

SWZ | MARITIME

Maritiem technisch vakblad
Jaargang 133 • februari 2012

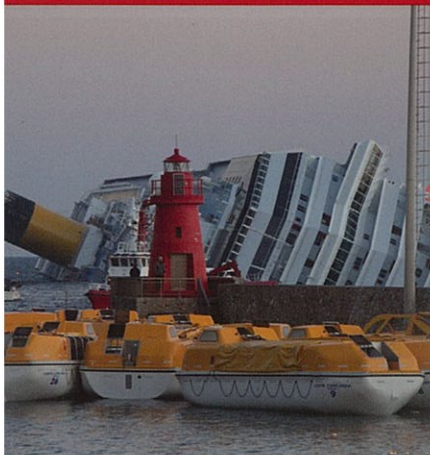
2



Special groene innovatie



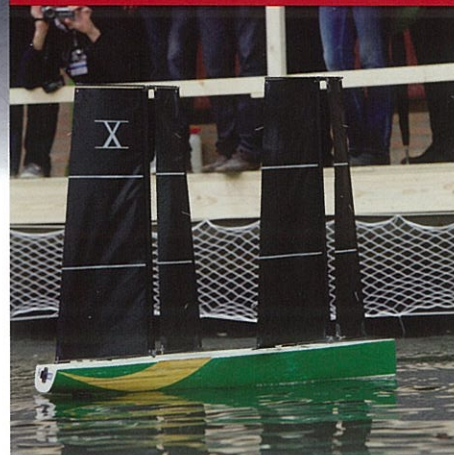
Costa Concordia: een eerste analyse



TU Delft weer de snelste



Nieuwjaarsbijeenkomst KVNR





ady Anna is de eerste van een serie Sea Riverliners 3700 (foto F.J. Olinga)

0. Eerder werden al opgeleverd: de Frank Klaverbank en Sardius. Bij het ontwerp de I-Box is uitgegaan van een optimale combinatie tussen laadvermogen en ruimtelijke indeling. De schepen zijn geschikt voor het vervoer van staal, bulkclading, graan, bosproducten, containers en gevaarlijke lading. De gegevens van de I-Box 5200 zijn: tonnage: 9990 bt, 1491 nt; afmetingen: L o.a. (l.l.) x B x H (m) = 99,90 (92,50) x 13,35 x 9,20 (6,15) meter; rechthoekig ruim met een lengte van 63 meter en een inhoud van: 6644 m³ of 234.650 containercapaciteit 192 teu, waarvan 84 op dek. De voortstuwingsinstallatie bestaat uit een Wärtsilä-hoofdmotor, type 9L20, met een vermogen van 1800 kW of 2445 rpk bij 1000 rpm op een verstelbare schroef met een diameter van 2950 mm in een Optima-straalschroef voor een snelheid van 12 knopen.

Lady Anna

De Lady Anna werd gebouwd door de Shipyarden in Waterhuizen heeft de Lady Anna (bouwnummer 127, imo 9624811) geleverd aan Lady Anna BV (Henk Cornelissen) in Delfzijl. De Lady Anna is de eerste van een serie van zes 2544 bt-metende Sea Riverliners 3700 (bouwnummers 127-132) die in opdracht van Wijnne Barends in Delfzijl ten behoeve van de gelieerde reders en kapitein/overneemsters wordt gebouwd. Het schip werd op 10 oktober te water gelaten na te zijn gedoopt door Nele Rägöm, een Zweedse zakenrelatie van Wijnne Barends. De Lady Anna werd op

24 januari verhaald van Waterhuizen naar Delfzijl en maakte dezelfde dag een eerste proefvaart op de Eems. Twee dagen later werd de tweede proefvaart vanuit Delfzijl gehouden. Op vrijdagavond 3 februari vertrok de Lady Anna voor de eerste reis onder commando van kapitein Henk Cornelissen van Delfzijl naar Karlshamn. De Sea Riverliner 3700 is ontworpen door Groot Ship Design, Leek, in nauwe samenwerking met Conoship.

De belangrijkste gegevens zijn: L o.a. (l.l.) x B x H (dg) = 88,00 (84,98) x 13,40 x 7,05 (4,90) meter. De voortstuwing wordt geleverd door een Caterpillar-hoofdmotor, type 3508C, van 1015 rpk of 746 kW voor een snelheid van 10 knopen.

Cable Enterprise

Shipyards De Hoop in Lobith ontving op 8 juli 2011 opdracht van Global Marine Systems in Chelmsford (Essex) voor de bouw van een SBBA (Single Block Barge Accommodation), een accommodatieblok met kantoren, een kombuis, een dagverblijf, eetzaal en een- en tweepersoonshutten voor zestig personen. Het blok bestaat uit vier dekken en beschikt over eigen generators, zoetwatermakers en een rioolwaterzuiveringsinstallatie. De 500 ton wegende SBBA werd op 13 januari in Rotterdam met twee drijvende bokken op de Smit Anambas geplaatst. De installatie, inclusief het monteren van de platforms, beide reddingboten met davits en ingebruikstelling werd door De Hoop uitgevoerd. De halfafzinkbare Smit Anambas (imo 8645806) is door Global Marine overgenomen en wordt verbouwd tot kabellegger Cable Enterprise voor inzet op de Noordzee. Dit ponton zonder eigen voortstuwing werd in 2001 gebouwd bij Esprit Engi-



