

# SCHEEPSFOTORUILBEURS

ZEEBRIEF#42

3 mei 2012



Schuldeiser Rabo Shipping koopt viertal op veiling

Containerfeeders JR Shipping brengen nauwelijks meer dan sloopwaarde op. Vier containerfeeders uit door JR Shipping in Harlingen beheerde en failliet verklaarde CV's hebben onlangs op een veiling in het Beurs World Trade Centre in Rotterdam nauwelijks meer opgebracht dan de sloopwaarde.

Het betrof de in 1993 gebouwde ELATION en ELEVATION (538 TEU) en de in 1995 gebouwde ELECTRA en ELUSIVE (660 TEU).

Er waren rond 50 belangstellenden op de door de Rotterdamse rechtbank georganiseerde veiling, waaronder diverse makelaars uit binnen- en buitenland. Bij het begin van de veiling werd een aantal biedingen gedaan, maar die waren voor Rabo Shipping, medefinancier van de schepen en belangrijkste schuldeiser, niet acceptabel. 'De belangstelling was niet groot en de biedingen waren te laag', zegt senior accountmanager Peter Maat van Rabo Shipping. 'De schepen zijn daarom gekocht door een vennootschap van de bank.' De vennootschap van Rabo Shipping kocht de vier schepen voor zo'n 1,6 miljoen euro per schip.

De ELECTRA en de ELUSIVE brachten daarbij iets meer op dan de wat kleinere ELATION en ELEVATION. 'We gaan nu zelf een koper zoeken', zegt Maat, die niets loslaat over de prijs die de bank voor de schepen vraagt en de eventuele verliezen die worden geleden. Volgens een Amerikaanse makelaar worden de schepen echter aangeboden voor 1,8 miljoen euro (2,4 miljoen dollar) per stuk en wil de eigenaar ze bij voorkeur in één keer doorverkopen. (Bron: Schuttevaer, Hans Heynen, foto ELECTRA en ELUSIVE: Scheepsfotoruilbeurs, 22-4-2012, Waalhaven).



SPECTRUM 8322026, 1985 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan (353) als SPECTRUM aan Shell Tankers B.V., 's-Gravenhage. 1996 in beheer bij Shell International Trading and Shipping Company Ltd. 1998 thuishaven en vlag: Douglas-Isle of Man. 11-2004 verkocht aan Barclay Shipping Ltd., Piraeus, Griekenland, ingebracht bij Dynamic Management Co., Majuro-Marshall Islands, in beheer bij Capital Ship Management Corp., Piraeus, 12-11-2004 herdoopt ARCHON. 31-5-2005 (e) vlag: Liberia. 12-2006 verkocht aan PetroProd 1 Ltd., Noorwegen om verbouwd te worden tot opslagtanker. 17-6-2007 herdoopt ARC, in beheer bij Thome Ship Management Private Ltd., Singapore. 31-12-2007 (e) aanvang verbouwing met geplande inbedrijfstelling in 2009. 17-8-2008 herdoopt PETROPROD 1 FPSO. 12-2009 herdoopt ARC II. 17-2-2010 (e) verkocht aan Jurong Shipyard Pte Ltd., Singapore, vlag: onbekend, in beheer bij Thome Ship Management Private Ltd., Singapore (Teekay Corporation). 10-2010 verkocht aan Teekay Petrojarl Production AS, in charter bij Petroleo Brasileiro S.A. (Petrobrás) in het Tiro e Sidon Field bij Santos, Brazilië. 10-2010 contract getekend tussen Teekay Corporation en Petrobrás voor 9 jaar, 2012 geplande oplevering na verbouwing, verbouwd bij Jurong Shipyard, Singapore tot Floating Production, Storage and Offloading unit, 2012 in beheer bij Capital Ship Management Corp., Piraeus, 3-2012 herdoopt PETROJARL CIDADE DE ITAJAI. (Foto: TVDZ, 22-5-1992).

De verbouwing moet in het eerste kwartaal van 2012 zijn afgerond. Gaat onder de naam FPSO PETROJARL CIDADE DE ITAJAI werken voor Petrobrás (Petróleo Brasileiro) voor de Braziliaanse kust op een waterdiepte van circa 277 meter. De capaciteit bedraagt circa 80.000 barrellen olie en 70 MMscfd gas per dag, de opslagcapaciteit bedraagt 650.000 barrellen. De productie- en opslagtanker kan zonder dokbeurt 15 jaar op zee blijven.

MAERSK NOLANVILLE 9286774, 3-2-2004 kiel gelegd als RIO TAKU, 31-3-2004 naam gewijzigd in P&O NEDLLOYD TAKU, 23-4-2004 te water gelaten, 6-4-2004 naam gewijzigd in P&O NEDLLOYD SUSANA, 28-5-2004 opgeleverd door Hyundai Heavy Ind. Co. Ltd., Ulsan (H1492) aan Rio Taku Shipping Inc., Monrovia-Liberia ("Rio Taku" Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G.), in beheer bij Reederei Blue Star G.m.b.H.,

2556 TEU, 2-6-2004 gearriveerd te Yokohama, 11-6-2004 gearriveerd te Singapore, 27-6-2004 gearriveerd te Kaapstad. 19-12-2005 (GL) herdoopt MAERSK NOLANVILLE.



22-3-2012 (GL) herdoopt RIO TAKU. (Foto: R. Zegwaard, 7-2-2012).

NEDLLOYD TESLIN 9283693, 11-11-2003 kiel gelegd, 31-1-2004 te water gelaten, 27-2-2004 opgeleverd als P&O NEDLLOYD TESLIN door Hyundai Heavy Ind. Co. Ltd. (H-1490) aan "Rio Teslin" Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G., Monrovia-Liberia (Rio Teslin Shipping Inc.), in beheer bij Reederei Blue Star G.m.b.H., 26.833 BRT, 2556 TEU, 14-5-2004 gearriveerd te Durban, 5-6-2004 gearriveerd te Hong Kong, 12-12-2005 (GL) herdoopt NEDLLOYD TESLIN. 13-4-2012 (e) herdoopt RIO TESLIN.

NEDLLOYD MAXIMA 9283708, aanvankelijk RIO THELON, 23-12-2003 kiel gelegd, 13-3-2004 te water gelaten, 19-4-2004 opgeleverd door Hyundai Heavy Ind. Co. Ltd. (H1491) als P&O NEDLLOYD MAXIMA aan "Rio Thelon" Schiffahrtsges.m.b.H & Co. K.G., Monrovia-Liberia (Thelon Shipping Inc.), in beheer bij Reederei Blue Star G.m.b.H., Hamburg, 26.833 BRT, 2556 TEU. 21-11-2005 (GL) herdoopt NEDLLOYD MAXIMA.



5-3-2012 (GL) herdoopt RIO THELON. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 13-5-2005).



FLINTER ROSE 9521368, 29-10-2011 geplande tewaterlating uitgesteld, 24-11-2011 te water gelaten bij Chowgule & Company Private Limited te India onder bouwnummer C0200, 3.475 BRT, 5.500 DWT, 101,15 x 14,40 x . x 6,150 meter, 1-2-2012 einde proefvaart, aanvankelijk thuishaven Rotterdam, roepsein PBUB, 8-2-2012 opgeleverd aan Flinter Rose N.V., Antigua & Barbuda, roepsein V2FX7, in beheer bij Flinter Shipping B.V., Barendrecht, 3.603 BRT, 1.910 NRT, 5.500 DWT, 101,15 (96,14) x 14,40 x 8,50 x 6,150 meter, 2.690 EPK, 1.980 kW, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G. NE-11, 11,5 kn., 20-2-2012 aanvang 1<sup>e</sup> reis. 24-4-2012 te St. Nazaire onder de Nederlandse vlag gebracht, thuishaven Rotterdam, roepsein PBUB. (Foto: Flinter, 24-11-2011).



FLINTER RUBY 9521370, 16-2-2012 op traditionele wijze gedoopt FLINTER RUBY (volgens Indiaas gebruik werd dit gedaan door het stuk slaan van een kokosnoot tegen de boeg van het schip) door Tanja Shepchenya (vrouw van kapiteineigenaar Igor Shepchenya) en te water gelaten bij Chowgule & Company Private Limited te India onder bouwnummer C0201, 19-4-2012 geplande proefvaart, 25-4-2012 (BV) opgeleverd aan Flinter Ruby N.V., Rotterdam, roepsein PCMQ, in beheer bij Flinter Shipping B.V., Barendrecht en kapiteineigenaar Igor Shepchenya, 3.603 BRT, 1.910 NRT, 5.500 DWT, 101,15 (96,14) x 14,40 x 8,50 x 6,150 meter, 2.690 EPK, 1.980 kW, M.a.K., Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., Kiel NE-28-6-2011, 11,5 kn. Op de eerste reis 5.000 ton rollen staal geladen te Mumbai, India met bestemming Novorossiysk aan de Zwarte Zee. Daarvoor onder de vlag van Antigua & Barbuda gebracht. Net zoals de FLINTER ROSE vaart ze via de Golf van Aden en het Suez kanaal, met de genomen veiligheidsmaatregelen. Na het passeren van het Suez kanaal lost de FLINTER RUBY te Novorossiysk en wordt ze teruggevlagd naar de Nederlandse vlag met als eigenaar Flinter Ruby B.V. (Foto: Flinter, 16-2-2011).



DUTCH MATE 8808707, 23-6-1989 te water gelaten, 17-8-1989 opgeleverd door Verolme Scheepswerf Heusden B.V., Heusden (1016) als DUTCH MATE aan Tankvaart Dordrecht B.V., 1996 ingebracht bij Pakhoed Shipping B.V., Dordrecht, 21-1-1998 gearriveerd bij Scheepswerf Jac. den Breejen B.V., Hardinxveld om verlengd te worden, na verlenging: lengte 118,02, (111,84) meter, 4.297 BRT, 1.799 NRT, 6.250 DWT, 20 ladingtanks, inhoud 6.384 m<sup>3</sup>. 1999 ingebracht bij Rubia B.V., Dordrecht. 2004 in beheer bij Essberger Tankers B.V.

