



## Coast to coast

Bob van Raad volgt in Coast to Coast de scheepsbouw en de handel in Nederlandse schepen. Deze rubriek een overzicht van de belangrijkste vlootmutaties.

## De volgende Nederlandse schepen zijn de afgelopen periode van naam en/of eigenaar gewisseld

De bij Ferus Smit gebouwde **Cathy Jo** (2008, IMO 9419278, 3990 grt) van Seaburn Shipping op Curaçao (Wagenborg), is 4 december verkocht aan Eems Beheer XIV BV (Corrib Ship Management) en onder Nederlandse vlag gebracht met Delfzijl als thuishaven.

De **Maasgracht** (2011, IMO 9571492, 9524 grt) van CV Scheepvaartonderneming Maasgracht (Spliethoff), in 2012 verkocht aan Firmanten Maasgracht BV, is in mei 2020 verkocht aan Rederij Maasgracht in Amsterdam (Spliethoff).

De **MPI Enterprise** (2011, IMO 9578244, 11.730 grt) van Enterprise Shipping BV (Vroon Offshore); 2019 voor twee jaar in charter met optie tot koop bij Ziton Denemarken; in 2020 onder Deense vlag gebracht en herdoopt **Wind Enterprise**, is 19 oktober verkocht aan Wind Enterprise PS (Ziton) in Denemarken.

De bij Ferus Smit gebouwde **Gouverneur** (2007, IMO 9357482, 3990 grt) van TSS Gouverneur CV in Zwartsluis (Wagenborg); in hetzelfde jaar overgedragen aan Largs Shipping op Curaçao en herdoopt **Cathma**, is 30 november 2020 verkocht aan Eems Beheer XIII BV en onder Nederlandse vlag gebracht met Delfzijl als thuishaven.



De Maasgracht op de Nieuwe Maas na vertrek uit Rotterdam Waalhaven. Foto Koos Goudriaan

## Nieuws van voormalige Nederlandse schepen

De bij Verolme Heusden gebouwde tanker **Bastiaan Broere** (1988, IMO 8712154, 3693 grt) van Gebr. Broere in Dordrecht; opgeleverd aan Tankvaart Dordrecht (Gebr. Broere); in 2011 verkocht naar Turkije en herdoopt **Alahan**, is in december verkocht voor de sloop en 20 januari gearriveerd op het sloopstrand van Alang in India.

De bij Verolme Heusden gebouwde **Prinses Beatrix** (1978, IMO 7637149, 9356 grt); opgeleverd aan Stoomvaart Maatschappij Zeeland (SMZ); in 1985 verkocht aan Société Economique Mixte d'Armement Naval Du Calvados in Frankrijk; later dat jaar in charter bij SMZ tussen Hoek van Holland en Harwich; in 1986 uit charter en herdoopt **Duc de Normandie**; in 2005 verkocht aan Wisteria Hawthorn Shipping op Cyprus en herdoopt **Wisteria**; in 2013 verkocht aan Nizhiny Shipping Company en herdoopt **Vronskiy**, is in januari als **Damla** verkocht voor de sloop in Turkije en 18 januari op het sloopstrand van Aliağa gezet.

De **Eemnes** (1981, IMO 7810222, 3937 grt) van Amstelstraat Management Company BV in Rotterdam (Kustvaartbedrijf Moerman); te water gelaten als **Raknes** voor PR Raknes in Noorwegen; in 1986 verkocht aan Amstelstroom Maritime Co. en herdoopt Eemnes; in 1991 verkocht aan Amstelstroom Management Co. in Panama; in 1992 herdoopt Raknes; in 1995 verkocht aan Almar Shipping op Cyprus en herdoopt **Rammes**; in 1998 in beheer bij Wilson Ship Management; in 2004 herdoopt **Wilson Mersin**, is 28 januari verkocht naar Togo en herdoopt **Symphony**.

De chemicalëntanker **Iver Spirit** (2001, IMO 9235464, 15.016 grt) van Blue Forest Shipping in Panama (Vroon Breskens); in 2004 verkocht aan Stem Navigation in Hongkong; in 2005 herdoopt **Vega Spirit**; in 2011 verkocht aan Marit Shipping en herdoopt **Marit**; in 2012 onder Noorse vlag gebracht, is 13 augustus 2020 verkocht aan de Boss PRP Group in Panama en herdoopt **PK Marit**.



