directeur van Hanzevast Capital NV: 'Wij zijn verheugd hiermee zowel voor onze investeerders als voor de Nederlandse economie toegevoegde waarde gecreëerd te hebben'. (Bron en foto: Hanzevast Shipping).

Meeste casco's aan boord BLUE MARLIN zijn verkocht

ROTTERDAM, 21 maart 2012, Door Hans Heynen

Het zware-ladingschip BLUE MARLIN heeft dinsdagavond drie zeepontons, twee koppelverbanden en 14 tankers met een laadvermogen van 2000 tot 6000 ton vanuit China Rotterdam binnengebracht.

VeKa haalt schepen op verzoek van banken

Het transport gebeurde in opdracht van scheepsbouwer VeKa in Werkendam. Het bedrijf huurde de stoomraderboot DE MAJESTEIT in om de binnenkomende BLUE MARLIN met 450 genodigden tegemoet te



varen. RTL-nieuwslezer Susanne Bosman deed de presentatie. Topman Peter Versluis van VeKa vertelde aan boord dat hij de casco's naar Nederland bracht omdat ING en ABN-Amro hem dat hadden gevraagd.



“Omdat er grote problemen zijn in de markt hebben veel maritieme ondernemers de stroom tegen. Maar je moet tegen de stroom in zwemmen, anders red je het niet.”

De casco's waren ooit besteld door IHDA, waarbij ook scheepsmakelaar George Rensen zijdelings bij betrokken was. IHDA raakte echter in zwaar weer, waarop ING en ABN-Amro ingrepen. Na onderhandelingen met meerdere partijen werd eind 2009 besloten dat Versluis samen met de banken en twee partners, Chris Mol van de Verenigde Compagnie B.V. en Frans Tuin, een private investeerder en persoonlijke vriend van Versluis, de casco's naar Nederland zou halen. ABN-Amro verzorgde een passende financiering.

Zelf afbouwen

Intussen is volgens Versluis 70% van de binnenkomende casco's verkocht. Van de drie pontons zijn er twee verkocht aan Wagenborg. Een ponton van 122 bij 36 meter gaat Wagenborg meteen doorverhuren aan Dockwise, de andere van 100 bij 33 meter wordt ingezet in de windmolenindustrie.

VeKa wil de schepen zoveel mogelijk zelf afbouwen en is van plan zeker de helft van de casco's in Werkendam af te bouwen. De afbouw van de casco's gaat veel werk opleveren, omdat het allemaal dedicated complexe schepen worden met speciale aandrijvingen. Versluis schat dat er in totaal 250.000 uur werk zit in de afbouw van de schepen, waarvan een groot aantal een hybride voorstuwing krijgt.

Commissaris van de koningin in Noord-Brabant Wim van de Donk roemde aan boord van DE MAJESTEIT Brabantse bedrijven zoals VeKa en Dockwise. “Bedrijven die de maritieme traditie en ondernemerslust hoog in het vaandel hebben. De gebroeders Versluis denken niet in problemen, maar in kansen”. (Bron: Schuttevaer, foto: L. Varekamp, 20-3-2012, aankomst Europoort).







Foto's 22-3-2012 afdrijven en transport van de Europort naar Schiedam met de sleepboten EN AVANT 7, EN AVANT 27 en SMIT EBRO: R. Zegwaard, www.tugfoto.blogspot.com.





2^e transport casco's en pontons van de Europort naar Mammoet, Schiedam met de sleepboten EN AVANT 7, EN AVANT 27, BUIZERD en SIRIUS, foto's: R. Zegwaard, www.tugfoto.blogspot.com.



SMIT KOMODO 9328273, 11-3-2004 besteld door Smit Transport & Heavy Lift Division B.V. bij Keppel Singmarine Pte. Ltd. te Singapore, bouwnummer H-286, 2.588 BRT, 70 ton trekkracht, 22-5-2005 te water

gelaten, 24-1-2006 opgeleverd aan Smit Komodo B.V., vlag: Bahamas, roepsein C6VD5, in beheer bij Smit Singapore Pte. Ltd., Singapore. Ging voor 2 jaar in charter varen bij Petrobel. (Foto: R. Zegwaard, 18-3-2012, Nieuwe Waterweg met bestemming Waalhaven te Rotterdam, <http://www.tugfoto.blogspot.com/>).



ZP MONTELENA en ZP CHANDON van Kotug B.V., 2012 verkocht aan Boluda Corporación Marítima, Spanje. (foto: Scheepsfotoruilbeurs, 2-7-2009).



17-3-2012 ZP MONTELENA vertrokken met bemanning van RedWijs Ship Delivery van Rotterdam naar Las Palmas om te bunkeren, vandaar door naar Colón, Panama. 17-3-2012 ZP CHANDON vertrokken met bemanning van RedWijs Ship Delivery van Rotterdam naar Burriana-Castellón, Spanje. Foto's ZP MONTELENA en ZP CHANDON: Skyphoto Maassluis, 17-3-2012 passage Maassluis.

Afdeling vergeelde foto's



m.s. NOORDZEE (3) 5254620 1949-1968 sleepboot PGJP
Gebouwd 1949, N.V. L. Smit & Zoon's Scheepswerf, Kinderdijk (927)
333 BRT 93 NRT 132 DWT 40,24 (39,91) x 7,98 x 4,14 x 4,026 meter.
107,5 ton bunkers, 11,5 kn.
820 EPK, 6 cyl, 4 tew, 390 x 680, Werkspoor TMAB396, N.V. Werkspoor, Amsterdam.
23-2-1949 te water gelaten, 22-7-1949 opgeleverd als NOORDZEE aan N.V. L. Smit & Co.'s Sleepdienst, Rotterdam. brandmerk 7412 Z ROTT 1949.
7-1968 verkocht aan "Ivan Milutinović" PIM, The Enterprise for Waterways, Dubrovnik-Joegoslavië, roepsein YTDN, herdoopt DELIGRAD.
1978 verkocht aan Essar Bulk Carriers Ltd., Madras-India, roepsein ATTT, herdoopt NAND ANITA.
13-8-1993 (e) verkocht aan Inland & Offshore Boat Services, Chennai-India.
-- opgelegd te India. 2004 volgelopen en ter plaatse ontmanteld.
(Foto: Teunissen, uitgave G. van Wieren, Boekhandel, Maassluis).





FORMBY 5117781, 7-1951 opgeleverd door Cochrane & Sons Ltd., Selby (1369) als FORMBY aan Alexandra Towing Co. Ltd., Liverpool. 267 BRT, 12 kn., 1.200 IPK, T 3 cyl, T.E.M., 394, 660 & 1067 x 762, C.D. Holmes & Co. Ltd., Hull. 1969 verkocht aan Fratelli Barretta, fu Domenico, Brindisi-Italië, herdoopt PODEROSO. 1985 verkocht aan Impresa Fratelli Barretta Domenico e Giovanni S.n.C., Brindisi-Italië. (Foto: AD/Scheepsfotoruilbeurs).

„LADY DIANA” OVERGEDRAGEN

Verolme heeft van de N.V. Dienstverlening Buitengedrag (Offshore Marine Services) Rotterdam, opdracht ontvangen voor de bouw van 2 snelle crew-boats en 4 bevoorradingsschepen.

Dit werd bekend bij de overdracht van de „Lady Diana” bij de Verolme Dok- en Scheepsbouw Maatschappij op Rotterdam.

De twee crew-boats, welke voor de aflossing van het personeel op booreilanden zullen zorgdragen, zullen elk een accommodatie voor 35 personen krijgen.

De vier supplyvessels gaan boorplatforms bevoorraden met brandstofolie, drinkwater, industriewater en boorpijpen. Tevens kunnen deze schepen gebelgd worden als brandblus- en bergingsboot, terwijl ze ook dienst kunnen doen als sleepboot. Ook geeft elk accommodatie aan 12 passagiers. Deze schepen, naar een origineel ontwerp van Verolme, in nauwe samenwerking met N.V. Dienstverlening Buitengedrag en buitenlandse deskundigen op het gebied van olie-bergingen op zee, kunnen worden ingezet in zeer koude streken en ook onder tropische omstandigheden werken.

Het eerste bevoorradingsschip, het op de Verolme-werf te Heusden gebouwde dubbelschroef motorschip, „Lady Diana” werd door de heer A. de Booy, vice-president van Verolme, overgedragen aan dr. L. J. Pieters, directeur van Hudig en Pieters.

De „Lady Diana” was juist terugkeerd van een gelaagde proefvaart en vertrok direct na de overdracht voor werkzaamheden

onder bevelvoering van kapitein Poelsma naar de Duitse Bucht.

De hoofdmatingen en voornaamste bijzonderheden van de supplyvessels w.o. de opgeleverde „Lady Diana”, zijn: lengte o.a. 46,90 m; lengte op W.L. geladen 46,90 m; lengte tussen de 11 46,70 m; breedte op grootspant 10,00 m; holte 3,80 m; diepgang 2,00 m; sleedgewicht 533 metrische ton; bruto-tonnage 490 b.r.t.

De schepen zijn van de laatste snijfes voorzien, zoals een boegpropeller van 100 p.k., om ze snel wendbaar te maken, afstandsbepaling en de meest moderne navigatiemiddelen (gyro, radar en echolood). Ze werden onder speciaal toezicht van Bureau Veritas gebouwd, ter verkrijging van de klasse + 1, 3/3 L.L.A. en C.P. en voldoen aan de eisen van de Ned. Scheepvaartinspectie en die van de Havenarbeidsinspectie.

De brandblus- en bergingspomp is een zelfaanzuigende centrifugaal te pomp met een capaciteit van 160 ton/u bij 80 m. opvoerhoogte voor brandblusdoeleinden, resp. 310 ton/u bij 20 m voor bergingsdoeleinden; de monitor wordt tevens aangesloten op een schuimtank. De hydraulische sleepster heeft een trekkracht van 15 ton. Voor het werken in afgelegen gebieden beschikt men over twee laadpalen en twee 10 tons-laadbomen. De „Lady Diana” heeft voor de voortbeweging 2 hoofdmotoren van elk 600 p.k.

De overige 3 schepen, de „Lady Naibala”, „Lady Anita” en „Lady Laura” krijgen elk twee hoofdmotoren, elk met een vermogen van 830 p.k.



OUWE KRANTEN...

Kapitein kon verzorgen van de Geensbergen's ziel verharder

Staat ook in de gaten houden tot het ook de kapitein en de stuurman van boord. Zij bleven vanaf het betonningsvaartig Argos de zinkende Wierna in de gaten houden tot het

d.m.s. LADY DIANA 6421775 bevoorradingsschip 1964- PFMG Gebouwd 1964, N.V. Verolme Scheepswerf Heusden, Heusden (712)

499,5 BRT 189 NRT 585 DWT
48,72 (45,70) x 10,06 x 3,81 x 2,999 meter.
12 passagiers, 2 ruimen, G 116 m³, 2 laadbomen van 10 ton SWL, 12 tanks, 468 m³, 12 kn.
1.300 EPK, 970 kW, 2 x 8 cyl, 4 tew, 240 x 260, N.V. Kromhout Motorenfabriek, Amsterdam.
12-9-1964 te water gelaten, 14-11-1964 in dienst als (BV) als LADY DIANA bij International Offshore Marine Services, Rotterdam in beheer bij N.V. Nederlands-Franse Scheepvaart Mij. voor International Offshore Services (U.K.) Ltd.
5-1965 naar Calais/Dover om voorbereidend werk te verrichten t.b.v. de bouw van een tunnel onder het Kanaal.
19-- overgedragen aan Offshore Marine Services, Panama, in beheer bij N.V. International Offshore Services (Holland), Rotterdam.
1975 verkocht aan Tidewater Georgetown Inc., George Town-Cayman Islands, herdoopt DIANA TIDE.
1984 verkocht aan Gulf Marine Maintenance & Offshore Service Co. Ltd., Dubai-V.A.E.
1986 verkocht aan Golden Arrow International Shipping Navigation & Marine Transport Co., Dubai-V.A.E., herdoopt GOLDEN 1.
1986 verkocht voor sloop aan Sh. Miran Bux Karam Bux Ltd. te Karachi, de sloop te Karachi begon 11-10-1986.

