

SCHEEPSFOTORUILBEURS

Nieuwsbrief 247

1 augustus 2018



ADMIRAAL 9005326 (NB-220), 1991 opgeleverd door Scheepswerf Lanser B.V., Sliedrecht (704) als ADMIRAAL aan Rederij Madora B.V., Lemmer, 4.059 BRT, 415 TEU. 1992 herdoopt SEA ADMIRAL. 1995 herdoopt ADMIRAAL. 1997 herdoopt MIR. 1998 verkocht aan Emil Nolde Shipping Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Beluga Shipping G.m.b.H., herdoopt EMIL NOLDE. 29-3-2005 (e) verkocht aan Kirke Shipping Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Estonian Shipping Co., Tallinn. 4-7-2005 (e) verkocht aan K/S Difko Vergi, vlag: Isle of Man, in beheer bij Estonian Shipping Co., Tallinn. 26-9-2005 (e) herdoopt VERGI. 2008 verkocht aan Pestige Cargo Maritime Co. Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Cargohunters AS, Tallinn, 26-5-2008 (e) herdoopt KERGI. 20-2-2014 (e) in beheer bij Cargohunters AS, Tallinn en Marine Bureau Parus Ltd., Novorossiysk. 13-1-2015 tijdens een reis van Arkhangelsk naar Hull ten westen van Stavanger circa 1.000 m3 hout verloren, het hout dreef naar Karmøy en Bømlo, 14-1-2015 een deel van de lading spelde aan bij Torvastad, duizenden planken dreven de Feøy Sound in waar Coastguard vessel ÅLESUND patrouilleerde. 16-10-2015 (e) in beheer bij Klip Marine Shipmanagement Ltd., Tallinn voor Cargohunters AS, Tallinn, 10-2015 vlag: thuishaven en vlag: Basseterre-St. Kitts & Nevis, roepsein V4JJ3, 10-2015 herdoopt POMOR TRADER. 5-7-2017 te Rotterdam. 7-7-2017 in de Waalhaven te Rotterdam. 7-9-2017 geïnspecteerd te Rotterdam, 291 gebreken, 8-9-2017 door PSC onder detentie geplaatst wegens ernstige gebreken. 28-4-2018 op de Nieuwe Maas te Rotterdam met voor de sleepboot 'GEPKE III' en achter de duwboot 'WALVIS', het transport ging om 10:05 uur door de Erasmusbrug bestemming de voormalige IJsselwerf locatie, Schaardijk, Kralingse Veer, Rotterdam. 5-2018 naar Dockside Shipfacilities B.V., Bolnes, Rotterdam. 11-5-2018 (e) verkocht aan Trendy Shipping Co., Constanta, 6-2018 vlag Togo, roepsein 5VFU8, in beheer bij Spania Trading Ltd., Constanta, herdoopt MARIAM. 27-6-2018 vertrokken van Bolnes naar een ankerplaats bij Hoek van Holland. 28-6-2018 vertrokken van de ankerplaats. 29-6-2018 op een ankerplaats bij Brighton. 2-7-2018 vertrokken naar Figueira da Foz, 6-7-2018 te Figueira da Foz, Portugal. (Foto: T. v.d. Zee, 15-10-2017, opgelegd in de Waalhaven te Rotterdam).

AFRICAN GANNET, IMO 9749233, i.a. voor Mur Shipping B.V., Amsterdam, 30-6-2014 kiel gelegd, 6-3-2018 te water gelaten bij Kanda Shipbuilding Co. Ltd. onder bouwnummer KANDA 563, 28-6-2018 opgeleverd als AFRICAN GANNET aan Yokoyama Kaiun Co. Ltd., Bahamas (C6DX9), in beheer bij Dockendale Ship Management DMC Co., Dubai en Sealift Maritime S.A. 23.224 GT, 37.806 DWT.



ALDABI, IMO 8819732 (NB-169), 6-2-1990 opgeleverd door van der Giessen-de Noord B.V. (946) als ALDABI aan V.N.G. Cob III B.V., Rotterdam, in beheer bij Van Nievelt, Goudriaan & Co. B.V. 1993 verkocht aan Coldstream Trader N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., 11-1-1993 herdoopt COLDSTREAM TRADER. 8-1996 verkocht aan Ahlmarco B.V., Willemstad-N.A., roepsein PJOO, in beheer bij Barber Ship Management AS, Lysaker, Noorwegen, herdoopt VISTEN. 2-12-2005 tijdens een reis van Tallinn, Estland naar Kemi, Finland problemen met de machine opgelopen. 30-1-2006 (e) onder de Nederlandse vlag gebracht, thuishaven: Rotterdam, roepsein PCKP. 27-12-2008 thuishaven: Madeira, vlag: Portugal, roepsein CQMP. 17-12-2009 (e) verkocht aan Barkey Corp. N.V., Portugal, in beheer bij Ahlmark Lines AB, Karlstad. 3-2-2010 opgelegd te Helsingborg. 16-6-2010 (e) verkocht aan Chaulk Air Inc., St. John's NFL-Canada, in beheer bij Ahlmark Lines AB, Karlstad, roepsein VOJV, 23-6-2010 gearriveerd te Swansea vanaf Helsingborg, 6-2010 aanvang verbouwing, 5-10-2010 herdoopt CHAULK TENACITY. 2-2018 in beheer bij United Marine Co. S.r.l., Constanta. 5-2018 vlag: Comoros, roepsein D6A2282, 5-2018 herdoopt TENACITY. (Foto: NN-T. v.d. Zee, IJmuiden).



Rotterdamse Scheepvaartboekhandel

Schiehaven 15 in Rotterdam

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

ALTENA, IMO 9268837 (NB-162), 21-11-2003 te water, 9-1-2004 officieel overgedragen als ALTENA door Scheepswerf Peters B.V. (805) aan C.V. Scheepvaartbedrijf "Altena", Delfzijl, in beheer bij P.R. Dalemans, in bevrachting bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. Roepsein PCBK, 3.973 GT, 1.192 NT, 6.000 DWT. 111,40 meter, 252 TEU, 11.7 kn., 2.772 EPK, 2.040 kW, Wärtsilä 6L26A, Wärtsilä NSD, Zwolle. 9-1-2004 vertrokken op de 1e reis naar Kunda, Estland om peatmos te laden voor Moerdijk. 18-1-2004 gearriveerd te Moerdijk vanaf Kunda, 20-1-2004 vertrokken met bestemming Gent. 17-5-2004 herdoopt NORMED GEMLIK. 26-1-2010 te Delfzijl herdoopt ALTENA. 11-8-2010 (e) verkocht aan P.R. Dalemans, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 7-6-2018 te Delfzijl. 6-2018 verkocht aan Berge Rederi AS, Noorwegen (NIS), roepsein LAET5, in beheer bij Transmar AS, Hitra, Noorwegen, 25-6-2018 te Delfzijl herdoopt KYA. 27-6-2018 vertrokken van Delfzijl.



ALTONA op het Noordzeekanaal, foto: N. Kemps, 22-5-2012

ANKE, IMO 9246267 (NB-125), casco gebouwd bij AO Pribaltiyskiy Sudostroitelnyy "Yantar", Kaliningrad onder bouwnummer 905, 11-3-2001 casco gearriveerd op de Nieuwe Waterweg achter de sleepboot NOORMAN vanaf Kaliningrad, afgebouwd bij Vink Diesel B.V., Sliedrecht, 15-8-2001 vertrokken van de werf voor proefvaart, 17-8-2001 aan de Parkkade te Rotterdam opgeleverd aan Rederij m.s. "Dina Jacoba", Urk (PFDN), in beheer van Dalmulder Transport Service B.V., Ridderkerk voor J. Loosman, Urk. 23-8-2001 vertrokken van Rotterdam op proefvaart. 28-8-2001 van de Parkkade naar de Europoort en terug aan de Parkkade. 5-4-2006 gearriveerd bij Dockside B.V. te Bolnes en voor inspectie, de helling opgegaan, 13-4-2006 verkocht aan Fehn Castle Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, vlag: Antigua & Barbuda (V2BV1), in beheer bij Fehn Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, 11-4-2006 te Ridderkerk herdoopt FEHN CASTLE. 21-6-2007 herdoopt SEA THAMES. 11-2011 herdoopt FEHN CASTLE. 22-6-2018 (v) verkocht Caribbean Shipping Limited, St. John's-Antigua & Barbuda, roepsein V2BV1, in beheer bij Baltnautic Shipmanagement Ltd., Klaipeda, herdoopt ATHOS.



ANNETTE ESSBERGER, IMO 9327059, 11-7-2006 opgeleverd als CRYSTAL DIAMOND aan Crystal Pool Ltd., Luxemburg, in beheer bij Crystal Pool Oy. 30-1-2009 verkocht aan Crystal Pool (U.K.) Ltd., Luxemburg, in beheer bij Crystal Pool Oy. 27-7-2010 (e) in beheer bij Crystal Pool S.r.l. 5-2012 vlag:

Malta. 10-1-2014 verkocht aan Crystal Holding LLC, Malta, in beheer bij Crystal Pool S.r.l. 2-2016 verkocht aan Crystal Nordic Shipowning K/S, Malta, in beheer bij Crystal Pool S.r.l. 24-6-2018 vanaf Antwerpen te Bremerhaven. 25-6-2018 verkocht aan "Annette Essberger" Tankreederei G.m.b.H. & Co. K.G., Dordrecht, roepsein PDLB, in beheer bij John T Essberger G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, herdoopt ANNETTE ESSBERGER. 7.903 GT, 11.340 DWT. (Foto: H. Jungerius, 6-5-2018, onderweg van Gent naar de 1e Pet. Koole 2).

ARAMIS, IMO 9815329, 18-1-2018 te water gelaten bij Zhejiang Zengzhou onder bouwnummer ZZ072, 16-7-2018 (vt) opgeleverd als ARAMIS aan Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. 'Bootes', Scheemda, roepsein PCHU, in beheer bij Briese Shipping B.V., Scheemda. 3.415 GT, 1.788 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, Caterpillar, M.A.K. Caterpillar Motoren G.m.b.H., Anqing. De 2e in een serie van 4 schepen in aanbouw zijn voor Briese Shipping B.V.



ARKLOW VILLA, IMO 9772618 (NB-246), 18-5-2018 om 10:00 uur te water gelaten bij Royal Bodewes Shipyards B.V., Hoogezand onder bouwnummer 730, 2-7-2018 van de werf en proefvaart op de Eems, 3-7-2018 proefvaart op de Eems en te Delfzijl, 6-7-2018 aan de Evenementenkade te Delfzijl gedoopt ARKLOW VILLA en officiële proefvaart op de Eems, 9-7-2018 (BV) opgeleverd aan Ferrybank Shipping B.V., Rotterdam, in beheer bij Arklow Shipping Nederland B.V., Rotterdam en Arklow Shipping ULC, Wicklow. 2.999 GT, 1.731 NT, 5.150 DWT. 86,93 (84,98) x 15,00 x 7,17 x 6,350 meter. 12,5 kn. 2.364 EPK, 1.740 kW, 6 cyl, 4 tew, 255 x 400, 720 rpm., vertraagd naar 140 rpm, MaK, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., Anqing, China. (Foto: F. Olinga, 2-7-2018).

ATLANTICA, IMO 8207836 (Z-71), 3-1984 opgeleverd door Cia. Comercio e Navegacao CCN Maua Shipyard, Niteroi, Brazilië (168) als AMARAGY aan Empresa de Navegacao Mercantil S.A., Rio de Janeiro-Brazilië. 1988 herdoopt MERCANTIL SAO FIDELIS. 6-1989 verkocht aan Scheepvaartmaatschappij Meldale N.V., Willemstad-N.A., roepsein PJGU, in beheer bij Zadeko Shipping N.V., Essen, herdoopt ATLANTICA. Ro-ro, 4.130 BRT, 1.960 NRT, 3.548 DWT, 2384 kW, 2 x M.A.N. 6L25/30, Mecanica Pesada S.A., Taubate, Brazilië. 11-1997 verkocht aan Hays Ships Ltd., Nassau-Bahamas, herdoopt KOMMANDOR 3000. 1997 verbouwd bij Orskov Staalskibsværft, Frederikshavn tot duikmoederschip, 5.291 BRT, 1.587 NRT, 2.625 DWT. 1999 verkocht aan Subsea 7 (Cayman Vessel Co.) Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Subsea 7 Vessel Management Group, Grimstad. 1999 verbreed en verbouwd tot pijpenlegger, 7.731 BRT, 1.587 NRT, 3.400 DWT, 118,37 (100,91) x 18,00 x 10,09 x 4,900 meter. 10-2012 in beheer bij SUBSEA 7 International Contracting Ltd., Aberdeenshire. (Foto: J. Plug, 22.3.13, Vitoria, Brazilië). 2018 verkocht voor sloop naar Turkije, 16-5-2018 van Mindelo naar Aliaga, 8-6-2018 te Aliaga en overgedragen aan Leyal Gemi Söküm San. ve Tic. Ltd. Şti. (Leyal Ship Recycling Ltd.), 11-6-2018 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden.

AVALON, IMO 9387322 (NB-243), Damen Combi Freighter 3850, 20-9-2008 gedoopt AVALON door Karina van Lent (echtgenote van de opdrachtgever tot de bouw) en te water gelaten bij Brodogradilište Sava D.D. te Mitrovica, Servië, 15-11-2008 vertrokken naar Bergum om daar afgebouwd te worden onder bouwnummer 9390, 5-1-2009 gearriveerd te Harlingen achter de Zweedse sleepboot FRIGGA, afgebouwd bij Damen Shipyards Bergum B.V. te Bergum onder bouwnummer 9390, 9-4-2009 proefvaart, 18-4-2009 opgeleverd aan C.V. Scheepvaartonderneming "Avalon", Indijk, in bevrachting bij Wagenborg Shipping B.V. voor P. van Lent. 10-11-2016 (e) in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl en Concurrent Shipmanagement B.V., Delfzijl. 2-5-2017 oprichting van M.S. Avalon B.V. te 's-Gravenhage, staat bij de

Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 68678568. 17-7-2017 (e) verkocht aan M.S. Avalon B.V., thuishaven: Woudsend, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl en Concurrent Shipmanagement B.V., Delfzijl. 1-3-2018 tijdens een reis van Antwerpen naar Sluiskil op het Kanaal Gent Terneuzen bij Terneuzen tegen een meerpaal gevaren en een meterlange scheur opgelopen, aan de kade afgemeerd voor onderzoek.



Botsing meerpaal: 'Avalon had onvoldoende ballast'

Het vrachtschip Avalon dat op 1 maart in Terneuzen tegen een meerpaal botste, had destijds onvoldoende ballast om te kunnen gaan varen. Dat stelt de Onderzoeksraad voor Veiligheid in de Rapportage Ongevallen Scheepvaart november 2017 - april 2018.

Op de dag dat het incident plaatsvond stond er een stevige oostelijke wind, windkracht 7 á 8. Het vrachtschip verkeerde volgens de raad echter in een ballastconditie die alleen bij mooi weer gebruikelijk is. Dit zorgde er mede voor dat het schip niet goed van de kade los kon komen.

"Bij de eerste mislukte poging realiseerde men zich niet dat de weersomstandigheden te slecht waren om in deze ballastconditie te gaan varen. Er is niet overwogen om meer ballast te zetten. Bij de tweede poging werd er weer niet goed op de wind geanticipeerd door meer ruimte te nemen om het schip te draaien", zo schrijven de onderzoekers.

Niet alleen de wind zat destijds tegen. "Er lag ook nog een binnenvaartschip achter de Avalon en de schroefwerking van dat schip werkte ook tegen. Men kon de draai wederom niet maken en het schip werd noodgedwongen hard achteruit geslagen. Vervolgens sloeg het schip met stuurboord achterstevan tegen een stalen meerpaal". Door de botsing met de meerpaal scheurde het schip open over stuurboordzijde. Hierdoor liep een ballasttank deels leeg waardoor het schip scheef viel. Een bergingsbedrijf verplaatste het schip nadien naar de kade langs de Rijksweg Terneuzen - Sas van Gent. (Bron: HVZeeland/Roland de Jong/LK, 25-7-2018. Foto: W. Koper, 8-7-2010).



BG DIAMOND, IMO 9803675, 2-12-2015 contract, 20-12-2015 kiel gelegd, 19-7-2017 te water gelaten, 5-12-2017 opgeleverd door Zhoushan Changhong International Shipyard Co. Ltd. (CHB062) als BG DIAMOND aan First New Horizon Owner Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Jüngerhans Maritime Services G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems, in charter bij B.G. Freight Line B.V., Rotterdam. 12.831 GT, 5.213 NT, 13.250 DWT. 1.004 TEU. 17 kn. 7.770 kW, Wärtsilä 6RT-FLEX50, Winterthur Gas & Diesel Ltd. (Foto: R.P. van de Wetering, 03-02-2018, Maassluis).

BG EMERALD, IMO 9803704, 2-12-2015 contract, 22-12-2015 kiel gelegd, 10-6-2018 opgeleverd door Zhoushan Changhong International Shipyard Co. Ltd. (CHB065) als BG SAPPHIRE aan Fourth New Horizon Owner Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Jüngerhans Maritime Services G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems, in charter bij B.G. Freight Line B.V., Rotterdam. 12.831 GT, 5.222 NT, 13.250 DWT. 1.004 TEU. 17 kn. 7.770 kW, Wärtsilä 6RT-FLEX50, Winterthur Gas & Diesel Ltd. 10-7-2018 vertrokken van Singapore naar Rotterdam, 2-8-2018 ETA te Rotterdam.

BG JADE, IMO 9803687, 2-12-2015 contract, 20-12-2015 kiel gelegd, 9-8-2017 te water gelaten, 22-1-2018 opgeleverd door Zhoushan Changhong International Shipyard Co. Ltd. (CHB063) als BG JADE aan Second New Horizon Owner Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Jüngerhans Maritime Services G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems, in charter bij B.G. Freight Line B.V., Rotterdam. 12.831 GT, 5.213 NT, 13.250 DWT. 1.004 TEU. 17 kn. 7.770 kW, Wärtsilä 6RT-FLEX50, Winterthur Gas & Diesel Ltd.



BG SAPPHIRE, IMO 9803699, 2-12-2015 contract, 22-12-2015 kiel gelegd, 13-1-2018 te water gelaten, 10-5-2018 opgeleverd door Zhoushan Changhong International Shipyard Co. Ltd. (CHB064) als BG SAPPHIRE aan Third New Horizon Owner Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Jüngerhans Maritime Services G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems, in charter bij B.G. Freight Line B.V., Rotterdam. 12.831 GT, 5.222 NT, 13.250 DWT. 1.004 TEU. 17 kn. 7.770 kW, Wärtsilä 6RT-FLEX50, Winterthur Gas & Diesel Ltd. 8-7-2018 eerste keer te Rotterdam (Beatrixhaven). 9-7-2018 verhaald naar de Maasvlakte. 11-7-2018 van de Maasvlakte naar Southampton. (Foto: R.P. van de Wetering, 09-07-2018, Maassluis).

BOMAR PLUTO, IMO 9413585 (NB-185), gebouwd voor KGS Denizcilik ve Ticaret A.S., 20-11-2008 opgeleverd door Çelik Tekne Tersanesi San. ve Ticaret A.S., Tuzla, Istanbul (67) als HADA aan Mowinckel Tankers Int. Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Mowinckel Ship Management AS, Bergen, roepsein 9HRH9, 3.997 BRT, 1.846 NRT, 5.543 DWT, 6.666,71 m³, 4.076 EPK, 3.000 kW, MAN Diesel SE, 13 kn. 4-2012 verkocht aan BM Chemical Pluto Ltd., Valletta-Malta, roepsein 9HRH9, in beheer bij North Sea Tankers B.V., Rotterdam, Borealis Maritime Ltd., Londen en Armona Denizcilik AS, Istanbul (Atlantis Tankers Group), herdoopt BOMAR PLUTO. 7-2018 verkocht aan James Fisher Shipping Services Ltd., Barrow-in-Furness, vlag: U.K., roepsein MDLW8, 11-7-2018 (vt) herdoopt CORRIB FISHER.

COMMODORE, IMO 8900684 (NB-188), 25-11-1988 kiel gelegd, 9-11-1989 te water gelaten, 1-1990 opgeleverd door Scheepswerf Lanser B.V., Sliedrecht (702) als COMMODORE aan C.V. Rederij Madora V, Lemmer, in beheer bij B.V. Scheepvaartbedrijf "Poseidon" voor T. Verschoor, 3.749 BRT, 344 TEU. 1995 verkocht aan M.V. Merkur Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Österreichischer Lloyd G.m.b.H. & Co. K.G., Wenen, 5-5-1995 (GL) herdoopt MERKUR. 26-11-1997 herdoopt DOLPHIN Z. 1998 verkocht aan Caspar Shipping Inc., Kingstown-St. Vincent and Grenadines, in beheer bij Marimed Agencies (UK) Ltd., 23-12-1998 herdoopt VITA.



1999 verkocht aan Iamont Shipping Corp., Monrovia-Liberia, 29-4-1999 herdoopt DOLLY. 11-1999 verkocht aan Cussler International Inc., Monrovia-Liberia, in beheer bij E. Logothetis. 3-2002 in beheer bij Eurodevelopment Management S.A., Piraeus. 11-3-2002 herdoopt MARA. 7-2-2006 (GL) herdoopt NELLY. 9-7-2012 verkocht aan Dalmazia Corp., Giurgiulesti-Moldavië, in beheer bij Donbasstransitservice TOV, Donetska Oblast, Oekraïne, 20-7-2012 (m) herdoopt ACORUS. 30-5-2018 problemen met de machine opgelopen en ten anker bij Damietta, 2-6-2018 vastgemaakt door de sleepboot CHRISTOS XXIV (IMO 7041625, ex FAIRPLAY IX), 3-6-2018 vertrokken van de ankerplaats bij Damietta naar Thessaloniki, 9-6-2018 te Thessaloniki. (Foto: T. v.d. Zee, 28-8-1993, gesleept door de ELISABETH en EDUARD).

CRYSTALWATER, IMO 9148843 (NB-237), casco gebouwd door Breko Aggregaten & Motoren B.V., Papendrecht (9506), 22-4-1997 opgeleverd door Scheepswerf Slob B.V., Papendrecht (401) als CRYSTALWATER aan Crystalwater C.V., Papendrecht, in beheer bij Th.F.J.M. Joosten Scheepvaart en Handels Mij. B.V. (Clearwater Group B.V.), roepsein PCAK, 1.655 BRT, 698 NRT, 2.650 DWT, 1.679 EPK, 1.235 kW, 6 cyl, 4 tew, Deutz SBV6M628, Motoren-Werke Mannheim A.G., Mannheim, 12 kn. 1-5-1997 vertrokken van Rotterdam op de 1e reis. 7-2005 verkocht aan Crystalwater II C.V., Papendrecht, in beheer bij Clearwater Group B.V. 2-5-2011 gearriveerd bij Scheepswerf Breko B.V. te Papendrecht. 1-9-2011 gearriveerd te Papendrecht, 10-2011 verkocht aan Nature Port Reception Facilities (Malta) Ltd., Gibraltar, 27-11-2011 (m) thuishaven en vlag: Valletta-Malta, roepsein 9HA2948. 12-2-2012 (e) verkocht aan Crystalwater Navigation Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Nature Port Reception Facilities Ltd., Gibraltar. 12-3-2015 (e) verkocht aan Hordafor AS, Bekkjarvik, Noorwegen, thuishaven en vlag: Trondheim-Noorwegen, roepsein LDQC, 4-2015 te Hirtshals herdoopt HORDAFOR V. 15-4-2015 proefvaart. 24-4-2015 van Thyborøn, Denemarken naar Salthella, Noorwegen. 14-4-2017 van Hirtshals naar Gdynia, 16-4-2017 gearriveerd bij Nauta Repair Shipyard te Gdynia. 27-4-2017 een kraan viel op een droogdok waarin de HORDAFOR V stond, het dok met de tanker kapseisde ter plaatse, er deden zich geen persoonlijke ongelukken voor, de brandweer legde een oliescherm om het droogdok en de tanker. 7-7-2017 de berging ging naar de Nederlandse bedrijven Smit Salvage B.V. en Multtraship Salvage B.V. 2017 de HORDAFOR V drijvend gemaakt in Dok 1 van Nauta Shipyard, Gdynia, later op het op het ponton CRIST 2 gezet om af te voeren, niet gerepareerd en opgelegd te Gdynia. 2017 afstand gedaan van het schip door de Noorse reder. 11-4-2018 (e) verkocht aan Sea Trans International Corp., Panama City, vlag: St. Kitts & Nevis, roepsein V4TZ3, 15-4-2018 (e) herdoopt CRYSTALWATER. 1-8-2018 nog te Gdynia.

DEPENDENT, IMO 9213997 (NB-212), aanvankelijk POLAR SNOW, 19-7-2001 opgeleverd door Scheepswerf Peters B.V., Kampen (450) als DEPENDENT aan C.V. Scheepvaartonderneming "Polar Bear", Geldermalsen, in beheer bij Ancora Shipping B.V., Rotterdam. 12-1-2006 overgedragen aan C.V. Scheepvaartonderneming Schalk Shipping, Geldermalsen, in beheer bij Schalk Shipping B.V. 2008 verkocht aan Fehn Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. M.S. "Fehn Sirius", Antigua & Barbuda, in beheer bij Fehn Bereederungs G.m.b.H. & Co., Leer, 2008 5-herdoopt FEHN SIRIUS. 9-1-2014 (e) verkocht aan Vierzigste Fehn Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua & Barbuda, in beheer Fehn Ship Management, Leer. 29-12-2014 (vt) herdoopt FEHN POLARIS. 10-2015 (e) verkocht aan Ems Chartering G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua & Barbuda, in beheer Fehn Ship Management, Leer. 17-5-2018 (e) verkocht aan Kuper Shipping Ltd., Riga, vlag: Antigua and Barbuda, roepsein V2DP3, in beheer bij Astramar Transport Ltd. (SIA 'Astramar Transport'), Riga en Aquarius Shipmanagement Co., Riga, herdoopt KUPER.



Rotterdamse Scheepvaartboekhandel

Schiehaven 15 in Rotterdam

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



EVA-H, IMO 7910876 (NB-172), chemicaliëntankschip, 26-11-1979 kiel gelegd, 14-12-1979 te water gelaten als JAN, 1-1980 opgeleverd door J.J. Sietas G.m.b.H. & Co. K.G. Schiffswerft, Hamburg (899) aan Jürgen Stahmer K.G., Hamburg-West Duitsland. Vrachtschip, 499 BRT, 340 NRT, 1.600 DWT. 1986 verkocht aan Stevedoring & Transport N.V., Antwerpen-België, 21-1-1987 herdoopt GENT, 1986/1987 verbouwd van vrachtschip tot tankschip bij Scheepswerf van Rupelmonde N.V., Rupelmonde, 1.471 BRT, 503 NRT, 2.340 DWT. 1996 overgedragen aan Coastal Chemicals S.A., Luxemburg, in beheer bij Van Ommeren Tankvaart België N.V., Antwerpen. 2000 verkocht aan Southern Shipmanagement B.V., Sas van Gent, thuishaven: Breskens, in beheer bij Lauranne Shipping B.V., Sas van Gent voor H. Hoornaert, Breskens, 30-1-2000 vertrokken van Antwerpen naar Terneuzen, 1-2-2000 te Terneuzen, vandaar naar Scheepswerf "De Schroef" B.V., Sluiskil voor reparatie, 8-5-2001 (GL) herdoopt EVA-H., 2002 nieuwe motor geplaatst: 1.300 EPK, 970 kW, Cummins KTA38M2, Cummins Engine Co. Ltd. NE-02. 6-2003 verkocht aan Coastal Transport N.V., Zelzate-België, herdoopt MARIA. 2005 eigenaar failliet en opgelegd te Zelzate. 2005 gerechtelijk verkocht door Moyersoer N.V. aan De Ridder & Co. N.V., Berchem, ingebracht bij De Ridder Short Sea Shipping N.V., thuishaven en vlag: Antwerpen-België, herdoopt BRITT. 2005 vlag: Belize. 13-6-2006 (e) in beheer bij Ahlers Belgium N.V. 15-3-2007 (e) in beheer bij Temaco Shipmanagement. 2008 vlag: Belize. 7-1-2010 (e) verkocht aan Option One Inc., Belize. 20-4-2010 (e) verkocht aan New Wave Success Inc., Belize. 10-2010 (e) vlag: Panama (HPTE). 29-7-2011 (e) in beheer bij Ship Management Panama S.A., Panama City. 13-2-2012 (e) verkocht aan Sea Energy Shipping Inc., Panama, in beheer bij Ship Management Panama S.A., Panama City. 8-2017 herdoopt SEA LIGHT. (Foto: T. v.d. Zee, 4-4-1994).

GERARDA, IMO 9088263 (NB-237), 27-5-1994 (GL) opgeleverd door Scheepswerf "Ferus Smit" B.V., Foxhol (295) als GERARDA aan C.V. Scheepvaartbedrijf Scherpenisse, thuishaven: St. Annaland, in bevrachting bij Poseidon Chartering B.V., Delfzijl voor R. Scherpenisse, Sint Annaland. 4-12-1999 tijdens een reis van Wismar naar Leixões op 30 mijl noordwest van Terschelling in moeilijkheden gekomen tijdens storm en daarbij een slagzij van meer dan 15 graden opgelopen, na het overboord werpen van 30 pakketten hout van de deklust was de toestand weer onder controle. 11-6-2003 verkocht aan Gerarda B.V., St. Annaland, in bevrachting bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 20-7-2004 verkocht aan m.s. "Hanseatic Spirit" Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G., Bremen, Duitsland, vlag: Antigua & Barbuda (V2OT2), in beheer bij Hanseatic Schiffahrt G.m.b.H. & Co. K.G., Bremen, 20-7-2004 te Harlingen overgedragen en herdoopt HANSEATIC SPIRIT. 2007 verkocht aan NS Spirit Shipholding Ltd., Majuro, Marshall Islands, 6-7-2017 (mt) gearriveerd te Gemlik, Turkije, vlag Moldavië (ER2658), 6-7-2017 herdoopt NS SPIRIT. 8-7-2017 vertrokken van Gemlik. 5-2018 vlag: Panama (H9HU).

GEULDIEP, IMO 9219460 (NB-241), 23-6-1998 kiel gelegd, 30-10-1999 te water gelaten, 5-1-2000 opgeleverd door Societatea Comerciala Severnav S.A., Drobeta Turnu Severin (710003) als GEULDIEP aan Atlas Trampship Reederei G.m.b.H. & Co. m.s. "Aquila" K.G., Leer-Duitsland, in beheer bij Feederlines B.V., Groningen. 2005 thuishaven: Groningen, roepsein PCHV. 13-5-2001 in een Engelse haven onder de vlag van Gibraltar gebracht, roepsein ZDEO2, in beheer bij Reederei Klaus Hesse voor Hartmann Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leer. 24-4-2006 te Husum verkocht aan Multipurpose Bulklers AS, Oslo, vlag: Gibraltar, roepsein ZDEO2, in beheer bij Q-Shipping B.V., Rhoon, herdoopt VOLANTE. 2013 verkocht aan Industrial Shipping AS, Gibraltar, in beheer bij Rederi AB Transatlantic, Gothenborg, 25-2-2013 (GL) te Oskarshamn herdoopt TRANSVOLANTE. 12-2017 verkocht aan Universal Leasing Co. JSC, 19-12-2017 (GL) vlag: Sierra Leone, thuishaven Freetown, roepsein 9LU2657, in beheer bij Joint-Stock "Amur Shipping Company", herdoopt VOLANTE. 4-2018 vlag: Rusland, roepsein UBQQ7, 4-2018 herdoopt ANYUY.

GLOBAL GEMINI, IMO 9570577, tankschip, in aanbouw voor Unifleet B.V., 21-4-2011 te water gelaten onder bouwnummer YZCB-2008-3600-II, 5-2-2018 opgeleverd door Yizheng Yangzi Marine Co. Ltd. als SUN DAHLIA aan Inficess Shipping Co. Ltd., Busan, thuishaven en vlag Jeju-Zuid-Korea. 3.595 GT, 1.466 NT, 4.959 DWT. 3.506 EPK, 2.580 kW, MAN-B&W 6L21/31, ZGPT Diesel Heavy Industry Co. Ltd., Hangzhou NE-25 Aug 2010).

GOULDIA (2), IMO 7347768, 9-2-1974 te water gelaten, 6-1975 opgeleverd (LR) door Chantiers Navale de La Ciotat, La Ciotat (290) als GOULDIA aan Shell Tankers (U.K.) Ltd., Londen-U.K. (GUOD). Gastanker. 48.662 BRT, 25.921 NRT, 37.441 DWT. 257,23 (232,04) x 34,80 x 20,65 x 9,451 meter. 5 tanks, 75.000 m³, 18,25 kn. 2 waterpijpketels, v.o. 263 m², 66,2 bar. 20.800 APK, 15.300 kW, 2 turbines, Stal-Laval, Chantiers de l'Atlantique, St. Nazaire. 1986 verkocht aan Brunei Shell Tankers Sendirian Berhad, Bandar Seri Begawan-Brunei, in beheer bij Shell Tankers (U.K.) Ltd., Londen, herdoopt BELANAK. 1993 in beheer bij Shell International Trading & Shipping Co. Ltd., Londen. 2018 verkocht voor sloop naar China. 31-5-2018 van Yokohama naar Jiangyin. 6-6-2018 gearriveerd bij Jiangyin Scrapyard om gesloopt te worden.

HONDIUS, IMO 9818709, 10-6-2018 te water gelaten onder bouwnummer BRODOSPLIT 484, in aanbouw voor Oceanwide Marine Services B.V., Vlissingen. 2-2019 geplande oplevering. 6.300 GT.



HONDIUS van Oceanwide Expeditions raakt voor eerste maal water

Zaterdag is de expeditie­schip Hondius voor het eerst te water gelaten bij de Brodosplit Werf in Kroatië. Dit gebeurde traditioneel door het schip van een helling het water in te laten glijden. Talloze vertegenwoordigers van Oceanwide en de werf waren aanwezig bij deze mijlpaal.

“Ik ben erg blij over de kwaliteit van het schip en de eerste passagiers zullen in juni volgend jaar kunnen inschepen naar het poolgebied”, zegt Wijnand van Gessel, eigenaar van Oceanwide Expeditions.

De Hondius is het eerste poolcruiseschip met Polar Classe 6, dat voldoet aan de laatste eisen. Het schip is 107,6 meter lang, 17,6 meter breed en kan 196 passagiers meenemen in 85 hutten. Er zullen 70 personeelsleden aan boord mee gaan. De Hondius is het derde expeditie­schip van Oceanwide dat geschikt is voor de poolgebieden. (Bron en foto: cruisereiziger.nl, Miriam, op 11 juni 2018).

IVER EXPORTER, IMO 9207728 (NB-227), 1999 wegens staking op de werf is de bouw vertraagd, 15-6-2000 opgeleverd Samho Heavy Industries Ltd., Samho (1067) als IVER EXPORTER aan Motorschip "Product Exporter" B.V., Majuro-Marshall Islands (V7CH6), in beheer bij Vroon B.V., Breskens. 29.289 BRT, 11.932 NRT, 45.000 DWT. 182,92 (174,00) x 32,26 x 18,60 x 10,970 meter. Chemicaliëntanker, 20 ladingtanks, 50.648 m³, 20 ladingtanks, totaal 9.520 ton/uur, 14,5 kn. 11.637 EPK, 8.560 kW, 6 cyl, 2 tew, 500 x 1910, B&W 6S50MC, Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan. 6-2004 onder Nederlandse vlag gebracht door Vroon B.V., thuishaven Breskens, roepsein PFBF. 2008 in beheer bij Iver Ships B.V. en Vroon B.V., Breskens. 8-1-2009 in beheer bij Iver Ships B.V. voor Vroon B.V., Breskens. 25-2-2016 (e) verkocht aan Astraea Maritime S.A., Breskens, in beheer bij MOL Product Tankers Ltd. (MOLPT), Tokyo en Iver Ships B.V., Breda voor Masumoto Shipping Co. Ltd., Akashi-shi, Hyōgo-ken, Japan. 27-5-2018 van Buenos Aires naar Colombo. 23-6-2018 aankomst te Colombo. 2018 verkocht aan Castle Ships Pvt. Ltd.,

27-6-2018 (mt) vlag India, roepsein AWYP, in beheer bij Ind-Aust Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai, Maharashtra, India, 27-6-2018 herdoopt HARI LEELA.

JACQUELINE, IMO 8505549 (NB-130), 31-8-1984 kiel gelegd, 27-9-1985 te water gelaten, 22-1-1986 opgeleverd door Scheepswerf Damen Bergum B.V., Bergum (8222) als JACQUELINE aan Internationaal Marine Services, Groningen. 1.790 BRT. 1986 verkocht aan Partenreederei m.s. "Jutta R", Nassau-Bahamas, 27-6-1986 herdoopt JUTTA R. 17-12-1990 herdoopt JACQUELINE. 11-9-1998 te Rotterdam aan de ketting gelegd. 19-3-1999 openbaar verkocht aan Hänsel Schiffahrts G.m.b.H. & Co. m.s. "Handorf" K.G., Antigua and Barbuda, in beheer bij Hänsel Schiffahrts- und Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Münster (Peter Hansel Schiffahrts K.G.), 21-4-1999 herdoopt HANDORF. 2004 vlag: Cyprus. 2005 vlag: Antigua and Barbuda. 2006 verkocht aan Balder Shipping Ltd., St. John's-Antigua and Barbuda, in beheer bij SIA Aquarius Shipmanagement Co., Riga, Letland. 21-11-2006 (GL) te Emden herdoopt BALDER. 6-2017 verkocht aan Jawa Shipping Ltd., St. John's-Antigua and Barbuda, in beheer bij SIA Aquarius Shipmanagement Co., Riga, Letland. 6-2018 verkocht aan SVT-M LLC, Astrakhan, vlag: Rusland (UBWQ9), in beheer bij Transservice Ltd. (OOO 'Transservice'), Astrakhan, Rusland.



JARIKABA, IMO 8421298 (NB-172), 1986 opgeleverd door Hayashikane, Nagasaki (933) als JARIKABA aan Forever Shipping S.A., Panama, Hisafuku Kisen K.K., Hiroshima. 4.328 BRT, 1.695 NRT, 4.277 DWT. 1989 in beheer bij E&F Ship Management Ltd., Southampton. 1990 verkocht aan Bingo Shipping Co. Ltd., U.K. (LCVS), in beheer bij Wallem Shipmanagement Ltd., Hong Kong. 1992 vlag: Hong Kong (VROJ), in beheer Marine Management Services Ltd., Douglas. 1996 in beheer bij Celtic Marine Services Group, Douglas. 1997 verkocht aan FII Fyffes Plc, Douglas-Isle of Man, in beheer bij Celtic Marine Services Group, Douglas. 1999 in beheer bij V Ships Management Inc. 2000 in beheer bij Celtic Marine Ltd. en Fyffes Group Ltd., Londen. 2001 verkocht aan Mar. del Norte Corp., Panama, in beheer bij Mar. del Norte S.A., 24-4-2001 herdoopt SIERRA NIEVES. 2008 verkocht aan Jarikaba Shipping Co., Panama, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., 9-6-2008 herdoopt JARIKABA. 4-2009 thuishaven en vlag: Willemstad-N.A., roepsein PJYN. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 12-2010 verkocht aan United Ocean Ship Management, Kiribati, in beheer bij United Ocean Transportation, Hong Kong, herdoopt HUA JIAN 107. 5-2018 vlag: Panama (3FHN6). (Foto: W. Koper, 3-10-2008).

