

# SCHEEPSFOTORUILBEURS

**ZEEBRIEF#20**

**7 november 2011**



HARRY 9570668, 28-6-2011 (werf) te water gelaten bij Dongfang Anhui Zongyang Shipyard Limited onder bouwnummer Dongfang DF80-11, in aanbouw als HARRY voor M.S. Harry Brohan G.m.b.H., vlag: Antigua and Barbuda, in beheer bij Concord Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Jork, tijdens de bouw overgenomen door Flinter B.V.

8-10-2011 en 9-10-2011 proefvaart als HARRY te Wenzhou, China, 1-2012 geplande oplevering als FLINTER TIDE, 7.138 BRT, 2.266 NRT, 7.950 DWT, 130,25 x 16,50 meter, 2 kranen van 80 ton SWL, G 12.459 m3.

Foto's: de werf, 28-6-2011.





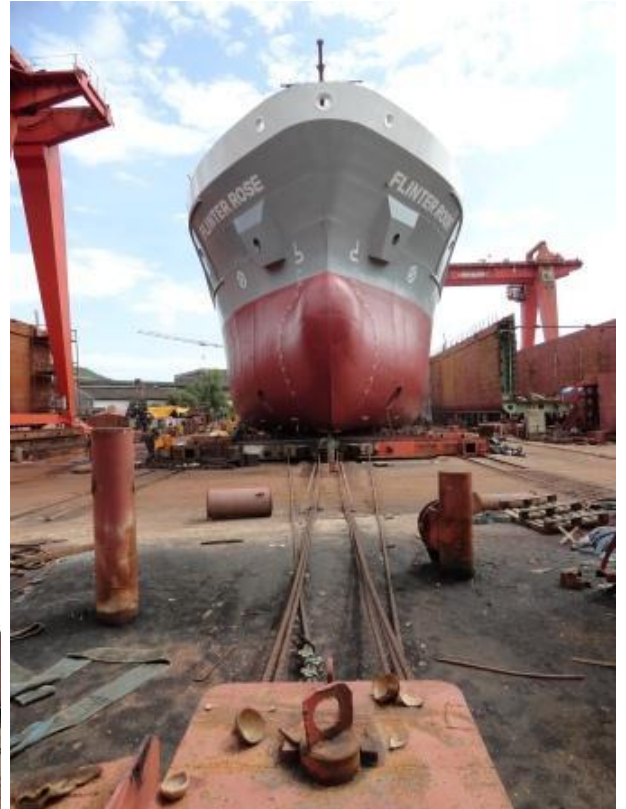
Proefvaart als HARRY, foto: de werf, 9-10-2011.



HENRIK 9570670, 19-7-2011 (werf) te water gelaten bij Dongfang Anhui Zongyang Shipyard Limited onder bouwnummer Dongfang DF80-12, in aanbouw als HENRIK voor M.S. Harry Brohan G.m.b.H.,



vlag: Antigua and Barbuda, in beheer bij Concord Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Jork, tijdens de bouw overgenomen door Flinter B.V., 2012 oplevering als FLINTER TRADER, 7.138 BRT, 2.266 NRT, 7.950 DWT, 130,25 x 16,50 meter, 2 kranen van 80 ton SWL, G 12.459 m3. Info en foto: de werf.



FLINTER ROSE 9521368, 29-10-2011 geplande tewaterlating uitgesteld bij Chowgule & Company Private Limited te India onder bouwnummer C0200, in aanbouw voor Flinter B.V., thuishaven: Rotterdam, roepsein PBUB, 3.475 BRT, 5.500 DWT, 101,15 x 14,40 x . x 6,150 meter.

De tewaterlating van de FLINTER ROSE is vastgesteld op 24 november 2011. In tegenstelling tot eerdere berichten ging de tewaterlating van de FLINTER ROSE op 29 oktober niet door. De eerdere datum kon wegens technische redenen niet worden gehaald. Aangezien het schip alleen met springtij te water kan worden gelaten, is de eerst volgende mogelijkheid 24 november. Nadat de FLINTER ROSE te water is gelaten worden de secties van het volgende schip in de serie, FLINTER RUBY, op de slipway aan elkaar gelast. (Info en foto:'s: Flinter).



FLINTER RUBY 9521370, zusterschip van de FLINTER ROSE, Chowgule & Company Private Limited te India onder bouwnummer C0201, roepsein PCMQ. (Foto:'s: Flinter).



MOTION SCAN 9534456, aanvankelijk CFL MOTION, 30-9-2011 gedoopt MOTION SCAN door Laura Laue (echtgenote van Hans Laue van Gisholt Shipping, een vriend en zakenpartner van CFL-directeur Kees Koolhof) en te water gelaten bij Peters Shipyards B.V., Kampen onder bouwnummer 903, 1-11-2011 vertrokken van Kampen naar Velsen, 2-11-2011 vertrokken van IJmuiden voor de proefvaart, 2-11-2011 gearriveerd aan de Handelskade Oost te Delfzijl, in Dok 2 bij Kon. Niestern Sander B.V. 11-2011 oplevering aan CFL Motion Beheer B.V., Groningen, in beheer bij CFL Ship Management B.V., Utrecht voor Canada Feeder Lines B.V., Groningen, roepsein PCNB, 6.693 BRT, 116,26 x 17,80 x 10,50 x 7,800 meter, 5.435 EPK, 14 kn. Foto's: M. Coster, 1-11-2011, IJmuiden.

ANNA 5184540, 17-9-1927 opgeleverd door N.V. Noord-Nederlandsche Scheepswerven, Groningen (74) als ANNA aan Jannes Bonninga, Groningen, roepsein NDJQ, 172 BRT, 83 NRT, 240 DWT, 90 EPK, Bolnes Gloeikompotor, 7 kn. 1931 nieuwe motor: 90 PK, Bolnes, 7 kn.



14-1-1935 als ANNA verkocht aan Jan Kuiper, Usquert, roepsein PCRB. 7-5-1942 te Rotterdam gevorderd door de Duitsers, bij N.V. Scheepswerf & Machinefabriek van P. Smit Jr. in drie stukken gesneden. 11-6-1943 per trein naar Odessa aan de Zwarte Zee getransporteerd, daar weer in elkaar gezet en ingedeeld bij Sonderunternehmen "Donau" van de Kriegsmarine. 1-9-1943 ingedeeld bij Seetransportchef Kertsch, nam deel aan de ontruiming van de Krim in de Zwarte Zee. 1943 voer in de Zwarte Zee als resp. V1213, V1209 en V1004 voor de Gruppe Süd. 28-4-1944 via de Dardanellen naar de Egeïsche Zee. 13-10-1944 bij het Griekse eiland Volos tijdens een geallieerde luchtaanval tot zinken gebracht. 21-10-1944 vrijgegeven aan de Zeecommandant van de Dodekanesos om te worden gebruikt als "Blockschiff". 9-6-1946 gelicht en geabandonneerd door de Nederlandse Regering. Tussen 1946 t/m 1955 is de geschiedenis onzeker\*, sommige bronnen vermelden dat het schip naar Albanië verkocht zou zijn en verbouwd tot tanker, dat lijkt echter hoogst onwaarschijnlijk, ook de evt. verkopen en de naam is niet duidelijk. 8-1946 verbouwd tot tankschip\*. 1949 te Griekenland hersteld en weer in de vaart gebracht\*. 1949 als ANNA verkocht aan S. Ellis & Co., Piraeus-Griekenland. 195- eigenaar onbekend, herdoopt KOSTANTINAKIS. 1955 verkocht aan D.M. Strintzi & Co., Piraeus-Griekenland, herdoopt KEFALONIA. 1958 nieuwe motor: 140 PK Hoffman. 1972 te Piraeus verbouwd tot vrachtschip.