“LADY DIANA” OVERGEDRAGEN

Verolme heeft van de N.V. Dienstverlening Buitengaats (Offshore Marine Services) Rotterdam, opdracht ontvangen voor de bouw van 2 snelle crew-boats en 4 bevoorradingsschepen.

Dit werd bekend bij de overdracht van de LADY DIANA bij de Verolme Dok- en Scheepsbouw Maatschappij op Rozenburg.

De twee crew-boats, welke voor de aflossing van het personeel op booreilanden zullen zorgdragen, zullen elk een accommodatie voor 35 personen krijgen.

De vier supplyvessels gaan boorplatforms bevoorraden met brandstofolie, drinkwater, industriewater en boorpijpen. Tevens kunnen deze schepen gebezigd worden als brandblus- en bergingsboot, terwijl ze ook dienst kunnen doen als sleepboot. Ook geeft elk accommodatie aan 12 passagiers. Deze schepen, naar een origineel ontwerp van Verolme, in nauwe samenwerking met N.V. Dienstverlening Buitengaats en buitenlandse deskundigen op het gebied van olieboringen op zee, kunnen worden ingezet in zeer koude streken en ook onder tropische omstandigheden werken.

Het eerste bevoorradingsschip, het op de Verolme-werf te Heusden gebouwde dubbelschroef motorschip LADY DIANA werd door de heer A. de Booy, vice-president van Verolme, overgedragen aan dr. L.J. Pieters, directeur van Hudig en Pieters.

De LADY DIANA was juist teruggekeerd van een geslaagde proefvaart en vertrok direkt na de overdracht voor werkzaamheden onder bevelvoering van kapitein Poelsma naar de Duitse Bocht.

De hoofdafmetingen en voornaamste bijzonderheden van de van de supplyvessels w.o. de opgeleverde LADY DIANA, zijn: lengte o.a. 48,60 m; lengte op W.L. geladen 46,90 m; lengte tussen de l.l. 45,70 m; breedte op grootspant 10,00; holte 3,80 m; diepgang 3,00 m; deadweight 585 metrieke ton; bruto-tonnage 499 b.r.t.

De schepen zijn van de laatste snufjes voorzien, zoals een boegschroef van 100 p.k., om ze snel wendbaar te maken, afstandsbediening en de meest moderne navigatiemiddelen (gyro, radar en echolood). Ze worden onder speciaal toezicht van Bureau Veritas gebouwd, ter verkrijging van de klasse + 1. 3/3L.1.1.A. en C.P. en voldoen aan de eisen van de Ned. Scheepvaartinspectie.

De brandblus- en bergingspomp is een zelfaanzuigende centrifugaalpomp met een capaciteit van 165 ton/u bij 80, opvoerhoogte voor brandblusdoeleinden, resp. 310 ton/u bij 20 m voor bergingsdoeleinden; de monitor wordt tevens aangesloten op een schuimtank. De hydraulische sleeplier heeft een trekkracht van 15 ton. Voor het werken in afgelegen gebieden beschikt men over twee laadpalen en twee 10 tons-laadbomen. De LADY DIANA heeft voor de voortstuwing 2 hoofdmotoren van elk 650 p.k.

De overige schepen, de LADY NATHALIA, LADY ANITA en LADY LAURA krijgen elk 2 hoofdmotoren, elk met een vermogen van 850 p.k. (Bron: HierRotterdam met dank aan R. Broere).



SANABORG, bouwnummer 844 en SERKEBORG, bouwnummer 845 bij Kon. Niestern Sander B.V. te Delfzijl. De tewaterlating van de SANABORG is op 29 maart a.s. om 12.00 uur. (Foto: B.H.F. Spruit, 21-3-2012, Delfzijl).

SERKEBORG, bouwnummer 845, plaatsen opbouw.



foto's: J. Tuil, 19-3-2012.



SANABORG, bouwnummer 844 op sleeën. foto's: J. Tuil, 23-3-2012.

Berging 6000 ton drijvend droogdok



Op 27 november 2011 is tijdens een hevige storm een droogdok met de afmetingen 165×35 meter losgebrosen van haar ligplaats Oresund Drydocks. Het dok dreef vervolgens in oostelijke richting naar de baai van Lundåkra. Door de extreme hoge waterstand, heeft die dag het dok zich verplaatst over zeer ondiep water (0,5 meter) en uiteindelijk heeft het 3 kilometer afgelegd en is het gestrand in een beschermd natuurgebied.



Onconventionele methode

Het zeer lage waterpeil van 50 cm en het beschermde natuurgebied, dat zoveel mogelijk ontzien diende te worden, vereiste een onconventionele benadering. Met behulp van de wet van Archimedes en een creatieve aanpak werd een methode ontwikkeld voor het opnieuw laten drijven van het droogdok.

Vorbereidingen

Eind januari 2012, werden 200 dragline schotten en 175 H-binten vervoerd naar Landskrona om een enorme vijver te bouwen van 28.000 m². Tegelijkertijd werd een 1,8 km lang kanaal gegraven met behulp van drie graafmachines, richting de open zee. Terwijl het bassin rondom het dok gebouwd werd, werd tevens een gedeelte extra verdiept ter grote van het dok. Nadat alle voorbereidingen waren getroffen, werd het tijd om de slapende reus te wekken uit haar winterslaap.



Eerste beweging

Met het bassin gevuld met 60 miljoen liter water, begon het dok weer te drijven en konden we met behulp van de graafmachines, ankers en lieren, het dok repositioneren, in de richting van het kanaal, boven het verdiepte gedeelte.

Transport door het kanaal

Met het dok opnieuw drijvend en in de juiste richting, kon het bassin worden geopend en geleegd, waardoor de weg vrij was om het dok door het 1,8 km lange kanaal te vervoeren.

Thuiskomst

Toen het dok het kanaal verliet, werd deze aan twee sleepboten bevestigd, om naar haar originele ligplaats te worden gesleept. Dit was een indrukwekkend schouwspel, dat veel publiek trok op de kade.

Operatie

Koole is tijdens deze operatie zorgvuldig omgegaan met het beschermde natuurgebied. Het project verliep vlekkeloos en was ruim binnen het gestelde termijn voltooid. Na het thuisbrengen van het dok, werd het natuur gebied volledig hersteld, zodat de flora en fauna een rustige lente tegemoet konden zien. (Bron en foto's: koole.eu).



De sleepboot ZEEHOND met de bak B-61 (niet zichtbaar) terug van het stort op weg naar de Cruisekade. ZEEHOND 8433710, ENI nummer 02709657, 1-1956 opgeleverd door Scheepswerf J. Bijlholt, Foxhol (557) als BULGERSTEYN aan N.V. Koninklijke Adriaan Volker, Rotterdam, 400 PK, Bolnes, 1974 verkocht aan Adriaan Kooren Sleepdienst B.V., Rotterdam, herdoopt MARLÈNE, 1975 verbouwd en nieuwe motor, 565 PK, 415 kW, Caterpillar D379, 55 BRT, roepsein PFVH, 1996 verkocht aan V.o.F. R. van Keimpema, Rotterdam, herdoopt ZEEHOND, 2008 opgelegd, 2011 verkocht aan DVS Materieel B.V., Raamsdonksveer.

ARKLOW RESOLVE 9287766, 7-1-2004 opgeleverd door Barkmeijer Stroobos B.V., Stroobos (302) aan Invermore Shipping Ltd., Arklow-Ierland, in beheer bij Arklow Shipping Ltd., 2010 verkocht aan Arklow Shipping Nederland B.V., Rotterdam, 12-4-2010 gearriveerd te Rotterdam en onder de Nederlandse vlag gebracht, roepsein PBZL, 12-4-2010 vertrokken van Rotterdam. 30-3-2011 tijdens een reis van Szczecin

naar Cork bij Vordingborg, Denemarken aan de grond gelopen, poging vlot te komen mislukt, oliebestrijdingsvaartuig MARIE MILJØ stand-by, 31-3-2011 sleepboot STORESUND vertrokken van Svendborg, 31-3-2011 met behulp van de sleepboot vlot gebracht en reis vervolgd.



Foto: M. Coster, 19-3-2012, t.h.v. Snowplanet onderweg naar de Westhaven te Amsterdam.



BORNHOLM 9358278, 9-3-2006 om 11.30 gedoopt BORNHOLM door mevrouw Biggi Hastenrath en te water gelaten op Werf Jachtwijk te Hoogezand onder bouwnummer 252, 10-4-2006 verhaald van Hoogezand naar Delfzijl, 13-4-2006 opgeleverd door Bodewes Shipyards B.V. (252) aan Iron Head Shipping Co. Ltd., Limassol, Cyprus, in beheer bij Medstar Shipmanagement, Limassol en Hermann Buss G.m.b.H. & Cie. K.G., Leer, 4.950 BRT, 2.600 NRT, 7.750 DWT, 118,55 (111,85) x 15,20 x 8,45 x 7,032 meter, 3.840 kW, MaK 8M32, 14,7 kn., 14-4-2006 vertrokken van Delfzijl met bestemming Amsterdam, 28-4-2006

vertrokken van Horsens, Denemarken op de eerste reis. Foto: M. Coster, 20-3-2012, voor de Noordersluis te IJmuiden met bestemming ICL Noordzeekanaalzijde.



HANSEATIC TRADER 9229128, 30-6-1998 kiel gelegd, 26-10-2001 te water gelaten, 23-11-2001 opgeleverd Peters Scheepsbouw B.V., Kampen (475) als POLAR BREEZE aan C.V. Scheepvaartonderneming "Polar Breeze", Delfzijl, in beheer bij Amasus Chartering B.V., 2.896 BRT, 181 TEU. 3-12-2001 vanwege een charter bij Jacobsen, Sarpsborg, Noorwegen herdoopt JACO-TRADER. 30-11-2005 overgedragen aan M.S. "Hanseatic Trader" Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G., vlag: Malta, in beheer bij Hanseatic Schiffahrt und Schiffsmanagement G.m.b.H., Bremen, 13-12-2005 (GL) herdoopt HANSEATIC TRADER. 28-12-2006 (e) vlag: Antigua & Barbuda. Foto: R. Coster, 21-3-2012, te IJmuiden met bestemming Amerikahaven.



De nieuwe container-carrier „Goodwill Merchant”, welke speciaal is gebouwd voor het vervoer van containers, tijdens de proefvaart op de Eems. De „Goodwill Merchant” meet 980 ton d.w. Deze shelterdekker werd voor de firma Arnold Hoff te Rotterdam gebouwd bij E. J. Smit & Zn.'s Scheepswerven N.V. te Westerbroek (Gr.)

