



ZEEBRIEF#31

5 februari 2012



ANNIE COSYNS-N 8411621, 24-8-1984 kiel gelegd, 22-12-1984 te water gelaten als WAPPEN VON BARSSEL, 2-5-1985 proefvaart, 5-1985 opgeleverd door Scheepswerf Niestern Sander B.V., Delfzijl (791) aan Rederij Eems, Delfzijl (juridisch overgedragen, de opdrachtgever kreeg financiële problemen en kon het schip niet overnemen), opgelegd te Delfzijl, 1986 verkocht aan Annie Cosyns-N B.V., Rotterdam (samenwerking tussen Van Nievelt Goudriaan & Co. B.V., Pegasus en Cono Industrie Groep), in beheer bij Van Nievelt Goudriaan & Co. B.V., 24-4-1986 vertrokken van de werf, 5-5-1986 opgeleverd door de werf, 5-5-1986 te Rotterdam gedoopt ANNIE COSYNS-N door mevr. A. v.d. Veeken-Cosyns. 4-5-1987 herdoopt MERAK. 1987 verkocht aan Baltic Sun C.V., Delfzijl, in beheer bij Sandfirden B.V., Haren, 22-5-1987 herdoopt BALTIC SUN. 1995 verkocht aan Nicolaos Hatzidakis, Limassol-Cyprus, 6-1995 herdoopt EVANGELIA IV. 3-1996 verkocht aan Ain Mara Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus. 2001 verkocht aan Western Chartering S.A., Kingstown-St. Vincent and Grenadines, 13-8-2001 herdoopt GLOBAL SPIRIT. 2003 verkocht aan Scott Shipping Management Ltd., Isle of Man, vlag: Gibraltar, 7-3-2003 herdoopt HECA TIMBER. 17-6-2003 herdoopt UNI 4. 12-11-2003 tijdens een reis van Haraholmen, Zweden naar Alexandria, Egypte geladen met hout, brak brand uit in de schoorsteen in positie 49.13 NB. en 04.59 WL., 12-11-2003 onder controle gekregen en bij Falmouth Bay ten anker gegaan voor inspectie, ernstige schade opgelopen aan de communicatie systemen, 13-11-2003 gearriveerd te Falmouth voor reparatie. 11-12-2003 na reparatie vertrokken van Falmouth voor naar Alexandria. 2004 verkocht aan Vallis Mare Ltd., Gibraltar, in beheer bij Meriaura, Turku, Finland, 4-2004 herdoopt

MIRVA. 12-2011 verkocht aan VG-Shipping Oy, Turku-Finland, roepsein OJPE, in beheer bij Meriaura, Turku, Finland. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 8-7-2006).



COLD EXPRESS 7809390, 14-9-1978 kiel gelegd, 3-1979 opgeleverd door Ysselwerf B.V. (186) aan Motorschip "Cold Express" B.V., Breskens, in beheer bij Vroon B.V. 1989 thuishaven en vlag: Port Vila-Vanuatu. 5-2002 te Gibraltar overgedragen aan Narima Overseas, Tallinn, Letland, vlag: Vanuatu, in beheer bij Cool Trans, Tallinn, roepsein YJYM8, 14-10-2002 (e) herdoopt COOL EMPRESS. 2003 in beheer bij Els Trans. 2005 in beheer bij Anninet-V Ltd., Tallinn. 23-1-2009 ten zuiden van Eigerøy, Rogaland brak brand uit aan boord, brand onder controle gekregen en naar Egersund gevaren, 2 opvarenden ademden te veel rook in en zijn naar het ziekenhuis overgebracht. 9-8-2009 aan de grond gelopen op de Warnow, Mecklenburg, in het noorden van Duitsland. 11-8-2009 thuishaven en vlag: Basseterre-St. Kitts-Nevis, roepsein V4LW. 2011 (e) verkocht aan Hong Ying Shipping Management, Sierra Leone, roepsein 9LA2114, 31-1-2011 (m) herdoopt MING FA. 4-2011 (e) herdoopt HAI FENG 66. 12-2011 (e) vlag: Cambodja. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 9-6-1982).



ESDOORN 7396616, 19-9-1975 te water gelaten, 8-11-1975 opgeleverd door N.V. Scheepswerven Gebr. van Diepen (1007) als MARIE HELLESKOV aan Rederiet Otto Danielsen, Kopenhagen-Denmarken. 25-7-1977 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming Esbeek, Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., herdoopt ESBEEK. 4-1984 verkocht aan Intermarine B.V., Rotterdam, in beheer bij Vinke & Co., Amsterdam, 19-4-1984 herdoopt ESDOORN. 1985 verkocht aan Byculla Shipping Co. Ltd., Valletta-Malta, 14-8-1985 herdoopt DIMPLE. 1988 als DIMPLE verkocht aan Rederi Dimple AB, Skärhamn-Zweden. 1988 als DIMPLE verkocht aan Viking Shipping Ltd., Kingstown-St. Vincent and the Grenadines. 2-1989 verkocht aan Bendal Shipping, Valletta-Malta, herdoopt ARPA STAR. 1990 verkocht aan Vegamar S.A.S. di Lauro Liliana & C., Napels-Italië, 8-5-1990 herdoopt MAGO. 5-1993 als MAGO verkocht aan Lucky Star S.A.S., Napels-Italië. 2001 (e) als MAGO verkocht aan Tranship S.A.S. di Santillo Vittorio, Napels-Italië. 2002 verkocht aan Al Tawfik Shipping & Trading, Tartous, Syrië, vlag: Georgië, in beheer bij TSCO Ship Management Co. Ltd., Tartous, 23-12-2002 herdoopt AL TAWFIK. 11-2006 vlag: Dominica. 23-12-2011 herdoopt TRANSMED. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 16-6-1987).



MARIANNA K. 9006382, 25-8-1994 te water gelaten, 12-1994 opgeleverd door Peene-Werft G.m.b.H., Wolgast (413) als CORONA aan Detlef Hegemann Schiffahrts G.m.b.H., Wolgast-Antigua & Barbuda, in beheer bij Hegemann-Kammerer G.m.b.H & Co. 2000 verkocht aan Geschw. Krohn Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G. VIII, Wenen-Oostenrijk, in beheer bij Österreichischer Lloyd Shipmanagement (Cyprus) Ltd., Limassol. 23-2-2000 herdoopt MARIANNE K. 22-1-2002 als MARIANNA K. onder Nederlandse vlag bij Rederij K&T Holland C.V., Farmsum, thuishaven: Delfzijl, roepsein PBET. 2009 verkocht aan Rufinia Beheer B.V., Delfzijl, in beheer bij Bereederungsgesellschaft Alstership G.m.b.H. & Co. K.G. 27-1-2012 (m) vlag: Barbados, roepsein 8PAG7, 27-1-2012 (m) herdoopt SEA MELODY. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 10-7-2006).

MAUD 6505040, besteld als MARGARET, 31-7-1964 kiel gelegd, 18-12-1964 als MAUD samen met de MELISSA te water gelaten, 5-2-1965 opgeleverd door N.V. v.d. Giessen-de Noord, Krimpen a/d IJssel (837) aan N.V. Verenigde Tankkustvaart, Rotterdam, in beheer bij N.V. P.A. van Es & Co., Rotterdam. 1972 in beheer bij N.V. E. Wagenborg's Scheepvaart- & Expeditiebedrijf, Delfzijl. 27-3-1973 verkocht aan E. Verhoeven, Antwerpen, doorverkocht aan Scheepvaart & Handel's Mij. Wiljo B.V., Rotterdam, in beheer bij Ripmeester & Co. B.V., Rotterdam, herdoopt DILIGENTIA. 12-5-1976 gearriveerd te Antwerpen en opgelegd, 6-1976 eigenaar failliet verklaard, 1-1977 verkocht, 27-1-1977 vertrokken van Antwerpen naar Sas van Gent, 28-10-1977 daar gearriveerd. 1978 verkocht aan Belvedere Shipping Co. Ltd., Guernsey-Engeland, 4-1978 herdoopt OBEX ALPHA. 10-1978 explosie gevolgd door brand, schade later hersteld. 1980 verkocht aan Marestado Armadora S.A., Panama, in beheer bij Michail A. Karageorgis S.A., Piraeus, 14-9-1980 gearriveerd te Piraeus en herdoopt METHONI. 1984 verkocht aan Spetsai Metaphoriki Shipping Co. Ltd., Piraeus-Griekenland, herdoopt AGIOS NEKTARIOS. 1985 verkocht aan Tseklek Naftiki Eteria Co., Piraeus-Griekenland, herdoopt AGELIKI L. 1988 eigenaar veranderde in Tseklek Shipping Co., Piraeus-Griekenland.



