

Nieuwe opdrachten



De OPV 2400 voor de Pakistaanse marine wordt gebouwd in Karachi.

OPV 2400

De Pakistaanse marine contracteerde in juni Damen Schelde Naval Shipbuilding voor de bouw van een OPV 2400 die gebouwd gaat worden bij Karachi Shipyard & Engineering Works Ltd met oplevering in oktober 2019. De gegevens van de OPV (Offshore Patrol Vessel) zijn: 2400 ton waterverplaatsing, L o.a. x B x H (dg) = 90,00 x 14,40 x 7,00 (4,00) meter; 4 x 2350 kW op twee verstelbare schroeven met een diameter van 3000 mm voor een maximumsnelheid van 23 knopen. De actieradius is 6000 mijl of veertig dagen bij 12 knopen. De elektrische boegschroef krijgt een vermogen van 450 kW. De bewapening bestaat uit een 76 mm-kanon en twee 20 mm-mitrailleurs. Aan boord komt een hangaar voor een Sea King- of NH90-helikopter. De OPV wordt uitgerust met twee 9 meter-interceptors en aan boord komt accommodatie voor zestig personen.

Twee Ropax Ferries 8117

Na een uitgebreide internationale tenderprocedure, waarop 28 scheepswerven inschreven, gaf BC Ferries, Victoria B.C., in het kader van een vlootvernieuingsprogramma Damen Shipyards opdracht voor de bouw van twee Ropax Ferries 8117 met een economische levensduur van veertig jaar. De veerboten (bouwnummers 539310 en 539311, imo 9831751 en 9831763) worden gebouwd in Galati en moeten in januari en april 2020 worden opge-

leverd. De eerste veerboot is bestemd voor de dienst tussen de Powell River en Texada Island, ter vervanging van de North Island Princess (1958 - 839 bt), die uit de BC Ferries-vloot wordt afgevoerd. De tweede gaat de Quadra Queen II (1969 - 865 bt) vervangen op de route Port McNeill - Alert Bay - Sointula. De Quadra Queen II vervangt vervolgens de Howe Sound Queen (1964-855 bt). BC Ferries vaart met een vloot van 35 boten in 24 lijndiensten met 47 terminals tussen de vaste wal en de eilanden voor de Canadese kust bij Vancouver. De nieuwe Ropax Ferries (81 x 17 meter, 300 passagiers en bemanning, 44 PAE, 270 meter garagelengte) krijgen een dieselelektrische hybride aandrijving met Lithium-batterij-



Een ASD 2913.

pakketten met de mogelijkheid die in de toekomst uit te breiden om op volledig elektrische voortstuwing over te gaan wanneer oplaadfaciliteiten aan de wal beschikbaar komen. De dieselgeneratoren moeten voldoen aan de Tier III-eisen en draaien op ultrazwavelarme MGO. Voor garantie, technische ondersteuning, onderhoud en reparaties na oplevering heeft Damen een overeenkomst gesloten met de Canadese Point Hope Shipyards.

SeaBus 3412

Translink Canada, Vancouver, bestelde bij Damen Shipyards een tweede SeaBus 3412. De eerste, de Burrard Otter II (bouwnummer 172, imo 9688180), werd op 9 maart 2014 in Singapore te water gelaten en op 31 juli in Vancouver in dienst gesteld. De nieuwe geheel van aluminium gebouwde SeaBus gaat na oplevering in 2019 varen in de dienst tussen het centrum van Vancouver en North Vancouver B.C.,



BC Ferries bestelde twee Ropaxen 8117.



Translink laat een tweede SeaBus 3412 bouwen.

een overtocht van 3,24 km. De 453 bt metende catamaran (34 x 12 meter) wordt uitgerust met vier schroeven en krijgt accommodatie voor 395 passagiers en vier bemanningsleden.

Twee ASD's 2913 en een ATD 2412

Damen Shipyards levert uit voorraad drie nieuwe sleepboten aan Kotug Smit Towage BV, Rotterdam, voor de sleepdiensten van dit sleepvaartbedrijf in de Engelse havens. Kotug Smit Towage heeft bovendien de ASD 2810 Hybrid Tug Adventure (bouwnummer 512319, imo 9668025, ex-Bernardus) gecharterd. De sleper werd op 14 juni tijdens de "Maatjes-party" van Kotug Smit Towage hernoemd tot Hampshire. Met dit evenement viert het bedrijf elk jaar samen met relaties in Rotterdam de start van het Nederlandse haringseizoen. Overigens is de naamswijziging de volgende dag alweer ongedaan gemaakt. De twee ASD's 2913 Rotterdam (bouwnummer 513113, imo 9816658) en Southampton (bouwnummer 513115, imo 9816672) waren al op 26 januari en 31 maart in Galati te water gelaten. De opleveringen worden in augustus verwacht. De ATD 2412 (bouwnummer 545019, imo 9816347) wordt gebouwd bij Damen Song Cam Shipbuilding, Haiphong, en in november opgeleverd. De gegevens van de ASD 2913 zijn: 442 bt - L o.a. (l.l.) x B x H (dg) = 28,90 (28,10) x 13,23 x 5,35 (5,50) meter. De voortstuwingsinstallatie bestaat uit twee Caterpillar-hoofdmotoren, type 3516C HD+ TA/D, met een vermogen van 6862 pk of 5050 kW bij 1800 tpm op

