



SCHEEPSFOTORUILBEURS

A2B AMBITION, IMO 9113745 (NB-115), type Sietas 151, 2-2-1994 kiel gelegd, 16-3-1995 te water gelaten, 4-1995 opgeleverd door J.J. Sietas Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (1106) als GERDA aan Wilfried Rambow K.G. m.s. "Gerda Rambow", Drochtersen, thuishaven: Hamburg-Duitsland, in beheer bij Wilfried Rambow, Drochtersen. 3.999 GT, 2.176 NT, 5.300 DWT. 100,60 (96,00) x 18,45 x 8,25 x 6,560 meter. 2 ruimen, G 7.247 m³, B 7.013 m³, 508 TEU, 402 ton bunkers, 15,5 kn. 5.200 EPK, 3.825 kW, 9 cyl, 4 tew, 330 x 450, 600 omw/min., vertraagd naar 160 omw/min., M.W.M. TBD645L9, Deutz M.W.M. Motoren-Werke Mannheim A.G., Mannheim. 7-5-2002 (GL) te Hamburg herdoopt P&O NEDLLOYD RUSSIA (DPGK). 8-5-2002 gearriveerd te Rotterdam vanaf Hamburg. 26-4-2005 te Hamburg uit dienst bij P&O Nedlloyd, 2-5-2005 bij de E.C.T. op de Maasvlakte herdoopt GERDA. 27-2-2018 oprichting van A2B-Online 6 B.V. te Hazerswoude-Dorp, staat bij de Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 71018980. 4-2018 verkocht A2B-Online 6 B.V., Moerdijk, in beheer bij A2B-Online B.V. 19-4-2018 (mt) aankomst bij Damen van Brink, Pernis (Damen Shiprepair Rotterdam B.V.). 1-5-2018 vlag: Nederland, thuishaven Moerdijk, roepsein PDKX, herdoopt A2B AMBITION. 6-5-2018 van Pernis naar Moerdijk. 8-5-2018 van Moerdijk naar Immingham. (Foto: T. v.d. Zee, 29-4-2018, Pernis).

AGULHAS STREAM, IMO 9158537 (NB-66), 12-2-1998 opgeleverd door Kitanihon Zosen K.K., Hachinohe (311) als AGULHAS STREAM aan Shipping Company Agulhas Stream B.V., Panama. 2-1999 thuishaven: Groningen (PFRS), in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 9.298 GT, 20,3 kn, 12.622 kW, B&W

8S50MC-C. 21/22-2-1998 gearriveerd op eerste reis te Yokohama. 24-2-1998 van Yokohama. 13-4-1998 de eerste keer te Rotterdam. 15-4-1998 van Rotterdam naar Buenos Aires. 20-8-1998 derde aanloop te Rotterdam. 24-6-1999 verkocht aan Agulhas Stream G.m.b.H. & Co., Willemstad-N.A. (PJFE), in beheer bij Triton Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leer en in de pool bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 5-2-2018 vertrokken van Port Said. 25-2-2018 gearriveerd bij een werf te Zhoushan. 4-4-2018 verkocht aan Yongxiang Shipping International Co. Ltd., Hong Kong, vlag: Panama, roepsein 3FGN5, 28-3-2018 (MT) herdoopt YONG XIANG 9.

ANTONIO D'ALELIO, IMO 8705735 (NB-243), 28-9-1988 kiel gelegd, 21-9-1990 te water gelaten, 12-1990 opgeleverd aan Ditta G. d'Álesio S.a.S. di Gaetano d'Alesio, Livorno-Italië, 22.652 BRT. 1994 verkocht aan Dalmare S.p.A., Livorno-Italië. 1995 overgedragen aan Marevant Shipping Co. N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Dalmare S.p.A. 14-3-2001 (e) verkocht aan Dalmare S.p.A., Italië. 2005 verkocht aan W.S. Enterprise Shipping Co. Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Warm Seas Development & Trading LLC., 3-2005 herdoopt W.S. ENTERPRISE. 6-2010 verkocht naar Tanzania, 6-2010 herdoopt UNITED ENTERPRISE. 12-2010 verkocht aan Corni Maritime Inc., Tanzania, in beheer bij Olimpex Nigeria Ltd., Apapa, Lagos. 9-2011 vlag: St. Kitts and Nevis. 11-2013 vlag: Moldavië (ERUD). 20-6-2017 ten anker bij Lagos. 27-10-2017 (e) verkocht aan onbekende eigenaar. 2018 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 2-3-2018 (mt) vertrokken van Lagos naar Chittagong. 4-3-2018 vertrokken van Lomé, Togo. 3-2018 verkocht aan Somap International Pte. Ltd., Singapore, 3-2018 (e) vlag: Palau, roepsein T82792, 3-2018 herdoopt S UNITED. 28-3-2018 ten anker bij Luanda, Angola.



APODY, IMO 8207848 (NB-129) 24-9-1982 kiel gelegd, 13-12-1983 te water gelaten, 3-5-1984 proefvaart, 5-1984 opgeleverd door Cia. Comércio e Navegação CCN Maua Shipyard, Niteroi (169) als APODY aan Emp. De Nav. Mercantil S.A., Brazilië. 4.566 BRT, 3.502 DWT. 3.236 EPK, 2.380 kW, M.A.N. 6L25/30, Mecanica Pesada S.A., Taubate. 1988 herdoopt MERCANTIL VASSOURAS. 1989 verkocht aan Mai Shipping Co. Ltd., Antigua & Barbuda, in beheer bij Reederei Bertram Rickmers G.m.b.H. 1989 herdoopt MAI RICKMERS. 15-12-1989 (GL) herdoopt NOUR. 1990 verkocht aan Scheepvaartmaatschappij Apody N.V., St. John's-Antigua & Barbuda (V2PW), in beheer bij Zadeko Shipping N.V., 11-7-1990 herdoopt APODY. 4.759 GT, 2.050 NT, 3.502 DWT. 53 trailers, 260 TEU. 9-2006 verkocht aan Adara Maritime S.A., St. John's-Antigua and Barbuda, in beheer bij Electra Maritima S.A., Piraeus, 17-10-2006 herdoopt ANAMCARA 4. 21-4-2008 (e) verkocht aan Amergin Corp., 2008 vlag: Panama. 5-2008 herdoopt NUADA. 2011 vlag: Belize. 9-2012 herdoopt LUCI. 2013 verkocht aan onbekende eigenaar. 2015 verkocht aan Elite Way Marine Services Est, Dubai, United Arab Emirates, vlag: Panama, herdoopt SHAHIN. 4-2016 opgelegd op de ankerplaats bij Port Sudan. 8-4-2018 lek geraakt en begonnen vol te lopen, bemanning van boord, 10-4-2018 gezonken. (Foto: Bob van Raad, 22-7-1998, <http://koopvaardij.blogspot.nl/>).

ARKLOW VIKING, IMO 9772606 (NB-243), 20-2-2018 te water gelaten bij Royal Bodewes te Hoogezand onder bouwnummer 729, 9-4-2018 vertrokken van de werf naar Delfzijl met de sleepboten GRUNO 3 en GRUNO 4, kompas stellen, proefvaart op de Eems en naar de Eemshaven, 10-4-2018 technische proefvaart op de Eems en naar de Eemshaven, 12-4-2018 opgeleverd als ARKLOW VIKING aan Ferrybank Shipping B.V., Rotterdam, in beheer bij Arklow Shipping Nederland B.V., Rotterdam. 2.999 GT, 1.731 NT,



5.150 DWT. 86,93 (84,98) x 15,00 x 7,17 x 6,350 meter. 1 ruim, 6.274 m³. 210,5 m³ bunkers. 12,5 kn. 2.364 EPK, 1.740 kW, 6 cyl, 4 tew, 255 x 400, 720 rpm., vertraagd naar 140 rpm., M.a.K., Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., Anqing, China NE-5-2017. 13-4-2018 van de Eemshaven naar Ostermoor om te laden, 18-4-2018 vertrokken van Ostermoor naar Seaham. (Foto: F. Olinga, 9-4-2018).

AZOLLA, IMO 7808619 (NB-244), is inderdaad herdoopt in PIEN TULIP, dat vond plaats bij Van Brink Rotterdam aan de Waalhaven Pier 8, er ging een kleine ceremonie aan vooraf met een afsluitende borrel in het bijzijn van Pien (Scheepshypotheekbank).



BENGUELA STREAM, IMO 9158549, (NB-54), 7-2-1998 te water gelaten, 16-4-1998 proefvaart, 19-4-1998 opgeleverd (BV NK) door Kitanihon Zosen K.K., Hachinohe (312) aan C.V. Shipping Co. Benguela Stream, Groningen, roepsein PENR, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 9.298 BRT, 4.983 NRT, 5.800 DWT, 150,00 (140,18) x (22,00) x 13,30 x 9,260 meter, 4 ruimen, 14.846 m³, 17.146 EPK, 12.620 kW, B&W 8S50MC-C, Hitachi Zosen NE-97, 22,8 kn. 13-4-2018 (mt) gearriveerd te Kobe, Japan. 2018 verkocht Sasanqua Shipping S.A., 14-4-2018 (mt) vlag: Panama, roepsein 3EHA2, herdoopt ORIENTAL PEONY. 15-4-2018 van Kobe naar Davao, Filippijnen, 19-4-2018 ETA te Davao. (Foto: T. v.d. Zee, 16-5-2000).



BOKA VANGUARD naar nieuw record in het zware-ladingtransport.

De BOKA VANGUARD van Boskalis, het grootste halfafzinkbare zware-ladingschip ter wereld, bereidt zich voor op het laden van een circa 90.000 ton wegend Floating Production, Storage & Offloading-platform. Dit staat gelijk aan het gewicht van 300 Boeing 747's en is daarmee een nieuw record in het zware-ladingtransport.

De BOKA VANGUARD heette tot voor kort DOCKWISE VANGUARD. Voor de maritieme dienstverlener vormen de naamswijziging en rebranding het startschot voor het proces om het aanbod van diensten aan de offshore energiesector van de onderneming te presenteren onder één merknaam: Boskalis.

Voor Boskalis symboliseert deze eerste stap de ambitie om de verschillende business units - elk met zijn eigen achtergrond - samen te brengen om klanten een ongeëvenaarde combinatie van mensen, vaartuigen en activiteiten te bieden waarmee grenzen kunnen worden verlegd en - zowel letterlijk als figuurlijk - new horizons worden gecreëerd. (Bron: technischweekblad.nl, 30 april 2018. Foto: Jan van Oost, 28-2-2016).



BUZZARD BAY, IMO 9016662 (NB-200), 22-11-1991 te water gelaten, 31-3-1992 (AB) opgeleverd door Shikoku Dockyard Co. Ltd. (863) als ROYAL STAR aan Gladman Investments Inc, Panama, in beheer bij Unique Shipping Agencies Ltd., Hong Kong. 1992 herdoopt CHIQUITA HONSHU. 1994 herdoopt ROYAL STAR. 1999 herdoopt FRENCH BAY. 1999 verkocht aan Gallant Maritime Corp., Panama, in beheer bij Unique Shipping (H.K.) Ltd., in de pool bij Seatrade Groningen B.V. 4-11-2002 verkocht aan Gladman Navigation Corp. Ltd., Hong Kong, in beheer bij Seatrade Groningen B.V. 4-6-2004 verkocht aan B.V. Shipping Company Buzzard Bay, Willemstad-N.A., roepsein PJSA, 15-6-2004 te Nelson, New Zealand als BUZZARD BAY in beheer bij Seatrade Groningen B.V. 5-2006 en-bloc met de EAGLE BAY, FALCON BAY en HAWK BAY verkocht met een charter van 3 jaar bij Seatrade Groningen B.V., 5-2006 verkocht aan Buzzard Bay Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Monrovia-Liberia, in beheer bij Triton Schifffahrt G.m.b.H., Leer voor MPC Münchmeijer Petersen, 30-5-2006 (e) thuishaven: Monrovia, vlag: Liberia, roepsein A8JH8. 11-2013 verkocht aan Vistra Business Corp., Liberia, in beheer bij Ost-West Handel und Schifffahrt G.m.b.H., Monrovia, roepsein A8JH8, herdoopt BALTIC PILGRIM. 5-4-2018 vertrokken van Beira, Mozambique en wachten op orders. 13-4-2018 (e) verkocht voor sloop naar India. 23-4-2018 ETA Bhavnagar. 24-4-2018 gearriveerd Gulf of Khambhat en ten anker bij Bhavnagar, 30-4-2018 ten anker bij Alang, 1-5-2018 op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: H. Jungerius, 7-9-2012).

CALAFURIA, IMO 9063304 (NB-194), chemicaliëntanker, 8.744 BRT, 2.904 NRT, 11.300 DWT, 135,00 x 20,00 x 11,00 x 6,900 meter, 4.900 EPK, 3.604 kW, 6 cyl, 4 tew, Sulzer 6ZAL40S, Fincantieri Cant. Nav. Italiani S.p.A. (Grandi Motori), Triëst, 28-1-1993 kiel gelegd, 10-6-1994 opgeleverd door Fincantieri Cant. Nav. Italiani S.p.A., Livorno (5940) aan Dalmare S.p.A., Livorno (Ditta G. d'Alesio S.a.S. di Gaetano d'Alesio). 1995 ingebracht bij Marevent Shipping Co. N.V., Willemstad-N.A. (Ditta G. d'Alesio S.a.S. di Gaetano d'Alesio). 1996 vlag: Italië. 2009 verkocht aan Union Power Ltd., Panama, in beheer bij Sovereign Ship Management Ltd., Londen, 16-10-2009 vlag: Panama en herdoopt UNION POWER. 2010 verkocht aan Valor Shipping Ltd., Wembley, vlag: Panama, 2010 herdoopt VALOR. 2013 verkocht aan Delmar Petroleum Co. Ltd., Port Harcourt, vlag: Panama, in beheer bij Marinpet Petrol Denizcilik Ltd. Sti. (Marinpet Petroleum Shipping & Trading Co. Ltd.), Istanbul, 24-2-2013 (AB) herdoopt ANOINTING. 12-2014 (vt) opgelegd te Lagos. 4-2017 vlag: Nigeria.



CYRUS II, IMO 7615608, 2-4-1976 contract, 18-11-1977 opgeleverd door Scheepswerf & Machinefabriek "De Merwede" B.V. (618) als LIBRA aan N.V. Hollandsche Aannemersbedrijf Zanen Verstoep, 's-Gravenhage. Cutter Suction Dredger. 2.094 BRT, 746 NRT, 1.500 DWT. 11,5 kn. Totaal geïnstalleerd vermogen 12.904 kW. 4.800 EPK, 3.532 kW, 2 x S.W.D. 1987 verkocht aan Dragomar S.p.A., Italië, 1987 herdoopt CYRUS. 2007 verkocht aan Boskalis Westminster Shipping B.V., Saint Vincent & The Grenadines (N.V. Koninklijke Boskalis Westminster). 12-2007 herdoopt CYRUS II. 2017 herdoopt CAPRICORN.

Rotterdamse Scheepvaartboekhandel

Schiehaven 15 te Rotterdam

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





DOCKWISE WHITE MARLIN, IMO 9670224, Heavy Load Carrier. Gebouwd 2015, Guangzhou Shipyard International Co. Ltd., Guangzhou (11130007). 51.065 GT, 15.320 NT, 72.148 DWT. 216,676 (208,725) x 63,10 x 13,00 x 10,500 meter. 5.922,44 m³, 13,9 kn. 16.728 kW geïnstalleerd vermogen, 4 x 3.840 kW, hoofdmotoren, 600 rpm., vertraagd naar 75 rpm., 2 x 5.250 kW. voortstuwing, ABB, Wärtsilä. 3-5-2011 contract, 23-5-2013 (NV) kiel gelegd, in aanbouw als FATHOM voor Fairstar Heavy Transport, 6-7-2014 te water gelaten onder bouwnummer Guangzhou 11130007, vlag: Nederland, roepsein PBPJ, 30-1-2015 (NV) opgeleverd door Guangzhou Shipyard International Co. Ltd., Guangzhou als DOCKWISE WHITE MARLIN aan Dockwise White Marlin B.V., Breda, vlag: Curaçao, roepsein PJAS, in beheer bij Dockwise Shipping B.V., Breda en Anglo-Eastern Ship Management Ltd., Hong Kong. 1-2018 zou herdoopt worden in WHITE MARLIN. 27-1-2018 te Gohyeon, Goeje. 24-2-2018 van Gohyeon, Goeje naar Haugesund, 10-4-2018 ETA te Haugesund. 11-4-2018 te Haugesund. 19-4-2018 van Haugesund naar Rotterdam, 23-4-2018 ETA te Rotterdam. 23-4-2018 gearriveerd bij Damen Verolme Rotterdam B.V., Rozenburg. (Foto: T. v.d. Zee, 23-4-2018).



DOMINIQUE TRADER, IMO 8506440 (NB-244) 1985 opgeleverd als PERO door Schiffswerft Hugo Peters, Wewelsfleth (609) aan m.s. "Pero" Peter Jurgens Schiffahrts K.G., Rendsburg-West Duitsland. 1996 verkocht aan Provence Navigation Ltd., Limassol-Cyprus, herdoopt PROVENCE. 28-4-1998 (e) verkocht aan Domi Shipping Ltd., Antigua and Barbuda, in beheer bij Arpa Shipping B.V., herdoopt DOMINIQUE

TRADER. 9-6-2004 (e) in beheer bij Trader Club B.V. 6-9-2004 (e) vlag: St. Vincent and Grenadines. 6-9-2004 (e) herdoopt OBLIX. 19-10-2004 (e) verkocht aan Oblix Shipping Ltd., St. Vincent and Grenadines, in beheer bij C. Kornet. 6-6-2005 (e) verkocht aan Willie Shipping, St. Vincent and Grenadines, 6-6-2005 (e) herdoopt ACER. 13-6-2005 (e) verkocht aan Oblix Shipping Ltd., St. Vincent and Grenadines, 19-12-2005 (e) in beheer bij VW Nyki Shipping B.V., Rhon, 1-2007 herdoopt BRITANNICA HAV. 31-1-2007 verhaald van Ridderkerk naar de Waalhaven. 2007 verkocht aan Hav Shipping II AS, Valletta-Malta (9HUW8), in beheer bij Bulkship Management AS. 7-2008 (e) verkocht aan Hav Bulk AS, Valletta-Malta (9HUW8), in beheer bij Bulkship Management AS. 13-9-2013 (e) in beheer bij Hav Ship Management Norrus AS, Raadal, Noorwegen en Kaliningrad. 16-3-2018 van Renteria, Spanje geladen met 2.000 ton staal naar Keadby, Engeland. 20-2-2018 op 50 mijl NO van Cherbourg in aanvaring gekomen met het Belgische vissersvaartuig Z-121 DEBORAH (IMO 8871766) en gekapseisd, 22-3-2018 te Le Havre met de sleepboten ABEILLE LIBERTÉ en ARGONAUTE, het transport werd gevolgd door de vaartuigen FLAMANT, KERMOR (sleepboot) en GALATEA, de eigenaar charterde de Ned. sleepboten SEA BULLDOG en MUSTANG om de luiken naar Le Havre te slepen. 6-4-2018 aankomst van de TAKLIFT 4 (IMO 8010506, 2-4-2018 van Bergen) om de BRITANNICA HAV recht te zetten. 7-4-2018 recht gezet door de TAKLIFT 4 en afgemeerd bij Achat Fer & Metaux te Le Havre om gesloopt te worden. (Foto: Pascal Bredel, 4-11-2018, Achat Fer & Metaux).



DONGEDIJK, IMO 9201877 (NB-222) 17-6-1998 contract, 23-12-1999 gedoopt DONGEDIJK door minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat en te water gelaten, 21-2-2000 van de werf naar V.C.K. Terminal te Amsterdam, 29-2-2000 proefvaart vanaf Amsterdam, 4-3-2000 te Amsterdam opgeleverd door Tille Shipyards, Kootstertille (329) aan Navigia Ship Management B.V., Groningen (PCBB). 7-3-2000 betrokken van Amsterdam. 15-8-2000, tijdens een reis van Port Said naar Lattakia, met 140 containers aan boord gestrand op een zandbank op 7 mijl voor de haven van Port Said. 4-9-2000 door de Seuz Canal Authority recht gezet en leeg gepompt. 6-9-2000 vlot gebracht en naar Port Said gesleept, door de Suez Canal Authority begonnen met het lossen van de containers, daarbij kreeg het schip een slagzij van 45 graden en is later gekapseisd, door de Suez Canal Authority begonnen met bergen, bij de berging flinke schade gemaakt door het insnijden van de staalkabels, dat alles gebeurde zonder toestemming van de rederij en verzekering, daarna is het schip leeggeroofd waarna vertegenwoordigers van de rederij en verzekering aan boord mochten. Aanvankelijk werd een bergingsloon van 3 miljoen gulden geëist maar later is dat bedrag meer dan verdubbeld naar 7 miljoen gulden. Zowel de rederij als de verzekering wilde niet op het aanbod ingaan waarna het schip aan de ketting ging. De verzekering schatte de herstelkosten op 18 miljoen gulden terwijl het schip nu nog maar een waarde had van f 300.000. 2001 in eigendom van Suez Canal Authority, opgelegd te Port Said, 12-6-2001 herdoopt EL DEVRESOIR. 7-2006 herdoopt DEVERSOIR. 2015 gerepareerd en surveys. 5-2015 (e) in service. 1-2016 in de vaart. 31-3-2016 in het Suezkanaal op 20 km. (11,1 mijl) van Ismailia in aanvaring gekomen, beide schepen liepen lichte schade op, naar Great Bitter Lake Anchorage voor inspectie voordat de reis voortgezet kon worden. 20-4-2016 (e) opgelegd. 20-3-2018 (e) verkocht aan HM Maritime Ltd., Monrovia, Liberia, vlag: Panama (3EYI9), 3-2018 herdoopt NABIHA DISCOVERY. (Foto: T. v.d. Zee, 2000).