1992 verkocht aan Hydrochoos Maritime Co., Piraeus-Griekenland, in beheer bij Hydrodotiki Ltd., Piraeus, herdoopt DAFNI, door de eigenaar ingezet voor het transport van drinkwater tussen de Griekse eilanden Rhodos en Simi. 1-8-2000 tijdens het afmeren in de haven van het eiland Nisiros te hard tegen de kade gevaren, liep daarbij een flinke schade op aan stuurboord, totdat de schade hersteld was een vaarverbod opgelegd gekregen. 2-6-2010 te Chalki, Griekenland brand in de machinekamer, brand doorgeslagen en uitgebrand, naar Piraeus gesleept, total-loss verklaard. 2012 gesloopt te Aliğa, Turkije. (Foto: †C. Lieverst).



NEDLLOYD SANTOS 8021505, bulkcarrier/containerschip, 1982 opgeleverd door Howaldtswerke-Deutsche Werft, Hamburg (167) als REBECCA WESCH aan K.G. m.s. "Rebecca Wesch", West Duitsland, in beheer bij Reederei Jonny Wesch. 1983 herdoopt NORASIA REBECCA. 1986 herdoopt BLACK HAWK. 1986 verkocht aan Montania Shipping Corp., Liberia, in beheer bij Ahrenkiel Shipping (H.K.) Ltd., herdoopt VILLE DE VENUS. 1987 herdoopt CALEDONIA. 1988 herdoopt VICTORIA BAY. 1989 herdoopt ATALANTA. 1992 verkocht aan Blue Spartan Shipping Co. Ltd., Cyprus, in beheer bij Dioryx Maritime Corp., herdoopt CORINTHIAKOS. 3-1993 in charter Nedlloyd Lijnen B.V. en herdoopt NEDLLOYD

SANTOS. 1996 uit charter en herdoopt CORINTHIAKOS. 1997 herdoopt MSC PORT SUDAN. 2002 herdoopt CORINTHIAKOS. 29-10-2007 herdoopt PROTON, vlag: Liberia, roepsein A8NU9, in beheer bij Initium Maritime Corp., Athene. 10-8-2010 herdoopt XIN HONG, vlag: Panama, roepsein 3EXF7, in beheer bij Well Step Transportation Limited, Hong Kong. 2011 verkocht voor sloop naar China, 18-12-2011 ETA te Changjiangkou om gesloopt te worden. (Foto: NN/Scheepsfotoruilbeurs).



NIRINT PRIDE 9214575, 14-2-2000 kiel gelegd, 18-10-2000 opgeleverd door Dalian Shipyard (MC120-3) als CEC ATLANTIC aan Explorer Three Shipping Co. Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Clipper Danmark A.p.S. 7-7-2003 herdoopt NIRINT PRIDE. 2004 verkocht aan Lomar Shipping Ltd., Nassau-Bahamas. 2005 verkocht aan Whitefrost Carriers Co., Marshall Islands, in beheer bij Scanscot Shipping Services, Hamburg. 2006 in beheer Lydia Mar Shipping Co. S.A. 2007 verkocht aan Schiffahrtsgesellschaft M.S. "S. Fellow" m.b.H. & Co. K.G., Isle of Man, in beheer bij Lydia Mar Shipping Co. S.A. 2008 in beheer bij Scanscot Shipping Services, Hamburg. 30-8-2009 op 23 mijl ten noordwesten van Hoek van Holland in aanvaring gekomen met de MSC NIKITA, het voorschip van de NIRINT PRIDE liep zware schade op en er brak brand uit aan boord, nadat de brand onder controle was gebracht naar Moerdijk gevaren, 20-9-2009 vertrokken naar Hamburg om de opgelopen schade te repareren. 9-2010 in beheer bij Brise Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, 9-2010 herdoopt OXL FAKIR. 2011 in charter Nirint Shipping B.V., 23-4-2011 te Moerdijk herdoopt NIRINT SPIRIT. 2-2-2012 gearriveerd te Moerdijk, 3-2-2012 uit charter gegaan en als FALSHOEFT vertrokken van Moerdijk de naar Waalhaven te Rotterdam. (Foto: Skyphoto Maassluis, 20-08-2011).

Bij de MSC NIKITA liep de machinekamer vol en dreigde te zinken, de bemanning is van boord gehaald, sleepboten RT MARGOT en RT SPIRIT van Kooren stand-by, 30-8-2009 total-loss verklaard, 1-9-2009 afgemeerd bij de EMO in de Mississippihaven en begonnen met het lossen van containers door de MISSING LINK.





1-9-2009 van de ankerplaats naar de Mississippihaven, foto's: R. Zegwaard.



MSC NIKITA 7820942, 20-3-1980 te water gelaten, 7-1980 opgeleverd door Mitsubishi H.I. Ltd., Nagasaki (1853) als SEA-LAND INDEPENDENCE aan D-9 Independence Inc., U.S.A., in beheer bij Sea-Land Service Inc. 25.225 BRT, 22.957 DWT, 23 kn. 1985 verlengd, middenschip gebouwd bij Mitsubishi H.I. Ltd., Kobe, 32.629 BRT, 33.002 DWT, 2472 TEU, 20,7 kn.

2001 verkocht aan State Street Bank & Trust Co., U.S.A., in beheer bij Sea-Land Service Inc. 2004 verkocht aan US Bank NA, U.S.A., in beheer bij Sea-Land Service Inc. 3-3-2005 (e) in beheer bij Maersk Line Ltd. 2005 vlag: Marshall Islands. 30-5-2007(e) verkocht aan Deter Commercial S.A., Panama, in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co., Geneve, herdoopt MSC NIKITA.



9-9-2009 verhaald van de Europahaven naar de 1e Werkhaven bij scheepswerf KEPPEL VEROLME in de Botlek, later afgemeerd aan de afbouwkade van scheepswerf Keppel Verolme. Noodreparatie aangebracht.

11-2009 (e) herdoopt NIKI.

10-11-2009 vertrokken als NIKI (ex MSC NIKITA) van de Botlek naar de Sloehaven te Vlissingen met de sleepboten RT MAGIC, RT SPIRIT en assistente van ZP CHANDON en SD STINGRAY. 3-2010 (e) vlag: Belize. 2010 verkocht voor sloop naar China voor \$240 per ton, 2-4-2010 vertrokken van Vlissingen achter de sleepboot SALVAGE LEADER, 6-2010 ETA te Shanghai, 28-7-2010 gearriveerd te Xinhui, gesloopt door Jiangmen Yinhu Ship Breaking Co. (Foto's: Scheepsfotoruilbeurs, 2-9-2009 in de Mississippihaven, 13-10-2009 in de Botlek).



26-1-2012
aankomst bouwnummer 9415
te Harlingen
(Foto's Damen, Bergum).