twee RR-roerpropellers, type US255 FP, met een diameter van 2800 mm voor een trekkracht van 80,3 ton en een snelheid van 12,5 knopen. De bunkercapaciteit is 97,2 m³. Aan boord is accommodatie voor zes personen. De gegevens van de ATD 2412 zijn: 295 bt, afmetingen: L o.a. (l.l.) x B x H (dg) = 24,74 (22,22) x 12,63 x 5,95 (6,45) meter. De voortstuwung wordt geleverd door twee Caterpillar-hoofdmotoren, type 3516 TA HD, met een vermogen van 5632 pk/4200 kW bij 1600 tpm op twee RR-roerpropellers, type US255, voor een trekkracht van 70 ton en een snelheid van 12 knopen. De bunkercapaciteit is 71,8 m³. Aan boord is accommodatie voor vier personen. De drie sleepboten worden gebouwd onder klasse van Bureau Veritas.

Combi Lift

De Damen Shipyards Group kreeg in juni van Combi Lift GmbH, Bremen, opdracht voor de

bouw en levering van vier MultiCats 2608SD, vier PusherTugs 2612SD, zeven StanPontoons 8916SD en vier SideFloaters 8605SD voor inzet op de Amur en de Zeya voor het Gazprom Amur Gas Processing Plant Project. Meer dan 176.000 vrachtonnen aan projectlading, waaronder twaalf kolommen van elk 900 ton, moeten van diverse havens in Europa en Korea met zwareladingsschepen van Combi Lift worden aangevoerd naar een ankerplaats bij de haven van De-Kastri waar de lading met eigen losgerei wordt overgeladen op de pontons. De pontons worden vervolgens met zeeslepers naar Nikolayevsk aan de monding van de Amur gesleept en overgedragen aan de duwbotten. Bepaalde gedeelten van de Zeya zijn erg ondiep (soms slechts 1,10 meter). De Amur is 2824 km lang en vormt grotendeels de grens tussen het Russische Verre Oosten en Noordoost-China. In dit gebied heersen strenge winters en de projectlading moet in vijf ijsvrije periodes (van mei tot november) tussen 2018 en 2022 over de rivieren worden getransporteerd en gelost in Svobodny op de rechteroever van de Zeya, de noordelijke zijrivier van de Amur. De reisduur van De-Kastri naar de bouwplaats in Svobodny en terug is ongeveer veertig dagen. Op de Amur kan dag en nacht worden gevaren, maar op de Zeya, een rivier met vele eilanden, bochten en ondiepten, kan dat alleen bij daglicht in twee dagen. Het Gazprom Amur GPP-Project is de aanleg van een van de grootste aardgasbehandelingsinstallaties ter wereld met een productiecapaciteit van 42 miljard m³ aardgas per jaar. Het complex is onderdeel van de levering van Russisch gas aan China via de "Power of Siberia"-pijplijn van Oost-Siberische gasvelden, die wordt aangelegd in vijf periodes



Een PusherTug 2612SD met Stanpontoon 8916SD op de Amur.



De CoastalCruisers 300 en 199.

en in 2024 gereed moet zijn. De casco's van de vier Multicats 2608SD (bouwnummers 571767-70, imo 9828479, 9828481, 9828493 en 9828508) worden gebouwd bij Damen Shipyards Kozle Sp.z.o.o.. De gegevens zijn: 260 bt, L o.a. (l.l.) x B = 25,70 (23,95) x 12,00 meter. Voortstuwing door drie Caterpillar-hoofdmotoren, type C12, 1170 pk of 861 kW op drie schroeven. De casco's van de vier Pusher-Tugs 2612SD (bouwnummers 571773-76, imo, 9828510, 9828522, 9828534 en 9828546) komen van Niron Staal BV, Amsterdam, waarna ze worden afgebouwd in Gorinchem en Hardinxveld. De gegevens van de duwboden zijn: 230 bt, L o.a. (l.l.) x B = 25,90 (23,95) x 8,50 meter. Voortstuwing door twee Caterpillar-hoofdmotoren, type C12, 780 pk of 574 kW op twee schroeven. In het voorjaar van 2018 moeten de acht onder klasse van Bureau Veritas gebouwde vaartuigen naar Nikolayevsk worden verscheept. De zeven StanPontoons 8916SD en vier SideFloaters 8605SD worden gebouwd bij Damen Yichang Shipyard, Hubei.

Coastal Cruisers 356, 300 en 199

CoCo Yachts BV, Gorinchem, kreeg opdrachten voor twee Coastal Cruisers 356, een



De CoastalCruiser 356.

