



# SCHEEPSFOTORUILBEURS

Nieuwsbrief 244

14 april 2018



ARKLOW ROCK, IMO 9291705 (NB-165), 27-2-2004 te water gelaten bij Scheepswerf Barkmeijer B.V. te Stroobos onder bouwnummer 303, 16-4-2004 (e) opgeleverd als ARKLOW ROCK aan Invermore Shipping Ltd., Arklow-Ierland, in beheer bij Arklow Shipping Ltd. 2010 verkocht aan Arklow Shipping Nederland B.V., Rotterdam. 21-4-2010 gearriveerd te Terneuzen, 21-4-2010 te Terneuzen onder de Nederlandse vlag gebracht, roepsein PBZM. 22-4-2010 gearriveerd te Sluiskil om te laden met bestemming Waterford. 27-1-2018 van Terneuzen. 31-1-2018 (mt) aankomst Vene Balti, Estland. 12-2-2018 (e) verkocht Halten Bulk AS, Trondheim, 18-2-2018 (vt) vlag Noorwegen, roepsein LAEF8, in beheer bij Halten Bulk AS, Trondheim en Ulvan Personal AS, Trondheim, herdoopt FEED RANA. (Foto: R. Zegwaard, 17-5-2012).

ATLANTIC HOPE, IMO 8318659 (NB-100), Reefer, type Prince, 11-1983 te water gelaten, 6-3-1984 opgeleverd door Hayashikane Shipbuilding & Eng. Co. Ltd., Shimonoseki Shipyard (1274) als MAGELLAN REX. 7.777 BRT. 1996 herdoopt ATLANTIC HOPE. 1997 verkocht aan Artemis Line S.A., Tokyo, vlag: Panama, in beheer bij Kantoh Kaiun Co. Ltd., Tokyo, in de pool bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 2012 uit de pool bij Seatrade Groningen B.V. 10-2013 verkocht aan Shinhang Reefer Shipping Co. Ltd., Panama, in beheer bij Dalian Transquare-line International Ship Management Co. Ltd., Dalian, herdoopt SHIN HANG 6. 7-5-2017 vertrokken van Punta Arenas. 2-2018 verkocht voor sloop naar Alang, India, 21-2-2018 ETA te Alang. 20-2-2018 ten anker in de Gulf of Khambhät, 2-3-2018 ten anker bij Bhavnagar, 18-3-2018 ten anker bij Alang, 19-3-2018 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

AZOLLA, IMO 7808619 (NB-122), 1978 opgeleverd door Scheepswerf Barkmeijer Stroobos B.V., Stroobos (210) als AZOLLA van Rederij Azolla, Groot Ammers, in beheer/bevrachting bij Amons & Co., Zaandam. 941 BRT, 603 NRT, 1.548 DWT. 1.140 EPK, 16 cyl, 4 tew, Caterpillar D399TA-B, Caterpillar Tractor Company Inc., Peoria, Illinois. 11,5 kn. 27-10-1989 verkocht aan Scheepvaartonderneming Azolla C.V., Groot-Amers, in beheer/bevrachting bij Wagenborg Scheepvaart B.V. 7-1993 te Farmsum. 1993 gerechtelijk verkocht te Farmsum. 11-9-1993 van Delfzijl naar Rotterdam.



24-9-1993 verkocht aan Navy Sum Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Capelle Chartering en Trading B.V., Capelle aan den IJssel. 1993 (Ll) herdoopt PIEN TULIP. (NB: Er is twijfel of deze naam er ooit op gestaan heeft). 1993 herdoopt IRENE. 30-12-2005 (e) herdoopt ALFONSITO. 6-2006 verkocht aan Intertrad Shipping Co. S.p.A., Livorno, Limassol-Cyprus, in beheer bij Intertrad Shipping Co. S.p.A., Rome. 2008 verkocht aan Medpearl Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Intertrad Shipping Co. S.p.A., Livorno. 16-12-2016 motoruitval te Livorno. 6-3-2017 vertrokken met een sleepboot naar Dortler Shipyard, Tuzla voor reparatie, de reparatie uitgesteld i.v.m. financiële positie van de eigenaar. 2017 opgelegd aan Hidrodinamik Shipyard Pier. 8-4-2018 reserveonderdelen aangekomen. (Foto: B. van Raad, 23-8-1991 <http://koopvaardij.blogspot.nl/>).



BIGROLL BARENTSZ, IMO 9710464 (NB-235), (PCPC), 1e MC Class Module Carrier, Deck Cargo Ship, 9-6-2014 eerste staal gesneden, 27-10-2015 te water bij Cosco Dalian Shipyard Co. Ltd. (N624), 8-4-2016 opgeleverd als BIGROLL BARENTSZ aan Rederij Bigroll Barentsz, Amsterdam, roepsein PCPC, in beheer bij RollDock Shipping B.V., Capelle a/d IJssel en Bigroll Shipping V.o.F., Leiden voor Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam. 18.000 GT, 22.500 DWT. 4-2016 na oplevering voor meerdere jaren ingezet voor Yamgaz, een consortium van Technip, JGC Corporation en Chiyoda. 9-4-2017 te Vlissingen (Bijleveldhaven, Sloe). 19-4-2017 te Vlissingen gedoopt BIGROLL BARENTSZ. 26-4-2017 vertrokken van Vlissingen naar zee. 8-3-2018 (mt) aankomst te Shanghai. 13-3-2018 herdoopt BIGLIFT BARENTSZ. 13-3-2018 (mt) vertrokken van Shanghai naar Oita, Japan. (Foto: N. Kemps, 28-12-2017).

BIT HERO, IMO 9786645 (NB-237), bitumentanker, 12-7-2017 te water gelaten bij RMK Marine Gemi Yapım Sanayii ve Deniz Taşımacılığı İşletmesi A.Ş. Evliya, Turkije onder bouwnummer RMK 106, 11-2017 geplande oplevering, 14-2-2018 op proefvaart, 16-2-2018 te Tuzla na een proefvaart, 3-3-2018 proefvaart,





19-3-2018 opgeleverd aan Theodora Tankers Services B.V., Dordrecht (PBTE), in beheer bij Tarbit Shipping AB, Skärhamn, Zweden en Tarbit Tankers Services B.V., Dordrecht. 7.447 GT, 9.921DWT. 119,90 (116,20) x 19,40 x . x 8,300 meter. 7.544,1 m<sup>3</sup>. 13 kn. 4.728 EPK, 3.480 kW, 6 cyl, 4 tew, 750 rpm, Wärtsilä Vaasa. 24-3-2018 van Tuzla naar de rede bij Istanbul. 27-3-2018 vertrokken naar Agioi Theodoroi, Griekenland. 28-3-2018 ten anker bij Agioi Theodoroi. 3-4-2018 vertrokken van Agioi Theodoroi naar Alexandrië. (Foto: J. Slagter Sr./H. Pieterse, proefvaart).



COLUMBIAN EXPRESS, IMO 8412558 (NB-234), 1986 opgeleverd door Mitsubishi H.I. Ltd., Shimonoseki (877) als KRITI AMBER aan Arbyx Amber Shipping S.A., Panama. 1987 herdoopt ALS STRENGTH. 1988 herdoopt KRITI AMBER. 1988 herdoopt ALS STRENGTH. 1997 herdoopt COLUMBIAN EXPRESS. 1998 verkocht aan Amber International Navigation Inc., Panama, in beheer Vroon B.V., herdoopt ALS ENDEAVOUR. 2001 uit charter en herdoopt COLUMBIAN EXPRESS. 6-7-2009 (e) verkocht aan Bulk Express III B.V., Breskens, vlag: Panama, in beheer Vroon B.V. 5-2010 verkocht naar China, 8-2010 verkocht aan Demeter Shipping Co. Ltd., Kingstown-St. Vincent and the Grenadines, in beheer bij Transglory Shipping Co. Ltd., Nanjing voor Tranvast Marine Ltd. en Tranvast Holdings Ltd., herdoopt UNION DEMETER. 16-12-2016 te Haldia, India. Het bedrijf Tranvast ging failliet en liet een schuld na bij diverse bedrijven. 1-2017 aangehouden door de Indiase autoriteiten wegens uitstaande schulden van



bunkers en het salaris van de 23 bemanningsleden. 24-2-2017 vrijgegeven door de rechtbank en vertrokken. 8-3-2017 te Singapore. 4-2017 gesloopt te China. (Foto: J. van Oost).



CORRIE II, IMO 5423623 (NB-139), 29-11-1962 te water gelaten, 11-6-1962 opgeleverd door Scheepsbouw- & Reparatiewerf J. Vos & Zoon C.V., Groningen (111) als CORRIE II aan J.C.H. de Vrij, Puttershoek (PDMJ). 444 BRT, 295 NRT, 670 DWT, 620 EPK, 463 kW, Deutz, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G. 28-9-1973 vlag: Panama, herdoopt CORRIE II. 17-1-1986 verkocht aan Khonic Maritime S.A., Panama. 16-7-1986 verkocht aan J. Rotmans, Groningen, in beheer bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl, herdoopt ROLA. 5-3-1990 verkocht aan V.o.F. Miska, Delfzijl (PHDM), in beheer bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl, herdoopt MISKA. 21-3-1997 verkocht aan V.o.F. De Razende Bol, Den Helder (PFZW), in beheer bij J. Tot & F. Wiersma, Den Helder. 7-10-1999 wegens financiële problemen opgelegd te Den Helder. 29-8-2000 openbare verkoping op verzoek van de N.V. Rabo Hypotheekbank, Amsterdam aan B. Buys & H. van Leeuwen, plannen om het schip te verbouwen tot partyschip. 2-11-2000 verkocht aan V.o.F. Bergsma & Hoekstra, Den Helder. 2001 verkocht aan E. Bergsma, Eernewoude, herdoopt NIJVERHEID. 2001 verbouwd tot beunship, europanummer 2210531. 2007 verkocht aan V.o.F. Andere Boeg, Gorinchem, herdoopt ANDERE BOEG. 10-2007 te Gorinchem verbouwd tot resocialisatie binnenvaartschip (passagiersschip) met cabines in het ruim. (90 personen). 2013 in gebruik als varend schip met groepsaccommodatie, cursuslocatie en retraitsentrum, thuishaven Gorinchem.



27-2-2018 van Raamsdonksveer naar Hardinxveld. 2018 verkocht naar Engeland. 20-3-2018 van Hardinxveld naar de Jobshaven, Rotterdam. 20-3-2018 ETD met de sleepboot GOLIATH (IMO 8227214, 21-3-2018 van Great Yarmouth), 24-3-2018 vertrokken van de Jobshaven, Rotterdam naar Falmouth, U.K., assistentie over de rivier van de WALRUS II. 27-3-2018 ETA te Falmouth. 26-3-2018 te Falmouth. (Foto MISKA: T. v.d. Zee, 14-6-1996. Foto ANDERE BOEG met GOLIATH: T. v.d. Zee, 24-3-2018).





DOMINIQUE TRADER, IMO 8506440 (NB-139) 1985 opgeleverd als PERO door Schiffswerft Hugo Peters, Wewelsfleth (609) aan m.s. "Pero" Peter Jurgens Schiffahrts K.G., Rendsburg-West Duitsland. 1996 verkocht aan Provence Navigation Ltd., Limassol-Cyprus, herdoopt PROVENCE. 28-4-1998 (e) verkocht aan Domi Shipping Ltd., Antigua and Barbuda, in beheer bij Arpa Shipping B.V., herdoopt DOMINIQUE TRADER. 9-6-2004 (e) in beheer bij Trader Club B.V. 6-9-2004 (e) vlag: St. Vincent and Grenadines, 6-9-2004 (e) herdoopt OBLIX. 19-10-2004 (e) verkocht aan Oblix Shipping Ltd., St. Vincent and Grenadines, in beheer bij C. Kornet. 6-6-2005 (e) verkocht aan Willie Shipping, St. Vincent and Grenadines, 6-6-2005 (e) herdoopt ACER. 13-6-2005 (e) verkocht aan Oblix Shipping Ltd., St. Vincent and Grenadines, 19-12-2005 (e) in beheer bij VW Nyki Shipping B.V., Rhoon, 1-2007 herdoopt BRITANNICA HAV. 31-1-2007 verhaald van Ridderkerk naar de Waalhaven. 16-3-2018 van Renteria, Spanje geladen met 2.000 ton staal naar Keadby, Engeland. 20-2-2018 op 50 mijl NO van Cherbourg in aanvaring gekomen met het Belgische vissersvaartuig Z-121 DEBORAH (IMO 8871766) en gekapseisd, 22-3-2018 te Le Havre met de sleepboten ABEILLE LIBERTÉ en ARGONAUTE, het transport werd gevolgd door de vaartuigen FLAMANT, KERMOR (sleepboot) en GALATEA, de eigenaar charterde de Ned. sleepboten SEA BULLDOG en MUSTANG om de luiken naar Le Havre te slepen. 6-4-2018 aankomst van de TAKLIFT 4 (IMO 8010506, 2-4-2018 van Bergen) om de BRITANNICA HAV recht te zetten, 7-4-2018 rechttop gezet door de TAKLIFT 4.







Rechtop zetten van de BRITANNICA HAV door de TAKLIFT 4 te Le Havre, 7-4-2018, foto's Pascal Bredel

**“Schrik van ons leven beleefd”** Vissersboot uit Zeebrugge vaart tegen cargoschip  
Een vissersboot uit Zeebrugge kwam dinsdagmiddag op volle zee in aanvaring met een -veel groter- Maltees cargoschip. Als bij wonder hield de Vlaamse Z-121 Deborah er slechts een gehavend voorstevan aan over. Gisterenvoormiddag kwam het vissersschip schijnbaar rustig de thuishaven van Zeebrugge binnengevaren. Op het eerste zicht deed niks vermoeden dat de bemanningsleden nog geen 24 uur eerder een zware

aanvaring op zee meemaakten. De schade aan het voorstevan van de Z-121 Deborah verraaft echter dat het zestal door het oog van de naald is gekropen. "We hebben veel geluk gehad", bevestigt de bemanning. Dinsdagmiddag raakten ze in de buurt van het Franse Cherbourg betrokken bij een zware aanvaring op volle zee.

De vissersboot kwam in aanraking met het Maltese cargoschip Britannica Hav. De Britannica, die staal vervoerde, maakte door de aanvaring slagzij en kwam ondersteboven te liggen in het water. Het schip van 82 meter lang bleef wel drijven aan het oppervlak.

Schrik van hun leven

De zeven Russische bemanningsleden werden relatief snel op het droge geholpen op de vissersboot nadat de Vlamingen hun reddingsboten uitgooiden. "Een Franse reddingshelikopter heeft hen vervolgens van ons schip geplukt. Eén iemand raakte onderkoeld", getuigt Robin Boone uit Blankenberge. De 23-jarige visser was aan het werk op de Z-121 en moest gisterenmiddag nog steeds bekomen van de gebeurtenissen. "We beleefden de schrik van ons leven. Je denkt nu eenmaal nooit dat zoiets jou kan overkomen", aldus Boone. Over hoe de aanvaring juist kon gebeuren, wil de bemanning zich niet uitspreken. Dat zal verder onderzoek door de Franse autoriteiten moeten uitwijzen. "Ik kon nog net een schim zien van het grote cargoschip.

Voor we het wisten, zaten we erop. De impact was enorm. Al wil ik er zeker aan toevoegen dat er van drank of drugs geen sprake was", vertelt Robin. Opmerkelijk genoeg was het dus niet de 'kleine' vissersboot, maar wel het cargoschip dat slagzij maakte. "Vissersschepen zijn er nu eenmaal voor gekend om oersterk te zijn. Al beseffen we ook dat het geluk aan onze kant stond. Dit kon veel slechter afgelopen zijn."

Schipper gewond

Vlak na de aanvaring werd de schade aan de Z-121 Deborah op volle zee opgemeten. "Alles bleek nog waterdicht te zijn. Uiteindelijk konden we zonder problemen onze weg richting haven van Zeebrugge vervolgen. Een lange terugweg van 14 uur. Op dat moment probeer je zo weinig mogelijk te denken aan wat er zou kunnen gebeurd zijn. We konden rekenen op elkaars steun", klinkt het bij de bemanning. De schipper liep bij de aanvaring lichte verwondingen op aan het hoofd.

Gisterenmiddag, na een emotioneel weerzien met hun familie, waren de vissers alweer volop bezig met werken in en rond hun schip. De schade aan het voorstevan zal zo snel als mogelijk hersteld worden. (Bron: HLN/LK. Foto BRITANNICA HAV: T. van der Zee, 4-7-2015. Foto omgeslagen BRITANNICA HAV: Marine Nationale).

DUIVELAND, IMO 8319964 (NB-124) 7-10-1983 te water gelaten, 14-12-1983 opgeleverd door B.V. Scheepswerf "Ferus Smit", Foxhol (233) als DUIVELAND aan C.V. Scheepvaartmaatschappij Scherpenisse, Rotterdam, in bevrachting bij Wagenborg Scheepvaart B.V., Delfzijl. 26-3-1990 verkocht aan Scherpenisse Scheepvaartbedrijf B.V., Rotterdam, in bevrachting bij Wagenborg Scheepvaart B.V., Delfzijl. 22-1-1993 verkocht aan C.V. m.v. Duiveland, Garsthuizen, in beheer bij Ewald Muller & Co. G.m.b.H., Hamburg voor Metske Miedema & Jeltje Post, Oosternijkerk. 9-2004 verkocht aan NoordWest Chartering B.V., Rotterdam, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor K. Verburg Jr. & G. Krikken, Tynaarlo, herdoopt herdoopt ANTJE. 8-2004 te Ridderkerk op de helling grijs geveerd de nieuwe naam aangebracht. 13-2-2006 (e) verkocht aan Medriv Navigation S.A., St. Vincent and Grenadines (J8B3421), in beheer bij Monte Carlo Maritime Services S.A., Monte Carlo, 3-3-2006 te Alblasterdam overgedragen en herdoopt BELLA. 4-3-2006 vertrokken van Ridderkerk naar zee. 7-2009 in beheer bij Gestnavi S.r.l., Napels. 11-2012 in beheer bij Gestnavi S.r.l., Napels en Park Shipping Co. Ltd., Monte Carlo. 2018 vlag: Togo (VFQ3) (Info: Marhisdata.nl).

DUTCH GLORY, IMO 7365966 (NB-204), 20-11-1973 samen met de DUTCH MASTER besteld, 6-12-1973 leasecontract getekend met de Nationale Bank voor Middellang Krediet, Amsterdam, 3-1975 kiel gelegd, 14-6-1975 gedoopt DUTCH GLORY door mevr. G.W.C. in 't Veld en te water gelaten, 17-7-1975 proefvaart, 26-7-1975 opgeleverd door Nieuwe Noord-Nederlandsche Scheepswerven B.V., Groningen (384) als DUTCH GLORY aan N.V. Nationale Bank voor Middellang Krediet, Amsterdam, thuishaven: Dordrecht, in beheer bij Gebr. Broere B.V., Dordrecht. 1.404 BRT, 809 NRT, 2.332 DWT. 80,02 (71,20) x 12,07 x 6,25 x 5,240 meter. 2.000 EPK, Deutz, RBV6M358, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen. 13,5 kn. 30-7-1975 1e reis van Tees naar Rozenburg met een lading nylonzout. 18-12-1985 verkocht aan Tankvaart Dordrecht B.V., Dordrecht, in beheer bij Gebr. Broere B.V., Dordrecht. 1994 verkocht aan Dutch Glory B.V., Dordrecht, in beheer bij Gebr. Broere B.V., Dordrecht. 1998 verkocht aan Saamhorigheid B.V., Dordrecht, in beheer bij Gebr. Broere B.V., Dordrecht. 2000 lag enige tijd op te Dordrecht in afwachting van verkoop, 2000 verkocht aan Infocus Trading Co., Sao Tomé & Principe, in beheer bij Hundseid Shipping Co., roepsein SGA2203, 1-2001 herdoopt GLORY. 18-1-2001 verhaald naar A.T.V. in het Mallegat te Dordrecht, 19-1-2001 vertrokken naar zee. 6-8-2001 (e) vlag: Tonga. 2001 verkocht aan Storesund Tank AS, Nassau-Bahamas, in beheer bij Vestland Rederi AS, 22-10-2001 (e) herdoopt WEST AVANT. 13-1-2003 (e) in beheer bij Storesund Marine AS. 16-12-2003 (e) herdoopt AVANT. 13-11-2006 (e) in beheer bij Karmoy Skipsconsult Management AS. 2-12-2007 te Leirbunnen bij Halså, Noorwegen aan de grond gelopen, 2-12-2007 vlot gebracht en naar Halså gevaren voor inspectie. 5-2008 verkocht aan Onartank AS, Panama, in beheer bij Onarheim Management AS, Onarheim, Noorwegen, 2008 herdoopt ONARFJORD. 9-6-2008 gearriveerd in de Botlek bij Odffjell Terminal Maritime aan het steiger aan de Oude Maas. 15-1-2009 tijdens het aanlopen van Gunhildvågen, Noorwegen bij Florø aan de grond gelopen, met de hulp van o.a. de sleepboot STADT CHIEF vlot gebracht en afgemeerd te Ewos voor inspectie van het schip. 2-2014 verkocht aan Oilrite Energy Resources Ltd., Port Harcourt, Nigeria, vlag: Togo, roepsein 5VCQ6, in beheer bij Regulus Sia, Riga, 2-2014 herdoopt ONAR. 12-2017 vlag: Nigeria, roepsein 5ODS, 12-2017 herdoopt JAZI.





FREYJA W, IMO 9754422, 9-2014 contract, 16-10-2015 kiel gelegd, 3-7-2017 te water gelaten, 17-1-2018 opgeleverd door Taizhou Sanfu Ship Engineering Co. Ltd. (SF140202) als FREYJA W aan Hono Ship Investment Inc. & Sun Alliance K.K., Limassol-Cyprus (5BVM4), in beheer bij VMS Shipping B.V., Werkendam en Cargow B.V., Rotterdam. 9.717 GT, 4.265 NT, 12.100 DWT. 137,948 (130,95) x 21,66 x 11,01 x 8,05 meter. 6S40ME-B9 M.A.N. Diesel & Turbo, Branch Of Man Diesel & Turbo SE. 27-3-2018 van Rotterdam naar de Europoort. 27-3-2018 van de Maasvlakte naar Leirvik, Noorwegen. (Foto: R.P. van de Wetering, 27-3-2018).



GERDA MARIA, IMO 7209253 (NB-217), 5-1972 opgeleverd door Storviks M/V A/S, Kristiansund (48) als BAMSE aan A/S Ganger Rolf m/fl., Oslo, in beheer bij Fred Olsen & Co. 6-1972 verkocht aan A/S Tronstad Brug, Oslo met een carter van 5 jaar bij Fred Olsen & Co. 22-6-1977 charter afgelopen. 8-1977 verkocht aan Parlevliet & van der Plas Haringhandel B.V., Katwijk aan Zee, herdoopt GERDA MARIA. 1984 verbouwd tot koelschip voor het vervoer van vis. 1986 verkocht aan Mastertrade (Exports) Ltd., Panama, in beheer bij Nejem Shipping & Trading, Istanbul, herdoopt BANDON. 1987 verkocht aan Zakario Taher Co., Panama, herdoopt YEHYA. 1989 verkocht aan Meat Trade Co. Ltd., Panama, in beheer bij Taher Shipping Management Co. Ltd., Dublin. 19-8-1990 van Ceuta naar Rotterdam, 27-8-1990 gearriveerd te Rotterdam en opgelegd in de Waalhaven. Aanvankelijk opgelegd met machineschade, later aan de ketting gelegd. 10-1-1996 gerechtelijk verkocht, 1996 verkocht aan First Reefer Corp. Ltd., Valletta-Malta, herdoopt TIFFANY



S. 1996 in de vaart, 24-3-1996 van Rotterdam naar Beverwijk. 1996: 729 GT, 670 NT, 2.499 DWT. 1998 verkocht aan Providentia Inc., Panama, in beheer bij Universe Marine Systems S.A. 2003 verkocht aan Daz Maritime S.A., Panama, in beheer bij Universe Marine Systems S.A. 2007 in beheer bij Sea First International, Klaipėda. 2010 in gebruik als hulk. 31-12-2011 opgelegd te Klaipėda. 12-2014 naar een sloopwerf te Klaipėda gebracht om gesloopt te worden, 2-2018 gesloopt te Klaipėda, Litouwen. (Foto YEHYA: B. van Raad, 15-6-1992, Rotterdam).