YASAKA BAY 8213586, 11-1-1983 kiel gelegd, 4-4-1983 te water gelaten, 16-11-1983 opgeleverd door Hitachi Zosen Corp., Maizuru Works (4737) als YASAKA REEFER aan Kumiai Senpaku K.K., Japan, 9.273 BRT, 10.647 DWT, 12.299 EPK, 9.046 kW, B&W 6L67/GBE, de werf, 19 kn. 1989 verkocht aan Yashiro Senpaku K.K., Japan. 1994 verkocht aan Costablanca Navigation S.A., Panama. 1995 verkocht aan Astrino Shipping Co. Ltd., Cyprus, in beheer bij Lagoa Shipping Corp., herdoopt PASADENA UNIVERSAL. 1996 als PASADENA UNIVERSAL verkocht aan Ugland Reefers Ltd., Grimstad, vlag: Cayman Islands, in beheer bij IUM Shipmanagement AS, Grimstad. 7-2002 verkocht aan Yasaka Bay Inc., Panama, in beheer bij Roswell Navigation Corp., Athene en Seatrade Groningen B.V., herdoopt YASAKA BAY. 1-2012 verkocht voor de sloop te Alang, India. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 16-8-1988).



Binnenvaartschepen INVOTIS en MIRA SANRO naar Senegal



Danser Projects heeft, in samenwerking met Concordia Group, de aankoop en het transport begeleid van een tweetal schepen naar Senegal, de kempenaars INVOTIS en MIRA SANRO.

Na een maandenlang voorbereidingstraject zijn beide schepen 27 januari 2012 aan boord van het BigLift schip HAPPY DYNAMIC vertrokken richting Saint Louis. De INVOTIS (02313731, bouwjaar 1956, 500 ton, 58.20 x 6.20 x 2.20) en MIRA SANRO (02324003, bouwjaar 1961, 610 ton, 62.50 x 6.34 x 2.49) zullen na lossing aan de OMVS (Organisatie voor de ontwikkeling van de rivieren in Senegal) worden overgedragen. De OMVS gaat, met ondersteuning van diverse Nederlandse bedrijven waaronder Havenbedrijf Rotterdam, een nieuw traject voor vervoer over de rivier in Senegal opzetten, waar beide schepen op ingezet zullen worden. Ze zullen ijzererts, fosfaat en andere droge lading gaan vervoeren over de Senegal rivier naar de nieuw haven Saint Louis voor verscheping over zee. Met de ontwikkeling van het rivierproject is een bedrag gemoeid van 700 miljoen US dollar. (Bron: Schuttevaer, foto: Danser, via L. Kramer).

VIKING PRIDE





VIKING PRIDE 4800210, 2001 opgeleverd door De Merwede B.V., Hardinxveld als VIKING PRIDE aan Viking River Cruises te Oberwesel, 150 passagiers. 28-1-2012 vertrokken achter de sleepboot OSPREY FIGHTER naar Le Havre. (Foto's: Skyphoto Maassluis).

VT worstelt zich een plek in Panama



De Verenigde Tankrederijen (VT) uit Rotterdam bracht eind 2009 de bunkerschepen VAALS (110 x 11,45 meter, 3200 ton) en VENRAY (110 x 13,50 meter, 4200 ton) naar Panama. De schepen gingen erheen op

verzoek van BP en Maersk om de bunkerservice aan beide zijden van het Panamakanaal te verbeteren. Directeur Niels Groenewold deed vorige week een boekje open over de ervaringen in het Latijns-Amerikaanse land.

'Voor de snelle winst hoef je er niet heen te gaan', stelde Groenewold, op een door de Rotterdamse afdeling van de Koninklijke Vereniging Van Technici in de Scheepvaart (KNVTS) georganiseerde bijeenkomst in Maassluis. 'Het is een kwestie van lange adem, waarbij de kost duidelijk voor de baat uitgaat. We kregen bijvoorbeeld geen toestemming de schepen op eigen kiel naar Panama te slepen. Dat moest met een zware-ladingschip van Dockwise. Dat was de duurste verhuizing ooit.'

Een probleem was dat de binnenschepen niet over de juiste certificaten beschikten om in Panama te mogen varen. 'Panamese schepen zijn zeeschepen, binnenvaart kent men er eigenlijk niet. We staan daar als zeevaart geregistreerd, maar daarvoor moesten wel alle certificaten worden aangepast.' (Bron: Schuttevaer, Hans Heynen, Foto's: R. Zegwaard, 11-9-2009, TEAL met de VAALS en VENRAY op het Calandkanaal).

Versluis Sr. verbouwt loodsboot en doopt haar NELSON MANDELA



De voormalige loodsboot GOTTHILF HAGEN ligt sinds twee weken voor de wal bij scheepsbouwer VeKa in Werkendam. Trotse eigenaar is Piet Versluis sr. Hij heeft, zoals hij zegt, heel wat schepen bekeken voor hij dit schip tegenkwam.

'Dit was wat ik zocht: een degelijk, karakteristiek schip waarmee ik mijn plannen kan verwezenlijken. Ik wil het schip naar een eigen ontwerp voor privégebruik verbouwen. Ik heb de tekening al gemaakt. Op het promenadedek komt een panoramawoning, met hoge ramen in Romaanse stijl. Er zijn nu maar liefst 68 slaapplekken aan boord. Het grootste deel daarvan komt te vervallen.'

Het schip wordt dieselelektrisch aangedreven en heeft twee schroeven. Er staan drie MTU-motoren in met een totaal vermogen van 2400 pk. Het is ook mogelijk de twee schroeven met één motor aan te drijven.

Volgens Versluis was het geluidsniveau aan boord tijdens de reis van Bremerhaven naar Werkendam een verademing. 'Zo stil als dit schip is. De geluidsnorm wordt ruimschoots gehaald.'

Om het manoeuvreren te vergemakkelijken komen er nog een boeg- en hekschroef bij. Technisch is het schip verder helemaal in orde; het GL-certificaat is nog drie jaar geldig.

Zodra het ijzerwerk klaar is, wordt het schip overgevaren naar de VeKa/Bijlsma-werf in Lemmer. Daar wordt ze gestraald en geverfd. Eind dit jaar wil Versluis haar in gebruik nemen.

De nieuwe naam van het schip is NELSON MANDELA. Versluis wil de beroemde Zuid-Afrikaan hiermee eren uit respect en ontzag voor diens vreedzame strijd en onbuigzaam rechtvaardigheidsgevoel voor zijn land en volk. 'Ik ben van deze man gaan houden. Vandaar dat zijn naam eervol en respectvol op de voorsteven van dit zeer karakteristieke schip komt te staan. En ik zal tijdens al onze vaartochten zowel

letterlijk als figuurlijk, achter deze "grote der aarde" Nelson Mandela staan.' (Bron: Schuttevaer AJ, 2-2-2012, foto: C. Klier, Bremerhaven 25-2-2010).

GOTTHILF HAGEN 5134131, 1959 opgeleverd door Jos L. Meyer, Papenburg (496) aan Wasser- & Schiffahrtsdirektion Bremen, Bremerhaven, 763 BRT, 48 passagiers. 23-12-2011 gearriveerd te Werkendam.



WAASLAND 8407668, 1-2012 verkocht voor sloop naar China. 15-11-1986 opgeleverd door Boelwerft, Temse (1520) als WAASLAND aan Temse & Hoboken Rederij N.V., België, 86.374 BRT, 147.327 DWT. 1991 verkocht aan Exmar Lux S.A., Luxemburg. 1996 verkocht aan N.V. CMB S.A., Luxemburg. 1999 verkocht aan Bocimar Luxembourg S.A., Luxemburg. 2000 verkocht aan Majestic Mar. Ltd., Panama, in beheer bij Ravenscroft Ship Management, herdoopt PRINCESS KATHERINE. 15-9-2010 verkocht aan Proflourish International Shipping, Panama, in beheer bij Cosco Shanghai Ship Management Co., Shanghai, herdoopt PRINCESS KATHERIN I. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 17-6-1991).