JEHAN, IMO 8404446 (NB-148), 1985 proefvaart en opgeleverd door Scheepswerf G. Bijlsma & Zn. B.V. (623) als JEHAN aan Motorschip Jehan C.V., Delfzijl, in beheer bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl. 1998 verkocht aan Mareb Shipping B.V., Vlissingen (Sandoval Shipping B.V.), in beheer bij Libra Shipping B.V., Rotterdam, 19-5-1998 herdoopt SILMARIL. 14-11-2005 (e) herdoopt FAST JULIA. 24-9-2008 (e) verkocht aan Fast Lines Belgium N.V., 9-2008 vlag: België, roepsein ONFO, in beheer bij Fast Baltic Sp.z.oo, Szczecin. 5-4-2018 bij Dockside Shipfacilities B.V., Bolnes. 7-5-2018 (e) verkocht aan Wayambo Shipping & Trading, Paramaribo, thuishaven en vlag: Kingstown-St. Vincent & the Grenadines, roepsein J8QW5, in beheer bij Suriname Coast Traders N.V., Paramaribo, 5-2018 herdoopt WAYAMBO TRADER. 24-6-2018 vertrokken van Bolnes over de Noord naar Dutch Harbour 's-Gravendeel B.V. 27-6-2018 terug bij Dockside Shipfacilities B.V., Bolnes. 8-7-2018 vertrokken van de werf naar Paramaribo, 25-7-2018 ETA te Paramaribo.



m.s. WAYAMBO TRADER, foto: R.P. van de Wetering, 8-7-2018, t.h.v. Maassluis

JOHNNY, IMO 5174636, 21-1-1959 te water, 25-5-1959 opgeleverd door N.V. G.J. van der Werff's Scheepsbouw, Westerbroek, (284) als JOHNNY aan Geert Kuur, Groningen (PFEL), in bevrachting bij N.V. Carebeka, Groningen. 499 BRT, 300 NRT, 1.030 DWT. 12,5 kn. 820 EPK, Werkspoor TMAS396, N.V. Werkspoor, Amsterdam #2106. 1960 in bevrachting bij N.V. Kamp's Scheepvaart- en Handelmaatschappij, Groningen. 17-8-1967 verkocht aan Mediterranean Lines Ltd., Haifa-Israel, herdoopt BAT YAM. 1968 verkocht aan Israelian Army, Haifa-Israel, herdoopt YAMIT. 1980 verkocht aan Kensam Shipping Co. Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Samonas Bros. Shipping Co., Londen, herdoopt ANNY. 1982 verkocht aan E. Chelchinsky, Tel Aviv, vlag: Israel (4XIH), herdoopt DEMITRA. 1984 verkocht aan Buffelsbank Diamante Beperk, Cape Town-R.S.A., herdoopt ADAMANT. 1984 verbouwd tot zandzuiger voor de mijnbouw. 1989 verbouwd tot moederschip voor 'rod fishing'. 2003 verkocht aan South East Atlantic Sea, Cape Town-R.S.A. (ZR2269). 2017 gesloopt te Zuid-Afrika.



KHOROL, IMO 8904068 (NB-82), 31-10-1989 te water, 1990 opgeleverd als FRIO PACIFIC door Kitanihon Zosen K.K., Hachinohe (251) aan Riverflow Shipping Ltd., Cyprus. 5.286 BRT, 3.130 NRT, 6.455 DWT, koelruimte 7.652 m³. 16,5 kn. 6.300 EPK. 1995 verkocht aan Far-Eastern Shipping Co., Vladivostok-Rusland, herdoopt KHOROL. 2001 verkocht aan Seamine Shipping, Rusland, in beheer bij FESCO. 2001-2009 in de Seatrade Pool. 4-2006 vlag: Cyprus. 2007 verkocht aan KDB Capital Corp., 2007 vlag: Zuid

Korea, in beheer bij Shipping Land Co. Ltd. en FESCO. 4-2008 verkocht aan GSH2 Reefer I AS, 4-2008 vlag: Panama, in beheer bij Shipping Land Co. Ltd., Seoel. 3-2009 in beheer bij Daeyoung Shipping Co. Ltd. 31-10-2013 verkocht aan Ocean Shipping Co. Ltd., 11-2013 vlag: Zuid Korea. 5-2015 herdoopt OCEAN JIN. 12-4-2017 (e) in beheer bij Daeyoung Shipping Co. Ltd. en Ocean Ship Management Co. Ltd. 4-2018 verkocht aan Hong Kong Ever Ocean Shipping Ltd., Panama, in beheer bij Liaoyu Group Co. Ltd., Dalian, China, herdoopt LIAOYU REEFER 1. (Foto: W. Koper, 7-10-2006).

LADY MATHILDE, IMO 9115975 (NB-175), 20-5-1995 te water, 28-6-1995 opgeleverd door Scheepswerf Niestern Sander B.V., Delfzijl (806) als MATHILDE aan C.V. m.s. "Mathilde", Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends B.V., Delfzijl. 2.561 BRT, 1.218 NRT, 3.332 DWT, 88,00 (83,90) x (12,50) x 7,70 x 5,300 meter, 2.508 EPK, 1.845 kW, 6 cyl, 4 tew, 280 x 300, Caterpillar 3606TA, Caterpillar Inc., 12,5 kn., roepsein PFWF. 26-7-1999 te Kopenhagen binnengesleept wegens machineproblemen. 6-10-2004 te Delfzijl de 15 ton SWL Gantry kraan gedemonteerd en verwijderd. 19-10-2006 te Antwerpen problemen met het roer gekregen en aan het Zuiderterras te Antwerpen tegen de kade gevaren, de kademuur werd over een afstand van een twintigtal meters beschadigd, naar Scheepswerf Reimerswaal B.V., Hansweert gevaren om de schade aan het voorschip te repareren. 17-8-2009 (e) herdoopt LADY MATHILDE. 10-1-2014 (e) verkocht aan Osprey Ship 1 Ltd., Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl. 11-5-2018 (e) verkocht aan AAT Shipinvest AS, Vestbjerg, Denemarken, vlag: St. Vincent and the Grenadines (J8B5706), in beheer bij Venus Shipping A.p.S., Vestbjerg, herdoopt KONGSFJELL.



LIVING STONE, IMO 9776925 (NB-246), kabellegger, 12-1-2015 contract, 30-12-2015 kiel gelegd, 18-9-2016 te water gelaten bij scheepswerf CNN La-Naval Sestao S.L. 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, 11-5-2018 van Vlissingen met de sleepboten MULTRATUG 14 en MULTRATUG 4, 12-5-2018 assistentie van de MULTRATUG 5 over de Nieuwe Waterweg met bestemming Mammoet, Schiedam, 18-5-2018 in DOK 8, 11-6-2018 uit dok en verhaald naar Mammoet, Schiedam, 15-6-2018 vertrokken voor de proefvaart op de Noordzee, 28-6-2018 einde proefvaart en naar het Sloe, Vlissingen, 12-7-2018 (GL) opgeleverd aan Naviera Living Stone S.L., Vlissingen, roepsein PBXN, in beheer bij Tideway B.V., Breda en DEME Groep, Zwijndrecht, België. 18.886 GT, 5.666 NT, 13.815 DWT. 161,00 (145,25) x 32,24 x 11,50 x 7,100 meter.

Kabellegger LIVING STONE verdubbelt productiesnelheid voor kabelinstallaties

Met een kabelcapaciteit van meer dan 10.000 ton, een geavanceerd kabellegstelsel, 'dual fuel'-motoren en een DP3-systeem is de 'Living Stone' een echte mijlpaal in de sector. De 'Living Stone' gaat deze maand officieel aan de slag en zet meteen koers naar het Hornsea Project One offshore windturbinepark in het Verenigd Koninkrijk.

Marine en offshore engineeringsspecialist Tideway heeft haar DP3 multifunctionele kabellegger 'Living Stone', het snelste en efficiëntste kabellegschip ter wereld, in gebruik genomen. Tideway, gevestigd in Breda is een dochteronderneming van DEME.

De 'Living Stone' versterkt de vloot multifunctionele en valpijpschepen van Tideway die actief zijn in de offshore-energiemarkt. De 'Living Stone' beschikt over de recentste innovaties en is een uitermate flexibel schip. Dit schip voor kabelinstallaties kan ook rotsen plaatsen met een verticaal valpijpsysteem tot dieptes van 1.000 meter.

Het kabellegstelsel verdubbelt de productiesnelheid

Benedendecks zijn twee kabelcarrouzels met elk een capaciteit van 5.000 ton geïnstalleerd. Samen kunnen de carrouzels meer dan 200 kilometer kabel vervoeren en installeren in één enkele trip. Daarnaast kan de 'Living Stone' worden uitgerust met een derde bovendeckse carrousel met een bijkomende laadcapaciteit van 2.000 ton en een kraan van 600 ton.

Kabellegstelsel door Tideway zelf ontworpen

De 'Living Stone' heeft een geavanceerd kabellegstelsel aan boord dat de ingenieurs van Tideway zelf hebben ontworpen en door de Reimerswaal-scheepswerf in Nederland is gebouwd. Tideway weet dat kostenbesparing belangrijk is in de offshore-windindustrie en heeft een systeem met twee kabelbanen ontworpen – één om de kabel te leggen en één waarop de volgende kabel tegelijk kan worden voorbereid en waarop het kabelbeschermingssysteem (CPS) wordt geïnstalleerd. Daardoor kunnen de kabels veel sneller worden voorbereid, is de handmatige behandeling beperkt en daalt het risico op beschadiging van de kabel. Het systeem verhoogt ook de inzetbaarheid van het schip en verbetert de productiesnelheid.

DP3 en dual fuel

De 'Living Stone' is ontworpen als een milieuvriendelijk schip met 'dual fuel'-motoren. Het heeft een Green Passport en Clean Design Notation, die worden toegekend aan eigenaars en reders die ervoor kiezen om hun schepen op een duurzame manier te ontwerpen en inzetten. Alle nieuwe schepen in de vloot van DEME worden op een duurzame manier ontworpen. Ze beschikken over zogenoemde 'dual fuel'-motoren, die zowel op LNG als op diesel werken. Dat vermindert de koolstofemissies aanzienlijk en herleidt de uitstoot van fijn stof, zwaveloxiden (SOx) en stikstofoxiden (NOx) tot bijna nul.

Hornsea Project One in het Verenigd Koninkrijk en Modular Offshore Grid in België

Na de laatste uitrustingswerken in Nederland zet de 'Living Stone' in juli koers naar haar eerste project. Het Hornsea Project One offshore windturbinepark met een capaciteit van 1,2 GW is het grootste ter wereld en bevindt zich op 120 km voor de kust van Yorkshire in het Verenigd Koninkrijk. Tideway zal onder meer exportkabels van drie verschillende offshore substations naar de wal en twee interlinkkabels installeren. Tideway staat ook in voor het verwijderen van rotsblokken, de pre-trenching en het trekken van kabels naar de substations, de installatie van kruisingen en het ondergraven van de kabels.

Modular Offshore Grid-project

Na de kabellegwerken voor Hornsea Project One gaat de 'Living Stone' meteen verder werken aan de kabelinstallatie voor de Belgische kust voor het Modular Offshore Grid (MOG)-project van Elia. Met het MOG-project bouwt Elia een offshore elektriciteitshub voor vier windparken om de geproduceerde energie zo efficiënt mogelijk aan land te brengen. Het is het eerste project van dit type in België en het creëert mogelijkheden voor de verdere ontwikkeling van hernieuwbare energie in de Noordzee. (Bron: Maritiem Nieuws/LK, 9-7-2018. Foto: DEME).



MAGIC, IMO 8822583 (NB-131), 1990 opgeleverd door B.V. Scheepswerven Gebr. van Diepen, Waterhuizen (1032) als MAGIC aan C.V. Scheepvaartonderneming "Magic", Groningen, in beheer bij Seatrade

Groningen B.V. 27-12-2006 verkocht aan Green Shipping AS, Bahamas, in beheer bij Green Management AS, Bergen, Noorwegen, 28-12-2006 te Las Palmas herdoopt GREEN MAGIC, 4-1-2007 gearriveerd te Delfzijl met problemen aan schroef en roer, 5-1-2007 vertrokken naar zee. 29-10-2010 (e) in beheer bij Green Management Sp z oo, Gdynia. 1-7-2018 op de ankerplaats van Georgetown, Guyana, in positie 06.59 NB. en 058.02 WL, om circa 05:00 uur bezoek gehad van mensen die de stores van het schip meenamen, niemand aan boord had wat gemerkt en is pas ontdekt bij een routinecontrole. (Foto: Jan van Oost).

MAX CARRIER, IMO 9236597 (NB-221), 27-8-2001 kiel gelegd, 4-1-2002 te water gelaten, 1-3-2002 opgeleverd (GL) door Stocznia Gdynia S.A. (8125/12) als CAPE SERRAT aan Cape Serrat Navigation Co. Ltd., Marshall Islands (V7D07), in beheer bij Columbia Shipmanagement (Deutschland) G.m.b.H. 7-2002 herdoopt MOL SAHARA. 10-2002 herdoopt CAPE SERRAT. 17-12-2004 (e) verkocht aan Dover Strait G.m.b.H. & Co., Marshall Islands (V7D07), 2004 in beheer bij Carsten Rehder Schiffsmakler und Reederei G.m.b.H. & Co. en Columbia Shipmanagement (Deutschland) G.m.b.H., 12-2004 herdoopt DOVER STRAIT. 19-12-2006 (e) verkocht aan FHH Fonds-Nr. 28 MS "Dover Strait" G.m.b.H. & Co. Containerschiff K.G., Marshall Islands (V7JV8), in beheer bij Carsten Rehder Schiffsmakler und Reederei G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg voor FHH Fonds Haus Hamburg. 27-9-2007 (e) verkocht aan White Cliff Strait Shipping Co., Marshall Islands (V7JV8), in beheer bij Carsten Rehder Schiffsmakler und Reederei G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg voor FHH Fonds Haus Hamburg. 25-11-2008 in beheer bij Carsten Rehder Schiffsmakler und Reederei G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg voor Ahrenkiel of G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 17-12-2015 (e) verkocht aan BMAX Shipping 5227 Ltd., Malta, (9HA4188), in beheer bij Vroon B.V., Breskens en OSM Maritime AS Arendal, 12-2015 herdoopt MAX CARRIER. 1-6-2018 aankomst te Algeciras, Spanje. 2018 verkocht aan One Silver S.A., 6-6-2018 (mt) thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein D5RB4, in beheer bij Sinokor Merchant Marine Co. Ltd., Seoul, Zuid-Korea en OSM Ship Management Pte. Ltd., Singapore, 6-6-2018 herdoopt ATLANTIC NORTH.



MAX MARS, IMO 9414137 (NB-222), 25-12-2005 kiel gelegd, 20-11-2006 te water gelaten bij Zhoushan Qiuzhen NDT Co., Ltd. (2040), 6-7-2007 opgeleverd als K-WAVE aan MS "K-Wave" Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda, in beheer bij Erste K&K Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg voor Knuppel Schiffahrts-G.m.b.H & Co. 7.170 GT, 8.508 DWT, 704 TEU. MaK 7M43-C, MaK Motoren G.m.b.H. & Co. K.G. 9-2007 vlag: U.K. (2AEG3). 9-2007 herdoopt X-PRESS MULHACEN. 3-2009 herdoopt K-WAVE. 12-2015 (e) verkocht aan BMAX Shipping 5210 Ltd., Malta (9HA4084), in beheer bij Vroon B.V., Breskens en OSM Maritime AS, Arendal, 12-2015 herdoopt MAX MARS. 24-5-2018 (mt) aankomst op het Calandkanaal, Europoort. 5-6-2018 verkocht aan Ten Silver S.A., 8-6-2018 (mt), thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein D5QX3, in beheer bij Sinokor Merchant Marine Co. Ltd., Seoul, Zuid-Korea en OSM Ship Management Pte. Ltd., Singapore, 8-6-2018 herdoopt ATLANTIC SOUTH. 11-7-2018 vertrokken naar Antwerpen. (Foto: Hannes van Rijn, 4-12-2017).

MAX PROVIDER, IMO 9339064 (NB-225), 28-3-2003 besteld voor WMS Shipping B.V., 29-12-2004 kiel gelegd, 28-6-2006 te water, 8-9-2006 opgeleverd door Fujian Mawei Shipbuilding Ltd. (VMW437-13) als RBD ALEXA aan MS "RBD Alexa" Schiffahrtsges. m.b.H. & Co. K.G., Cyprus, in beheer bij WMS Shipmanagement G.m.b.H. & Co. K.G. en Reederei Bernd Drewitz G.m.b.H. & Co. K.G. (RBD), Hamburg voor Rudolf Schoening G.m.b.H. 7.430 GT, 8.262 DWT. 698 TEU. 31-10-2006 vertrokken van Schiedam naar zee, 2 andere zusterschepen kwamen in 2007 in de vaart als RBD CONSTANTIA en RBD BOREA. 9-2007 (e) verkocht aan Dritte Ravensburg Blind Pool G.m.b.H. & Co. K.G., Cyprus, in beheer bij WMS

Shipmanagement G.m.b.H. & Co. K.G. voor Rudolf Schoening G.m.b.H. 31-3-2010 in beheer bij Thien & Heyenga Bereederungs- und Befrachtungsgesellschaft m.b.H. 5-2010 herdoopt STADT RAVENSBURG. 9-2014 vlag: Antigua and Barbuda. 19-12-2014 in beheer bij Thien & Heyenga Bereederungs- und Befrachtungsgesellschaft m.b.H. en Ahrenkiel Steamship G.m.b.H. & Co. K.G. 8-12-2015 verkocht aan BMAX Shipping 5201 Ltd., Malta (9HA4075), in beheer bij Vroon B.V., Breskens en OSM Maritime AS, Arendal. 3-2016 herdoopt MAX PROVIDER. 12-4-2017 (e) in beheer bij Vroon B.V., Breskens en OSM Ship Management Pte. Ltd., Singapore. 26-6-2018 (mt) gearriveerd op de ankerplaats bij Qinhuangdao, China. 2-7-2018 verkocht aan Three Silver S.A., 3-7-2018 thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein D5RF9, in beheer bij Sinokor Merchant Marine Co. Ltd., Seoul, Zuid-Korea en OSM Ship Management Pte. Ltd., Singapore, 3-7-2018 herdoopt PACIFIC NINGBO.

MAX SUN, IMO 9351115 (NB-222), 11-10-2004 contract, 1-12-2004 kiel gelegd, 14-4-2007 te water gelaten als ELBMARSCH bij Cassens Werft G.m.b.H. (30249), 14-6-2007 opgeleverd als CANDELARIA DEL MAR aan MS "Elbmarsch" UG (haftungsbeschränkt) & Co. K.G., Cyprus, in beheer bij Elbdeich Bereederungsges. m.b.H. & Co. K.G., Drochtersen. 7.532 GT, 3.553 NT, 8.691,8 DWT. 126,86 (119,40) x 20,46 x 10,35 x 7,750 meter. 724 TEU. 5-2008 herdoopt ELBMARSCH. 30-10-2012 (e) verkocht aan Elbmarsch Shipping Co. Ltd., Cyprus, in beheer bij Elbdeich Bereederungsges. m.b.H. & Co. K.G., en USC Barnkrug G.m.b.H. & Co. K.G. 29-12-2015 (e) verkocht aan BMAX Shipping 5214 Ltd., Malta (9HA4088), in beheer bij Vroon B.V., Breskens en OSM Maritime AS, Arendal, 12-2015 herdoopt MAX SUN. 25-5-2018 (mt) gearriveerd te Haifa. 8-6-2018 verkocht aan Eight Silver S.A., 6-2018 (mt) thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein D5RB5, in beheer bij Sinokor Merchant Marine Co. Ltd., Seoul, Zuid-Korea en OSM Ship Management Pte. Ltd., Singapore, 10-6-2018 herdoopt ATLANTIC BRIDGE.

MEDBALTIC, IMO 9347803 (NB-147), 30-6-2004 kiel gelegd, 8-9-2006 te water gelaten, 8-1-2007 opgeleverd door Zhejiang Yangfan Group Co. Ltd., Zhoushan (2033) als MEDBALTIC aan Ronato Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Reider Shipping B.V. en Medstar Shipmanagement Ltd. (Hermann Buss G.m.b.H. & Cie. K.G.). 9.981 GT. 2008 verkocht aan International Maritime Transport Corporation S.A., Tanger-Marokko, in beheer bij V.Ships Germany G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, 19-6-2008 (GL) herdoopt TINGHIR. 3-5-2018 (e) verkocht aan Longnor Shipping Ltd., Panama. 11-7-2018 verkocht aan Anne Jens und Waller G.m.b.H. & Co. K.G, Portugal (MAR), in beheer bij Reederei Jens & Waller G.m.b.H. & Co. K.G., Stade Niederelbe, herdoopt ANNE. 17-7-2018 na reparatie vertrokken van Tuzla naar Istanbul.

MERCOSUL BRASIL, IMO 8913722 (NB-68), 1991 te water gelaten als FORTUNIA, 1996 opgeleverd aan Fortunia Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G., St. John's-Antigua & Barbuda, in beheer bij BBC-Burger Breederungs Contor G.m.b.H. en Johs. Thode G.m.b.H. & Co., Hamburg. 5.963 BRT, 490 TEU. 1996 verkocht aan Northsea Shipping Co. Ltd., St. John's-Antigua & Barbuda, in beheer bij BBC-Burger Breederungs Contor G.m.b.H. en Johs. Thode G.m.b.H. & Co., Hamburg. 12-9-1996 herdoopt SEA ROVER. 1998 in beheer bij Danz & Tietjens Schiffahrts K.G., Burg-Diethem. 1999 voor 6 maanden in charter bij P&O Nedlloyd, 15-6-1999 herdoopt MERCOSUL BRASIL. 21-3-2000 herdoopt FORTUNIA. 13-5-2018 vertrokken van Las Palmas naar Vlissingen. 13-5-2018 op 20 mijl NO van Punta Sardina problemen met de machine en om assistentie gevraagd, gekregen van SAR sleepboot MIGUEL DE CERVANTES (IMO: 9320116) en naar Las Palmas gesleept. 14-5-2018 te Las Palmas. 15-5-2018 na reparatie vertrokken van Las Palmas naar Vlissingen, 21-5-2018 ETA te Vlissingen. 28-5-2018 van Vlissingen naar Banana, Congo, 13-6-2018 ETA te Banana.



MPI DISCOVERY, IMO 9530096 (NB-179), Wind Turbine Installation Vessel, 6-2008 (NV) contract, in aanbouw voor Adventure Shipping B.V., 12-5-2010 kiel gelegd, 29-3-2011 (e) te water gelaten onder bouwnummer Cosco Nantong N271, 24-10-2011 (NV) opgeleverd door COSCO (Nantong) Shipyard Co. Ltd. als MPI DISCOVERY aan Discovery Shipping B.V., Breskens, in beheer bij MPI Offshore Limited en Vroon B.V., Breskens. Roepsein PCFF, 19.533 GT, 5.860 NT, 20.739 DWT. 136,40 (132,54) x 40,83 x 10,00 x 5,450 meter. 28-10-2011 vertrokken van de werf, ging werken bij de aanleg van windmolenparken die zich uitstrekken van Margate te Kent tot Clacton te Essex. 7-2018 samen met de bemanning en een aantal MPI-medewerkers verkocht aan Jan De Nul, 17-7-2018 (v) verkocht Sofidra S.A., vlag: Luxemburg, roepsein LXDE, in beheer bij Dredging and Maritime Management S.A., Mamer, Luxemburg voor Jan De Nul, 17-7-2018 te Middlesborough herdoopt TAILLEVENT. (Foto: H. Jungerius, 16-8-2013).



MULTITANK ASCANIA, IMO 8003905 (NB-34), 1981 opgeleverd door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (768) als MULTITANK ASCANIA aan Partenreederei m.s. "Multitank Ascania", B.R.D., in beheer bij Tankreederei C.F. Ahrenkiel G.m.b.H. & Co. 1.599 BRT, 3.988 DWT. 1985 verlengd, 1.895 BRT, 4.034 DWT. 1988 thuishaven en vlag: Rangoon-Birma. 1993 thuishaven en vlag: Funafuti-Tuvalu. 1996 in beheer bij C.F. Ahrenkiel Shipmanagement (Rotterdam) B.V. 5-1999 verkocht aan KA Deniz Nak. ve T.A.S., Turkije, in beheer bij Trans Ka Tanker Management Co., herdoopt EMIN KA. 7-2007 verkocht aan Densa Tanker Isletmeciligi Ltd., Turkije, herdoopt DEFNE D. 23-10-2010 verkocht aan Densa Tanker Isletmeciligi Ltd., Turkije. 2013 verkocht aan Volgo-Don Shipping Agency Ltd., Volgograd, vlag: Cook Islands, in beheer bij Azovtransterminal Ltd., Rostov-na-Donu, 11-2013 herdoopt NIAGARA. 2019 verkocht voor sloop naar Turkije, 27-6-2018 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: T. v.d. Zee, 10-8-1984).



Rotterdamse Scheepvaartboekhandel

Schiehaven 15 in Rotterdam

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

Holland America Line benoemt Oprah Winfrey tot doopvrouwe nieuwste schip NIEUW STATENDAM

Vandaag is bekend gemaakt dat Oprah Winfrey de doopvrouwe wordt van Holland America Line's nieuwste schip Nieuw Statendam dat momenteel wordt gebouwd in Fincantieri's Marghera werf in Italië. De officiële doop door Winfrey gebeurt tijdens een besloten ceremonie op een datum die later bekend wordt. Daarnaast vindt op 30 januari 2019 een 3-daagse Girls' Getaway' cruise aan boord van de Nieuw Statendam plaats in samenwerking met O, The Oprah Magazine. Oprah Winfrey vaart mee op deze cruise in het gezelschap van O, The Oprah Magazine senior-redactrice Gayle King en andere redactieleden. Zij verzorgen speciale presentaties en evenementen aan boord van het schip.

"We zijn diep vereerd dat Oprah als doopvrouwe van de Nieuw Statendam optreedt en we zijn erg enthousiast over het feit dat Oprah opnieuw met ons gaat cruisen tijdens deze 'Girls' Getaway' cruise in samenwerking met O, The Oprah Magazine," aldus Orlando Ashford, President van Holland America Line. "De eeuwenoude maritieme traditie van het kiezen van een doopvrouwe voor een nieuw schip bestaat al meer dan 4000 jaar en wordt beschouwd als essentieel om voorspoed en bescherming voor het schip en de gasten die ermee varen te brengen.

Bijzondere ervaringen

De 'Girls' Getaway' cruise vaart vanuit Fort Lauderdale in Florida en brengt een dag door op Half Moon Cay, het idyllische privé-eiland van Holland America Line in de Bahama's.



OPRAH WINFREY · GODMOTHER NIEUW STATENDAM

De cruise viert de kracht van vriendschap en brengt bijzondere ervaringen aan boord die de speciale band tussen vrouwen eert. (Bron en foto: Cruisereiziger (ingekort), Miriam, 13 juni 2018).



NOORDAM (III), IMO 8027298 (NB-240), 21-5-1983 te water gelaten, 7-4-1984 opgeleverd als NOORDAM aan Holland America Tours N.V., St. Maarten, N.A. 8-4-1984 van Le Havre naar Tampa, U.S.A. 17-1-1989 verkocht aan Holland America Cruises N.V., St. Maarten, in beheer bij Carnival Cruise Line Inc. 1996

verkocht aan HAL Nederland N.V., thuishaven: Rotterdam, in beheer bij Holland America Line/Westours Inc. 14-1-2004 bekend gemaakt dat het schip in charter ging bij Thomson Holidays met een optie tot koop. 3-11-2004 te Civitavecchia begonnen aan haar laatste Middellandse zee cruises voor de HAL. 12-11-2004 te Barcelona overgedragen aan de Engelse rederij Thomson Holidays (Thomson Cruises) die het schip van de HAL voor langere tijd ging charteren, in beheer bij Columbia Shipmanagement Ltd., Limassol, 30-11-2004 (e) thuishaven: Willemstad-N.A., vlag: Nederlandse Antillen, roepsein PJCO, herdoopt THOMSON CELEBRATION. 11-2008 thuishaven en vlag: Valletta-Malta, roepsein 9HUI9. 6-2010 verkocht aan TUI UK Ltd., Limassol, thuishaven en vlag: Valletta-Malta, in beheer bij Columbia Shipmanagement Ltd., Limassol. 27-6-2015 verkocht aan HAL Antillen N.V., Seattle WA, thuishaven en vlag: Valletta-Malta, in beheer bij Holland America Line N.V., Seattle WA, Columbia Shipmanagement Ltd., Limassol en Columbia Cruise Services Ltd., Limassol. 2017 in long-term charter bij Marella Cruises. 11-2017 herdoopt MARELLA CELEBRATION. 6-11-2017 als MARELLA CELEBRATION van Gibraltar naar Cadiz. 25-4-2018 (e) verkocht aan TUI (U.K.) Ltd., Limassol, vlag: Malta, in beheer bij Columbia Shipmanagement Ltd., Limassol, Columbia Cruise Services G.m.b.H., Hamburg en Marella Cruises. (Foto: ZOKA/Shipspotting, 19-6-2018, Sibenik).

NORA, IMO 8022872 (NB-233), 5-3-1981 kiel gelegd, 28-12-1981 te water, 12-3-1982 opgeleverd door B.V. Scheepswerf 'Waterhuizen' J. Pattje, Waterhuizen (346) als NORA aan Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl (PGJR). 1.599 BRT, 1.128 NRT, 2.719 DWT. 12 kn. 1.837 kW, Wärtsilä 6R32, Wärtsilä Diesel Oy, Vaasa/Vasa, Finland. 8-6-1990 verkocht aan Rederij m.s. Nora, Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl. 1-11-1993 verkocht aan Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl. 1-1997 verkocht aan Henley Shipping Ltd., Sarpsborg, Noorwegen (LADS5), 29-1-1997 overgedragen, in beheer bij Th. Jacobsen & Co. A/S, Sarpsborg. 5-2001 verkocht aan Prima Shipping Oy Ab., Porvoo/Borgå-Finland (OJJS), herdoopt CLEOPATRA. 5-2014 verkocht aan Cleopatra Shipping Ab, Finland, in beheer bij MH Shipping Ab, Mariehamn, Åland, Finland en Arwad Trading FZE, Ras al Khaimah, United Arab Emirates. 23-7-2016 (e) verkocht aan Arwad Trading FZE, Ras al Khaimah, United Arab Emirates, 8-2016 vlag: Congo (9OWK), 8-2016 herdoopt SUHA QUEEN I. 2016 dat jaar zijn een aantal schepen vervlagd naar Congo. Deze vervlaggingen zijn illegaal en tot stand gebracht door een bedrijf, dat vals speelde. I.H.S. kreeg bezoek van mensen, die hun register beheerden. Volgens I.H.S. zijn er dat jaar geen schepen in dat register ingeschreven. 30-8-2016 passage Kieler Kanaal naar Algiers, 6-9-2016 ETA te Algiers. 8-9-2016 te Algiers. 10-9-2016 ten anker bij Malta. 10-9-2016 van Malta naar Gabes, Tunesië. 12-9-2016 ETA te Gabes, Tunesië. 24-9-2016 van Alexandrië naar Sidon, Libanon. 1-10-2016 van Sidon naar Iskenderun, Turkije. 2-10-2016 ten anker bij Iskenderun, Turkije. 4-10-2016 te Iskenderun, Turkije. 7-10-2016 van Iskenderun naar Abu Qir, Egypte, 9-10-2016 ETA ten anker bij Abu Qir. 16-10-2016 te Alexandria. 21-10-2016 (vt) op de rede bij Damietta. 24-10-2016 te Damietta. 25-10-2016 van Damietta naar Durres. 1-11-2016 te Durres. 4-11-2016 van Durres naar Bakar, 6-11-2016 ETA te Bakar. 7-11-2016 te Bakar. 11-11-2016 van Bakar naar Alexandria, Egypte, 17-11-2016 ETA te Alexandria. 24-11-2016 van Alexandria naar Al Arish (El Arich, Egypte). 25-11-2016 ten anker bij Al Arish. 6-12-2016 van Al Arish naar Split. 12-12-2016 te Split. 15-12-2016 van Rijeka naar Bakar. 15-12-2016 te Bakar. 19-12-2016 van Bakar naar Alexandrië, Egypte, 25-12-2016 ETA te Alexandrië. 28-12-2016 gewijzigde ETA te Alexandrië. 1-1-2017 van Alexandrië naar Port Said. 2-1-2017 van Port Said naar Stylida. 6-1-2017 ETA te Stylida. 2-2017 (e) vlag: Togo (5VEP7). 5-4-2018 te Piraeus. 5-2018 (e) vlag: Griekenland (SVA8305), 5-2018 herdoopt RENATE.

NORDINDEPENDENCE, IMO 9783019, 14-6-2018 opgeleverd door Sumitomo Heavy Industries Ltd. (1392) als NORDINDEPENDENCE aan M.T. Nordindependence Shipping Management B.V., Amsterdam (23-3-2015 opgericht), vlag: Portugal (MAR), in beheer bij Reederei Nord B.V., Amsterdam. Tankschip. 60.148 GT, 112.052 DWT. 14-6-2018 Yokosuka naar Ruwais, 12-7-2018 ETA te Ruwais, United Arab Emirates. 14-7-2018 van Ruwais naar Singapore, 28-7-2018 ETA te Singapore.

NORMANDIC, IMO 8215936 (NB-226), 12-12-1983 opgeleverd door B.V. Scheepswerf 'Waterhuizen' J. Pattje, Waterhuizen (352) als NORMANDIC aan C.V. Scheepvaartonderneming Normandic, Groningen, in beheer bij Seatrade Groningen B.V. 23-9-1993 verkocht aan Normandic Shipping Co. N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Seatrade Groningen B.V. 1996 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming Normandic, Groningen, in beheer bij Seatrade Groningen B.V. 24-6-1997 verkocht aan S. Ugelstad Rederi A/S, Nassau-Bahamas, in beheer bij Hagenaes Management AS, Alesund. 2-1999 verkocht aan Skips A/S S. Ugelstad, Nassau-Bahamas, in beheer bij S. Ugelstads Rederi AS, Oslo. 10-2002 in beheer bij Sorensen Management A/S en S. Ugelstads Rederi AS, Oslo. 2-2004 verkocht aan Harsam Management L.L.C., Tallinn, vlag: Belize, in beheer bij ICE Reefer Group L.L.C., Phnom Penh, O.S.M. Ship Management AS, Kristiansand en S. Ugelstads Rederi AS, Oslo. 2007 in beheer bij ICE Reefer Group L.L.C., Phnom Penh. 12-4-2016 van Luanda. 21-5-2016 te Las Palmas en opgelegd. 9-6-2016 (e) verkocht aan Pescatlant Ltd., Comoros (D6A2149), in beheer bij 'Sea Energy' Shipping Co Ltd. (OOO SK 'Sea Energy'), St. Petersburg, herdoopt FRIO SEVEN. 15-4-2017 verhaald te Las Palmas. 5-2018 vlag: Samoa (5WDV). 5-2018 vlag Samoa in dispuut. 5-2018 (e) vlag: St. Kitts and Nevis. 1-8-2018 nog te Las Palmas.

ONEGO MAAS, IMO 9290074, 28-6-2002 kiel gelegd, 20-10-2003 te water gelaten, 18-1-2004 opgeleverd door Yichang Damen Shipyards Co. Ltd., Yichang (838) als VICTORIA aan MS "Victoria" Schiffahrts G.m.b.H. & Co. Reederei K.G., Antigua and Barbuda, in beheer bij Intersee Schiffahrtsgesellschaft m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems. 7.767 BRT, 3.856 NRT, 10.500 DWT. 145,63 (139,33) x 18,25 x 10,30 x 7,350

meter. 665 TEU. 4.320 kW, MaK 9M32C, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G. NE-03. 10,3 kn. 27-5-2011 (e) in beheer bij Intersee Schifffahrtsgesellschaft m.b.H. & Co. K.G., Haren/Emse en Intership Verwaltungsgesellschaft m.b.H., Haren/Ems. 15-12-2014 (e) verkocht aan MarMorotai Schifffahrtsgesellschaft m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda, in beheer bij Thorco Shipping A/S, Hellerup en MarConsult Schifffahrt (G.m.b.H. & Co.) K.G., Hamburg. 12-2014 herdoopt THORCO CROWN. 6-2018 in charter bij Onego Shipping & Chartering B.V., Rhoon, 30-6-2018 te Moerdijk herdoopt ONEGO MAAS.



ONEGO NEVA, IMO 9438585, 20-1-2008 kiel gelegd, 30-6-2008 te water, 15-12-2008 opgeleverd door Yichang Damen Shipyards Co. Ltd. (567306) als LEANDRA aan M.S. "Leandra" Schifffahrtsges. m.b.H. & Co. Reederei K.G., St. John's- Antigua and Barbuda (V2EB4), in beheer bij Intersee Schifffahrtsges m.b.H., Haren/Ems. 7.878 GT, 3.909 NT, 11.121 DWT. 27-4-2009 in beheer bij Intership Verwaltungsgesellschaft m.b.H., Haren/Ems. 9-2014 verkocht aan MarMindoro Schifffahrtsgesellschaft m.b.H. & Co. Reederei K.G., St. John's-Antigua and Barbuda (V2EB4), in beheer bij Thorco Shipping AS, Hellerup en MarConsult Schifffahrt (G.m.b.H. & Co.) K.G., Hamburg, 9-2014 (e) herdoopt THORCO COBRA. 10-2016 (e) herdoopt MARMINDORO. 7-2018 in charter bij Onego Shipping & Chartering B.V., Rhoon, 11-7-2018 (GL) herdoopt ONEGO NEVA. (Foto: M. Coster, 19-9-2015, IJmuiden).

P&O NEDLLOYD CARIBBEAN, IMO 9278105 (NB-121), 21-10-2003 kiel gelegd, 27-12-2003 te water gelaten, 15-3-2004 opgeleverd door Samsung Heavy Industries Co. Ltd. (1455) als P&O NEDLLOYD CARIBBEAN aan Ocean Caribbean Limited, Limassol-Cyprus, in beheer bij Allocean Marine Ltd., 40.030 BRT, 49.693 EPK, 36.539 kW, B&W, 3-2004 in charter bij P&O Nedlloyd B.V. 15-3-2004 te Busan. 27-12-2005 herdoopt MAERSK DEVA. 2-2006 herdoopt VANCOUVER EXPRESS. 2007 vlag: Liberia. 5-10-2007 (e) in beheer bij Danaos Shipping Co. Ltd., Athene. 14-11-2007 herdoopt MAERSK DEVA. 24-3-2008 (e) verkocht aan Fastcarrier No 1 Corp., Liberia, in beheer bij Danaos Shipping Co. Ltd., Athene. 14-10-2009 herdoopt BUNGA RAYA TUJUH. 11-10-2010 herdoopt DEVA. 21-7-2015 (e) verkocht aan Containers Services Inc., Liberia, in beheer bij Danaos Shipping Co. Ltd., Athene. 15-3-2018 in charter bij Australian National Lines (ANZEX service), 3-2018 herdoopt ANL TONGALA.

