

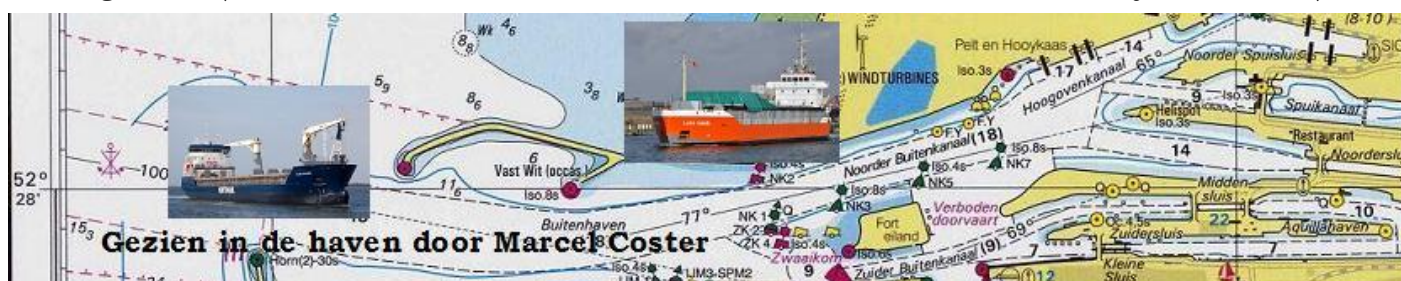
# SCHEEPSFOTORUILBEURS

ZEEBRIEF#44

21 mei 2012



PISANG 8713598, 2-11-1988 kiel gelegd, 3-4-1989 te water gelaten, 26-1-1990 (NK) opgeleverd door Astilleros Espanoles S.A., Sevilla (272) als DEL MONTE PACKER aan Carol Ltd., Liberia, 1992 verkocht aan Kojika Shipping S.A., Liberia, 1996 verkocht aan Yaoki Shipping S.A., Liberia, 1999 herdoopt SEVILLAN REEFER, 2005 verkocht aan Lauritzen Fleet Management AS, Kopenhagen-Denemarken, herdoopt SEVILLAN REEFER, 2007 verkocht aan Eastwind Group, 2007 in beheer bij Norbulk Shipping UK Ltd., 2009 in beheer bij Eastwind Hellas S.A., 10-7-2009 (e) verkocht aan Genista Seaway Co., Liberia, in beheer bij Roswell Navigation Corp., Athene, 7-2009 herdoopt PISANG, 2009 in de pool bij Seatrade Groningen B.V. (Foto: M. Coster, 3-5-2012, aan de Trawlerkade te IJmuiden, lossen bij Kloosterboer).







BRILLIANCE OF THE SEAS 9195200, foto: M. Coster, 12-5-2012, t.h.v. Snowplanet onderweg van Amsterdam naar Alesund. 90.090 BRT, 53.812 NRT, 10.759 DWT, 2.501 passagiers, 9-4-1998 contract, 25-6-1998 kiel gelegd, 1-12-2001 te water gelaten, 8-6-2002 vastgesteld vertrek uitgesteld i.v.m. de waterstand, 11-6-2002 vertrokken van de Meyer Werft naar de Eemshaven, 12-6-2002 daar gearriveerd, 23-6-2002 afgemeerd in de Eemshaven na proefvaarten, 12-7-2002 opgeleverd aan Halifax Leasing (September) Ltd., Bahamas, in beheer bij Royal Caribbean Cruises Ltd., Miami, Florida. 12-12-2010 op weg naar Alexandrië in Egypte in slecht weer en hoge zeeën (9 meter) terechtgekomen. Het schip slingerde tot 15 graden en 70 passagiers raakten gewond. Het bezoek aan Alexandrië ging niet door en de reis werd voortgezet naar Malta en Barcelona. De 2.000 passagiers zijn voor hun ongemak gecompenseerd door de volledige terugbetaling van de kosten van de cruise (PO).







NIÑA I 8402668, foto: M. Coster, na geladen te hebben te Kampen bijgeladen te IJmuiden, 16-5-2012 vertrokken van de Vissershaven te IJmuiden naar Newcastle. 3-11-1984 te water gelaten, 3-11-1984 opgeleverd door Scheepswerf Ferus Smit B.V., Foxhol (236) als VIOS aan C.V. Vios, Tiel. 1997 verkocht aan C.V. m.s. Vihalis, Tiel, herdoopt VAHALIS. 2000 verkocht aan Rederij Tielmast B.V., Nieuwegein, in beheer bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl, herdoopt NIÑA. 4-2001 in beheer bij E. Müller. 2004 verkocht aan Eurica Shipping, Marshall Islands, in beheer bij Baltnautic Shipping Ltd., Klaipeda, 26-7-2004 vlag: St. Vincent and Grenadines en herdoopt NIÑA I. 11-12-2005 ter hoogte van de Kallosluis in de haven van Antwerpen in aanvaring gekomen de ALEXANDROS, door de klap viel één bemanningslid overboord en is overgebracht naar het ziekenhuis, beide schepen maakten water en zijn weggesleept naar een zandbank, door sleepboten van URS Towage N.V. naar de kade gesleept, later voor inspectie naar een droogdok gesleept, 17-2-2006 vertrokken van Antwerpen achter de sleepboot EUROSUND en via het Kieler Kanaal naar Leipaja gesleept om te repareren.





NOORDERLICHT 9279068, 17-5-2012 t.h.v. Buka O zwaaien en achteruit naar Buka 3, foto: M. Coster. Casco gebouwd bij Shipyard Leda D.O.O., Korčula, Kroatië, afgebouwd te Kampen, 16-10-2005 gearriveerd te Delfzijl, 17-10-2005 proefvaart op de Eems, 21-10-2005 opgeleverd als DIAMANT door Scheepswerf Peters B.V., Kampen (1007) aan Combinatie Van Donderen V.o.F., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor K. van Donderen, roepsein PHEH, 21-10-2005 vertrokken van Delfzijl naar Harlingen, 82,50 (80,84) x 12,50 x 8,00 x . meter, 2.396 BRT, 3.200 DWT, 132 TEU, na de oplevering vertrokken naar Harlingen om zout te laden voor de Finse haven Joutseno. 14-7-2008 (e) ingebracht bij C.V. Scheepvaartonderneming Van Donderen, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 23-8-2008 bij het verlaten van het Saimaa Channel, bij Vyborg aan de grond gelopen in positie 60.38.4 NB. en 028.34.8 OL., 23-8-2008 op eigen kracht vlot gebracht. 2010 verkocht aan J.A. Souwerbren, Alkmaar, in beheer bij C.V. Souwerbren Scheepvaart, Alkmaar en Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 18-8-2010 bij Kon. Niestern Sander B.V. te Delfzijl herdoopt NOORDERLICHT, roepsein PHEH.



3 d.m.s. TAKLIFT 7 7829273, foto: M. Coster, 16-5-2012 aan de Volendamkade, wachtend op beter weer. 19-11-1976 te water gelaten, 25-2-1977 opgeleverd door Howaldtswerke-Deutsche Werft A.G., Kiel (530902) als HEBELIFT 3 aan Neptun Transport & Marin Service A/B, Stockholm-Zweden, in beheer bij Broströms Rederi A/B, roepsein SJOL, 3.528 BRT, 2.064 NRT, 71,99 x 30,02 x 5,51 x 4,110 meter, 800 ton hefvermogen SWL, 1.950 EPK, 1.434 kW, 3 x V16 cyl, 4 tew, 135 x 160, Deutz SBF16M716, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen, 6 kn. 1986 als HEBELIFT 3 ingebracht bij Broströms Rederi A/B, Stockholm-Zweden. 1987 ingebracht bij Röda Bolaget AB, Stockholm-Zweden, in beheer bij Smit Tak Int. Ocean Towage & Salvage Co. B.V., 11-6-1987 (GL) herdoopt TAKLIFT 7. 1988 in beheer bij Smit Tak B.V., Rotterdam. 1990 als TAKLIFT 7 verkocht aan Bjorkman Brandberg Tigerschild (Netherlands) B.V., Nassau-Bahamas, in beheer bij Smit Tak B.V., Rotterdam. 1992 thuishaven: Rotterdam, roepsein PHWN. 1995 in beheer bij Smit Marine Contractors B.V., Rotterdam. 1997 als TAKLIFT 7 overgedragen aan Neptun Transport & Marin Service AB, Stockholm, thuishaven: Rotterdam, beheer: Smit Vlootbeheer B.V., Rotterdam. 200- verkocht aan Smit Taklift B.V., Rotterdam, 2002 in beheer bij Smit Vessel Management Services B.V., Rotterdam.

d.m.s. HEBE II 7734806 1975-1987 drijvende kraan DIHZ  
Gebouwd 1975, Howaldtswerke-Deutsche Werft A.G., Kiel (530870)  
3.557 BRT 1.768 NRT 72,57 (72,01) x 30,03 x 5,49 x 3,969 meter.  
1.200 ton hefvermogen SWL, 6 kn.

1.360 EPK, 1.000 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 135 x 160, Deutz SBF16M716, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen.



9-1975 te water gelaten, 28-11-1975 opgeleverd (GL-12010) als HEBE II aan Neptune Bergungsges.m.b.H., Hamburg-West Duitsland.

19-- als HEBE II overgedragen aan Neptun Transport & Marine Service G.m.b.H., Hamburg-West Duitsland.

4-1987 verkocht aan Maaslift B.V., Rotterdam, in beheer bij Smit Tak Int. Ocean Towage & Salvage Co. B.V., 5-8-1987 herdoopt TAKLIFT 6.

1988 in beheer bij Smit Tak B.V., Rotterdam.

2-1992 thuishaven: Nassau-Bahamas.

1995 thuishaven: Rotterdam, in beheer bij Smit Marine Contractors B.V.

1997 in beheer bij Smit Vlootbeheer B.V., Rotterdam.

1999 verkocht aan Smit Tak Heavy Lift (S) Pte. Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Smit Marine Contractors B.V.

2000 overgedragen aan Asian Lift Pte. Ltd., Singapore, 2002 in beheer bij Superpesa Transportes Especiais e Intermododais, Rio de Janeiro.

2002 in beheer bij Smit Vessel Management Services B.V., Rotterdam.

d.m.s. HEBE 1 7014476 1975-1987 drijvende kraan DGLN

Gebouwd 1968, Howaldtswerke-Deutsche Werft A.G., Kiel (501347)

912 BRT 568 NRT 46,56 (45,01) x 19,11 x 3,64 x 2,590 meter.

400 ton SWL hefvermogen, 6 kn.

500 EPK, 373 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 120 x 140, Deutz BF12L714, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen NE-67.

5-1968 te water gelaten, 5-1968 opgeleverd (GL-5232) als MAGNUS VII aan Ulrich Harms G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg-West Duitsland.

1975 verkocht aan "Scanlift" Marine Services G.m.b.H. & Co., Hamburg-West Duitsland, in beheer bij Bergnings- och Dykeri A/B Neptun, Gothenborg en A/S Em.Z. Svitzers Bjernings-Entreprise, herdoopt HEBE 1.

8-1987 verkocht aan Maaslift B.V., Rotterdam, in beheer bij Smit Tak International Ocean Towage & Salvage Co. B.V., in operationeel beheer bij Ulrich Harms G.m.b.H. & co., Hamburg, herdoopt TAKLIFT 5.

1988 in beheer bij Smit Tak B.V., Rotterdam, in operationeel beheer bij Ulrich Harms G.m.b.H. & Co., Hamburg.

1996 verkocht aan Smit International Singapore Pte. Ltd., Nassau-Bahamas, 23-2-1996 (GL) herdoopt SMIT THYPHOON.

1999 thuishaven: Rotterdam.

2000 als SMIT THYPHOON verkocht aan Smit Tak Heavy Lift (S) Pte. Ltd., Singapore.

