



ZEEBRIEF#40

15 april 2012



DFDS gaat een aantal wijzigingen doorvoeren in haar vloot op de Noordzeeroutes.

De ANGLIA SEAWAYS, die enkele maanden is ingezet op de route tussen Immingham en Rotterdam, wordt verplaatst naar de Rosyt-Zeebrugge route.

Het schip neemt het hier over van FINLANDIA SEAWAYS die op haar beurt naar de Cuxhaven-Immingham route gaat. Dit ter vervanging van TOR DANIA die wordt teruggeleverd aan haar eigenaar.

Met de inzet van ANGLIA SEAWAYS op Rosyth - Zeebrugge, wordt het aantal afvaarten tussen Rotterdam en Immingham teruggebracht naar zes keer per week, dit als gevolg van een tegenvallend vrachtaanbod voor de ochtendafvaarten. Door nu in te spelen op deze situatie, kan DFDS haar capaciteit aanpassen aan de huidige vraag. Kell Robdrup, Senior Vice President DFDS North Sea, licht toe: "Ons uitgebreide netwerk van 25 scheepvaartroutes biedt de mogelijkheid flexibel om te gaan met de inzet van onze schepen. Hierdoor kunnen we de meest optimale capaciteit bieden als daar vraag naar is. Op dit moment spelen we in op schommelingen in volumes op een aantal Noordzeeroutes. Met de komende wijzigingen maken we zo efficiënt mogelijk gebruik van de schepen en kunnen we onze klanten een kwalitatief goede service blijven bieden." (Bron: Persbericht DFDS, foto: MAERSK ANGLIA, TVDZ, 9-9-2008).

MAERSK ANGLIA 9186649, 6-2000 opgeleverd door Guangzhou Shipyard International, Guangzhou (7130011) aan Norfolk Line B.V., Scheveningen, 5-6-2000 vertrokken van Guangzhou, 6-6-2000 op de 1e

reis te Hong Kong, 7-7-2000 gearriveerd te Scheveningen, 8-7-2000 te Scheveningen gedoopt MAERSK ANGLIA door mevr. Bull (echtgenote van directeur Sainsbury), 8-7-2000 in dienst Scheveningen-Felixstowe, 18-11-2006 in dienst Vlaardingen-Felixstowe, 9-2009 in dienst Belfast-Heysham, 12-7-2010 verkocht aan DFDS Seaways, 8-8-2010 te Belfast herdoopt ANGLIA SEAWAYS, 10-2-2011 (e) verkocht aan DFDS AS, Kopenhagen-Denemarken, roepsein OZHV2.



ARA FELIXSTOWE 8913033, 19-5-1989 kiel gelegd, 15-1-1991 te water gelaten, 16-2-1991 opgeleverd door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (1045) als FRANCOPI, 374 TEU. 11-6-1991 herdoopt MANCHESTER TRADER. 19-2-1992 herdoopt FRANCOPI. 1-2-1994 herdoopt RHEIN LAGAN. 18-11-1994 herdoopt EMMA. 1996 herdoopt CMBT CUTTER. 1996 herdoopt AQUITAINE SPIRIT. 5-6-1997 herdoopt FRANCOPI. 14-4-2003 herdoopt TOSENS. 2007 verkocht aan Ara Felixstowe Shipping B.V., Limassol-Cyprus, in beheer bij Ara Ship Management B.V., Werkendam voor J. van Berchum, 22-1-2007 aan Calandsteiger 3 in de Europoort herdoopt ARA FELIXSTOWE, 22-1-2007 verhaald naar de Amazonehaven. 3-2008 onder de vlag van Gibraltar gebracht, roepsein ZDIM7.

3-4-2012 op circa 12 mijl NNW van Terschelling is brand in de machinekamer uitgebroken, het lukte niet de brand onder controle te krijgen, om 11:45 uur hadden alle bemanningsleden het schip verlaten, de sleepboot HUNTER nam de opvarenden aan boord en zette ze over op het Kustwachtvaartuig ZIRFAEA, de gezagvoerder en machinist gingen terug aan boord om de machinekamer te inspecteren, door de sleepboot HUNTER vastgemaakt en te Harlingen binnen gebracht. (Foto TOSENS: TVDZ, 18-8-2005).



Schip in brand boven Terschelling. 3 april 2012. 12:15 uur.

Om 10:45 uur meldde het onder de vlag van Gibraltar varende vrachtschip 'ARA FELIXSTOWE' aan het Kustwachtcentrum Den Helder dat het machineschade had en moest repareren. Het schip bevond zich op dat ogenblik op ongeveer 22 kilometer NNW van Terschelling. Een half uur later meldde het schip dat er brand in de machinekamer was uitgebroken en dat men probeerde deze te blussen. Dat lukte niet, waarna de kapitein om 11.20 uur aangaf dat de bemanning het schip ging verlaten met de eigen reddingboot.

Door het Kustwachtcentrum waren inmiddels de reddingboten van station Terschelling van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij gealarmeerd, alsmede een defensie helikopter van vliegbasis Leeuwarden en het Kustwachtvliegtuig. Een bergingsbedrijf en een aantal passerende schepen hebben eveneens hulp aangeboden. Om 11.45 uur hadden alle bemanningsleden veilig het schip verlaten.

De sleepboot 'Hunter' heeft de opvarenden uit de reddingboot opgepikt en overgebracht naar het Kustwachtvaartuig 'ZIRFAEA'.

De helikopter heeft het schip nader bekeken en meldt geen zichtbare beschadigingen te zien. (Foto HUNTER: R. Zegwaard, 29-3-2007, foto ZIRFAEA: TVDZ, 28-6-2007).



Schip in brand boven Terschelling. 3 april 2012.

Het vrachtschip 'ARA FELIXSTOWE' dat vanmorgen brand in de machinekamer had, drijft inmiddels stuurloos rond in de verkeersbaan boven Terschelling. De scheepvaart in de omgeving wordt continue geïnformeerd door het Kustwachtcentrum Den Helder. Twee man van een bergingsbedrijf zijn inmiddels aan boord. Zij hebben de machinekamer afgesloten, maar kunnen daar nog niet naar binnen.

De accommodatie en de brug van het schip hebben geen schade. Eén reddingboot van de KNRM en de Kustwachtvaartuigen 'IEVOLI BLACK' en de 'TERSCHELLING' blijven ter plaatse. De helikopter is terug naar de basis en het Kustwachtvliegtuig heeft zijn normale werk hervat.

De gezagvoerder en de hoofdmachinist worden teruggebracht aan boord om de zaak verder te inspecteren. (Foto IEVOLI BLACK: N. Kemps, 25-6-2010 Den Helder).

Schip in brand boven Terschelling. 3 april 2012. 22.00 uur.

Het vrachtschip 'ARA FELIXSTOWE' dat vanmorgen, op de Noordzee - ten noorden van Terschelling, brand in de machinekamer had, is aan het einde van de middag op sleep genomen naar de haven van Harlingen en aldaar in de loop van de avond veilig afgemeerd. Bron: Kustwachtcentrum Den Helder.



Positieve ontwikkeling resultaat Havenbedrijf Rotterdam belangrijk voor investeringen

Genormaliseerd financieel resultaat € 186 miljoen

Het genormaliseerde resultaat van het Havenbedrijf over 2011 bedraagt € 186 miljoen. Dat is € 18 miljoen (+10%) meer dan het resultaat over 2010. Zowel de inkomsten uit de verhuur van terreinen als het zeehavengeld namen toe. De bedrijfslasten stegen licht, met name gedreven door enkele incidentele posten. Financieel directeur Paul Smits: "Deze cijfers maken dat we kunnen doorgaan met onze geplande investeringen in de haven. Dat is van groot belang voor de ontwikkeling van de mainport op lange termijn."

De twee belangrijkste inkomstenbronnen van het Havenbedrijf zijn het zeehavengeld dat schepen betalen bij een bezoek aan de haven en de verhuur van terreinen. De havengelden stegen met € 17 miljoen (+6%) tot € 305 miljoen. Dat kwam deels door toename van de overslag (+1%), maar vooral doordat de zogenoemde crisis korting van 7% uit 2010 werd omgezet in een herstelkorting van 3% in 2011. De

inkomsten uit de verhuur van gronden stegen met € 18 miljoen (+7%) tot € 267 miljoen. Oorzaken hiervoor zijn de prijsindexatie, verlenging van een aantal contracten tegen meer marktconforme prijzen en de uitgifte van nieuwe terreinen, onder andere op Maasvlakte 2. In totaal namen de bedrijfsopbrengsten toe met 7% tot € 588 miljoen, € 37 miljoen meer dan in 2010. De bedrijfslasten stegen licht. Het resultaat uit deelnemingen bedraagt in 2011 € 9 miljoen, met name door de gunstige ontwikkeling van de deelneming in de haven van Sohar (Oman).

Investerings

De financiële positie van het Havenbedrijf ontwikkelt zich positief. Een solide financiële positie is van belang om de grote investeringsambities voor de Rotterdamse haven te realiseren. Het investeringsniveau bereikte in 2011 het hoogste niveau van haar geschiedenis. In totaal is € 494 miljoen geïnvesteerd waarvan (afgerond) € 379 miljoen in Maasvlakte 2 en € 116 miljoen in het bestaande havengebied. In 2012 zal het investeringsvolume weer zo'n € 500 miljoen bedragen waarvan ongeveer driekwart aan Maasvlakte 2 besteed wordt.

In het genormaliseerde resultaat zijn enkele eenmalige posten niet meegenomen. De belangrijkste daarvan is een vergoeding van € 17 miljoen voor salarissen in de komende jaren van de brug- en sluiswachters die per 1 januari 2012 zijn overgestapt van het Havenbedrijf naar de gemeente.



Dividend

Het Havenbedrijf keert over 2011 in totaal € 90 miljoen als dividend uit aan haar aandeelhouders, de gemeente Rotterdam (70%) en de Staat (30%). € 19 miljoen gaat naar de Staat. De gemeente ontvangt € 46 miljoen als regulier dividend en € 25 miljoen als extra dividend in verband met het vrijvallen van een voorziening inzake Commerzbank.

Het Havenbedrijf heeft in 2005 minder dividend uitgekeerd aan de gemeente en een voorziening genomen van € 20 miljoen in verband met een vermeend afgegeven garantie aan deze bank. Dat bedrag wordt nu met rente alsnog uitgekeerd aan de gemeente, omdat het inmiddels hoogst onwaarschijnlijk is dat het Havenbedrijf nog tot betaling zal moeten overgaan.

Het Havenbedrijf is gematigd positief over de ontwikkeling in 2012 en verwacht een toename van de overslag met 0 à 1%. Het netto resultaat over 2012 zal zich naar verwachting positief blijven ontwikkelen door licht stijgende opbrengsten en gelijkblijvende lasten.