GOODWILL MERCHANT 5133503, 7-9-1962 te water gelaten, 1-12-1962 opgeleverd door N.V. E.J. Smit & Zn.'s Scheepswerven, Westerbroek (767) als GOODWILL MERCHANT aan A.C. Hoff, Rotterdam, roepsein PEJP, 499 BRT, 935 DWT, 1.165 EPK, M.A.N. 8CV30/45MA, 12 kn.

18-1-1976 tijdens een reis van Grangemouth naar Lerwick, geladen met stukgoed, ten zuidoosten van de Shetland Eilanden aan de grond gelopen, in tweeën gebroken en gezonken in positie 60.00 NB. en 01.21 WL., de bemanning is gered.

GOODWILL TRAVELLER 6619906, 3-9-1966 te water gelaten, 18-11-1966 opgeleverd door N.V. Nieuwe Noord Nederlandse Scheepswerven, Groningen (349) als GOODWILL TRAVELLER aan A.C. Hoff,

Rotterdam, roepsein PEJQ. 499 BRT, 236 NRT, 1.124 DWT, 66,40 (63,86) x 10,52 x 6,10 x 3,918 meter, 1.200 EPK, M.A.N. G8V30/45ATL, Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.G., Augsburg, 12 kn. 1980 verkocht aan Tyde Shipping Ltd., Georgetown-Cayman Islands, herdoopt HYBUR TRAVELLER, roepsein ZGHC. 1988 vlag: Panama, roepsein HP4872. 1989 vlag: Bahamas, roepsein C6HP8. 12-1989 verkocht aan Igorel S.A./Lineas Feeder S.A., Montevideo-Uruguay, herdoopt PLATA FEEDER, roepsein CXQP. 1-1993 verkocht aan Igorel S.A./Lineas Feeder S.A., Asunción-Paraguay. 1995 uit Lloyd's Register. 17-5-1999 opgelegd te Asunción. 1999 als PLATA FEEDER in eigendom van Grupo Rasi/Copetrol, Asuncion-Paraguay. 2001 verkocht aan Rasi S.R.L., Asuncion-Paraguay, herdoopt DON FORTUNATO. 2001 zou

verbouwd zijn tot tankschip wat nog steeds in diverse publicaties staat vermeld, is nooit omgebouwd tot tanker. 2001 weer in de vaart, sleepte de bak GC1 langsij op reizen van Asunción naar Buenos Aires, totale capaciteit schip + bak 120 TEU.



2009 opgelegd op de Paraguay rivier net buiten Asunción in positie 25.15.48.58 ZB. en 57.38.11.97 WL. (Foto: Gustavo di Lorio via B. Risseuw, 20-12-2011).



YEMEN PRIDE 8022640, 14-1-1982 opgeleverd door Bodewes Scheepswerven B.V., Hoogezand (542) als YEMEN PRIDE aan Yemen Gulf Line (Holland) B.V., Hoogezand, roepsein PITF, 3.700 BRT, 2.666 NRT, 6.569 DWT, 233 TEU, 81,72 (74,94) x 15,98 x 10,52 x 8,462 meter, 2.354 kW, M.a.K. 8M453AK, Krupp MaK Maschinenbau A.G., Kiel #26552, 11 kn. 8-1984 thuishaven: Rotterdam. 1-1986 verlengd bij Scheepswerf Harmstorff te Hamburg, 5.053 BRT, 3.324 NRT, 8.544 DWT, lengte 105,52 (98,74) meter, 319 TEU. 12-2-1988 verkocht aan Yemen Gulf Line, Nassau-Bahamas, roepsein C6DL4. 1988 verkocht aan Tegal Properties S.A., Nassau-Bahamas, in beheer bij Oost Atlantic Lijn B.V., Rotterdam. 1992 verkocht aan Ironspeed Shipping Co Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Worldeer Shipping Ltd., Limassol, roepsein P3MW4, herdoopt TRADE SAFETY. 8-1996 verkocht voor \$ 4,5 M. aan Maju Lines (Pte.) Ltd., Panama, roepsein 3FOX6, herdoopt CURUG MAS. 8-2000 verkocht aan P.T. Pelayaran Tempuran Emas Tbk., Jakarta-Indonesië, roepsein YGLS. 12-3-2002 tijdens slecht zicht bij Medan in aanvaring gekomen met de zandzuiger FLORES, aan de grond gelopen op de kust van Belawan, flinke schade aan de schroef opgelopen, 12-3-2002 met een sleepboot vlot gebracht. 31-8-2007 (e) in beheer bij P.T. Tirtamas Express, Jakarta. 2012 verkocht voor sloop naar Bangladesh, 22-3-2012 op de rede bij Chittagong. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 1983).



m.t. ZAPHON 8900086 1990-1995 tankschip ELN13
 Gebouwd 1990, B&W Skibsværft A/S, Kopenhagen (931)
 43.398 BRT 19.867 NRT 69.500 DWT 228,63 (218,73) x 32,28 x 21,62 x 13,898 meter. 12 tanks, 86.793 m³, 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.
 8-1-1990 kiel gelegd, 30-3-1990 te water gelaten, 16-4-1990 (NV) opgeleverd als ZAPHON aan Nordan Tankers 6 Inc., Monrovia-Liberia, in beheer bij Shell Tankers (U.K.) Ltd. 1992 eigenaar: K/S Difko LXVII. 1995 in beheer bij Tschudi & Eitzen International A/S, vlag: Denemarken en herdoopt NORTHSEA ANVIL. 16-9-2002 vlag: Noorwegen. 22-9-2002 in beheer bij Ems Ship Management Denmark AS. 5-8-2005 in beheer bij Prime Marine Management Inc., Athene, vlag: Marshall Islands, roepsein V7IT8. 5-8-2005 herdoopt AMBERJACK. 2012 (NV) verkocht aan Amberjack Shipping Inc., Marshall Islands. 3-2012 verkocht voor sloop naar Gadani Beach, 18-3-2012 ETA te Karachi, Pakistan vanaf Fujairah, 23-3-2012 gearriveerd te Gadani Beach. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 1994).

WAARDRECHT 8010685, 4-1980 besteld, 21-5-1981 plaatsen van de eerste kielsectie, 21-10-1981 te water gelaten, 12-2-1982 gedoopt WAARDRECHT door mevr. H.M.T. Muntz-v.d. Venne (echtgenote van directeur zeereederij, VO hoofdkantoor), 3-1982 opgeleverd door Oresundsværft A/B, Landskrona (280) aan B.V. Mij. Motorschip "Waardrecht", Rotterdam, in beheer bij Van Ommeren Shipping B.V., Rotterdam, in charter bij United Arab Shipping en herdoopt IBN AL KADI. 1983 charter afgelopen en herdoopt WAARDRECHT. 1984 in charter bij Wilh. Wilhelmsen, herdoopt WILLINE TOKYO. 1985 uit charter en herdoopt WAARDRECHT. 1985 herdoopt WESTWOOD MAGELLAN. 1986 herdoopt WAARDRECHT. 1989 herdoopt MED SKY. 1992 verkocht aan Waardrecht N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Van Ommeren Shipping B.V., herdoopt PUEBLA. 22-6-1993 verkocht aan Waardrecht Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Van Ommeren Shipping B.V., herdoopt MED SKY. 1994 herdoopt WESTWOOD FUJI. 1998 uit charter en herdoopt WAARDRECHT. 11-2000 en-bloc met WIELDRECHT en WOENSDRECHT verkocht aan Bogazzi Servizi Navali S.r.l., Viareggio-Italië voor oplevering in 2001, 14-3-2001 overgedragen aan Shamrock Liners (UK) Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij B Navi S.p.A., Marina di Carrara, Italië, herdoopt DOVER CASTLE. 8-8-2002 thuishaven en vlag: George Town-Cayman Islands. 26-8-2004 verkocht aan Navalmar

(U.K.) Ltd., George Town-Cayman Islands, in beheer bij B Navi S.p.A., Marina di Carrara, Italië. 10-9-2007 (e) vlag: Panama. 21-2-2012 tijdens een reis van Italië naar Sattahip, Thailand bij Singapore in aanvaring gekomen met de bulkcarrier DINGXIANGHAI (9209219, Houly Sea S.A., Panama (Cosco Qingdao), bouwjaar 2000, 27.176 BRT, reis: Vietnam-Indonesië), beide schepen gingen ten ander op de rede van Singapore voor inspectie van de opgelopen schade.



2012 verkocht voor sloop naar India, 18-3-2012 ETA te Bhavnagar/Alang vanaf Port Said, 23-3-2012 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 24-6-1985).



ESSO LIGURIA 6928632, gastanker, 7-1970 opgeleverd door Italcantieri S.p.A., Genua (1674) als ESSO LIGURIA aan La Prora S.p.A. Trasporti, Palermo-Italië, 30.445 BRT, 18.606 NRT, 24.996 DWT, 4 gastanks, 41.005 m³, 18,5 kn., 15.000 APK, 2 x turbine, Stal-Laval, Ansaldo Meccanico Nucleare S.p.A., Genua. 19-6-1971 tijdelijk opgelegd te La Spezia. 1972 verkocht aan Esso Transport Co., Palermo-Italië. 1976 verkocht aan La Prora S.p.A. Trasporti, Palermo-Italië. 1977 verkocht aan Esso Transport Co., Palermo-Italië. 1979 verkocht aan La Prora S.p.A. Trasporti, Palermo-Italië. 1981 verkocht aan Esso Transport Co., Liberia. 1984 verkocht aan SNAM S.p.A., Italië, herdoopt SNAM ELBA. 1997 herdoopt LNG ELBA. 31-5-2002 (e) in beheer bij Carbofin Energia Trasporti S.p.A. 2004 (e) verkocht aan LNG Shipping S.p.A., La Spezia-Italië. 3-2012 verkocht voor sloop naar Alang, India. (Foto: J. v.d. Zee).



ORIENTAL NICETY 8414520, 1986 opgeleverd door National Steel & Shipbuilding Co., San Diego (438) als EXXON VALDEZ aan Exxon Shipping Co., U.S.A., 94.999 BRT, 211.469 DWT, 16 kn. 24-3-1989 in Alaska op Bligh Reef in Prince William Sound gelopen waardoor 37.000 ton olie overboord stroomde, 5-4-1989 vlot gebracht. 12-7-1990 herdoopt EXXON MEDITERRANEAN. 1993 110.831 BRT, 214.862 DWT. 1993 verkocht aan Seariver Maritime Inc., U.S.A., 14-7-1993 herdoopt S/R MEDITERRANEAN. 9-3-2005 vlag: Marshall Islands, in beheer bij International Marine Trans Ltd. 16-3-2005 herdoopt MEDITERRANEAN. 2007 verkocht aan Seariver International Inc., Marshall Islands, in beheer bij Seariver Maritime Inc. 12-2007 verkocht aan Hong Kong Bloom Shipping Ltd., Panama, in beheer bij Cosco Shanghai Ship Management Co. 2008 verbouwd tot bulkcarrier, 112.088 BRT, 213.855 DWT. 9-12-2008 herdoopt DONG FANG OCEAN. 28-4-2011 herdoopt ORIENTAL NICETY. 16-3-2012 (rap) verkocht voor sloop. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 23-6-1992).