Grote brand op zeetanker in Pernis. Aan de Vondelingenweg op het terrein van Shell Pernis heeft zondagmiddag (31-10-2010) een zeer grote brand gewoed. Het vuur woedde in de machinekamer van een afgemeerd schip, de DUTCH MATE, in de Eerste Petroleumhaven. Hulpdiensten zette groots in en vier RPA schepen van de Havendienst verleenden assistentie met het nathouden van het 21 jaar oude zeeschip. Onder andere twee speciaal opgeleide scheepsbrandbestrijdingsteams waren ter plaatse om het vuur te bestrijden. Er heeft in de machinekamer waar het vuur ontstond, zich een explosie voorgedaan in het carter van de generator. Hierdoor kwam er brandstof vrij dat ook weer vlam vatte. Monopropyleenglycol. De lading van het schip bestaat uit monopropyleenglycol, een organische antivries. Het middel wordt onder andere toegediend in medicatie voor dieren en als oplosmiddel voor kleur- en smaakstoffen. Toen het vuur eenmaal onder controle was gebracht zijn de hulpverleners nog enige tijd bezig geweest, om het vele bluswater aan boord weg te pompen. De oorzaak van de brand is niet bekend. Er zijn geen gewonden gevallen. (Bron: Media TV).

2012 verkocht naar Italië, 27-4-2012 vertokken van Sluiskil naar Valencia, 2-5-2012 ETA te Valencia, daarna naar Palermo voor de overdracht. (Foto: TVDZ, 2-8-1989).

CONTINENTAL SPIRIT 8028072, 6-7-1982 kiel gelegd, 1983 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan (187) als CONTINENTAL SPIRIT aan Conti-O.S.G. Associates IV C.V., Rotterdam, in beheer bij Vinke & Co., Rotterdam. 1991 verkocht aan Third Shipco Inc., Monrovia-Liberia, in beheer bij North American Ship Agencies Inc., New York en Maritime Overseas Corp., New York.



1996 vlag: Marshall Islands. 1998 verkocht aan OSG Ship Management Inc., New York. 22-6-1999 (e) verkocht aan View Shipping Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Primera Maritime (Hellas) Ltd., herdoopt SUNDANCE II. 12-2006 verkocht aan Han Sung Line Co. Ltd., Korea, 27-2-2007 (AB) te Amsterdam overgedragen en herdoopt HS ACACIA, ingebracht bij Ocean HL Maritime S.A., vlag: Panama. 5-9-2007 in beheer bij Korea Shipmanagers Co. Ltd. 5-2-2009 in beheer bij STX Marine Service Co. Ltd. 5-2010 herdoopt FRONTIER CARRIER. 4-2012 verkocht aan Han Sung Line Co. Ltd., Seoel, 14-4-2012 vlag: Korea, roepsein DSRH9. (Foto: TVDZ, 7-9-1990).



#### **MARTINE P**

Een vaartuig dopen dat jouw naam draagt. dat overkwam Martine Peute, echtgenote van Jan Peute, oprichter en directeur van GSS Marine Services. De jongste vlootaanwinst van deze snel groeiende rederij draagt sinds 18 april de naam MARTINE P en is daarmee de derde Eurocarrier die Neptune Shipyards aan de rederij uit Maassluis heeft opgeleverd.

Onder het toezien van een groot aantal genodigden wenste Martine Peute schip en bemanning een behouden vaart. Hierna knipte zij het lint door waaraan de fles champagne was bevestigd. Deze spatte vervolgens in één keer op de boeg van de MARTINE P uiteen. Voor de doop had echtgenoot Jan Peute al zijn dank betuigd aan directie en medewerkers van de werf. “De MARTINE P is een zusje van ons eerste werkschip, de MENA C OF RHU. De MENA C OF RHU, die vlak voor de jaarwisseling werd opgeleverd, vertrok gelijk naar Denemarken om daar het kraanschip SVANEN te assisteren bij de aanleg van het Anholt Windpark. Voor nummer twee, de SANDY M, was er ook gelijk werk. Dit werkschip kwam afgelopen februari in de vaart en ging meteen bij Sunderland voor de Engelse oostkust een kabellegponton assisteren. “Zoals het er nu uitziet”, vervolgt Jan Peute, “vertrekt ook de MARTINE P snel naar het buitenland. Het vaartuig gaat de komende drie maanden in Marokko bij een havenaanlegproject een nieuwe cutterzuiger assisteren.”

#### **Nieuwe order**

Directeur Martin de Kok van Neptune Shipyards kon melden dat GSS Marine Services inmiddels ook al een order voor een vierde werkschip heeft geplaatst. Dit wordt een Eurocarrier 2495, die de naam LEANNE P krijgt, naar de dochter van Martine en Jan Peute. (Bron: De Schakel).





MARTINE P 9640762, 18-4-2012 gedoopt MARTINE P door Martine Peute, (echtegenote van Jan Peute, oprichter en directeur van GSS Marine Services), 19-4-2012 trekproeven aan de Heerema palen in de Europoort, foto: T. Koonhof tijdens de trekproeven.



MARTINE H 8988777, 21-6-1993 opgeleverd door Scheepswerf Ravestein B.V., Deest (46) als ANTARCTICA. 147 BRT, 44 NRT, 20,49 x 9,75 x 2,41 x 1,800 meter, 936 EPK, 690 kW, Mitsubishi S6A. 2003 verkocht aan Stemat B.V., Rotterdam, herdoopt MARTINE H, roepsein PCSJ. 2012 thuishaven en vlag: Portsmouth-Dominica, roepsein J7CC6, 2012 herdoopt MARTIN, 29-4-2012 vertrokken van Rotterdam achter de sleepboot IKAR naar Tallinn.



Foto MARTINE H: R. Zegwaard, 4-11-2011, sleep: Skyphoto Maassluis, 29-4-2012, Nieuwe Waterweg t.h.v. Maassluis.



SEVEN BOREALIS 9452787, kraanschip, 25-5-2007 contract, 10-11-2008 kiel gelegd, 19-10-2009 te water gelaten bij Nantong Yahua Shipbuilding Co. Ltd., 21-2-2012 opgeleverd door Sembawang Shipyard Pte. Ltd. (SSPL H07-02) als SEVEN BOREALIS aan Class 3 Shipping Ltd., Bahamas, in beheer bij Subsea 7 M.S. Ltd., Subsea 7 Vessel Management Ltd., Grimstad en Acergy France S.A., Suresnes, Frankrijk, 49.735 BRT, 14.921 NRT, 47.000 DWT, 182,25 (171,974) x 46,20 x 16,10 x 11,500 meter, 5.000 ton hijsvermogen, 22-2-2012 vertrokken van Singapore, 24-4-2012 gearriveerd bij Huisman Equipment B.V., Schiedam.

Het grootste kraanschip ter wereld is dinsdag de haven van Schiedam binnengevaren. De SEVEN BOREALIS wordt daar bij constructiebedrijf Huisman helemaal afgebouwd. Het schip is ontwikkeld door



Ulstein Sea of Solutions, een in Vlaardingen gevestigd ontwerpbureau. Alle apparatuur is gemaakt door het Schiedamse Huisman en de scheepsautomatisering door de Rotterdamse technische dienstverlener Imtech Marine & Offshore. Het schip is ruim 182.2 meter lang en ruim 46 meter breed. De kraan heeft een hijsvermogen van vijfduizend ton. (Bron: RTV Rijnmond, foto: R. Zegwaard, <http://tugfoto.blogspot.com>, 24-4-2012).