Coastal Cruiser 300 en een Coastal Cruiser 199. Zhuhai Fast Ferry Company tekende een contract voor de bouw van twee aluminium catamarans van het nieuwe type 356 voor de veerdienst tussen Zhuhai en de eilanden in de Pearl River-delta. De gegevens van de Coastal Cruiser 356 zijn: 499 bt, L o.a. x B x H (dg) = 39,65 x 11,60 x 3,50 (1,30) meter. De voortstuwing wordt geleverd door twee MTU-hoofdmotoren, type 16V2000M72, 2 x 1440 kW op twee vaste schroeven voor een snelheid van 27,6 knopen. Aan boord komt accommodatie voor 266 passagiers (economy) op het hoofddek en 84 passagiers (business) en zes VIPs op het bovendek. Peng Xing Shipping Company bestelde een catamaran van het type 300 en één van het type 199 voor de diensten in de Pearl River-delta tussen Shenzhen, Zhuhai, Hongkong en Macau. De gegevens van de Coastal Cruiser 300 zijn: L o.a. x B x H (dg) = 40,00 x 10,30 x 3,40 (1,20) meter, voortstuwing: twee MTU-hoofdmotoren, type 16V2000M72, 2 x 1440 kW via WVS 730 op twee MJP-waterjets, type 750 CSU, voor een snelheid van 31 knopen. Aan boord komt accommodatie voor 228 passagiers (economy), 62 passagiers (business) en tien VIPs. De gegevens van de Coastal Cruiser 199 zijn: L o.a. x B x H (dg) = 40,00 x 9,30 x 3,40 (1,20) meter, voortstuwing: twee MTU-hoofdmotoren, type 12V2000M72, 2x 1080 kW via WVS 730 op twee MJP-waterjets, type 650 CSU, voor een snelheid van 30,7 knopen. Aan boord komt accommodatie voor 157 passagiers (economy), 32 passagiers (business) en tien VIPs. Alle vaartuigen worden gebouwd bij Plenty Ships - Sunbird Group in Zhuhai en opgeleverd in het tweede kwartaal van 2018.



De Arklow Cliff is de vijfde Trader 5150 (foto F.J. Olinga).

Tewaterlatingen

Arklow Cliff

Bij Ferus Smit, Westerbroek is op 30 juni de Arklow Cliff (bouwnummer 428, imo 9757125) zonder ceremonieel dwarsscheeps te water gelaten. De gegevens zijn: 2910 bt, 1692 nt, 5085 dwt, L o.a. (l.l.) x B x H (dg) = 87,40 (84,99) x 15,20 x 7,12 (6,26) meter. De voortstuwing wordt geleverd door een MaK-hoofdmotor, type 6M25 van 1740 kW op een verstelbare schroef voor een snelheid van ruim 12 knopen. De bunkercapaciteit is 101 m³ HFO en 96 m³ MGO. Het ruim (48,86 x 12,60 x 8,50 meter) heeft een inhoud van 218.800 cft of 6196 m³. De maximaal toelaatbare belasting van de tanktop is 15 ton/m² en van de luiken 1,75 ton/m². De Arklow Cliff is de vijfde Trader 5150 van een serie van tien die wordt gebouwd voor Arklow Shipping.

Arklow Venture

Bij Royal Bodewes, Hoogezand, werd op 16 juni de Arklow Venture (bouwnummer 727,



De Arklow Venture is de zevende van een serie van tien (foto F.J. Olinga).



De Zilverstad voor de veerdienst Schoonhoven - Gelkenes v.v.

imo 9772589) dwarsscheeps te water gelaten. De oplevering aan Avoca Shipping BV, Rotterdam, van deze zevende Trader 5150 is gepland eind juli. De gegevens van de Trader 5150 zijn: 2999 bt, 1731 nt, 5158 dwt, L o.a. (l.l.) x B x H (dg) = 86,93 (84,84) x 15,00 x 7,17 (6,35) meter. De ruiminhoud is 221.000 cft of 6258 m³. De maximaal toelaatbare belasting op de tanktop is 15 ton/m² en maximaal 1,75 ton/m² op de pontonluiken. De Trader 5150 wordt voortgestuwd door een MaK-hoofdmotor, type 6M25, met een vermogen van 2364 pk of 1740 kW via een Siemens-tandwielkast op een verstelbare schroef voor een snelheid van 12,5 knopen. De bunkercapaciteit is 210 m³.