P&O NEDLLOYD CHRISTINE, IMO 8403595 (NB-238), 12-1986 opgeleverd door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co. (946) als HANNOVERLAND aan Bugsier Reederei und Bergungs G.m.b.H., Hamburg-B.R.D. 9.764 BRT, 5.509 NRT, 12.816 DWT. 856 TEU. 28-3-1985 herdoopt LLOYD LONDRES. 10-4-1986 herdoopt HANNOVERLAND. 12-9-1986 herdoopt ACT 9. 28-3-1990 herdoopt COLUMBUS OREGON. 27-1-1991 herdoopt HANNOVERLAND. 6-2-1992 herdoopt SEA BEACH. 16-3-1993 herdoopt HANNOVERLAND. 16-8-1994 herdoopt MAERSK LA PLATA. 1996 verkocht aan Reederei m.s. "Christine Eberhardt" G.m.b.H. & Co., Hamburg, vlag: Antigua & Barbuda, in beheer bij Carl F. Peters G.m.b.H. & Co., Bargteheide. 27-3-1997 herdoopt CHRISTINE EBERHARDT. 16-6-1997 herdoopt CGM DE LESSEPS. 14-4-1998 herdoopt MELBRIDGE CHRISTINE. 25-3-1999 herdoopt CHRISTINE EBERHARDT. 1-6-1999 herdoopt HORIZON. 3-1-2000 herdoopt CHRISTINE EBERHARDT. 27-9-2000 herdoopt CORAL CHRISTINE. 17-5-2001 herdoopt MSC CHRISTINE. 5-11-2001 herdoopt CHRISTINE EBERHARDT. 27-11-2003 herdoopt P&O NEDLLOYD CHRISTINE. 24-10-2004 te Damietta uit charter, thuishaven en vlag: Valletta-Malta en herdoopt CMA CGM NORTH AFRICA 2. 10-11-2004 (e) verkocht aan Feeder Associate

Systems, Valletta-Malta, in beheer bij CMA CGM S.A. The French Line. 10-2007 (e) verkocht aan CMA CGM S.A. The French Line, Valletta-Malta. 12-2009 verkocht aan Afina Navigation Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Transyug Shipping Co. Ltd., 12-2009 herdoopt ALESSIA. 15-5-2017 (e) verkocht aan African Express Ltd., Constanta, vlag: Palau, roepsein T8A2584, in beheer bij Sea Rose Shipping Inc., Monrovia, herdoopt UK-SEA IV. 2018 verkocht voor sloop naar Alang, India, 11-6-2018 van Berbera (Ankerplaats), Somalia naar Alang, 20-6-2018 ETA te Alang. 19-6-2018 gearriveerd in de Gulf of Khambhat, 22-6-2018 verhaald naar een ankerplaats bij Rohisha, 25-6-2018 ten anker bij Bhavnagar, 29-6-2018 ten anker bij Alang, 30-6-2018 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.



P&O NEDLLOYD MONDRIAAN, IMO 9289922 (NB-124), aanvankelijk MONDRIAAN STAR, 5-4-2004 kiel gelegd, 17-9-2004 te water gelaten, 14-12-2004 opgeleverd door IHI Marine United Inc. (3191) aan "Mondriaan Star" Schifffahrtsges. m.b.H. & Co. K.G., Monrovia-Liberia (A8FG5), in beheer bij Reederei Blue Star G.m.b.H., Hamburg. 93.511 GT. 7500 TEU, 24,5 kn. 61.900 kW, Wärtsilä-Sulzer 12RT-FLEX96C, Diesel United Ltd. 17-12-2004 te Shanghai. 22-12-2004 te Hong Kong. 18-1-2005 voor de 1e keer gearriveerd in de Europoort. 12-3-2005 gearriveerd in de Amazonehaven in de Europoort, 14-3-2005 aan de Wilhelminakade te Rotterdam gedoopt P&O NEDLLOYD MONDRIAAN door zwemster Inge de Bruijn, 14-3-2005 terug naar in de Amazonehaven, 15-3-2005 vertrokken naar zee. 13-3-2006 (GL) herdoopt MAERSK SANA. 20-9-2016 verkocht aan Tongchi International Ship Lease Co. Ltd., Singapore (9V5240), in beheer bij Maersk Line A/S, Kopenhagen. 4-2018 herdoopt MSC SANA. (Foto: T. v.d. Zee, 29-8-2005).

P&O NEDLLOYD NACALA, IMO 9124677, 1995 opgeleverd (NK) door Hakata Zosen K.K., Hakata (570) als CONSISTENCE aan Continent Maritime S.A., Nassau-Bahamas (Kotoku Kaiun K.K., Ehime). 5.658 GT, 2.738 NT, 7.196 DWT, 602 TEU, 114,30 (104,90) x (19,80) x 9,00 x 6,663 meter. 7.200 EPK, 5.296 kW, Mitsubishi 5UEC45LA. 1998 in charter bij P&O Nedlloyd, herdoopt P&O NEDLLOYD NACALA. 2-1999 charter is afgelopen en herdoopt CONSISTENCE. 5-1999 herdoopt TIGER SHARK. 10-1999 herdoopt CONSISTENCE. 4-2005 herdoopt MEKONG CORDELIA. 2-2008 herdoopt CONSISTENCE. 14-3-2018 (e) verkocht aan New General Aviation International Pte., vlag: Panama, in beheer bij Qingdao Pengteng Ship Management Co. Ltd., Qingdao, Shandong, China, 3-2018 herdoopt ACACIA TAURUS.

PACIFIC TULIP, IMO 7508300 (NB-246), 10-5-1976 kiel gelegd, 27-10-1977 opgeleverd door Mazagon Dock Ltd., Bombay (446) als VASTIRAM. 1979 herdoopt SANTO VASTIRAM. 1979 herdoopt GOMBA ENDURANCE. 1981 verkocht aan Primlaks (Pacific Tulip) B.V., vlag: Panama, in beheer bij Primlaks B.V., herdoopt PACIFIC TULIP. 1983 als PACIFIC TULIP verkocht aan Primlaks Holland B.V., Rotterdam, in beheer bij Primlaks B.V. 1994 herdoopt GREEN TULIP. 1-7-2002 herdoopt FRIO MELCHOR. 22-7-2016 (e) verkocht aan Atlantico Ltd., Belize City-Belize, roepsein V3PQ3, in beheer bij Traleriu Laivynas UAB, Klaipeda, 7-2016 herdoopt VERACRUZ. 12-2016 vlag: Comoros (D6EY8). 5-2018 thuishaven en vlag: Apia-Samoa, roepsein 5WDQ. 2018 in beheer bij Traleriu Laivynas UAB, Klaipeda en Pescatlant Ltd, Belize City. Nationaliteit in dispute - Opnieuw hebben criminelen valse papieren gegeven aan dubieuze eigenaren. Ditmaal wordt het register van Samoa gebruikt. Diverse schepen zijn opgenomen in dit frauduleuze register. De I.H.S. ontdekte dit op tijd en heeft de autoriteiten van Samoa ingelicht.

PETROBULK BULL, IMO 9032654, tanker, 12-1991 kiel gelegd, 2-4-1992 te water, 28-9-1992 opgeleverd door Minami-Nippon Zosen K.K., Usuki (620) als PETROBULK BULL aan Prominence Shipping S.A., Monrovia-Liberia, in beheer bij Naess Shipping (Holland) B.V., Amsterdam. 25.669 GT, 10.274 NT, 41.327 DWT. 15 kn. 1994 herdoopt BOW TRIUMPH. 2000 verkocht aan Dunkin Maritime Inc, Panama, in beheer bij Tanker Pacific Management (Singapore) Pte. Ltd., Singapore, 2000 herdoopt ALEXANDRA PARK. 31-3-

2008 (e) verkocht aan Alabra Shipping Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij World Tankers Management Pte. Ltd., Singapore, herdoopt ALABRA. 2017 verkocht voor sloop naar Bangladesh, 2017 herdoopt LABRI. 30-9-2017 van Jakarta naar Chittagong, 14-10-2017 aankomst Chittagong, Bangladesh, 19-10-2017 te Chittagong op strand gezet om gesloopt te worden.



POLAR BREEZE, IMO 9229128 (NB-243), in aanbouw als ANTJE K met thuishaven Delfzijl. 26-10-2001 gedoopt POLAR BREEZE door Jetske van Elzen (presentatrice van het TV programma Willem Wever) en te water gelaten bij Scheepswerf Peters B.V., Kampen (475), 23-11-2001 opgeleverd door als POLAR BREEZE aan C.V. Scheepvaartonderneming "Polar Breeze", Delfzijl, in beheer bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl. 2.896 GT, 1.613 NT, 3.780 DWT. 212 TEU, 1.800 kW, MaK 6M25, 13 kn. 3-12-2001 herdoopt JACO-TRADER. 6-8-2005 (e) verkocht aan Bremer Lloyd Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G. M.S. "Hanseatic Trader", vlag: Malta, in beheer bij Hanseatic Schiffahrt und Schiffmanagement G.m.b.H., Bremen, 13-12-2005 (GL) herdoopt HANSEATIC TRADER. 28-12-2006 (e) vlag: Antigua & Barbuda. 4-2016 in charter Wilson Eurocarriers AS, 26-4-2016 herdoopt WILSON HOBRO. 17-11-2006 in beheer bij Bremer Lloyd Reederei G.m.b.H. & Co. K.G., Bremen. 5-2017 herdoopt HANSEATIC TRADER. 1-9-2017 vertrokken van Aviles, in de Golf of Cascoigne problemen met de machine opgelopen, vastgemaakt door de sleepboot EN AVANT 9 en naar Brest gesleept. 5-9-2017 te Brest om te repareren. 14-9-2017 te Aarhus. 15-9-2017 van Aarhus naar Riga, 17-9-2017 te Riga. 2-2018 verkocht aan Wilson Shipowning AS, thuishaven: Bridgetown, vlag: Barbados, roepsein 8PAO8, in beheer bij Wilson Ship Management AS, Bergen, 17-2-2018 (mt) te Vlissingen herdoopt WILSON HOBRO. 18-2-2018 van Vlissingen naar Middlesbrough. 10-7-2018 van Rouen naar Kolding, Denemarken. 11-7-2018 om 01:20 uur op 2,7 mijl van Semaphore de la Hève bij Le Havre in aanvaring gekomen met 'L'AMARANTE (CN.922409, vissersschip, 48,85 GT), L'AMARANTE liep schade op aan het stuurhuis en kon de reis naar Honfleur voortzetten, de WILSON HOBRO kon, na inspectie en afwikkelen van de schade, de reis voortzetten. 14-7-2018 ETA te Kolding. (Foto: R. Coster, 21-3-2012, IJmuiden).

Holland America Line's PRINSENDAM verlaat vloot op 1 juli 2019

Schip gaat over naar Duitse cruisereederij Phoenix Reisen

Rotterdam, 2 juli 2018 — Holland America Line heeft aangekondigd dat de PRINSENDAM op 1 juli 2019 de vloot verlaat en overgaat naar de Duitse cruisereederij Phoenix Reisen. Nu de verkoop van het 37.893 ton metende schip dat 835 gasten vervoert, is afgerond, zal Holland America Line het schip charteren voor de cruises die gepland staan tot 1 juli 2019. De routes van de PRINSENDAM worden vanaf 1 juli 2019 overgenomen door de Rotterdam, Volendam en Veendam. Holland America Line neemt contact op met reeds geboekte gasten en hun reisadviseurs om hen op andere cruises over te boeken.

Bijzonder schip

"De PRINSENDAM heeft met trots onze gasten gediend sinds 2002 en we delen het gevoel van genegenheid dat veel van onze trouwe cruise gasten koesteren voor dit bijzondere schip," aldus Orlando Ashford, President van Holland America Line. "Kijkend naar de toekomst en onze focus op het brengen van programma's en innovaties waar onze gasten om vragen, blijven we gefocust op het overtreffen van de verwachtingen van onze gasten tijdens iedere cruise en we blijven de bijzondere routes die de Prinsendam maakte, aanbieden op onze andere kleinere schepen."

De PRINSENDAM is in 1988 gebouwd onder de naam ROYAL VIKING SUN voor rederij Royal Viking Line. Daarna werd het schip van 1994 tot 1998 gebruikt door Cunard Line waarna het in 1999 overging naar

Seabourn die het schip de SEABOURN SUN noemde. In 2002 werd het schip aan de vloot van Holland America Line toegevoegd waarbij het de naam PRINSENDAM kreeg.

Over Phoenix Reisen

Phoenix Reisen is een Duitse reisorganisatie die ook een vloot van cruiseschepen heeft waarmee ze in 1988 onder eigen naam met cruisereizen begon. Vandaag de dag bezit het de cruiseschepen ms AMADEA, ms ARTANIA, ms ALBATROS en ms DEUTSCHLAND. Hiernaast beschikt het bedrijf over circa 50 riviercruiseschepen. (Bron: Persbericht Holland America Line, 2-7-2018).



PRINSENDAM, IMO 8700280 (Z-107), 1988 opgeleverd door Wärtsilä Marine Industries Inc., Turku (1296) als ROYAL VIKING SUN aan Kloster Cruise Ltd., Nassau-Bahamas. 1994 verkocht aan Cunard Line Ltd., Nassau-Bahamas. 1998 ingebracht bij Cunard White Star Ltd., Nassau-Bahamas. 1999 herdoopt SEABOURN SUN. 2002 verkocht aan HAL Antillen N.V., Rotterdam, in beheer bij Holland America Line Westours Inc., Seattle, 3-6-2002 te New York herdoopt PRINSENDAM door Rose Abello, Eva Andresen en Linda Ehlenberger. 5-2018 verkocht aan Phoenix Reisen G.m.b.H. 6-2018 t/m 6-2019 in charter bij Holland America Line. 1-7-2019 geplande overdracht, t.b.n. AMERA. (Foto: N. Kemps, 15-8-2011).



PRISCILLA, IMO 9411745 (NB-154), Bijlsma Trader 3250, casco gebouwd bij Nine Sun (Shanghai) Corp. Ltd., Shanghai, China, 13-8-2008 casco vertrokken van Shanghai op de ponton VEKA MEDIUM FOOT 1 (WAGENBORG BARGE 4) achter de sleepboot PACIFIC HICKORY naar Rotterdam, transport verzorgd door Landfall Transport & Towage B.V., Sliedrecht, 19-10-2008 gearriveerd in de Waalhaven te Rotterdam, afgebouwd bij Veka/Bijlsma Shipyard B.V., Lemmer onder bouwnummer 763, 30-3-2009 vertrokken van Lemmer naar Harlingen, 31-3-2009 proefvaart, 2-4-2009 proefvaart, 3-4-2009 aan de Korte Lijnbaan te Harlingen gedoopt PRISCILLA en opgeleverd aan C.V. Scheepvaartonderneming Priscilla, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor John Beikes, Rotterdam. 2.281 GT, 3.250 DWT. 14-7-2018 van Klaipeda naar Silloth, U.K. geladen met kunstmest, 20-7-2018 ETA te Silloth. 18-7-2018 om 03:30 uur op de Pentland Skerries, circa 5 mijl te noordoosten van Duncansby Head, Orkney Islands, aan de grond gelopen. De sleepboot GREEN ISLE (9707962) ter plaatse en stand-by, de sleepboot MULTRATUG 20 ter plaatse en om 15:30 uur terug gekeerd naar Scapa Flow (Kirkwall). Kustwachtschip IEVOLI BLACK (IMO 9439242) ter plaatse. 19-7-2018 MULTRATUG 20 weer plaatse, 22-7-2018 d.m.s. C FENNA (9675963, Utility Vessel) van Burwick en de MULTRASALVOR 4 langszij PRISCILLA, 23-7-2018 MULTRASALVOR 4 langszij en MULTRATUG 20 stand-by, 23-7-2018 MULTRASALVOR 3 stand-by, bunkers overgepompt en een deel van de lading overgeslagen op de WAGENBORG BARGE 14 en SPRUCELIGHT (IMO 9041148, ponton), FORTH TROJAN (IMO 9126948, ex SMIT BEVER) en FORTH GUARDSMAN (IMO 8301345, werkschip) ter plaatste, 25-7-2018 vlot gebracht en ten anker gebracht bij Scapa Flow, Orkney Isles. De lading van de pontons (circa 1.600 ton) is te Windwick Bay overgeslagen in m.s. ALANA EVITA (IMO 9356529). 29-7-2018 vrijgegeven door bergers van Scapa Flow naar Bangor, Noord-Ierland. 31-7-2018 te Bangor. 2-8-2018 m.s. PRISCILLA van Bangor naar Silloth. (Foto: MCA/LK, 19-7-2018, Pentland Skerries).



Multraship bergt bij Schotland gestrand Nederlands schip

TERNEUZEN - Het Terneuzense sleep- en bergingsbedrijf Multraship heeft met nog twee andere bedrijven het contract in de wacht gesleept voor de berging van het woensdag ten noordoosten van het Schotse vasteland gestrande Nederlandse vrachtschip Priscilla.

De Priscilla (bijna 89 meter lang en 11,8 meter breed) ligt sinds afgelopen woensdag vast onder de kust van de Pentland Skerries, een groep onbewoonde eilanden tussen de Orkney-eilanden en het noordelijkste deel van het Schotse vasteland. Het schip was met een lading kunstmest onderweg van de Litouwse havenstad Klaipeda naar Silloth in het noordwesten van Engeland, aan de Ierse Zee. De Priscilla, eigendom van de Nederlandse rederij Wagenborg, was in problemen gekomen door een technisch mankement.

Eerdere pogingen onder leiding van de Britse Kustwacht om het schip vlot te trekken met onder meer de op de Orkney-eilanden gestationeerde Multratug 20 van Multraship mislukten. De berging is vrijdag door de scheepseigenaar toevertrouwd aan een consortium van Multraship, het onder meer in IJmuiden gevestigde bergingsbedrijf Ardent (opvolger van SvitzerWijismuller) en Wagenborg.

De Priscilla ligt volgens de Britse Kustwacht, Her Majesty's Coastguard, stabiel en lekt geen olie. Wel is gesignaleerd dat een ballasttank is gescheurd. Het schip ligt op de rotsen. De zes bemanningsleden zijn ongedeerd en nog aan boord. De plek waar de Priscilla is gestrand, staat erom bekend dat er heel veel stroming staat. Dat maakt de bergingsoperatie niet eenvoudig. (Bron: PZC, Harmen van der Werf, 22-07-2018). (NB: Bergingsmaatschappij Ardent (Ardent Maritime Netherlands B.V.) ontstond in 2015 uit een fusie tussen Svitzer (Maersk) en Titan Salvage (Crowley Maritime). (Foto: Orkney Photographic/LK).

Multraship voert geslaagde berging uit

TERNEUZEN - De sleper Multratug 20 is er woensdag in geslaagd het in het noordoosten van Schotland vastgelopen vrachtschip Priscilla vlot te trekken.

De Priscilla, op weg van het Litouwse Klaipeda naar Silloth in het noordwesten van Engeland, liep vorige week woensdag vast op de rotsen bij de onbewoonde Schotse eilandengroep Pentland Skerries vlakbij de Orkney Eilanden. Een combinatie van het Terneuzense sleep- en bergingsbedrijf Multraship, de bergingsmaatschappij Ardent (voorheen van SvizterWijsmuller, IJmuiden) en Wagenborg kreeg de opdracht het schip te bergen. Voordat de Priscilla van de rotsen is gehaald, is een deel van de lading kunstmest eerst overgeladen en is de 28 ton, in het schip aanwezige olie overgepompt. De zes bemanningsleden waren ongedeerd en zijn tijdens de berging aan boord gebleven. De Priscilla is naar beschut water, Scapa Flow onder de kust van de Orkney Eilanden, gebracht waar een schadeonderzoek zal plaatsvinden. Afhankelijk daarvan zal worden bepaald of en wanneer de kustvaarder (bijna 89 meter lang en 11,8 meter breed) van de Nederlandse rederij Wagenborg mag doorvaren. De oorzaak van de stranding is vermoedelijk een technisch mankement. (Bron: bndestem.nl, Harmen van der Werf, 26-07-2018).

REGULUS, IMO 9148154 (NB-233), 27-3-1995 opdracht tot de bouw verstrekt bij Scheepswerf Peters B.V., Kampen (448), 17-2-1997 voorschip (gebouwd bij Neue Ruhrorter Schiffswerft, Duisburg) gearriveerd te Kampen, 19-4-1997 opgeleverd aan Scheepvaartbedrijf Schot C.V., Terneuzen, in beheer bij Wijnne & Barends B.V., Delfzijl, 2004 verkocht aan Rhein-Maas und See Schifffahrtskontor G.m.b.H., Duisburg, 5-2004 bij Scheepswerf de Schroef B.V. in Sluiskil de naam er afgehaald evenals de thuishaven, voorop stond in nette letters RMS en in slecht gekalkte letters BUCHHOLZ, compleet dus RMS BUCHHOLZ, vlag: Antigua & Barbuda, 28-5-2004 vertrokken van de werf. 30-3-2015 (e) verkocht aan M Raise Ltd., Antigua & Barbuda, in beheer bij Maxal Shipping Ltd., Varna, 22-4-2015 (GL) herdoopt MAXAL RAISE. 12-2015 verkocht aan MRL Shipping Ltd., Varna, 1-2016 vlag: Belize (V3VZ4), in beheer bij Maxal Shipping Ltd., Varna. 6-2018 vlag: Sierra Leone (9LU2763).



Voormalige mijnenveger Hr.Ms. ROERMOND vaart weer

Het Zeekadetkorps Lemmer heeft een uitzonderlijke klus geklaard. Het korpsschip, de voormalige mijnenveger Hr.Ms. ROERMOND (M 806) (MMSI 244615494, roepsein PH6762), heeft in 31 jaar niet zelfstandig gevaren. Maar het is na 18 jaar klussen door vrijwilligers en zeekadetten van het Zeekadetkorps Lemmer gelukt om het schip weer “aan de praat te krijgen”. Op zondag 27 mei 2018 maakte het schip met haar bemanning van zeekadetten en vrijwilligers een proeftocht en voer op eigen kracht van Lemmer naar Harlingen om daar te gaan dokken en tegelijkertijd de diverse keuringen te ondergaan ten behoeve van het Certificaat van Onderzoek (CVO). (Bron en foto: zkklemmer.nl).



SAMANYOLU, IMO 7928768 (NB-199), 29-2-1980 kiel gelegd, 9-4-1980 te water gelaten, 5-1980 opgeleverd door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (891) als FIGAROS aan Partenreederei m.s. "Figaros", Kollmar-West Duitsland, in beheer bij Hermann Wulff, 499 BRT, 132 TEU. 3-4-1989 herdoopt UNAMAR. 14-4-1992 herdoopt FIGAROS. 2000: vlag: Isle of Man. 1-2-2002 (GL) herdoopt FAGERVIK. 27-9-2004 (e) vlag: Antigua and Barbuda. 24-1-2005 (e) verkocht aan L. Jeske, Rendsburg, vlag: Antigua and Barbuda. 2008 verkocht aan Galaxy Maritime N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Berem Denizcilik Sanayi ve Ticaret Ltd. Sti., Kadıköy, Turkije, 11-9-2008 (GL) herdoopt SAMANYOLU, roepsein PJZY. 9-2013 vlag Vanuatu, roepsein YJTL9. 6-10-2013 (e) in beheer bij AKDenizcilik Uluslararası Gemi Kiralama ve Tasimacilik Sanayi ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul, 10-2013 herdoopt AYSEGUL AK. 23-2-2018 (e) in beheer bij Doruk Gemicilik Ltd. Sti., Istanbul. 6-2018 verkocht Doruk Gemicilik Ltd. Sti., 6-2018 vlag: Turkije, roepsein TCA5039, 6-2018 herdoopt ASKALE. (Foto: F. Olinga, 24-10-2014, Delfzijl).



SEA-LAND CHAMPION, IMO 9106170 (NB-240). De SEA-LAND CHAMPION als KHALEEJ begin dit jaar op Gadani Beach om gesloopt te worden. Foto: Sajjad Chowdhury, Gadani.

SYLVIA OMEGA, IMO 7703015 (NB-178), 19-12-1977 (Türk Loydu) kiel gelegd, 3-3-1978 te water gelaten, 18-4-1978 (e) opgeleverd door Tille Scheepsbouw B.V., Kootstertille (208) als SYLVIA OMEGA aan Sylvia Cargo B.V., Groningen. 1985 herdoopt ZOMERHOF. 1993 verkocht aan Bengalen Shipping Co. N.V., Rotterdam, in beheer bij Hanno Shipping B.V., herdoopt BENGALLEN. 1-2002 verkocht, 31-1-2002 gearriveerd in de St. Laurens haven, 1-2-2002 gearriveerd aan de Parkkade te Rotterdam en (officieel) onder de vlag van Cambodja, 1-2-2002 naam en thuishaven eraf geschilderd, 2-2-2002 de naam ANAS-J opgeschilderd, thuishaven Phnom Phen, in beheer bij Sea Bird Shipholding. 3-2-2002 vertrokken naar Antwerpen. 11-2-2002 verkocht aan Sea Bird Shipholding. 4-4-2002 verkocht aan Dolphin Shipping & Services Co., Cambodja, herdoopt ANAS-J. 16-12-2003 vlag: Syrië. 15-1-2009 (e) in beheer bij B&B Shipping Co. 2011 verkocht aan North Sea Co. Ltd., Syrië, roepsein YKQN, in beheer bij Nejem Company Marine Services, Tartous, 18-1-2011 (m) herdoopt OLA. 16-8-2011 (m) vlag: St. Kitts and Nevis, roepsein V4IG2. 24-8-2011 (e) verkocht aan North Sea Capital Group Inc., vlag: St. Kitts and Nevis, in beheer bij North Sea Co. Ltd., Saida, Libanon. 23-2-2018 (e) verkocht aan Medlevante Overseas Ltd., vlag: St. Kitts and Nevis, in beheer bij North Sea Co. Ltd., Saida, Libanon. 5-2018 vlag: Comoros, roepsein D6A2294, herdoopt NOKA.



TEXEL, IMO 9238363 (NB-232), 10-1-2001 te water gelaten, 8-12-2001 verhaald van de werf naar Delfzijl, 18-1-2002 opgeleverd door Bodewes Volharding B.V., Hoogezand (348) als DEWI PARWATI aan P.T. Arpeni Pratama Ocean Line, Jakarta, 6.350 BRT, 8.930 DWT, 5.217 EPK, 3.840 kW, MaK Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., 14,5 kn. 2002 vlag: Panama. 30-6-2003 (e) herdoopt BELUGA SPIRIT. 12-1-2004 (e) herdoopt DEWI PARWATI. 16-7-2007 (e) verkocht aan Mount Kerinci LLC, Panama, in beheer bij P.T. Arpeni Pratama Ocean Line, Jakarta. 2008 verkocht aan S.O. Texel C.V., Harlingen, in beheer bij Kustvaart Harlingen B.V., 21-2-2008 te Singapore herdoopt TEXEL. 7-6-2011 te Gdynia herdoopt ONEGO MERCHANT. 5-11-2013 herdoopt TEXEL. 1-2-2017 (mt) te Gdansk herdoopt ONEGO MERCHANT. 7-11-2017 (e) verkocht aan M.S. Texel B.V., Harlingen, in beheer bij Kustvaart Harlingen B.V., Harlingen. 26-6-2018 te Amsterdam. 2018 verkocht aan Helena D Shipping UG (Haftungsbeschränkt) & Co. K.G., 29-6-2018 thuishaven en vlag: Madeira-Portugal (MAR), roepsein CQAD4, in beheer bij Liberty Blue Shipmanagement G.m.b.H. & Co. K.G., Leer. 5-7-2018 vertrokken naar Stettin. (Foto: IJ. Plokker†, 22-03-2013, op de Dordtse Kil van Lake Charles naar Moerdijk).



THUN EOS, IMO 9817157, 16-6-2018 om 11:00 uur te water gelaten onder bouwnummer 443, assistentie van de sleepboten WATERPOORT en de GRUNO II, in aanbouw bij Ferus Smit, Westerbroek voor Erik Thun, 4.999 GT, 7.999 DWT. (Foto: KoosGoudriaan, 16-6-2018, Westerbroek).

THUN EOS, eerste in een nieuwe serie

De Thun Eos, waarvan de bouw begeleid wordt door MF Shipping Group te Farmsum, werd gebouwd in opdracht van de Zweedse rederij Erik Thun te Lidköping. Dit schip is de eerste van een serie van vier zogenaamde Next Generation Efficiënte en Duurzame product- en chemicaliëntankers (bouwnummers 443, 444, 451 en 452) voor de tachtig jaar oude, aan de zuidelijke boorden van het Vänermeer gevestigde rederij. Het laatste tweetal wordt gebouwd bij de Ferus Smit-locatie in het Duitse Leer. Naast een groot aantal multipurpose schepen, self unloaders en cementcarriers beheert en voert MF Shipping het operationeel management van een vloot product- en chemicaliëntankers variërend van 3000 tot 18.000 tdw.

De ijsklasse 1A Eco-tankers worden uitgerust met Wärtsilä LNG dual fuel-motoren (6L34DF, 2999 kW) en gaan de oudste schepen in de vloot van Thun Tankers vervangen. Deze werden rond de eeuwwisseling ook bij Ferus Smit gebouwd.

De tot dusver bekende gegevens van de 7999 tdw tankers luiden: lengte over alles 114,95 meter, lengte tussen de loodlijnen 112,34 meter, holte 10,10 meter, breedte 15,87 meter.

Breder

Een verschil met de vorige generatie 115-meter lange voor olieproducten, brandstoffen en chemicaliën gebouwde tankers is de breedte. Die is van 15 meter naar 15,87 gebracht, waardoor het laadvolume, verdeeld over negen gecoate tanks, vergroot is van 8200 naar 9540 kubieke meter. Verder wordt een aantal nieuwe technieken toegepast, zoals een grote schroef met straalbuis, een ballastwaterbehandeling, een watergesmeerde schroefas, walstroomaansluiting en een kanoboeg zonder bulb. De LNG-tank wordt aan dek geplaatst. Ook in China wordt gewerkt aan de vlootuitbreiding voor de Zweedse rederij. Bij Avic Dingheng Shipbuilding te Yangzhou worden vijf nieuwe IMO-II product-/chemicaliëntankers voor Thun Tankers gebouwd. Dit 17.500 TDW-vijftal zal in de periode 2019-2020 worden opgeleverd aan operator Gothia Tanker Alliance. Met de stapelloop van de Thun Eos, die nog voor de zomervakantie gepland staat te worden opgeleverd, werd de helling vrijgemaakt voor zusje 444. (Henk Zuur).



TRAVELLER, IMO 9204726 (NB-237), 2000 opgeleverd door Zhonghua Shipyard, Shanghai, China (408) als TRAVELLER aan West African Shipping Co. N.V., Willemstad-N.A., roepsein PJKE, in beheer bij Graig Ship Management Ltd., Cardiff en Big Lift Shipping B.V. 22-2-2000 te Schiedam voor het plaatsen van de 275 tons SWL Huisman laadkranen. 11-2-2004 overgedragen aan C.V. Scheepvaartonderneming "Traveller", Amsterdam, in beheer bij Big Lift Shipping B.V. en Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam. 7-3-2004 te Yokohama van vlag verwisseld, thuishaven: Amsterdam, roepsein PHAM. 28-7-2012 verkocht aan Rederij Traveller, Amsterdam, in beheer bij Big Lift Shipping B.V., Amsterdam en Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam. 22-6-2017 te Valletta, Malta. 22-6-2017 thuishaven en vlag: Abu Dhabi-U.A.E., roepsein A6E3174. 23-6-2017 van Valletta naar Sharm el Sheikh, 28-6-2017 ETA te Sharm el Sheikh, 8-7-2017 ten anker bij Abu Dhabi. 21-8-2017 te Abu Dhabi. 19-12-2017 (vt) te Free Port, United Arab Emirates (Abu Dhabi). 23-4-2018 (e) verkocht aan Emirates International Air Cargo, Abu Dhabi, United Arab Emirates (A6E3174). 14-6-2018 van Free Port naar Fujairah, 15-6-2018 ETA te Fujairah. 22-6-2018 van Fujairah met armed guard aan boord naar Assab, 29-6-2018 ten anker Assab Anchorage, Eritrea. (Foto: M. Coster, 1-8-2013, IJmuiden, a/b de duwboten IMPALA CAPULCO en IMPALA CALAMAR).

TYRO, IMO 6718427 (NB-198), 23-1-1967 kiel gelegd, 17-6-1967 te water gelaten als TYRO, 11-10-1967 proefvaart en opgeleverd door N.V. Van der Giessen-De Noord, Krimpen a/d IJssel (857) aan N.V. Maatschappij "Zeevaart", Rotterdam, in beheer bij N.V. Hudig & Veder, Rotterdam, gebouwd voor de dienst tussen Rotterdam en Ierland en ingezet in de Holland-Ierland Lijn. 1979 in charter bij de Nederlandse Overheid t.b.v. de Nederlandse Raad voor Zeeonderzoek, bleef in de vaart als TYRO, thuishaven: Den Helder, bij Scheepswerf Niehuis & v.d. Berg B.V., Pernis aangepast voor het onderzoekswerk. 1982 verkocht aan Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen, 's-Gravenhage, thuishaven: Rotterdam. 10-2-1983 in beheer bij Van Nievelt, Goudriaan & Co. B.V., Rotterdam, verbouwd bij Scheepswerf Niehuis & v.d. Berg B.V., Pernis. 1990 overgedragen aan Stichting Onderzoek der Zee, 's-Gravenhage. 1993 uit de vaart genomen. 15-4-1994 overgedragen aan Humber Princess Shipping Ltd., San Lorenzo-Honduras, in beheer bij Geto Trading Ltd., Limassol, Cyprus, herdoopt JIHAD II. 1995 verbouwd tot veetransportschip. 7-1999 in beheer bij Maria Trading SRL. 23-6-2003 (e) verkocht aan Abdul Razak Mahmoud Chwihna, vlag: Noord Korea, herdoopt ABDULRAZAK. 7-2003 (e) verkocht aan Humber Princess Shipping Ltd., vlag: Syrië en herdoopt AL MAHMOUD. 2008 in beheer bij Nejem Co Marine Services. 21-2-2009 (e) verkocht aan A.M. Chwihna, Syrië, in beheer bij Nejem Co Marine Services. 4-2010 verkocht aan Delta Trading Co., Honduras, in beheer bij Seagate Transport Inc., Tartous, 13-4-2010 herdoopt AL JAGHBEIR-1. 22-8-2010 in beheer bij DMM Ltd. en Seagate Transport Inc., Tartous. 8-2012 in beheer bij Nejem Co. Marine Services en Seagate Transport Inc., Tartous. 8-2013 vlag: Togo, roepsein 5VCK4, 11-8-2013 (e) in beheer bij Coral Technical Services, 8-2013 herdoopt DELTA 1. 9-2013 vlag: Tanzania, roepsein 5IM688. 3-2014 verkocht aan Middle East For Maritime Transport, Tanzania, in beheer bij Coral Technical Services. 8-12-2017 (e) verkocht Ibrahim Maritime Ltd., Beiroet, Libanon, thuishaven en vlag: Lome-Togo, roepsein 5VFM7, in beheer bij Rana Maritime Services S.A., Beiroet, 8-12-2017 (e) herdoopt ELBEIK.



UNDEN, IMO 8306400 (NB-219), 1984 opgeleverd door Nieuwe Noord Ned. Scheepswerven B.V. (406) als UNDEN aan Ahlmarco B.V., Delfzijl, in beheer bij Sandfirden B.V. 1993 verkocht aan Forest Line G.m.b.H., Antigua & Barbuda, in beheer bij Scanunit Marine Management AB. 1997 verkocht aan Barkey Corp. N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Ahlmarko B.V. 1997 in beheer bij Ahlmark Lines AB, Karlstad. 2-1-2001 onderweg met een lading hout van Zweden naar Rochefort in Het Kanaal op 6 mijl ten zuiden van Dover in aanvaring gekomen met de onder Panama vlag varende STAR MARIA (bouwjaar 1974, 1.537 BRT), deze was onderweg van Grimsby naar Turkije en kreeg als gevolg van de aanvaring lekkage en roerproblemen, door de FAR TURBOT onder L.O.F. vastgemaakt en naar Dover gebracht, de UNDEN voer op eigen kracht naar Dover voor inspectie, 4-1-2001 vertrokken van Dover naar Rochefort, de STAR MARIA bleef te Dover repareren. 2001 als UNDEN verkocht aan Barkey Corp. N.V., Delfzijl. 29-8-2007 onder de Nederlandse vlag gebracht, roepsein PDAF. 23-12-2008 (LR) onder de vlag Nederlandse Antillen gebracht, thuishaven Willemstad, roepsein PJDE. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 30-11-2010 (e) verkocht aan Prosperity Marine Lines Co., Moldavië, in beheer bij Elreedy Shipping Co. Ltd., Damietta, Egypte, roepsein ERLF, herdoopt YAHIA STAR. 10-2013 verkocht aan Agy International Shipping & Trading Co. S.A., Tanzania, roepsein 5IM690, herdoopt NAPOLI. 6-2014 (e) in beheer bij Phoenicia Maritime LLC, Tartous, Syrië. 7-2015 (e) vlag: Congo (Democratic Republic Congo-Kinshasa) (ZAR) (De vlag van Congo was illegaal), 7-2015 (e) herdoopt KATERINA V. 17-9-2015 verkocht aan Nikolas Karpathakis Shipping Co., Lakki Lerou, vlag: Griekenland (SVA6647), 9-2015 herdoopt KATERINA B. 2018 verkocht voor sloop naar Turkije, vlag: Sierra Leone, herdoopt ERINA. 6-6-2018 overgedragen aan Bereket Gemi Söküm Ltd. Şti en te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: G. Fiebiger/T. v.d. Zee, Cuxhaven).

VENNENDIEP 9277345 (NB-217), aanvankelijk VENNENDIEP, 12-6-2004 te water gelaten bij Bodewes' Scheepswerven Hoogezand B.V. onder bouwnummer 624, 15-7-2004 vertrokken van de werf naar Delfzijl, 16-7-2004 proefvaart en gearriveerd aan de Handelskade te Delfzijl, 22-7-2004 opgeleverd als ONEGO TRAVELLER aan C.V. Scheepvaartonderneming m.s. "Vennendiep", Groningen, in beheer bij Feederlines B.V., Groningen, roepsein PHBK. De 1e reis ging van Kaliningrad en Kvinedal naar New Orleans met ferrosilicon en silicamanganese. 11-8-2008 (e) ingebracht bij Beheermaatschappij m.s. Vennendiep B.V., Groningen, in beheer bij Feederlines B.V., Groningen. 12-10-2010 (e) herdoopt VENNENDIEP. 5-2015 verkocht aan TIP Oslo G.m.b.H. & Co. K.G., Keulen, vlag: Malta, in beheer bij Liberty One Shipmanagement G.m.b.H. & Co. K.G., Bremen, 29-5-2015 (GL) herdoopt TIP OSLO. 6-6-2018 (e) verkocht aan Navalys Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Oldendorf, Duitsland, thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus, roepsein 5BAN5, in beheer bij Schifffahrtskontor Tom Worden G.m.b.H. & Co. K.G., Oldendorf, Duitsland, 8-6-2018 (GL) herdoopt JUTLAND.