ELECTRON, IMO 8121288 (NB-147), 1983 opgeleverd door Bodewes Scheepswerven B.V., Hoogezand (546) als ELECTRON aan Rederij m.s. Electron, Groningen, in beheer bij Beck's Scheepvaartkantoor B.V., Groningen.



2004 verkocht aan Penyez Shipping & Trading Co., Valletta-Malta, in beheer bij Manta Denizcilik Nakliyat, Istanbul, 4-6-2004 aan Parkkade te Rotterdam herdoopt PENYEZ. 2-6-2006 verkocht aan Cor Uluslararası, vlag: Slowakije, 14-8-2006 herdoopt MY SHIP 2. 5-8-2008 verkocht aan Buse Denizcilik ve Ticaret Ltd., Turkije, roepsein TCTG6, in beheer bij Ayden Deniz Tasimaciligi ve Ticaret AS, Istanbul, 7-2008 herdoopt YAKUP AĞA. 28-9-2010 (e) in beheer bij Ayden Deniz Tasimaciligi ve Ticaret AS, Istanbul en Beykoz Denizcilik ve Tic Ltd., Istanbul. 31-12-2016 tijdens slecht weer in Marmara Sea gestrand, met een sleepboot vlot gebracht en naar Kartal. 31-12-2016 (e) uit de vaart: opgelegd of reparatie. 2018 verkocht voor sloop. 4-5-2018 overgedragen aan Aliğa Denizcilik Gemi Söküm Ve Geri Dön. Ltd. te Aliğa en op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: T. v.d. Zee, 6-8-1997, Leixões).



ELIANA TRADER, IMO 7808346 (NB-117), 1978 opgeleverd door Martin Jansen Schiffswerft & Maschinenfabrik, Leer (147) als KONIGSSEE aan Intersee Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems. 499 BRT. 11-4-1995 verkocht aan E.T. Shipping Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Arpa Shipping B.V., Roosendaal, herdoopt ELIANA TRADER. 8-2-2003 gearriveerd te Hansweert en opgelegd, daarna opgelegd in de Waalhaven te Rotterdam, 's-Gravendeel en tenslotte Alblasserdam. 2004 in beheer bij Trader Club B.V. 7-2005 verkocht aan Amir Shipping, 30-7-2005, vertrokken van Alblasserdam onder de vlag van Noord Korea als JILLY met bestemming Casablanca, in beheer bij Amir A Shipping Ltd Srl. 12-3-2007 verkocht aan Ocean Jasper Shipping, Kiribati, in beheer bij Onurhan Denizcilik Ltd., 5-2007 herdoopt OCEAN JASPER. 16/17-8-2007 betrokken bij het zinken van de Franse trawler SOKALIQUE waarbij een opvarende om het leven kwam, niet gestopt om hulp te bieden en opgebracht door de Franse autoriteiten. 17-8-2007 uit de vaart en opgelegd. De rederij Ocean Jasper Shipping moest € 600.000 betalen aan de familie van de omgekomen zeeman, dat is nooit voldaan en aan de ketting gelegd. 12-3-2008 (e) verkocht aan onbekende koper. 2018 gerechtelijk verkocht voor € 4.070 voor sloop, 2-5-2018 vertrokken vanaf de Naval Base Anchorage met de sleepboten SAINT-DENIS en CLAIRVOYANT afgemeerd bij Navaléo (Recycleurs Bretons) te Brest om gesloopt te worden. (Foto: Michel FLOCH/Shipspotting, 28-1-2017, opgelegd te Brest).



OM eist geldboete en beroepsverbod tegen kapitein van ELSA ESSBERGER

Het Openbaar Ministerie heeft vandaag in de rechtbank van Amsterdam een geldboete en een voorwaardelijk beroepsverbod geëist tegen een kapitein en een eerste stuurman van het 100 meter lange tankschip ELSA ESSBERGER dat op 31 december 2017 met twaalf knopen snelheid tegen het boorplatform Halfweg voer.

Het OM verwijt de stuurman en kapitein overtreding van de veiligheidszone rond een boorplatform. Op basis van de Wet op economische delicten wordt dit als een misdrijf beschouwd als dit opzettelijk wordt gepleegd. Het is verboden om de veiligheidszone van 500 meter rond een boorplatform te betreden vanwege de mogelijke risico's. In een veiligheidszone rond een mijnbouwinstallatie bevinden zich veel buizen en kabels die aan het oppervlak niet goed te zien zijn. Een aanvaring met buizen van zo'n platform of het platform zelf kan schadelijke gevolgen hebben.

De schade aan het platform door de botsing wordt geraamd op 20 miljoen euro. Daarnaast was er een flink risico op het vrijkomen van de chemische stoffen die het schip vervoerde: "Voorzichtigheid met een geladen schip was gepast. Voorzichtigheid die door beiden verdachten niet is betracht." Aldus de officier van justitie.

Strafmaat

De stuurman stond op die avond aan het roer. Omdat het oudejaarsavond was, had hij de matroos weggestuurd om met zijn familie in de Filippijnen te kunnen bellen. Het geluidssignaal van het wachalarm en het ARPA-alarm waren uitgezet. De stuurman paste op een bepaald moment de koers niet aan en hij week af van de geplande route.

Ook de controle door de kapitein schoot volgens het OM tekort: "Hij was de gezagvoerder op het schip maar heeft zich niet vergewist dat alle benodigde bemanningsleden op de brug stonden, dat er voldoende uitkijk werd gehouden en dat de alarmen aan stonden. Hij had de mogelijkheden en de plicht dit alles na te gaan, maar heeft dat nagelaten.

De bemanning van het schip had de bewuste oudejaarsdag vooral ontzettend veel geluk, betoogde de officier op zitting: "Want dit had op zoveel punten heel erg verkeerd af kunnen lopen." Hij eiste tegen de

beide mannen een geldboete van 4.100 euro en een voorwaardelijk beroepsverbod om de functie van stuurman of een functie hoger in rang uit te oefenen in de scheepvaart van zes maanden.

De economische politierechter doet vanwege de complexiteit van de strafzaak bij uitzondering over twee weken uitspraak. (Bron: Transport Online/LK. Foto: Jan van Oost, 17-7-2005).

FLINTER ARCTIC, IMO 9504126 (NB-169, Z-145), 18-9-2010 gedoopt FLINTER ARCTIC door mevrouw Henrijetta Hansen en te water gelaten bij Scheepswerf Ferus Smit B.V. te Westerbroek onder bouwnummer 398, 13-10-2010 proefvaart vanaf de Oterdumerpier, 15-10-2010 officiële proefvaart en opgeleverd aan N.V. Flinter Arctic, Rotterdam, in beheer bij Flinter Shipping B.V., Barendrecht. 6.621 GT, 3.448 NT, 10.500 DWT. 132,60 (126,90) x 16,00 x 10,78 x 7,830 meter. Brandmerk 22899 Z 2010. Roepsein PFCU. 2 ruimen, 13.008,96 m³. G 13.025 m³. 360 TEU. 587,6 m³ bunkers. 14,1 kn. 5.435 EPK, 4.000 kW, 8 cyl, 4 tew, 320 x 480, 600 rpm., vertraagd naar 159 rpm., MaK8M32, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., Kiel. 6-11-2016 gearriveerd te Capelle a/d IJssel, afgemeerd langs de GERARDA en opgelegd. 19-12-2016 tijdens de openbare veiling in opdracht van N.V. ING Bank verkocht aan Thorco Shipping A/S, Hellerup, Denemarken, 12-2016 verkocht aan Arctic Shipping B.V., thuishaven: Rotterdam, in beheer bij Thorco Shipmanagement B.V., Winschoten voor Thorco Shipping A/S, Hellerup, Denemarken, 5-1-2017 (mt) te Capelle a/d IJssel als ARCTIC. 6.687 GT, 11.047 DWT. 6-1-2017 (mt) te Capelle a/d IJssel als FLINTER ARCTIC. 9-1-2017 (mt) te IJsselmonde herdoopt ARCTIC. 16-1-2017 vertrokken van Capelle a/d IJssel naar Brunsbüttel, 17-1-2017 te Brunsbüttel met bestemming Uusikaupunki, Finland. 22-4-2018 gearriveerd te Gdansk, Polen. 30-4-2018 verkocht aan Arklow Shipping Ltd., Arklow-Ierland, roepsein EITT8, herdoopt ARKLOW DALE.



FORTE, IMO 8802258 (NB-228), 4-3-1989 te water gelaten als FORTE, 3-5-1989 vertrokken van de werf naar Delfzijl, 9-5-1989 achter een sleepboot naar Emden gebracht voor verdere afbouw, 18-5-1989 proefvaart, 31-5-1989 opgeleverd door Bodewes Scheepswerven B.V., Hoogezand (558) aan C.V. Arctic Marine, Rotterdam, in beheer bij Kustvaartbedrijf Moerman B.V. 3.998 BRT. 5-5-1995 tijdens een reis van Rochester naar Finland brak op 12 mijl westnoordwest van Texel brand uit in de machinekamer, de machinekamer bleek daarna zware schade te hebben opgelopen, door een sleepboot vastgemaakt en naar Rotterdam gesleept, 5-5-1995 transport op de Nieuwe Waterweg, de reparatie nam circa 6 weken in beslag. 5/6-5-2003 brand uitgebroken in machinekamer, voer richting Finland op 9 mijl ten noorden van het eiland Juist, door eigen bemanning onder controle gekregen, 6-5-2003 door de sleepboot WATERGEUS naar de Eemshaven gebracht, 19-5-2003 gearriveerd in de Merwehaven te Rotterdam voor reparatie. 9-2004 verkocht, 1-2005 ingebracht bij Rederi AB Lillgaard, Rotterdam. 3-12-2007 tijdens een reis naar Finland bij vuurtoren van Nordvalen aan de grond gelopen, er ontstond schade aan het schip en bouwwerken, na vlot gebracht te zijn doorgevaren met bestemming Holmsund. 3-2-2012 gearriveerd te 's-Gravendeel en opgelegd. 4-2016 (e) verkocht aan Oy Maniola Ab Ltd., Mariehamn, Åland, Finland, vlag: Nederland, in beheer bij Rederi AB Lillgaard, Mariehamn, Åland, Finland en Maritime Management Services B.V., Ridderkerk. 2-2018 (e) verkocht aan Sea Rose Shipping Inc., Monrovia, Liberia, vlag: Palau, roepsein T8A2830, in beheer bij African Express Ltd., Constanta, 22-4-2018 herdoopt PABLO VI. 28-4-2018 vertrokken van 's-Gravendeel en ten anker bij Hoek van Holland. 2-5-2018 van de ankerplaats naar Lissabon, 5-5-2018 ETA te Lissabon. 16-5-2018 ETA te Constanta. (Foto: J. van Oost, 5-9-2014).

FWN RAPIDE, IMO 9320520 (NB-217), 25-8-2005 opgeleverd door Damen Yichang, China als EMILY-C aan Emily C UG Haftungsbeschränkt (Emily-C Shipping Co. Ltd.), Cowes-U.K., roepsein MHUN3, in beheer bij Carisbrooke Shipping (Management) G.m.b.H., Leer. 10-2006 herdoopt UAL AMERICA. 12-2014 herdoopt EMILY-C. 2015 verkocht aan FWN Rapide B.V., Heerenveen, in beheer bij ForestWave Navigation B.V., Heerenveen, 25-6-2015 (e) onder Nederlandse vlag gebracht, roepsein PBMT en herdoopt FWN RAPIDE. 7.767 GT, 10.609 DWT.



FWN RAPIDE, foto: H. de Winde, 26-5-2016, Kirkenes

Ontvoerde bemanningsleden van vrachtschip FWN RAPIDE leven nog

De elf vermiste bemanningsleden van het Nederlandse vrachtschip FWN Rapide zijn nog in leven. De Groningse rederij ForestWave heeft een zogeheten 'proof of life' gekregen. Wat voor bewijs dat is en hoe de gijzelaars er aan toe zijn, wil het bedrijf niet zeggen. "We werken eraan ze zo snel mogelijk vrij te krijgen", laat een woordvoerder weten na een bericht van RTL Nieuws. Afrikaanse piraten gijzelden afgelopen weekend elf van de veertien bemanningsleden van de FWN Rapide. Het schip was onderweg van Takoradi in Ghana naar Port Harcourt in Nigeria. De bemanningsleden moesten met de piraten mee naar land. Twee anderen wisten te ontsnappen, een ander ontkwam aan gijzeling door zich te verstoppen. (Bron: ANP / Transport Online, 25-4-2018).

Twee matrozen brachten overvallen schip FWN RAPIDE naar veilige wateren

Met de elf gegijzelde bemanningsleden van het Nederlandse schip FWN RAPIDE is telefonisch contact geweest, maar waar precies ze in Nigeria worden vastgehouden is nog onduidelijk. Onder hen bevinden zich de scheepsofficieren, zoals de kapitein en stuurlieden. Het 146 meter lange en 18 meter brede vrachtschip dat vaart onder Nederlandse vlag werd in de vroege ochtend van 21 april aangevallen door Afrikaanse piraten vanaf de kust van Nigeria. Elf van de veertien bemanningsleden werden van boord gehaald.

Twee van de drie resterende opvarenden - die zich hadden verscholen - slaagden er wonderbaarlijk genoeg in het schip na de aanval te manoeuvreren naar veilig gebied, aldus Cor Radings, die het woord voert namens de Groningse rederij ForestWave.

Ongeschonden

Volgens Radings was dit een enorme prestatie, omdat deze twee opvarenden totaal geen ervaring hebben met de navigatie van een schip. Deze bemanningsleden konden desondanks in de stuurhut de bediening overnemen. Nadat het vrachtschip in veiligheid was gebracht kwam ook een derde zeeman ongeschonden te voorschijn uit zijn schuilplaats. In een verklaring complimenteerde ForestWave de twee bemannings-

leden met hun "heldhaftige en professionele reactie op de situatie en het opstomen naar een veilige locatie na de aanval".

Hoe de elf gegijzelde bemanningsleden er aan toe zijn, wil de rederij niet zeggen. Waar en onder welke omstandigheden ze worden vastgehouden in Nigeria is evenmin duidelijk.

Het schip vertrok uit Takoradi, Ghana, en werd overvallen door gewapende piraten die aan boord klommen bij bestemming Port Harcourt, een grote stad in het zuidoosten van Nigeria. Voor dit gebied geldt een negatief reisadvies van de Nederlandse overheid. De overheid waarschuwt nadrukkelijk voor ontvoeringen, die een "reëel risico" worden genoemd.

Volgens de overheid is piraterij in de Nigerdelta en de Golf van Guinee veelvoorkomend: "In de kustwateren van Nigeria en vooral in de Nigerdelta komt regelmatig piraterij voor. Dat komt voor tot op honderden kilometers van de kust. Piraten richten zich niet alleen op schepen. Ook olie- en gasinstallaties op enige afstand van de kust zijn doelwit.

Geen Nederlanders

Ontvoeringen in de Nigerdelta hebben meestal een financieel motief, en zijn niet specifiek gericht tegen Westerlingen. Van de Nigeriaanse autoriteiten valt weinig heil te verwachten, aldus de overheidsinformatie: Wees u ervan bewust dat de politie en andere veiligheidsdiensten zich niet altijd professioneel opstellen. Dat betekent dat zij niet altijd opvolging geven aan een aangifte of klacht".

Woordvoerder Radings zegt dat de rederij advies en ondersteuning krijgt van relevante autoriteiten en gespecialiseerde bedrijven bij het beëindigen van de gijzeling. Over de nationaliteiten en de rangen van de gegijzelden doet de rederij geen mededelingen, behalve dat zich onder hen geen Nederlanders bevinden.

Het in 2005 gebouwde, Nederlandse schip FWN RAPIDE is een zogenoemd "general cargo ship", dat allerlei soorten ladingen kan meenemen, variërend van containers met elektronica tot aan ladingen hout. Het vaart de hele wereld over. De laatste maanden deed het bestemmingen aan in West-Afrika, West-Europa, de Middellandse Zee, Zuid-Azië, de Zuid-Chinese Zee, Java Zee en Noord-Europa. Het schip staat onder management van ForestWave Navigation B.V., dat formeel gezeteld is in Heerenveen, maar een bezoekadres heeft in Groningen. Het schip voer eerder onder de namen EMILY-C en UAL AMERICA.

Vijftien incidenten

De Golf van Guinee is berucht; de meeste gijzelingen en scheepsongevallen langs de Afrikaanse kust vinden hier plaats. Precies waar de FWN RAPIDE werd overvallen zijn dit jaar alleen al vijftien incidenten geweest, van schoten gelost op schepen, mislukte pogingen aan boord te komen tot aan piraten die daadwerkelijk aan boord zijn geklommen bij vijf schepen. De piraten kwamen aan dek bij niet alleen de FWN RAPIDE, maar ook bij een schip met bevroren lading (9-2-2018), een tanker (6-3-2018), een general cargo ship (16-3-2018) en een bulkcarrier (7-4-2018).

De Nigeriaanse marine kwam met een patrouilleschip langszij en begeleidde het schip naar een veilige locatie, de gijzelnemers waren toen al ontsnapt. Het schip was geladen, maar de lading is intact, aldus woordvoerder Radings. (Bron: NvhN/Bart Olmer, 3-5-2018. Cartoon: Folkert Pietersen).



IVER EXPLORER, IMO 8706090 (NB-243), 7-2-1991 opgeleverd door R.O. Brodogradiliste "Uljanik", Pula (391) als IVER EXPLORER aan Motorschip "Product Explorer", Breskens, in beheer bij Vroon B.V., Breskens, 22.733 BRT. 2-2000 thuishaven en vlag: Majuro-Marshall Islands. 4-2005 verkocht aan Wave Shipholding Ltd., Monrovia-Liberia, in beheer bij Unibros Shipping Corp., Piraeus, 13-6-2005 (e) herdoopt NORTE. 12-4-2011 (e) in beheer bij Olimpex Nigeria Ltd., Lagos. 6-2011 vlag: Nigeria. 9-2011 vlag: St. Kitts and Nevis, roepsein V4GA2. 19-11-2013 (e) verkocht aan Wave Shipholding Ltd., Apapa, Lagos, Nigeria, 19-11-2013 (e) vlag: Moldavië, roepsein ERVF, in beheer bij Olimpex Nigeria Ltd., Lagos. 2017 vlag: Comoros, roepsein D6A2365. 2017 verkocht voor sloop, 18-11-2017 vertrokken van Warri, Nigeria naar Bangladesh, 18-1-2018 ETA te Bangladesh. 5-1-2018 (e) verkocht voor sloop naar India. 10-1-2018 passage Saint-Paul, Réunion, 25-1-2018 ETA te Alang. 2-2018 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto Sajjad Chowdhury, facebook).



GEJA C, IMO 9258222 (NB-82), 10-1-2002 te Rotterdam gedoopt GEJA C door mevr. Groot en opgeleverd door Damen Shipyards Hoogezand B.V. aan Carisbrook Shipping Plc., Cowes, vlag: U.K. 7.511 GT. 3-4-2012 (e) verkocht aan York Shipping Ltd., Isle of Man, in beheer bij Carisbrooke Shipping Management G.m.b.H. 3-2013 herdoopt UAL ANGOLA. 25-1-2016 (e) verkocht aan HS Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. M.S. "Maria Scheppers", St. John's-Antigua and Barbuda, in beheer bij HS Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. Haren/Ems en HS Service G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems, 1-2016 herdoopt BBC PAULA. 3-2018 vanwege een charter herdoopt FWN PAULA.

KLIPPER STREAM, IMO 9167796 (NB-127), 20-11-1998 proefvaart voor Jaczon Klipper Stream B.V., Panama, roepsein 3FXJ8, 24-11-1998 (BV) opgeleverd door Kitanihon Zosen K.K., Hachinohe (316) aan Jaczon Klipper Stream B.V., Scheveningen, roepsein PHBO, in beheer bij Jaczon Rederij & Haringhandel B.V., Scheveningen en Seatrade Groningen B.V., Groningen. 9.305 GT, 4.983 NT, 10.936 DWT. 150,00 (140,18) x 22,02 x 13,30 x 9,260 meter. 22,9 kn. 12.622 kW, 500 x 2000, B&W 8S50MC-C, Hitachi. 2000 in beheer bij Jaczon Rederij & Haringhandel B.V., Scheveningen. 13-6-2006 te Genua in beheer bij Seatrade Groningen B.V. 14-4-2018 (vt) verkocht aan Sasanqua Shipping S.A., vlag: Panama, roepsein HOUJ, in beheer bij Santoku Senpaku Co. Ltd., Osaka, Japan, 4-2018 herdoopt ORIENTAL IRIS.