VILLE DE PLUTON 8513807, 1986 opgeleverd door Bremer Vulkan A.G.-Schiffbau & Maschinenfabrik, Bremen-Vegesack (74) als VILLE DE PLUTON aan Reederei Unterelbe G.m.b.H. & Co. Schiffahrts K.G., Hamburg-West Duitsland, in beheer bij NSB Niederelbe Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G., Buxtehude en Conti & Schepers G.m.b.H. 16.250 BRT, 23.465 DWT, 1597 TEU, 18,7 kn. 16-10-1991 herdoopt RED SEA ENDURANCE. 20-11-1992 herdoopt CMB MELODY. 20-10-1996 in beheer bij NSB Niederelbe Schiffahrtsges. m.b.H. & Co. K.G., Buxtehude, herdoopt BUXMASTER. 8-8-1998 herdoopt WEC ROTTERDAM. 27-2-2001 herdoopt BUXMASTER. 11-6-2001 herdoopt COTONOU STAR. 10-7-2002 herdoopt BUXMASTER. 23-3-2004 herdoopt WAL ULANGA. 22-9-2004 herdoopt DELMAS ANGO. 14-4-2005 herdoopt BUXMASTER. 2011 verkocht voor sloop te Mumbai, India, 9-1-2012 ETA te Nhava Sheva, India. (Foto VILLE DE PLUTON: Scheepsfotoruilbeurs, 7-6-1990).

GREEN BETTER 8201935, containerschip, 23-1-2012 (e) verkocht voor sloop naar Chittagong. N.V. Smit Internationale te Rotterdam verwierf in 1998 een meerderheidsbelang (ruim 80%) in het Argentijnse sleepvaartbedrijf La Plata Remolques S.A., Buenos Aires, Argentinië. Dat bedrijf verrichtte sleepwerk in de haven van La Plata en was eigenaar van de sleepboten DOMINGO B en LUCIANO B. Ook had het bedrijf een sleepboot in dienst van bouwjaar 1994 met 32 ton trekkracht en een combinatie sleepboot/duwbak. La Plata Remolques SCA bezat ook 1 jaar het 512 TEU containerschip GREEN BETTER.

3-1984 opgeleverd door Hakodate Dock, Muroran (722) als EVER BETTER aan Everbetter Line S.A., Panama, 7.017 BRT. 1995 verkocht aan La Plata Remolques SCA, Buenos Aires, herdoopt GREEN BETTER. 1996 verkocht aan Unigreen Marine S.A., in beheer bij Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd. 29-10-2002 (e) verkocht aan HRC Shipping Ltd., Bangladesh, in beheer bij Master Shipmanagement Ltd., Chittagong, Bangladesh, herdoopt BANGA BORAK.

De sleepboot DOMINGO B 8203311, van La Plata Remolques S.A., bouwjaar 1984, 294 BRT, sinds 26-4-2011 uitgeschreven bij Lloyd's Register. De sleepboot LUCIANO B8203323, bouwjaar 1984, 294 BRT, is ook sinds 26-4-2011 uitgeschreven bij Lloyd's Register. De SMIT ABACO 9305257 van Smit International (Argentina) S.A., Argentinië ligt sinds 16-12-2011 (e) op. De SMIT ANTIGUA 9343235 en SMIT JAMAICA 9274604 zijn verkocht, de BUNI 7337567 zou nog wel varen voor Smit International (Argentina) S.A.

Opnieuw reuzegroot containerschip naar Antwerpen



De haven van Antwerpen maakt zich opnieuw op voor de komst van een van de grootste containerschepen ter wereld. Amper drie weken na de succesvolle aanloop van EDITH MAERSK stuurt rederij Maersk een zusterschip, het m/v Eleonora Maersk, naar Antwerpen. Het bijna 400 meter lange schip heeft een capaciteit van 15.500 TEU en zal zaterdag in het Deurganckdok 3700 TEU lossen. Het Havenbedrijf reageert bijzonder tevreden op deze nieuwe aanloop.

'De komst van ELEONORA MAERSK bewijst dat de rederij de eerste aanloop van een dergelijk schip naar onze haven als succesvol heeft geëvalueerd en dat de haven van Antwerpen, als landinwaarts gelegen haven, maritiem perfect toegankelijk is voor de grootste containerschepen ter wereld. Sinds de Scheldeverdieping werd afgerond heeft het aantal aanlopen van ULCC (Ultra Large Containercarrier) een hoge vlucht genomen, wat aantoont dat de grote rederijen vertrouwen hebben in onze troeven', zegt havenschepen Marc Van Peel, voorzitter van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen.

Het m/v ELEONORA MAERSK wordt zaterdag 4 februari omstreeks 01.00 uur verwacht aan de PSA-terminal van het Deurganckdok op de linker Scheldeoever van de Antwerpse haven. Het schip komt rechtstreeks van Port Said. Na de losactiviteiten vertrekt het nog diezelfde dag, omstreeks 22.00 uur, naar Bremerhaven.

(Bron: Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, 3-2-2012, foto ELEONORA MÆRSK: Scheepsfotoruilbeurs 23-5-2007, Europoort).

Straat Malakka



ELEO MÆRSK 7702023, 8-12-1978 te water gelaten, 4-1979 opgeleverd door Odense Staalskibsværft, Lindø (73) als ELEO MÆRSK aan A/S D/S Svendborg & D/S af 1912 A/S, Svendborg-Denemarken, in beheer bij A.P. Møller, 13706/21.799 BRT, 6.856/13.995 NRT, 21.050/29.750 DWT, 566 TEU, 15.960 EPK, 11.906 kW, Sulzer 7RND76M, Sulzer Bros Ltd., 18½ kn. (Foto: AM/Scheepsfotoruilbeurs, 10-1980).



1984 in long-term charter bij U.S. Navy, 1984 verbouwd en verlengd bij Bethlehem Steel, Sparrows Point, MD., 38.412 BRT,

21.050 DWT, 850 TEU. 29-10-1984 in dienst bij Military Sealift Command, Marine Takx Co, U.S.A.,

herdoopt PFC. WILLIAM B. BAUGH (AK-3001), genoemd naar Private First Class William Bernard Baugh (7 juli 1930–29 november 1950 Korea), CPL Louis J. Hague Jr., Class Maritime Positioning Ship, 12-9-1985 opgeleverd na verbouwing, in beheer bij Maersk Line Ltd. voor Maritime Prepositioning Squadron 2 te Diego Garcia. 1985 verkocht aan Wilmington Trust Co., U.S.A. (Foto: U.S. Navy). 2008 terug gegeven aan A.P. Møller, 10-7-2008 verkocht aan Maersk Line Ltd., herdoopt MAERSK TEXAS 9469780.

Elke passagier gekapseisd schip krijgt 11.000 euro



Iedere passagier van het gekapseide cruiseschip COSTA CONCORDIA krijgt een schadevergoeding van 11.000 euro. Dat zijn de eigenaar van het schip en het comité waarin opvarenden van het vaartuig zich hebben verenigd, overeengekomen. Dat heeft het Italiaanse persbureau ANSA vandaag gemeld. De COSTA CONCORDIA liep op 13 januari op de rotsen bij het eilandje Isola del Giglio voor de Italiaanse westkust. Tot nu toe zijn 16 lijken geborgen. Eveneens 16 mensen worden nog vermist. Duikers hebben vandaag gaten gemaakt in de zijkant van het schip om verder te zoeken naar stoffelijke overschotten. Het Nederlandse bergingsbedrijf Smit Salvage meldde vandaag dat het al kan beginnen met het wegpompen van 2380 ton brandstof. Dat is een dag eerder dan het bedrijf had verwacht. Het wegpompen duurt enkele weken. (Bron: AD/ANP/Redactie, 27/01/12, foto met ponton MELORIA: gcaptain.com).



Advocaten: Afkoopsom Costa veel te laag

De slachtoffers van het cruiseschip COSTA CONCORDIA zijn inzet geworden van een juridisch steekspel over schadevergoedingen. De rederij biedt 11.000 euro, maar specialisten zien dat als een veel te lage afkoopsom. Slachtoffers kunnen het tienvoudige claimen, schrijft het AD vandaag.

Niet accepteren, is daarom het dringende advies van letselschadeadvocaten aan de ongeveer veertig Nederlandse slachtoffers van de Costa Concordia, die op 13 januari zonk voor de kust van het Italiaanse eiland Giglio.