GATHER 8200113, containerschip, 1984 opgeleverd door China S.B. Corp., Kaohsiung (295) als EVER GATHER aan Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd. (EVERGREEN LINE), Taiwan, 37.023 BRT, 43.401 DWT, 2728 TEU, 21.600 EPK, 15.888 kW, Sulzer, 20,5 kn. 2000 verkocht aan Green Compass Marine S.A., Panama, in beheer bij Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd., (EVERGREEN LINE). 5-4-2000 herdoopt COSCO DURBAN. 6-2001 herdoopt EVER GATHER. 15-7-2002 herdoopt LT GATHER. 29-2-2004 herdoopt EVER GATHER. 9-12-2007 (e) verkocht aan Camaiore Carrier Inc, Liberia, in beheer bij Ciel Shipmanagement S.A., Athene, 11-12-2007 herdoopt GATHER. 9-2008 (e) verkocht aan Merin Shipping Co., in beheer bij Ciel Shipmanagement S.A., Athene. 3-2012 verkocht voor sloop naar China, 16-3-2012 ETA te Jiangyin. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 30-6-1989).



SEVERINE 9539078, 25-1-2012 opgeleverd door Kyokuyo Shipyard Corporation, Shimonoseki (501) als SEVERINE aan Shiplux VIII S.A., Malta, in beheer bij Euroship Services Ltd., Londen en Cobelfret Ferries N.V., Antwerpen, roepsein 9HA2882, 16.342 BRT, 4.902 NRT, 6.600 DWT, 9.511 EPK, 7.000 kW, Wärtsilä 12V32, Wärtsilä Finland Oy, Vaasa, 17 kn. 26-1-2012 vertrokken naar de Noordzee via het Panama Kanaal, 3-2012 ingezet op de dienst tussen Rotterdam en Ipswich. (Foto: C. de Bijl, 18-3-2012, Britanniehaven).

STENA DISCOVERY



Rivelino Marcano haalde samen met zijn vriend Ewart Walle in november de ferry HSS DISCOVERY vanuit Venezuela naar Curaçao om deze door te verkopen. Marcano werd echter donderdag gearresteerd, omdat diesel, die volgens hem voor eigen gebruik was, van de boot verdwenen is.

Op 25 november vorig jaar vaarde de ferry de haven binnen vanuit La Guaira, Venezuela. Na een opknopbeurt, was het de bedoeling investeerders aan te trekken om het schip van eigenaar Albamar Shipping Company SA Panama te kopen. In januari of februari dit jaar zou een ferrydienst van start moeten gaan om goederen, auto's en personen te gaan vervoeren.

Volgens Amigoe waren de papieren van het schip bij binnenkomst niet in orde en werd er om die reden een grote controle op het schip uitgevoerd door de politie, kustwacht en de douane. Er werden toen negen tanks gevonden met diesel die volgens Marcano bestemd waren voor eigen gebruik. De douane heeft de tanks verzegeld en het schip onder 24-uur bewaking gesteld.

“Nadat in eerste instantie werd gesteld dat de diesel voor eigen gebruik bestemd was, heeft de heer Marcano vervolgens – op 30 november – gepoogd om de dieselolie alsnog in te voeren”, liet douanedirecteur Julian Lopez Ramirez weten aan Amigoe. “Omdat hij geen ladingpapieren (manifest) van de dieselolie had, werd de aangifte tot invoer van de dieselolie geweigerd.” Marcano spande hierop in februari een kort geding aan en verloor dit.

“Op zich zal de financiële schade wel meevallen qua verkoop van de diesel aangezien de invoerkosten en omzetbelasting (OB) niet zijn betaald, wat samen op 11,5 procent uitkomt. Wat natuurlijk wel ernstig is dat er geknoeid is met de zegels en vandaar het strafrechtelijk onderzoek hiernaar. Onderzoek zal nu uit moeten wijzen wat er met de diesel is gebeurd”, aldus Lopez Ramirez.

Marcano blijft nog acht dagen in hechtenis, daarna wordt besloten of hij langer vastgehouden wordt voor het onderzoek. Naast het onderzoek, is er volgens Ultimo Notisia, beslag gelegd op de ferry door deurwaarder Tiko Ramazan, in opdracht van Albamar Shipping Company. Voor de ferry, die al drie maanden aan de Caracasbaai ligt, schijnt er ook geen liggeld betaald te zijn.

(Bron: Amigoe via Kees Bustraan en <http://koopvaardij.blogspot.com>. foto: K. Goudriaan, 1-3-2012 Caracas Baai).



LIANNE 9422275, in aanbouw genomen als MAYA-2 voor rekening van Genka Guc Sistemleri, in beheer bij Trans Ka Tankers, Istanbul, 4-4-2007 opgeleverd door Ustamehmetoğlu Gemi Tersanesi, Zonguldak (168) als LIANNE aan C.V. “Lianne”, Spijk, in beheer bij Scheepvaartbedrijf Van Dam, Spijk, vlag: Antigua & Barbuda, in bevrachting van Wagenborg Shipping B.V., genoemd naar de jongste dochter van kapitein Otto Kuiper van Scheepvaartbedrijf Van Dam, 1.796 BRT, 958 NRT, 3.075 DWT, 80,28 x 12,50 meter, 1.140 kW, Mak 6M20, 11 kn., 7-4-2007 vertrokken van Istanbul naar İzmir om te laden voor Sevilla. 18-3-2012 tijdens een reis van Västerås naar Nykøbing, geladen met graan, aan de grond gelopen in de Limfjord ten oosten van de Aggersund Bridge, 19-3-2012 om 09:15 uur op eigen kracht vlot gebracht, naar Nykøbing Mors gevaren, daar duikonderzoek verricht naar eventueel opgelopen schade op last van Søfartsstyrelsen. (Foto: F. van Rijsbergen, 17-7-2008).

Succesvolle verwijdering olie uit COSTA CONCORDIA 'caretaking' werkzaamheden door Neri/Smit B.V. beginnen

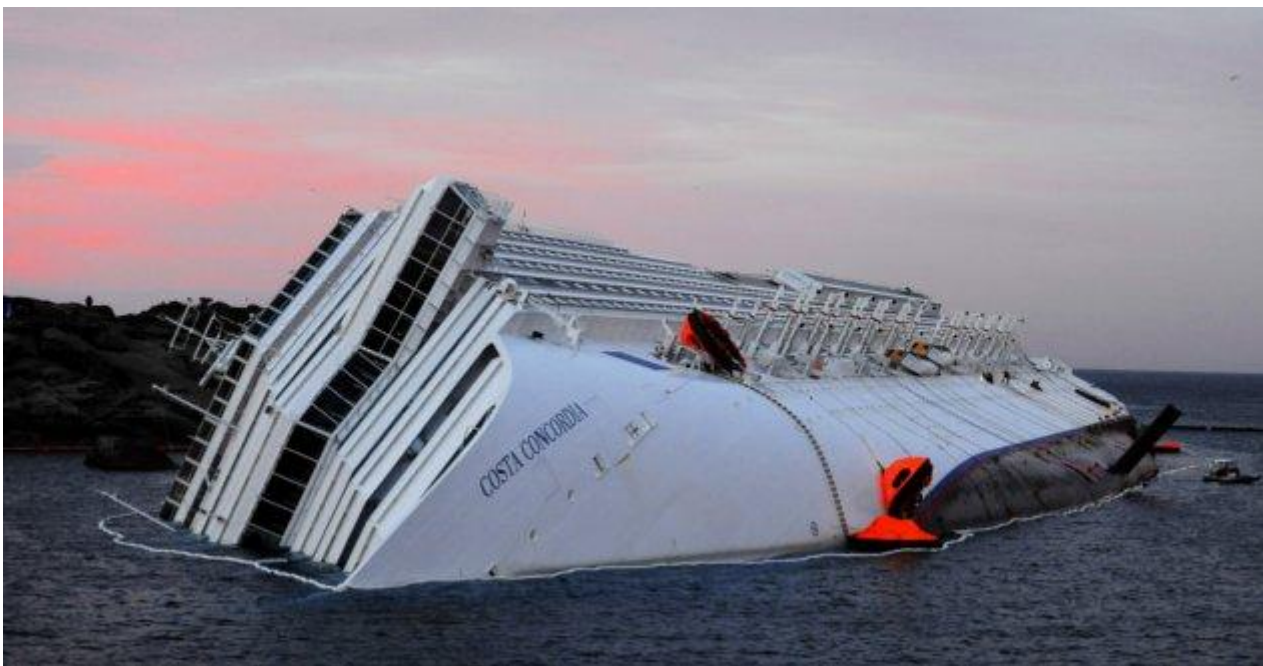
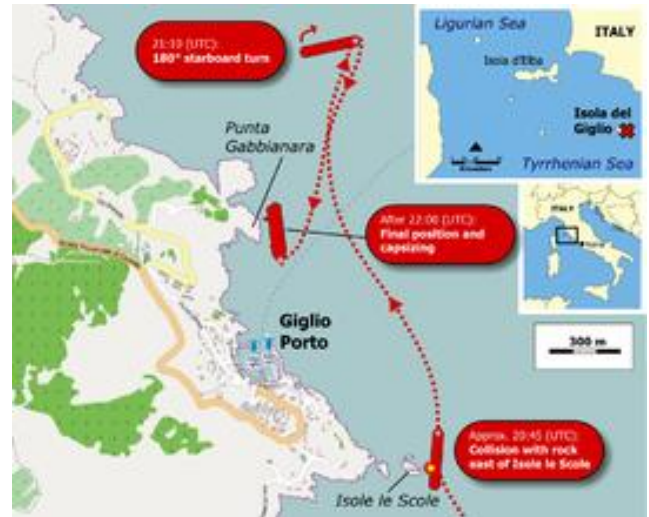
Costa Cruises, het gemeentebestuur van het eiland Giglio en de Costa Concordia Emergency Commissioner's Office berichten dat de werkzaamheden om de olie uit de COSTA CONCORDIA weg te pompen, zijn voltooid.

Het verwijderen van de olie door het door Costa Cruises ingehuurd team van experts van Neri/Smit B.V. begon 12 februari om 5 uur 's middags en gingen 24 uur per dag door als de zee en weersomstandigheden dit toelieten.

Het verwijderen van de olie uit alle 17 brandstoftanks van de COSTA CONCORDIA zal in de nacht van vrijdag 23 maart zijn voltooid, gebruik makend van een systeem van pompen en ventielen. Een 'hot tap'

ventiel werd aangesloten aan de zijkant van het schip, er werd een gat in de tank geboord waarna de pijplijn werd bevestigd. Dit maakte mogelijk dat de olie werd verhit en uit het schip werd gepompt terwijl zeewater er in werd gepompt zodat het schip stabiel bleef. Met deze 'hot-tapping' operatie is nu alle olie uit het schip verwijderd met uitzondering van zeer kleine hoeveelheden brandstof in ontoegankelijke plaatsen, maar in zulke kleine hoeveelheden dat er geen milieurisico bestaat.

“Na het tragische ongeluk met de COSTA CONCORDIA”, zei Costa Crociere S.p.A. President Gianni Onorato, “ondernamen we onmiddellijk maatregelen om de minste impact op het milieu te garanderen en de natuur en omgeving van Giglio en de economie en de toeristische industrie op het eiland te beschermen, in nauwe samenwerking met de Emergency Commissioner's Office en het gemeentebestuur van Giglio. Wij hebben 's werelds leidende bergingsmaatschappij de opdracht gegeven de olie weg te pompen, en dit is succesvol gebeurd waarmee een potentiële ecologische ramp is voorkomen. Wij zijn erg blij met dit resultaat, en we zullen met een zelfde inzet blijven werken aan de volgende stap in de bergingswerkzaamheden waarbij kosten noch moeite gespaard worden totdat de noodzakelijke werkzaamheden zijn voltooid. De betrouwbaarheid en expertise van onze maatschappij blijkt uit het professionalisme waarmee we een project als deze hebben gemanaged. Ik wil blijven benadrukken dat het COSTA CONCORDIA incident een eenmalige en uitzonderlijke gebeurtenis is, maar zeer ernstig en ik wil dan ook onze condoleances overbrengen aan de familie van de slachtoffers en ons medeleven gaat uit naar iedereen die door dit incident heeft geleden.”