Geïntegreerd jaarverslag

Sinds 2009 integreert het Havenbedrijf haar financiële jaarverslag en het MVO-verslag, omdat maatschappelijk verantwoord ondernemen ingebed is in de onderneming. 2011 is het tweede jaar waarover Ernst & Young Accountants LLP een geïntegreerde controleverklaring heeft afgegeven voor het jaarverslag. Het verslag heeft van Global Reporting Initiative het predicaat A+ gekregen, wat staat voor het hoogste niveau in transparante verslaglegging. Sinds 2009 wordt het jaarverslag niet meer gedrukt en verschijnt het alleen nog op portofrotterdam.com. (Bron: N.V. Havenbedrijf Rotterdam, 3-4-2012, PS, voor directeur H.N.J. Smits is over 2011 en basissalaris toegekend van € 335.585, +8% t.o.v. 2010 ex werkgeverspremies sociale verzekeringen en dergelijke).

Een schoorsteen met een roofvogel

De Amerikaanse Zeearend is het nationale symbool van de Verenigde Staten. Het is een roofvogel met een karakteristieke witte kop die daar 'Bald Eagle' wordt genoemd en het embleem is in het wapen van de USA. Ook staat hij op dollarbiljetten.

American President Lines, kortweg APL, heeft dezelfde vogel als containerlogo en de APL schepen hebben hem niet alleen als boegversiering maar ook breed gevederd op de schoorsteen staan. Kenmerkend gestileerd, zoals dat hier is te zien op de APL FLORIDA.

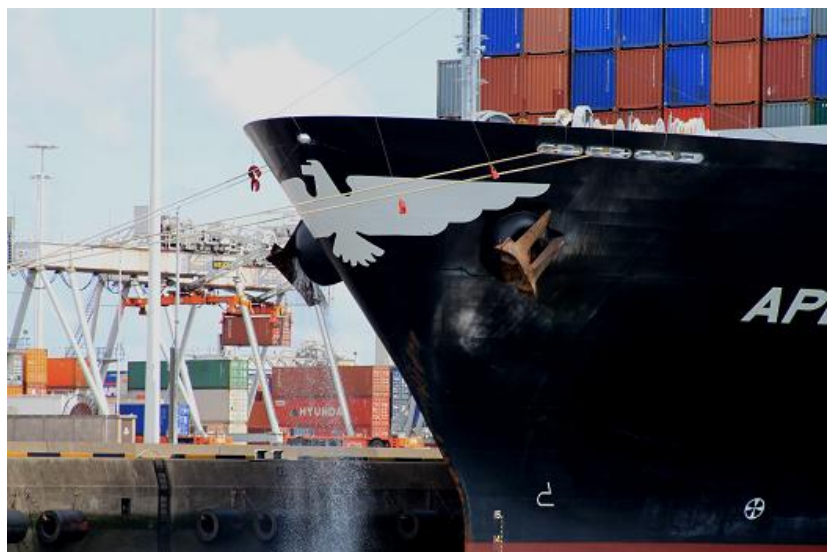


APL onderhield vroeger uitsluitend sneldiensten tussen de Westkust van Noord-Amerika en het Verre Oosten. Daar waren hun imposante schepen in havens als Seattle, San Francisco en Los Angeles veelvuldig te bewonderen, wat ook het geval was aan de andere kant van de 'Pacific', in onder meer Yokohama, Busan, Kaohsiung, Hong Kong en Manilla. Destijds waren alle schepen, conform de naam van de rederij, vernoemd naar voormalige Presidenten van Amerika. In hun hoogtijdagen voeren er wel 25 'Presidenten', allemaal uitgerust met krachtige stoomturbines en voor die tijd echte 'hardlopers'.

Die tijd is niet meer, het is geen Amerikaanse rederij meer, stoomturbines zijn te duur door het hoge brandstofverbruik en nagenoeg alle schepen hebben thans het voorvoegsel APL. Uitgezonderd vier 'Presidenten' (Adams, Jackson, Polk en Truman) die, als laatsten der Mohikanen, nog in de vaart zijn. In 1997 is APL ingelijfd door Neptune Orient Lines, kortweg NOL, dat een dochter is van Temasek Holdings, een investeringsmaatschappij die in handen is van de regering van de Republiek Singapore. Het is een rederij die, met vier procent van de scheepvaartcontainermarkt, op de zesde plaats van de wereldranglijst staat, na Maersk, MSC, CMA-CGM, COSCO en Hapag-Lloyd. In tegenstelling tot vroeger zijn APL schepen nu ook in Rotterdam te zien, met als voorbeeld deze met roofvogel getooide APL FLORIDA, varende onder de vlag van Singapore. (Bron: OudRotterdammer, Door Cees de Keijzer en fotograaf Cees van Noort van www.worldshipsocietyrotterdam.nl).

APL FLORIDA, roofvogel met rattenschermen.

APL FLORIDA 9350032, containerschip, 25-4-2008 kiel gelegd, 10-7-2008 te water gelaten, 1-10-2008 opgeleverd door Koyo Dockyard Co. Ltd. (2237) als APL FLORIDA aan Southern Route Maritime S.A., Panama, in beheer bij Synergy Maritime Private Ltd., Chennai, India. 71.787 BRT, 26.914 NRT, 72.912 DWT, TEU 6.350, FEU 3.024, REF TEU 500, 62.920 kW, 11 cyl, 2 tew, Mitsui Engineering & Shipbuilding Co. Ltd. 21-9-2010 (e) verkocht aan Grace Ocean Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Synergy Maritime Private Ltd., Chennai, India. 28-7-2011 (e) verkocht aan Argosy Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Synergy Maritime Private Ltd., Chennai, India. (Foto's: TVDZ, 2-7-2011, Amazonehaven).





Uit de serie roofvogels: APL EGYPT 9196905, 16-5-2000 kiel gelegd, 25-8-2000 te water gelaten, 11-2000 opgeleverd door Hyundai Heavy Ind. Co. Ltd., Ulsan (1220) als APL EGYPT aan Beteiligungs-K.G. M.S. "Northern Glory" Schiffahrtsges.m.b.H. & Co., Liberia, in beheer bij Norddeutsche Reederei H. Schuldt G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, 54.415 BRT, 23.872 NRT, 66.922 DWT, 4843 TEU, 40.040 kW, MAN-B&W 7K98MC, Hyundai Engine & Machinery Co. Ltd. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 4-3-2006, Beerkanaal).



DCI DREDGE XIX, sleehopperzuiger, 29-4-2010 besteld bij IHC Dredgers B.V., 12-9-2011 kiel gelegd, 2-4-2012 gedoopt DCI DREDGE XIX door mevr. Sunitha Vasam (de echtgenote van de minister van Scheepvaart van de Indiase regering) en te water gelaten bij IHC Merwede B.V. te Krimpen aan den IJssel, in aanbouw voor Dredging Corporation of India Ltd., wordt ingezet op de rivier Hooghly, een zijrivier van de

Ganges te West-Bengalen, 1e in een serie van 3 hopperzuigers (de volgende zijn de DCI DREDGE XX en DCI DREDGE XXI), 5.500m³, zuigdiepte 25 meter, 114,00 x 21,30 x 7,50 x 6,500 meter, 14,1 kn.



Mini-expositie TITANIC in Sleepvaartmuseum te Maassluis



Het voor die tijd gigantische passagiersschip Titanic van de Engelse White Star Line verging in 1912 na een aanvaring met een ijsberg. Niet minder dan 1503 passagiers kwamen jammerlijk om in het ijskoude water van de Atlantische Oceaan. Deze droeve gebeurtenis is dit jaar dus precies 100 jaar geleden. Vrijwel ieder zichzelf respecterend maritiem museum besteedt aandacht aan deze gebeurtenis, die in de wereld van de scheepvaart diepe indruk maakte.

De Titanic is niet vergelijkbaar met een sleepboot. Daarvoor verschillen de afmetingen teveel. Het passagiersschip had een lengte van ruim 269 meter terwijl de sleepboot Zwarte Zee in die tijd 50 meter lang was. De Titanic beschikte over 51.000 pk, terwijl de toen sterkste stoomsleper het moest doen met 1.500 pk. Waarom dan toch aandacht voor de ramp met de Titanic in het Nationaal Sleepvaart Museum?

Om twee redenen:

Ten eerste is de rampzalige gebeurtenis dermate van invloed geweest op de internationale scheepvaart dat er ook in de sleepvaart consequenties uit werden getrokken. Het gebruik van radioverbindingen in die tijd op schepen stond nog in de kinderschoenen. Grote vaartuigen hadden al marconisten aan boord, maar op kleinere zeeschepen was dat niet het geval. De gebeurtenissen met de Titanic hebben aangetoond dat het hebben van radioverbindingen aan boord van levensbelang kan zijn. In versneld tempo werden daarom na 1912 op zeegaande schepen radiostations ingericht en werden er marconisten opgeleid. Deze 'vonkenvangers' of 'sparks', zoals ze in de wandelgangen werden genoemd, moesten het nog doen met de Morse-seinsleutel. Spreken over de radio was in die tijd nog niet mogelijk. Niet alleen het voorkomen van

rampzalige gebeurtenissen met de eigen schepen was in de sleepvaart van belang, maar vooral het kunnen ontvangen van noodsignalen van andere schepen. Met het slepen van in moeilijkheden gekomen zeeschepen werd immers het geld verdiend.

Op die manier is de ondergang van de Titanic van grote invloed geweest op de sleepvaart.

De tweede aanleiding om een kleine expositie over de oceaaneus te maken ligt op een heel ander terrein. Het bestuur van het museum kreeg een verzoek van Martijn van Veen uit Zoetermeer, die bijna zijn leven lang al gefascineerd is door de gebeurtenissen met de Titanic.

Hij verzamelde op eigen houtje gegevens, opmerkelijke curiosa en foto's van het schip en die wil hij graag laten zien in een museum. Het sleepvaartmuseum geeft hem daartoe graag de gelegenheid. Martijn is een jonge vader. Hij realiseert zich heel goed dat in het begin van de vorige eeuw kinderen bij scheepscalamiteiten weliswaar voorrang hadden om een plaats te krijgen in een reddingssloep, maar dat die voorrang selectief werd toegepast. Vandaag is dat gelukkig ondenkbaar. Van de passagiers in de eerste en tweede klasse werden alle 29 kinderen gered. Van de kinderen in de derde klasse hebben er 23 van de 76 het overleefd. Dat is slechts 30%. Van de mannen in de derde klasse werd nog minder gered, namelijk 12%. Deze cijfers zijn aanleiding geweest voor overheden om te verordonneren dat er voortaan voldoende reddingboten aan boord van oceaanstomers moesten zijn om in geval van nood aan iedere opvarende een plaats te kunnen bieden. Een onzinkbaar schip, zoals de Titanic aanvankelijk werd geafficheerd, bestaat niet. De recente gebeurtenissen met de Costa Concordia hebben dat ook weer eens aangetoond.

De complete geschiedenis van de Titanic en de gevolgen van het vergaan van het schip worden in deze dagen breeduit gemeten in de media. Wie iets speciaals op dit gebied wil zien kan terecht in het Nationaal Sleepvaart Museum te Maassluis. Behalve de mini-tentoonstelling van Martijn van Veen is er ook een radiohut te zien zoals die in die tijd eruit zag. De expositie duurt van 12 april tot en met 16 mei a.s. Het museum is iedere dag van 13.30 tot 16.30 uur open behalve op maandagen. (Foto Radiohut WITTE ZEE ca.1914, N.S.M., schilderij en foto TITANIC: van onbekende PowerPoint).