Zilverstad

Bij Thecla Bodewes Shipyards Kampen BV (v/h Peters Shipyards), Kampen, is op 16 juni de veerpont Zilverstad (bouwnummer 286) voor de Veerdienst Schoonhoven BV met de schepenlift te water gelaten. Na een aanbestedingsprocedure door de stad Schoonhoven kreeg Thecla Bodewes Shipyards de opdracht in juli 2016, waarna op 19 december de kiel werd gelegd. De proefvaart werd gehouden op 12 juli. De Zilverstad (L o.a. x B x H (dg) = 45,00 x 14,57 x 2,27 (1,60) meter) ging in juli de al 47 jaar in dienst zijnde Schoonhoven 3 vervangen in de veerdienst Schoonhoven - Gelkenes v.v. Deze veerdienst over de Lek vormt al eeuwenlang (de eerste gegevens gaan terug tot 1429) de verbinding tussen de Krimpen- en Alblasserwaard. Het ontwerp is gebaseerd op de al vanaf 2006 in de vaart zijnde veerpont Stad Schoonhoven, ontworpen door Cor D. Rover Design, Nieuwpoort, en gebouwd bij Scheepswerf Gebr. Kooiman BV, Zwijndrecht. De nieuwe veerpont met een totaal laadvermogen van 280 ton kan per overtocht 26 personenauto's of zes bussen en speciale



Zijaanzicht ijsklasse 1C duwboot.

transporten en 225 passagiers/fietsers, waarvoor een aparte baan is ingericht, vervoeren. De Zilverstad wordt voortgestuwd door vier roerpropellers (4x 221 kW).

Wenna

Bij Thecla Bodewes Shipyards in Kampen is op 23 juni de zeegaande ijsklasse 1C-duwboot Wenna (bouwnummer 282, imo 9826160) dwarsscheeps te water gelaten. Het is de eerste van een serie van drie die in opdracht van Silverburn Shipping Isle of Man Ltd (Ark Shipping Co. Ltd., Moskou), Londen, worden gebouwd voor inzet op de Kaspische Zee voor zowel offshore-supportactiviteiten, zeegaande sleeptransporten als ook binnenlandse duw- en sleeptransporten. De gegevens van de Wenna zijn: 585 bt, 176 nt. L o.a. (l.l.) x B x H (dg) = 40,60 (38,77) x 13,00 x 3,56 (2,50) meter. De onder klasse van Bureau Veritas gebouwde duwboot met hefbaar stuurhuis wordt

voortgestuwd door twee Cummins-hoofdmotoren, type QSK50-M van 3100 pk of 2280 kW bij 1900 tpm op twee roerpropellers (2 x 1250 kW). De bunkercapaciteit is 240 m³. De kraan heeft een SWL van 3,2 ton bij een reikwijdte van 16,5 meter. Op het achterdek is ruimte voor negen 10vt-containers en aan boord is accommodatie voor twintig personen. De oplevering moet op 31 juli plaatsvinden. De tweede duwboot (bouwnummer 283, imo 9826172) volgt op 28 februari 2018, de derde (bouwnummer 284) later in 2018.

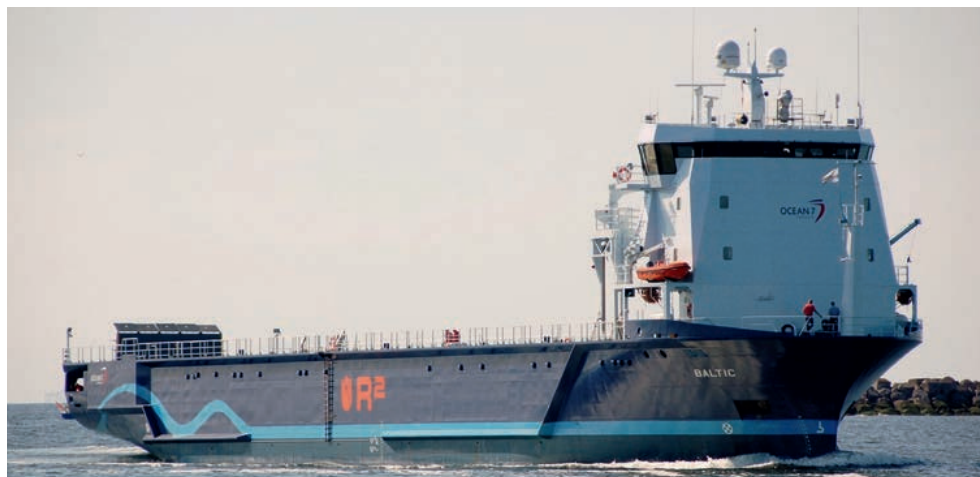
Opleveringen

Helios

Koninklijke Boskalis Westminster NV, Papendrecht, heeft op 1 juli tijdens een feestelijke ceremonie in de Rotterdamse haven de zelfvarende megasnikkopzuiger Helios (bouwnummer 1276 / 512, imo 9739197) in gebruik genomen. De kiel werd gelegd op 8 april 2015 in Pula bij Uljanik Brodogradilište d.d. en de tewaterlating vond plaats op 21 mei. Het casco vertrok op 6 augustus als deklading op het halfafzinkbare zwareladerschip Talisman van Dockwise van Pula naar Rotterdam waar het transport op 19 augustus aankwam in de Prinses Alexiahaven (Tweede Maasvlakte). Vier dagen later is het casco naar Royal IHC in Kinderdijk gesleept om onder klasse van



Royal IHC leverde de megacutterzuiger Helios op (foto Flying Focus).