GOUWEDIËP, IMO 9199402 (NB-213), 23-6-1998 kiel gelegd, 26-5-2000 te water gelaten, 7-2000 opgeleverd door Societatea Comerciala Severnav S.A., Drobeta-Turnu Severin (740006) als GOUWEDIËP aan Scheepvaartonderneming m.s. "Gouwediëp", Groningen, in beheer bij Feederlines B.V. 1-8-2000 de 22 bemanningsleden gered van de HASAT die zonk bij de Italiaanse kust, die bemanning moest weer overstappen op de WANDA A omdat de GOUWEDIËP een draad in de schroef kreeg, door de sleepboot SUHAILI van I.C.T. naar Malta gesleept, 3-8-2000 gearriveerd te Malta en gerepareerd bij Malta Drydock. 29-7-2002 (e) vlag: Ned. Antillen. 9-12-2003 vlag: Nederland. 2006 verkocht aan Zeehelm Maritiem B.V., Groningen, in beheer bij Q-Shipping B.V., Rhoon, 16-12-2006 (GL) herdoopt FORZA. 2013 in beheer bij Rederi AB Transatlantic, Gothenborg, 27-2-2013 te Amsterdam onder de vlag van Gibraltar gebracht, roepsein ZDNJ2 en herdoopt TRANSFORZA. 16-2-2015 geladen met papier bij Swinoujscie in aanvaring gekomen met de sleepboot KUGUAR, (IMO 7020932, Otto Wulf G.m.b.H. & Co. K.G., Polen, 115 GT, reis Swinoujscie naar Szczecin), de sleepboot zonk en de bemanning raakte te water, deze is aan boord genomen van de PILOT 63 met assistentie van de veerboot WAWEL en een SAR boot, testen op de bemanning van de sleepboot leverde een alcoholpercentage van 0.3 tot 0.63 % op, 17-2-2015 de TRANSFORZA afgemeerd te Szczecin voor inspectie. 21-3-2018 van Pärnu naar Finland, 21/22-3-2018 in de Gulf of Riga, Baltic Sea, ten zuiden van Kihnu Island, Estland aan de grond gelopen, de deklading gelost in lichters en naar Pärnu vervoerd, 2-4-2018 vlot gebracht op basis LOF door Alfons Hakans en Smit Salvage, ten anker bij Kihnu voor inspectie. 4-4-2018 te Paldiski, Estland. 5-4-2018 te Vene-Balti Harbour, Tallinn, de opgelopen schade wordt gerepareerd bij Tallinn Shipyard, ETA 12-4-2018.



JANA, IMO 9255725 (NB-242), 18-5-2002 te water gelaten bij Bodewes Scheepswerf Volharding B.V., Foxhol (349), in aanbouw als CHANDRA KIRANA voor Jeffersonia Dubai, Jakarta, in beheer bij P.T. Arpeni Pratama Ocean Line, Jakarta, 6-2002 (e) opgeleverd aan P.T. Arpeni Pratama Ocean Line, Jakarta-Indonesië. 2002 opgelegd op het Winschoterdiep. 16-11-2002 naar Delfzijl, 20-11-2002 en 22-11-2002 proefvaart, 22-11-2002 in dok bij Niestern & Sanders B.V., Delfzijl, 28-11-2002 proefvaart, 27-11-2002 opgeleverd als JANA aan Jana Schiffahrtsgesellschaft m.b.H. & Co., Antigua & Barbuda, in beheer bij Intersee Schiffahrtsges.m.b.H. 28-11-2002 vertrokken van Emden. 14-5-2008 (e) in beheer bij Intersee Schiffahrtsges.m.b.H. en Intership Verwaltungs Ges.m.b.H. 6.301 GT, 3.582 NT, 8.930 DWT. 132,20 (123,04) x 15,87 x 9,65 x 7,050 meter. 5.217 EPK, 3.840 kW, M.A.K., Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., Kiel NE-02. 2014 verkocht aan M.S. "Hanna" Schiffahrtsges.m.b.H. Reederei K.G., Curaçao, roepsein PJPB. 28-7-2014 van Helsingborg naar Marystown NL, Canada. 14-8-2014 te Marystown, Canada en in reparatie. 5-10-2014 nog te Marystown. 14-11-2014 de bemanning kwam zonder eten te zitten tijdens een dokbeurt te Argentia, Canada, tevens hadden ze al 4 maanden geen loon ontvangen. 8-2015 (e) verkocht aan Hanna m.b.H. & Co. Reederei K.G., Duitsland, roepsein DBPQ, in beheer bij Intersee Schiffahrtsgesellschaft m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems. 11-3-2016 (mt) te Argentia, Canada en in reparatie. 21-7-2016 (e) verkocht aan "Hanna" m.b.H. & Co., Curaçao, in beheer bij Intersee Schiffahrtsges.m.b.H., Haren/Ems en Transship Management B.V., Emmen voor Peter Döhle Schiffahrts-K.G., Hamburg. 21-7-2016 weer onder klasse gebracht. 7-11-2017 (e) verkocht aan Blue Shark Shipping

S.A., Constanta, vlag: Panama, roepsein 3EZF8, in beheer bij Ruad Marine Services S.r.l., Constanta, 11-2017 herdoopt BABY LEEYN. 25-11-2017 vertrokken van Argentia, Canada naar Constanta, 15-12-2017 ETA te Constanta. 26-11-2017 dreef stuurloos ten zuiden van Point Lance, golfhoogte 6 meter, ondanks het slechte weer kan de sleepboot BEVERLY MI (IMO 9084047) vastmaken op 1 mijl van de rotsen van Cape St. Mary's Ecological Reserve en gaande houden, stand-by waren de PLACENTIA HOPE (IMO 9175303) en Coastguard Vessel SIR WILLIAM ALEXANDE (IMO 8320482, ex SIR WILLIAM ALEXANDER), met 1,5 tot 3,5 kn. terug gesleept richting Argentia. 9-1-2018 vertrokken van Argentia, Canada naar Constanta, 29-1-2018 ETA te Constanta. 31-1-2018 passage Bosporus. 1-2-2018 te Constanta. 2018 thuishaven: Monrovia, vlag: Liberia, roepsein D5QM5, 5-2-2018 in beheer bij Seven Seas Navigator Ship Management Corp., Piraeus en Drevin Bereederungs-G.m.b.H. & Co. K.G., Cuxhaven, 6-4-2018 (MT) herdoopt ONEGO TRAVELLER. (Foto: L. v.d. Meijden, 10-10-2010).

JO ASK, IMO 9125126 (NB-216), 3-6-1997 te water gelaten, 11-1997 proefvaart, 14-11-1997 opgeleverd door S.A. Juliana Constructora Gijonesa (358) aan J.O. Odfjell Chemical Carriers IV B.V., Rotterdam, in beheer bij Jo Tankers B.V. 12.317 BRT. 31-10-2005 gearriveerd in de 2e Werkhaven in de Botlek en onder de Noorse vlag (NIS) gebracht. 15-6-2006 (e) verkocht aan Zippora Pte. Ltd., Bergen-Noorwegen (NIS), in beheer bij Jo Tankers AS, Kokstad. 13-4-2010 onderweg naar de Botlek bij Maassluis om 13:45 uur aan de grond gelopen, met de sleepboten BUIZERD en SMIT BISON vlot gebracht en naar de Botlek gevaren, om 16:00 uur vertrokken van de Botlek naar de Europoort. 2012 te Rotterdam verkocht aan Ankara Marine Services Limited, 2-10-2012 vlag: Panama, roepsein 3FQM6, in beheer bij Elegant Ship Management & Consultancy Services Pvt. Ltd., Mumbai, 2-10-2012 te Rotterdam herdoopt CASPIA. 9-6-2014 (e) verkocht aan Great Sparkle Investments Ltd., Panama, in beheer bij Knowledge Centre Shipping Pvt. Ltd., Mumbai en Elegant Ship Management & Consultancy Services Pvt. Ltd., Mumbai. 4-2015 vlag: Togo, roepsein 5VDK3. 5-2016 in beheer bij Rahbaran Omid Darya Ship Management Co., Teheran, Iran. 1-2018 vlag: Panama (3FIO).



JO EIK, IMO 9125138 (NB-216), 5-5-1995 contract, 1-3-1997 kiel gelegd, 1-1-1998 te water gelaten, 25-3-1998 proefvaart en opgeleverd door S.A. Juliana Constructora Gijonesa, Gijon (359) als JO EIK aan J.O. Odfjell Chemical Carriers IV B.V., thuishaven en vlag: Bergen-Noorwegen, in beheer bij Jo Tankers AS, 12.249 GT. 17-8-2000 in dienst bij Jo Tankers B.V., Spijkenisse, thuishaven: Rotterdam, roepsein PFAR, 22-8-2000 vertrokken van Rotterdam. 3-10-2005 (e) thuishaven: Bergen-Noorwegen (NIS). 15-6-2006 (e) verkocht aan Zippora Pte. Ltd., Bergen-Noorwegen (NIS), in beheer bij Jo Tankers AS. 25-9-2012 (e) verkocht aan Delice Marine Services Ltd., Panama, roepsein 3FYA6, in beheer bij Elegant Ship Management & Consultancy Services Pvt. Ltd., Mumbai, 21-9-2012 (m) te Rotterdam herdoopt DELICE. 4-2015 verkocht aan Great Sparkle Investments Ltd., 4-2015 vlag: Togo, roepsein 5VDK4, in beheer bij Knowledge Centre Shipping Pvt. Ltd., Mumbai en Elegant Ship Management & Consultancy Services Pvt. Ltd., Mumbai. 5-2016 in beheer bij Rahbaran Omid Darya Ship Management Co., Teheran, Iran. 1-2018 vlag: Panama (H3LF). (Foto: T. van der Zee, 28-9-2006).

JUICE EXPRESS, IMO 9812456 (NB-235), juice carrier, 31-10-2016 kiel gelegd, 6-5-2017 te water gelaten (uitgedokt) bij Guangxin Shipyard (GSHI Shipyard) onder bouwnummer GS15206, 6-2017 geplande oplevering, 7-8-2017 t/m 8-8-2017 proefvaart, 14-8-2017 proefvaart, vlag: Liberia (D5NI8), 31-10-2017 te Zhongshan, 2-11-2017 op proefvaart, 4-11-2017 te Zhongshan, 14-11-2017 van Zhongshan op proefvaart, 17-11-2017 terug te Zhongshan, 2-3-2018 op proefvaart, 3-3-2018 ten anker op Guishan Anchorage, 4-3-2018 vertrokken op proefvaart, 5-3-2018 terug te Zhongshan, 12-3-2018 opgeleverd door bouwwerf aan



Juice Express Shipping Co. N.V., Monrovia, vlag: Liberia (D5N18), in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 4.354 GT, 4.701 DWT. 13-3-2018 van Zhongshan naar Nansha, China. 15-3-2018 ten anker Hong Kong. 16-3-2018 vertrokken naar het Panama Kanaal, 23-4-2018 ETA te Balboa, Panama Kanaal.

LARGO, IMO 8808678 (NB-228), 9-1989 te water gelaten als LARGO, 12-11-1989 vertrokken van de werf naar Delfzijl, 13-1-1990 proefvaart, 13-1-1990 opgeleverd door Bodewes Scheepswerven B.V., Hoogezand (559) aan C.V. Arctic Marine, Rotterdam, in beheer bij Kustvaartbedrijf Moerman B.V., Rotterdam. 3.998 BRT. 9-2004 verkocht, 1-2005 ingebracht bij Rederi AB Lillgaard, Rotterdam, in beheer bij Kustvaartbedrijf Moerman B.V., Rotterdam. 28-4-2016 (e) verkocht aan Oy Maniola Ab Ltd., Mariehamn, Åland, Finland, vlag: Nederland, in beheer bij Rederi AB Lillgaard, Mariehamn, Åland, Finland en Maritime Management Services B.V., Ridderkerk. 23-2-2018 (e) verkocht aan Varista Holdings Ltd., Hellerup, Denemarken, vlag: Cyprus (5BYD4), in beheer bij Norient Product Pool A.p.S., Hellerup, Denemarken.

LIBRA, IMO 8002731 (NB-238) 5-5-1980 kiel gelegd, 16-6-1980 te water gelaten bij J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (925), 7-1980 opgeleverd als MELTON CHALLENGER aan Melton Securities Co. Ltd, Boston-U.K., in beheer bij MD Maritime Management Ltd. 992 BRT, 723 NRT, 2.200 DWT. 1.500 EPK, 1.103 kW, MaK. 1986 verkocht aan Wildhorn Ltd., Boston-U.K., in beheer bij Central Shipping Services Ltd, Melton Mowbray, U.K. 1988 verkocht aan Bror Husell Chartering AB, Mariehamn-Finland, 17-10-1988 herdoopt ALLGARD. 1989 verkocht aan Amstelstraat Management Co. B.V., Rotterdam, in beheer bij Kustvaartbedrijf Moerman B.V., Rotterdam voor Bror Husell Chartering AB, Mariehamn, 22-5-1989 herdoopt LIBRA. 1994 in beheer bij Flagship Management Company B.V., Farmsum voor Bror Husell Chartering AB, Mariehamn. 22-12-1999 verkocht aan Marrow Star II C.V., Rotterdam, in beheer bij Flagship Management Company B.V., Farmsum. 2003 verkocht aan Ibre Redereja Sia, Riga-Letland, in beheer bij Sia Baltic Management, Riga, roepsein YLAF, 15-10-2003 te Pasajes, Spanje overgedragen en herdoopt SKULTE. 23-10-2003 vertrokken van Maashaven Meneba, Rotterdam naar Dundalk. 2006 verkocht aan N.A. Transport Sp/f, Streymnes-Faroe Islands (Færøerne), 25-9-2006 herdoopt ATLANTIC. 10-7-2012 (e) in beheer bij Nygaard Shipping AS. 11-2012 verkocht aan EP Shipping SP/F, Faroe Islands, in beheer bij Venus Shipping ApS. Vestbjerg, Denemarken. 6-2014 (e) in beheer bij Venus Shipping ApS. Vestbjerg, Denemarken en Maritime Ships Management ApS. 11-2016 in beheer bij Venus Shipping ApS. Vestbjerg, Denemarken. 23-9-2017 vanaf Kalmarsund om 04:30 uur op ruim 1 mijl van Stångehavn ten zuiden van Oskarshavn aan de grond gelopen, om 07:45 uur de kapitein en stuurman aan wal gebracht voor alcoholtests en aangehouden, geen olie overboord gelopen, duikers stelden vast dat het schip op 3 plaatsen beschadigd raakte, 25-9-2017 begonnen om 24 van de 44 ton bunkers in een ander schip over te pompen, 27-9-2017 om 10:30 uur vlot gebracht en naar Oskarshavn, 13:00 uur afgemeerd te Oskarshavn. 5-10-2017 te Visby. 3-2018 verkocht aan KS Shipping Line Inc., Kingstown, vlag: St. Kitts and Nevis (V4TH3), in beheer bij JMB Bjerrum & Jensen A.p.S., Svendborg.



MARGARETHA GREEN, IMO 9187033 (NB-234), 26-8-1998 kiel gelegd te Tuzla, casco tot het machinekamerschot gebouwd bij de Sedef werf te Tuzla, Turkije (388), 9-1-1999 kiel gelegd voor

achterschip door A. Jobse (vlootbeheerder GenChart), afgebouwd bij De Scheldepoort te Vlissingen onder bouwnummer 388, 15-3-1999 casco opgeleverd door Sedef Gemi Endustrisi A.S., Tuzla (388), 22-4-1999 casco gearriveerd te Vlissingen achter de sleepboot THOMAS DE GAUWDIEF enkele dagen later als gepland omdat in de Golf van Biskaje de sleepverbinding brak, 1999 in dok samengesteld, 31-5-1999 uitgedokt en naar de afbouwkade gesleept, 19-6-1999 gedoopt MARGARETHA GREEN door mevr. J.P. Meiland (echtgenote van de kort daarvoor overleden eigenaar van GenChart), 23-6-1999 terug van de proefvaart, 30-6-1999 opgeleverd door Schelde Scheepsnieuwbouw B.V., Vlissingen (388) aan C.V. "Margaretha Green", Rotterdam, in beheer bij GenChart Shipping & Chartering Services "GenChart." V.o.F., Rotterdam, 3-7-1999 vertrokken op de 1e reis. 8-2000 herdoopt CORAL GREEN. 8-2001 in charter bij Nirint Shipping B.V., Moerdijk, herdoopt NIRINT VOYAGER. 15-4-2002 gearriveerd bij Rotterdam United Shipyards B.V., Schiedam, daar herdoopt MARGARETHA GREEN, 24-4-2002 vertrokken van Rotterdam. 9-2003 in beheer bij Beluga-GenChart B.V. 26-1-2004 overgedragen aan Beluga Shipping G.m.b.H. & Co. K.G. m.s. "Margaretha Green", Gibraltar, in beheer bij Beluga Shipping G.m.b.H., Bremen, 13-9-2004 herdoopt NEWPAC CUMULUS. 9-11-2005 (e) in beheer bij Beluga Fleet Management G.m.b.H., Bremen, 21-11-2005 (e) herdoopt MARGARETHA GREEN. 29-9-2010 herdoopt SE VERDANT, 2010 in dienst bij SE Shipping Lines Pte. Ltd., Singapore. 13-3-2011 in beheer bij Hammonia Reederei G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, 4-2011 (e) thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia. 29-6-2012 herdoopt HR MARGARETHA. 27-2-2017 (e) verkocht aan Felina Development LP, Liberia, in beheer bij LVR Commercial Ltd., Hong Kong. 2-3-2017 (mt) gearriveerd te Tuzla, Turkije. 14-3-2017 (vt) vlag Moldavië, roepsein ER2651, 14-3-2017 (vt) herdoopt MARGARETHA. 20-2-2018 (e) verkocht aan SK Turaevo LLC, Moskou, vlag: Rusland (UBDQ4), in beheer bij "Favorit-S" LLC, Volzhskiy, Rusland. (Foto: T. van der Zee, 21-6-1999, Scheldepoort, Sloe, Vlissingen).

MURRAY EXPRESS, IMO 9103960 (NB-107), 1.762 BRT, 26-1-1995 opgeleverd door Svendborg Værft (205) als CIMBRIA aan Rederiet Egernsund A/S, Denemarken (OXVP2), in beheer bij Sønderborg Rederi A/S. Livestock Carrier. 1.762 GT, 716 NT, 1.559 DWT. 9 kn. 1.305 EPK, 960 kW, Alpha 6L23/30 MAN-B&W Diesel A/S. 4-2002 verkocht aan Corral Line A/S, Denemarken (DIS). 2-6-2004 oprichting van Murray Express B.V. 8-8-2004 (e) verkocht aan Murray Express B.V., Manilla-Filippijnen (DYCG), in beheer bij Vroon B.V., Breskens, 16-8-2004 herdoopt MURRAY EXPRESS. 18-3-2018 vlag: Luxemburg, roepsein LXMF.



NIEUW AMSTERDAM, IMO 8024014 (Z-106) 4-11-1981 kiel gelegd, 21-8-1982 uitgedokt, 17-6-1983 opgeleverd door Chantiers de l'Atlantique, St. Nazaire (V27) als NIEUW AMSTERDAM aan Holland America Line Tours N.V., Sint Maarten-N.A., in beheer bij Holland Amerika Lijn B.V., 33.930 BRT, 1.374 passagiers. 17-1-1989 verkocht aan Holland America Cruises N.V., Sint Maarten-N.A., in beheer bij Holland Amerika Lijn B.V. en Carnival Cruise Line Inc. 1996 verkocht aan HAL Antillen N.V., Rotterdam in beheer bij Holland Amerika Line Westours Inc. en Carnival Cruise Line Inc. 2000 verkocht aan Wind Surf Ltd., Seattle, Wa., thuishaven en vlag: Nassau-Bahamas, in beheer bij Holland Amerika Line Westours Inc. en Carnival Cruise Line Inc. 18-10-2000 verkocht aan American Classic Voyages Co., Chicago-U.S.A., 18-10-2000 op 13 mijl uit de kust U.S.A. overgedragen aan de nieuwe eigenaar, verbouwd bij Cascade General te Portland, Oregon, 2-12-2000 als PATRIOT gearriveerd te San Francisco Bay, 9-12-2000 1e reis



als PATRIOT, een 7-daagse cruise naar Hawaï. 28-1-2002 vlag: Bahamas, roepsein C6FT5. 28-1-2002 op een veiling verkocht na faillissement Amerikaanse rederij, 4-2-2002 terug bij Carnival Corp., 28-3-2002 bij het Panama Kanaal, 2-4-2002 gearriveerd te Charleston om te dokken, 4-4-2002 verkocht aan Wind Surf Ltd., Seattle, Wa., 4-4-2002 herdoopt NIEUW AMSTERDAM, 23-4-2002 opgelegd te Charleston, North Carolina, USA. 7-5-2002 vertrokken van Charleston naar Piraeus voor reparatie, voor 10 jaar in charter bij Louis Cruise Lines, deze gaf het schip in charter aan reisorganisator Thomson uit Engeland, 19-8-2002 herdoopt THOMSON SPIRIT. 14-10-2002 herdoopt SPIRIT. 3-5-2003 thuishaven en vlag: Nassau-Bahamas, in beheer bij Louis Shipmanagement Ltd., Athene, herdoopt THOMSON SPIRIT. 12-2004 thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus. 15-5-2008 (e) verkocht aan Bella Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Louis Shipmanagement Ltd., Athene. 18-2-2010 (e) verkocht aan Spirit Holding Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Core Marine Ltd., Piraeus. 27-4-2012 (e) verkocht aan Spirit Trading Opco LLC, Valletta-Malta, in beheer bij Core Marine Ltd., Piraeus. 22-11-2014 in beheer bij Optimum Shipmanagement Service, Piraeus. 2-3-2018 (LR) te Drapetsona Bay herdoopt MARELLA SPIRIT. 9-3-2018 (mt) vertrokken van Piraeus naar Valletta, Malta. (Foto: M. Coster, 24-8-2014, van de Zuiderpier te IJmuiden naar Amsterdam).

ONEGO SPIRIT 8900969 (NB-172), 19-11-1990 kiel gelegd, 2-10-1991 (RS) opgeleverd door Sedef Gemi, Gebze (77) als RYBNOVSK aan Rybnovsk Shipping Co. Ltd., Malta. 1992 herdoopt MYANMAR PROGRESS. 1993 herdoopt RYBNOVSK. 2003 verkocht aan Searock Shipping Ltd., Malta, in beheer bij Sea Management Ltd., herdoopt RYBNO. 9-9-2008 (e) verkocht aan Onego Pride B.V., Belize, in beheer bij Onego Shipping & Chartering B.V., Rhooen en TMS Ship Management G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, herdoopt ONEGO SPIRIT. 2010 herdoopt PEGGY SUE. 10-1-2011 gearriveerd te Dordrecht, 11-1-2011 als ONEGO SPIRIT vertrokken van Dordrecht naar zee. 11-9-2013 (e) verkocht aan Frutex Fresh Fruits Ltd., Belize, in beheer bij Unimanager, 9-2013 herdoopt FRUIT SPIRIT. 6-6-2014 (e) verkocht aan Berner Alp LP, Larnaca, Cyprus, vlag: Belize, in beheer bij North Sails Shipping S.A. 6-2014 herdoopt ATLANTIC TRADER. 15-5-2015 (e) in beheer bij Coralot Consulting Ltd., Larnaca, Cyprus. 12-7-2016 gearriveerd te Willemstad, Curaçao. 3-2018 aanvang sloop bij Antillean Scrapyard Parera Willemstad, Curaçao.