Schip op TITANIC-route kampt met 10 meter hoge golven



De reis van het cruiseschip BALMORAL, dat gisteren vertrok is in het spoor van de roemruchte TITANIC, loopt vooralsnog niet op rolletjes. Het schip heeft te kampen met een hevige storm en golven van tien meter hoog, waardoor het van zijn route werd geblazen.

Met een vertraging van twee uur voer de BALMORAL de Ierse haven van Cobh binnen. Sommige passagiers aan boord zouden de slechte start als een slecht voorteken zien. Naar verluidt werden de reddingsboten voortdurend nauwlettend in de gaten gehouden en werd er geopperd dat 'deze missie misschien gedoemd was te mislukken'.

Uiteindelijk zette iedereen ongedeerd voet aan wal in Cobh, de laatste haven voordat de BALMORAL aan de mythische oversteek van de Atlantische Oceaan begint. Een passagier liet in Cobh optekenen dat de BALMORAL de route van de TITANIC wil volgen, maar dat het niet de bedoeling is om de geschiedenis volledig te herhalen, doelend op de ondergang van de Titanic in de nacht van 14 op 15 april.

Het is de bedoeling dat de BALMORAL met ruim 1.300 passagiers aan boord op 14 april de plek bereikt waar de echte TITANIC verging. De opvarenden, veelal familieleden van de slachtoffers van toen, zullen het drama op de plaats van het onheil herdenken.

(Bron: AD, foto's: R. Zegwaard, 27-7-2010, Kieler Kanaal).



BALMORAL 8506294, 2-6-1988 opgeleverd door Jos L Meyer Werft, Papenburg (616) als CROWN ODYSSEY aan Royal Cruise Line, Piraeus-Griekenland, 1990 vlag: Bahamas, 1992 verkocht aan Kloster Cruise, 5-1996 ingebracht bij Norwegian Cruise Line, Nassau-Bahamas, herdoopt NORWEGIAN CROWN, 5-2000 herdoopt CROWN ODYSSEY, 26-3-2003 bij Sembawang Shipyard, Singapore herdoopt NORWEGIAN CROWN, 26-5-2006 als NORWEGIAN CROWN verkocht aan Fred Olsen Cruise Lines, 5-11-2007 te New York overgedragen, 15-11-2007 gearriveerd bij Blohm + Voss Repair G.m.b.H. te Hamburg om verlengd te worden met 30,6 meter, 350 bedden, totaal 1.348 passagiers, 30-1-2008 in de vaart als BALMORAL, de 1e reis ging van Dover naar de Canarische Eilanden.



ELBE beschikt weer over kolossale beting

Zeesleper de ELBE in Maassluis beschikt sinds zaterdag weer over een kolossale sleepconstructie, een zogeheten beting. Deze beting is voor de vrijwilligers die het schip restaureren een cruciaal onderdeel in de uiterlijke restauratie. Tevens is hiermee de nagestreefde erkenning als officieel varende monument een stap dichterbij gekomen.

De 7,5 meter lange beting, met een gewicht van ruim 6.500 kilo, is vervaardigd door de bedrijfsschool van scheepswerf Keppel Verolme in de Botlek. De beting werd op een dieplader naar Maassluis gebracht, waarna deze met



behulp van een mobiele kraan op de ELBE werd geplaatst.

Volgens de stichting achter de ELBE verloopt de restauratie van het schip voorspoedig. Het schip is zelfs al technisch gezien gereed om te varen. Er zijn echter nog diverse uitgebreide tests nodig, waarna de zeesleper op zaterdag 12 mei de Vaardag Sleepboothaven Maassluis zal openen met een vaartocht over de Nieuwe Waterweg.

In september neemt de ELBE bovendien deel aan de Wereldhavendagen in Rotterdam. Naar verwachting zal het mogelijk zijn om in 2013 ook met passagiers te varen. (Bron en foto: WOS Mediazaterdag, 7 april 2012, ELBE boven: Dag van de Zeesleepvaart, 5-6-2010, TVDZ).

Van Seumeren redt oude passagiersschepen

Jan van Seumeren, voormalig mede-eigenaar van Mammoet, heeft zich ontfemd over de laatste twee overgebleven stoomgeklonken grote passagiersschepen van Nederland. "Als ik ze niet had gekocht, waren ze in de schrootbak beland. Dat kan toch niet! Als we nu niets doen om deze schepen te redden, is er over vijftig jaar niets over van dit deel van de Nederlandse geschiedenis!"

Vandaar dat Van Seumeren twee jaar geleden de "R. VAN HASSELT" heeft gekocht en onlangs ook de "C. BOSMAN"



aan zijn verzameling 'oude schepen' toevoegde.

C. BOSMAN

De twee schepen waar Van Seumeren over spreekt, zijn de "R. VAN HASSELT", die de laatste jaren voer onder de naam "FLANDRIA" en het zusterschip "C. BOSMAN", gebouwd in 1915 bij J. & K. Smit's Scheepswerven te Kinderdijk. De schepen hebben tot september 1959 dienst gedaan op de veerdienst Enkhuizen-Stavoren.

R. VAN HASSELT

"Het waren, met de majestueuze schoorstenen en hun prachtige vormen, de mooiste stoomschepen van heel Nederland. En met een lengte van 67 meter en een capaciteit van 1.800 passagiers waren het ook de grootste en modernste veerschepen van die tijd. Ze voeren vrijwel tot op de minuut nauwkeurig." (Bron en foto: Noordhollands Dagblad, foto BOSMAN en VAN HASSELT: Theo Groot via NHD).



W.F. V.D. WYCK, 7-6-1923 te water gelaten, 1-9-1923 proefvaart en vertrokken naar Enkhuizen, 1923 opgeleverd door Gebr. Pot, Bolnes (721) als W.F. V.D. WYCK aan N.V. Nederlandsche Spoorwegen, Utrecht, 1.800 passagiers, 165,825 ton laadvermogen, 64,31 x 9,93 x 3,70 x 2,400 meter, 1.000 EPK, 2 x Kromhout TMS357, Kromhout Motorenfabriek, D. Goedkoop Jr., Amsterdam, 12,8 kn., met de R. VAN HASSELT en C. BOSMAN ingezet op de dienst Enkhuizen-Stavoren.

1937 motoren geplaatst, 1.250 EPK, N.V. Werkspoor Amsterdam #714 en #715. 14-5-1940 voor de haven van Enkhuizen tot zinken gebracht op bevel van de Koninklijke Marine. 1940 gelicht en na reparatie in de vaart gebracht. 17-9-1941 gevorderd door Duitsland en in de vaart gebracht als WILKOMMEN. 1943 overgebracht naar Antwerpen. 1944 verbouwd tot Navigations Schulschiff, 7-9-1944 in gebruik als schoolschip voor officieren als REGULUS. 1945 ingezet bij de evacuatie van Oostpruisen en de overige "Ostgebiete", 1945 terug gevonden te Wangeroege.

1945 bij N.V. Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij gerepareerd en verbouwd, 11-2-1946 in dienst op de route Enkhuizen-Stavoren.

9-9-1955 verkocht aan N.V. Spido, Rotterdam, herdoopt ERASMUS, na aanpassing bij N.V. Dok en Werf Mij. Wilton-Fijenoord te Schiedam in de vaart voor rondvaarten.

1973 opgelegd te Rotterdam. 1973 verkocht aan Ministerie van C.R.M., door de firma Waming te Rotterdam verbouwd tot opleidingschip en internaat, 11-6-1976 als HOLLANDS GLORIE in het Wantij te Dordrecht in dienst gesteld.

1980 ligplaats Zwijndrecht.

2003 buiten gebruik en verkocht. 2007 verkocht aan Familie van Driel, 2007 tijdens een dokbeurt bij Scheepswerf Kooiman te Zwijndrecht over de achterste hellingkar gezakt, na noodreparatie afgemeerd in het Wantij te Dordrecht. 2008 als ERASMUS in gebruik genomen als logeschip voor kinderen met een stoornis in het autistische spectrum.

(Kaart W.F. V.D. WYCK: uitgave H.G. Beekman S-002, 32).

Nederlanders vast op schip Zuidpool



AMSTERDAM - Het Nederlandse schip PLANCIUS met toeristen ligt met pech voor anker bij Zuid-Georgië, een Brits eiland bij Antarctica. Aan boord van de MS Plancius zijn zo'n twintig Nederlanders, die bezig zijn met een toeristische expeditie voor vogelaars.

Dat heeft Pieter van der Luit van reisorganisatie Inezia Tours gemeld. De Plancius, die bezig was aan een rondreis van Zuid-Argentinië naar Antarctica zou op 5 mei in Kaapverdië aankomen.

De groep van ongeveer 20 Nederlanders maakt deel uit van een reisgezelschap van een kleine 100 mensen van verschillende nationaliteit. Ze maken het goed. De verwarming doet het en er is in ieder geval tot 5 mei voldoende voedsel aan boord, aldus Van der Luit.

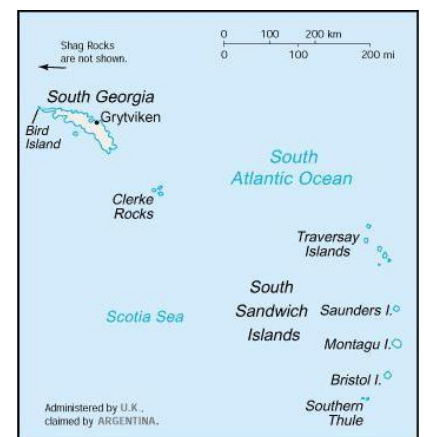
Volgens de reisorganisatie is de motor van het schip kapot en kan het probleem waarschijnlijk niet ter plaatse worden verholpen. De reder zal waarschijnlijk een schip naar Zuid-Georgië sturen om de passagiers van boord te halen. Omdat Zuid-Georgië geen vliegveld heeft, worden ze naar Argentinië, Chili of Uruguay gebracht.

Achterblijvers

De achterblijvers in Nederland zijn op de hoogte gebracht van de problemen. „Iedereen is blij dat er geen persoonlijke ongelukken gebeurd zijn en dat het 'slechts' om motorpech gaat. Men leeft mee met de mensen op het schip”, meldt Van der Luit.

Het motorschip Plancius was een onderzoeksschip van de Nederlandse Marine. In juni 2004 werd het uit de actieve dienst gehaald. Rederij en touroperator Oceanwide Expeditions kocht het schip in 2006. Het is 89 meter lang en 14,4 meter breed.

(Bron en kaart: De Telegraaf wo 11 apr 2012, foto: Oceanwide Expeditions).