Nu de olie succesvol uit de tanks verwijderd is, en vooruitlopend op de voltooiing van het plan voor de berging van het wrak, is de aandacht nu gericht op zogenaamde 'caretaking' operaties. De doelstelling is het toezien op en beschermen van het milieu met de hulp van experts die hiervoor speciale middelen gebruiken om de zeebodem rondom het schip schoon te maken. 'Caretaking' wordt ook uitgevoerd door het team van Neri/Smit in opdracht van Costa Crociere en zal minimaal twee maanden duren.

Costa Crociere investeerde miljoenen euro's in de olie verwijdering operaties, met als voornaamste doel de olie van het schip zo snel en zo schoon mogelijk te verwijderen.

Zoals eerder aangekondigd, wat betreft de verwijdering van het schip worden de zes plannen die op 3 maart zijn ingediend nu geëvalueerd. Er is een shortlist gemaakt en het beste plan wordt geselecteerd en aangekondigd begin of medio april. Alle ingediende plannen zijn van een hoog niveau en alle geven prioriteit aan de noodzaak om de gevolgen voor het milieu te minimaliseren, Giglio's economie en toerisme industrie te beschermen en de veiligheid te garanderen. De operatie om het wrak te bergen zal zeer gecompliceerd zijn en zal naar verwachting 10 tot 12 maanden in beslag nemen, afhankelijk van het voorstel dat wordt gekozen. (Bron: Maritiemnieuws, 22-03-2012, foto's : wikipedia en aztecanoticias.com).

Cruise schepen Rotterdam 2012

Datum Cruiseschip Cruisemaatschappij Aankomst Vertrek

16 april 2012 RYNDAM Holland America Line 7:00 17:00
30 april 2012 ALBATROS Phoenix Reisen 7:00 14:00
2 mei 2012 ROTTERDAM Holland America Line 7:00 17:00
5 mei 2012 RYNDAM Holland America Line 8:00 18:00



9 mei 2012 EMERALD PRINCESS Princess Cruises 7:00 18:00
19 mei 2012 ROTTERDAM Holland America Line 7:00 17:00
26 mei 2012 ROTTERDAM Holland America Line 7:00 17:00
30 april 2012 ALBATROS Phoenix Reisen 7:00 14:00
2 juni 2012 ROTTERDAM Holland America Line 7:00 17:00
7 juni 2012 QUEEN MARY 2 Cunard 8:00 22:00
16 juni 2012 ROTTERDAM Holland America Line 8:00 17:00
30 juni 2012 ROTTERDAM Holland America Line 7:00 17:00
7 juli 2012 ROTTERDAM Holland America Line 7:00 17:00
8 juli 2012 GRAND PRINCESS Princess Cruises 12:00 21:00
14/15 juli 2012 AZAMARA JOURNEY Azamara Cruises 11:00 2:00
21 juli 2012 ROTTERDAM Holland America Line 7:00 17:00
28 juli 2012 ROTTERDAM Holland America Line 7:00 17:00
4 augustus 2012 ROTTERDAM Holland America Line 7:00 17:00
11 augustus 2012 ROTTERDAM Holland America Line 7:00 17:00
25 augustus 2012 ROTTERDAM Holland America Line 7:00 17:00
8 september 2012 ROTTERDAM Holland America Line 7:00 17:00
15 september ROTTERDAM Holland America Line 7:00 17:00
29 september ROTTERDAM Holland America Line 7:00 17:00
11 oktober 2012 QUEEN MARY 2 Cunard 8:00 22:00
16 oktober 2012 ROTTERDAM Holland America Line 7:00 17:00
19 oktober 2012 MSC LIRICA MSC Cruises 7:00 14:00
2 november 2012 ROTTERDAM Holland America Line 7:00 17:00
6 november 2012 QUEEN MARY 2 Cunard 8:00 22:00
6 december 2012 ROTTERDAM Holland America Line 7:00 17:00
22 december 2012 ROTTERDAM Holland America Line 7:00 17:00



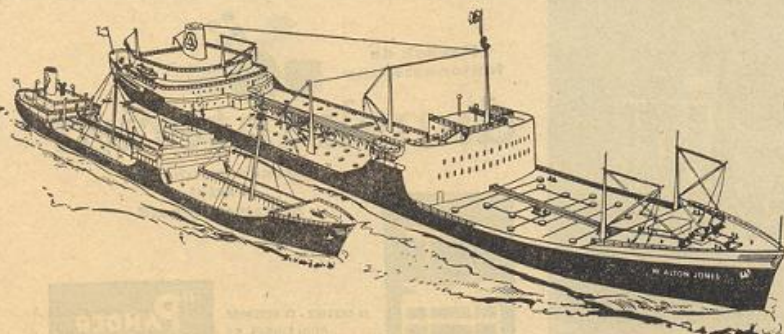
t.t. LEMBULUS (2) 7368487 1974-1981 vlcc GUIP

Gebouwd 1974, Verolme Dok & Scheepsbouw Mij., Rozenburg (853), 128.523 BRT, 111.036 NRT, 254.157 DWT, 344,41 (329,22) x 51,87 x 25,61 x 19,952 meter. 15 ladingtanks, 15 kn. waterpijpketel, v.o. 275 m², 73 kg/cm², 31.550 APK, 23.536 kW, 2 turbines, General Electric, Verolme's Machinefabriek, IJsselmonde. 11-5-1974 te water gelaten, 11-1974 opgeleverd als LEMBULUS aan Shell Tankers (U.K.) Ltd., Londen-U.K. 4-1981 verkocht aan Angfartygs A/B Alfa, Finland, in beheer bij Lundquist Rederierna, Mariehamn, Finland, herdoopt ANNIE. 1986 verkocht aan Flying Fish Nav. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Lundqvist Rederierna, Mariehamn, Finland, herdoopt SANNA. 11-5-1995 tijdens een reis van Mina al Fahal naar Sriracha brand in de machinekamer opgelopen in positie 01.26 NB. en 103.03 OL., kon op eigen kracht doorvaren naar Singapore, opgelegd te Singapore, CTL verklaard. 1995 verkocht voor sloop naar Bangladesh, 15-7-1995 op het strand gezet te Chittagong, gesloopt door Z.N. Enterprise, Madambibirhat, de sloop begon 15-7-1995.

Reuzentanker „W. ALTON JONES” in Rotterdam

HET tankschip „W. Alton Jones”, dat wat betreft waterverplaatsing in beladen toestand, schepen als de „Queen Mary” en de „Queen Elizabeth” in de schaduw stelt, heeft van maandag tot dinsdag een bezoek gebracht aan de Rotterdamse haven. Bij de zeer drukke receptie, die maandag in de namiddag aan boord gehouden werd, was ook burgemeester Van Walsum aanwezig. Het gezelschap, enigszins verbijsterd door de reusachtige afmetingen van het schip, werd door de Haartemse bloemenmeisjes, op initiatief

van de V.V.V. van Haarlem, onthaald op bloemen. Een voor de genodigden wel zeer indrukwekkend moment, was het passeren van het vlaggeschip der Nederlandse koopvaardijvloot, de „Rotterdam” van de H.A.L. Zoals wij reeds eerder vermeld hebben, zal de „W. Alton Jones”, die eigendom is van de Amerikaanse „Cities Service Company” gaan varen onder het beheer van de Rotterdamse N.V. Phs. van Ommeren, met een Nederlandse bemanning en onder Liberiaanse vlag.



Sketch shows how a standard T-2 tanker (16,500 tons) compares in size with the new Cities Service supertanker S.S. W. Alton Jones, of the 70,000-ton class.

t.t. W. ALTON JONES (2) 5384140 1959-1965 tankschip 5 MBU / PIMH / 6ZGB

Gebouwd 1959, Sörviksvarvet A/B, Uddevalla (201)

40.621 BRT 27.646 NRT 69.965 DWT

251,57 (238,51) x 35,41 x 17,08 x 13,296 meter.

51 ladingtanks, 77.687 m³, 5.870 ton bunkers, verbruik 105 ton/dag, 16 kn.

2 waterpijpketels, v.o. 2.282 m², 49 atm., Babcock & Wilcox Co.

22.000 APK, 16.412 kW, 2 S Turbine verstraagd naar 102 omw/min., De Laval Steam Turbine Co., Trenton.

Besteld door Grand Cape Tankers, Monrovia (Cities Service Oil Co.), 7-3-1959 te water gelaten voor rekening van Ships Inc. (Cities Service Co.), 15-7-1959 opgeleverd (AB), 21-9-1959 overgenomen door N.V. Maasvliet Scheepvaart Mij., Rotterdam, 15-10-1959 vertrokken van Uddevalla, 17-10-1959 gearriveerd te Amsterdam voor dokbeurt, 23-10-1959 vertrokken naar Gothenborg waar de VO bemanning

aan boord kwam, 29-10-1959 te Gothenborg opgeleverd aan Grand Cape Tankers, Monrovia-Liberia als W. ALTON JONES, in charter gegaan bij Cities Service Oil Co., in beheer bij N.V. Phs. van Ommeren, 2-11-1959 gearriveerd te Rotterdam, 4-11-1959 vertrokken van Rotterdam om te laden te Mena El Ahmadi aan de Perzische Golf voor Philadelphia.



14-12-1959 tijdens de reis naar Philadelphia, geladen met 64.000 ton aardolie, een noodoproep uitgezonden na het uitvallen van de machine, 23-12-1959 in positie 06.07 ZB. en 19.05 WL. vastgemaakt door de sleepboot ZWARTE ZEE en koers gezet naar Mona Passage bij Porto Rico, later ook vastgemaakt door de sleepboten HUDSON en BARENTSZ ZEE, 16-1-1960 gearriveerd bij Mona Passage en begonnen een deel van de lading over te pompen in een T2 tanker, ook een gedeelte van de lading gelost in een 2e tanker, 22-1-1960 met de ZWARTE ZEE en BARENTSZ ZEE vertrokken naar Newport News, 4-2-1960 gearriveerd te Newport News, 25-2-1960 vertrokken naar Mena al Ahmadi na reparatie.

25-1-1961 gearriveerd bij de Nieuwe Matex in de Botlek voor het lossen van een lading stookolie, voor die tijd was het een zeer groot schip voor de Botlek, 26-1-1961 vertrokken.

1961 verkocht aan N.V. Maasvliet Scheepvaart Mij., Rotterdam.

9-4-1965 verkocht aan Grand Bassa Tankers Inc., Monrovia-Liberia, onderdeel van Cities Service Co., bleef in de vaart als W. ALTON JONES.

1972 verlengd en holte vergroot, 51.490 BRT, 37.642 NRT, 105.042 DWT, 287,94 x 35,41 x 19,77 x 15,606 meter, 13 ladingtanks, 120.208 m3.

1976 verkocht voor sloop naar Taiwan, 4-9-1976 gearriveerd te Kaohsiung om gesloopt te worden.

(Krant: HierRotterdam, foto: AM/Scheepsfotoruilbeurs, 1971).