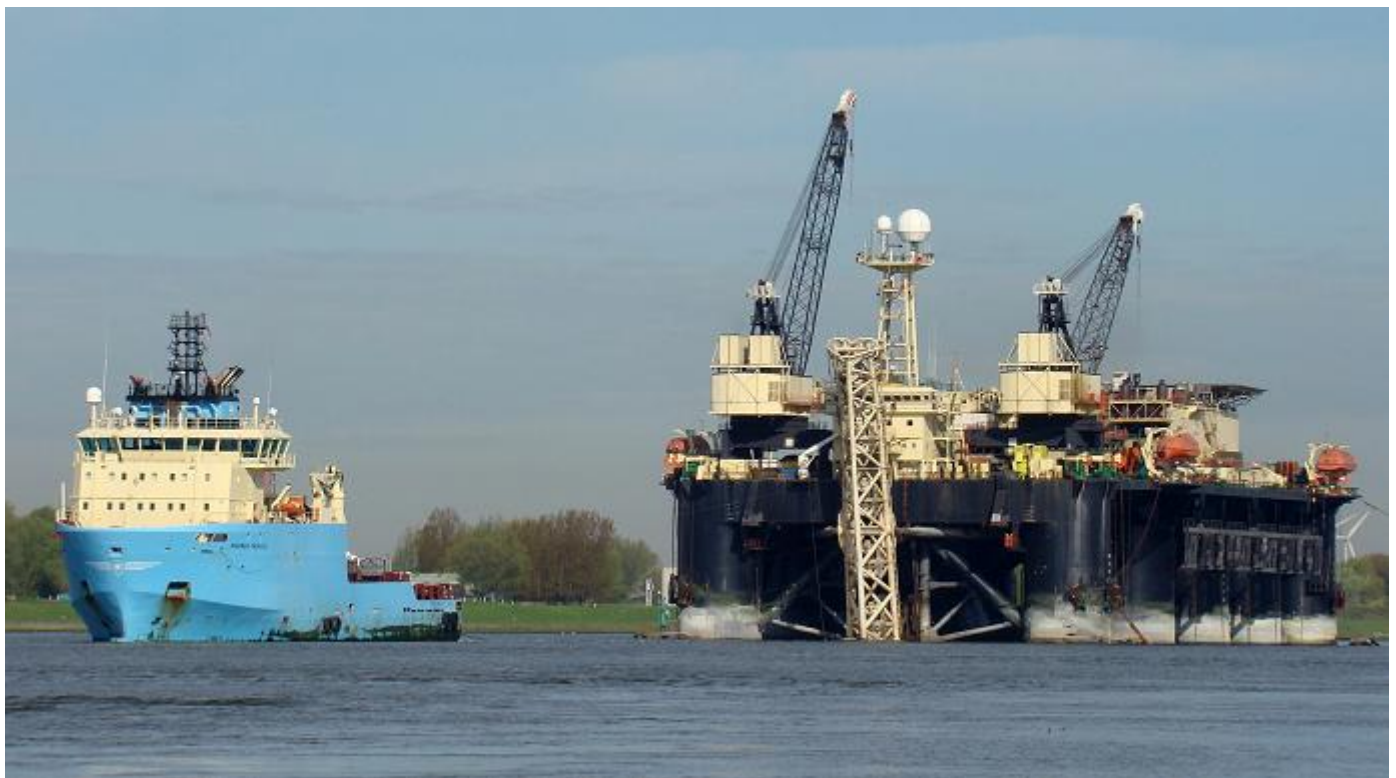
VS ROTTERDAM 8116685, 5-3-1982 te water gelaten, 7-1982 opgeleverd door Detlef Hegemann Rolandwerft G.m.b.H., Bremen (116) aan Unterweser Reederei G.m.b.H., Bremen-Duitsland als BRAKE, 2.175 EPK, 1.600 kW, Deutz SBV6M628, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., 2 x Voith-Schneider propellers, trekkracht 25 ton, 14-7-2000 (GL) herdoopt ADRETT, 25-6-2002 overgedragen aan Kotug B.V., Rotterdam, 7-7-2002 gearriveerd te Schiedam achter de sleepboot BOSCH, 15-7-2002 (GL) herdoopt VS ROTTERDAM.



2005 verkocht aan Stelton N.V., Rotterdam, in beheer bij Kotug International B.V., Rotterdam. 2012 verkocht naar Schotland, gaat daar 3 jaar werken bij de aanleg van een brug. (Foto's: TVDZ, 11-3-2007 in dok bij Keppel-Verolme tijdens verhalen semi-sub BLACKFORD DOLPHIN, zonder K in de schoorsteen: 22-4-2012, Damen Shipyards, Eemhaven).



WG AMUNDSEN 9452969, research/survey vessel, 12-5-2007 contract met Hijos de J. Barreras, S.A. (1659), 7-2008 kiel gelegd, 5-2009 te water gelaten, 16-2-2010 opgeleverd aan Lico Leasing S.A. E.F.C., Cyprus, in beheer bij WesternGeco Ltd., Londen. 6.926 BRT, 2.078 NRT, 3.700 DWT, 88,80 (84,95) x 19,00 x 8,00 x 6,600 meter, 12,9 kn. 12-4-2012 (e) verkocht aan Esenia Shipping Co. Ltd., Cyprus, in beheer bij WesternGeco Ltd., Londen, WesternGeco AS, Asker, Noorwegen en WesternGeco Fleet Management Ltd., Londen. Foto: R. Zegwaard, 29-4-2012, Nieuwe Waterweg, binnenkomend voor Schiedam.



MAERSK TACKLER binnenkomend op de Nieuwe Waterweg t.h.v. Maassluis met de CASTORO SEI voor de Wilhelminahaven te Schiedam. De MAERSK TACKLER meerde later af in de Lekhaven. Foto: N.J. Ouwehand, 30-4-2012.

MAERSK TACKLER 9388601, 23-3-2006 contract met STX Norway Offshore AS Brattvaag (121), 12-7-2007 kiel gelegd bij STX RO Offshore Tulcea S.A., 14-3-2008 te water gelaten, afgebouwd bij STX Norway Offshore AS Langsten voor Partrederiet Beta, 11-2-2009 opgeleverd als MAERSK TACKLER aan Maersk Supply Service UK Limited, Douglas-Isle of Man, in beheer bij Maersk Supply Service A/S en Maersk Marine Services Ltd., 4.678 BRT, 1.404 NRT, 3.559 DWT, 73,20 (64,20) x 20,00 x 9,10 x 7,750 meter, 10.200 kW, M.A.N. B&W Alpha Diesel, 2 x 7L27/38 en 2 x 8L27/38, trekkracht 160 ton, 14 kn.

CASTORO SEI 8758603, pijpenlegger van Saipem S.p.A., Milaan (werkmaatschappij van Eni S.p.A.), in beheer bij Saipem Portugal Comercio Maritimo LDA., Funchal, Madeira, Portugal, 20-5-1975 kiel gelegd, 10-1978 opgeleverd door Italcantieri (4334), 31.506 BRT, 9.451 NRT, 143,35 x 64,50 x 29,79 x 10,000/14,400 meter, 2 kranen van 134 ton SWL, 8 x 2.950 kW geïnstalleerd vermogen, accommodatie voor 330 personen, Helideck voor Sikorsky S-61 N.



AMSTERDAM 6607525, 1-1966 opgeleverd door Kure Zosensho K.K., Kure (106) als ALICE L. MORAN aan Moran International Towing Corp., Liberia, 1.167 BRT, 183 NRT, 800 DWT, 64,37 (56,04) x 13,44 x 6,63 x 5,957 meter, 12.000 IPK, 8.832 kW, 4 x 16 cyl. 2 lew, 216 x 254, 1.800 omw/min., vertraagd naar 142 omw/min., G.M. 16-567BC, General Motors Corp., La Grange, trekkracht 102 ton, 16 kn. 1969 herdoopt STATESMAN.



1971 verkocht aan Marine Charters Co. Inc., Liberia, in beheer bij United Towing Ltd., Hull. 1973 verkocht aan United Towing (Statesman) Ltd., U.K., in beheer bij United Towing Ltd., Hull, herdoopt STATESMAN I. 1977 herdoopt STATESMAN. 17-3-1978 ingebracht bij United Towing (Frobisher) Ltd., U.K., in beheer bij United Towing Ltd., Hull. 15-8-1978 verkocht aan Viscount Marine Ltd., Singapore, herdoopt SALVANGUARD. 1981 verkocht aan Armco Pacific Financial Services, Singapore. 1985 in beheer bij Selco (Singapore) Pte. Ltd., Singapore.



1986 verkocht aan GATX Leasing Corp., Singapore, in beheer bij Wijsmuller Salvage B.V., IJmuiden, 1986 vlag: Vanuatu, 1986 herdoopt AMSTERDAM. 1988 verkocht aan Gulf Development Corp. E.C., Honduras. 1990 verkocht aan Gulf Development Corporation EC (GULFCORP), Bahrein, vlag: Honduras. 1993 opgelegd. 5-2005 (e) vlag: Bahrain. 2012 verkocht voor sloop naar India, 25-4-2012 gearriveerd te Alang om gesloopt te worden. (Foto ALICE L. MORAN: NN/skyfotos, foto STATESMAN I: NN, foto AMSTERDAM: NN).

### Een 'bovenmaatse' voor het Mallegat



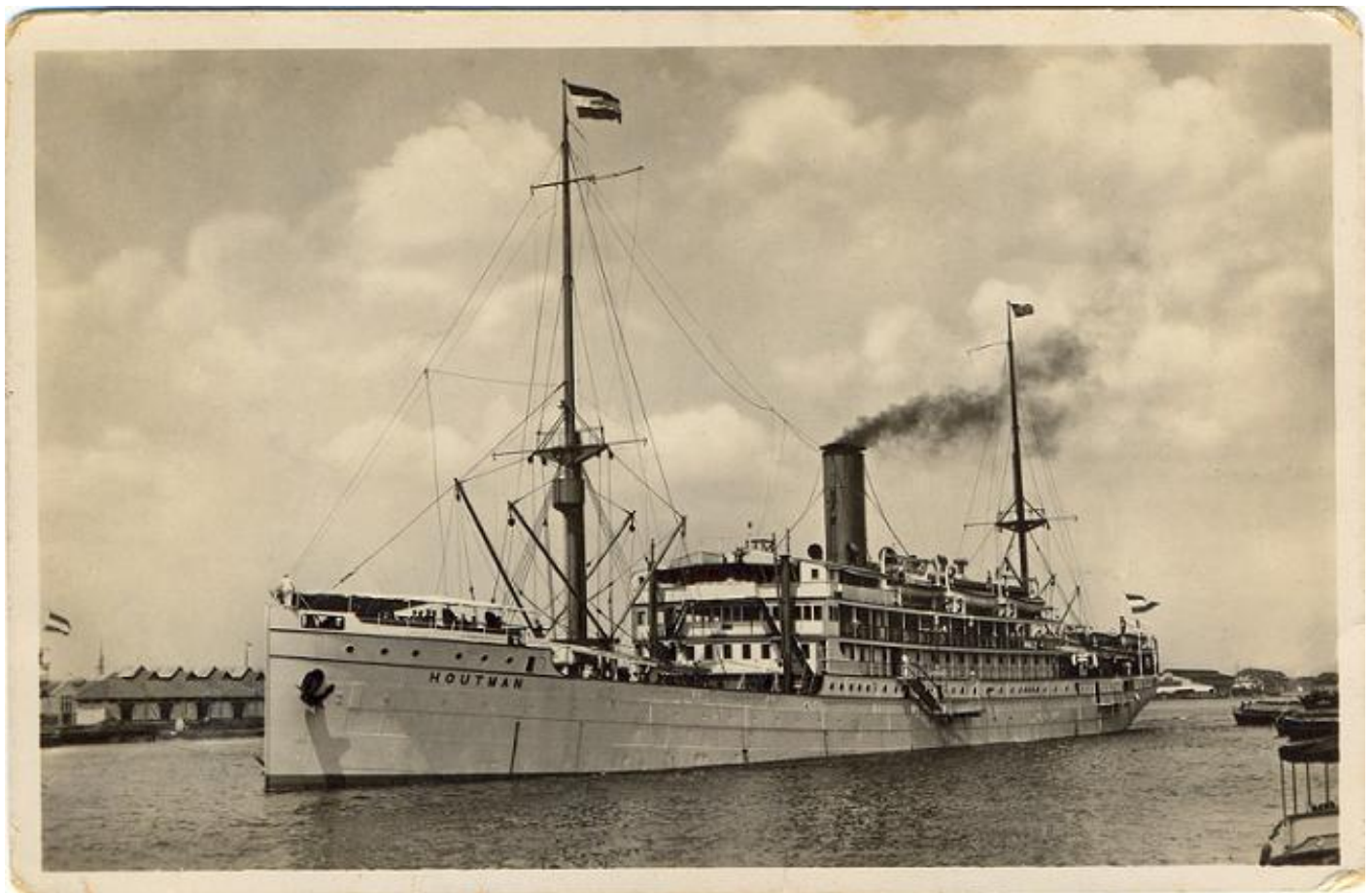
Een schip dat door haar grote diepgang of lengte slechts een beperkt deel van de vaarweg kan gebruiken noemt men officieel 'bovenmaats'. Op bepaalde vaarwegen valt een dergelijk schip onder de 'Regeling aanwijzing bovenmaatse schepen' zoals die in de Staatscourant van 28 april 2011 werd afgekondigd door de Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus. De Oude Maas is zo'n vaarweg en het betreft daar schepen die langer zijn dan 135 meter of dieper steken dan 7 meter.