PLANCIUS 7432044, 13-11-2009 te Vlissingen gedoopt PLANCIUS, eigenaar: Balder Nieuwland B.V., Vlissingen, in beheer bij Oceanwide Expeditions B.V., Vlissingen, roepsein PAUA, 3.434 BRT. De Vlissingse poolreisorganisatie Oceanwide Expeditions zette het ijsversterkte passagiersschip vanaf 2010 in voor expeditie-cruisereizen in de Arctische en Antarctische gebieden. Het schip telt in totaal 54 passagiershutten in verschillende klassen, allen ruim opgezet (variërend van 12,5 tot 20 m²) en uitgerust met een badkamer. De hutten hebben allemaal een vrij uitzicht. Alle passagiers kunnen uitkijken over zee en het landschap. Daarnaast beschikt het schip over een restaurant, een grote observatieruimte en voldoende dekruimte voor de ruim 100 passagiers. Oceanwide Marine Services B.V. uit Vlissingen bouwde het voormalig hydrografisch onderzoeksvaartuig van de Koninklijke Marine, de Hr. Ms. TYDEMAN, om tot een luxe ijsversterkt passagiersschip.



De ombouw op de Scheepswerf Reimerswaal in Hansweert nam twee jaar in beslag. Het schip, dat dateert uit 1975, is volledig ontmanteld en heropgebouwd volgens de strengste veiligheidsnormen. Het expeditieschip is geschikt voor 110 passagiers en 43 bemanningsleden. De PLANCIUS werd op zaterdag 14 november 2009 om 13.00 uur in Vlissingen gedoopt door de Commissaris van de Koningin van Zeeland, mevrouw drs. K.M.H. Peijs. Op 7 december 2009 vertrok het schip vanuit Vlissingen naar Argentinië, om van daaruit expedities naar de Zuidpool te ondernemen. (Bron: AllePersberichten.nl, foto PLANCIUS tijdens de verbouwing: R. Zegwaard).





VIKLAND onderweg naar de Volendamkade, foto: M. Coster, 11-4-2012. VIKLAND 9111759, 28-7-1994 te water gelaten, 9-3-1995 (NV) opgeleverd door ITALTHAI Marine Co. Ltd., Bangkok (96) als SMIT-LLOYD FAME aan Smit-Lloyd B.V., Rotterdam, 2.042 BRT, 5.348 EPK, 3.960 kW, 2 x Alpha 8L28/32, M.A.N.-B&W Diesel A/S, Frederikshavn. 31-3-2003 (e) vlag: Bahamas. 22-11-2004 (e) verkocht aan SEACOR Offshore Supplyships One Ltd., Majuro-Marshall Islands, in beheer bij Seacor Marine (International) Ltd. 2-2005 verkocht aan Havila Trencher AS, Nassau-Bahamas, in beheer bij Havila Shipping AS, Fosnavåg, Noorwegen. 3-2005 herdoopt HAVILA FAME, 2006 in beheer bij Ocean Mainport Rescue Limited en Atlantic Offshore Rescue Ltd. 2008 verkocht aan Albatross Shipping Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Vestland Marine Sp. z.o.o., Gdynia, 2008 verbouwd tot Seismographic Research Ship, 9-2008 herdoopt VIKLAND.



Het Kieler Kanaal gezien vanaf de brug bij Grunental met de schepen KLOSTERTAL, BELTERWIEDE, ELKE W, MARE, en EEMS CHRYSYAL. Het Noord-Oostzeekanaal of Kielerkanaal (Duits: Nord-Ostsee-Kanal, afgekort: NOK) vormt de verbinding tussen de Noordzee en de Oostzee. Het behoort tot de drukst bevaren kanalen in de wereld (ca. 41.000 schepen in 2004). Door de economische groei van de Baltische landen en Rusland groeide de scheepvaartlading in dit kanaal van 48 miljoen ton in 1996 naar 88 miljoen ton in 2005. Het kanaal doorsnijdt de Duitse deelstaat Sleeswijk-Holstein met als eindpunten Brunsbüttel aan de Elbemonding en het 98,6 km noordoostelijker gelegen Kiel. Schepen kunnen door dit kanaal hun reisafstand met 519 kilometer bekorten.

Met de aanleg is in 1887 begonnen en het werd in 1895 door de Duitse keizer Wilhelm II in gebruik genomen. Het kanaal is daarna enkele keren verbreed. Tot 1948 droeg het kanaal de naam van keizer Wilhelm I (Kaiser-Wilhelm-Kanal). In het internationale scheepvaartverkeer wordt de Engelse naam Kiel Canal gebruikt. Voor een schip als de KLOSTERTAL kost de passage van het kanaal, incl. loods en roerganger, € 3.827. (Foto: M. Coster, 8-4-2012).



BELTERWIEDE 9313797, 28-1-2005 gedoopt PIONEER door Jacquelin en Kim Waker en te water gelaten, 28-2-2005 verhaald van Foxhol naar Delfzijl en aansluitend een werfproefvaart, 1-3-2005 proefvaart, 2-3-2005 de restpunten bekeken, 4-3-2005 om 15.00 uur te Delfzijl opgeleverd door Scheepswerf Ferus Smit B.V., Foxhol (359) aan C.V. Scheepvaartonderneming "Pioneer", Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor Scheepvaartbedrijf Gebr. J. & H. Waker, roepsein PHCM, 3.999 BRT, 4-3-2005 vertrokken naar Hamburg. 2007 verkocht aan Ramspol V.o.F., thuishaven: Zwartsluis, in beheer bij W. van Veen, 29-5-2007 in droogdok gezet bij Kon. Niestern Sander B.V. te Delfzijl, 5-2007 herdoopt BELTERWIEDE, 2-6-2007 vertrokken van Delfzijl met bestemming Kaliningrad. Foto: M. Coster, 8-4-2012 vanaf de brug bij Grunental onderweg naar Stockvik.



EEMS CHRYSTAL 9350460, 10-5-2005 kiel gelegd, 23-5-2006 te water gelaten bij Santierul Naval Giurgiu S.A., Giurgiu, Roemenië onder bouwnummer 21008, gebouwd als FRIENDSHIP voor Nifra Holding B.V., Willemstad-N.A., roepsein [redacted] 19-4-2007 (GL) opgeleverd aan Stephany Shipping N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Hermann [redacted] Mann Bereederungen G.m.b.H. & Co. K.G., Haren, 23-4-2007 (e) herdoopt PAULA, 1.945 BRT, 1.000 NRT, 2.250 DWT, 87,59 x 11,40 x [redacted] x 3,800, 1.798-EPK, 1323 kW, Hanshin LH31, 13 kn. 2-1-2009 te Willemstad, Noord Brabant herdoopt MAGDA, in beheer bij Q-Shipping B.V. 10-10-2010 (GL) via: Curaçao. 20-12-2010 (e) verkocht aan Verkade Shipping B.V., Delfzijl, in beheer bij Shipowners Support B.V., Delfzijl voor Amasus Shipping B.V., 23-12-2010 (GL) herdoopt EEMS CHRYSTAL, roepsein PCJL. Foto: M. Coster, 8-4-2012 vanaf de brug bij Grunental onderweg naar Rostock.



ALORA 9534066, tankschip, aanvankelijk in aanbouw als ORALORA voor Rederiet M.H. Simonsen A.p.S., Svendborg, Denemarken, in beheer bij Seatrend Shipping N.V., Essen, 19-5-2011 opgeleverd door Yizheng Yangzi Shipbuilding Industry Co. Ltd. onder bouwnummer YZCB-2006-03 (II) als ALORA aan Oceanlook Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Q-Shipping B.V., Barendrecht, roepsein 5BQP2, 2.918 BRT, 1.246 NRT, 3.500 DWT, 4.175,4 m³, 90,00 (84,00) x 15,20 x . x 5,600 meter, 2.608 EPK, 1.920 kW, 2 x Cummins, Zhenjiang Marine Diesel Works, 11,2 kn. Foto: M. Coster, 31-3-2012, vanaf de DONAU gezien te Brunsbüttel.

BJORG 9231834, 21-6-2000 kiel gelegd, 23-3-2001 te water gelaten als JAN, 5-2001 opgeleverd door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (1190) als OOCL NEVSKIY aan Jan Navigation A.G., Luxemburg, in beheer bij Rainer Fred August Drevin, 9.981 BRT, 868 TEU, 11.420 EPK, 8.400 kW, MaK 9M43, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., 18,5 kn. 10-6-2008 (e) verkocht aan BBS Containerfeeder I AS, Antigua and Barbuda, in beheer bij Vaage Ship Management AS, Bergen en Technical Ship Support B.V. 10-2011 in beheer bij Vaage Ship Management AS, Bergen en Vaage Ship Management Holland B.V., Schoonhoven. 8-10-2011 herdoopt BJORG. Foto: M. Coster, 31-3-2012, de BJORG varende op de Elbe.





DIAMANT 9518268, casco gebouwd bij Leda Shipyard, Korčula, Kroatië, 16-6-2011 (e) te water gelaten, 8-8-2011 gearriveerd als I-BOX te IJmuiden achter de sleepboot WATERMAN met bestemming de Trawlerkade, 10-8-2011 vertrokken naar Peters Shipyard B.V., Kampen om afgebouwd te worden onder bouwnummer 1104, 3.739 BRT, 5.200 DWT, 99,90 x 13,35 meter, 2.448 EPK, 1.800 kW, Wärtsilä 9L20, 12 kn., roepsein PCNK, 6-1-2012 vertrokken van Kampen naar van Harlingen, 9-1-2012 van Shipdock Harlingen B.V. naar de haven Harlingen, 10-1-2012 technische proefvaart vanaf Harlingen op de Waddenzee, 12-1-2012 te Harlingen opgeleverd aan Combinatie Van Donderen, Delfzijl, in bevrachting bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 13-1-2012 gearriveerd te Delfzijl en afgemeerd aan Kadevak A-B, voor de Evenementenhal, 13-1-2012 te Delfzijl gedoopt DIAMANT. 15-1-2012 om 09:00 uur in ballast vertrokken naar Stevns Pier bij Køge, Denemarken om te laden voor Finland.



WISBY VERITY 9283459, tankschip, 15-5-2004 te water gelaten bij Schiffswerf Ferus Smit G.m.b.H. te Leer (344), 6-7-2004 opgeleverd aan Ljugarn AB, Visby-Zweden, in beheer bij Wisby Tankers A/B, Lidköping, 4.295 BRT, 7.479 DWT, 110,90 x 15,00 x 9,30 x 7,100 meter, 9 ladingtanks, 8.198 m³, 5.217 EPK, 3.840 kW, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., Kiel NE-04, 13 kn. 2009 ingebracht bij Wisby Tankers AB, Kalmar-Zweden, in beheer bij Wisby Tankers A/B, Lidköping. 2011 in beheer bij Broström AB, Gothenborg en Wisby Shipmanagement AB, Lidköping. Foto: M. Coster, 7-4-2012, t.h.v. Fischerhütte onderweg naar Rotterdam.



VIKINGBANK 9604184, 17-3-2012 gedoopt VIKINGBANK door Eva Pot (20-jarige studente sportmanagement) en te water gelaten bij Scheepswerf Ferus Smit B.V. te Westerbroek onder bouwnummer 406, 16-4-2012 van de werf naar Delfzijl, 18-4-2012 proefvaart, in aanbouw voor Pot Scheepvaart B.V., Delfzijl, 6.600 BRT, 12.000 ton laadvermogen, 14.257 m³ ruiminhoud, 142,65 x 15,87 x 10,78 x . meter, 4.000 kW, M.a.K. 8M32, 14 kn. Foto: M. Coster, 9-4-2012.