De Baltic is de eerste R² carrier (foto R. Coster).

Bureau Veritas te worden afgebouwd. Op 9 mei vertrok de Helios van de werf naar de Maasvlakte voor proefvaarten en testen op de Noordzee. De megasnikkopzuiger werd op 16 juni door Royal IHC opgeleverd aan Boskalis Westminster Shipping BV, Limassol. De gegevens van de Helios zijn: 8981 bt, 2694 nt, 3692 dwt, L o.a. (l.l.) x B x H (dg) = 152,00 (127,50) x 28,00 x 8,90 (6,00) meter. De energie wordt geleverd door drie MAN B&W-hoofdmotoren, type 6L48/60, 3 x 6222 kW en een dieselgenerator van 2160 kW onder andere voor de aandrijving (een licentie van Hyundai Electric & Energy System Co. Ltd., Ulsan) van de twee schroeven (2 x 3500 kW bij 1000 tpm) waarmee vrijvarend een snelheid kan worden behaald van 11,5 knopen. De Helios heeft een totaal pompvermogen van 15.600 kW en een maximum-cuttervermogen van 7000 kW. De bunkercapaciteit is 1816 m³. Aan boord is accommodatie voor 45 personen. De Helios is ontworpen voor baggerwerkzaamheden op dieptes van 6 tot 35 meter tot 15 mijl uit de kust of 20 mijl vanuit een haven. Bij golven van minder dan 2,5 meter is het werkgebied onbeperkt. De eerste opdracht voor de Helios begon op de 25 juli met de aanleg van een vaargeul en het opspuiten van het haven terrein in de Prinses Alexiahaven, Maasvlakte 2, Rotterdam, voor de aanleg van het Offshore Center. Inmiddels heeft Boskalis een identieke cutterzuiger besteld bij Royal IHC als bouwnummer 1277. Voor een video over de bouw van de Helios: <https://vimeo.com/boskalis/helios>.

Baltic

De R² carrier Baltic (bouwnummer 9, imo 9763784) van Baltic Beheer BV (Global Seatrade), Urk, vertrok op 17 juli van de Cruisekade in IJmuiden voor de proefvaart op de Noordzee nadat het ro/ro-schip op 14 juli was verhaald van Urk. De dag na de proefvaart is de Baltic overgedragen en dezelfde avond nog vertrok het schip van IJmuiden naar Harwich voor de eerste reis in management van Ocean7, Esbjerg. Het casco, dat werd gebouwd bij Partner Sp. z.o.o. in Szczecin onder supervisie van Neptune Marine Projects, was op 28 maart door de mslb Isa uit Swinoujscie weggesleept en op 1 april in Velsen afgeleverd. Twee dagen later is het naar Urk gesleept voor afbouw bij Hartman Marine Shipbuilding BV. Het ontwerp van de R² carrier is gebaseerd op de M² Runner. De gegevens van de Baltic zijn: 2957 bt, 896 nt, 3285 dwt – L o.a.

(l.l.) x B x H (dg) = 95,00 (86,10) x 15,00 x 8,30 (5,00) meter. De voortstuwing wordt geleverd door een Wärtsilä-hoofdmotor, type 6L20, 1630 pk of 1200 kW bij 1000 tpm voor een snelheid van 11,5 knopen. De bunkercapaciteit is 233,8 m³. De R² carrier met opentop-notatie is uitgerust met een ro/ro-klep voor 80 ton asdruk op het achterschip. Het ruim (69,13 x 12,50 x 8,30 meter) heeft een inhoud van 6201 m³ (219.000 cft). Het tussendek is geschikt voor ro/ro-lading en bestaat uit pontonluiken met een maximaal toelaatbare belasting van 5 ton/m². De tanktop is belastbaar tot 15 ton/m². De identieke Western Rock (bouwnummer 10, imo 9827554, aanvankelijk Celtic) is momenteel in aanbouw in Szczecin met oplevering in februari 2018.

Boann en Sinann

Pattje Waterhuizen bouwde twee zelfvarende slijtbakken van het type SHB 1010 (oorspronkelijk besteld als SHB 940) voor Wasa Dredging Group Oy Ltd., Vaasa, die zijn vernoemd naar riviergoden uit de Ierse mythologie. De eerste, de Boann (bouwnummer 543, imo 9808792) werd op 7 december 2016 te water gelaten en op 14 juni verhaald naar Koninklijke Niestern Sander BV, Delfzijl, om te worden drooggezet. Vanaf 23 juni werd er vanuit Delfzijl proefgevaren op de Eems. De tweede, de Sinann (bouwnummer 544, imo 9808807), liep op 8 mei van stapel en is op 28 juni naar Delfzijl gesleept voor de proefvaart op de Eems. Beide onder klasse van Bureau Veritas gebouwde slijtbakken zijn inmiddels opgeleverd en inzetbaar tot 20 mijl uit de kust. De gegevens zijn: 1001 bt, 300 nt, L o.a. (l.l.) x



De zelfvarende slijtbak Sinann (foto F.J. Olinga).