CAROLINA 9382748, type Super Saimax, 4-8-2007 te water gelaten bij Ceskoslovenska Plaba Labska S.A. (CSPL), Decin, Tsjechië, besteld bij Peters Shipyards B.V. te Kampen onder bouwnummer 1010, 24-10-2007 casco gearriveerd te Harlingen, vandaar naar Kampen voor afbouw bij Peters Shipyards B.V. te Kampen, 4-2-2008 verhaald van Kampen naar Harlingen, 5-2-2008 proefvaart en gearriveerd te Delfzijl, 7-2-2008 bij Kon. Niestern Sander B.V. te Delfzijl, 14-2-2008 in de Buitenhaven te Delfzijl gedoopt CAROLINA door mevrouw Carolina van Dam-Straver en opgeleverd aan C.V. Carolina, Spijk, in beheer bij Scheepvaartbedrijf Van Dam te Delfzijl (J. van Dam), roepsein PHMZ, 2.396 BRT, 3.200 DWT, 132 TEU, 82,50 (80,86) x 12,50 x 8,00 x . meter, 749 kW, Caterpillar 3512. (Foto: M. Coster, 24-3-2012, te IJmuiden uit de Noordersluis onderweg naar de Rijksbinnenhaven 3).



PACIFIC DAWN 9558464, casco gebouwd door Partner Sp.z.o.o., Stettin (3), 27-4-2010 vertrokken van Stettin, 1-5-2010 casco gearriveerd te Velsen achter de sleepboot TAUCHER O. WULF 5, afgebouwd te Urk in beheer bij Hartman Marine Shipbuilding B.V. onder bouwnummer 003, 17-9-2010 vanaf Urk gearriveerd te Velsen, 22-9-2010 proefvaart op de Noordzee en gearriveerd te Velsen, 24-9-2010 opgeleverd aan Pacific Dawn C.V., Urk, in beheer bij Hartman Shipping B.V. Urk (D. Hartman), roepsein PBTM, 2.981 BRT, 1.198 NRT, 3.500 DWT, 236 TEU, 3.680 kW, Wärtsilä NSD Finland Oy, 27-9-2010 gearriveerd in de Waalhaven te Rotterdam, 27-9-2010 vertrokken naar zee. 2-1-2012 gearriveerd te Hull, door een defect aan de inlaatfilter liep de machinekamer vol water, 14-1-2012 gearriveerd te Grote Hout, Velsen achter de sleepboot WATERMAN, 16-1-2012 naar Urk met de sleepboten WATERPOORT en WATERSTAD voor een circa twee maanden reparatie, 17-1-2012 transport niet verder gekomen dan de Oranjesluizen, i.v.m. te grote diepgang voor de haven van Urk terug naar Velsen en afgemeerd aan Grote Hout, gerepareerd bij Shipdock B.V., Amsterdam, 24-3-2012 proefvaart op de Noordzee. (Foto: M. Coster, 24-3-2012, tijdens het afmeren aan de Velsen Grote Hout).

Zes ulcs op maidentrip in week tijd

De voorbije week zijn er weer zes nieuwe ultra large container ships (ulcs) met een capaciteit van meer dan 13.000 TEU in de vaart gekomen. Vier ervan zetten nu koers naar Noord-Europa.

Er komen nu opvallend veel nieuwe megaschepen gelijktijdig in de vaart, omdat de rederijen tijdens de vorige crisis hebben besloten om de oplevering van nieuwe tonnage uit te stellen. Met de effectieve oplevering van de vele schepen die intussen in Zuid-Korea zijn afgebouwd, hebben de rederijen willen wachten tot na het Chinese Nieuwjaar.

Cosco nam de voorbije week de 13.092 TEU grote 'COSCO EXCELLENCE' in dienst, het vijfde recordschip voor de Chinese rederij uit een reeks van acht die van de Canadese eigenaar Seaspan gehuurd worden. De nieuwbouw gaat varen in de NE3-dienst tussen het Verre Oosten en Europa en wordt op 7 april voor de eerste keer in Rotterdam verwacht en op 15 april in Antwerpen.

Hyundai Merchant Marine nam zijn tweede ulcs van 13.092 TEU in dienst in de vierde loop van de G6 Alliance tussen de Far East en Noord-Europa. De 'HYUNDAI TENACITY' (foto) wordt net als het eerste schip uit de reeks gehuurd van de Griekse eigenaar Danaos Shipping.

Bij MSC staat de teller van het aantal schepen van meer dan 12.500 TEU sinds deze week op 42. De Zwitserse rederij nam de 'MSC AURORA' van 13.050 TEU in dienst, die door de Duitse reder Claus-Peter Offen bij Daewoo was besteld op basis van een langetermijncharter aan MSC. De nieuwbouw gaat in de Lion Service tussen Azië en Noord-Europa varen. Eerder deze maand nam de rederij uit Genève ook al de nieuwe 'MSC ALTAIR' van 13.092 TEU in ontvangst.

UASC nam deze week twee ulcs van 13.100 TEU in de vaart. Het gaat om de vierde en vijfde nieuwbouw uit een reeks van negen. De 'AL ULA' wordt ingeschakeld in de gezamenlijke AEC8/AEX7/FAL2-dienst uit het Verre Oosten naar Noord-Europa. Het zusterschip 'TAYMA' zal tussen het Verre en het Midden-Oosten gaan pendelen. De 'TAYMA' zal in die dienst het gezelschap krijgen van de 14.074 TEU grote 'CSCL URANUS', die deze week als zevende schip uit een reeks van acht in de vaart werd overgedragen aan China Shipping. (Bron en foto: N.T., 13 maart 2012).



DONAU 9385908, 17-10-2008 kiel gelegd, 2-7-2010 te water gelaten te Korabostroitelnitza Ruse A.D., Ruse onder bouwnummer 822, 20-2-2011 vertrokken van de bouwwerf te Rousse naar de kustplaats Varna aan de Zwarte Zee voor proefvaart en afwerking, 21-3-2010 en 22-3-2010 proefvaart, 24-3-2011 (GL) opgeleverd, 11-4-2011 overgenomen van de bouwwerf door Rederij Wanmar, Barendrecht, in beheer bij Rederij Wantij, Zwartsluis (J. van Veen, J. Hartman & N. Blokzijl), in bevrachting bij NedNor B.V., Groningen, roepsein PBVI, 5.887 BRT, 8.100 DWT, 3.000 kW, M.a.K. 6 M32C, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G. NE-10, 16-4-2011 vertrokken van Varna, de eerste reis ging naar Taupse, Rusland om te laden voor Iskendrun, Turkije, 2-5-2011 gearriveerd in ballast te Itea om Bauxiet te laden voor Duinkerken, 4-5-2011 vertrokken van Itea, 9-5-2011 bunkeren te Ceuta, 16-5-2011 lossen te Duinkerken en aansluitend in ballast naar Zwijndrecht voor garantiepunten, 21-5-2011 open dag aan de Uilenkade bij A. Nobel en Zn. te Zwijndrecht. (Foto: M. Coster, 24-3-2012, onderweg naar de middensluis voor Rijksbinnenhaven 2).



‘Grootste schip ter wereld komt eraan’



Allseas startte in 1984 met een stuk of twaalf technici, kocht een schip en bouwde dit om tot het eerste constructieschip dat pijpen legt op dynamische positionering. Inmiddels heeft het bedrijf 2500 werknemers wereldwijd, en laat het voor 1,3 miljard euro het grootste schip ter wereld bouwen: de ‘Pieter Schelte’. Een interview met oprichter en eigenaar Edward Heerema.



Door: Antoon Oosting,
woensdag 14 maart 2012

Als er iemand enthousiast is over dit schip dan is het bedenker Edward Heerema (64) zelf wel: “De Pieter Schelte wordt echt iets nieuws”, verzekert oprichter, eigenaar en als het aan hemzelf ligt, nog tot in lengte van jaren de baas van Allseas, wereldmarktleider in de aanleg van offshore pijpleidingen. “Het is primair een hefschip voor installatie en verwijdering van platforms, maar het is ook een pijpenlegger. Een hefschip zal niet altijd genoeg werk kunnen vinden om volop bezet te zijn”, verduidelijkt de Allseas-chef.

Het wordt een schip waarover waarschijnlijk nog vaak en lang in superlatieven zal worden gesproken. Met een hijscapaciteit van maar liefst 48.000 ton op het voorschip kan het meer dan vier keer zoveel gewicht aan als de grootste kraanschepen tot nog toe (THIALF, SAIPEM 7000), en bovenbouwconstructies van grote platforms in een keer van hun onderstel tillen om te worden gesloopt of nieuwe te plaatsen. Met een portaalkraan op het achterschip kan de Pieter Schelte onderbouwconstructies tot 25.000 ton in één stuk uit zee tillen. Na het plaatsen van de bestelling in 2010 is afgelopen december de bouw van dit reusachtige vaartuig op de werf van Daewoo in Zuid-Korea daadwerkelijk gestart.



AUDACIA, foto: L. v.d. Meijden, 6-11-2010

Tevreden met ontwerp

“We zijn al in 1987 met het ontwerp begonnen maar toen hadden we nog geen geld, waren we nog niet gelukkig met het technische ontwerp en zagen we ook de markt voor dit schip nog niet zitten”, zegt

Heerema. Maar in 2007 was het wel zo ver. “Toen waren we enorm gegroeid, hadden we het vermogen en de cashflowverwachting en waren we eindelijk tevreden met het ontwerp van het schip”, vertelt Heerema op het kantoor van Allseas aan de Poortweg in Delft. Bovendien zag hij nu ook duidelijk een markt ontstaan voor het weghalen van grote oude platforms naast de incidentele installatie van grote nieuwe platforms. Het meest opmerkelijke aan het schip is de gevorkte boeg die om het platform heen kan worden geschoven. De bouw gaat meer dan 1,3 miljard euro kosten, net iets goedkoper dan de twee grootste cruiseschepen van de wereld, de ‘OASIS’ en ‘ALLURE OF THE SEAS’. Deze investering financiert Allseas deels uit gespaarde cashflow en deels uit bankleningen. Dat is vrij uitzonderlijk omdat banken momenteel bijna geen cent meer in schepen willen steken.



SAIPEM 7000, 3-8-2010

Enorme vernieuwer

De naam Pieter Schelte is een eerbetoon aan zijn vader. “Dat was een enorme vernieuwer in onze industrie. Voorheen beheersten de Amerikanen de markt met kranen die op drijvende bakken waren geplaatst. Mijn vader heeft het installeren van offshore platforms volledig vernieuwd. Hij was de eerste die vrachtschepen ombouwde om er veel grotere kranen dan voorheen op te kunnen zetten. Hij liet veel grotere heihammers ontwikkelen en hij was ook de eerste met de bouw van de halfafzinkbare kraanschepen, ‘BALDER’ en ‘HERMOD’”, vertelt Heerema.

Dat hij met de naamgeving ook het risico zou lopen de controverse over het oorlogsverleden van Pieter Schelte Heerema op te rakelen, heeft Edward Heerema op de koop toe genomen. P.S. Heerema was lid van de Waffen-SS, waarvoor hij na de oorlog ook is berecht en vrijgesproken na aftrek van voorarrest. Zelf had hij zich in 1944 ook al aangesloten bij het verzet. Na zijn berechting vertrok hij naar Venezuela om van daaruit een bedrijf op te bouwen waarmee hij in de offshore olie- en gasindustrie veel respect zou afdwingen. “Ik heb mijn vader in herinnering als een groot technisch vernieuwer. Onder zijn oorlogsverleden heb ik een streep gezet. Hij is berecht en daarmee is voor mij de oorlogskwestie een afgesloten boek”, aldus Heerema.