De MPI Enterprise is verkocht naar Denemarken. Foto Patrick Blankwaard

## NIEUWBOUW Voor zowel zee als binnenwater en bomvol innovaties

## TB Shipyards sleept prestigieuze order NIOZ binnen

Door Loek Mulder

Thecla Bodewes Shipyards in Harlingen gaat het eerste nieuwe schip bouwen voor de nationale vloot waarmee het NIOZ onderzoek doet naar de zee. De werf kwam als beste uit de bus in een aanbestedingsprocedure waarin de noordelijke werf met een aantal andere werven in de race was.

Voor TB Shipyards is het een prestigieuze en uitdagende opdracht, zegt projectmanager Priscilla van Amerongen van de werf weten. Niet alleen omdat het nationale zee-onderzoeksinstituut NIOZ een interessante klant is, maar ook omdat de

## Waddenman

Op haar website noemt NIOZ professor Wim J. Wolff 'een waddenman pur sang'. Hij stond aan de basis van belangrijke onderzoeksprogramma's voor het Nederlandse waddengebied. Daarmee wist hij het belang van dit natuurgebied en waddengebieden in het buitenland onder de aandacht te brengen van beleidsmakers. Wolff vervulde een toonaangevende rol in veel commissies en werkgroepen rond versterking van het onderzoek in kustgebieden en de Waddenzee. Hij overleed in 2018.

RV Wim Wolff, zoals het schip gaat heten, boordevol innovaties wordt gebouwd.

'Het is een relatief klein schip, waar heel veel techniek in zit', legt Van Amerongen uit. Het schip krijgt een geringe diepgang, omdat het zowel voor gebruik op volle zee als voor binnenwateren geschikt moet zijn. Ook de aluminium rompvorm wordt daarop aangepast. 'Het zal ook voor ons een bron van kennis over innovaties zijn rond bijvoorbeeld gewichtsbesparing', verklaart Van Amerongen.

## Voortstuwingssysteem

Een van de opvallendste vernieuwingen noemt Van Amerongen het voortstuwingssysteem, dat een onafhankelijk brandstofsysteem heeft. De Wim Wolff krijgt een diesel-elektrisch powermanagementsysteem met twee dieselgeneratoren en twee elektromotoren plus een lithiumvrij accupakket.

Het schip heeft met de minimale uitstoot al een duurzaam karakter,

maar dat kan volgens Van Amerongen nog verder worden versterkt dankzij het modulair energieconcept dat TB Shipyards in eigen huis heeft ontwikkeld.

## Synthetische diesel

'Het schip wordt gebouwd om te varen op synthetische diesel', zegt Van Amerongen hierover. 'Het brandstofsysteem kan worden vervangen door een alternatief energiesysteem dat gebruikmaakt van een duurzamer brandstof zoals methanol.'

Die flexibiliteit is ingebouwd om voorbereid te zijn op gebruik van



Voorbereid voor methanol of andere klimaatneutrale brandstoffen

brandstoffen die over een tijdje gangbaar kunnen zijn. Gedurende de verwachte levensduur van het schip van circa 30 jaar, is volgens TB Shipyards de kans groot dat de snelle ontwikkelingen op het gebied van scheepsbrandstoffen aanpassingen interessant maken.

Mocht dat inderdaad methanol

## NIEUW TYPE 75 kilometer per uur met 120 passagiers

## Aqua Helix met mobiele kranen te water

Door Willem de Niet

ANTALYA De tewaterlating van de nieuwste Fast Crew Supplier 7011 Aqua Helix van Damen Shipyards in Turkije was 21 januari een speciale operatie, omdat de helling van de werf in Antalya niet beschikbaar is. Het schip werd in het water gelegd door twee mobiele kranen. Door de coronabeperkingen was het een sobere plechtigheid.

Na afronding van enkele testvaarten voor de kust van Antalya komt het schip binnenkort naar Damen Shipyards in Nederland. Dan wordt aan het schip de laatste hand gelegd, te beginnen met de installatie van een Ampelmann Gangway.

Volgens Damen is met het 73,60 meter lange en 11,20 meter brede schip een enorme stap voorwaarts gemaakt. Zo zijn alle mogelijke stabilisatiesystemen geïnstalleerd zoals het Dynamic Positioning systeem van Kongsberg, gyro-stabilisatoren van VEEM, boegschroeven van Veth en een tunnel-generator van Danfoss. De MTU motoren zijn gekoppeld aan waterjets van Hamilton. De bijboeg levert verder een bijdrage aan het soepel doorsnijden van het water. De topsnelheid van het schip is bijna 75 kilometer per uur.

## Stabilisatiesystemen

Damen heeft veel aandacht besteed aan het op elkaar afstemmen en waar mogelijk koppelen van de stabilisa-

tiesystemen, zodat die niet altijd separaat in- en uitgeschakeld hoeven worden.

