



SCHEEPSFOTORUILBEURS

ZEEBRIEF#45

28 mei 2012



Zojuist verschenen...

In Nederlandse Koopvaardij-schepen in beeld worden aan de hand van het grootste fotoarchief van de schepen die vanaf 1920 deel uitmaakten van de vloot van de Nederlandse rederijen voor het eerste gebracht.



Deze tweede speciale uitgave is de eerste te gemaak gewijd aan Seatrade en Dimmos & Van der Meide. Het in 1991 door vijf Groninger Heden opgerichto Scheepvaarthistorisch Genootschap - sinds 1992 Seatrade Doorningen - ging zich in 1990 toeleggen op de foto-archief en groeide explosief. De overname van Dimmos & Van der Meide in 1999 en de realisatie van Nieuw in 2004 vestigden de positie van Seatrade zodanig dat het bedrijf nu de grootste foto-archief van de wereld is uitgegroeid.

Opgenomen zijn alle koopvaardij-schepen die medelij eigendom zijn geweest van Seatrade en Dimmos dan wel hun aandeelhouders alsmede aangemoeten en aan darden doorverkoachte schepen, varend in de Seatrade Pijl en in management bij Trijn Bollen-Smit of Piter & Piterman. Ook hun onder varend vlog varend rederijen zijn in beeld gebracht.

In deze serie ook verschenen:
Deel 1 en 10: Wide vaart
Deel 2, 6 en 9: Lijnvaart
Deel 3: Passagiervaart
Deel 4: Tankvaart
Deel 5, 8 en 11: Kleine Handvaart
Deel 7: Koelvaart
Deel 12: VMD (speciale uitgave)



13 Nederlandse koopvaardij-schepen in beeld - Seatrade

Dick Gorter



Nederlandse koopvaardij-schepen in beeld

Seatrade



NEDERLANDSE KOOPVAARDIJSCHEPEN IN BEELD deel 13 SEATRADE

In de serie fotoboekjes van Uitgeverij De Alk over de naoorlogse Nederlandse koopvaardij verschenen tot dusverre twaalf delen en wel over Wilde vaart (2), Lijnvaart (3), Passagiersvaart, Tankvaart, Koelvaart, Kleine Handelsvaart (3) en een speciale uitgave over de VNS. Zojuist is deel 13 verschenen, een tweede deel over de Koelvaart.

Deze tweede, 252 pagina's tellende speciale uitgave in de serie is geheel gewijd aan Seatrade en Dammers & Van der Heide. Het in 1951 door vijf Groninger reders opgerichte Scheepvaartkantoor 'Groningen' - sinds 1973 Seatrade Groningen - ging zich in 1962 toeleggen op de koel-/vriesvaart en groeide explosief. De overname van Dammers & Van der Heide in 1989 en de reefer-activiteiten van Vroon in 2005 versterkten de positie van Seatrade zodanig dat het bedrijf tot de grootste koelvaartrederij ter wereld is uitgegroeid. Opgenomen zijn alle koelschepen die (mede-) eigendom zijn (geweest) van Seatrade en Dammers dan wel hun aandeelhouders alsmede aangekochte en aan poolpartners of Duitse beleggingsfondsen doorverkochte schepen, in management bij dochtermaatschappij Triton Schifffahrt. Ook de onder vreemde vlag varende reeferers zijn vermeld.

In een voorgenomen tweede deel zullen de vele in de Seatrade Reefer Pool varende schepen, eigendom van derden in beeld worden gebracht.

NOVA TERRA 8420763, 30-4-1985 (e) opgeleverd als ADRIATIC UNIVERSAL door Kitanihon, Hachinohe (201) aan Jupiter Shipping Lines S.A., Panama, in beheer bij Nippo Kaiun K.K., Saiki, Japan, 4.361 BRT. 1990 verkocht aan Nova Terra Shipping Co. Ltd., Bahamas, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., herdoopt NOVA TERRA. 4-5-2010 (e) verkocht aan Tiara Marine S.A., Kaohsiung, vlag: Panama, in beheer bij Hua Fu Intl Group S.A., Kaohsiung, herdoopt TIARA 108. (Foto: TVDZ, 27-8-2001).



NOVA ZEMBLA 6810146, 1968 opgeleverd door ACH-Soc. Nouvelle des Ateliers & Chantiers du Havre, Le Havre (191) als JOFRIGO aan Lars Rej Johansen, Noorwegen, 1975 verkocht aan Scheepvaart Mij. "Adriatic", Groningen, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., herdoopt ADRIATIC, 1985 verkocht aan Jofrigo Shipping Ltd., Cyprus, herdoopt NOVA ZEMBLA, 1986 verkocht aan Purple Heart Shipping Co. Ltd., herdoopt ALPINO, 1988 verkocht aan VIP Maritime Co. Ltd., Cyprus, 1994 verkocht aan Choke Reefer Lines S.A., Panama, herdoopt CHOKE REEFER 2, 29-3-2004 verkocht van Choke Reefer Lines S.A. aan Choke Maritime Co. Ltd., 29-3-2004 vlag: Thailand, in beheer bij Chokenavee Reefer Lines, Thailand, 9-2009 verkocht aan Ningbo Haizhixing Co. S.A., Panama, 2009 herdoopt HAIZHIXING 6. (Foto: TVDZ, 12-9-1986).

SILVER STOCKHOLM 8702848, 30-12-1988 kiel gelegd, 22-7-1989 te water gelaten, 8-1990 opgeleverd door Shanghai Shipyard & Chengxi Shipyard Co. Ltd., Shanghai (137) als CAPE COD aan DS-Rendite-

Fonds Nr. 24 M.S. "Cape Cod" GmbH & Co. Kühlschiff K.G., Hamburg-Duitsland, in beheer bij Hanse Bereed. G.m.b.H. & Co. K.G. 1990 in de pool bij Seatrade Groningen B.V. 1993 thuishaven: Monrovia-Liberia, in beheer bij Columbia Shipmanagement (Netherlands) B.V. 10-2007 verkocht aan Silver Stockholm AS, Tromsø-Noorwegen, in beheer bij Norbulk Shipping (U.K.) Ltd., 10-1-2008 herdoopt SILVER STOCKHOLM. 5-2012 verkocht voor sloop te Alang, India, 1-6-2012 ETA te Alang.



ROLLDOCK SEA 9404704, 26-3-2007 kiel gelegd, 17-4-2010 (e) te water gelaten bij Larsen & Toubro Ltd., Heavy Engineering Division Hazira Works, Surat onder bouwnummer 81002, 24-5-2011 opgeleverd als ROLLDOCK SEA aan Rolldock NB 2 B.V., Rotterdam, in beheer bij Rolldock Shipping B.V., Capelle a/d



IJssel en N.V. Rolldock, Capelle a/d IJssel, roepsein PBPF, 12.802 BRT, 6.902 DWT, 9.000 kW, Wärtsilä W9L32, Wärtsilä Finland Oy NE-07. (Foto: J. v.d. Klooster, 22-5-2012, t.h.v. Hoek van Holland met aan boord de drijvende bokken AMSTERDAM en GRIZZLY van Mammoet met bestemming Bayonne, daar vielen op 5 mei j.l. 2 zwaargewonden onder de Belgische arbeiders van Victor Buyck Steel Construction die bezig waren de brug op te bouwen toen die instortte, de brug zou de oude spoorbrug over de Adour eind 2013 vervangen. (foto brug: Le Monde/LK#124).



FULDABORG 9559092, 11-4-2012 gedoopt FULDABORG door mevrouw Rita Jabaaij (echtgenote van Bram Roelse, directeur IHC Dredgers B.V.) en te water gelaten bij Ferus Smit G.m.b.H. te Leer onder bouwnummer 402, in aanbouw voor Fuldaborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, roepsein PCNZ, 21-5-2012 om 12:00 uur vertrokken van de werf, 15:00 passage Emden, waarna een korte proefvaart op de Eems, 21:30 uur (foto's) passage Oterdumerpier op weg naar Delfzijl, 5-2012 geplande oplevering, 8.911 BRT, 14.500 DWT, 475 TEU, 154,60 x 17,20 x 11,55 x . meter, 4.500 kW, Wärtsilä 9L32C. (Foto's B.H.F. Spruit).



ESPACE 9374739, 15-5-2012 opgeleverd door Chowgule & Company Pvt. Ltd., Goa, India (184) als ESPACE aan Stichting Bewaarder m.s. Espace, Harlingen, in beheer bij JR Shipping B.V., roepsein PBDC. 2.984 BRT, 1.598 NRT, 4.450 DWT, 89,95 (84,94) x 14,40 x 7,85 x 5,800 meter, 2.690 EPK, 1.980 kW, M.a.K., Caterpillar Motoren G.m.b.H & Co. K.G., Kiel NE-08.



HANSA VISBY 8802090, 8-1988 kiel gelegd, 25-2-1989 te water gelaten, 5-1989 opgeleverd door Bremer Vulkan A.G., Schiffbau und Maschinenfabrik, Bremen (61) als HANSA VISBY aan Schiffahrts-Gesellschaft m.s. "Hunte" m.b.H. & Co. K.G., Bremen-Duitsland, in beheer bij Leonhardt & Blumberg Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G., 10.842 BRT, 306 TEU, 1999 thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, Monrovia-Liberia, 2007 in de pool van Seatrade Groningen B.V. (Foto: R. Zegwaard, 3-8-2007).



HANSA STOCKHOLM 8909070, 30-3-1990 kiel gelegd, 11-11-1990 te water gelaten, 2-1991 opgeleverd door Bremer Vulkan A.G., Schiffbau und Maschinenfabrik, Bremen (88) als HANSA STOCKHOLM aan Schiffs-Gesellschaft m.s. "Hansa Stockholm" m.b.H. & Co. K.G., Monrovia-Liberia, Bremen-Duitsland, in beheer bij Leonhardt & Blumberg Schiffs-Ges.m.b.H. & Co. K.G. 1997 thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, 2006 in de pool bij Seatrade Groningen B.V., 10.842 BRT, 290 TEU. 15.259 EPK, 21 kn.

16-5-2012 na aankomst vanaf Hamburg in de Bijleveldhaven op het Sloe bij Vlissingen vond de douane 21 kilogram harddrugs op het schip, komend met bananen van Ecuador ontdekte men de drugs verborgen onder een houten vloer, de politie stelde een onderzoek in, 18-5-2012 vertrokken van Vlissingen naar Paramaribo met een ETA op 27-5-2012.



GREEN HONDURAS 8912132, 8-6-1990 kiel gelegd, 1992 opgeleverd door Boelwerf N.V. (1536) als CRYSTAL PRIDE aan Europese Transportmaatschappij Crystal Pride S.A., Luxemburg, in beheer bij F. Laeisz Schiffs-Ges. G.m.b.H. & Co. 1996 vlag: Liberia. 1998 verkocht aan Unicoolship Ltd., Liberia, in beheer bij Hoegh Fleet Services AS. 6-2-2001 (e) verkocht aan Hoegh Shipping, vlag: Bahamas. 18-8-2003 (e) verkocht aan Pride Shipping & Trading, vlag: Liberia, in beheer bij Laeisz Reederei, herdoopt PRIDE, in de pool bij Seatrade Groningen B.V. 2005 verkocht aan Green Shipping AS, Bergen, Noorwegen, vlag: Antigua and Barbuda, in beheer bij Thien & Heyenga, Bereederungs- und Befrachtungsgesellschaft m.b.H., Hamburg, 12-2005 herdoopt GREEN HONDURAS. 16-7-2007 (e) in beheer bij Green Management AS, Bergen, vlag: Bahamas. 2010 in de pool bij Seatrade Groningen B.V. Foto: R. Coster, 25-5-2012, lossen aan de trawlerkade te IJmuiden bij Kloosterboer, de GREEN HONDURAS had vis geladen te Dutch Harbour, Alaska, eerst Bayside, Canada aangelopen voor de oversteek naar IJmuiden.