VOORNEDIEP, IMO 9229087 (NB-238), 13-8-2001 kiel gelegd, aanvankelijk in aanbouw als VOORNEDIEP, 24-11-2001 te water gelaten als NORDLAND, 7-1-2002 vertrokken van Hoogezand naar Delfzijl, 11-1-2002 opgeleverd door Bodewes Hoogezand B.V., Hoogezand (606) aan Beheermaatschappij "Voornediep" B.V., Groningen, in beheer bij Feederlines B.V. 4.839 BRT, 2.616 NRT, 7.800 DWT, 119,98 x 15,20 x 8,45 x 6,700 meter, roepsein PBEX. 7-1-2002 vertrokken op de 1e reis in charter bij UPM Kymmene Seaways Oy Ltd. 14-1-2002 passage Gotland. 15-1-2002 gearriveerd te Kotka om papier te laden voor Sevilla en Gandia. Dinsdagavond 12 oktober 2010 is tegen middernacht het Nederlandse vrachtschip NORDLAND in de eilandengroep nabij Turku in Zuidwest-Finland gestrand. Het 122 m. lange vrachtschip was om half tien leeg uit Turku vertrokken met bestemming Pietarsaari aan de noordwestkust van Finland. Rond elf uur 's avonds liep het schip met een vaart van 14 knopen vast met de eilanden Stora Paukutgrundet aan bakboord, Lilla Paukutgrundet voor de boeg en Västra Långgrundet aan stuurboord. Woensdagmorgen

werd gemeld dat het schip water maakte, maar volgens de Finse Kustwacht was er geen gevaar dat het schip zou zinken. Het Kustwachtvaartuig TURSAS hield stand-by en ook werd een helikopter gereed gehouden voor het geval de situatie mocht verslechteren. Het schip zou stabiel zijn en de weersomstandigheden goed met weinig wind en een kalme zee. Het schip had een bemanning van dertien koppen aan boord en verloor geen olie. Na inspectie werd beslist of met het afslepen begonnen kan worden. De TURSAS is volledig uitgerust voor calamiteitenbestrijding en is onder meer met olieschermen en een onderwaterrobot (ROV) uitgerust. 13-10-2010 vlot gebracht met de HURTIG en FART van Alfons Håkans, ten anker voor inspectie, 14-10-2010 gearriveerd te Naantali voor reparatie, schade opgelopen aan het voorschip en bodemtanks. 3-2015 (e) herdoopt VOORNEDIEP. 6-3-2017 oprichting van Monte Zoncolan Voornediep B.V. te Rhoon, staat bij de Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 68228708. 24-4-2017 (e) verkocht aan Monte Zoncolan Voornediep B.V., Delfzijl, in beheer bij Vertom Scheepvaart- & Handelmaatschappij B.V., Rhoon en SCG Management B.V., Groningen. 5-2-2018 (e) verkocht aan Aalto Shipping Company Oy, Delfzijl, in beheer bij Vertom Shipmanagement B.V., Rhoon en SCG Management B.V., Groningen. 2-6-2018 (mt) aankomst te Pasajes, Spanje. 7-6-2018 in beheer bij Aalto Shipping Company Oy, Turku, thuishaven Turku, vlag Finland, roepsein OJSI, herdoopt BOTHNIA. 21-6-2018 van Bordeaux naar Santander.

Nederlands Nieuws

A2B Online viert vijfjarig succes

Het boottripje op vrijdag 22 juni voor personeel en relaties van A2B Online Container was aangekondigd als de viering van het vijfjarig bestaan van het bedrijf. Maar het reisje was toch vooral ook het afscheid van managing director Gerard de Groot. Hij begon in 2013 een containerdienst van de Moerdijk naar het Verenigd Koninkrijk en bracht die tot grote bloei.

Van links naar rechts: scheidend directeur Gerard de Groot van A2B Online Container, Luc Smits, managing director CCT, en Douwe



Visser, eigenaar van Visser Shipping. Op de achtergrond passeert de met A2B-containers geladen Orion en boven de rechterschouder van De Groot is nog net de A2B Future te zien. Foto: Bart Oosterveld.

Een flink aantal van de aanwezigen op het Rotterdamse dagpassagiers-schip Smaragd 2 kan zijn ogen nauwelijks geloven. Op weg tijdens het feestreisje van opstaphaven Zwijndrecht naar Moerdijk worden we op de Dordtse Kil langzaam ingelopen door een containerschip. 'Nee, het zal toch niet?', voel je de menigte op het achterdek denken. 'Dit zou toch wel erg toevallig zijn', zegt de een tegen de ander. Maar als het schip dichterbij komt blijkt het zeker zo te zijn: de Orion, die ons aan bakboord voorbij gaat, is volgepakt met feloranje en zwarte containers van A2B Online. En achter de Orion doemt nog een tweede containerfeeder op die vaart voor A2B: de A2B Future, net als de eerste buurman in elk geval aan de buitenkant helemaal vol met containers van het bedrijf.

De toch al beste stemming aan dek verandert in vrolijk feestgedruis. Mensen wijzen en schudden hun hoofd van verbazing. De mobieltjes gaan de lucht in om het tafereeltje vast te leggen. Directeur De Groot ziet zijn kans om het feestmoment met zijn collega's en relaties door de aanwezige journalist/fotograaf op de gevoelige plaat te laten vastleggen.

Businessplan

Het is dan ook zeker hét moment van Gerard de Groot. Als shortsea-specialist nam hij ruim vijf jaar geleden de handschoen op van de haven Moerdijk. Het Havenbedrijf zinde er al langer op zich beter te profileren als shortsea-containerhaven. De Groot werd gevraagd een businessplan te schrijven. Havendirecteur Ferdinand van den Oever herinnert zich in zijn speech dat De Groot niet alleen met een businessplan kwam: 'Gerard ging gewoon door.'

Met A2B in Waddinxveen zette De Groot zelf een bedrijf op om de plannen te uit te voeren. In september 2013 ging het eerste, gecharterde schip al op weg. Met drie afvaarten per week voer deze Veritas H in de eerste maanden al 11.000 containers heen en weer tussen Moerdijk en de westkust van het Verenigd Koninkrijk.

Dat was pas het begin. Met zijn netwerk als steun zag De Groot kans de operatie vrijwel exponentieel te laten groeien. Het afgelopen jaar had het bedrijf al zeven schepen in de vaart tussen Moerdijk en de vier Britse havens Blyth, Teesport, Immingham en Londen Thamesport. Dit jaar verwacht het bedrijf verdere groei.

Spoorman

Maar alleen schepen kopen of charteren is niet genoeg. Het is vooral zaak zoveel aanvoer te hebben dat de schepen vol naar de overkant van de kleine plas kunnen. De Groot ging op zoek naar partners en vond die behalve op de weg en het water ook op het spoor. Zeker daar ligt een groot verdienste, liet directeur Van

den Oever van het Havenbedrijf blijken: 'Gerard haalde talloze shuttles naar Moerdijk en zorgde ervoor dat investeringen in een stroomversnelling kwamen.'



Een succesvolle lobby was die voor een spoordienst tussen Milaan en Moerdijk. Vanwege zijn successen werd De Groot tijdens het Spoorcongres vorig jaar in Tiel zelfs uitgeroepen tot Spoorman van het Jaar.

Cijfer vijf

Intussen is het gezelschap nog steeds onderweg op de Smaragd 2, met aan boord behalve Nederlandse en Britse gasten ook een aantal vertegenwoordigers van de Noorse containerlijn NCL waar A2B Online Container mee samenwerkt. Bij de CCT-terminal Moerdijk wacht hen een nieuwe verrassing. Want behalve dat de twee containerschepen inmiddels de Centrale Insteekhaven zijn ingevaren, blijkt dat het terminalpersoneel daar alles uit de kast heeft getrokken voor A2B: in de havenkranen hangen containers van A2B en de reachstackers houden trots containers van het succesmerk omhoog. Aan de korte kant van de haven is ook met containers parmantig het cijfer vijf gestapeld. Het kan niet anders of directeur De Groot pinkt er stiekem een traantje van ontroering bij weg. Hij blijft overigens voor twee dagen als adviseur verbonden aan het bedrijf.

Vanuit Botlek

Opvallend genoeg speelt het nieuwste wapenfeit van A2B Online Container zich niet af in Moerdijk. De nieuwste loot aan het netwerk is namelijk een shortsea-service vanuit de Botlek naar de UK. Sinds mei bedient de containerfeeder A2B Ambition (501 TEU) klanten tussen de Broekman Distriport Terminal in de Botlek en PD Ports in Teesport. De verbinding, voorlopig drie keer per week, is ontwikkeld omdat er veel vraag naar was, zeggen ze bij A2B. Volgens het bedrijf betekent de nieuwe route op jaarbasis ook nog eens een besparing van 30 miljoen wegekilometers. (Bron: Schuttevaer, 27-6-2018. Foto A2B INDEPENDENT, IMO 9186405; R. Zegwaard, 17-11-2017).



Beleggers in JR Shipping voor 87 miljoen het schip in

Investeerders van rederij JR Shipping te Harlingen zijn vrijwel al hun geld kwijt, melden de noordelijke dagbladen. 2700 deelnemers krijgen naar verwachting niet meer dan 1 miljoen van de ingelegde 87 miljoen euro terug.

Een paar dagen nadat directeur-eigenaar Sander Schakelaar aankondigde met JR Shipping uit te willen breiden, blijkt hij door zijn anonieme Engelse durfinvesteerder te zijn gedwongen om elf containerschepen te verkopen voor bijna de helft van de boekwaarde van 117 miljoen euro. Leeuwarder Courant en Dagblad van het Noorden baseren zich op een brief die maandag 25 juni bij de deelnemers in de bus viel.

De schepen zitten nu in JR Fleet Fund CV, waarin vennoten kunnen deelnemen vanaf 1500 euro. Ze gaan naar een exploitatiemaatschappij die volledig eigendom is van het Britse equity fund en JR Shipping blijft het scheepsmanagement voeren tegen een dagprijs. Twee schepen mag de onderneming van de Britten terugkopen, zo laat de JR-directie weten. De in totaal 2700 deelnemers worden ingelicht over hoeveel ze terugkrijgen. Op 17 juli mogen ze in hotel De Witte Bergen bij Eemnes instemmen met de verkoop.

Een vennoot die voor 15.000 euro heeft geïnvesteerd, ontvangt een 'transactievergoeding' van 232,95 euro, zo blijkt uit de interne stukken. Wie ook daarvan af wil zien kan het laten storten bij de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij. Voor de afhandeling komt er een Stichting Belanghebbenden JR Fleet Fund.



Uitbreiding

Vrijdag 22 juni deelde de rederijdirectie in een terugblik op 2017 mee dat dat het bedrijf zou uitbreiden naar zestien schepen. Nu blijkt dat de eigen vloot gaat krimpen tot zeven container- en twee multi purpose schepen. In het jaarbericht stond nog dat door de 'succesvolle transactie' met een Britse kredietinvesteerder 'een solide basis wordt geboden voor een nieuwe fase in de bedrijfsvoering in het jubileumjaar'. Bij de presentatie van 'JR Shipping Today 2017' wordt met geen woord gerept over de gedwongen verkoop van de elf schepen.

Deelnemers laten de noordelijke dagbladen weten dat zij voor 15.000 tot 85.000 euro zijn gedupeerd. Zij zijn verontwaardigd. Eerder dit jaar beweerde de rederij nog dat zij de 'controle over elf belangrijke schepen in haar vloot behoudt'. En dat er voor de deelnemers weer 'perspectief gloorde'. In de nieuwe brief aan de deelnemers zegt JR Shipping dat nu alle 'perspectieven alsnog verloren zijn'.

Terugkopen

JR Shipping hoopt dat er verder nog een paar honderd deelnemers blijven meedoen in de terugkoop van de twee schepen ENDURANCE en ENSEMBLE. Die zijn voor resp. 3,5 en 3,6 miljoen euro te verkrijgen, zo wordt de gedupeerde deelnemers meegedeeld. Zij zijn in april 2018 getaxeerd op 4,75 miljoen euro per stuk. Omdat de taxatiewaarde hoger is dan de koopprijs zouden de schepen een hoger rendement kunnen halen, meent Schakelaar. Op basis van het rendement kan winst worden uitgekeerd aan de overgebleven deelnemers.

Volgens Schakelaar zijn niet alleen de deelnemers de dupe, maar ook JR Shipping Group. Die schiet er ruim 7 miljoen euro bij in. Dat wordt dit jaar afgeboekt, zo laat hij in de krant weten. 'Ik begrijp dat er mensen boos zijn, maar in feite krijgen ze nu te horen wat in 2014 de facto al het geval was. We hebben van de Engelse investeerders een aalmoes gekregen. Maar dat is meer dan wat er zou zijn gebeurd als we vorig jaar bij de Duitse HSH Nordbank waren gebleven.'

De kredietinvesteerder nam eind vorig jaar 126 miljoen euro schuld over van de Duitse bank. Tegenover die schuld staat een getaxeerde waarde van de vloot van 67,7 miljoen euro, zo staat in de brief te lezen die 25 juni aan de deelnemers werd bezorgd. (Bron: Dagblad van het Noorden, H. Zuur. Foto's: T. v.d. Zee, 17-6-2006 en resp. 1-4-2015).

Aandeelhouders JR Fleet Fund delven onderspit na lange strijd

De 2700 aandeelhouders van de door JR Shipping opgezette JR Fleet Fund CV, waarin in 2012 11 noodlijdende scheeps CV's opgingen, hebben 17 juli noodgedwongen ingestemd met de overdracht van hun schepen aan een anonieme investeerder. Daarmee zagen ze hun investering van in totaal 85 miljoen euro definitief in rook opgaan.

Het besluit werd genomen na een soms heftige discussie in een overvolle zaal van Hotel De Witte Bergen bij Eemnes. Van de voor het blok gezette aandeelhouders of participanten, stemde uiteindelijk ruim 85% in met de overdracht van de 11 schepen aan de hypotheekhouder. Dit niet bij name genoemde Engelse 'credit investment fund', nam eind 2017 een schuld van 126 miljoen euro over, die het JR Fleet Fund had bij de Duitse HSH Nordbank. Het op Amerikaanse leest geschoeide investeringsfonds kreeg die schuld in handen voor minder dan de helft van de waarde.

Door akkoord te gaan konden de aandeelhouders nog een kleine vergoeding tegemoet zien. Wanneer ze dat niet deden zou het investeringsfonds de 126 miljoen opeisen, wat tot een faillissement zou leiden zonder de minimale compensatie.

'De waardeverhouding tussen schuld en schepen was dusdanig dat dit nooit boven water komt, wanneer ze de financiering zouden opeisen', stelde directeur en mede-eigenaar Sander Schakelaar van JR Shipping. 'De rederij en haar partners hebben dan geen economische positie meer. Dan wordt de financier uiteindelijk ook eigenaar van de schepen. Omdat dit tot discontinuïteit en onrust leidt en geld kost, is de financier bereid de door ons uit-onderhandelde compensatie te betalen, al is het wel een zeer karige. Het is een dramatisch gegeven en verschrikkelijk dat je dan zo'n afweging moet maken.'

Terugkoop schepen

Onderdeel van de compensatieregeling was, dat de investeringsmaatschappij een deel van het voordeel dat ze behaalde bij de overname van de bankschuld doorgeeft via het aanbod om twee van de 11 schepen, de Endurance en de Ensemble, voor dezelfde lagere prijs door te verkopen. 'Dat was op de vergadering onderdeel van de afweging, maar is verder nog niet aan de orde gekomen', zegt Schakelaar. 'Participanten mogen er als eerste aan meedoen. Pas wanneer niet genoeg participanten investeren kijken we naar investeerders van buiten, en die zijn er.'

André van den Enden is een van de gedupeerde participanten. Hij doet niet opnieuw mee. De inmiddels gepensioneerde accountant kocht in 2005 twee aandelen van 15.000 euro per stuk in de scheeps-CV van de containerfeeder Elan. 'De eerste jaren ging het goed en kreeg ik circa 10.000 euro terug. In mei 2008 werd het schip verlengd, waardoor de capaciteit toenam van 868 naar 1008 teu. Het was een van de beter renderende schepen. Toen onze CV in 2012 in het JR Fleet Fund opging, wisten we daardoor een participatie van 20% te bedingen, wat meer dan evenredig was met 11 schepen.'

Volgens Van den Enden valt JR Shipping en Sander Schakelaar weinig te verwijten. 'Hij heeft alles gedaan wat mogelijk was om de zaak te redden, maar de sector kreeg de ene na de andere crisis voor de kiezen. Er was tussen 2008 en 2012 sprake van een dubbeldip, waarna het over zou zijn. Schakelaar regelde herfinancieringen en er werd nieuw geld ingelegd. Alles om de zaak te redden.'

De oprichting van het JR Fleetfund, waarin de 11 losse scheeps-CV's opgingen, speelde daarin een belangrijke rol. Daar werd, net als bij een fusie, de financiële positie van de ingebrachte schepen meegewogen. 'Investeerders in gezondere schepen kregen een groter deel van de aandelen dan investeerders in een minder gezond zusterschip', zegt Schakelaar hierover. 'Het Fleetfund maakte het mogelijk 11 problematische financieringen met een gemiddelde rente van 6% te vervangen door één grote vlootfinanciering met hetzelfde totaalbedrag bij een rente van 2,75% met een nieuwe aflossingsvrije periode.'

Quattrodip

Helaas kwamen er na de dubbeldip nog twee dips, zodat het een 10 jaar durende quattro-dip werd. 'Op een gegeven moment is de rek er dan uit', zegt Van den Enden. 'De Nordbank zag het uiteindelijk niet meer zitten en wilde verkopen. Dat heeft JR Shipping uit alle macht geprobeerd te voorkomen. Maar op een gegeven moment wilde een Britse financier de lening overnemen. De bank wilde 65 miljoen van de 128 miljoen aan schuld terugzien, maar uiteindelijk werd dat nog minder.'

Een aantal aandeelhouders was er op de vergadering verbolgen over dat de naam van de investeerder niet bekend werd gemaakt. 'Duidelijk werd wel dat de investeerder van het JR Fleetfund af wilde om niet langer zaken te hoeven doen met 2700 beleggers', zegt Van den Enden. 'Die stonden met de rug tegen de muur, want de waarde van de schepen komt niet boven de 50 tot 60 miljoen uit. Dus daar is weinig te halen.'

Naast de twee schepen die relatief goedkoop worden aangeboden, zodat er winst op kan worden gemaakt door aandeelhouders die opnieuw durven instappen, heeft JR Shipping 500.000 euro bedongen voor de aandeelhouders. Van den Ende: 'Wanneer je dat deelt door 2700 is het gemiddeld 90 euro per aandeel. Maar zeg je nee, dan heb je niks. Nu heb je nog een snoepje. Er waren tegenstanders en mensen die voor Schakelaar pleitten. Maar we konden eigenlijk niet anders dan ja zeggen.'

Triest

Schakelaar vindt het bijzonder triest dat dit na 10 jaar crisismanagement de slotsom is. 'Doel was juist om een stuk van de investering te redden, al grensde het perspectief daarop sinds 2014 aan nul. Maar we gaven de moed niet op en probeerden op allerlei manieren een gunstiger resultaat dan nul te krijgen.'



JR Shipping mag van de nieuwe eigenaren het beheer over de Fleet Fund-schepen blijven doen. 'We blijven dienstverlener, scheepsmanager en bevrachter. Voor klanten en handelscrediteuren verandert er niets. De schepen opereren ononderbroken door en alle rekeningen worden betaald. In die zin is er geen disruptie. Dat zorgt voor rust, wat voor alle relaties goed is.

Het credit investment fund ziet toe op de gang van zaken en we leggen daaraan op hoog niveau verantwoording af. Primair doel van het investeringsfonds is de haar toevertrouwde miljarden van institutionele investeerders, waaronder Amerikaanse pensioenfondsen, zo goed mogelijk te beheren.'

Toekomst

Er is nu op de feedermarkt sprake van marktherstel, al is dat is nog niet voldoende om een goed rendement te maken. 'Het is naar mijn gevoel nog heel fragiel', zegt Schakelaar. 'We zien met ups en downs een behoorlijke toename van de wereldhandel. Maar politieke instabiliteiten kunnen dat zo verstoren. Sluipenderwijs is de vraag nu boven het niveau van voor de crisis gekomen. Toen hadden we al een overcapaciteit, maar er zijn feeders gesloopt en afgevoerd naar andere markten, dus het aanbod is netto afgenomen en er is nauwelijks nieuwbouw geweest. We merken dat de marktbalans herstelt, al zitten er door de zomerflauwte toch weer feeders zonder werk. Maar het hele voorjaar waren alle schepen in Europa aan het varen, wat tot hogere tarieven heeft geleid. Wanneer we geen instorting van de wereldorde krijgen kan dat doorzetten. Midden 2017 zaten de 750 teu-feeders net onder de 5000 euro per dag en nu net onder de 6000 euro. Dat is een mooie verbetering, maar niet genoeg. Ze horen boven de 8000 te zitten. Maar wanneer je zo'n schip voor een lage prijs kunt kopen, dan wordt het al zeer renderend bij 6000 euro.' Langste crisis ooit

Schakelaar kan zich niet herinneren dat de markt ooit zo lang slecht is geweest. 'In de jaren '80 was het ook verschrikkelijk, maar het draconische dieptepunt duurde toen maar enkele jaren. Een kapitaalgoederenmarkt kan een crisis van 10 jaar gewoon niet doorstaan, ook al heb je de beste crisismanagers ter wereld.' (Bron: schuttevaer.nl, 25-7-2018. Foto: Koos Goudriaan, 10-7-2012, Rendsburg).

De in financiële moeilijkheden verkerende rederij Vroon is tankers en containerschepen aan het verkopen.

De rederij heeft volgens berichtgeving van Splash247 zojuist de derde tanker in een serie van drie verkocht. Het gaat om de elf jaar oude 'Iver Exact', waarvan de twee zusterschepen 'Iver Example' en 'Iver Express' eind vorig jaar al werden verkocht. Het schip zou 14 miljoen dollar hebben opgeleverd. Een miljoen minder dan zijn zusterschepen en 750.000 dollar beneden de marktwaarde, volgens scheepswaardeanalist VesselsValue.

Ook zou het bedrijf volgens makelaars enkele maanden geleden de één jaar jongere tanker 'Phoenix MR' hebben verkocht voor een bedrag van 15 miljoen dollar.

De rederij zelf heeft publiekelijk nog niets bekend gemaakt over de verkoop van de schepen. Wel bevestigde de rederij eind april de verkoop van ten minste drie containerschepen.

Dat deed het voornamelijk om geruchten over de verkoop van de voltallige 'MAX'-vloot (in totaal 30 containerschepen die het bedrijf commercieel exploiteert, red.) te ontkrachten.

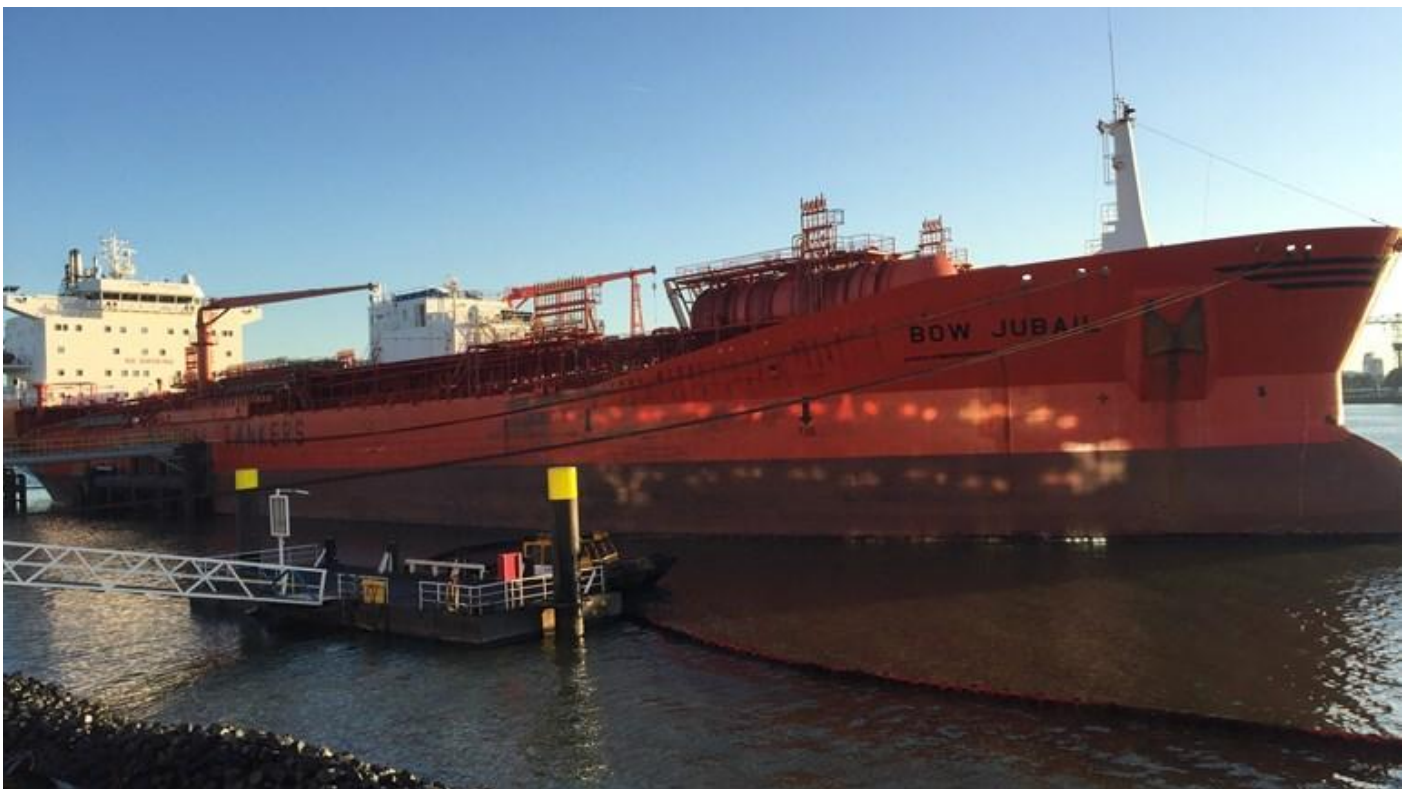
'In de afgelopen twee weken hebben we twee schepen aan Sinokor verkocht en de verwachting is dat er nog een snel zal volgen', meldde de rederij toen. In datzelfde bericht benadrukte Vroon dat de verkoop niets te maken heeft met de reorganisatie die het bedrijf doorloopt.



Nieuwsblad Transport onthulde vorig jaar dat de van oorsprong Zeeuwse rederij door de malaise in de offshore industrie in ernstige financiële problemen was geraakt. In het jaarverslag van 2017 uitte het bedrijf zorgen over het voortbestaan van de rederij, omdat het niet aan aflossingsverplichtingen van crediteuren kon voldoen.

Het bedrijf bereikte medio april dit jaar een definitieve overeenkomst met de banken en is nu aan het reorganiseren. Slechts enkele dagen na de bekendmaking van die overeenkomst stapte topman Coco Vroon op. Hij wordt opgevolgd door Herman Marks, die daarvoor als financieel directeur bij Vroon werkzaam was. Het is zijn taak om de reorganisatie succesvol af te ronden, aldus de rederij in een persbericht. (Nieuwsblad Transport, 11-6-2018. Foto: M. Coster, 31-10-2016, IJmuiden).

Haven



Partijen willen debat over olielek in de Rotterdamse haven

GroenLinks, PvdA en Denk willen een debat in de Rotterdamse gemeenteraad over het grote olielek in de Derde Petroleumhaven. Het debat moet gaan over de oorzaak van het lek, de consequenties daarvan voor mens, dier en milieu, en de vraag wie er aansprakelijk is.

"Dit een nieuw groot incident na recente branden bij de bedrijven Exxon-Mobile, Shell en Huntsman", schrijven de partijen in een brief aan het college van burgemeester en wethouders. "Opnieuw is er sprake

van een calamiteit met grote milieueffecten. GroenLinks, PvdA en Denk maken zich al jaren zorgen over de veiligheid in de Rotterdamse haven."

Zaterdagmiddag botste de olietanker Bow Jubail van het bedrijf Odfjell op een steiger in de Derde Petroleumhaven. Daarbij stroomde 220 ton ruwe olie het water in. Het opruimen van de olie gaat waarschijnlijk nog weken duren. Honderden vogels zijn door de olie besmeurd geraakt.

Een deel van de dieren is ondergebracht bij Vogelklas Karel Schot. Daar wordt de olie van hun verendek gewassen. (Bron: rijmond.nl, 25 juni 2018, foto: Sjoerd-Bootsma).

Rederij Odfjell biedt excuses aan voor olie lekkage in haven

Rederij Odfjell biedt zijn excuses aan voor de aanvaring in de Rotterdamse haven, waarbij zaterdag 200 ton olie in het water terecht kwam.

"We zijn erg blij dat het Havenbedrijf en Rijkswaterstaat snel actie hebben ondernomen. Onze verzekeringsmaatschappij werkt nauw samen met de Nederlandse autoriteiten om de gevolgen zoveel mogelijk te beperken", zegt Geirmund Drivenes, directeur scheepsmanagement.

Hoewel de bunkertank van het schip enkelwandig was, voldoet de BOW JUBAIL aan alle voorschriften, benadrukt Drivenes. De toedracht van het ongeval wordt nog onderzocht. Er wordt gekeken naar de rol van de kapitein en de sleepboot. "Wij zullen onze financiële verantwoordelijkheid nemen", zegt Drivenes. "Dit incident heeft grote gevolgen gehad voor vogels en dat spijt ons zeer." (Bron: AD/LK, 29-6-2018).

4 jul. 2018 Onderzoek naar aanvaring Rotterdam

De Onderzoeksraad voor Veiligheid is een onderzoek gestart naar de aanvaring van het zeeschip Bow Jubail op 23 juni 2018 in de haven van Rotterdam. De Raad doet zowel onderzoek naar de oorzaak van de aanvaring als naar de beheersing van de milieuschade nadat het schip stookolie lekte.

Vanwege de omvang van de milieuschade is de Onderzoeksraad op basis van internationale afspraken verplicht onderzoek te doen naar de oorzaak van de aanvaring. Het onderzoeksteam zal daarbij nauw samenwerken met collega's uit Noorwegen, waar het schip staat geregistreerd. Vanwege het effect op het milieu als gevolg van de gelekte stookolie, heeft de Raad besloten in het onderzoek ook te kijken naar de maatregelen die direct na de aanvaring zijn getroffen om de schade aan het milieu te beperken.

Naar verwachting duurt het ongeveer een jaar voordat het eindrapport kan worden gepubliceerd. Dat heeft onder meer te maken met de procedures die de Onderzoeksraad hanteert bij het verzamelen, analyseren en verifiëren van de onderzoeksinformatie. (Bron: Onderzoeksraad voor Veiligheid/LK).



Het schoonmaken van de ex loodsboot RIGEL in de Geulhaven (Foto: T. .v.d. Zee, 7-7-2018).

Odfjell laat kapitein niet vallen

Botlek - De Noorse olietanker Bow Jubail is gerepareerd en heeft de Rotterdamse haven verlaten, maar met een andere kapitein. Odfjell heeft de kapitein die verantwoordelijk was voor de aanvaring in de 3e Petroleumhaven, twee weken eerder dan gepland naar Noorwegen teruggehaald om hem aan zijn off-period te laten beginnen.

Dat heeft alles te maken met de olieramp van zaterdag 23 juni, die ook Odfjell niet in de koude kleren is gaan zitten. De kapitein is niet met vervroegd pensioen gestuurd, zoals in havenkringen in de Botlek en ook in Vlaardingen rondzingt. Na zijn offtime keert de man als kapitein terug op een Odfjell-schip, antwoordt Øistein H. Jensen op vragen van deze krant.

Stuurman

Jensen is senior vice-president van Odfjell in de Noorse stad Bergen. Of de kapitein terugkeert op de Bow Jubail of op een ander schip, is nog niet besloten, zegt Jensen. Een door de stuurman verkeerd begrepen bevel van de kapitein zou de oorzaak zijn geweest van de olieramp. Doordat de stuurman juist het tegenovergestelde deed wat de kapitein beval, ramde de olietanker een steiger en ontstond een lek in het voorraadruim. Een kapitein is echter te allen tijde verantwoordelijk.

Ongelukkig

Anngun Dybsland, communicatiemanager van Odfjell, spreekt van een hoogst ongelukkig incident. CEO Kristian Mørch betreurt het incident zeer. Met dank aan de talrijke professionals en vrijwilligers die de besmeurde zwanen opvingen heeft Odfjell ook de inspanningen van het eigen Emergency Response Team in kaart gebracht om de overlast te beperken. In verschillende gemeenten, waaronder Westland, Maassluis en Vlaardingen, zijn schriftelijke vragen gesteld.

Goede sleutel

Naar aanleiding van het incident, onder andere zijn er door de politici vragen gesteld over de noodzaak van extra vogelopvang. Maar de politiek heeft nog niet in onderzoek of de verspreiding van de olievlek sneller voorkomen had kunnen worden, als de roeiers die zaterdagmiddag een ruimte met de olieschermen hadden mogen openbreken. Een ambtenaar had de verkeerde sleutels bij zich en het zou meer dan een half uur geduurd hebben voor hij terug was met de goede sleutel. (Bron: nissewaard.debotlek.nl, door Kor Kegel, 11 juli 2018).

Radartoren Maasvlakte II bereikt hoogste punt

Donderdag 12 juli rond het middaguur plaatste Hollandia Infra de top op de 70 meter hoge nieuwe Radartoren aan de Prinses Maximaweg op de zeeoewering van de Maasvlakte 2. De toren zal de radardekking overnemen van de voormalige vuurtoren aan de Europaweg. Die wordt gesloopt omdat hij aan het einde van zijn bouwkundige levensduur is en de radardekking steeds verder afneemt doordat de Maasvlakte vol wordt gebouwd met obstakels zoals kranen. De radartoren zal naast een radarsysteem ook marifoonapparatuur huisvesten voor de communicatie met de scheepvaart. Bovendien gaat de radartoren met een straalverbinding de datacommunicatie verzorgen met Lichteiland Goeree, ongeveer 30 kilometer ten zuidwesten van Hoek van Holland. Op het eiland bevinden zich naast een vuurtorenlicht diverse middelen voor de scheepvaartbegeleiding, zoals een radarsysteem en hydro/meteo apparatuur. Op 12 oktober vindt de officiële opening plaats. (Persbericht Port of Rotterdam).



Historische VEERDIENST 3 moet zichzelf bedruipen

De Veerdienst 3 lijkt ondanks zijn hoogbejaarde leeftijd van 120 jaar nog een mooie toekomst tegemoet te gaan. Vereniging De Binnenvaart heeft het schip vandaag officieel gekocht van de gemeente Dordrecht.

De nieuwe aanwinst van de vereniging ligt aan de Dordtse Stadswerven, naast het drijvend binnenvaartmuseum op de voormalige duwboot René Siegfried. Een stichting redde het schip veertig jaar geleden al van de sloop, maar kon de Veerdienst 3 niet meer in de vaart houden.

"Die mensen hebben geweldig werk gedaan, maar toen ze aangaven dat het niet langer ging kwam de gemeente - die eigenaar van de boot was - naar ons toe." Woensdagmiddag om 17:00 uur staan de handtekeningen onder het koopcontract met de gemeente.

Verhuur

"Onze leden gaan er natuurlijk mee varen en zorgen voor het onderhoud. Maar we willen wel dat zoveel mogelijk mensen kunnen genieten van dit historische schip en dat het zichzelf kan bedruipen door middel van verhuur voor rondvaarten en feestjes", zegt Hubens.

Inmiddels zijn er al twintig boekingen binnen, dus dat gaat de goeie kant op. Vereniging De Binnenvaart kocht onlangs ook een zogeheten Franse Motor.



Dit schip moet onderdeel worden van Leefwerf De Biesbosch, waar historische schepen een ligplaats moeten krijgen. (Bron: rijmond.nl, woensdag 4 juli 2018. Foto: T. v.d. Zee, 24-5-2014).

Geschiedenis VEERDIENST 3

De Veerdienst 3 werd in 1898 als stoomschip gebouwd door de scheepswerf van C. Gips & Zonen aan de Lijnbaan te Dordrecht. Opdrachtgever was het Gemeentelijk Vervoerbedrijf Dordrecht (destijds nog het Gemeentelijk Veerbedrijf Dordrecht).

Tot 1910 voer het schip met achter zich een platte sleeppont (voor rijtuigen) tussen Dordrecht en Papendrecht. Vervolgens heeft het schip van 1910 tot 1929 dienst gedaan als pont voor voetgangers en fietsers tussen Wieldrecht en 's Gravendeel. Hierna werd het schip tijdelijk uit de vaart genomen en in de Nieuwe Haven te Dordrecht afgemeerd.

Ombouw tot motorschip

In de dertiger jaren besloot het gemeentebestuur het schip te laten ombouwen voor een meer representatieve functie. Dit gebeurde bij de Scheepswerf Koopman aan de Lijnbaan. De stoomketel werd vervangen door een motor en op het achterdek werd een kajuit met daarboven een overdekt promenadedek gebouwd. Voor assistentie bij calamiteiten werd op het voordek een brandblusinstallatie opgesteld.

Vervolgens werd de Veerdienst 3 vele jaren gebruikt als sleepboot, ijsbreker en drijvende brandspuit. Ook werden er tochten gemaakt met het gemeentebestuur, de brandweer en belangrijke gasten van de stad.

Wonder boven wonder is het schip de oorlog van 1940-1945 goed doorgekomen, waarschijnlijk door zijn functie als blusboot. Direct na de oorlog werd het schip gemoderniseerd. Menigmaal (vanaf 1960 zeventien maal) is de Veerdienst 3 uitgevaren om branden te blussen. Een zevental daarvan kon men zeker spectaculair noemen.

Bijzonder is dat zowel Koningin Juliana als ook Koningin Beatrix te gast zijn geweest op Veerdienst 3. In 1958 werd Koningin Juliana met dit schip naar de Julianahaven gevaren, waar ze de naar haar genoemde haven officieel opende. Koningin Beatrix liet zich in 1996 met de Veerdienst 3 naar Zwijndrecht en Papendrecht brengen, waar ze het Beeldenpark Drechtoevers opende.

Door bezuinigingen begin jaren tachtig ging de Veerdienst 3 bijna verloren voor de stad: de gemeente wilde het in 1983 afstoten. Gelukkig waren er in Dordrecht mensen die dit onaanvaardbaar vonden en die dan ook actie ondernamen. Dit resulteerde in de oprichting van de "Stichting Veerdienst III". Deze stichting heeft met behulp van vrijwilligers het hele schip onder handen genomen en in oude glorie hersteld. De stichting heeft het schip vervolgens vele jaren in de vaart gehouden door het te verhuren als partyschip, waarbij de gemeente Dordrecht eigenaar bleef. Door een tekort aan vrijwilligers zag de stichting zich eind 2017 helaas genoodzaakt om haar werkzaamheden te beëindigen.

Nieuwe eigenaar

Sinds 2018 heeft de Veerdienst 3 een nieuwe eigenaar: stichting De Binnenvaart. De exploitatie van het schip is overgenomen door de vrijwilligers van vereniging De Binnenvaart, die ook de museumschepen; duwboot Rene Siegfried en LASHbak CGS 6013 beheren en waarin het enige en unieke Binnenvaartmuseum van Nederland is gevestigd. De Veerdienst III heeft van de gemeente Dordrecht een nieuwe ligplaats toegewezen gekregen in het insteekhaventje aan het Wantij, achter de Rene Siegfried in de wijk

Stadswerven, zodat deze historische museale schepen in de directe nabijheid van elkaar liggen. We hopen dat de Veerdienst 3 hiermee nog lang voor Dordrecht behouden mag blijven! (Bron: veerdienst3.nl).