De bulkcarrier TEN YU MARU, hier bezig om van de Oude Maas de Krabbegeul in te draaien, is met haar 190 meter duidelijk 'bovenmaats'. Het schip kwam van Duinkerken om schroot te laden bij ZHD (Zeehavenbedrijf Dordrecht) in het Mallegat, een lading waar veel vraag naar is met een marktwaarde die al tot ruim boven de € 300 per ton is gestegen.

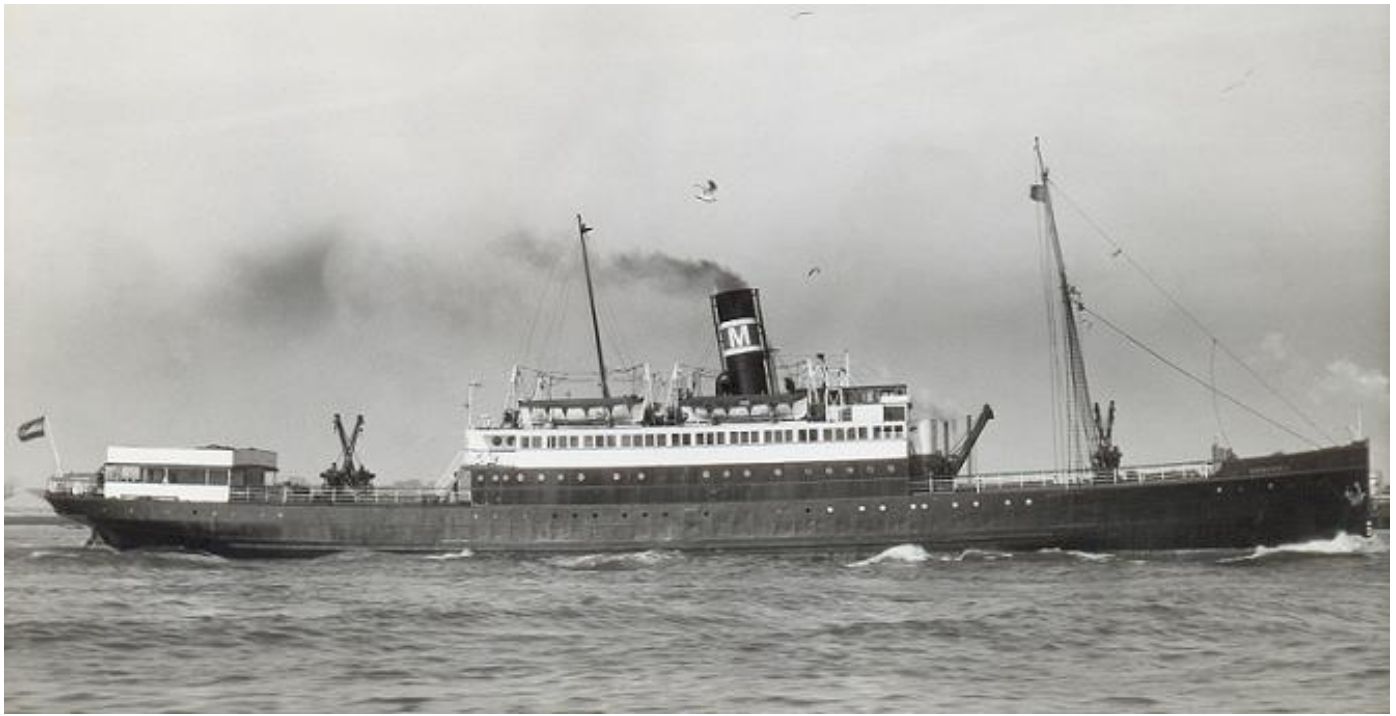
Het achtervoegsel Maru in de scheepsnaam duidt op Japanse belangen, waarbij echter als enig feit vaststaat dat het schip in Japan is gebouwd bij Tsuneishi Shipbuilding in Hiroshima. Het echte eigenaarschap blijft schimmig verborgen in Panama met als rederij Chijin Shipping, terwijl als manager Astro Shipping in Cebu City op de Filippijnen wordt vermeld. Met vijf ruimen en een draagvermogen van 58.110 ton is het qua bulkcarrier type een grotere Handymax, ook wel Supramax geheten, die weer een maatje kleiner is dan de Panamax.

Vol beladen komt de diepgang ruim boven de 12 meter en dat is enige meters teveel voor de Oude Maas, vandaar ook dat na drie dagen de TEN YU MARU slechts gedeeltelijk beladen vertrok. Bij de Oude Maasmond ging het vervolgens niet bakboord uit de Nieuwe Waterweg op en naar zee maar stuurboord uit de Nieuwe Maas op, richting Waalhaven. Daar werd vervolgens op boei 27 verder afgeladen met schroot, bestemd voor Nemrut Bay in Turkije. Door Cees de Keijzer en fotograaf Bram Plokker van [www.worldshipsocietyrotterdam.nl](http://www.worldshipsocietyrotterdam.nl)



HOUTMAN, vracht- passagiersschip, 12-3-1913 te water gelaten, 12-6-1913 opgeleverd door N.V. Nederlandsche Scheepsbouw Mij., Amsterdam (124) als HOUTMAN aan N.V. Koninklijke Paketvaart Mij., Batavia, roepseinen TDVC, TCNL en PKEC, 5.069 BRT, 3.180 NRT, 5.320 DWT, passagiers: 78 1<sup>e</sup> klas, 17 2<sup>e</sup> klas en 853 dekpassagiers, (119,41) x 15,02 meter, G 6.371 m<sup>3</sup>, B 5.097 m<sup>3</sup>, 3.500 IPK, T 3 cyl, T.E.M., N.V. Nederlandsche Fabrik van Werktuigen & Spoorwegmaterieel, Amsterdam, 12 kn.

2-6-1938 vertrokken op de laatste reis van Tandjong Priok naar Port Said en Nederland, geladen met 3.700 ton suiker, 8-7-1938 gearriveerd te Rotterdam, verkocht voor sloop aan N.V. Holland Scheepswerf & Machinehandel, Hendrik Ido Ambacht, 9-7-1938 overgedragen aan de sloper, gesloopt te Hendrik Ido Ambacht in 1938.



BATAVIER II (correctie #41) 5-2-1936 tijdens dichte mist bij het lichtschip NOORD HINDER in aanvaring gekomen met de GRIETJE (Wed. A. Davids, Delfzijl, bouwjaar 1910, 410 BRT), die maakte een reis van Gravesend naar Rotterdam en kon deze vervolgen. De GRIETJE ging naar Scheepswerf Pot, Bolnes voor reparatie. Dat moet zijn: gerepareerd bij de firma Vuyk & Zn. te Capelle a/d IJssel.

Rotterdamsch Nieuwsblad, 07 februari 1936, Blz. 7

### Gemengde Berichten.

**EGLANTINE.** San Francisco, 4 Febr. Volgens aan alhier ontvangen draadloos bericht van het Amerik. s.s. President Hoover, heeft het Amerik. s.s. Eglantine, op reis van Los Angeles naar Yokohama, onder de Japansche kust noodseinen uit gezonden.

— 5 Febr. De stoomschepen President Garfield en President Hoover hebben nog geen spoor van het Am. ss. Eglantine gevonden. Ook de reeders van het schip ontvingen nog geen nadere berichten.

**GRIETJE.** Capelle aan den IJssel, 6 Febr. Het motorschip Grietje, bestemd voor de N.V. Vereenigde Chemische Fabrieken, alhier, dat op de Noordzee in aanvaring is geweest met de Batavier II, is voor reparatie aan werf 1 van de firma A. Vuyk en Zonen ahier aangekomen.