Naast de 11-koppige bemanning biedt het schip plaats aan 120 passagiers. Dat maakt het mogelijk dat het schip door verschillende bedrijven tegelijk wordt gehuurd waardoor het wisselen van bemanningen op meerdere offshore-installaties tijdens één trip kan plaatshebben en daardoor goedkoper is. De behoefte aan goedkope transport werd mede inge-

ven door de lage olieprijs die het beperken van de productiekosten noodzakelijk maken.

De passagiers zitten in meervoudig verstelbare stoelen en hebben uitzicht op het water. Daardoor zou het aantal gevallen van zeeziekte worden verminderd.

Nadat de Ampelmann deiningcompenseerde gangway (valreep) is geïnstalleerd zal het schip op de Noordzee de laatste proefvaarten ondergaan.



De nieuwste Fast Crew Supplier Aqua Helix moest op een ongebruikelijke manier te water worden gelaten. Omdat de helling op de werf van Damen Shipyards in Antalya buiten bedrijf is, werd het schip door twee mobiele kranen in het water gelegd. Foto Damen

Veel aandacht voor gewichtsbeparing

## Titan LNG chartert LNG-bunkerschip NYK

ENERGIETRANSITIE Om te voldoen aan de sterk stijgende vraag naar LNG heeft het Amsterdamse bedrijf Titan LNG het LNG-bunkerschip Green Zeebrugge, eerder bekend als Engie Zeebrugge, gecharterd van NYK.

Dat gebeurt in een lange-termijn-overeenkomst die deze maand begint. Het schip wordt toegevoegd aan de eigen schepen, FlexFueler 001 en 002 die al in het ARA-gebied actief zijn. Daarnaast chartert het bedrijf al een aantal bunkerschepen waarmee ook de Duitse markt wordt bediend. Titan LNG heeft plannen om in Rotterdam, Kiel en Zeebrugge schepen aan de vloot toe te voegen. Het kreeg vorig jaar een Europese Subsidie van 11 miljoen euro in het kader van het project Connecting Europe Facility.

## IHC ontwerpt nieuw schip voor Cashman Dredging

AMERIKA Scheepsbouwer IHC is door de Amerikaanse baggeraar Cashman Dredging geselecteerd om een nieuw schip te ontwerpen. De opdracht voor een sleepopperzuiger is een welkome opsteker voor IHC, dat vorig jaar van de ondergang werd gered en honderden banen moet schrappen. Door specifieke materiaal- en ontwerpkeuzes is het schip veelzijdig inzetbaar in diverse onderhouds- en strandsuppletieprojecten. Hierdoor verkrijgt Cashman



Dredging een goede uitgangspositie voor de meest uitdagende baggerprojecten in de Verenigde Staten. Het ontwerp omvat twee baggerpompen die grote persafstanden mogelijk maken wanneer ze in serie worden gebruikt. Bovendien is het schip voorzien van twee zuigbuizen waardoor onder veel omstandigheden gebaggerd kan worden, of door beide zuigbuizen te gebruiken.

## Denen gaan eerste 'energiehub' bouwen

ENERGIETRANSITIE Denemarken heeft een plan goedgekeurd om de eerste 'energiehub' te bouwen in de Noordzee. Dat is een klein kunstmatig eiland waar de aansluitingen van windparken samenkomen. De energie kan daarna via één kabel naar het vasteland worden getransporteerd. Het eiland zal een grootte krijgen van zo'n achttien voetbalvelden en komt 80 kilometer voor de Deense kust te liggen. De bouw gaat ongeveer 210 miljard Deense kronen kosten (ruim 28 miljard euro). Het project moet rond 2033 gereed zijn. In juni tekenden Nederland en Denemarken al een intentieverklaring om op bepaalde vlakken te gaan samenwerken. Energiehubs op zee waren daarbij een belangrijk punt. Onderzoek naar energieknoppunten wordt uitgevoerd door de Tennef en gasnetwerkbeheerder Gasunie. Die werken daarbij samen met de Deense netwerkbeheerder.



Artist's impression van de RV Wim Wolff, die in de voorjaar van 2023 in bedrijf moet komen. Beeld TB Shipyards

worden, dan kan het schip een meter of vier worden verlengd om ruimte te maken voor de methanoltank.

## Naamgever

Het schip wordt vernoemd naar de toonaangevende Nederlandse zee-onderzoeker Professor Wim J. Wolff, die in 2018 overleed (zie kader). Het

nieuwe schip vervangt de RV Navicula en is het eerste nieuwe schip van de nationale onderzoeksvloot van NIOZ, het Koninklijk Nederlands Instituut voor Onderzoek der Zee.