OPALIA (3), IMO 9172844, 5-11-1999 opgeleverd (NV-20260) door Kawasaki H.I. Ltd., Sakaide (1618) als OPALIA aan Kismet Shipping Ltd., Douglas-Isle of Man (MZFC4), in beheer bij in beheer bij Shell International Trading & Shipping Co. Ltd., Londen. 159.756 BRT, 96.441 NRT, 302.193 DWT. 333,00 (320,00) x 60,00 x 29,31 x 20,878 meter. 15 tanks, 342.000 m<sup>3</sup>, 3 ladingpompen, totaal 16.500 ton/uur, 15,6 kn. 27.720 EPK, 20.390 kW, 7 cyl, 2 tew, 800 x 3056, B&W 7S80MC, de werf. 2002 verkocht aan Golden Current Ltd., Panama, thuishaven en vlag: Douglas-Isle of Man, in beheer bij Frontline Ltd., Oslo, Golden Ocean Management Ltd., Hamilton en Shell International Trading & Shipping Co. Ltd., Londen. 10-3-2006 (e) verkocht aan Front Opalia Inc., 3-2006 vlag: Marshall Islands (V7JT8), in beheer bij ITM Holding, 10-3-2006 herdoopt FRONT OPALIA. 21-11-2014 (e) verkocht aan Plata Sunrise S.A., Seoul, vlag: Marshall Islands, in beheer bij Sinokor Maritime Co. Ltd., Seoul en Columbia Shipmanagement (Deutschland) G.m.b.H., Hamburg, 11-2014 herdoopt PLATA SUNRISE. 2018 verkocht voor sloop, 21-2-2018 gearriveerd op de ankerplaats van Bhavnagar, 5-3-2018 ten anker bij Alang, 6-3-2018 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

P&O NEDLLOYD MUMBAI, IMO 8510362, 1985 opgeleverd door Shin Yamamoto Zosen, Kochi (279) als VERMILION BAY aan San Miguel Shipping S.A., Panama, in beheer bij Shoei Kisen Kaisha Ltd., Imabari. 10.676 BRT, 14.910 DWT. 860 TEU. 8.640 EPK, 6.355 kW, B&W 6L50MC, Hitachi Zosen. 1995 verkocht aan Balaji Shipping Co. S.A., Panama, in beheer bij Orient Express Lines Inc., Dubai, 6-1995 herdoopt ORIENT FREEDOM. 1997 verkocht aan Braxton Cape Corp., Panama, in beheer bij Orient Express Lines Inc., Dubai. 26-4-1997 herdoopt P&O NEDLLOYD MUMBAI. 8-1999 uit charter en herdoopt ORIENT FREEDOM. 2000 (e) verkocht aan Liberty Navigation S Pte. Ltd., Singapore (9VDN9), in beheer bij Orient Express Ship Management Pte. Ltd. 15-11-2004 herdoopt OEL FREEDOM. 2005 in beheer bij Orient Express Lines (Singapore) Pte. Ltd., Singapore. 29-5-2014 herdoopt OEL BENGAL. 1-2018 vlag: Panama (3EMM9). 16-3-2018 (e) te Colombo verkocht voor sloop (478 USD/TO) naar Bangladesh. 3-2018 (e) vlag: Palau. 19-3-2018 van Colombo ten anker bij Colombo. 27-3-2018 vertrokken van Colombo, 31-3-2018 ten anker bij Chittagong, 5-4-2018 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

PARIS TRADER, IMO 9594494 (NB-186) 24-12-2008 kiel gelegd bij Zhejiang Ouhua Shipbuilding Co. Ltd., Zhoushan onder bouwnummer 583, 7-12-2011 (GL) opgeleverd als PARIS TRADER aan Paris Trader Beheer B.V., Winschoten, roepsein PBZO, in beheer bij Reider Shipping B.V., Winschoten. 22.863 BRT, 33.217 DWT. 19-4-2012 (e) verkocht aan Paris Trader Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., St. John's-Antigua and Barbuda, in beheer bij Hermann Buss G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, roepsein V2GB7. 11-12-2015 (e) in beheer bij Marlow Ship Management Deutschland G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 9-2-2018 (e) verkocht aan Bruce M5 Shipping Ltd., Liberia (D5PY6), in beheer bij Marlow Ship Management Deutschland G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg.

POLAR SCAN, IMO 8027200 (NB-207) 1982 opgeleverd door Valmet Oy Helsingin Telakka-Vuosaari, Helsinki (309) als POLAR SCAN aan Scan Tanker Co. N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Scanheavy A.p.S. 1983 verkocht aan Neste Oy, Finland, 9-1983 herdoopt RANKKI. 2000 verkocht aan Donsö Bunkerservice AB, Donsö-Zweden, in beheer bij B&N Hornet, 15-11-2000 (e) herdoopt OMEGA AV DONSÖ.



30-1-2006 (e) verkocht aan Bonaire Shipholding Co., Liberia, in beheer bij Aegean Shipping Management S.A., Piraeus, herdoopt KINGSTON. 18-9-2012 (e) verkocht aan Reem-1 Shipping Co. S.A., Sierra Leone, herdoopt REEM-1. 6-2014 (e) verkocht aan Syros II Shipping Co. Ltd., Republic of Palau, roepsein 9LB2384, in beheer bij Orient Marine International Co., Piraeus, herdoopt SYROS II. 2-2018 (e) vlag: Comoros (D6A2083). (Foto: T. van der Zee, 14-5-1991).

SAHIWAL EXPRESS, IMO 8813037 (NB-107), Livestock Carrier, 10-1-1989 kiel gelegd, 29-9-1989 te water, 3-1990 opgeleverd door Ørskov Christensens Staalskibsværft A/S (170) als ELISABETH aan Rederiet Elisabeth A/S, Kopenhagen-Denemarken in beheer bij ORION-Rederierna A/S. 2.765 GT, 828 NT, 3.020 DWT. 1992 herdoopt ELSBORG. 1993 herdoopt ELISABETH. 1997 verkocht aan Mas Shipping Pte. Ltd., Singapore, herdoopt LIS E. 1999 verkocht aan Labroy Livestock Carriers Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Labroy Marine Ltd. Australian Branch Office. 1999 verbouwd tot Livestock Carrier. 11-6-2004 (e) verkocht aan Sahiwal Express B.V., Panama (H8RX), in beheer bij Vroon B.V., Breskens herdoopt SAHIWAL EXPRESS,. 2.709 BRT. 31-12-2012 (e) in beheer bij Livestock Express Pte. Ltd., Singapore en Vroon B.V. 22-11-2017 (e) verkocht aan Dynamic for Shipping S.A.L., Sierra Leone (9LU2643), in beheer bij Altair Shipping & Trading Corp., Piraeus, herdoopt HANNOUD-O.





SANDRA, IMO 9195731 (NB-189) Combi Freighter 3800, casco gebouwd door Daewoo Mangalia Heavy Industries S.A., Mangalia (1015), 27-12-2000 proefvaart vanaf Harlingen, 29-12-2000 (officieel) opgeleverd te Harlingen door Damen Shipyards Bergum B.V., Bergum (369) als SANDRA aan Sandra Schifffahrt G.m.b.H. & Co. Reederei K.G., Willemstad-N.A., roepsein PJNN, 18-1-2001 proefvaart vanaf Harlingen, 2-2-2001 proefvaart, 3-2001 door Damen Shipyards Bergum B.V. overgedragen aan Reederei m.s. "Sandra" Schifffahrt G.m.b.H. & Co. Reederei K.G., Willemstad-N.A., in beheer bij Intersee Schifffahrt G.m.b.H. & Co. KG, Haren/Ems. 23-7-2010 (e) in beheer bij Rass Schifffahrt G.m.b.H. & Co. K.G., Bramstedt, Duitsland. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 5-2011 vlag: Antigua & Barbuda, roepsein V2FP2, 16-5-2011 herdoopt HOHEGRUND. 14-8-2012 (e) verkocht aan Messenger Holding S.A., vlag Panama, roepsein 3EWD4, in beheer bij Munamar Denizcilik Ticaret Ltd. Şti., Istanbul, herdoopt LADY GUL. 31-3-2013 (e) in beheer bij GN Group Corp Panama Istanbul Merkez Subesi, Istanbul. 2018 vlag: U.K., roepsein MCPH8. 2018 in beheer bij Faversham Ships Limited, herdoopt VENTURA. (Foto: B. van Raad, 21-5-2008, Calandkanaal).

SARA, IMO 9259020 (NB-200), 11-2000 kiel gelegd, i.a. als SURYAWATI voor Arpeni Pratama Ocean Line, Indonesië, 6-11-2002 t/m 3-2003 opgelegd, 8-3-2003 van Bodewes Volharding B.V., Foxhol (350) naar Delfzijl, 19-3-2003 in Dok 2 te Delfzijl, 13-3-2003, 17-3-2003 en 19-3-2003 proefvaart, 19-3-2003 in dok bij Scheepswerf Niestern Sander B.V., 25-3-2003 proefvaart als THEKLA, 28-3-2003 opgeleverd als THEKLA aan Theresa Schifffahrtsges.m.b.H., Haren/Ems, thuishaven: St. John's-Antigua & Barbuda, in beheer bij Intersee Schifffahrtsgesellschaft m.b.H. & Co K.G., Haren/Ems. 4-2013 (e) herdoopt SARA. 17-7-2013 opgelegd te IJsselmonde. 10-2013 verkocht aan Vertom UCS MV Sara B.V., Rotterdam, in beheer bij Vertom Scheepvaart- en Handelsmij. B.V., Rhoon en Focus Shipmanagement B.V., Sneek, roepsein PBWL. 5-11-2013 om 19:30 uur vertrokken van Bolnes naar zee met bestemming Porsgrunn. 13-3-2018 (GL) verkocht Silver Maritime Ltd., 14-3-2018 vanaf Moerdijk gearriveerd in de opleghaven te 's-Gravendeel, 28-3-2018 (mt) vlag: Saint Kitts and Nevis, roepsein V4TV3, in beheer bij Sio Shipping Ltd., Baku, Azerbaidjan. 31-3-2018 vertrokken van 's-Gravendeel naar Rouen, 1-4-2018 ETA te Rouen.



SCANDINAVIAN REEFER, IMO 8917560 (NB-191), 30-6-1992 te water gelaten, 28-11-1992 (BV) opgeleverd door Kvaerner Kleven, Florø (246) als SCANDINAVIAN REEFER aan J. Lauritzen A/S, Esbjerg-Denemarken, 7.944 BRT, 11.054 DWT. 1997 verkocht aan Lauritzen Ship Owner A/S, Esbjerg-Denemarken, in beheer bij Lauritzen Reefers AS. 1999 verkocht aan Lauritzen Reefers AS, Esbjerg-Denemarken, in beheer bij Lauritzen Reefers AS. 2006 verkocht aan Byron Shipping Co., Esbjerg-Denemarken, in beheer bij Lauritzen Reefers AS. 9-1-2009 (e) in beheer bij NykCool AB, Stockholm en Chartworld Shipping Corp., Athene. 17-9-2009 (m) vlag: Bahamas. 2012 in de pool bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 2012 uit de pool bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 4-2014 in beheer bij Chiquita Brands International, Cincinnati, OH en Chartworld Shipping Corp., Athene. 23-3-2017 (e) machinestoring en uit de vaart. 25-3-2017 de sleepboot DUTCH POWER (charter: Landfall Marine Contractors B.V.) naar m.s. SCANDINAVIAN REEFER op 45 mijl van Vlissingen met machinestoring. 4-4-2017 in de Wiltonhaven te Schiedam achter de sleepboot DUTCH POWER. 26-3-2017 te Rotterdam. 2018 verkocht voor sloop naar

Turkije. 2-2018 met de sleepboot OCEAN ERGUN (IMO 7222102) door de Dardanellen naar Aliğa, 1-3-2018 overgedragen aan Egeçelik Gemi Söküm te Aliğa, Turkije om gesloopt te worden, 1-3-2018 te Aliğa als 'dood schip' op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Nico Sannes, 3-2017).

SIERRA LAUREL, IMO 9163403 (NB-220), 27-1-1998 opgeleverd door Construcciones Navales P. Freire S.A., Vigo (395) als SIERRA LAUREL aan Maritima del Norte Corp., Panama, in beheer bij Maritima del Norte S.A. 5.100 GT, 5.937 DWT. 5-5-2008 (e) verkocht aan Sierra Laurel Shipping Co. B.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Seatrade Groningen B.V., roepsein PJWZ. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 3-2012 vlag: Mauritius, roepsein 3BRW. 30-1-2014 (e) verkocht aan Sierra Laurel Shipping Co. N.V., Curaçao, 2-2014 vlag: Malta, roepsein 9HA3533. 11-2015 vlag: Liberia, roepsein D5JZ8. 10-3-2018 (mt) gearriveerd te Klaipeda. 30-3-2018 thuishaven en vlag: Willemstad-Curaçao, roepsein PJBQ.



SOFIA, IMO 9312690 (NB-214), casco gebouwd bij Maritim Sp. z.o.o., Gdansk, 28-3-2005 casco gearriveerd te Delfzijl achter de sleepboot WATERMAN vanaf Gdansk, aanvankelijk vlag: Antigua and Barbuda, afgebouwd bij Kon. Niestern Sander B.V., Delfzijl onder bouwnummer 823, 13-6-2005 proefvaart op de Eems, thuishaven en vlag: Willemstad-N.A., roepsein PJKK, 21-6-2005 opgeleverd aan M.S. Sofia Schifffahrts-Gesellschaft.m.b.H. & Co. K.G., Willemstad-N.A., in beheer bij Intersee Schifffahrts-Ges.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems. 3.870 BRT, 5.780 DWT, 240 TEU, 13 kn., 3.670 EPK, MAK 9M25. 23-6-2005 gearriveerd bij Gevelco in de Britanniahaven, Rozenburg. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 6-3-2015 verkocht aan HS-Schiffahrt G.m.b.H. & Co. K.G. M.S. "Frieda", Antigua and Barbuda, roepsein V2GR2, in beheer bij HS Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems, herdoopt FRIEDA. 2018 verkocht aan Berge Rederi AS, Trondheim-Noorwegen (NIS) (LAFK8), in beheer bij TransMar AS, Hitra, Noorwegen, herdoopt KJERVAAGSUND. (Foto: H. Jungerius, 9-7-2013).

SPAARNE TRADER, IMO 9449869 (NB-219), containerschip, 29-9-2006 contract, 12-10-2007 kiel gelegd, aanvankelijk MEDCAPE, 26-7-2011 te water, 16-2-2012 (GL) opgeleverd door Zhejiang Ouhua Shipbuilding Co. Ltd., Zhoushan, China (OUHUA 525) als SPAARNE TRADER aan Spaarne Trader Beheer B.V., Winschoten, in beheer bij Reider Shipping B.V., Winschoten, roepsein PCNR, 17.068 BRT, 21.800 DWT. 29-2-2012 ETA te Laem Chabang vanaf Huangdao. 15-9-2015 (e) verkocht aan AS Riccarda G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda, roepsein V2GT7, in beheer bij Ahrenkiel Shipmanagement G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg en Ahrenkiel Steamship G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, 15-9-2015 (e) herdoopt AS RICCARDA. 14-11-2017 oprichting van AS Riccarda Opco B.V. te Amsterdam. 11-2017 thuishaven en vlag: Madeira-Portugal (PMD). 28-2-2018 (e) verkocht aan AS Riccarda Opco B.V., Madeira-Portugal (PMD), in beheer bij Contchart Hamburg Leer G.m.b.H., Hamburg en Ahrenkiel Steamship G.m.b.H. & Co., Hamburg.

STELLA POLLUX, IMO 8019291 (NB-142), 1-1981 te water gelaten, 18-3-1981 opgeleverd als STELLA POLLUX door Nieuwe Noord Nederlandse Scheepswerven B.V., Groningen (400) aan Scheepvaartmaatschappij Pollux B.V., Rotterdam, in beheer bij Rederij Theodora B.V., Rotterdam. 1.400 BRT., 1985 verkocht aan Shipping Co. Pollux B.V., Rotterdam, in beheer bij Rederij Theodora B.V. 1985 verlengd bij Havenbedrijf "Vlaardingen-Oost" B.V., Vlaardingen: 2.523 BRT, 4.205 DWT. 17-12-1997 verkocht aan Cortusa B.V., Rotterdam, in beheer bij Rederij Theodora B.V. 19-10-2001 beheer Theodora Tankers Services B.V. 2007 verkocht aan Haswell Ltd., Basseterre-St. Kitts/Nevis, in beheer bij Cyrus Shipping Services, (Cyrus Group), 21-12-2007 in de baai van Elefsis herdoopt CYRUS 1. 6-2013 verkocht aan Hemerly Marine Inc., Basseterre-St. Kitts/Nevis, in beheer bij Aries Ship Management Co., Dubai.





2018 verkocht aan Star Shipping Inc., Basseterre-St. Kitts/Nevis, 3-2018 herdoopt BITUMEN QUEEN. (Foto: T. v.d. Zee, 1-8-1987).



STELLA PROCYON, IMO 7708962 (NB-243), 23-6-1978 gedoopt STELLA PROCYON door mevr. A. Heinen-Gezelle en te water gelaten, 28-9-1978 officiële proefvaart en opgeleverd door Tille Scheepsbouw B.V., Kootstertille (209) aan Rederij Theodora B.V., Rotterdam. 1999 verkocht aan Baloeran B.V., Rotterdam, in beheer bij Rederij Theodora B.V. 24-1-2003 verkocht aan Interbulk Shipping N.V., Luxemburg, vlag: Panama, in beheer bij Maritec N.V. 27-2-2003 herdoopt STELMAR. 4-2010 verkocht aan Fara Shipping S.A., St. Kitts & Nevis (V4QA), in beheer bij Aries Ship Management Co., Dubai, herdoopt FARA 1. 7-2016 in beheer bij Penta Ocean Ship Management & Operation LLC, Dubai. 2018 verkocht voor sloop naar Alang, India. 27-1-2018 van Karwar, India, 4-3-2018 ETA te Alang. 6-3-2018 ten anker op de rede van Bhavnagar, 9-3-2018 ten anker op de rede van Alang, 14-3-2018 op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: T. v.d. Zee, 7-1985).

STELLA RIGEL, IMO 8521244, 8-6-1988 opgeleverd door Cant. Nav. di Pesaro S.r.l., Pesaro (61) als FRANCESCA S aan Seran S.p.A. Compagnia di Navigazione, Palermo-Italië. 2.456 BRT, 1.049 NRT, 3.682 DWT, 93,02 (84,03) x (14,01) x 6,38 x 5,514 meter. Tankschip voor het vervoer van bitumen, 10 ladingtanks, 3.824 m<sup>3</sup>, 2 ladingpompen, totaal 600 ton/uur, 13 mijl. 3.208 EPK, 2.360 kW, 6 cyl, 4 tew, 320 x 350, Wärtsilä 6R32E, Oy Wärtsilä Ab, Vaasa/Vasa. 20-4-1990 in beheer bij Theodora Tankers B.V., 1996 verkocht aan MTS "Francesca S" B.V., Rotterdam (PEDX), in beheer bij Theodora Tankers B.V., 1998 verkocht aan Boerenzij B.V., in beheer bij Theodora Tankers B.V., herdoopt STELLA RIGEL. 5-11-2005 tijdens een reis van Eastham, U.K. naar Villagarcia, Spanje op 25 mijl ten westen van St. Davids machineschade opgelopen bij windkracht west 7 tot 8, dreef richting The Smalls, 7 bemanningsleden van boord gehaald met een helikopter, vastgemaakt door de sleepboot ANGLEGARTH en naar Swansea gesleept om daar te repareren. 2007 verkocht aan Haswell Co. Ltd., Monori-Comoros, in beheer bij Cyrus Shipping





Services, Sharjah, U.A.E., 26-3-2007 (e) herdoopt MONIR-R. 9-2007 thuishaven en vlag: Basseterre-Saint Kitts & Nevis (V4QG). 17-7-2013 (e) verkocht aan Emberton Inc., Basseterre-Saint Kitts & Nevis, in beheer bij Emberton Inc. en Aries Ship Management Co. 2-3-2018 (e) verkocht aan New Orleans Shipping Lines Inc., Basseterre-Saint Kitts & Nevis, in beheer bij Prime Tankers LLC Dubai en Global Tankers Pvt. Ltd., Chandigarh, India, 3-2018 herdoopt ROYAL LADY. (Foto: Vopak, collectie Huug Pieterse).

STOLT EXCELLENCE, IMO 9720081 (NB-231), 31-10-2012 contract, 16-12-2015 kiel gelegd, 20-12-2016 te water gelaten bij Hudong-Zhonghua Shipbuilding (Group) Co. Ltd. onder bouwnummer HUDONG-ZHONGHUA H1712A, 4-2017 geplande oplevering, 28-12-2017 van Shanghai, 6-1-2018 te Shanghai, 15-3-2018 opgeleverd door Hudong-Zhonghua Shipbuilding (Group) Co. Ltd. (H1712A) als STOLT EXCELLENCE aan NST Excellence Inc., Cayman Islands ZGEY5), in beheer bij Stolt Tankers B.V., Rotterdam. 29.903 GT, 11.610 NT, 38.850 DWT. 185,039 ((181,723) x 32,26 x 14,96 x 10,350 meter.

STOLT MOUNTAIN, IMO 9005390, 17-4-1993 te water, 7-1994 opgeleverd door Brodogradiliste "Uljanik" d.d., Pula (389) als SUN SAPPHIRE aan Chemical Shipping Ltd., Monrovia-Liberia, in beheer bij Rederi AB Sunship. 22.620 GT, 40.024 DWT. 14 kn. 1995 verkocht aan Sun Sapphire Shipping & Trading Ltd., Monrovia-Liberia, in beheer bij Rederi AB Sunship. 2002 verkocht aan Montana Sun Shipping Ltd., Monrovia-Liberia, in beheer bij Thome Ship Management Pte. Ltd., herdoopt MONTANA SUN. 2006 verkocht aan Stolt Mountain B.V., George Town-Cayman Islands (ZCOZ6), in beheer bij Stolt Parcel Tankers Inc., Greenwich en Stolt Tankers B.V., Rotterdam, herdoopt STOLT MOUNTAIN. 8-2017 in beheer bij Stolt Tankers B.V., Rotterdam. 2018 verkocht voor sloop, 22-3-2018 van Kandla, India naar Alang, 31-3-2018 in de Gulf of Khambhat en ten anker, 3-4-2018 op Bhavnagar Anchorage, 4-4-2018 ten anker op Alang Anchorage, 6-4-2018 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

SYMPHONY SPACE, IMO 9735232 (NB-242), 2-2-2018 te water gelaten bij Ferus Smit G.m.b.H., Leer onder bouwnummer 422, 5-3-2018 van de werf Ferus Smit, locatie Leer, naar de Eemshaven met de sleepboten WATERGEUS en WATERSTAD, 6-3-2018 technische proefvaart op de Eems, 7-3-2018 technische proefvaart op de Eems, 9-3-2018 gedoopt SYMPHONY SPACE, 10-3-2018 proefvaart op de Eems, 12-3-2018 opgeleverd aan Symphony Sea Pte. Ltd., Singapore en Symphony Shipping B.V., Etten-Leur, 6.740 GT, 3.423 NT, 10.550 DWT. 122,50 (119,00) x 18,00 x 10,70 x 7,850 meter. 4.075 EPK, 3.000 kW, 6 cyl, 4 tew, 320 x 480, 600 rpm., MAK 6M32C, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., Kiel. 14-3-2018 vertrokken van de Eemshaven naar Köping, Zweden, 17-3-2018 ETA te Köping, Zweden.

#### **Ferus Smit zwaait SYMPHONY SPACE uit**

De nieuwe Symphony Space is 14 maart onder gezag van kapitein Sergiy Naumets naar zee vertrokken. Ferus Smit in Leer leverde de nieuwbouw 12 maart op in de Eemshaven. Daarmee kwam na drie jaar een



einde aan de samenwerking tussen de werf en opdrachtgever Symphony Sea Singapore/Symphony Shipping in Etten-Leur bij de bouw van acht 1A ijsversterkte FS-Ecoboxen 10.500.

Met de laatste in deze serie werd 6 en 7 maart met succes proefgevaren op de Eems. De eerste van de acht was de Symphony Sky, die 26 maart 2015 in de vaart werd genomen. De Symphony Star (10 september 2015), Symphony Sea (10 februari 2016), Symphony Sun (11 juli 2016) en Symphony Spirit (12 oktober 2017) volgden.



De met één groot boxshaped ruim en een verplaatsbaar tussendek uitgevoerde schepen met kanoboeg zonder bulb zijn speciaal ontworpen voor het vervoer van projectlading. De gegevens van de schepen luiden: GT 6740, NT 3423, DWT 10.500 ton, DWT open top 7120 ton, lengte over alles 124,70 meter, loodlijnlengthe 119,22 meter, breedte 18,00 meter, holte 10,26 meter. Het verplaatsbare tussendek heeft een maximaal toelaatbare belasting van 3,5 ton/m<sup>2</sup>, de tanktop bedraagt 15-20 ton/m<sup>2</sup>. In de machinekamer staat een 3000 kW MaK 6M32C hoofdmotor op een verstelbare schroef, die een snelheid levert van 13 knopen.

#### DP-schepen

Naast dit zestal leverde Ferus Smit de Symphony Performer (9 januari 2017) en Symphony Provider (8 mei 2017), twee iets grotere, nagenoeg identieke DP-schepen aan de Brabantse rederij. Beide zusterschepen zijn afgeleid van de zes Ecobox-schepen maar hebben als extra voorziening een DP2 (dynamic positioning) installatie met een gecombineerde dieseldirecte en dieselektrische configuratie, waarmee het schip exact op haar plaats of koers kan worden gehouden. Voor beide schepen heeft Eekels Technology de elektrische installatie ontworpen, geleverd en in bedrijf genomen. De installatie bestaat uit een 690V hoofdschakelbord, een 440V hoofd- en noodschakelbord, een automatiseringssysteem bestaande uit een power management en een alarmering systeem, drie stuks 1200kW boegschroef-motoren voorzien van Eekels frequency drives, drie stuks 690V asgeneratoren en lessenaars voor de brug en machinekamer. Daarnaast heeft Eekels de bekabeling voor de installaties, de (LED) verlichtingsinstallatie en de brandmelding tot en met de zoeklichten en ruitenwissers verzorgd.