**MIGUEL.** Rotterdam, 6 Febr. Het Spaansche s.s. Miguel, dat op weg van Londen naar Rotterdam op 25 Jan. bij Gravesend in aanvaring kwam met het Eng. s.s. Tabaristan, is naar Londen teruggekeerd om te repareren. De reparaties zullen naar schatting nog 15 dagen in beslag nemen.

**META—GORRECHT.** Londen, 7 Febr. Het Ned. ms. Meta passeerde heden Gravesend gesleept door het Ned. ms. Gorecht. De Meta heeft motorschade.

**YASUKUNI MARU—MAYA MARU.** Kobe, 6 Febr. De Japansche ss. Yasukuni Maru en Maya Maru zijn 4 Febr. in de haven van Osaka met elkaar in aanvaring geweest. Beide schepen werden licht beschadigd.

(De Yasakuni Maru is ook voor Rott. bestemd. — Red.).

### SCHEEPSBOUW.

Volgens bericht uit Londen is tot



GRIETJE, 14-8-1918 te water gelaten, 15-3-1919 opgeleverd door N.V. Scheepsbouwwerf "De Amer", v/h Gebr. Tak, Geertruidenberg (57) als CARY aan August Wittok & Willem Hiel, Rotterdam, 3-mast schoener met motor, brandmerk 11749 ROTT 1919, roepsein NHSC, 406 BRT, 304 NRT, 580 DWT, 43,80 x 8,08 x 3,90 x 3,150 meter, 130 EPK, 2 cyl, 2 tew, gloekopmotor, N.V. Machinefabriek "Bolnes" v/h J.H. van Cappellen, Bolnes, 7 kn. 21-8-1919 verkocht aan N.V. Scheepvaart Mij. "Poseidon" Rotterdam, in beheer bij H. Kramer. 1922 verkocht aan A. Davids, Delfzijl, roepsein NVDK, in beheer bij N.V. E. Wagenborg's Scheepvaart- & Expeditiebedrijf,

Delfzijl, herdoopt GRIETJE. 1925 nieuwe motor ingebouwd bij Scheepswerf Niestern, Delfzijl, 130 EPK, Bolnes, 7 kn. 24-6-1927 te Vlissingen voorzien van nieuw brandmerk: 2047 Z ROTT 1927. 15-9-1933 te Utrecht overleed eigenaar Albert Davids, de GRIETJE bleef liggen te Utrecht, 22-11-1933 in de vaart. 22-11-1933 verkocht aan Maatschappij Motorschoenerschip "Grietje", Delfzijl, roepsein PEKS, in beheer bij N.V. E. Wagenborg's Scheepvaart- & Expeditiebedrijf, Delfzijl voor Wed. Grietje Davids-Höltke, Delfzijl. 5-2-1936 in aanvaring gekomen met de BATAVIER II, 26-2-1936 in de vaart na reparatie. 24-4-1940 verkocht aan Soc. Imprese Marittime Fratelli Frassinetti, Genua-Italië, herdoopt TUGNIN F. 11-1940 gevorderd door de Italiaanse marine, in de vaart als V.136. 3-5-1941 tijdens een reis van Tripoli naar Benghazi op 11 mijl ten westen van Marsa el Brega, in de Golf van Sirte tot zinken gebracht door H.M.S. TRIUMPH van de Royal Navy. (Foto: A. Duncan, krant via B. Kruidhof, foto en info: Marhisdata).



### **Fairstar waarschuwt Dockwise voor vijandige patstelling**

Fairstar Heavy Transport waarschuwt sectorgenoot Dockwise dinsdag dat het uitblijven van een juist overnamebod kan leiden tot een steeds vijandiger patstelling. Fairstar sprak dinsdag met afgevaardigden van Dockwise. Bij deze ontmoeting herhaalde Fairstar dat de werkelijke waarde van het bedrijf significant hoger is dan het bod van NOK 9,30 per aandeel dat Dockwise wil neerleggen. Dockwise heeft reeds 19% van de aandelen in het op de Noorse beurs genoteerde Fairstar in handen en heeft overeenkomsten met een aantal Fairstar-aandeelhouders gesloten om dit belang uit te breiden tot 54%, als de financiering via een claimemissie slaagt. In dat geval wil Dockwise alle overige aandelen in Fairstar overnemen voor NOK 9,30 per aandeel. In een presentatie die Fairstar dinsdag aan Dockwise gaf stelt het bedrijf dat een overname van Fairstar waarde zal creëren voor aandeelhouders Dockwise bij een bod tot NOK 14 per aandeel. (Bron: 24 april 2012, foto FJELL + MARETTIMO M: Fairstar).

### **Beursblik: overname Fairstar door Dockwise erg positief**

Een analist van SNS Securities noemt de overname van Fairstar een goede keuze. Wel moet het overnamebod mogelijk worden verhoogd. De voorgenomen overname van Fairstar door Dockwise is erg positief ondanks dat de acquisities vooral is ingegeven door defensieve motieven. Dit zegt Edwin de Jong van SNS Securities. Niet alleen betekent de overname voor Dockwise het uit de markt halen van een belangrijke concurrent, maar Fairstar voegt ook expertise toe en een vloot met 4 relatief jonge schepen. De Jong denkt dat de overname van Fairstar hoogstwaarschijnlijk doorgang vindt. Dockwise heeft reeds met enkele eigen grootaandeelhouders afspraken gemaakt voor een claimemissie om de overname te bekostigen. Met 54 procent van Fairstar in handen schat De Jong de kans hoog in dat ook de overige 46 procent wordt verworven. Mogelijk moet Dockwise het bod echter wel verhogen stelt de analist. Op dit moment waardeert Dockwise Fairstar op circa 140 miljoen dollar.

SNS Securities handhaaft het Koopadvies op Dockwise, maar vanwege de huidige moeilijke marktomstandigheden verlaagt het wel de verwachtingen voor het fonds. Koersdoel voor Dockwise is 18 euro. Het fonds noteert woensdag 3,6 procent hoger op 15,17 euro op een groen Damrak.

(Bron: ABM Financial News).

## Dockwise heeft 28% in Fairstar



Dockwise heeft 28 procent van de aandelen Fairstar Heavy Transport in handen. Dat bleek uit een melding van de maritiem dienstverlener. Dockwise heeft daarnaast een voorwaardelijke overeenkomst voor de aankoop van nog eens 26 procent van de aandelen in zijn concurrent. Dockwise gaf vorige week aan Fairstar over te willen nemen voor 9,30 Noorse kroon per aandeel.

Fairstar verzet zich tegen de overname. Het bedrijf heeft het bod afgewezen en schorste vrijdag zijn aandeelhoudersvergadering omdat het vermoedde dat Dockwise de stemming op onrechtmatige wijze zou willen beïnvloeden, zo meldde het Financiële Dagblad maandag (30-12-2012). (Bron: AFN/DFT, foto: Scheepsfotoruilbeurs, 17-5-2007, Calandkanaal).

## 11/7: 'Afsluitdijkmoment' Maasvlakte2





De zeekering van Maasvlakte 2 wordt op 11 juli gesloten als zich geen onvoorziene omstandigheden, zoals storm, voordoen.

Dit heeft projectdirecteur Ronald Paul van Maasvlakte 2 tegenover NT gezegd.

Hij kijkt met spanning uit naar het moment dat het zogenoemde 'sluitgat' dicht gaat. "Het is één van de belangrijkste momenten in het hele project en een min of meer historische datum, vergelijkbaar met het sluiten van de Afsluitdijk", zegt Paul.

Als het slecht weer is, wordt de operatie uitgesteld, maar dat heeft geen gevolgen voor het project als geheel. "Ook als het een maand later wordt, leidt dat niet tot vertraging". De projectorganisatie heeft voor 11/7 gekozen, omdat het dan doortij is en de kans op slecht weer statistisch erg klein is.

Met het dichtmaken van het sluitgat ontstaat tijdelijk een binnenmeer op de Maasvlakte, waarin een aantal baggerschepen achterblijven om het havengebied verder op diepte te brengen. Die kunnen er pas weer uit na het doortrekken van de Yangtzehaven, die gaat fungeren als toegangsvaarweg voor Maasvlakte 2.

Die kan pas weer worden doorgetrokken als de centrale toegangsweg (N15/Europaweg) en de Havenspoorlijn zijn verlegd en naast de zeekering liggen.

Inmiddels is duidelijk dat de eerste containerschepen in de loop van 2014 zullen afmeren en niet in 2013 zoals eerder aangekondigd. Na een testperiode van ongeveer een half jaar gaan de beide nieuwe containerterminals, RWG en APMTR2, beide tegen het eind van dat jaar commercieel draaien. Bron: NT, foto: roeiteam-portofrotterdam.nl.

### **Stena wil containers overslaan in Hoek van Holland**



De overslag van containers met groenten en fruit bij Stena Line in Hoek van Holland ten behoeve van de tuinbouwsector in het Westland kan binnen een jaar van start. Dit zegt directeur Pim de Lange van Stena Line in reactie op de toezegging van elf im- en exporteurs en logistieke dienstverleners om tussen de 10.000 en 15.000 containers per jaar via Hoek van Holland te vervoeren.

Het gaat in eerste instantie alleen om overzeese importcontainers, die op de Maasvlakte op een barge worden gezet. Die steekt de Nieuwe Waterweg over richting Stena Line, waar de containers worden gelost en vervolgens over de weg naar de distributiecentra in het Westland gaan. Op die manier wordt de circa 60 kilometer lange rit per vrachtwagen via de Beneluxtunnel tussen de Maasvlakte en het Westland grotendeels vermeden. De Lange gaat, met het 'commitment' van de groep van elf in de hand, het hoofdkantoor in Gothenburg groen licht vragen voor een investering van ruim een miljoen euro om een stuk van de terminal in Hoek van Holland geschikt te maken voor containeroverslag. Ook is er nog een milieuvergunning nodig. De Lange schat dat er nog tussen de zes en twaalf maanden overheen gaat voor het project daadwerkelijk van start kan.