1986 verkocht aan John & Michael Savvas, Piraeus-Griekenland, herdoopt GERO STELIOS. 1988 herdoopt GEROSTELIOS. 1992 opgelegd te Pothia i.v.m. problemen met de motor, in gebruik genomen als opslagschip voor zand en grind. 1996 nieuwe motor: 180 PK Duvant. 1998 verkocht aan Giannis Savvas, Piraeus-Griekenland, herdoopt GERO STELIOS. 5-1-1999 te Griekenland gezien varend onder de naam GERO STELIOS. 2-2011 (e) gesloopt te Griekenland. (Info: Marhisdata, foto: K. Goudriaan, Rhodos, 6-6-2000).

BLUE BAY 9370276, type Combi Freighter 3850, aanvankelijk BLUE LADY, 27-6-2006 vertrokken van Kherson, Oekraïne achter de sleepboot LEOPARD naar Harlingen, 21-7-2006 gearriveerd te Harlingen, afbouw bij Damen Shipyards Bergum B.V. onder bouwnummer 9397, in aanbouw voor Tristar Shipping B.V., Waskemeer, in beheer bij Otto A. Müller, Hamburg, 2.545 BRT, 2-11-206 technische proefvaart, 11-2006 gedoopt BLUE BAY door mevrouw Astrid Pott (echtgenote van een van de partners van de directie), 6-11-2006 (e) opgeleverd aan Blue Bay G.m.b.H. & Co. K.G., Oldenburg en Tristar Shipping B.V., Drachten, vlag: Antigua & Barbuda, in beheer bij Tristar Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., 11-2006 na oplevering vertrokken naar Kaliningrad om ijzerwerk te laden voor Antwerpen. 9-9-2011 (e) in beheer bij Wolfgang Grimpe Marine Consulting & Co., Hamburg.



ATLANTIC 9573634, 1-2010 (e) te water gelaten bij Partner Sp.z.o.o. te Stettin, Polen onder bouwnummer HARTMAN 4, 26-6-2011 gearriveerd te IJmuiden achter de sleepboot TAUCHER O WOLF 5 met bestemming Beverwijk, 28-6-2011 vertrokken naar Urk om afgebouwd te worden voor Hartman Shipping B.V., Urk, roepsein PCIR, 2.981 BRT, 3.730 DWT, 105,70 x 15,60 x 7,40 x . meter, 4.760 PK, 18 kn., 1-11-2011 gearriveerd aan de Grote Hout te Velsen, 3-11-2011 proefvaart op de Noordzee en terug te Velsen. Begin 2012 moet voor Hartman Shipping B.V., Urk de OCEANIC arriveren te Urk om afgebouwd te worden. (Foto: M. Coster, 3-11-2011).



CLARY 7623124, 7-9-1978 te water gelaten, 2-1979 opgeleverd als LAKE HUME door Mitsubishi H.I., Hiroshima (294) aan Australian Shipping Commission, Australië, 12.077 BRT, 16.510 DWT. 1986 verkocht aan Clary Shipping (Pte.) Ltd., Singapore, in beheer bij Mineral Shipping (Pte.) Ltd., in bevrachting bij Vertom Scheepvaart- en Handelmaatschappij B.V., Rotterdam, herdoopt CLARY. 2000 in beheer bij MST Mineralien Schiffahrt Spedition & Transport G.m.b.H., Schnaittenbach, Duitsland. 2003 Bij de aanvaring (14-12-2002) tussen de gekapseide autocarrier TRICOLOR en het vrachtschip KARIBA,



op de Noordzee voor Duinkerken, is nog een derde schip betrokken geweest. Dat heeft onderzoek door de Franse scheepvaartpolitie uitgewezen. Het gaat om de CLARY uit Singapore, die geweigerd zou hebben voldoende stuurboord te houden om de KARIBA te laten passeren. Daardoor moest de KARIBA uitwijken, waarna de aanvaring met de TRICOLOR ontstond. De Fransen gingen ervan uit dat de TRICOLOR en de KARIBA elkaar door de mist te laat hebben gezien, maar menen dat ook de bemanning van de CLARY niet vrijuit ging. 23-4-2008 (e) verkocht aan Clary Reederei G.m.b.H. & Co. K.G., Liberia, in beheer bij MST Mineralien Schiffahrt Spedition & Transport G.m.b.H., Schnaittenbach, Duitsland. 8-12-2009 (e) verkocht aan Dalia Shipping Inc., St. Vincent and Grenadines, in beheer bij Eastmark Associates Inc., New York. 9-7-2011 (e) verkocht aan Bounty Shipping Inc., St. Vincent and Grenadines, in beheer bij First Hourse General Trading LLC, Dubai. 16-6-2011 passage Suez Kanaal met bestemming Jebel Ali, 9-7-2011 (e) verkocht voor sloop. (Foto: R. Zegwaard, 31-7-2009, aanloop Nieuwe Waterweg).

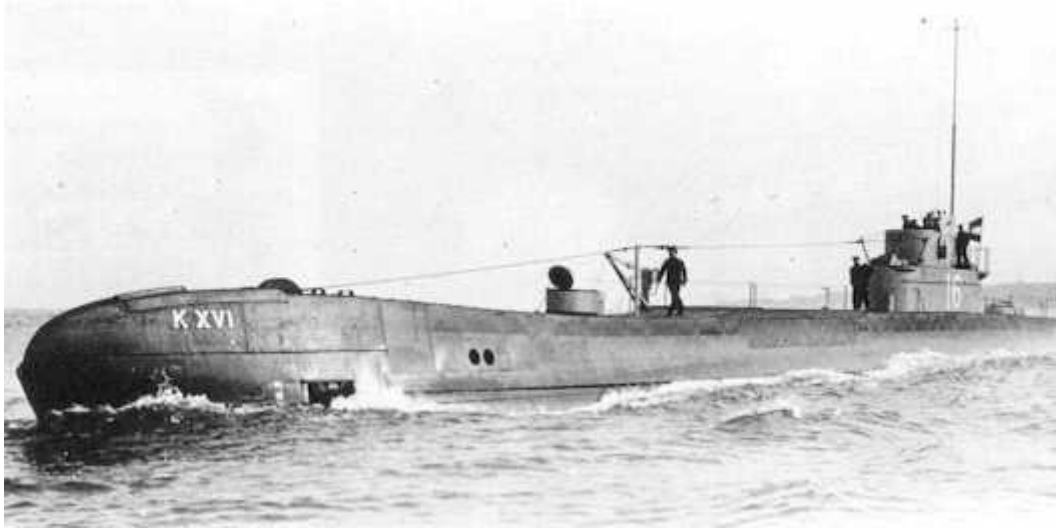


UMEAZEE 8306448, 7-2-1984 opgeleverd door Scheepswerf "Waterhuizen" B.V. J. Pattje, Waterhuizen (355) als UMEAZEE aan Scheepsbedrijf Noordlijn B.V., Delfzijl, 1.860 BRT. 1988 herdoopt SEAWISP. 1992 herdoopt SENARA. 1995 herdoopt SEAWISP. 1996 herdoopt MUNDO I. 1999 verkocht aan Fistera Shipping Inc., Madeira, vlag: Portugal, in beheer bij Steermar Shipmanagement Services Lda., herdoopt NEREA. 15-2-2005 (BV) verkocht aan Rona Shipping Ltd., Haïfa, thuishaven en vlag: Bratislava-Slowakije, in beheer bij Caspi Cargo Lines Co. Ltd., Haïfa, herdoopt RONA. 26-6-2006 (e) herdoopt LENA. 3-3-2008 (e) in beheer bij Kaspi Lojistik ve Dis Ticaret Ltd. 26-8-2008 (e) in beheer bij Caspi Shipping Ltd. 12-1-2009 (e) verkocht aan Lena Shipping Ltd., Marshall Islands, in beheer bij J Caspi Cargo Lines Ltd., Haïfa, 14-2-2009 vlag: Georgië. 9-7-2011 (e) verkocht aan Yildiz Shipping Co. Ltd., Tanzania, in beheer bij Zain Shipping Co. S.A., Tartous, Syrië, roepsein 5IM459, herdoopt BURCIN. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 24-5-1989).