LISA, IMO 9384174 (NB-222), 19-11-2004 kiel gelegd, 9-9-2006 te water gelaten, 28-11-2006 opgeleverd door Jiangsu Yangzijiang Shipbuilding Co. Ltd., Jiangyin (YZJ2005-703C) als ESTHER C aan Carisbrooke Shipping (C.V. 11) B.V., Zwijndrecht, vlag: U.K., in beheer bij Carisbrooke Shipping Ltd., Cowes. 5.629 BRT, 2.877 NRT, 8.046 DWT, 108,21 (104,11) x 18,20 x 9,00 x 7,057 meter, 2.800 kW, MAN-B&W 7S26MCMk6, STX Engine Co. Ltd., 12,4 kn. 4-6-2007 (GL) herdoopt HEATHER C. 12-11-2012 (e) in beheer bij Stieglis Shipbrokers B.V., Harlingen. 21-11-2012 gearriveerd in de Waalhaven te Rotterdam. 11-

2012 in de Waalhaven herdoopt HEAT. 1-2013 in commercieel beheer bij Flinter Shipping B.V., Barendrecht, in beheer bij Flinter Management B.V., Barendrecht, 28-1-2013 (m) onder Nederlandse vlag gebracht, thuishaven: Rotterdam, roepsein PCTI, 28-1-2013 (m) in de Waalhaven herdoopt LISA. 11-2015 in beheer bij Maritime Management Services B.V., Ridderkerk (B.V. Kustvaartbedrijf Moerman). 12-1-2016 (e) in beheer bij Maritime Management Services B.V., Ridderkerk voor Noordriver Shipping B.V., Dordrecht. 2-4-2018 van Malaga te Dordrecht. 5-4-2018 gearriveerd in de Merwehaven te Rotterdam. 4-2018 verkocht aan Masha D Shipping UG (Haftungsbeschränkt) & Co. K.G., 11-4-2018 (vt) te Rotterdam overgedragen nieuwe eigenaren, vlag: Portugal (PMD), roepsein CQAF7, in beheer bij Liberty Blue Shipmanagement G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, herdoopt MASHA D. 17-4-2018 vertrokken naar Duinkerken. (Foto: R.P. van de Wetering, 17-04-2018, t.h.v. Maassluis-West).



LIVING STONE, IMO 9776925 (NB-228), kabellegger, 18-9-2016 te water gelaten bij scheepswerf LaNaval, Bilbao onder bouwnummer NORTE 345, 4-2017 geplande oplevering als LIVING STONE aan Tideway B.V., Breda, thuishaven: Vlissingen, in beheer bij Deme Group, Zwijndrecht, België, 15-2-2018 tijdens de afbouw te Bilbao brak er brand uit aan boord van de LIVING STONE, 4-2018 vlag: België, roepsein ORSS, 7-4-2018 vertrokken van Bilbao achter de VB HISPANIA (IMO 9476018, ex FAIRPLAY-32), 14-4-2018 gearriveerd te Vlissingen om afgebouwd te worden bij Scheepswerf Reimerswaal B.V. te Vlissingen. (Foto: Hans Lingbeek, 14-4-2018, Vlissingen).

LIVING STONE in Vlissingen voor afbouw

Ze ligt al ruim een jaar achter op de afgesproken opleverdatum, maar DEME's multifunctionele offshorevaartuig Living Stone wordt nu toch afgebouwd. Niet in Spanje, maar bij Scheepswerf Reimerswaal in Vlissingen-Oost.

Oorspronkelijk had het vaartuig al in april 2017 in de vaart moeten zijn. Maar nu lijkt er toch echt een einde te komen aan dit al jaren slepende bouwproject. Het Belgische DEME-concern plaatste in januari 2015 bij de LaNaval-werf in Bilbao een order voor de bouw van een 161 meter lange en 32 meter brede kabellegger annex steenstorter. Op 6 februari 2016 had de kiellegging plaats.

Toen hierna de bouw vertraging opliep en de werf in financiële problemen bleek te verkeren, werd op 20 september 2017 een poging gedaan om het vaartuig, twee dagen na de tewaterlating, bij de werf weg te halen. Dit mislukte. Kort daarop werd het schip verhaald naar de Santurtzi-werf in Bilbao.

Toen daar op 14 februari van dit jaar aan boord brand uitbrak, liep de afbouw nog meer vertraging op. Voor het laatste stukje van de afbouw, waaronder de installatie van de steenstortapparatuur, is de Living Stone vorige maand door de sleper VB Hispania van Bilbao naar Scheepswerf Reimerswaal in Vlissingen-Oost versleept.

Verwacht wordt nu dat het vaartuig over enkele maanden aan haar eerste proeftocht kan beginnen. De Living Stone gaat deel uitmaken van de vloot van de Nederlandse dochter Tideway en krijgt Vlissingen als thuishaven. (Bron: Schuttevaer, 30 april 2018).

LOENERBORG, IMO 9421099 (NB-235) 18-10-2007 kiel gelegd, 16-7-2008 te water gelaten, 12-11-2008 (GL) opgeleverd door Nanjing Huatai Shipyard Co. Ltd., Nanjing (YT05-4-06) als LOENERDIEP aan Beheermaatschappij m.s. "Loenerdiep" B.V., Groningen, in beheer bij Feederlines B.V. Roepsein PBON. 7-7-2011 onder de vlag van Liberia gebracht, roepsein A8ZO8. 12-10-2016 verkocht aan Wagenborg Shipping B.V. 30-1-2017 van Glasgow, 9-2-2017 ETA te Delfzijl. 5-2-2017 ten anker bij Schiermonnikoog. 6-2-2017 aankomst te Delfzijl met bestemming Koninklijke Niestern Sander B.V. 8-2-2017 verkocht aan Loenerborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 22-2-2017 herdoopt LOENERBORG (PCHH). 7-4-2017 (e) in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl en Favoriet Shipmanagement B.V., Delfzijl. 11-4-2017 vertrokken en ten noorden van Schiermonnikoog ten anker. 13-

4-2017 vertrokken naar Gdansk, 16-4-2017 ETA te Gdansk. 11-4-2018 (GL) te Thisvi, Griekenland herdoopt MANISA KATE. 11-4-2018 van Thisvi naar Taranto, Italië, 13-4-2018 te Taranto. 25-4-2018 van Taranto naar Sagunto, Spanje, 29-4-2018 te Sagunto.



MAREN, IMO 9384186 (NB-193) 19-11-2004 kiel gelegd, 23-12-2006 te water gelaten, 19-3-2007 opgeleverd door Jiangsu Yangzijiang Shipbuilding Co. Ltd., Jiangyin (YZJ2005-704C) als KLAZINA C aan Carisbrooke Shipping (C.V. 10) B.V., Cowes-U.K., in beheer bij Carisbrooke Shipping Ltd., Cowes. 26-10-2012 gearriveerd te Hull en opgelegd. 2-11-2012 (e) in beheer bij Stieglis Shipbrokers B.V., Harlingen. 2013 verkocht aan Maren Shipping Management B.V., Dordrecht, in beheer bij B.V. Kustvaartbedrijf Moerman B.V., Ridderkerk en Noordriver Shipping B.V. Dordrecht, roepsein PCTN, 12-2-2013 (m) te Immingham herdoopt MAREN. 6-4-2018 gearriveerd in de Merwehaven te Rotterdam. 2018 verkocht aan Annamaria D Shipping UG (Haftungsbeschränkt) & Co. K.G., 11-4-2018 (vt) te Rotterdam overgedragen nieuwe eigenaren, vlag: Portugal (PMD), roepsein CQAF8, in beheer bij Liberty Blue Shipmanagement G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, herdoopt ANNAMARIA D. 19-4-2018 vertrokken van de Merwehaven en ten westen van Egmond ten anker gegaan na problemen aan de machine, 21-4-2018 vastgemaakt door de Duitse sleepboot ARION (IMO 7726902) en naar Bremerhaven gesleept, 23-4-2018 te Bremerhaven. (Foto: R.P. van de Wetering, 19-04-2018, t.h.v. Maassluis-West).

MAX LIMIT, IMO 9246542, (NB-220), 15-12-2000 kiel gelegd, 9-2-2004 te water gelaten, 26-3-2004 opgeleverd door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (1141) als MIRIAM BORCHARD aan Somara, Duitsland, in beheer bij Reederei Foroohari Beteiligungsgesellschaft m.b.H. 2004 vlag: Antigua and Barbuda. 9.962 GT, 6.006 NT, 11.424 DWT. 868 TEU. 8.400 kW, Caterpillar Motoren G.m.b.H & Co. K.G. 2004 verkocht aan Confianza Shipping Co. Ltd., Antigua and Barbuda, in beheer bij Reederei Foroohari Beteiligungsgesellschaft m.b.H. 5-4-2007 (GL) herdoopt CONFIANZA. 29-9-2009 herdoopt WEC WERMEER voor charter bij W.E.C. Lines B.V., Rotterdam. 10-2009 in beheer bij BF Shipmanagement G.m.b.H. & Co. K.G., Stade Niederelbe. 5-2012 uit charter bij W.E.C. Lines B.V., Rotterdam, 12-5-2012 (GL) herdoopt BF CONFIANZA. 30-11-2015 (e) verkocht aan BMAX Shipping 5216 Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Vroon B.V., Breskens en OSM Maritime AS, Arendal, 11-2015 herdoopt MAX LIMIT. 11-4-2018 (e) verkocht Two Silver S.A., thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein D5QP4, in beheer bij Sinokor Merchant Marine Co. Ltd., Seoul, Zuid-Korea en OSM Ship Management Pte. Ltd., Singapore, herdoopt PACIFIC GENEVA.

MAX PEAK, IMO 9433937 (NB-221), 15-3-2006 contract, 11-5-2008 kiel gelegd, 23-6-2008 te water gelaten bij Fujian Mawei Shipbuilding Ltd. (VMW437-32), 2-9-2008 (GL) opgeleverd als ANNA-LISA aan Anna-Lisa Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda, in beheer bij H&H Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G. voor Reederei Hinsch G.m.b.H. & Co. K.G. 7.464 GT, 3.085 NT, 8.113,7 DWT. 698 TEU. 8-2010 vlag: Liberia. 8-7-2011 (e) in beheer bij Reederei Hinsch G.m.b.H. & Co. K.G. 8-12-2015 (e) verkocht aan BMAX Shipping 5206 Ltd., Malta (9HA4080), in beheer bij Vroon B.V., Breskens en OSM Maritime AS, Arendal, herdoopt MAX PEAK. 9-4-2018 (e) Twenty Silver S.A., thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein D5QP3, in beheer bij Sinokor Merchant Marine Co. Ltd., Seoul, Zuid-Korea en OSM Ship Management Pte. Ltd., Singapore, herdoopt PACIFIC SINGAPORE.



MCP AMSTERDAM, IMO 9371892 (NB-236), 23-3-2005 contract, 28-7-2006 kiel gelegd, 8-12-2006 te water gelaten, 6-4-2007 (CC) opgeleverd door Shandong Huanghai Shipbuilding Co. Ltd., Shangdong, China (HCY-45) als MCP AMSTERDAM aan Beheermaatschappij M.S. MCP Amsterdam B.V., Groningen, in beheer bij Feederlines B.V., Groningen voor Hartmann Schifffahrts G.m.b.H. & Co., Leer. Roepsein PHJX. 5.272 GT, 2.309 NT, 8.023 DWT. 629 TEU. 3-2011 onder de vlag van Malta gebracht, roepsein 9HA2681. 26-2-2011 in beheer bij Ocean Shipmanagement Ltd., Glyfada, Griekenland. 10-2015 thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus. Roepsein C4SH2. 16-5-2017 verkocht Lamb Shipping Inc., Monrovia-Liberia, roepsein D5NH5, in beheer bij Ocean Shipmanagement Ltd., Athene, 5-2017 herdoopt ANL DILI TRADER. 13-7-2017 (e) in beheer bij MCP Mini Container Pool, Limassol en Intership Navigation Co. (Cyprus) Ltd., Limassol. 4-2018 herdoopt MCP AMSTERDAM. (Foto: E.J. van Beekum, 1-11-2007, Vietnam).



MCP KOPENHAGEN, IMO 9371945 (NB-237), 23-3-2005 contract, 22-1-2007 kiel gelegd, 10-5-2007 te water gelaten, 20-8-2007 (GL) opgeleverd door Shandong Huanghai Shipbuilding Co. Ltd., Shangdong, China (HCY-48) als MCP KOPENHAGEN aan Beheermaatschappij m.s. "MCP Kopenhagen" B.V., Groningen, in beheer bij Feederlines B.V., roepsein PFHC. 3-2011 onder de vlag van Malta gebracht, roepsein 9HA2710. 13-3-2011 (e) in beheer bij Ocean Shipmanagement Ltd., Athene. 12-2014 herdoopt ANL DILI TRADER. 1-2017 herdoopt MCP KOPENHAGEN. 6-5-2017 (e) verkocht aan Lamb Shipping Inc., thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein D5NH9, in beheer bij ANL Container Line Pty. Ltd., Port Adelaide, MCP Mini Container Pool en Intership Navigation Co. (Cyprus) Ltd., Limassol, Cyprus. 4-2018 herdoopt ANL TIMOR TRADER. (Foto: wharfie/Shipspotting, 18-7-2012, Port River Adelaide).



MISTRAL, IMO 9009190 (NB-149), 9-1990 te water gelaten, 12-1990 opgeleverd door Kanrei Shipbuilding Co. Ltd., Naruto (K348) als DERWENT aan Komaya Shipping Co. (Pte.) Ltd., Singapore, roepsein 9VHT, p/a Seiho Kaiun K.K., Ehime, Japan, 1998 verkocht aan Derwent Shipping Ltd., Limassol, vlag: Panama, roepsein 3FEZ8, in beheer bij Hanseatic Shipping Co. Ltd., Limassol voor Petredec (Bermuda) Ltd., Hamilton, 7-2004 verkocht aan Chemgas Shipping B.V., 19-10-2004 verkocht aan Jaegers Gas Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Limassol-Cyprus, roepsein P3XK9, bleef in beheer bij Hanseatic Shipping Co. Ltd., Limassol, herdoopt MISTRAL. 9-10-2008 in dok bij Scheepswerf Reimerswaal B.V. te Hansweert om 04:45 uur brand ontdekt op het voorschip, moeilijk te bestrijden door de brandweer vanwege de hitte en rookontwikkeling, onder controle gekregen door de brandweer van Reimerswaal, waarschijnlijk ontstaan door broei in een bak met poetsdoeken. 13-6-2010 (e) in beheer bij Bernhard Schulte Shipmanagement (U.K.) Ltd., North Shields. 2012 verkocht aan Chemgas Intercoastal Shipping B.V., Cyprus. 30-6-2014 (e) verkocht aan P.T. Symbio Petro Sejahtera, Jakarta-Indonesië, roepsein YFZH, herdoopt SYMBIO TWO. 29-8-2015 (mt) van Cilegon, Indonesië naar Cilegon. 2018 verkocht voor sloop Chittagong, 4-4-2018 (mt) van Cilegon, Indonesië met de sleepboot TROPICAL STAR (IMO 7047590), 29-4-2018 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: T. v.d. Zee, 30-5-2008, Calandkanaal).



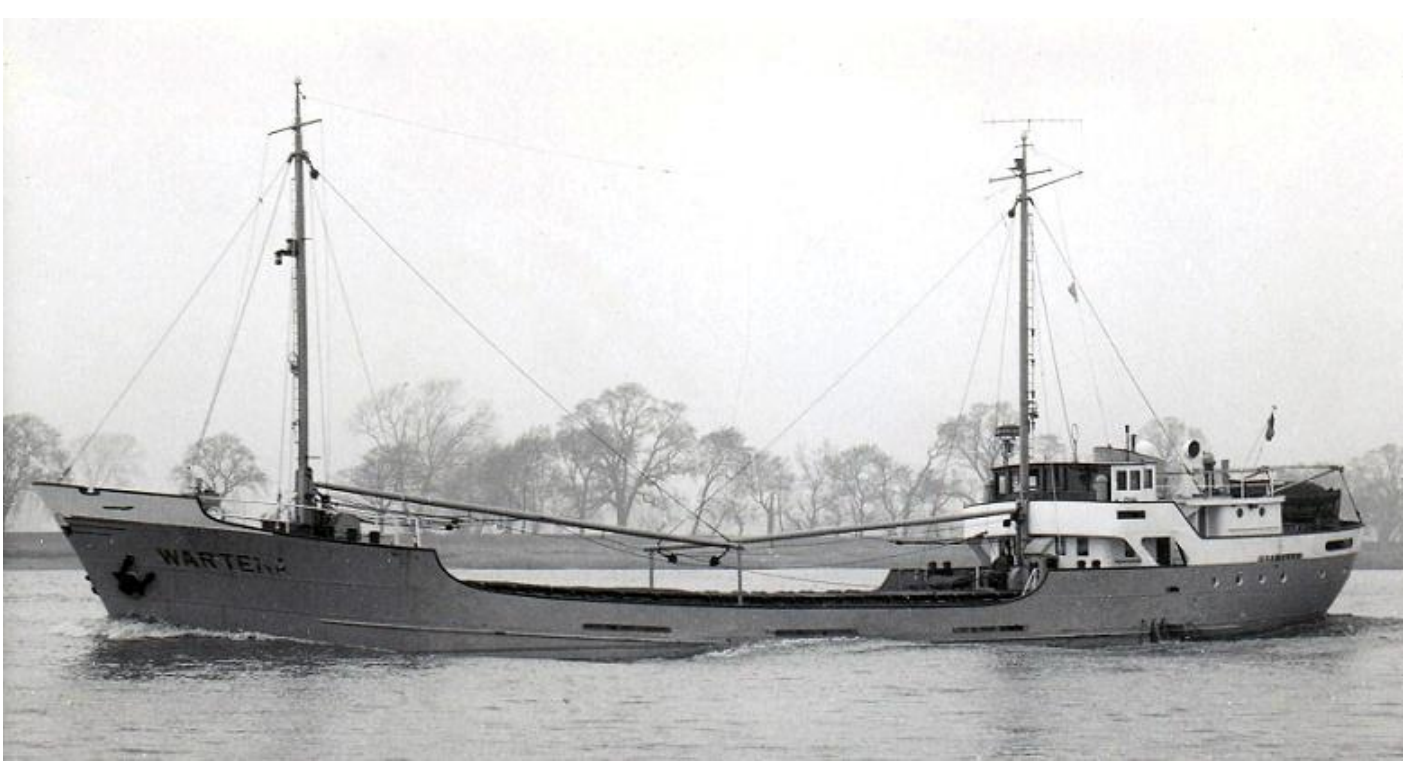
P&O NEDLLOYD AMAZONAS, IMO 9070852 (NB-121), 15-6-1993 kiel gelegd, 27-8-1993 te water gelaten, 14-11-1993 opgeleverd door Stocznia Szczecinska S.A., Stettin (B183-II/14) als PAUL RICKMERS aan M.S. "Paul Rickmers" Schiffsbeteiligungs G.m.b.H. & Co. K.G., thuishaven: Hamburg, vlag: Antigua & Barbuda, in beheer bij Rickmers Reederei G.m.b.H. & Cie. K.G., Hamburg. 10.733 GT, 5.478 NT, 14.191 DWT, 1162 TEU. 1994 herdoopt ZIM ARGENTINA. 1996 herdoopt KAMINA. 1997 herdoopt PAUL RICKMERS. 1998 vlag: Gibraltar. 12-6-2001 (e) vlag: Luxemburg. 23-12-2002 (3) herdoopt MSC CARIBBEAN. 22-12-2003 (e) herdoopt PAUL RICKMERS. 27-4-2005 te Manzanillo in dienst bij P&O Nedlloyd, herdoopt P&O NEDLLOYD AMAZONAS. 7-12-2005 (GL) herdoopt PAUL RICKMERS. 1-2008 (e) vlag: Marshall Islands. 11-2008 (e) vlag: Duitsland. 25-6-2012 (e) verkocht aan MTT Shipping Kota Kinabalu Sdn. Bhd., Port Klang-Maleisië, in beheer bij MTT Shipping Sdn. Bhd., herdoopt MTT KINABALU. 2018 vlag: Comoros, roepsein D6A2389, 2018 herdoopt KINA. 5-4-2018 van Port Klang naar Chittagong. 12-4-2018 (mt) gearriveerd op Chittagong Anchorage, 4-2018 op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto KINA: Md Nayeem Shah Imram, 21-4-2018).