De algemene gegevens van dit duo luiden: 122,50 meter, lengte tussen de loodlijnen 119,58 meter, breedte 17 meter, holte 10,25 meter, 10.500 DWT, BT/NT 6749/3408, ruiminhoud 429.000 cft.

#### Windsector

De FS-Ecobox, met het dekhuis op het voorschip, heeft aan bakboord twee Coops en Nieborg dekkranen van 85 ton SWL elk. Met dit type schip kan met de zogenoemde 'open top'-notatie worden gevaren. Dit betekent dat de schepen bijzondere hoge projectlading in het ruim mogen vervoeren, waarbij de luikenkap niet afgesloten hoeft te worden. Symphony Shipping richt zich hier met name op de offshore en windmolenparken. De vijf jaar geleden in partnerschap met Symphony Ventures in Singapore opgerichte rederij richt zich voornamelijk op projectontwikkeling en het operationeel beheren van schepen. De bevrachting van de schepen is in handen van Forest Wave Navigation (Schulte & Bruns Nederland) in Heerenveen.

Onder gezag van kapitein Naumets is de Symphony Space (roepletters PBWA, IMO 9735232) voor haar eerste reis projectlading voor Dikili aan de Turkse westkust gaan laden in het aan het Zweedse Mälarmeer gelegen Köping. (Bron: Henk Zuur, 15-3-2018. Foto: F. Olinga, 6-3-2018, proefvaart).

TASMAN, IMO 9194282 (NB-219/Z145), 2000 opgeleverd door Daewoo Mangalia Heavy Industries S.A. (198) als TASMAN aan Rederij Paphos V.o.F., Harlingen, in beheer bij Flinter Shipping B.V. te Rotterdam. 2006 verkocht aan Jorvik A.p.S., Vordingborg, Denemarken, thuishaven: Lemmer, roepsein PFBC, in beheer bij Flinter Management B.V. voor Jan Jaap Cramer, Vordingborg, 30-11-2006 overgedragen en herdoopt JORVIK. 25-9-2013 (GL) herdoopt JENNIFER BENITA. 12-2013 (e) verkocht aan Jorvik B.V., Lemmer, in beheer bij Flinter Management B.V. voor Jan Jaap Cramer, Vordingborg. 11-9-2015 van Vyborg, Rusland. 16-9-2015 van Kolding, Denemarken naar Gdynia. 30-9-2015 (mt) te Gdynia herdoopt JORVIK. 12-11-2016 van Kiel naar Antwerpen, 13-11-2016 (SP) te Antwerpen. 14-11-2016 te Antwerpen in het 5e Havendok. 15-11-2016 te Antwerpen door de Belgische Havenstaatcontrole aan de ketting vanwege het niet betalen van openstaande rekeningen en facturen. 22-11-2016 beslag opgeheven. 29-11-2016 (e) in beheer bij Thorco Shipmanagement B.V., Winschoten. 12-2016 vertrokken van Antwerpen. 3-12-2016 van Kiel naar Gdansk, 4-12-2016 ten anker bij Gdansk. 5-12-2016 te Gdansk. 22-12-2016 van Dordrecht naar Venetië, 5-1-2017 ETA te Venetië. 29-11-2016 (e) in beheer bij Thorco Shipmanagement B.V., Groningen. 14-11-2017 van Kiel naar Goole. 17-11-2017 na passage van de sluis Hook Road op weg naar Goole op Ouse River aan de grond gelopen. 2-2018 (RI) verkocht aan Prima Shipping Oy, Borgå, Finland, roepsein OJSH, herdoopt PRIMA QUEEN.



TASMAN, IMO 9361342 (NB-177), 5-10-2007 kopsectie geplaatst, 3-11-2007 te water gelaten bij B.V. Scheepswerf "Ferus Smit", Foxhol onder bouwnummer 377, 26-11-2007 vertrokken van de werf met de sleepboten GRUNO II en GRUNO III en gearriveerd te Delfzijl, 27-11-2007 proefvaart op de Eems, 29-11-2007 proefvaart, 30-11-2007 opgeleverd aan Rederij Paphos V.o.F., Harlingen, in beheer bij Flinter Shipping B.V., Barendrecht voor dhr. B. Broersma en dhr. R. Brouwer, 2.999 BRT, roepsein PFBO. 8-6-2011 onder de vlag van Gibraltar gebracht, roepsein ZDKI2. 11-2017 verkocht aan Broersma/Brouwer/Pitrans B.V., 11-2017 vlag Nederland, roepsein PDFQ, in beheer bij Rederij Tasman, Harlingen. 15-3-2018 (mt) gearriveerd te Gent. 2018 verkocht aan Veriana Trade Ltd., 20-3-2018 (mt) thuishaven: Valletta, vlag: Malta, roepsein 9HA4793, in beheer bij Alpha Shipping Company SIA, Riga, herdoopt NORMAN. 6-3-2018 (mt) vertrokken Lidköping naar Gdynia. (Foto: L. Bot†, 9-6-2008).





TRIDENS, IMO 6812833, onderzoekingsvaartuig t.b.v. de visserij, 1967 opgeleverd door N.V. Sleephelling Maatschappij "Scheveningen", Scheveningen (206) als TRIDENS aan Ministerie van Landbouw & Visserij, 's-Gravenhage (PBVG) (Directie Visserij). 5-1968 in dienst gesteld. 720 BRT, 196 NRT. 61,02 (53,12) x 10,22 x 7,01 x 4,001 meter. 12 kn. 1.800 PK, 1.343 kW, 16 cyl, 4 tew, 190 x 350, N.V. Machinefabriek "Bolnes", Krimpen a/d Lek. 1990 verkocht aan G. Boon Survey & Charter, Den Helder, 1990 herdoopt TRIDENS I. 1992 verkocht aan Chase Seismic Survey B.V., Den Helder. 2-11-2003 (e) in beheer bij Chase Seismic Survey B.V. 6-10-2008 (e) in beheer bij Tranship B.V. 12-2012 verkocht aan Asian Geos Sdn. Bhd., Kuala Lumpur, Maleisië, in beheer bij Ageo Marine Sdn. Bhd., Kuala Lumpur. 7-2016 gesloopt. (Foto: M. Coster, 18-11-2012, van Den Helder via Middensluis naar Oranjewerf).

VASADIEP, IMO 9263552, (NB-239), besteld door Petroscafe (ENECS), 25-3-2002 kiel gelegd als SCAN RUNNER, overgenomen door Feederlines B.V., de naam veranderd in VASADIEP, 23-11-2002 te water gelaten bij Bodewes Shipyards B.V., Hoogezand (609), 14-12-2002 van de werf naar Delfzijl, 16-12-2002 proefvaart, 19-12-2002 te Delfzijl gedoopt VASADIEP, 23-12-2002 opgeleverd aan C.V. Scheepvaart-onderneming m.s. "Vasadiep", Gibraltar, in beheer bij Feederlines B.V., Groningen. 23-12-2002 vertrokken van Delfzijl naar Brunsbüttelkoog voor het laden van cementklinkers met bestemming Azoren. 2007 verkocht aan Beheermaatschappij m.s. "Vasadiep" B.V., Groningen, in beheer bij Feederlines B.V., roepsein PHLB. 23-10-2017 (e) verkocht aan Naviera de Galicia S.A. (NAVIGASA), La Coruña, Spanje, thuishaven en vlag: Santa Cruz de Tenerife-Spanje, roepsein EARH, 25-10-2017 (GL) herdoopt BETANZOS. 5-3-2018 vertrokken van Lissabon naar Casablanca. 6-3-2018 bij Bugio Lighthouse aan de monding van de Tejo viel de machine uit en aan de grond gelopen, vast gemaakt door de sleepboten MONTE DA LUZ (IMO 9710153), MONTEMURO (IMO 9438937), MONTEVIL (IMO 7902348) en SIRIUS (IMO 7700180), een eerste poging om het schip vlot te brengen mislukte, 16-3-2018 vlot gebracht met de sleepboten FAIRMOUNT ALPINE, MONTEMURO, MONTEVIL en MONTE DA LUZ en afgemeerd bij Beato Dock te Lissabon. 27-3-2018 van Lissabon naar Viana do Castelo. 29-3-2018 ten anker bij Viana do Castelo.

UBC ORISTANO, IMO 9463657 (NB-221), 5-8-2011 vertrokken op een 7 daagse proefvaart, 24-8-2011 gedoopt UBC ORISTANO en opgeleverd door Yangzhou Dayang Shipbuilding Co. Ltd., Yangzhou (DY5005) aan UBC Oristano B.V., Groningen, in beheer bij Hartmann Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leer en Feederlines B.V., Groningen, in bevrachting bij United Bulk Carriers (USA), Wayne, Pa, U.S.A. 118.000 DWT, 260,37 (254,36) x 43,06 x 20,30 x 14,500 meter, roepsein PCLR, 13.560 kW, DOOSAN-MAN-B&W 6S60MC-C Mk VII, Doosan Engine Co. Ltd. 25-8-2011 vertrokken van Shanghai. 3-2012 (e) thuishaven en vlag: Gibraltar, roepsein ZDKR2. 11-2015 (e) thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein D5JV8. 3-2018 (e) verkocht aan Oldendorff Carriers G.m.b.H. & Co. K.G., Liberia, in beheer bij Oldendorff Carriers G.m.b.H. & Co. K.G. en Hartmann Dry Cargo Germany G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, 12-3-2018 (GL) herdoopt RIK OLDENDORFF.



UBC OTTAWA, IMO 9463633 (NB-220), Neo Panamax bulkcarrier, 22-4-2010 kiel gelegd, 21-3-2011 (GL) te water gelaten bij Dayang Shipbuilding Co. Ltd., Yangzhou onder bouwnummer DY5002, 15-5-2011 aanvang 7 daagse proefvaart, 7-6-2011 (GL) opgeleverd als UBC OTTAWA aan UBC Ottawa B.V., Groningen, in beheer bij Hartmann Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leer en Feederlines B.V., Groningen, in bevrachting bij United Bulk Carriers (USA), Wayne, Pa, U.S.A., roepsein PCLP. 11-2015 vlag: Liberia,

roepsein D5KD7, 23-11-2015 in beheer bij Hartmann Dry Cargo Germany G.m.b.H. & Co. K.G., Leer en Hartmann Schiffahrts G.m.b.H. & Co., Leer. 3-2018 verkocht aan Oldendorff Carriers G.m.b.H. & Co. K.G., Liberia, in beheer bij Oldendorff Carriers G.m.b.H. & Co. K.G. en Hartmann Dry Cargo Germany G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, 28-3-2018 aankomst te Amsterdam, 5-4-2018 (GL) te Amsterdam herdoopt ROLAND OLDENDORFF. 7-4-2018 vertrokken van Amsterdam en ten anker bij IJmuiden. (Foto: N. Kemps, 6-4-2018).

UBC ODESSA, IMO 9463671 (NB-221), 28-4-2010 (GL) kiel gelegd bij Dayang Shipbuilding Co. Ltd., Yangzhou onder bouwnummer DY5006, 22-6-2011 (e) te water gelaten, 15-12-2011 (GL) gedoopt UBC ODESSA en opgeleverd aan UBC Odessa B.V., Groningen, roepsein PCMZ, in beheer bij Feederlines B.V., Groningen en Hartmann Dry Cargo Germany G.m.b.H. & Co. K.G., Leer voor Hartmann Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leer. 65.976 GT, 118.584,6 DWT, lengte 260,36 meter. 11-2015 vlag: Liberia, roepsein D5JV7. 5-2-2018 herdoopt REX OLDENDORFF. 13-2-2018 (e) verkocht aan Oldendorff Carriers G.m.b.H. & Co. K.G., Liberia, in beheer bij Oldendorff Carriers G.m.b.H. & Co. K.G. en Hartmann Dry Cargo Germany G.m.b.H. & Co. K.G., Leer. 5-2-2018 van Ingleside, U.S.A. naar de ankerplaats bij Corpus Christi.

UBC OLIMBUS, IMO 9463669 (NB-183), bulkcarrier, 27-4-2010 (GL) kiel gelegd, 6-8-2011 te water gelaten, 14-10-2011 opgeleverd door Yangzhou Dayang Shipbuilding Co. Ltd., Yangzhou onder bouwnummer DY5005 als UBC OLIMBUS aan Beheermaatschappij m.s. UBC Olimbus B.V., Groningen, in beheer bij Feederlines B.V., Groningen, roepsein PCMY. 65.976 BRT, 38.906 NRT, 118.471 DWT, 18.441 EPK, 13.560 kW, type 6S60MC-C, Doosan Engine Co. Ltd., 14,5 kn. 2-2012 vlag: Gibraltar, roepsein ZDKR3. 11-2015 vlag: Liberia, roepsein D5JV9, 16-11-2015 in beheer bij Feederlines B.V., Groningen en Hartmann Dry Cargo Germany G.m.b.H. & Co. K.G., Leer. 31-1-2018 vertrokken van Jiangyin. 5-2-2018 (e) verkocht aan Oldendorff Carriers G.m.b.H. & Co. K.G., Liberia, in beheer bij Oldendorff Carriers G.m.b.H. & Co. K.G. en Hartmann Dry Cargo Germany G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, 5-2-2018 herdoopt REDMER OLDENDORFF. 6-2-2018 vertrokken van Hong Kong.



VECHT TRADER, IMO 9395068 (NB-218), 25-10-2006 kiel gelegd, 7-3-2007 te water gelaten, 11-5-2007 verkocht aan Reider Shipping B.V., 12-5-2007 (GL) opgeleverd door Zhejiang Ouhua Shipbuilding Co. Ltd. te Zhoushan, China (2039) als MEDATLANTIC aan Entoria Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, roepsein C4UG2, in beheer bij Reider Shipping B.V., Winschoten voor Hermann Buss, 1200 TEU, 15.375 BRT. Ingezet tussen Singapore en Vietnam. 3-6-2008 (e) verkocht aan Vecht Trader Beheer B.V., thuishaven: Winschoten, in beheer bij Reider Shipping B.V., Winschoten, 4-6-2008 (GL) herdoopt VECHT TRADER, roepsein PBMW. 17-6-2014 (e) in beheer bij Hermann Buss G.m.b.H. & Cie. K.G., Leer. 26-3-2015 Vecht Trader Open Participatie C.V. te Winschoten (Groningen) door de rechtbank in Noord-Nederland failliet verklaard. Als curator is aangesteld mr. E. Eshuis. Het insolventienummer van deze zaak is F.18/15/112. De (hoofd)activiteit van Vecht Trader Open Participatie C.V. is financiële instellingen (geen verzekeringen en pensioenfondsen). 17-9-2015 (e) verkocht aan AS Federica m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda, roepsein V2GT5, in beheer Ahrenkiel Steamship G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, 17-9-2015 (e) herdoopt AS FEDERICA. 14-11-2017 oprichting van AS Federica Opco B.V. te Amsterdam. 11-2017 thuishaven en



vlag: Madeira-Portugal (PMD). 23-2-2018 (e) verkocht aan AS Federica Opco B.V., Madeira-Portugal (PMD), in beheer bij Contchart Hamburg Leer G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg en Ahrenkiel Steamship G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. (Foto: Hannes van Rijn 13-7-2016, Maasmond).

VLIET TRADER, IMO 9395109 (NB-221), 26-5-2006 kiel gelegd, 11-8-2007 te water gelaten, 23-10-2007 opgeleverd door Zhejiang Ouhua Shipbuilding Co. Ltd., Zhoushan (2043) als MEDPACIFIC aan Main Sail Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Reider Shipping B.V., Winschoten en Medstar Shipmanagement Ltd. 11-11-2008 (e) verkocht aan Vliet Trader Beheer B.V., Winschoten, in beheer bij Reider Shipping B.V., Winschoten, roepsein PBBS, 3-11-2008 herdoopt VLIET TRADER. 17-6-2014 (e) in beheer Hermann Buss G.m.b.H. & Cie. K.G., Leer. 26-3-2015 Vliet Trader Beheer B.V. te Winschoten (Groningen) door de rechtbank in Noord-Nederland failliet verklaard. Als curator is aangesteld mr. E. Eshuis. Het insolventienummer van deze zaak is F.18/15/114. De (hoofd)activiteit van Vliet Trader Beheer B.V. is vervoer over water. 15-12-2015 (mt) te Aruba verkocht aan AS Fabiana m.b.H. & Co. K.G., vlag: Antigua and Barbuda, roepsein V2GT6, in beheer Ahrenkiel Steamship G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, 15-12-2015 (e) herdoopt AS FABIANA. 14-11-2017 oprichting van AS Fabiana Opco B.V. te Amsterdam. 11-2017 thuishaven en vlag: Madeira-Portugal (PMD). 26-2-2018 verkocht aan AS Fabiana Opco B.V., Madeira-Portugal (PMD), in beheer bij Contchart Hamburg Leer G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg en Ahrenkiel Steamship G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg.

W-O TSJOCH, IMO 9341380 (NB-135), tankschip, 7.400 BRT, aanvankelijk in aanbouw als TSJOCH, 2006 naam gewijzigd in W-O TSJOCH, gebouwd door Volharding Shipyards B.V. onder bouwnummer 583, 1-11-2006 te Harlingen tijdens de storm losgeslagen en tegen de dijk verdaagd, 1e poging van Rederij Noordgat B.V. mislukte, 4-11-2006 door de sleepboten SVITZER MARKEN, WATERPOORT, WATERMAN, HUNTER, NOORDGAT en THEO vlot gebracht, 7-11-2006 droog gezet bij Volharding Shipyards B.V. voor reparatiewerkzaamheden, 1-2007 geplande oplevering, vlag: Marshall Islands, behorend vennoot: Beheermaatschappij m.s. "W-O Tsjoch" B.V., 1-2007 de naam gewijzigd in W-O EMOCEAN, 2007 opgeleverd aan W-O Nederland B.V., Rotterdam, thuishaven en vlag: Majuro-Marshall Islands, in beheer bij W-O Shipmanagement G.m.b.H. & Co., Haren/Ems. 3-2014 verkocht aan Hanzevast Shipping B.V., vlag: Gibraltar, roepsein ZDHZ2, in beheer bij Hanzevast Shipmanagement B.V., herdoopt HANZE MANGALORE. 1-2016 herdoopt HANZE CHENNAI. 10-3-2018 herdoopt ALPHA.



ZAFRA, IMO 8820951, 30-9-1989 kiel gelegd, 5-1-1990 te water, 15-3-1990 opgeleverd door Burmeister & Wain Skibsværft A/S af 1843, Kopenhagen (930) als ZAFRA aan K/S Difko LXIV, Monrovia-Liberia, in beheer bij Shell Tankers B.V. 43.398 BRT, 19.867 NRT, 69.500 DWT. 222,60 (218,73) x 32,28 x 21,62 x 13,898 meter. 12 tanks, 86.793 m<sup>3</sup>, 12 ladingpompen, totaal 10.320 ton/uur, 15,75 kn. 10.901 EPK, 8.018 kW, 5 cyl, 2 tew, 700 x 2268, B&W 5L70MCE, Hyundai Engine & Machinery Co. Ltd., Ulsan. 1995 in beheer bij Naess Shipping (Holland) B.V., Amsterdam, herdoopt BURWAIN ADRIATIC. 1996 verkocht aan Nordan Tankers 4, Inc., in beheer bij Dansk Investeringsfond af 1 Juli 1976, Kopenhagen, herdoopt NORTHSEA CHASER. 1998 verkocht aan K/S Difko LXIV, vlag: Denemarken (DIS), in beheer bij Tschudi & Eitzen International A/S, Kopenhagen en Dansk Investeringsfond af 1 Juli 1976, Kopenhagen. 14-5-2001 vlag: Noorwegen en herdoopt DIFKO CHASER. 6-2002 verkocht aan Nordan Tankers 4 Inc., Gentofte, Denemarken, vlag: Noorwegen (NIS), 23-9-2002 (e) in beheer bij Ems Ship Management Denmark AS. 2006

verkocht aan Difko LXIV, Noorwegen (NIS), 23-9-2002 (e) in beheer bij Ems Ship Management Denmark AS. 12-6-2009 (e) in beheer bij Thome Ship Management Pte Ltd., Singapore. 22-2-2010 (e) verkocht aan Victory Sea Shipping SA., 2-2010 vlag: Liberia (A8VA7), in beheer bij Aegean Bunkering Services Inc., herdoopt AEOLOS. 2010 in bedrijf als Floating Storage/Production Tanker. 26-2-2013 (e) verkocht aan African Leader Shipping ApS, Fredericia, Denemarken, vlag: Liberia (A8VA7), in beheer bij Monjasa Holding A/S en Transnautic Ship Management, herdoopt AFRICAN LEADER. 10-3-2014 (e) in beheer bij Monjasa Holding A/S en Montec Ship Management DMCC, Dubai. 25-1-2018 van Lome, Togo. 2-2018 verkocht voor sloop. 10-2-2018 passage Port Elizabeth, R.S.A. 5-3-2018 ten anker Khor Fakkan, United Arab Emirates. 3-2018 herdoopt LEADER. 13-3-2018 van Khor Fakkan naar Bhavnagar, 17-3-2018 ETA te Bhavnagar. 17-3-2018 in de Gulf of Khambhat, 21-3-2018 op de rede bij Bhavnagar, 22-3-2018 ten anker bij Alang, 29-3-2018 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Alf van Beem/ Shipspotting, 7-5-2006, Europoort).

## **Nederlands Nieuws**



### **Schip laten slopen in Bangladesh? Geen probleem, behalve als het OM toevallig meeluistert**

Voor het eerst staat in Europa een rederij voor de strafrechter vanwege het illegaal exporteren van een afgeschreven schip met giftige stoffen. Dat het gelukt is Seatrade voor de rechter te slepen is uniek. Het is een bijzondere rechtszaak die morgen tot ontknoping komt: de Nederlandse rederij Seatrade hoort of zij schuldig is aan overtreding van de afvalwetgeving. Dat klinkt misschien niet zo spannend, maar dat is het wel. Want dat Seatrade voor de rechter staat vanwege het exporteren van vier afgeschreven schepen uit EU-watervlen, is uniek.

Seatrade zou de schepen in 2012 uit de havens van Rotterdam en Hamburg hebben laten vertrekken om ze te laten slopen op stranden in India en Bangladesh, waar het gerecyclede staal meer opbrengt, maar waar de arbeidsomstandigheden slecht zijn en van milieuregels nauwelijks sprake is.

Vervolgen is bijzonder moeilijk. De aanklager moet aantonen dat de rederij bij het vertrek van het schip uit Europese wateren al de intentie had om het te laten slopen. Want op dat moment is het geen commercieel vaartuig meer, maar een afvalstof. En een afvalstof exporteren is verboden. Jaarlijks komen honderden schepen aan hun einde op deze 'sloopstranden'. Rederijen hebben zo hun trucs om aan vervolging daarvoor te ontsnappen. Ze sturen hun schip bijvoorbeeld op laatste handelsmissie buiten Europa. Eenmaal daar krijgt het schip een andere naam, een andere vlag en een andere eigenaar, die zogenaamd het besluit neemt om het schip in India, Bangladesh of Pakistan te laten slopen. Op papier is het schip bij vertrek uit Europese wateren dus nog een commercieel vaartuig en treft de rederij geen blaam.

Het vervolgen van een rederij voor deze praktijken is nooit gelukt in Europa. Tot nu, bij Seatrade. Het OM stuitte in een ander onderzoek op een afgetapt telefoongesprek. De inhoud van dat gesprek was voor het Functioneel Parket, onderdeel van het OM dat zich onder andere toelegt op milieudelicten, genoeg reden om een apart onderzoek naar Seatrade, wereldwijd marktleider in het vervoeren van gekoelde producten, te openen.

In dat afgetapte gesprek was een schipper te horen die de SPRING BEAR, een van de betrokken Seatrade-schepen, van brandstof voorzag. Hij zei dat het schip gesloopt zou worden op het strand van India, aldus het OM. Een schot in de roos.

Eenmaal onder de loep van het OM kwamen mailcontacten en verkoopovereenkomsten naar boven, die erop zouden wijzen dat Seatrade de schepen de zee op stuurde met de bedoeling ze te laten slopen in India en Bangladesh, en dat ze dus de afvalwetgeving overtraden. Volgens het OM moest Seatrade van de



schepen af. Het was crisis, het bedrijf had geldproblemen en er was op de tweedehandsmarkt geen vraag meer naar het type schepen dat gesloopt is. De eis: boetes tot 750.000 euro voor zes ondernemingen die tot het Seatrade-concern behoren, en zes maanden (waarvan twee voorwaardelijk) gevangenisstraf voor leidinggevend van twee ondernemingen.