K XVI, onderzeeboot, 30-5-1930 besteld, 31-5-1930 kiel gelegd bij N.V. Rotterdamsche Droogdok Mij., Rotterdam onder bouwnummer 169, 8-4-1933 te water gelaten, 3-6-1933 proefvaart, 9-8-1933 proefvaart, 30-1-1934 in dienst gesteld bij de Kon. Marine. Waterverplaatsing 865 ton boven water, 1.045 ton onder water, 73,60 x 6,50 x 3,80 meter, 2 x 1.600 EPK M.A.N., 2 x 430 APK elektromotoren, 17 kn. boven water, 9 kn. onder water, 38 bemanningsleden, bewapening: 8 x 21 inch torpedobuizen, 1 x 8,8 cm kanon en 2 x 40 mm mitrailleurs.

Hr. Ms. K XVI was een Nederlandse onderzeeboot van de K XIV-klasse. De K XVI werd gebouwd door de Rotterdamse scheepswerf RDM. Net als alle andere K onderzeeboten werd de K XVI door het Nederlandse ministerie van Koloniën als patrouilleschip voor Nederlands-Indië aangeschaft. Op 7 januari 1935 vertrok de K XVI samen met de K XVII vanuit Den Helder naar Nederlands-Indië waar de schepen op 26 maart 1935 arriveerden in Padang. Begin 1941 werd de K XVI ingedeeld bij de 3e divisie van het onderzeebootflottielje in Nederlands-Indië. Naast de K XVI waren de K XIV, de K XV en de K XVIII onderdeel van 3e divisie. In november 1941 werd de 3de onderzeebootdivisie overgeplaatst naar het eiland Tarakan in de buurt van Borneo, dit omdat men een Japanse invasie in deze regio verwachtte. Op 8 december, na het uitbreken van de oorlog met Japan, moest de 3e divisie de Straat Makassar, tussen

Kalimantan en Celebes, afschermen. Vanaf 12 december werden de patrouilles verplaatst naar de Zuid-Chinese Zee.



Op 24 december 1941 viel de K XVI (Lt.Cdr. Louis Jan Jarman), ten noorden van Kuching, de Japanse torpedobootjager SAGIRI aan, twee torpedo's raakten het doel. Doordat het schip in brand vloog en de torpedo's van de SAGIRI vlamvatten en explodeerden, zonk het schip. De volgende dag, op 25 december, niet ver van de plek waar de K XVI de SAGIRI tot zinken had gebracht, werd de K XVI zelf aangevallen door de Japanse onderzeeboot I 66. De K XVI voer aan de oppervlakte en de I 66 voer onderwater. De I 66 vuurde om 11:45 uur één torpedo op de K XVI die het doel trof. De K XVI ging met alle 36 bemanningsleden verloren. (Wikipedia, foto: Ministerie van Defensie).

Vermiste Nederlandse onderzeeboot na 70 jaar gevonden

23 oktober 2011 In de wateren boven het eiland Borneo is de Hr.Ms. K XVI, sinds 1941 met een 36-koppige bemanning vermist, gevonden. Na een tip van een lokale visser begin deze maand dat hij een wrak had gesignaleerd, heeft een Australisch/Singaporees team van sportduikers de Nederlandse onderzeeboot ontdekt.

Marine-experts bestudeerden fotobeelden van het duikteam en zagen duidelijke kenmerken die uitsluitend op Nederlandse onderzeeboten zijn te vinden. Aan de hand van onder meer deze informatie viel vast te stellen dat het om de K XVI ging. Een lange periode van onzekerheid bij de nabestaanden is hiermee te einde. Commandant Zeestrijdkrachten vice-admiraal Matthieu Borsboom bracht hen op de hoogte.

Hr.Ms. K XVI maakte deel uit van de geallieerde strijdmacht die de Japanse invasie van het toenmalig Nederlands-Indië moest verhinderen. Nadat de onderzeeboot van 1000 ton de Japanse onderzeebootjager Sagiri in de nacht van 24 op 25 december 1941 tot zinken wist te brengen, ging het marinevaartuig de volgende ochtend zelf ten onder na een torpedoaanval van de Japanse onderzeeboot I-66 in de Zuid-Chinese Zee.

Met het terugvinden van Hr.Ms. K XVI, waarvan zes Indonesische schepelingen deel uitmaakten van de 36-koppige bemanning, is alleen de Hr. Ms. O 13 nog niet gelokaliseerd. Deze onderzeeboot ging ten onder in de Noordzee.

Hr.Ms. K XVI wordt aangemerkt als zeemansgraf en dat is dan ook reden de exacte positie niet bekend te maken. Duikers is gevraagd het wrak ongemoeid te laten, uit respect voor de gesneuvelde bemanning en hun nabestaanden. In overleg met hen wordt bekeken hoe de laatste eer wordt bewezen. (Bron & foto: Ministerie van Defensie).

### **Talsma restaureert reddingboot BRANDARIS**

TERSCHELLING, 5 november 2011 - De befaamde motorreddingboot Brandaris, die van 1923 tot 1960 voor de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) op Terschelling dienst heeft gedaan, blijft behouden en wordt gerestaureerd.

Dat heeft de Stichting Behoud op Terschelling na een jaar van voorbereidingen bewerkstelligd. In oktober hoopt scheepswerf J. Talsma in Franeker met de werkzaamheden te beginnen.

De reddingboot behoort tot een generatie waarmee de zwaarste reddingen uit de geschiedenis van de KNRM zijn uitgevoerd. Op Terschelling beschouwt men deze boot dan ook als cultureel erfgoed. De Stichting Behoud oudste Motorreddingboot ter Wereld op Terschelling heeft daarvoor in 2010 het initiatief genomen en een financieringscampagne opgezet. De huidige eigenaar, J. Jaarsma, was bereid het schip voor dit doel voor een symbolische prijs in te brengen. Intussen heeft de Stichting Behoud van de provincie Friesland, diverse goede-doelenfondsen en van particulieren toezeggingen gekregen voor de



financiering, zodat de eerste fase in gang kan worden gezet. Wanneer het ijzerwerk gereed is, zal het schip worden gestraald en geschilderd. Daarna volgen het interieur en de machinekamer. Op Terschelling zal het schip in eerste instantie als een monument op de wal komen te staan.



Boot dateert uit de tijd van zwaarste reddingen

Hoewel voor de oorspronkelijke begroting voldoende financiële dekking is, is al gebleken dat meer werkzaamheden moeten worden uitgevoerd dan bij het eerste onderzoek in 2010 naar voren was gekomen. Een tegenvaller, maar het bestuur heeft nog ijzers in het vuur bij enkele instellingen en bedrijven. Zo hoopt het op steun van de leden van de Rabobank Leeuwarden-Noordwest-Friesland, die in oktober hun voorkeuren voor genomineerde projecten van hun Coöperatiefonds kenbaar kunnen maken. Het gaat om de laatste tienduizenden euro's op een begroting van ruim 200.000 euro.

Het bestuur van de Stichting Behoud hoopt dat de Brandaris in de zomer van 2012 weer in haar naoorlogse gedaante terug op Terschelling zal zijn. Aan boord zullen in samenwerking met het Terschellinger museum 't Behouden Huys verhaal- en vertelavonden voor de jeugd over reddingen, bergingen en de zee worden gehouden.