Franse motor MAROT keert vrijdag terug in Dordrecht

De Marot wordt vrijdag 20 juli tussen 12:30 en 13:00 uur in Dordrecht verwacht, waar ze tijdelijk zal worden afgemeerd langs de museumboot Rene Siegfried. (Foto: Vereniging De Binnenvaart, L. Schuitemaker, 20-7-2018).

De Franse motor is een scheepstype dat na de Tweede Wereldoorlog van grote betekenis is geweest voor de wederopbouw van West-Europa. Er waren twee typen, namelijk de kleine Franse motor met een tonnage van circa 720 ton en een lengte van 63,31 meter en de grote Franse motor van 73,50 meter lengte en een tonnage van 900 ton. De breedte van beide scheepstypes was gelijk, circa 7,10 meter en allemaal waren ze uitgerust met 480 pk Enterprise dieselmotor van Amerikaanse makelij uit San Francisco. Er zijn twee series van in totaal 120 standaardschepen gebouwd. Ze werden in Amerika en Canada geprefabriceerd. De tekeningen van de kleine Franse motor werden in 1939 gemaakt op de tekentafels van scheepswerf De Biesbosch in Dordrecht. Met de besprekingen voor de bouw van deze schepen werd al in de oorlogsjaren, in 1943, een begin gemaakt. Van het kleine type zijn er 25 gebouwd en van de grote 95.

Marshallhulp

Toen de Verenigde Staten na de oorlog met het Marshall-hulpplan kwam, werd de levering van een deel van deze schepen in het Marshallplan ingepast, omdat Frankrijk voor een deel van de hulp transportmiddelen verkoos. Alle 120 Amerikaans-Canadese motorschepen werden eigendom van de Franse staat en kwamen dan ook onder Franse vlag te varen. Daarom werden ze Franse motor genoemd.

Het ontwerp van de grote Franse motor was afkomstig van de Zwitserse scheepsbouwmeester A.J. Ryniker uit Bazel. De schepen werden als bouwpakketten vanuit Canada en Amerika aangeleverd.

Voor de assemblage van deze 47 grote Franse motoren werd op het terrein van scheepswerf De Biesbosch een aparte helling aangelegd, die al snel de benaming Amerikaanse helling kreeg. Scheepswerf De Biesbosch heeft zelf ook nog 13 grote Franse motoren gebouwd. Deze onderscheiden zich van hun zusterschepen, omdat ze geheel zijn geklonken. In tegenstelling tot de 82 andere schepen die grotendeels zijn gelast. Zo werden in Dordrecht 35 van de 95 grote schepen gebouwd en afgebouwd. De resterende 60 schepen werden in Frankrijk gebouwd op de SCAR-werf in Straatsburg 25 stuks, Duchese & Bossière in Le Havre bouwde 14 schepen en bij de Marine Arsenal-werf in Cherbourg werden er nog eens 21 gebouwd. De schepen die op de twee laatstgenoemde werven werden gebouwd, konden uiteraard niet binnendoor de Rijn bereiken en zijn daarom over zee, via Rotterdam naar Dordrecht gesleept.

Museumschip

Van de 21 stuks afgebouwde grote Franse motoren is de Marot één van de bouwpakketten die op Marine scheepswerf in Cherbourg zijn geassembleerd. De Marot is een van de laatste die in 1953 over zee naar Dordrecht zijn versleept. De Enterprise motor die nog steeds naar volle tevredenheid in de Marot draait, op GTL brandstof, heeft als bouwjaar 1947. Waar de scheepsnaam Marot van afkomstig is, is niet helemaal duidelijk, maar waarschijnlijk is het schip vernoemd naar de Franse verzetsstrijder uit de Tweede Wereldoorlog; Henri Marot (1916-1944) of naar de hofdichter Clément Marot uit de 16de eeuw. De Marot kwam onder de vlag van de Franse staatsrederij CNFR uit Straatsburg op de Rijn te varen. In 1981 werd ze verkocht aan de familie Bruinsma uit Den Burg en Maria-B gedoopt. Jaap de Haan en Petra van Voorst kochten het schip in 1990 en noemden haar Jan van Voorst, naar de vader van Petra. Stichting De Binnenvaart heeft de Jan van Voorst gekocht in 2018 en ze krijgt de functie van museumschip als centraal schip van Leefwerf De Biesbosch. Zij krijgt haar originele naam Marot weer terug. Ze gaat de geschiedenis vertellen van de Marshallhulp en scheepswerf De Biesbosch. De befaamde (binnenvaart) modelbouwer

Harry Tullemans is een maquette (1:150) aan het bouwen van deze beroemde werf uit de jaren na de Tweede wereldoorlog. Ook wil de vereniging de evolutie van de binnenvaart in de 20ste eeuw laten zien. De Rene Siegfried, Lashbak CGS 6013, Veerdienst 3 en nu ook de Marot vormen samen het Binnenvaartmuseum van Vereniging De Binnenvaart in Dordrecht. (Bron: Schuttevaer.nl/JH/PN, 16-7-2018). De MAROT arriveerde vrijdag 20 juli tussen 12:30 en 13:00 uur in Dordrecht, waar ze afmeerde langs de museumboot RENE SIEGFRIED. (Foto: L. Schuitemaker. Vereniging De Binnenvaart).

Werfnieuws

Scheepsbouw ziet licht aan het eind van de tunnel

Na een dip die bijna tien jaar geleden begon lijkt de scheepsbouw aan de beterende hand. De orderportefeuilles lopen verrassend snel vol. En de Groningse werven doen goed mee.

'We zien weer licht aan het eind van de tunnel'. Directeur Roel de Graaf van de sectororganisatie Netherlands Maritime Technology (NMT) kan na jaren van malaise eindelijk in het jaarverslag van zijn organisatie een wat blijdere boodschap de wereld in sturen.

Zeker na het rampjaar 2016, waarin het aantal bouworders op een dieptepunt belandde en de ene na de andere werf (De Hoop, Foxhol), toeleverancier (Wolfard & Wessels, Hoogezand) of reder (Abis, Flinter) bankroet ging, geeft dit nieuw perspectief weer wat houvast.

Orders

Nederlandse scheepsbouwers konden in 2017 56 bouworders voor zeeschepen noteren, 14 meer dan een jaar ervoor, en met een totale waarde van 1,1 miljard euro. In de bouw van binnenvaart-, visserij- en kleine zeegaande schepen zette het herstel al wat eerder in. Daar was de orderportefeuille eind 2017 198 schepen groot, tegen 126 in 2016.

NMT-directeur De Graaf: 'Er is geweldig veel beweging op de markt. We horen van de leden dat het aantal aanvragen voor nieuwbouw enorm stijgt. In de tekenkamers is het druk, wat nu al leidt tot flinke tekorten aan hoger opgeleid engineering-personeel.'

Kassa

Het dikkere orderboek betekent trouwens niet dat de kassa alweer is gevuld. Daarvoor moeten de scheepsbouwers nog wat geduld hebben. Dat komt doordat de doorlooptijd van contract, tot tekentafel naar oplevering van een schip twee à drie jaar is. Daardoor blijft de omzet in de sector nog achter. In 2017 daalde die zelfs met 5 procent. Ook het aantal banen nam in 2017 met 3 procent af. Bij de maritieme toeleveranciers daalde de omzet met een procent op 8.

Allemaal na-ijleffecten, zegt De Graaf. 'Het herstel doet zich in de hele branche voor, maar niet gelijkmatig. Orders voor containerschepen blijven uit door de overcapaciteit in die sector.'

Groninger werven

'Aangenaam verrast' is De Graaf over de prestaties van de Groninger werven. 'Ze zijn vooral actief in een markt van zeeschepen die helemaal nog niet zo goed aan het herstellen is, maar ze boeken wel orders. Werven als Ferus Smit en Royal Bodewes zitten zo goed als vol tot 2020. Ook Niestern Sander haakt goed aan.'

De Groninger werven profiteren volgens De Graaf vooral van vervangingsvraag van oudere schepen. 'Schepen worden sneller economisch afgeschreven. Scheepseigenaren moeten vanwege strengere milieuvorschriften voor uitstoot en ballastwater flink investeren. Dan is het vaak voordeliger een nieuw schip te laten bouwen.' Ging een schip voorheen twintig tot dertig jaar mee, nu is dat vijftien tot twintig jaar.

Vol

Eddie Boer is bedrijfsleider bij GS Yard in Waterhuizen. Al 38 jaar bouwt Boer schepen. Op- en neergang horen er nou eenmaal bij, stelt hij nuchter vast. 'Op het ogenblik is het een gekkenhuis, we barsten van de aanvragen voor nieuwe projecten. Als tien procent ervan tot een opdracht leidt, zitten we voor een jaar of vier vol. De werkelijkheid is dat we nu tot augustus werk hebben.'

Het gestegen prijsniveau schrikt opdrachtgevers af, geeft Boer als verklaring. 'Wanneer we de prijs voor de opdracht noemen, dan roept iedereen: 'Veel te duur'. Het idee leeft dat de prijzen van de crisis ook nu nog gelden. Men is nog niet helemaal aan het nieuwe prijsniveau gewend.'

Val

De verleiding opdrachten te accepteren voor een lagere prijs is er zeker, zegt Boer, maar in die val wil GS Yard niet trappen. 'Het is een gevaarlijk jaar voor de scheepsbouw. Het gaat in de sector om grof geld, maar de marges zijn erg klein. Op een schip van een miljoen of vier verdienen we misschien drie ton. Dat is weinig. Gaan we voor een te lage prijs aan het werk, dan is er het risico van verlies op een opdracht.'

GS Yard heeft momenteel vijf schepen onderhanden, vooral cruiseschepen voor de binnenvaart. Kort ervoor heeft de werf acht schepen gebouwd voor reder Wijnne en Barends.

Grenzen

Vanaf de scheepsbouwbeurs Posidonia in de Griekse hoofdstad Athene laat manager Gerhard Drenth van Royal Bodewes weten dat zijn bedrijf tegen capaciteitsgrenzen aanloopt. 'Handjes' die de schepen moeten bouwen zijn slechts zeer moeilijk te vinden en dat geldt eveneens voor het personeel in de tekenkamers. 'We doen enorm ons best om jonge mensen aan te trekken, ook omdat onze werknemers vergrijzen. Maar het is echt heel moeilijk.'

Ook vanuit de scheepsbouwopleiding in Delfzijl is er volgens Drenth nauwelijks instroom.

Buitenlandse arbeidskrachten lossen op de werf van Bodewes het probleem deels op. Een kleine meerderheid (tachtig man) is Nederlands, de rest komt van elders.

Oude werf

Door de toestroom van orders had Bodewes op de eigen werf ook geen ruimte meer om de schepen te bouwen. 'We zoeken internationaal naar locaties, maar we hebben gelukkig vlakbij, op de plek van de oude werf van Damen een bouwlocatie kunnen vinden.'

Tien schepen

Het Delfzijlster MF Shipping is een van de partijen die de vraag op de werven opstuwten. MF Shipping is reder en doet scheepsmanagement. Half juni gaat de eerste 8.000 ton LNG-aangedreven chemicaliëntanker te water op de Werf van Ferus Smit in Westerbroek. Van die tankers heeft het bedrijf van Karin Orsel er negen besteld. Plus een cementcarrier. Vijf schepen worden gebouwd door Ferus Smit, de andere vijf worden in China geproduceerd. Die schepen van 17.500 ton zijn voor de Groningse werven een maatje te groot.

Bot

Het is nu ronduit lastig om de een plek te vinden voor de bouw van de schepen, zegt Karin Orsel. 'We kijken daarvoor heel bewust eerst naar de noordelijke werven', verklaart ze. Voor nog weer een nieuwe order ving ze bot bij Ferus Smit. Bodewes zou misschien nog ergens iets tussen kunnen plaatsen, maar alleen GS Yard verklaarde volgens Orsel nog ruimte te hebben. 'Ik zie het als een goed teken', zegt ze. 'De toekomst ziet er goed uit. We zien investeringen toenemen, ook in allerlei vernieuwende ontwikkelingen, zoals blockchaintechnologie.'

Constructies

'Ik deel de visie van de bracheorganisatie', zegt bestuurder Albert Kuiper van FNV Bondgenoten. Het gaat duidelijk beter op de werven, ziet ook de vakbondsman. 'Helaas profiteert het personeel er niet van. De scheepsbouwers kiezen voor constructies waar Nederlands personeel niet aan te pas komt. Ik zie Litouwers, Roemenen en nu zelfs Oekraïners op de werven in het Noorden.'

'Scheepsbouwers kiezen voor constructies waar Nederlands personeel niet aan te pas komt. Ik zie Litouwers, Roemenen en nu zelfs Oekraïners op de werven

–Albert Kuiper - FNV Bondgenoten

'De Hoop Foxhol is een goed voorbeeld. Failliet in 2017 en na een doorstart werken er hoofdzakelijk Oost-Europeanen plus wat toezichthouders die de Nederlandse nationaliteit hebben. De voormalige medewerkers zitten thuis en komen er niet meer aan te pas.'

Excessen

De inschakeling van buitenlandse arbeidskrachten gaat volgens Kuiper gepaard met excessen. Dat blijkt uit controles die de Arbeidsinspectie doet op verzoek van FNV Bondgenoten. Scheepsbouwers worden regelmatig betrap op overtreding van regels. Grove onderbetaling is schering en inslag, aldus Kuiper. 'Hoewel de werven verplicht zijn volgens de Nederlandse cao te betalen zijn de lonen soms maar de helft.'

Kennis verdwijnt

De werven laten volgens Kuiper na te investeren in Nederlands personeel. Ook scholen doen weinig om scheepsbouw personeel op te leiden, zegt de vakbondsman. Het kan de sector duur komen te staan, meent Kuiper. 'Kennis zal erdoor uit Nederland verdwijnen. Het gevaar ervan is dat scheepsbouwers ervoor kiezen uiteindelijk helemaal uit Nederland te vertrekken.'

Geen misstanden

Directeur De Graaf van Netherlands Maritime Technology bestrijdt wat Kuiper zegt over de misstanden rond buitenlands personeel. 'We betalen volgens de Nederlandse cao. Daarin zijn we uniek in Nederland.' Dát er zoveel andere nationaliteiten op de werven werken ligt maar aan één ding, aldus De Graaf: 'We lenen die mensen echt niet voor de lol in. Er is gewoon een tekort aan vakmensen.' (Bron: rtvnoord.nl. Geschreven door Loek Mulder. 6-6-2018).

Damen verkoopt Iskes sleepers en Seabourn expeditie schepen

Eigenaar Jim Iskes van Iskes Towage & Salvage heeft op de vakbeurs ITS 2018 in Marseille een contract getekend met Damen voor de levering van twee havensleepboten.

De IJmuidense sleper heeft de sleepers (type ASD 2312) besteld met het oog op een nieuw havencontract dat eind 2019/begin 2020 gaat lopen. Ze krijgen een trekkracht van zestig ton en kunnen ook andere taken uitvoeren, zoals assistentie bij bergingsoperaties en sleepwerk langs de kust. Met de aankoop komt het aantal Damen ASD-sleepboten in de Iskes-vloot op elf op een totaal van twintig.

Joint venture

Daarnaast is bekend geworden dat Damen zijn werkterrein verder gaat verbreden met de bouw van cruiseschepen. Het Zuid-Hollandse familieconcern heeft onder de naam Mariotti Damen Cruise een joint venture opgezet met de Italiaanse scheepswerf T. Mariotti in Genua. Die heeft een contract getekend met Seabourn Cruise Line voor de bouw van twee ultraluxe expeditie schepen. Ze worden 170 meter lang en krijgen 132 suites.

Bouwen van cruiseschepen is nieuw voor Damen, maar de groep heeft met jachtbouwer Amels wel expertise in huis op het gebied van superjachten. Bovendien werkt Damen al een paar jaar aan ontwerpen voor expeditie schepen, die onder meer in Arctische gebieden kunnen varen. De markt voor expeditie schepen is 'booming' en aangenomen wordt dat de komende jaren tientallen nieuwe schepen in de vaart komen. (Bron: nieuwsbladtransport.nl, 3 juli 2018).

IHC Kinderdijk laat nieuw baggerschip te water

KINDERDIJK – Bij scheepswerf IHC in Kinderdijk is vrijdag 20 juli 2018 om 09.30 uur een nieuw baggerschip te water gelaten. Het gaat om de bijna honderd meter lange Easydredge® 3700 MARIO OLIVA PEREZ. Het schip is in aanbouw voor Obras Marítimas. De scheepswerf in Kinderdijk was tijdens de tewaterlating alleen toegankelijk voor eigen personeel. Overige geïnteresseerden konden wel vanaf de

waterbushalte bij Ridderkerk en vanaf de West-Kinderdijk in Alblasterdam zien hoe de boot de rivier in gleed. (Bron: alblasterdamsnieuws.nl, 20-7-2018).



MARIO OLIVA PEREZ, IHC Easydredge 3700, 20-7-2018 om 09:30 uur te water gelaten bij I.H.C. te Kinderdijk. (Foto: rtvridderkerk.nl).

Sleepvaart & Offshore

Exmar bedreigt positie SBM Offshore in Brazilië

SBM Offshore en het Japanse Modec krijgen wellicht een heel gevoelige klap te verwerken in Brazilië, als het Belgische Exmar erin slaagt om de opdracht voor FPSO Buzios 5 binnen te slepen. Dit stelde analist Martijn den Drijver van NIBC maandag.

Volgens vakblad Upstream Magazine is Exmar dichtbij deze opdracht van Petrobras en wordt er inmiddels exclusief onderhandeld.

Volgens Den Drijver hield eigenlijk niemand er rekening mee dat Exmar er met de opdracht vandoor zou gaan, vooral door het ontbreken van een trackrecord en onvoldoende financiële slagkracht. Mocht Exmar Petrobras echter weten te overtuigen dan pleegt de Belgische onderneming "een grote coup" die zowel Modec als SBM Offshore flink raakt.

Tot op heden was de Braziliaanse markt voor FPSO feitelijk het exclusieve jachtterrein voor Modec en SBM Offshore met af en toe een contract voor een kleine FPSO voor BW Offshore, aldus Den Drijver. Als Exmar de Buzios 5 binnenhaalt en goed aflevert, dan zal de onderneming ook bij andere aanbestedingen willen meedingen, zowel in Brazilië als daarbuiten, denkt de analist. "Dat is duidelijk geen goed nieuws voor SBM Offshore." Ook omdat dit volgens Den Drijver de noodzaak bij Petrobras weghaalt om aan te dringen op een afronding van de smeergeldaffaire waarin SBM Offshore betrokken is. Momenteel mogen de Schiedammers daardoor niet meedingen op aanbestedingen van Petrobras, terwijl de oliemaatschappij niet louter afhankelijk wil zijn van Modec.

Ondanks de mogelijke toetreding van Exmar blijft Den Drijver positief over SBM Offshore. De markt voor FPSO's verbetert namelijk en er zijn meerdere projecten waarin SBM betrokken is en die de resultaten van de tak Turnkey flink kunnen doen verbeteren. En ook als er op middellange termijn drie partijen actief zijn in de Braziliaanse markt voor FPSO's, denkt de analist dat SBM nog altijd een deel voor zich zal weten op te eisen. (Bron: ABM FN-Dow Jones).

'Kosten Brazilië voor SBM bijna 900 miljoen'

Maritiem oliedienstverlener SBM Offshore kan mogelijk bijna 900 miljoen dollar moeten betalen voor afwikkeling van de slepende corruptiezaak in Brazilië. ING wijst op berichten in de Braziliaanse media over deze zaak. SBM had eerder 300 miljoen dollar opzij gezet voor de kwestie.

Vorige week werd bekend dat een rechter had bepaald dat staatsoliebedrijf Petrobras een percentage van maandelijkse contractbetalingen aan SBM mag inhouden. Volgens de mediaberichten is nu bepaald dat dit een bedrag van 892 miljoen dollar moet zijn, bestaande uit schadevergoedingen en boetes. Eerder zou sprake zijn geweest van een maximum van 1,4 miljard dollar.

ING denkt dat het uiteindelijke totale schikkingsbedrag met de Braziliaanse overheid kan uitkomen op circa 600 miljoen dollar, maar dat SBM hiermee misschien niet wil instemmen omdat dit te veel afwijkt van de eerdere schikkingregeling. (Bron: AFN/LK, 9-7-2018).



Damen levert nieuwe Multratugs

Damen heeft afgelopen maand uitgebreid proefgevaaren met twee nieuwe kust- annex havenslepers. Dit zijn de Multratug 33, de tweede Carrousel Rave Tug uit de Multraship-vloot, en de Multratug 29, een Damen ASD Tug 3212, die de eerste Multratug 29 gaat opvolgen. Deze sleper is onlangs verkocht aan de Shetland Island Council.

De beide slepers zijn afgebouwd bij de Damen-werf in Stellendam. Het casco van de Multratug 33, een zusje van de eerder opgeleverde Carrousel Rave Tug Multraship 32, is gebouwd op de werf van Theodor Buschmann in Hamburg. De 32 meter lange sleper met een slepring rondom het dekhuis heeft een trekkracht van 77 ton.

De voortstuwing bestaat uit twee Voith schroefunits die op hun beurt worden aangedreven voor twee ABC diesels van 2650 kW. Het casco van de tweede Multratug 29 is gebouwd op de Song-Cam werf van Damen in Vietnam. Deze 32,70 meter lange sleper heeft een trekkracht van 80 ton en een vermogen van 5050 kW. De eerste Multratug 29 werd in april 2017 op bareboat basis verhuurd aan de Shetland Island Council ter vervanging van de oude sleper Tirrick. Zes maanden later besloot de charteraar de sleper van Multraship over te nemen. Vanaf maart dit jaar is ook de Multratug 30 bij de Shetland Eilanden in charter aan het werk. Deze vervangt de sleper Shalder die naar Griekenland is verkocht.

Mogelijk dat ook deze sleper uit de Multraship-vloot verdwijnt als de Shetland Island Council besluit tot koop over te gaan. De beide slepers worden onder meer ingezet bij de Sullom Voe-terminal. Zowel de Multratug 29 als de Multratug 30 zijn van het type Damen ASD Tug 3212, gebouwd op de Damen-werf in Vietnam en in 2015 aan Multraship opgeleverd. (Bron: Schuttevaer/PAS/LK. Foto: Damen/LK).

Zo werd scheepstycoon Edward Heerema bijna voor €100 miljoen opgelicht

Quote 500-lid Edward Heerema kreeg een niet te missen investeringskans aangeboden, maar kwam er al snel achter dat zijn €100 miljoen in de zakken van fraudeurs zou verdwijnen. Hij ging vervolgens zelf met succes achter de boeven aan.

Edward Heerema, bekend van zijn offshore-bedrijf Allseas en het gigantische hefschip Pioneering Spirit, trapt bijna in een val van witteboordencriminelen. De FT maakte een lezenswaardige longread over de oplichtingzaak. Heerema en twee directeuren van Allseas werden overgehaald om €100 miljoen te storten in een investeringsfonds dat zou handelen in Amerikaanse obligaties.

Aanvankelijk zou het geld via een Maltese vennootschap geïnvesteerd worden, totdat een van de oplichters op het laatste moment suggereerde om het toch op een bankrekening in Londen te storten. Heerema trapt er met open ogen in, en de oplichters waanden zich even een soort Dagobert Duck met €100 miljoen speelgeld.

Helaas bleken de boefjes toch niet zo slim als gedacht, in de eerste drie dagen nadat de zilvervloot was binnen gevaren deden ze voor maar liefst €16 miljoen aan overschrijvingen wat een alarmbel deed afgaan bij de bank en de rekening bevroor.

Uiteindelijk moest Heerema €12 miljoen als verloren beschouwen, evengoed liet de scheepsmagnaat het er niet bij zitten. Hij besloot de zaak echter niet over te dragen aan het Britse OM maar zelf achter de boeven aan te gaan, en met succes.

Verskillende handlangers kregen lange celstraffen opgelegd, verschillende advocaten en private bankers werden kapot geprocedeerd en gingen over de kop.



Het kostte Allseas meer dan 5 miljoen pond aan advocaten- en accountantskosten, maar volgens Heerema is van revanche geen sprake: 'Als je dit niet stopt zal het voor altijd door blijven gaan.' (Bron en foto: Quotenet.nl/Flying Focus Aerial Photography).



FORTITUDE van Allseas na een dokbeurt, foto: H. Lingbeek, 22-7-2018, Botlek

Boskalis verkrijgt logistical management alsmede transport- en installatiecontract met gezamenlijke waarde van USD 65 miljoen

Koninklijke Boskalis Westminster N.V. (Boskalis) heeft een omvangrijk logistical management transportcontract verworven en een opdracht voor het transport en de installatie, door middel van een zogenoemde float-over, van een topside van een offshore platform. De gezamenlijke waarde van de contracten bedraagt circa USD 65 miljoen.

Het logistical management contract omvat het transport van een groot aantal modules van een productiewerf in Azië naar een fabriek in aanbouw in Noord-Amerika. Het contract zorgt vanaf eind 2019 voor een bezetting van twee high-end zware-ladingschepen met open achterstevan van ongeveer 475 scheepsdagen ieder.

Boskalis heeft daarnaast de opdracht verworven van Malaysia Marine & Heavy Engineering Sdn Bhd voor het transport en de float-over installatie van een topside voor het Bokor Central Processing Platform fase 3

in Maleisië. De topside wordt lokaal in Maleisië gebouwd en door middel van een zogenoemde skidding operatie op een zware-ladingschip met open achtersteven geschoven.

Ten behoeve van het project wordt een bestaand schip uitgerust met een DP2 dynamisch positioneringssysteem zodat het in de nabijheid van offshore platformen kan opereren. Het project wordt naar verwachting in 2020 uitgevoerd. De strategie van Boskalis is erop gericht om te profiteren van de belangrijkste macro-economische factoren die de wereldwijde vraag op onze markten opdrijven: de groei van de wereldhandel, de stijgende energieconsumptie, de groeiende wereldbevolking en de uitdagingen die gepaard gaan met klimaatverandering. Deze contracten benadrukken de behoefte aan infrastructuur om aan de aanhoudende vraag naar energie te kunnen voldoen. (Bron: Boskalis/LK, Papendrecht, 13-7-2018).



Van Oord neemt MPI Offshore over

Rotterdam - Baggeraar Van Oord neemt het grootste deel van windparkenbouwer MPI Offshore over. Dat bedrijf dat zich specialiseert in het aanleggen van windparken op zee wordt gekocht van rederij Vroon Group. Financiële details van de overname zijn niet bekend gemaakt.

Met de overname krijgt Van Oord onder meer twee gespecialiseerde schepen en de bijbehorende opdrachten in handen. Het bedrijf versterkt zijn positie op met name de Britse markt voor offshore windparken.

Vroon verkocht ook een deel van MPI Offshore aan het Belgische Jan de Nul. Dat bedrijf krijgt een ander gespecialiseerd schip met hijskraan in handen met bemanning en een deel van het personeel van MPI.

Van Oord verwacht de overname eind september af te ronden. (Bron: De Telegraaf.nl, 13 juli 2018. Foto MPI ADVENTURE: J. van Oost, 9-5-2011. Foto (onder) MPI ALTISIDORA: Vroon).





Kiellegging bij IHC voor nieuwe kabelleger van Subsea 7 'SEVEN VEGA'

Bij Royal IHC vond vandaag de kiellegging plaats voor de nieuwe kabelleger van Subsea 7. Tijdens deze belangrijke mijlpaal voor Subsea 7 is ook bekend gemaakt dat het schip de naam 'Seven Vega' gaat heten. In een naam-wedstrijd heeft een van de medewerkers de winnende naam Seven Vega ingestuurd.

Stuart Fitzgerald, Executive Vice President Strategie en Commercial Subsea 7: "Het was belangrijk voor ons om onze medewerkers te betrekken bij de reis van ons nieuw te bouwen vaartuig. De naamgevingswedstrijd leverde maar liefst 1700 inzendingen op. We kozen voor Seven Vega omdat Vega een van de helderste sterren in de noordelijke hemel is en in de toekomst de North Star zal zijn. We kijken ernaar uit om de winnaar van de wedstrijd te verwelkomen op de Seven Vega en toe te treden tot de vloot in de eerste helft van 2020."



"Het schip markeert een belangrijke investering voor de toekomst. Bij de oplevering is Seven Vega een van de meest capabele en rendabele kabel-schepen in de markt en een wereldwijde ondersteuning voor Subsea 7. Het is ontworpen om efficiënte technologieën te leveren die inspelen op de groeiende trend naar langere tie-back developments. Het geavanceerde pijpleggsysteem van het schip richt zich op de veiligheid van de bemanning, de operationele efficiëntie en flexibiliteit. Dit systeem is in staat om complexe rigid flowlines te installeren, waaronder pipe-in-pipe systemen en elektrisch verwarmde traced flowlines in waterdieptes tot 3000 meter", aldus Fitzgerald. (Bron: maritiemnieuws.nl, foto en afbeelding: IHC).

Nico M. Peeters *Art in Industry*

Oil paintings

“Kent u dat beeld van kleine jochies, die ademloos kunnen kijken naar bulldozers en graafschoppen, naar vliegtuigen en treinen, kortom naar alles wat rijdt, vaart of vliegt, al dan niet met duimpje in de mond? Zo 'n jochie was (ben) ik ook... “

Medio november 2018 zal een cassette met twee schitterende boeken over werk en leven van kunstenaar Nico M. Peeters verschijnen. Het eerste deel omvat zijn geïllustreerde autobiografie met complete oeuvrecatalogus met een introductie door kunsthistorica Irene B. Jacobs, verbonden aan het Maritiem Museum in Rotterdam. Het tweede deel bevat ongeveer 200 afbeeldingen van schilderijen in kleur, waarvan enkele op uitklappagina's. De tekst is tweetalig, Nederlands en Engels.

Als u nu intekent voor deze publicatie door een e-mail te sturen naar artist@nicompeeters.nl bent u verzekerd van een cassette voor de prijs van **€ 69,95** (excl. verzendkosten). Na 1 november is de prijs **€ 79,95** (excl. verzendkosten).



Een schitterend en compleet overzicht van vele werken en biografie

www.nicompeeters.nl



**SLEEP &
DUWVAART**

Sleepvaart en Offshore

ACTA AURIGA, IMO 9822815 (NB-244), DP2 Construction Support Vessel, 24-1-2017 contract, 7-11-2017 te water gelaten bij Crist Shipyard te Polen onder bouwnummer ULSTEIN 308, 1-2018 contract getekend voor 2 jaar met Ocean Breeze Energy G.m.b.H. (OBE) voor Bard Offshore 1 Wind Farm, 13-3-2018 t/m 16-3-2018 proefvaart, 28-3-2018 opgeleverd aan Acta Shipping 2 B.V., Den Helder (PDEI), in beheer bij Acta Marine Offshore Services B.V., Den Helder. 6.078 GT, 1.824 NT, 3.200 DWT. 2 x 940 kW, C32 ACERT Caterpillar Inc., 2 x 1.700 kW, 3512C Caterpillar Inc. en 2 x 1.786 kW, 3512E HD Caterpillar Inc. 29-3-2018 van Ulsteinvik naar de Eemshaven, 31-3-2018 op de Eemshaven. 5-4-2018 vertrokken op DP proefvaart. 9-4-2018 op de Eemshaven. 20-6-2018 te Emden gedoopt ACTA AURIGA door mevr. Ingelore Hering (afdelingshoofd op het ministerie voor Milieu van de deelstaat Nedersaksen).



Doopceremonie ACTA AURIGA in Emden

In de Noord-Duitse havenstad Emden vond deze week de doop plaats van de Acta Auriga. De ceremonie werd voltrokken door Ingelore Hering, afdelingshoofd op het ministerie voor Milieu van de deelstaat Nedersaksen.

Sinds mei is de Acta Auriga actief in het onderhoud aan 400 MW offshore windpark Bard Offshore 1, in de Duitse Bocht ten noordwesten van het waddeneiland Borkum.

Het walk-to-work vessel is gebouwd door Ulstein en beschikt onder meer over een gangway van SMST en personeelsverblijven voor 120 mensen.

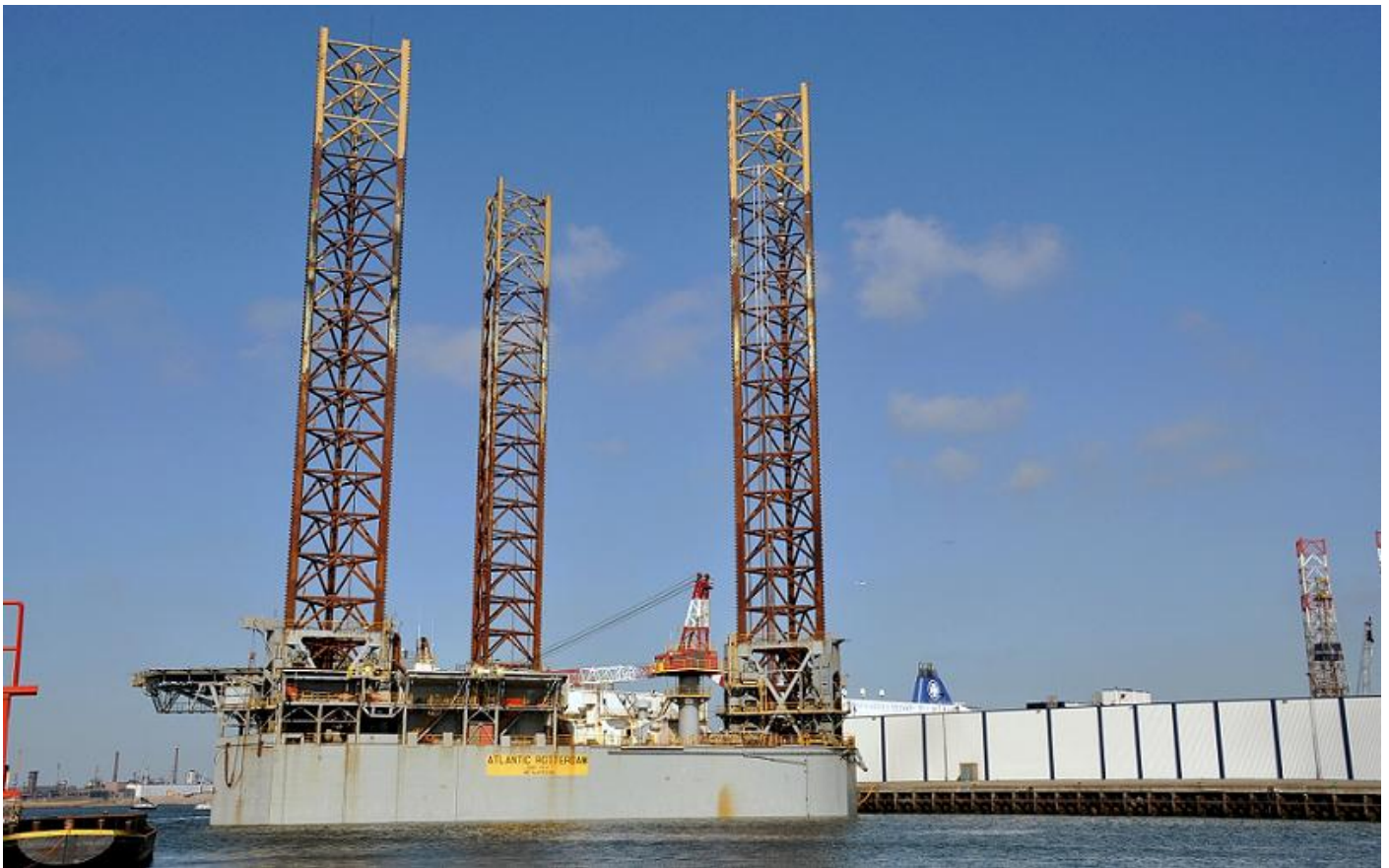
Op de werf van Ulstein is op dit moment een zusterschip in aanbouw dat begin 2019 moet worden geleverd. Met een vloot van veertig vaartuigen (waaronder ook multicats, sleepboten en crew transfer vessels) kan Acta Marine inmiddels bogen op een uitgebreid trackrecord in het servicen van de offshore windindustrie, zei managing director Rob Boer tijdens de doop. Met drie walk-to-work support vessels (Acta Orion, Acta Auriga en het schip in aanbouw) is het bedrijf wat dit betreft klaar voor de toekomst. (Bron: Maritiem Nederland. Foto: Acta Marine. De Acta Auriga aan de Südkai in Emden).

Slopen 'Atlantic Rotterdam' vlot niet erg

Koole Mammoet Salvage heeft eerder dit jaar van Omgevingsdienst IJmond een ontheffing gekregen om het werkeiland 'Atlantic Rotterdam' te slopen. Het werkeiland staat al sedert december 2014 in de haven van IJmuiden geparkeerd. De bewuste ontheffing is op 1 september 2017 ingegaan en geldt tot en met 31 december 2017. Dan moet de in verval geraakte 'Atlantic Rotterdam' uit de haven van IJmuiden zijn verdwenen. Zoals de recente foto aantoont, is er tot op heden nog vrijwel niets gebeurd aan boord van het werkeiland. Naar het schijnt is er alleen inwendig wat gesloopt. De hamvraag is nu of Koole er gedurende de resterende drie weken van dit jaar in zal slagen de 'Atlantic Rotterdam' te ontmantelen. Vooralsnog lijkt dat er absoluut niet op. Naar het schijnt zijn de poten van het eiland een behoorlijk aantal meters in de bodem van de haven gezakt. Pal naast de kade. Alleen al het omhoog jassen van de poten zou wel eens voor een behoorlijke schade aan de naaste omgeving kunnen zorgen. (Bron: Offshore Visie, 12-12-2017).

Inkorten 'poten' ATLANTIC ROTTERDAM

Momenteel wordt er in de IJmondhaven te IJmuiden met man en macht gewerkt aan het inkorten van de drie 'poten' van de 'Atlantic Rotterdam'. Op de kade zijn torenhoge kranen opgebouwd om de klus te klaren. Na jarenlang werkloos te zijn geweest, zal het werkeiland van Koole Mammoet Salvage uiteindelijk worden gesloopt in Turkije. De poten zijn te hoog om de bruggen over de Bosporus te kunnen passeren. Zodra dit karwei achter de rug is, zal met het sleeptransport naar Turkije worden aangevangen. (Bron: Ocean Energy Resources/LK, 25-7-2018).



ATLANTIC ROTTERDAM, IMO 8750340 (NB-238), zelfheffend booreiland, 1975 opgeleverd door IHC Gusto, Schiedam als MAERSK EXPLORER. 1998 verkocht en herdoopt MARINE 306. 2002 herdoopt PRIDE ROTTERDAM. 2006 verkocht aan Koole Maritiem B.V. en herdoopt ATLANTIC ROTTERDAM, verbouwd tot hotelplatform. 6.974 GT. 12-2014 opgelegd te IJmuiden. 22-7-2018 met de Iskes sleepboten THETIS, TELSTAR en TRITON van de Leonarduskade naar de IJmondhaven te IJmuiden. (Foto: M. Coster, 12-7-2018, IJmuiden, na 3 jaar weer te water).



Kotug Smit doopt nieuwe tugs ROTTERDAM en BEAGLE

Tijdens een drukbezochte 'Maatjes party' in de haven van Rotterdam vond de doopceremonie plaats van de 'Rotterdam' en de 'Beagle', twee nieuwe tugs die Damen heeft gebouwd voor Kotug Smit Towage. In 2017 en 2018 heeft Damen in totaal vier tugs gebouwd voor de sleepdiensten die Kotug Smit verzorgt in Europese havens. De 'Rotterdam' en de 'Beagle' zijn beide actief in de Rotterdamse haven.