'Het gaat niet om beachen'

Seatrade verweert zich onder andere met het argument dat het OM juist probeert te ontcrachten met de telefoontaps en e-mails: dat de schepen, toen ze Europese wateren verlieten, nog geen afvalstoffen waren, dus dat de wet niet is overtreden. Het zint Seatrade daarnaast niet dat het OM de zaak presenteert in de context van 'beachen'. "Terwijl het gaat om een vermeende overtreding van de afvalwetgeving", zegt woordvoerder Cor Radings.

Dat 'beachen' is de term die milieuclubs gebruiken voor de praktijken op sloopstranden in Zuid-Azië. Want in principe wordt een afgeschreven schip gewoon het strand opgevaren om gesloopt te worden door discutabele bedrijven, terwijl het vol zit met gevaarlijke stoffen als asbest, en waar arbeiders met gevaar voor eigen leven hun werk doen. In 2016 kwamen nog twaalf mensen om het leven op een Pakistaanse scheepswerf, toen de brandstoftank van een olietanker ontplofte.

Radings wijst erop dat er internationale wetgeving nodig is om de werkomstandigheden op werven overzee te verbeteren. "En niet een rechtszaak in Nederland over een overtreding op de afvalwetgeving." Internationale wetgeving is er wel: in 2009 werd het verdrag van Hongkong gesloten voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen. De werf waar twee van de betwiste schepen van Seatrade zijn gerecycled, zijn volgens Radings gecertificeerd volgens de voorwaarden van dit verdrag. Maar omdat nog maar een handvol landen dit verdrag hebben geratificeerd - Nederland hoort daar niet bij - is het verdrag nog niet in werking getreden.

Werkgelegenheid

"In die werven zijn zaken voor verbetering vatbaar, maar er is ook veel vooruitgang", zegt Radings. "We kunnen die werven wel uit willen sluiten, maar dan halen we ook veel werkgelegenheid weg. Hier in Europa is de capaciteit van de sloopwerven onvoldoende, terwijl hele gemeenschappen buiten Europa afhankelijk zijn van die werven." Volgens Radings is verantwoord schepen recyclen vanwege het karakter van de industrie een mondiale aangelegenheid. "Als het aan de EU ligt, komt er een nieuw voorgestelde wet waar schepen onder Europese vlag alleen gerecycled kunnen worden door Europese werven op een EU-lijst. Alleen vaart maar ongeveer 15 procent van de bijna 60.000 schepen onder EU-vlag. Dat biedt geen uitkomst, net als deze rechtszaak."

Ook Maersk, de grootste rederij ter wereld, gebruikt het Hongkong-verdrag als standaard. Maar volgens scheepvaartdeskundige Merijn Hougee, verbonden aan Stichting De Noordzee, zegt dat verdrag lang niet alles. "Er is geen partij die dat kan handhaven, omdat het verdrag nog niet in werking is gesteld", zegt Hougee. Daarnaast zit er volgens hem ook een hiaat in het verdrag. "Er staat best goed in beschreven hoe je afvalstoffen uit een schip haalt, maar er staat niet in wat je er daarna mee moet doen." Ook als het verdrag wel geratificeerd wordt, valt de verantwoordelijkheid van het afvoeren van de stoffen onder de vlaggenstaten. En een schip omvlaggen naar de vlag van een land met minder strenge milieuregels, dat is zo gebeurd.

In een droogdok

De zaak wordt met grote belangstelling gevolgd. In Nederland en in andere Europese landen lopen nog meer onderzoeken. De vraag is wat de uitspraak morgen in gang zal zetten. Hougee: "Wat je wil, is een revolutionaire verandering waarin het afbreken van een schip op dezelfde manier gebeurt als het wordt opgebouwd: in een droogdok met volledige bescherming voor mens en milieu en volgens de juiste regels."

*Jaarlijks honderden schepen naar het sloopstrand*

*In 2017 kwamen 543 grote schepen aan hun einde op de stranden van Bangladesh, India en Pakistan. Dat is 80,3 procent van het wereldwijde tonnage aan schepen dat is afgebroken, aldus het Shipbreaking Platform, een internationale coalitie van verschillende natuur-, milieu- en mensenrechtenorganisaties. Jaarlijks publiceert de organisatie een lijst van rederijen wereldwijd, die zich schuldig maken aan deze praktijken. Hoe die lijst wordt samengesteld wil Nicola Mulinaris van het platform niet helemaal uit de doeken doen. "Maar we gebruiken berichten uit vakbladen, transactie-informatie, informatie van mensen ter plekke in India en Bangladesh."*

*De lijst van 2017 toont volgens Ingvild Jenssen, directeur van Shipbreaking Platform, aan dat er nog maar weinig veranderd is. 'De cijfers maken duidelijk dat de scheepvaart nog niet aan verandering toe is', aldus Jenssen. "Terwijl er genoeg werven zijn die de veiligheid voor mens en milieu garanderen. Maar ze worden niet gebruikt door de rederijen."*

*De werkomstandigheden op de werven zijn volgens het platform levensgevaarlijk en door gebrekkige voorzieningen worden giftige stoffen uit de schepen niet veilig afgevoerd en materialen met asbest niet veilig vernietigd, maar doorverkocht.*

*Van de Europese landen voert Duitsland de lijst van het Shipbreaking Platform meestal aan. Ook staan er regelmatig Nederlandse rederijen op de lijst.*

*De SANDRIEN*

*Hoewel Seatrade de eerste rederij is die voor de strafrechter verschijnt, is het niet de eerste keer dat een rechter uitspraak doet over een sloopschip. Er zijn eerder bestuurlijke uitspraken gedaan, zoals in de zaak van de SANDRIEN. Dat was een chemicaliëntanker vol asbest en andere giftige stoffen die eind 2000 door de milieu-inspectie aan de ketting werd gelegd in de haven van Amsterdam, toen duidelijk werd dat het giftige schip onderweg was naar een sloopstrand in India.*

*De Raad van State bevestigde in 2002 dat het schip gezien moest worden als gevaarlijk afval, en in die hoedanigheid volgens bestaande milieuwetgeving niet zomaar de Europese wateren mag verlaten. Twee jaar*

later onderschreven 163 landen die uitspraak. De SANDRIEN is na jarenlang touwtrekken tussen milieuorganisaties en de eigenaar van het schip gesloopt. In 2004 besloten de gemeente Amsterdam en het Rijk geld op tafel te leggen voor de sloop van het betwiste schip. Dat gebeurde vervolgens niet, zoals aanvankelijk het plan was, in India, maar gewoon in de haven van Amsterdam. (Trouw.nl, Charlot Verlouw, 14 maart 2018. Foto SPRING BEAR: T. van der Zee, 8-7-2006, 2012 gesloopt te India).



SPRING PANDA, T. van der Zee, 10-5-2006, 2012 gesloopt te Aliğa

### **Boetes en beroepsverboden voor directeuren Seatrade**

Zes vennootschappen van de Groninger rederij Seatrade en twee van haar bestuurders zijn door de rechtbank in Rotterdam veroordeeld tot geldboetes van 50.000 tot 750.000 euro.

Daarnaast hebben de bestuurders een beroepsverbod opgelegd en mogen ze een jaar lang geen bestuurder, commissaris, adviseur of werknemer bij een rederij zijn. Een derde bestuurder is vrijgesproken.

#### **Koelschepen**

De zaak ging over het illegaal overbrengen en laten slopen van vier (koel)schepen vanuit de Europese Unie naar Turkije, Bangladesh en India. Omdat volgens de rechtbank bij vertrek uit de Rotterdamse haven in 2012 bij de rederij al duidelijk was dat de schepen gesloopt zouden worden, is er sprake van illegale praktijken.

#### **Gevaarlijke stoffen**

Schepen die op eigen kracht naar hun laatste bestemming varen, bevatten grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen zoals bunkerolie, smeerolie en asbest. Daarom is het verboden deze vanuit de EU naar dergelijke landen te vervoeren.

#### **Ongeloof**

Woordvoerder Cor Radings van Seatrade zegt dat de vennootschappen en de veroordeelde directeuren 'zeer waarschijnlijk' tegen het vonnis in hoger beroep gaan. Hij reageert 'met verbazing en ongeloof' op het beroepsverbod voor de directeuren. 'We beleven de uitspraak met gemengde gevoelens', zegt Radings verder. 'Er is opluchting dat de rechter niet tot gevangenisstraffen is gekomen. Maar we blijven het volledig oneens met de visie op de vermeende overtreding van de afvalwetgeving.'

#### **Wereldwijde industrie**

Volgens Seatrade had de rederij niet de bedoeling de schepen naar sloopwerven te varen toen ze uit Rotterdam vertrokken. De schepen waren volgens Radings in bedrijf en ze vervoerden lading. 'Het OM stelt dat het de intentie was om de schepen er te laten slopen. Wij zeggen: die beslissing is pas genomen toen de schepen uit de EU-wateren waren. Dat is een juridische aangelegenheid, maar die gaat voorbij aan de veel grotere kwestie van de wereldwijde industrie rondom de sloop van duizend schepen per jaar.'

#### **Verantwoordelijk**

Radings vindt dat justitie het wereldwijde probleem van de sloopschepen tracht op te lossen door één enkele reder aan te pakken. 'Seatrade wil niet weglomen voor verantwoordelijkheden. Maar recycling van schepen moet geregeld worden door internationale wetgeving.' (Bron: rtvnoord.nl, Geschreven door Loek Mulder, 15-3-2018).

**Rotterdamse Scheepvaartboekhandel**

**Schiehaven 15 te Rotterdam**

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







SPRING TIGER, foto: R.E. Zwama, 14-4-2008, 2011 gesloopt te Alang

### **FNV juicht veroordeling Rederij toe om illegale scheepssloop**

Vandaag is door de rechtbank in Rotterdam rederij Seatrade schuldig bevonden aan het illegaal laten slopen van schepen in India en Bangladesh. De rechter vindt dat schepen die met de intentie van sloop naar Zuid-Azië worden gevaren, moeten worden beschouwd als afval. Doordat Seatrade bewezen die intentie had, hebben de verdachten in strijd gehandeld met de Europese regels voor export van afvalstoffen.

De FNV juicht de veroordeling van de rederij toe. Tuur Elzinga, vicevoorzitter FNV: 'Duurzame scheepssloop moet een mondiaal streven zijn. Scheepsbouwers, rederijen en slopers moeten zich verantwoordelijk voelen voor duurzame bouw en sloop. Nederland kan daar aan bijdragen door het internationale verdrag daarvoor te tekenen, de zogenoemde 'Hongkong conventie'. Hoe eerder 15 landen tekenen, hoe eerder de sloop wereldwijd verantwoord wordt.'

#### Discussie

FNV hoopt dat de uitspraak leidt tot meer maatschappelijke discussie en verbetering van de omstandigheden bij de scheepssloop in landen als Bangladesh, Pakistan en India. FNV ondersteunt de wereldwijde lobby van de internationale federatie IndustriALL om de Hong Kongconventie te ratificeren. Dat internationale verdrag biedt regelgeving voor een verantwoorde sloop van schepen wereldwijd, door zowel zeevarende landen als landen waar scheepssloop plaatsvindt. Als 15 landen de conventie hebben geratificeerd, kan deze in werking treden.

De FNV waardeert het dat de Nederlandse overheid in principe positief staat tegenover ratificatie, en spreekt de verwachting uit dat deze ratificatie ook daadwerkelijk dit jaar zal plaatsvinden. Uiteindelijk moet duurzame scheepssloop een mondiaal streven zijn, dat op mondiale schaal moet worden bereikt. De Hong Kong-conventie biedt een mooi kader om op dit niveau verbetering tot stand te brengen.

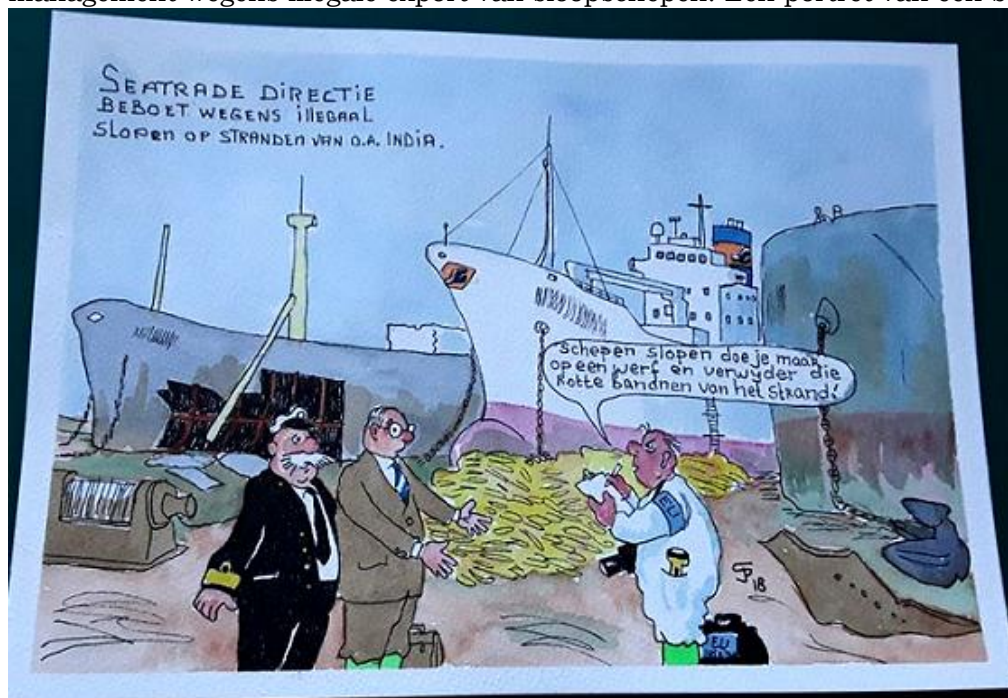
#### Gevaarlijkste baan

De FNV steunt al jaren lokale en internationale vakbonden in India, Pakistan en Bangladesh om de arbeidsomstandigheden bij de scheepssloop te verbeteren, en dat is hard nodig – het slopen van schepen wordt vaak 's werelds gevaarlijkste baan' genoemd. De schepen worden gesloopt onder erbarmelijke arbeidsomstandigheden: gevaarlijke stoffen tasten de gezondheid van de werknemers aan, tientallen mensen komen jaarlijks om door ontploffingen en ongelukken met snijbranders en metalen platen maken mensen voor hun leven invalide. Een sociaal vangnet voor slachtoffers en nabestaanden is meestal niet aanwezig.

Het slopen van schepen in Azië is een zeer omvangrijke industrie: honderdduizenden mensen zijn voor hun levensonderhoud direct en indirect afhankelijk van het slopen en recyclen van schepen. Er kan flinke vooruitgang worden geboekt op het gebied van arbeidsomstandigheden en milieu als werven in Zuid-Azië in het kader van de EU richtlijnen en de Hong Kong-conventie gecertificeerd worden en naleving van deze richtlijnen met de hulp van onafhankelijke vakbonden wordt gecontroleerd. Voor veel werknemers in Zuid-Azië is scheepsrecycling hun enige mogelijkheid tot fatsoenlijk werk. (Bron: FNV/Brenda Heidinga, 15-3-2018).

## Het minst te benijden Groninger bedrijf op dit moment is de rederij Seatrade

Een reorganisatie met gedwongen ontslagen, een kaping van een schip plus ontvoering van bemanning en daarbovenop kwamen vorige week miljoenenboetes voor Seatrade BV's en beroepsverboden voor het management wegens illegale export van sloopschepen. Een portret van een bedrijf in zwaar weer.



Overuren  
Directeur Mark J. heeft heel wat overuren moeten draaien om Seatrade boven water te houden. De malaise die na 2008 de mondiale scheepvaart trof ging aan Seatrade niet voorbij. Het bedrijf leed zware verliezen, de vloot kromp en eind 2017 was een herstructurering op de kantoren van het bedrijf in Groningen, Antwerpen en Leer onvermijdelijk.

Cartoon: Folkert Pietersen

### Boetes

Juist op het moment dat de zaak weer wat onder controle leek te zijn kwam het vonnis van de rechtbank in Rotterdam. De rechter veroordeelde het bedrijf tot torenhoge boetes. Directeuren kregen beroepsverboden opgelegd. Seatrade-directeur Mark J. mag een jaar lang geen leiding geven aan een rederij. Dat allemaal omdat Seatrade schuldig werd bevonden aan illegaal exporteren van afval. Door Seatrade afgedankte schepen werden gesloopt op stranden in India, Bangladesh en Turkije,

### Optimistisch

In de week voorafgaand aan de rechtszitting tegen Seatrade sprak NoordZaken met Mark J. 'We zijn bezig met hartstikke mooie projecten', zei hij toen. J. schetste een optimistisch beeld van de toekomst van het bedrijf, gebaseerd op een strategie van groei in de koel- en vriesvaart



SPRING BOB, foto: T. van der Zee, 20-6-2007, 2012 gesloopt te Chittagong

### In de vaart

Seatrade had in 2017 vier zogeheten reefers in de vaart genomen, moderne koelschepen voor het vervoer van onder meer fruit. Op werven in China wordt momenteel gebouwd aan nog eens een nieuwe serie van vier reefers voor vistransport. Ook is er een saptanker in aanbouw in China.

### Marktleider

Seatrade mag dan ten opzichte van zeevaart-giganten als Maersk, Cosco of MCS een kleintje zijn, het Groninger bedrijf is wel wereldwijd marktleider in de koelvaart en ook in de vriesvaart telt het bedrijf internationaal mee.



Seatrade is niet van plan het gevecht aan te gaan met die multinationals op zee, maar het zoekt de profijtelijke stukjes van de markt. Dat is met name de koel- en vriesvaart en de vaart op kortere trajecten tussen onder meer Centraal Amerika en Florida. Daar verscheept Seatrade vooral bananen, in omvang het belangrijkste product voor de rederij.

#### Lage lasten

Waar andere reders zoals Abis en Flinter het loodje legden, bleef Seatrade overeind. Ofschoon de vloot kromp van meer dan honderd schepen naar minder dan zestig en hoewel veel schepen met verlies voeren, hield Seatrade stand.

Dat komt volgens directeur Mark J. vooral doordat Seatrade veel schepen in eigendom heeft, of de hypotheek erop al heeft afgelost. Dat betekent lage rentelasten. Veel rederijen kwamen in moeilijkheden juist omdat ze hun schepen met geleend geld financierden.

#### Oer-Gronings

Seatrade is een oer-Gronings bedrijf. Het werd in 1951 opgezet door vijf kapiteins als Scheepvaartkantoor Groningen. De zeelui hadden er genoeg van dat ze procenten commissie aan cargadoors moesten afdragen. Ze voeren in de kustwateren van Nederland, Duitsland, Engeland en Frankrijk en ze liften mee op de golven van de na-oorlogse groei van de kustvaart.

#### Einde redersfeestje

Het bedrijf groeide, ook door overnames. Bijvoorbeeld van de reder Tammes en Van der Heide (1989) en het Duitse Triton in 2000. Omdat Scheepvaartkantoor Groningen over de grens nauwelijks uit te spreken was, werd de naam veranderd in Seatrade.

De vloot van Seatrade groeide tot over de honderd schepen en de reder specialiseerde zich volledig in de koel- en vriesvaart. Het redersfeestje hield aan tot in 2008 de crisis er een eind aan maakte en de neergang inzette. Daarbij kreeg Seatrade in 2012 en 2016 ook nog te maken met kidnap-affaires op haar schepen voor de West-Afrikaanse kust.

#### Oud-zeeman

Directeur Mark J. is zelf oud-zeeman. Hij voer vijftien jaar op zee. Eerst als leerling, later als derde en tweede stuurman. Als zeevarende schopte hij het tot kapitein. Dat was hij tot hij in 2000 aan wal aan de slag ging.

'Ik heb een sterk gevoel met scheepvaart', zei hij enkele weken geleden. 'Het geeft me een extra drive om dit bedrijf in goede banen te leiden. Veel mensen bij Seatrade hebben gevaren. Je kunt alles door een economische bril bekijken, maar wanneer je een gevoel met schepen hebt, dan manage je een rederij anders.'

#### Onstuimig

Na de uitspraak van de rechter laat J. het woord over aan communicatieadviseur en 'reputatiemanager' Cor Radings, van het communicatie-bureau Maritime Technical International. 'Het is zeer onstuimig momenteel', omschrijft Radings de situatie bij Seatrade. Niettemin is het volgens hem 'business as usual'

#### Wel wat gewend

Radings: 'We hebben vertrouwen in zowel het management als de medewerkers van het bedrijf. We denken er goed doorheen te komen. De scheepvaart is een robuuste industrie en Seatrade is wel wat gewend. Het is een weerbaar bedrijf met veel kennis en ervaring.'

De herstructurering, de nieuwe schepen die in de vaart zijn genomen en de groeiplannen in de koel- en vriesvaart zullen het bedrijf op koers houden, aldus Radings.

#### Overstappen

Of dat gaat lukken staat volgens Marcel van Dam van de vakbond voor maritiem personeel FNV Nautilus nog te bezien.

'De verbetering in de mondiale handelsvaart is mondjesmaat, er is nog steeds overcapaciteit op zee. De markomstandigheden blijven daardoor erg moeilijk. De vriesvaart gaat goed, maar met name in de koelvaart is de situatie erg lastig. De concurrentie is hevig en klanten kunnen zomaar overstappen naar een andere reder.'

#### Enorme klap

Ook is het is afwachten hoe Seatrade uiteindelijk de uitspraak van de rechtbank over de illegale sloop van schepen verwerkt. Seatrade ervoer het als een enorme klap, zegt adviseur Radings.

'Het heeft in de hele sector veel stof doen opwaaien. De branche heeft de zaak nauwlettend gevolgd. Er is zorg, verbazing en onbegrip over de uitspraak en de mogelijke gevolgen ervan.' Seatrade studeert nog op het vonnis maar gaat waarschijnlijk in hoger beroep.

#### Verontwaardiging

De Nederlandse redersvereniging KVNR deelt die gevoelens. 'Er is verontwaardiging over', zegt directeur Annet Koster van de KVNR. 'Het tij heeft ons als reders de afgelopen jaren niet meegezeten. Na zo'n economische crisis zit niemand te wachten op onduidelijkheid over regels rond recyclen van schepen te wachten.'

#### Regels

De rechtbank van Rotterdam heeft Seatrade veroordeeld wegens overtreden van Europese regels voor afvalexport. Deze Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen (EVOA) verbiedt uitvoer van gevaarlijke afvalstoffen vanuit de EU naar niet-EU landen. De redersvereniging vindt dat de regels niet helder zijn over scheepsrecycling.

Er ligt al enige tijd het Hong Kong-verdrag waarin afspraken zijn gemaakt over sloop van schepen. Maar dat is door veel landen nog niet ondertekend, ook niet door Nederland. 'Dat moet snel gebeuren', vindt Koster.

#### Koude kleren

Koster zat afgelopen week aan tafel met het management van Seatrade. 'Het vonnis is het bedrijf niet in de koude kleren gaan zitten. Dat heb ik heel duidelijk gemerkt. Maar wat ik zag was een heel strijdbaar bedrijf. Ik heb er het volste vertrouwen in dat het met Seatrade weer goed komt.'

De reder Seatrade

Seatrade heeft haar hoofdkantoor aan de Leonard Springerlaan, tegenover MartiniPlaza in Groningen. Van daaruit wordt al het scheepsmanagement gedaan van de 58 schepen van de rederij: het regelen van de bemanning, de bevoorrading aan boord, beveiliging, verzekering etc. Bevrachting van schepen doet het kantoor in Antwerpen. Verder is er nog het kantoor in Leer (D), waar zusterrederij Triton is gehuisvest.

Over de hele wereld heeft de rederij agentschappen die de contacten onderhouden met de leveranciers van fruit en andere producten die over zee worden vervoerd.

Bij Seatrade werken circa 75 mensen, waarvan zo'n zestig in Groningen.

Seatrade is in eigendom van een groep internationale ondernemers en investeerders.

Een van hen is Geert Pepping, een middenmoter in de Quote 500. Onder de eigenaren zijn ook nazaten van de oorspronkelijke oprichters. (Bron: DvhN, 27-3-2018).