Voorbarig

Het aanbod van de rederij van 11.000 euro is voorbarig, komt te vroeg en is te laag. 'Door het snel te regelen, hoopt de rederij

hogere claims in de toekomst te voorkomen. Met dit bod kunnen ze een grote groep slachtoffers afkopen', aldus Sander de Lang, die als advocaat twaalf overlevenden bijstaat.

'Niet pushen'

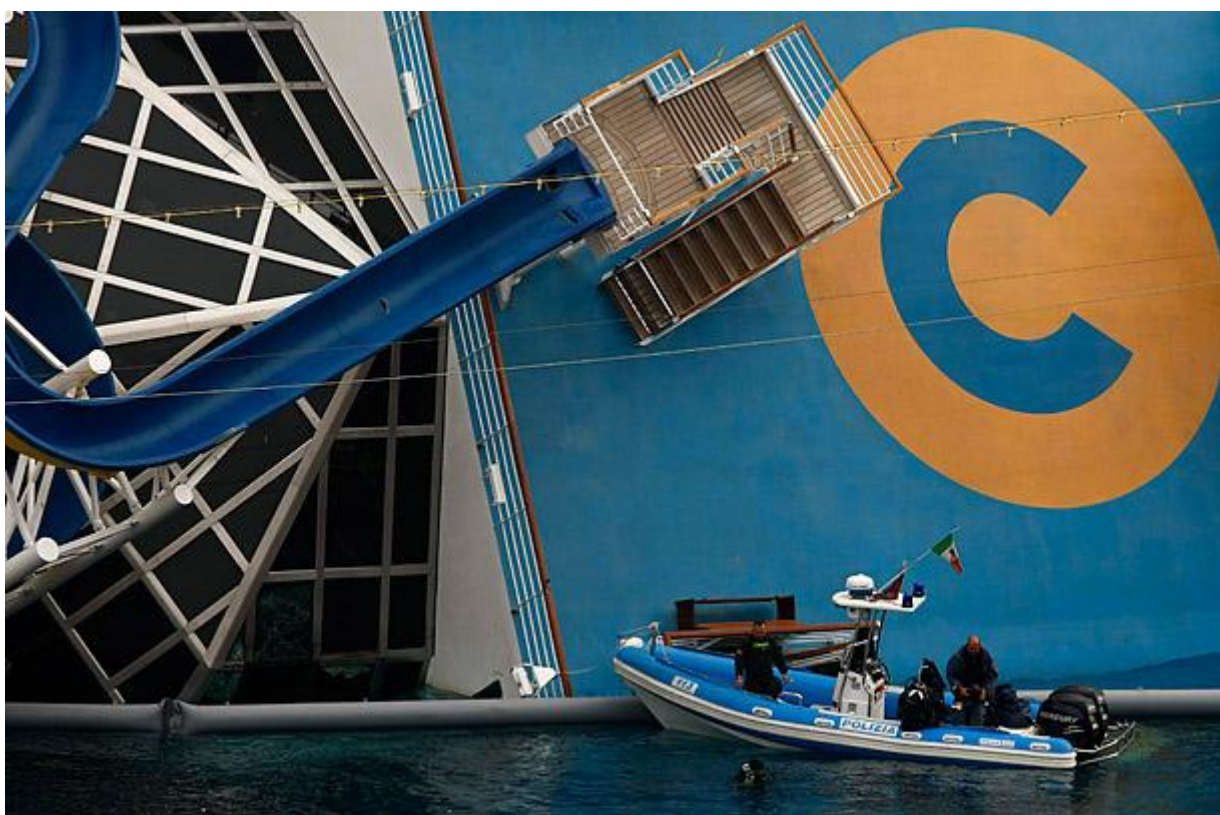
Volgens De Lang heeft de rederij slachtoffers gebeld om te zeggen dat de schadevergoeding snel kan worden geregeld. Hij vindt dat niet kies. 'Ga mensen niet pushen.'

Rechtszaken in de Verenigde Staten, waar het moederbedrijf van het cruiseschip is gevestigd, zouden volgens de deskundigen 'het tienvoudige' kunnen opleveren. In de VS is al een rechtszaak begonnen waarbij minimaal 124.000 euro per persoon is geëist.

'Gul'

Een woordvoerder van de rederij bestempelt de schadevergoeding als 'gul'. 'Het grote voordeel is dat ze direct antwoord hebben, geen juridische kosten hebben en ze de hele zaak achter zich kunnen laten.'

(Bron: AD, 1-2-2012, foto: hartvanNederland.nl, prent: toonpool comcartoons).



Smit en Mammoet in race om berging cruiseschip

De Nederlandse bergingsbedrijven Smit Salvage en Mammoet zijn door rederij Costa Crociere gevraagd een plan te maken voor de berging van het gekapseide cruiseschip COSTA CONCORDIA.

Dat maakte de reder donderdag bekend. Naast de twee Nederlandse bedrijven heeft Costa nog acht andere partijen aangeschreven. De biedingen moeten begin maart aan Costa worden gepresenteerd. Eind maart wordt besloten welk bedrijf de klus mag klaren. Costa waarschuwde wel dat er vertraging kan ontstaan, gezien "de complexiteit van de operatie".

De COSTA CONCORDIA liep op vrijdag 13 januari op rotsen bij het eiland Isola del Giglio, voor de kust van Toscane. Door de botsing ontstond een grote scheur in de romp, waardoor het schip water maakte en omsloeg. De chef van de Italiaanse bergingswerkers gaf zondag aan dat het volgens hem nog zeker 7 tot 10 maanden duurt voordat het wrak in stukken is verwijderd.

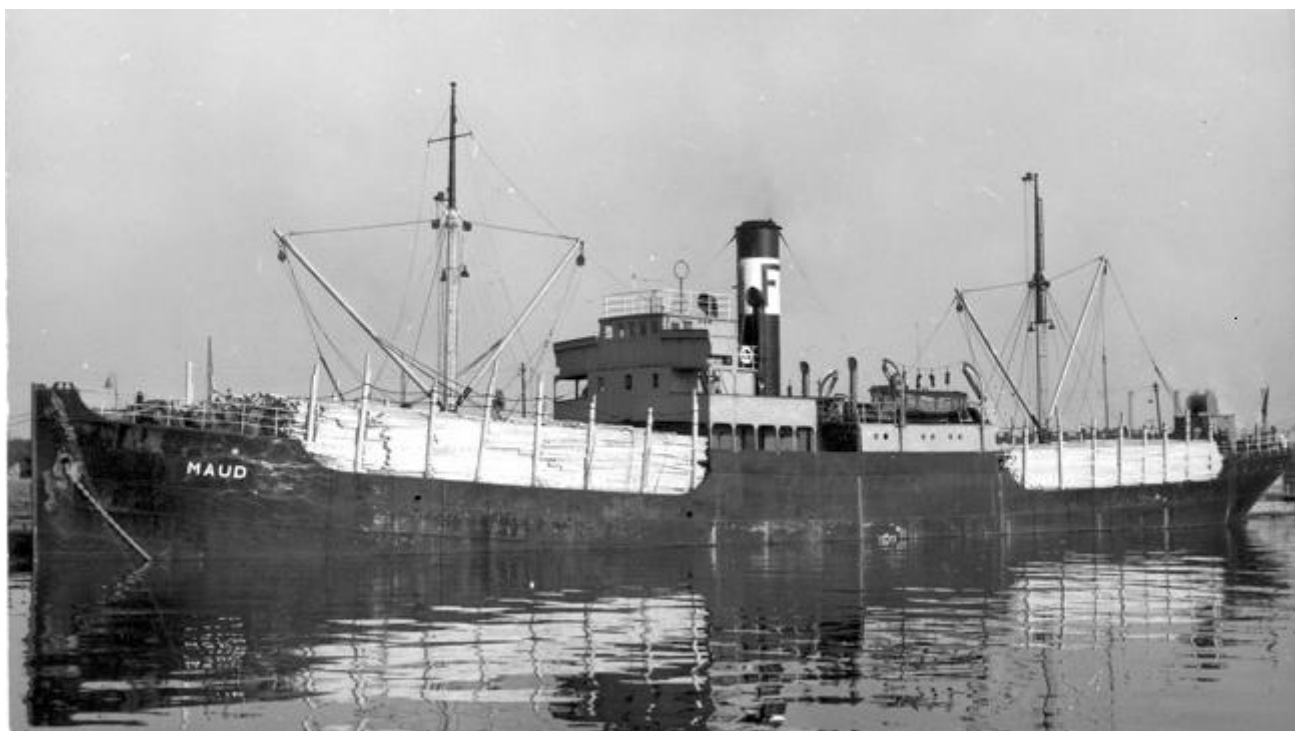
De druk op de rederij om het schip snel te bergen is groot. Milieuorganisaties vrezen voor de vervuiling van het natuurgebied nabij de plek van de ramp, terwijl de inwoners van Giglio zich ook grote zorgen maken over de gevolgen voor het toerisme dit jaar.

