

SCHEEPSFOTO



ZEEBRIEF#46

17 juni 2012



KAPITAN KUROPTEV 9077599, 26-4-1994 kiel gelegd, 28-5-1998 opgeleverd door OAO Kvaerner Veborg Verf, Veborg (205) als KAPITAN KUROPTEV aan Shipline Six Ltd., Malta, in beheer bij Northern Shipping Co. (A/O "SEVERNOE MORSKOE PAROKHODSTVO"), roepsein 9HSO5, 4.998 BRT, 4.618 DWT 130 TEU, 3 ruimen, G 5.664 m³, B 5.539 m³, 4.568 EPK, 3.360 kW, B&W 6L35MC, Bryansk Engineering Works, Bryansk, 12,5 kn. 17-1-2010 in beheer bij NB Maritime Management Cyprus Ltd., Limassol. (Foto: IJ. Plokker, 22-5-12, aankomst te Dordrecht).



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



GANNET BULKER 9441300, bulkcarrier, gebouwd voor Anemi Maritime Services S.A., 29-4-2010 opgeleverd als GANNET BULKER aan Gannet Shipping LLC, Marshall Islands, in beheer bij Eagle Ship Management LLC, New York, roepsein V7TX5, 33.045 BRT, 57.809 DWT, lengte 189,99 meter. Foto's: IJ. Plokker, 27-5-2012, Dordrecht, tijdens een reis van Amsterdam naar Dordrecht om daar schroot te laden, geassisteerd door de SMIT JAPAN, EN AVANT 4 en EN AVANT 27 (BB achter), 29-5-2012 vertrokken van Dordrecht naar Nemrut Bay, 11-6-2012 ETA te Nemrut Bay.





PLANCIUS 7432044, 11-4-2012 tijdens een reis van Zuid-Argentinië naar Antarctica en Kaapverdië (5-5-2012 ETA te Kaapverdië) viel bij South-Georgia, een Brits eiland bij Antarctica, de machine uit, de hulpwerktuigen bleven draaien, aan boord bevonden zich 70 passagiers, ten anker gegaan bij een pier bij King Edward Point, 18-4-2012 passagiers te South-Georgia aan boord gegaan van de USHUAIA (6901907, Ushuaia Adventure Corp., Comoros, bouwjaar 1970, 2.923 BRT) en naar Montevideo, Uruguay gebracht, 23-4-2012 ETA te Montevideo, 21-4-2012 de sleepboot OTWAY (9384394, Ultragas Navieras LTDA., Chili, bouwjaar 2006, 428 BRT) gearriveerd bij de PLANCIUS voor de reis naar Montevideo, 9-5-2012 vaarklaar, 30-5-2012 foto: H. de Winde, 30-5-2012, passage Breskens onderweg naar Scheepswerf "Reimerswaal" B.V. te Hansweert voor de vervanging van diverse bodemplaten.



HAPPY DRAGON 9551961, 30-8-2010 casco gereed, 22-1-2011 einde proefvaart op zee, 16-5-2011 opgeleverd door Zhejiang Ouhua Shipbuilding Co. Ltd., Zhoushan (574) aan C.V. Scheepvaartonderneming "Happy Dragon", Amsterdam, in beheer bij BigLift Shipping B.V., Amsterdam, roepsin PBXI, 24-5-2011 vertrokken van de werf, 3-6-2011 vertrokken van Tianjin naar Durban. 14.784 BRT, 18.103 DWT, 11.415 EPK, 17 kn. 1-6-2012 vanaf Hartlepool gearriveerd aan de Waalhaven Noordzijde R.H.B., 2-6-2012 vertrokken naar St. Petersburg met aan boord de door I.H.C. gebouwde zuiger KONSTANTIN, 7-6-2012 ETA te St. Petersburg. (Foto: J. v.d. Klooster, t.h.v. Hoek van Holland).



SPRING BEAR 8220383, 20-3-1984 opgeleverd door Hyundai H.I. Co. Ltd., Ulsan (271) als SPRING DREAM aan Spanocean Line Ltd., Hong Kong, in beheer bij Salén U.K. Ship Management Ltd., 12.739 BRT, 214 TEU, 13.148 m³. 26-6-1985 verkocht aan Zeederij Zuid-Holland B.V., Rotterdam, in beheer bij Dammers & van der Heide's Shipping & Trading Co. B.V., Rotterdam, herdoopt SPRING BEAR. 1993 ingebracht bij Spring Bear Shipping Co. N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Dammers & van der Heide's Shipping & Trading Co. B.V., Rotterdam. 1997 vlag: Nederland. 1998 verkocht aan Consensus Bear KS, Nassau-Bahamas, in beheer bij Det Nordenfjeldske D/S, Trondheim, Noorwegen. 5-2005 verkocht aan Seatrade Groningen B.V., 19-7-2005 te Rotterdam overgedragen, ingebracht bij Spring Bear Shipping Co. S.A. en onder de vlag van Panama gebracht. 10-2007 vlag: Liberia, roepsein A8OC5. 5-2012 verkocht voor de sloop te Alang, India, 30-5-2012 ETA te Fujairah vanaf Port Said, 5-2012 gearriveerd te Alang Bay. (Foto: TVDZ, 8-7-2006).

SPRING DELI 8220424, 31-8-1983 te water gelaten, 15-2-1984 opgeleverd door Korea Shipbuilding & Engineering Corporation, Busan (1022) als SPRING DELIGHT aan Strider 6 Ltd., U.K., 12.783 BRT, 4.245 NRT, 9.891 DWT, 290 TEU, 11.680 EPK, 8.532 kW, B&W, 18 kn. 1984 verkocht aan W&G Industrial Leasing Ltd., Hong Kong, in beheer bij Common Brothers (Management) Ltd. 1988 verkocht aan Corcoran Ltd., Hong Kong, in beheer bij Atlantic Marine Ltd. 1992 verkocht aan Partenreederei M.S. "Spring Delight", Flensburg, thuishaven: Hong Kong, in beheer bij Ernst Jacob. 2003 in beheer bij Seatrade Groningen B.V., thuishaven: Monrovia-Liberia. 4-8-2003 verkocht aan Shipping Co. "Spring Deli" B.V., Groningen, thuishaven: Willemstad-N.A., in beheer bij Seatrade Groningen B.V., roepsein PJFF, 2003 herdoopt SPRING DELI. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 26-5-2012 ETA te Malta, 5-2012 verkocht voor de sloop te Aliğa, Turkije, 3-6-2012 ETA te Aliğa. (Foto: F. van Rijsbergen, 10-2-2006).





FEROX 7312402, 11-5-1974 opgeleverd Enrique Lorenzo y Cia., Vigo (381) als GRAN CANARIA aan Cia. Canaria de Remoques S.A., Vigo-Spanje, roepsein EGEP, 212 BRT, 64 NRT, 133 DWT, 32,21 (28,96) x 8,62 x 4,47 x 3,804 meter, 2.812 EPK, 6 cyl, 4 tew, 360 x 450, M.W.M. TBD501-6, Fabrica de San Carlos S.A., San Fernando, 12,7 kn. 1996 verkocht aan Remolcadores y Barcazas de Tenerife S.A., Las Palmas de Gran Canaria-Spanje. 2001 verkocht aan Remolcadores Nosa Terra S.A. (Remolcanosa), Las Palmas de Gran Canaria-Spanje. 4-2011 (e) verkocht aan H. Visser, Harlingen, vlag: Vanuatu, roepsein YJRH9, 4-2011 (e) herdoopt FEROX, 224 BRT, 133 DWT, 2011 gearriveerd te Harlingen achter een sleepboot wegens machineschade (lekkende cilinder). Foto R.P. van de Wetering, 26-5-2012, Nieuwe Waterweg t.h.v. Maassluis met bestemming Merwehaven.



FAIRMOUNT EXPEDITION 9358943, 11-7-2006 kiel gelegd door Mr. N. Nakamura (Managing Director/General Manager, Fukada Salvage & Marine Works Co. Ltd.) bij Niigata Shipbuilding & Repair Inc., 10-2-2007 te water gelaten, 21-5-2007 gedoopt FAIRMOUNT EXPEDITION door mevr. Giuliana de Heer (echtgenote van Albert de Heer, directeur van Fairmount), 8-6-2007 opgeleverd aan MPC Scheepfonds Fairmount Expedition B.V., Panama, in beheer bij Fairmount Marine B.V., Rotterdam voor Hanzevast Shipping B.V., Groningen, 3.429 BRT, 16.400 EPK, 4 x Wärtsilä Vasa 6R32, trekkracht 196 ton, 16,5 kn., de eerste reis ging met de hopperzuiger WD FAIRWAY van China naar Thailand. 29-8-2008 beslag door de rechtbank te Rotterdam opgeheven. 9-2008 verkocht aan Fairmount Expedition B.V., Rotterdam, roepsein PBNB, in beheer bij Fairmount Marine B.V., Rotterdam. (Foto: R.P. van de Wetering, 2-6-2012, t.h.v. Maassluis met bestemming Falmouth).