MARINECO DIGNITY gedoopt tijdens Seawork 2012

Bezoekers waren getuige van de doop van de Damen High Speed Support Vessel, MARINECO DIGNITY, op de tweede dag van de Seawork International 2012 beurs in het Engelse Southampton. De ceremonie werd verricht door Pauline Millar.

De 26,3 meter lange en 10,4 meter brede MARINECO DIGNITY is het derde schip uit deze klasse dat Damen Shipyards Group aan Marineco heeft opgeleverd. Een vierde schip is momenteel onder constructie en wordt na verwachting eind oktober dit jaar opgeleverd. Mike Conafray,



directeur van Marineco, vertelde ons dat hij momenteel om de tafel zit met Damen om over nog twee schepen te onderhandelen, die in 2013 opgeleverd moeten worden. Conafray: "Deze schepen zullen dezelfde afmetingen hebben als de andere vier. Ze zijn het beste wat je kunt krijgen."

De MARINECO DIGNITY zal morgen naar haar nieuwe thuishaven Emden in Duitsland vertrekken, van waar uit zij in het BARD Offshore I windpark, 80 kilometer ten noorden van het eiland Borkum, gaat werken, net als haar zusterschip MARINECO MARIAH. Mike Conafray is tevreden over de samenwerking tussen Marineco en BARD: "Onze werkrelatie is zeer goed. We hebben goede feedback van onze klant ontvangen met betrekking tot het schip en hun input is waardevol voor ons. We vinden werken in Duitsland erg leuk, het is een goede ervaring." Albert Ulferts, hoofd van de nautische inspectie bij BARD, is het met Conafray eens en voegt toe: Andrew, de kapitein van de MARINECO DIGNITY, was hiervoor kapitein op de MARINECO MARIAH. Hij kent het schip en hij kent het windpark. De crew van het schip is erg professioneel en onze werkrelatie is uitstekend." (Bron en foto: Navingo, 24-5-2012).

MARINECO DIGNITY 9654543, 18-5-2012 (e) opgeleverd aan Marineco UK Ltd., U.K., 134 BRT.



MULTRATUG 19 9630250, DAMEN ASD 3212 TUG, 22-10-2011 te water gelaten bij Damen Shipyards Galati onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 512509, 5-2012 opgeleverd aan Multtraship Towage & Salvage B.V., Terneuzen, roepsein PCHZ, 20-5-2012 vertrokken van Roemenie naar Barcelona, 27-5-2012 ETA te Barcelona om de opening van de International Tug and Salvage Exhibition op 28 mei te Barcelona bij te wonen, 442 BRT, 620 DWT, trekkracht 83 ton, 14.5 kn. Zusterschip KIN 9630262, 22-10-2011 te water gelaten bij Damen Shipyards Galati onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 512510, is verkocht aan Intertug Mexico S.A. de C.V., St. Vincent and Grenadines, 6-2012 geplande oplevering. (Foto: Damen/shipbuildingtribune.com).





RAMFORM VIKING 9165035, onderzoekingsvaartuig, 21-10-1996 contract, 21-5-1997 kiel gelegd, 6-9-1997 te water gelaten bij Tangen Verft AS, 30-3-1998 opgeleverd door Langsten Slip & Båtbyggeri AS (175) als RAMFORM VIKING aan National Australia Finance (Commercial Leasing) Ltd., Bergen-Noorwegen, in beheer bij GC Rieber Shipping AS. 9.456 BRT, 2.837 NRT, 5.200 DWT, 86,20 (76,97) x 39,65 x 8,20 x 7,312 meter, 18.245 EPK, 13.420 kW, 4 x Normo BRG-8, Ulstein Bergen AS, dieselelektrisch, 13,4 kn. 8-11-2002 in beheer bij GC Rieber Shipping AS en Riamar Shipping Co. Ltd. 2005 verkocht aan Moon Leasing Ltd., Bahamas, 15-8-2005 (e) in beheer bij Wilhelmsen Ship Management (Norway) AS, Lysaker. 27-12-2006 verkocht aan PGS Shipping AS, Bahamas, in beheer bij Wilhelmsen Ship Management (Norway) AS, Lysaker. (Foto: M. Coster, 24-5-2012, vertrokken van de Volendamkade om plaats te maken voor de MSC OPERA, daarna weer terug naar de ligplaats.

<http://famcostermaritiemefotografie.blogspot.com>



BNR 571666 9646560, Shoalbuster 3209, 6-11-2011 gearriveerd op de Nieuwe Waterweg als YN-1666 achter de Poolse sleepboot ZEUS, 7-11-2011 gearriveerd te Hardinxveld-Giessendam om afgebouwd te worden bij Damen Shipyards B.V. onder bouwnummer 571666, 327 BRT, 24-5-2012 vertrokken van de werf naar de Europoort voor de proefvaart, thuishaven Hardinxveld, 25-5-2012 na de proefvaart terug naar de werf. (Foto: R. Zegwaard, 24-5-2012, t.h.v. Hoek van Holland).



TAKLIFT 4 met de sleepboot DUTCH PEARL, 21-5-2012, aankomst te IJmuiden met bestemming de Volendamkade, daar wordt de Q8 Alpha in stukken gebrand en gaat het op een ponton richting Vlissingen om gesloopt te worden, foto: M. Coster.



TRYTON 9264386, 21-5-2012 de nieuwe aanwinst voor Muller Dordrecht onderweg naar Dordrecht, 25-5-2012 trekproeven in de Europoort en terug naar Dordrecht, krijgt de naam EN AVANT 10. Foto: H. Lingbeek. 21-5-2012, Oude Maas, <http://www.tussenhoekenstad.nl>.

SMIT ZWEDEN SMIT FINLAND en SMIT RUSLAND van Smit Harbour Towage Rotterdam B.V. gaan in juni 2012 uit dienst. De SMIT RUSLAND ligt al tegen de kant. De laatste 3 uit een serie van 8 sleepboten worden verkocht. Twee jaar later kwam de SMIT FRANKRIJK 8012011 in dienst, van dezelfde tekening en uitgerust met hetzelfde type motoren. Scheepswerf & Gashouderbouw v/h Jonker & Stans bouwde de sleepboot onder bouwnummer 356 wel naar eigen inzicht, ook de indeling van de verblijven zag er anders uit. (foto's: Scheepsfotoruilbeurs).



SMIT NEDERLAND 7800459, roepsein PHPM, bouwnummer 619, 13-11-1978 te water gelaten, 29-1-1979 opgeleverd aan Smit Vos B.V., 10-2-1979 gedoopt SMIT NEDERLAND door mevr. J.H. Amesz-Koudijs (echtgenote van lid hoofddirectie), 1e van 8 zusterschepen gebouwd door Scheepswerf & Machinefabriek "De Merwede" v/h van Vliet & Co. B.V., Hardinxveld-Giessendam voor Smit Internationale Havensleepdienst B.V. en Smit Vos B.V. te Rotterdam, 193 BRT, 28,43 (25,52) x 8,52 x 3,38 x 3,152 meter, 12,5 kn., 1.800 EPK, 2 x 6 cyl, 4 tew, Kromhout 6F240, Stork-Werkspoor Diesel B.V., Zwolle. 8-2-



1986 vertrokken van Rotterdam naar Panama, 22-6-1986 ingebracht bij Smit Havensleepdiensten B.V., Rotterdam. 1991 vlag: Marshall Islands. 1992 vlag: Panama. 1994 herdoopt SMIT PANAMA. 13-6-1994 ingebracht bij Smit International Harbour Towage (Panama) Inc., Panama. 1999 ingebracht bij Smit International (Curaçao) N.V., Panama. 2003 ingebracht bij Smit International Harbour Towage (Panama) Inc., Panama. 7-2004 (e) verkocht aan O.T.M. Operaciones Técnicas Marinas Limitada, Cartagena-Colombia, herdoopt HERCULES I.

SMIT ZWEDEN 7800461, roepsein PHQQ, bouwnummer 620, 13-11-1978 te water gelaten, 5-2-1979 opgeleverd aan Smit Internationale Havensleepdienst B.V., 10-2-1979 gedoopt SMIT ZWEDEN door mevr. J.H. Amesz-Koudijs (echtgenote van lid hoofddirectie). (Foto: 29-8-2006).



SMIT FINLAND 7800473, roepsein PHQS, bouwnummer 621, 16-3-1979 te water gelaten, 3-5-1979 opgeleverd aan Smit Vos B.V., 14-6-1979 gedoopt SMIT FINLAND door mevr. M.M. Molkenboer-v.d. Graaff (echtgenote van Directeur-Generaal van het ministerie van Economische Zaken). (Foto: 10-6-2008).

SMIT DENEMARKEN 7800485, roepsein PHRC, 622, 16-3-1979 te water gelaten, 14-5-1979 opgeleverd aan Smit Internationale Havensleepdienst B.V., 14-6-1979 gedoopt SMIT DENEMARKEN door mevr. M.M. Molkenboer-v.d. Graaff (echtgenote van Directeur-Generaal van het ministerie van Economische Zaken). 10-2008 opgelegd, daarna weer in de vaart gebracht, 16-9-2009 uit de vaart en



naar de werf voor inspectie, 2009 verkocht aan R-Towing Oy, Kalajoki-Finland, 9-2009 herdoopt JACOB, 9-10-2009 vertrokken naar Kalajoki, Finland. (Foto: 23-6-2005).

SMIT RUSLAND 7800497, roepsein PHNV, 623, 11-5-1979 te water gelaten, 4-7-1979 opgeleverd aan Smit Vos B.V., 7-12-1979 op de bouwwerf te Hardinxveld-Giessendam gedoopt SMIT RUSLAND. (Foto: 8-7-1986).



SMIT IERLAND 7800502, roepsein PHMS, 624, 11-5-1979 te water gelaten, 4-7-1979, opgeleverd aan Smit Internationale Havensleepdienst B.V., 7-12-1979 op de bouwwerf te Hardinxveld-Giessendam gedoopt SMIT IERLAND. 2010 stil gelegd en in de vaart als reserveboot, 2010 verkocht aan Buchanan Renewable Energies Liberia Inc., Monrovia-Liberia, roepsein 6ZAA3, 18-10-2010 in de Wilhelminahaven te Schiedam als IERLAND, 18-11-2010 vertrokken naar Grimsby, 22-11-2010 vertrokken van Grimsby, 26-11-2010 t.h.v. Brest met bestemming Las Palmas voor bunkers, 1-12-2010 gearriveerd te Las Palmas. (Foto: 21-7-2006).



SMIT DUITSLAND 7800514, roepsein PHRL, 625, 27-7-1979 te water gelaten, 18-9-1979 opgeleverd aan Smit Vos B.V., 7-12-1979 op de bouwwerf te Hardinxveld-Giessendam gedoopt SMIT DUITSLAND. 1997 verkocht aan Terminales Maracaibo C.A., Venezuela, herdoopt ANTARES. (Foto: 1981).