2001 verkocht aan Asian Lift Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Smit Singapore Pte. Ltd.





Foto: shipspotting.com, Bjørn Poulsen.

### **Hartman m2 Runner rekt marges projectladingschip verder op**



De Hartman Marine Group heeft met Conoship een nieuw scheepstype ontwikkeld, de Hartman m2 Runner (92,90 x 15 meter, 2.979 GT, 3.500 DWT). Het projectladingschip valt op door het hoge vrijboord en de smalle, aan de stuurboordzijde van het achterschip geplaatste, accommodatie en brug. Er worden er drie gebouwd voor Global Seatrade, een onderdeel van Hartman Marine. Het casco van het eerste schip, de OCEANIC, is klaar en ligt voor afbouw op Urk. Ze komt in juli in de vaart.

Het concept van de OCEANIC wijkt sterk af van de vier eerder door Hartman Marine gebouwde snelle speciale-ladingschepen van het type Deo Volente, waarmee het bedrijf in 2007 de Schip van het Jaarprijs won.

'In tegenstelling tot de DEO VOLENTE is de OCEANIC ontworpen voor een relatief lage dienstsnelheid, tussen de 11 en 12 knopen', zegt Jan Jaap Nieuwenhuis van Conoship, die het concept van Hartman doorontwikkelde tot een scheepsbouwkundig ontwerp.

Hartman Marine speelt met het nieuwe scheepstype in op veranderingen in de markt op het gebied van het transport van offshore-equipment en windmolens.

'Dit schip neemt 80 tot 100% meer aan windmolens mee dan elke andere coaster van 3.500 DWT', zegt Johan Hartman. "Voor windmolens heb je vloeroppervlak en volume nodig in plaats van DWT. Dit schip neemt per reis evenveel windmolens mee als een 6000-tonner met de kosten van een 3000-tonner." (Bron: Schuttevaer, auteur: Hans Heynen, 9-5-2012, foto OCEANIC: R. Coster, 20-4-2012, aankomst te IJmuiden).

### **Uitbreiding directie JR Shipping**



Multipurpose expert Jari van Niejenhuis treedt toe tot directieteam JR Shipping

Onze rederijgroep is erin geslaagd een ervaren en erkende expert in de multipurpose vaart te interesseren voor een positie in ons directieteam.

Het betreft de heer Jari van Niejenhuis die de afgelopen 15 jaar actief was als directeur van een vooraanstaand Nederlands scheepvaartbedrijf.

Van Niejenhuis gaat namens de rederijgroep leiding geven aan een nieuwe divisie die zich toelegt op de markt voor multipurpose schepen. Met deze strategische zet, passend in ons diversificatiebeleid dat wij al in 2008 hebben geformuleerd, vermeerderen en versterken we de pijlers onder onze rederijorganisatie.

Van Niejenhuis (54) is een goede bekende in de scheepvaartindustrie. Binnen de multipurpose markt geldt hij als autoriteit. Wij zijn er dan ook trots op dat hij de keuze heeft gemaakt tot ons directieteam toe te treden.

De waardevolle versterking betekent dat wij onze diversificatieambities sneller en met de grootst mogelijke expertise waar kunnen maken.

In onze blauwdruk voor de toekomst zetten wij in op concurrerende posities:

- De markt voor containerschepen
- De markt voor offshore service schepen
- De markt voor multipurpose schepen

Voor wat betreft de markt voor multipurpose schepen volgt de rederijgroep twee sporen:

- Geleidelijke uitbouw van de eigen vloot onder maximale afstemming op de actuele marktbehoefte na de huidige crisisfase
- Het aanbieden van gespecialiseerde diensten aan collega rederijen en kapitein/eigenaren.

De rederijdirectie beseft dat de ambities om met een nieuwe divisie onder leiding van een ervaren directielid een volgende uitdaging aan te gaan, haaks lijkt te staan op de aanhoudende crisissomstandigheden waarin de scheepvaartindustrie in haar geheel verkeert. Wij zijn er echter van overtuigd dat genomen beslissingen zullen bijdragen aan de continuïteit.

Multipurpose divisie





In 2011 heeft de rederijgroep twee multipurpose schepen in de vaart genomen, gebouwd door de Chowgule werf in India, waarmee nauw wordt samengewerkt. Daarmee is de eerste serieuze stap op dit vertrouwde marktterrein gezet. Met de komst van Jari van Niejenhuis zal de koers verder worden uitgestippeld.

De nieuwe divisie die Van Niejenhuis gaat aansturen, heeft enerzijds de ambitie om op termijn een vloot op te bouwen, die goed is afgestemd op de actuele vraag op de markt van short sea shipping. De verwachting is, dat deze markt relatief snel zal herstellen, zodra het einde van de crisis in zicht komt. Anderzijds zal de divisie van Van Niejenhuis zich toeleggen op gespecialiseerde dienstverlening aan collega-rederijen en kapitein/eigenaren. Signalen uit de markt geven aan dat hieraan een levendige behoefte bestaat.

Excellente allround dienstverlener

Jari van Niejenhuis, die zelf actief als kapitein gevaren heeft en binnen de sector de reputatie geniet van zwaargewicht met veel expertise en bestuurlijke ervaring, ziet voor de business to business markt een rol weggelegd als 'excellente allround dienstverlener'. De propositie wordt nog nader uitgewerkt, maar geen enkele specialistische dienst die bijdraagt aan efficiënte, veilige en winstgevende scheepvaart is uitgesloten. (Bron: JR Shipping, 5-20122, foto ELECTRA: N. Kemps, 16-8-2008, foto ELEGANCE: R. Zegwaard, 4-5-2008, Kieler Kanaal, foto ELATION en ELEVATION: Koos Goudriaan, 8-3-2012 opgelegd te IJsselmonde).





## Beleggers in Scheeps CV's verliezen 90%



Honderden investeerders zijn bijna hun hele inleg in drie scheepvaart C.V.'s kwijt.

Ze investeerden 12 miljoen euro in de bouw van containerschepen. Maar omdat de containervaart op zijn gat ligt, draaiden de C.V.'s zwaar verlies. De schepen zijn nu tegen dumprijzen verkocht.

Het gaat om de containerschepen MAAS TRADER, MERWE TRADER en de LINGE TRADER die door Reider Shipping werden ingezet in onder meer Oost-Azië. Honderden particulieren investeerden ruim 12 miljoen euro in de bouw van de schepen en ook DVB Bank stak er tientallen miljoenen euro's in.

Door de crisis ging het echter steeds slechter in de containervaart, zo slecht dat DVB Bank de verliezen op haar leningen wilde beperken door de schepen te verkopen. Dat is nu gebeurd en dat leidt tot forse verliezen bij de deelnemers aan de drie scheeps-C.V.'s.

Een investeerder die, zeg, 30.000 euro in de C.V.'s stak, krijgt nu maar 3.000 euro terug. Dat komt dus neer op een verlies van 90% van hun investering. Het alternatief was echte een faillissement van de drie scheeps-C.V.'s geweest. Dan zouden de investeerders hun hele inleg hebben verloren.

(Bron: rtl.nl 18-5-2012, foto: Viktor via shipspotting.com).

### Boskalis trading update

De ontwikkelingen bij Koninklijke Boskalis Westminster N.V. (Boskalis) verlopen in 2012 tot op heden conform verwachting.

- Omzetniveau licht hoger ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar
- Hogere vlootbezetting ten opzichte van 2011
- Hogere orderportefeuille ten opzichte van jaareinde 2011

Gang van zaken

Boskalis heeft in het eerste kwartaal van 2012 een licht hogere omzet gerealiseerd ten opzichte van dezelfde periode in 2011. Ook in de afgelopen paar maanden was er sprake van uitdagende marktomstandigheden met aanhoudende druk op omzet en marges.



In het gecombineerde segment Baggeren en Droge Infrastructuur lag de omzet in het eerste kwartaal op een niveau dat vergelijkbaar is met dezelfde periode in 2011. De gemiddelde bezetting van de grote schepen verbeterde licht. De bezetting van de hoppervloot bleef onveranderd, daar waar de bezetting van de cuttervloot toenam ten opzichte van de gemiddelde jaarbezetting in 2011.

Met ingang van de halfjaarcijfers 2012 zullen de drooggrondverzetactiviteiten en de eind vorig jaar overgenomen activiteiten van MNO Vervat in een nieuw segment Droge Infrastructuur worden gerapporteerd.

De Harbour Towage activiteiten vertonen een stabiel beeld voor wat de omzetontwikkeling betreft. Met name in Brazilië was sprake van een hoog activiteitsniveau. Boskalis heeft in 2011 haar belang in het Braziliaanse SMIT Rebras uitgebreid naar 100%, waardoor het optimaal in kan spelen op de positieve economische ontwikkelingen in het land en de daaraan gerelateerde

toename van het aantal scheepsbewegingen in de Braziliaanse havens.





Het segment Salvage, Transport & Heavy Lift vertoonde in het eerste kwartaal per saldo een positief beeld. Bij Salvage was sprake van een hoog werkaanbod in de wrakopruijningsactiviteiten en ook de Transport- en Subsea-activiteiten ontwikkelden zich goed. De vraag naar de diensten van Heavy Lift laat echter een gemengd beeld zien. Waar de vraag naar de drijvende bokken in Azië aantrok, bleef deze in Europa achter. De activiteiten bij zowel Terminaldiensten als Maritieme Infrastructuur ontwikkelden zich naar verwachting. Op het gebied van Maritieme Infrastructuur (via 40% deelneming Archirodon) zijn enkele grote nieuwe werken aangenomen in Marokko en Saoedi-Arabië.

De omvang van de orderportefeuille bedroeg eind maart EUR 3,55 miljard, exclusief de recent aangenomen werken in Australië (Ichthys offshore) en Noordwest-Europa (West of Duddon Sands windpark, Meerwind windpark en subsea onderhouds-werkzaamheden voor Maersk Oil) met een gezamenlijke waarde van EUR 310 miljoen. Per saldo is de orderportefeuille licht gestegen ten opzichte van de stand per jaareinde 2011 (EUR 3,49 miljard).