PORTHOS, IMO 9815317 (NB-243), 11-10-2017 te water gelaten bij Zhejiang Zengzhou Shipbuilding Co. Ltd. onder bouwnummer ZZ071, 6-2-2018 (BV) opgeleverd aan Briese Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. M.S. "Aries", thuishaven Scheemda, vlag Nederland, roepsein PBTN, in beheer bij Briese Shipping B.V., Scheemda. De 1e in een serie van 4 schepen gebouwd voor Briese Shipping B.V. 3.415 GT, 1.768 NT, 4.938 DWT. 89,90 (84,99) x 14,80 x 8,45 x 6,650 meter. 10,5 kn. 2.174 EPK, 1.600 kW, 8 cyl, 4 tew, 200 x 300, 1.000 rpm., MaK, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., Anqing, China. 15-2-2018 van Tianjin naar Dafeng, China. 17-2-2018 ten anker bij Dafeng. 23-2-2018 van Dafeng naar Singapore, 5-3-2018 ETA te Singapore. 10-4-2018 (vt) te Rouen, Frankrijk herdoopt MONIKA. 11-4-2018 van Rouen naar Hamburg.

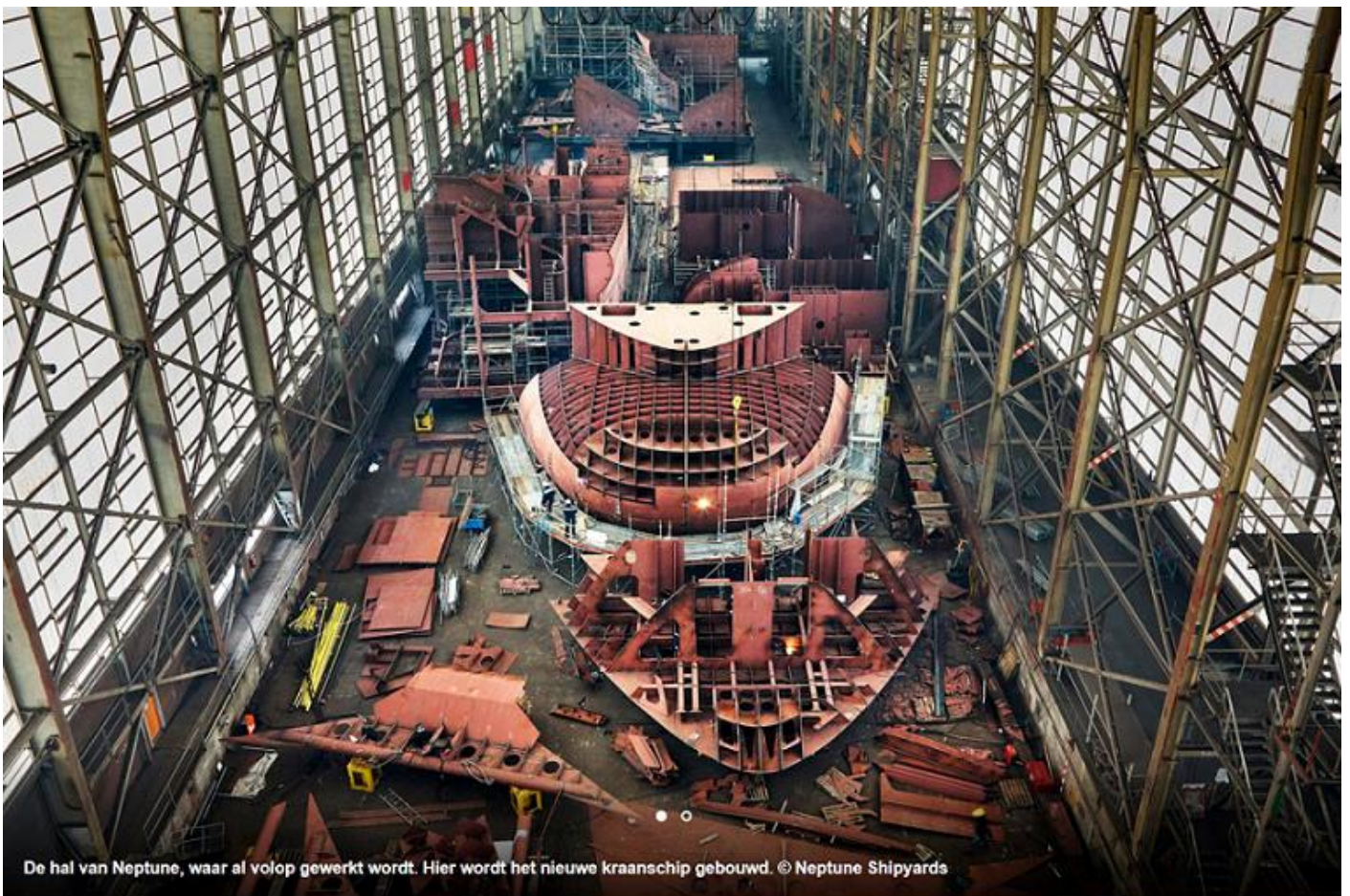
STROOMBANK, IMO 9133537 (NB-118), 14-12-1995 opgeleverd door Scheepswerf Bijlsma B.V., Wartena (674) als FUTURA aan C.V. Scheepvaartonderneming "Futura", Wartena. 2-9-1996 herdoopt SEA MAAS. 15-3-1999 herdoopt FUTURA. 11-7-2003 (e) verkocht aan Bankship IV B.V., Delfzijl, in beheer bij Pot Scheepvaart, Delfzijl, herdoopt STROOMBANK. 2005 verkocht aan Lyra Line Ltd., St. John's-Antigua & Barbuda, 24-9-2005 gearriveerd te Delfzijl vanaf Stettin. 2009 verkocht aan Lyra Line Ltd., Reykjavik, vlag: Antigua & Barbuda, in beheer bij Eimskip EHF, Reykjavik, 28-9-2005 te Delfzijl overgedragen en herdoopt LAXFOSS. 29-9-2005 vertrokken van Delfzijl. 12-8-2004 geladen met 2.400 ton tarwe in de Nakskov Fjord aan de grond gelopen in positie 54.49 NB. en 11.202 OL. 14-8-2004 door de sleepboot EGIL van Svitser vlot gebracht en naar Nakskov gebracht voor inspectie. 19-3-2018 verkocht aan Albsea Transport SHPK, Durres, Albanië, vlag: Panama (3FRC3), herdoopt KLEDES MARY.



VISSERSBANK, IMO 9075371 (NB-176), 16-3-1994 opgeleverd door Scheepswerf Bijlsma B.V., Wartena (668) als VISSERSBANK aan C.V. Scheepvaartonderneming "Vissersbank", Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor Pot Scheepvaart B.V., Delfzijl. 25-1-2002 brand uitgebroken in de machinekamer in positie 43.52.09 NB en 9.12.01 WL, 26-1-2002 vastgemaakt door de Wagenborg sleepboot WATERMAN, 1-2-2002 gearriveerd te Moerdijk. 3-11-2008 (e) verkocht aan Bankships B.V., Delfzijl, in beheer bij Pot Scheepvaart B.V., Delfzijl. 2011 verkocht aan Eidsvaag Rederi AS, Dyrvik, Noorwegen, vlag: Canada, roepsein VYSM, ging varen tussen Noord Canada en New Foundland, 13-5-2011 overgedragen en herdoopt EIDSVAAG VINLAND. 16-2-2018 (e) verkocht aan Marrbult Rederi AS, Leikanger, vlag: Noorwegen (NIS), roepsein LADU8, in beheer bij Maritime Management AS, Leikanger, herdoopt SUPERIOR. (Foto: Jan van Oost, 10-8-2009).



WARTENA, IMO 5386411, 2-7-1958 te water, 26-8-1958 technische proefvaart, 26-9-1958 opgeleverd door G. Bijlsma & Zonen, Werf "Volharding", Wartena (535) als WARTENA aan Rederij "Wartena", Groningen (PIMI), in beheer bij J.J. Onnes, Cargadoors-, Scheepvaart- en Bevrachtingbedrijf, Groningen voor Johann Wilhelm Pohlmann te Groningen, J. Noordhof te Groningen en K.H. Doddema. 365 BRT, 218 NRT, 460 DWT. 48,74 (45,79) x 7,73 x 2,69 x 2,870 meter. 375 EPK, 5 cyl, 4 tew, 305 x 460, Industrie 5D7, D. & Joh. Boot N.V., Motorenfabriek "De Industrie", Alphen aan den Rijn #4217. 3-4-1967 verkocht aan E. Olofsson, Grundsund-Zweden (SEYW). 1985 verbouwd tot kabelschip, brug verhoogd. 1987 verkocht aan Gard J.B. Bertilsson, Kalmar-Zweden. 1989 verkocht aan Karlskrona Kommun Stadsbyggnadskontoret, Karlskrona-Zweden. 1991 in dienst als opleidingschip van de zeevaartschool te Karlskrona, Zweden. 2011 verkocht aan Baltic Offshore Kalmar AB, Kalmar-Zweden, in beheer bij Baltic Offshore Rederi AB, Kalmar. 18-4-2018 vertokken van Kalmar achter de sleepboot STORESUND. 20-4-2018 vanaf Kalmar gearriveerd bij Fornaes A.p.S. te Grenå om gesloopt te worden. (Foto: Courtesy of Charlie Hill / PWR, Swinefleet op weg naar Goole).



De hal van Neptune, waar al volop gewerkt wordt. Hier wordt het nieuwe kraanschip gebouwd. © Neptune Shipyards

WERKENDAM, IMO 9826275, ENI 02337503, LNG aangedreven kraanschip, 2-2018 te water, 5-2018 opgeleverd door Neptune Shipyard B.V., Hardinxveld-Giessendam als WERKENDAM aan Paans Van Oord B.V., Rotterdam. 68,40 x 11,40 meter. 700 m3. 1.500 EPK. MTECK 425E dekkraan.

'Bouw is beetje een gok' - Scheepswerf Neptune bouwt voor Van Oord een werkschip op gas. Het eerste in de vloot.

De handtekeningen voor de bouw van de Werkendam zijn deze week gezet. Het kraanschip wordt volledig gebouwd bij Neptune Shipyards in Hardinxveld-Giessendam. Op de voormalige werf van IHC Merwede, aan de Rivierdijk. Sinds begin dit jaar is dit de nieuwe thuishaven van Neptune. Bagger- en offshorebedrijf Van Oord in Rotterdam koos bewust voor de werf om de hoek.

Geen diesel, maar LNG wordt de brandstof waarop het kraanschip gaat varen. LNG is vloeibaar aardgas, de schoonste fossiele brandstof die momenteel op de markt is. Binnen de scheepvaart - waar de dieselmotor nog leidend is - vinden steeds meer ontwikkelingen plaats die het gebruik van LNG mogelijk moeten maken.

"Ik krijg deze investering niet rond gerekend", zegt Jaap Bakker. De manager part design & construction bij Van Oord maakt er geen geheim van: "De ontwikkeling van dit schip is aanzienlijk duurder dan een vergelijkbaar schip op diesel. Het bestaat namelijk nog niet. Lng is de scheepsbrandstof van de toekomst." Voor hem ligt een enorme bouwtekening. Op het achterdek van het schip staat een tank getekend. De brandstofopslag komt niet binnen, maar op het schip. Bij het nieuwe kraanschip zorgen drie LNG-motoren voor de aandrijving. De Werkendam krijgt nog een vierde motor, die wel op diesel draait. "Mocht het misgaan met de LNG-aandrijving, dan kunnen we nog omschakelen op diesel", vertelt Bakker.

200 miljoen

De Werkendam wordt het nieuwe vlaggenschip van Paans Van Oord. Het bedrijf, onderdeel van het grote Van Oord, is op de Nederlandse markt gespecialiseerd in bagger-, kust- en oeverwerken. Hoeveel geld er precies met de investering gemoeid is, blijft geheim. Maar Van Oord trekt bedrijfsbreed jaarlijks zo'n 200 tot 250 miljoen euro uit voor de bouw en ontwikkeling van nieuw materieel.

De Werkendam moet over een jaar van de helling rollen. De kraan op het dek van het werkschip wordt ook voorzien van nieuwe techniek. Bakker: "De energie die vrijkomt wanneer de grijper daalt, wordt opgeslagen in een accu. Daardoor kun je diezelfde energie gebruiken wanneer je gaat hijsen."

"Onze thuismarkt is bij uitstek de plek om te investeren in innovaties", vult Ronald Schinagl, directeur Van Oord Nederland, aan. "Louter vanuit economisch perspectief gezien is een schip dat volledig op LNG draait nog te duur. Maar de Werkendam heeft dus een belangrijke meerwaarde als het gaat om het toepassen van nieuwe technieken. LNG draagt bovendien aanzienlijk bij aan het verminderen van de uitstoot van CO2. Die combinatie maakt dat wij bij Van Oord zeggen: dit gaan we gewoon doen. Ook al is het wel een beetje een gok."



Van Oord wil zich volgens hem profileren als een bedrijf dat een uitdaging niet uit de weg gaat. "Daar ligt onze kracht. En dan rekenen we erop dat onze investering zich op termijn terugbetaalt, bijvoorbeeld in kennisontwikkeling én klanten die willen betalen voor minder CO2-uitstoot." Bij de bouw van de Werkendam vertrouwt Van Oord op de expertise van zijn partners. Bakker: "We weten wat we willen, maar

we hebben niet alle kennis in huis. Daarom kiezen we voor partners die dat wel hebben, waaronder het team van Neptune Shipyards. Met hen hebben we al vaker samengewerkt."

Bijzonder

De bouw van de Werkendam wordt voor directeur Benjamin Grefkens en commercieel directeur Paul Kriesels van de werf in Hardinxveld-Giessendam in meer dan één opzicht bijzonder. Grefkens: "Niet alleen vanuit innovatief oogpunt. Het wordt het eerste schip dat we geheel op onze nieuwe werf bouwen. Sinds begin dit jaar zit ons bedrijf op het terrein dat voorheen van IHC Merwede was. Onze oude locatie, een stukje verderop aan de dijk, is inmiddels verkocht. Het werd te klein."

Neptune, net als Van Oord een familiebedrijf, is de laatste jaren langzaam gegroeid. De werf heeft vestigingen in het land, waaronder in Aalst. "Onze kracht ligt in onze flexibiliteit", zegt Kriesels. Neptune kent een vaste kern medewerkers en een flexibele schil. "Die schil kan groeien, afhankelijk van de projecten die we hebben."

Ook voor het team van Neptune geldt dat zij grote waarde hechten aan samenwerking. "Wij hebben op onze beurt partners die meedenken en doen", zegt Kriesels. "Onze toeleveranciers zitten veelal om de hoek. In deze regio is echt veel expertise."

Het contract met Van Oord mag deze week getekend zijn, maar de bouw van de Werkendam is anderhalf jaar onderwerp van gesprek. "Nu is het echt definitief", zegt Grefkens. "Het is een spannende opdracht: juist omdat het om een compleet nieuw schip gaat met technieken die op elkaar moeten worden afgestemd." Over de gevolgen voor de werkgelegenheid zegt hij: "Dat laat zich niet meteen in mensen uitdrukken. Door het innovatieve karakter hopen we dat het jongeren aanspreekt. Een project als dit maakt scheepsbouw weer sexy."

Historie

Griendbaas Govert van Oord uit Werkendam legde de basis voor het huidige Van Oord, een familiebedrijf met wereldwijd zo'n 4.800 medewerkers.

Het viert in 2018 zijn 150-jarig bestaan. Het hoofdkantoor staat sinds 2004 in Rotterdam. In Gorinchem zitten de divisies offshore wind en offshore olie en gas. "Het is zuur dat we onze werf in Werkendam volgende maand moeten sluiten", erkent directeur Ronald Schinagl. "Vanwege efficiëntie is ervoor gekozen alle reparatiewerk in Moerdijk te concentreren." Van Oord verdient het merendeel van het geld in het buitenland met een eigen vloot werkschepen. Minder dan 10 procent van de omzet, die boven de 2 miljard euro ligt, wordt in Nederland zelf verdiend. Het bedrijf is sterk in bijzondere projecten, zoals het herstel van haarscheuren in de Merwede brug bij Gorinchem en de reparatie van de kapot gevaren stuw bij Grave. Ook de bouw van windmolenparken voor de kust is een specialiteit van Van Oord. (Bron: ad.nl/Anja Broeken, 2017, afbeelding: Van Oord).

Nederlands Nieuws



Rederij Vroon bereikt akkoord over schulden

Rederij Vroon heeft afspraken gemaakt met zijn schuldeisers over herstructurering van zijn schulden. De overeenkomst moet nog definitief worden goedgekeurd, maar is volgens Vroon een belangrijke stap. Het bedrijf raakte eind 2016 in financiële problemen, mede door de slechte oliemarkt waardoor het minder offshoreklussen kreeg. Vroon denkt dat het door de herstructurering van zijn schuldenlast er weer bovenop kan komen. De reder, die in totaal ruim 3.100 medewerkers heeft en zo'n tweehonderd schepen, voorziet ook in de nieuwe situatie zijn strategische plannen te kunnen blijven uitvoeren. Het bedrijf wil in de toekomst zijn financiële positie verder versterken. (Bron: transport-online.nl, 13-4-2018. Foto ISTRIAN EXPRESS: R.P. van de Wetering, 06-03-2018, Maassluis).

Directeur verlaat noodlijdend Vroon

Directeur Coco Vroon van de gelijknamige rederij uit Breskens stapte op als managing director. Het bedrijf Vroon bereikte afgelopen week een overeenkomst met schuldeisers over herstructurering van de schulden. In een persbericht meldt het bedrijf dat Coco Vroon - na lang wikken en wegen - heeft besloten op te stappen. Vroon legt zijn functie eind april neer. Hij blijft als aandeelhouder betrokken bij het bedrijf. Herman Marks, die al bij het bedrijf werkt als CFO (chief financial officer), neemt de rol van Coco Vroon over. Hij zal de herstructurering leiden.

Moeilijke periode

In een persbericht zegt Coco Vroon blij te zijn dat het bedrijf de volgende fase in het herstructureringsproces heeft bereikt. "Na een moeilijke periode verbetert de scheepvaartmarkt, al is er nog steeds veel werk te doen. Ik weet zeker dat ik 'The Group' in uitstekende handen achterlaat."

Rederij Vroon raakte eind 2016 in financiële problemen, mede door de slechte oliemarkt waardoor het minder offshoreklussen kreeg. Vroon denkt dat het door de herstructurering van de schuldenlast er weer bovenop kan komen.

Rederij Vroon was 126 jaar gevestigd in Breskens. In 2016 verhuisde het hoofdkantoor naar Breda. Ook de vestiging in Terneuzen werd gesloten. Het bedrijf heeft in totaal ruim 3100 medewerkers en zo'n 200 schepen. (Bron: omroepzeeland.nl, maandag 16 april 2018).



'Vroon verkoopt 30 schepen aan Zuid-Koreaanse rederij'

De Zuid-Koreaanse rederij Sinokor zou plannen hebben om ruim dertig schepen te kopen van Vroon. Dat melden althans diverse media.

Het Zeeuwse familiebedrijf Vroon zit al enige tijd in financiële moeilijkheden. Onlangs werd een herstructurering van de schulden afgesproken. Kort daarna moest topman Coco Vroon het veld ruimen, al blijft hij wel aanwezig op de achtergrond, als aandeelhouder.

Diverse media schrijven nu dat Sinokor zijn eigen vloot flink wil uitbreiden. Het bedrijf denkt dat het relatief goedkoop aan extra capaciteit kan komen door de aankoop van de vaartuigen van Vroon. Het zou gaan om schepen die gezamenlijk over ongeveer 20.000 TEU capaciteit beschikken. Welk bedrag met de transactie gemoeid is, is niet duidelijk.