Echte technicus

Hij praat nog steeds vol bewondering over zijn vader. Geboren in Venezuela doorliep Edward Heerema voornamelijk in Nederland de middelbare school. Heerema: “Ik was altijd iets aan het maken, en ik wilde ook al heel vroeg techniek studeren. Op advies van vader viel de keuze op civiele techniek aan de TU Delft. Dat geeft je als ingenieur een enorme breedheid. Toen ik in 1974 afstudeerde, bestond offshore techniek als studie nog niet. Vader was al een echte technicus, een ongelooflijk creatieve ingenieur en ik ben opgegroeid in zijn stijl.”

Na zijn studie ging Heerema bij zijn vader aan het werk op kantoor in Den Haag. “Vader stelde mij onmiddellijk voor grote uitdagingen. Hij had heel veel ideeën. Dat was een ongelooflijk dankbare tijd. Ik heb daar ontzettend veel van geleerd. Vader vond het belangrijk dat je een goed vakman, een echt goede ingenieur werd”, vertelt Heerema.

Edward Heerema is de tweede zoon van zes kinderen. De oudste en jongste broer doen heel iets anders, en zijn zuster leeft niet meer. Pieter Heerema is de derde zoon en heeft het familiebedrijf Heerema voortgezet.

Vierde zoon Hugo is de eigenaar van Bluswater Energy Services in Hoofddorp, dat Peso's ontwikkelt en exploiteert. Edward Heerema maakte zijn vader nog zeven jaar mee totdat deze op 73-jarige leeftijd vrij plotseling overleed. Hij was door zijn vader aangewezen als opvolger en zou het bedrijf drie jaar leiden totdat tussen de broers onenigheid ontstond. Edward Heerema besloot het familiebedrijf te verlaten en stichtte eind 1984 het bedrijf Allseas.



LORELAY, 18-5-2007

Knappe technici

“De eerste zeven jaar hebben we het moeten doen met geleend geld. We hadden geen eigen vermogen want ik ben pas in 1991 uitgekocht. Wij kenden de branche goed en wilden ook weer in de offshore constructie-industrie aan de slag. We wilden alleen niet hetzelfde doen als Heerema. Dus geen emotioneel gedreven concurrentie. Daarom zijn wij in het pijpenleggen gegaan”, vertelt Heerema. Hij praat in de wij-vorm want hij begon zijn bedrijf met een man of twaalf, ontwerpers en ‘knappe technici’ zoals hij ze noemt.

“In die eerste weken hebben we een plan gemaakt voor de verbouwing van een schip en een cashflowprognose voor de eerstkomende jaren. Dat was ons businessplan”, vertelt Heerema. “Een krediet van de ABN AMRO was voldoende om het schip te ontwerpen en te laten bouwen.” Dat eerste schip zou de ‘LORELAY’ worden, gebaseerd op een in 1985 gekochte en bij Boelie in Kinderkerk omgebouwde bulkcarrier. Pijpenleggers waren er al, maar wat Allseas met de LORELAY nieuw inbracht was het werken met dynamische positionering. “Anders dan de concurrentie konden wij gemakkelijker opstarten. Je hoeft niet eerst een schip met twaalf ankers vast te leggen. Je hebt geen sleepboten nodig en ook de risico’s met het werken rond platforms zijn minder groot. Met de LORELAY hebben we toen snel naam gemaakt, waardoor we ook veel werk kregen”, aldus Heerema.

In die dagen omvatte Allseas iets van vijftig man op kantoor en nog eens 200 op de LORELAY. Dat zijn er nu in totaal 2500 waarvan ongeveer 350 ingenieurs, verspreid over kantoren in Zwitserland (hoofdzetel), Nederland, België, Australië, de VS en India. Na de LORELAY volgde in 1998 nog de ‘SOLITAIRE’, ‘s werelds grootste pijpenlegger tot nog toe. Samen met de ‘TOG MOR’, de ‘CALAMITY JANE’ en de ‘AUDACIA’ (2007) beschikt Allseas nu over een vloot van vijf schepen.

Voor de bouw van de Pieter Schelte werd begin december vorig jaar in Zuid-Korea ceremonieel het snijden van de eerste staalplaten gevierd. Heerema: “Wereldwijd staat er al heel veel voor het schip opgeslagen. De grote machines zoals de scheepsdiesels, de generatoren, kranen, lieren, DP (Dynamic Positioning)-installaties en propellers zijn al in 2007 besteld. Als de Koreanen eenmaal met bouwen zijn begonnen, gaat het ook heel snel”, vertelt Heerema.

Niet beursgenoteerd

Heerema maakt zich geen grote zorgen over de toekomst van het project. “Wij hebben zoveel vertrouwen in het technisch concept dat dit vroeger of later een succes moet worden. Het is een enorme investering maar zo’n schip schrijf je dan ook in meer dan twintig jaar af. Wij zijn wat dat betreft gelukkig niet beursgenoteerd. We hoeven geen kwartaalcijfers te presenteren en geen analisten tevreden te stellen”, aldus Heerema.



SOLITAIRE, 12-8-2010

De offshore markt begeeft zich volgens de Allseasbaas in steeds diepere zeeën en moeilijker gebieden zoals de polaire gebieden. Een kolfje naar de hand van Allseas. Heerema: “Bij grote technologische uitdagingen staan we steeds vooraan. Zo ook met de Pieter Schelte. Het ontwerpen vonden we, en vinden we nog steeds, een geweldig interessante taak en toevallig wordt het ook weer een heel groot vaartuig. Het weghalen van platforms komt nu op gang. Met de Pieter Schelte zijn we net op tijd om de opkomst van de markt mee te gaan maken”, verwacht Heerema. (Bron: maritiemnederland.com, illustratie PIETER SCHELTE: cip.nl, overige foto's: Scheepsfotoruilbeurs).



d.m.s. CALAMITY JANE 7616779, 1978 opgeleverd door Hollming Oy, Rauma/Raumo (218) als STAKHANOVETS YERMOLENKO aan U.S.S.R. Far Eastern Shipping Co., Vladivostok-U.S.S.R., zwaarlading- dokschip. 1984 eigenaar: U.S.S.R. Baltic Shipping Co., Leningrad-U.S.S.R.



1992 eigenaar: Baltic Shipping Co., St. Petersburg-Rusland. 1994 t/m 1996 in beheer bij Dockwise N.V. 7-2-1996 gearriveerd te Leghorn, daarna aan de ketting gelegd wegens uitstaande schulden, 28-1-1998 openbaar verkocht aan C.S. Tyco Provider Inc., Monrovia-Liberia, in beheer bij Acomarit (U.K.) Ltd., Glasgow, 30-4-1998 (m) herdoopt TYCO PRIVIDER, roepsein V7BJ5, in beheer bij Dockwise N.V., verbouwd van 5-1998 tot 2-1999 tot kabellegger bij Daewoo Mangalia te Roemenië, ingezet als kabellegger voor Dockwise N.V., 4.028 BRT, 1.200 NRT, 5.717 DWT, 139,40 (117,20) x 20,25 x 12,60 x 6,281 meter, ro-ro, 1 laadruim, B 10.020 m³, 286 TEU, 2 kranen van 350 ton SWL, 117 3n 1.117,5 ton bunkers, verbruik 24,5 ton/dag, 14 kn.. 6.420 EPK, 4.722 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 400 x 460, Pielstick 6PC2-3L-400, Oy Wärtsilä Ab, Turku/Abo. 7-5-1999 verkocht aan Coastal Cable Ship Co. Inc., Glasgow, thuishaven en vlag: Majuro-Marshall Islands, in beheer bij V Ships U.K. Ltd., Glasgow. 12-5-2000 thuishaven: Majuro-Marshall Islands. 2-2003 (e) verkocht aan Allseas Engineering, Delft, thuishaven en vlag: Panama, 5-2-2003 herdoopt PROVIDER I. 6-5-2003 (e) verkocht aan Airy International, Panama, in beheer bij Marine Survey. 13-4-2004 (e) verkocht aan Société d'Exploitation du Trenchsetter S.A., Panama. 2-7-2005 (e) verkocht aan Calamity Jane S.A., Panama, in beheer bij Marine Survey en Allseas Engineering B.V., Delft, 21-5-2005 gearriveerd te Schiedam, 20-6-2005 te Schiedam herdoopt CALAMITY JANE. (Foto CALAMITY JANE: W. Koper, 25-6-2007, foto STAKHANOVETS YERMOLENKO: Scheepsfotoruilbeurs, foto SAIPEM 7000, 3-8-2010, SOLITAIRE, 12-8-2010 en LORELAY 18-5-2007: Scheepsfotoruilbeurs, illustratie PIETER SCHELTE: cip.nl).



WAPPEN VON FLENSBURG 9365269, 11-8-2006 kiel gelegd, 12-10-2007 te water gelaten, 21-11-2008 opgeleverd door Santierul Naval Damen Galati S.A., Galati (1111) als WAPPEN VON FLENSBURG aan Schifffahrtsgesellschaft Wappen von Flensburg m.b.H. & Co. K.G., U.K., in beheer bij Wappen Reederei G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, 5.200 BRT, 8.154 DWT, 1.800 kW, M.A.N. 6L27/38, 15 kn. 9-2010 thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein A8XC4. 8-3-2011 in bevrachting bij North Sea Tankers B.V., Krimpen aan de IJssel. Foto: M. Coster, 25-3-2012, vanaf de ankerplaats via de Middensluis naar Amsterdam.



SPRING BOK 8213677, 11-10-1983 te water gelaten bij Koyo Dockyard Co. Ltd., Hiroshima (1057), 3-1984 opgeleverd als SPRING BIRD aan Viking Village Maritime S.A., Soderköping-Zweden, in beheer bij Salén Reefer Services A/B. 30-12-1988 herdoopt SPRING BEE. 1-8-1999 in beheer bij C.F. Ahrenkiel G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 2001 verkocht aan Zuid-Holland B.V., Sliedrecht, thuishaven: Groningen, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen, 21-12-2001 in dienst, 22-1-2002 (e) herdoopt SPRING BOK, roepsein PBFM. 23-3-2012 foto: K. Goudriaan, Nieuwe Waterweg onderweg naar Rotterdam, 24-3-2012 vertrokken naar Oranjestad, Aruba, 24-3-2012 in Het Kanaal bij slecht zicht in aanvaring gekomen met de LPG tanker GAS ARCTIC (9008483, Ventspils Gases Ltd., Malta (Selandia Ship Management-Singapore), bouwjaar 1992, 2.985 BRT), de SPRING BOK liep lichte schade op aan het voorschip, naar Weymouth, U.K. voor onderzoek en reparatie).



m.t. MAERSK CAITLIN 9133082 2010- tankschip FNFJ

Gebouwd 1997, Halla Engineering & Heavy Industries Ltd., Samho (1018)

29.083 BRT 11.704 NRT 44.936 DWT 180,00 (171,00) x (32,20) x 18,80 x 12,205 meter.

16 ladingtanks, 52.038 m³, 16 ladingpompen, totaal 7.200 ton/uur, 170 en 1.500 ton bunkers, verbruik 30,5 ton/dag, 14 kn.

10.150 EPK, 7.466 kW, 6 cyl, 2 tew, 500 x 1910, 117 omw/min., B&W 6S50MC, Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Engine & Machinery Division, Ulsan NE-96.