Hij hoopt dat de ferries van Stena een graantje kunnen meepikken. "Je kan je voorstellen dat in het Westland leeggemaakte containers weer door exporteurs voor vervoer naar Engeland geladen worden. Die zetten wij dan op een trailer, die vervolgens de ferry opgaat." Hij ziet de genoemde aantallen overigens als 'een begin': "Op termijn moet dat meer kunnen worden". (Bron: Nieuwsblad Transport, foto STENA TRAVELLER: TVDZ, 5-2009, Hoek van Holland).



SD RANGER, SD REBEL en SD ROVER in dok Damen Shipyards te Pernis, foto's: H. Lingbeek, 25-4-2012.





AUTUMN WAVE 9038335, 26-4-2012 vertrek van Vissershaven naar zee met bestemming Cuxhaven. Koelschip, 25-6-1991 besteld, 8-1-1993 (MN) te water gelaten, 15-4-1993 gedoopt GEEST DOMINICA en opgeleverd door Danyard A/S, Frederikshavn (721) aan K/S DMK-Femø, Nassau-Bahamas, in beheer bij The Geest Line. 13.077 BRT, 5.336 NRT, 13.981 DWT, 158,13 (145,00) x 24,43 x 15,70 x 10,015 meter, 5 ruimen, 16.990 m<sup>3</sup>, 439 TEU, 1.800 ton bunkers, verbruik 55 ton/dag, 20,3 kn., 16.515 EPK, 12.148 kW, 7 cyl, 2 tew, 600 x 1944, B&W 7L60MC, Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Industrial Plant Division, Ulsan. 1993-1994 dienst: Zeebrugge-Southampton-Windward Islands. 4-1993 in beheer bij Ugland Brothers Ltd. 1994 dienst: Zeebrugge-Centraal en Zuid Amerika. 1994 gekocht door Geest Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Ugland Brothers Ltd. 1995 in beheer bij Ugland Interocean Management Ltd. 1996 overgenomen door Elders & Fyffes. 1996 in beheer bij Interocean Ugland Management Ltd. 1997 herdoopt DOMINICA. 1997 in beheer bij Interocean Ugland Management AS, Grimstad. 1999 in beheer bij IUM Shipmanagement AS. 5-2003 in beheer bij Teekay Marine Services AS. 6-10-2004 (e) verkocht aan DMK-FEJO, Nassau-Bahamas, in beheer bij Lauritzen Fleet Management AS. 29-4-2005 (e) in beheer bij Lauritzen Fleet Management AS en Mediteranska Plovidba DD. 23-6-2008 (e) in beheer bij NYK Cool AB. 29-1-2009 (e) verkocht aan Amarilia Maritime Co., Nassau-Bahamas, in beheer bij Chartworld Shipping Corp. en Mediteranska Plovidba DD, 1-2009 herdoopt AUTUMN WAVE. 9-7-2011 (e) in beheer bij NYK Cool AB, Stockholm en Norbulk Shipping UK Ltd., Glasgow. Foto: M. Coster.

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 te Zwijndrecht gedoopt DONAU door Cisca Hartman-van Rooij (vrouw van één van de eigenaren, John Hartman) en open dag aan de Uilenkade bij A. Nobel en Zn. te Zwijndrecht. Foto: M. Coster, 26-4-2012, van de ankerplaats via de Middensluis te IJmuiden naar Rijksbinnenhaven 2.



ELISE 9454462, 8-10-2007 te Istanbul te water gelaten als FUTURE voor rekening van Genka Guc Sistemleri, Istanbul-Turkije, in beheer bij Trans KA Tankers, 7-11-2007 opgeleverd door Ustamehmetoğlu Gemi Tersanesi, Zonguldak, Turkije (174) als ELISE aan C.V. Elise, Delfzijl, in beheer bij Scheepvaartbedrijf Van Dam te Delfzijl, in bevrachting bij Wagenborg Shipping B.V., 1.796 BRT, 958 NRT,

3.075 DWT, 79,94 (77,29) x 12,50 x . x 4,800 meter, 11.549 EPK, 1.140 kW, MAK 6M20, 11 kn., de eerste reis ging naar Mudanya aan de Zee van Marmare om magnesite te laden voor River Tees. 10-1-2012 om 18:30 tijdens een reis van Delfzijl naar Porsgrunn bij de Eemshaven in aanvaring gekomen met een in Zweden geregistreerd jacht (reis: Helgoland-Delfzijl), de mast van het jacht brak, de politie stelde een onderzoek in. Foto: M. Coster, 27-4-2012, naar de Middensluis te IJmuiden met bestemming Carel Reynierszhaven.



NORDIC DIANA 9116010, t.h.v. Buitenhuisen onderweg naar Amsterdam, 25-11-1995 te water gelaten, 4-1-1996 opgeleverd door Bodewes Scheepswerf Volharding B.V. (326) als DOGGERSBANK aan C.V. Scheepvaartonderneming "Doggersbank", Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 2007 verkocht aan Nordic General Partner D. B.V., Delfzijl, 11-1-2008 gearriveerd te Delfzijl en herdoopt NORDIC DIANA, 12-1-2008 uit dok en vertrokken naar zee. Foto: R. Coster.



TRYTON 9264386, 18-2-2002 opgeleverd door Astilleros Armon S.A., Vigo (553) als DHOCE aan Remolques Unidos S.A., Santander-Spanje, 360 BRT, 30,00 (26,80) x 9,85 x 5,40 x 4,200 meter, 4.400 EPK, 2.942 kW, 2 x V16 cyl, 4 tew, 170 x 190, Caterpillar 3516B, Caterpillar Inc., Peoria, Illinois, trekkracht 55 ton, 12 kn. 2004 verkocht aan ZAKLAD Usług Żeglugowych Sp. z.o.o., Polen, herdoopt TRYTON. 2012 via Martrade B.V., Sliedrecht verkocht aan Rederij T. Muller B.V., Dordrecht. Foto: R. Zegwaard, 14-7-2008, Europoort.



GEO FOCUS, seismologisch onderzoeksvaartuig, type De Haas Hybrid ROV Support Vessel, 4-2011 aanvang bouw casco bij Bijlsma Wartena B.V., 2-5-2011 kiel gelegd door de heer J. Krans (relatie Geo Plus), 4-11-2011 met een kraan te water gezet, casco naar de firma A.J. Den Breejen & Zonen B.V. te Dordrecht gebracht om gestraald en behandeld te worden, 19-11-2011 bij scheepswerf De Haas Maassluis B.V. de nieuwbouw op de kade gezet, afgebouwd in de loods onder bouwnummer 194, 14-4-2012 te water gezet, 6-2012 geplande oplevering aan Geo Tender IV B.V., Eemshaven, in beheer bij Geo Plus Materieel Verhuur B.V. en Geo Plus B.V., 160 BRT, 34,50 (32,07) x 8,33 x 4,23 x 2,000 meter, 2 x 651 kW Caterpillar C18 ACERT, 17 kn. Foto: C. Kloppenburg, <http://www.photomaassluis.com>

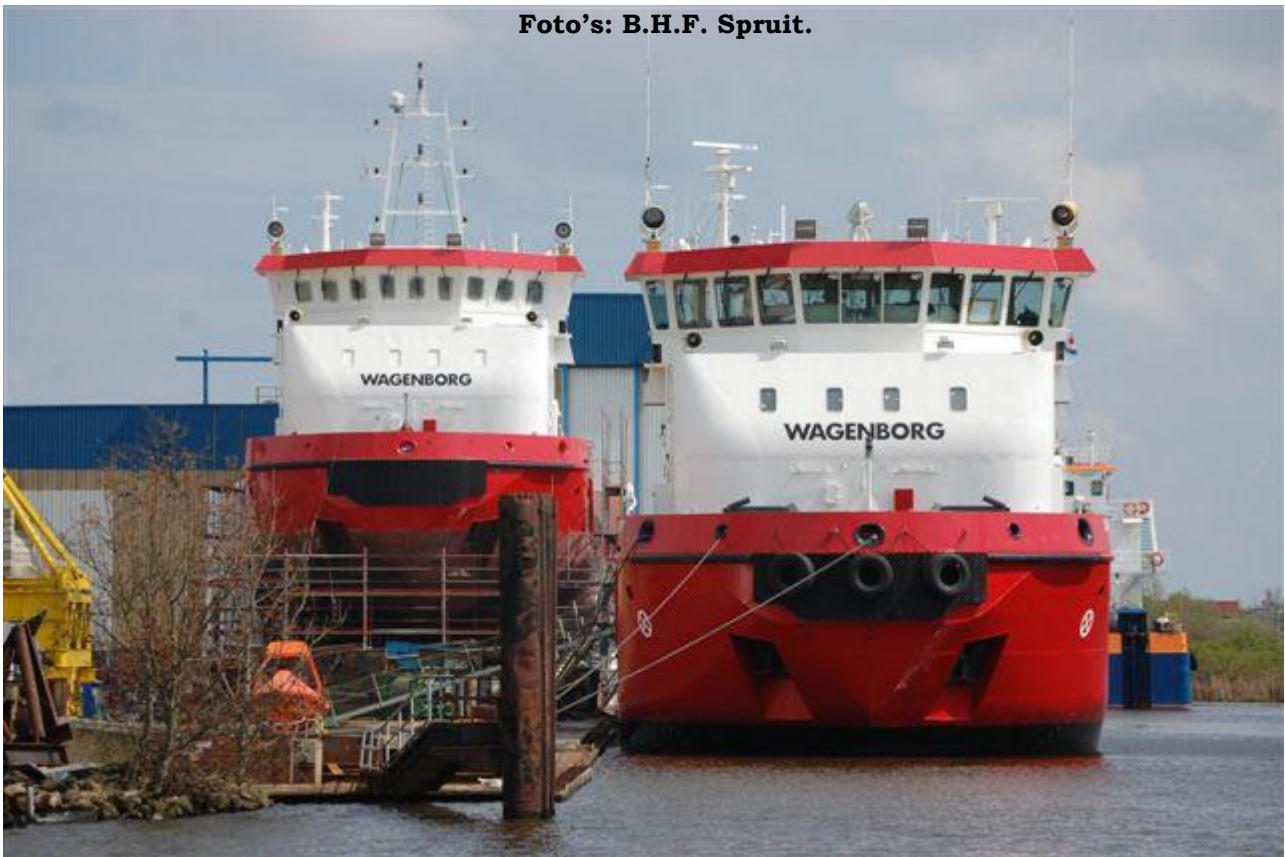
### SANABORG



SANABORG 9621522, 23-4-2012 om 08:00 uur met thuishaven Delfzijl uit Dok 1, Kon. Niestern Sander B.V., Delfzijl, verhaald met de sleepboten WATERSTAD (voor) en WATERPOORT naar de binnenlocatie Kon. Niestern Sander, 09:00 uur passage zeesluizen, 10:00 uur afgemeerd.