SMIT BELGIE 7800526, roepsein PHPA, 626, 27-7-1979 te water gelaten, 25-9-1979 opgeleverd aan Smit Internationale Havensleepdienst B.V., 7-12-1979 op de bouwwerf te Hardinxveld-Giessendam gedoopt SMIT BELGIE. 13-7-1990 te Christobal gezonken tijdens assistentie van de onderzeeër U.S.S. SKIPJACK, 25-7-1990 verkocht aan Cross Caribbean Services Ltd., Panama, gelicht en in de vaart gebracht als INDEPENDENCE. 7-1992 verkocht aan Sociedad de Transportes Maritimos Ltda. (SOTRAMAR), Colombia, in beheer bij Retramar S.A., Cartagena de Indias, Colombia, herdoopt JUAN DE LADRILLEROS. (Foto: A. Visser, Nigeria).





FREYA 4800330, 11-5-2012 tijdens de "Hafengeburtstag" te Hamburg, foto: H. de Winde.

21-4-1905 te water gelaten bij J.& K. Smit's Scheepswerven, Kinderdijk (514), 1905 opgeleverd als WESTERSCHELDE (3170408) aan Provincie Zeeland (Provinciale Stoombootdiensten in Zeeland), Vlissingen, in dienst tussen Vlissingen, Hoofdplaat, Terneuzen en Borsele, 51,60 (49,00) x 12,60 (6,60) x 3,30 x 2,22 meter, 3-vuurs ketel, v.o. 178 m², werkdruk 10,54 atm., #514, 600 IPK, diagonale Compound, Machinefabriek Kinderdijk, 12,5 kn.

2-5-1907 tijdens dichte mist op de Middelpmaat gelopen, 6-5-1907 vlot gebracht.

13-9-1907 gevaren op de Westerschelde als Koninklijk jacht voor Kon. Wilhelmina.

11-1933 verkocht aan Scheepswerf De Klok, Terneuzen.

1935 verkocht aan P.J. Zwaans, Oosterhout, verbouwd tot bunkerboot DE ZWAAN te Zaltbommel.

1965 als DE ZWAAN verkocht aan Gebroeders Sles, verbouwd tot bunkerstation annex winkelschip.

1988 verkocht aan Nederlandse Raderstoomboot Maatschappij, Amersfoort, in beheer bij Clemens J. Key, verbouwd tot stoompassagiersschip, herdoopt DE NEDERLANDER.



1989 C 2 cyl, Hollandse IJssel, Oudewater NE-26, 1-vuurs Schotse ketel, v.o. 30 m², 10 atm. van Terhorn, Veendam.

1990 140 IPK.

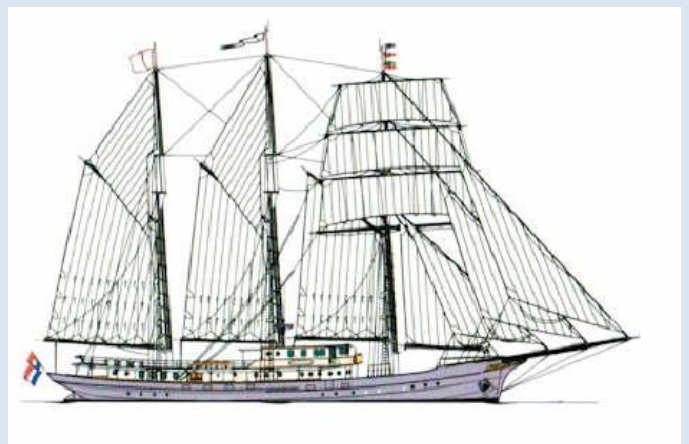
12-1999 verkocht aan Reederei Sven Paulsen, Westerland, Sylt, Duitsland, herdoopt FREYA, verbouwd te Husum.

11-2000 als FREYA verkocht naar Kiel.

21-4-2005 als FREYA verkocht aan Insel & Hallig Reederei, Kiel-Duitsland. (Foto's en info: H. de Winde).



GULDEN LEEUW 5085897, 30-3-1936 besteld, 6-10-1936 kiel gelegd, 9-1-1937 te water gelaten, 18-12-1937 proefvaart, 21-12-1937 proefvaart in de Sound en opgeleverd door Frederikshavns Værft og Flydedok A/S, Frederikshavn (207) als DANA aan Den Danske Stat/Ministeriet før Landbrug & Fiskeri, Kopenhagen-Denemarken, 452 BRT. 1939 verlengd, 488 BRT. 23-9-1939 opgelegd te Frederikshavn. 20-8-1942 opgelegd "Gasværkspælene", Kopenhagen. 29-1-1946 vertrokken van Kopenhagen naar Frederikshavn voor verbouwing. 7-1970 gesleept naar Alpha Diesel A/S, Frederikshavn voor inbouw nieuwe motor. 16-1-1978 verkocht aan P/R (Svend Erik Sønderstrup), Fåborg-Denemarken, verbouwd te Assens tot vrachtschip, 10-11-1980 herdoopt DANA RESEACHER. 10-3-1981 verkocht aan Bent N.C. Grahn Nielsen, Kopenhagen-Denemarken, verbouwd bij Hirtshals Værft A/S, Hirtshals tot onderzoekingsvaartuig, 10-6-1981 herdoopt DANA RESEARCHER. 28-7-1982 verkocht aan Bertra International ApS, Kopenhagen-Denemarken. 11-4-1984 verkocht aan Esbjerg Vagtskibsselskab A/S, Kopenhagen-Denemarken, 5-1984 thuishaven en vlag: Esbjerg-Denemarken, herdoopt ESVAGT DANA. 1-2001 opgelegd, 2-2001 verkocht aan Den Selvejende Institution Thomas Brocklebank, Esbjerg-Denemarken, in gebruik als opleidingsschip, 4-2001 thuishaven en vlag: Nyborg-Denemarken en herdoopt DANA NYBORG. 22-9-2004 ingebracht bij Den Selvejende Institution Fælleseje, Nyborg-Denemarken. 2006 opgelegd te Marstal. 10-2007 verkocht aan P & T Charters V.o.F., Kampen (Arjen en Charissa Töller, Kampen & Robert en Mirjam Postuma, IJsselmuiden), 11-5-2009 aanvang sloopwerkzaamheden ten behoeve van de verbouwing, 2009 bij POV Balk Shipyard te Urk verbouwd tot driemasttopzeilschoener, 12-2009 in dok bij Shipdock B.V., Harlingen, 2010 als charterschip in de vaart onder de naam GULDEN LEEUW. (Foto: H. de Winde, Hamburg Hafengeburtstag 2012, tekening: guldenleeuw.com).





ANTIGUA 5019800, 11-1957 opgeleverd door Henry Scar Ltd., Hesse (750) als trawler aan Colne Fishing Co. Ltd., Lowestoft-U.K., in beheer bij G.D. Claridge. 204 BRT, 67 NRT. 1977 verbouwd tot stand-by safety vessel. 1986 verkocht aan Southard Trawlers Ltd., Lowestoft-U.K. 1993 tot 1997 verbouwd tot barkentijn, 212 BRT, 96 NRT. 1998 verkocht aan Rekker Warenhuis t.s. "Antigua" B.V., Franeker, roepsein PCRA, 95 passagiers, 16 hutten, 32 kooien, 212 BRT, 49,5 x 7,13 x . x 3,300 meter, 750 m² zeiloppervlak, 400 PK, Cummins, 7 kn. (motor). 7-2008 (e) verkocht aan Tallship Artemis B.V., Easterlittens, vlag: Nederland, in beheer bij TS Antigua Reederei G.m.b.H., Hamburg. (Foto: H. de Winde, 11-5-2012, Hamburg Hafengeburtstag 2012).



De ANTIGUA is in 1957 in Thorne, Yorkshire (G.B.) gebouwd als vissersschip en heeft in deze hoedanigheid vele jaren trouwe dienst gedaan. Tegenwoordig is de elegante barkentijn niet meer te herkennen als het »werkdier« dat ze eenmaal was. Van 1993 tot 1997 werd het schip met uiterste precisie en gevoel voor maritieme details omgebouwd tot een zeilschip en uitgerust met het comfort van een modern passagiersschip. Zestien tweepersoonshutten bieden alle denkbare comfort. De ANTIGUA valt op door de overtuigende lijnen en zeer stijlvolle inrichting, die een verblijf tot een bijzondere maritieme belevenis maken. (Bron en foto: tallship-company.com).



Tijdens de Hafengeburtstag 2012 te Hamburg voeren o.a. ook de "A" zeilschepen ARTEMIS, ATLANTIS en APHRODITE (v.l.n.r.) mee. Foto's: H. de Winde.

De ARTEMIS – genoemd naar de godin van de jacht – werd in 1926 in Noorwegen gebouwd voor de walvisjacht en bevoer tot het eind van de jaren veertig in die hoedanigheid met name in de noordelijke en zuidelijke Poolzee. In de jaren vijftig werd ze omgebouwd tot vrachtschip en voer tussen Azië en Zuid-Amerika, totdat ze niet meer concurrerend was en buiten dienst werd gesteld. In 2001 kreeg de ARTEMIS nieuwe bezitters, die haar grondig verbouwden en met veel liefde voor details weer terug veranderden in een elegant zeilschip. In het ruim, waar vroeger menige walvis werd gevild, bevinden zich tegenwoordig veertien uiterst comfortabele hutten met douche en wc. Het schip heeft centrale verwarming en airconditioning, beschikt over de modernste navigatie- en communicatieapparatuur, en een kleine hotelkeuken, die niets te wensen overlaat. Uiteraard is ook volledige voorgeschreven veiligheidsuitrusting voor de grote vaart aanwezig.

De ATLANTIS is in 1905 op een werf in Hamburg gebouwd als vuurschip. Meer dan 70 jaar lang trotseerde ze in deze hoedanigheid weer en wind in de Buiteneelbe, bij station Elbe II. Daarna werd ze buiten dienst gesteld. Net als andere vuurschepen bezit het onderwaterschip van de Atlantis een klassieke zeilschiplijn. In 1984 begon na een grondige restauratie haar tweede leven. Met de tuigage van een barkentijn bezeilt zij voortaan de zeeën van West-Europa en het Caraïbische Gebied. In 2005 werd de windjammer overgenomen door de Tallship Company en onderging nog een metamorfose, met behoud van haar traditionele uitstraling en stijlvolle inrichting. Sinds 2006 bevaart de ATLANTIS vooral de Balearen en de Côte d'Azur, en bezorgt onze gasten onvergetelijke dagen op een uniek schip. (Bron: tallship-company.com).



De zeewaardige tweemaster APHRODITE (links) is een alom geroemd zeilschip vanwege het hoge niveau van het comfort en de veiligheid. De 'lady' werd in 1994 gebouwd naar tekeningen van de beste klassieke zeilvoerende koopvaardijochepen. De APHRODITE glijdt als dwarsgetuigde klassieke brik elegant en stabiel over het water, voortgestuwd door 19 zeilen met een totale oppervlakte van 400 m². (Bron en foto: frisian-boatshow.nl).