PAES 3 03260108, 1955 opgeleverd als N.S.I. 11 door van de Beldt, Westgrafdijk (376), 22-11-1955 ingeschreven op naam van N.V. Roosendaal's Aannemingsmaatschappij, Enkhuizen, 2,87 ton, 110 EPK, 4 cyl, Mercedes #14029. 19-- 165 EPK, 6 cyl, D.A.F #F86153. 28-2-1990 als N.S.I. 11 verkocht aan Nederlandse Steenslag Industrie B.V., Wessem. 1991 verkocht aan Van Hasselt Bagger Mij. B.V., Ohe en Laak, herdoopt V.H.89. 1-8-1998 verkocht aan H.W. Paes B.V., Wessem, herdoopt PAES 3. 1-1-2009 Paes Groep opgeheven, de activiteiten zijn overgenomen door Sagrex B.V. en Cementbouw Zand & Grind B.V. Foto: L. Schuitemaker, 4-4-2012, Rietbaan, Hendrik-Ido-Ambacht.

‘Dorpswethouder kan gezonde scheepswerf kapot maken’

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Grave mocht niet beslissen over de uitbreiding van Scheepswerf Grave. Dat blijkt uit het vonnis van de bestuursrechter van de rechtbank in 's-Hertogenbosch.



College B&W Grave mocht niet beslissen over uitbreiding

Door Erik van Huizen

Volgens de rechtbank, die vorige week uitspraak deed, verklaarde het college een bezwaarschrift van de scheepswerf ten onrechte niet-ontvankelijk en had het college het eerder afgewezen verzoek om uitbreiding van de scheepswerf moeten doorsturen naar de gemeenteraad.

In september 2010 diende de scheepswerf een verzoek in om het bestemmingsplan te wijzigen om de locatie aan de Maaskade in Grave uit te breiden voor de bouw van 135-meterschepen. Het college besloot in december 2010 geen

medewerking te verlenen. In december 2011 verklaarde het college het bezwaar van de scheepswerf niet-ontvankelijk. Daartegen stelde de scheepswerf beroep in bij de bestuursrechter.

De uitspraak van de rechtbank lijkt mosterd na de maaltijd, maar de rechtbank stelde dat de scheepswerf, ondanks haar faillissement, nog belang had bij een uitspraak op het beroep vanwege een mogelijke doorstart.



Juridisch besluit

De rechtbank ziet de collegebeslissing van december 2010, in tegenstelling tot het college van B&W, wel als een juridisch besluit. 'Dat betekent dat het bezwaar hiertegen ten onrechte niet-ontvankelijk is verklaard. Het beroep van de scheepswerf is daarom gegrond. Door zelf afwijzend op het verzoek van de scheepswerf te beslissen, is het college van B&W buiten zijn bevoegdheid getreden. Het is immers aan de gemeenteraad te oordelen over verzoeken tot wijzigingen in het bestemmingsplan. De rechtbank herroept het collegebesluit van december 2010 en draagt het college op het verzoek om mogelijke planologische uitbreiding van de scheepswerf door te sturen naar de gemeenteraad.'



Geen doorstart

Scheepswerf Grave maakt echter geen doorstart. De bouw van twee 135-meterschepen onder een nieuwe BV is volgens directeur Robert van Kessel niet meer mogelijk omdat er al teveel financiële- en reputatieschade is aangericht. Hiermee valt definitief het doek voor de scheepswerf.

De bitterheid bij Van Kessel is groot. 'Een dorpswethouder is blijkbaar in staat een gezond bedrijf onnodig en onterecht kapot te maken. Hij hecht blijkbaar geen enkel belang aan de 60 gezinnen die de dupe zijn van deze bizarre gemeentelijke dwaling.' Van Kessel typeert de afgelopen maanden als 'de meest turbulente

periode uit zijn werkzame leven'. Vanaf 2007 ben ik bezig geweest onze milieuvergunning uit 1995 aan te passen voor een verruiming van de maximale lengte voor onze schepen van 110 naar 135 meter. De provincie keurde in 2009 en 2010 onze aanvragen goed. Beide keren wees de gemeente onze aanvragen af. 'Overleg tussen provincie, gemeente en werf mocht niet baten. Mijn laatste redmiddel was mijn emotionele betoog tijdens een gemeenteraadsvergadering. Er was geen enkel steekhoudend argument om ons de vergunning te weigeren. Op dat moment zag de gemeenteraad blijkbaar de noodzaak en stemde met grote meerderheid in met aanpassing van het bestemmingsplan. Probleem opgelost, dacht ik.'

Raadsel

De wethouder besloot echter 7 februari de motie van de raad niet uit te voeren. 'Daarmee was er geen zicht meer op legalisatie en gedogen was niet meer mogelijk. Saillant detail is dat de 110-meterbegrenzing niet in het bestemmingsplan stond en daar ook niet thuishoort. De wethouder had dus zijn eigen argument gecreëerd om de vergunning te weigeren. Waarom blijft een groot raadsel.

'Vanwege gebrek aan andere opdrachten, moest ik 5 april ontslag voor het personeel aanvragen. Dit leidde uiteindelijk tot het faillissement. De bewindvoerder heeft nog grote druk uitgeoefend op de gemeente om alsnog de bouw van 135-meterschepen toe te staan. Op 8 mei is 's middags werd echter faillissement verleend, de gemeenteraad verleende 's avonds alsnog toestemming. Helaas te laat.'

Desastreus

Toen duidelijk werd dat de werf als geheel niet verder kon, bekeek Van Kessel nog een mogelijke her- of doorstart. Conclusie was dat alleen voor de tekenaars voldoende werk te vinden was. 'Vandaar de oprichting van 3D Ship Engineering BV. Ik ben me er terdege van bewust dat mensen en bedrijven schade ondervinden van het faillissement. Uit alle macht heb ik geprobeerd dit desastreuze scenario te voorkomen. Helaas is het mij niet gelukt.' (Bron: Schuttevaer, 2-6-2012).

JAMES COOK 2325213, 2002 opgeleverd door Scheepswerf Grave B.V., Grave als JAMES COOK aan Wolheus Cruises, Alkmaar. 2002 verkocht aan Mississippi Queen Rederij B.V., Nijmegen, in dienst bij Spido B.V., Rotterdam. Foto: TVDZ, 27-6-2005, Nieuwe Waterweg.

ELEGANT LADY 8923003, 2003 opgeleverd door Scheepswerf Grave B.V., Grave als ELEGANT LADY aan Excellence Scheepvaart Maatschappij B.V., Rotterdam. 2006 verkocht aan Dunav Tours, Rousse-Bulgarije. Foto: L. Schuitemaker, 27-4-2007, Rotterdam.

RIVER MELODY 7001718, 2000 opgeleverd door Scheepswerf Grave B.V., Grave als RIVER MELODY aan River Melody A.G., Bazel-Zwitserland. 2008 thuishaven en vlag: Valletta-Malta. Foto: L. Schuitemaker, 15-9-2007, Willemstad.



RIVER CLOUD II 04800450, 2000 opgeleverd door Scheepswerf Grave B.V., Grave als RIVER CLOUD II aan Hanza Shipping Management, Hamburg-Duitsland. Foto: Leo Schuitemaker, 15-4-2010, Willemstad.



Stolk wil modernste sloperij worden

Sloopbedrijf Stolk in Hendrik Ido Ambacht heeft een miljoenenplan klaarliggen om van het bedrijf de modernste scheepssloperij van Nederland te maken. Maar het woningbouwproject Noordoevers staat de aanleg in de weg. 'Het plan is er, het geld ook. Nu is het wachten op de afloop van onderhandelingen met de gemeente, want op onze huidige locatie kan het niet.'

Woningbouwprojecten vertragen bedrijfsvernieuwing

“Ruim voldoende aanbod sloopschepen”

Het huidige werkterrein van Stolk bestaat uit een vloeistofdichte vloer, met daarop twee hijskranen en een mobiele kraan met schaar. “Voor de kade is met behulp van met zand gevulde containers een getijdenhelling in het water van de Noord gebouwd”, zegt directeur Wouter van der Zwaag. “Daar kunnen schepen bij hoogwater op worden gevaren. Bij laagwater kunnen we dan bodemwerk verrichten. Om de efficiëntie van de sloperij te verbeteren willen we dat veranderen.”

Bedoeling is een grote overdekte loods op het terrein te bouwen met daarin vier kranen die tot over het water reiken. ‘De getijdenhelling gaat weg en schepen die voor de kade liggen kunnen met de kranen in zijn geheel op de overdekte vloeistofdichte vloer worden gezet’, zegt Van der Zwaag. “Het komt nu ook voor dat we scheepssecties op die vloer plaatsen, maar daar hebben we dan wel drijvende kranen bij nodig. Het vervangen van de getijdenhelling kan de jaarlijkse productie vereenvoudigen. Momenteel verwerken we zo'n 20 tot 30 sloopobjecten per jaar.”