### **A2B-online Container en Broekman Distriport beginnen nieuwe short sea service vanaf de Botlek (NL) naar Teesport (UK)**

'Short sea operator koopt opnieuw containerschip om een drie wekelijkse dienst te onderhouden tussen de Broekman Distriport terminal Botlek en PD Ports in Teesport'

'Een fantastische aanvulling aan onze shortsea activiteiten vanuit Moerdijk' zegt Gerard de Groot, algemeen directeur van A2B-online. 'We zijn altijd op zoek naar nieuwe uitdagingen en mogelijkheden waarbij de vraag van de klant en het achterland met haar ( intermodale ) verbindingen centraal staan. Ook nu is dit weer van toepassing'

'De Broekman Distriport Terminal ligt midden in de chemische cluster van allerlei bedrijven die in de Botlek zijn gevestigd en speelt als trimodale, multipurpose terminal goed in op de toegenomen vraag naar multimodaliteit', aldus Rik Pek, Managing Director van Broekman Terminals. 'Verbindingen met diverse Europese bestemmingen zoals Noorwegen, Spanje en Polen, de beschikking over een RoRo ramp, snelle toegang tot de A15 en een uitstekende spoorverbinding met Italië en Duitsland maakt de terminal tot een strategisch uitvalpunt en bekleed zodoende de perfecte draaischijffunctie tussen deep- en short sea. Natuurlijk zijn wij bijzonder enthousiast over deze nieuwe short sea verbinding en kijken we erg uit naar de samenwerking met A2B-online'.

Frans Calje, CEO van PD Ports legt uit: 'het bewijst wat wij recent in Teesport hebben ontwikkeld. De haven is uitstekend gesitueerd in het noorden van het Verenigd Koninkrijk met inmiddels zeer goede en betrouwbare spoorverbindingen naar Schotland. Bovendien werken we hard aan nieuwe intermodale connecties naar het oosten van het land. De huidige samenwerking met A2B-online vanuit Moerdijk verloopt prima en dat kunnen we ook zien aan de groei die we met hen door maken. Wij zijn ervan overtuigd dat ook deze nieuwe dienst een succes wordt' concludeert hij.

'De nieuwe shortsea dienst zal worden onderhouden door de MS "A2B AMBITION", een Sietas 151 type schip van 501 TEU, welke wij onlangs hebben gekocht, vult Michael van Keulen, operationeel directeur van A2B-online aan. 'Ze vaart nu nog in de Med maar we verwachten haar in de 1e week van Mei in de Botlek'.



‘Wat ik bijzonder waardeer in het management van A2B-online, is dat zij altijd op zoek zijn naar toegevoegde waarde voor de klanten’ zegt Kees Vierhouten, eigenaar van de Vierhouten groep waar A2B-online volledig toe behoort. ‘Met deze nieuwe dienst genereren we niet alleen besparingen voor de klanten maar halen wij ook nog eens 30 miljoen ton kilometers van de weg. Dat is wat ik bedoel met vooruitstrevend en ambitieus!’ besluit hij tenslotte. (Bron en foto: broekmanlogistics.com, 4-2018).

## **Werfnieuws**

Op 7 maart 2018 is Shipyard Constructions Hoogezand Nieuwbouw B.V. te Harkema (Friesland) door de rechtbank in Noord-Nederland failliet verklaard. Als curator is aangesteld mr D.Y. Li. Het insolventienummer van deze zaak is F.18/18/31. De (hoofd)activiteit van Shipyard Constructions Hoogezand Nieuwbouw B.V. is vervaardiging van overige transportmiddelen.

### **Startsein voor verdieping van Nieuwe Waterweg en Botlek**

Op 26 maart is het officiële startsein gegeven voor de verdieping van de Nieuwe Waterweg en de Botlek door Minister Cora van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat en Ronald Paul COO Havenbedrijf Rotterdam. Rijkswaterstaat en Havenbedrijf Rotterdam hebben de handen ineengeslagen om ervoor te zorgen dat ook zeeschepen met een diepgang van 15 meter de Botlekhaven kunnen bereiken.

De starthandeling vond plaats in FutureLand, het informatiecentrum over de haven van Rotterdam op de Maasvlakte. Daar is ook een tentoonstelling over dit omvangrijke project geopend dat een belangrijke impuls betekent voor de bereikbaarheid van de Botlek en de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven.

De Nieuwe Waterweg, het kanaal tussen Rotterdam en de Noordzee, werd in 1872 geopend en staat aan de basis van de ontwikkeling van Rotterdam tot belangrijkste haven van Europa. De vaarweg wordt over een lengte van 25 kilometer verdiept. Van Hoek van Holland tot de Beneluxtunnel, inclusief de aansluitende Botlekhaven. Dat is noodzakelijk om de bereikbaarheid van de Botlekhavens te verbeteren. De verdieping duurt zo'n zes maanden. De uitvoering ligt in handen van Koninklijke Boskalis Westminster N.V. (Maasluis tot Beneluxtunnel en de Botlek) en Van der Kamp B.V. (Nieuwe Waterweg Maasluis-Hoek van Holland).

Betere concurrentiepositie

“De verdieping van de Nieuwe Waterweg en de Botlek is een investering in de bereikbaarheid van de Mainport Rotterdam. We zetten de poort verder open, waarmee de Rotterdamse haven snel de ruimte krijgt voor de steeds groter wordende zeeschepen. De verdieping zorgt voor een betere concurrentiepositie van bedrijven in het Botlekgebied”, aldus de minister. De middelgrote tankers en droge bulkschepen worden groter. Met de verdieping kunnen de zogenoemde New Panamax en Aframax schepen zonder beperkingen over de Nieuwe Waterweg varen. “Als er grotere tankschepen de Botlekhaven in kunnen, versterkt dat de business case voor investeringen in capaciteitsuitbreiding. Grotere schepen betekenen meer lading, meer overslag, betere benutting van opslagtanks. Nu kan er per tij één groot schip naar binnen. Straks – bij gunstige omstandigheden – drie grote schepen. Dat is een hele stap voorwaarts”, aldus Ronald Paul, COO van het Havenbedrijf.

Verdieping

Rijkswaterstaat verdiept de Nieuwe Waterweg en het Havenbedrijf Rotterdam de Botlek. De verdieping behelst drie verschillende contractdieptes. In de Botlek gaat de diepte van -/- 14,5m (NAP) naar -/- 15,90m. Op de Nieuwe Waterweg wordt het eerste gedeelte vanaf Hoek van Holland verdiept van -/- 15m naar -/- 16,20m tot Maasluis. Het tweede gedeelte tot de Beneluxtunnel krijgt een gegarandeerde diepgang van -/- 16,40m. Dat was -/- 14,5m. Die extra 20 centimeter heeft te maken met het lagere zoutgehalte van de Nieuwe Waterweg landinwaarts waardoor schepen meer diepte nodig hebben. Na de verdieping kunnen schepen met een diepgang tot 15 meter onder normale omstandigheden de Botlekhaven binnen varen. In het nieuwe Panamakanaal kunnen schepen met diepgang van maximaal 14,90 meter varen, en dus kunnen zogenoemde New Panamax schepen zonder restricties in de Botlek arriveren.

Geen Hinder

De baggerwerkzaamheden gebeuren op dezelfde manier als regulier onderhoudsbaggerwerk in de havens en op de rivier. Zonder extra hinder voor de omgeving, de scheepvaart en medewerkers in de haven.

Nieuwe Waterweg

De Nieuwe Waterweg is het laatste stuk van de verbinding van Rotterdam met zee en aangelegd in 1872 onder leiding van Ir. Pieter Caland. De lengte van de doorgraving van de duinen bij wat nu Hoek van Holland heet, bedroeg destijds 4,3 km. De Nieuwe Waterweg kampt met een complexe stroming. Het kanaal staat onder invloed van eb en vloed, landinwaartse stroming en stroming naar zee. Daarom moet de Nieuwe Waterweg kunstmatig op diepte worden gehouden.

De Botlek



De Botlek is aangelegd tussen 1955 en 1960. Dit havengebied kenmerkt zich vooral door petrochemische industrie en tankopslagbedrijven. Het eerste bedrijf dat zich er vestigde was Dow Chemical in 1956, in 1957 gevolgd door de scheepswerf van Cornelis Verolme. In 1961 was alle grond uitgegeven.

Tentoonstelling Nieuwe Waterweg

Bezoekers van FutureLand komen vanaf 27 maart meer te weten over dit omvangrijke project in de tijdelijke tentoonstelling: Van diep naar dieper. Middenin de haven ervaren zij aan den lijve wat erbij komt kijken wanneer 5 miljoen kuub baggerspecie vrijkomt bij de grootschalige verdieping. Terwijl de ruim 130.000 schepen die Rotterdam jaarlijks aandoen dag en nacht door het werkgebied heen varen. En als zout zeewater niet in de waterleiding mag komen. Maar ook als de levering van stroom, gas en telecom via kabels en leidingen op de bodem van de rivier niet onderbroken mag worden. En scheepswrakken en explosieven eerst veilig moeten zijn opgeruimd. Al deze aspecten komen aan de orde in de tentoonstelling die tot 1 april 2019 is te bezichtigen in FutureLand.

Het project de Verdieping van de Nieuwe Waterweg omvat de verdieping van de Botlek en – over een traject van 25 kilometer – de verdieping van de Nieuwe Waterweg, de Scheur en de Nieuw Maas.

(Bron: maritiemnieuws.nl, Foto: Paul van Baardwijk, startsein verdieping Nieuwe-Waterweg).

## Vaardag Sleepboothaven Maassluis Zaterdag 19 mei 2018



### LEGO BOUWVEDSTRIJD NATIONAAL SLEEPVAART MUSEUM

Het Nationaal Sleepvaart Museum in Maassluis houdt een LEGO® modelbouwwedstrijd voor sleepboten en offshore vaartuigen. Voor info over de deelname aan de wedstrijd, kijk op onze website [info@nationaalsleepvaartmuseum.com](mailto:info@nationaalsleepvaartmuseum.com)

Deelname mogelijk voor alle leeftijden.

Een foto van het gebouwde model inleveren voor 17 mei 2018, voorzien van naam, leeftijd en E-mailadres, op ons E-mailadres [expositie@nationaalsleepvaartmuseum.nl](mailto:expositie@nationaalsleepvaartmuseum.nl)

Succes met het bouwen!

### Lagere omzet voor baggeraar Boskalis



Baggeraar en maritiem dienstverlener Boskalis heeft in 2017 zoals verwacht een lagere omzet behaald, onder druk van de lastige omstandigheden op de offshore olie- en gasmarkt. Het nettoresultaat van het



bedrijf komt overeen met de eigen verwachtingen. Boskalis denkt dat het dit jaar uitdagend zal worden om de winst van afgelopen jaar te evenaren.

De omzet zakte met 10 procent tot 2,34 miljard euro in vergelijking met 2016. Door de zwakkere offshore-markt is er minder werkaanbod en staan de bezetting en marges onder druk. De nettowinst bedroeg 150 miljoen euro. Boskalis had al aangegeven dat de winst in de tweede helft van het jaar vergelijkbaar zou zijn aan het nettoresultaat van 75 miljoen euro in de eerste zes maanden. In 2016 leed Boskalis nog een verlies van bijna 564 miljoen euro vanwege een grote afschrijving.

Het orderboek van de onderneming uit Papendrecht bedroeg eind vorig jaar 3,5 miljard euro, tegen ruim 2,9 miljard euro een jaar eerder. Boskalis stelt over 2017 een dividend voor van 1 euro per aandeel. Dat is gelijk aan de dividendumkering over 2016.

Westminster

Het bedrijf gaf aan dat het wisselende beeld op zijn markten voorlopig aan zal houden. Bij offshore blijft de markt onder druk staan al zijn er wel nieuwe mogelijkheden te zien. Voor de bagger- en infrawerkzaamheden is het marktvolume redelijk en bij sleep- en bergingsdiensten is de markt stabiel na een zeer rustige start van het jaar.

Verder kondigde de onderneming aan dat de toevoeging Westminster uit de bedrijfsnaam komt te vervallen en dat het bedrijf verder gaat onder de naam Boskalis. Volgens topman Peter Berdowski betekent dat ook dat de namen van dochteronderdelen Smit, Dockwise en Fairmont in de loop van de tijd zullen verdwijnen. "Er was wel eens verwarring over wat Boskalis is. Het leek ons verstandig om meer als eenheid naar buiten te treden", aldus Berdowski.

Overigens werd woensdag door beursexploitant Euronext nog gemeld dat Boskalis spoedig verdwijnt uit de Amsterdamse AEX-index en degradeert naar de MidKap. Het bedrijf maakt sinds 2009 deel uit van de index van 25 hoofdfondsen. Berdowski gaf aan dit jammer te vinden. "Ik zou liever zien dat we in de AEX blijven, want dat straalt ook af op een bedrijf." (Bron: AFN/LK, 8-3-2018. Foto: J.M. de Klerk, 16-2-2018).



### **Boskalis redt modern ultra groot containerschip in de Arabische zee na grote brand**

Koninklijke Boskalis Westminster N.V. (Boskalis) heeft met succes een grote uitslaande brand op een modern ultra groot containerschip geblust in de Arabische zee, en heeft daarmee het schip en de lading veilig kunnen stellen. Het schip betreft een zogenaamde ultra-large containerschip (ULCS) uit 2017 met een capaciteit van 15.262 TEU.

Op 6 maart j.l. brak een zware brand uit op de Honam (MAERSK HONAM) in de Arabisch Zee, 900 zeemijl ten zuidoosten van Salalah (Oman) en 800 zeemijl ten westen van Mumbai. Na pogingen de brand zelf te blussen had de bemanning het schip moeten verlaten en inmiddels staat vast dat 3 bemanningsleden zijn overleden en één wordt vermist.

Boskalis Salvage werd benaderd om de brand te blussen en het schip en haar lading te redden. Circa dertig collega's zijn direct vanuit Singapore en Nederland gemobiliseerd en de operatie is in partnership en in nauw overleg met de scheepseigenaar uitgevoerd. Met de inzet van een zestal schepen, uiteenlopend van grote zeeslepers tot kleinere sleepboten, allen met brandblusfaciliteiten aan boord, kon afgelopen weekend het sein brand meester worden gegeven. Daarmee is slechts een klein deel van de lading door de brand verloren gegaan en is voorkomen dat het schip zou zinken.

De afgelopen dagen is door de collega's gericht bluswerk aan boord van het schip verricht, is de stabiliteit van het schip gecontroleerd en is een sleepverbinding tussen het containerschip en een zware zeesleper gelegd. Inmiddels wordt het schip voorzichtig in noordelijke richting geslept en in afwachting van instructies van de klant wordt het schip naar een nog aan te wijzen haven gebracht alwaar de lading gelost zal worden. (Bron: Persbericht Boskalis/LK, Foto: Indian Coast Guard/LK).

MAERSK HONAM, IMO 9784271, 26-10-2015 eerste staal gesneden, 10-12-2015 kiel gelegd, 12-5-2017 te water gelaten bij Hyundai Heavy Ind. Co. Ltd. (2873), 31-8-2017 (AB) opgeleverd als MAERSK HONAM aan A.P. Moller Singapore Pte. Ltd., Singapore (9V5395), in beheer bij MAERSK LINE A/S, Kopenhagen. 153.153 GT, 162.051 DWT. 1-3-2018 vertrokken van Singapore naar Suez. 6-3-2018 op circa 900 mijl ZO van Salalah, Oman brak brand uit in een ruim. 6-4-2018 op weg naar Jebel Ali met 1,8 kn., de brand nog niet gedoofd, met de AMAZON CHIEFTAIN Z (IMO 9007178, ex MAERSK PROMOTOR), stand-by de schepen POSH PERSEVERANCE (IMO 9537343), MAERSK INVOLVER en ZWERVER 2.



**Hét blad voor de beroeps- en recreatievaart van:  
Stoomboten, Sleepboten, Duwboten, (ex) Dienstvaartuigen**

### **Offshorettest met waterhamer**

Start-up Fistuca gaat samen met een consortium van energiebedrijven en windturbine-installateurs een grote offshore test uitvoeren met zijn waterhamer. Die test moet aantonen dat een turbinefundering van 6,5 m doorsnede in de bodem kan worden geheid zonder al te veel lawaai.

Afgelopen week werd het nieuws bekend dat Carbon Trust Offshore Wind Accelerator samen met Fistuca de grote offshorettest gaat uitvoeren. Offshore Wind Accelerator is een samenwerking van grote energiebedrijven als E.ON, EnBW, Ørsted (voorheen Dong Energy), Equinor (voorheen Statoil) en Vattenfall, samen met de industriële partners Van Oord (installatie van windturbines en het leggen van kabels), Shell en Sif (producent van turbinefunderingen).

Het is de bedoeling dat de waterhamer een holle windturbinefundering van staal, 60 m lang met een doorsnede van 6,5 m, in de Noordzeebodem gaat heien, zo vertelt Jasper Winkes, CEO van Fistuca. 'We gaan dan zowel aan de funderingspaal meten als aan het geluid dat we met het heien in het water produceren.'



Honderd keer minder lawaai

Dat laatste is waar het bij de waterhamer om draait. Bij normaal heien levert een brandstofexplosie de heien-energie. Zowel de klap als het trillen van de paal veroorzaken een dusdanige hoeveelheid onderwatergeluid,



dat bouwers van windturbines op zee speciale maatregelen moeten treffen. Zo mag er alleen buiten de trek van zeezoogdieren worden geheid, en moet een wijde omgeving rond de hei-installatie voor het begin van het werk gegarandeerd zeezoogdiervrij zijn.

De waterhamer werkt ook met een gasexplosie. Die levert niet de hei-klap, maar drukt in een afgesloten kolom water naar beneden. Die waterdruk levert de eerste klap. Dat water perst zichzelf vervolgens omhoog, om daarna weer naar beneden te vallen, en dat levert de tweede klap. Dit heien met waterdruk levert veel minder lawaai en belast ook de funderingspaal minder: het water smeert de klap namelijk uit over de tijd. De geluidssterkte zou 20 dB, een factor 100, minder zijn dan bij het nu gebruikelijke heien.

Fistuca experimenteerde tot nu toe met een testmodel, en dat voldeed aan alle verwachtingen (lees 'Waterhamer alternatief voor heien op zee'). 'Nu gaan we full scale', aldus een opgetogen Winkes.

Meest krachtige heimachine ooit

Het offshore-project zal worden gedaan met een waterhamer die vele malen groter is dan het huidige testmodel: hij wordt 30 m hoog en krijgt een diameter van 10 m. 'We leveren hiermee zes keer meer hei-energie dan de grootste heimachine ooit.'

De nieuwe hamer wordt eerst op de Tweede Maasvlakte getest. Het is de bedoeling dat de offshoretest komende zomer plaatsvindt. De funderingspaal wordt geleverd door Sif; Van Oord zorgt voor het heiwerk op zee. (Bron: De Ingenieur/LK. Foto: Van Oord).



### **Subsea 7 weer op overnamepad**

Offshoreaannemer Subsea 7 heeft Siem Offshore Contractors overgenomen van de Noorse rederij Siem Offshore uit Kristiansand. Voor de overname is 140 miljoen euro betaald.

De overname van Siem Offshore Contractors omvat het totale aandelenpakket plus het kabellegvaartuig Siem Aimery en het installatiesupportvaartuig Siem Moxie. Bij de onderneming, die is gespecialiseerd in het leggen van kabels bij de bouw van windturbineparken en het uitvoeren van installatie- en onderhoudswerk in de windenergiesector, werken in totaal 100 mensen.

De overnamesom van 140 miljoen euro is opgedeeld in 90 miljoen euro voor beide geavanceerde schepen en 50 miljoen voor alle aandelen.

De overname van Siem Offshore Contractors komt net op het moment dat Subsea 7 weer in de zwarte cijfers is geraakt. Na lange tijd gebeurde dit weer in het laatste kwartaal van 2017 toen op een omzet van een miljard euro een winst van 51 miljoen euro werd gehaald.

Ook kon de offshoreaannemer uit Londen de gunning door Wintershall melden van een groot contract voor subsea installatiewerk in het Noorse Nova-veld. Subsea 7 had overigens vorig jaar maart ook al het 50%-belang van K& S Baltic Offshore in Seaway Heavy Lifting uit Zoetermeer overgenomen. Deze Nederlandse onderneming is in de offshore- installatiemarkt actief met de monohull-kraanschepen Oleg Strashnov en Stanislav Yudin. Subsea 7 had al 50% van het bedrijf in handen en werd hierdoor nu volledig eigenaar van SHL. (Bron: Schuttevaer/PAS/LK, 6-3-2018. Foto: T. v.d. Zee, 18-9-2016, Waalhaven).

### **Total eigenaar Maersk Oil**

Het Franse Total heeft de overname van Maersk Oil afgerond. Total is hierdoor één van de allergrootste olie- en gasproducenten van Noordwest-Europa geworden, met belangen in zowel de Noorse, Deense, Engelse als Nederlandse sector van de Noordzee.

Op 21 augustus 2017 werd bekendgemaakt dat Total van plan was Maersk Oil over te nemen van het Deense AP Møller-Maersk-concern. Daarvoor stond Maersk Oil, net als het eveneens in de noodlijdende olie- en gasindustrie actieve Maersk Supply Services, al enige tijd in de etalage. Maersk Oil heeft, net als Total belangen in Noorse, Deense en Engelse sector van de Noordzee.

Daarnaast is Total ook in de Nederlandse sector actief. Door de overname van Maersk Oil heeft Total ook belangen verworven in Algerije en de Verenigde Staten (Golf van Mexico). In de Noordzeeregio is Total nu goed voor de productie van circa 500.000 vaten olie-equivalent per dag. Met de deal is 7,45 miljard dollar gemoeid. (Bron: Schuttevaer/PAS/LK, 14-3-2018).

## **Sleepvaart**



ACTA AURIGA, IMO 9822815 (NB-242), DP2 Construction Support Vessel, 24-1-2017 contract, 7-11-2017 te water gelaten bij Crist Shipyard te Polen onder bouwnummer ULSTEIN 308, 1-2018 contract getekend voor 2 jaar met Ocean Breeze Energy G.m.b.H. (OBE) voor Bard Offshore 1 Wind Farm, 13-3-2018 t/m 16-3-2018 proefvaart, 28-3-2018 opgeleverd aan Acta Shipping 2 B.V., Den Helder (PDEI), in beheer bij Acta Marine Offshore Services B.V., Den Helder. 6.078 GT, 1.824 NT, 3.200 DWT. 2 x 940 kW, C32 ACERT Caterpillar Inc., 2 x 1.700 kW, 3512C Caterpillar Inc. en 2 x 1.786 kW, 3512E HD Caterpillar Inc. 29-3-2018 van Ulsteinvik naar de Eemshaven, 31-3-2018 op de Eemshaven. 5-4-2018 vertrokken op DP proefvaart. 9-4-2018 op de Eemshaven. (Foto: F. Olinga, 31-3-2018, Eemshaven).

### **Nieuw schip van Acta Marine overtreft snelheidsvereisten**

Het service operations vessel (SOV) walk-to-work-schip (W2W) 'Acta Auriga' van Acta Marine heeft vorige week haar proefvaarten op zee met succes afgerond. Het schip is een SX195-ontwerp van Ulstein en is momenteel in aanbouw bij Ulstein Werft in Noorwegen. Acta Auriga is op maat ontworpen en gemaakt voor de offshore-energiesector.

De snelheidsvereisten overtroffen

Als onderdeel van de proefvaarten werd het schip getest met maximale voorwaartse en achterwaartse snelheid. Met de X-STERN overschreed de snelheid achteruit 12,5 knopen, wat de uitstekende behendigheid in het veld van het schip onderstreept. De geregistreerde snelheid in voorwaartse modus werd overschreden met 13,5 knopen. De geluids- en trillingsniveau's bleken ruim binnen de grenzen van de hoge comfortklasse op dit schip te liggen.

Afbouw en oplevering

Acta Auriga is nu teruggekeerd naar de werf van Ulstein in Ulsteinvik in Noorwegen waar zij wordt afgebouwd om daarna opgeleverd te worden aan Acta Marine. Het schip heeft een 2-jarig charter gekregen voor operaties en onderhoudswerk voor het offshore windpark BARD Offshore 1 in Duitsland.

De missie apparatuur; de grote, centraal geplaatste, SMST geleverde, walk-to-work gecompenseerde gangway en lifttoren voor personeel en vrachttransporten, en de 3D gecompenseerde SMST-kraan met 6-tons laadliften zijn ook met succes geïnstalleerd en in bedrijf gesteld.

Ontwerp oplossingen X-BOW en X-STERN

De X-BOW is belangrijk wanneer het schip de zeeën passeert, net als de golfenergie. Dit betekent dat het schip in staat is om snelheid te houden zonder te halen in de golven en met minder trillingen. Wanneer het schip dynamisch wordt gepositioneerd op een windturbine of een offshore platform, zal de keuze van de kapitein vaak de X-STERN zijn om het schip tegen het weer in te houden. Dit elimineert niet alleen het



halen van het schip in de golven, het schip is ook in staat om gepositioneerd te blijven met lagere boegschroefbelasting, en met een lager brandstofverbruik als gevolg. (Bron: maritiemnieuws.nl/LK, 21-3-2018).