GSP SATURN

Woensdagmorgen 11 april 2012 arriveerde het booreiland GSP SATURN 8767666 aan boord van het zwaarladingschip TAI AN KOU 9223277 op het Calandkanaal voor boei 81. Daar is TAI AN KOU afgezonken om de GSP SATURN er af te halen, het booreiland is door de sleepboten TYPHOON en CENTAURUS naar IJmuiden gebracht en voor de pier overgenomen door de sleepboten SATURNUS, SVEZIA, TELSTAR en SVITZER MARKEN. De GSP SATURN is afgemeerd aan de Leonarduskade te IJmuiden waar gedurende 4 weken onderhoud zal worden verricht.

SLEEP & DUWVAART

ALLES OVER DE SLEEP-, DUW en STOOMVAART
Info: 06-22 516 238 of Postbus 190 - 1520 AD Wormerveer
e-mail: basminfo@sleepduwvaart.nl

GSP SATURN 8767666, 1988 opgeleverd door Galați Shipyard te Roemenië aan OMV Petrom S.A., vlag: Panama, 52,40 x 40,80 x . x 9,750 meter, hoogte 120 meter, 8.430 PK geïnstalleerd vermogen. 2005 verkocht aan S.C. Grup Servicii Petroliere S.A. (GSP), Constanta Port, Roemenië, kantoor te Schotland: GSP Offshore UK Limited, Aberdeen, te Nederland: GSP Offshore, Rotterdam. Gecontracteerd door Wintershall Noordzee BV, Rijswijk (Wintershall Holding G.m.b.H., Kassel, Duitsland, onderdeel van BASF, Ludwigshafen) voor werk op de Noordzee.
Foto: M. Coster, 12-4-2012, aankomst te IJmuiden.



GSS Marine Services doet goede zaken



Maassluis - Tijd om uitvoerig proef te varen was er nauwelijks. Het gloednieuwe werkschip SANDY M van GSS Marine Services, dat in december haar kantoorpand aan de Haven opende, moest direct na de oplevering door naar de oostkust van Engeland. Daar gaat het schip anker behandeling werk verrichten voor een kabelgponon. De SANDY M is het tweede werkschip dat door Neptune Shipyards in Aalst voor de rederij uit Maassluis is gebouwd. Het is al de tweede keer in korte tijd dat oprichter en directeur Jan Peute van GSS Marine Services voortvarend van start gaat met een net opgeleverd werkschip. Eind vorig jaar was dit ook het geval met de MENA C OF RHU, die meteen na de doop naar het buitenland vertrok. "Met dit werkschip konden we direct aan de slag bij de aanleg van het Anholt windturbinepark in Deense wateren. En nu maken we met de SANDY M weer zo'n situatie mee. Direct na de oplevering is deze Multicat doorgevaren naar Sunderland, waar het de komende maanden bij een kabelgproject wordt ingezet", zegt Jan Peute.

Nog meer nieuwbouw

Voor GSS Marine Services staan bij Neptune Shipyards nog twee werkschepen op stapel. Jan Peute: "Begin juli volgt de MARTINE P, een Euro Carrier 2611, en eind juli de LEANNE P, een Euro Carrier 2409. De vloot komt hiermee op vier werkschepen en het plan om door te groeien naar een vloot van tien. Dit is met onze moedermaatschappij Gareloch Support Services uit Schotland afgesproken. Dat er behoefte bestaat aan verdere vlootuitbreiding, blijkt wel uit het feit dat Jan Peute regelmatig schepen van derden moet inhuren.

"Op dit moment hebben we de SC LYNX van Sima Charters, ook een Maassluis bedrijf, ingehuurd. Hiermee opereren we vanuit Zeebrugge voor een baggerbedrijf. Verder gaan we met een multicat van een collegabedrijf uit Den Helder in Duinkerken aan de slag. Ik vind het best bijzonder dat we na de start met GSS Marine Services, eind vorig jaar, nu al met vier schepen in Noordwest-Europa actief zijn. Daar ben ik trots op". (Bron: Maassluise Courant-De Schakel, maart 2012, foto: maritimejournal.com, MENA C OF RHU: L. v.d. Meijden).





VOS THALIA 9606091, Offshore Tug/Supply Ship, 31-5-2008 (AB) contract, 27-7-2010 1e staal gesneden, 18-12-2010 kiel gelegd, 16-11-2011 te water gelaten bij Fujian SouthEast Shipyard Ltd., Fuzhou onder bouwnummer DN59M-95, 1.678 BRT, 503 NRT, 1.322,546 DWT, 59,27 (52,16) x 14,94 x 6,10 x . meter, 5.150 EPK, 2 x 1.920 kW, Caterpillar 3516B-HD, Caterpillar Inc., trekkracht 69 ton, 5-4-2012 opgeleverd aan Offshore Support Vessels 10 Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Vroon Offshore Services Pte. Ltd., Singapore, roepsein 9V9436. (Foto VOS THALIA: Vroon).

MPI CARDENIO
MMSI 235091722
aluminium
catamaran,
windfarm-service
vessel



2-4-2012 opgeleverd door South Boats Medina Shipyard, Isle of Wight als MPI CARDENIO aan MPI Workboats, U.K., roepsein 2FJE2 (Vroon B.V.), 17,00 x 6,40 x . x 1,000 meter, 32 DWT, 22 kn., 12 passagiers, ingezet voor Statoil bij Sheringham Shoal Offshore Windfarm. Foto: Vroon.



PLUTO 2309470, sleepboot, 11-10-1955 te water gelaten, 23-12-1955 opgeleverd door N.V. Scheepswerven v/h H.H. Bodewes, Millingen (499) als PLUTO aan N.V. L. Smit & Co.'s Int. Sleepdienst Mij., Rotterdam, 18 ton, 290 EPK, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen.

18-9-1969 verkocht aan Sleepdienst & Transportonderneming Gerrit J. Eerland Lcm. Zn., Rotterdam, herdoopt EERLAND 16. 1977 nieuwe motor geplaatst, 675 EPK, 496 kW, G.M. 12-V-1490 NE-77. 15-2-1999 verkocht aan Bergings- en Transportbedrijf Scheffer B.V., Lelystad, herdoopt IJSLAND.



16-4-2002 verkocht aan Kon. Wagenborg B.V., Delfzijl. 1-5-2004 verkocht aan Berging- en Transport Mij. B.T.S. B.V., Schiedam. 30-1-2009 verkocht aan Mammoet Maritime B.V., Schiedam. 1-9-2011 verkocht aan V.o.F. Carisma Oost, Zwijndrecht, in beheer bij Scheepvaartbedrijf Oost B.V. & C.J.W. Oost. (Info: Sleep & Duwvaart, foto EERLAND 16: TVDZ, 22-4-1989, Maassluis, foto IJSLAND: W. Koper, 8-3-2007).

Meer containerschepen naar slopers



In de eerste drie maanden van dit jaar werden al 35 containerschepen verkocht voor de sloop. Voor het volledige jaar voorspelt Braemar Seascope dat zo'n 120 eenheden verschroot zullen worden.

Die cijfers moeten in hun context worden gezien. De 120 schepen vertegenwoordigen een gezamenlijke capaciteit van 193.000 TEU. Dat is weliswaar ruim dubbel zoveel als de 83.900 slots (58 schepen) die vorig jaar op deze manier verdwenen, maar nog steeds amper 1,2% van de totale containervloot.

Volgens scheepsmakelaar Braemar worden vooral schepen van 2.000 tot 3.000 TEU afgestoten. Zij worden op heel wat routes vervangen door modernere panamax-tonnage van 4.000 tot 5.000 TEU, die momenteel op de chartermarkt aan lage tarieven beschikbaar zijn.

Het grootste schip dat dit jaar tot dusver een reis naar een sloopstrand aanvatte, is de 3.415 TEU grote 'APL RUBY' die ruim 23 jaar geleden door de Japanse werf Imabari werd gebouwd voor NOL uit Singapore en nooit van eigenaar is gewisseld.

MSC verkocht eerder dit jaar de zusterschepen 'MSC NORA' en 'MSC CLARA' van 3.018 teu voor de sloop. Beide eenheden werden in 1986 gebouwd en bleven dus een kwart eeuw in de vaart, o.a. voor Hyundai Merchant Marine en Cosco.

Ook de iets kleinere 'MSC CARINA' van 2.875 TEU die in 1986 als 'RAINBOW BRIDGE' voor "K" Line begon te varen, heeft de vloot van de Zwitserse rederij onlangs verlaten.

(Bron: De Lloyd, foto MSC CARINA 8512401: F. van Rijsbergen, 16-7-2010, Westerschelde).



CORAL FAVIA 9237890, 12-2000 te water gelaten, 3-2001 opgeleverd door Kitanihon Shipbuilding Co. Ltd., Hachinohe (326) als CORAL FAVIA aan STK Line S.A., Panama, in beheer bij Eagle Maritime Co. Ltd., 27-3-2001 in operationeel beheer (timecharter) bij Anthony Veder Rederijzaken B.V., 4.048 BRT, 11-2005 verkocht aan Stealth Gas met een charter van 2 jaar, 2007 verkocht aan Scheepsfonds Hanzevast Gastankers B.V., Groningen, in beheer bij Anthony Veder Rederijzaken B.V., 28-3-2007 onder Nederlandse vlag gebracht, roepsein PHKM. 9-4-2012 tijdens een reis van Bilbao naar Teesport, geladen met butaan (C4H10), op ±30 mijl ten noorden van Barfleur, Frankrijk, Het Kanaal, een explosie in de machinekamer opgelopen gevolgd door brand, door de bemanning onder controle gekregen, 2 man ernstig gewond en zijn door een Franse helikopter geëvacueerd, de reis met gereduceerde snelheid vervolgd. (Foto: L. de Hoop).



Derde patrouilleschip overgedragen aan Defensie

De FRIESLAND P842, een nieuw patrouilleschip voor de marine, is woensdag (11-4-2012) in Harlingen door Damen Schelde Naval Schipbuilding overgedragen aan Defensie. Het is het derde van vier vaartuigen uit de zogenoemde "Holland" klasse.

De 108 meter lange, flexibel inzetbare Ocean Going Patrol Vessels (OPV's) gaan een belangrijke bijdrage leveren aan internationale operaties. De Holland, Zeeland, Friesland en Groningen, die alle de beschikking krijgen over een NH90-helikopter en de snelle FRISC-motorboot, worden ingezet voor counterdrugsoperaties en kustwachttaken in Nederland en het Caribisch Gebied.

Ook antipiraterij-missies behoren tot de toekomstige taken. "Het schip is volledig ontworpen en daardoor toegespitst op deze taken in het lager deel van het geweldspectrum", laat de commandant van de Friesland, kapitein-luitenant-ter-zee Arjen Warnaar weten.