Foto's: B.H.F. Spruit.



SANABORG afgemeerd aan binnenlocatie Kon. Niestern Sander, SERKEBORG op de wal, 27-4-2012





GRAND SAPPHIRE, 18-4-2012 binnenkomend vanaf Tilbury voor de Britanniahaven met de havensleepboten SMIT ELBE en SMIT EBRO, passage Calandbrug, na de brug zwaaien en achteruit naar de ligplaats RCT (Rotterdam Car Terminal van de Broekman Groep). Foto's: T. Koornhof.

GRAND SAPPHIRE 9325233, 9-11-2004 kiel gelegd, 12-1-2007 te water gelaten, 19-3-2007 opgeleverd door Shin Kurushima Toyohashi Shipbuilding Co. Ltd., Toyohashi (H-3593) als GRAND SAPPHIRE aan Dynamic Attractive Shipping S.A., Panama, in beheer bij Cido Shipping (Korea) Co. Ltd., Busan, 59.217 BRT, 17.766 NRT, 18.099 DWT, 199,90 (194,70) x 32,26 x 25,33 x 9,625 meter, 9 dekken, 14.280 kW, 20,6 kn. Foto's T. Koornhof.



## Boskalis verwerft EUR 110 miljoen aan opdrachten voor windmolenparken en offshorewerkzaamheden



N.V. Koninklijke Boskalis Westminster (Boskalis) heeft een drietal energiegerelateerde contracten verworven voor projecten in Noordwest-Europa met een gezamenlijke contractwaarde van circa EUR 110 miljoen.

Boskalis heeft een opdracht verworven van partners DONG Energy en Scottish Power Renewables voor het gedeeltelijk aanleggen van het offshore windmolenpark "West of Duddon

Sands" in de Ierse Zee. De werkzaamheden omvatten het voorbereiden van het zeebed en het transporteren en plaatsen van 108 windmolenfunderingen. Dit project wordt geïntegreerd uitgevoerd door Boskalis Offshore en SMIT Marine Projects in samenwerking met partner Volker Construction International. Het project omvat het transport van de funderingen, bestaande uit buispalen ('monopiles') en 'transition pieces' vanuit het Deense Aalborg naar Belfast in Noord-Ierland door middel van zeegaande pontons en sleepboten van SMIT.

Nadat op elke locatie door een Boskalis valpijpschip een eerste (filterlaag) erosiebescherming op het zeebed is aangebracht zullen de 'monopiles' en 'transition pieces' vervolgens vanuit Belfast naar het windmolenpark worden vervoerd, waar ze zullen worden geïnstalleerd. Nadat de installatie heeft plaatsgevonden zal een verdere erosiebescherming rond de palen worden aangebracht door middel van hetzelfde valpijpschip, nu met een grotere stenenfractie. De gecombineerde contractwaarde voor Boskalis-SMIT bedraagt circa EUR 70 miljoen. De werkzaamheden zullen in het eerste kwartaal van 2013 aanvangen en medio 2014 zijn voltooid.

Tevens zal Boskalis voor het Meerwind offshore windmolenpark van ontwikkelaar WindMW in het Duitse deel van de Noordzee namens de firma Seajacks stenenstort-werkzaamheden uitvoeren. Het project omvat het aanbrengen van een (filterlaag) erosiebescherming op het zeebed met behulp van een valpijpschip voor 80 windmolenfunderingen die door Seajacks geïnstalleerd zullen worden. Nadat de funderingen bestaande uit 80 buispalen geplaatst zijn, zal de verdere erosiebescherming rond de palen worden aangebracht met stenen met een grotere fractie (tot 500 kilogram per stuk) door middel van hetzelfde valpijpschip. Hierdoor zijn de funderingen optimaal beschermd tegen erosie als gevolg van de golfslag en stroming ter plaatse. De werkzaamheden zullen in augustus 2012 aanvangen en medio 2013 zijn voltooid.



Tot slot heeft Boskalis een opdracht verworven via SMIT Subsea voor de inspectie-, reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan circa 20 offshore olieproductieplatformen en gerelateerde infrastructuur van Maersk Oil in het Deense deel van de Noordzee. Voor het uitvoeren van de activiteiten zal gebruik worden gemaakt van twee zogenoemde 'Diving Support Vessels' van SMIT en een schip met een Remote Operating Vehicle. Afhankelijk van de waterdiepte bestaat het duikwerk uit zowel saturatie- als luchtduiken. Deze opdracht zal in de loop van 2012 worden uitgevoerd.

De strategie van Boskalis is erop gericht om te profiteren van de belangrijkste macro-economische factoren die de wereldwijde vraag opdrijven op onze markten: de groei van de wereldhandel, stijgende

energieconsumptie, de groeiende wereldbevolking en de uitdagingen die gepaard gaan met klimaatverandering. Deze projecten hangen nauw samen met de ontwikkeling van duurzame energieopwekking als gevolg van de verandering van het klimaat en een toenemende energieconsumptie. (Bron: Persbericht Boskalis, foto EDT PROTEA: R. Zegwaard, 14-3-2008).

### Oude gastanker TELLIER slooprijp naar Gent



De TELLIER, één van de oudste gastankers ter wereld schutte zaterdagochtend (28-4-2012) in de zeesluis in Terneuzen op weg naar de sloop bij Van Heyghen Recycling in Gent. In afwachting daarvan was de Tellier (gebouwd in 1972, 26.570 ton) in juli vorig jaar al opgelegd in Le Havre.

Eigenaar Gazocéan koos VHR in Gent als sloper na een openbare aanbesteding. Sinds de LNG-tanker in de vaart kwam werden een kleine 2000 reizen gemaakt tussen Frankrijk en Algerije. De sloop neemt vermoedelijk een jaar in beslag. Vijfennegentig procent van het sloopmateriaal wordt gerecycled.

VHR groeit zo langzamerhand uit tot een wereldspeler in de sloop. Het bedrijf maakt deel uit van de Group Galloo Recycling en sloopt jaarlijks enkele tientallen schepen. Tot de hoogstandjes behoren de sloop van twee Britse fregatten en marineschepen van de Belgische marine. Binnenkort wordt ook een Frans marineschip naar Gent afgevoerd.

Op Tweede Pinksterdag (28 mei) van 10:00 tot 18:00 uur bestaat de mogelijkheid de oude LNG-tanker te bezichtigen. De opbrengst is bestemd voor de actie 'Kom op tegen Kanker'. (Bron: Schuttevaer, WB, 2-5-2012, foto: Schuttevaer, A. v.d. Wege).

TELLIER, 1-1974 opgeleverd door Ch. Nav. de la Ciotat, La Ciotat (285) als TELLIER aan Cie des Messageries Maritimes & Gazocéan Armement, Duinkerken-Frankrijk, 27.426 BRT, 14.079 NRT, 20.579 DWT, 5 gastanks, 40.081 m<sup>3</sup>, 17.000 APK, 12.682 kW, turbine, Stal-Laval, Chantiers de L'Atlantique, St. Nazaire, 18,5 kn. 1985 verkocht aan Messigaz SNC, Frankrijk, in beheer bij Gazocéan S.A., Marseille. 6-7-2011 gearriveerd te Le Havre vanaf Fos en opgelegd.

### Titan Salvage mag cruiseschip COSTA CONCORDIA bergen



Niet de vertegenwoordigers van Hollands Glorie, maar de Amerikaanse bergingsmaatschappij Titan Salvage krijgt samen met de Italiaanse partner Micoperi de megaorder om het cruiseschip COSTA CONCORDIA te bergen. Met de operatie bij het Italiaanse eilandje Giglio, die ruim een jaar gaat duren, is 250 miljoen euro gemoeid. Eerder dit jaar had het Italiaanse Costa Cruises 10 bergingsbedrijven

uitgenodigd in te schrijven op de bergingsoperatie. Hieronder ook Boskalis-dochter Smit Salvage uit Rotterdam, Mammoet Salvage uit Schiedam en Svitzer Salvage uit IJmuiden. Drie gerenommeerde Nederlandse bergers die elk hun sporen in deze sector ruimschoots hebben verdiend. In bergingskringen ging men er dan ook vanuit dat één van deze Nederlandse maatschappijen de megaorder zou krijgen. Smit had eerder al, samen met de Italiaanse partner Tito Neri, de bunkerolie uit het wrak mogen verwijderen. Van de 10 maatschappijen die waren uitgenodigd, dienden er zes een bergingsplan in. Eis van Costa Cruises hierbij was dat de COSTA CONCORDIA in zijn geheel zou worden verwijderd.