De 'Rotterdam' is een sleepboot van het type ASD 2913 en heeft een trekkracht van 80 ton. De doop van deze tug werd uitgevoerd door Janet van Bergen, echtgenote van loodsbootkapitein Tjitte de Groot, voorzitter van de Regional Pilots' Corporation Rotterdam-Rijnmond.

De 'Beagle' is een iets compactere sleepboot van het type ATD 2412 Twin Fin. Renee Naaktgeboren, in 2017 gekozen als Young Port Talent of the year in Rotterdam, verrichte de doop van deze tug. (Bron: Maritiem Nederland/LK. Foto: W. Koper, 4-7-2018).

BEAGLE, IMO 9816359 (NB-244), Damen ATD 2412, 2017 gebouwd door Damen Song Cam Shipyard, Haiphong, Halong Bay, Vietnam onder bouwnummer DAMEN 545020, 10-2017 te water, 12-1-2018 gearriveerd in de Waalhaven te Rotterdam a/b van m.s. PALMERTON (IMO 9501863), 15-1-2018 van de Waalhaven naar Stellendam met de sleepboten VLIESTROOM en de GOUWESTROOM, 26-2-2018 van Stellendam naar Europoort, Nederlandse vlag, roepsein PDNE20, 27-2-2018 proefvaart in Europoort en terug naar Pernis. 2-2018 (e) geregistreerd als BEAGLE, 15-3-2018 (e) opgeleverd aan Catamaran Ltd., Malta (9HB5938), in beheer bij Kotug Smit Towage Rotterdam B.V. 17-3-2018 proefvaart, 18-3-2018 proefvaart en naar de Scheurhaven, 19-3-2018 proefvaart, van de Scheurhaven naar E.B.S. (G.E.M.) om de motoren af te stellen, in dienst gesteld en eerste reis: m.t. STI JARDINS (IMO 9794446, 29.804 GT) van Bungen, Europahaven naar stroom. 13-6-2018 tijdens de Haring Party in de Waalhaven gedoopt BEAGLE door mevr. Renee Naaktgeboren.



BIS VIRIDIS, IMO 9842932, RSD 2513, 16-2-2018 te water gelaten bij Damen Shipyards Galati onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 515005, 14-6-2018 opgeleverd als BIS VIRIDIS aan Damen Shipyards Gorinchem B.V., Gorinchem, roepsein PCFR. 327 GT. 24,73 (22,51) x 12,50 x 4,95 x 3,450 meter. 12,5 kn. 6.086 EPK, 4.480 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 1.800 rpm., MTU Friedrichshafen G.m.b.H., Friedrichshafen. 16-6-2018 van Galati naar Marseille, 26-6-2018 ETA te Marseille. 25-6-2018 te Marseille. 27-6-2018 en 28-6-2018 bij Marseille een demonstratie tijdens de Internationale Maritieme Beurs op zee en terug naar Marseille. 29-6-2018 van Marseille naar Barcelona, 30-6-2018 te Barcelona. 2-7-2018 van Barcelona naar Duinkerken, 12-7-2018 ETA te Duinkerken. 13-7-2018 in de Wiltonhaven te Schiedam. 19-7-2018 naar Rotterdam, demonstratie voor de stad en naar de Wiltonhaven. 20-7-2018 naar de Maasvlakte en terug naar de Wiltonhaven. (Foto: L. v.d. Meijden, 20-7-2018).

Europese tour innovatieve Damen RSD Tug 2513

'Altijd de boeg vooruit' als nieuw concept havensleepwerk

Binnenkort in Nederland: de eerste Damen-havensleper van het revolutionaire nieuwe RSD Tug 2513 ontwerp. Sleepvaartbedrijven, operators en pers kunnen zelf de sleper inspecteren die uitgerust is met twee boegen en zodoende altijd vooruit vaart. Na Italië, Malta Frankrijk, Spanje, het Verenigd Koninkrijk en België kan nu ook de Nederlandse markt zich een beeld vormen van de prestaties, veiligheid, efficiency en vooral flexibiliteit van het nieuwe concept in havensleepwerk.

Het radicale nieuwe ontwerp van de RSD Tug 2513 is tot stand gekomen na consultatie, op alle niveaus, van de sleepvaartsector. De brede vraag naar sleepers die compact genoeg zijn om in en rond havens en terminals te opereren, én gelijktijdig genoeg kracht en flexibiliteit hebben om in beperkte wateren zelfs de allergrootste schepen veilig, snel en efficiënt te kunnen manoeuvreren, vormde de aanleiding.

Er zijn aan de 25 meter lange RSD Tug 2513 bij Damen dan ook jaren van research en development voorafgegaan, waarbij goed naar de behoeftes van de sleepvaartsector is geluisterd en nauw met de onderzoekspartners is samengewerkt. Het nieuwe ontwerp verenigt karakteristieken van zowel de 'tractor' sleepers (roerpropellers onder voorschip, sleepdraad vanaf achterschip) als van de ASD sleepers (roerpropellers onder het achterschip).

Het revolutionaire zit hem erin, dat de RSD Tug 2513 twee boegen heeft en zo een nieuwe klasse sleepers vormt. Het schip kan zodoende altijd met de boeg vooruit werken en is daarmee even effectief bij sleepassistentie aan het voorschip van het zeeschip (bow assists) als aan het achterschip (stern assists). Een tweede voordeel van dit ontwerp is het hogere vrijboord zodat er geen water op dek komt. De RSD Tug 2513 heeft een Damen Twin Fin skeg (met een vin in de rompverwerkt aan zowel stuur- als bakboord) die hem buitengewoon koersvast maakt.

De paaltrekkracht is 75 ton vooruit en 70 ton achteruit.

Sleepvaartbedrijven krijgen dankzij permanente 'bow first' werkwijze een uitzonderlijk efficiënt schip. Dankzij het eerdergenoemde vrijboord dat rondom hoger is dan bij andere sleepers van dit formaat, worden ook de stabiliteit en veiligheid bevorderd.

De RSD Tug 2513 is uitgerust met een ruim assortiment aan additionele voorzieningen, zoals het nieuwe Damen Safety Glass voor het stuurhuis. Dit veiligheidsglas levert een grote verbetering op voor de bemanningsveiligheid, omdat het niet fragmenteert wanneer het door een zwaar voorwerp wordt geraakt. Tot de overige innovaties behoren het feit dat de opbouw is gelijmd om geluid en trilling te verminderen, en de toepassing van het Damen remote monitoring system.

COASTAL CONQUEST, IMO 8954702 (NB-187), werkschip, 1977 opgeleverd door Scheepswerf Damen B.V., Gorinchem (3005) als JOKER aan Bos & Kalis, Amsterdam. 282 BRT, 705 EPK, 519 kW, G.M./Detroit Diesel 8V92N, 9 kn. 9-3-1978 in de vaart voor V.o.F. Dosbouw, Burghsluis. 28-6-1978 verkocht aan Adriaan Volker Baggermaatschappij "Nederland" B.V., Rotterdam, herdoopt BRIGITTE-B. 23-12-1983 verkocht aan Hollandsche Beton- & Waterbouw B.V., Rijswijk. 9-10-1984 verkocht aan Dirk Verstoep B.V., Gouda. 20-8-1986 Volker Stevin Materieel B.V., Spaarndam. 24-3-1995 verkocht aan Stemat B.V., Rotterdam. 19-6-2002 verkocht aan Acta Marine Van Stee Survey & Supply B.V., Harlingen, 1-7-2002 herdoopt SARA MAATJE II. 2009 (e) verkocht aan Coastal Shipping B.V., Harlingen, in beheer bij Acta Marine B.V. 3-2011 vlag: Kazakhstan. 17-1-2012 (m) thuishaven en vlag: Willemstad-Curaçao, roepsein PJKO, herdoopt COASTAL CONQUEST. 8-4-2018 (vt) verkocht aan Almatug Maritime Services Sl., Ville-d'Avray, Frankrijk, thuishaven en vlag: Lome-Togo, roepsein 5VAT7, herdoopt ALMA CONQUEST.



COBY, ENI 02335015, MMSI 244730106 (NB-246), 1962 opgeleverd door N.V. Scheepsbouwwerf "De Hoop der Drie Gebroeders" Gebr. Paans, Roodevaart (237) als MARIUS aan Sleepdienst Adriaan Kooren B.V., Rotterdam (2711279). 22-11-1996 verkocht aan A.J. Kapitein & Zn. V.o.F., Urk, herdoopt COBY. 23-5-2012 verkocht aan V.o.F. Duw- en Sleepdienst A. Kapitein & Zn., Urk, in beheer bij L. & J.A. & P.T. Kapitein, Urk (PF8660). 26-7-2017 naar Urk. 5-2018 verkocht voor sloop aan Auto- en Scheepssloperij Treffers B.V., Haarlem. 24-6-2018 met de duw- sleepboot PAULA gearriveerd te Haarlem om gesloopt te worden. (Foto: D. Reijne, 24-6-2018, Amsterdam).

Twee schepen gezonken bij Botlekbrug, personen te water geraakt

De berging van de vanochtend gezonken zeilboot en sleepboot (Commando) zal vanavond na 19:00 uur plaatsvinden. Dit heeft Rijkswaterstaat laten weten. Het ongeluk vond plaats ter hoogte van de Botlekbrug. Hierbij raakten twee opvarenden te water.



Alle personen zijn inmiddels uit het water gehaald, meldt de Veiligheidsregio. Een rubberbootje dat langs voer, heeft ze eruit gevist. De twee opvarenden zijn door ambulancepersoneel nagekeken. Ze hoefden niet naar het ziekenhuis. Duikers van de brandweer zochten nog in het water naar persoonlijke bezittingen van de opvarenden.

Het zeilscheepje Sera was vanmorgen vroeg vertrokken vanuit Rotterdam. Het werd meegesleept door de sleepboot. Het is nog onduidelijk waarom de sleper en de zeilboot zijn gezonken. "Het Havenbedrijf gaat hier verder onderzoek naar doen", aldus een woordvoerder van de brandweer. (Bron: AD.nl, 20-7-2018. Foto: T. v.d. Zee, 21-7-2018, berging door HEBO, alleen de mast is nog zichtbaar, op de foto HEBO-LIFT 5 (ENI 502210992), HEBO-CAT 7, SMIT WAALHAVEN 7 en ANNA MARIE).



COMMANDO, ENI 2315230, 1949 opgeleverd door De Wachter, Boom als ANTWERPEN aan Union van Redding & Sleepdienst N.V., Antwerpen-België. 20,32 x 5,25 x 2,20 x 1,800 meter. 197- verkocht aan G. Boon, Purmerend. 18-5-1978 verkocht aan J.A. Fens Jr., Rotterdam, herdoopt MUSTANG. 20-4-1988 verkocht aan P. Spronk, Nigtevecht, herdoopt CONDOR. 11-4-1991 verkocht aan V.o.F. Sleep- en Duwvaartbedrijf J.A. Fens, Spijkenisse, herdoopt MUSTANG. 1995 nieuwe motor, 527 EPK, 388 kW, Caterpillar NE-95. 14-8-1997 verkocht aan E. Krikke, Amsterdam, herdoopt CONDOR. 26-9-2017 verkocht aan Sharondi B.V., Zwijndrecht, herdoopt COMMANDO. 20-7-2018 tijdens een reis vanaf Rotterdam samen met de gesleepte zeilboot SERA gezonken op de Oude Maas bij de Botlekbrug. 21-7-2018 de sleepboot en 22-7-2018 het zeilschip gelicht door HEBO Maritiemservice B.V. (Info COMMANDO: BASM, Varend Erfgoed. Foto MUSTANG: T. v.d. Zee, 29-9-1992).



CONWENNA, IMO 9826172 (NB-244), 6-4-2018 te water gelaten bij Bodewes Shipyards B.V., Kampen (Thecla Bodewes Shipyards) onder bouwnummer THECLA BODEWES 283, 25-5-2018 (BV) opgeleverd als CONWENNA aan Silverburn Shipping Isle of Man Ltd., Novorossiysk, vlag: Rusland, roepsein UBUQ9, in beheer bij Morwenna Shipping Co. Ltd., Moskou. 592 GT, 177 NT, 285 DWT. 40,60 (38,77) x 13,00 x 3,56 x 2,600 meter. 10 kn. 3.446 EPK, 2.536 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 159 x 159, 1.800 rpm., Cummins Limited, Daventry NE-17. 15-6-2018 van Harlingen naar de Maasvlakte voor trekproeven en naar de Lekhaven te Rotterdam. 23-6-2018 vertrokken naar St. Petersburg, ETA te 28-6-2018 ETA te St. Petersburg. (Foto: Reinier van de Wetering, 23-06-2018, t.h.v. Maassluis-West).

Tweede Pusher Tug voor Kaspische Zee te water bij Thecla Bodewes

Op 6 april glijdt de zeegaande Pusher Tug 'Conwenna' van de helling op de werf van Thecla Bodewes in Kampen. De Conwenna is het tweede schip in een serie van drie die wordt gebouwd voor Silverburn Shipping Group.

Evenals zusterschip 'Wenna' dat vorig jaar augustus werd opgeleverd, zal ook dit schip te water gaan via het zogenoemde 'Friese Hellingsysteem'. Hierbij glijdt het schip na het losslaan van de keggen dwarsscheeps, in een vrije loop, het water in.

De Wenna vaart inmiddels op de Kaspische Zee en wordt ingezet voor zowel offshore support activiteiten, zeegaande sleeptransporten als ook binnenlandse duw- en sleeptransporten. De 40 ton Bollard Pull schepen zijn geclassificeerd door Bureau Veritas voor Unrestricted Navigation en zijn voorzien van de notatie IJsklasse 1C en Anchorhandling. Ook de Conwenna zal werkzaamheden gaan verrichten in het gebied rond de Kaspische Zee.

Thecla Bodewes, directeur en eigenaar van drie werven in Noord Nederland, is zeer content met deze opdracht: "Het is prachtig om deze serie te mogen bouwen voor onze Engelse opdrachtgever. Half april starten we met de bouw van de derde Ice Pusher Tug, ook op onze werf in Kampen. Daarnaast hebben we eind vorig jaar voor deze klant binnen drie maanden een zeegaande Chemical Barge opgeleverd. We zijn trots dat we dit samen met een aantal toeleveranciers in zo'n korte tijd voor elkaar hebben gekregen." (Bron: Maritiem Nederland, 5-4-2018. Foto: F. Schinkel 6-4-2018).

DAMEN 513507, IMO 9804057, ASD TUG 2810, 14-4-2016 kiel gelegd, gebouwd door Damen Song Cam Shipyard, Halong Bay, 3-8-2017 gearriveerd in de Waalhaven te Rotterdam a/b m.s. LONE (IMO 9458913, 3-7-2017 te Da Nang, 20-7-2017 passage Suez Kanaal), 8-8-2017 met de sleepboten GOUWESTROOM en SCHELDESTROOM (stuurboot) van de Waalhaven, Rotterdam naar de Damen werf te Gorinchem, 5-2018 vlag: St. Vincent Grenadines, roepsein J8B5693, 21-5-2018 als VYAZ van Gorinchem naar de 4e



Petroleumhaven, Europoort, 22-5-2018 proefvaart en naar Gorinchem, 22-5-2018 (e) opgeleverd als VYAZ aan RPK Nord Ltd., Moermansk-Rusland, roepsin UBXQ5. 293 GT, 156 DWT. 28,67 x 10,43 x 4,60 x . meter. 5-7-2018 vertrokken naar Moermansk, 12-7-2018 ETA te Moermansk. (Foto: N. Giltay, 22-5-2018).

DAMEN YN 571790, gebouwd bij Damen Shipyards Kozle Company. o.o. (571790), 28-6-2018 vertrokken van Stettin met de Poolse sleepboot ZEUS (IMO 6605503), 2-7-2018 casco als YN 571790 (thuishaven Kędzierzyn-Koźle) gearriveerd te Dordrecht, 23,35 x 8,60 x 5,50 x . meter.



DE HOOP YN 486, IMO 9841081, 17-4-2018 bij De Hoop Foxhol te water gelaten te Foxhol onder bouwnummer 486 door de drijvende bok TRITON met assistentie van de sleepboot WATERPOORT, 28-5-

2018 vertrokken van de werf en via Delfzijl naar de Eemshaven, 29-5-2018 proefvaart op de Eems en naar de Eemshaven, 30-5-2018 opgeleverd als OTEGEN BATYR aan JSC Circle Maritime Invest, Aqtau-Kazakhstan, in beheer bij Caspian Offshore Constructions LLP, Kazakhstan. 263 GT, 78 NRT, 136 DWT. 24,80 (23,20) x 10,00 x 4,60 x 3,010 meter. 11 kn. 2.826 EPK, 2.080 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 170 x 180, 1.650 rpm., Mitsubishi Heavy Industries Engine & Turbocharger, Sagami-hara. 3-6-2018 vertrokken van de Eemshaven naar Azov, 1-7-2018 ETA te Azov. (Foto: Koos Goudriaan, 25-5-2018, Foxhol).



DELTA, dienstvaartuig, 1950 opgeleverd door J.&K. Smit & Zn., Kinderdijk als NEPOS aan de familie Smit, Kinderdijk. 1955 verkocht aan Rijkswaterstaat, Hellevoetsluis, herdoopt DELTA. 1991 verkocht aan C. Hoekwater, Rhon. 2017 verkocht aan Stichting Kloostergemeenschap van de Georgisch-orthodoxe kerk, Antwerpen. 2018 herdoopt ELIA II. (Foto: T. v.d. Zee, 16-5-1989).

Georgisch-orthodoxe kerk op schip in Vlissingse haven

VLISSINGEN - Het antracietgrijze schip dat in de Eerste Binnenhaven van Vlissingen aan de kade ligt, heeft niet alleen een opvallende vorm: het 'gouden' kruis op de voorplecht trekt nog meer aandacht. De opvarenden, een priester en twee nonnen, laten zich de laatste weken regelmatig in Vlissingen zien.

Een kerk op een schip? Op zee kastelen als de allergrootste cruiseschepen zal soms een kapelletje te vinden zijn, maar een varende godshuis is een zeldzaamheid op het water. Binnen enkele maanden moet de Elia II - een schuit van net geen 25 meter lang, die in het verleden onder de naam Delta decennia lang dienst deed als onderhoudsvaartuig van Rijkswaterstaat - zijn omgebouwd tot mobiele kerk.

Passanten op weg naar het Vlissingse station konden het 'kerkschip' de afgelopen tijd al zien liggen. Vader Abibos, overste Elisabed en zuster Nino vertoeven in de Eerste Binnenhaven om werkzaamheden te verrichten op de Elia II. "We hebben ons schip omgedoopt tot Elia II, de naam van de patriarch van de Georgisch-orthodoxe kerk en de man die mij tot priester heeft gewijd", legt vader Abibos uit.

De kloosterlingen van de Georgisch-orthodoxe kerk resideren gewoonlijk in Antwerpen. Hun parochie kocht het schip vorig jaar met de bedoeling er een kerkje op te bouwen. De ombouw van het godshuisje is intussen achter de stuurhut op het schip gemonteerd. In de vorm is een orthodox kerkje te herkennen, maar van binnen moet nog een hoop gebeuren om er een echte vierings- en gebedsruimte van te maken.

Toeval

Vader Abibos en zijn zusters, die begin deze week druk bezig waren met het verven van de kombuis, meerden min of meer bij toeval aan in de Vlissingse haven. De kloosterlingen kregen bij de aankoop van het schip hulp van een in de haven werkende Vlissinger. Die staat hen nog steeds met raad en daad bij en zodoende belandde het drietal in de Eerste Binnenhaven. Vader Abibos ziet Vlissingen wel zitten als thuishaven voor de Elia II. "Ik ben een beetje verliefd op Vlissingen: een gelovige stad met vriendelijke inwoners. Wij vallen hier met onze andere, religieuze kleding natuurlijk veel meer op dan in Antwerpen. Maar iedereen is heel voorkomend. Mensen die eerst een beetje schrikken, zijn direct gerustgesteld als ze het kruis op mijn borst zien."



Reizend bestaan

Hoewel de Georgisch-orthodoxe kloosterlingen voorzichtig dromen van een vaste ligplaats, wordt de Elia II klaargestoomd voor een reizend bestaan. "Een kerk bouwen kost kapitalen. De grond en de bouw én de inrichting als Georgisch-orthodoxe kerk met prachtige fresco's en iconen. Voor een relatief klein kerkgenootschap dat het voornamelijk van giften moet hebben, zijn die kosten niet op te brengen. Maar er wonen wel gelovigen door heel Europa. Met de Elia II willen we naar onder meer Amsterdam, Rotterdam, Den Bosch en een aantal steden in België en Duitsland varen", zegt Vader Abibos.

Voor het zover is, moet er nog wel het een en ander gebeuren. "We hebben een eerste isolatielaag aangebracht. Daar moet nog een tweede overheen en vervolgens kunnen de wanden worden aangebracht. Daarna moet het kerkje worden ingericht. Hoewel het dan nog wel een poos zal duren voor we fresco's en iconen in de kerk hebben, hopen we deze zomer al vieringen te kunnen houden in het kerkje."

Bezoek

Voordat er missen worden opgedragen, is de Elia II overigens al te bezoeken. De zusters en Vader Abibos willen in de toekomst mensen met een kopje koffie en/of een glaasje water ontvangen onder luifels boven de gangboorden aan weerszijden van het kerkje. Maar ook nu zijn mensen al welkom eens op het schip te kijken, melden de kloosterlingen gastvrij. "Als we aan boord zijn, is er meestal wel gelegenheid om belangstellenden rond te leiden." Op de vraag of veel nieuwsgierigen daar al gebruik van maakten, zegt Vader Abibos lachend: "Nee, eigenlijk niet. De meeste gasten die we tot nu verwelkomden, werken bij de douane." (Bron: PZC, René Hoonhorst, 24-05-2018. Foto: R. Zegwaard, 20-7-2018, Vlissingen).



EDDY 1, IMO 9714575, (NB-245), 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, trekkracht 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, 8-5-2018 ETA te Rotterdam. 9-5-2018 gearriveerd te Hardinxveld. 2018 in charter bij Sleepdienst B. Iskes & Zoon B.V., IJmuiden, 15-6-2018 (mt) vlag Nederland, roepsein PCMS en herdoopt ATLAS. 29-6-2018 van Hardinxveld naar IJmuiden, doorgevaren naar Amsterdam. 6-7-2018 naar IJmuiden. (Foto: M. Coster, 29-6-2018, aankomst te IJmuiden).

EMSWIND, IMO 9824540 (NB-241), survey vessel 5-1-2018 te water gezet door de drijvende bok TRITON bij Pattje Waterhuizen B.V., Waterhuizen onder bouwnummer 548, 11-6-2018 vertrokken van de werf, via Delfzijl en een proefvaart op de Eems naar de Eemshaven, 13-6-2018 technische proefvaart op de Eems en naar de Eemshaven, 14-6-2018 technische proefvaart op de Eems, 15-6-2018 naar Steg am Nordseestrand, Rysum bij Emden, daar gedoopt EMSWIND en opgeleverd aan Rika Emswind Ltd., Nassau-Bahamas (C6DX8), in beheer bij Van Laar Maritime B.V., IJmuiden in samenwerking met EMS Maritime Offshore G.m.b.H., Emden, Duitsland, thuishaven en vlag: Nassau-Bahamas. 399 GT. 14-6-2018 na de doop terug naar de Eemshaven.

FEROX, IMO 7312402 NB-187), 11-5-1974 opgeleverd door Enrique Lorenzo y Cia., Vigo (381) als GRAN CANARIA aan Cia. Canaria de Remoques S.A., Vigo-Spanje. Roepsein EGEP. 212 BRT, 64 NRT, 133 DWT, 32,21 (28,96) x 8,62 x 4,47 x 3,804 meter, 2.812 EPK, 6 cyl, 4 tew, 360 x 450, M.W.M. TBD501-6, Fabrica de San Carlos S.A., San Fernando, 12,7 kn. 1996 verkocht aan Remolcadores y Barcas de Tenerife S.A., Las Palmas de Gran Canaria-Spanje. 2001 verkocht aan Remolcadores Nosa Terra S.A. (Remolcanosa), Las Palmas de Gran Canaria-Spanje. 4-2011 (e) verkocht aan H. Visser, Harlingen, vlag: Vanuatu, roepsein YJRH9, 4-2011 (e) herdoopt FEROX. 224 BRT, 133 DWT, 2011 gearriveerd te Harlingen achter een sleepboot wegens machineschade (lekkende cilinder). 12-2014 verkocht aan International Ship Trading Ltd., Panama, herdoopt KADOKA. 4-2016 (e) vlag: in Dispute. 4-2017 vlag: Tanzania. 16-6-2017 verkocht aan Hakvoort Transport Shipping B.V., Urk, vlag: Panama, 6-2017 herdoopt NAS PATHFINDER. 2018 verkocht voor sloop naar Turkije. 2-5-2018 vertrokken van Santander naar Tuzla, 4-6-2018 ETA te Tuzla. 6-2018 te Aliğa, 4-6-2018 overgedragen aan Kursan Gemi Söküm en te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.



FLOATEL ENDURANCE weer operationeel

De Damen Verolme-werf bij Rotterdam heeft het grote half-afzinkbare hotelplatform Floatel Endurance (IMO 9671589), na een verblijf van bijna zes maanden op de werf, weer zo goed als opgeleverd.

De inspectie- en onderhoudsbeurt begon in januari en is grotendeels in het mammoetdok van de werf uitgevoerd.

De Floatel Endurance is één van de vijf grote drijvende hotels van de offshore-rederij Floatel International uit het Zweedse Göteborg. Het indrukwekkende vaartuig biedt accommodatie aan 440 personen die elk over een eigen hut kunnen beschikken.

De 105 meter lange en 103 meter brede Floatel Endurance is naar een ontwerp van GustoMSC op de Keppel FELS-werf in Singapore gebouwd.

Voordat het vaartuig op 12 januari dit jaar naar Damen Verolme kon worden verhaald, moesten in de Arianehaven op de Tweede Maasvlakte eerst de zes schroefunits worden verwijderd onder de twee 93,50 meter lange pontons waarop de vier kolommen van het vaartuig rusten.

Na compleet te zijn overhaald werden de zes thrusters begin juni teruggeplaatst, nadat het hoteleiland eerst door vier KotugSmit-slepers naar de Maasvlakte was verhaald. Niet bekend is gemaakt waar de Floatel Endurance binnenkort zal worden ingezet. (Bron: Schuttevaer/PAS/LK. Foto FLOATEL ENDURANCE: H. v.d. Heijden, passage Maassluis naar de Maasvlakte). 14-12-2017 de FLOATEL ENDURANCE, IMO 9671589, van zee naar Pr. Alexiahaven, Maasvlakte. 6-7-2018 terug in de Pr. Alexiahaven na dokbeurt. 17-7-2018 (mt) van de Maasvlakte naar Hammerfest.

FREGATE, IMO 9828467 (NB-246), Water Injection Dredger, RSD WIF TUG 2915 HYBRID, 5-12-2017 te water bij Safe Co. Ltd. Sp. z o.o., Gdansk onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571766, 10-12-2017 van Gdansk met de Poolse sleepboot ZEUS, 19-12-2017 gearriveerd te Dordrecht, afgebouwd te Gorinchem, 7-5-2018 als FREGATE van de werf naar de Maasvlakte/Europoort op proefvaart, 8-5-2018 proefvaart, 9-5-2018 proefvaart en terug naar Hardinxveld, 17-5-2018 opgeleverd door de werf. 24-5-2018 vertrokken naar de Europoort. 31-5-2018 van Hardinxveld via IJmuiden naar de Damen Shiprepair Oranjewerf B.V., Amsterdam. 1-6-2018 (BV) opgeleverd als FREGATE aan De Boer Remorquage SARL, Cayenne (Frans-Guyana), vlag: Frankrijk (GF) (FLBR), een samenwerkingsverband tussen Baggerbedrijf de Boer B.V. te Sliedrecht en Iskes Towage & Salvage B.V. te IJmuiden. 434 GT, 130 NT, 178 DWT. 29,20 (25,70), 15,04 x 5,50 x 3,840 meter. 3.872 EPK, 2.850 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 170 x 190, 1.700 rpm., Caterpillar 3512C, Caterpillar Inc. 2 x Veth Azimuth Thrusters VZ 1250 VHD. 8-6-2018 vertrokken van Amsterdam naar Cayenne, 27-6-2018 ETA te Cayenne.

FREGATE

Uniek in haar soort, deze Damen WID-Tug-2915-HYBRID. Ze kan namelijk baggeren (met de water- en luchtdrukmethode AIRSET) én slepen. Haar naam is FREGATE en ze wordt binnenkort opgeleverd.

Zij is gebouwd voor De Boer Remorquage SARL in Cayenne (Frans-Guyana), een samenwerkingsverband tussen Baggerbedrijf de Boer B.V. uit Sliedrecht en Iskes Towage & Salvage uit IJmuiden. Dat gebeurde bij SAFE Co. Ltd. sp. z o.o. in Gdańsk (Polen). Daar werd zij als bouwnummer YN571766 op 5 december 2017 door het afzinken van het dok waarin ze lag, te water gelaten. Het casco kwam op 18 december 2017 achter de Poolse sleepboot ZEUS in Nederland aan en werd voor afbouw afgeleverd bij Damen in Hardinxveld-Giessendam. Inmiddels zit de eerste geslaagde proefvaart er op. Volgende week nog een tweede serie proeven. De oorspronkelijke planning klopt niet helemaal meer, maar hopelijk volgt later deze maand dan de oplevering. Daarna vertrekt zij op eigen kiel naar Frans-Guyana. Daar ligt inmiddels al de PAPILLON waar ik eerder een dossier van maakte.

Ik bezocht haar in Hardinxveld-Giessendam en mocht daar zoveel fotograferen als ik wilde. Het wemelde er echter van de werklui en techneuten, dus voor de 'opgeruimde' plaatjes moet ik nog een keer terug. Nu geven mijn wat rommelige foto's en dit verhaaltje in elk geval een leuke indruk van dit technische hoogstandje. (Wim van Yperen, Kiekjesdief.nl).

GUARDIAN, MMSI: 244750806 (NB-237), werkboot, 21-10-2011 besteld door Braveheart Shipping B.V. bij Javelin International B.V., gebouwd door KD Workboats i.s.m. Javelin International B.V., 22-6-2012 te Urk gedoopt GUARDIAN door Caroline Hakvoort (echtgenote van Jelle Hakvoort, eigenaar van Braveheart Shipping) en opgeleverd aan Braveheart Shipping B.V., Urk, roepslein PCFJ, 22,22 x 6,62 meter, diepgang: 1,500 meter, waterverplaatsing: 71 ton, accommodatie: 8 slaappleatsen, 15 m3 bunkers, 1.300 PK, 2 x Caterpillar C32 ACERT. 23-6-2012 vertrokken van Urk, 26-6-2012 proefvaart vanuit IJmuiden, daarna vanuit de Eemshaven proefvaarten gemaakt. 28-6-2017 van Bergen, Noorwegen naar Bodø, Noorwegen. 29-6-2017 bij Kråkvågøya, Noorwegen (Ørland) aan de grond gelopen waarna de machinekamer vol liep, de reddingboot, SCAN TANK en HELLEM JR. voeren op de uitgezonden Mayday af, de bemanning (5) verliet het schip en ging aan boord van het reddingsvlot, door een Sea King helikopter vanaf Storfosna van het vlot gehaald, de reddingboot voorkwam dat de GUARDIAN zonk. Geborgen en te Urk gerepareerd, 21-6-2018 proefvaart op het Ketelmeer.

Sleepboot HANS met sleep in problemen

In de nacht van zaterdag op zondag (16 op 17-6-2018) raakte op 11 mijl uit de kust van Scheveningen de Duitse sleepboot Hans met daarachter een ponton in moeilijkheden. Door roerproblemen moest de bemanning de sleeptros laten schieten dreef deze zonder roer op zee. Het ponton, een stalen bak van 40 meter, was ongeladen en werd door de wind en de stroming in noordelijke richting weggezet.

Om 00:20 uur werd KNRM-station Scheveningen gealarmeerd, en 10 minuten later vertrok reddingboot Kitty Roosmale Nepveu naar de door de Kustwacht opgegeven positie. Aan het vaartuig VOS Star, die zich in de buurt bevond, werd gevraagd om op de radar de sleepboot en de bak in de gaten te houden.

Om 01:00 uur was de Kitty ter plaatse en de Kustwacht, die de actie coördineerde, verzocht de reddingboot om polshoogte te nemen bij de lege, losgeslagen, bak. Men had op de sleepboot inmiddels een noodroer in

werking gekregen, en ook de Hans koerste richting bak. De bemanning van de Hans deed enkele pogingen om weer een sleepverbinding tot stand te krijgen, maar door de harde wind, windkracht 6, en golven van ca 2 meter, lukte dit niet.



Aan de Kitty werd gevraagd om te assisteren bij een poging om alsnog verbinding te maken. De Kitty nam hiervoor vanaf de sleepboot een sleeplijn over en na enkele pogingen kon deze lijn worden vastgemaakt op de bak. De lijn werd hierna voorzien van een boei en overboord gezet, zodat de Hans deze lijn kon oppikken.

Om 02:40 uur kon men aan boord van de sleepboot de sleeplijn vastzetten aan de stalen tros op de lier. Hierop zette de sleepboot, met daarachter de sleep, koers richting Hoek van Holland. Op verzoek van de Kustwacht bleef de Kitty stand-by en begeleidde deze richting de Waterweg.

Om 04.45 uur werd er een loods aan boord gezet van de Hans. Ook kwam de RPA 15 richting de sleep. De Kitty Roosmale Nepveu werd hartelijk bedankt en keerde retour naar Scheveningen waar ze om 05.30 uur veilig afmeerde aan het KNRM ponton. (Bron: KNRM. Foto: Crew KITTY ROOSMALE NEPVEU, 17-6-2018).

HEBO-LIFT 9, MMSI 219000949 (NB-240), 1998 opgeleverd door Hyup Sung Shipbuilding & Engineering Co. Ltd., Busan (HSB-009) als SAMSON aan Dansk Bjerning og Bugsering ApS, Aarhus, thuishaven: Grenaa-Denemarken, roepsein OYTK2. 2.531 GT, 759 NT, 66,98 (64,32) x 27,03 x 4,50 x 2,913 meter. 900 ton, hijshoogte 67 meter. 1.071 kW, (2x en 1x) Caterpillar Inc, 3 x SRP (Schottel Rudder Propeller). 11-2017 verkocht aan HEBO Maritienservice B.V., 1-2018 herdoopt HEBO-LIFT 9. 20-6-2018 vanaf Leirvik, Noorwegen gearriveerd te Schiedam met de sleepboot FELIX.

Sleper INNOVATION op tournee door Europa

Met een nieuw revolutionair type havensleper is Damen Marine Services begonnen aan een rondreis door Europa. Hierbij worden demonstraties gegeven in ruim 25 havens, verdeeld over tien verschillende landen. De sleper, die heel toepasselijk Innovation is gedoopt, behoort tot het type Damen Reversed Stern Drive (RSD) Tug 2515 Twin Fin.

De Innovation is ontworpen op basis van de ervaringen die eerder zijn opgedaan met havenslepers als tractor tugs en azimuth stern drive tugs. Hierdoor is een heel compacte, zeer sterke, veilige en goed manoeuvreerbare havensleper ontstaan die met gemak de allergrootste zee kastelen kan assisteren.

Bijzonder is dat zich twee azimuth schroefunits onder het achterschip en twee vinnen (skegs) onder het voorschip bevinden. De bijna 25 meter lange en 13 meter brede Innovation heeft vooruit een trekkracht van 75 ton en achteruit van 71 ton. De voortstuwing bestaat uit twee MTU 16 V4000 M63L diesels die samen goed zijn voor circa 6000 pk (4480 kW).

Met dit raspaardje onder de havenslepers is Damen op toernee gegaan door Europa, waar inmiddels al havens in Malta, Italië, Zuid-Frankrijk, Gibraltar, Spanje, Portugal en Engeland zijn aangedaan. Rond de Noordzee worden verder nog bezoeken gebracht aan België (Antwerpen), Nederland (Terneuzen, Rotterdam, IJmuiden en Delfzijl), Duitsland (Hamburg en Bremerhaven) en Denemarken (Kopenhagen).

De Innovation wordt getoond aan onder meer reders, operators, loodsen, havenautoriteiten en de media. Eind juli is deze Europa toer ten einde en wordt de Innovation opgenomen in de verhuurvloot van Damen Marine Services. (Bron: Schuttevaer/PAS/LK, 21-6-2018).





INNOVATION, IMO 9820623 (NB-245), 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 G.m.b.H., 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. 17-6-2018 te Rotterdam. 20-6-2018 te Antwerpen. 22-6-2018 op het Sloe te Vlissingen. 26-6-2018 van het Sloe te Vlissingen. 28-6-2018 naar het Sloe en terug te Vlissingen. 29-6-2018 in de Scheurhaven, Europoort. 2-7-2018 reizen gedaan in de Europoort/Maasvlakte. 5-7-2018 te Schiedam. 6-7-2018 demonstratie te Schiedam/Rotterdam. 7-7-2018 van Schiedam naar IJmuiden. 14-7-2018 van IJmuiden te Delfzijl. 18-7-2018 van Delfzijl naar Bremerhaven. 19-7-2018 demonstratie voor Bremerhaven. 21-7-2018 te Hamburg. 25-7-2018 van Hamburg naar Felixtowe, 27-7-2018 te Felixtowe. (Foto: N.J. Ouwehand, 17-6-2018).

Barge Master levert kraan met 3D-compensatie voor KASTEELBORG

Wagenborg heeft bij Barge Master een tweede kraan met 3D bewegingcompensatie besteld. Na de Kroonborg wordt nu ook walk-to-work vessel Kasteelborg uitgerust met deze kraan.

Dankzij de 3D bewegings gecompenseerde kraan is de Kroonborg in staat 330 dagen per jaren te werken in plaats van 180. Beide schepen van Wagenborg zijn actief in het Zuidelijke deel van de Noordzee, waar zij in opdracht van NAM en Shell UK onder meer de inspectie en het onderhoud verzorgen aan onbemande olie- en gasplatforms. Met de kranen van Barge Master zijn zij in staat om ook te werken in ruw weer en in woelige wateren.

De BM-T40 kraan wordt geplaatst door Royal Niestern Sander. Deze werf verzorgde eerder dit jaar de ombouw van de Kasteelborg tot een walk-to-work emergency response & rescue vessel voor Wagenborg. (Bron: maritiemnederland.com, 25 juni 2018. Foto: Barge Master).



KIM-K, IMO 9470181 (NB-212), Multicat, 30-8-2007 (BV) opgeleverd door Neptune Marine Service B.V., Aalst (315) aan Neptune Marine Service B.V., Aalst, in beheer bij Stemat B.V., Rotterdam. Roepsein PHLW. 135 BRT, 40 NRT, 21,50 x 9,00 meter, 1.214 EPK, 894 kW, 2 x Caterpillar Inc., trekkracht 14 ton, 140 ton hydraulische kraan, 50 ton winch, 57 m3 brandstofbunkers, 40 m3 watertanks. 2007 na oplevering gewerkt met het kraanpontoon DINA M op de Medway bij Isle of Grain waar een oliesteiger is gesloopt. 4-2011 verkocht aan PPA Servicios Maritimos SL. 7-2014 verkocht aan Stemat B.V., Rotterdam. 9-5-2018 verkocht aan Boskalis Westminster Shipping B.V., Limassol-Cyprus, roepsein 5BWC4, herdoopt KIM.