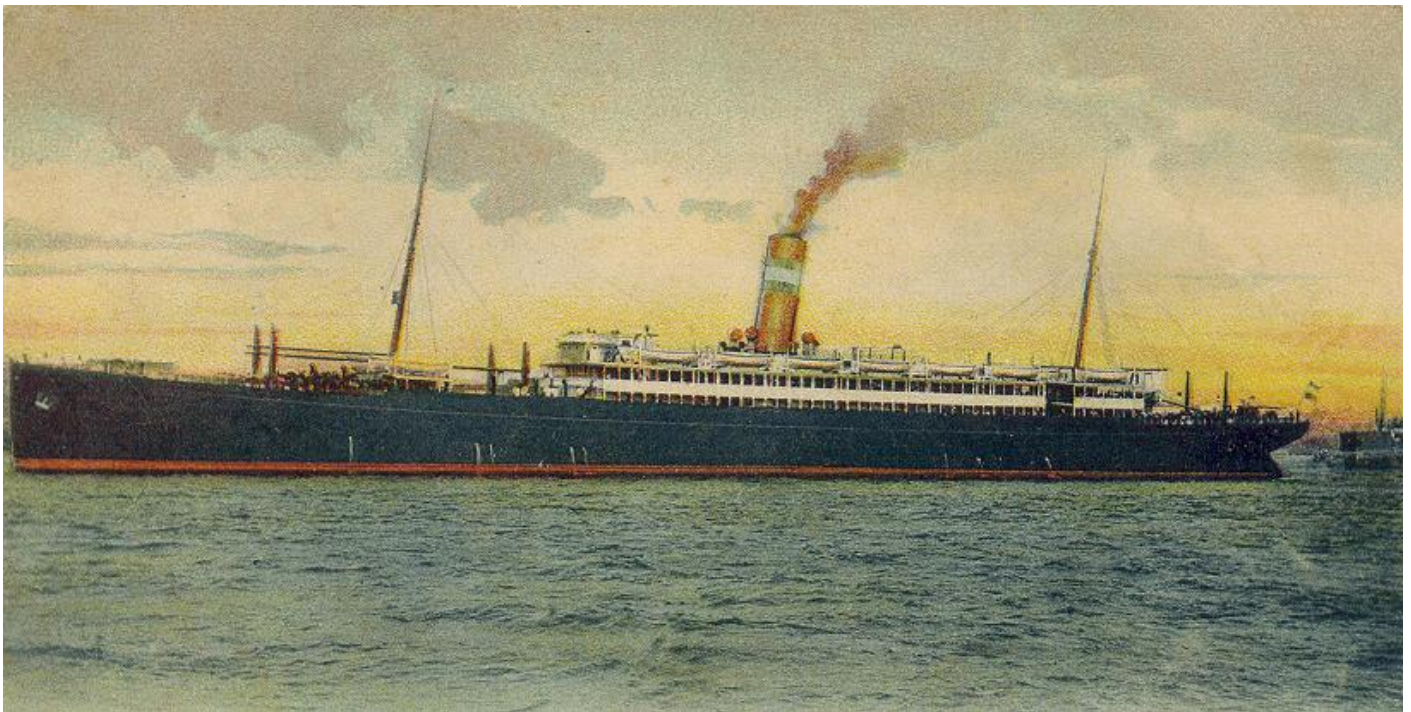
Eerder dit jaar werd bekend dat Sinokor zelf van plan is om zijn containeractiviteiten samen te voegen met die van een andere Zuid-Koreaanse rederij, namelijk Heung-A Shipping. (Bron: nieuwsbladtransport.nl, 20-4-2018. Foto: MAX MARS: Y.M. van de Wetering-van Vliet, 19-12-2017, Maassluis).

Holland America Line viert 145-jarig jubileum

Holland America Line viert deze week haar 145-jarig jubileum en markeert daarmee haar positie in de geschiedenis als een van de meest ervaren cruiserederijen ter wereld. Wat ooit in 1873 begon als de 'Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart-Maatschappij' is vandaag de dag een geprezen premium cruiserederij die gasten naar meer dan 400 havens op alle zeven continenten brengt. Binnen 25 jaar na oprichting beschikte de maatschappij over een vloot van zes cargo- en passagiersschepen en vaarde tussen Nederland en Oost-Indië. Omdat het hoofdkantoor in Rotterdam zat en er ook verbindingen naar Amerika waren, werd de maatschappij al snel bekend als de Holland America Line.



Holland America Line®



“Holland America Line eert met trots de rijke en buitengewone nalatenschap van ons verleden en biedt tegelijkertijd de beste ervaring op zee door de verwachtingen van de moderne reiziger te overtreffen”, aldus Orlando Ashford, President Holland America Line. Door de geschiedenis heen is ons doel altijd gelijk gebleven: dromen verwezenlijken van degenen die met ons cruisen en het ontdekken van nieuwe plekken, culturen en mensen onderweg. We kijken uit naar de volgende 145 jaar.”

In 1895 bood de rederij al voor het eerst een vakantie cruise aan maar de grootste activiteit in die tijd was het overbrengen van Europese immigranten naar de USA. Bijna 1 miljoen mensen hebben de oversteek met HAL gemaakt. Vandaag de dag heeft de rederij 14 schepen die op alle continenten varen en zijn meer dan 16 miljoen passagiers op cruise gegaan.



Nieuw Statendam

In december van dit jaar voegt Holland America Line de Nieuw Statendam toe aan de vloot. Dit is het tweede Pinnacle-klasse schip in navolging op de Koningsdam die in april 2016 werd gedoopt door Koningin Máxima. Een derde Pinnacle-klasse schip wordt in 2021 verwacht. Het nieuwe 99.500 ton wegende schip reflecteert de ontwikkeling van de rederij. Het eerste schip met de naam Statendam vaarde al in 1898 en dit wordt het zesde schip die deze naam draagt.

Door de toevoeging “Nieuw” viert Holland America Line hiermee het verleden, heden en toekomst van de rederij. (Bron: cruisereiziger.nl, Miriam, op 19 april 2018).



4 x NOORDAM. NOORDAM 1902: Kaart P.F. van den Ende #249. NOORDAM 1938: Kaart HAL K.024. NOORDAM 1984, Foto: R. Koning. NOORDAM 2006, Foto: Drago Brdar, 5-6-2014, Kotor, Montegro.

Haven

Toch hulp voor personeel van overslagbedrijf RBT

Het personeel van overslagbedrijf RBT in Vlaardingen krijgt een nieuwe baan aangeboden. Dat staat in een sociaal plan dat, na vakbondsacties, is afgesloten. Eind januari kregen de 15 medewerkers te horen dat moederconcern HES het terrein aan de Vulcaanhaven overdoet aan buurman DFDS, RBT ophoudt te bestaan en dat zij dit najaar geen werk meer hadden. Nu is beloofd dat het personeel een andere baan krijgt aangeboden bij andere HES-bedrijven, met name bij de kolen- en ijzerertsterminals van EBS en

EMO. Voor degenen waarbij dat niet lukt, komt een individuele oplossing. Collega-havenwerkers legden op 1 februari bij een solidariteitsactie in Rotterdam korte tijd het werk neer om een sociaal plan af te dwingen. De RBT (Rotterdam Bulk Terminal) slaat in de Vulcaanhaven onder meer kolen, graan, zout en bauxiet over. (Bron: ad.nl/Leon van Heel, 1-3-2018).

Actie voor behoud ertskransen Vulcaanhaven

De twee naoorlogse ertskransen in de Vlaardingse Vulcaanhaven moeten behouden blijven. Het Cuypersgenootschap pleit daarvoor.

Dat de gemeente het komende kwartaal de sloop niet toestaat, is goed nieuws voor het Cuypersgenootschap. "Dat zien we namelijk niet altijd gebeuren", weet Dubbelaar uit ervaring. "Normaliter duurt zo'n procedure vrij lang en is het wachten op antwoord. De gemeente Vlaardingen heeft relatief snel gehandeld, dat vinden wij een goed voorteken. De kranen symboliseren de wederopbouw. Als ze verdwijnen, hebben we slechts de foto's nog."

Zienswijze

Rotterdam Bulk Terminal wil de werkloze kranen slopen, zo laat Carola Broers namens het bedrijf in de Vulcaanhaven weten. „We zullen een zienswijze indienen bij de gemeente Vlaardingen. Ook als we niet zouden stoppen, zouden we een sloopvergunning hebben aangevraagd."



De Historische Vereniging Vlaardingen is blij met het voorlopige besluit van de gemeente en met de hulp van het Cuypersgenootschap. "We staan vierkant achter de gemeente en zullen we komende tijd regelmatig overleggen over de toekomst van de ertskransen", verklaart voorzitter Ted Hartman.

Hij beseft wel dat er een nieuwe bestemming voor de kranen gevonden moet worden. "Want gewoon laten staan is geen optie. Bij een pand is het een stuk eenvoudiger het een nieuwe bestemming te geven, dus zullen we er goed over na moeten denken."

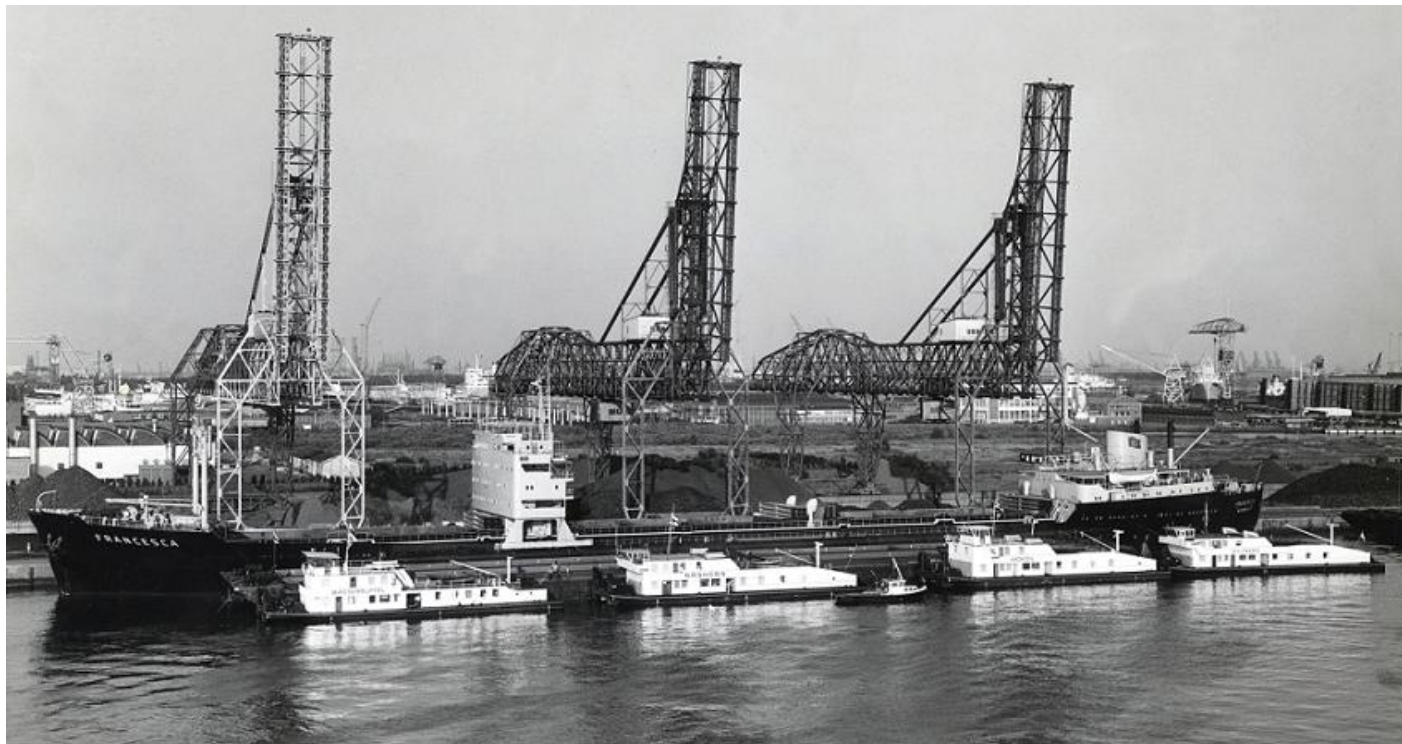
Dat de gemeente het komende kwartaal de sloop niet toestaat, is goed nieuws voor het Cuypersgenootschap. „Dat zien we namelijk niet altijd gebeuren", weet Dubbelaar uit ervaring. "Normaliter duurt zo'n procedure vrij lang en is het wachten op antwoord. De gemeente Vlaardingen heeft relatief snel gehandeld, dat vinden wij een goed voorteken. De kranen symboliseren de wederopbouw. Als ze verdwijnen, hebben we slechts de foto's nog."

Zienswijze

Rotterdam Bulk Terminal wil de werkloze kranen slopen, zo laat Carola Broers namens het bedrijf in de Vulcaanhaven weten. "We zullen een zienswijze indienen bij de gemeente Vlaardingen. Ook als we niet zouden stoppen, zouden we een sloopvergunning hebben aangevraagd."

De Historische Vereniging Vlaardingen is blij met het voorlopige besluit van de gemeente en met de hulp van het Cuypersgenootschap. "We staan vierkant achter de gemeente en zullen we komende tijd regelmatig overleggen over de toekomst van de ertskransen", verklaart voorzitter Ted Hartman.

Hij beseft wel dat er een nieuwe bestemming voor de kranen gevonden moet worden. "Want gewoon laten staan is geen optie. Bij een pand is het een stuk eenvoudiger het een nieuwe bestemming te geven, dus zullen we er goed over na moeten denken." (Bron: ad.nl/Rob van Elewout, 02-05-18. Foto: KASTEELBORG langs HARRIETT, foto: T. v.d. Zee, 20-9-2015, Vulcaanhaven).



Alle kranen overeind in de Vulcaanhaven, m.s. FRANCESCA voor de wal, langsij de duwboten WASSERBÜFFEL, NASHORN, KROKODIL en NIJLPAARD. M.s. FRANCESCA (IMO 5119258) voer van 13-1-1960 tot 1967 in charter / beheer bij N.V. Halcyon Lijn, Rotterdam voor C.F. Ahrenkiel. Fotobureau John Klaver, collectie R.P. van de Wetering.



'50 jaar Iskes in IJmuiden'

Vanaf zaterdag 14 april t/m zondag 6 januari 2019 een tentoonstelling over 50 jaar Iskes IJmuiden. Dit jaar is het 50 jaar geleden dat Ben Iskes de sleepdienst IJmuiden overnam van Jaap Visser.

Hij deed dat met geleend geld van zijn vader en begon met drie kleine sleepboten, waarvan één meteen moest worden verkocht om het benodigde startkapitaal bijeen te krijgen.



De twee andere sleepboten, de 'Triton' en de 'Thetis', kregen een groter motorvermogen en zo begon het bedrijf onder de naam 'Sleepdienst Ben Iskes'. De concurrentie met het veel grotere bedrijf Goedkoop / Wijsmuller was moeilijk, maar de kracht van Iskes zat in de kleinere schepen die goed konden manoeuvreren in de vissershavens. In 1976 kreeg de 'Triton' een nieuwe Deutz-diesel 600 PK sterke motor ingebouwd en kocht Ben ook de sleper 'Aaron' (1.000 PK) aan, waarmee hij een licentie kreeg om 5 mijl buitengaats te gaan.

In de loop der jaren werden de (vries)trawlers steeds groter en daarom werd de 'Pollux' toegevoegd aan de vloot, een zeer goed wendbare sleper met een vermogen van wel 1.600 PK. Ook het werkgebied van Iskes werd langzamerhand uitgebreid, mede door invloed van Jim Iskes, zoon van Ben, die in 1985 op 17-jarige leeftijd, na het afronden van de Zeevaartschool, bij het bedrijf in dienst trad. Op 24 november 1993 voerde dezelfde Jim Iskes het eerste 'zeetransport' uit door met de 'Pollux' de drijvende kraan 'Rio Mar' van IJmuiden over zee naar Hoek van Holland te verslepen.



De vloot werd in de loop der jaren verder uitgebreid en momenteel varen 19 schepen onder de vlag van Iskes. Iskes Towage & Salvage, de huidige naam van het bedrijf, is gegroeid van een lokale sleepdienst in een wereldwijd opererend bedrijf.



Met foto's en scheepsmodellen, maar ook met het grote sleepbotenspel toont deze expositie de boeiende geschiedenis van dit oer-IJmuidense bedrijf. (Bron: zeehavenmuseum.nl. Foto TRITON: T. v.d. Zee, 10-4-1992. Foto THETIS (1): NN, collectie R.P. van de Wetering. Foto TRITON: M. Coster, 27-8-2012, tijdens een reis met de sleepboot INDUS (ex TEMPEST) van IJmuiden naar Hansweert. Foto: THETIS: W. Koper, 12-3-2008).



Opnieuw honderden banen weg bij offshorebedrijf Heerema

Offshorebedrijf Heerema Marine Contractors schrapt nog eens circa 350 banen. Vorig jaar verdwenen bij de onderneming al honderden arbeidsplaatsen. Het bedrijf beëindigt zijn activiteiten op het gebied van de installatie van offshorepijpleidingen. De stap is nodig vanwege de sterk concurrerende markt voor pijpenleggen, die blijft kampen met een aanzienlijke overcapaciteit.

Dat laatste hangt samen met de over de gehele linie verslechterende marktomstandigheden en lage investeringen in de olie- en gasindustrie.

"Gedicteerd door de moeilijke marktomstandigheden zullen we in een ander soort organisatie moeten veranderen", aldus topman Pieter Heerema.

Onvermijdelijk

Heerema zegt dat gedwongen ontslagen onvermijdelijk zijn. Het is nog niet helemaal duidelijk waar de ontslagen precies vallen. Waarschijnlijk heeft de ingreep voor ongeveer twee derde betrekking op kantoorpersoneel. De meerderheid van deze medewerkers werkt op het hoofdkantoor in Leiden.

Reorganisaties

De in oktober vorig jaar aangekondigde banenreductie betrof tweehonderd kantoorbanen en vijftig plekken bij de vloot. Heerema Marine Contractors plaatst olie- en gasinstallaties. Bij de onderneming blijven straks uiteindelijk ongeveer 850 medewerkers over. Bij zusterbedrijf Heerema Fabrication Group, dat dergelijke installaties bouwt, werd in 2016 ook al een forse reorganisatie aangekondigd. (Bron: nu.nl/LK, 24 april 2018, update: 25 april 2018. Foto: T. v.d. Zee, 17-5-2014, t.h.v. Maassluis).



BALDER HAMMERFEST, IMO 8127000, 5-1983 kiel gelegd, 11-1983 te water gelaten voor Parlay Augustson & Co., 9-2-1984 opgeleverd door Kaarbøs Mek. Verksted A/S, Harstad (103) als BALDER HAMMERFEST aan Oceanwide B.V. 2, Vlissingen(PCZP), in beheer bij Ocean Nautical Services B.V., Vlissingen (Oceanwide Shipping Services B.V.). 487 BRT, 156 NRT, 1.050 DWT. 64,42 (56,42) x 13,81 x 3,24 x 4,701 meter. 8.152 EPK, 2x 16 cyl, 4tew, Nohab Diesel AB, Trollhättan. 10-12-1985 te Farsund executoriaal verkocht vanwege faillissement Parlay Augustson. 1985 verkocht aan Balder Hammerfest B.V., Rotterdam, in beheer bij Ocean Nautical Services B.V., Vlissingen (Oceanwide Shipping Services B.V.) en Supply Service A/S, Sandvika. 2-1986 verkocht aan K/S Skips A/S Solvig, Skudeneshavn-Noorwegen, in beheer bij Johannes Solstad, herdoopt NORMAND CORONA. 5-1988 verkocht aan Soleng A/S, Skudeneshavn-Noorwegen, in beheer bij Johannes Solstad. 7-1989 verkocht aan China Ocean Oilfields Services (Hong Kong) Ltd., Panama, herdoopt JIN HAI I. 1989 verkocht aan Bohai Oil Corp. of CNOOC,

Tianjin, PRC. herdoopt BIN HAI 283. 1990 nieuwe motoren, 1.700 EPK, 2 x 6 cyl, 4tew, DM, Yanmar Diesel Eng. Co. Ltd. 1.320 GT, 396 NT, 1.108 DWT. 1993 verkocht aan China Offshore Oil Northern Shipping Co., Tianjin-China. 30-12-2005 verkocht aan China Oilfield Services Ltd., Beijing/Tianjin-China. 28-1-2018 te Tianjin. 4-2018 (vt) verkocht voor sloop te Tianjin, China. (Foto: F. Olinga, 9-9-1987, Delfzijl).



FAIRMOUNT SHERPA, IMO 9315563 (NB-149), 20-8-2004 kiel gelegd, 22-3-2005 te water gelaten bij Niigata Shipbuilding & Repair Inc., Japan (3), 12-5-2005 gedoopt FAIRMOUNT SHERPA door mevr. Dionne van den Berg (12 jarige dochter van Fairmount's directeur Henk J. van den Berg) en opgeleverd aan MPC Scheepfonds Fairmount Sherpa C.V., Panama, in beheer bij Fairmount Marine B.V., Rotterdam voor Hanzevast Shipping B.V., Groningen. 16.000 EPK, 4 x Wärtsilä Vasa 6R32, trekkracht 196 ton. De eerste reis ging met de ponton OCEAN ORC van Japan naar El Salvador. 30-5-2005 vertrokken van Kure, 5-7-2005 gearriveerd te La Union, El Salvador. 12-7-2005 vertrokken van La Union, El Salvador. 17-7-2005 gebunkerd te Manzanillo, Mexico en daarna vertrokken naar Kure, Japan. 22-12-2005 gearriveerd te Rotterdam. 29-8-2008 beslag door de rechtbank te Rotterdam opgeheven. 9-2008 verkocht aan Beheermaatschappij m.s. Sherpa B.V., Rotterdam, in beheer bij Fairmount Marine B.V., Rotterdam, 10-2008 onder de Nederlandse vlag gebracht, thuishaven Rotterdam, roepsein PBNF. 17-2-2018 (mt) gearriveerd te Yalova, Turkije. 9-4-2018 (vt) vlag Malta, thuishaven Valletta, roepsein 9HA4809, 4-2018 herdoopt BOKA SHERPA. 15-4-2018 van Yalova naar Valletta, 24-4-2018 ETA te Valletta. 24-4-2018 ten anker bij Malta. (Foto FAIRMOUNT SHERPA en FAIRMOUNT SUMMIT: L. Varekamp, 4-3-2011).