Smit kreeg eerder al de opdracht om de olie uit het schip te verwijderen. Door slecht weer is het bedrijf daar nog niet mee begonnen. (Bron: N.T., 2-2-2012, via L. Kramer, foto: time.com).

EEN KAARTJE.....



ST. DENIS, 123938, 11-1908 opgeleverd door John Brown & Co. Ltd., Clydebank, Glasgow (384) als MUNICH aan Great Eastern Railway Company, Harwich-U.K., 2.410 BRT, 3 x stoomturbines, de werf, 20 kn., gebouwd voor de dienst tussen Harwich en Hoek van Holland. 1915 herdoopt ST. DENIS. 1915 ingezet als hospitaalschip. 1923 verkocht aan London & North Eastern Railway, Harwich-U.K. 12-5-1940 gezonken te Rotterdam, 1-11-1940 door de Duitsers gelicht. 1940 als BARBARA in dienst bij de Kriegsmarine, zou verbouwd worden tot mijnenlegger, door de slechte staat van de machines ging dat niet door, in gebruik genomen als accommodatieschip, na de bevrijding tot 1949 ingezet door de geallieerden als accommodatieschip te Kiel. 2-3-1950 gearriveerd te Sunderland om gesloopt te worden bij Thomas Young & Sons, gesloopt in 1950.



s.s. MAUD vrachtschip.

Gebouwd 1918, N.V. Verschure & Co.'s Scheepswerf & Machinefabriek, Amsterdam, (33)

1.447 BRT 836 NRT 2.095 DWT (72,82) x 11,18 x . x 4,778 meter. G 2.435 m3, 9 kn.

850 IPK, T 3 cyl T.E.M., 432, 730 & 1168 x 914, de werf.

23-1-1918 opgeleverd als HOLLANDSCH DIEP aan N.V. Hollandsche Vrachtvaart Mij., Rotterdam, in beheer bij H. van Krieken & Co., roepsein PBRT.

1922 verkocht aan Reederei K.M. Faber & Co. G.m.b.H., Hamburg-Duitsland, herdoopt PHILA.

10-7-1926 verkocht aan Franz L. Nimtz, Stettin-Duitsland.

5-1945 te Kiel.

5-8-1946 overgedragen aan de Staat der Nederlanden, in beheer bij N.V. Stoomschip "Hannah", Rotterdam, herdoopt OVERLOON.

5-1947 verkocht aan Rederi A/B Falkvik Sölvesborg-Zweden, in beheer bij Thure Carlsson, herdoopt MAUD.

8-1955 verkocht aan Åke Danielsson, Norrköping-Zweden, herdoopt MATHILDA.

1957 verkocht aan Australis S.S. Co. Inc., Panama, in beheer bij Soc. Italiana Gestione Marittima a.r.l., Trieste, herdoopt GIOVE.

2-7-1958 tijdens een reis van Split naar Mombasa, geladen met cement, vergaan in slecht weer op circa 40 mijl noordnoordwest van Berbera in positie 11.01 NB. en 44.51 OL. (Foto: collectie F. Schov).

NOG EEN KAARTJE.....



CARTHAGE gestrand bij Scheveningen. 11-1897 opgeleverd door Sir Raylton Dixon & Co., Middlesbrough (443) als MEDIANA aan British Maritime Trust Ltd., West Hartlepool-U.K., in beheer bij R.B. Stoker, 106970, 2.440 BRT, T.E.M., 8,5 kn. 1901 verkocht aan Mediana S.S. Co. Ltd., Cardiff-U.K., in beheer bij I. Crocker. 1912 verkocht aan A/B Kattegat, Helsingborg-Zweden, in beheer bij H. Swensson, herdoopt SIGNE. 1916 verkocht aan Rederi A/B Bylgia, Stockholm-Zweden, in beheer bij G. Lindegren. 1920 verkocht aan Rederi A/B Calcium, Stockholm-Zweden, in beheer bij G. Lindegren. 1921 verkocht aan Aug. Bolten, Wm. Miller's Nachfolger, Hamburg-Duitsland, herdoopt ROBERT. 1927 verkocht aan Rederi A/B Bylgia, Stockholm-Zweden, in beheer bij G. Lindegren. 1937 verkocht aan Arrow Steamship Co. Ltd., London-U.K., herdoopt MYDOL. 1938 verkocht aan G.H. Kokotos, Corfu-Griekenland, herdoopt ANNITA. 1939 verkocht aan P.G. Cottaropoulos & P. Canallas, Tunis-Tunesië, in beheer bij P.G. Cottaropoulos, herdoopt CARTHAGE. 1948 verkocht aan Soc. Franco Tunisienne d'Armement, Tunis-Tunesië. 2-2-1953 tijdens een reis van Duinkerken naar Hartlepool, bij slecht weer op de kust bij Scheveningen gestrand, verkocht aan Wed. van Cracau & Zonen, Vlissingen, 27-4-1953 vlot gebracht, het schip had behoorlijke schade overgehouden aan de stranding, gesloopt te Terneuzen in 1954, de sloop begon 27-3-1954. (Kaart: Uitgave Holland Den Haag).

Gezien .. in de Lekhaven door Tom Koornhof (1-2-2012)



ANGLIAN PRINCESS 9242766 van J.P. Knight Lowestoft Ltd., Lowestoft-U.K., in beheer bij Knight Caledonian Ltd., Invergordon, 17-1-2012 gearriveerd.



NEPTUNE MARINER 9481037, sleepboot, 15-11-2007 (BV) opgeleverd door South China Shipyard, Guangdong Province (A.T.NO.181) als NEPTUNE MARINER aan Big Fair Industrial Ltd., Hong Kong, China, 24-12-2007 (e) in beheer bij South China Marine Ltd., Hong Kong, roepsein VRDJ8, 11-2-2008 (e) vlag: Panama, roepsein HO4883, 499 BRT, 149 NRT, 42,00 (36,45) x 11,00 x 4,90 x 4,100 meter 3.206 EPK, 2.360 kW, trekkracht 43 ton, 12 kn., 2008 verkocht aan International Towage Company

B.V. (joint-venture Landfall Transport & Towage B.V. en Neptune Marine Services B.V.), in beheer bij Landfall Transport & Towage B.V., vertrokken uit China met casco TEAM BALTIC naar Rotterdam, 6-5-2008 gearriveerd te Rotterdam, 1-2009 onder de vlag van Gibraltar gebracht. 31-1-2012 gearriveerd.



n.p. ADELAAR (2) van N.V. W.A. v.d. Tak's Berging Mij., Rotterdam. "Twee hulpbruggen, dienstig voor den brugbouw te Arnhem en daarna voor Vianen, zijn van Rotterdam naar haar bestemming getransporteerd. De bruggen worden op schuiten geladen." (Foto: N.V. Vereenigde Fotobureaux, Amsterdam.