De zeewaardige tweemaster APHRODITE (links) is een alom geroemd zeilschip vanwege het hoge niveau van het comfort en de veiligheid. De 'lady' werd in 1994 gebouwd naar tekeningen van de beste klassieke zeilvoerende koopvaardijochepen. De APHRODITE glijdt als dwarsgetuigde klassieke brik elegant en stabiel over het water, voortgestuwd door 19 zeilen met een totale oppervlakte van 400 m². (Bron en foto: frisian-boatshow.nl).



De BUGSIER 17 is actie tijdens het Schlepperballett te Hamburg, foto: H. de Winde



MAERSK NARA 8308719, 1985 opgeleverd door Chantiers de L'Atlantique, St. Nazaire (K28) als C.R. TOKYO (foto) aan Compagnie Maritime des Chargeurs Reunis S.A. (C.M.C.R.), Le Havre-Frankrijk, 37.814 BRT, 2536 TEU. 1987 herdoopt MAERSK TOKYO.



1990 verkocht aan C.G.M. Ned G.I.E., Le Havre-Frankrijk, in beheer bij Compagnie Generale Maritime (C.G.M.), herdoopt NEDLLOYD TOKYO. 30-11-1993 herdoopt SEA CAVALIER. 1994 in beheer bij Nedlloyd Lijnen B.V., thuishaven: Rotterdam. 1-8-1994 herdoopt RALEIGH BAY. 5-9-1996 herdoopt NEDLLOYD TOKYO. 14-9-1998 op ca. 50 mijl ten noordoosten van Christmas Island, positie 10.08 ZB. en 106.18 OL., in moeilijkheden gekomen door brand in de machinekamer, 15-9-1998 brand onder controle gekregen door de bemanning, 18-9-1998 vastgemaakt door een sleepboot en naar Singapore gesleept voor het opnemen van de schade, 23-9-1998 gearriveerd te Singapore waarna inspectie van het schip volgde, te Singapore gerepareerd, 22-10-1998 vertrokken van Singapore naar Port Klang. 1997 herdoopt P&O NEDLLOYD BRISBANE. 9-6-2003 (e) verkocht aan BNP Lease, Rotterdam. 8-3-2004 (e) verkocht aan P&O Nedlloyd B.V., Rotterdam. 1-2005 in beheer bij Blue Star Ship Management B.V., Rotterdam. 12-2005 herdoopt MAERSK NARA, roepsein PHKG. 2006 verkocht aan Jupiter Shipping Co. Ltd., Hong Kong, in beheer bij Tianjin Centrans Shipping Management Co. Ltd., Tianjin, China, 20-4-2007 overgedragen aan de nieuwe eigenaar, herdoopt SKY JUPITER. 19-04-2012 (e) verkocht aan Maritime Ventures Fund Ltd., Mumbai, in beheer bij Doehle Danautic India Pvt. Ltd., Mumbai. 5-2012 verkocht voor sloop te Chittagong Roads, Bangladesh. (Foto's: AM/Scheepsfotoruilbeurs, 3-1986 en 3-5-1991).



EURODAM 9378448, foto: M. Coster, 21-5-2012 te IJmuiden, onderweg van Amsterdam naar Kopenhagen.

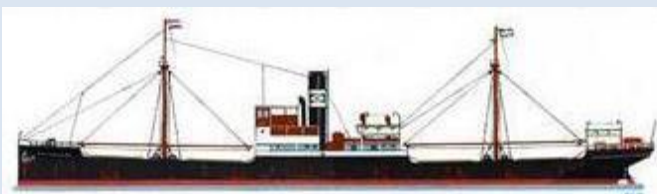


LAURIERGRACHT 7514579, 16-2-1976 kiel gelegd, 2-7-1976 te water gelaten, 27-8-1976 opgeleverd door Miho Zosensho K.K., Shimizu (1044) als LAURIERGRACHT aan C.V. Scheepvaart Onderneming "Lauriergracht", Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., 1.599 BRT. 4-7-1984 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming Looiersgracht, Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam. 26-5-1986 verkocht aan U.S.S.R. Estonian Shipping Co., Tallinn-U.S.S.R., 1986 herdoopt KHUDOZHNIK NESTEROV. 1992 verkocht aan Estonian Shipping Co. (R.A.S. Eesti Merelaevandus), Tallinn-Estland, herdoopt VAINDLO. 2001 verkocht aan Siland Ltd., Tallinn-Estland, herdoopt SILVER, vlag: Estland, 26-2-2001 gearriveerd te Rotterdam. 6-6-2005 (e) verkocht aan Pan Bay LLP, Kingstown-St. Vincent and Grenadines, in beheer bij Uniship Ltd., Riga. 23-7-2007 (e) vlag: Panama. 14-4-2008 (e) in beheer bij Carstone Management, Riga, 2008 herdoopt SILVER I. 25-12-2008 vlag: Cambodja. 21-5-2009 (e) in beheer bij Alfa Ships Ltd., Varna. 9-2009 (e) vlag: St. Vincent and the Grenadines. 9-8-2010 vertrokken van Tartous, opgelegd te Civitavecchia, Italië. 2012 verkocht voor sloop, 1-5-2012 gearriveerd voor de sloop te Aliğa, Turkije. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 19-9-1983).



ANITA SMITS 7712042, 17-1-1979 kiel gelegd, 11-5-1979 te water gelaten als ANITA SMITS, 6-7-1979 opgeleverd door Scheepswerf & Machinefabriek de Groot & van Vliet B.V., Slikkerveer (399) als ANITA SMITS aan Marinus Smits, Rotterdam, in beheer bij General Shipping & Chartering Services V.o.F. "GENCHART", 2.407 / 3.971 BRT. 1-1987 als ANITA SMITS verkocht aan Anita Smits B.V., Bergen op Zoom, thuishaven: Rotterdam. 1993 verkocht van Grade Promise Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij H.S.S. Holland Ship Service B.V., Rotterdam, herdoopt ANITA I. 25-5-1998 verkocht aan Mallin Commercial Inc., Panama, in beheer bij Pan Nautic S.A., Lugano, herdoopt ANITA G. 1999 thuishaven: Madeira, vlag: Portugal. 2004 verkocht aan Mare Blu S.r.l. Societa di Navigazione, thuishaven: Madeira, vlag: Portugal. 4-2005 thuishaven: Napels, vlag: Italië. 18-7-2008 (e) verkocht aan Sinno Fouad, Libanon, in beheer bij Mody Shipping Co. S.A.R.L., Beirut, 21-7-2008 (e) herdoopt LITTLE PRINCESS. 2012 verkocht voor sloop naar Pakistan, 22-5-2012 gearriveerd te Gadani Beach om gesloopt te worden.

ARKLOW STAR 9196254, 23-7-1999 gedoopt door mevr. E. v.d. Bergh-Ebbelaar (echtgenote van directeur Linde Lloyd) en te water gelaten, 1999 opgeleverd door Barkmeijer Stroobos B.V. (290) aan Rederij Steggerda B.V., Zaandam, in beheer bij Arklow Shipping Ltd., Rotterdam, 2.316 BRT, 154 TEU, 1.852 EPK, 11 kn. 19-6-2006 (e) verkocht aan BBS Bulk I KS, Noorwegen, thuishaven: Zaandam, in beheer bij Arklow Shipping Nederland B.V., Rotterdam. 5-2012 uit bare-boat charter bij Arklow Shipping Ltd. en herdoopt BBS STAR.



DFDS Seaways stuurt grootste schepen naar Gent



De Deense rederij DFDS wisselt op 4 juni de vloot van de roro-dienst tussen Gent en Göteborg met die van de dienst tussen Immingham en Göteborg.

Concreet betekent dit dat de drie grootste schepen uit de vloot van de Denen op Gent zullen varen. Het gaat om freighters met een capaciteit van maar liefst 4.650 lijnmeter, wat overeenkomt met parkeerruimte voor 306 trailers.

Deze FICARIA SEAWAYS, TOR FREESIA en TOR BEGONIA zijn verlengde versies van de zusterschepen PRIMULA SEAWAYS, PETUNIA SEAWAYS en MAGNOLIA SEAWAYS die ze zullen vervangen.

De drie schepen die naar de Immingham-route verhuizen, hebben een capaciteit van 3.831 lijnmeter.

Ondanks het feit dat DFDS de frequentie van de roro-dienst tussen Gent en Göteborg verlaagt van zes naar vijf afvaarten per week en per richting, resulteert de inzet van de grotere schepen in een lichte capaciteitsverhoging. (Bron: Bron: Nieuwsblad Transport, foto's: T. Østberg-Jacobsen, Brevik, 21-9-2009 (boven) en 1-2-2010).





IVER BRIGHT, asfalttanker, gebouwd door Hyundai Mipo Dockyard, Ulsan onder bouwnummer HMD 2322, 22-5-2012 bij de werf te Ulsen gedoopt IVER BRIGHT door mevr. Metos Delgado-van de Bospoort (echtgenote van Frans van de Bospoort, Managing Director Chemical, LPG & Product Tanker Group DVB Bank), 30-5-2012 oplevering aan Vroon B.V., vlag: Gibraltar, 6.095,4 m³, 6.265 DWT, 111,62 x 18,20 x . x 6,700 meter, 3.500 kW, Wärtsilä 7L32, 12.6 kn. (Foto's: Vroon B.V.).

IVER BRILLIANT, asfalttanker, gebouwd door Hyundai Mipo Dockyard, Ulsan onder bouwnummer HMD 2323, 22-5-2012 bij de werf te Ulsen gedoopt IVER BRILLIANT door mevr. Jillian Hill (relatie van de familie Vroon), 7-2012 geplande oplevering aan Vroon B.V., vlag: Gibraltar, 6.095,4 m³, 6.265 DWT, 111,62 x 18,20 x . x 6,700 meter, 3.500 kW, Wärtsilä 7L32, 12.6 kn.

Megaschip voor bouw windparken gedoopt



21 mei 2012 nam het bedrijf in Bremerhaven de eerste van twee enorme werkschepen in gebruik. Zo'n schip kan vier megagrote windturbines vervoeren en op zee op een diepte van ruim 40 meter opstellen. De Nederlandse Peter Terium is per aanstaande 1 juli CEO van RWE en BNR's verslaggever Martijn de Rijk sprak met hem. Hij is blij met zijn nieuwe schip, de VICTORIA MATIAS, die zijn naam dankt aan de beste kolenmijn die RWE in het Roergebied bezat.

"Het is een unieke investering van 100 miljoen euro per boot. Deze boten bestaan nog niet op de wereld", vertelt Terium. "De besparing zit 'm in dat we gelijk vier windmolens naar buiten kunnen varen."

Het bedrijf heeft de schepen in eigen beheer gebouwd. “We hadden ze graag op de markt gekregen, maar het was er niet. De specifieke eisen die we hadden was niet te realiseren bij bestaande bedrijven”, legt Terium uit.

De grootschalige windenergie heeft een grote vaart genomen in Duitsland. “Duitsland heeft besloten uit de conventionele opwekking te gaan en daar geld voor te willen betalen met subsidie. Zonder subsidies is het ook niet mogelijk”, aldus Terium.

De kolenheffing is volgens Terium overigens geen goed idee, omdat deze ook de schone kolencentrales raakt. (Bron: BNR, foto FRIEDRICH ERNESTINE en VICTORIA MATIAS: dus-spotter.de, 1-5-2012).

Fairstar sluit lening

Fairstar Heavy Transport, dat zich verzet tegen een overname door de Nederlandse branchegenoot Dockwise, heeft een nieuwe kredietlijn gesloten ter waarde van 247 miljoen dollar.