DAMEN 571703, IMO 9700536 (NB-243), Damen Shoalbuster 2709, casco gebouwd bij Damen Shipyards Koźle Sp. z.o.o., Kędzierzyn-Koźle, 26-8-2013 te water gelaten als DAMEN 571703, 11-12-2013 met de sleepboot CYKLOP te Dordrecht, 12-12-2013 gearriveerd te Hardinxveld-Giessendam om afgebouwd te worden bij Damen Shipyards B.V. onder bouwnummer 571703, 2018 herdoopt IRGIZ, vlag: St. Vincent Grenadines, roepsein J8B5677, 21-2-2018 van Hardinxveld-Giessendam naar Europoort op proefvaart, 22-2-2018 proefvaart in de Europoort en naar Hardinxveld, 2-3-2018 (e) opgeleverd aan als IRGIZ aan Al Hilal Islamic Bank JSC, St. Vincent and Grenadines, in beheer bij NMSC Kazmortransflot LLP (LLP 'Natsionalnaya Morskaya Sudokhodnaya Kompaniya Kazmortransflot'), Aqtau, Kazakhstan en Damen Marine Service B.V. 221 GT. 27,02 x 9,10 x 3,60 x 2,630 meter. Trekkkracht 39 ton. 12,2 kn. 3.000 EPK, 2.238 kW, 2 x Caterpillar 3512C TA/A. 14-3-2018 van Hardinxveld op proefvaart en terug naar Hardinxveld. 7-5-2018 door de sleepboot GEPKE naar de Lekhaven te Rotterdam. 8-5-2018 vertrokken met de sleepboot OLLAN naar St. Petersburg. (Foto: N. Giltay, 22-2-2018, Puttershoek).

DENEBO, IMO 7321647 (NB-244), 15-6-1973 te water gelaten bij Elsflether Werft A.G., Elsfleth (386), 22-7-1973 opgeleverd als NICOLAITURM aan D.D.G. Hansa, Bremen, in beheer bij Offshore Supply Association. 18-8-1980 D.D.G. Hansa failliet. 9-1980 verkocht aan VVG Versorgungsschiff Verwaltungs-Ges.m.b.H., Bremen, in beheer bij VTG Versorgungsschiffahrt G.m.b.H., Bremen. 1981 verkocht aan VTG Supply Boat Liberia Inc., Liberia, in beheer bij VTG Versorgungsschiffahrt G.m.b.H., Bremen. 23-3-1985 verkocht aan van Bakker & Vaantjes Offshore B.V., Den Oever (PDOG), 12-4-1985 herdoopt DENEBO. 1.900 EPK, 1.398 kW, 2 x M.W.M. TBD440-8. 1990 in beheer bij Roel Feenstra Scheepvaartbedrijf, Den Helder. 8-10-1993 (e) verkocht aan Emirates Western Petroleum Service Co., Abu Dhabi-United Arab Emirates, 2-12-1993 herdoopt EMIRATES WESTERN II. 17-6-2002 herdoopt EMIRATES WESTERN 2000. 20-2-2003 in beheer bij Emirates Western Oil Well Drilling & Maintenance Co. L.L.C. Dubai. 5-2018 in de vaart.

Rectificatie: De sloop en de naam CAPRICORN J kloppen niet bij de ex DENEBO, deze zijn ten onrechte aan IMO 7321647 gekoppeld. CAPRICORN J heeft IMO 7321611, Offshore Tug/Supply Ship, 22-8-1973 opgeleverd als LADY RACHEL aan P&O Australia Ltd. 23-9-1986 verkocht aan Gulf Development Marine Services Co (50%) en Abdulla Ahmed Nass (50%), Panama, herdoopt CAPRICORN J. 5-2-2018 te Free Port, V.A.E. 2018 verkocht voor sloop naar India, 7-4-2018 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

EDDY I, IMO 9714575 (NB-243), 5-5-2014 met de drijvende bokken MATADOR en MATADOR 2 te water gezet bij Holland Shipyards B.V., Hardinxveld-Giessendam onder bouwnummer 12-082, 2-6-2014 vertrokken van de werf voor de proefvaarten in Europoort, 5-6-2014 na de proefvaarten in Europoort naar de Lekhaven te Rotterdam, 10-6-2014 proefvaart op het Calandkanaal, 11-6-2014 (e) opgeleverd aan Rederij Holland Offshore B.V., Werkendam, thuishaven: Rotterdam, roepsein PCMS. 16-6-2014 t/m 20-6-2014 presentatie aan de St. Pauls Landungsbrücke te Hamburg. 23-6-2014 te Sliedrecht. 5-7-2014 demonstraties op de Havendag te Werkendam. 20-6-2014 te IJmuiden gedoopt EDDY I. 430 GT. 30,30 x 13,40 x 4,75 x . meter, trekkkracht 65 ton. 14 kn. 2 x 1.698 EPK, 1.610 kW, 16 cyl, 4 tew, 170 x 180, 1.600 rpm., Mitsubishi S16R. 16-6-2014 t/m 20-6-2014 presentatie aan de St. Pauls Landungsbrücke te Hamburg. 23-6-2014 te Sliedrecht. 5-7-2014 demonstraties op de Havendag te Werkendam. 11-2016 (e) verkocht aan Panama Servicios, vlag Venezuela, roepsein YYV-3627. 12-2017 (e) in beheer bij Golden Sun Marine Co. Ltd., Kaohsiung City, Taiwan. 12-4-2018 verkocht aan Holland Shipyards B.V., Hardinxveld-Giessendam, 12-4-2018 (e) vlag Panama, roepsein HO7664. 4-5-2018 van Vigo (lag daar anderhalve maand aan de ketting) naar Rotterdam, 9-5-2018 te Hardinxveld. (Foto: H. Lingbeek, 2-6-2014).



Sleepbootdossiers EDDY 1

Na 1 maand, 16 dagen en 7 uur en 41 minuten aan de ketting te hebben gelegen in Vigo (E) is de EDDY 1 sinds 4 mei 2018 - 17:33 uur weer "vrij" en onderweg naar Nederland. Wat ging er mis?

Foutje(s)

Onderweg van Willemstad (NA) naar Rotterdam maakte zij - geheel volgens haar vaarplan - een tussenstop in Vigo (E) om te bunkeren. Helaas bleek de Spaanse vlag niet aan boord te zijn, terwijl het voeren daarvan voor bezoekende schepen verplicht is. Foutje, bedankt! De Guardia Civil merkte dat op en vroeg de havendienst om een onderzoek aan boord in te stellen. Die rapporteerde - naast de afwezigheid van die Spaanse vlag - ook nog een ander vlaggenprobleem. De vorige huurder had namelijk het schip wél uitgevlagd uit Venezuela, maar nagelaten om haar elders weer correct in te vlaggen. Statenloos dus. Daarop besloten de havenautoriteiten de volgende dag - we hebben het dan over 20 maart 2018 - om haar aan de ketting te leggen totdat de zaak geklaard zou zijn. De plaatselijk krant maakte er een spannend verhaal van. Dat werd opgepikt door Eric Jansen, die er op zijn beurt melding van maakte in een Facebookgroep.



Dit hele gedoe duurt nu al bijna een maand. Op z'n Spaans dus. En met Pasen zag de Faro de Vigo er weer een mooi dramatisch verhaal in. Zij liet de (goed betaalde en door de plaatselijke agent goed verzorgde) vijfkoppige bemanning langzaam maar zeker 'wanhopig' worden. Volgens de eigenaar zit er inmiddels schot in de zaak en ziet het er naar uit dat de EDDY 1 een dezer dagen weer zal varen. Het schip zou inmiddels weer onder de vlag van Panama zijn gebracht en bijna zijn goedgekeurd door de classificatiemaatschappij. De EDDY 1 (2014) is trouwens het prototype van het EDDY TUG-concept, bedacht door Baldo Dielen en Walter Gruijthuijsen en na vijf jaar voorbereiding uiteindelijk - voor eigen rekening en risico - gebouwd door Holland Shipyards. Primair bedoeld voor het assisteren van zeeschepen bij het meren en ontmeren, maar ook inzetbaar als escortsleper. Op papier een innovatief ontwerp, met slechts één azimuth aandrijving voor en één achter en geen twee voor en één achter, zoals de Rotortug. Dit concept zou een ommekeer teweeg brengen in de markt van haven- en terminalslepers. Veilig, goed presterend en efficiënt zijn haar kernbegrippen. Op 11 juni 2014 kwam ze in de vaart.

Ze werd op The International Tug, Salvage & OSV Convention in Hamburg aan de doelgroep gepresenteerd en maakte daar met zo'n driehonderd belangstellenden haar eerste demonstratievaarten. Terug in Nederland werd zij uitgeleend aan Smit en Iskes, om daarna naar URAG in Duitsland te verkassen. Op 24 mei 2015 kwam zij daar, tijdens het overbrengen van de sleeptros, in aanvaring met haar potentiële sleep, de Nederlands gevlagde stenenstorter SEAHORSE. Dat liep gelukkig vrij goed af. Ze werd weliswaar ernstig beschadigd, maar kon toch op eigen kracht een nabije ligplaats bereiken, aldus het verslag van de onderzoeksraad. Insiders wijten dit ongeval aan een combinatie van eigenwijzigheid en gebrek aan routine. Na haar Duitse periode verhuisde zij terug naar Iskes, als vervanger voor de TRITON. De reder zag duidelijk potentie in het concept, maar wilde graag uitdokteren waar de eventuele verbeterpunten lagen. Dat resulteerde uiteindelijk in de bouw van een EDDY-TUG 2.0, de TELSTAR.

In oktober 2015 verkastte ze naar Zuid-Amerika waar ze onder andere twee jaar werd gecharterd voor het National Institute of Aquatic Spaces (INEA) in Venezuela. Na afloop van die termijn, keerde zij via Willemstad (NA) terug naar Nederland, met die ongepland lange 'tussenstop' in Vigo.....

4 mei 2018: EDDY 1 vaart weer! Na 1 maand, 16 dagen en 7 uur en 41 minuten in Vigo (E) aan de ketting te hebben gelegen, is ze volgens Marine Traffic om 17:33 uur vertrokken richting Rotterdam. Daar hoopt zij

dinsdag 8 mei om 08:00 uur te arriveren. Free at last! Na een werf-/verfbeurt gaat ze naar Iskes. Die heeft haar van Holland Ship Yards gecharterd en al een, op de TELSTAR getrainde, bemanning voor haar klaargestoomd. (Bron: Wim van Yperen, Kiekjesdief.nl. Foto: N. Giltay, 9-5-2018, op de Oude Maas).



FORTITUDE, IMO 9687057, Ulstein HX102, ontwerp: Ulstein Design & Solutions B.V., Offshore Supply Vessel, 2-2013 besteld voor oplevering in 2015, gebouwd als TOISA PATROKLOS voor Sealion Shipping Ltd., Farnham, Surrey, thuishaven en vlag: Nassau-Bahamas, in beheer bij Toisa Ltd. 7-3-2018 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan (2649) als FORTITUDE aan Fortitude S.A., Valletta-Malta (9HA4717), in beheer bij Allseas Engineering B.V., Delft. 23.520 GT, 18.765 DWT. 150,50 meter lang en 32 meter breed. 27-3-2018 te Xiamen. 6-4-2018 te Singapore. 7-5-2018 vanaf Ulsan gearriveerd in de Waalhaven te Rotterdam, later die dag vertrokken naar Platform K13. (Afbeelding: Ulstein).



FORTITUDE bij Maassluis, foto: N.J. Ouwehand, 7-5-2018

GULLIVER, IMO 9774094 (NB-243), kraanschip, op stapel gezet als RAMBIZ 4000, 5-9-2016 te water gelaten onder bouwnummer IHC OFFSHORE & MARINE 736, gebouwd voor Scaldis Salvage & Marine, Antwerpen, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B5552), hefvermogen 4.000 ton, 2 Huisman kranen, geïnstalleerd bij de vestiging in Xiamen in China. 15.327 GT, 11.420 DWT. 9-12-2017 vertrokken van Zhangzhou, China aan boord van Offshore Heavy Transport Vessel OSPREY (IMO 8616568) naar Rotterdam, 3-2-2018 ETA te Rotterdam, 20-2-2018 op het Calandkanaal. 21-2-2018 verhaald naar R.O.G., Waalhaven. 22-3-2018 kompas stellen en proefvaart op de Noordzee. 28-3-2018 terug van de proefvaart en DP testen. 29-3-2018 van de Waalhaven naar de Maasvlakte, testen bij ROG terminal, Prinses Arianehaven met een testponton van 4.000 ton, 4-4-2018 naar de Waalhaven, 20-4-2018 opgeleverd door IHC aan Normalux Maritime S.A., Luxemburg (LXGK), in beheer bij Scaldis Salvage & Marine N.V., Antwerpen. 22-4-2018 van de Waalhaven naar de Sloehaven, Vlissingen.



HEBO-LIFT 2, IMO 9829019 (NB-240), kraanponton, 600 ton hijscapaciteit, 11-2016 te China te water gelaten onder bouwnummer YIZHENG XINYANG XYCB2015-20, 16-12-2016 vanaf Nantong, China a/b van m.s. OPTIMANA (IMO 9253856) in de Waalhaven te Rotterdam, a/b stonden ook enkele pontons voor HEBO Maritienservice, B.V. 25-7-2017 met de sleepboot CATHARINA 11 (IMO 8433435) verhaald naar Hardinxveld-Giessendam, 6-10-2017 (BV) opgeleverd door De Groot Diesel Marine Services B.V., Dordrecht (XYCB2015-20) als HEBO-LIFT 2 aan HEBO Equipment 3 B.V., Zwartsluis, thuishaven: Rotterdam, roepsein PCFA, in beheer bij HEBO Maritienservice B.V., Zwartsluis. 1.733 GT, 55,43 x 23,80 (30,98 incl. zijtanks) x 4,00 x 2,600 meter. 5 kn. 2 Thrusters van 700 EPK. 18-11-2017 op de Nieuwe Waterweg bij Maassluis met de sleepboot DUTCH POWER met bestemming de voormalige RDM. 17-4-2018 bij hijswerkzaamheden van brugdelen bij Hollandia te Krimpen aan den IJssel brak het ankerpunt van de tuidraad en knakten de beide kranen, 18-4-2018 aanvang berging met o.a. de bok MATADOR 3, 19-4-2018 van Krimpen aan den IJssel naar de voormalige RDM. 27-4-2018 in de Wiltonhaven te Schiedam. (Foto: AS Media Nieuws).

Mensen te water na knakken kranen HEBO-Lift 2

KRIMPEN AAN DEN IJSSEL - 17 april 2018. Bij staalbouwer Hollandia aan de Schaardijk in Krimpen aan den IJssel zijn dinsdagmorgen 17 april beide kranen op de drijvende bok HEBO-Lift 2 geknakt en zijn meerdere mensen in het water gevallen, waaronder de kraanmachinist. Twee lichtgewonden konden volgens HEBO Maritienservice, het bedrijf dat hijswerkzaamheden uitvoerde, ter plekke behandeld worden op de kade. De drijvende bok HEBO-Lift 2 was volgens HEBO onlangs in gebruik genomen na een verbouwing. 'Zoals het nu lijkt gaat het om een technisch mankement, waarbij het ankerpunt van de tuidraad is afgebroken. De komende dagen zal er uitgebreid onderzoek worden gedaan naar de exacte oorzaak van het ongeval', aldus een eerste verklaring op de HEBO-website. De kranen hadden een brugdeel in de takels toen ze volgens omstanders met een enorme knal knakten. De brandweer haalde twee personen uit het water. Volgens de politie maakte de brandweer er een grote hulpverleningsactie van en was ook de Zeehavenpolitie aanwezig. De RWS71 zorgde voor scheepvaartbegeleiding ter plaatse. (Bron: Schuttevaer.nl/MdV).

Berging gestart na kraanongeval Schaardijk Krimpen aan den IJssel

Met groot materieel (o.a. de MATADOR 3) is woensdagochtend (18 april) de berging gestart van het kraanschip HEBO Lift 2 waarvan de kranen het dinsdagochtend begaven tijdens het hijsen van een brugdek aan de Schaardijk in Krimpen aan den IJssel.



Als gevolg van het kraanongeval raakten vier personen te water, slechts één van hen raakte uiteindelijk gewond. Op het moment van het ongeluk was de HEBO Lift 2 bezig met het hijsen van drie brugdelen bij staalbedrijf Hollandia. Het scheepvaartverkeer mocht uiteindelijk met gepaste snelheid passeren. De HEBO Lift 2 was na een verbouwing opnieuw in gebruik genomen, de oorzaak van het ongeluk is het gevolg geweest van een technisch mankement. (Bron: Media TV/LK, 18-4-2018. Foto HEBO-LIFT 2: T. v.d. Zee, 29-4-2018, Wiltonhaven).



INNOVATION, IMO 9820623, Type RSD 2513 CNG, 18-8-2017 te water gelaten bij Damen Shipyards Galati onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 515001, 19-4-2018 opgeleverd als INNOVATION aan Damen Marine Services B.V., thuishaven Gorinchem, roepsein PDKT. 327 GT. 24,73 x 12,63 x 4,60 x 3,450 meter. 13 kn. 6.085 EPK, 4.480 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 1.800 rpm., MTU Friedrichshafen GmbH., Friedrichshafen,

Compressed Natural Gas Powered. 20-4-2018 van Galati naar Valletta, 25-4-2018 ETA te Valletta. 27-4-2018 van Valletta naar Triëst. (Foto: Damen, collectie L. Kramer, 19-4-2018).



ITC CHINOOK, IMO 9510228 (NB-243), 7-2006 besteld, 6-12-2006 1e staal gesneden, 14-4-2008 kiel gelegd, 20-9-2008 te water gelaten, 20-5-2009 (AB) opgeleverd door Jiangsu Zhenjiang Shipyard Co. Ltd. (VZJ6122-ZJS200602) als MARSOL HANDLER aan Marsol Dp2 Shipping Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Marine Logistics Solutions LLC, Dubai, 2.549 BRT, 10.800 EPK, 8.000 kW, 2 x MAK-32 C, Caterpillar Motoren G.m.b.H., 2009 in beheer bij International Transport Contractors B.V., 6-8-2009 (AB) vlag: Nederland, thuishaven: Amsterdam, roepsein PBUR, 6-8-2009 (AB) herdoopt ITC CHINOOK. 8-7-2014 (e) verkocht aan Chinook International B.V., Amsterdam, in beheer bij Tschudi Offshore & Towage B.V., IJmuiden en ITC Offshore B.V., roepsein PBUR. 26-1-2017 gearriveerd te Cadiz en opgelegd. 22-5-2017 teboekstelling 23866 Z 2014 doorgehaald. 5-2017 thuishaven en vlag: Valletta-Malta, roepsein 9HA4584. 4-2018 verkocht aan Silver Maritime Pte. Ltd., 10-4-2018 (mt) vlag Singapore, roepsein 9V9716, in beheer bij RK8 Offshore Shipmanagement Pte. Ltd., Singapore, herdoopt WEST SILVER. (Foto: Peter Ros, collectie W. Koper, 31-5-2010).

ITC CYCLONE, IMO 9433767 (NB-243, 7-2006 besteld, 28-9-2006 1e staal gesneden, 5-8-2007 kiel gelegd, 26-3-2008 te water gelaten, 11-11-2008 (AB) opgeleverd door Jiangsu Zhenjiang Shipyard Co. Ltd. (VZJ6122-ZJS200601) als MARSOL HAULER aan Marsol Dp2 Shipping Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Marine Logistics Solutions LLC, Dubai, 2.549 BRT, 10.800 EPK, 8.000 kW, 2 x MAK-32 C, Caterpillar Motoren G.m.b.H., 2009 in beheer bij ITC Management B.V., Heemstede (International Transport Contractors B.V.), 8-2009 vlag: Nederland, 2009 in beheer bij International Transport Contractors B.V., 8-2009 vlag: Nederland, thuishaven: Amsterdam, roepsein PBUQ, 8-2009 herdoopt ITC CYCLONE. 8-7-2014 (e) verkocht aan Cyclone International B.V., Amsterdam, in beheer bij Tschudi Offshore & Towage B.V., IJmuiden en ITC Offshore B.V., roepsein PBUQ. 30-12-2016 van Las Palmas. 11-1-2017 gearriveerd te Cadiz en opgelegd. 22-5-2017 teboekstelling 23865 Z 2014 doorgehaald. 5-2017 thuishaven en vlag: Valletta-Malta, roepsein 9HA4585. 2-4-2018 (e) verkocht aan Silver Maritime Pte. Ltd., Singapore, roepsein 9V9717, in beheer bij RK8 Offshore Shipmanagement Pte. Ltd., Singapore, herdoopt NORTH SILVER. 3-5-2018 proefvaart.