Vóór 1-7-1996 te water gelaten te Samho, 9-9-1997 gedoopt PORT CECILE door mevr. Birgit van Wijk (echtgenote van een relatie), 12-11-1997 opgeleverd aan Van Ommeren Tankers (SOFLUMAR), Marseille-Frankrijk, voor 100% eigendom, roepsein FNFJ, 18-11-1997 gearriveerd te Chiba op de 1e reis. 2000 ingebracht bij Broström Tankers S.A., Port aux Francais-Kerguelen, Antarctic Terr., 20-8-2000 herdoopt BRO CECILE. 2000 BRO CECILE, Broström Tankers S.A., Marseille-Frankrijk. 2002 BRO CECILE, Broström Tankers SAS, Marseille-Frankrijk. 2008 BRO CECILE, Port Cecile S.C.S., Marseille-Frankrijk. (Broström Tankers SAS). 9-2010 herdoopt MAERSK CAITLIN. 12-2010 ingebracht bij Maersk Tankers France SAS, Marseille-Frankrijk. Foto: R.E. Zwama, 25-3-2012).



Ponton STRAITS LOGGER te Vancouver met sleepboten bestemd voor de sloop, foto: NN/internet.

De ponton is aan boord genomen van de DEVELOPMENT WAY 8124785, van Development Way Shipping Inc., Panama, in beheer bij CCC International Shipping Corp., Tianjin, 5-6-1981 contract, 23-4-1982 kiel gelegd, 29-3-1983 opgeleverd als CLEAN RIVER door Kawasaki Heavy Industries Ltd. (1344) aan Kawasaki Kisen K.K., Japan, gastanker, 42.678 BRT, 14.600 NRT, 51.894 DWT, 214,99 (204,02) x 34,04 x 23,02 x 12,027 meter, 8 gastanks, 76.313 m³, 14.770 EPK, 10.864 kW, M.A.N. 14V52/55A, de werf, 15,75 kn. 15-5-2008 contract met Shanhaiguan Shipbuilding Industry Co. Ltd. voor de verbouwing tot Semi-Submersible Heavy Lift Vessel, 20-7-2009 aanvang verbouwing, 18-1-2010 opgeleverd na verbouwing, 28.592 BRT, 8.577 NRT, 31.287 DWT, lengte 215,00 (204,00) meter. 12-3-2012 gearriveerd te Vancouver, B.C., 2 houttransportschepen en een aantal sleepboten geladen met bestemming een sloopwerf aan de Yangtse River, China. Aan boord gezet:

STRAITS LOGGER, O.N. 323226, Log-Tipping Barge, 1964 opgeleverd door Yarrows Ltd., Esquimalt, 20-11-1964 geregistreerd, 5.772 BRT, 5.768 NRT, 112,41 x 23,20 x 6,98 x . meter, 2000 verkocht aan Smit Marine Canada Inc., Vancouver-Canada. 12-10-2010 verkocht aan Seaspan International Limited, Vancouver-Canada.

HAIDA BRAVE 7718993, Log-Tipping Ship, zelfvarend, 1978 opgeleverd door Yarrows Ltd., Victoria (5378) als HAIDA BRAVE aan MacMillan Boedel Ltd., Vancouver, B.C. 8.120 BRT, 8.799 DWT, 121,39 (120,09) x 25,35 x 8,23 x 6,082 meter, 5.750 EPK, 4.229 kW, General Motors 16-645-E7, 12,25 kn. 1981 verkocht aan van Kingcome Navigation Co. Ltd., Vancouver, B.C. 9-2009 (e) opgelegd. <2010 verkocht aan Seaspan International Ltd., Vancouver-Canada.

MERCER STRAITS 8137043, 1971 opgeleverd door Star Shipyards Ltd., New Westminster, 11-6-1971 geregistreerd als MERCER STRAITS, 230 BRT, 1.800 EPK, 2 x General Motors, 1983/84 in Lloyd's Register met als eigenaar Rivtow Straits Ltd., Vancouver-Canada, 2000 verkocht aan Smit Marine Canada Inc., Vancouver-Canada, 12-10-2010 verkocht aan Seaspan International Ltd., Vancouver-Canada.

BERING STRAITS, O.N. 323263, sleepboot, 22-2-1965 geregistreerd, 1965 opgeleverd door B.C. Marine Engineers & Shipbuilders Ltd., Vancouver (7) als BERING STRAITS aan Rivtow Straits Ltd., Vancouver B.C., 2000 verkocht aan Smit Marine Canada Inc., Vancouver-B.C. 6-2000 op een proefvaart op een zich onder water bevindend voorwerp gestoten en opgelegd. 12-10-2010 verkocht aan Seaspan International Limited, Vancouver B.C., 59,27 BRT, 5,3 NRT, 15,85 x 5,61 x 3,08 x . meter, 765 EPK, Caterpillar D398, 11 kn.

RIVER PRINCESS 5113163, 6-1962 opgeleverd door Russell Brothers Ltd., Owen Sound, Ontario (1205) als FEDERAL BEAVER aan Federal Terminals Ltd., Kingston, Ontario-Canada, 182 BRT, 1.600 PK. 1963 verkocht aan Quebec Cartier Mining Co., Montréal-Canada, 1964 herdoopt MANICOUAGAN. 7-1973 verkocht aan Northland Navigation Co. Ltd., Vancouver B.C. 1974 herdoopt OCEAN PRINCE II. 1980 verkocht aan RoyLease Ltd., Vancouver B.C., in beheer bij RivTow Straits Ltd., herdoopt RIVTOW PRINCESS. 1-3-1990 verkocht aan Cosulich Investment Ltd., Vancouver B.C., in beheer bij RivTow Straits Ltd. 1994 in beheer bij Rivtow Marine Enterprises, Vancouver, B.C. 2000 in beheer bij Smit Marine Canada Inc., Vancouver-Canada. 8-5-2006 (e) ingebracht bij Smit Marine Canada Inc., Vancouver, B.C. 13-10-2008 (e) herdoopt SMIT PRINCESS. 12-10-2010 verkocht aan Seaspan International Ltd., Vancouver B.C., herdoopt RIVER PRINCESS.

STORM COASTER 8137079, sleepboot, 1971 opgeleverd door Star Shipyards Ltd., New Westminster, 15-6-1971 geregistreerd als STORM COASTER, 101,9 BRT, 33,09 NRT, 1.450 EPK, 2 x Caterpillar 11 kn., 1983/84 in Lloyd's Register met als eigenaar Rivtow Straits Ltd., Vancouver-Canada. 2000 verkocht aan Smit Marine Canada Inc., Vancouver-Canada. 12-10-2010 verkocht aan Seaspan International Ltd., Vancouver-Canada.

TEXADA CROWN, O.N. 323577, sleepboot, ex, opgeleverd door Star Shipyard (Mercer's) Ltd., New Westminster als SWIFTSURE VII, 15-10-1965 geregistreerd, -- herdoopt TEXADA CROWN, eigenaar: Seaspan Marine Corporation, New Westminster-Canada, 79,05 BRT, 16,38 NRT, 19,66 x 6,31 x 2,77 x . meter, 900 EPK, 10 kn.

SEASPAN MASTER 6705913, O.N. 327100 1966 opgeleverd door McKay-Cormack Ltd., Victoria (69) als ISLAND MASTER aan Island Tug & Barge Ltd., Victoria-Canada, 22-2-1967 geregistreerd. 1972 verkocht aan Seaspan Marine Corp., Vancouver, herdoopt SEASPAN MASTER, roepsein CY8358. 149 BRT, 12 NRT, 26,52 (25,92) x 7,42 x 4,17 x 4,115 meter, 1.200 EPK, G.M., 13 kn.

SEASPAN CHARGER O.N. 331309, MMSI: 316005714, sleepboot, 1969 opgeleverd door B.C. Marine Shipbuilders, Vancouver B.C. (19) als LA FLEUR aan Vancouver Tug & Barge Ltd., Vancouver B.C., 20-11-1969 geregistreerd, 74,15 BRT, 8,24 NRT, 16,37 x 6,28 x 3,29 . meter, 900 EPK, 10 kn. -- verkocht aan Seaspan Marine Corporation, Vancouver, herdoopt SEASPAN CHARGER, roepsein CY9513.

HARMAC FIR O.N. 323241, sleepboot, 1964 opgeleverd door John Manly Ltd., New Westminster, B.C., aan Seaspan Marine Corp., Vancouver, 82 BRT, 37 NRT, 18,26 x 5,88 x 3,47 x . meter, 900 EPK, 11 kn.

NAPIER STAR 9038933 (NB-183), 1-1994 opgeleverd door Kvaerner Kleven, Ulsteinvik (256) als CHIQUITA ELKE aan Norvel Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Great White Fleet Ltd., 8.665 BRT, 11.822 DWT. 1997 vlag: Bermuda, 28-1-1997 herdoopt ELKE. 2000 verkocht aan NCV Ltd., Hamilton-Bermuda, 16-1-2000 herdoopt CHIQUITA ELKE. 28-10-2002 verkocht aan Star Reefers Shipowning Inc., Gdynia, vlag: Bermuda, in beheer bij D.F.M. Ltd., Gdynia, 19-11-2002 herdoopt NAPIER STAR. 2002 t/m 2003 in de pool bij Seatrade Groningen B.V. 7-1-2009 in beheer bij Dobson Fleet Management Ltd. 21-12-2009 in beheer bij Star Reefers Poland SP z.o.o., Gdynia en Star Reefers U.K. Ltd., Londen. 3-2-2012 (e) verkocht voor sloop naar Alang, India, 24-3-1212 als NAPIER op het strand gezet om gesloopt te worden.

MIRAGE I 7221433, 12-1971 besteld door Fearnley & Eger, Oslo, 13-6-1972 te water gelaten als PRINCE OF FUNDY II, 22-1-1973 proefvaart, 15-2-1973 opgeleverd door Dubegion-Normandie SA Prairie au Doc, Nantes (133A) als BOLERO aan Lion Ferry, Noorwegen (A/S Ganger Rolf 22,95%, Den Norske Middelhavslinjen A/S 10,2%, A/S Borgå 7,65%, A/S Bonheur 7,65%, A/S Jelölinjen 2,55%, Fernley & Eger Befraktningsforretning A/S 38%, A/S J. Ludwig Mowinckels Rederi 10% en Roald P. Aukner 1%), in beheer bij Fred Olsen & Co., Oslo. 4-1978 in charter Stena AB, herdoopt SCANDINAVICA. 14-9-1981 uit charter, verkocht aan Samiet Bolero A / S, Oslo, herdoopt BOLERO. 12-3-1990 verkocht aan P/R Ganger Rolf & Bonheur, Oslo. 15-12-1990 verkocht aan Color Line A/S, Oslo, herdoopt JUPITER. 10-1994 verbouwd bij Haugesund M/V, herdoopt CRUCERO EXPRESS. 11-1994 verkocht aan B Skaugen Holding A/S, Bahamas. 4-10-1996 in charter Emerald Empress Holdings Ltd., Bahamas, herdoopt SEMINOLE EMPRESS. 15-2-1999 verkocht aan Alberta Trading Co., Bahamas (Caspi Shipping Ltd., Haifa), herdoopt MAGIC I. 3-2003 in charter Ocean Club Cruises, herdoopt MIRAGE. 3-2004 gerechtelijk verkocht aan Isramco Inc., Bahamas, opgelegd. 2004 herdoopt MIRAGE I. 14-6-2005 (e) verkocht aan Mirage 1 Cruise Line Corp., Bahamas, in beheer bij Dynamic Shipping Services, Haifa. 10-11-2011 (e) verkocht voor sloop, 20-3-2012 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: 16-9-2008, Rhodos).