B x H (dg) = 66,50 (64,00) x 11,36 x 4,00 (3,80) meter, beuninhoud 1010 m³. De voortstuwning wordt geleverd door twee SaabScania-hoofdmotoren, type DI 1652M van elk 469 kW bij 1800 tpm op twee schroeven. De boegschroef wordt aangedreven door een Cummins-dieselmotor, type QSB7, van 210 kW. Wasa Dredging is voornemens nog twee identieke splijtbakken te bestellen.

Scot Navigator

Aan Scot Navigator Shipping Ltd., Rochester, werd op 22 juni de Scot Navigator (bouwnummer 169, imo 9820468) door GS Yard (v/h Groningen Shipyards), Waterhuizen, opgeleverd. De kiel voor de EcoFreighter 3700 was gelegd op 16 december 2016, waarna het schip op 22 februari langsscheeps te water werd gelaten. Op 6 juni werd de Scot Navigator door de Waterpoort en Waterlelie van Waterhuizen via Delfzijl naar Emden gesleept voor een dokbeurt bij Nordseewerke. Direct na het uitdokken op 15 juni vertrok de Scot Navigator voor de technische proefvaart op de Eems, waarna twee dagen later vanuit Delfzijl de tweede proefvaart werd gemaakt. De EcoFreighter 3700 is ontworpen door Conoship, Groningen, en Groot Ship Design, Leek. De gegevens van de EcoFreighter 3700 zijn: 2571 bt, 1216 nt, 3718 dwt – L o.a. (l.l.) x B x H (dg) = 88,00 (84,98) x 13,39 x 7,05 (4,91) meter. Bij 3000 dwt is de diepgang 4,30 meter. De voortstuwingsinstallatie bestaat uit een Caterpillar-hoofdmotor, type 3508TA, van 990 pk of 728 kW bij 1800 tpm voor een snelheid van 10 knopen. Het ruim (62,30 x 10,80 meter) heeft een inhoud van 181.000 cft of 5125 m³. De maximale tanktopbelasting is 15 ton/m². De boegschroef heeft een vermogen van 265 kW.

Ina Lehmann

Bodewes Shipyards, Hoogezand, heeft op 21 juni de Ina Lehmann (bouwnummer 744, imo 9805427) aan de Evenementenkade in Delfzijl overgedragen aan ms Ina Lehmann Schifffahrts-GmbH & Co. KG (Reederei Lehmann GmbH & Co KG, Lübeck), St. John's/Antigua. De volgende dag is nog een proefvaart met genodigden vanuit Delfzijl gemaakt op de Eems. Het casco, dat op 21 december 2016 bij Partner Sp. z.o.o., Szczecin, te water werd gelaten, was op 7 maart door de mslb Isa uit



De EcoFreighter 3700 Scot Navigator (foto F.J. Olinga).

Swinoujscie weggesleept en vijf dagen later in Hoogezand via Delfzijl afgeleverd om te worden afgebouwd. De gegevens van de EcoTrader 4800 zijn: 3450 bt, 2201 nt, 4800 dwt, L o.a. x B x H (dg) = 89,98 x 15,20 x 8,70 (5,68) meter. De kruiplijn in ballast is 25,00 meter. De voortstuwning wordt geleverd door een MaK Caterpillar-hoofdmotor, type 6M25C, 2311 pk of 1700 kW bij 750 tpm voor een snelheid van 10,5 knopen. De boegschroef heeft een vermogen van 300 kW. Het ruim (61,50 x 12,65 x 9,00 meter) heeft een inhoud van 6655 m³ of 235.000 cft. Er is capaciteit voor 214 teu. In Szczecin wordt nog een tweede casco (bouwnummer 745, imo 9805439) van een EcoTrader 4800 voor Lehmann Reederei onder klasse van RINA gebouwd.

Twee ASD's 2913 voor Panamakanaal

Damen Shipyards Galati leverde twee sleepboten van het type ASD 2913 op aan MMG Tugs Boats & Barges Service Corporation, Panama, de Arcangel San Rafael (bouwnummer 513102, imo 9773870) en Arcangel San Gabriel (bouwnummer 513104, imo 9805350). Deze onder klasse van Bureau Veritas gebouwde sleepboten konden in juni uit voorraad binnen drie maanden worden geleverd. De reis van Constanta naar Colon werd gemaakt op eigen kiel. De Arcangel San Rafael kwam op 9 juni bij de Oranjewerf in Amsterdam aan en werd vijf dagen later overgedragen waarna de reis naar Panama werd voortgezet. De Arcangel San Gabriel werd op 26 juni in Constanta overgedragen. Na aankomst



De Ina Lehmann is de eerste EcoTrader 4800 voor Reederei Lehmann (foto F.J. Olinga).