ADELAAR (1) 15-9-1911 besteld bij N.V. Machinefabriek en Scheepswerf van Piet Smit Jr., Rotterdam voor f 88.960 voor oplevering 4-1912, bouwnummer 231, liggende ketel #883, v.o. 50 m², 8 kg/cm, hefvermogen 120 ton, 34,20 x 14,00 x 2,20 x . meter. 1912 verkocht naar Zuid-Amerika.

ADELAAR (2) 1913 opgeleverd door N.V. Machinefabriek en Scheepswerf van Piet Smit Jr., Rotterdam (248) aan W.A. v.d. Tak, Goedereede, 301 BRT, hefvermogen 140 ton. 12-1960 tijdens een reis van Scheveningen naar Rotterdam, gesleept door de sleepboot MARS V, bij Hoek van Holland gezonken.



TRANS ALINA 9164108, tankschip, 10-1996 besteld als IEVOLI SUN door Marnavi S.p.A., Napels bij Nordsøværftet A/S, Ringkøbing onder bouwnummer 233, 9-1997 Nordsøværftet A/S failliet en contract ging over naar Aarhus Flydedok A/S, 25-2-1999 Aarhus Flydedok A/S failliet, 26-2-1999 bouwnummer 232 te water en de secties van 233 lagen naast de vrijgekomen helling, 2-1998 kiel gelegd, na

faillissement van Aarhus Flydedok kocht Heuvelman (C.& H. Heuvelman Shipping B.V.) het ontwerp, het schip en de uitrusting, in delen naar Nederland getransporteerd, 4-2000 aanvang afbouw bij Van der Giessen de Noord B.V./YVC Ysselwerf B.V., Capelle a/d IJssel onder bouwnummer 982, verlengd met 7,60 meter, 20-1-2001 te water gelaten te Capelle a/d IJssel, 5-4-2001 op de Nieuwe Waterweg ter hoogte van Poortershaven aan de grond gelopen, vlot gebracht door sleepboten en naar de Europoort gebracht, 7-4-2001 terug te Rotterdam.



12-4-2001 (BV) opgeleverd als TRANS ALINA aan Alina Shipping Ltd., Isle of Man, in beheer bij Unifleet B.V., 3.441 BRT, 5.060 DWT, 5.239 m³, 14 kn., 21-12-2005 (e) verkocht aan Heuvelman Trans Alina II B.V., Gibraltar, in beheer bij Unifleet B.V., 13-10-2006 (e) in beheer bij Schulte-Hamburg 20457, 10-11-2008 (e) in beheer bij Schulte-Hamburg 20095, 30-4-2010 in de vaart voor North Sea Tankers B.V., Krimpen a/d IJssel. 6-2011 herdoopt NST ALINA. 1-2012 herdoopt ALINA. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 25-7-2006).



KONINGSHAVEN 7422049, 13-5-1975 kiel gelegd, 14-6-1975 te water gelaten, 22-8-1975 opgeleverd door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (694) als DIANA aan Peter Dohle Schiffahrts K.G., West Duitsland. 25-8-1983 herdoopt DIANA II. 1988 verkocht aan Oldenburg-Portugiesische Dampfschiff Reederei, West Duitsland, 31-10-1988 herdoopt RABAT. 19-3-1997 herdoopt OPDR RABAT, 1997 verkocht aan Torbjorn Benestad, Panama, in beheer bij Kjell Arnesen Shipping AS. 23-7-1998 in charter bij Van Uden Maritime B.V., herdoopt KONINGSHAVEN. 1999 verkocht aan K/S Kasfeeder, Panama, in beheer bij Kjell Arnesen Shipping AS. 2001 verkocht aan Hega AS, Noorwegen (NIS), in beheer bij Kjell Arnesen Shipping AS, Kristiansand. 2001 uit charter bij Van Uden Maritime B.V. 4-12-2001 herdoopt HEGE. 3-9-2002 (e) in beheer bij Arnesen Shipbrokers AS. 10-2011 (e) verkocht aan Altarek Maritime Ltd., Majuro, Marshall Islands, vlag: Moldavië, 10-2011 herdoopt ALTAREK III. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 2-8-1999).



GULF DUCHESS 7514311, 10-1977 opgeleverd door Büsumer Werft G.m.b.H., Büsum (264) als MERCANDIAN MOON aan P/R K/S Merc-Scandia XVI, Kopenhagen-Denemarken, in beheer bij Per Henriksen. 1982 verkocht aan Gulf Maritiem Holland B.V., Groningen, 12-11-1982 herdoopt GULF DUCHESS. 6-3-1985 verkocht aan Alabama Navigation Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Gulf Maritime Co. Ltd., Ipswich, herdoopt ANTIGONI. 1988 verkocht aan Golden Prestige Shipping Corp., Nassau-Bahamas, in beheer bij P.P.I. Lines Ltd., 6-4-1988 herdoopt POLLY PRESTIGE. 15-2-1991 tijdens de reis van Antwerpen naar Algiers in Het Kanaal zware machineschade opgelopen, door een sleepboot naar Falmouth gesleept, 16-2-1991 gearriveerd te Falmouth, 18-2-1991 vertrokken van Falmouth achter een sleepboot naar Rotterdam, 4-3-1991 gearriveerd bij een werf om gerepareerd te worden, 24-4-1991 gerepareerd en de reis vervolgd. 1992 verkocht aan UB Shipping Ltd., Nassau-Bahamas, 30-10-1992 herdoopt UB PRESTIGE. 1996 verkocht aan Farina Maritime Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Marine Industrial Concerns S.A., 19-4-1996 herdoopt APOLLO PRESTIGE. 26-4-1998 tijdens de reis van Libya naar Alexandrië kort na afmeren aan kade No 37 te Alexandrië aangevaren door de ro-ro AL HUSSEIN, geringe schade opgelopen en hersteld, 5-5-1998 de reis vervolgd. 2003 verkocht aan Omniyah Shipping Co., La Paz-Bolivia, 15-7-2003 herdoopt OMNIYAH. 16-8-2004 verkocht aan Moon Shipping & Trading, Phnom-Penh-Cambodja, herdoopt MOON LIGHT. 6-2007 verkocht aan Omniyah Shipping Co., Georgië, in beheer bij Trust Marine, Suez, Egypte, herdoopt OMNIYAH. 12-2011 vlag: Sierra Leone. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs).

SCHATZOEKER CLAIMT VONDST ZEEWRAC MET MILJARDENSCHAT

Schatzoeker claimt vondst zeevrak met miljardenschat

Elke schatzoeker droomt ervan: een schip vol platina, goud en diamanten. Een club Amerikaanse schatzoekers claimt nu zo'n schip gevonden te hebben gevonden, voor de kust van de Amerikaanse staat Massachusetts.

Sub Sea Research claimt dat het het wrak van de SS PORT NICHOLSON heeft gevonden. De PORT NICHOLSON was een Brits schip met aan boord waarschijnlijk 30 kisten platina, tien ton goud en industriële diamanten.



De PORT NICHOLSON werd door een Duitse onderzeeër getorpedeerd toen het in 1942 van Halifax in Canada naar New York voer. De voorraad platina zou een betaling zijn van de Sovjet-Unie aan de VS voor geleverde voorraden. Vandaag de dag zou alleen het platina aan boord al bijna 2,3 miljard euro waard zijn. Er is alleen nog een klein detail: de onderhandelingen over het eigendomsrecht zijn nog altijd niet afgerond. Eind deze maand moeten de eerste kisten naar boven gehaald zijn. (Bron: RTL Nieuws, 02 februari 2012, 05:39, foto: The Allen Collection via uboat.net).

'WOII-scheepswrak vol met platina ontdekt'

Amerikaanse schatzoekers zeggen voor de kust van Massachusetts het wrak te hebben gevonden van de SS PORT NICHOLSON. Dat meldt de BBC.

Het Britse schip zonk in 1942. Volgens de schatzoekers was het schip op dat moment onderweg naar New York en had het aan boord een lading van maar liefst 71 ton platina. Destijds had die lading ongeveer een waarde van veertig miljoen euro. Vandaag de dag zouden de platinastaven gezamenlijk een waarde van ongeveer 2,3 miljard euro vertegenwoordigen.