KST LIBERTY, IMO 9832157, 31-5-2018 opgeleverd door Keppel Singmarine (H395) als KST LIBERTY aan Keppel Smit Towage Pte. Ltd., Singapore (9V5214). 497 GT, 273 DWT. Trekkracht 65 ton.

MANTA, IMO 8418631 (NB-187), Offshore Tug/Supply Ship, te water gelaten als NEFTEGAZ-73, 11-1992 opgeleverd door Stocznia Szczecinska S.A., Szczecin (B92/223) als PETEKA SUPPLY II. 2.723 BRT, 1.376 DWT, 7.205 EPK, 5.300 kW, 2 x Sulzer 6ZL40/48, "Zgoda" Zakłady Urządzeń Technicznych, 16 kn. 1993 verkocht aan Hermann Buss K.G. m.s. "Manta" G.m.b.H. & Co., Leer-Antigua & Barbuda, in beheer bij Hermann Buss G.m.b.H. & Cie., Leer, 1993 herdoopt MANTA. 1995 verbouwd tot kabellegger. 1998 verkocht aan Bohlen & Doyen G.m.b.H. & Co. m.s. "Manta" K.G., Wiesmoor-Antigua & Barbuda, in beheer bij Jade-Dienst G.m.b.H. & Co. K.G. 23-11-2005 (e) verkocht aan Manta Societe d'Exploitation, Panama, in beheer bij Allseas Engineering B.V., roepsein 3EDY5, herdoopt MANTA III. 20-12-2010 opgelegd in de Waalhaven te Rotterdam. 2012 verkocht aan Synergy Subsea Engineering LLC, Dubai, United Arab Emirates, vlag: Panama, 23-8-2012 met bemanning van TOS vertrokken naar Dubai. 21-5-2018 (e) verkocht voor sloop.

MULTRATUG 7, IMO 9817808, Damen ASD Tug 2810, 23-11-2017 opgeleverd door Damen Shipyards Galati (513517) aan Global Ship Leasing 46 B.V., Terneuzen (PVBW), in beheer bij Handel- en Scheepvaartmaatschappij Multraship B.V., Terneuzen. 293 GT. 28,57 (25,78) x 9,80 x 4,60 x 3,700 meter. 12,9 kn. 5.068 EPK, 3.730 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 170 x 190, 1.600 rpm. 22-6-2018 te Terneuzen gedoopt MULTRATUG 7 door mevr. Sonja Muller (zus van Kees Muller; medeoprichter van Multraship).

Drie nieuwe schepen voor Multraship

Met een feestelijke doopceremonie heeft Multraship vandaag maar liefst drie nieuwe schepen officieel aan haar vloot toegevoegd. Het gaat om de sleepboot 'Multratug 7' en de vletten 'Montis 5' en 'VB 2', die voor respectievelijk Montis Mooring & Boatservice en Verenigde Bootlieden ingezet gaan worden. De bijzondere ceremonie vond plaats tegen het decor van de openingsdag van de Havendagen Terneuzen; een evenement waar de familie Muller 38 jaar geleden mede het initiatief voor heeft genomen.

Alle drie de boten zijn gebouwd op werven van Damen Shipyards. De 'Multratug 7' is een ASD2810-sleepboot, goed voor een trekkracht van 62 ton. Het 28,6 meter lange schip werd gedoopt door mevrouw Sonja Muller, zus van de heer Kees Muller; medegrondlegger van Multraship.

Jeugd

Daarna was het de beurt aan de jeugd. De vijftienjarige Britt Pey, dochter van senior commercial manager Ocean Towage van Multraship, Christian Pey, doopte de 'Montis 5'. De 'VB 2' kende de jongste doopster van de dag: de tienjarige Christina Muller, dochter van managing director Leendert Muller.

Bootlieden

De twee vletten worden ingezet door de bootlieden die in de haven van Terneuzen en omgeving opereren. Het betreft beide 8,62 meter lange Damen 804S Stan Launches, die speciaal voor Multraship op bepaalde punten zijn aangepast.

Vernieuwing

De nieuwe aanwinsten maken deel uit van de ambitieuze vernieuwings- en uitbreidingsplannen van Multraship en zijn inmiddels ook al actief aan het werk. Multraship is een toonaangevend Nederlands sleepvaart- en bergingsbedrijf. Het is een onderdeel van de Muller Maritime Group, die al meer dan 230 jaar actief is in de scheepvaartsector. De kernactiviteiten van Multraship zijn havensleepdiensten, zeesleepdiensten, berging en wrakopruijing en ondersteuning van de offshore energie- en baggerindustrie. Multraship exploiteert en beheert een grote vloot sleepboten, bergingsvaartuigen, drijvende bokken en andere vaartuigen uitgerust met modern sleep-, bergings- en brandbestrijdingsmaterieel en bemand door ervaren en hoogopgeleide kapiteins en bemanning. (Bron: Transport Online/LK, 22-6-2018). (MONTIS 5, MMSI 244700912, StanLaunch, bouwnummer DAMEN 500813. VB 2, MMSI: 244830975, StanLaunch, bouwnummer DAMEN 500814).

MULTRATUG 29, IMO 9695470 (NB-238), type Damen ASD3212, aanvankelijk MERCURIUS, 12-5-2015 opgeleverd door Song Cam Shipbuilding Joint Stock Company, Hai Phong City (512528) als MULTRATUG 29 aan Global Ship Leasing 29 B.V., Terneuzen, in beheer bij Multraship Towage & Salvage B.V., Terneuzen en Handel- en Scheepvaartmaatschappij Multraship B.V., Terneuzen. Roepsein PBVV. 447 GT, 134 NT, 32,70 (31,25) x 12,10 x 5,35 x 4,100 meter. Trekkracht 80 ton. 14 kn. 6.862 EPK, 5.050 kW, Caterpillar CAT 3516C, Caterpillar Inc., Lafayette (USA) NE-13. 24-6-2016 tijdens de opening van de Havendagen in de Veerhaven te Terneuzen gedoopt MULTRATUG 29 door mevrouw Rita de Ruijter-Ribbens. 2017 in charter bij Shetland Islands Council, verving de naar Griekenland verkochte sleepboot TIRRICK (IMO 8127919), 25-4-2017 gearriveerd te Sullom, Shetland Islands. 30-8-2017 (v) thuishaven: Lerwick, vlag: U.K., roepsein MBER9. 25-10-2017 (e) verkocht aan Shetland Islands Council, Lerwick, vlag: United Kingdom. 30-6-2018 (mt) herdoopt TIRRICK.

MULTRATUG 30, IMO 9695482 (NB-244), type Damen ASD3212, 12-5-2015 opgeleverd door Song Cam Shipbuilding Joint Stock Company, Hai Phong City (512529) als MULTRATUG 30 aan Global Ship Leasing 30 B.V., Terneuzen, in beheer bij Multraship Towage & Salvage B.V., Terneuzen en Handel- en Scheepvaartmaatschappij Multraship B.V., Terneuzen. Roepsein PCZR. 447 GT, 134 NT, 32,70 (31,25) x 12,10 x 5,35 x 4,100 meter. Trekkraft 80 ton. 14 kn. 6.862 EPK, 5.050 kW, Caterpillar CAT 3516C, Caterpillar Inc., Lafayette (USA) NE-13. 24-6-2016 tijdens de opening van de Havendagen in de Veerhaven te Terneuzen gedoopt MULTRATUG 30 door mevrouw Els Otten-Muller. 2018 in charter Shetland Islands Council, Lerwick. 23-3-2018 vlag: United Kingdom, roepsein MCQC3. 2018 verkocht aan Shetland Islands Council, Lerwick, vlag: United Kingdom, 29-6-2018 (vt) herdoopt SHALDER.



MULTRATUG 31, IMO 9695614 (NB-223), Damen ASD 3212, gebouwd bij Song Cam Shipbuilding Joint Stock Company, Vietnam, 9-2015 te water onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 512542, in aanbouw voor Damen Shipyards B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines, 9-2015 te Da Nang aan boord van de HAPPY STAR gezet, 19-9-2015 van Da Nang, Vietnam naar Singapore, 22-9-2015 ETA te Singapore. 23-9-2015 te Singapore. 24-9-2015 van Singapore naar Rotterdam, 20-10-2015 gearriveerd bij R.H.B. in de Waalhaven te Rotterdam, 27-10-2015 door de sleepboten GOUWESTROOM en VLIESTROOM naar Maaskant Shipyards Stellendam B.V., Stellendam gebracht om afgebouwd te worden, 30-12-2015 (e) geplande oplevering, 9-2-2016 (e) opgeleverd als MULTRATUG 31 aan Global Ship Leasing 38 B.V., Terneuzen, in beheer bij Multraship Towage & Salvage B.V., Terneuzen en Scheepvaartmaatschappij Multraship B.V., Terneuzen voor N.V. Damen Shipyards Group, Gorinchem, roepsein PDDV. 18-2-2016 van Stellendam naar de Europoort voor een proefvaart. 447 GT, 134 NT, 169 DWT. Trekkraft 83,2 ton, 15 kn. 6.862 EPK, 5.050 kW, 2 x Caterpillar 3516C. 7-7-2018 aan de Goessche Kade te Terneuzen gedoopt MULTRATUG 31 door mevr. Lisette de Bruijn (sinds 1986 werkzaam op de administratie van Multraship). (Foto: J. Verhoog).

Multraship doopt MULTRATUG 31

Sleepvaart- en bergingsbedrijf Multraship heeft zaterdag 7 juli de nieuwe Multratug 31 ten doop gehouden in Terneuzen. Met 83 ton trekkraft (bollard pull) behoort de sleper tot de sterkste boten uit de nog steeds groeiende sleepersvloot van de Zeeuwse onderneming.

De doop werd gedaan door Lisette de Bruijn (1953). Zij werkt al sinds 1986 op de administratie van Multraship en behoort dus tot de medewerkers van (bijna) het allereerste uur. Op 22 juni liet Multraship ook al een sleepboot dopen: de Multratug 7 tezamen met twee vletten voor de bootlieden.

ASD 3212

De Multratug 31 is gebouwd door scheepswerf Damen, meet 32,7 meter lengte en is een kleine 13 meter breed. De maximale snelheid bedraagt 13,4 knopen. Aan boord zijn twee éénpersoons en vier tweepersoons hutten. De Multratug 31 is van het type ASD 3212, wat staat voor Azimuth Stern Drive en betekent dat er twee 360 graden draaibare schroeven onder het achterschip hangen.

Multraship is een toonaangevend Nederlands sleepvaart- en bergingsbedrijf, onderdeel van de Muller Maritime Group, die al meer dan 230 jaar actief is in de scheepvaartsector. De kernactiviteiten van Multraship zijn havensleepdiensten, zeesleepdiensten, berging en wrakopruiming en ondersteuning van de offshore energie- en baggerindustrie. Multraship exploiteert en beheert een grote vloot sleepboten,

bergingsvaartuigen, drijvende bokken en andere vaartuigen uitgerust met modern sleep-, bergings- en brandbestrijdingsmaterieel en bemand door ervaren en hoogopgeleide kapiteins en bemanning. (Bron: Schuttevaer/LK).

OLA, IMO 9274599 (NB-118), sleepboot, 20-9-2005 van Gorinchem naar de Europoort gevaren voor de proefvaart, 23-9-2005 op de Nieuwe Waterweg na proefvaarten in de Europoort, 24-9-2005 proefvaart op zee en terug naar Hardinxveld-Giessendam, 29-9-2005 opgeleverd door Damen Shipyards B.V., Gorinchem (511508) aan Kompania di Tou N.V., Willemstad-N.A. 285 BRT. 10-2010 vlag: Venezuela. 9-2013 in beheer bij Kompania di Tou Korsou Exploitatie Maatschappij N.V., Curaçao. 12-2014 vlag: Venezuela. 3-2016 verkocht aan Kompania di Tou Korsou Tugboat 3 N.V., Curaçao, in beheer bij Kompania di Tou Korsou Exploitatie Maatschappij N.V., Curaçao. 9-2016 vlag: Panama, herdoopt OLA III. 9-2017 vlag: Curaçao, herdoopt OLA.



OPUA, IMO 9641479 (NB-197), Utility Vessel, MultiCat 2611, 22-12-2011 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571664, 15-11-2012 gearriveerd te Hardinxveld-Giessendam, 11/12-12-2012 proefvaart in de Europoort, 12-12-2012 na de proefvaart vertrokken van de Europoort naar de werf te Hardinxveld-Giessendam, 31-5-2013 (BV) opgeleverd aan Damen Marine Services B.V., Hardinxveld, roepsein PBIY, 255 BRT, 1.902 kW, 3 x Caterpillar C32 TTA, trekkracht 35,3 ton, 10,3 kn. 3-6-2013 vertrokken van de werf naar de Waalhaven te Rotterdam om samen met de OTAGO aan boord van de PAULA (9197466, SAL Heavy Lift G.m.b.H.) gezet te worden met bestemming Singapore voor werk bij Thong Yong 2000 Marine Pte. Ltd., Singapore (Tym-Group), 15-7-2013 gearriveerd op de rede van Singapore. 12-2013 (e) thuishaven en vlag: Kingstown-Saint Vincent en de Grenadines, roepsein J8B4981. 4-7-2018 (mt) herdoopt DMS SKUA. (Foto: H. Lingbeek, 3-6-2013).

PENTOW SALVOR, IMO 8107048 (NB-125), 12-1982 opgeleverd door Scheepswerf "Waterhuizen" J. Pattje B.V., Waterhuizen (349) als ROCK FISH. 1994 herdoopt PENTOW SALVOR. 2000 verkocht aan Smit International Shipping Investments Inc., St. Vincent and Grenadines, in beheer bij SMIT Marine South Africa. 991 BRT, 4.000 EPK, 2.944 kW, 7 cyl, 2 tew, Wichmann 7AXA, Wichmann Motorfabrikk AS. 3-3-2006 (e) in beheer bij Smit International Gabon S.A., Port Gentil. 28-9-2006 (e) in beheer bij Smit International Gabon S.A., Port Gentil en Smit Amandla Marine Pty. Ltd. 18-4-2007 (e) in beheer bij Smit Amandla Marine Pty. Ltd. 2010 verkocht aan Smit Shipping Singapore Pte Ltd., Singapore, vlag: St. Vincent and Grenadines, in beheer bij Smit Amandla Marine Pty. Ltd. 2-2012 (e) verkocht aan Comarco Mauritius Ltd., Mombasa, vlag: Tanzania, in beheer bij Kenya Marine Contractors Ltd., Mombasa, herdoopt RAPTOR. 8-2015 vlag: Cook Islands. 14-12-2017 te Mombasa, Kenia (laatste rapport). 12-2017 (e) verkocht voor sloop.

PETER, IMO 9842762, casco gebouwd door Gebr. Buijs Scheepsbouw B.V., Krimpen a/d IJssel, 30-1-2018 te water onder bouwnummer HOEKMAN 154, 14-6-2018 opgeleverd als PETER door Scheepswerf Hoekman B.V, Urk aan Baggerbedrijf de Boer B.V., Sliedrecht, roepsein PDKU. 105 GT. 22,30 x 7,60 x . x 2,800 meter. 8 kn. 1.100 EPK, 900 kW, Scania AB, Södertälje.



's Werelds 'groenste' ploegboot voor Baggerbedrijf de Boer

SLIEDRECHT - Met de donderdag opgeleverde 'Peter' heeft Baggerbedrijf de Boer 's werelds meest duurzame ploegboot aan haar vloot toegevoegd. Het 22,4 meter lange vaartuig voldoet zowel aan de strenge IMO Tier 3 norm voor de uitstoot van schadelijke stoffen in de zeevaart als aan de Euro Stage 5 norm voor emissies in de binnenvaart.

Het was even passen en meten volgens John Nieuwenhuijse, manager New Building van Baggerbedrijf de Boer, maar uiteindelijk zijn de twee keer 550 pk leverende Scania hoofdmotoren uitgerust met nabehandelingssystemen om uitlaatgassen te reinigen. "Het gaat dan om een selective catalytic reduction-systeem (SCR) in de uitlaat, dat stikstofoxide (NOx) omzet in waterdamp en stikstof. Daarnaast hebben we ook diesel partikel filters (DPF) geplaatst om de roetuitstoot te verlagen." Hierdoor kunnen we goed inspelen op de toenemende vraag van opdrachtgevers naar schepen met een lage uitstoot."

Voorsorteren

Met de installatie van deze systemen sorteert de baggeraar voor op de wetgeving die IMO Tier 3 en Euro Stage 5 in respectievelijk in 2019 en 2020 pas verplicht stelt. Ook is de 'Peter' voorzien van een 'Green Passport' van de International Maritime Organization. Dit wil zo veel zeggen als dat de eigenaar belooft gedurende de levensloop en ook bij sloop eventuele milieuschade te voorkomen.

Peilingen

De 'Peter' is een doorontwikkeling van het in 2014 opgeleverde zusterschip 'Kees jr.' De multifunctionele ploeg- en sleepboot meet 7 meter breedte en kent een diepgang van 2,80 meter. Het door Hoekman Shipbuilding in Urk gebouwde schip wordt uitgerust met onder andere een multibeam en single beam waarmee de bodem volledig driedimensionaal in kaart gebracht kan worden. Deze peilingen vormen niet alleen de basis voor analyse van de uit te voeren werkzaamheden, maar bijvoorbeeld ook voor verantwoording van het geleverde werk richting opdrachtgevers.

Ploegbootvloot

Met de 'Peter' komt de ploegbootvloot van De Boer op vijf boten, waarvan de 'Kees jr.' momenteel in Hamburg ingezet wordt. Baggerbedrijf de Boer is een middelgroot baggerbedrijf, gevestigd in Sliedrecht. De activiteiten van het bedrijf bestaan uit baggeren en het verrichten van metingen en andere waterbouwkundige werkzaamheden in de breedste zin van het woord. Het familiebedrijf bestaat zo'n halve eeuw en is uitgegroeid tot een organisatie met ongeveer 150 medewerkers en 30 schepen. In het buitenland hanteert het bedrijf de naam 'Dutch Dredging'. (Bron: schuttevaer.nl, 18-6-2018. Foto: Klaas Kramer. De gloednieuwe 'Peter' in volle glorie).

ROTTERDAM, IMO 9816658 (NB-237), Damen ASD 2913, 26-1-2017 te water gelaten bij Damen Shipyards Galati (DSGa) onder bouwnummer Damen Gorinchem 513113, 7-7-2017 (e) opgeleverd als ROTTERDAM aan KS Rotterdam Ltd., Valletta-Malta, roepsein 9HA4625, in beheer bij Kotug Smit Holding B.V., Rotterdam voor havenwerk in Engeland. 421 GT. 7-7-2017 vertrokken van de werf naar Rotterdam, 26-7-2017 ETA te Rotterdam, 18-7-2017 te Algeciras, 29-7-2017 van Algeciras naar Rotterdam, 5-8-2017 ETA te Rotterdam, 30-7-2017 passage Sagres, 5-8-2017 gearriveerd bij Damen Shiprepair Rotterdam B.V. te Pernis. 13-6-2018 tijdens de Haring Party in de Waalhaven gedoopt ROTTERDAM door mevr. Janet van Bergen (partner van Captin Tjitte de Groot, President of the Regional Pilots' Corporation Rotterdam-Rijnmond).

SCHELDE 12, IMO 8325274 (NB-198), gebouwd door B.V. Scheepswerf & Gashouderbouw v/h Jonker & Stans, H.I. Ambacht, afgebouwd bij Scheepswerf van Rupelmonde N.V., Rupelmonde (458), 10-5-1988 (e) opgeleverd als SCHELDE 12 aan Schelde Sleepvaartbedrijf N.V., Antwerpen-België, roepsein ORKK, 236 BRT, 143 DWT, 2.734 EPK, 2.042 kW, Deutz SBV6M628. 2001 verkocht aan URS België N.V., Antwerpen-België. 12-2010 onder de vlag van Liberia gebracht, roepsein A8YC9. 27-12-2010 vertrokken van Antwerpen via Las Palmas naar Monrovia om daar sleepwerk te verrichten voor Smit Terminals. 4-2013 verkocht aan Smit Lamnalco Netherlands B.V., Rotterdam, vlag: Liberia, 4-2013 herdoopt SL SCHELDE 12. 1-2018 verkocht aan Anijet e Sherbimit Detar, Durrës, Albanië, vlag: Liberia, 3-2018 herdoopt EPIDAMN II.



SL LULU, IMO 9795787, aanvankelijk in aanbouw als ARCANGEL SAN CHAMUEL voor MMG Shipping Group Inc., 8-12-2016 te water gelaten bij Damen Song Cam onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 512545, 13-6-2016 (BV) opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard, Vietnam als SL LULU aan Bahwan Lamnalco SAOC, Port Sultan Qaboos, vlag: Oman (A4FC8), in beheer bij Smit Lamnalco Ltd., Sharjah. 450 GT, 135 NT, 221 DWT. 32,70 (31,25) x 12,10 x 5,35 x 4,100 meter. 13 kn. 6.862 EPK, 5.050 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 170 x 190, Caterpillar 3516 C HD+TA/D, Caterpillar Inc., Lafayette, IN. 15-6-2018 vertrokken van de werf naar Singapore. 13-7-2018 ETA te Muscat. (Info & foto: Damen Song Cam/LK, 19-6-2018).

SL MURJAN, IMO 9795799, aanvankelijk in aanbouw als ARCANGEL SAN ZADQUIEL voor MMG Shipping Group Inc., 17-1-2018 te water gelaten bij Damen Song Cam onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 512546, 13-6-2016 (BV) opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard, Vietnam (512546) als SL MURJAN aan Bahwan Lamnalco SAOC, Port Sultan Qaboos, vlag: Oman (A4FC6), in beheer bij Smit Lamnalco Ltd., Sharjah. 450 GT, 135 NT, 244 DWT. 32,70 (31,25) x 12,10 x 5,35 x 4,000 meter. 13 kn. 6.862 EPK, 5.050 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 170 x 190, Caterpillar 3516 C HD+TA/D, Caterpillar Inc., Lafayette, IN. 13-7-2018 ETA te Muscat.

SMIT MANILA, IMO 7319242 (NB-104) 10-1973 opgeleverd door Drypool Group Ltd. (Cochrane Shipyard), Selby (1548) als SEAFORTH CHALLENGER aan Seaforth Maritime Ltd., Aberdeen-U.K. 1978 verbouwd tot bergingsvaartuig bij Smith's Dock Ltd., Middlesbrough. 791 BRT, 258 NRT, 1.041 DWT. 4.800 EPK, 2 x Mirrlees Blackstone (Stamford) Ltd. 1978 verkocht aan Risdon Beazley Marine Ltd., Southampton-U.K., herdoopt SEAFORD. 1981 verkocht aan Smit International South East Asia (Pte.) Ltd., Nassau-Bahamas, 1981 herdoopt SMIT MANILA. 1987 verkocht aan Zweedse marine als bevoorradingschip voor mijnenvegers, herdoopt UTO. 9-12-2003 verkocht aan Zakher Marine, Abu Dhabi, vlag: Comoros, in beheer bij Zakher Marine Oilfield, Abu Dhabi, herdoopt ZAKHER MOON. 2006 verkocht aan Maridive Offshore Projects S.A.E.- Batumi, 8-5-2006 herdoopt MOP 50. 2013 verkocht aan Star Global Energy FZE, Malakal Harbour-Palau, in beheer bij Star Petroleum Co. FZC, Ajman, United Arab Emirates, 6-2013

herdoopt STAR GLOBAL. 2017 verkocht voor sloop aan MS Ship Breaking (P) Ltd., M/S, India, 18-10-2017 aankomst te Mumbai, India, 3-11-2017 aanvang sloop.



SMIT SENTOSA, IMO 9662356 (NB-196), anchor-handling sleepboot, ontwerp Conan Wu, 2010 contract met Guijiang Shipbuilding Co. Ltd. CSSC, 25-4-2011 1e staal gesneden, 8-9-2011 kiel gelegd, 29-9-2012 (AB) te water gelaten bij Wuzhou Lingsian Yard onder bouwnummer Guangxi Guijiang GJ01-2010-19, 1.200 BRT, 700 DWT, 51,80 (45,20) x 15,00 x 6,50 x . meter, 7.500 EPK, 5.440 kW, 270 x 320, 1.000 omw/min., 2 x Wärtsilä 8L26A, Wärtsilä Finland Oy #PAAE051561 en #PAAE0501562, trekkracht 95 ton, 1-2013 geplande oplevering, 28-4-2013 (AB) opgeleverd aan Smit Shipping Singapore. Pte. Ltd., Singapore, roepsein 9V9846. 9-5-2016 (e) verkocht aan Smit Shipping Singapore. Pte. Ltd., Singapore. 6-2016 vlag: België, roepsein ORRX. 10-8-2017 (e) in beheer bij Boskalis Offshore Fleet Management B.V., Papendrecht. 28-3-2018 te Invergordon en daarna gewerkt vanuit Invergordon. 17-5-2018 te Rotterdam. 7-6-2018 verhaald in de Wiltonhaven. 9-6-2018 herdoopt SENTOSA. 10-6-2018 proefvaart op de Noordzee en terug naar de Wiltonhaven. 12-6-2018 thuishaven en vlag: Valletta-Malta, roepsein 9HA4833. 12-6-2018 naar de Waalhaven. 15-6-2018 vertrokken naar Aalborg, 18-6-2018 ETA te Aalborg. (Foto: Reinier van de Wetering, 10-06-2018, proefvaart).

SMIT SERAYA, IMO 9662368 (NB-197), anchor-handling sleepboot, ontwerp Conan Wu, 25-8-2010 contract met Guijiang Shipbuilding Co. Ltd. CSSC, 25-4-2011 1e staal gesneden, 2-12-2011 kiel gelegd, 20-11-2012 (AB) te water gelaten bij Wuzhou Lingsian Yard onder bouwnummer Guangxi Guijiang GJ01-2010-20, roepsein 9V9845, 1.200 BRT, 700 DWT, 51,80 (45,20) x 15,00 x 6,50 x . meter, 7.500 EPK, 5.440 kW, 270 x 320, 1.000 omw/min., 2 x Wärtsilä 8L26A, Wärtsilä Finland Oy, trekkracht 95 ton, 3-2013 geplande oplevering, 23-7-2013 (AB) 25-7-2013 (Smit) opgeleverd als SMIT SERAYA aan Smit Shipping Singapore. Pte. Ltd., Singapore. 27-4-2018 gearriveerd te Rotterdam en weer vertrokken naar Kristiansand, Noorwegen. 14-6-2018 te Cadiz. 25-6-2018 van de Lekhaven naar de Wiltonhaven, Schiedam om te dokken bij Damen Shipyards. 11-7-2018 bij Damen Shipyards onder de vlag van Malta gebracht, thuishaven: Valletta, roepsein 9HA4875, herdoopt SERAYA. 13-7-2018 proefvaart en terug naar de Wiltonhaven. 15-7-2018 proefvaart op de Noordzee en naar de Waalhaven. 22-7-2018 kompas stellen. 26-7-2018 van Rotterdam naar Bremerhaven, 27-7-2018 te Bremerhaven.

SMIT-LLOYD 112, IMO 7402465 (NB-215), 13-8-1975 opgeleverd door Scheepswerf "De Waal" B.V., Zaltbommel (705) als SMIT-LLOYD 112 aan Smit-Lloyd B.V., Rotterdam, 1.295 BRT, 7.500 EPK, Werkspoor 6TM410. 1988 vlag: Bahamas. 1989 verkocht aan de Canadian Navy, herdoopt RIVERTON (CFAV RIVERTON MSA-121), gevaren voor Dept. of National Defense-Canada, St. John's Nfl.-Canada, in beheer bij North Atlantic Shipping Corp., St. John's Nfl.-Canada, in beheer bij Cape Harrison Marine Corp. 28-3-2014 (e) verkocht aan Yacht Bilgin Shipyard Europe Ltda., Funchal, Madeira, vlag: Panama, roepsein HP6725. 5-5-2014 vaarverbod opgelegd door P.S.C. te Aveiro, Portugal. 20-8-2014 van Aveiro, Portugal. 3-9-2014 (e) verkocht aan Super Yachting Activities Lda., Panama, in beheer bij Madeira Yachts Shipping Register Management Lda. (MYSRM), Funchal, Madeira, 9-2014 herdoopt BLACK DIAMOND. 2014/2015 te Valencia verbouwd tot jacht. 28-4-2015 te Valencia. 22-5-2018 (e) verkocht aan Sea Fleurs Ltd., Athene, vlag: Panama, roepsein HP7748, in



beheer bij SSH Maritime Management Ltd., Athene, 6-2018 herdoopt AFTHONIA V. 4-7-2018 van Marseille naar Griekenland, 11-7-2018 gearriveerd te Perama. (Foto: T. v.d. Zee).

SVITZER GLENROCK, IMO 9795866 (NB-246), 21-5-2018 opgeleverd door Damen Song Cam (512553) als SVITZER GLENROCK aan Damen Shipyards Gorinchem B.V., Gorinchem, 2018 vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B5696), in beheer bij Svitzer A/S, Kopenhagen en Svitzer Australia Pty. Ltd. 450 GT, 154 DWT. Trekkraft 80 ton. 18-6-2018 ETA te Newcastle, Australië. 18-6-2018 te Newcastle. 6-2018 vlag: Australië (VMDE).

TESSA-W, IMO 9503794 (NB-147), werkschip, 31-3-2008 (BV) opgeleverd als TESSA-W door Neptune Marine Service B.V., Aalst (307) aan Neptune Marine Service B.V., Aalst, in beheer bij Stemat B.V. 213 BRT, 63 NRT, 24,50 x 9,90 meter, 2.718 EPK, 2.000 kW. 7-2009 verkocht aan Neptune Marine Towage II B.V., Rotterdam, in beheer bij Stemat Marine Services B.V., Rotterdam. 2-2013 verkocht aan Boskalis Westminster Shipping B.V., Rotterdam, in beheer bij N.V. Koninklijke Boskalis Westminster. 2018 vlag: Cyprus, 19-3-2018 (vt) herdoopt TESSA.

VOS PATRIOT, IMO 9742091 (NB-244), 14-2-2014 contract, 25-9-2014 eerste staal gesneden, 8-6-2015 kiel gelegd, 22-7-2016 (e) te water gelaten bij Cosco (Guangdong) Shipyard Co. Ltd. onder bouwnummer COSCO GUANGDONG N619, in aanbouw voor Vroon B.V., Breda, de laatste van de serie van 6 type PX121 Offshore Supply Ships, 22-3-2018 opgeleverd als VOS PATRIOT aan PSV Express VI B.V., Breskens (PDDK), in beheer bij Vroon Offshore Services S.r.l., Genua en Vroon Offshore Services B.V., Den Helder. 28-5-2015 te Rotterdam gedoopt VOS PATRIOT door mevr. van der Velde (echtgenote van dhr. Wim van der Velde van Seaway Heavy Lifting). 28-5-2018 van Rotterdam naar de Maasvlakte.

VOS SOUTHWIND, IMO 7302225 (NB-218), 30-6-1973 opgeleverd dor Shimoda Dockyard Co. Ltd., Shimoda (211) als ALEGRETE aan Petroleiro Brasileiro S.A. Petrobras Frota Nacional de Petroleiros, Rio de Janeiro-Brazilië. 1975 thuishaven: Salvador-Brazilië. 1982 verkocht aan Companhia Brasileiro de Offshore, Salvador-Brazilië. 1990 verkocht aan Sunset Shipping Ltd., Douglas-Isle of Man, in beheer bij Seaboard Offshore Ltd., herdoopt SEABOARD SWIFT. 1990 verbouwd van bevoorravingsvaartuig tot stand-by-safety-vessel. 1995 verkocht aan Hornbeck Shipping Ltd., Douglas-Isle of Man, in beheer bij Hornbeck Offshore Ltd., herdoopt HORNBECK SWIFT. 1997 in beheer bij Tidewater Marine (Northsea) Ltd., herdoopt SWIFT. 1999 verkocht aan Rederij West Friesland B.V., Kingstown-St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Seaworx B.V., 10-1999 in dienst en herdoopt SWIFT 1. Na aankoop verbouwd bij Frisian Shipyard B.V., Harlingen tot seismic- supportvessel, uitgerust met een zware kraan. 645 BRT, 2.250 EPK. 23-7-2004 in beheer bij Telco Marine B.V., Den Helder. 1-10-2004 in beheer bij Vroon Offshore Services B.V., Den Helder. 11-2004 ingebracht bij Offshore Support Vessels II B.V., Monrovia-Liberia, tijdens een dokbeurt te Harlingen herdoopt VOS SOUTHWIND. 2010 verkocht aan Rederij Groen B.V., Panama, 9-2010 herdoopt FUIRORE G. 27-5-2015 (e) verkocht aan Medicos Sin Fronteras España, Barcelona, vlag: Panama, 5-2015 herdoopt DIGNITY I. 6-7-2017 (e) verkocht aan Sea-Watch e.V., Berlijn, thuishaven: Amsterdam (PE7098), 8-2017 herdoopt SEA-WATCH 3. 5-6-2018 vluchtelingen aan boord genomen. 9-6-2018 met 232 mensen aan boord te Reggio Calabria, de kapitein ondervraagd door de politie, geen toestemming gekregen de vluchtelingen aan de wal te zetten, 10-6-2018 vertrokken van Reggio Calabria, 15-6-2018 te Valletta.



WADDENSTROOM, IMO 9840207, 29-6-2018 te water gelaten bij Scheepswerf Bijlsma Wartena B.V., Wartena (302), in aanbouw voor Rijkswaterstaat, 12-2018 geplande oplevering. De 3e en laatste is de SCHELDESTROOM, IMO 9840219, bouwnummer 303. 3-2019 geplande oplevering.

Tewaterlating De Waddenstroom: multi-inzetbaarschip vraagt om multi-inzetbare bemanning

Het tweede duurzame en multifunctionele schip van Rijkswaterstaat is op 29 juni 2018 te water gelaten. Het vaartuig, 'De Waddenstroom', is een van de drie Multi Purpose Vessel 30's (MPV 30's) die ingezet wordt door de Rijksrederij om specialistische werkzaamheden van hun diverse opdrachtgevers te faciliteren. De Rijksrederij is in 2009 opgericht en een samenvoeging van de schepen van de Douane, Kustwacht, het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en Rijkswaterstaat. Dit schip is het tweede MPV 30-type dat door Scheepswerf Bijlsma Wartena B.V. is ontworpen en gebouwd. Na de tewaterlating wordt 'De Waddenstroom' verder afgebouwd op de werf. Daar worden onder meer de machines en de motoren toegevoegd.

Voorheen was voor elke taak een apart schip nodig. Nu worden deze taken gecombineerd op één schip. De schepen varen straks van de ene opdracht naar de andere en blijven dus langer op het water. Dat is winst, maar betekent ook een flinke verandering voor de organisatie.

De Rijksrederij

De Rijksrederij is in 2009 opgericht en een samenvoeging van de schepen van de Douane, Kustwacht, het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en Rijkswaterstaat. 'Nu we de krachten gebundeld hebben binnen één rederij, gaan we niet voor alle partijen met verouderde vaartuigen nieuwe schepen bestellen, maar maken we de schepen multifunctioneel inzetbaar', vertelt Bianca Janssen, directeur van de Rijksrederij. 'Neem bijvoorbeeld de visserijonderzoeken. Dat gebeurt in een bepaalde periode van het jaar, dus als je puur daarvoor een schip zou bouwen, dan is de kans groot dat het schip een deel van het jaar niet ingezet wordt. Dat kost geld. Daarom is dit Multi Purpose Vessel-concept bedacht. Meer doen met minder schepen. Dit maakt de Rijksrederij flexibeler en wendbaarder.'

Tijdelijke werkorganisatie

Zo'n multi-inzetbaarschip vraagt ook om een multi-inzetbare bemanning: grotere en flexibele ploegen, meerdaagse diensten en geen vaste ligplaatsen meer. 'Vooral dat laatste zorgt voor een organisatorische uitdaging', vertelt Geerd Drost, projectleider van het transitieproces. 'Hoe zorgen we bijvoorbeeld dat boeien en werkmaterialen op de juiste plek terechtkomen? En de bemanning zelf? Zijn er goede laadplatforms en stroomvoorzieningen? Dat moeten we allemaal in kaart brengen en logistiek op orde krijgen. Over een paar jaar moet de Rijksrederij volledig zijn toegerust op de nieuwe werkwijze. De komende anderhalf jaar gebruiken we om te leren en gaan we aan de slag in een 'tijdelijke werkorganisatie'. Uiteraard zonder dat de klanten daar hinder van ondervinden, bijvoorbeeld door de herverdeling van werkpakketen van de schepen.'

Van elkaar leren

Florus Noordhoek is één van de bemanningsleden die aan de slag gaat in de tijdelijke werkorganisatie. 'Ik ben nu kapitein op de Frans Naerebout, één van de schepen die vervangen wordt', vertelt Noordhoek. 'Straks ga ik aan de slag op de MPV 30-schepen als kapitein. In de eerste periode heb ik nog geen vast schip. We gaan als bemanning rouleren om kennis over te dragen en van elkaar te leren. Het is namelijk nogal wat, die nieuwe schepen. We krijgen te maken met nieuwe technieken en andere apparatuur. De bemanning gaat dan ook diverse cursussen volgen om familiair te worden met het schip. Waar ik vooral naar uitkijk is de regelmaat die de schepen met zich mee gaan brengen. Nu weet ik 's ochtends pas of en hoe laat ik thuis kom die dag. Straks ben ik dan wel meerdere dagen weg, maar het is wel duidelijk wanneer dit is en ook wanneer ik vrij ben. Dit maakt het plannen van privé-afspraken gemakkelijker en het is ook fijn als ze thuis weten waar ze aan toe zijn. Wel wordt het werkschema intensief, we gaan 12 uur per dag werken. Maar ik zie het als een grote uitdaging, die ik graag aan ga.'

Vlootvervangingsprogramma Rijksrederij

Dit schip is het tweede MPV 30-type dat door Scheepswerf Bijlsma Wartena B.V. is ontworpen en gebouwd. Na de tewaterlating wordt De Waddenstroom verder afgebouwd op de werf. Daar worden onder meer de machines en de motoren toegevoegd. De werf bouwt hierna nog een MPV 30-schip. De nieuwe schepen zijn onderdeel van het vlootvervangingsprogramma van de Rijksrederij. De komende jaren vervangt de organisatie ongeveer 20 schepen uit de jaren 80 die aan het einde van hun economische en technische levensduur zijn. (Bron en foto: Rijkswaterstaat, 29-6-2018).