Bij de ontwikkeling van de innovatieve OPV werkten marine, kennisinstituten en industrie nauw samen. Omdat de patrouilleschepen zijn uitgerust met de nieuwste technologie kunnen ze toe met een slechts 50-koppige bemanning. Meerdere landen toonden al interesse in dit scheepstype. De Friesland begint nu aan een uitgebreid test- en opwerkprogramma. Het schip doet dat voorlopig zonder geïntegreerde sensormast. Die wordt naar verwachting begin 2014 geplaatst. (Bron en foto: Ministerie van Defensie).

Transport van UAL BODEWES



UAL BODEWES 9542336, 6-4-2012 verhaald van scheepswerf Bodewes Jachtwijk te Martenhoek naar Delfzijl met de sleepboten WATERGEUS (voorboot) en GRUNO IV (achter) via het Eemskanaal naar Delfzijl. Om 09:45 uur passeerde het transport de Eelwerderbrug tussen Appingedam en Delfzijl, 10-4-2012 proefvaart, 14-4-2012 vertrokken van Delfzijl naar Aberdeen.



Foto's B.H.F. Spruit.



VANQUISH, foto's: R. Coster, 11-4-2012, aan de Cruisekade te IJmuiden.



VANQUISH 9375135, Container Feeder 350BCF, in aanbouw met als naam FIORANO, 5-2008 te water gelaten bij Dongfeng Shipyard in Hangzhou, China onder bouwnummer Bijlsma Lemmer 740 voor rekening van VEKA Shipbuilding B.V., 3.871 BRT, 2-2010 gearriveerd te Vlissingen op de ponton EIDE BARGE 33 na een reis van ± 80 dagen, 27-2-2010 gearriveerd in de Waalhaven, 27-2-2010 opgelegd in de Lekhaven te Rotterdam, 10-11-2010 als YN-740 vertrokken uit de Lekhaven achter de sleepboot EN

AVANT 7 naar IJmuiden, 11-11-2010 door naar Lemmer om afgebouwd te worden bij Bijlsma Shipyard B.V. te Lemmer (VEKA Shipbuilding) onder bouwnummer 740, 9-2011 (e) naam gewijzigd in VANQUISH, afgebouwd voor Vanquish Shipping B.V., thuishaven: Werkendam, roepsein PHOW, 15-7-2011 ingedokt te Lemmer, 13-10-2011 uitgedokt, 10-4-2012 vertrokken van Lemmer via Amsterdam naar Zuidertoeleidingkanaal, Cruiseterminal, IJmuiden, 12-4-2012 proefvaart op de Noordzee. Foto: R. Coster, 12-4-2012.

Japans spookschip krijgt zeemansgraf



Het Japanse schip RYOU-UN MARU, zo'n vijftig meter lang, raakte na de tsunami vorig jaar maart in Japan op drift, dreef naar het oosten en dobberde nu rond bij de kust van Alaska. De Amerikaanse kustwacht heeft het spookschip gisteren tot zinken gebracht. Het schip werd twee weken geleden voor het eerst gespot en zou vooral 's nachts een gevaar voor andere schepen hebben gevormd. De kustwacht zette het schip met machinevuur in brand, waarna het langzaam zonk. Het spookschip bergen was te duur en te gevaarlijk, meende de kustwacht. De eigenaar van de boot, een garnalenvisser, is achterhaald, maar hij wilde het schip niet terug.

(Bron: nrc.nl, foto's: nrc.nl/Reuters/A.N.P., 6-4-2012).





NAVION AKARITA 9000948, 16-3-1990 contract, 11-9-1991 te water gelaten, 26-12-1991 (NV) opgeleverd door Tsuneishi Shipbuilding Co., Numakuma (654) als AKARITA aan Mayberry Shipping A/S, Noorwegen, in beheer bij Ugland Maritime Services AS, 58.959 BRT, 108.735 DWT. 1996 verkocht aan Nordic Akarita KS, Noorwegen, in beheer bij Interoccean Ugland Management AS., herdoopt STENA AKARITA. 1996 verbouwd tot shuttle tanker. 2002 vlag: Bahamas. 7-2002 herdoopt STENA AKARITA. 13-4-2005 herdoopt NAVION AKARITA. 2007 verkocht aan Delphine Shipping Inc., Bahamas, in beheer bij Teekay Shipping Norway AS. 2009 verkocht aan Teekay Navion Offshore Pte. Ltd., Bahamas, in beheer bij Teekay Shipping Norway AS. 10-2011 herdoopt AKARITA. 4-10-2011 passage Dover naar Piraeus, 13-10-2011 (e) verkocht aan Delphine Shipping Inc., Bahamas, in beheer bij Chartworld Shipping Corp., Athene, 13-10-2011 (e) opgelegd. 3-2012 verkocht voor sloop naar India, 5-4-2012 ETA te Alang. (Foto: TVDZ, 20-5-2007, Europort).



AFRICA REEFER 8130942, 17-3-1982 kiel gelegd, 17-6-1982 te water gelaten, 22-9-1982 (NK) opgeleverd door Towa Shipyard Co. Ltd. (T-539) als KIJIMA aan Shoken Kaiun K.K., Japan. 1988 verkocht aan Kyushu Leasing Service Co. Ltd., Japan. 1988 verkocht aan Frontier Mar. Shipping S.A., Panama, herdoopt FRONTIER REEFER. 1994 verkocht aan Winfast Ltd., Panama, herdoopt WINFAST REEFER. 1996 verkocht aan Samara Mar. Inc., Panama, 23-7-1996 herdoopt ATLAS MOUNTAINS. 27-7-2007 (e) verkocht aan Melville Services Inc., Liberia, in beheer bij Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athene, herdoopt AFRICA REEFER. 2011 in de pool bij Seatrade Groningen B.V. 4-2012 verkocht voor sloop naar Alang, India, 18-4-2012 ETA te Bhavnagar. (Foto ATLAS MOUNTAINS: L. Bot, 24-4-2006).



CONSTANCE 8411657, 1985 opgeleverd door E.J. Smit & Zn.'s Scheepswerven B.V. (830) als CONSTANCE aan Scheepvaartonderneming Constance B.V., Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends B.V. 2001 verkocht aan Atlas Marine S.A., Glyfada, Griekenland, 13-2-2001 overgedragen aan de nieuwe eigenaar Villa Navigation Ltd., Panama, 2-2001 herdoopt YANNIS, 16-2-2001 vertrokken van Delfzijl onder de Griekse vlag. 2006 verkocht Koc Financial Leasing JSC (Koc Finansal Kiralama AŞ) (KOCLEASE), Istanbul-Turkije, in beheer bij Alara Shipping Co. Ltd., Istanbul, 11-9-2006 (e) herdoopt PERGAMON. 2010 (e) verkocht aan Yapi Kredi Finansal Kiralama A.O., Istanbul-Turkije, 30-12-2010 (e) in beheer bij Lara Denizcilik Uluslararası Taşımacılık ve Dış Ticaret A.Ş., Istanbul. 18-2-2011 (e) verkocht aan Hüge Shipping Ltd., Cook Islands. 12-2011 (e) verkocht aan El Moez Maritime Co., Port Tawfiq, Egypte, vlag: Sierra Leone, roepsein 9LD2411, herdoopt NOUR. 2012 als NOUR verkocht naar Egypte. (Foto: B. van Raad).





FORTE 9592848, half afzinkbaar zwaarladingschip, 28-10-2010 eerste staal gesneden, 18-4-2011 kiel gelegd bij Dao Da Heavy Industry voor Guangzhou Shipbuilding International Co. Ltd. (GSI), 18-9-2011 te water gelaten (opgedreven uit bouwdok) onder bouwnummer H10130003, 14-4-2012 proefvaart op de Chinesche Zee, 23-5-2012 geplande doop, 5-2012 geplande oplevering aan N.V. Fairstar Heavy Transport, Rotterdam, roepsein PBAN, 35.586 BRT, 48.000 DWT.

FINESSE 9592850, 5-5-2011 eerste staal gesneden, 5-4-2012 bij Jiangsu Qidong Daoda Heavy Industry Co. Ltd. te Jiangshu Nantong onder bouwnummer H10130004, 2012 geplande oplevering door Guangzhou Shipbuilding International Co. Ltd. (GSI) aan N.V. Fairstar Heavy Transport, Rotterdam, roepsein PCNJ, 35.586 BRT, 48.000 DWT. (Foto's heavyliftphi.com).

VT Group kiest het ruime sop



Afgelopen donderdag 6 april nam de VT Group de dubbelwandige shortsea tanker VACAMONTE in gebruik. Formeel was VT al actief 'op zee' met de twee aangepaste binnenvaarttankers VENRAY en VAALS bij het Panamakanaal, maar met de ingebruikname van de VACAMONTE is een origineel zeeschip aan de VT vloot toegevoegd. VT realiseert daarmee synergie door zowel in de binnenvaart als in de zeevaart actief te zijn.

Vacamonte is een plaats in Panama. Het gelijknamige schip is in Panama geregistreerd, omdat VT daar al twee schepen had ondergebracht. Voorlopig zal het nieuwe zeeschip echter actief zijn in Noordwest-Europa. Het is uitgerust met een door Van Wijk geleverde, 22 meter lange bunkergiek voorzien van drie volledig gescheiden leidingen voor de separate leveringen van hoogzwavelige brandstof, laagzwavelige brandstof en marine-diesel. De twaalf tanks kunnen verschillende ladingen vervoeren. Die bunkergiek omschrijft Yuri Ouweneel van VT als "een sterk staaltje werk van Van Wijk, want die bunkergiek is echt in

een recordtijd gebouwd. Tevens hebben alle afdelingen van VT bikkelhard gewerkt om alles in orde te krijgen, ondersteund door onze vaste leveranciers. Wij zijn enorm trots op de mensen die dit mogelijk maken.”



Het zeeschip is pas onlangs verworven. Het is een vrijwel nieuw schip, dat vorig jaar juli onder de naam PRIORITY in gebruik werd genomen door het Belgische bedrijf Seatrend Shipping, opgeleverd door de Noord-Chinese werf Rongcheng Xixiakou Shipyard. Het is in China gebouwd en uitgerust met westerse apparatuur.

“We hebben een deel van de bemanning overgenomen; de officieren komen uit Panama en één externe superintendent is voor de VACAMONTE aangenomen.” De zeevaart stelt uiteraard andere eisen aan bemanningen dan de binnenvaart. “Tien man, minimaal acht aan boord van dit schip. De officieren zijn een groot deel van hun tijd bezig met het papierwerk, dat zeker het veelvoudige is van het papierwerk in de binnenvaart. Dit is allemaal noodzakelijk om de veiligheid te waarborgen en te verhogen.