De eerste twee SAR's 1906 901 en 902 voor de Turkse Kustwacht.

worden beide sleepboten ingezet voor sleepbootassistenties in de nieuwe sluisen van het Panama-kanaal. De gegevens van de ASD 2913 zijn: 442 bt - L o.a. (l.l.) x B x H (dg) = 28,90 (28,10) x 13,23 x 5,35 (5,50) meter. De voortstuwingsinstallatie bestaat uit twee Caterpillar-hoofdmotoren, type 3516C HD+ TA/D, met een totaalvermogen van 6772 pk of 5050 kW bij 1800 tpm op twee RR-roerpropellers, type US255 FP, met een diameter van 2800 mm voor een trekkracht van 80 ton en een snelheid van 12,5 knopen. De bunkercapaciteit is 97,2 m³. Aan boord is accommodatie voor zes personen.

Danimarca en Columbia

Rimorchiatori Riuniti SpA, Genua, breidde de vloot uit met twee standaardsleepboten van Damen Shipyards: de ASD 2913 Danimarca (bouwnummer 513114, imo 9817793, gebouwd in Galati) en de ASD 2411 Columbia (bouwnummer 513410, imo 9780079, gebouwd in Sharjah). De gegevens van de ASD 2913 zijn hierboven vermeld en de gegevens van de ASD 2411 zijn: 264 bt, 79 nt; afmetingen L o.a. x B x H (dg) = 24,55 (23,95) x 10,70 x 4,60 (3,53) meter. De voortstuwingsinstallatie bestaat uit twee Caterpillar-hoofdmotoren, type 3516B TA

HD+/D, op twee RR-roerpropellers, type US 255 Mk1, elk met een diameter van 2600 mm, totaalvermogen 5706 pk/4200 kW bij 1600 tpm voor een snelheid van 12,5 knopen en een trekkracht van 68 ton. De bunkercapaciteit is 68,2 m³. Aan boord is accommodatie voor vier personen.

901 en 902

In Antalya vond op 15 juni in aanwezigheid van EU-ambassadeur Christian Berger de overdracht plaats van de eerste twee van een serie van zes SAR's 1906, de 901 en 902 (bouwnummers 535504 - 05), aan de Turkse Kustwacht. De SAR 1906 (Search and Rescue) is ontworpen en ontwikkeld door Willem de Vries Lentsch in nauwe samenwerking met de faculteit Maritieme technologie van de TU Delft, Damen Shipyards en de KNRM. De zes SAR's 1906 worden gebouwd door Damen Shipyards Antalya en zijn gefinancierd door de EU. Zij worden aan de Turkse Kustwacht beschikbaar gesteld voor het redden van bootvluchtelingen in de Aegeïsche en Middellandse Zee. De afmetingen van de SAR 1906 zijn: L o.a. x B x H (dg) = 19,30 x 6,55 x 1,90 (1,10) meter. Het aluminium casco is voorzien van een bijlboeg en de opbouw is van compo-

siet. De voortstuwing wordt geleverd door twee MTU-hoofdmotoren, type BV2000 M84L, met een vermogen van 2 x 895 kW bij 2450 tpm op twee Hamilton 571-waterjets voor een snelheid van 31 knopen. De actieradius is 348 mijl. Aan boord is accommodatie voor zes bemanningsleden en 120 vluchtelingen.

Kunta Kinteh

Het zwareladerschip Happy River van BigLift Shipping vertrok op 29 mei uit de Waalhaven met de veerpont Kunta Kinteh (bouwnummer 539309) op dek met bestemming Banjul (Gambia). Na aankomst aldaar op 7 juni is de veerpont de volgende dag met eigen kranen gelost. De veerpont was in oktober 2016 besteld door de Gambiaanse havenautoriteiten in Banjul en het casco van de RoPax 5212 werd in de hal van Niron Staal Amsterdam (Damen Shipyards Group) in zeventig dagen gebouwd. Het casco is op 31 januari door middel van SPMT's (*self propelled modular trailers*) van Sarens op een afzinkbaar ponton gereden en de volgende dag te water gelaten. Daarna is de veerpont naar Gorinchem gesleept waar de Kunta Kinteh onder regie van Damen Hardinxveld onder klasse van Bureau Veritas is afgebouwd. Meer dan een maand voor op de planning is de nieuwe veerpont op 21 juni door President Adama Barrow in dienst gesteld. De Kunta Kinteh (52 x 12 meter) is bestemd voor de veerdienst tussen Banjul en Barra v.v. in de monding van de Gambiarivier, een overtocht van vijftien tot twintig minuten. De veerpont kan flexibel worden ingezet voor het vervoer van 27 personenauto's of vier vrachtauto's met een maximale asdruk van 14 ton of een combinatie ervan. Aan boord zijn 718 zitplaatsen en wanneer de Kunta Kinteh alleen personen vervoert, is het maximum-



De ASD 2913 Arcangel San Gabriel voor het Panamakanaal.