JOLI L, IMO 9618381 (NB-187), Eurotug 2300, 15-11-2011 uit de hal bij Dieselbedrijf Hardinxveld B.V. gereden door Mammoet Heavy Lifting & Transport te Schiedam en met 2 drijvende bokken te water gezet, gebouwd bij Neptune Shipyards B.V., Aalst onder bouwnummer NP401 voor Van Wijngaarden Marine Services B.V., Sliedrecht, 17-11-2011 als MAASSTROOM door de sleepboot VLIESTROOM naar Aalst gebracht om afgebouwd te worden, 3-2012 geplande oplevering, roepsein PCMW, 135 BRT, 40 NRT, 23,00 x 8,00 x 3,10 x 2,650 meter, 2 x 485 PK, 357 kW, Caterpillar C18, trekkracht 15 ton, 12 kn. 27-3-2012 vertrokken uit de Europoort na de proefvaart en terug naar Aalst, 5-2012 verkocht aan Neptune Equipment B.V., Hardinxveld, in beheer bij Landfall Transport & Towage B.V., Sliedrecht, 1-6-2012 (BV) opgeleverd als JOLI L, roepsein PCLS, 8-6-2012 vertrokken naar Vlissingen. 20-4-2016 terug te Hardinxveld na afloop van een charter bij Jifmar, Marseille. 2-2018 verkocht aan Kaveh Port & Marine Services, Astare-Iran, herdoopt DERAFCHE-KAVEH.



KARASAY BATYR, IMO 9841043 (NB-244), 18-12-2017 te water gezet door een drijvende bok van Bonn & Mees onder bouwnummer HOOP LOBITH 482, 9-4-2018 van Lobith naar Willemstad, 10-4-2018 proefvaart op het Hollandsch Diep en naar Europoort, 11-4-2018 kompas stellen, trekproeven op de Maasvlakte en naar Capelle a/d IJssel, 13-4-2018 opgeleverd door Shipyard De Hoop B.V. als KARASAY BATYR aan Caspian Offshore Constructions LLP, Aqtau-Kazakhstan. 332 GT, 136 DWT. 2e vaartuig voor Caspian Offshore Constructions. 18-4-2018 vertrokken naar Azov. 28-4-2018 te Cagliari. 30-4-2018 van Cagliari naar Azov, 11-5-2018 ETA te Azov. (Foto: H. Lingbeek, 9-4-2018).

Vaardag Sleepboothaven Maassluis Zaterdag 19 mei 2018



SERKEBORG, IMO 9621534 (NB-237), 28-6-2012 te water gelaten bij Koninklijke Niestern Sander B.V. te Delfzijl onder bouwnummer 845, 15-10-2012 opgeleverd aan Noordereems B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Kazakhstan B.V., Delfzijl, na oplevering opgelegd. 30-11-2016 gearriveerd te Delfzijl om daar verbouwd tot P.P. duikvaartuig met een charter van 10 jaar onder de naam REDSBORG. 29-3-2018 (mt) aankomst te Fort de France, Martinique. 5-4-2018 (vt) herdoopt STATIABORG.

SMIT LOMBOK, IMO 9366316 (NB-183), 3-2003 besteld als HADI 20 voor Hadi Offshore Pte. Ltd. (Hadi H. Al-Hammam Establishment Inc.), Rahimah, Saudi Arabië, 8-12-2004 kiel gelegd, 19-11-2005 te water gelaten, 4-2006 te Singapore gedoopt SMIT LOMBOK en opgeleverd door Keppel Singmarine Dockyard Pte. Ltd., Singapore (289), roepsein 9VAN8, 20-3-2006 (e) vlag: Bahrein, roepsein A9HH, 1.727 BRT, 6.000 PK, trekkracht 75 ton, ging varen in charter bij Saudi Aramco. 19-10-2011 (e) verkocht aan Lamnalco

Singapore Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Smit Amandla Marine Pty. Ltd., Kaapstad. 14-8-2017 verkocht aan African Marine Solutions Group (PTY) Ltd. (AMSOL), Cape Town, vlag: Singapore, herdoopt LOMBOK.

VOS ATLANTICO, IMO 7420728 (NB-192), ijsbreker, sleepboot, bevoorraderschip, 9-1975 opgeleverd door Allied Shipbuilders Ltd., Vancouver B.C. (192) als CANMAR SUPPLIER aan Dome Petroleum Ltd., Vancouver-Canada, in beheer bij Canadian Marine Drilling Ltd., Calgary, Canada, 1.188 BRT, 384 NRT, 995 DWT, 7.040 EPK, 5.175 kW, 2 x V-16 cyl, 4 tew, 250 x 300, Polar F216V-D, A/B Bofors-Nohab, Trollhättan, 1-9-1988 ingebracht bij Amoco Canada Resources Ltd., 6-1994 opgelegd, 1997 verkocht aan Palm Shipping Corp., Nassau-Bahamas, in beheer bij Specialist Marine Services Ltd., herdoopt SUPPLIER, 1998 verkocht aan Rimorchiatori Sardi S.p.A., Napels-Italië, herdoopt MASCALZONE ATLANTICO, 12-12-2005 (e) verkocht aan Moby S.P.A., Italië, 2008 verkocht aan Vroon Offshore Italia S.r.l., Genua-Italië, 29-9-2008 (e) herdoopt VOS ATLANTICO, roepsein IBLA. 2012 verkocht voor sloop naar Turkije, 11-1-2013 ETA te Aliğa, 16-1-2013 zou te Aliğa op het strand gezet zijn om gesloopt te worden. 1-2013 verkocht aan Transjet Taşıma ve Kiralama Turizm Ticaret Ltd. Şti., Istanbul-Turkije. 2015 herdoopt TRANS ATLANTIC. 8-8-2105 (laatste bericht) vertrokken van de rede bij Durres. 23-10-2017 overgedragen aan BMS Gemi Geri Dönüşüm, 23-10-2017 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.



VOS PRINCE, IMO 7703106 (NB-243), 14-4-1977 kiel gelegd, 11-11-1977 te water gelaten, 16-3-1978 opgeleverd door Hermann Sörken G.m.b.H. & Co. K.G., Papenburg (295) als FALDERNTOR aan VTG-Vereinigte Tanklager und Transportmittel G.m.b.H., Hamburg-West Duitsland, in beheer bij OSA Marine Services G.m.b.H. 1.599 BRT, 6.001 EPK, 4.414 kW, 2 x Deutz RSBV6M540, 15 kn. 1978 verkocht aan Partenreederei m.s. "Faldernator", Hamburg-West Duitsland, in beheer bij OSA Marine Services G.m.b.H. voor VTG-Versorgungsschiffahrt G.m.b.H., Bremen. 8-10-1986 opgelegd te Bremerhaven. 24-10-1986 vertrokken naar de bouwwerf om verbouwd te worden, 12-1987 in de vaart. 2.342 BRT. 26-11-1988 tijdens een sleepreis met HEATHER A van Aberdeen naar locatie op 120 mijl van Aberdeen brak brand uit in de machinekamer, door de PARKTOR naar Aberdeen gesleept, 4-12-1988 gearriveerd te Bremerhaven. 1-1989 verkocht aan Eide Shipping A/S, Noorwegen, 18-1-1989 overgedragen en vertrokken achter een sleepboot naar Noorwegen. 17-2-1989 verkocht aan Eide Shipping Ltd., Aberdeen-U.K. 18-8-1989 verkocht aan North Prince Ltd., Aberdeen-U.K., in beheer bij BP Shipping Ltd. (Offshore Group), herdoopt SUN PRINCE. 1989 herdoopt NORTH PRINCE. 1993 in beheer bij Gulf Offshore N.S. Ltd. 1996 verkocht aan Brovig Offshore ASA, in beheer bij Gulf Offshore N.S. Ltd. 1998 verkocht aan Gulf Offshore North Sea Ltd., Aberdeen-U.K. 22-1-2007 (e) verkocht aan Nomis Offshore Ltd., Aberdeen-U.K., in beheer bij Nomis Shipping Ltd., herdoopt DEA PRINCE. 3-2008 herdoopt VOS PRINCE. 1-2011 verkocht aan Partisan Ltd., Aberdeen-U.K., in beheer bij V. Navy SAS, Levallois-Perret, Frankrijk, herdoopt VN PARTISAN. 10-1-2018 te Brest. 9-2-2018 verkocht voor sloop aan Navaléo (Recycleurs Bretons) te Brest, 2018 gesloopt te Brest. (Foto: L. v.d. Meijden, 1-9-2010, Great Yarmouth).

ZEEMEEUW, IMO 9129990, 1995 gebouwd door Scheepswerf Made B.V., Made, 19-1-1996 geregistreerd als ZEEMEEUW voor K.K. Damstra & Zn., Hoorn. Opgelegd. 36,40 x 7,90 x 3,40 x 2,700 meter. 1.500 EPK, 1.103 kW, 6 cyl, 4 tew, 300 rpm., Industrie 6D8, N.V. Motorenfabriek "De Industrie", D. & J. Boot, Alphen a/d Rijn #4505 NE-65, motor afkomstig uit de gesloopte SMIT-LLOYD 2.



2004 afgebouwd bij Scheepswerf Damen B.V., Hardinxveld (95006). 1.595 EPK, 1.174 kW, 12 cyl, 4 tew, 170 x 190, 1.800 rpm., Caterpillar, Lafayette (USA) NE-2008. 8-11-2010 verkocht aan H.M. Holterman, Holten. 21-11-2011 verkocht aan Lars Yacht Charter B.V., Holten, thuishaven: Vlissingen, herdoopt LARS. (Geregistreerd als jacht). 10-3-2012 (BV) in de vaart gebracht. 11-4-2018 van Dordrecht te Hardinxveld. 2018 verkocht aan Noorderzon Limited, vlag: Virgin Islands, herdoopt NOORDERZON. (Foto: R. Coster, 20-2-2014, IJmuiden).



AIDA Cruises heeft Nicole Langosch (34) als eerste Duitse vrouwelijke kapitein op een cruiseschip, de AIDASol, aangesteld. (Foto: cruisenewslive.com).

Carnival Cruise Line heeft nog eens 20 cruises met de CARNIVAL PARADISE (1998-PARADISE, 2007-CARNIVAL PARADISE, 70.367 GT, 2.632 passagiers) vanuit Tampa (Fl.) naar Cuba toegevoegd voor 2019. Deze komen naast de 17 cruises die de CARNIVAL SENSATION (8711356, 1993-SENSATION, 2007-CARNIVAL SENSATION, 70.367 GT, 2.634 PASSAGIERS) vanuit Miami (Fl.) in 2019 zal varen. De Carnival Corporation heeft huwelijken tussen personen van gelijke sexe verdedigd in Bermuda. Die zijn sinds kort verboden in Bermuda. Dit heeft gevolgen voor zo'n 24 cruiseschepen van de Carnival Corporation onder Bermuda-vlag, waar deze huwelijken aan boord werden gesloten.



Dream Cruises uit Hong Kong heeft met meer dan 2,5 miljoen LEGO-blokjes een replica gebouwd van de WORLD DREAM (9733117). De replica weegt 2.800 kg, is 8,44 m lang, 1,33 m breed en 1,53 m hoog. Meer

dan 1.000 gasten van de rederij en leden van het publiek hebben twee maanden gewerkt onder leiding van LEGO-professional Andy Hung. De bouw heeft een Guinness wereldrecord opgeleverd.

Fincantieri heeft een intentieverklaring met Viking Ocean Cruises getekend voor de bouw van vier cruiseschepen. De eerste twee zullen USD 290 miljoen per stuk gaan kosten. De rompen zullen op de Vard-werf in Roemenië worden gebouwd en de afbouw zal op de Vard-werf in Noorwegen gebeuren. In totaal hebben Fincantieri en Viking Ocean Cruises nu contracten of opties voor 16 cruiseschepen.

Intentieverklaring Viking en Vard voor bouw 'speciale' cruiseschepen

Viking heeft met de scheepsbouwer VARD, een dochteronderneming van Fincantieri, een intentieverklaring getekend voor de bouw van twee 'speciale' cruiseschepen met een optie voor nog twee extra schepen. Het zijn de eerste schepen die Vard zal gaan bouwen voor de rederij die zowel actief is in riviercruisen als zee-cruisen. De boeg zal worden gebouwd bij Vard in Roemenië.

Oplevering in Noorwegen staat gepland in het tweede kwartaal 2021 en tweede kwartaal 2022. Het toekomstige contract, dat medio dit jaar getekend moet gaan worden, zal een waarde bevatten van ongeveer 460 miljoen euro. Deze nieuwe bestelling staat los van de 12 zee-cruiseschepen die tot 2027 door Fincantieri nog worden opgeleverd voor Viking. (Bron: cruisereiziger.nl, Marco, op 4 april 2018).

Holland America Line heeft op 18 april 2018 het 145-jarig bestaan herdacht.

President Orlando Ashford van de Holland America Line heeft aartsbisschop Desmond Tutu de eerste Shared Humanity Award gegeven. Het geldbedrag van USD 40.000 gaat naar de Desmond Tutu Foundation.

Hurtigruten zal met Rolls-Royce op 6 cruiseschepen de diesel voortstuwing vervangen door hybride LNG-elektrische voortstuwing. Er is een optie om hier 3 cruiseschepen aan toe te voegen. Hurtigruten heeft van de Noorse overheid de concessie gekregen voor het uitvoeren van 7 ferry routes op de Noorse kust onder de voorwaarde van verminderde CO2-uitstoot. Door de verbouwing kunnen de schepen aan deze eis voldoen. Ponant heeft de namen, LE BELLOT en LE SURVILLE, bekendgemaakt van twee cruiseschepen die op de Vard werf in aanbouw zijn. De schepen worden in het eerste en tweede kwartaal van 2020 opgeleverd.

Veel rederijen van cruiseschepen (Royal Caribbean International, Norwegian Cruise Line, Princess Cruises, MSC Cruises) maken een eigen vakantie-eiland om de passagiers van de schepen een ongekende ervaring te geven. Die eilanden hebben het voordeel dat de toiletten schoon zijn, waar je goed kunt eten en waar je niet wordt lastig gevallen door verkopers. Veel passagiers geven echter de voorkeur aan contact met de lokale bevolking. De Carnival Corporation probeert beide (een eigen strand en de mogelijkheid van excursies) te combineren met de exclusieve aanloophavens op de noordkust van de Dominicaanse Republiek. (Bron Cruisnieuws - Rederijen: P. Oost).

Cruisenieuws



CARNIVAL HORIZON, 9767091, Op 28 maart 2018 is de CARNIVAL HORIZON (133.596 GT, 3960 passagiers) door Fincantieri opgeleverd aan de Carnival Cruise Line. Het schip zal vier cruises vanuit Barcelona maken en dan naar New York oversteken. Hier wordt het schip op 23 mei 2018 gedoopt door Queen Latifah, musical actrice. (Bron: P. Oost. Foto: Boato Giuseppe, 17-12-2017, Porto Marghera).

Nieuwe CARNIVAL HORIZON vertrokken voor Maiden Voyage vanuit Barcelona

Het nieuwe cruiseschip van Carnival Cruise Line, CARNIVAL HORIZON, is maandag vanuit het Spaanse Barcelona vertrokken voor haar Maiden Voyage. Het zusterschip van de CARNIVAL VISTA vaart een 13-daagse cruise met stops in Italië, Kroatië, Malta en Griekenland. De reis is de start van een serie cruises in Europa met als slotstuk een 14-daagse trans-Atlantische cruise die eindigt op 23 mei in New York.

Na de doopceremonie met doopmoeder Queen Latifah begint de CARNIVAL HORIZON op 24 mei aan haar inaugurele zomerseizoen van 4- en 8-daagse cruises naar Bermuda en de Caribbean vanuit New York. Daarna vindt de repositionering plaats naar Miami waar ze het gehele jaar door 6- tot 8-daagse reizen gaat maken naar de Caribbean, te beginnen op 22 september 2018. (Bron: cruisereiziger.nl, Marco, op 2 april 2018).

CARNIVAL HORIZON, IMO 9767091 (NB-343), 10-3-2017 te water onder bouwnummer FINCANTIERI MARGHERA 6243, 28-3-2018 opgeleverd aan Carnival Corp., Doral FL., vlag: Panama, in beheer bij Carnival Cruise Line, Doral FL. 133.596 GT, 12.164 DWT.

CARNIVAL PRIDE, 9223954, Op 30 april 2018 zijn twee passagiers tegelijkertijd door een helikopter van de Amerikaanse Coast Guard geëvacueerd van de CARNIVAL PRIDE (2001, 85.619 GT, 2124 passagiers). (P. Oost).



Bahamas Paradise Cruise Line verwelkomt tweede cruiseschip in de vloot

Bahamas Paradise Cruise Line heeft haar tweede cruiseschip in de vloot verwelkomd. De GRAND CLASSICA, voorheen de COSTA NEOCLASSICA, arriveerde vrijdag in de haven van Palm Beach voor haar doop en de start van haar inaugurele cruise. De kleine cruisemaatschappij is de enige rederij die 3-daagse cruises aanbiedt die het gehele jaar door vertrekken uit Palm Beach.

Met de nieuwe aanwinst en de Grand Celebration worden er vanaf heden dagelijkse vertrekken aangeboden naar Grand Bahama, een van de noordelijkste eilanden van de Bahamas. Daardoor zullen er jaarlijks meer dan 500.000 passagiers worden gebracht naar Freeport. Naast de 3-daagse cruises is het ook mogelijk om mee te varen naar de Bahamas om daar vervolgens in een resort te verblijven. Na je verblijf kan je via een cruise van 1 nacht op een van de twee cruiseschepen weer terugkeren naar Palm Beach.

De GRAND CLASSICA is een tikkeltje groter dan de GRAND CELEBRATION met een capaciteit van 1.680 passagiers. Het bevat 10 passagiersdekken met 658 hutten, waarvan slechts enkele met een balkon. Er is de keuze uit 8 dineropties waaronder enkele nieuwe concepten. Verder is er live-entertainment, een casino, diverse bars en lounges, een spa, twee zwembaden, een kinderclub en meerdere winkels. (Bron: cruisereiziger.nl, Marco, op 14 april 2018. Foto: Norbert Bourhis, 3-8-2016, Toulon, La Seyne).

HARSHAVARDHANA, IMO 7219026, 1974 opgeleverd door Mazagon Dock, Bombay (272) als HARSHA VARDHANA aan The Shipping Corp of India Ltd., India. 8.871 BRT, 5.269 DWT. 16-3-2018 (e) verkocht voor sloop. 2018 vlag: Palau, 3-2018 herdoopt VARDHAN. 23-3-2018 van Kolkata naar Bhavnagar, 15-4-2018 ETA te Bhavnagar, 15-4-2018 ten anker in de Gulf of Khambhāt, 17-4-2018 ten anker bij Bhavnagar, 20-4-2018 ten anker bij Alang, 28-4-2018 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.



HARSHAVARDHANA te Port Blair, India, foto: johnmary/Shipspotting, 24-12-2012

MEIN SCHIFF 1, IMO 9106297, 25- 5-1995 kiel gelegd, 14-9-1996 te water, 26-10-1996 proefvaart, 15-11-1996 opgeleverd door Jos. L. Meyer Werft, Papenburg (638) als GALAXY aan Esker Marine Shipping Inc., Liberia, beheer bij Celebrity Cruises Inc. 76.522 GT, 43.108 NT, 5.700 DWT. 1.896 passagiers. 21.5 kn. 17.130 EPK, 12.600 kW, 2 x MAN 6L48/60 en 2 x MAN 9L48/60, MAN B&W Diesel A.G. 2002 vlag: Bahamas. 2-2008 vlag: Malta en herdoopt CELEBRITY GALAXY. 16-3-2009 (e) verkocht aan TUI Cruises G.m.b.H., Valletta-Malta, in beheer bij Mein Schiff Ltd. en TUI Cruises G.m.b.H. 2-2011 bij Lloyd Werft, Bremerhaven om verbouwd te worden. 15-5-2009 herdoopt MEIN SCHIFF. 11-2010 herdoopt MEIN SCHIFF 1. 13-2-2014 (e) in beheer bij Mein Schiff Ltd., TUI Cruises G.m.b.H. en Celebrity Cruises Inc. 13-4-2018 (e) verkocht aan TUI UK Ltd., Malta, in beheer bij Columbia Shipmanagement Ltd. en Columbia Cruise Services G.m.b.H., Hamburg. 16-4-2018 te Cadiz om verbouwd te worden. 5-2018 herdoopt MARELLA EXPLORER.



MEIN SCHIFF 1, IMO 9783564, 11-6-2015 contract, 19-8-2016 kiel gelegd, 29-9-2017 te water onder bouwnummer MEYER TURKU 1392, 25-4-2018 opgeleverd door Meyer Turku Oy (1392) aan TUI Cruises G.m.b.H., Hamburg, vlag: Malta, roepsein 9HA4683, in beheer bij TUI Cruises G.m.b.H., Hamburg en

Celebrity Cruises Inc., Miami FL. 111.500 GT, 7.900 DWT. 3132 passagiers, 1.092 bemanningsleden. Main generators: 2 x 8L46F, Wärtsilä Italia S.p.A., 2 x 12V46F, Wärtsilä Italia S.p.A. 27-4-2018 gearriveerd te Kiel. 11-5-2018 te Hamburg gedoopt MEIN SCHIFF 1. (Foto: N. Kemps, 7-5-2018, Noordzeekanaal).

Nieuwe MEIN SCHIFF 1 overgedragen aan TUI Cruises

Woensdag heeft op de scheepswerf van Meyer Turku in het Finse Turku de overdracht plaatsgevonden van de gloednieuwe MEIN SCHIFF 1. De Duitse cruisemaatschappij heeft daarmee weer een nieuwe nummer 1 in de vloot. Het is de opvolger van de in 2009 gedoopte MEIN SCHIFF 1 dat medio april van dit jaar naar de Britse cruisemaatschappij Marella Cruises is overgegaan. Bij de officiële overdrachtsceremonie van de MEIN SCHIFF 1 waren o.a. Wybcke Meier en Frank Kuhlmann, CEO en CFO van TUI Cruises, en Jan Meyer, Managing Director van de Meyer Werft Turku aanwezig.