Het plan dat Titan Salvage hiervoor presenteerde, werd als beste beoordeeld. Het bleek van veiligheid en zorg voor het milieu hoog te scoren. De Italiaanse overheid moet het bergingsplan echter nog goedkeuren.

De Amerikaanse bergers willen het cruiseschip eerst met behulp van drijftanks gedeeltelijk lichten en vervolgens rechtop zetten. Hierna wil men met de inzet van een onderwaterplatform de gaten in de romp dichtmaken, het schip verder leegpompen en opdrijven om het uiteindelijk naar een sloopbedrijf te kunnen verhalen.



Titan Salvage heeft op bergingsgebied een goede reputatie opgebouwd door slimme ballasttechnieken toe te passen. Een reputatie die vorig jaar een ernstige deuk opliep toen de wrakopruijing van het Zweedse RoRo-vaartuig VINCA GORTON voor de Nederlandse kust jammerlijk mislukte. Hierbij verloor één berger het leven en bleef een flinke hoeveelheid bergingsmaterieel achter op de zeebodem.

De COSTA CONCORDIA liep op 13 januari van dit jaar op de rotsen van Giglio. Aan boord bevonden zich ruim 4.200 passagiers, waarvan er 32 bij het ongeval om het leven zijn gekomen en twee nog worden vermist. (Bron: Schuttevaer, PAS, 26 april 2012, foto COSTA CONCORDIA: cryptome.org pict12, foto berging VINCA GORTON: friendship-offshore.com).

### MS Rotterdam meert aan in Rotterdam



Het MS Rotterdam is woensdagochtend aangekomen op haar nieuwe plek aan de Wilhelminakade. Hoewel het schip door de dichte mist bijna onzichtbaar de stad binnenkwam, is de aankomst een feestelijke gelegenheid. Het MS Rotterdam begint en eindigt voortaan al haar cruises aan de Wilhelminakade.

Dat betekent dat het cruiseschip alleen dit jaar al negentien keer de Maasstad aandoet. Voor Rotterdam betekent het een economische impuls vanwege de extra toeristen, havengelden en aanvoer van levensmiddelen. De verhuizing van het schip wordt woensdagmiddag gevierd in het bijzijn van burgemeester Ahmed Aboutaleb. (Bron: RTV Rijnmond, 2-5-2012, foto: archief SRB).



RIVIERA 9438078, 18-7-2011 te water gelaten bij Fincantieri Sestri onder bouwnummer 6180, 27-4-2012 opgeleverd aan Oceania Cruises Inc., Marshall Islands, roepsein V7WO5, in beheer bij Prestige Cruise Services LLC, Doral, Florida, 66.084 BRT, 7.662 DWT, 1.250 passagiers, 11-5-2012 doop te Barcelona door Cat Cora, master chef, restaurateur. 16-5-2012 aanvang 1<sup>e</sup> reis, een 10-daagse cruise van Venetië naar Athene. (Foto via <http://www.photomaassluis.com>, foto Cat Cora: internet).



MERWERIVER 9528524, 24-1-2012 te water gelaten bij Marine Projects Ltd., Gdansk onder bouwnummer Bodewes Hoogezand 707, 1-5-2012 opgeleverd aan Merweriver C.V., Werkendam in beheer bij Chr. Kornet & Zn. B.V., in bevrachting bij Amasus Shipping B.V. Delfzijl, roepsein PCLH, 2.695 BRT, 4.030 DWT, 2-5-2012 vertrokken van Gdansk op de eerste reis naar Oxelösund. (Foto's: Bodewes Shipyards).



MSC DIVINA 9585285, aanvankelijk MSC FANTASTICA, 3-9-2011 te water gelaten onder bouwnummer STX St-Nazaire U32, 137.936 BRT, 13.188 DWT, 3.959 passagiers, 40.000 kW, 23,7 kn., 5-2012 opgeleverd aan Compania Naviera Meraviglia S.A., Panama, in beheer bij MSC Crociere S.A., Geneve, roepsein 3FFA5, 19-5-2012 doop te Barcelona door Sophia Loren, 27-5-2012 t/m 2-6-2012 eerste cruise in de Middellandse Zee. (foto's: werf en MSC).

BOOK SELECT EUROPEAN CRUISES ABOARD  
OUR NEWEST SHIP: **MSC DIVINA**  
AND RECEIVE  
**50% OFF\***  
THE 2ND PASSENGER



MSC MALIN 8201636, 1982 opgeleverd door Warnowwerft, Warnemunde (472) als KAPITAN KANEVSKIY aan U.S.S.R., 1254 TEU. 1992 ingebracht bij Baltic Shipping Co., Rusland. 1995 verkocht aan Ossik Shipping Co. Ltd., Cyprus, herdoopt TAVIRA. 1997 herdoopt MAERSK MONTREAL. 2000 herdoopt TAVIRA. 19-2-2003 (e) verkocht aan Pelagie Navigation, Cyprus, in beheer bij Sarlis Container Services S.A., Piraeus. 2003 herdoopt PELADO. 2-2004 (e) verkocht aan Compania Malin Naviera S.A., Panama, in beheer bij MSC Ship Management H.K. Ltd., 23-2-2004 herdoopt MSC MALIN, 25-2-2004 binnengesleept in de Europahaven te Europoort, Rotterdam. (Foto: P. Andriessen, 25-4-2012).



GLOBAL CARRIER 7528647, 17-3-1978 te water gelaten, 30-6-1978 opgeleverd door Hyundai Shipbuilders & Heavy Industries, Ulsan (650) als IMPARCA EXPRESS I aan Stena Atlantic Line Ltd., Hamilton-Bermuda. 5.539 BRT, 2.489 NRT, 8.113 DWT, 12 passagiers, 1.700 meter opstellengte, 11.475 kW, 2 x 12PC2-5V-400V, 17 kn. 2-1980 herdoopt STENA CARRIER. 8-1980 herdoopt IMPARCA MIAMI. 1981 herdoopt STENA CARRIER. 2-1982 verkocht aan Stena Ocean Line Ltd., Georgetown-Cayman Islands. 2-1982 in charter bij Ignazio Messina & C. S.p.A., Napels, herdoopt JOLLY BRUNO. 8-1982 herdoopt JOLLY SMERALDO. 5-1983 herdoopt STENA CARRIER, ingezet voor Stena Portlink tussen Esbjerg en U.K. 1983-1986 ingezet in de Caribic. 1-9-1987 ingezet tussen Gothenborg en Travemünde. 1988 verkocht aan Stena Carrier Ltd., Georgetown-Cayman Islands. 5-2000 verkocht aan Stena Line Shipholding B.V., Gothenborg-Zweden, in charter bij Stena Line AB, Gothenborg. 18-11-2003 verkocht aan Grundstenen 99072 AB Göteborg, Gothenborg-Zweden, in charter bij Stena RoRo AB. 5-3-2004 verkocht aan Interbaltic AB, Gothenborg-Zweden. 6-4-2004 laatste afvaart tussen Gothenborg en Travemünde. 16-4-2004 verkocht aan Lillbacka Powerco Oy, Maxmo-Finland. 22-4-2004 herdoopt GLOBAL CARRIER. 23-4-2004 vertrokken van Gothenborg naar Travemünde, 24-4-2004 gearriveerd te Travemünde, 24-4-2004 ingezet tussen Åbo en Travemünde. 10-2004 t/m 28-10-2004 in charter bij Sea Wind Line tussen Åbo en Stockholm en Åbo-Travemünde voor Power Line. 12-2004 t/m 1-2005 in charter bij RG-Line tussen Vasa en Umeå. 1-2006 in charter bij Finnlines Oy tussen Helsingfors en Hull. 5-7-2006 gearriveerd bij Bredo Yard, Bremerhaven voor verbouwing. 7-2006 in charter bij P&O Ferries. 16-7-2006 ingezet tussen Zeebrugge, Rotterdam en Hull. 11-11-2007 ingezet tussen Zeebrugge en Tilbury. 1-2008 in charter bij Finnlines tussen Helsingfors en Polen. 3-2008 ingezet tussen Helsingfors en Gdynia. 12-2008 opgelegd te Åbo. 13-6-2009 ingezet voor Power Line tussen Åbo, Oxelösund en Travemünde. 27-2-2010 bij Oxelösund in aanvaring gekomen met ECOSTAR G.O. 9386421, brand uitgebroken en voorschip beschadigd, 5-3-2010 vertrokken van Oxelösund naar Szczecin, 6-3-2010 gearriveerd voor reparatie bij Shiprepairyard "GRYFIA" Szczecin, Polen. 13-4-2012 april is vertrokken van Helsinki met bestemming Amsterdam na bijna 4 maanden te hebben opgelegd. Foto: M. Coster, 26-4-2012 van ankergebied via de Noordersluis naar Amerikahaven.



TRITON 9451537, in aanbouw als PINAR, 24-9-2007 kiel gelegd, gebouwd door Dearsan Gemi Insaat Sanayii A.S., Tuzla onder bouwnummer 2043, 15-5-2008 te water gelaten, 23-5-2008 (DS) opgeleverd aan Triton Tug B.V., IJmuiden, in beheer bij Sleepdienst B. Iskes & Zn., roepsein PHOF, 480 BRT, 5.290 EPK, 3.800 kW, 2 x ABC 8 MDZC-1000-183-A, Anglo Belgian Corporation N.V., Gent, 10-6-2008 gearriveerd te IJmuiden, 13-6-2008 in dienst, 20-6-2008 te IJmuiden gedoopt TRITON. Foto: L. v.d. Meijden, 28-4-2012, IJmuiden.