De lading zou een betaling zijn geweest van de Sovjet-Unie aan de Verenigde Staten, voor geleverd wapentuig. Een vijandelijk Duits schip voorkwam echter dat de SS PORT NICHOLSON zijn bestemming bereikte. Bij de aanval van de Duitse duikboot kwamen zes mensen om het leven.

Onderzoekers van Sub Sea Research zeggen dat ze het scheepswrak hebben weten te identificeren aan de hand van een nummer op de romp. De schatzoekers zeggen ook video's te hebben gemaakt van de lading. Momenteel zijn er echter nog geen platina-staven boven water gehaald. Sub Sea Research heeft aangegeven dit later deze maand te willen doen.

De schatzoekers lokaliseerden het scheepswrak overigens al in 2009. Ze hielden de ontdekking echter stil vanwege onderhandelingen over het eigendomsrecht. Of de Britten ook aanspraak willen maken op de lading is nog niet duidelijk. De Britse regering heeft aangegeven eerst de resultaten van het onderzoek te willen afwachten. (Bron: historiek.net).

PORT NICHOLSON, 5-1919 opgeleverd door Hawthorn, Leslie & Co. Ltd., Newcastle (487) als PORT NICHOLSON aan Commonwealth & Dominion Line Ltd., Londen-U.K., 143058, 8.402 BRT, 4 stoomturbines, 2 schroeven, 14 kn. 1928 tijdens een reis naar New Zealand brak brand uit aan boord. 1937 afgemeerd aan Government Cool Stores te Melbourne brak brand uit aan boord. 1937 verkocht aan Port Line Ltd., Londen-U.K. 1938 in aanvaring gekomen met de Engelse sleepboot OCEAN COCK (182 BRT, 1.000 IPK), die zonk waarbij 4 bemanningsleden omkwamen.

1942 reis onder gezag van Harold Charles Jeffrey van Avonmouth en Barry naar New York en Wellington, geladen met 1.600 ton auto-onderdelen en 4.000 ton militaire voorraden, 14-6-1942 vertrokken in konvooi XB-25 van Halifax naar Boston, U.S.A., 8 koopvaardij schepen en 2 escortevaartuigen, 16-6-1942 konvooi gearriveerd te Boston.

16-6-1942 om 04:17 uur vuurde de Duitse onderzeeër U-87 (Joachim Berger) een torpedo af op het eerste schip van het konvooi XB-25 ten noordoosten van Cape Cod, een minuut later op een ander schip

uit het konvooi, de eerst afgevuurde torpedo trof doel terwijl de 2^e dat niet deed, vreemd genoeg raakten beide de PORT NICHOLSON, 04:21 uur vuurde de Duitser 2 torpedo's af die beide de CHEROKEE (bouwjaar 1925, 5,896BRT, passagiersschip van Cherokee & Seminole S.S. Co., New York) troffen die passagiers aan boord had.

De 1e torpedo trof de machinekamer van de PORT NICHOLSON (†2), de 2^e raakte het achterschip, HMCS NANAIMO (K 101) (T/Lt T.J. Bellas, RCNR) nam de kapitein, 80 bemanningsleden en 4 kanonniërs aan boord, de PORT NICHOLSON zonk niet direct waarop 6 man terugkeerden om de schade op te nemen, daarop wakkerde de wind aan en zonk het vrachtschip in positie 42.11 NB. en 69.25 WL., de 6 man stapten in de reddingboot die het zinkende schip meezoog, 2 man overleefden het zinken en zijn gered door de korvet, 12 overlevenden zijn aan boord genomen van de CAPE RACE die op 10 augustus in konvooi SC-94 is getorpedeerd door de U-660 (Baur).



GREEN CRYSTAL 8920995 te IJmuiden, 25-3-1991 te water gelaten bij Hollming Oy, Rauma (292), 3-1992 opgeleverd door Kvaerner Kleven, Leirvik (116) als CARMENCITA Penguin Trader ANS, Bergen-Noorwegen, 5.084 BRT, 16 kn. 1998 herdoopt GREEN CRYSTAL. 2001 verkocht aan Green Crystal AS, Bergen-Noorwegen. 2003 thuishaven en vlag: Londen-U.K. 2008 thuishaven en vlag: Nassau-Bahamas. 29-10-2010 (e) verkocht aan GREEN SHIPPING AS, Szczecin, thuishaven en vlag: Nassau-Bahamas. (Foto: M. Coster, 27-1-2012).

Minder VLCC's laadden stookolie

In 2011 hebben 31 VLCC's stookolie geladen, vier minder dan in 2010. Samen laadden ze 7,9 miljoen ton in 2011, gemiddeld dus 255.000 ton per VLCC. In 2010 bedroeg het totaal 8,7 miljoen ton. Verreweg de meeste schepen, 22, combineerden het lossen van ruwe olie met het laden van stookolie. Een combinatie is voor reders relatief voordelig in de betaling van havengeld. Negen tankers kwamen leeg binnen. Vopak Europort, ETT en Palen 80 zijn de belangrijkste locaties waar VLCC's worden geladen.

Draaischip

De haven van Rotterdam ligt met deze activiteit letterlijk tussen Rusland en Azië in. De stookolie komt grotendeels uit Russische raffinaderijen. Deze produceren nog veel stookolie in verhouding tot lichtere producten zoals benzine. Handelaren transporteren het overschot naar Rotterdam omdat hier veel handel en opslag plaatsvindt in stookolie. Een deel wordt verbruikt in de Rotterdamse bunkermarkt, als scheepsbrandstof. Een andere deel blijft in de handel en wordt internationaal verkocht, vooral naar Singapore dat de draaischip voor Azië is. Alle 31 VLCC's hadden dan ook deze bestemming.

Charteren en fixen



De grootste charterer in 2011 was Cargill met zeven schepen (1,85 miljoen ton). Tweede is Clearlake, de scheepvaarttak van oliehandelaar Gunvor; vier schepen en 0,84 miljoen ton. Vijf schepen vervoerden 1,37 miljoen ton voor onbekende charteraars. Het Rotterdamse marktaandeel in stookolie is groot. In 2011 werden er in de hele regio Noordwest-Europa 44 VLCC's vastgelegd voor reizen ('gefixed'). Dit is een indicatief getal, want niet elke 'fixture' wordt openbaar en niet alle genoemde reizen gaan uiteindelijk door. Het tarief van de VLCC's voor een reis lag gemiddeld op \$3,5 miljoen. Dit komt neer op ongeveer \$13,50 per ton. (Bron: N.V. Havenbedrijf Rotterdam, 2-2-2012, foto HEMGAM: Scheepsfotoruilbeurs, 27-8-2009, Calandkanaal).



MEKHANIK FROLOV 9201994 met de ponton LISTA, 4-2-2012 binnenkomend op de Nieuwe Waterweg met bestemming Dordrecht, met de sleepboten EN AVANT 27 en GEPKE 3 over de Oude Maas naar Dordrecht omdat de Russische sleper van "Masco", Joint-Stock Company geen toestemming daarvoor kreeg, die ging door naar de Lekhaven. (Foto: F. van Rijsbergen).



CENTENNIAL HARMONY 9590838, 5-2-2012 vertrokken van Buitenkade 2, Corus, IJmuiden naar Brazilië. 15-12-2010 kiel gelegd, 23-5-2011 te water gelaten, 8-2011 opgeleverd door Koyo Dockyard Co. Ltd. (2348) als CENTENNIAL HARMONY aan MK Centennial Maritime B.V., Amsterdam, vlag: Panama, roepsein HOKS, in beheer bij Neom Maritime (Singapore) Pte. Ltd., Singapore, 92.752 BRT, 60.504 NRT, 181.338 DWT, G 201.243 m³, 291,98 (283,80) x 45,00 x 24,70 x 18,237 meter, 18.660 kW, Mitsui Engineering & Shipbuilding Co. Ltd., Tamano Works, 17 kn.



Foto's: M. Coster.