Bij de foto: Stolk maakt halffabricaten voor de smeltovens, die zij kniplappen noemen. De sloopobjecten (vaak schepen) worden geknipt tot lappen van 9 x 4 meter, en over het water naar de afnemers gebracht. (Bron en foto: Schuttevaer, 2-6-2012, Tobias Pieffers).



AMSTELVAART 7929138, 2-9-1980 te water gelaten, 23-12-1980 opgeleverd door Georgi Dimitrov Shipyard, Varna (065) als AMSTELVAART aan Nedlloyd Bulk B.V., Rotterdam. 1-1987 verkocht Ace River

Co. Inc., Liberia, in beheer bij Mercury Shipping Co. Ltd., Hong Kong voor N.V. Kon. Nedlloyd Groep, herdoopt STAR VALLEY. 1988 verkocht aan Lambay Navigation Ltd., Monrovia-Liberia, in beheer bij S.A. Monagasque d'Administration Maritime et Aeriennne, Monaco, herdoopt CAPE HATTERAS. 1-2002 verkocht door S.A.M.A.M.A., 19-3-2002 (e) verkocht aan Stanfield Enterprises S.A., Athene, in beheer bij Baru Kaha Inc., Athene, vlag: Panama, herdoopt CAPE B. 4-2007 verkocht aan HK Fang Zhou Ocean Shipping Co. Ltd., Panama, 29-9-2007 (e) in beheer bij Tosco Keymax International Shipping Management, Tianjin, China en Xiamen Fangzhou & Hongxin, 29-9-2007 (e) herdoopt FANG ZHOU. 2009 verkocht aan Zeesh Maritime Ltd., Panama, 8-11-2009 herdoopt ZEESH GLORY. 2011/2012 verkocht voor sloop naar China, 4-2012 ETA te Jingjiang, 5-1-2012 gearriveerd bij Wantong Shipyard te Jingjiang om gesloopt te worden .



KITANO 8914001, 15-11-1989 te water gelaten, 3-1990 opgeleverd door Koyo Dock Yard Co., Mihara (2015) als KITANO aan Nippon Yusen Kaisha, Japan, 50.618 BRT, 59.804 DWT, 3618 TEU, 23 kn. 9-12-2009 (e) verkocht aan Nippon Yusen/Hayate Maritima, Panama, in beheer bij Hachiuma Steamship Co. Ltd. en Nippon Yusen Kaisha (NYK), Tokyo. 2011 verkocht voor sloop naar China, 3-12-2011 gearriveerd te Shanghai om gesloopt te worden. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 29-5-2008, Europoort).



GEORGE WASHINGTON BRIDGE 8511184, 15-7-1986 opgeleverd door Kawasaki, Kobe (1401) als GEORGE WASHINGTON BRIDGE aan Kawasaki Kisen K.K., Japan, 41.991 BRT, 44.221 DWT, 2878 TEU, 22,5 kn. 18-3-2007 (e) verkocht aan Hinter Marine S.A., Liberia, in beheer bij Goldenport Shipmanagement Ltd., Athene, 3-2007 herdoopt MSC FINLAND. 5-2012 verkocht voor sloop naar India, 17-5-2012 gearriveerd te Alang. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 21-4-2005, Nieuwe Waterweg).



NEDERLAND 5142786, 21-7-1959 te water gelaten, 1959 opgeleverd door Ziegler Frères, Duinkerken (117) als HARDI aan Société de Remorquage et de Sauvetage du Nord, Duinkerken-Frankrijk. 1974 verkocht aan Sleepdienst Willem Muller B.V., Terneuzen, ingebracht bij Willem Muller Nederland B.V., Terneuzen, 12-1974 in dienst als NEDERLAND, 10-1-1975 proefvaart onder Nederlandse vlag, roepsein PGDN, 339 BRT, 38,51 x 10,16 x . x 4,573 meter, 1.720 EPK, 2 x Werkspoor, Ziegler Frères, Duinkerken, vertraagd naar 1 schroef, 13 kn. 1985 verkocht aan Power Maritime Co. Piraeus-Griekenland, herdoopt KAPPA POWER, 20-8-1985 vertrokken van Terneuzen. 10-2000 in beheer bij Portolos Salvage & Towage Maritime Co. 6-9-2004 verkocht aan Tugs Hatzigabriel Shipping Co., vlag: Griekenland, herdoopt LUCKY STAR. 2009 verkocht aan Lucky Star Naftiki Eteria, Griekenland. 2012 verkocht voor sloop naar Turkije, 29-2-2012 gearriveerd bij de sloper te Aliğa. (Foto: HARDI: NN/TVDZ, NEDERLAND: id., 30-4-1984).





COSTA NEOROMANTICA 8821046, 28-11-1992 te water gelaten bij Fincantieri Breda, Marghera (5899), 22-9-1993 opgeleverd door Nuovi Apuania, Marina di Carrara (1138) als COSTA ROMANTICA aan Prestige Cruises N.V., Monrovia-Liberia, in beheer bij Prestige Cruises Management S.A.M., 53.049 BRT, 7.781 DWT, 1.905 en 654 passagiers, 28.800 EPK, 21.184 kW, 4 x Sulzer 8ZAL40S, 19,75 kn. 2000 verkocht aan Costa Crociere S.p.A., Genua-Italië.

27-2-2009 bij Punta del Este, Uruguay brak brand uit in de machinekamer, de brand in een dieselgenerator was snel geblust maar de COSTA ROMANTICA kon Buenos Aires niet bereiken, naar Punta del Este gevaren voor reparaties en ontschepping van de passagiers, 12-3-2009 weer in dienst na reparatie. 29-10-2011 gearriveerd bij San Giorgio del Porto Shipyard, Genua, 10-2011 in dok gegaan voor een verbouwing die USD 124 miljoen ging kosten, daarbij kwamen er 111 hutten bij, de buitenhutten midscheeps kregen een balkon, 57.150 BRT, 1.808 passagiers, 2-2012 na verbouwing in dienst gesteld onder de naam COSTA NEOROMANTICA.

(Foto's: M. Coster, <http://famcostermaritiemefotografie.blogspot.nl/> 1-6-2012 t.h.v. Snowplanet op het Noordzeekanaal tijdens een reis van Amsterdam naar Hamburg.



Costa's Neoromantica voor het eerst in Nederland

Liefhebbers van mooie cruiseschepen kunnen dit weekend voor het eerst in Nederland de COSTA NEOROMANTICA bewonderen. Het nieuwste schip van de Italiaanse reder arriveert vandaag, 1 juni, bij cruiseterminal PTA in zijn tijdelijke thuishaven Amsterdam. Daar is het deze hele komende zomer een vaste gast.

De NeoRomantica kwam begin dit jaar in de vaart na een 90 miljoen euro kostende metamorfose, waarbij zowel het interieur als het exterieur grondig onder handen is genomen. Het resultaat levert volgens de rederij 'een nieuwe dimensie in cruisen' op.

Stuk kleiner

Letterlijk ook; het schip is een stuk kleiner dan andere recent in de vaart genomen Costa schepen. Dankzij deze kleinschaligheid, en zeker dankzij het uitstekende werk van een Zweeds designbedrijf gespecialiseerd in interieurs van luxe jachten en cruiseschepen, is er een zeer exclusieve sfeer aan boord. (Bron: opreisgids.nl, 01 June 2012).

Stena Line koopt helft van Scandlines



Scandlines GmbH verkoopt zijn Baltische ro/ro-diensten en het aandeel in de veerdienst tussen Duitsland en Zweden aan Stena Line.

Dat betekent in de praktijk dat de Duits-Deense ferry maatschappij nog drie korte routes overhoudt. Het gaat om de lucratieve Vogelfluglinie tussen het Duitse Puttgarden en het Deense Rødby, een veerdienst tussen Rostock en de Deense haven Gedser en de oversteek over de Øresund tussen het Deense Helsingør en de Zweedse haven Helsingborg.

De veerdiensten vanuit Rostock en Sassnitz naar de Zweedse haven Trelleborg werden door Scandlines GmbH verzorgd in samenwerking met het Zweedse Scandlines AB, dat reeds gecontroleerd wordt door Stena. Die laatste koopt nu zijn Duits-Deense partner uit en zal de ro/ro-diensten onder eigen naam voortzetten.



Ook de Baltische ro/ro-diensten van Scandlines gaan naar Stena Line. Het gaat om drie routes voor passagiers en vooral vracht. De eerste twee verbinden de Noord-Duitse haven Travemünde met Ventspils en Liepaja in Letland. De derde dienst gaat tussen het Zweedse Nynäshamn en Ventspils.

De beslissing om de activiteiten van Scandlines GmbH te halveren werd genomen door de kapitaalsfondsen 3i en Allianz Capital, die de rederij in 2007 overnamen van Deutsche Bahn en de Deense overheid. Hoewel er op de korte routes ook veel vracht vervoerd wordt, wil Scandlines zich nu naar eigen zeggen vooral richten op passagiersvervoer.