De SBBA na installatie op de Cable Enterprise

Nieuwe opdrachten

6000-E



Jaguar is het eerste schip van het type VG6000-E

Shipping in Harlingen bestelde nogmaals 2 schepen van het type VG6000-E. Bovendien nam de rederij nog een optie op een derde schip. Dit worden de Abis Duisburg, Abis Dunkerque, Abis Dundee en Abis Dusa (bouwnummers 110 tot en met 113). De Abis Dover (bouwnummer 106) en Abis Dublin (bouwnummer 107) zijn in Stettin in aanbouw. Het eerste schip van dit type, de Jaguar (bouwnummer 105) voor Gorter & Klos, kwam in november achter de sleepboot mslb Agis in Harlingen aan en wordt momenteel door de werf afgebouwd met oplevering in maart. De casco's worden gebouwd bij Partner SpA, de afbouw vindt plaats in Harlingen.

Marineco

Marineco in Edinburgh bestelde twee vaartuigen van het type HSSV 2610 bij Damen Shipyards (bouwnummers 532508 en 532513) en nam een optie op nog eens twee identieke catamarans. Marineco beschikt al over twee schepen van dit type, de Marineco Shamal (bouwnummer 523501, imo 9614581) en Marineco Mariah (bouwnummer 523502, imo 9618240) die Damen in juni en december opleverde. De belangrijkste gegevens van de 147 ton netende HSSV 2610 zijn: afmetingen: L o.a.



Marineco Mariah is de tweede HSSV 2610

x B x H (dg) = 25,75 x 10,40 x 2,90 (1,15 - 1,75) meter. De catamaran heeft een vrij dekoppervlak van 90 m² met een maximaal toelaatbare belasting van 1,5 ton/m². Op het voordek is ruimte voor twee 20vt-containers (maximaal 15 ton). De voortstuwingsinstallatie bestaat uit twee Caterpillar-hoofdmotoren, type C32 TTA B, met een totaal vermogen van 2410 rpk of 1800 kW via twee tandwielkasten, type ZWVS 440/1, op twee vaste schroeven voor een snelheid tot 26 knopen (dienstsnelheid 20 knopen). De bunkercapaciteit is 22,2 m³ voor een actieradius van 1200 mijl. Aan boord is accommodatie voor vier bemanningsleden en twaalf dagpassagiers.

Lueftner Cruises

Op 13 december bestelde Lueftner Cruises in Innsbruck een tiende hotelpassagiersschip (110 x 11,40 meter) bij Shipyard De Hoop. De Nederlandse werf ontwerpt en bouwt voor Lueftner Cruises al vanaf 1996. Het eerste schip, de Amadeus, werd in 1997 opgeleverd en was een speciaal voor Lueftner Cruises ontworpen 2½-dekker. Van dit eerste basisontwerp bouwde De Hoop vervolgens nog vier schepen (in verschillende interieuruitvoeringen): de Amadeus Rhapsody (1998), Amadeus Classic (2001), Amadeus Symphony (2003) en Amadeus Royal (2005). Na bijna tien jaar werd het basisconcept vernieuwd. De lengte bleef gehandhaafd op 110 meter om de extra eisen en regels voor langere schepen te vermijden. Het nieuwe ontwerp

werd een volledige driedekker met een vierkante boeg, de zogenaamde Cadillacboeg. Hierdoor kon de kombuis verder naar voren worden geplaatst, waardoor er binnen de lengte van het schip meer ruimte ontstond voor de hutten. Dit werd de Amadeus Princess die in 2006 door De Hoop werd opgeleverd. Het bleek een succes, maar Lueftner Cruises wilde een schip met traditionele boeg, maar met behoud van ruimte. In overleg met de Scheepvaart Inspectie werd besloten een opklapbaar boegdeel te maken waarmee het interne volume behouden kon blijven. Van dit nieuwe basisontwerp zijn vervolgens drie schepen gebouwd: de Amadeus Diamond (2009), Amadeus Elegant (2010) en de Amadeus Brilliant (bouwnummer 443), die op 27 april 2011 werd opgeleverd. De Amadeus Brilliant (110 x 11,40 x 1,80 meter) heeft een accommodatie voor 150 passagiers (in 67 hutten en negen suites) en veertig bemanningsleden. Het tiende schip wordt weer een nieuw ontwerp met als uitgangspunten: laag brandstofverbruik (milieuvriendelijker), meer passagiers, meer publieke ruimtes en nog meer comfort voor de passagiers. De passagiersschepen van Lueftner Cruises maken vijf- tot vijftiendaagse vaarten op de Donau, Rijn, Main, Moezel, Rhône, Saône en de Nederlandse en Belgische binnenwateren. Lueftner Cruises (Dr. W. Lueftner Reisen GmbH) heeft momenteel een vloot van tien schepen waarvan Shipyard De Hoop de laatste negen ontwierp en bouwde.



De Amadeus Brilliant is voor Lueftner Cruises gebouwd door De Hoop