De lening werd afgesloten met een groep banken onder leiding van ING, zo werd maandag bekend. De stap zorgt voor een nieuwe fase in de overnameperikelen rondom de maritiem dienstverlener.

Fairstar wijst er in een begeleidende persverklaring op dat Dockwise de waarde van Fairstar omlaag probeert te praten om de onderneming zo goedkoop mogelijk in handen te krijgen. Een “vijandige en smerige tactiek”, aldus Fairstar.

Formele afwijzing

Het bestuur werkt dan ook aan een formele afwijzing van het bod van Dockwise, zo gaf het aan. Fairstar heeft de bieding, van 9,30 Noorse kronen per aandeel, vanaf het begin bestempeld als te laag.

Onlangs verscheen er nog een brief van Fairstar aan Dockwise waarin gesteld werd dat aandeelhouders met een gezamenlijk belang van circa 40 procent hun aandelen pas zouden aanbieden bij een bod van minimaal 12 kronen per stuk.

Dockwise heeft op dit moment een meerderheidsbelang in Fairstar van 54 procent. (Bron: AFN/DFT, 22-5-2012, foto: Fairstar),



Kapitein rampschip Nieuw-Zeeland naar cel

TAURANGA - De kapitein en de stuurman van het gestrande containerschip in Nieuw-Zeeland zijn vrijdag beiden veroordeeld tot 7 maanden celstraf. Het scheepsongeluk in oktober zorgde voor de grootste watervervuiling in Nieuw-Zeeland ooit. Duizenden zeevogels stierven doordat 360 ton zware stookolie uit het schip lekte.



Kapitein Mauro Balomaga (44) en stuurman Leonil Relon (37), beiden uit de Filipijnen, hadden bekend dat ze roekeloos hadden gevaren. Ze gaven ook toe dat ze scheepsdocumenten hadden veranderd nadat hun schip RENA was gestrand in het natuurgebied Bay of Plenty. Een deel van het grote schip ligt daar nog steeds op een rif. Een ander deel is afgebroken en gezonken. (Bron: destentor.nl, 25-5-2012, foto RENA: nrc.nl).

Volg de berging van de Costa Concordia live

Op 13 januari jongstleden is het cruise-schip "COSTA CONCORDIA" vergaan op de klippen van het Italiaanse eiland Isola del Giglio. Het schip ligt nu op ongeveer tien meter van de kust van dit mooie eiland. Het dient ter plaatse geborgen te worden. Met haar documentaire "The Last Salute" gaat Prorama de gehele berging van de "COSTA CONCORDIA" op een heel bijzondere manier in beeld brengen.

Voortvloeiend uit dit project is ook een live beeld actief:

www.thelastsalute.eu

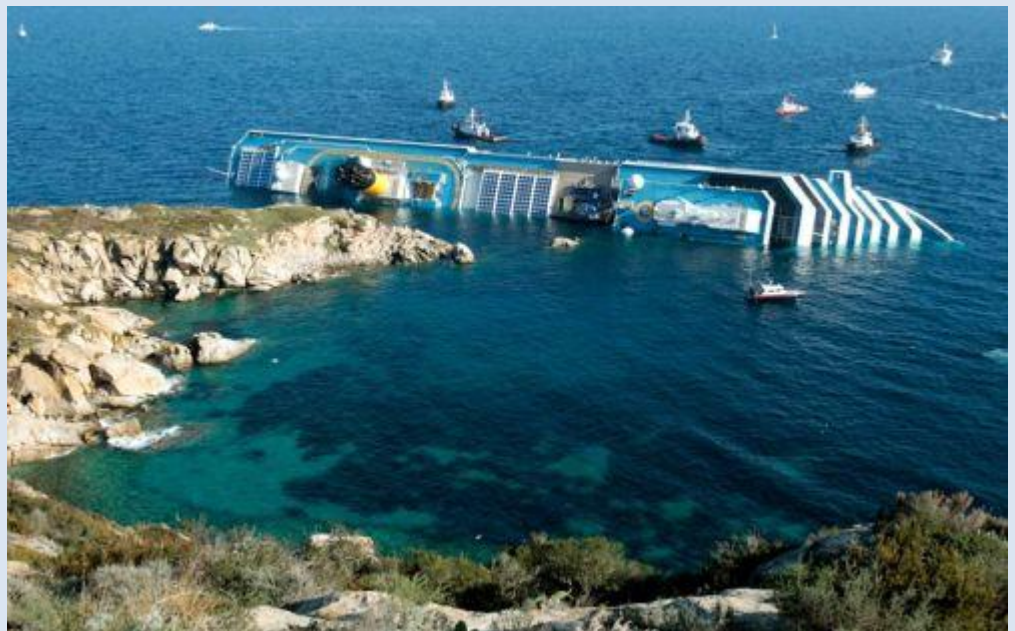
Prorama heeft met de bevoegde Italiaanse

autoriteiten een overeenkomst kunnen sluiten om haar camera's, gedurende de hele berging, op de beste en mooiste locatie op het eiland te mogen plaatsen. De basis van de documentaire "The Last Salute" (werktitel) wordt gelegd door time-lapse beelden, die vloeiend gemonteerd zullen worden, tot deze bijzondere documentaire.

Het is overigens bepaald niet de eerste keer dat Prorama op deze manier heel speciale projecten filmt – een van haar opdrachtgevers is de Noord-Zuid Lijn in Amsterdam. Ze hebben er bij Prorama dan ook alle vertrouwen in dat met de opgedane ervaring een spraakmakende documentaire tot stand zal komen van de berging van de "COSTA CONCORDIA".

De missie:

Het vervaardigen van een time-lapse film van de gehele 2e fase van de berging van de "COSTA CONCORDIA". De werktitel voor deze documentaire is: "The Last Salute".



*time-lapse: de techniek van het nemen van een serie foto's met vastgestelde intervallen om veranderingen vast te leggen die langzaam in de tijd plaats hebben – het resultaat wordt afgespeeld als film. Het bekijken van zo'n film is een fascinerende ervaring!. (Bron en foto: maritiemnieuws.nl, 21-5-2012).

De stier met de dolfijn

Schepen hebben soms onverklaarbaar vreemde namen, zoals deze EL TORO. Dat is onvervalst Spaans voor 'de stier' en bij stierengevechten een dier van het manlijk geslacht met vier poten en twee puntige hoorns, waarmee in vergelijking met schepen elke overeenkomst ontbreekt. Sterker nog, schepen zijn vrouwelijk, gestaafd met het feit dat er in de Grote van Dale wel sprake is van het woord zusterschip, daarin weliswaar zusterschap en broederschap voorkomen, maar 'broederschap' ten enenmale ontbreekt.

Frappant is ook het feit dat in de schoorsteen van deze EL TORO een sierlijke dolfijn is gestileerd. Dat is wel verklaarbaar omdat het schip vaart voor Delphis N.V. Antwerpen en 'delphis' het oude Griekse woord is voor dolfijn. Dieren die snelheid, behendigheid en intelligentie symboliseren, waarmee deze containervervoerder zich profileert. Delphis is overigens eigenaar van Team Lines, waarvan het hoofdkantoor op haar beurt weer gevestigd is in Hamburg. Kernactiviteit van de Team Lines – Delphis Group is het vervoer over zee tussen de havens van Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam en Antwerpen en een dertigtal Baltische en andere Noordzeehavens. Zo heeft men ook kantoren in Zweden, Finland en Noorwegen en sinds 2009 in Oslo zelfs een eigen shortsea terminal. In de top 100 van containercapaciteit staat het bedrijf op plaats 66.

EL TORO, goed voor 1114 TEU (de standaardmaat van 20 voets containers) is 148 meter lang en 23 meter breed. De West-Europese Duits-Belgische verbintenis ten spijt vaart de Spaanse stier onder een Oosterse vlag, namelijk die van Hong Kong. Wellicht verklaarbaar omdat het schip in 2006 werd opgeleverd door de Chinese werf Taizhou Kouan Shipbuilding, die ligt aan de Yangtze rivier, ruim 200 km stroomopwaarts boven Shanghai. Beduidend verder dan de vaarweg naar de Beatrixhaven waar werd afgemeerd bij RST

(Rotterdam Shortsea Terminal) met een lading containers vanuit Kollafjordur op de Deense Färøer Eilanden. Door Cees de Keijzer en fotograaf Anton de Krieger van www.worldshipsocietyrotterdam.nl



EL TORO 9330264, containerschip, 9.912 BRT, aanvankelijk in aanbouw bij Kouan Shipbuilding Industry Co., Taizhou (KA401) voor Universal Marine B.V. (C. Vermeulen, Geldermalsen), in aanbouw Seatrade Groningen B.V., vlag Nederland, 24-12-2004 kiel gelegd, 28-6-2006 te water gelaten, 17-7-2006 als MAYA 2 onder de vlag van Panama gebracht, 7-2006 geplande oplevering, 2006 verkocht aan El Toro Shipping Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Neptune Shipmanagement, 23-10-2006 (GL) opgeleverd, 4-12-2006 (GL) naam gewijzigd in EL TORO, 7-1-2007 (e) in dienst, 9.957 BRT, 5.020 NRT, 13.633 DWT, 1080 TEU, 9.730 kW, M.A.N. 7L58/64 NE-05, 19.6 kn. 15-4-2008 (e) verkocht aan Team Lines G.m.b.H. & Co. K.G., Liberia, in beheer bij Anglo-Eastern (Germany) G.m.b.H., Bremen. 21-10-2011 (e) verkocht aan China King Shipping Ltd., Hong Kong, in beheer bij Delphis N.V., Antwerpen en Anglo-Eastern (Germany) G.m.b.H., Bremen.



HOPE BAY 9135169, 16-11-1995 kiel gelegd, 6-2-1996 te water gelaten, 29-3-1996 opgeleverd door Kitanihon Zosen K.K., Hachinohe (288) als HOPE BAY aan Hope Maritime S.A., Panama, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., 8.896 BRT, 4.365 NRT, 9.638 DWT, 186 TEU, 14.758 m³, 13.089 EPK, 9.628 kW, Mitsubishi 7UEC50LSII, 20 kn. 1998 verkocht aan Reederei "Triton" Schiffahrts G.m.b.H & Co. K.G., Willemstad-N.A., roepsein PJQK, in de pool bij Seatrade Groningen B.V. 6-8-2007 (e) verkocht aan Hope Bay G.m.b.H. & Co., Willemstad-N.A., in beheer bij Triton Schiffahrts G.m.b.H.

13-8-2008: Op de Noordzee hebben twee schepen averij opgelopen. Bij een reddingspoging aan de monding van de Elbe (in het noorden van Duitsland) botsten de zeesleepboot OCEANIC en het koelschip HOPE BAY, dat al voor anker was gegaan, tegen elkaar, deelde de averijdienst in de havenstad Cuxhaven mee. Uit de sleepboot is een nog onbekende hoeveelheid olie gelekt. Vliegtuigen werden ingezet om de olievervuiling in het oog te houden, maar tot dusver zou er geen gevaar zijn voor de kusten. Het vrachtschip uit de Nederlandse Antillen was uit voorzorg voor anker gegaan. Het sloeg boven de waterlijn lek door de aanvaring. Het vrachtschip werd naar Cuxhaven gesleept.