ZP CONDON, IMO 8103066 (NB-244), 1981 opgeleverd door Valley Shipbuilding Inc., Brownsville, Texas (112) als ZP CONDON aan Tractug Marine Corp., San Francisco, Ca, in beheer bij Faustug Maritime Corp. 194 BRT, 132 NRT, 337 DWT. 28,20 x 27,13 x 10,36 x 3,81 x 5,060 meter. Trekkraft 44,9 ton. 11,5 kn. 3.000 EPK, 2.206 kW, 2 x V12 cyl, 2 tew, 230 x 254, G.M. 12-645-E6, General Motors Corp. Electro-Motive Division, La Grange. 1986 verkocht aan Government of the United States of America (Department of Transportation), San Francisco, Ca. 1987 verkocht aan Ton Kooren International Marine Services B.V., Bahamas. 17-10-1987 passage Panamakanaal achter de sleepboot ZP CHANDON. 23-11-1987 aankomst te Pernis achter de sleepboot ZP CHANDON. 1987 verkocht aan Kotug Een B.V., Nassau-Bahamas, in beheer bij Kotug B.V. 1989 vlag: Nederland, thuishaven: Rotterdam, roepsein PIYL. 7-4-2016 verkocht aan Kotug Smit Towage B.V. 26-3-2018 vanaf Hamburg te Terneuzen met de sleepboot TAUCHER O WULF 8 om gesloopt te worden bij Galloo Recycling N.V. te Gent, 16-5-2018 (mt) ATA (Actual Time of Arrival) te Gent. 2018 verkocht aan Towing Company "MoreServis", Kaliningrad. 9-6-2018 met de sleepboot FAIRPLAY-24 van Terneuzen naar Schiedam, 10-6-2018 afgemeerd aan het Kotug Smit steiger aan de Wilhelminahaven te Schiedam. 6-2018 bij De Haas Rotterdam B.V. gereed gemaakt voor transport. 18-7-2018 vertrokken met de sleepboot NORSUND (IMO 7120689, ex RÖNNEBECK) naar Kaliningrad, 26-7-2018 ETA te Kaliningrad. 28-7-2018 te Kaliningrad. T.b.n. BURAN.

ZP CHALONE, IMO 8103078, ENI 02318970, 1982 opgeleverd door Valley Shipbuilding Inc., Brownsville, Texas (113) als ZP CONDON aan Tractug Marine Corp., San Francisco, Ca, in beheer bij Faustug Maritime Corp. 194 BRT, 132 NRT, 337 DWT. 28,20 x 27,13 x 10,36 x 3,81 x 5,060 meter. Trekkraft 44,9 ton. 11,5 kn. 3.000 EPK, 2.206 kW, 2 x V12 cyl, 2 tew, 230 x 254, G.M. 12-645-E6, General Motors Corp. Electro-Motive Division, La Grange. 1986 verkocht aan Government of the United States of America (Department of Transportation), San Francisco, Ca. 1987 verkocht aan Ton Kooren International Marine Services B.V., Bahamas. 4-11-1987 van Miami met op sleeptouw m.s. ZP MONTALI. 17-12-1987 ETA te Rotterdam. 16-12-1987 verkocht aan Kotug Two Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Kotug B.V. 6-6-1989 thuishaven: Rotterdam (PIYM). 15-6-2016 verkocht aan Kotug Smit Towage B.V. 30-4-2018 gearriveerd te Schiedam. 2018 verkocht aan Towing Company "MoreServis", Kaliningrad. 6-2018 bij De Haas Rotterdam B.V. gereed gemaakt voor transport. 18-7-2018 vertrokken met de sleepboot NORSUND (IMO 7120689, ex RÖNNEBECK) naar Kaliningrad, 26-7-2018 ETA te Kaliningrad. 28-7-2018 te Kaliningrad. T.b.n. CICLON.

Internationaal Nieuws



MARIN onderzoekt windenergie voor scheepvaart

Onderzoeksinstituut MARIN begint een tweetal onderzoeksprojecten (zogenoeten joint industry projects) die gericht zijn op het faciliteren van windenergie voor grote schepen, als onderdeel van de inspanningen om te komen tot CO2-reductie in de scheepvaart. Het eerste project, Wind-Assisted Ship Propulsion, wordt

ondernemen in samenwerking met het American Bureau of Shipping (ABS), dat wereldwijd standaarden zet voor de scheepsbouw.

‘We willen proberen tot recommended practices te komen’, zegt projectleider Rogier Eggers van MARIN. ‘De voorspellingen in modellen, bijvoorbeeld van het rendement van windhulpvoortstuwing, moeten nauwkeuriger worden. Bovendien is de regelgeving voor schepen er niet op ingericht. Daar willen we iets aan gaan doen.’

Onzekerheid over regelgeving en de kosten en baten is een van de redenen waarom windenergie voor de (gedeeltelijke) aandrijving van grotere zeeschepen nauwelijks verder komt dan de tekentafel. In de loop van dit jaar komt wel een handvol schepen in de vaart dat gebruik maakt van Flettner-rotoren. Dit zijn grote, verticaal geplaatste motor-gedreven cilinders op schepen, die draaien om hun eigen as. Het zogenoemde magnuseffect zorgt er dan voor dat zijwaartse wind wordt omgezet in een voorwaartse stuwning van het schip. Er zijn op dit moment vier schepen volgens dit principe in de vaart, waaronder E-SHIP 1 van de Duitse windturbine-fabrikant Enercon. Volgens de eigenaar leiden de rotorzeilen tot een brandstofbesparing van 25 %.

Het tweede project waar MARIN aan werkt, betreft de integratie van een versimpelde windtunnelsectie in de bestaande zeegang- en manoeuvreertank. Dit komt deels voort uit onderzoek dat MARIN deed voor het raceschip Volvo Ocean 65. Om een race te winnen, moet een zeilschip optimaal gebruikmaken van wind en golfslag. Dat zal ook gelden voor toekomstige vrachtschepen die van de wind gebruik willen maken. Dus is het volgens Eggers logisch dat MARIN een faciliteit uitbouwt om niet alleen de waterligging, maar ook de windeffecten op schaalmodellen te kunnen beproeven. (Bron & Foto E-SHIP 1, IMO 9417141: Technisch Weekblad/LK, 9-7-2017).



Twee nieuwe cruiseschepen definitief in bestelling voor Norwegian Cruise Line

Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. heeft de eerder aangekondigde optie op een vijfde en zesde schip in de Project Leonardo Class voor Norwegian Cruise Line bij Fincantieri bevestigd. De aflevering vindt plaats in 2026 en 2027.

“Deze orders leiden ons consistente en afgewogen nieuwbouwprogramma en het sterke groeitraject verder in de toekomst”, zegt Frank Del Rio, president en chief executive officer van Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. “Onze zes schepen tellende Leonardo Class-vloot vergroot de inzetmogelijkheden in sterk presterende markten, die nog niet of onvoldoende worden bediend. Daarnaast biedt de vloot onze gasten nieuwe ervaringen.” (Bron en afbeelding: cruisereiziger.nl, Miriam, 12 juli 2018).

Princess Cruises bestelt twee grote LNG-cruiseschepen bij Fincantieri

Princess Cruises en Fincantieri hebben een intentieverklaring getekend voor de bouw van twee cruiseschepen. Ze worden met een brutotonnage van 175.000 de grootste schepen in de vloot en tevens de grootste die tot op heden zijn gebouwd in Italië. De capaciteit bedraagt 4.300 passagiers. Het worden de eerste schepen van de Amerikaanse cruisemaatschappij met een dual fuel systeem d.w.z. voornamelijk aangedreven door LNG, momenteel de meest milieuvriendelijke brandstoftechnologie in de scheepvaartindustrie en de schoonste fossiele brandstof ter wereld.



Oplevering door de scheepswerf in Monfalcone staat gepland eind 2023 en in de lente van 2025. Naast deze LNG-schepen heeft Princess Cruises bij dezelfde Italiaanse scheepsbouwer nog een order staan van 3 nieuwe schepen uit de Royal-klasse waaronder de Sky Princess. Dit laatste cruiseschip wordt momenteel gebouwd en wordt naar verwachting oktober volgend jaar opgeleverd. De andere twee Royal-klasse schepen komen volgens planning in 2020 en 2022 in de vaart. (Bron en foto (MAJESTIC PRINCESS): cruisereiziger.nl, Marco, 23 juli 2018).

Royal Caribbean neemt meerderheidsbelang in Silversea Cruises

Royal Caribbean Cruises Ltd. (RCL) en Manfredi Lefebvre D'Ovio hebben vandaag bekend gemaakt dat Royal Caribbean Cruises Ltd. een meerderheidsbelang neemt in het tot dusver private Silversea Cruises.

Met de getekende overeenkomst verkrijgt Royal Caribbean een aandelenbelang van 66,7% in Silversea Cruises. De aankoopprijs van dit pakket bedraagt ongeveer \$ 1 miljard. RCL zal dit bedrag middels een lening voldoen. Lefebvre kwalificeert zich voor een geschatte, voorwaardelijke vergoeding van circa 472.000 RCL aandelen, die zullen worden uitbetaald na het behalen van bepaalde 2019-2020 prestatie-matrixen.

“Silversea is een kroonjuweel en een erkend leider in luxe en expeditie cruises, 2 markten waar we groei verwachten”, zegt Richard D Fain, Chairman en CEO van Royal Caribbean Cruises Ltd. “De vereniging van onze 2 organisaties geeft een buitengewone mogelijkheid om het vakantie aanbod te vergroten”.

Lefebvre voegt toe dat deze stap de groei van een buitengewoon merk, destijds begonnen door zijn vader, garandeert. “Richard en ik zijn gelijkgestemd over de visie ten aanzien van het bieden van een excellente reiservaring aan onze gasten. Dit meerderheidsbelang geeft Silversea de mogelijkheid versneld te groeien om de meest succesvolle luxe en expeditie cruisereiderij ter wereld te worden.”

De strategische redenering van de samenwerking heeft betrekking op:

Veel snellere groei in de markt van luxe en expeditie cruises dan Silversea alleen kan vergaren.

Diversiteit in de portfolio van Royal Caribbean en betere mogelijkheden de ultra-luxe markt te bedienen.

Duidelijk gezicht van de gezamenlijke organisaties om vraag naar cruise vakanties te genereren voor de gasten en aanlegplaatsen te bedingen

Signifiante synergiën op diverse fronten

Lefebvre en Fain bevestigden dat Silversea CEO, Roberto Martinoli, in zijn huidige functie zal blijven en zal blijven werken met het huidige Silversea management team.

Silversea biedt intieme, all-suite schepen die wereldwijd varen naar meer dan 1000 bestemmingen en unieke, luxe expeditie schepen. Dit biedt een extra dimensie aan de huidige portfolio van RCL.

RCL's belangrijkste merk, Royal Caribbean richt zich met name op avontuur zoekende families. Celebrity Cruises is een 'premium brand' met een modern luxury ervaring en Azamara Club Cruises richt zich met name op de bestemming met luxe cruises naar unieke plaatsen. Middels een langdurig lopende joint venture opereert de rederij ook TUI Cruises en Pullmantur.

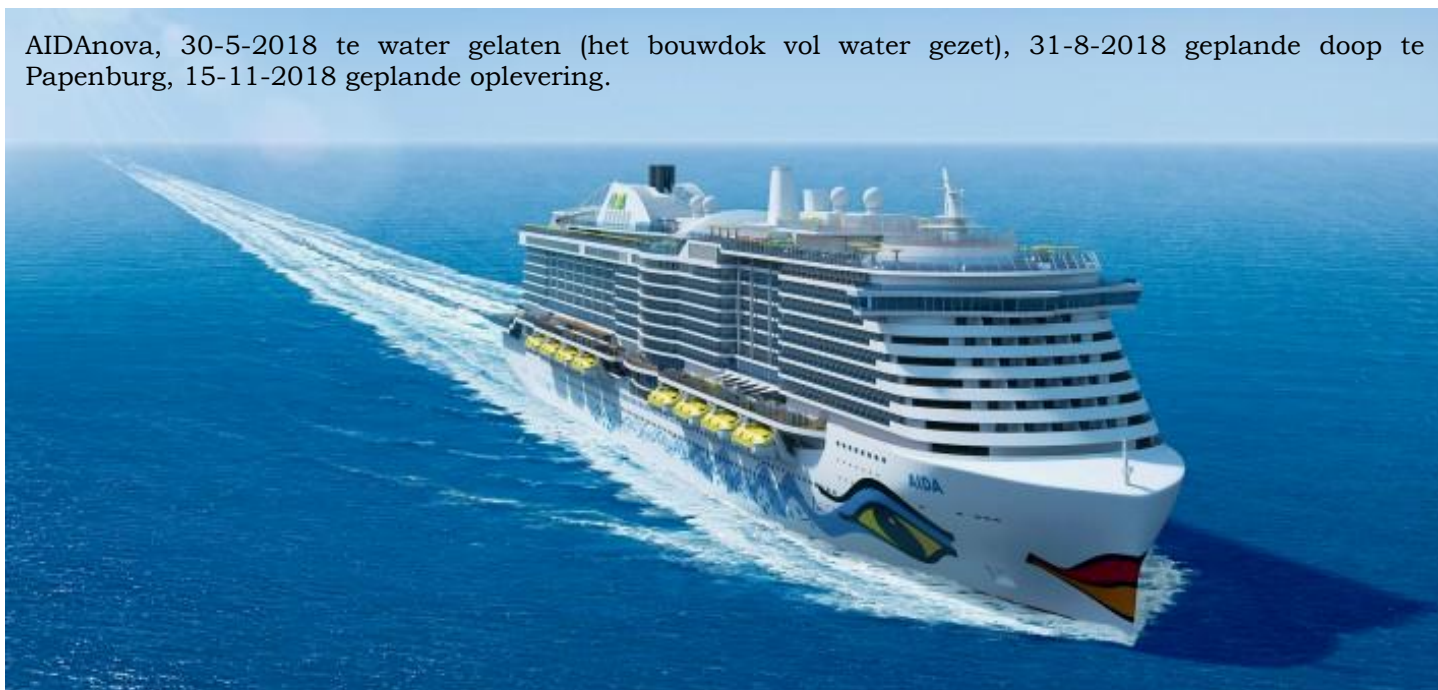
Verwacht wordt dat de koop van Silversea eind dit jaar afgerond kan worden, afhankelijk van verplichte sluitingsvoorwaarden en overheidstoestemmingen. (Bron: cruisereiziger.nl, Miriam, 14 juni 2018).

TUI Cruises bestelt 2 LNG-cruiseschepen bij Fincantieri

TUI Cruises heeft bekendgemaakt dat het tot een akkoord is gekomen met de Italiaanse scheepsbouwer Fincantieri voor de bouw van twee cruiseschepen die volledig op LNG, op dit moment de meest milieuvriendelijke vorm van brandstof, zullen opereren. Beide schepen zullen op de scheepswerf in Monfalcone worden geconstrueerd. Oplevering staat gepland in 2024 en 2026. Daarmee bestaat de vloot van de Duitse cruisemaatschappij in 2026 uit 9 cruiseschepen. Ook in 2019 en 2023 komen er al twee nieuwe cruiseschepen in de vaart. De nieuwbouwschepen worden de grootste ooit gebouwd in Italië met een brutotonnage van 161.000. Meer details over de schepen zullen op een later moment bekend worden gemaakt. (Bron: cruisereiziger.nl, Marco, 13 juli 2018).

CRUISESCHEPEN

AIDAnova, 30-5-2018 te water gelaten (het bouwdok vol water gezet), 31-8-2018 geplande doop te Papenburg, 15-11-2018 geplande oplevering.



Voor de eerste keer water onder de kiel van AIDAnova

Afgelopen woensdag is het volgende nieuwe cruiseschip van AIDA Cruises, AIDAnova, te water gelaten in het droogdok van scheepswaarder Meyer Werft in Papenburg. Het eerste cruiseschip in de Helios-klasse werd speciaal hiervoor naar bouwdok 2 naar de waterzijde gesleept. Nadat het door middel van meerdere lieren een weg van circa 140 meter aflegde in de richting van de haldeur werd het dok volgelopen en kwam er voor de eerste keer water onder de kiel. De manoeuvre vond plaats achter gesloten deuren. (Bron: cruisereiziger.nl, Marco, op 1 juni 2018. Afbeelding: Meyerwerft).

Kusmond voor AIDAnova bij Meyer Werft

Deze week ontving de AIDAnova haar stralende kusmond in de Meyer Werft in Papenburg. Daarvoor werd 50 liter zwarte, oranje en rode verf gebruikt. De mond, ogen en golf strepen op de boeg zijn een idee van de kunstenaar Feliks Büttner uit het Duitse Rostock. Alle schepen van AIDA hebben deze kenmerkende boegschildering.

Op 30 mei werd voor het eerst het bouwdok opengezet zodat het water het dok in kon stromen. Daarna is het schip versleept naar een andere plek voor de laatste werkzaamheden, o.a. voor de bovengenoemde typerende kusmond beschildering, montage van de propellers en plaatsen van schoorsteen en andere masten. Vanwege de hoogte van het schip (69,3 meter) moest daarmee gewacht worden tot na het uitdokken.

Over precies 3 maanden, op 31 augustus zal de AIDAnova tijdens een openlucht concert AIDA Open Air in Papenburg worden gedoopt. De doopmoeder is nog steeds een goed bewaard geheim.

Vanaf half september vertrekt de AIDAnova over de Eems naar het Nederlandse Eemshaven voor testen en laatste afstellingen. Op 15 november 2018 wordt de AIDAnova officieel overhandigd aan AIDA Cruises en neemt kapitein Boris Becker het roer over van het eerste cruiseschip ter wereld dat vaart op vloeibaar aardgas (LNG). Na een aantal korte cruises naar Rotterdam gaat de AIDAnova naar de Canarische Eilanden voor haar eerste (winter)seizoen. (Bron: cruisereiziger.nl, Miriam, op 7 juni 2018).

CELEBRITY EDGE klaar voor eerste proefvaart

De Celebrity Edge, het toekomstige vlaggenschip van Celebrity Cruises, zal volgens de huidige planning aanstaande donderdag rond 17:00 uur vanaf de scheepswerf van Chantiers de L'Atlantique (voorheen STX France) in het Franse Saint-Nazaire vertrekken voor haar eerste zeetest op de Atlantische Oceaan. De proef van het eerste schip in de Edge-klasse zal naar verwachting drie dagen in beslag gaan nemen. Waarschijnlijk zal er worden gevaren in de buurt van Belle-Ile-en-Mer, een eiland voor de kust van Bretagne in het noordwesten van Frankrijk. Onderweg worden onder andere de motoren, boegschroeven, stuurinrichting en stabiliteit van de Celebrity Edge (129.500 brutoton) getest.

De 2.900 passagiers tellende Celebrity Edge zal dit najaar worden opgeleverd. Het brengt vervolgens haar inaugurele seizoen door met afwisselend 8-daagse reizen naar het oostelijke en westelijke gedeelte van de Caribbeaan. Daarna zal ze in de Middellandse Zee 8- tot 12-daagse cruises maken naar steden als Barcelona en Rome in 2019. (Bron: cruisereiziger.nl, Marco, 23 juli 2018).

CELEBRITY EDGE, IMO 9812705, 22-1-2018 te water gelaten onder bouwnummer STX St-Nazaire J34, in aanbouw voor Celebrity Cruises Inc., Miami FL, vlag: Malta, 12-2018 geplande oplevering. 129.500 GT.



Muntceremonie voor COSTA SMERALDA bij Meyer Turku in Finland

De muntceremonie van de Costa Smeralda markeerde vandaag een verdere mijlpaal in de bouw van het schip. Voor scheepswerf Meyer Turku betekent de bouw van de Costa Smeralda het grootste schip dat daar gebouwd wordt in de afgelopen 10 jaar. Het schip zal eind oktober 2019 in de vaart komen.

Het Costa vlaggenschip zal het meest duurzame schip in de vloot worden omdat zij LNG (vloeibaar aardgas) als brandstof zal gebruiken, momenteel de schoonste fossiele brandstof. De naam van het schip, Smeralda, weerspiegelt één van de mooiste toeristische kusten is in Sardinië. Daarnaast nemen de deknamen en openbare ruimtes de cruisereizigers mee op een reis door Italië, van Palermo (dek 4) tot aan Triest (dek 20). Het hart van het schip is het Colosseum, een gebied in het midden van het schip dat drie dekken hoog is en het bruisende middelpunt met themalounges en grote digitale schermen.

Eerder bouwde Meyer Turku in 2014 en 2017 al succesvol twee LNG ferries. Voor de Costa Smeralda werkt Meyer Turku intensief samen met Meyer in Papenburg, waar ook LNG cruiseschip AIDAnova op stapel staat. De Costa Smeralda zal in haar eerste seizoen in de Middellandse Zee gaan varen vanuit drie havens

Barcelona, Savona en Civitavecchia. Daarnaast worden ook La Spezia, Palma de Mallorca en Marseille bezocht. (Bron en foto's: cruisereiziger.nl, Miriam, op 4 juli 2018).



Costa Cruises viert tewaterlating COSTA VENEZIA

Costa Cruises vierde vrijdag de tewaterlating van haar nieuwe cruiseschip Costa Venezia, het eerste schip van de Italiaanse cruisemaatschappij dat speciaal wordt gebouwd voor de Chinese markt. De ceremonie vond plaats op de scheepwerf van Fincantieri in het Italiaanse Monfalcone, waar het schip ook gebouwd wordt. Na het doorknippen van een lint door de doopmoeder van de ceremonie, een medewerker van de werf, werd het droogdok gevuld met water dat daardoor voor de eerste keer in aanraking kwam met het nieuwe Costa-schip.

De Costa Venezia (135.500 brutoton) zal de passie van de Venetiaanse en Italiaanse cultuur tot leven brengen door middel van iconen als het Carnaval van Venetië en de beroemde gondels van de stad. De gasten kunnen daarnaast ook genieten van Italiaanse diners, luxe Italiaanse winkels en Italiaans entertainment. Dat alles zal plaatsvinden in het comfort van thuis, zoals Chinese restaurants en karaoke-bars in Chinese stijl. (Bron: cruisereiziger.nl, Marco, op 22 juni 2018).

COSTA VENEZIA, IMO 9801689, 23-6-2018 te water gelaten onder bouwnummer FINCANTIERI MONFALCONE 6271, in aanbouw voor Costa Crociere S.p.A., 1-2019 geplande oplevering. 135.500 GT.

Nieuw expeditieschip LE LAPÉROUSE overgedragen aan PONANT



Op vrijdag 15 juni 2018 heeft op de Vard scheepswerf in Noorwegen de overdracht plaatsgevonden van het nieuwste expeditie-schip van PONANT, Le Lapérouse. Het is de eerste van zes nieuwbouwschepen uit de PONANT EXPLORER. De bouw van de andere 5 schepen is reeds in volle gang. Le Lapérouse vertrok afgelopen zaterdag uit Ålesund richting Reykjavik op IJsland waar dinsdag de start staat gepland van haar maiden voyage. De hoofdstad van IJsland is ook plaats van handeling voor de doop op 10 juli. Le Lapérouse beschikt over 92 hutten en suites, allen met een balkon of een eigen terras. Het bevat aan boord ultramoderne technologie en enkele belangrijke innovaties, waaronder de wereldprimeur met de 'Blue Eye', een innovatieve multisensoriële onderwaterlounge, die passagiers in staat stelt om de onderwaterwereld te ontdekken en te ervaren via twee patrijspoorten in de vorm van een oog. Via onderwaterverlichting heb je goed zicht op de zeebodem. Le Lapérouse zet na haar debuut in IJsland koers naar de Middellandse Zee, de Indische Oceaan, Azië en Oceanië. (Bron: cruisereiziger.nl, Marco, 18 juni 2018).

LE LAPEROUSE, IMO 9814026, 15-6-2018 opgeleverd Vard Søviknes (848) aan Caroline 68 (SAS), Marseille-Frankrijk, in beheer bij Compagnie du Ponant (PONANT), Marseille. 9.976 GT, 2.992 NT, 1.305 DWT. 131,46 (118,40) x 18,00 x 18,20 x 4,700 meter. 12,5 kn. 5.434 APK, 4.000 kW.

LE CHAMPLAIN, IMO 9814038, 29-3-2018 te water gelaten bij Vard Søviknes onder bouwnummer 849, 9-2018 geplande oplevering aan Ponant.



Nieuwe MEIN SCHIFF 2 uitgedokt bij Meyer Turku

Slechts enkele weken na de doop van Mein Schiff 1 vierde TUI Cruises vrijdag alweer een volgende mijlpaal in de uitbreiding van haar vloot. De kiel van de nieuwe Mein Schiff 2 is voor de eerste keer in aanraking gekomen met water. Nadat de schotten van het droogdok bij Meyer Werft Turku waren geopend stroomde er ongeveer 300 miljoen liter water in het dok.

Na het uitdokken begint de eindsprint in de bouw met de inrichting van de binnen- en buitenruimtes van het schip bij de afbouwpijler van de scheepswerf. In het voorjaar van 2019 staat de oplevering aan de Duitse cruisemaatschappij gepland. De nieuwe generatie schepen van TUI Cruises zijn ongeveer 20 meter langer dan de huidige nieuwbouwschepen. Naast meer ruimte voor 'wohlfühlen' is er een grotere keus aan hutten en suites. De capaciteit is ook groter met maximaal 2.894 gasten.

"De nieuwe Mein Schiff 1 heeft met succes haar eerste trips voltooid en wordt door onze gasten goed ontvangen. Onze nieuwe generatie schepen voldoet aan al onze eisen. We zijn dan ook erg blij dat we binnenkort een zusterschip in de vaart kunnen nemen", aldus Wybcke Meier, CEO van TUI Cruises. (Bron en foto: cruisereiziger.nl, Marco, 1 juni 2018).

MEIN SCHIFF 2 (2) IMO 9783576, 1-6-2018 te water onder bouwnummer Meyer Turku 1393, 2-2019 geplande oplevering als MEIN SCHIFF 2 aan TUI Cruises G.m.b.H., Hamburg, vlag: Malta. 111.500 GT.

MSC SEAVIEW, IMO 9745378, 23-8-2017 te water gelaten bij Fincantieri te Monfalcone, 4-6-2018 opgeleverd aan Compania Naviera Seaside 2 S.A., Napels. vlag: Malta, in beheer bij MSC Cruise Management (U.K.) Ltd., Uxbridge, United Kingdom en MSC Crociere S.p.A., Napels. 153.516 GT. 40.000 kW. 9-6-2018 de doopceremonie te Genua gepresenteerd door Zwitsers-Nederlandse televisiepresentatrice



Michelle Hunziker, gedoopt MSC SEAVIEW door Sophia Loren. 10-6-2018 vertrokken van Genua op de eerste reis. (Foto: Ivan Sarfatti, kapitein Pier Paolo Scala applaudisseert voor Sophia Loren).



MSC SEAVIEW in Monfalcone overhandigd aan MSC Cruises

Maandag heeft op de scheepswerf van Fincantieri in Monfalcone de officiële overdracht plaatsgevonden van het nieuwe vlaggenschip van MSC Cruises, MSC Seaview. De overhandiging vond plaats tijdens een ceremonie op de kade voor het tweede cruiseschip in de Seaside-klasse. Namens MSC Cruises waren o.a. Gianluigi Aponte, oprichter en Executive Chairman van de MSC Group, Pierfrancesco Vago, Executive Chairman van MSC Cruises en diverse leden van de Aponte en Aponte-Vago families aanwezig. Scheepsbouwer Fincantieri werd vertegenwoordigd door haar CEO Giuseppe Bono.

Tijdens de traditionele overdrachtsceremonie overhandigde Roberto Olivari, de directeur van de scheepswerf in Monfalcone, een ampul met het eerste water dat de romp raakte tijdens de tewaterlating vorig jaar. De MSC Seaview is na de MSC Meraviglia en de MSC Seaside het derde schip dat in de vaart komt in 12 maanden tijd. Over 9 maanden volgt alweer het volgende nieuwbouwschip, de MSC Bellissima,

de eerste van twee Meraviglia klasse schepen die volgend jaar in een periode van 6 maanden worden gelanceerd.

De MSC Seaview is maandagavond vertrokken vanaf de scheepswerf voor een 3-daagse reis naar nieuwe thuishaven Genua waar het donderdag zal arriveren. De nieuwste aanwinst in de vloot van MSC Cruises zal daar op zaterdag 9 juni officieel worden gedoopt. Een dag later, 10 juni, staat vervolgens haar maiden voyage op het programma. (Bron en foto: cruisereiziger.nl, Marco, 4 juni 2018).



MSC Seaview gedoopt tijdens ceremonie in historische haven van Genua

Zaterdagavond is het nieuwe vlaggenschip MSC Seaview toegevoegd aan de vloot van MSC Cruises. Het schip werd gedoopt in de aanwezigheid van een reeks sterren, VIP's, belangrijke reispartners, internationale media, het topmanagement van MSC Cruises en van haar moedermaatschappij de MSC Group. Ook Gianluigi Aponte, de oprichter en scheepseigenaar was samen met de familie Aponte-Vago aanwezig.

De Zwitsers-Nederlandse televisiepresentatrice Michelle Hunziker presenteerde de doopceremonie. Zij verwelkomde onder andere de bekende Italiaanse zanger Zucchero Fornaciari op het podium.

Wie ook op het podium stond, was Matteo Bocelli, het jonge talent van belcanto en zoon van de wereldberoemde Andrea Bocelli, die bij de doop van MSC Seaside op trad. Matteo Bocelli zong tijdens de Officersparade de officieren toe, een belangrijke traditie om de bemanning van het schip te eren.

De traditionele ceremonie werd afgesloten door Sophia Loren die het lint doorknipte waardoor de fles champagne tegen de boeg van het schip uiteen spatte. Sophia Loren deed deze handeling voor de 13e keer. MSC Seaview is het 15e schip van de vloot van MSC Cruises en het derde schip welke in slechts 12 maanden in de vaart is genomen en onderdeel is van een, € 10,5 miljard kostende, investeringsplan MSC Seaview startte haar eerste reis vanuit Genua op 10 juni en zal wekelijks maar liefst 6 havens aandoen in de westelijke Middellandse Zee: Genua, Marseille, Barcelona, Napels, Messina (Sicilië) en Valletta (Malta). (Bron en foto: cruisereiziger.nl, Miriam, 10 juni 2018. Foto: Carlo Martinelli, 7-6-2018).

P&O Cruises neemt in 2019 afscheid van de ORIANA

P&O Cruises heeft vrijdag bekendgemaakt dat het cruiseschip Oriana in augustus 2019 jaar haar vloot zal gaan verlaten. Het 1.822 passagiers tellende schip is volgens de Britse cruisemaatschappij verkocht aan een bedrijf dat actief is op de binnenlandse Chinese markt. De rederij heeft aangegeven contact op te gaan nemen met gasten die reeks geboekt hebben voor geplande cruises op de Oriana na augustus 2019 om een geschikt alternatief te zoeken. P&O Cruises wil zich na het vertrek van de Oriana gaan richten op haar middelgrote en grotere schepen in de vloot, die daarnaast nog zal worden uitgebreid met de Iona. Verder zal de focus komen te liggen op een nieuw programma dat de ervaring van gasten aan boord moet gaan verbeteren. Er zal worden geïnvesteerd in excursies, dineren en entertainment op de Aurora, Arcadia, Oceana, Britannia, Azura en Ventura. (Bron en cruisereiziger.nl, Marco, 29 juni 2018).

Saga Cruises neemt in 2020 afscheid van SAGA SAPPHERE

Saga Cruises heeft bekendgemaakt dat het in 2020 afscheid gaat nemen van haar cruiseschip Saga Sapphire. Het vertrek van het schip uit de vloot maakt onderdeel uit van het vernieuwingsprogramma van de kleine Britse cruiserederij.



Begin volgend jaar zegt het ook al gedag tegen de The Pearl II (NB de SAGA PEARL II, IMO 8000214, 1981-ASTOR (1985-ARKONA, 2002-ASTORIA, 2010-SAGA PEARL II, 2012 QUEST FOR ADVENTURE, 2013-SAGA PEARL II). Beide cruiseschepen worden vervangen door twee nieuwbouwschepen, de Spirit of Discovery (1.000 passagiers) in de zomer van 2019 en de Spirit of Adventure in de zomer van 2020. De laatste cruise van de Saga Sapphire staat gepland op 11 april 2020 vanuit Dover naar Noorwegen. Het is een 11-daagse reis naar de Noorse fjorden (Alesund, Trondheim, Geiranger, Ulvik en Haugesund). (Bron: cruisereiziger.nl, Marco, 20 juni 2018. Foto: M. Coster, 10-7-2012, op weg naar de Monnickendamkade).



SCARLET LADY wordt naam eerste cruiseschip Virgin Voyages

'Scarlet Lady' wordt de nieuwe naam van het eerste cruiseschip van de nieuwe cruisemaatschappij Virgin Voyages. De onthulling werd vrijdag aan het begin van de middag gedaan tijdens een ceremonie op de scheepswerf van Fincantieri. De oprichter van de Virgin Group, de excentrieke zakenman Sir Richard Branson, zorgde er hoogstpersoonlijk voor dat de naam op de boeg zichtbaar werd na het wegtrekken van een rood doek. Hij zorgde er ook voor dat de sluisen van het droogdok werden geopend, waardoor de 'Scarlet Lady' voor de eerste keer in aanraking kwam met water.

De naam is in lijn met de door Virgin Voyages eerder gecommuniceerde, liefkozende bijnamen van haar toekomstige 3 cruiseschepen: 'Lady Ships', een knipoog naar de Britse roots van Virgin. Een van de eerste vliegtuigen in de vloot van Virgin Atlantic heeft dezelfde naam. De boeg van het schip wordt versierd met het ontwerp van een zeemeermin met het logo van Virgin, geïnspireerd op de ornamenten van historische schepen. Het tweede en derde cruiseschip worden in respectievelijk 2021 en 2022 verwacht.

De 'Scarlet Lady' (110.000 brutoton) zal in 2020 in de vaart komen. Het krijgt een capaciteit van 2.860 passagiers. 86 procent van de hutten krijgen een balkon, een zogenaamde 'sea terrace' en 93 procent heeft uitzicht op zee. Het schip, dat PortMiami als thuishaven krijgt, bevat een zilvergrijze boeg met rookglas en Virgin-rode accenten, inclusief een rode schoorsteen. Het hanteert een minimumleeftijd van 18 jaar. (Bron en afbeelding: cruisereiziger.nl, Marco, 20 juli 2018).



Kiel gelegd van SEVEN SEAS SPLENDOR in Ancona

Donderdag vond op de scheepswerf van Fincantieri in Ancona de kielleggingsceremonie plaats van de Seven Seas Splendor, het tweede superluxe cruiseschip dat de Italiaanse scheepsbouwer fabriceert voor Regent Seven Seas Cruises. Oplevering staat gepland in 2020. De ceremonie werd bijgewoond door o.a. Jason Montague, president en CEO van de Amerikaanse cruisemaatschappij, die welkom werd geheten door Giovanni Steconi, manager van de Ancona-werf.

Beide vertegenwoordigers legden volgens maritieme traditie 3 speciale munten op de kiel die geluk moeten brengen voor iedereen aan boord. Vervolgens werden de eerste 2 van in totaal 210 blokken in het droogdok getild. Het betekende de officiële start van de bouw.

Net als haar zusterschip Seven Seas Explorer, dat door Fincantieri in 2016 werd opgeleverd op de Sestri Ponente (Genua) werf, zal de Seven Seas Splendor een brutotonnage hebben van 55.000 en accommodatie bieden aan 750 passagiers. Het schip bestaat volledig uit suites (375) met balkon, van de Veranda Suite (29 vierkante meter) tot de royale Regent Suite (412 vierkante meter!). (Bron en foto: cruisereiziger.nl, Marco, 28 juni 2018).



Bouw gestart van SPIRIT OF DISCOVERY in Papenburg

In Papenburg is donderdag bij de Duitse scheepsbouwer Meyer Werft de kiel gelegd van het eerste nieuwbouwschip van de Britse cruisemaatschappij Saga Cruises, de Spirit of Discovery. Het eerste blok van het nieuwe schip weegt 320 ton, is 5,5 meter hoog, 23,5 meter lang en 20 meter breed. Oplevering moet plaats gaan vinden op 20 juni 2019. Lance Batchelor (CEO van de Saga Group), Sir Sebastian Wood (Britse ambassadeur in Berlijn) en Tim Meyer (Managing Director van Meyer Werft) kwamen samen om een geluksmunt onder het eerste blok te leggen, dat daarna in het droogdok werd getild. De romp van het schip kan nu in elkaar worden gezet.

De Spirit of Discovery is de eerste van twee nieuwe schepen voor Saga Cruises. De schepen krijgen een lengte van 236 meter, een breedte van 31,2 meter en een brutotonnage van 58.250. De capaciteit bedraagt 999 passagiers. In de zomer van 2020 wordt zusterschip Spirit of Adventure opgeleverd. (Bron cruisereiziger.nl, Marco, 28 juni 2018. Foto: Meyerwerft/Michael Wessels, 28-6-2018).

VIKING ORION klaar en overgedragen aan Viking Cruises

Op de scheepswerf van Fincantieri in Ancona is het vijfde schip voor Viking, de Viking Orion, overgedragen aan de rederij. Net als haar voorgangers is de Viking Orion (47.800 ton) een relatief klein schip met plek voor 930 passagiers. Het schip is ingericht met veel Scandinavische invloeden zoals bijvoorbeeld de interieurs en de spa, met een sneeuwgrot. De Orion is vernoemd naar het sterrenbeeld en ter ere van de bijdrage van doopmoeder Dr. Anna Fisher aan het Orion exploratievoertuigproject van NASA. Fisher is een Amerikaanse chemicus, hulpverleningsarts en onlangs gepensioneerde NASA astronaute.

De Viking Orion is volgens de laatste veiligheidsnormen gebouwd en heeft bijvoorbeeld een 'Safe return to port' systeem. Daarnaast is er gedacht aan duurzaamheid door verminderde uitstoot en minimaal brandstof verbruik door een gestroomlijnde boeg. De komende jaren bouwt Fincantieri ook de Viking Jupiter (2019) en daarna nog eens 10 nieuwbouwschepen tot en met 2026. (Bron en foto: cruisereiziger.nl, Miriam, 7 juni 2018).

VIKING ORION in Livorno gedoopt door NASA astronaut

Afgelopen week is het vijfde cruiseschip in de vloot van Viking Ocean Cruises, Viking Orion, officieel gedoopt. De oud-NASA astronaut Anna Fisher fungeerde tijdens de festiviteiten in de Italiaanse havenstad Livorno als doopmoeder. De naam van het nieuwe cruiseschip is een eerbetoon aan het werk van Fisher voor het project van de Orion-verkenningvoertuigen van de NASA. Speciaal daarvoor waren er ook tientallen vrienden van Fisher, academici, ontdekkingsreizigers en collega-astronauten ter plekke aanwezig.

Viking eerde via een hightech show en een muzikaal concert de Noorse mythologie en de geest van verkenning. De legendarische Britse ontdekkingsreiziger Sir Ranulph Fiennes diende als ceremoniemeester voor het evenement, met onder meer optredens van de Italiaanse tenor Antonio Coriano, de Noorse bukkehornmuzikante Sissel Morken Gullord en de Noorse zangeres Sissel Kyrkjebø. Fisher gebruikte een historische Viking-bijl om een lint door te snijden waardoor een fles Noorse aquavit tegen de boeg kapot werd geslagen. De 930-passagiers tellende Viking Orion (47.800 brutoton) vaart haar inaugurele zomerseizoen in het Westelijke en Oostelijke gedeelte van de Middellandse Zee. Daarna vertrekt het naar het oosten voor de nieuwste routes van Viking in Azië, Australië en Alaska. (Bron en foto: cruisereiziger.nl, Marco, 17 juni 2018).



VIKING ORION, IMO 9796250, 7-6-2018 opgeleverd aan Sea 33 Leasing Co. Ltd., Noorwegen, in beheer bij Viking River Cruises Inc., Woodland Hills CA en Wilhelmsen Ship Management AS, Lysaker. 47.861 GT, 4.798 DWT.

VIKING JUPITER, IMO 9796262, 10-5-2018 te water onder bouwnummer FINCANTIERI ANCONA 6254, 2-2019 geplande oplevering als VIKING JUPITER aan Viking River Cruises Inc., Woodland Hills CA. 47.800 GT, 4.800 DWT.



Rotterdamse Scheepvaartboekhandel

Schiehaven 15 te Rotterdam

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