Je hebt die vier matrozen hard nodig om het andere werk aan boord te doen.” VT is steeds beter in staat die twee werelden met elkaar te vergelijken en daar synergie uit te destilleren. “De steeds strengere eisen zijn nodig voor de kwaliteit. Je kan echter uit de binnenvaart wel zaken inbrengen die gewoon beter zijn geregeld, en andersom ook. De zeevaart heeft toch altijd een beetje de neiging om neer te kijken op de binnenvaart, maar als je nou de VORSTENBOSCH naast een zeeschip legt, dan zie je dat op de VORSTENBOSCH technische zaken gewoon beter zijn geregeld. Dat schip is naar onze mening ook beter gebouwd dan menig zeeschip. De VORSTENBOSCH is bovendien groter dan de VACAMONTE.” De VACAMONTE is 103 meter lang, 16 meter breed en heeft een diepgang van 7 meter. Het is een oil/chemical IMO II tanker (‘unrestricted sea’) met een laadvermogen van 6.550MT/6450DWT. Nadat het schip enkele weken geleden werd overgenomen door de VT-Group is het naar het droogdok van Van Brink in Pernis gegaan, waar het werd voorzien van nieuwe kleuren en de nodige aanpassingen zijn uitgevoerd. Vervolgens heeft Van Wijk de bunkergiek gebouwd en bevestigd. Het schip is onder klasse gebracht bij Lloyd’s Register en de vlag registratie werd overgebracht van Cyprus naar Panama. Keuze voor zeevaart Met de VACAMONTE zal de eerste tijd veel gevaren worden tussen de zeehavens van Noordwest-Europa, om ‘historie’ op te bouwen. Yuri Ouweneel: “Je moet dat doen om voor de SIRE (Ship Inspection REport programma – red.) – zeg maar: de Ebis op zee – aan te tonen dat je een ‘reliable operator’ bent.” De stap om het ruime sop te kiezen, werd door VT gemaakt na ervaring op te hebben gedaan met de twee tankers die in Panama bij het kanaal actief zijn. “Achteraf beschouwd kun je dat zien als een noodzakelijke tussenstap. Het biedt meer perspectieven dan de huidige binnenvaart dat doet, zeker gezien de overcapaciteit.” Het beheren van een vloot zeeschepen klinkt nog een beetje als een droom. “We doen dat stap voor stap. Alleen naar de binnenvaart kijkend, dan zie je dat veel mensen crisismoed aan het worden zijn en ik ben bang dat het de eerste jaren niet veel beter zal worden. Dat we deze kans gegund krijgen, is bemoedigend.” VT grijpt die kans met beide handen aan. “Het klinkt als een open deur maar het is echt waar: samen met de klant moeten we zoeken naar de toegevoegde waarde die we kunnen bieden.” (Bron: <http://www.binnenvaartkrant.nl/> foto’s: M. Coster, 14-4-2012, voor de Middensluis te IJmuiden met bestemming de Australiehaven te Amsterdam).



SERKEBORG in aanbouw bij Kon. Niestern Sander B.V. te Delfzijl onder bouwnummer 845, 3-4-2012, plaatsen ring 1 en 2, foto's: J. Tuil.



SERKEBORG in aanbouw bij Kon. Niestern Sander B.V. te Delfzijl onder bouwnummer 845, 12-4-2012, plaatsen achterschip, foto's: J. Tuil, achtergrond: B.H.F. Spruit.



SERKEBORG vanaf de andere kant gezien, foto: B.H.F. Spruit, 12-4-2012.



SANABORG in aanbouw bij Kon. Niestern Sander B.V. te Delfzijl onder bouwnummer 844, 10-4-2012 ingedokt in KNS Dok 1. Naast het dok de MARC-ANDRE. Foto's: B.H.F. Spruit, 11-4-2012.

Tristar Shipping failliet verklaard



Tristar Shipping uit Drachten is door de rechtbank in Leeuwarden failliet verklaard. De rederij deed eind vorig jaar haar vijf schepen al van de hand en kondigde toen aan uit de scheepvaart te stappen en het bedrijf te gaan 'schoonmaken'. (Bron: Nieuwsblad Transport).

Op 10 april 2012 is Tristar Shipping B.V. te Drachten (Friesland) door de rechtbank in Leeuwarden failliet verklaard. Als curator is aangesteld mr. P.S. van Zandbergen.

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, 2-11-2006 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. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 1-7-2008).



BLUE SEA 9361110, in aanbouw bij Barkmeijer Stroobos, foto: K. Goudriaan, 13-5-2008.

Dordtsche Kil



PORT DALIAN 9456410, 28-8-2007 contract, 8-11-2010 eerste staal gesneden, 26-12-2010 kiel gelegd, 2-7-2011 te water gelaten bij Cosco (Zhoushan) Shipyard Co. Ltd. onder bouwnummer ZS07032, 12-1-2012 opgeleverd als PORT DALIAN aan Conicca Ltd., Hong Kong, in beheer bij Portline Transportes Maritimos Internacionais S.A., Lissabon en Portline Bulk International S.A., Lissabon, 33.036 BRT, 56.737 DWT, l.o.a. 189,99 m., breed: 32,26 m., holte 18,00 m. en max. dg. 12,800 m., 9.480 kW, MAN B&W 6S50MC-C, Dalian Marine Diesel Co. Ltd. (Foto: IJ. Plokker, 13-4-2012 tijdens een reis van Falmouth naar Moerdijk).



WESTEWIND 9201970, casco gebouwd Ceskoslovenska Plavba Labska A.S. (CSPL), Decin, 13-2-2003 opgeleverd door Scheepswerf Peters B.V., Kampen (473) als HILJA MARJAN aan Mapro Shipping B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor A.K.Th. van der Hel, 2.080 BRT. 12-2004 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming Agenor, Delfzijl, 27-2-2005 gearriveerd te Delfzijl, 28-2-2005 in dok gezet bij Kon. Niestern Sander B.V., 8-3-2005 overgedragen als AGENOR, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor Gerhard de Jonge, 29-3-2005 vertrokken van Delfzijl naar de Eemshaven. 27-5-2008 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming Westewind, Wemeldinge, in beheer bij dhr. Westrate, Wemeldinge, 4-6-2008 herdoopt WESTEWIND, roepsein PBJC, in bevrachting bij Wagenborg Shipping B.V., 11-6-2008 vertrokken van Delfzijl, 13-6-2008 vertrokken van de Eemshaven naar Sluiskil, daar vandaan ging de reis naar Randers met een lading kunstmest. (Foto: IJ. Plokker, 8-4-2012, bestemming Moerdijk).



P&O NEDLLOYD EVITA 9286786, aanvankelijk in aanbouw als RIO THOMPSON, 12-1-2004 kiel gelegd, 7-5-2004 te water gelaten, 16-6-2004 in dienst bij P&O Nedlloyd B.V., 18-6-2004 (GL) opgeleverd door Hyundai Heavy Ind. Co. Ltd., Ulsan (H1493) als P&O NEDLLOYD EVITA aan "Rio Thompson" Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G., (Rio Thompson Shipping Inc.) Monrovia-Liberia, in beheer bij Reederei Blue Star G.m.b.H., Hamburg, 26.833 BRT, 12.743 NRT, 34.282 DWT, 210,08 (200,55) x 30,20 x 16,70 x 11,500 meter, 2556 TEU, 4 kranen van 40 ton SWL, 4.174 m3 bunkers, 21.560 kW, 720 x 2500, 99 omw/min., Sulzer 7RTA72U-B, Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., 19-7-2004 gearriveerd te Rotterdam vanaf Bremerhaven. 4-1-2006 (GL) herdoopt NEDLLOYD EVITA. 6-2009 in beheer bij Reederei Blue Star G.m.b.H., Hamburg en Komrowski Befrachtungskontor K.G. (G.m.b.H. & Co.), Hamburg. 2-4-2012 (GL) herdoopt RIO THOMPSON. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 28-5-2005).



SEATTLE REEFER 8208969, 25-8-1982 kiel gelegd, 2-11-1982 te water gelaten, 4-3-1983 (e) opgeleverd door Hayashikane Shipbuilding & Engineering Co. Ltd., Shimonoseki Shipyard, Shimonoseki (1258) als GREENLAND REX aan Mar. Paraiso S.A., Panama. 1995 verkocht aan Oakwood Navigation Corp., Panama, herdoopt ANDES MOUNTAINS. 9-2003 in beheer bij Zodiac Maritime Agencies Ltd. 2-8-2007 (e) verkocht aan Sunpride Finance Co., Liberia, herdoopt SEATTLE REEFER, in beheer bij Laskaridis Shipping Co. Ltd. 2010 in de pool bij Seatrade Groningen B.V. 4-2012 verkocht voor sloop naar Alang, India, 15-4-2012 ETA te Alang. (Foto: R. & M. Coster, 23-11-2011).

Op 12 mei 2012 is het precies 100 jaar geleden dat de Vlaardingse stadslogger BALDER van stapel liep. De zeilende haringlogger is één van de honderden schepen die de afgelopen eeuwen in Vlaardingen gebouwd zijn.



Extra tot de verbeelding sprekend is het feit dat ze, na allerlei omzwervingen en verschillende functies de afgelopen eeuw, nu alweer een aantal jaar terug is in haar oorspronkelijke thuishaven.

De BALDER is het absolute topstuk in de vloot historische schepen die Vlaardingen als thuishaven heeft. Het is de laatste overgebleven 100% authentieke ijzeren haringlogger ter wereld en Vlaardingen mag er trots op zijn dat het schip ligt afgemeerd voor het Museum Vlaardingen aan de

museumkade, waar ook de imposante houten stadskraan en paviljoen de Joon met haar gietijzeren vuurtoren deel van uitmaakt. De huidige staat van de BALDER laat zeetochten helaas niet toe, maar het schip is wel beleefbaar voor bezoekers, die

na een bezoek stevast onder de indruk van de omstandigheden van de toenmalige visserij van boord stappen.

Toertocht 'Balder Centennial Cruise 2012' Om deze verjaardag passend te vieren en de aandacht van het publiek nog eens op dit prachtig stuk varende erfgoed te richten, organiseert de stichting Halen & Brengen een uitdagende vaartocht van Vlaardingen naar de Engelse havenplaats Great Yarmouth. Op 12 mei vertrekt een vloot zeewaardige zeil- en motorjachten vanuit de Vlaardingse haven voor een non-stop reis naar de Engelse oostkust. Vanzelfsprekend wordt het vertrek een mooi feestje aan de Maasboulevard. De die dag 100-jarige BALDER vaart niet mee naar de overkant, maar begeleidt de vloot wel op de Maas en de Waterweg. Aan boord van de schepen een symbolische lading van typisch Vlaardingse voorwerpen en producten.



Aan de overkant aangekomen haalt de bemanning van de deelnemende schepen de band tussen de twee havensteden aan de Noordzee weer aan en wordt gezamenlijk met de 'Great Yarmouthians' gezocht naar sporen uit het verleden. Op 15 mei kiest de vloot weer zee, om op 16 mei weer aan te komen in Vlaardingen. De BALDER vaart dus zelf niet mee, maar maakt symbolisch wel deel uit van de vloot.

Great Yarmouth

Vanzelfsprekend is het reisdoel van de BCCL geen toeval; de havenplaats aan de Engelse oostkust was in de gloriejaren van de Vlaardingse haringvisserij een bekende pleisterplaats voor de Vlaardingse vissersvloot. Ook nu nog zijn er veel Vlaardingse sporen te vinden aan de overkant van de Noordzee. Tegenwoordig is Great Yarmouth een populaire bestemming voor Nederlandse zeezeilers.