Voorgangers

De Stichting Behoud oudste Motorreddingboot ter Wereld heeft eerder de oudste motorreddingboot ter wereld gerestaureerd en onder de vlag van het museum 't Behouden Huys in de vaart gebracht. Dat is de Jhr. J.W.H. Rutgers van Rozenburg uit 1907. Ze maakt educatieve tochten, voornamelijk met jeugd. Daarnaast heeft de stichting de enige nog varende roeiredingboot, de Secretaris Schumacher uit 1900, gerestaureerd. Hiermee worden enkele demonstraties per jaar gegeven door de boot op de lanceerwagen met 10 paarden over de duinen en het strand te trekken en vervolgens in zee te lanceren. Daarna moeten 12 bemanningsleden in de riemen. De drie demonstraties trokken afgelopen zomer gezamenlijk zo'n 10.000 toeschouwers. (Bron en foto: Schuttevaer/archieffoto KNRM).

### **AMBIORIX - DEME laat nieuwe krachtige zelfvarende rotscutterzuiger te water.**

Zwijndrecht – 28 oktober 2011. Vandaag werd de zelfvarende rotssnijkopzuiger AMBIORIX onder grote belangstelling te water gelaten. Het imposante schip, een van de krachtigste en meest vooruitstrevende cutterzuigers ter wereld, wordt gebouwd voor de DEME-groep (Dredging, Environmental and Marine Engineering). De ceremonie vond plaats op de scheepswerf van IHC Merwede in Hardinxveld-Giessendam in Nederland. De druk op de knop die de tewaterlating inzette werd verricht door Mevrouw Kristin Hermans – De Keunynck, echtgenote van de heer Philip Hermans, Directeur-Generaal van Dredging International N.V., een belangrijke werkmaatschappij van de DEME Groep.

Het contract tussen DEME en IHC Dredgers voor het ontwerp, de bouw en oplevering van het schip werd getekend op 21 mei 2010, waarna de kiel werd gelegd op 23 december 2010. Het schip wordt in mei 2012 opgeleverd.



De AMBIBORIX kan baggeren tot een waterdiepte van circa 35 meter en is een van de krachtigste snijkopzuigers ter wereld. Het nieuwe schip is onder meer geschikt voor het baggeren van zware grond en rots. De AMBIBORIX is uitgerust met twee binnenboord baggerpompen en een onderwater baggerpomp op de cutterladder. Verder beschikt de snijkopzuiger over een bakkenlaadsysteem. De flexibele paalwagen omvat onder andere een buffersysteem waarmee baggeren onder minder gunstige weersomstandigheden mogelijk is. Het baggerproces wordt volledig 'touch screen' aangestuurd. De 'Ambiorix' is tevens uitgerust met een 'remote view' systeem dat permanent online meekijken en monitoren van het baggerproces vanuit DEME's hoofdkantoor in Zwijndrecht – het nieuwe "Houston" in de baggerwereld bij manier van spreken – mogelijk maakt.

Ambiorix was de leider van de Eburonen, een Gallisch volk, dat in een gebied tussen de Noordzee, de Rijn, de Seine en de Marne – Belgica geheten – leefde. In 54 voor Christus wist hij met een slimme krijgslist een legioen en vijf cohorten – alles samen 7.200 soldaten – van Julius Caesar te verslaan. Om dit wapenfeit werd hij vanaf de 19e eeuw gezien als een Belgische nationale held, een voorbeeld van een dappere strijder. De naam AMBIBORIX past perfect in de traditie van DEME om schepen te vernoemen o.m. naar Vlaamse volkshelden zoals Artevelde, Breughel, en Breydel. De nieuwe rotssnijkopzuiger 'AMBIBORIX' maakt deel uit van een omvangrijk lopend investeringsprogramma van de DEME Groep. Vorige week vrijdag 21 oktober werd de 11.000 m<sup>3</sup> sleephopperzuiger 'BREUGHEL' nog in de vaart genomen. Het DP2 Jack-up schip 'NEPTUNE' werd op 23 september j.l. te water gelaten. Vroeger dit jaar werden de megasleephopperzuiger 'CONGO RIVER', de grindsleepzuiger 'VICTOR HORTA' en de zelfvarende cutterzuiger 'AL JARRAF' in de vaart genomen. Verder zijn nog in aanbouw de 16.000 kW zelfvarende cutterzuiger 'AMAZONE', het dieplepelponton (backhoe) 'PETER THE GREAT' en het special-purpose jack-up schip 'INNOVATION'. Dit laatste in opdracht van HGO InfraSea Solutions, een joint venture maatschappij met als partners de DEME waterbouwspecialist GeoSea en het Duitse Hochtief. Type Zelfvarende snijkopzuiger, Klant DEME N.V., Bouwer IHC Dredgers B.V., Lengte 123,80 m., Breedte 25,20 m., Holte 8,20 m., Maximale baggerdiepte 35,00 m., Totaal geïnstalleerd vermogen 26.100 kW, Accommodatie 43 personen, Speciaal kenmerk Bakkenlaadinstallatie. (Bron: DEME, foto: IHC).

### Nieuwe AH sleepboten voor Heerema.



Heerema Marine Contractors tekende 2 november 2011 een "Letter of Intent" met de Spaanse scheepswerf Astilleros Armon te Vigo voor de bouw van 2 ankerbehandeling sleepboten. Met een lengte van 72 meter en een breedte van 18 meter worden ze groter als de in de vaart zijn sleepers HUSKY



7708974 en RETRIEVER 8106991 van resp. bouwjaar 1978 en 1982.

De sleepboten krijgen een trekkracht van 180 ton en 2.500 m3 bunkers, genoeg voor een reis van Rotterdam naar Kaapstad. Ze worden uitgerust om ankers te behandelen tot een diepte van 1.500 meter. Aan boord komt een accommodatie voor 28 opvarenden. De verwachte oplevering is in 2013.



ARGUS 9600762, Damen ASD TUG 2810, 18-4-2011 (e) te water gelaten bij Damen Shipyard Galati onder bouwnummer Damen Gorinchem 511580, aanvankelijk onder de vlag van St. Vincent and Grenadines met roepsein J8B4593, 14-10-2011 (e) opgeleverd aan Iskes Towage & Salvage B.V., IJmuiden, roepsein PCNM, 294 BRT, 98 DWT, 28,67 x 10,43 x 4,60 x . meter, 5.000 EPK, 2 x Caterpillar 3516C TA HD/C, trekkracht 62 ton, 13,6 kn., 20-10-2011 vertrokken van Roemenië naar IJmuiden, 30-10-2011 passage Gibraltar, 7-11-2011 gearriveerd te IJmuiden, verwelkomd door o.a. de BRENT, POLLUX, TELSTAR en TRITON. (Foto: Damen Shipyards via towingline.com).



EERLAND 28 2310355, 6-9-1958 te water gelaten door de bok SIMSON, 29-11-1958 opgeleverd door N.V. Scheepswerf "Zorg & Vlijt" v/h H. de Haas, Maassluis (105) als TONIJS aan N.V. W.A. van den Tak's Bergingsbedrijf, Rotterdam, roepsein PIAU, IVR 2310355, 61 BRT, 20 NRT, 21,75 (20,35) x 5,52 x 2,13 x 2,000 meter, trekkracht 4,5 ton, 9 kn., 300 EPK, 258 kW, 4 cyl, 4 tew, 305 x 460, Industrie, N.V. Motorenfabriek "De Industrie" D. & J. Boot, Alphen a/d Rijn.



8-1972 verkocht aan Bergings & Transportbedrijf van den Akker B.V., Vlissingen, herdoopt DEURLOO, roepsein PDPN. 1979 verbouwd tot duwsleepboot, voorzien van nieuw stuurhuis.