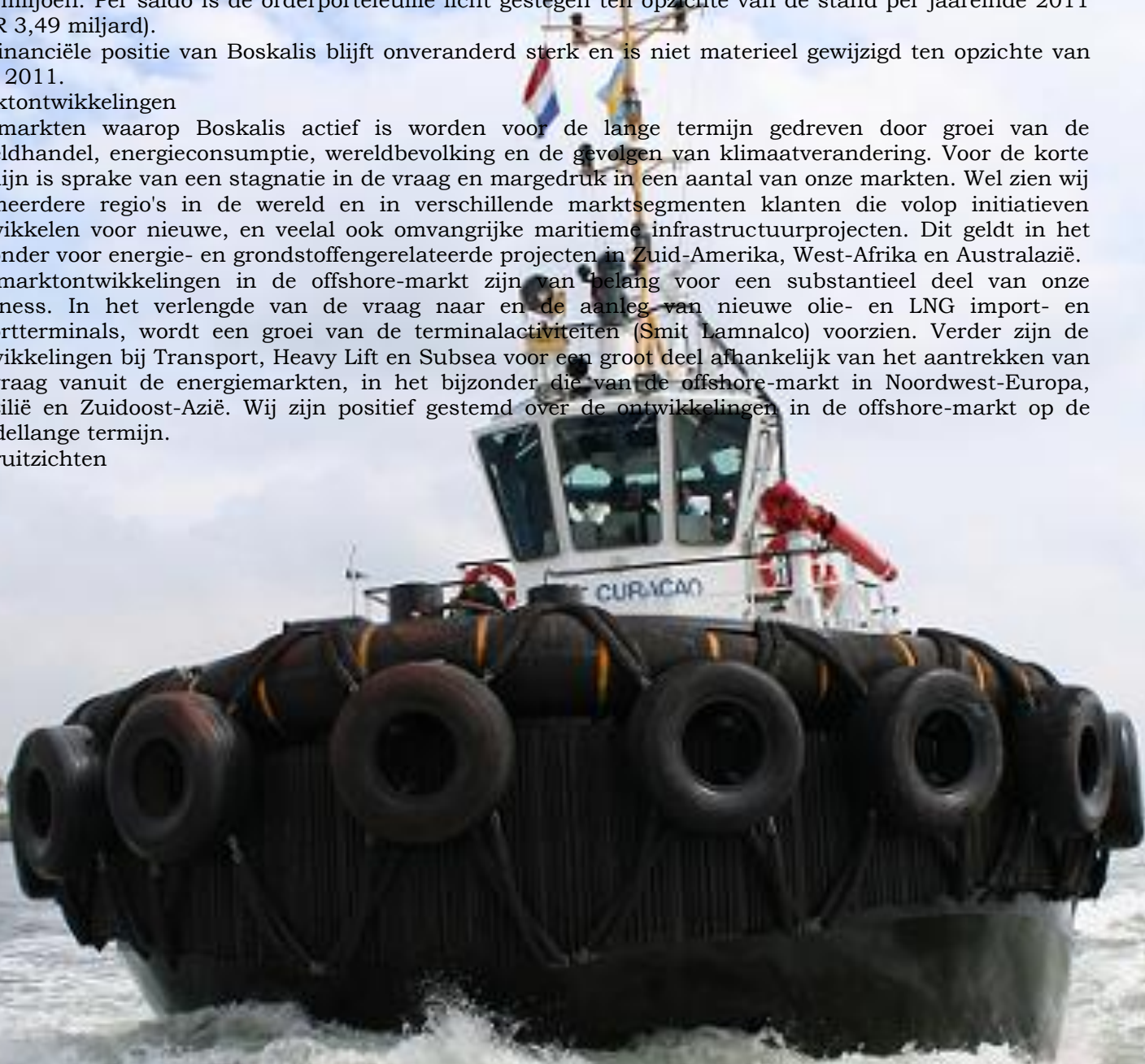
De financiële positie van Boskalis blijft onveranderd sterk en is niet materieel gewijzigd ten opzichte van eind 2011.

#### Marktontwikkelingen

De markten waarop Boskalis actief is worden voor de lange termijn gedreven door groei van de wereldhandel, energieconsumptie, wereldbevolking en de gevolgen van klimaatverandering. Voor de korte termijn is sprake van een stagnatie in de vraag en margedruk in een aantal van onze markten. Wel zien wij in meerdere regio's in de wereld en in verschillende marktsegmenten klanten die volop initiatieven ontwikkelen voor nieuwe, en veelal ook omvangrijke maritieme infrastructuurprojecten. Dit geldt in het bijzonder voor energie- en grondstoffengerelateerde projecten in Zuid-Amerika, West-Afrika en Australazië.

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

#### Vooruitzichten



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

(Bron: N.V. Koninklijke Boskalis Westminster, 10-5-2012, foto SMIT CURACAO Scheepsfotoruilbeurs, 30-4-2005, Calandkanaal).



## Nieuwe schepen in de rij



Bijlsma Shipyard wordt momenteel druk bezet door schepen in afbouw.

Nu deze week de FIORANO, een zusterschip van de onlangs afgeleverde containerfeeder VANQUISH (354 TEU), een proefvaart gaat maken, is er plaats voor twee nieuwe schepen: de VIRAGE (bouwnummer 771) en de BIJLBERG (bouwnummer 772).

Beide zijn Bijlsma Traders uit de serie 3250 en geschikt voor containers en bulkvervoer. De 771 bevindt zich inmiddels in de afbouwfase en zal in week 26 worden opgeleverd.

Het schip heeft een lengte van 88,97 meter en is 11,80 meter breed.

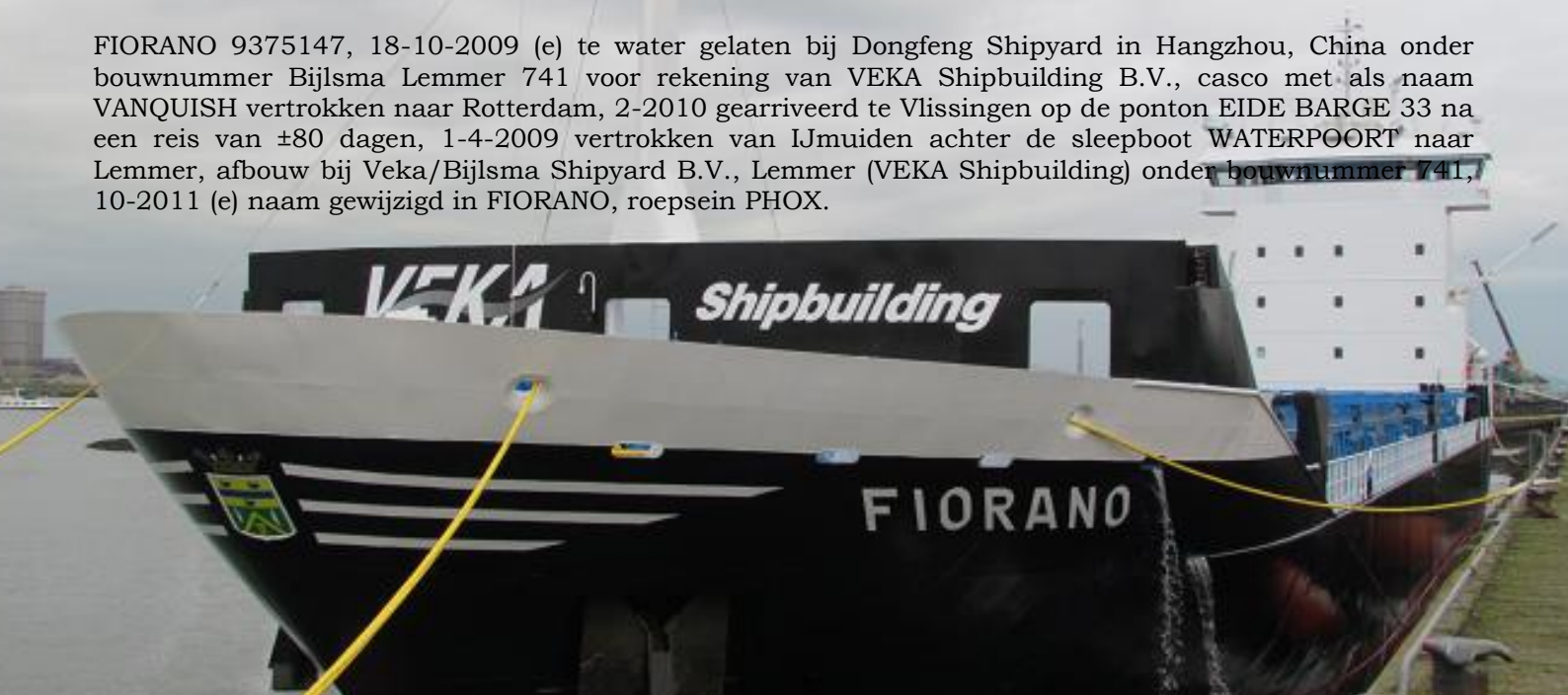
Verschillende onderaannemers hebben hun steentje bijgedragen zoals Hoogendoorn voor het aanbrengen van de wanden en plafonds, Alewijnse voor de elektriciteit en Breman Shipping Installation voor de airco en de sanitaire voorzieningen.

Het schip is onder meer uitgerust met een Wärtsilä 8L20C hoofdmotor die voor een snelheid van 11 knopen zorgt.

Nu de VIRAGE al een eind op weg is naar haar definitieve vorm, heeft ze plaats gemaakt voor de Bijlberg. Er wordt deze week begonnen met de afbouw van dit schip dat in week 29 gereed moet zijn.

(Bron: Veka 9-5-2012, foto: M. Coster, 9-5-2012 18:10 uur, FIORANO terug van de proefvaart en onderweg naar de Cruisekade, foto onder: N. Kemps ).

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





## Nummer 29 van Stegro is klaar

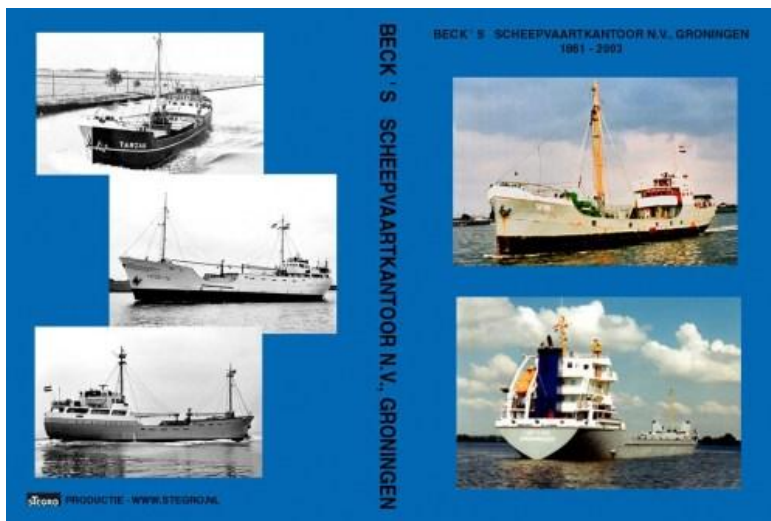
### Beck's Scheepvaartkantoor 1850-2003

Omstreeks 1850 is er al een Beck geweest die op een eigen schip voer. Uit deze vroege periode stamt o.a. de tjalk MARGARETHA CATHARINA van 1855 voor J. Beck. De laatste tjalk in de familie is de ELECTA van 1909 voor K. Beck. Gevolgd door een aak, de KATRIENA uit 1910, voor H. Beck.

In 1934 wordt het laatste schip van de bovenstaande reeks verkocht en begint de naamgeving zoals dat jaren bij Beck gebruikelijk is met de eerste GRUNO uit 1930. Door de jaren heen wordt met grotere schepen gevaren.

Na de tweede wereldoorlog begint het besef te groeien dat een bundeling van krachten noodzakelijk is, wat resulteert in de oprichting van Beck's Scheepvaartkantoor op 1 januari 1957. De rederij wordt gevestigd aan de Westersingel 51 in Groningen. Als de broers hun vloten samenvoegen bestaat deze uit 13 schepen. Beck verhuurt zijn schepen in de jaren zestig vaak voor langere perioden aan de lijnvaart rederijen tussen Engeland en het vaste land. Als echter eind jaren zestig het traditionele stukgoedvervoer snel ten einde raakt en vervangen wordt door container vervoer moet Beck een keuze maken. De rederij kiest voor bulkvervoer. De shelterdeckers en raised quarterdekkers worden afgestoten en vervangen door stevige bulkers. In de wilde vaart worden diverse ladingen vervoert. De schepen worden ook extra sterk gebouwd om staal te vervoeren. Ondanks de sobere beleidsvoering kan het bedrijf het niet alleen bolwerken. 4 september 2003 worden de aandelen van Beck overgedragen aan Merweship te Zwijndrecht een dochteronderneming van Carisbrooke te Cowes in Engeland. Dit is het einde van de zelfstandige onderneming Beck's Scheepvaartkantoor. Deze dvd bevat de 75 Beck schepen met alle gegevens en een 400 foto's. De bestanden zijn gemaakt in Power Point. In de Stegro stijl. Vaste verkoopprijs € 24,95. Verkrijgbaar bij zie [www.stegro.nl](http://www.stegro.nl)

VELOX 7413892, 24-12-1975 (e) opgeleverd door Scheepswerf Bodewes Gruno B.V., Foxhol (235) als VELOX aan Rederij "Velox", Groningen, in beheer bij Beck's Scheepvaartkantoor B.V., Groningen, 955 BRT, 1.560 DWT, 1.000 EPK, 736 kW, Brons 8GV-H, 11,5 kn., roepsein PIFD, 1988 verkocht aan Beulah Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Harris & Dixon (Shipbrokers) Ltd., herdoopt CANVEY, 1992 verkocht aan Andrean Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Thomas Watson (Shipping) Ltd., herdoopt LADY ELSIE, 1999 verkocht aan Veneto Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Thomas Watson (Shipping) Ltd., 2001 verkocht aan Claude Shipping Inc., Miami, Florida, vlag: Panama, 2-2001 herdoopt PENDY'S, 4-2011 verkocht naar Bolivia, herdoopt MAGALIE, roepsein CPB871. (Foto: TVDZ, 11-8-1983).