De diensten die verkocht werden, zijn vooral op het vracht gericht. Omdat het verkeer van en naar het Baltische Zeegebied een forse groei kent, oordeelden 3i en Allianz Capital dat het nu een goed moment was om die diensten te verkopen.

Stena Line heeft zich bereid verklaard om de driehonderd personeelsleden die voor Scandlines GmbH in Duitsland, Litouwen en Letland voor de gekochte ro/ro-diensten werken, een nieuwe baan aan te bieden. De Zweedse ferrymaatschappij wordt nu een belangrijke speler in het Balticum, waar de activiteiten tot op heden beperkt waren tot de veerdienst tussen het Poolse Gdynia en het Zweedse Karlskrona.

Scandlines enige zuivere vrachtdienst is nu de lijn tussen Rostock en de Finse haven Hanko. Volgens sommige Duitse media zou die ro/ro-dienst worden overgenomen door de Zweedse carrier Swedish Orient Line, die al met twee ro/ro-schepen actief is tussen Travemünde en Helsingborg. Scandlines ontkent echter dat daarover een akkoord is.

(Bron: N.T. 31-05-2012, Foto PRINSESSE BENEDIKTE: wikipedia, foto MECKLENBURG-VORPOMMERN: idw-online.de).

Dockwise blokkeert emissie Fairstar



Dockwise heeft vrijdag tijdens een buitengewone aandeelhoudersvergadering van Fairstar tegen de voorgenomen uitgifte van 30 miljoen aandelen gestemd. De emissie, waarvan de opbrengst bestemd was voor de bouw van een schip van 110 miljoen dollar, is daarmee van de baan.

Dockwise uit Breda wil Fairstar overnemen, hoewel het Rotterdamse bedrijf met een notering in Oslo daar niets in ziet. Dockwise biedt 9,30 Noorse kronen per aandeel Fairstar en heeft inmiddels een belang van 54 procent opgebouwd. De stemming tussen de twee bedrijven wordt er niet beter op. Fairstar betichtte Dockwise onlangs al van het hanteren van een vijandige en smerige tactiek om het bedrijf zo goedkoop mogelijk in handen te krijgen.

Vrijdag stelde het Rotterdamse bedrijf "diep teleurgesteld" te zijn dat Dockwise "elke kans aangrijpt om onze strategie te dwarsbomen." Fairstar verwacht op 5 juni zijn formele reactie op het overnamebod van Dockwise bekend te maken. (Bron: z24.nl, 1-6-2012, foto: Fairstar).



Gigantisch schip MSC MAGNIFICA voor eerst in Zeebrugge

ZEEBRUGGE - In de haven van Zeebrugge kwam gisteren voor het eerst het gigantische cruiseschip MSC MAGNIFICA aan. Het luxueuze schip is net geen 300 meter lang, telt 13 dekken en 1.259 kajuiten voor 2.500 passagiers en een duizendkoppige bemanning. De Magnifica is een van de twaalf schepen van rederij MSC Cruises.

Zoals de maritieme traditie het wil, ging het eerste bezoek van het schip in de Zeebrugse haven gepaard met een officiële ceremonie waarbij de kapitein en de Zeebrugse havenautoriteiten een schild uitwisselen.

(Bron: nieuwsblad.be, vrijdag 01 juni 2012, foto MSC MAGNIFICA: N. Kemps, 4-3-2010, Noordzeekanaal).

Het gigantische Valemon jacket verlaat Heerema Vlissingen



Grootste jacket ooit ontworpen en gebouwd bij Heerema Fabrication Group (HFG) gereed voor installatie Zaterdag 26 mei is het 9.150 ton wegende jacket (onderstel) van Heerema Fabrication Group's werf in Vlissingen vertrokken naar de definitieve offshore locatie het Statoil Valemon gasveld op het Noorse plat met een waterdiepte van ongeveer 135 meter en zo'n 160 kilometer ten westen van Bergen in Noorwegen. In minder dan 2 jaar, na het winnen van het contract in September 2010, heeft Heerema Fabrication Group dit gigantische 160 meter hoge jacket ontworpen en gebouwd voor het Valemon productieplatform. In maart 2011 volgde nog een contract voor het

ontwerpen en bouwen van het 210 ton wegende wellhead module. Het jacket en het wellhead module zijn beiden door HFG's ingenieursbureau HFG Engineering ontworpen en Heerema Vlissingen heeft voor beide constructies de opdracht voor het bouwen ontvangen.

Het ontwerp van het Valemon jacket resulteerde in een intensief proces met kritische ontwerp uitdagingen. Een van de meest kritieke punten was het gewicht van het jacket onder de maximale lift capaciteit van het kraanschip THIALF te houden. Dit is uiteindelijk gelukt wat resulteerde in een jacket wat geen kilo teveel weegt. Een andere uitdaging was het ontwerp van de wellhead module, welke na de installatie van het dek in 2014 hiervan een onderdeel gaan uitmaken. Het voortijdig installeren van het wellhead module stelt Statoil in staat diverse bronnen te boren voorafgaand aan de definitieve installatie van het dek.

Cees Spaans, VP Technology van HFG Engineering, zegt: "Door de goede samenwerking met onze klant Statoil en andere partners in het ontwerp proces, waren wij in staat het meest veilige en grootste jacket te leveren wat nog door een kraanschip geïnstalleerd kan worden. Enkele bijzondere eigenschappen maken dit jacket uniek, zoals

bijvoorbeeld de speciale versterkingen van de fundatie met gewapend beton en de aanpassing om de schade aan een jacket te beperken bij aanvaring door een schip.

Hiervoor hebben wij samen gewerkt met TNO Technical Research Center in Delft om te bewijzen dat het Valemon jacket bestand is tegen ernstige schade veroorzaakt door een aanvaring

Aren Bezuijen, Project Manager van Heerema Vlissingen, vult aan: "Mede door de



diverse uitdagingen gedurende het fabricage proces is er een enorme prestatie geleverd door onze mensen om een kwalitatief hoogwaardig jacket en wellhead module te leveren binnen respectievelijk 1 jaar en 6 maanden. Graag willen wij hierbij onze klant Statoil danken voor de prettige samenwerking gedurende de uitvoering van dit contract, wat heeft bijgedragen aan een succesvolle oplevering. Mede dankzij de fabricage- en installatiegedreven engineering van ons in-house ingenieursbureau hebben wij laten zien dat HFG belangrijke interfaces kan managen. Het totale Engineering, Procurement en Constructie (EPC) contract heeft voor 500,000 manuren werk opgeleverd met nog aanvullende opdrachten voor externe partijen."

Kjell Arvid Tuen, Site Manager van Statoil, concludeert: "Het Valemon jacket was een interessant en uitdagend project voor ons site team. We hebben veel uitdagingen op ons pad gehad, maar uiteindelijk zijn we erin geslaagd alles goed op te lossen. Hierbij wil ik ook benadrukken dat we op alle niveaus binnen HFG een goede en open communicatie hebben gehad. Ik wil Heerema dan ook feliciteren met de succesvolle prestatie om het Valemon jacket en het wellhead module op tijd op te leveren."

(Bron en foto: maritiemnieuws.nl/Heerema, 29-05-2012 In minder dan 2 jaar, na het winnen van het contract in September 2010, heeft Heerema Fabrication Group dit gigantische 160 meter hoge jacket ontworpen en gebouwd voor het Valemon productieplatform. In maart 2011 volgde nog een contract voor het ontwerpen en bouwen van het 210 ton wegende wellhead module. Het jacket en het wellhead module zijn beiden door HFG's ingenieursbureau HFG Engineering ontworpen en Heerema Vlissingen heeft voor beide constructies de opdracht voor het bouwen ontvangen. (Bron en foto: transport-online.nl, foto THIALF: TVDZ, 13-10-2009).

Expeditieschip bijna klaar voor vertrek naar Noordpool

Hansweert - Bij Scheepswerf Reimerswaal wordt druk gewerkt aan de restauratie van het expeditie-schip ORTELIUS.

Drieënhalve week geleden begonnen de werkzaamheden om het schip van binnen te moderniseren. Zo'n tachtig mensen zorgen er nu voor dat het schip over een week helemaal af is. Op 15 juni zal de gerestaureerde ORTELIUS voor het eerst koers zetten richting de Noordpool.