Ook de kleinere RV Stern en de grotere RV Pelagia van de vloot worden vernieuwd. Ze zullen waarschijnlijk op andere werven in Nederland wor-

den gebouwd, weet projectmanager Van Amerongen.

De contractondertekening vond 26 januari 2021 plaats.

## Onderwatergeluid

De Wim Wolff wordt ingezet voor wetenschappelijk marine onderzoek in de Waddenzee, in Nederlandse,

## ORANJE HANDELSMISSIEFONDS

## Van Wijk betreedt wereldmarkt met LNG-bunkergiek

WERKENDAM Van Wijk BV Werkendam is één van de 10 ondernemers die het Oranje Handelsmissiefonds heeft uitgekozen voor ondersteuning bij toetreding tot de wereldmarkt. Het bedrijf wil zijn vleugels uitslaan en gaat op zoek naar afzetmarkten in China voor de nieuw ontwikkelde LNG-bunkergiek.

Het Oranje Handelsmissiefonds is een samenwerkingsverband van ING, evofenedex, MKB Nederland en EY, dat MKB-bedrijven ondersteunt met de sprong naar het buitenland. Directeur Ruud Gommers is nog een beetje beduusd dat zijn bedrijf is uitgekozen uit zo'n 200 MKB-bedrijven. Het begon allemaal zo'n drie jaar geleden met de ontwikkeling van een LNG-bunkergiek samen met Kanon Loading Equipment uit Zeewolde. LNG is minder vervuulend dan stookolie en veel grote rederijen willen overstappen. Voor het bunkeren van LNG hebben ze een kraan nodig die voldoet aan de strengste veiligheidsnormen en ook nog makkelijk te bedienen is. We hebben als bedrijf nu twee van die LNG-bunkergieken gemaakt, de ene is afgeleverd in Rotterdam, de andere is scheept naar een scheepswerf in China. Aanvankelijk zou een Chinese delegatie hier naartoe komen om de kraan te testen. Maar vanwege corona kon dat niet doorgaan. Nu hebben we de kraan hier buiten getest en filmpjes gemaakt en opgestuurd. Daarna is de kraan op een vrachtwagen geladen.



De LNG-bunkergiek van Van Wijk. 'Hij die is voorzien van de strengste veiligheidsystemen en ook nog makkelijk te bedienen.' Foto Van Wijk Werkendam

Al het personeel heeft gezien hoe hij de hal is uitgereden. Dat was zo gaaf om te zien. Ik was echt trots op het bedrijf', vertelt Gommers.

## Prototype

De bouw van de LNG-bunkergiek kostte nu nog enkele maanden, maar mocht er straks veel vraag zijn naar de giek dan gaat Van Wijk kijken naar seriebouw. 'We hebben samen met Kanon veel geïnvesteerd in de

ontwikkeling en willen dat de wereld laten weten. China heeft de grootste havens. Dus leek het ons goed daar te beginnen. Daar zitten onze potentiële klanten.'

Zo besloot Gommers in oktober het bedrijf in te schrijven bij het Oranje Handelsmissiefonds. 'Ik kreeg een hele vragenlijst en moest vertellen over het bedrijf, maar ook wat onze hulpvraag is. Voor de aanvraag hebben we bedrijfsfilmpjes gemaakt.

Ook hebben we cijfers aangeleverd. Ze willen vooral financieel solide bedrijven helpen en daar voldeden wij aan. Ons bedrijf is financieel gezond, we hebben gelukkig ook geen beroep hoeven doen op de coronasteun.'

Uiteindelijk heeft een jury Van Wijk en negen andere bedrijven geselecteerd. De ondersteuning kan bestaan uit informatievoorziening, netwerken, logistiek, betalingsverkeer en juridische zaken. 'Wij hebben vooral behoefte aan informatie. Hoe werkt het allemaal in China, waar vinden we kennis over de markt? Bij het leveren van de eerste LNG-bunkergiek aan China hebben we de expertise van Kanon Equipment benut. Zij zijn al internationaler dan wij.'

## Samenwerking

Gommers, die sinds een jaar directeur is bij Van Wijk Werkendam, hecht veel waarde aan samenwerking met andere maritieme bedrijven. 'Je kunt altijd leren van andere bedrijven. Dat is ook het voordeel van Werkendam Maritime Industry. Hier in Werkendam kunnen we samen een schip bouwen, maar elk bedrijf doet net weer iets anders en dat maakt ons uniek.'

Intussen is er overleg met de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland over concrete ondersteuningsmogelijkheden. 'Meegaan met een handelsmissie naar China zal op korte termijn niet lukken, maar ik ga zodra het kan graag een keer naar China. Misschien kan het eind dit jaar.'