# DORDTSCH KIL



OCEAN VOYAGER 9111216, foto: IJ. Plokker, 3-5-2012, varende in de Dordtsche Kil tijdens een reis van Point Lisas, Trinidad naar Moerdijk. Kiel gelegd als BRINKNES, 7-1994 opgeleverd door Khersonskiy SZ, Kherson (1901) als RAMON ABOITIZ aan Aboitiz Jebsen Bulk Transport Corp., Manilla-Filippijnen, 7.241 BRT, 7.150 DWT. 1996 verkocht aan W.G. & A. Jebsen Ship Management Inc., Manilla-Filippijnen. 1997 verkocht aan Aboitiz Jebsens Shipmanagement Inc., Manilla-Filippijnen. 2000 verkocht aan Aboitiz Jebsen Bulk Transport Corp., Manilla-Filippijnen. 2002 verkocht aan Brinknes S.A., Panama, herdoopt BRINKNES. 2004 verkocht aan Silver Streams Ltd., Kingstown-St. Vincent and Grenadines, herdoopt OCEAN STARLET. 2010 verkocht aan Unicorn Enterprises Inc., Kingstown-St. Vincent and Grenadines, in beheer bij Kaalbye Shipping Ukraine KSU, Odessa, 2-2010 herdoopt OCEAN VOYAGER.

## Met het front op de kont

Een scheepsnaam waarin een beetje tegenstrijdigheid schuilt want achterop staat FRONT en dat zit normaliter van voren. Scheepsmagnaat John Fredriksen, eigenaar van deze supertanker, zal zich dat niet gerealiseerd hebben toen hij het schip vernoemde naar een van zijn tweelingdochters Cecilie en Kathrine (foto). Evenmin als voor het zusterschip FRONT CECILIE dat naar de andere dochter is vernoemd. Een struise Noorse tweeling overigens, 28 jaar oud en hoogblond, waarvan zowel de voor- als achterkant het aanzien zeker waard is.







Vanuit Londen bestiert de 67 jarige John Fredriksen een giga tanker- en bulkcarriervloot, alsmede een offshore imperium. Hij staat te boek als 's werelds grootste onafhankelijke reder en niet voor niets wordt hij dan ook de Aristoteles Onassis van deze tijd genoemd. Zo heeft hij alleen al 48 supertankers van om en nabij de 300.000 ton draagvermogen in bezit, waaronder deze, hier in het Calandkanaal afgemeerde, FRONT KATHRINE. Zij kwam in 2009 in de vaart, is 330 meter lang en 60 meter breed, en vaart onder de vlag van de Marshall Islands.

Haar 'zusje' FRONT CECILIE, op dezelfde werf in Shanghai gebouwd, kwam in 2010 in de vaart maar voert de vlag van Hong Kong. Die vlaggen zijn beduidend 'goedkoper' dan de Noorse en deze moderne Onassis is vanwege fiscale onvrede zelfs geen Noor meer en reist op een Cypriotisch paspoort. De nationaliteit van de dochters is voornamelijk Noors en zij zijn beiden (mede)directeur van Frontline Limited (70 tankers) en van diverse andere rederijen in Oslo. Zo is Kathrine dat van Golar LNG met 13 grote LNG tankers, alsmede van Seadrill (Offshore) en Arcadia Petroleum. Cecilie is dat van de Golden Ocean Group met meer dan 30 bulkcarriers en van Northern Offshore, daarnaast is zij directeur van de Aktiv Kapital ASA bank. De tweeling is tot op heden ongehuwd gebleven. Door Cees de Keijzer en fotograaf Ton Grootenboer van [www.worldshipsocietyrotterdam.nl](http://www.worldshipsocietyrotterdam.nl)

FRONT COMMANDER 9174397, 3-7-1997 contract, 31-10-1998 kiel gelegd, 23-1-1999 te water gelaten, 7-1999 opgeleverd door Hyundai Heavy Ind. Co. Ltd., Ulsan (1150) als FRONT COMMANDER aan Tidebrook Maritime Corporation, Bahamas, in beheer bij Acomarit (U.K.) Ltd. 157,863 BRT, 109.583 NRT, 311.168 DWT, 343.061 m<sup>3</sup>, 31.917 EPK, 23.477 kW, B&W 7S80MC, de werf, 16,3 kn. 2001 verkocht aan DS-Rendite-Fonds G.m.b.H. & Co. Fünfundswanzigste Schifffahrt K.G., Bahamas, in beheer bij Frontline Ltd., Oslo. 2009 verkocht aan DS-Rendite-Fonds Nr. 91 VLCC Front Commander G.m.b.H. & Co. Tankschiff K.G., Bahamas, in beheer bij Frontline Ltd., Bermuda en V Ships (Germany) G.m.b.H. & Co. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 29-4-2007, binnenkomend voor de Europoort).





SPRING BOB 8213665, 1984 opgeleverd door Koyo Dockyard Co. Ltd., Mihara (1056) als SPRING BLOSSOM aan Strider 6 Ltd., Zweden, in beheer bij Salenrederierna A/B, 12.105 BRT. 1985 verkocht aan Zeereederij Noord-Holland B.V., Rotterdam, in beheer bij Dammers & van der Heide's Shipping & Trading Co. B.V., roepsein PHJH, herdoopt SPRING BOB. 12.111 BRT, 10.098 NRT, 287 TEU, 13.077 m<sup>3</sup>, 11.600 EPK, 8,532 kW, 19 kn. 1993 verkocht aan Spring Bob Shipping Co. N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Dammers & van der Heide Shipping & Trading (Antilles) Inc., roepsein PJQP. 1996 in beheer bij Seatrade Groningen B.V. 1997 verkocht aan Zeereederij Noord-Holland B.V., Rotterdam, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., roepsein PCB.T. 7-5-2012 (e) verkocht voor de sloop te Alang, India. (Foto: TVDZ, 24-7-2008).



VAAL RIVER 9330252, 5-2007 te water gelaten bij Qingshan Shipyard Ltd., Wuhan, China (314), 9.966 BRT, 147,87 x 23,35 x 11,50 x ., 13.220 EPK, 9-2007 geplande oplevering, 13-12-2007 te Shanghai opgeleverd aan Beheermaatschappij m.s. "Vaal River" B.V., Limassol-Cyprus, in beheer bij Universal Marine B.V. 19-7-2009 (GL) herdoopt TIGER POWER. 4-3-2011 herdoopt VAAL RIVER. 23-4-2011 herdoopt PACIFIC FIGHTER. 23-4-2012 (GL) herdoopt YINGCHOW. (Foto: L. Bot, 16-8-2008).





MARTINI SCAN 9534468, 30-3-2012 om 14:45 uur gedoopt MARTINI SCAN door de 6-jarige Marit Wierdsma (kleindochter van een van de aandeelhouders) en te water gelaten bij Peters Shipyards B.V., Kampen onder bouwnummer 904, 7-5-2012 vertrokken van de werf te Kampen naar IJmuiden met de sleepboten WATERSTAD en WATERLELIE, 9-5-2012 proefvaart op de Noordzee en gearriveerd te Harlingen, 14-5-2012 proefvaart, 22-5-2012 oplevering aan CFL Martini Beheer B.V., Groningen, in beheer bij Canada Feeder Lines B.V. en CFL Ship Management B.V., Utrecht, roepsein PCOD, 6.525 BRT, 3.425 NRT, 10.049 DWT, 116,26 (112,76) x 17,80 x 10,50 x 7,817 meter, 419 TEU, B 12.420 m<sup>3</sup>, 2 kranen van 80 ton SWL, 4.000 kW, M.A.K. 8M32, 14 kn. (Foto: M. Coster, 9-5-2012, voor de Middensluis onderweg naar zee voor de proefvaart).



MORGENSTOND I 9320506, casco gebouwd bij VAT Sudnobudivnyi Zavod Okean, Oekraïne (836) (Damen Shipyards Okean, Oekraïne), 22-3-2006 gedoopt MORGENSTOND I door Alice Drenth (schoondochter van de opdrachtgever) en te water gelaten, 31-7-2006 opgeleverd door Damen Shipyards Hoogezand B.V.(836)



aan Rederij C.T. Drent & Zn., Siddeburen, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor Drent Beheer B.V., roepsein PHFO, 8.999 BRT, 4.600 NRT, 12.000 DWT, 142,95 (134,95) x 18,90 meter, 686 TEU, 2 Liebherrkranen, van 60 ton SWL, 6.000 kW, MaK 6M43, 17-9-2007 vanwege een charter herdoopt BELUGA LOCOMOTION, 6-1-2008 te Gent herdoopt KENT LOCOMOTION, 21-1-2008 (e) verkocht aan Morgenstond I B.V., in beheer bij Drent Beheer B.V., 19-12-2008 herdoopt BELUGA LOCOMOTION, 12-2009 uit charter, 17-12-2009 herdoopt MORGENSTOND I, 5-2010 te Algeciras, Spanje herdoopt KENT SUNRISE. 15-5-2012 (e) herdoopt MORGENSTOND I. (Foto: M. & R. Coster, 14-12-2010, <http://famcostermaritiemefotografie.blogspot.com>).

IVER PRIDE 9117234, 3-1996 opgeleverd door Kherson Shipyard, Kherson (1428) aan Emerald International Navigation Inc., Monrovia, in beheer bij Vroon B.V., 24-9-1996 verkocht aan Motorschip Power Express B.V., Breskens, in beheer bij Vroon B.V., 15-3-2004 verkocht aan Anjasmoro Maritime Pte. Ltd., Singapore, herdoopt ANJASMORO. 7-5-2012 (e) verkocht voor sloop naar Bangladesh.

### Zeebrugse sleepbootvloot vernieuwd en versterkt



In de haven van Zeebrugge zijn deze week de twee nieuwe sleepboten SMIT EMOE en SMIT KIWI toegekomen. Met een paaltrekkracht van 85 ton doen ze 20 ton beter dan de sleepboten die ze vervangen. De twee nieuwe eenheden komen ter vervanging van de UNION TOPAZ en de UNION ONYX. Ze werden gebouwd in Singapore. Volgens het Zeebrugse havenbestuur is de 'upgrading' van de vloot van 65 naar 85 ton een antwoord op de schaalvergroting van de schepen. Zeebrugge wil met een hoogkwalitatieve dienstverlening gelijke tred houden met de evolutie. De komende twee weken zullen beide sleepboten in de achterhaven, vlakbij de P. Vandammesluis, liggen. Tijdens die periode worden de werknemers van URS Zeebrugge opgeleid om te varen met de SMIT EMOE en de SMIT KIWI. In de zomer worden beide schepen officieel in de kusthaven gedoopt. De Zeebrugse sleepbootvloot telt vandaag zeven eenheden en behoort daarmee tot de modernste in de Hamburg-Le Havre range. (Bron: De Lloyd, foto: P. Andriessen, 11-5-2012, Zeebrugge).