30-4/1-5-2012, 25-5-2012 gepubliceerd. 30-4-2012 tijdens een dokbeurt bij Flat House Quay te Portsmouth ontdekte men cocaïne aan boord met een straatwaarde van £ 3,3 M., de HOPE BAY kwam uit Colombia waar de 33 kg. drugs waren verstopt tussen containers en de lading fruit. 1-5-2012 gearriveerd te Vlissingen, daarna ontdekte de douane 32 kg. drugs met een straatwaarde van £ 3,2 M., er zijn geen arrestaties verricht, wel werd het ingestelde onderzoek voortgezet. (Foto: L. Bot, 8-2-2008).



EASTERN BAY 9143752 en de SOUTHERN BAY 9152181, zusterschepen van de HOPE BAY.
 EASTERN BAY 9143752, te water gelaten als FROST EXPRESS, 1997 opgeleverd door Kitanihon Shipbuilding Co. Ltd. (306) als EASTERN EXPRESS aan East Stork Marina S.A., Panama, in beheer bij Saito Shipping Co. Ltd., Fukuoka, 8.917 BRT, 14.819 m3. 15-4-2002 (e) in beheer bij Univan Ship Management Ltd., Hong Kong. 1-9-2004 (e) verkocht aan Eastern Express B.V., Panama, in beheer bij Univan Ship Management Ltd., Hong Kong voor Vroon B.V. 19-7-2005 te Antwerpen in beheer (pool) bij Seatrade Groningen B.V. en herdoopt EASTERN BAY. 2-2006 verkocht aan Eastern Bay Schifffahrtsgesellschaft m.b.H. & Co. K.G., Liberia, in beheer bij Triton Schifffahrts G.m.b.H., Leer, in de pool bij Seatrade Groningen B.V. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 5-10-2006).

SOUTHERN BAY 9152181, 1997 opgeleverd door Kitanihon Zosen K.K., Hachinohe (310) als SOUTHERN EXPRESS aan Boon Shipping S.A., Panama, 8.879 BRT, 15.988 m3, in beheer bij Fleet Management Ltd. voor Vroon B.V., Breskens. 26-8-2003 (e) verkocht aan T.A.C.K. Shipping S.A., Panama, in beheer bij Fleet Management Ltd. voor Vroon B.V., Breskens. 12-2005 herdoopt SOUTHERN BAY, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., 22-12-2005 gearriveerd te IJmuiden met bestemming Beverwijk. 3-2006 verkocht aan Southern Bay Schifffahrtsgesellschaft m.b.H. & Co. K.G., Liberia, in beheer bij Triton Schifffahrts G.m.b.H., Leer, in de pool bij Seatrade Groningen B.V. (Foto:L. Bot, 21-9-2006).



Dick Gorter



**Nederlandse
koopvaardij schepen**
in beeld



Seatrade

Nederlandse koopvaardij schepen in beeld, volume 13, Seatrade
 Author: Dick Gorter
 De Alk Publishers
 ISBN 978 90 6013 331 6
 € 24,90

PRINCE OF STREAMS 9073268
 ex WILMINGTON
 nu PRINCE OF STREAM
 Foto: L. Bot, 6-4-2006.



Dode bij aanvaring op Westerschelde



VLISSINGEN - Een opvarende van het vrachtschip PLANET V is overleden na een aanvaring op de Westerschelde. De botsing ontstond rond 18:00 uur toen het vrachtschip een 'black-out' kreeg. Hierdoor viel alle apparatuur van het vrachtschip uit. De PLANET V botste vervolgens op de sleepboot MTS VANTAGE, die een ander schip hielp. Door de klap brak de ankerketting van het vrachtschip en raakte iemand op het voorschip.

De reddingsbrigade van Breskens werd gealarmeerd, maar de hulp kwam te laat. De waterpolitie is een onderzoek gestart. De sleepboot is voor controle naar de haven van Vlissingen gevaren. Het vrachtschip, dat onder de vlag van Antigua en Barbuda vaart, is door Multraship uit Terneuzen naar Vlissingen gebracht. (Bron: omroepzeeland.nl, 27-05-2012, foto PLANET V, imonummer 9087532: R. Zegwaard, 28-4-2010).



MTS VANTAGE 9585261, Damen Shoalbuster 2709, 18-2-2011 casco gearriveerd op de Nieuwe Waterweg achter de sleepboot WOJTEK 5184980, 19-2-2011 gearriveerd te Hardinxveld-Giessendam, 17-6-2011 te water gelaten bij Damen Shipyards B.V. onder bouwnummer Damen Hardinxveld 571627, 28-9-2011 gedoopt MTS VANTAGE, 3-10-2011 (e) opgeleverd aan MTS Group Ltd., Terneuzen, roepsein PCNE, 221 BRT, 66 NRT, 3.040 EPK, 2.238 kW, Caterpillar, 11 kn. (Foto: L. v.d. Meijden, 29-9-2011).



AIDAMAR 9490052, 20-10-2008 kiel gelegd, 1-4-2012 uitgedokt bij Meyer Werft G.m.b.H., Papenburg onder bouwnummer S.690, 13/14-4-2012 van de werf naar Emden, 3-5-2012 opgeleverd aan Costa Crociere S.p.A., Genova-Italië, in beheer bij Aida Cruises German Branch of Costa Crociere S.p.A., Rostock en Costa Crociere S.p.A., 12-5-2012 tijdens de Hafengeburtstag te Hamburg gedoopt AIDamar door de 19-jarige Hamburgerin Sissi Kuhlmann, 71.304 BRT, 7.757 DWT, 4 x 9.000 kW, M.a.K. 9M43C, dieselelektrisch, 21,8 kn., 31-5-2012 ETA te Amsterdam. (Foto: H. de Winde, 12-5-2012).

Als laatste van de serie van 7 stuks zal de AIDASTELLA gebouwd worden en volgens planning 26 maart 2013 voor het eerst Amsterdam bezoeken.

Zaterdagavond 12 mei 2012 is de AIDamar spectaculair gedoopt in Hamburg. Meer dan 100.000 toeschouwers waren live bij de doopceremonie aanwezig. Zoals gepland waren drie zusterschepen van de AIDamar aanwezig om tijdens de 828e Hamburger Hafengeburtstage de doop op te luisteren. De AIDAluna, AIDAblu en de AIDAsol vormden een prachtige sterformatie. De doopmoeder, de 19-jarige Sissi uit Hamburg, doopte het schip met de woorden: "Aida kust Hamburg en dit mooie schip zal de wereld gaan kussen. Net als haar zusterschepen, die met hun glimlach mensen betoveren. Ik doop je met de naam AIDamar". Een evenzo betoverend vuurwerk barstte vervolgens los.



De eerste tocht gaat naar Noordeuropa. De AIDamar bezoekt tijdens de 14-daagse cruise Le Havre, Dover, Zeebrugge, Invergordon, Bergen, Eidfjord, Stavanger, Oslo en terug naar Hamburg. (Bron: cruisereiziger.nl, Miriam, foto: schiffe-und-kreuzfahrten.de).

M.s. „Gorredijk” gedoopt

Nieuwe aanwinst voor de H.A.L. werd in het dok gebouwd

Mevrouw J. Knop-Groote Woortmann, echigenote van Ir G. Knop, Adjunct Directeur en Chef van de Afdeling Technische Dienst van de Holland-Amerika Lijn, heeft op dinsdag 11 december het ms „Gorredijk”, voor de H.A.L. in aanbouw bij de Dok & Werf Maatschappij Wilton-Fijenoord N.V. te Schiedam, gedoopt. De doop vormde een afzonderlijke plechtigheid aangezien het schip in het dok werd gebouwd en derhalve de traditionele tewerlatring achterwege gebleven is.

De hoofdafmetingen van de „Gorredijk” draagvermogen (10.200 ton) zijn: lengte over alles 162,95 meter, breedte 20,53 meter en grootste holte 12,35 meter. De gemiddelde diepgang bedraagt 8,19 meter; de dienstnelheid is 17 knopen.

Het schip is van het „open shellerdeck” type en heeft 6 laadruimen, waarvan 5 vóór de machinekamer en 1 achter. De laadruimen vóór de machinekamer hebben 2 tussendecken, terwijl het achter de machinekamer gelegen ruim één tussendeck heeft. Voor het vervoer van eetbare olie en vloeibare lading zijn in ruim 11 4 dieptanks (inhoud 665 m³) ingericht. Deze tanks zijn inwendig bekleed met roestvrij staal, zgn. cladsteel, en zij zijn aan de buitenzijde voorzien van verwarmingspiralen. Op het hoofddeck zijn 3 ruimten ingericht voor het vervoer van speciale lading. In ruim V zijn de ruimten 1, de tussendecken aan beide zijden van de luikhoofden ingericht voor het vervoer van vrieslading (minimumtemperatuur -5° F.).

Deze koelruimen worden door middel van luchtkoelers op de gewenste temperatuur gebracht en

kunnen ieder afzonderlijk op verschillende temperaturen gehouden worden. De deuren van de vriesruimen zijn voorzien van speciale drempels om het injeren met vorktrucks mogelijk te maken. De luikhoofden op het bovendek zijn voorzien van stalen patentluiken van het z.g. „Single Pull”-type. De luikhoofden op de tussendecken zijn voorzien van stalen patentluiken, die hydraulisch geopend en gesloten kunnen worden. De bediening geschiedt vanaf de hierendehuizen.

Deze luiken zijn eveneens in verband met het gebruik van vorktrucks in de ruimten en de tussendecken glad met het dek (flush) uitgevoerd. De laadruimen worden mechanisch geventileerd en zijn aangesloten op een luchtdrooginstallatie. Voor controle van de vochtigheid in de laadruimen is in de kaartenkamer een zelfregistrerende dauwpuntmeetinstallatie aangebracht. De laadruimen, de magazijnen en de werkplaatsen zijn aangesloten op een CO₂ rookmeld- en brandblusinstallatie.

Er zijn 5 ongestaagde masten, waaraan 18 stuks 5-tons laadbomen opgesteld zijn. Bovendien is hij ruim III en ruim IV een speciale 10 tons kraanlaadbom opgesteld (zgn. „mo-siewi g gear”). Alle laadbomen zijn voorzien van elektrische hangerlieren. Aan de mast tussen ruim III en IV zijn twee zware laadbomen aangebracht, die elk een capaciteit van 75 ton hebben en die zodanig kunnen worden opgesteld, dat zij tezamen een last van 120 ton aan en van boord kunnen zetten. De laadbomen worden bediend door 24 elektrische lieren.

Een motorreddingboot en een met hand-mechanische voortstuwing, elk voor 60 personen, zijn respectievelijk aan bakboord- en aan stuurboordzijde op het sloepende opgesteld. Deze boten zijn vervaardigd in sandwichconstructie uit met glasvezel versterkte polyester.

De elektrisch-hydraulische stuurmachine wordt van de brug af bediend door middel van een Sperry hoofd/automatische- en hulpbesturing. Het handsturen geschiedt uitsluitend door middel van een zgn. „tiller pilot”.

Behalve met de gebruikelijke nautische instrumenten is het schip uitgerust met een Raytheon radar installatie met extra „true motion Kelvin-Hughes indicator”, een echolood, een log- en een richtingzoeker-installatie, aansluiting voor een Decca navigator, Loraninstallatie en een 28-kanaals Philips V.H.F. telefoon-installatie.