7-1981 verkocht aan Sleepdienst & Transportonderneming Gerrit J. Eerland LCM Zn. B.V., Rotterdam, herdoopt EERLAND 28, roepsein PDWE, europeanummer 2326363, 1-7-1988 uit de zeevaart. 2002 als EERLAND 28 ingebracht bij Smit Transport Europe B.V., Rotterdam. 4-11-2011 overgedragen aan het Havenmuseum, Rotterdam. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 14-7-2003, Nieuwe Waterweg)



### **Sleepboot EERLAND 28 de nieuwe aanwinst van Het Havenmuseum**

Op vrijdag 4 november om 10:45 uur arriveert de EERLAND 28 bij Het Havenmuseum aan de Leuvehaven, te Rotterdam. Deze motorsleepboot van SMIT wordt in bruikleen gegeven aan het museum. Een welkome aanvulling op de vloot van Het Havenmuseum.

Deze bergingsleepboot werd in 1958 met de naam TONIJN gebouwd bij Scheepswerf de Haas in Maassluis in opdracht van Firma Van Der Tak. Bij Transportbedrijf Van den Akker kreeg het de naam DEURLOO en sinds 1981 kreeg het de naam EERLAND 28 toen de sleepboot in bezit kwam van firma Eerland. Sinds die tijd werkt schipper Dirk Valken op de sleepboot.

Hij heeft hem zelf op 1 april 1981 opgehaald in Vlissingen en is zijn sleepboot altijd trouw gebleven. Ook toen Eerland in 2002 overgenomen werd door SMIT. Dirk noemt de EERLAND 28 "een schaap met vijf poten", deze bergingsleepboot kan alles. Ze hebben zelfs het wereldrecord van het grootste zeetransport in Europa op hun naam staan. Ze hebben samen van alles gesleept, maar nu is het tijd om het wat rustiger aan te doen. Dirk vergezelt "zijn" sleepboot naar Het Havenmuseum waar hij als vrijwilliger betrokken zal blijven bij de EERLAND 28.

Het Havenmuseum is SMIT dankbaar dat de EERLAND 28 bij het museum komt, waar het overigens niet stil komt te liggen, want bij Het Havenmuseum zijn er regelmatig sleepklussen die uitgevoerd moeten worden. (Bron: Haven Museum).

### **Sleepboot Eerland nieuwste aanwinst Havenmuseum**

4 november 2011 - De sleepboot EERLAND 28 ligt sinds vrijdag in het Rotterdamse Havenmuseum aan de Leuvehaven. De sleepboot heeft ruim drie decennia dienst gedaan in de Rotterdamse haven. Dirk Valken was al die tijd kapitein.

De historie van de sleepboot gaat nog veel verder terug. In 1958 liep de boot in Maassluis van stapel, toen nog onder de naam TONIJN. Daarna kreeg hij de naam DEURLOO en in 1981 kreeg hij z'n huidige naam EERLAND 28.

Dirk Valken maakte het allemaal mee. Hij gaat in zekere zin het schip achterna: Valken gaat als vrijwilliger aan de slag bij het museum. Desondanks voelde het toch een beetje als afscheid van zijn 'maatje'. "Het is een tijdperk van mijn leven geweest", zegt Valken. Eén van de mooiste dingen aan het schip: de motor. "Daar krijgen ze allemaal een harde van", grapt Valken wanneer de medewerkers van het Havenmuseum meteen de machinekamer induiken. (Bron:RTV Rijnmond).



GLOMAR PRIDE 9608764, Standby vessel, 3-6-2011 (e) te water gelaten bij Nauta-Hull Sp. z o.o., Gdynia onder bouwnummer BO-42A, 628 BRT, 700 DWT, 12-2011 geplande oplevering aan GloMar Shipmanagement B.V., Den Helder, vlag: Panama, in beheer bij Rederij Groen B.V. en GloMar Shipmanagement B.V., Den Helder. roepsein HP8229.

LINDE-G 9608776, zusterschip van GLOMAR PRIDE, 3-10-2011 (e) gedoopt LINDE-G en te water gelaten bij Nauta-Hull Sp. z o.o., Gdynia onder bouwnummer Nauta BO-42B, 630 BRT, 700 DWT, 4-2012 geplande oplevering aan Rederij Groen B.V., Scheveningen, vlag: Panama, in beheer bij Rederij Groen B.V. en GloMar Shipmanagement B.V., Den Helder.

SEAWING 7111078, 11-1971 opgeleverd door Cant. Nav. del Tirreno e Riuniti, Riva (288) als SOUTHWARD aan Klosters R/A, Oslo-Noorwegen, in beheer bij Lauritz Kloster, 1995 verkocht aan Scandinavian Leisure Group AB, Nassau-Bahamas, in beheer Norwegian Cruise Line, herdoopt SEAWING, 1999 in beheer bij Sun Cruises Ltd., Manchester (MyTravel), 12-2004 verkocht aan Louis Cruise Lines.



2005 herdoopt PERLA (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 12-9-2006, Kusadasi).



2008 herdoopt AEGEAN PEARL (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 24-9-2008, Rhodos).



Op 27 juli 2008 zijn de The AEGEAN PEARL met 504 passagiers en 349 bemanningsleden aan boord en de ZENITH (1992) van Pullmantur met 1.819 passagiers en 619 bemanningsleden aan boord in aanvaring gekomen. Er waren geen gewonden, maar beide schepen moesten worden onderzocht. De THE AEGEAN PEARL moest de cruise afbreken voor reparatie op de Neorion scheepswerf in Syros. Louis Hellenic Cruises heeft bekend gemaakt dat de THE AEGEAN PEARL naar Israël is verkocht. De overdracht zou op 23 juni 2010 plaatsvinden. De drie- en vierdaagse cruises van THE AEGEAN PEARL zullen worden overgenomen door de CALYPSO (ex CANGURO VERDE). RIO, 7111078, De RIO (1971-SOUTHWARD, 1995-SEAWING, 2005-PERLA, 2008-THE AEGEAN PEARL, 2010-RIO) van Rio Cruises, dat onlangs failliet is gegaan, is op een veiling in Ashdod verkocht voor USD 4,8 miljoen. Het schip was vanaf mei 2011 opgelegd. (Bron: P. Oost). (19-6-2011 als RIO gearriveerd te Ashdod vanaf Limassol, 320 bemanningsleden weigerden van boord te gaan wegens het niet uitbetalen van salarissen, zou op 7 september gerechtelijk verkocht worden).

### Hoe komt het dat schepen op de klippen varen? Hebben ze geen TOMTOM?



Vijf dagen voor anker, wachtend op een springtij dat voor voldoende diepte zou zorgen, daar had de kapitein van de olietanker TORREY CANYON geen zin in. Het was ook niet nodig: als hij zes uur eerder dan gepland aankwam, kon hij nog wel net de haven van Milford Haven in Wales binnen varen. Hij besloot een kortere route te nemen, dwars door de Scilly-eilanden.

In 1967 zorgde die manoeuvre voor 's werelds eerste grote ramp met een olietanker. In het gevaarlijke gebied dreigde de tanker in aanvaring te raken met een vissersschip. De kapitein moest bijsturen. Maar met zo'n grote moloch maak je geen strakke bochtjes. Het schip strandde, 100.000 ton olie stroomde de zee in.

Volgens psycholoog en schipbreukexpert Catherine

Hetherington van de University of Aberdeen is dat verhaal exemplarisch voor veel van de ongelukken die sindsdien plaats hebben gevonden met olietankers en grote containerschepen. 'De kapiteins staan onder toenemende tijdsdruk. En vermoeidheid en stress - ook zo typisch in de scheepvaart - eisen ook hun tol.' Roger Van Loon, de vraagsteller van deze week, kan zich er flink over opwinden. 'Telkens zijn er weer problemen met schepen die op rotskusten of riffen gestrand raken', mailt hij. 'Hebben die rederijen of kapiteins niet het geld om een Tomtom te kopen?'