(Bron: pzc.nl, dinsdag 29 mei 2012).



courtesy oceanwide expeditions

ORTELIUS 8509181, 25-10-1988 kiel gelegd, 22-12-1988 te water gelaten, 30-8-1989 (RS) opgeleverd door Komuny Paryskiej, Gdynia (B961/03) als MARINA TSVETAYEVA aan U.S.S.R. Glavmorneft, Kholmsk-U.S.S.R., 4.575 BRT, 1.417 NRT, 804 DWT, 150 passagiers, 88,83 (78,01) x 17,21 x 10,01 x 5,001 meter, 4.350 EPK, 3.200 kW, 2 x Sulzer 6ZL40/48, 14 kn. 1992 vlag: Rusland. 1999 verkocht aan Dalmorneftegazflot, Rusland. 2000 verkocht aan ZAO Morskaya Kompaniya Sakhalin-Kurily, Rusland. 2005 verbouwd, 86/115 passagiers, 25-6-2005 in dienst. 7-11-2007 (e) in beheer bij "Polar Shipping", Joint-Stock Company, St. Petersburg. 2-11-2011 (e) verkocht aan Ortelius Scheepsreizen B.V., Vlissingen, vlag: Cyprus, roepsein 5BMC3, in beheer bij Oceanwide Marine Services B.V., Vlissingen, Oceanwide Expeditions Beheer B.V., Vlissingen en "Polar Shipping", Joint-Stock Company, St. Petersburg, 29-11-2011 herdoopt ORTELIUS.



MYRTE 9364136, 6-2008 te water gelaten bij Zhejiang Hongxin te China onder bouwnummer HX2005-1, 16-12-2008 opgeleverd aan m.s. Myrte Scheepvaartbedrijf C.V., Papendrecht, in beheer bij SAM Shipping V.o.F., Papendrecht, roepsein PBII, in bevrachting bij Schulte + Bruns te Papenburg, 6.120 BRT, 7.300 DWT, 4.000 kW, Mak 8m32, 15 kn., 1-2009 geladen te Shanghai. (Foto: IJ. Plokker, 28-5-2012).



LADY ALEXANDRA, 29-5-2012, circa 11:00 uur vertrokken van de werf Groningen Shipyards B.V. te Waterhuizen met de sleepboten GRUNO en WATERLELIE, foto's: B.H.F. Spruit, t.h.v. Post Appingedam en bij de passage van de Woldbrug te Appingedam. Om 16:00 gearriveerd bij de zeesluizen te Delfzijl, daarna kompas gesteld in de Haven van Delfzijl..



LADY ALEXANDRA, foto's: B.H.F. Spruit, 30-5-2012 vertrek van Delfzijl voor de 1e proefvaart op de Eems.



LADY AMALIA 9624847, 31-5-2012 om 11:00 uur te water gelaten bij Groningen Shipyards B.V., Waterhuizen onder bouwnummer 130, de sleepboten WATERLELIE en GYAS van Wagenborg Sleepdienst B.V. assisterden daarbij, in aanbouw voor Lady Amalia B.V., Delfzijl, in beheer bij Wijnne Barends B.V., 4e schip uit de Sea-River serie, roepsein PCNV, 2.544 BRT, 84,98 x 13,35 x 4,90 x . meter, 1.015 EPK, 10 kn. Foto's: B.H.F. Spruit.

5 juni: drie Cunard schepen in Southampton



De drie Cunard schepen gaan een bijzondere Koninginnen ontmoeting krijgen. Op 5 juni 2012 zijn de drie schepen tegelijkertijd in Southampton. De QUEEN MARY 2, de QUEEN VICTORIA en de QUEEN ELIZABETH komen elkaar niet veel tegen. Alleen vorig jaar op 31 januari 2011 in New York waren ze voor het eerst samen. Op 5 juni zal Cunard een aantal festiviteiten ter ere van dit samenkomen organiseren. 's Ochtends zal er bij aankomst een fotosessie zijn van de bijzondere ontmoeting. Daarna beginnen de festiviteiten met live muziek in het Mayflower park van Southampton. 's Avonds zwaait de Engelse luchtmacht met hun beroemde vliegers, de Red Arrows, de schepen uit. Tenslotte vindt een spectaculair vuurwerk plaats waarna de schepen een voor een weer vertrekken. Eerst de Queen Mary 2, daarna de Queen Victoria en laatst de Queen Elizabeth. (Bron: cruisereiziger.nl/Door Miriam, 3 juni, 2012, foto's QUEEN VICTORIA: Scheepsfotoruilbeurs, 12-12-2007 en 4-5-2008).



QUEEN VICTORIA t.h.v. Maassluis

GRANDEUR OF THE SEAS in een nieuw jasje

Royal Caribbean heeft vorige week de GRANDEUR OF THE SEAS weer in gebruik genomen. Het hele schip is op vele punten weer up to date. Zo zijn er vijf nieuwe restaurants verbouwd, een gloednieuw LED videoscherm geplaatst bij het zwembad, nieuw tapijt en zijn de hutten gerenoveerd. Helemaal nieuw is ook de bouw van het zogenaamde Diamond Lounge voor vaste gasten van Royal Caribbean Int. die vaker met de maatschappij gevaren zijn. Ook een conciërge lounge voor suite-gasten is een nieuwe service. (Bron: Cruisediva Door Miriam, op 3 juni, 2012).

GRANDEUR OF THE SEAS 9102978, Op 1 juni 2012 is de verbouwing van de GRANDEUR OF THE SEAS op de Navantia scheepswerf in Cadiz, Spanje, voltooid. (Bron: P. Oost).



Staking in Noorwegen heeft grote gevolgen

Update 2 juni 2012: Cruisereiziger bezoeker Gert en de Amerikaanse site Cruisecritic melden dat de routewijzigingen van de P&O schepen niet meer doorgaan. Geen bezoek aan Rotterdam helaas van de AZURA. Ook Royal Caribbean vaart de oorspronkelijk geplande route met de BRILLIANCE OF THE SEAS. In Noorwegen zijn inmiddels twee van de drie vakbonden akkoord met de loonsverhogingen en zien zij geen reden voor meer stakingen. Een derde vakbond blijft nog wel dwars liggen.

Oorspronkelijk bericht 1 juni 2012: De staking van de loodsen in Noorwegen heeft steeds meer gevolgen voor de aankomsten van cruiseschepen. Was vorig weekend alleen Oslo onbereikbaar zonder loods. Aanstaaende week wordt het vrijwel onmogelijk om Noorse havens en dus de Noorse Fjorden te bezoeken. Onbekend is momenteel tot hoe lang de staking duurt. Tot overmaat van ramp breidt de staking zich uit naar meerdere sectoren binnen de overheid: vuilnis wordt niet opgehaald, parkeerwachters staken, schoolpersoneel en kinderopvang staken ook steeds meer. Onbekend is tot hoe lang de staking kan duren. Inmiddels hebben cruisemaatschappijen maatregelen genomen en hun routes veranderd:

P&O cruises:

De AZURA zou zaterdag vertrekken voor een achtdaagse cruise naar Stavanger, Falm, Olden en Bergen. In plaats van deze route vaart de Azura naar Zeebrugge, Rotterdam (maandag 4 juni van 08:00-18:00!), Kopenhagen en Gothenburg.

De ADONIA met vertrek op zondag 3 juni 2012 zou een 15-daagse cruise maken naar de Noordkaap. Het schip vaart nu naar IJsland, Faerøer eilanden en Schotland.

Wanneer reizigers willen annuleren vanwege deze ingrijpende veranderingen, kan dat kosteloos volgens P&O Cruises.

Fred. Olsen Cruise Lines

De BALMORAL verandert eveneens de Noorse Fjorden cruise en bezoekt Kopenhagen en het Zweedse Gothenburg.

Overige cruisemaatschappijen

Van de overige cruisemaatschappijen zijn de exacte routes niet bekend. De komende week zou het kunnen gaan om onder andere de schepen de Rotterdam (HAL), VISION OF THE SEAS en de BRILLIANCE OF THE SEAS (Royal Caribbean Int), MSC POESIA en MSC MAGNIFICA (MSC Cruises), COSTA NEOROMANTICA (Costa Cruises) en AIDACARA (Aida Cruises). <http://www.cruisereiziger.nl/door Miriam>, foto AZURE: Scheepsfotoruilbeurs, 23-4-2010).



SUONO 9194098, 29-6-1998 kiel gelegd, 9-10-2000 te water gelaten, 11-12-2000 opgeleverd door Rouse Shipyard Ltd., Rousse, Bulgarije (407) als CALLISTO aan Callisto Shipping Company N.V., Willemstad-N.A. 9-2002 verkocht aan Scheepvaartonderneming m.s. "Sneekerdiep" B.V., Groningen, thuishaven: Willemstad-N.A. 17-6-2002 in beheer bij Feederlines N.V., Groningen, 12-8-2002 (e) herdoopt SNEEKERDIEP, roepsein PJMX. 19-3-2007 (e) verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming m.s. "Sneekerdiep II", Groningen, in beheer bij Feederlines B.V., Groningen, roepsein PHJN. 11-8-2008 (e) verkocht aan Sneekerdiep II B.V., Groningen, in beheer bij Feederlines B.V. 10-1-2011 (GL) herdoopt SUONO. 31-5-2012 (GL) herdoopt SNEEKERDIEP. (foto: M. Coster, 31-3-2012, Kielerkanaal).