Het radiostation beschikt, behalve over de wettelijk voorgescreven telegrafie-installatie, bovendien nog over een 250 Watt midden- en hoogfrequentie telefontelefoon. Hierdoor is de „Gorredijk” over grote afstand telefonisch bereikbaar.

Voor het radiografisch ontvangen van weerkaarten en golfhoogtekaarten is een speciale installatie aan boord, waardoor het mogelijk is praktisch op elk uur van de dag „up to date” weerkaarten en golfhoogtekaarten te ontvangen.

De verblijven voor officieren en bemanning, welke in het tussenruim V en VI opgebouwde dekhuys zijn gelegen, zijn volgens moderne opvattingen ingericht.

Praktisch alle officieren en onder-officieren beschikken over

ben getemperd, toch niets aan hebben kunnen veranderen. Zodra het evenwicht tussen vraag en aanbod echter is hersteld, — en op dat evenwicht rekenen wij voor de toekomst — dan zal de Nederlandse koopvaardij alsnog de vruchten kunnen plukken van de uitbreiding en modernisering van haar vloot, mits zij haar bedrijf op basis van vrije concurrentie zal kunnen uitoefenen.

Het hemd is nader....

In het voorgaande ben ik er van uitgegaan, dat de bestaande surplusstoppinge geheel en al te wijten is aan een overschatting van de groei van het wereldzeevervoer.

Dit is echter niet helemaal het geval, omdat er landen zijn, die — los van commerciële overwegingen — coûte que coûte hun vloot sterk willen uitbreiden respectievelijk in de kortst mogelijke tijd 'n eigen vloot willen creëren. Met andere woorden: de oorzaak van het huidige teveel aan schepen is niet uitsluitend van con-

de huidige dag hiervan nog steeds moeten hebben, deze ontwikkeling — mits met vrijheid van vaart en gelijkheid van kansen voor iedereen — zonder morren moeten accepteren.

Wij kunnen vanzelfsprekend niet juichen, want het maakt de spoeling dunner en de strijd om het bestaan in ieder geval niet gemakkelijker. Doch wij menen er op te mogen vertrouwen, dat het wereldzeevervoer door toenemende industrialisatie en door groeiende consumptieve behoeften — vooral in de nog tot ontwikkeling te brengen gebieden met haar grote bevolkingen — op grote schaal zal toenemen. Is dit vertrouwen gerechtvaardigd dan behoeft het creëren van een vloot door nieuwe landen resp. het uitbreiden van de vloot door landen, die op scheepvaartgebied nu eenmaal een toetje hoger willen gaan zingen, voor de traditioneel maritieme landen, waaronder Nederland, geen desastreuze gevolgen te hebben. Immers, er moet al heel wat gebeuren op het ge-



een één-persoonshut, de overige bemanningsleden zijn in twee-persoonshutten ondergebracht. De staf-officieren hebben een eigen bad- of douchekamer, terwijl de overige officieren per twee aangrenzende hutten een gemeenschappelijke douchekamer hebben.

In alle hutten is het mogelijk een radiotoestel aan te sluiten op het centraal radio-antenne-systeem. Zowel de hutten als de eetzaal, kaartenkamer, radiostation en de kantoren zijn „air-conditioned”. In de eetzaal voor de officieren is een televisie-moeder-toestel en in de eetzaal voor de overige bemanning een monitor met afzonderlijke luidsprekers geplaatst. In deze ruimten zijn ook speciale radioontvangers opgesteld voor ontspanning op zee.

De „Gorredijk” beschikt over een 8-cilinder opgeladen, enkelwerkende, tweetakt Wilton-Fije-

noord M.A.N.-dieselmotor, type KZ 78/135 c, met een vermogen van 10400 A.P.K. bij 119 omwentelingen per minuut.

Deze motor is geschikt voor zware olie. Drie dieseldreven gelijkstroomdynamo's elk met een capaciteit van 250 Kw en 220 Volt, zorgen voor verlichting en stroom voor het aandrijven van dek- en machinekamerwerktuigen.

Een freon-vriesinstallatie dient voor het koelen van lading en proviand. In de nooddynamokamer is een 4-takt dieselmotor met een 15Kw - 220 Volt gelijkstroomdynamo opgesteld.



m.s. GORREDYK 5133864 1973-1974 vrachtschip PEJR
Bouwjaar 1962, N.V. Dok- en Werf Mij. "Wilton-Fijenoord", Schiedam (777)
7.298 BRT 3.804 NRT 10.100 DWT 162,90 (148,60) x 20,63 x 12,50 x 8,209 meter.
6 ruimten, G 18.496 m³, koelruim 1.255 m³, laadbomen: 2 van 75 ton, 2 van 10 ton en 18 van 5 ton SWL, 1.268 ton bunkers, 17 kn.
10.400 EPK, 7.758 kW, 8 cyl, 2 tew, 780 x 1550, M.A.N., de werf.
8-12-1961 kiel gelegd, 27-9-1962 te water gelaten (uitgedokt), 21-12-1962 opgeleverd (LR) als GORREDYK aan Nederlandsch-Amerikaansche Scheepvaart Mij. B.V., Rotterdam, 17-1-1963 vertrokken van Rotterdam op de 1e reis.
15-1-1973 als GORREDYK overgedragen aan Scheepvaart Mij. "Trans-Oceaan" B.V., Rotterdam.
29-3-1974 verkocht aan Universal Cargo Carriers Inc., Piraeus-Griekenland, in beheer bij Hellenic Lines Ltd., Piraeus, herdoopt HELLENIC GRACE.
6-10-1983 tijdens een reis van Mobile (15-9-1983 daar vertrokken) naar Kuwait in aanvaring gekomen.
11-11-1983 Suez gepasseerd, 23-11-1983 te Jeddah, 23-11-1983 te Jeddah aan de ketting gelegd i.v.m. financiële problemen van de eigenaar (Hellenic Lines Ltd.).
26-3-1984 vertrokken van Jeddah naar Suez, 29-3-1984 te Suez, 16-4-1984 bij Suez aan de grond gelopen, schip door de bemanning verlaten, op last de Suez Canal Authority vlot gebracht, 1-10-1984 verkocht aan Tartour Marine Works, Suez, 24-12-1984 vertrokken van Suez naar Djibouti, verkocht voor sloop, 21-1-1985 gearriveerd te Gadani Beach om gesloopt te worden.

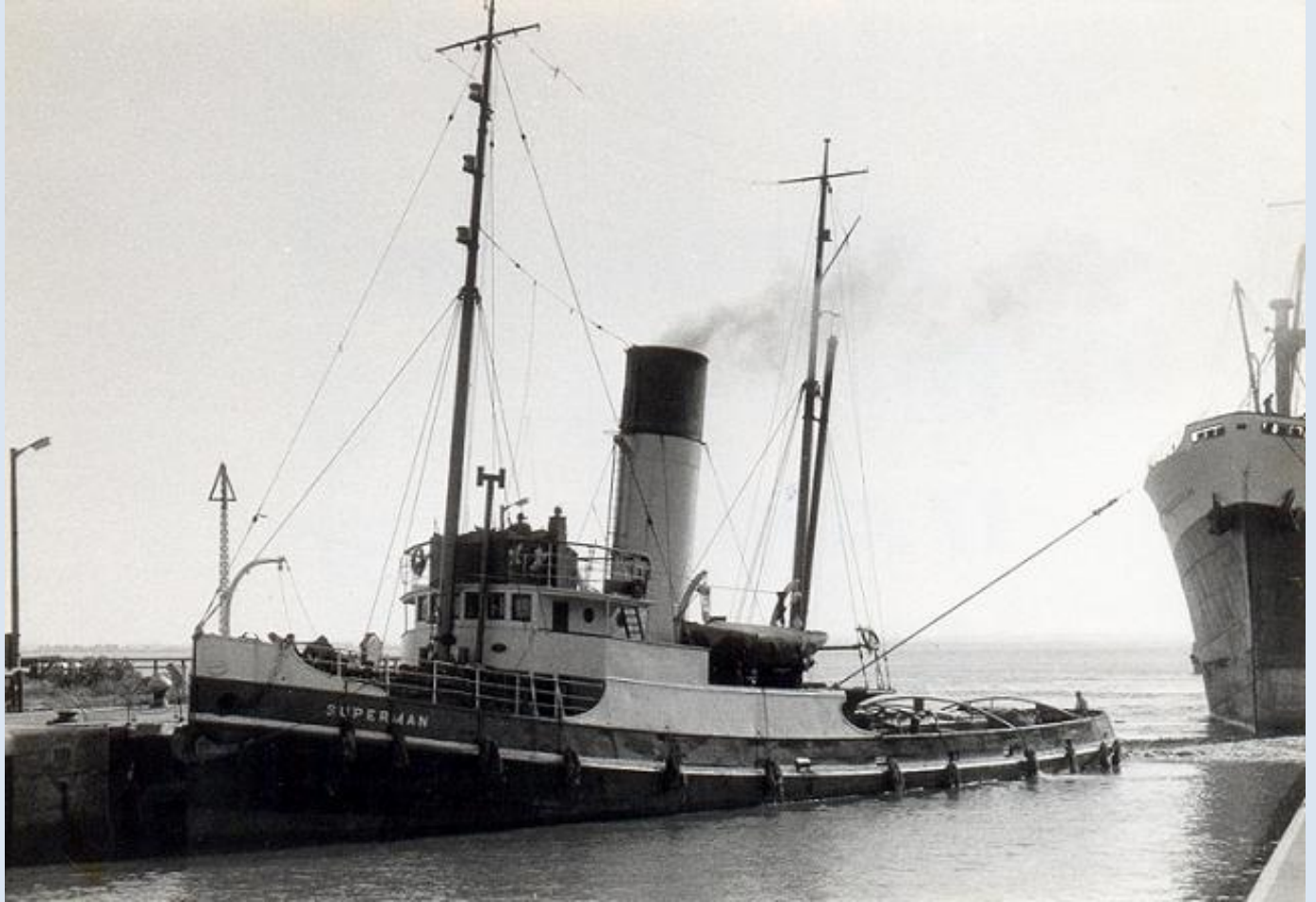
m.s. MOERDYK 6502763 1973-1973 vrachtschip PGO
Gebouwd 1965, N.V. Rotterdamsche Droogdok Mij., Rotterdam (315)
10.946 BRT 7.284 NRT 12.701 DWT 166,38 (152,41) x 21,06 x 13,03 x 9,164 meter.
6 ruimten, G 16.898 m³, B 13.730 m³, koelruimte 3.674 kW, laadbomen: 1 van 60 ton, 2 van 10 ton en 18 van 5 ton SWL, 18 kn.
14.000 EPK, 10.444 kW, 6 cyl, 4 tew, 850 x 1700, N.V. Kon. Machinefabriek Gebr. Stork & Co., Hengelo.
6-2-1964 kiel gelegd, 1-12-1964 te water gelaten als MOERDYK, 6-5-1965 opgeleverd (LR) aan Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Mij. N.V., Rotterdam, 24-5-1965 vertrokken op de 1e reis.
15-1-1973 overgedragen aan Scheepvaart Maatschappij "Trans-Oceaan" B.V., Rotterdam.
26-4-1973 verkocht aan Empresa Insulana de Navigacao S.a.r.l., Lissabon-Portugal, in beheer bij Companhia Portuguesa de Transportes Maritimos S.a.r.l., Lissabon, herdoopt H. CAPELO.
1974 eigenaar: C.T.M.-Companhia Portuguesa de Transportes Maritimos S.a.r.l., Lissabon-Portugal.