Of ze het geld hebben of niet, in 2012 verplicht de Internationale Maritieme Organisatie hun om een geavanceerd navigatiesysteem aan boord te hebben. Het gaat om het Electronic Chart Display Information System (Ecdis), dat elektronische snufjes zoals GPS- en radarsystemen integreert. Via Ecdis krijgen kapiteins ook de koersen en snelheden op hun scherm te zien van naburige schepen. De tijd is er rijp voor, meent de VN-organisatie, want liefst 90 procent van de oceanen is nu gedigitaliseerd (in 2008 was dat nog maar 60 procent).

Grote stommiten à la TORREY CANYON zijn daarmee niet passé. Toch moet Ecdis het aantal ongelukken drastisch verminderen. Het aantal schipbreuken is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Volgens het Noorse maritieme onderzoeksinstituut Det Norske Veritas (DNV) was de kans dat een groot schip in 2008 schipbreuk leed tweemaal zo groot als in 2002.

Opmerkelijk is dat veel van de schipbreuken net deels te wijten zijn aan elektronische hulpmiddelen, althans indirect. Door de enorme economische boom in de scheepvaart is er volgens de Noorse experts een personeelstekort ontstaan. Minder mensen die minder goed opgeleid zijn staan nu aan het roer. Dankzij elektronische navigatiehulp kan een schip het in principe met minder personeel stellen. Maar de apparatuur is vaak ingewikkeld. En dat werkt menselijk falen in de hand.

ICAN Marine

Ecdis zorgt echter voor een integratie van allerlei andere systemen, waardoor navigeren simpeler wordt. DNV denkt dat de verplichting ervan zal leiden tot een derde minder schipbreuken.

Volgens een groep Noorse medici van de universiteit van Bergen kan Ecdis vooral vermoeidheidsgerelateerde ongelukken verminderen. Dat concluderen ze uit experimenten met vermoeide bemanningsleden van een marineschip, die ze nadien in een simulator stopten.

Maar als er iets gebeurt waar het computersysteem niet op had geanticipeerd, weet de bemanning niet snel genoeg hoe ze moet handelen, vrezen de medici. 'Met zo'n systeem is de rol van bemanningsleden veel passiever. Ze controleren het proces in plaats van zelf bewuste keuzes te maken.'

Onderzoekers werken daarom ook druk aan nog andere ondersteunende systemen die de bemanning in zulke gevallen kan bijstaan. En zo verandert het schip steeds meer in een varende computer. (Bron: De Standaard, Foto: Der Siegel. tip: L. Kramer).

### Eerste steenstortproject voor Van Oord in Mexico

Van Oord's valpijpschip TERTNES voert aan de oostkust van Mexico (Golf van Campeche) onderzeese steenstortwerkzaamheden uit voor diverse hoofdaannemers. De uiteindelijke opdrachtgever is het olie- en gas staatsbedrijf PEMEX.

Het valpijpschip TERTNES, met een laadvermogen van 9.785 ton, werd vanuit het Verre Oosten via het Panama-kanaal naar Mexico overgebracht, zodat de werkzaamheden in Mexico tijdig konden beginnen. Deze zullen worden uitgevoerd in het vierde kwartaal van 2011 met ondersteuning aan de wal door de Van Oord vestigingen in Houston en Mexico Stad. Dit is het eerste steenstortproject dat Van Oord in Mexico uitvoert.



In de Golf van Mexico, die gekenmerkt wordt door rotsachtige formaties en riffen, is de techniek van steenstorten zeer geschikt om te zorgen voor

stabilisatie van de oneffen zeebodem en bescherming van onderzeese pijpleidingen en kabels. Van Oord kan bogen op een rijke ervaring met vergelijkbare projecten over de hele wereld.

Voor valpijpschip Tertnes is dit het tweede project in Latijns-Amerika binnen één jaar tijd. Eind 2010 voltooide het schip een steenstortproject voor de Braziliaanse olie- en gasmaatschappij Petrobras in Manaus, in de Braziliaanse deelstaat Amazonas.

Van Oord heeft nog twee andere hypermoderne valpijpschepen. Het valpijpschip Stornes (27.000 ton), dat operationeel is sinds eind september 2011, en het valpijpschip Nordnes (24.000 ton) worden momenteel ingezet voor steenstortprojecten in het Noorse deel van de Noordzee. (Bron en foto: van Oord).





## Scheepswerf Gebr. Kooiman B.V. bouwt uniek DP Support Vessel

Vrijdag 21 oktober is het Multi Purpose DP-1 support schip "ZWERVER III" bij Scheepswerf Gebr. Kooiman BV te water gelaten. Het schip is speciaal ontworpen voor het ondersteunen van Wind farm-renewable energy-, offshore installatie- en baggerprojecten wereldwijd.

HvS Dredging Support B.V. is verantwoordelijk voor het ontwerp van het schip, welke verder in nauwe samenwerking door Scheepswerf Gebr. Kooiman B.V. uit Zwijndrecht is geëngineerd. Laatstgenoemde is tevens verantwoordelijk voor de complete bouw van het schip.

Het schip zal een nieuwe klasse van "Support Vessels" openen. Door de uitgebreide uitrusting en mogelijkheden, maakt het haar in staat te concurreren met grotere AHTS Supply- Support schepen in de markt wereldwijd.

Het ontwerp omvat veel specifieke kenmerken welke niet eerder geïntroduceerd zijn op dit soort ondersteuningsvaartuigen. Deze kenmerken maken haar perfect geschikt voor de "Renewable Energy markt":

Afmetingen: 35 m. lang en 15 m. breed, DP-1, een trekkracht van meer dan 50 ton, minimale diepgang van 2,700 m., accommodatie aan boord voor meer dan 12 personen

Dek uitrusting:

2 grote ankerbehandelings- sleeplieren met een trekkracht van resp. 100 en 200 ton

2 hydraulische dekkranen van 370 Tm met een bereik van 20 m

3 tuggelieren met 15 ton trekkracht.

Nieuwe unieke functie: hydraulisch bediende boegdeur, welke vracht/materialen aan dek beschermt tegen het wegspoelen door "vast water" bij ruw weer; een ernstig probleem dat zich regelmatig voordoet in de wereld van Support Vessels. (Bron: Scheepsbouw.nl, tip: L. Kramer, foto: R. Zegwaard, 17-6-2011).



Maritiem Museum Rotterdam 25 jaar aan de Leuvehaven

Op zondag 6 november 2011 is het precies 25 jaar geleden dat het Maritiem Museum zijn deuren opende aan de Rotterdamse Leuvehaven.

Dit jubileum wordt deze dag gevierd met een open huis en een terugblik op de afgelopen 25 jaar. Zonder bezoekers geen museum en dus worden museumbezoekers uitgenodigd zich te laten portretteren en te vertellen wat zij de beste expositie van de afgelopen jaren vonden en wat hun favoriete museumobject is. Deze portretten worden gepubliceerd in een speciale jubileumuitgave. Er is een gratis rondleiding en wie jarig is trakteert, dus entree is deze dag gratis!

Sinds de vestiging van het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' -zoals het toen nog heette- aan de Leuvehaven in 1986, heeft het museum een enorme groei gekend. De collectie is uitgebreid met unieke objecten, er is een nieuwe vleugel aangebouwd, museumschip 'Buffel' is gerenoveerd, de entreehal is vernieuwd en vele tentoonstellingen, evenementen en lezingen over de maritieme wereld stonden op het programma. En dat resulteerde in een groot publiek. Ruim 3,3 miljoen bezoekers hebben het museum de afgelopen 25 jaar bezocht. Algemeen Directeur Frits Looimeijer: "Ik ben er bijzonder trots op dat we de verhalen van het maritieme verleden, heden én toekomst van ons land met ons publiek mogen delen. Nieuwe generaties museumbezoekers blijven zich net als nieuwe verhalen uit deze sector aandienen, en ik zie de toekomst van dit instituut dan ook vol vertrouwen tegemoet."