Vergaan Zeeuws VOC-schip ZUYTDORP herdacht

In de Australische stad Kalbarri is afgelopen weekend herdacht hoe 300 jaar geleden het Zeeuwse VOC-schip de ZUYTDORP verging. Het in Middelburg gebouwde schip was op weg naar Batavia, maar liep op de klippen. In Kalbarri is een tentoonstelling ingericht. Het VOC-schip ZUYTDORP had 286 opvarenden. Schipbreukelingen van het schip zouden gezinnen hebben gesticht in Kalbarri, met de lokale Aboriginalbevolking. Of dat ook zo is wordt met DNA-onderzoek getest.

(Bron: omroepzeeland.nl, 2012-06-04).



1701 opgeleverd door de VOC-werf te Middelburg als ZUIDDORP (ZUYTDORP) aan de Kamer van Zeeland. 1.152 ton laadvermogen, lengte 160 voet, bemanning 250 koppen. Reis 1: 15-1-1702 vertrokken van de Wielingen, kapitein Kornelis Jorissen, 6-10-1702 gearriveerd te Batavia (12-6-1702 tot 7-7-1702 te Kaap de Goede Hoop). 1-12-1705 vertrokken van Batavia, kapitein Arie Taats, 26-7-1706 gearriveerd te Rammekens (3-2-1706 tot 4-4-1706 te Kaap de Goede Hoop). Reis 2: 5-6-1707 vertrokken van de Wielingen, kapitein Jan Akkerman, 29-2-1708 gearriveerd te Batavia (7-11-1707 tot 9-12-1707 te Kaap de Goede Hoop). 13-11-1709 vertrokken van Batavia, 16-7-1710 gearriveerd te Rammekens (31-1-1710 tot 2-4-1710 te Kaap de Goede Hoop). Reis 3: 1-8-1711 vertrokken van de Wielingen, kapitein Marinus Wijsvliet (23-3-1712 tot 22-4-1712 te Kaap de Goede Hoop). 13-12-1711 tot 4-1-1712 tijdens haar derde reis naar de Oost lag de ZUIDDORP te S. Tomé. In juni (waarschijnlijk) 1712 is het schip vergaan op de kust van West Australië, 40 mijl ten noorden van de Murchinson rivier (het gebied dat thans de naam Zuytdorp Cliffs draagt). Het schip had Zeeuwse munten mee van 1711, die waren geslagen voor het vertrek van de vloot. Het wrak is ontdekt in 1927. (Afbeelding van schilderij van Adriaan de Jong: zeeuwsarchief.nl).



OPEN DAG ★ SCHIEDAM ★ 8 JULI 2012

Huisman
Worldwide Lifting, Drilling and Subsea Solutions

Welkom op de Open Dag!

Op zondag 8 juli 2012 opent Huisman haar deuren. We geven iedereen de gelegenheid om van 12.00 uur tot 17.00 uur een kijkje te nemen 'behind the scenes'. We laten je gedurende de dag graag kennismaken met onze producten, werkzaamheden, medewerkers en met Huisman als werkgever.

Huisman is gespecialiseerd in het ontwerpen en bouwen van hijs- pijpleg- en boorsystemen voor 's werelds meest toonaangevende offshore bedrijven. Tijdens onze open dag vertellen we je hier graag meer over tijdens een gevarieerd en interactief programma voor jong en oud.

In verband met de geldende veiligheidsregels is het niet toegestaan om kinderen onder de 1.50 m. aan boord te laten op de SEVEN BOREALIS aanmelden voor de open dag verplicht.

We hopen je op zondag 8 juli te mogen verwelkomen!

<http://www.huismanequipment.com/opendag> foto: R. Zegwaard, 24-4-2012).



JOHANNIS DE RIJKE 9098969, aanvankelijk COMES HARD, 2-7-2007 opgeleverd door Scheepswerf De Donge B.V., Raamsdonksveer (04924) als JOHANNIS DE RIJKE aan Van Oord Overig Materieel I B.V., Rotterdam, in beheer bij Van Oord Ship Management B.V., Rotterdam, roepsein PBPO, 869 BRT, 940 EPK, 692 kW, Caterpillar Inc., Lafayette, In., 7 kn. 2011 vanaf Algeciras naar Delfzijl gesleept, 12-2011 gearriveerd bij Kon. Niestern Sander B.V. om verbouwd te worden, o.a. is er een extra verdieping op de accommodatie geplaatst, 4-6-2012 om 09:30 uur vertrokken van de werf met bestemming Klaipeda, Litouwen, tot de Zeesluizen geassisteerd door de sleepboot GRUNO. (Foto's: B.H.F. Spruit, links: 12-2011, voor verbouwing, rechts en onder: 4-6-2012, vertrek van Delfzijl).



FULDABORG opgeleverd



Op 31 mei jl. heeft Scheepswerf Ferus Smit haar bouwnummer 402 opgeleverd aan Koninklijke Wagenborg. Het schip, dat als FULDABORG in de vaart werd genomen, is de laatste van een serie ijsklasse 1A versterkte 14.600 tonners die de werf voor Wagenborg in portefeuille had. De algemene gegevens van de met een straalbuis uitgeruste serie schepen luiden: lengte over alles 154,60 meter, breedte 17,20 meter, holte 11,55 meter, containercapaciteit 475 TEU. In de resp. machinekamers is een 4500 kW Wärtsilä 9L32C geplaatst. (Bron: Kon. Wagenborg, foto's: B.H.F. Spruit, 29-5-2012, vertrek van Delfzijl).

MS HANZE GENDT vordert gestaag

Het nieuwbouwteam van Hanzevast te Qidong rapporteert goede vooruitgang. De werf is al op een tropenurenschema overgegaan vanwege het warme weer.

Het m.s. HANZE GENDT vordert gestaag, en het Site Team verheugt zich al op de proefvaart die voor 10 juli 2012 gepland staat. Het schip ligt aan de afbouwkade en wordt één dezer dage naar de buitenzijde verhaald zodra het m.s. FORTE van Fairstar vertrokken is. Het blauwe en oranje kleurenschema is onderscheidend en wordt goed ontvangen door charterers.



Beide nieuwbouwhellingen zijn bezet met Hanzevast Seahorse35 bulkcarriers: de HANZE GOTEBORG is al vergevorderd en zal omstreeks 20 juni te water gaan, en de bodemsecties van de HANZE GDANSK worden systematisch aan elkaar gezet.

De hoofdmotor voor de HANZE GOTEBORG is op de werf aangekomen en de schroef ligt al klaar. De kraanhuizen van het merk TTS liggen ook al paraat voor installatie.

De focus van het Site Team blijft op het zeker stellen van de kwaliteit van de schepen middels dagelijkse inspecties en opvolging. Alle opmerkingen worden dagelijks aan de werf gemeld zodat alles gelijk op punt wordt gesteld.

Eind 2012 zullen dan 5 van de 6 Seahorses in de vaart zijn. (Bron en foto: hanzevastcapital.nl, 05 juni 2012).

Hydrografisch vaartuig GEO FOCUS ingericht voor extreme situaties



'Niet alleen de romp en de vormgeving in het algemeen van ons nieuwe schip zijn bijzonder, dat geldt ook voor de voortstuwing. Die is dieselelektrisch. Daardoor kan het schip tot negen knopen zonder hoofdmotor varen', zegt directeur-eigenaar Jan Loots van hydrografisch bedrijf Geo Plus in Scheemda.

Geo Plus veroverd wereldwijde markt

'Werken bij temperaturen van -15 tot +50 en meer'

Loots beschrijft het survey-schip Geo Focus, waarvan het casco werd gebouwd bij Bijlsma in Wartena en de afbouw gebeurde bij Scheepswerf De Haas in Maassluis. Het schip wordt deze maand opgeleverd. Volgens Loots is er meer dat het nieuwe vaartuig een 'status aparte' geeft binnen de vloot van zijn bedrijf Geo Plus.

'Met 35 meter, is ze aanzienlijk langer dan onze andere schepen, die gemiddeld allemaal onder de 20 meter blijven. Daarmee vullen we een gat in de markt. Er is behoefte aan, dat is een ding dat zeker is. Het is een multifunctioneel surveyschip, waarmee we een perfecte integratie kunnen realiseren van nautisch gekwalificeerde bemanning en geavanceerde meetapparatuur. Opdrachtgevers kunnen ervoor kiezen eigen bemanning te nemen. Maar het totale pakket via ons spreekt de meesten meer aan. En als we er klussen voor krijgen waarvoor we de kennis niet in huis hebben, dan zoeken we partners die dat wel kunnen. Bij voorbeeld op het gebied van bodem-sampling. Wil je vermenigvuldigen, dan moet je ook kunnen delen...'
(Bron: Schuttevaer, 15-6-2012, foto: R. Zegwaard, 13-6-2012, proefvaart op de Nieuwe Waterweg).

Voorschip REESTBORG piept uit de bouwhal

Het voorschip van bouwnummer 403, de eerste van twee 23.000-tonners voor Koninklijke Wagborg in Delfzijl, is onlangs de bouwhal van Scheepswerf Ferus Smit in Leer uitgesleed.