**SLEEP & DUWVAART**

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





GMS ENDURANCE 6101 9558969, 16-12-2008 1<sup>e</sup> staal gesneden, 15-3-2009 kiel gelegd, 19-6-2009 te water gelaten bij Sainty Marine Corporation Ltd. onder bouwnummer 08STIG001, 13-9-2010 (AB) opgeleverd als GMS ENDURANCE 6101 aan GMS Endurance Investments S.A., Panama, in beheer bij Gulf Marine Services, Abu Dhabi, United Arab Emirates, Self-Propelled Light Work Over Jack-Up Barge, 7.796,62 GT (Suez), 5.087 BRT, 61,00 x 35,00 x 6,00 x . meter. (Foto M. Coster, 15-5-2012, aankomst te IJmuiden).







HERCULES met het vissersschip Z468 CLEANER (IMO 8745436) tussen de pieren van IJmuiden, de Z468 kreeg op 5 mijl ten zuiden van de pier een stuk net in de schroef waarna de HERCULES uitvoer om het schip naar binnen te slepen, afgemeerd in de Vissershaven. Foto: M. Coster, 16-5-2012. Z468 CLEANER: 1988 opgeleverd door Scheepswerven De Graeve N.V., Zeebrugge als Z.568 VENUS aan Calebout Patrick & Bauters Carina, Lissewege-België, 98 BRT, 29 NRT. 1998 221 kW, Cummins. 2007 verkocht aan Rederij Vertrouwen B.V.B.A., Oostende. 2008 verkocht aan Argo N.V., Bredene, België, in beheer bij Jochem Nentjes, Urk, herdoopt Z468 CLEANER.

In konvooi door het ijs, maandag, 22 februari 2010, URK – De Z468 CLEANER is afgelopen weekend vanuit Urk naar Oostende gevaren. Vanaf Lelystad via Amsterdam naar IJmuiden was dat in konvooi door het ijs. Vorig jaar zomer werd het Belgische vaartuig van Albert Holtland vrijwel als casco naar Urk geslept. Daar is het voorzien van motoren, elektrisch, betimmering, etcetera. Bij Bema in Oostende wordt het voorzien van hydrauliek en een nettenrol. Eind vorig jaar heeft schipper Jochem Nentjes uit Urk zich als mede-eigenaar van de nieuwe BVBA Derby ingekocht. Het visplan is om volgende maand van start te gaan met de boomkor op tong in de Noordzee, daarna te gaan twinrigen op langoustines en in het najaar over te schakelen op de garnalenvisserij. (Bron: visserijnieuws.nl).





De TELSTAR en HERCULES met de BULKHANDLING 5 onderweg vanaf de Velsen Grote Hout naar buiten de sluizen. Daar nam de sleepboot FELIS (IMO 7208613) de BULKHANDLING 5 over om ze naar Odessa te brengen. Buiten de pieren kreeg de FELIS problemen met haar winch en moest ze terug keren naar de Vissershaven. De BULKHANDLING 5 is door de POLLUX en HERCULES naar de Buka 1 gebracht. 18-5-2012 de sleep vertrokken naar Odessa, 15-6-2012 ETA te Odessa. Vorig jaar vertrok de BULKHANDLING 6 met de sleepboot LEOPARD naar Odessa. (Foto: M. Coster, 17-5-2012, tijdens het zwaaien in het Toeleidingskanaal).



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



JURA 5126586, 21-11-1935 te water gelaten, 7-1-1936 opgeleverd door Scheepswerf "Gideon" J. Koster Hzn., Groningen (145) als JURA aan Jurjen Swiers, Groningen, in beheer bij Freight Express Ltd., Londen, roepsein PFFX, brandmerk 1717 Z GRON 1935, 197 BRT, 92 NRT, 250 DWT, 37,61 (33,69) x 6,61 x 2,52 x 2,500 meter, 150 EPK, 3 cyl, 2 tew, 240 x 360, Brons 3TL, N.V. Appingedammer Brons Motorenfabriek, Appingedam #5244, 8,7 kn. 1939 in beheer bij N.V. "Carebeka", Groningen. 10-5-1940 te Terneuzen, naar Hansweert gevaren om vluchtelingen aan boord te nemen, 11-5-1940 vertrokken naar Londen. 16-5-1940 in dienst bij de Netherlands Shipping & Trading Committee. 1-6-1940 in timecharter bij het Ministry of Shipping, later Ministry of War Shipping. 1-6-1945 terug in dienst bij J. Swiers, Groningen. 7-1952 verlengd bij N.V. IJsselwerf, Capelle a/d IJssel, 249 BRT, 117 NRT, 285 DWT, 41,64 (37,72) x 6,61 x 2,52 x 2,500 meter. 1961 verkocht aan J. Swiers & Zoon (Jurjen en B.J. Swiers), Groningen, in beheer bij N.V. "Carebeka", Groningen. 5-1962 verkocht aan Arend Brouwer, Gasselternijveen, in beheer bij N.V. "Carebeka", Groningen, roepsein PEFY, herdoopt GASSELTE. 12-1-1961 tijdens een reis van Vlissingen naar Hull met een lading kunstmest, bij slecht zicht aan de grond gelopen bij Bacton, Norfolk, 14/15-1-1961 door de sleepboot BLANKENBURG vlot gebracht en naar Great Yarmouth gevaren voor inspectie. 10-1974 opgelegd te Delfzijl. 31-12-1975 voor f 37.000 verkocht aan de Gemeente Gasselternijveen met de intentie het schip over de weg naar Gasselternijveen te vervoeren om daar dienst te doen als museumschip. Het was het laatste schip met een eigenaar in Gasselternijveen. De teboekstelling doorgehaald. Vanwege de hoge kosten vond het geen doorgang omdat het transport te zwaar zou worden voor de te passeren bruggen. Bleef opgelegd te Delfzijl. 24-4-1978 verkocht door de Gemeente Gasselternijveen aan Watersportbedrijf "Lauwerszee", Zoutkamp, in beheer bij K.P. Woldijk. 1980 verkocht aan Lammert Marten



Medendorp, Warffum, t.b.n. EEMSLAND PRINCESS. 1980 verbouwing voor de sportvisserij bij Scheepswerf "Welgelegen" B.V. te Harlingen gestaakt vanwege financiële moeilijkheden. 15-5-1981 te Zoutkamp opnieuw gebrand 5171 Z GRON 1981. 11-1982 als EEMSLAND-PRINCESS opgelegd bij Scheepswerf Sander B.V. te Delfzijl. 7-10-1987 te Leeuwarden het faillissement uitgesproken over de rederij van kapitein L.M. Medendorp. 20-1-1988 verkocht aan "Scheepsrestauratie Friesland", Leeuwarden, in beheer bij Alexander Marinus Wubbo (Lex) Tichelaar, in gebruik genomen als drijvende werkplaats te Leeuwarden. 28-1-1991 verkocht aan Mr. Michaël Hyacinthus Jozef Maria van Kinderen, advocaat/procureur te Nieuwerkerk aan de IJssel, herdoopt PRINSES CLASINA II, naar Nieuwerkerk aan de IJssel gesleept en in gebruik genomen als woonboot. 7-9-1993 verkocht aan Donald Carel Heijman, reproductietechnicus te Nieuwerkerk aan de IJssel (99%) en Elisabeth Frederik Smits, acquisitrice te Nieuwerkerk aan de IJssel (1%), herdoopt JURA, in gebruik als woonschip te Nieuwerkerk aan de IJssel. (Info: Marhisdata en msjura.nl, foto: TVDZ, 6-5-2012).



Dit is de man waar het allemaal mee begon: Jurjen Swiers. Hij liet het schip in 1935 bouwen bij de scheepswerf van Jan Koster in Groningen (later scheepswerf Gideon). Deze werf heeft het prototype ontworpen van de mechanisch voortgestuwde kustvaarder. Hij doopte het schip als JURA (een samenstelling van Jurjen en Aaltje, de naam van zijn vrouw).

Foto rechts: Jurjen in het midden, met naast hem o.a. zijn schoonzoon Theo Mooibroek (hand aan de pijp) in 1936.

Het schip werd gebouwd met een lengte van 33,69 meter, een breedte van 6,59 meter en een holte (afstand tussen het vlak en het dek) van 2,41 meter. Het laadvermogen was 197 brt. Als hoofdmotor (die er, weliswaar gedeeltelijk gedemonteerd, nog steeds in staat) werd gekozen voor een 3 cilinder tweetact Brons van 150 pk. (290 omwentelingen per minuut) type 3 TL, die zorgde voor een snelheid van zo'n 8,5 knoop (zo'n 16 km per uur). De motoren uit de 'Appingedammer Bronsmotoren' fabriek van Jan Brons (1865-1954) genoten wereldfaam.

Jurjen voer als kapitein-eigenaar in het begin voor Bevrachtingskantoor Freight Express Ltd. London en later



(vanaf 1939) voor N.V. Carebeka uit Groningen. Groningen was tevens de registratiehaven van het schip. Na vijf jaar handelsvaart werd de Jura gedurende de oorlogsjaren ingezet voor onder meer het vervoer van militairen en wapentransport. Het schip stond onder toezicht van het ministerie van oorlogstransport en verbleef tijdens de oorlog in Engelse en Schotse wateren. Na de oorlog kreeg Jurjen zijn schip weer terug, en de behoefte naar meer vervoerscapaciteit was zo groot dat hij in 1952 besloot zijn schip met 7 meter te verlengen tot 41 meter. Dit gebeurde op de IJsselwerf (Capelle aan den IJssel) en het tonnage liep hierbij op van 197 naar 249 BRT.





Op 12 januari 1961 strandde de JURA bij Bacton (Norfolk), op weg van Vlissingen naar Hull met een lading kunstmest. Ze liep in dichte mist bij hoog water het strand op Twee hoog waters later kon ze door sleepboot de Blankenburg pas weer vlot getrokken worden. Jurjen Swiers had inmiddels een grotere kustvaarder gekocht en besloot de 'JURA' te verkopen.

Het schip werd in 1962 voor 150.000 gulden gekocht door Arie Brouwer, een Gasselternijveense kustvaartkapitein die hiermee zijn eerste eigen schip kocht. Hij doopte het schip GASSELTE.

Rechts de JURA in de Waalhaven in 1962, met rechts op de achtergrond de demagnetiseringsinrichting van de Koninklijke Marine. Kustvaarders en middelgrote zeeschepen kregen hier een z.g. ontmagnetiserings-behandeling. De schepen zijn dan beschermd tegen het toen nog steeds bestaande gevaar van verdwaalde magnetische mijnen op zee. Een elektrische installatie, die (volgens de Marine) bestond uit een aantal "geheime" apparaten, maakte de schepen immuun. Bij de behandeling voer het te demagnetiseren schip in een soort kanaal onder de 42 meter hoge boog door. De behandelde schepen kregen een certificaat dat acht maanden geldig was.



De kleine handelsvaart was niet meer rendabel. Het schip voer de laatste jaren nog veel op kleine Engelse en Schotse haventjes met graan en oud ijzer, maar in 1974 besloot Arie toch om zijn schip te verkopen voor de sloop.



Toen het schip (de laatste Gasselternijveense kustvaarder) van Arie Brouwer, te koop kwam besloot de gemeente Gasselte (Drenthe) het schip te kopen en een ereplaats te geven in recreatiepark de Hunze. Hier zou het in een speciaal hiervoor uitgediept zwembad moeten komen en o.a. gaan dienen als museumschip. In 1912 was Gasselternijveen, gemeten naar het aantal geregistreerde schepen, de vierde haven van Nederland!

Na zo'n 4 jaar zonder onderhoud en geplunderd door souvenirjagers had, in eigendom van de gemeente Gasselte, het schip in Delfzijl gelegen. Haar laatste rustplaats zou de sloop worden. Ware het niet dat ene K.P. Woldijk, eigenaar van een watersportbedrijf in Zoutkamp, er nog wel brood in zag. Hij kocht het schip en was van plan om het in de rustige uren van zijn bedrijf weer op te knappen, en het later een recreatieve functie te geven. Deze uren kwamen blijkbaar niet, en hij besloot het schip na weer eens 2 jaar zonder onderhoud, weer te verkopen.