BEAGLE, IMO 9816359 (NB-243), Damen ATD 2412, 2017 gebouwd door Damen Song Cam Shipyard, Haiphong, Halong Bay, Vietnam onder bouwnummer DAMEN 545020, 10-2017 te water, 12-1-2018 gearriveerd in de Waalhaven te Rotterdam a/b van m.s. PALMERTON (IMO 9501863), 15-1-2018 van de Waalhaven naar Stellendam met de sleepboten VLIESTROOM en de GOUWESTROOM, 26-2-2018 van Stellendam naar Europoort, Nederlandse vlag, roepsein PDNE20, 27-2-2018 proefvaart in Europoort en terug naar Pernis. 2-2018 (e) geregistreerd als BEAGLE, 15-3-2018 (e) opgeleverd aan Catamaran Ltd., Malta (9HB5938), in beheer bij Kotug Smit Towage Rotterdam B.V. 17-3-2018 proefvaart, 18-3-2018 proefvaart en naar de Scheurhaven, 19-3-2018 proefvaart, van de Scheurhaven naar E.B.S. (G.E.M.) om af te stellen, in dienst gesteld en eerste reis: m.t. STI JARDINS (IMO 9794446, 29.804 GT) van Bungen, Europahaven naar stroom. (Foto: W. Koper, 20-3-2018).



m.s. ANNETTE t.h.v. Maassluis, foto: R.P. van de Wetering, 3-4-2018. Aan dek 6 duwbotten en in het ruim 2 duwbotten voor Combi Lift op weg naar Rusland. Aan dek (van voor naar achteren) SVOBODNY,

KOMSOMOLSK-ON-AMUR, KHABAROVSK, NOVOPETROVKA, CHERNIGOVKA en BLAGOVESHCHENSK.  
In het ruim DE-KASTRI en NIKOLAEVSK-ON-AMUR.

BLAGOVESHCHENSK, IMO 9828479, Damen Multicat 2608 SD, 30-1-2018 proefvaart op het Hollandsch Diep onder Nederlandse vlag, roepsein PBPW en terug naar de werf, 23-2-2018 (BV) opgeleverd door Scheepswerf Damen Hardinxveld B.V. (571767) als BLAGOVESHCHENSK aan AAS Amur Assets Shipping Ltd., Limassol-Cyprus. 85 GT, 25 NT, 25,90 (23,90) x 8,50 x 2,10 x 0,900 meter. 21,35 m3 bunkers. 7,7 kn. 780 EPK, 574 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 130 x 150, 1.800 rpm., vertraagd naar 511 rpm., Caterpillar. 3-2018 thuishaven en vlag: St. Petersburg-Rusland. 28-3-2018 proefvaart op de Merwede en terug naar Gorinchem. 29-3-2018 van Gorinchem naar de Waalhaven te Rotterdam met de duwboten KHABAROVSK en CHERNIGOVKA, in de Waalhaven aan boord gezet van m.s. ANNETTE (IMO 9266554, 23-3-2018 te Rotterdam), 3-4-2018 vertrokken, 11-4-2018 ETA te Port Said. 24-4-2018 ETA te Singapore.



BLIZZARD, IMO 8516952 (NB-220), 27-11-1985 kiel gelegd, 4-7-1986 te water gelaten, 4-1987 opgeleverd door Scheepswerf Waterhuizen B.V., J. Pattje, Waterhuizen (359) als MÆRSK LEADER aan A/S D/S Svenborg & D/S af 1912 A/S, Nordby Fanø-Denemarken, in beheer bij A.P. Møller, 2.311 BRT, 693 NRT, 2.499 DWT, 69,70 (60,61) x 15,91 x 8,01 x 6,898 meter, 10.900 EPK, 8.015 kW, 2 x MaK 8M35, Krupp MaK Maschinenbau G.m.b.H., Kiel, trekkracht 140 ton, 16 kn. 2003 ingebracht bij A.P. Møller-Mærsk A/S, Nordby Fanø-Denemarken. 10-2006 verkocht aan International Transport Contractors B.V., Heemstede. 3-2-2007 gearriveerd te IJmuiden vanaf Tunesië, 4-2-2007 overgedragen aan Blizzard International B.V., thuishaven: Amsterdam, in beheer bij International Transport Contractors Management B.V., Heemstede, herdoopt BLIZZARD. 8-2-2007 proefvaart op de Noordzee en gearriveerd bij Shipdock B.V. te Amsterdam voor dokbeurt, 2-3-2007 vertrokken van Amsterdam naar IJmuiden, 5-3-2007 vertrokken van IJmuiden voor een rigmove. 1-1-2013 in beheer bij Tschudi Offshore & Towage B.V., IJmuiden. 14-7-2014 (e) in beheer bij ITC Management B.V., Heemstede en Tschudi Offshore & Towage B.V., IJmuiden. BLIZZARD 8516952 (NB-215), 19-12-2014 verkocht aan Resolve Salvage & Fire (Europe) Ltd., Amsterdam, roepsein PHJR, in beheer bij Tschudi Offshore & Towage B.V., Amsterdam voor Resolve Marine Group Inc., Fort Lauderdale FL. 3-2015 te Gibraltar herdoopt RESOLVE BLIZZARD. 3-2015 vlag: U.K., roepsein 2IIB9. 12-2015 in beheer bij Resolve Pioneer LLC, Fort Lauderdale FL voor Resolve Marine Group Inc., Fort Lauderdale FL. 12-2015 (e) vlag: Vanuatu, roepsein YJTU5. 2-2016 vlag U.K., roepsein 2IIB9. 25-6-2017 te Gibraltar. 2018 verkocht voor sloop naar Turkije. 22-3-2018 van Gibraltar naar Aliaga achter de sleepboot WORLD TUG I (IMO 7000724, bouwjaar 1970), 3-4-2018 ETA te Aliaga. 6-4-2018 gewijzigde ETA te Aliaga. 6-4-2018 ten anker bij Aliaga, overgedragen aan Kursan Gemi Söküm Ltd. Şti., Aliaga en te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto R.P. van de Wetering, 4-2-2013, t.h.v. Maassluis-West).

BRUGGE, IMO 8603004, 4-3-1988 opgeleverd door Scheepswerf van Rupelmonde N.V., Rupelmonde (457) als BRUGGE aan Unie van Redding en Sleepdienst N.V., Zeebrugge. 375 BRT, 112 NRT, 125 DWT. 3.696 EPK, 2720 kW, 2 x 8 cyl, 4 tew, 240 x 280, 900 rpm., vertraagd naar 207 rpm., Deutz NE-86. 2010 verkocht aan URS België N.V., Antwerpen, in beheer bij Smit Harbour Towage Belgium N.V., Zeebrugge.





2016 in beheer bij Kotug Smit Towage B.V. 2018 verkocht voor sloop naar Gent, vervangen door de SMIT SEINE, 28-3-2018 van Terneuzen naar Gent om gesloopt te worden bij Galloo Recycling N.V. (Van Heyghen Recycling N.V.). (Foto: F. van Rijsbergen, 24-9-2011).

CHERNIGOVKA, IMO 9828481, MMSI 244820568, Damen Multicat 2608 SD, 30-1-2018 proefvaart op het Hollandsch Diep onder Ned. vlag, roepsein PCYR, 22-2-2018 proefvaart op het Hollandsch Diep en naar Gorinchem, 23-2-2018 (BV) opgeleverd door Scheepswerf Damen Hardinxveld B.V. (571768) als CHERNIGOVKA aan AAS Amur Assets Shipping Ltd., Limassol-Cyprus. 85 GT, 25 NT, 25,90 (23,90) x 8,50 x 2,10 x 0,900 meter. 21,35 m3 bunkers. 7,7 kn. 780 EPK, 574 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 130 x 150, 1.800 rpm., vertraagd naar 511 rpm., Caterpillar. 3-2018 thuishaven en vlag: St. Petersburg-Rusland. 28-3-2018 proefvaart op de Merwede en terug naar Gorinchem. 29-3-2018 van Gorinchem naar de Waalhaven te Rotterdam met de duwboten BLAGOVESHCHENSK en KHABAROVSK, in de Waalhaven aan boord gezet van m.s. ANNETTE (IMO 9266554, 23-3-2018 te Rotterdam), 3-4-2018 vertrokken, 11-4-2018 ETA te Port Said. 24-4-2018 ETA te Singapore.



CONWENNA, 6-4-2018 te water bij Bodewes Shipyards B.V., Kampen (Thecla Bodewes Shipyards).

### **Tweede Pusher Tug voor Kaspische Zee te water bij Thecla Bodewes**

Op 6 april glijdt de zeegaande Pusher Tug 'Conwenna' van de helling op de werf van Thecla Bodewes in Kampen. De Conwenna is het tweede schip in een serie van drie die wordt gebouwd voor Silverburn Shipping Group.

Evenals zusterschip 'Wenna' dat vorig jaar augustus werd opgeleverd, zal ook dit schip te water gaan via het zogenoemde 'Friese Hellingsysteem'. Hierbij glijdt het schip na het losslaan van de keggen dwarsscheeps, in een vrije loop, het water in.

De Wenna vaart inmiddels op de Kaspische Zee en wordt ingezet voor zowel offshore support activiteiten, zeegaande sleeptransporten als ook binnenlandse duw- en sleeptransporten. De 40 ton Bollard Pull schepen zijn geclassificeerd door Bureau Veritas voor Unrestricted Navigation en zijn voorzien van de notatie IJsklasse 1C en Anchorhandling. Ook de Conwenna zal werkzaamheden gaan verrichten in het gebied rond de Kaspische Zee.

Thecla Bodewes, directeur en eigenaar van drie werven in Noord Nederland, is zeer content met deze opdracht: "Het is prachtig om deze serie te mogen bouwen voor onze Engelse opdrachtgever. Half april starten we met de bouw van de derde Ice Pusher Tug, ook op onze werf in Kampen. Daarnaast hebben we eind vorig jaar voor deze klant binnen drie maanden een zeegaande Chemical Barge opgeleverd. We zijn trots dat we dit samen met een aantal toeleveranciers in zo'n korte tijd voor elkaar hebben gekregen." (Bron: Maritiem Nederland, 5-4-2018).

CONWENNA kan vanuit Kampen richting Kaspische Zee

Een bijzonder gezicht is het, een schip dat zijwaarts de IJssel inglijdt als het officieel te water wordt gelaten. De Conwenna koos vrijdagmiddag op deze manier het ruime sop.

Thecla Bodewes Schipyards in Kampen bouwde de boot in opdracht van een Engels bedrijf. De Conwenna is het tweede schip in een serie van drie die door bij Bodewes wordt gefabriceerd.

Het gaat varen rond de Kaspische Zee waar voorganger Wenna al sleep- en duwtransporten begeleidt. Medio april start de werf met de derde zogenoemde Ice Pusher Tug voor Silverburn. (Bron: de Stentor /LK. Foto: F. Schinkel, 6-4-2018).



CULTRA, IMO 7400364, 21-6-1976 opgeleverd door Geb. Scott & Sons (Bowling) Ltd., Glasgow (453) als SKELTON CROSS aan Tees Towing Co. Ltd., Middlesborough-U.K., in beheer bij Wm. Crosthwaite & Son. 193 BRT, 124 DWT. 28,30 (27,36) x 8,95 x 3,56 x 2,839 meter. 11 kn. Trekkracht 31,5 ton. 2.200 PK, 2 x 6 cyl, 4 tew, Ruston 6RKCM, Ruston Paxman Diesels Ltd. 8-1-1990 via N.V. Bureau Wijsmuller te IJmuiden in charter bij Goedkoop Havensleepdiensten B.V., Amsterdam. 1993 uit charter. 1993 verkocht aan Cory Towage Ltd., Belfast, herdoopt CULTRA. 5-4-2004 verkocht aan Targe Towing Ltd., Montrose, vlag: United Kingdom. 2018 verkocht voor sloop, 23-3-2018 te Leith, 3-2018 gesloopt te Leith. (Foto: R. & M. Coster, ±1999).





DAMEN-DRAGON-FLY, IMO 8308264 (NB-149), gebouwd bij Schram Bolnes Scheepswerf B.V., Bolnes (806) 24-6-1983 te water gelaten, 16-9-1983 opgeleverd door Scheepswerf Damen B.V., Gorinchem (4652) als DAMEN-DRAGON-FLY aan Damen Marine Services B.V., Gorinchem. 404 BRT, 1.850 EPK. 1989 verkocht aan L.H. Visser & Zn. Towage & Marine Services, Oudeschild, herdoopt ELIZABETH. 5-1995 thuishaven en vlag: Kingstown-St. Vincent & the Grenadines. 9-1996 verkocht aan Jasa Merin (Malaysia) Sendirian Berhad, Maleisië, herdoopt PERMINT SETIA. 2008 verkocht Kei-Rsos Maritime Ltd., Visakhapatnam-India, 11-2-2008 (e) herdoopt COROMONDEL SUPPORTER IV. 3-2016 gesloopt. (Foto: T. van der Zee, 3-10-1984, Oosterschelde).

DE-KASTRI, IMO 9828510, Damen Pusher Tug 2612 SD, 1-2-2018 een korte werfproefvaart gehouden onder Nederlandse vlag, roepsein PDNE, 8-2-2018 proefvaart op het Hollandsch Diep, 22-2-2018 proefvaart op het Hollandsch Diep en naar Gorinchem, 23-2-2018 (BV) opgeleverd door Scheepswerf Damen Hardinxveld B.V. (571771) als DE-KASTRI aan AAS Amur Assets Shipping Ltd., Limassol-Cyprus. 213 GT, 64 NT. 25,70 (23,95) x 12,00 x 2,75 x 1,600 meter. 43.73 m<sup>3</sup> bunkers, 7,7 kn. 1.170 EPK, 861 kW, 3 x 6 cyl, 4 tew, 130 x 150, 1.800 rpm., Caterpillar NE-17. 3-2018 thuishaven en vlag: St. Petersburg-Rusland. 28-3-2018 proefvaart op de Merwede en terug naar Gorinchem. 29-3-2018 van Gorinchem naar de Waalhaven en daar aan boord gezet van m.s. ANNETTE (IMO 9266554, 23-3-2018 te Rotterdam), 3-4-2018 vertrokken, 11-4-2018 ETA te Port Said. 24-4-2018 ETA te Singapore.



DENEBO, IMO 7321647 (NB-92), 15-6-1973 te water gelaten bij Elsflether Werft A.G., Elsfleth (386), 22-7-1973 opgeleverd als NICOLAITURM aan D.D.G. Hansa, Bremen, in beheer bij Offshore Supply Association. 18-8-1980 D.D.G. Hansa failliet. 9-1980 verkocht aan VVG Versorgungsschiff Verwaltungs-Ges.m.b.H., Bremen, in beheer bij VTG Versorgungsschiffahrt G.m.b.H., Bremen. 1981 verkocht aan VTG Supply Boat Liberia Inc., Liberia, in beheer bij VTG Versorgungsschiffahrt G.m.b.H., Bremen. 23-3-1985 verkocht aan van Bakker & Vaantjes Offshore B.V., Den Oever (PDOG), 12-4-1985 herdoopt DENEBO. 1.900 EPK, 1.398 kW, 2 x M.W.M. TBD440-8. 1990 in beheer bij Roel Feenstra Scheepvaartbedrijf, Den Helder. 8-10-1993 (e) verkocht aan Emirates Western Petroleum Service Co., Abu Dhabi-United Arab Emirates, 2-12-1993 herdoopt EMIRATES WESTERN II. 17-6-2002 herdoopt EMIRATES WESTERN 2000. 20-2-2003 in beheer bij Emirates Western Oil Well Drilling & Maintenance Co. L.L.C. Dubai. 5-2-2018 te Free Port, V.A.E. 2018 herdoopt CAPRICORN J. 2018 verkocht voor sloop naar India, 7-4-2018 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Jan van Oost).



### **HARMONIE - Nieuwe peilboot van North Sea Port gedoopt**

Op maandag 19 maart is de nieuwe peilboot de 'Harmonie' van North Sea Port gedoopt door Carla Schönknecht, gedeputeerde van de provincie Zeeland. De Harmonie gaat langs beide kanten van de grens tussen Nederland en België in het hele havengebied de havenbodems peilen en inspecties uitvoeren.

De doop vond plaats aan de Calamiteitensteiger in Vlissingen-Oost waar de boot haar vaste ligplaats heeft. Deze peilboot is een concreet voorbeeld van de samenwerking na de fusie van het Nederlandse Zeeland Seaports en het Vlaams/Belgische Havenbedrijf Gent. Eind 2017 fuseerden beide havenbedrijven tot het grensoverschrijdende North Sea Port.

Gebouwd in Lauwersoog

De nieuwe peilboot is door scheepswerf 'Next Generation Shipyards' gebouwd in Lauwersoog in Nederland. Harmonie is 15,09 meter lang en 4,74 meter breed, haalt 20 knopen en is voorzien van moderne snufjes en comfort. De kostprijs bedraagt 925.000 euro.

Genoemd naar eerst schip op Kanaal Gent-Terneuzen

Harmonie heeft haar naam te danken aan het eerste zeeschip dat op 3 december 1827 door het pas aangelegde Kanaal Gent-Terneuzen voer. Volgens de krant 'Gazette van Gend' was dat Harmonie uit Hamburg. Het schip werd toen behandeld in het havengebied Gent door Stukwerkers, een Gentse stouwer die al actief is sinds 1338.

Manusje-van-alles in het hele havengebied

De Harmonie is een manusje-van-alles. De hoofdplicht is het peilen van de diepte van alle havens/dokken van North Sea Port en de vaargeul de Wielingen voor de Zeeuws-Vlaamse kust richting Vlissingen. In de getijdenhavens/dokken, die sneller dichtslibben, gebeurt dit zes keer per jaar, in de andere havens/dokken twee keer. Ook peilingen van baggerwerkzaamheden bij onderhoud en tijdens nieuwbouw staan op het programma, net als allerhande inspectievaarten en verkeersbegeleiding bij grote operaties. Harmonie kan ook ingezet worden voor commerciële rondvaarten en bij calamiteiten. (Bron: maritiemnieuws.nl, 19-3-2018. Foto: North Sea Port).

DE HOOP YN 482, IMO 9841043, sleepboot, 18-12-2017 te Rotterdam te water gezet door een drijvende Bonn & Mees bok, afbouw te Lobith, i.a. als KARASAY BATYR voor Caspian Offshore Constructions.

DE HOOP YN 483, sleepboot, 10-3-2018 te Tolkamer te water gezet door de drijvende bok MATADOR. i.a. voor Caspian Offshore Constructions.





Bouwnummer 438 te water, foto Scheepwerf De Hoop

DE HOOP YN 484, IMO 9841067, sleepboot, 3-3-2018 te Rotterdam te water gezet door de drijvende bok MATADOR 2, afbouw te Lobith, i.a. als RAIYMBEK BATYR voor Caspian Offshore Constructions.



KABANBAY BATYR, IMO 9841031 (NB-241), duw- sleepboot 8-12-2017 te water gelaten door de drijvende bok MATADOR 2 bij Casco & Sectiebouw Rotterdam B.V., Rotterdam en met de sleepboten BROEDERTROUW XIV en BROEDERTROUW XV vertrokken naar Lobith, 9-12-2017 te Lobith om afgebouwd te worden bij Scheepswerf "De Hoop", Lobith (481), 12-3-2018 vertrokken van de werf, proefvaart op het Hollands Diep en naar Willemstad, 13-3-2018 naar Stellendam en daarna naar de Europoort, 14-3-2018 proefvaart, trekproeven in de Arianehaven en naar Capelle a/d IJssel, 19-3-2018 opgeleverd aan Circle Maritime Invest JSC, thuishaven: Aqtau, vlag: Kazachstan (UNIY), in beheer bij Caspian Offshore Construction LLP, Aqtau, Kazachstan. 336 GT, 180 NT, trekkracht 40 ton, 3.306 EPK. 30-3-2018 vertrokken naar Azov, Rusland, 19-4-2018 ETA te Azov. (Foto: H. v.d. Heijden, 30-3-2018).





### **Walk to Work schip KASTEELBORG in de vaart genomen**

Vandaag is het tweede walk to work schip van Wagenborg Offshore onder de naam 'Kasteelborg' in de vaart genomen. Het schip is op de scheepswerf van Koninklijke Niestern Sander in slechts 12 weken omgebouwd van standaard offshore bevoorradingschip tot dit specialistische walk to work schip. Een prestatie waar zowel NAM/Shell UK als Wagenborg trots op zijn. Kasteelborg gaat onder een 6-jarig contract met de Nederlandse Aardolie Maatschappij (NAM) en SHELL UK Exploration & Production (Shell UK) de offshore-activiteiten op de zuidelijke Noordzee ondersteunen. Het zogenaamde 'Walk-to-Work Emergency Response and Rescue Vessel' (W2W ERRV) zal hierbij fungeren als standby- en ondersteuningsvaartuig voor inspectie en onderhoud van de onbemande platforms in zowel Nederlandse als Britse wateren.

Het koningskoppel 'Kroonborg en Kasteelborg'

De Kasteelborg zal samen met Kroonborg ingezet worden voor het onderhoud aan de tientallen onbemande platforms van NAM/Shell UK. Het oorspronkelijk idee van de Kroonborg was om haar al het grote onderhoud uit te laten voeren. Echter, in de praktijk werd het schip veelal ingezet voor ongeplande interventies bij andere platformen. Hierdoor was het in de praktijk onmogelijk om onderhoud volgens een lange termijn planning uit te voeren. Kasteelborg zal daarom, naast Kroonborg, ingezet worden op dit ad-hoc werk. De samenwerking tussen van Kroonborg en Kasteelborg is een unieke combinatie in de wereld van offshore onderhoud. (Bron & Foto: Wagenborg Offshore, 7-3-2018).





KHABAROVSK, IMO 9828546, DAMEN Damen Pusher Tug 2612 SD, 16-3-2018 proefvaart en terug naar Gorinchem, roepsein PDNE74, 20-3-2018 proefvaart op het Hollands Diep en terug naar Gorinchem, 21-3-2018 (BV) opgeleverd door Scheepswerf Damen Hardinxveld B.V. (571774) als KHABAROVSK aan AAS Amur Assets Shipping Ltd., Limassol-Cyprus. 213 GT, 64 NT. 25,70 (23,95) x 12,00 x 2,75 x 1,600 meter. 43.73 m3 bunkers, 7,7 kn. 1.170 EPK, 861 kW, 3 x 6 cyl, 4 tew, 130 x 150, 1.800 rpm., Caterpillar NE-17. 3-2018 thuishaven en vlag: St. Petersburg-Rusland. 28-3-2018 proefvaart op de Merwede en terug naar Gorinchem. 29-3-2018 van Gorinchem naar de Waalhaven te Rotterdam met de duwboten BLAGOVESHCHENSK en CHERNIGOVKA, in de Waalhaven aan boord gezet van m.s. ANNETTE (IMO 9266554, 23-3-2018 te Rotterdam), 3-4-2018 vertrokken, 11-4-2018 ETA te Port Said. 24-4-2018 ETA te Singapore. (Foto: H. Lingbeek, 29-3-2018, de duwboot KHABAROVSK van Gorinchem naar Rotterdam met de duwboten CHERNIGOVKA en BLAGOVESHCHENSK).



KOMSOMOLSK-ON-AMUR, IMO 9828534, Damen Pusher Tug 2612 SD, 13-3-2018 van de werf via Dordrecht voor proefvaart op het Hollands Diep en terug naar Gorinchem, roepsein PDNE73, 16-3-2018 (BV) opgeleverd door Scheepswerf Damen Hardinxveld B.V. (571773) als KOMSOMOLSK-ON-AMUR aan AAS Amur Assets Shipping Ltd., Limassol-Cyprus. 213 GT, 64 NT. 25,70 (23,95) x 12,00 x 2,75 x 1,600 meter. 43.73 m3 bunkers, 7,7 kn. 1.170 EPK, 861 kW, 3 x 6 cyl, 4 tew, 130 x 150, 1.800 rpm., Caterpillar NE-17. 3-2018 thuishaven en vlag: St. Petersburg-Rusland. 28-3-2018 proefvaart op de Merwede en terug naar Gorinchem. 31-3-2018 van Gorinchem naar de Waalhaven en daar aan boord gezet van m.s. ANNETTE (IMO 9266554, 23-3-2018 te Rotterdam), 3-4-2018 vertrokken, 11-4-2018 ETA te Port Said. 24-4-2018 ETA te Singapore. (Foto: R.P. van de Wetering, 03-04-2018, a/b m.s. ANNETTE).