De ASD 2913 Danimarca.



De ASD 2411 Columbia.



De RoPax 5212 Kunta Kinteh is in een recordtijd gebouwd.

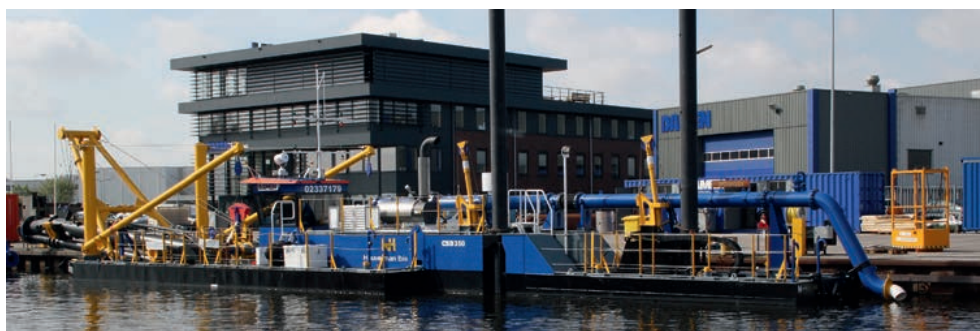
aantal passagiers 2000. De tewaterlating is te zien op: www.youtube.com/watch?v=_OCa1k1HnZo&feature=youtu.be

RT Borkum

Shipyards Padmos Stellendam BV, Stellendam, leverde op 17 mei de RT Borkum (bouwnummer 200) op aan RT Rotortug BV, Rotterdam. Het casco van de ART10-15 werd op 14 juli 2016 bij Casco & Sectiebouw Rotterdam (CSR) te water gelaten en dezelfde dag nog door de mslb Adriaan in Stellendam afgeleverd. Els Wander-Kooijman verrichtte de doopceremonie op 28 juni in Rotterdam. De RT Borkum is door Robert Allan ontworpen voor opleiding van bemanningen en als demonstratiesleepboot voor mogelijk toekomstige opdrachtgevers voor de ART80-32. De gegevens zijn: L o.a. (l.l.) x B x H (dg) = 14,95 m (13,90) x 8,50 x 3,10 (3,30) meter. De voortstuwing wordt geleverd door drie Scania-hoofdmotoren, type DI09-072M, 768 kW of 1000 pk bij 1800 tpm op drie Veth-roerpropellers, type VZ-200, met een diameter van 1000 mm, voor een trekkracht van 10 ton en een snelheid van 9 knopen. De bunkercapaciteit is 6 m³.



De RT Borkum op de vaste ligplaats aan de Westerkade (foto K. Goudriaan).



Heuvelman Ibis zet de CSD 350 in op het Winschoterdiep.

CSD 350

Drie maanden na opdracht heeft Damen Dredging Equipment, Nijkerk, een CSD 350 opgeleverd aan Heuvelman Ibis, Delfzijl, voor inzet op het Winschoterdiep, waar 220.000 m³ sediment moet worden weggebaggerd. Het baggervaartuig werd in 48 uur naar Delfzijl gesleept. De eveneens bij de opdracht behorende twee boosterstations BS 350 zijn over de weg naar de bestemming vervoerd. Na enkele dagen testen was de CSD 350 volledig in bedrijf. De gegevens van de CSD 350 zijn: gewicht 55 ton, lengte o.a., inclusief ladder 26,00 meter, lengte ponton 16,50 meter, breedte 6 meter en diepgang 0,80 meter. De baggerpomp, type BP3530MD, wordt aangedreven door een Caterpillar-dieselmotor, type C18 TA, met een vermogen van 447 kW bij 1800 tpm. Het vermogen van de snijkop is 55 kW en de diameter van de zuig/persbuis is 350 mm. De maximale baggerdiepte is 9 meter.



De Volt Processor wordt een nieuw type UV 4312.

Volt Processor

Bij Niron Staal Amsterdam BV is de bouw van het Utility Vessel (UV) 4312 Volt Processor (bouwnummer 573104, imo 9826940) begonnen. Volt Service AS, Fosnavåg, bestelde het 495 bt metende vaartuig in december 2016 bij Damen Shipyards. De bouw vindt plaats onder klasse van Lloyd's Register en onder supervisie van Remøy Management AS. Na de tewaterlating wordt het casco naar Gorinchem gesleept voor de afbouw met oplevering in maart 2018. Het DP1-vaartuig krijgt een efficiënte en flexibele dieselelektrische installatie, bestaande uit twee dieselgeneratoren, waarvan 750 kW voor de voortstuwing en een boegpropeller voor een trekkracht van 10 ton. De afmetingen worden: L o.a. x B x H (dg) = 43,27 x 12,00 x 3,50 (2,60) meter. Er is accommodatie voor tien bemanningsleden en tien passagiers. De Volt Processor is ontworpen voor onderhoud en andere werkzaamheden bij zalmkwekerijen.