1 oktober 1982 geeft de Scheepvaartinspectie een nieuwe internationale meetbrief af. Haar nieuwe naam wordt EEMSLAND PRINSES. Op 21 april 1983 vaart kapitein Medendorp het schip van Zoutkamp, via de stad Groningen, weer naar Delfzijl. Hier zou het schip verder worden afgebouwd als recreatievaartuig. Dit

Nieuwsblad van het Noorden van vrijdag 3 januari 1975 — 5

### LIGPLAATS IN OUDE ZWEMBAD

## Gasselte mogelijk in zomer al een museumschip rijk

(Van een meer verlaggen)

De gemeentelijke adviescommissie voor de demagnetisering van schepen, die in 1962 door de gemeente Gasselte is opgericht, heeft een advies uitgebracht. Het advies is dat de gemeente Gasselte het schip JURA, dat in 1961 strandde bij Bacton (Norfolk) en in 1962 door de gemeente Gasselte is gekocht, in een speciaal hiervoor uitgediept zwembad moet laten liggen. Het advies is dat de gemeente Gasselte het schip JURA, dat in 1961 strandde bij Bacton (Norfolk) en in 1962 door de gemeente Gasselte is gekocht, in een speciaal hiervoor uitgediept zwembad moet laten liggen. Het advies is dat de gemeente Gasselte het schip JURA, dat in 1961 strandde bij Bacton (Norfolk) en in 1962 door de gemeente Gasselte is gekocht, in een speciaal hiervoor uitgediept zwembad moet laten liggen.

**Marineschip**

Het marineschip "Jura" heeft in de 40 jaar van haar bestaan vele avonturen achter de rug. Het schip is nu alweer af van 1.100 ton en zal in de toekomst nog kleiner worden. Het schip is nu alweer af van 1.100 ton en zal in de toekomst nog kleiner worden. Het schip is nu alweer af van 1.100 ton en zal in de toekomst nog kleiner worden.



# Rijkswaterstaat verbiedt vervoer van museumschip

Het veertig jaar oude motorschip Gasselte, dat vrijdag of zaterdag vanuit Groningen door het transportbedrijf Lommerts uit Delfzijl over Rijksweg 34 naar Gasselternijveen vervoerd zou worden (waar het een bestemming krijgt als museumschip) blijft voorlopig nog in Delfzijl liggen. Gisteren kreeg Lommerts bericht van Rijkswaterstaat, dat men nog niet akkoord gaat met het vervoer over de weg. Gevreesd wordt dat het transport over het viaduct bij De Punt door het gewicht van het schip (ruim 100 ton) te veel risico's voor dit viaduct inhoudt. Lommerts gaat nu onderzoeken of het schip op een of andere manier wat lichter te maken is door het apart vervoeren van bepaalde onderdelen.

Zoals gemeld komt het schip in Gasselternijveen in het oude zwembad te liggen. De laatste honderden meters moet het schip met luchtkussens over land vervoerd worden. Het is de bedoeling dat het schip naar Groningen vaart en in de Hunzerhaven uit het water gelicht wordt om op vrachtauto's verder vervoerd te worden. Wanneer dat transport nu plaats heeft is onbekend.



blijkt echter nog aardig wat geld te gaan kosten, en kapitein Medendorp's middelen waren niet onuitputtelijk. Hij ging op zoek naar financiële steun, maar vond deze nergens. Op 7 oktober 1987 sprak het gerechtshof te Leeuwarden het faillissement uit over de rederij van kapitein Medendorp. Wat een jongensdroom had moet worden eindigde hiermee in vreselijke pech.

In de zomer van 1981 ging de hele opbouw eraf, een ongelooflijk karwei.



# Einde aan avontuur gemeente Coaster Gasselte wordt gesloopt



De coaster Gasselte in Delfzijl. Wat een herinnering had moeten worden aan Gasselternijveens rijke scheepvaartverleden, zal als oud ijzer nog een paar duizend gulden opleveren.

(Van een onzer verslaggevers)  
De coaster Gasselte wordt gesloopt. Het schip, dat enkele jaren geleden door de gemeente Gasselte werd gekocht en diens nu moet doen als een varend dorpshuis in het recreatie- en sportpark De Hunze in Gasselternijveen, kon weliswaar van Delfzijl naar Gasselte worden vervoerd, maar de transportkosten zijn voor de gemeente Gasselte onbetaalbaar. Daarom laat de gemeente het schip nu slopen. Daar is al een begin mee gemaakt.

Enkele onderdelen van de kustvaarder — zoals kettingen, ankers, stuurwiel en masten — krijgen te zijner tijd een plaatsje in Gasselte. Men denkt aan een kunstwerk op de dam in Gasselternijveen.

De gemeente Gasselte kocht het schip ongeveer drie jaar geleden voor 37.000 gulden. Daarna werd nog ongeveer 30.000 gulden uitgegeven met het doel het schip een goed plaatsje te geven in het dorp.

Eerst wist men niet hoe de kustvaarder naar Gasselternijveen moest worden getransporteerd. Uiteindelijk vond men een oplossing: van Delfzijl via het water naar Vries en van daar over de weg naar Gasselternijveen. Daarvoor moesten zelfs bomen wijken. De firma Slood uit Eelde bleek uiteindelijk de enige te zijn die de coaster voor een schappelijke prijs wilde vervoeren. Het wachten was echter op het hijsmateriaal van deze firma, dat momenteel gebruikt wordt in het buitenland. En dat duurde de gemeente te lang.

Bovendien gingen ook de Financieën steeds insisteren wegen. De PvdA-fractie in de raad van Gasselte stelde eindelijk niet meer energie aan deze zaak te willen verspillen. Daarnaast wilde de provincie geen subsidie verstrekken. „Het is een puur gemeentelijke aangelegenheid”, aldus de provincie.

In Gasselte betreft men overigens de sloop van de kustvaarder. „Je begrijpt niet dat dorpen omgebouwd kunnen worden tot monumentale objecten, terwijl Gasselte niet in staat is hier iets zinvol van te maken”, aldus gemeentesecretaris H. Wemmenhove. De gemeente kan na de sloop van het oud ijzer van de kustvaarder nog een paar duizend gulden ontvangen.

Vanuit het faillissement van rederij De Zilvermeeuw (van kapitein Medendorp) werd door de curator het schip verkocht aan Lex Tichelaar. Hij was bedrijfsleider van Scheepsrestauratie Friesland, en liet het schip ombouwen tot woon- en werkschip. De roef werd vergroot, ten koste van de machinekamer. De vloer van de roef werd over de Bronsmotor heen gelegd, waarvoor de bediening van de kleppen van de motor werd gedemonteerd om sta-hoogte te kunnen krijgen in de roef. Het ruim (26 x 6,5m) verbouwde hij tot werkplaats. Ligplaats werd Leeuwarden.

Na 2 jaar in gebruik te zijn geweest door Scheepsrestauratie Friesland groeide het florerende bedrijf uit haar jasje en verhuisde het naar Harlingen. Tichelaar verkocht zijn schip aan M. van Kinderen, een Rotterdammer die het schip naar Nieuwerkerk aan den IJssel liet slepen. Van Kinderen doopte het schip PRINSES CLAZINA II, en had er wilde plannen mee. Hij verving onder andere al het oude relingwerk, schilderde haar grijs in plaats van blauw, en wilde het in laten korten tot de originele lengte. Ook wilde hij er mee gaan varen, en er op gaan wonen. Al deze werkzaamheden kostten hem echter veel vrije tijd, en zouden dat in de toekomst voorlopig ook wel blijven doen. Deze tijd bleek hij echter niet te hebben, en zo zou het schip nog 1 keer een nieuwe baas krijgen. Bron en foto's: <http://www.msjura.nl/1993/index.html>





## VANGUARD: megaschip voor monstervracht



Gestrande oorlogsschepen, volledige boorplatforms. Dockwise uit Breda draait er zijn hand niet voor om. Zijn schepen vervoeren de bijzonderste vrachten over de hele wereld. Nu de ladingen steeds groter worden, wil het transportbedrijf de boot niet missen. Eind dit jaar komt daarom de reusachtige VANGUARD in de vaart.

Dockwise heeft door de jaren heen veel ervaring opgebouwd met het vervoer van bijzondere ladingen over zee, vertelt Michel Seij, manager engineering bij het Bredase bedrijf. Een geval waarmee Dockwise de wereldpers haalde, was het transport van het Amerikaanse oorlogsschip USS Cole. Terreurorganisatie al-Qaida had in 2000 deze destroyer in de haven van Aden (Jemen) bijna tot zinken bracht. De Blue Marlin, nu nog het grootste schip van de vloot van Dockwise, slaagde erin het oorlogsschip een paar maanden later ongehinderd af te leveren in Pascagoula een havenplaats in de Amerikaanse staat Mississippi.

De lichtste lading was een zeppelin van 700 kilogram die met de Dockwise Enterprise van Amsterdam naar Kaapstad gebracht moest worden, vervolgt Seij. „De kleine actieradius van het luchtschip maakte zelf vliegen tot een logistieke nachtmerrie. Voor ons zat de uitdaging in de kwetsbaarheid van het transport: een zeppelin is een groot, maar ook erg fragiel gevaarte.”

De zwaarste lading betrof het Thunder Horseplatform van oliegi-gant BP. Dat moest van een werf in Zuid-Korea naar de haven van Corpus Christi in de Amerikaanse staat Texas gebracht worden. „Dat ging net: het platform woog 60.000 ton, het maximale wat de Blue Marlin kon dragen”, aldus de manager.

Aan één Blue Marlin denkt Dockwise in de toekomst echter niet genoeg te hebben. Seij: „De vraag naar onze transportschepen groeit en de ladingen worden steeds groter en zwaarder. Nu al moeten extreem grote boorplatforms in twee delen worden vervoerd, om later aan elkaar te worden gebouwd. Met een tweede Blue Marlin zouden we mogelijk ook capaciteit tekort gaan komen.”

De knoop werd doorgesneden: er moest een nog groter transportschip bij komen. „Maar kan dat een opgerekte Blue Marlin worden?” schetst Seij het dilemma. Oliegi-ganten zoals Shell hebben vergevorderde plannen voor drijvende lng-fabrieken, waar vloeibaar aardgas zal worden gemaakt. „Een nog grotere Blue Marlin zou wel 325 meter lang moeten worden, en dan nog zou een lng-fabriek er niet op kunnen. Om de lengte van het schip binnen de perken te houden, zijn onze plannen al gauw uitgegaan naar een ongewoon ontwerp, geschikt voor zowel heel lange als brede ladingen.”

De Finse scheepsontwerper Deltamarin kreeg de opdracht een schip te ontwerpen zonder boeg en met een vlakke laadvloer van voor naar achter.

„Een schip zonder boeg druist echter in tegen alle internationale regels. We hebben het voor elkaar gekregen een boegloos schip te bouwen dat voldoet aan de geest van de regelgeving”, lacht Seij. „Voor het varen heeft het ontbreken van de boeg nauwelijks consequenties, terwijl het schip net zo veilig is als een met boeg.”

Dockwise kan hierdoor de volledige 275 meter lengte van het schip benutten. Ladingen tot 325 meter lengte kunnen probleemloos mee. Door zijn breedte van 70 meter zijn vrachten tot 130 meter breed geen bezwaar.



De VANGUARD heeft geen alledaags uiterlijk. De brug, die hoog boven het schip uit torent, lijkt rechtsvoor (stuurboord) aan het schip te hangen. Een stuurman kan het schip daarvandaan totaal niet overzien als er een flink olieplatform meegaat op transport. Maar ook daar is rekening mee gehouden.

„Waar dan ook op het schip kan een mobiele stuurhut worden geplaatst die met een kabelverbinding alle essentiële functies van de brug kan overnemen”, legt Seij uit.