Voor de 10-jarige TUI Cruises is de MEIN SCHIFF 1 het begin van een nieuwe generatie cruiseschepen die 20 meter langer zijn waardoor ze een capaciteit krijgen van 2.900 passagiers. Volgend jaar gaat de uitbreiding verder met de nieuwe MEIN SCHIFF 2, waarna in 2023 eenzelfde schip in deze klasse volgt onder de naam MEIN SCHIFF 7. De MEIN SCHIFF 1 is inmiddels vertrokken naar het Duitse Kiel voor haar eerste inaugurele cruises. Op 11 mei 2018 wordt het schip gedoopt tijdens de Hafengeburtstag in Hamburg. (Bron: cruisereiziger.nl, Marco, op 25 april 2018).

MEIN SCHIFF 2, IMO 9106302, 11-7-1997 te water, 1-9-1997 gearriveerd op de Eemshaven, 15-10-1997 opgeleverd als MERCURY door Jos. L. Meyer Werft, Papenburg (639) aan Seabrook Maritime Inc., Panama, in beheer bij Celebrity Cruises Inc. 76.522 GT, 5.700 DWT. 1.896 passagiers. 21.5 kn. 17.130 EPK, 12.600 kW, 2 x MAN 6L48/60 en 2 x MAN 9L48/60, MAN B&W Diesel A.G. 8-2002 vlag: Bahamas. 27-10-1997 te New York gedoopt MERCURY. 2-2008 vlag: Malta en herdoopt CELEBRITY MERCURY. 27-5-2010 verkocht aan TUI Cruises G.m.b.H., Hamburg, 2011 laatste reis voor Celebrity Cruises. 28-2-2011 overgedragen, naar Lloyd Werft, Bremerhaven om verbouwd te worden, 14-5-2011 herdoopt MEIN SCHIFF 2. 2018/9 ingezet voor Marella Cruises, 2019 tbn MEIN SCHIFF HERZ.

MEIN SCHIFF 2 omgedoopt naar MEIN SCHIFF HERZ

De Mein Schiff 2 wordt vanaf 2019 omgedoopt naar de MEIN SCHIFF HERZ. Het oudste schip in de vloot van TUI Cruises zou overgaan naar cruiserederij Marella Cruises maar vanwege de aanhoudende vraag is er besloten om de bestaande plannen aan te passen en de uitbreiding en modernisering van de vloot te versnellen. De nieuwe MEIN SCHIFF 2 wordt momenteel gebouwd in Turku en daarom kan de 'oude' MEIN SCHIFF 2 haar naam niet meer houden. Nog zeker tot 2022 blijft het schip in de vloot.

De MEIN SCHIFF HERZ zal in de zomer van 2019 voornamelijk in de Middellandse Zee varen vanaf Malta. Ze vaart twee verschillende routes, in de Westelijke Middellandse Zee (Sardinië, Corsica, Civitavecchia en Napels) en in de Oostelijke Middellandse Zee (Kreta, Santorini, Piraeus en Sicilië). De MEIN SCHIFF HERZ kwam in 1997 in de vaart bij Celebrity Cruises als de Celebrity Mercury. (Bron: cruisereiziger.nl, Miriam, op 25 april 2018).

MSC ARMONIA, 9210141, Op 10 april 2018 heeft de MSC ARMONIA (2001-EUROPEAN VISION, 2004-MSC ARMONIA, 58.174 GT) de pier voor cruiseschepen in Roatan (Honduras) geramd. De schade aan de MSC ARMONIA was licht; het schip kon de cruise voortzetten. De schade aan de pier wordt op USD 10 miljoen geschat. (P. Oost).



Doop MSC GRANDIOSA vindt plaats in Hamburg

MSC Cruises heeft bekendgemaakt dat haar volgende vlaggenschip MSC GRANDIOSA volgend jaar op 2 november wordt gedoopt in Hamburg. 'Sinds onze laatste doopceremonie in Duitsland van de MSC MAGNIFICA in 2010 zijn we als bedrijf begonnen aan een reis van sterke groei en heeft de Duitse

cruisereiziger ons merk en ons aanbod sterk omarmd. Het is dan ook logisch dat we ons volgende vlaggenschip en de eerste van de Meraviglia Plus-klasse schepen in deze historische haven, rijk aan maritieme traditie en erfgoed, laten dopen', aldus de Executive Chairman van MSC, Pierfrancesco Vago. De MSC GRANDIOSA zal worden uitgerust met een nog grotere promenade in Mediterraanse stijl, die uniek is voor de Meraviglia en Meraviglia-Plus klasse schepen. Het dient als het sociale middelpunt van het schip met een scala aan winkels en specialiteitenrestaurants, evenals een nieuwe bar en lounge L'Atelier Bistrot. Het 98,5 meter lange LED-scherm toont passende projecties bij flash mobs en themafeestjes. De MSC GRANDIOSA krijgt 12 verschillende eetgelegenheden met een nieuw restaurant exclusief voor MSC Aurea gasten. Daarnaast zijn er twee gloednieuwe shows van Cirque du Soleil at Sea te zien. (Bron: cruisereiziger.nl, op 30 april 2018. Afbeelding: MSC Cruises).

NATIONAL GEOGRAPHIC ENDURANCE, Op 17 maart 2018 is op de CRIST werf in Gdynia, Polen, de kiel gelegd van de NATIONAL GEOGRAPHIC ENDURANCE van Lindblad Expeditions. Het schip zal een X-boeg krijgen. Oplevering zal in het eerste kwartaal van 2020 zijn; het schip is bestemd voor 126 passagiers. (P. Oost).



NORWEGIAN BLISS, IMO 9751509, 17-2-2018 uit de bouwhal (dok) bij de Meyer Werft te Papenburg en verhaald naar de afbouwkade, 13-3-2018 van Papenburg naar de Eemshaven, 14-3-2018 in de Eemshaven, 19-4-2018 opgeleverd als NORWEGIAN BLISS aan Seahawk One Ltd., Bahamas, in beheer bij NCL (Bahamas) Ltd. en NCL Bahamas Ltd., Miami FL. 168.028 GT, 11.700 DWT. 25-4-2018 te Ponta Delgada. 30-4-2018 te Halifax. (Foto: Meyer Werft/Harald Hohenthal, 20-3-2018).

NORWEGIAN BLISS vertrokken uit Bremerhaven voor eerste inaugurele cruise

Donderdagavond om 19:00 uur is het nieuwste cruiseschip van Norwegian Cruise Line, de NORWEGIAN BLISS, vertrokken voor haar allereerste 3-daagse inaugurele cruise van Bremerhaven (Duitsland) naar Southampton (Engeland). Onder begeleiding van een shantykoor en drie saluutschoten verliet het derde cruiseschip in de Breakaway Plus klasse (168.028 brutoton) de Duitse havenstad, waar het 's morgens in alle vroegte was aangekomen.

Overdag vond zowel de officiële overhandiging van het schip van scheepsbouwer Meyer Werft aan de Amerikaanse cruisemaatschappij alsook de key & plaque ceremonie voor de 'maiden call' aan Bremerhaven plaats. De afgelopen weken lag de NORWEGIAN BLISS (4.004 passagiers) nog in de Nederlandse Eemshaven voor het uitvoeren van zowel technische- als zeetesten op de Noordzee.

"Dit is het 13e schip dat we voor Norwegian Cruise Line afgeleverd hebben in de laatste 15 jaar. Ons team heeft geweldig werk geleverd en ik ben dankbaar voor hun aandeel hierin", zei Tim Meyer, Managing director van de Meyer Werft. (Bron: cruisereiziger.nl, Marco, op 19 april 2018).

NORWEGIAN BLISS, 9751509, Op 19 april 2018 is de NORWEGIAN BLISS (168.028 GT) in Bremerhaven door de Meyer Werft aan de Norwegian Cruise Line (NCL) opgeleverd. Dit is het derde schip van de Breakaway Plus-klasse en het 11e schip dat door deze werf voor de NCL is gebouwd. Het schip meet 167.800 GT, heeft een lengte over alles van 333,46 meter, is 41,4 meter breed en kan 3.998 passagiers vervoeren. Het schip zal op 30 mei 2018 in Seattle (Wash.) worden gedoopt. (P. Oost).



NORWEGIAN BLISS, foto: F. Olinga, 14-3-2018, aankomst Eemshaven

NORWEGIAN SUN, 9218131, Passagiers op de NORWEGIAN SUN (78.309 GT) hebben op Facebook geklaagd over onderhoudswerk aan boord op zee tijdens een cruise, waarbij werd gebikt, gelast en geschilderd. (P. Oost).



PACIFIC EDEN, 8919245, Cruise & Maritime Voyages (CMV) heeft de PACIFIC EDEN (1993-STATENDAM, 2015-PACIFIC EDEN, 55.451 GT, 1.613 passagiers) van P&O Cruises Australia, onderdeel van de Carnival Corporation, gekocht. Het schip zal in april 2019 worden opgeleverd. (P. Oost). (t.b.n. VASCO DA GAMA. Foto STATENDAM: T. v.d. Zee, 2-6-1993, Noordzeekanaal).

PACIFIC PEARL, 8611398, Cruise & Maritime Voyages (CMV) heeft de PACIFIC PEARL (1988-STAR PRINCESS, 1997-ARCADIA, 2003-OCEAN VILLAGE, 2010-PACIFIC PEARL, 63.524 GT, 1.621 Passagiers) van P&O Cruises Australia, onderdeel van de Carnival Corporation, gekocht. (P. Oost).



PRINCIPE DE ASTURIAS, Spaans vliegdekschip, aanvankelijk ALMIRANTE CARRERO BLANCO, 8-10-1979 kiel gelegd, 22-5-1982 te water gelaten, 30-5-1988 in dienst gesteld. 6-2-2013 uit dienst gesteld en opgelegd te Ferrol. 2018 verkocht voor sloop naar Turkije. 19-4-2018 overgedragen aan Leyal Demtaş Gemi Söküm te Aliğa om gesloopt te worden. (Foto: US Navy/wikipedia, SNS PRINCIPE DE ASTURIAS (R11) tijdens Dragon Hammer, 5-5-1992).



QUEEN ELIZABETH 2, IMO 6725418

Na vele mislukte plannen lijkt de QUEEN ELIZABETH 2 in Dubai nu toch haar eindbestemming te hebben gevonden

Dubai heeft zijn eigen SS Rotterdam. In de haven van de stad mag het publiek sinds vorige week woensdag een kijkje nemen aan boord van de Queen Elizabeth 2. Net als het vlaggenschip van de Holland-Amerika Lijn is het Britse trans-Atlantische passagiersschip omgebouwd tot hotel met permanente ligplaats. En net als bij haar Rotterdamse evenknie bleek investeren in vergane glorie een peperdure affaire.

De QE2 werd in 2007 voor zo'n 80 miljoen euro verkocht aan een staatsbedrijf in Dubai. Het bijna 300 meter lange schip had er toen veertig jaar en meer dan 5 miljoen zeemijl op zitten. Een deel daarvan betrof de lijndienst tussen Southampton en New York. In 1982 werd het gevorderd voor troepentransport richting de Falklandoorlog. De Queen Elizabeth 2 vergaarde vooral faam als cruiseschip. Jaarlijks ging er aan boord 20 duizend kilo kreeft en 70 duizend flessen champagne doorheen.

Nieuwe veiligheidsregels maakte verdere exploitatie onhaalbaar. In Dubai zou het vaartuig als toeristische trekpleister, hotel en casino worden afgemeerd aan een van de kunstmatige palmeilanden voor de kust van Dubai.

In het emiraat werd het schip een van de symbolen van de spijlucht van voor het uitbreken van de crisis, schrijft persbureau Bloomberg. Het schip bleef er bijna tien jaar nagenoeg onaangeroerd aan de ketting liggen. Na vele mislukte plannen en een investering van nog eens vele miljoenen euro's lijkt de Queen Elizabeth 2 nu toch haar eindbestemming te hebben gevonden. In oktober kunnen gasten voor het eerst aan boord overnachten in een van de 224 kamers en suites. De 'Koninklijke' suites zijn alleen te boeken op uitnodiging.

De Queen Elizabeth 2 vergaarde vooral faam als cruiseschip. Jaarlijks ging er aan boord 20 duizend kilo kreeft en 70 duizend flessen champagne doorheen.

Ook de SS Rotterdam voerde lijndiensten uit op de Verenigde Staten en werd beroemd als cruiseschip. Net als de QE2 werd het uit de vaart genomen toen het niet meer kon voldoen aan nieuwe maritieme veiligheidseisen. En ook in dit geval werd het een zakelijk debacle. Woningbouwvereniging Woonbron kocht het schip in 2005, met het doel er permanent een congrescentrum, hotel en opleidingsplek in Rotterdam van te maken. Het leverde de corporatie een verlies op van zo'n 250 miljoen euro, onder meer vanwege de verplichte verwijdering van het vele asbest in het schip.

In 2012 werd de SS Rotterdam verkocht aan hotelgroep Westcord. De affaire was een van de aanleidingen voor een parlementaire enquête naar misstanden bij woningbouwverenigingen. (Bron: De Volkskrant, Marc van den Eerenbeemt, 23-4-2018).



QUEEN ELIZABETH 2, 6725418, De QUEEN ELIZABETH 2 is in maart 2018 verhaald naar de ligplaats in Port Rahid (Dubai) om dienst te doen als hotelschip. Het schip lag al 10 jaar in Dubai. (P. Oost. Foto: T. v.d. Zee, 8-6-1992).



SEABOURN OVATION, IMO 9764958, 1-9-2017 te water als FINCANTIERI 6258, 2-2-2018 proefvaart, 18-2-2018 proefvaart, 14-3-2018 proefvaart, 27-4-2018 opgeleverd aan Seabourn Cruise Line Ltd., Seattle WA, vlag: Bahamas. (Foto: Carlo Martinelli 14-3-2018).

Seabourn neemt SEABOURN OVATION in ontvangst van Fincantieri

Scheepswerf Fincantieri heeft vrijdag officieel de splinternieuwe SEABOURN OVATION (600 passagiers) overgedragen aan haar eigenaren Seabourn. In het Italiaanse Sestri, nabij Genua, werden de handtekeningen gezet voor de overdracht. Voor Fincantieri is de Seabourn Ovation het tweede ultraluxe schip dat zij voor Seabourn gebouwd heeft. In 2016 construeerde Fincantieri de Seabourn Encore. Directeur van Fincantieri, Giuseppe Bono verwelkomde Micky Arison, voorzitter van moedermaatschappij Carnival Corporation, en Richard D. Meadows, directeur van Seabourn Cruise Line. Seabourn heeft hiermee haar vijfde nieuwbouwschip in handen.

Voor Fincantieri is de bouw van de SEABOURN OVATION een innovatief project geweest, met de focus op energie optimalisatie en een zo klein mogelijke impact op het milieu.

De SEABOURN OVATION start haar inaugurele seizoen met een 11-daagse cruise over een aantal dagen, op 5 mei 2018, van Venetië naar Barcelona. De doop zal plaatsvinden op 11 mei in de haven van Valletta op Malta. (Bron: cruisereiziger.nl, Miriam, op 28 april 2018).

SARFAQ ITTUK, 8913899, De SARFAQ ITTUK (1992, 2118 GT, 246 passagiers) van de Arctic Umiaq Line is op 23 maart 2018 vastgelopen in het ijs bij Zuid-Groenland. Er waren 37 passagiers en 21 bemanningsleden aan boord. Na een kleine week is het schip weer vrijgekomen. (P. Oost).

SEABOURN OVATION, 9764958, Op 14 maart 2018 is de SEABOURN OVATION (40.350 GT, 600 passagiers, 330 bemanningsleden) begonnen aan de laatste proefvaart van vier dagen. Het schip is op 27 april 2018 in Genua opgeleverd. Op vrijdag 11 mei 2018 zal de SEABOURN OVATION in Valletta, Malta, worden gedoopt door de actrice en zangeres Elaine Paige. (P. Oost).

SILVER SPIRIT, 9437866, Op 10 maart 2018 is de SILVER SPIRIT (2009, 36.009 GT, 564 passagiers) door midden gesneden voor een verlenging met 50 voet. Op 5 mei 2018 moet het werk (450.000 manuren) zijn afgerond. (P. Oost).

SPLENDOUR OF THE SEAS, IMO 9070632 (Z-118), 4-9-1994 kiel gelegd, 17-6-1995 te water gelaten, 15-3-1996 opgeleverd door Ch. de L'Atlantique, Alstom (B31) aan G.I.E. Cruise Vision Two, Oslo-Noorwegen, in beheer bij Royal Caribbean Cruise Line. 29-3-1996 te Southampton gedoopt SPLENDOUR OF THE SEAS. Zusterschip: LEGEND OF THE SEAS. 69.130 GT, 37.796 NT, 5.200 DWT. 264,26 (221,50) x 36,30 x 10,45 x 7,700 meter. 2.970 passagiers. 78.172 EPK, 57.500 kW, 5 x Wärtsilä 12V46, dieselelektrisch. 24 kn. 31-3-1996 eerste cruise, deze ging van Southampton naar Barcelona. 5-2005 vlag: Bahamas. 23-11-2007 (e) verkocht aan Splendour Of The Seas Inc., Nassau-Bahamas, in beheer bij Royal Caribbean Cruises Ltd., Miami FL. 29-4-2016 verkocht aan UK Cruise Charter 1 Ltd., Malta, in beheer bij Columbia Shipmanagement Ltd., Limassol en Columbia Cruise Services Ltd., Limassol. 5-2016 herdoopt TUI DISCOVERY. 28-11-2017 in beheer bij Columbia Shipmanagement Ltd., Limassol en Columbia Cruise Services G.m.b.H., Hamburg, 11-2017 herdoopt MARELLA DISCOVERY.



ST HELENA, 8716306, Op 29 januari 2018 heeft de ST HELENA (1989-ST HELENA, 156 passagiers, 56 bemanningsleden) voor de laatste keer het eiland St. Helena aangelopen; het schip heeft bijna 30 jaar post verzorgd voor de 4500 inwoners daar. Nu heeft het eiland een vliegveld, waardoor het schip niet meer nodig is voor de postvoorziening. Het schip zal als MNG TAHITI in de Golf van Oman dienst gaan doen om

bewapend bewakingspersoneel te huisvesten voor de plaatsing aan boord van schepen om aanvallen van piraten te voorkomen. (P. Oost. Foto: Brian Fisher, 10-1991, Southampton).



SYMPHONY OF THE SEAS, 9744001, Op 23 maart 2018 is de SYMPHONY OF THE SEAS (228.081 GT, 6.680 passagiers, 2.200 bemanningsleden) door STX France aan Royal Caribbean International overgedragen. Een nieuwigheid op dit schip is de aanstelling door de rederij van een Instagram expert die passagiers adviseert over foto's op het schip. (P. Oost. Foto: Salvador de la Rubia, 27-3-2018, Malaga).



TUI DISCOVERY 2, IMO 9070620, 15-12-1993 kiel gelegd, 5-9-1994 te water gelaten, 28-4-1995 opgeleverd door Chantiers de l'Atlantique, St. Nazaire (A31) als LEGEND OF THE SEAS aan Royal Caribbean Cruises Ltd., Monrovia-Liberia, in beheer bij RCL Cruises Ltd. 24-3-2003 vlag: Bahamas. 29-3-2017 (e) verkocht aan TUI UK Ltd., Bahamas, in beheer bij Columbia Shipmanagement Ltd., Limassol en Columbia Cruise Services Ltd., Limassol. 4-2017 herdoopt TUI DISCOVERY 2. 10-2017 herdoopt MARELLA DISCOVERY 2. 28-11-2017 (e) in beheer bij Columbia Shipmanagement Ltd., Limassol en Columbia Cruise Services G.m.b.H., Hamburg. (Foto: Alex Marrero, 29-9-2017, Santa Cruz de Tenerife, op de achtergrond MEIN SCHIFF 4, 1e keer te Santa Cruz de Tenerife).



VIKING GRACE, 9606900, De Viking Line heeft een Flettner rotor laten plaatsen op de cruise ferry VIKING GRACE (2013, 56.850 GT). Naar verwachting zal dit jaarlijks 900 ton brandstof besparen. Op een ferry die in China in aanbouw is voor de Viking Line zullen twee rotors worden geïnstalleerd. Deze rotor is uitgevonden door Anton Flettner in 1924. De ESTRADEN (9181077, 1999, 18.205 GT), een RoRo-schip dat regelmatig in de Rotterdamse haven is te zien, heeft ook twee rotors. (P. Oost. Foto: det/Shipspotting 18-7-2017 Stockholm).



VIKING SUN, 9725433, Op 8 maart 2018 is de VIKING SUN (47.842 GT, 944 passagiers) in Shanghai gedoopt. (P. Oost. Foto: Emmanuel L., 27-4-2018, Valletta).