Dit schip, dat als REESTBORG in de vaart komt, wordt het grootste schip binnen de Wagenborgvloot. Met een lengte van 169,75 meter en een breedte van 20,40 meter is dit schip ook het grootste dat op de werf van Ferus Smit in Leer wordt gebouwd. De REESTBORG wordt voorzien van een door Ferus Smit nieuw ontwikkelde boeg, die voor het eerst in iets kleiner formaat werd toegepast op de onlangs opgeleverde Vikingbank. De nieuwe boegvorm geeft onder meer een rustiger zeegangsgedrag en een hogere snelheid op diverse diepgangen.

De voortstuwingsinstallatie zal bestaan uit een vierblads CPP in een straalbuis aangedreven door een Wärtsilä 9L32 motor van 4.500 kW. Sleeptankproeven hebben aangetoond dat dit schip in open water een snelheid zal halen van circa 13 knopen en dat het in ijs voldoet aan de strenge eisen van de Fins-Zweedse ijssklasse 1A.

De tewaterlating van de REESTBORG is gepland in januari 2013 en de oplevering een aantal weken later. Het zusterschip REGGEBORG (bouwnummer 404) wordt begin volgend jaar opgeleverd. (Bron en foto: Schuttevaer (HZ)).



NIRINT HOLLANDIA 9374973, 5-3-2007 te water gelaten bij Damen Shipyards Okean te Okean, Oekraïne onder bouwnummer 7402, 5-6-2007 en 6-6-2007 proefvaart, 3-8-2007 gearriveerd te Contantza en opgeleverd aan J.W. Danser & P.J. Danser, Rotterdam (Danser Shipping C.V.), in bevrachting bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, roepsein PHKV, 8.999 BRT, 4.600 NRT, 12.000 DWT, 142,95 (134,95) x

18,90 x 10,95 x . meter, 686 TEU, 2 Liebherr dekkranen van 80 ton SWL, 6.000 kW, MaK 6M43, 15,5 kn., 8-2007 te Izmit buizen geladen voor Tarragona, Spanje en Mostaganem, Algerije, 2-9-2007 gearriveerd op de Nieuwe Waterweg, 5-9-2007 aan de Wilhelminakade te Rotterdam gedoopt TRINITAS door mevrouw Julia Danser-Lorenz, 6-9-2007 voor Nirint Shipping B.V. ingezet op een lijndienst tussen Moerdijk, Bilbao, Cuba, Halifax en Moerdijk onder de charternamen NIRINT HOLLANDIA. 8-6-2012 gearriveerd in de Wiltonhaven te Schiedam, 8-6-2012 herdoopt HOLLANDIA. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 2-9-2007).



ELECTRA 9129469, 15-7-1994 kiel gelegd, 8-12-1995 te water gelaten, 1-1996 opgeleverd door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (1097) als ARCTIC FOX aan M.S. "Arctic Fox" Heinz und Kai Freese K.G., Stade-Duitsland, in beheer bij Freese Shipping Inh. Kai Freese e.K., 6.326 BRT, 3.251 NRT, 8.002 DWT, 132,85 (123,68) x 18,94 x 9,30 x 7,275, 660 TEU, 8.973 EPK, 6.600 kW, MaK 6M601C, Krupp Mak Maschinenbau G.m.b.H., Kiel. 13-11-1998 (GL) herdoopt OOCL NEVSKIY. 19-2-2001 (e) vlag: Antigua & Barbuda. 23-4-2001 herdoopt OOCL NARVA. 13-1-2003 thuishaven en vlag: Londen-U.K. 10-8-2004 herdoopt ARCTIC FOX. 2007 verkocht aan JR Shipping Vlootfonds III C.V., Harlingen, in beheer bij JR Shipping B.V., 23-7-2007 (GL) herdoopt ELECTRA, roepsein PHLA. 7-2007 (e) verkocht aan Electra Shipping B.V., Harlingen, in beheer bij JR Shipping B.V. en Confeeder Shipping & Chartering B.V. 16-1-2012 gearriveerd in de Frisohaven te Rotterdam, 20-1-2012 faillissement aangevraagd voor Electra Shipping B.V. 16-2-2012 verhaald van de Lloydkade naar Serdijn Ship Repair B.V. in de Waalhaven en opgelegd, 11-4-2012 om 14:00 uur in het Beurs-World Trade Center te Rotterdam gerechtelijk geveild op verzoek van de Rabo Shipping, opgehouden tijdens de veiling, 2012 verkocht aan Atlantic Pioneer Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer Oost Atlantic Lijn B.V., Rotterdam, roepsein 5BQZ3, 8-6-2012 verhaald van Waalhaven Pier 4 Serdijn steiger 3 naar Waalhaven Pier 4 Serdijn steiger 2 onder nieuwe naam ATLANTIC COAST. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 22-4-2012).

Een landingsbaan op zee

Dit jaar is het 70 jaar geleden dat de Slag in de Javazee plaatsvond, waarbij in een kansloze missie ruim 900 Nederlandse marinemensen het leven lieten. De commandant der Zeemacht in Nederlands Indië, vice-admiraal Helfrich, gaf destijds de opdracht aan schout-bij-nacht Karel Doorman om de naderende Japanse invasievloot te onderscheppen en tot zinken te brengen. Dat lukte geenszins en onder meer de kruisers Java en De Ruyter, het vlaggenschip, werden door Japanse torpedo's tot zinken gebracht. Karel Doorman sneuvelde hierbij.

Met name door gebrek aan luchtverkenning slaagde men er niet voldoende in om de Jappen op te sporen. Bij het uiteindelijk treffen seinde de schout-bij-nacht aan zijn eskader 'All ships follow me' en dat is in de geschiedenisboeken verfraaid tot 'Ik val aan: volgt mij' en in gevleugelde woorden blijven voortleven. Het belang van luchtverkenning heeft na de oorlog ongetwijfeld bijgedragen aan het besluit een vliegkampschip aan te schaffen. Dat werd in 1948 van Engeland gekocht en als eerbetoon vernoemd naar Karel Doorman. Het was het grootste schip dat de Koninklijke Marine ooit heeft gehad en heeft 20 jaar de Nederlandse driekleur gevoerd. Op de R81 HR. MS. KAREL DOORMAN, met een bemanning van 1509 koppen, hebben velen gevaren en is ook door vele anderen gewerkt. Van 1955 - 1958 werd het bij Wilton-Fijenoord in Schiedam verbouwd en uitgerust met een hoekdek en een landingspiegel en zo geschikt gemaakt voor

straaljagers. Het schip werd daarna 213,5 meter lang en 40 meter breed en kon 20 straaljagers en enkele helikopters herbergen.



In 1968 brak brand uit in de voorste machinekamer en vervolgens ook in de achterste. Daarna werd besloten tot verkoop aan Argentinië, onder welke vlag het schip in 1982 nog daadwerkelijk 'oorlogshandelingen' heeft verricht in de Falklandoorlog. Uiteindelijk werd het in 2000 op de sloopstranden van Alang in India gerecycled.

Door Cees de Keijzer en fotograaf Piet Holswilder van www.worldshipsocietyrotterdam.nl



ZARIA 9565247, Damen Stantug 2608, 2-7-2010 te water gelaten onder bouwnummer Damen Gorinchem 509840, 9-7-2011 gearriveerd te Gorinchem om afgebouwd te worden bij Damen Shipyards B.V., 7-6-2012 trekproeven in de Europoort en terug naar de werf, 6-2012 oplevering als ZARIA, thuishaven en vlag: Lagos-Nigeria, 176 BRT, 382 DWT, 26,09 x 7,94 meter, 3.547 EPK, 2.610 kW, trekkracht 48 ton, 13 kn. (Foto: R. Zegwaard, 7-6-2012).



BALOE 2 9652090, Damen Shoalbuster 2308S 12-2011 te Stettin te water gelaten onder bouwnummer Damen Hardinxveld 571676, 10-1-2012 casco als YN-1676 gearriveerd op de Nieuwe Waterweg achter de sleepboot WOJTEK, 12-1-2012 gearriveerd te Hardinxveld-Giessendam om afgebouwd te worden door Damen Shipyards B.V., 27-4-2012 te Hardinxveld gedoopt BALOE 2 door mevrouw Michelle Hartman (partner van Chris van Dodewaard) en te water gelaten, 7-6-2012 vertrokken van de werf voor de proefvaart en trekproeven in de Europoort, 6-2012 geplande oplevering aan Scheepvaartbedrijf Herman Sr. B.V., Zwijndrecht, 123 BRT, 23,35 x 8,00 x 2,99 x 2,290 meter, 1.700 EPK, 1.268 kW, 2 x Caterpillar C32-TTA Acert, trekkracht 21 ton, 10,5 kn. (Foto: R. Zegwaard, 7-6-2012).



Sleepvaartbedrijf Herman Sr BV is opgericht in 1992 en voortgekomen uit een al oud familiebedrijf welke reeds lang de binnenwateren bevoeren met sleepboten , sleepschepen en motorschepen.