Het innemen van een lading is een gebeurtenis op zich: de ballasttanks van de VANGUARD vullen zich met water. Het schip zinkt vervolgens ruim 20 meter af tot een diepgang van maximaal 31,5 meter. Boven het dek staat dan 16 meter water. Torens achter op en links van de stuurhut houden het schip in evenwicht. Is de lading –tot maximaal 110.000 ton– boven het schip in de juiste positie gemanoeuvreerd, dan vullen de ballasttanks zich met lucht en komt het schip boven water met zijn vracht aan dek. Dat kan bijvoorbeeld een booreiland zijn.

„Het ziet er altijd eng uit, zo’n hoog booreiland op een schip”, knikt de Dockwisemanager. „Het lijkt elk moment te kunnen kapseizen. Niets is echter minder waar: de stabiliteit van onze schepen is vele malen hoger dan die van cruiseschepen zoals de COSTA CONCORDIA.”

Seij beklemtoont dat het schip is ontworpen voor barre weersomstandigheden. „Wij kiezen er in de praktijk echter voor om gevaarlijk weer te vermijden. De veiligheid staat bij ons voorop, want onze ladingen zijn meestal erg kostbaar.”

Het ontwerp van de VANGUARD is erop gericht risico’s uit te sluiten. Zo zijn alle voortstuwingssystemen dubbel uitgevoerd met dubbele schroeven en twee elektromotoren per schroef.

De elektromotoren worden gevoed door vier dieselmotoren van de Finse fabrikant Wärtsilä. „Op die manier kunnen we altijd de optimale manier van voortstuwing kiezen. We hebben bewust gekozen voor deze dieselektrische aandrijving. Het schip voldoet daarmee aan de strengste internationale milieunormen.”

Ook is transporteren op een schip volgens Seij voordeliger dan transport met sleepboten. „De snelheid ligt twee keer zo hoog; het brandstofverbruik is een derde, terwijl de uitstoot van schadelijke stoffen minstens de helft kleiner is dan bij het conventionele slepen van een schip.”

Wanneer de VANGUARD half december van stapel loopt bij Hyundai Heavy Industries in Zuid-Korea, beschikt Dockwise over het grootste transportschip in zijn soort ter wereld. Of het bedrijf al plannen heeft voor een nog groter schip? Seij glimlacht. „Niet concreet, al dromen we er natuurlijk wel over. We moeten er in ieder geval klanten voor hebben. Voor de VANGUARD is dat vooralsnog geen probleem. Het schip vaart nog niet en we hebben er al drie orders voor binnen.”

Dockwise VANGUARD in cijfers:

Lengte: 275 meter Breedte: 70 meter Diepgang: minimaal 11 meter, maximaal 31,5 meter.

Aandrijving: twee Wärtsilä diesels, elk van 11.800 PK als generator twee Wärtsilä diesels, elk van 5.900 PK als generator twee elektromotoren, elk van 16.300 PK als voorstuwing twee intrekbare elektromotoren aan de voorzijde van 4.000 PK, een boegschroef van 4.000 PK.

Aanschafkosten: 240 miljoen dollar.

Belading: breedte: maximaal 130 meter, lengte: maximaal 325 meter, massa: maximaal 110.000 ton.

(Bron: Reformatorisch Dagblad, 03-05-2012, Bart van den Dikkenberg / Afbeeldingen: Dockwise).



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

Dockwise bezit 54 procent aandelen Fairstar

Maritiem dienstverlener Dockwise heeft het belang van 26 procent van Oceanus in Fairstar overgenomen, waarmee Dockwise 54 procent van de aandelen van de beoogde overnameprooi in handen heeft. Dat maakte het bedrijf uit Breda woensdag bekend.

Dockwise zei verder te werken aan een biedingsbericht voor het openbare bod op de resterende 46 procent van de aandelen Fairstar. Dat bod, van 9,30 Noorse kronen per aandeel, komt naar verwachting “op of rond” 15 mei.

De aandeelhouders van Dockwise stemden woensdag tijdens de algemene vergadering in met de claimmissie die Dockwise wil doen om de overname te financieren. In totaal worden ruim 14 miljoen aandelen uitgegeven tegen een koers van 14 euro, hetgeen 197 miljoen euro moet opleveren.

(Bron: AFN/DFT 9-5-2012).







WATERMAN bij Kon. Niestern Sander te Delfzijl, als nieuw na werfbeurt, op de achtergrond de in aanbouw zijnde SANABORG 9621522 en SERKEBORG, ingepakt als een kunstwerk van Christo; het onderwaterschip wordt gezandstraald. Foto's: B.H.F. Spruit, 13-5-2012).



JOHAN VAN VEEN 9098971, hopperzuiger/splijtbak van Van Oord Overig Materieel I B.V., Rotterdam, bouwjaar 2007, 827 BRT, opbouw (foto links) op de kant bij Kon. Niestern Sander te Delfzijl tijdens een verbouwing, er wordt een extra verdieping opgebouwd, 14-4-2012 gearriveerd te Delfzijl vanaf Algeciras achter een sleepboot. Rechts de opbouw van de in aanbouw zijnde EXEBORG. Foto's: B.H.F. Spruit, 13-5-2012.



KONINKLIJKE PAKETVAART MAATSCHAPPIJ.  
Royal Dutch Packet Company.



5. DINING SALOON SS. »RUMPHIUS».

d.s.s. RUMPHIUS, 31-3-1908 kiel gelegd, 19-8-1908 te water gelaten, 28-10-1908 opgeleverd door N.V. Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij, Amsterdam (89) als RUMPHIUS aan N.V. Koninklijke Paketvaart Mij., Batavia, roepsein THJK, 2.537 BRT, 1.436 NRT, 1.212 DWT, 3.000 IPK, 2 x T.E.M., N.V. Nederlandsche Fabriek van Werktuigen & Spoorwegmaterieel, Amsterdam, 15 kn. 30-1-1931 opgelegd te Tandjong Priok. 1-12-1934 afgevoerd van de sterkte, bleef liggen Tandjong Priok. 1937 en-bloc met de VAN RIEMSDIJK verkocht voor sloop aan N.V. Asiatic Trading Co., Soerabaja, 3-2-1937 vertrokken van Tandjong Priok, 13-2-1937 gearriveerd achter de SILINDOENG te Soerabaja, ten oosten van Kamal op de zuidkust van Madoera op het strand gezet om gesloopt te worden.

Groeten uit Hoek van Holland





s.s. RUURLO 1919-1920 vrachtschip NPDT / PRLS

Gebouwd 1917, N.V. Wilton's Scheepswerf & Machinefabriek, Rotterdam. (282)

3.151 BRT 1.946 NRT 5.515 DWT (99,12) x 14,38 x 7,37 x 6,601 meter.

G 8.195 m<sup>3</sup>, B 7.854 m<sup>3</sup>, 545 ton bunkers, 9. kn.

2 3-vuurs Schotse ketels, v.o. 403 m<sup>2</sup>, 11,24 atm., de werf NK-1895, ketels afkomstig uit pantserdekschip PIET HEIN van de Koninklijke Marine, 1917 geplaatst.

1.300 IPK, T 3 cyl, 622, 939 en 1574 x 990, de werf.

Voor eigen rekening gebouwd, 22-8-1917 proefvaart, 1917 opgeleverd als EIGEN HULP II aan N.V. Stoomvaart Maatschappij "Eigen Hulp II", Rotterdam, heeft gevaren als EIGEN HULP II, roepsein NPDW.

1919 verkocht aan N.V. Stoomvaart Maatschappij "Noordzee", Amsterdam, in beheer bij A. Donker & J.C. Scheuer, herdoopt RUURLO, roepsein NPDT.

6-11-1921 als RUURLO op een reis van Cartagena naar Rotterdam met lading ijzererts op 5 mijl ten zuiden van Waterwegmondung op Hinderbank gestrand na een defect stuurgerei, 22/23-11-1921 na gedeeltelijke lossing van de lading vlot getrokken door sleepboten en naar Rotterdam gebracht, 14-2-1922 na reparatie weer in de vaart.

2-4-1924 vernieuwing stoomketels gereed, v.o. 381 m<sup>2</sup>, 12,6 atm., Badenhause Co., Philadelphia NK-19, ketels afkomstig uit het Franse s.s. CAUCHY (2.636 BRT, 7-1920 opgeleverd door Foundation Co., New Orleans, La (1) aan French Government, Brest, 1923 verkocht aan Soc. Anon. des Anciennes Sucrieries Macherez, Goumont & Cie., Brest, 1924 gesloopt in Nederland).

17-2-1927 te Velsen van een nieuw brandmerk voorzien: 1452 Z ROTT 1927.

12-1927 op een reis van Santa Fé naar Rotterdam via Diamanta op de rivier de Perana aan de grond gelopen, na lossing van een deel van de lading vlot gebracht.

1932 onder Finse vlag gebracht als UURAS van A/B Finska Frakt Rederi OY, Helsinki (98% aandelen van de rederij waren eigendom van N.V. Stoomvaart Maatschappij "Noordzee", 2% in eigendom van de Finse agenten Carl Olofsson & Jarl Ugglä), in beheer bij J.W. Cadenius, Helsinki, in tijdcharter bij de oorspronkelijke eigenaar.

1935 terug onder Nederlandse vlag als RUURLO. 6-4-1935 te Amsterdam van een nieuw brandmerk voorzien: 5634 Z ROTT 1935.

4-1936 verkocht aan Brodarsko Akcionarsko Drustvo "Oceania", Susak-Joegoslavië, herdoopt DINARA.

1946 eigenaar: Jugoslavenska Linijska Plovidba (Yugoslav Line), Rijeka-Joegoslavië, in beheer bij Government of Yugoslavia, 1946 herdoopt SPLIT.

1958 verkocht aan Kvarnerska Plovidba, Rijeka-Joegoslavië.

1961 verkocht voor de sloop te Split, Joegoslavië, gesloopt bij Brodospas in december 1961.



s.s. VALK(2) sleepboot 1930-1958

Gebouwd 1930, N.V. Scheepswerf & Machinefabriek van P. Smit Jr., Rotterdam (473)

55 BRT 20,17 x 4,82 x 2,40 x 2,160 meter. 150 IPK, T 3 cyl, T.E.M., de werf.

11-1930 opgeleverd aan N.V. L. Smit & Co.'s Int. Sleepdienst Mij., Rotterdam.

1958 opgelegd te Maassluis. 1958 verkocht aan Frassinetti, Genua-Italië, 9-10-1958 samen met de havensleepboten HECTOR en MINERVA achter de sleepboot HUMBER vertrokken uit Maassluis naar Genua, 25-10-1958 t.h.v. Cartagena, 1958 te Genua herdoopt DAINO.

1972 gesloopt. (Foto: NN, Maassluis).





Union sleepboten in de Rotterdamse Haven, de UNION 7 en UNION 8 vervangen sleepboten van de 1.800 PK klasse, de UNION 11 vervangt de THAMESBANK die een dokbeurt ondergaat te Antwerpen.

UNION 7 9120164, 21-6-1996 (e) opgeleverd #370, 26-8-2011 gearriveerd.

UNION 8 9120176, 19-12-1996 (e) opgeleverd #371, 5-8-2012 gearriveerd.

UNION 11 9120190, 9-7-1997 (e) opgeleverd #373, 18-5-2012 gearriveerd.

Gebouwd door Astilleros Armon S.A., Navia voor Unie van Redding en Sleepdienst N.V., Antwerpen-België, 398 BRT, 119 NRT, 255 DWT, 30,06 (28,50) x 11,04 x 4,50 x 3,337 meter, 4.080 EPK, 3.000 kW, 2 x 8 cyl,





4 tew, Deutz SBV8M628, Motoren Werke Mannheim A.G., Mannheim, Voith-Schneider propellers, trekkracht 43 ton, 12,5 kn. (Foto's: T. Koornhof, 20-5-2012).