5-1-1986 gearriveerd te Lissabon, 1986 verkocht aan Oporto Shipping Co. Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Uniship (Hellas) Shipping & Trading S.A., herdoopt AVEIRO, 3-3-1986 vertrokken van Lissabon naar Piraeus.

4-1986 verkocht voor sloop naar Nantong, V.R. China, 12-7-1986 voor anker bij Manilla, 7-8-1986 gearriveerd te Nantong om gesloopt te worden. (Foto's: NN/TVDZ).





SUPERMAN 163129, 3-1933 opgeleverd door Cochrane & Sons Ltd., Selby (1110) als SUPERMAN aan United Towing Co. Ltd., Hull-U.K., roepsein GWFJ, 359 BRT, 57 NRT, (36,65) x 8,29 x 4,57 x 4,378 meter, 1 ketel, v.o. 184,8 m², 14 atm., 1.200 IPK, T 3 cyl, T.E.M., 394, 660 & 1092 x 686, C.D. Holmes & Co. Ltd., Hull. 11-1939 in dienst bij The Admiralty. 12-1945 terug bij de eigenaar. 1964 verkocht voor sloop aan Lacmots Ltd., Queenborough, Kent, gesloopt in het 4^e kwartaal van 1964. (Foto: B. Todd, Hull).

groeten uit.....

HOLLAND-AMERICA LINE.

ROTTERDAM-NEW YORK } DIRECT
 ROTTERDAM-HALIFAX (CANADA) } SERVICE



T.S.S. ROTTERDAM. 24170 TONS REGISTER - 37190 TONS DISPLACEMENT.



d.m.s. ARTEMIS 5192987, 20-9-2000, opgelegd te Heraklion.

Gebouwd 1960, N.V. Scheepswerf & Machinefabriek "De Merwede" v/h van Vliet & Co., Hardinxveld (548)
6.228 BRT 2.727 NRT 732 DWT 120,02 (110,01) x 17,33 x 9,50 x 4,890 meter.

1.600 passagiers in de dagdienst, 100 passagiers in hutten, 21 kn.

15.600 EPK, 11.638 kW, 2 x 12 cyl, 2 tew, 570 x 800, M.A.N. K12Z57/80, Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, Augsburg.

6-1956 besteld, 30-5-1959 gedoopt KONINGIN WILHELMINA door H.M. Koningin Juliana en te water gelaten, 8-1-1960 en 11-1-1960 proefvaarten, 30-1-1960 opgeleverd aan N.V. Stoomvaart Maatschappij Zeeland, Hoek Van Holland, roepsein PFKU, 7-2-1960 in dienst op de route Hoek van Holland-Harwich.

11-6-1971 opening van de Europoort met aan boord o.a. H.M. Koningin Juliana.

28-6-1978 opgelegd in de Buitenhaven te Vlissingen als reserveboot.

1978 verkocht aan C. Ventouris & Sons, Piraeus-Griekenland, in beheer bij Ventouris Group Enterprises S.A., 10-12-1979 vertrokken uit Vlissingen achter de sleepboot TEMI IV, 18-12-1979 gearriveerd te Piraeus, daarna verbouwd, 1979 in dienst tussen Syros, Tinos en Mykonos, 1980 herdoopt CAPTAIN CONSTANTINOS.

1981 herdoopt PANAGIA TINOU.

1994 overgedragen aan Ventouris Sea Lines, Piraeus-Griekenland, herdoopt ARTEMIS, ingezet voor dagtochten.

10-1995 door Ventouris Sea Lines opgelegd.

1996 gerechtelijk verkocht aan Minoan Cruises S.A., Piraeus-Griekenland, ingezet tussen Heraklion, Rethymnon, en Agios Nikolaos en Santorini op Kreta.

1998 thuishaven: Heraklion-Griekenland. 19--/2000 opgelegd te Heraklion, Kreta.

30-40-2001 verkocht aan Vickie Navigation (BVI) Ltd., San Lorenzo-Honduras, herdoopt TEMIS.

2001 verkocht voor sloop naar India, 14-5-2001 gearriveerd te Alang, India om te worden gesloopt.

m.s. AGIOS RAFAIL 5316557, 20-9-2000, opgelegd te Heraklion.

Gebouwd 1948, N.V. E.J. Smit & Zn.' Scheepswerven, Westerbroek (711)
489 BRT 235 NRT 670 DWT 56,50 (52,00) x 8,87 x 5,47 x 3,323 meter.

G 1.479 m³, B 1.430 m³, 52 ton bunkers, 10 kn.

500 EPK, 8 cyl, 4 tew, 270 x 500, N.V. Werkspoor, Amsterdam.

18-8-1948 te water gelaten als WESTER EEMS, 1-12-1948 proefvaart, 12-1948 opgeleverd aan Coenraad Bos, Schiedam.

6-1-1949 tijdens een reis van Delfzijl naar Antwerpen t.h.v. Texel een vastgelopen schroef gekregen, door de passerende BATAVIER (op weg van Rotterdam naar Delfzijl) naar Delfzijl gesleept, bij N.V. Scheepswerf

"Delfzijl" v/h Gebr. Sander geïnspecteerd, 11-1-1949 door de sleepboten GOLFBREKER en WOELWATER naar Emden gesleept voor reparatie bij Schiffswerft Cassens, 24-4-1949 weer in de vaart.
2-9-1952 overgedragen aan N.V. Scheepvaart- & Expeditiebedrijf C.Bos & Zn., Schiedam.
21-5-1959 verkocht aan M. Smits, Rotterdam, thuishaven: Groningen, in beheer bij N.V. Kamp's Scheepvaart & Handelmaatschappij, roepsein PDQW, herdoopt DITA SMITS.



24-5-1962 verkocht aan N.V. Trianda, Delfzijl, in beheer bij N.V. Scheepvaartbedrijf "Poseidon", herdoopt SEABREEZE.

1976 verkocht aan Straco Shipping Corp., Panama, p/a Mohamed Ismail, Lanarca, Cyprus, herdoopt ANIS III.

1981 verkocht aan Anwar Mahmoud Momneh, Beirut-Libanon, herdoopt ANWAR M.

1984 verkocht aan Samir Ykzam, Beirut-Libanon, herdoopt SAMIR I.

1985 verkocht aan Veniera Navigation Co. Ltd., San Lorenzo-Honduras, herdoopt OLGA M.

1989 officieel herdoopt MAYA.

1996 officieel herdoopt, maar in 1989 al gezien met deze naam te Rhodos: KAPETAN ANTONIS.

1997 herdoopt AGIOS FANOURIOS.

1997 verkocht aan Ippocambos Lines Shipping Co., Piraeus-Griekenland, herdoopt AGIOS RAFAIL.

9-1998 op Karpathos gelost, door de kapitein verlaten met de scheepskas en papieren, aan de ketting gelegd, 9-12-1988 gerechtelijk verkocht aan Lavirinthos Maritime Co., Heraklion-Griekenland.

9-2000 lag opgelegd te Heraklion, Kreta, met opgelopen schade en slagzij.

13-10-2003 laten zinken bij Dia Island. Mogelijk is het schip verkocht aan Griekse slopers en dat de sloop zou zijn begonnen op 13 oktober 2006. (Foto's Scheepsfotoruilbeurs).

STRAAT MALAKKA

m.s. ANRO ASIA 7631456 ro-ro vracht- containerschip 9VUU

28-9-1977 te water gelaten, 2-1978 opgeleverd door Kawasaki Heavy Industries Ltd., Kobe (1268) als ANRO ASIA aan Orchid (Holdings) Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Straits Steamship Co. Ltd., eigendom van Australia Straits Container Line en Nedlloyd Lijnen B.V. (50%), 13.402 BRT, 5771 NRT, 16.466 DWT, 182,02 (168,03) x 25,74 x 16,77 x 9,018 meter, 955 TEU, 240 en 1.855 ton bunkers, 16 kn. 18.990 EPK, 14.167 kW, 2 x 9 cyl, 4 tew, 520 x 550, verdraagd naar 1 schroef, M.A.N. 9L52/55A, Kawasaki Heavy Industries Ltd., Kobe. 3-1978 ingezet op de Australië-Zuid Oost Azië dienst van Nedlloyd Lijnen B.V. 16-12-1978 1^e aankomst aan de nieuwe containerpier te Jakarta.

1981 verlengd bij Jurong Shipyard Ltd. Singapore, 16.336 BRT, 7.845 NRT, 22.061 DWT, 212,94 (199,17) x 25,74 x 16,77 x 9,018 meter, 1242 TEU.

1994 26.151 BRT, 7.845 NRT, 22.061 DWT.

1988 in beheer bij Kapal Management (Pte.) Ltd., Singapore.

1997 verkocht voor sloop aan Namreen Enterprise, Chittagong, 12-4-1997 gearriveerd te Chittagong om gesloopt te worden.



Foto: AM/Scheepsfotoruilbeurs.

HUMBOLDT EXPRESS 8208270, 1984 opgeleverd door Samsung Shipbuilding & H.I. Co. Ltd., Koje (1025) als HUMBOLDT EXPRESS aan Hapag-Lloyd A.G., West Duitsland, 32.444 BRT, 2181 TEU. 1996 verkocht aan Westwind International Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Hapag-Lloyd A.G. 1999 verkocht aan Hapag-Lloyd (Westwind) Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Hapag-Lloyd A.G. 17-2-2012 (e) verkocht voor sloop, 21-2-2012 gearriveerd te Alang om gesloopt te worden. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 21-7-2006).





WATERPEIL 8433899, 1982 opgeleverd door Jachtwerf Bloemsma B.V., Makkum (49) als WATERPEIL aan Wagenborg Sleepdienst B.V., Delfzijl, 2-4-1982 roepsein PIMX afgegeven, 6-7-1981 geregistreerd, brandmerk 5246 Z GRON 1982, 53 BRT, 15 NRT, 19,48 x 5,58 x 1,090 x 0,800 meter, 544 EPK, 400 kW, 2 x Scania, 10,5 kn.



2012 in dienst bij Marine Project Rotterdam B.V., Rotterdam, 5-2012 te Delfzijl herdoopt MPR SOUNDER. Foto's: B.H.F. Spruit, 27-5-2012, Delfzijl. Foto onder, de WATERPEIL bij Kon. Niestern Sander B.V. te Delfzijl, 27-4-2012, Foto: B.H.F. Spruit.



MINERVA

Vaargebied: Scheveningen - Kiel

Max. gasten: nacht 0 / dag 120

3 mast gaffelschoener, bouwjaar 1935, lengte: 49 meter

De MINERVA is als zeilende driemaster met hulpmotor gebouwd in 1935 in Duitsland onder de naam Uwe Ursula. Zij heeft sindsdien vele vrachten vervoerd in de kustwateren van Noord-Europa. In de jaren 60 werd i.v.m. de concurrentie van grotere motorvrachtschepen een grotere hoofdmotor geplaatst en werden de masten van het schip gehaald. Begin jaren 80 echter werd het schip alsnog opgelegd en enkele jaren later heeft een liefhebber haar gevonden en in haar oude glorie hersteld. De masten werden teruggeplaatst en het schip werd omgebouwd tot zeilend partyschip. (Info: alacartecruises.nl, foto: H. de Winde).