Het Maritiem Museum Rotterdam is opgericht in 1874 door Prins Hendrik 'de zeevaarder' en is het oudste scheepvaartmuseum van Nederland. De basis van de collectie telt anno 2011 meer dan een half miljoen objecten en behoort tot de top van maritieme collecties in de wereld. Met ruim 130.000 bezoekers per jaar, een programmering van afwisselende tentoonstellingen en evenementen, een breed educatief programma, 47 medewerkers en 8 vrijwilligers lijkt het museum vandaag de dag niets meer op de modellenkamer van de Koninklijke Nederlandsche Yacht-Club te Rotterdam, waar het destijds begon. Het museum was tot 1978 gevestigd aan het Burgemeester s'Jacobplein te Rotterdam waar het moest wijken voor de aan te leggen metro. Het Maritiem Museum verdween voor een flink aantal jaren uit het stadsbeeld. Eind 1979 werd het door het museum gerestaureerde voormalige ramtorenschip 'Buffel' in een nog kaal Leuvehavengebied voor het publiek opengesteld. Dat was direct een enorm succes.

Na acht jaar gesloten te zijn geweest had Rotterdam op 6 november 1986 weer een Maritiem Museum. In het nieuwe museumgebouw naar ontwerp van architect Wim Quist zijn diverse verwijzingen naar de scheepsbouw opgenomen, zoals stalen trappen, gangways en hijskranen. Samen met het

Mariniersmuseum en het Havenmuseum vormt het museum het maritiem historisch kwartier, waar de bezoeker kennis maakt met de historie van de Rotterdamse haven en de maritieme geschiedenis van Nederland.



Een bezoek aan Europort 2011, van 8 tot en met 11 november in Ahoy Rotterdam, is gratis als u zich vooraf registreert. Hiertoe vragen wij u enkele gegevens in te vullen. Na het doorlopen van de registratie ontvangt u per e-mail uw digitale entreebewijs. Print deze uit en neem de afdruk mee naar de beurs. Op vertoon van uw entreebewijs bij de ingang ontvangt u een persoonlijke bezoekersbadge. Meer weten over Europort, de exposanten die deelnemen of het kennisprogramma? <http://www.europort.nl>.  
Bezoek voor gratis entreebewijs: <https://form.n200.com/?s=2znmkq8h8e9&check=1>

### **Straat Malakka**



PERMINA SUPPLY No 31 7425742, 3-1976 opgeleverd door Yokohama Zosen K.K., Chiba (1366) als PERMINA SUPPLY No. 31 aan Inter Maritime Management S.A., Panama, 1.002 BRT, 2 x 2.205 kW, Niigata Engineering Co. Ltd. 1980 verkocht aan P.T. Pertamina Tongkang, Indonesië. 22-7-2002 (e) verkocht aan Intone Pte. Ltd., Singapore, herdoopt OCEAN SUPPLY 1. 23-5-2003 (e) in beheer bij Seaspec Marine Services Pte Ltd. Singapore. 3-5-2010 (e) verkocht aan Astron Equities S.A., Tuvalu, in beheer bij Stallion Offshore Pte. Ltd., 6-5-2010 (AB) herdoopt HIND CONQUEROR. 14-2-2011 (e) verkocht aan Orange Bloom Logistics Pvt. Ltd. Tuvalu, in beheer bij Stallion Offshore Pte. Ltd., Singapore. (Foto: AM/Scheepsfotoruilbeurs, 10-1986).





KINDRENCE 5187384, 19-8-1950 te water gelaten, 24-10-1950 opgeleverd door N.V. Scheepswerf 'Waterhuizen'. J. Pattje & Zn., Waterhuizen (210) als BIANCA aan Derk Schothorst & Ebbe Hylkema, Groningen, in beheer bij N.V. 'Carebeka', Groningen, roepsein PDCR, 499 BRT, 728 DWT, lengte 53.27 (49.23) meter, 10 kn. 3-2-1954 verkocht aan London & Rochester Trading Co. Ltd., Rochester-U.K. (David Clarabut), herdoopt KINDRENCE. 1956 verlengd bij Clelands Ltd., Wallsend on Tyne, 592 NRT, 829 DWT, lengte 59,09 (54,67) meter. 4-1971 verkocht aan Dimitrios P. Kalkassinas, Thessaloniki-Griekenland, herdoopt MEROPI K. 10-1972 gearriveerd met schade te Hayle en in 1972 verkocht aan Sp. Halaris, Ch. & N. Koronaios, Piraeus-Griekenland, herdoopt KIRA PANAGIA. 1976 verkocht aan Crab Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, herdoopt ANOIR K. 1978 verkocht aan Anwar Az Kabbara, Tripoli-Libanon. 24-2-1980 tijdens een reis met stukgoed van Limassol naar Alexandrië gestrand op 3 mijl ten oosten van Rosetta Lighthouse, Egypte, bemanning gered via lijnen vanaf de wal, gedeeltelijk gezonken, 13-11-1980 gebroken en geleidelijk aan gezonken, total-loss verklaard. (Foto's uit het archief van H. Plokker, info: Marhisdata).





FRISIAN OCEAN 9385922 (NB-177), 23-12-2008 kiel gelegd, 25-4-2011 te water gelaten bij Korabostroitelnitza Ruse A.D., Rousse onder bouwnummer 824, 5.887 BRT, 8.052,85 DWT, 14-8-2011 vertrokken van de werf naar Varna met een ETA van 19-8-2011 om daar verder afgebouwd te worden, 1-9-2011 (GL) opgeleverd als FRISIAN OCEAN aan Frisian Ocean B.V., Sneek, in beheer bij Boomsma Shipping B.V., Sneek, roepsein PCFY. (Foto's: K. Goudriaan, 5-11-2011, IJmuiden, onder passage ATLANTIC).



De U.S.S.R. sleepboot, 27-7-2011 waargenomen en op de plaat gezet door Bas H.F. Spruit tijdens een reis op het kanaal van Baltiysk naar Kaliningrad te Wit-Rusland. Die onbekende Russische sleepboot is waarschijnlijk de MB-86, zeker is het niet maar kan het bijna niet anders: reactie Leon.





CHEMTRANS ANTARES 7924372, 9-7-1980 te water gelaten, 10-1980 opgeleverd door Krögerwerft G.m.b.H., Rendsburg (1502) als CHEMTRANS ANTARES aan Chemikalien Seetransport G.m.b.H., West Duitsland, 1.599 BRT, na oplevering in charter bij Gebr. Broere B.V., Dordrecht, 2-4-1983 uit charter. 1983 verlengd tot 93,00 (86,80) meter, 2.401 BRT, 3.600 DWT. 1985 verkocht aan P/f Global Chemical Tankers Ltd., Faeröer, herdoopt BIRD ISLAND. 1987 verkocht aan Unifab A.p.S., Bahamas, herdoopt BLUE BIRD. 1989 verkocht aan M.T. "Multitank Antares" Tankreederei Ahrenkiel G.m.b.H. & Co. K.G., Myanmar, in beheer bij C.F. Ahrenkiel Shipmanagement(Cyprus) Ltd., herdoopt MULTITANK ANTARES. 1994 vlag: Liberia. 1996 verkocht aan K/S Tina Jakobsen, Denemarken, in beheer bij Jens Jakobsen AS, herdoopt TINA JAKOBSEN, 27-9-2007 (e) verkocht aan Gastrade S.A., Bulgarije, in beheer bij Naviborn Ltd., 30-9-2007 herdoopt GASTRADER 3. 12-3-2008 (e) verkocht aan Oil BG Ltd., Bulgarije, in beheer bij Trimpex Union Ltd., Varna. 21-2-2011 te Aliğa, 22-2-2011 (e) verkocht voor sloop naar Turkije, gesloopt te Aliğa. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 1-9-1995).