SD REBEL assisteerde de binnekomende SAFMARINE NOMAZWE naar de Waalhaven, foto: T. Koornhof, 20-5-2012. De SD REBEL en de SD ROVER zijn 11 mei 2012 gedoopt aan de Spido steiger te Rotterdam, de SD RANGER vertrok op 16 mei 2012 naar Duitsland om daar de Kotug vloot te versterken. De doopplechtigheid staat gepland voor juni 2012.



RT CHAMPION, achter vast op de SAFMARINE NOMAZWE, foto: T. Koornhof.





MIONDO, stationary cutter suction dredger, 3-2011 besteld, 6-10-2011 kiel gelegd, 16-5-2012 gedoopt MIONDO door mevr. E. Currie (echtgenote van dhr. D. Currie, Managing Director of Marina & Ports Services Ltd.) en te water gelaten bij IHC Dredgers B.V. te Sliedrecht, in aanbouw voor Marina & Ports Services Ltd., U.K., 63,70 x 14,00 x 3,50 x . meter, 4.836 kW geïnstalleerd vermogen (Foto: I.H.C.).



AMBIORIX 9539872 (NB-185), 5-2012 opgeleverd aan DEME-Groep N.V. (Dredging, Environmental and Marine Engineering), Zwijndrecht, België, roepsein ORQO, 19-5-2012 vertrokken met bestemming Lagos. Foto: L. v.d. Meijden, 30-4-2012.



## Expositie sleepvaart in de 21e eeuw

Vanaf 25 mei a.s. zal in het Nationaal Sleepvaart Museum te Maassluis een nieuwe wisseltentoonstelling te zien zijn die de titel "Sleepvaart in de 21e eeuw" heeft meegekregen.



In het net voorbij eerste decennium van de nieuwe eeuw is er veel veranderd in de bedrijfstak. De hedendaagse sleepboten lijken in technisch opzicht eigenlijk nauwelijks meer op de vaartuigen die met eenzelfde doel zo'n veertig jaar geleden werden gebouwd, laat staan dat ze nog lijken op die van honderd jaar geleden.

Met een nostalgische, vergelijkende blik op het verleden zal de bezoeker van de expositie duidelijk worden dat de ontwerpers van sleepers de laatste jaren niet stil hebben gezeten.

Allereerst is er aan het uiterlijk veel veranderd. De stoom-havensleepers van vroeger werden vijftig jaar geleden motorsleepers. De ranke vaartuigen hadden nog steeds schoorstenen, waarvan de lengte werd ingekort omdat ze niet langer vette wolven roet als gevolg van het stoken van kolen uitbraakten. Ook de motorzeesleepers van weleer hadden nog steeds fraaie schoorstenen. Er werd stiekem uit commerciële overwegingen wel eens gezegd: "Hoe dikker de schoorsteen, hoe sterker de sleepboot". Dat was onzin, maar de ontwerpers van toen hielden er rekening mee. De korte schoorstenen werden later rookkanalen, vooral om het uitzicht 'naar achteren', dus op de sleep, te verbeteren.

Ook is de personeelsbezetting van de sleepers grondig veranderd. Stoom- en motorzeesleepers van de jaren vijftig en zestig voeren soms met meer dan 20 man aan boord. De huidige grote sleepers doen het met de helft van dit getal terwijl de kleinere eenheden toekunnen met vijf of zes man aan boord. Dat scheelt aanmerkelijk in de kosten.

Manillatrossen verdwenen. Nylonrossen en staalkabels namen hun plaats in. Later werd het zelfs polypropyleen dat lichter en sterker is dan nylon. De beting, een constructie op het achterdek waarop de tros werd vastgezet, verdween en werd vervangen door elektrisch aangedreven lieren op zowel het voor- als achterdek. Het indrukwekkende stuurwiel in de stuurhut is eigenlijk alleen nog op museale sleepers te zien. Het sturen van sleepers gaat tegenwoordig met joysticks of handels. De kapitein of stuurman staat niet meer in vol ornaat achter het stuurwiel, maar zit comfortabel in casual kleding op een daartoe aangepaste stoel, met links en rechts van hem de handels.

Nog belangrijker veranderingen deden zich voor in de voortstuwing. De stoommachines op zeesleepers van honderd jaar geleden brachten maximaal 1500 pk op. In de jaren dertig van de vorige eeuw verschenen de eerste motorsleepboten. Het vermogen van de toenmalige, beroemde Zwarte Zee (III) bedroeg 4200 pk. Het schip was daarmee tientallen jaren lang de sterkste zeesleper ter wereld. Dit vermogen werd pas overtroffen in 1963 toen haar opvolger en naamgenoot in de vaart kwam met 9000 pk. Daarna ging het snel, want in 1975 kwam de Smit Rotterdam met 22.000 pk. Deze schepen waren nog altijd uitgerust met behoorlijk omvangrijke dieselmotoren. Kleinere exemplaren stonden in de haven-/kustsleepers van weleer, nog altijd aangedreven door één schroef. Was 1250 pk in de jaren zestig voor deze categorie al heel wat, via 3000 pk voor Europoortsleepers aangedreven door één zgn. Voith-Schneider propellers (een soort roomkloppers), ging het naar Z-pellers, Azimuth propellers en Rotor-tugs, aangedreven door drie schroeven. De nieuwste ontwikkeling is een hybride sleepboot en aan andere vormen van milieuvriendelijke voortstuwing wordt gewerkt.

Kortom: Door middel van foto's, voortstuwings- en scheepsmodellen is de ontwikkeling te zien van de nostalgische sleepvaart tot hedendaagse ASD- en Rotorsleepboten, waarbij de nadruk ligt op techniek en veranderingen in de laatste tien jaar. U bent vanaf 25 mei welkom in Maassluis op iedere dag van de week van 13.30 tot 16.30 uur aan de Hoogstraat 1, behalve op maandagen. De expositie duurt een half jaar. (Bron en foto: N.S.M., Maassluis, SD ROVER: T. Koornhof).





### **Daewoo start bouw recordschip voor Maersk Line**

Op de Zuid-Koreaanse scheepswerf Daewoo in Okpo werd vorig weekend de eerste staalplaat gesneden voor het eerste containerschip van 18.000 TEU voor de Deense rederij Maersk Line.

Dat gebeurde tijdens een korte plechtigheid die werd bijgewoond door de Deense kroonprins Frederik en zijn echtgenote Mary. Het prinselijk paar was in Korea om er de Yeosu Expo te bezoeken.

Maersk Line bestelde bij Daewoo twee reeksen van telkens tien schepen van 18.000 TEU die de grootste in hun soort ter wereld zullen worden. Ze krijgen een lengte van 400 meter lang en zullen 23 rijen containers bovendeks vervoeren. Het eerste recordschip zal in de tweede helft van 2013 in de vaart komen.

De Deense rederij heeft met de 15.550 TEU grote 'EMMA MAERSK' en haar zeven zusterschepen nu al de grootste containerschepen ter wereld in zijn vloot. Later dit jaar zal CMA CGM wel de nog iets grotere 'CMA CGM MARCO POLO' van 16.000 TEU in de vaart nemen. Die blijft dan de grootste tot Daewoo klaar is met schip waarvoor nu de kiel wordt gelegd. (Bron: N.T. 15-5-2012, foto EMMA MÆRSK: TVDZ, 13-9-2006).



COSTA FASCINOSA 9479864, 10-2007 besteld, 3-9-2010 kiel gelegd, 29-7-2011 te water gelaten bij Fincantieri Breda onder bouwnummer 6189, 5-5-2012 te Venetië gedoopt en opgeleverd aan Costa Crociere S.p.A., Genua-Italië, 113.216 BRT, ingezet voor 7 daagse cruises vanaf Venetië naar Bari,



Griekenland en Kroatië, in de winter van 2012-13 voor cruises naar Brazilië, Argentinië en Uruguay. De COSTA FASCINOSA is een zusterschip van de COSTA FAVOLOSA, die in de zomer van 2011 tijdens een ongekende show in Triëst werd gedoopt (foto). De twee schepen bieden elk plaats aan 3.780 gasten en zijn daarmee de grootste cruiseschepen varende onder de Italiaanse vlag. (Foto: artribune.com).



### **COSTA FASCINOSA ingetogen gedoopt**

Op zaterdag 5 mei is het nieuwe vlaggenschip van Costa Cruises, de COSTA FASCINOSA, afgeleverd door scheepswerf Fincantieri in Venetië en daarna gedoopt. Het schip is een nieuw toonbeeld van de stijl en topkwaliteit waar het label 'Made in Italy' voor staat. Het nieuwe vlaggenschip van Costa Cruises kwam tot stand dankzij een investering van 510 miljoen euro en de inzet van 500 Italiaanse toeleveranciers en in totaal 10.000 medewerkers. Het schip werd gedoopt door de dochter van de Italiaanse minister van Toerisme. Ter nagedachtenis aan de ramp met de COSTA CONCORDIA werd een minuut stilte gehouden.

De COSTA FASCINOSA (114.500 bruto tonnage en een capaciteit van 3.800 passagiers) heeft succesvol alle zeeproeven doorstaan, waarbij systemen, machines en motoren aan strenge testen zijn onderworpen. Zaterdag is het schip officieel door de scheepsbouwer Fincantieri overgedragen aan Costa Cruises. Zondag 6 mei 2012 begon gelijk de 'maiden voyage' ofwel haar eerste vaart. Op 11 mei volgt dan nog – eveneens vanuit Venetië – de inaugurele cruise die bestaat uit een 10-daagse reis langs Griekenland, Israël en Turkije. De rest van het zomerseizoen, tot eind november, voert de COSTA FASCINOSA 8-daagse cruises vanuit Venetië naar Bari, Griekenland en Kroatië uit.

Costa Cruises gaat er nu voor zorgen dat alle passagiers veiligheidsoefeningen zullen krijgen voordat zij aan boord gaan en op het schip zelf. Ook zal de koers van ieder schip continu worden gevolgd door middel van een "High Tech Safety Monitoring System". De leden van de bemanning krijgen een nieuwe speciale training in een simulatiecentrum voor de zeevaart in Almere.

Costa verandert ook de bevoegdheden van de kapitein. Vanaf nu mogen ook de officieren aan boord meebeslissen op belangrijke momenten tijdens de vaart, zoals bij het aanleggen in een haven of bij noodsituaties. De nieuwe maatregelen werden bekendgemaakt bij de doop in Venetië van de COSTA FASCINOSA, het nieuwe admiraalsschip van de vloot. (Bron: cruisereiziger.nl, Miriam, 6-5-2012, foto doop COSTA FAVOLOSA: wikipedia, foto doop: COSTA FASCINOSA: cruisebusiness.com, foto te Venetië: travel.aol.co.uk).

### **Vlagceremonie voor MSC DIVINA in Saint-Nazaire**

Zaterdag 19 mei 2012 werd de gloednieuwe MSC DIVINA (140.000 BRT, 4.345 gasten) officieel overhandigd aan MSC Cruises op de scheepswerf STX France in Saint Nazaire. Tijdens de traditionele vlagceremonie verwisselden men de vlaggen van de bouwer en de Franse vlag naar de vlaggen van MSC Cruises en de Italiaanse vlag.

"Ik ben erg trots op de MSC DIVINA, het twaalfde schip van onze prachtige vloot en derde schip in de Fantasia klasse. Ik vind haar het mooiste schip in onze vloot", zei de directeur van MSC Cruises, Pierfrancesco Vago.

De MSC DIVINA vaart momenteel haar pre-auguratie cruise van Saint Nazaire, Lissabon, Cadiz, Valencia om uiteindelijk vrijdag aan te komen in Marseille waar het schip zaterdag 26 mei 2012 gedoopt gaat worden door Sophia Loren. (Bron: cruisereiziger.nl, Miriam, 20-5-2012).