Er zijn vele sleepboten in het bezit geweest van de familie: Japico, HeGeJo (Damen 1948), Heco (Damen 1970, 1974), Doolaard, Wiljos, Adri, Adri-D, Jodi, Herman Sr, Tarka (Damen 1996) en Herman (Damen 2002).

Vanaf 1970 is er een wending gemaakt naar de kustsleepboten welke in binnen en buitenland werden ingezet ten behoeve van kust en oeverwerken, Zinkeroperaties en sleeptransporten.

Werken als: de gaspijp aanlanding bij Schiermonnikoog, de Deltawerken, diverse strandopspuitingen, ploeg en survey werkzaamheden bij hoppers en cutters, ankerbehandeling werkzaamheden bij kabel- en pijpenleggers.

Het bedrijf is ooit begonnen als eenmanszaak met de in 1976 voor H. van Dodewaard gebouwde sleepvlet "Herman Sr.". Welke door ons in 1982 werd overgenomen en in de loop der jaren werd aangepast voor de veranderende markt in de aannemerswereld. Zo werden er o.a. een ploeginstallatie en diverse survey voorzieningen aangebracht. In 1992 werd dit schip ingebracht bij de oprichting van het hedendaagse bedrijf welke vernoemd is naar de grootvader van oprichter en eigenaar Jack van Dodewaard.

Door de alsmaar groter wordende schepen (zoals hoppers, backhoe's en cutters) groeide de markt voor groter hulpmateriaal. Dit resulteerde met de aanschaf van de in 1996 bij Damen Bergum gebouwde Shoalbuster 2409 "Tarka". Dit schip was de tweede Shoalbuster die werd gebouwd.

Nadat dit type schip een succes bleek te zijn werd in 2001 besloten om de gedateerde "Herman Sr." te vervangen door een nieuwe Shoalbuster 2208. Dit schip kreeg de naam "Herman", naar de vader van Jack van Dodewaard. De "Herman Sr." werd verkocht aan de Engelse firma H&S Marine, waar hij nog steeds onder zijn oude naam en kleuren vaart.

Op 27 oktober 2003 is ook de "Tarka" verkocht. Ditmaal aan de Duitse firma Bilfinger Berger AG en ingezet in Nigeria. Ook ditmaal zal het schip zijn naam behouden. De "Tarka" is in april 2004 vervangen door wederom een Shoalbuster. Ditmaal is gekozen voor een type 2609, de grootse en sterkste boot van het bedrijf tot die tijd. Ook werd zij de eerste 200 mijl klasse boot van ons bedrijf. Het werkgebied en mogelijkheden werden daardoor danig uitgebreid.

Scheepvaartbedrijf Herman Sr. BV is gevestigd in Zwijndrecht (Zuid-Holland) te Nederland en is voortgekomen uit een maritieme familie.

Het bedrijf zoals dat vandaag de dag bestaat is opgericht in 1992, maar ook voor deze datum waren wij al lang en breed actief in de maritieme wereld, met name in de baggerassistentie. Inmiddels is het familiebedrijf uitgegroeid tot een gespecialiseerd offshore sleepvaartbedrijf met een kleine 30 werknemers.

Met onze vloot van 3 schepen: twee multifunctionele shoalbuster sleepboten, een multifunctionele multicat werkboot zijn wij wereldwijd in te zetten.



Door onze jarenlange ervaring hebben wij een groot aanbod aan expertise in verschillende gebieden zoals:

- Assistentie verlenen bij bagger-, offshore- en constructiewerkzaamheden
- Havensleepdiensten
- Slepen en behandelen van bakken, pontons en schepen
- Verplaatsen van maritieme objecten
- Assistentie bij onderhoud / aanleg van windmolenparken
- Ankerbehandeling
- Personeels transport en bevoorading
- Faciliteren van survey werkzaamheden
- Ploegen van zeebed of rivierbodem
- Bergings werkzaamheden

(Bron: <http://www.hermansr.com>, foto TARKA 3, Scheepsfotoruilbeurs, 5-6-2010, foto WOJTEK + BALOE 2 als YN-1676: R. Zegwaard).



DAMEN YN-1680, 12-6-2012 gearriveerd op de Nieuwe Waterweg achter de sleepboot ATLAS II voor afbouw bij Damen Shipyards B.V., Gorinchem. (Foto: R. Zegwaard).



SD ROVER 9618745, Damen ASD Tug 2810, 29-7-2011 te water gelaten te Roemenië onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 511583, vlag: St. Vincent and Grenadines, roepsein J8B4682, 3-2012 overgenomen door Kotug B.V., Rotterdam, 28-3-2012 (e) opgeleverd, 1-4-2012 vertrokken van Galati naar Rotterdam, 3-4-2012 passage Istanbul, 20-4-2012 ETA Rotterdam, 23-4-2012 gearriveerd op de Nieuwe Waterweg en afgemeerd in de Wiltonhaven te Schiedam, 25-4-2012 in dok bij Damen Shipyards te Pernis, 11-5-2012 te

Rotterdam gedoopt SD ROVER door mevr. Nelleke Boersema (echtgenote van Renze Boersema van de Rabobank). (Foto SD ROVER: H. Jungerius <http://www.kanjerjayden.nl> foto's doop: kotug.nl).



SD REBEL 9600774, Damen ASD Tug 2810, 10-5-2011 te water gelaten te Roemenië onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 511581, vlag: St. Vincent and Grenadines, roepsein J8B4681, 3-2012 overgenomen door Kotug B.V., Rotterdam, 21-3-2012 oprichting SD Rebel Limited te Malta, 28-3-2012 (e) opgeleverd, 1-4-2012 vertrokken van Galati naar Rotterdam, 3-4-2012 passage Istanbul, 20-4-2012 ETA Rotterdam, 23-4-2012 gearriveerd op de Nieuwe Waterweg en afgemeerd in de Wiltonhaven te Schiedam, 25-4-2012 in dok bij Damen Shipyards te Pernis, 11-5-2012 te Rotterdam gedoopt SD REBEL door mevr. Ingrid Leusen (echtgenote van Martin Leusen van ABN AMRO).



(Foto SD REBEL: T. Koornhof, 21-5-2012, vast op de SAFMARINE NOMAZWE, foto's doop: kotug.nl).

RT DARWIN 9556894, in aanbouw als ROTOR 43 bij ASL Shipyard Pte. Ltd., Singapore onder bouwnummer 891, 16-8-2010 (e) te water gelaten voor Elisabeth Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Kotug International B.V., Rotterdam, roepsein 9HA2238, 465 BRT, 292 DWT, 6.500 EPK, trekkracht 84 ton, 22-3-2011 (e) opgeleverd aan RT Darwin Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Kotug Schleppeprederei G.m.b.H., Bremerhaven en Kotug International B.V., Rotterdam, 12-6-2012 tijdens de "Herring Party" te

Bremerhaven gedoopt RT DARWIN door mevr. Lieselotte Reinke (echtgenote van Mr. Ulrich Reinke van Hochtief Logistics A.G.).



RT TASMAN 9556909, in aanbouw als ROTOR 44, 28-6-2010 (e) te water gelaten bij ASL Shipyard Pte. Ltd., Singapore onder bouwnummer 892 voor Elisabeth Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Kotug International B.V., Rotterdam, roepsein 9HA2239, 465 BRT, 292 DWT, 6.500 EPK, trekkracht 84 ton, 11-1-2011 proefvaart, 24-1-2011 (e) opgeleverd aan RT Tasman Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Kotug Schleppeederei G.m.b.H., Bremerhaven en Kotug International B.V., Rotterdam, 12-6-2012 tijdens de "Herring Party" te Bremerhaven gedoopt RT TASMAN door mevr. Ramona Hagena (assistent van Mr. Finnern, Managing Director van BARD Logistik & Offshore Logistik te Emden). (Foto's: kotug.nl).



SD RANGER 9600712, Damen ASD Tug 2810, 28-1-2011 te water gelaten te Roemenië onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 511575, vlag: St. Vincent and Grenadines, roepsein J8B4680, 285 BRT, 160 DWT, 5.000 EPK, 2 x Caterpillar, trekkracht 58,7 ton, 13,6 kn. 3-2012 overgenomen door Kotug B.V., Rotterdam, 21-3-2012 oprichting SD Ranger Limited te Malta, 28-3-2012 (e) opgeleverd aan SD Ranger Limited, Valletta-Malta, in beheer bij Kotug B.V., Rotterdam, 1-4-2012 vertrokken van Galati naar Rotterdam, 3-4-2012 passage Istanbul, 20-4-2012 ETA Rotterdam, 23-4-2012 gearriveerd op de Nieuwe Waterweg en afgemeerd in de Wiltonhaven te Schiedam, 25-4-2012 in dok bij Damen Shipyards te Pernis, 16-5-2012 vertrokken van Rotterdam met bestemming Hamburg, 14-6-2012 te Hamburg gedoopt SD RANGER door Susan Beumer (Kotug Hamburg). (foto's: Kotug).