BOTERDIEP 9158082, casco gebouwd door Santierul Naval S.A. (925), Galatz, 1-5-1999 van afdouwwerf te Foxhol naar dok Niestern Sander B.V. te Delfzijl, 11-5-1999 technische proefvaart, motorstoring (tandwielkast) gekregen en door sleeptboten naar de Eemshaven gesleept, door de THOMAS DE GAUWDIEF op sleeptouw genomen en naar Rotterdam gesleept, 14-5-1999 te Rotterdam met stuurassistentie van de TARKA, 15-5-1999 aan de St. Jobskade te Rotterdam gedoopt BOTERDIEP door

mevr. E.H. Udding-Blok (echtgenote van directeur ING Bank, Groningen) en opgeleverd door Scheepswerf Damen Hoogezand B.V. (802) aan Beheermaatschappij m.s. "Boterdiep" B.V., Groningen, in beheer bij Feederlines B.V., 5.680 BRT, 401 TEU, 4.077 EPK, MaK, 14,5 kn., na oplevering naar Scheepswerf H.V.O., Vlaardingen gebracht voor reparatie, 3-6-1999 proefvaart. 31-10-2011 te Antwerpen onder de vlag van Liberia gebracht, roepsein A8ZN9. (Foto: L. Bot, 6-9-2006).



SVEZIA 8521141, 1988 opgeleverd Cant. Navale "Ferrari" S.p.A., La Spezia (56) aan Rimorchiatori Riuniti S.p.A., Napels (Rimorchiatori Riuniti Porto di Genova S.p.A.). 198 BRT, 50 NRT, 148 DWT, 26,85 x 9,50 x . x 5,371, 3.100 EPK, 2 x 6 cyl, 4 tew, 240 x 280, Deutz SBV6M628, Klöckner-Humboldt-Deutz A.K., Keulen. 1995 in beheer bij Kotug B.V., ingezet te Rotterdam. 1999 verkocht aan Kotug Vier B.V., Rotterdam, in beheer bij Kotug Int. B.V., Rotterdam, roepsein PHAK.". 2004 in beheer bij Kotug Europe B.V., Rotterdam. 2011 verkocht aan Iskes Towage & Salvage B.V., IJmuiden. (Foto en tip: M. Coster, 29-6-2008).





DAMEN YN-1666, 6-11-2011 casco DAMEN HARDINXVELD 571666 gearriveerd op de Nieuwe Waterweg achter de sleepboot ZEUS met bestemming voor Dordrecht. (Foto: R. Zegwaard, 6-11-2011).

### Diepe crisis in de scheepvaart

De scheepvaart zit wereldwijd in een diepe crisis. Steeds meer rederijen gaan failliet, particuliere beleggers zien hun investering in scheeps-cv's dalen en ook banken nemen hun verlies en bieden schepen op de veiling te koop aan.

"Het aantal gedwongen verkopen is opmerkelijk gestegen", zegt Carl van Lynden van advocatenkantoor AKD. Deze maand veilt zijn kantoor een aantal olietankers.

Banken zijn volgens hem in een spagaat terechtgekomen. "Ze hebben door de financiële crisis al moeite om de eigen winkel draaiende te houden en nu dreigt ook de waarde van hun onderpand onderuit te gaan."

Strengere banken

Het is typerend voor de sector dat in goede tijden veel schepen worden besteld, waardoor in slechtere tijden een overschot ontstaat. Kleine, maar ook grotere rederijen gaan failliet door lage tarieven, minder transporten en een veel te grote vloot.

Harrie van Ham, van het Groningse emissiehuis VNC Zeevaart, denkt dat de banken kleine rederijen eerder laten vallen. Die aanname klopt als we kijken naar de faillissementscijfers: 4 in 2009 en 11 in 2010.

Van de grotere rederijen in de zee- en kustvaart gingen er in 2010 4 failliet en in 2009 maar 1. De grotere jongens hebben volgens Van Ham vaak veel particulier kapitaal en dat zijn ook weer klanten van de bank.

Overleven

Ook rederij De Flinter, directeur Bart Otto ervaart de crisis in zijn sector, door een inkomstendaling tot 40 procent. Toch lukt het hem nog investeerders aan te trekken voor zijn schepen. Met de bank heeft hij afspraken gemaakt om even niet af te lossen en ook particuliere investeerders hebben bij moeten storten om later nog wat terug te zien van hun investering. Het was dat of niets. Hij verwacht voor de toekomst een consolidatieslag in de sector.

"Het is een kwestie van overleven", zegt Tineke Netelenbos, voorzitter van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders. "Het water staat veel rederijen tot aan de lippen en de druk van de banken neemt toe op eigenaren van schepen met aflossingsproblemen."

Arjan Jansen van Maastank International Rotterdam denkt dat de banken strenger zijn geworden: "Uiteindelijk, als een rederij niet meer kan voldoen aan zijn verplichtingen, zullen ze er toch mee kappen, zo is het wel", zegt hij. (Bron: NOS, tip: L. Kramer).



“KOOPVAARDIJ FOTO”



COMBI TRADER 7359137, 1975 opgeleverd door Orskovs Staalskibsværft, Frederikshavn (74) als OCEAN COAST aan Thership A/S, Denemarken. 1975 verkocht aan K/S Ocean Coast, Denemarken. 1975 verkocht aan Heinrich Hanno & Co B.V., Rotterdam, 2-12-1975 in dienst en herdoopt COMBI TRADER, 1975 verkocht van Rederij "Combi Trader" C.V., Rotterdam, in beheer bij Heinrich Hanno & Co., 1999 verkocht aan World Shipping Chartering Inc., Panama, in beheer bij Trade Sales Chartering Ltd., 2001 in beheer bij World Shipping Management Corp., 8-2008 in beheer bij Miami Trading & Brokers Inc., Miami FL., 21-8-2008 gearriveerd te San Pedro de Macoris vanaf Texas, geladen met 2.400 ton ammoniumsulfaat, 3-9-2008 tijdens tropische storm Hanna gestand bij San Pedro de Macoris, Dominicaanse Republiek naast de JENTRADER 6807321, 13-10-2008 verlaten door de bemanning, de eigenaar is opgedragen het wrak te laten verwijderen, 5-3-2009 op het strand voor de kust van San Pedro de Macoris in brand geraakt, waarschijnlijk door laswerkzaamheden, door de brandweer met grote moeite onder controle gekregen, 8-2009 aanvang sloop op het strand. Woensdag 5-8-2009, San Pedro de Macoris, medewerkers van een particuliere onderneming begonnen met werkzaamheden om twee schepen te ontmantelen. Die waren vorig jaar gestrand voor de kust van San Pedro de Macoris na te zijn meegesleurd door de sterke wind van de stormen Fey en Hanna. Handelaren zeiden dat ze blij waren omdat deze vaartuigen de pier ontsierden. "Toen de schepen aankwamen was het een attractie voor de mensen, maar na een maand was het over en nam de verontreiniging toe", aldus Rodolfo Silvestre, een koopman die alcoholhoudende dranken verkoopt op die plaats. (Foto: <http://koopvaardij.blogspot.com/10-6-1992> binnenkomend op de Nieuwe Waterweg).



SMIT HOUSTON binnenkomend bij Vlaardingen, 1-2-1984 (Foto: Scheepsfotoruilbeurs).