Naast een gedeelde historie in de visserij heeft Great Yarmouth ook een vergelijkbaar aantal inwoners als Vlaardingen. Er zijn meer parallellen: De haven van Great Yarmouth is ook nog steeds een economisch belangrijke factor en heeft tevens prima faciliteiten voor jachten. Helemaal bijzonder is de overeenkomst in het achterliggende natuur- en recreatiegebied van beide havenplaatsen.

Waar Vlaardingen via de Vaart en de Vlieten verbonden is met het prachtige vaarwegennetwerk van Midden-Delfland, geeft Great Yarmouth toegang tot de uitgestrekte Norfolk Broads, een uitgestrekt natuur- en recreatiegebied met drukbevaren zoetwatermeren, vaarten en sloten.



Vloot

Deelname aan de BCCL staat open voor ieder zeewaardig jacht en schip. Deelname is geheel onder eigen verantwoordelijkheid, de organisatie door de St. Halen & Brengen beperkt zich tot het initiatief, het faciliteren van het vormen van de vloot en het organiseren van het randprogramma. Deelname is dan ook gratis. De vaarroute en vaartechnische details worden onderling afgestemd. Momenteel hebben zich zeven schepen aangemeld, waaronder zes zeiljachten en één motorjacht. Het maximaal aantal schepen is afhankelijk van het aantal ligplaatsen dat de havendienst van Great Yarmouth beschikbaar stelt.

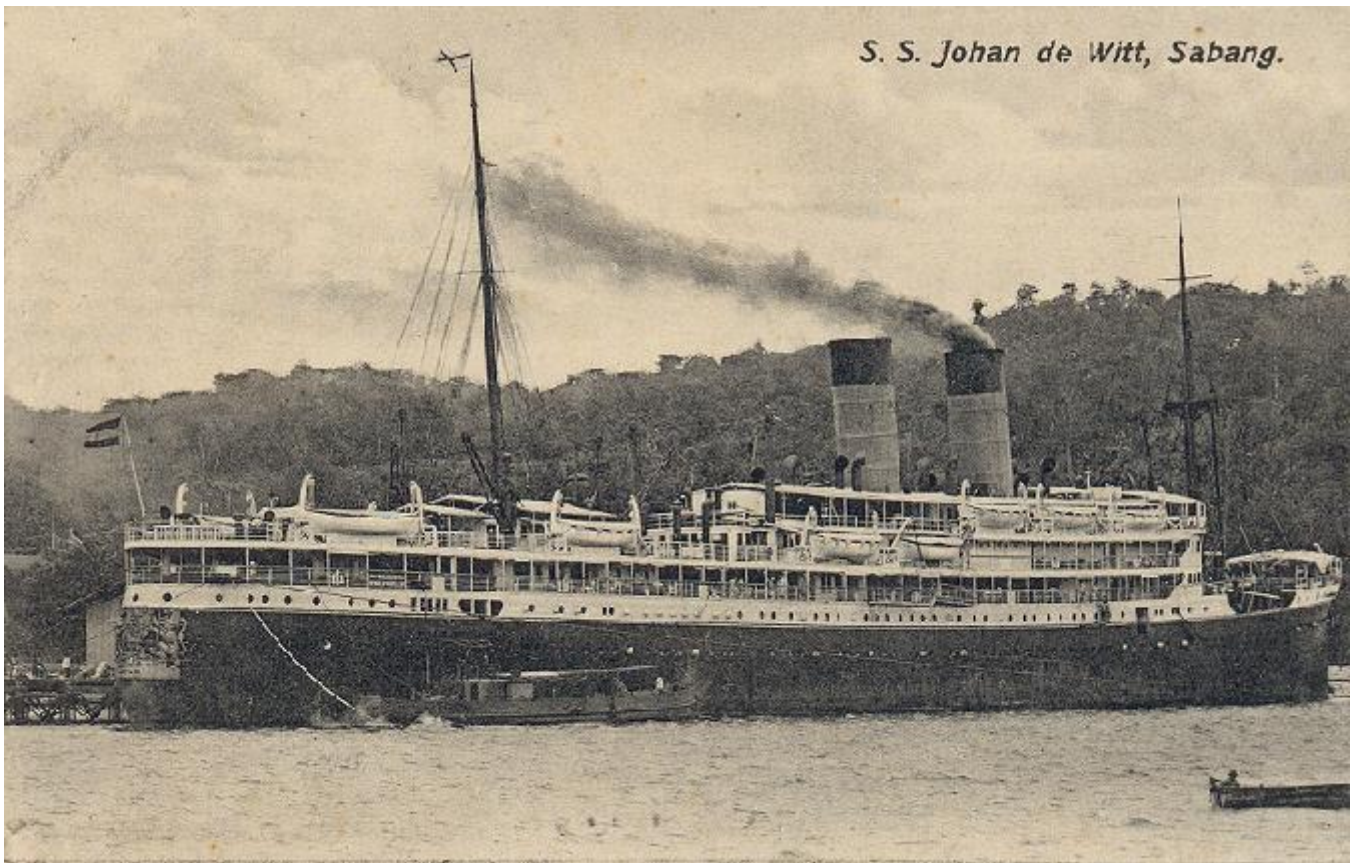
Randprogramma

De overtocht zelf is een uitdagende en voor ieder schip individuele bezigheid, maar er zijn een aantal momenten waarin de BCCL voor een breed publiek interessant is. Het vertrek uit Vlaardingen is zo'n moment. In overleg met gemeente en andere belanghebbende partijen wordt een mooi vertrekmoment georganiseerd. De aankomst in Great Yarmouth is afhankelijk van het weer, windrichting en snelheid en daarmee moeilijk te plannen. De organisatie streeft wel naar een welkomstmoment als alle schepen zijn afgemeerd in de haven. Te denken is aan een muzikaal optreden en de officiële overhandiging van de symbolische lading aan het gemeentebestuur van Great Yarmouth. Voor de bemanningen probeert de organisatie een actief en aantrekkelijk programma te organiseren in Engeland. O.a. een bezoek aan het museum, een feestavond met de Yarmouthians en diverse excursies naar de Broads. De inhoud van dit programma wordt in samenwerking met de zusterclubs van de Vlaardingse serviceclubs (Lions, Rotary, Round Table) en de gemeente gerealiseerd.

De aankomst in Vlaardingen op 16 mei is tevens moeilijk te plannen, maar ook hier kan een moment gekozen worden als alle schepen weer binnen zijn. De organisatie hoopt dat er ook een samenwerking tussen het Vlaardings Museum en het museum in Lowestoft tot stand kan komen.

Informatie en inschrijven: De stichting Halen & Brengen heeft bureau Op Koers! gevraagd de Balder Centennial Cruise Great Yarmouth te organiseren. www.opkoers.nl/BCCL (Foto's: <http://www.zeilloggerbalder.nl> en H. Jungerius <http://www.kanjerjayden.nl>).





d.s.s. JOHAN DE WITT, 29-7-1916 kiel gelegd, 2-5-1919 te water gelaten, 27-7-1920 opgeleverd door Nederlandsche Scheepsbouw Mij., Amsterdam (150) aan N.V. Stoomvaart Mij. "Nederland", Amsterdam, roepsein NFRH, passagiers 165 (1^e klasse), 128 (2^e klasse), 36 (3^e klasse) en 42 (4^e klasse), 10.519 BRT, 7.000 IPK, 2 x T.E.M., N.V. Nederlandsche Fabriek van Werktuigen & Spoorwegmaterieel, Amsterdam, 15 kn. 1933 verlengd en verbouwd bij de N.V. Amsterdamsche Droogdok Mij., passagiers 188 (1^e klasse), 123 (2^e klasse), 36 (3^e klasse) en 42 (4^e klasse), 10,474 BRT, 6.105 NRT, 7.762 DWT, 17 kn., roepsein PFMD. 13-5-1940 vertrokken van IJmuiden, te Sydney verbouwd tot troepentransportschip voor ±3.000 manschappen, gevaren voor British Ministry of Transport/British Ministry of War Transport. 194-thuishaven: Willemstad, 12-1948 verkocht aan Cia. Maritima del Este S.A., Panama, in beheer bij Goulandris Bros., herdoopt NEPTUNIA. 1952 verkocht aan Neptunia Shipping Co. S.A., Panama, in beheer bij Goulandris Bros. 2-11-1957 tijdens een reis van Boston naar Bremerhaven bij Cobh op de Daunt Rocks gelopen, aan de grond bij gezet bij Whitegate Bay, Cork, 2-12-1957 vlot gebracht, door de verzekeraars geabandonneerd en weer aan de grond gezet, 14-2-1958 vlot gebracht, verkocht voor sloop aan N.V. Simons Scheepssloperij, Hendrik Ido Ambacht, 7-3-1958 gearriveerd op de Nieuwe Waterweg met bestemming Hendrik Ido Ambacht om gesloopt te worden. (Kaart: P. Alberti, Sabang).



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

DAMEN YN-9410 9517240, 15-10-2008 besteld, 25-12-2008 kiel gelegd bij Joint-Stock Holding Company "Chernomorsky Shipbuilding Yard" onder bouwnummer 9410, 23-8-2011 als Damen bouwnummer YN-9410 gearriveerd te Harlingen achter de sleepboot COURBET om afgebouwd te worden bij Damen Shipyards Bergum B.V., 2012 verkocht aan Rederij Drenth, thuishaven: Delfzijl als TJONGER.



PAULA ANNA 9507142, thuishaven: St. John's, 23-11-2011 vertrokken van Constanta, Roemenië, 28-12-2011 gearriveerd te Delfzijl achter de sleepboot LORE 7924243, op de Eems en het Zeehavenkanaal met stuurboot WATERMAN, in aanbouw bij Bodewes Volharding Shipyards onder bouwnummer 664, 2-1-2012 casco verhaald naar Bodewes Jachtwijk te Martenshoek om afgebouwd te worden, 14-4-2012 vertrokken van de werf naar Delfzijl met de sleepboten WATERPOORT en WATERSTAD. Foto: B.H.F. Spruit, 2-1-2012.



HEENVLIET 9536076, Damen Combi Coaster 3850, 23-4-2010 (e) te water gelaten, 8-9-2010 casco gearriveerd te Harlingen achter de Slowaakse sleepboot FELIS, 2.549 BRT, 3.850 DWT, afgebouwd bij Damen Shipyards Bergum B.V. onder bouwnummer 9407, 3-10-2011 proefvaart, 7-10-2011 opgeleverd aan Beheermaatschappij m.s. Heenvliet B.V., Rotterdam, in beheer bij Hartel Shipping & Chartering B.V. Oostvoorne, 9-10-2011 vertrokken van Harlingen op de eerste reis naar Antwerpen, 13-10-2011 passage Kieler Kanaal naar Rostock.



HEENVLIET 3-4-2012 vanaf Genua binnenkomend op de Nieuwe Waterweg met bestemming de Centrale Insteekhaven te Moerdijk, foto boven: L. Varekamp, onder: Skyphoto Maassluis.

Proefvaart ELBE



<http://www.zeesleperelbe.nl>



Foto:s: L. v.d. Meijden, 14-4-2012.