### **Kiellegging eerste MPV-30 van Rijkswaterstaat bij scheepswerf Bijlsma Wartena.**

Rijkswaterstaat laat drie duurzame en multi-inzetbare schepen bouwen door scheepswerf Bijlsma Wartena. De opdracht is in maart dit jaar gegund aan de scheepswerf. Op 8 september jongstleden vond de kiellegging van het eerste schip plaats. De kiellegging is een symbolisch moment. Algemeen directeur Tjeerd Wiebe Bijlsma opende de ceremonie waarna een oude zilveren gulden door Bianca Janssen, de directeur van de Rijksrederij, werd geplaatst.

De MPV-30 combineert diverse functies zoals vaarwegmarkering, patrouilleren, meten en visserijonderzoek op één schip. Het is voor het eerst dat Rijkswaterstaat met dergelijke multi-inzetbare en energiezuinige schepen gaat werken. De MPV-30 wordt uitgerust met een batterijpakket waardoor het vaartuig in staat is om dagelijkse werkzaamheden uitsluitend op het accupakket uit te voeren. Doordat de motoren minder gebruikt worden, is het energieverbruik laag. Daarnaast worden de schepen uitgerust met zonnepanelen voor de energievoorziening ten behoeve van accommodatie voor de bemanning. (Bron en afbeelding: bijlsmawartena.nl, 9-9-2017).

### **EERSTE MPV-30 VOOR RIJKSWATERSTAAT TE WATER**

Bij scheepswerf Bijlsma Wartena is de Merwestroom voor Rijkswaterstaat te water gelaten. Het eerste schip in een serie van drie duurzame Multi Purpose Vessels (MPV's) gaat vanaf dit najaar varen voor de Rijksrederij. Tot de taken behoren het markeren van vaarwegen, patrouilleren, meten en het doen van visserijonderzoek. Het is voor het eerst dat Rijkswaterstaat met multi-inzetbare en energiezuinige schepen gaat werken. De nieuwe schepen worden ingezet op de grote binnenwateren, de Waddenzee en de Noordzee tot 30 mijl uit de Nederlandse kust. In het najaar van 2018 wordt het schip gedoopt en daarna in de vaart

genomen. Duurzaamheid voorop Bij het ontwerp en de bouw van de MPV-30 staat duurzaamheid voorop. De schepen van de MPV-30 serie varen hybride en kunnen de dagelijkse werkzaamheden op oplaadbare batterijen uitvoeren. Bijlsma Wartena heeft de hydrodynamica van de romp zo ontworpen dat er een lage weerstand in het water ontstaat, waardoor het schip nog minder energie verbruikt. De schroeven draaien onder het schip, zodat er alle kanten op gevaren kan worden. Zonnepalen zorgen voor de energievoorziening van de accommodatie van de bemanning. De restwarmte van de aanwezige generatoren wordt hergebruikt voor bijvoorbeeld de radiatoren, boilers en dekverwarming. De onderkant van het schip is behandeld met een speciale coating die geen giftige stoffen loslaat en dusdanig glad is dat er niets aan hecht, daarmee wordt de aangroei van wieren en schelpdieren tegengegaan. De MPV 30 is gespoten met een water gedragen verf waar geen oplosmiddelen inzitten. (Source: Maritiem Nederland, 20-3-2018).



MERWESTROOM, IMO 9840192, Boeienlegger (MPV30) 8-9-2017 kiel gelegd, 16-3-2018 te water gelaten bij Scheepswerf Bijlsma Wartena onder bouwnummer 301, i.a. voor Rijkswaterstaat, 9-2018 geplande oplevering. Bij de werf zijn nog 2 boeienleggers (MPV30) in aanbouw voor Rijkswaterstaat onder bouwnummer 302 (IMO 9840207) en bouwnummer 303 (IMO 9840219) voor oplevering resp. 12-2018 en 3-2019. De werf heeft ook 2 x een optie voor type boeienlegger MPV30.





MULTRATUG 28, IMO 9727962, 8-11-2013 kiel gelegd bij Bogazici Denizcilik A.S., Turkije, gebouwd als BOGAZICI 16 voor Bogazici Denizcilik Sanayi ve Ticaret A.S., 16-7-2014 opgeleverd als PUMA aan Ocean S.r.l., Malta. 466 GT. 239,4 m3 bunkers. Trekkkracht 72 ton. 4.200 kW, 2 x Caterpillar 3516 C. 8-2015 verkocht aan Ocean Koper Doo., Malta. 7-2016 verkocht aan Ocean S.r.l., Malta. 11-2-2018 te Triëst. 4-3-2018 van Triëst naar Holland voor bare-boat charter Multraship, 29-3-2018 bij Scheepswerf Reimerswaal B.V. te Hansweert. 7-4-2018 herdoopt MULTRATUG 28. (Foto PUMA: Aljaz Hrvatin/Shipspotting, 13-4-2017, Koper).

MULTRATUG 30, IMO 9695482 (NB-226), type Damen ASD3212, 12-5-2015 opgeleverd door Song Cam Shipbuilding Joint Stock Company, Hai Phong City (512529) als MULTRATUG 30 aan Global Ship Leasing 30 B.V., Terneuzen, in beheer bij Multraship Towage & Salvage B.V., Terneuzen en Handel- en Scheepvaartmaatschappij Multraship B.V., Terneuzen. Roepsein PCZR. 447 GT, 134 NT, 32,70 (31,25) x 12,10 x 5,35 x 4,100 meter. Trekkkracht 80 ton. 14 kn. 6.862 EPK, 5.050 kW, Caterpillar CAT 3516C, Caterpillar Inc., Lafayette (USA) NE-13. 24-6-2016 tijdens de opening van de Havendagen in de Veerhaven te Terneuzen gedoopt MULTRATUG 30 door mevrouw Els Otten-Muller. 23-3-2018 vlag: United Kingdom, roepsein MCQC3.

NIKOLAEVSK-ON-AMUR, IMO 9828522, Damen Pusher Tug 2612 SD, 2-2-2018 proefvaart onder Ned. vlag en terug naar Gorinchem, roepsein PDNE72, 8-2-2018 proefvaart op het Hollandsch Diep en naar Gorinchem, 23-2-2018 (BV) opgeleverd door Scheepswerf Damen Hardinxveld B.V. (571772) als NIKOLAEVSK-ON-AMUR aan AAS Amur Assets Shipping Ltd., Limassol-Cyprus. 213 GT, 64 NT. 25,70 (23,95) x 12,00 x 2,75 x 1,600 meter. 43.73 m3 bunkers, 7,7 kn. 1.170 EPK, 861 kW, 3 x 6 cyl, 4 tew, 130 x 150, 1.800 rpm., Caterpillar NE-17. 3-2018 thuishaven en vlag: St. Petersburg-Rusland. 28-3-2018 proefvaart op de Merwede en terug naar Gorinchem. 29-3-2018 van Gorinchem naar de Waalhaven en daar aan boord gezet van m.s. ANNETTE (IMO 9266554, 23-3-2018 te Rotterdam), 3-4-2018 vertrokken, 11-4-2018 ETA te Port Said. 24-4-2018 ETA te Singapore.



NOVOPETROVKA, IMO 9828493, Damen Multicat 2608 SD, 23-2-2018 proefvaart onder Nederlandse vlag (PDNE69) en naar Gorinchem, 27-2-2018 proefvaart op het Hollands Diep, 9-3-2018 (BV) opgeleverd door Scheepswerf Damen Hardinxveld B.V. (571769) als NOVOPETROVKA aan AAS Amur Assets Shipping Ltd., Limassol-Cyprus. 85 GT, 25 NT, 25,90 (23,90) x 8,50 x 2,10 x 0,900 meter. 21,35 m3 bunkers. 7,7 kn. 780 EPK, 574 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 130 x 150, 1.800 rpm., verhoogd naar 511 rpm., Caterpillar. 3-2018 thuishaven en vlag: St. Petersburg-Rusland. 28-3-2018 proefvaart op de Merwede en terug naar Gorinchem. 30-3-2018 van Gorinchem naar de Waalhaven te Rotterdam, aan boord gezet van m.s. ANNETTE (IMO 9266554, 23-3-2018 te Rotterdam), 3-4-2018 vertrokken, 11-4-2018 ETA te Port Said. 24-4-2018 ETA te Singapore. (Foto: R. Zegwaard, NOVOPETROVKA naast CHERNIGOVKA, s.b. op de ANNETTE, naast de schoorsteen de BLAGOVESHCHENSK).

NP480, IMO 9839961, 6-2-2018 te water gelaten bij Neptune Shipyards B.V. als NEPTUNE 480, 13-3-2018 van de werf te Aalst naar Hardinxveld, 28-3-2018 proefvaart in Europoort en Maasvlakte, terug naar Maassluis, roepsein PDCK, 28-3-2018 opgeleverd als NP480 aan Neptune Equipment B.V., Aalst, in beheer bij Neptune Shipyards B.V., Aalst en Jifmar Offshore Services, Aix-En-Provence, Frankrijk. 30-3-2018



vertrokken naar Calais, 31-3-2018 te Duinkerken. 255 GT, 76 NT. 26,48 (23,65) x 11,00 x 3,50 x 2,630 meter. 10 kn. 2.636 EPK, 1.940 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 145 x 162, 1.800 rpm. (Foto: J.M. de Klerk, 28-3-2018).



NP498, IMO 9844227, gebouwd bij Neptune Shipyards B.V. te Aalst onder bouwnummer NP498, 4-4-2018 van de werf te Aalst naar de Maasvlakte op proefvaart en terug naar Aalst, vlag: Ned., roepsein PDBS. (Foto: H. Lingbeek, 4-4-2018).

ROCKWATER 1, IMO 8211746, Diving Maintenance Support Ship, 1983 opgeleverd door Scheepswerf "De Hoop", Lobith (308) als DEEPWATER 1 aan Deep Marine Services B.V., IJmuiden. 4.611 BRT, 1.383 NRT, 1.530 DWT. 11.251 EPK, 8.276 kW, 5 x 9 cyl, 4 tew, M.A.N., Brons Industrie B.V., gekoppeld aan 2 elektromotoren van elk 2.500 kW. 12,5 kn. 1986 vlag: Bahamas. 1990 verkocht aan Brown & Root Construction Ltd., Bahamas. 1991 verkocht aan Rockwater Ltd., Bahamas, herdoopt ROCKWATER 1. 2002 verkocht aan Subsea 7 Ltd., Bahamas, in beheer bij Subsea 7 Vessel Management Ltd. 2012 in beheer bij Subsea 7 International Contracting Ltd., Westhill, United Kingdom. 17-8-2015 van Freeport, Bahamas naar Leith en daar opgelegd. 3-2018 verkocht voor sloop te Leith.





DEEPWATER 1 te IJmuiden, foto: K. Pauwels/T. v.d. Zee

RT RAVEN, IMO 9824277 (NB-242), Rotortug ISV, 8-11-2017 (e) te water gelaten bij Albwardy Damen Shipyard Sharjah, 21-12-2017 te Hamriya, United Arab Emirates, 18-1-2018 gedoopt RT RAVEN door Chantelle Birtwistle, 24-1-2018 proefvaart, vlag: Malta (9HA4662), 28-1-2018 van Hamriya op proefvaart, 29-1-2018 van Hamriya op proefvaart, 30-1-2018 van Hamriya op proefvaart, 31-1-2018 van Hamriya op proefvaart, 1-2-2018 van Hamriya op proefvaart, 2-2-2018 van Hamriya op proefvaart, 24-2-2018 van Hamriya op proefvaart, 26-2-2018 van Hamriya op proefvaart, 19-3-2018 opgeleverd door Damen Shipyards Sharjah (FZE) (5717630 aan Kotug Chartering Ltd., Bahamas (C6DU9), in beheer bij KT Maritime Services Australia Pty. Ltd., Perth. 1.251 GT, 375 NT. 46,00 (43,05) x 16,00 x 6,80 x 5,200 meter. 12 kn. 9.129 EPK, 6.720 kW, 3 x 16 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., Caterpillar 3516C.TA, Caterpillar Inc., Lafayette. 22-3-2018 vertrokken van Hamriya naar Australië, 30-3-2018 ETA te Colombo. 14-4-2018 ETA te Darwin.





SARA MAATJE VIII, IMO 8871625 (NB-220), 8-1977 te water, 1-1978 opgeleverd door Ceske Lodenice Praha Narodni Podnik (RE-11) als SARA MAATJE VIII aan Van Stee Survey & Supply B.V., Harlingen. 162 GT, 51 NT, 221 DWT. 26,21 (25,17) x 8.48 x 2,39 x 1,729 meter. 560 PK, Skoda 6L150PV, CKD Praha. 8.5 kn., roepsein PHIO. 11-2009 (e) verkocht aan Coastal Shipping B.V., Harlingen. 27-5-2010 (e) in beheer bij Acta Marine B.V., Harlingen. 7-2014 (e) vlag Engeland (UK), roepsein 2HTX5, 7-2014 (e) in beheer bij Marine Harvest (Scotland) Ltd., Newbridge voor Acta Marine B.V., Den Helder. 211 GT, 63 NT, 221 DWT. 35,21 (34,17) x 8.48 x 2,39 x 1,670 meter. 12-2017 (e), thuishaven Harlingen, vlag Nederland, roepsein PHIO. 8-3-2018 (GL) verkocht aan Multratug B.V., Terneuzen, in beheer bij Handel- en Scheepvaartmaatschappij Multraship B.V. (Multraship Towage & Salvage), Terneuzen, herdoopt MULTRASALVOR 5. (Foto: Marcus-S/Shipspotting, Marcus Ships, 20-4-2011, Cuxhaven).

SCHORPIOEN, IMO 8215857, werkschip, 30-9-1982 te water, 17-11-1982 opgeleverd door Deltawerf B.V., Sliedrecht (645) als SKYLARK aan N.V. Ballast Nedam Groep, Amstelveen (PHMK). 289 BRT, 119 NRT, 550 DWT. 35,41 (34,40) x 10,51 x . x 3.252 meter. 9 kn. 740 EPK, 544 kW, 2 x V8 cyl, Caterpillar 3408TA. 10-8-1988 verkocht aan B.V. v/h J.M. Dekker & Zn., Papendrecht, herdoopt SCHORPIOEN. 1990 verkocht aan Mij. tot Uitvoering van Moderne Zinkconstructies B.V. Rotterdam. 1991 verkocht aan Zinkcon Dekker B.V., Rotterdam. 25-8-2015 (e) in beheer bij Boskalis Baggermaatschappij. 11-4-2017 gearriveerd bij Boskalis te Rotterdam. 7-2017 gesloopt.



SEVEN CONDOR, IMO 8111879 (Z-72), 3-8-1981 kiel gelegd bij Werft Nobiskrug G.m.b.H. (710), 3-2-1982 te water gelaten, 5-1982 opgeleverd als SEAWAY CONDOR aan K/S Stolt-Nielsen Seaway Supply & Support Ships II A/S, Haugesund-Noorwegen, in beheer bij Stolt-Nielsens Rederi A/S, roepsein LKYW. Gebouwd 1982, Werft Nobiskrug G.m.b.H., Rendsburg (710). 4.513 BRT, 1.092 NRT, 2.950 DWT, 101,94 (90,02) x 19,94 x 10,72 x 5,522 meter. duikmoederschip, 1 kraan van 70 ton SWL, 11,75 kn. 10.374 EPK, 7.631 kW, 6 x 8 cyl, 240 x 330, MaK 8M332AK, MaK Maschinenbau G.m.b.H., Kiel, gekoppeld 6 generators, gekoppeld aan 2 elektromotoren. 8-1992 verbouwd, 6.046 GT. 4-1993 verkocht aan SCS Shipping Ltd., Ramsey-Isle of Man, in beheer bij Stolt Comex Seaway A/S. 1994 verbouwd tot pijp- en kabellegger. 1995 6.046 BRT, 1.814 NRT, 2.950 DWT. 1997 6.208 BRT, 1.862 NRT, 2.950 DWT. 2000 in beheer bij Stolt Offshore S.A. 2000 8.352 BRT, 2.506 NRT, 2.950 DWT. 19-2-2001 (e) vlag: Liberia. 2006 verkocht aan Acergy Shipping Limited, Liberia, in beheer bij Acergy Norway AS, 4-2006 herdoopt ACERGY CONDOR. 2007 in beheer bij Subsea 7 Contracting (Norway) AS. 2009 in beheer bij Subsea 7 Gestão Brasil S.A. 2009 in beheer bij Subsea 7 M.S. Limited, Westhill, Aberdeenshire. 2012 verkocht aan Subsea 7 Shipping Limited, Liberia, in beheer bij Subsea 7 M.S. Limited, Westhill, Aberdeenshire. 7-2013 verkocht aan Subsea 7 Offshore Resources (UK) Ltd., Liberia, in beheer bij Subsea 7 M.S. Limited, Westhill, Aberdeenshire. 11-2013 (e) tijdens een dokking herdoopt SEVEN CONDOR. 6-4-2015 in beheer bij Subsea 7 International Contracting Ltd., Westhill, United Kingdom. 2018 verkocht voor sloop naar Turkije, 6-3-2018 van Mindelo naar Aliaga, 24-3-2018 ETA te Aliaga, 27-3-2018 op de rede bij Cakmakli, ten zuiden van Aliaga, 3-4-2018 op Aliaga Anchorage, 4-4-2018 overgedragen aan Leyal Gemi Söküm San. ve Ticaret Ltd. Şti., Aliaga, 5-4-2018 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto ACERGY CONDOR: J. Plug, 24-3-2013, Vitoria).





SMIT TAHITI, IMO 8844531, 17-7-1990 opgeleverd door Keihin Dock Co. Ltd., Yokohama (218) als KUROBE MARU aan Nippon Kaiyosha Co. Ltd., Yokohama. 1998 verkocht aan Smit International (Curaçao) N.V., Bahamas (C6QH5), in beheer bij Smit Americas Inc., herdoopt SMIT TAHITI. 165 BRT, 30,80 (27,00) x (8,80) x 3,58 x 2,800 meter, trekkracht 44 ton, 13,7 kn. 3.000 EPK, 2.208 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 250 x 320, Niigata 6L25CXE, Niigata Engineering Co. Ltd., Japan. 2004 verkocht aan Smit-Lloyd Antilles N.V., Bahamas (C6QH5), in beheer bij Smit International Antilles N.V., Kralendijk, Bonaire. 201-opgelegd te Bonaire. (Op Bonaire vervangen door de SL ONEIDA (ex SMIT ONEIDA, ex SMIT MARNE). 9-2017 opgelegd bij Nederex Wharf Parera te Willemstad, Curaçao. 3-2018 verkocht aan Inter Tug Ltd., Odessa, vlag: Liberia, roepsein D5QA6, herdoopt TAHITI. (Foto: T. v.d. Zee, 11-4-1999, Westerschelde na een binnenkomer voor de Total).



SMIT-LLOYD 92, IMO 8127579, 6-4-1984 te water gelaten als ATLANTIC POSEIDON voor S. Sejersted Bodtke & Co. A/S, Oslo, 22-8-1985 (e) opgeleverd door Brodogradilište Titovo (445), 25-8-1985 verkocht aan Smit-Lloyd Odin B.V., Rotterdam, in beheer bij Smit-Lloyd B.V., Rotterdam, herdoopt SMIT-LLOYD 92. 8.696 EPK, 6.400 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 250 x 300, 1.000 rpm, vertraagd naar 237 rpm, Sulzer, Uljanik Jugoturbina, Uljanik NE-83. 1998 is verkocht aan Esbjerg Vagtskibsselskab A/S (ESVAGT), Esbjerg-Denemarken en herdoopt ESVAGT GAMMA. 23-3-2018 van Esbjerg met op sleep ESVAGT PROMOTOR (IMO 6524656, Standby Safety Vessel), 25-3-2018 gearriveerd bij Fornæs Ship Recycling A.p.S. te Grenaa, Denemarken om gesloopt te worden. (Foto: B. Mikkelsen, 21-8-2013, Esbjerg).

SVOBODNY, IMO 9828508, Damen Multicat 2608 SD, 23-2-2018 proefvaart onder Nederlandse vlag (PDNE70) en naar Gorinchem, 27-2-2018 proefvaart op het Hollands Diep, 9-3-2018 (BV) opgeleverd door Scheepswerf Damen Hardinxveld B.V. (571770) als SVOBODNY aan AAS Amur Assets Shipping Ltd., Limassol-Cyprus. 85 GT, 25 NT, 25,90 (23,90) x 8,50 x 2,10 x 0,900 meter. 21,35 m3 bunkers. 7,7 kn. 780 EPK, 574 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 130 x 150, 1.800 rpm., vertraagd naar 511 rpm., Caterpillar. 3-2018 thuishaven en vlag: St. Petersburg-Rusland. 28-3-2018 proefvaart op de Merwede en terug naar Gorinchem. 30-3-2018 van Gorinchem naar de Waalhaven te Rotterdam, aan boord gezet van m.s. ANNETTE (IMO 9266554, 23-3-2018 te Rotterdam), 3-4-2018 vertrokken, 11-4-2018 ETA te Port Said. 24-4-2018 ETA te Singapore.



TORSTEN, IMO 9623142, 29-12-2010 kiel gelegd, 13-11-2011 te water gelaten, 9-3-2012 opgeleverd door Sanmar Denizcilik Makina ve Ticaret A.S., Istanbul (2) als TORSTEN aan Tug Team Partnership G.m.b.H., St. Vincent and Grenadines. 4-2013 verkocht aan Sleepdienst H. Schramm B.V., Rotterdam in beheer bij J.W. van Stee B.V., Harlingen, roepsein PCLE. 364 BRT, 109 NRT, 285 DWT. 31,30 (28,32) x 11,50 x 3,80 x 3,000 meter. 2.850 kW, 2 x Caterpillar 3512HD, Caterpillar Inc. NE-11. 29-5-2017 (e) verkocht aan Commerz Real Mobilienleasing G.m.b.H., Rotterdam, in beheer bij BOT Broering Oil Transport G.m.b.H., Cuxhaven en SCHRAMM Group G.m.b.H. & Co. K.G., Brunsbüttel. (Foto: H. Lingbeek, 31-3-2018).

VOS LISMORE, IMO 8500393 (NB-140), 1986 opgeleverd als SEAFORTH BARONET aan Seaforth Maritime Ltd., Aberdeen-U.K. 857 BRT, 2.022 EPK, 1.487 kW, 2 x Mirrlees Blackstone, 10 kn. 1989 verkocht aan Rowell Ltd., Aberdeen-U.K., in beheer bij Farstad U.K. Ltd., herdoopt FAR BARONET. 1993 verkocht aan Sunset Support Ships Ltd., Aberdeen-U.K., in beheer bij Farstad U.K. Ltd., herdoopt SUNSET BARONET. 1995 vlag: Isle of Man, in beheer bij Hornbeck Offshore Ltd., herdoopt HORNBECK BARONET. 1996 herdoopt BARONET. 1998 in beheer bij Tidewater Marine (Northsea) Ltd. 1999 verkocht aan Bue North Sea Ltd., Douglas-Isle of Man, herdoopt BUE LISMORE. 17-10-2000 (e) thuishaven en vlag: Aberdeen-U.K. 17-2-2003 (e) verkocht aan Vroon Offshore Services Ltd., Aberdeen-U.K. 3-10-2005 (e) verkocht aan Viking North Sea Ltd., vlag: U.K., 25-9-2006 (e) herdoopt VIKING LISMORE. 9-1-2007 (e) in beheer bij Vroon Offshore Services Ltd., 15-10-2007 (e) herdoopt VOS LISMORE. 2008 (e) verkocht aan Offshore Support Vessels IV Ltd., U.K., in beheer bij Vroon Offshore Services Ltd., Aberdeen. 5-5-2017 vanaf Grangemouth te Leith. 7-2017 gesloopt door Dales Marine Services Ltd., te Leith.

VOS PATRIOT, IMO 9742091 (NB-227), 14-2-2014 contract, 25-9-2014 eerste staal gesneden, 8-6-2015 kiel gelegd, 22-7-2016 (e) te water gelaten bij Cosco (Guangdong) Shipyard Co. Ltd. onder bouwnummer COSCO GUANGDONG N619, in aanbouw voor Vroon B.V., Breda, de laatste van de serie van 6 type PX121



Offshore Supply Ships, 22-3-2018 opgeleverd als VOS PATRIOT aan PSV Express VI B.V., Breskens (PDDK), in beheer bij Vroon Offshore Services S.r.l., Genua en Vroon Offshore Services B.V., Den Helder.



SEAZIP FIX, IMO 8019409, Stand-by-Safety Vessel, 23-1-1981 kiel gelegd, 23-5-1981 te water, 8-1981 opgeleverd door Voldnes Skipsverft A/S (31) als STANDBY MASTER aan K/S Strand Sea Services A/S, Alesund-Noorwegen, in beheer bij Olav & Ole Strand. 497 BRT, 194 DWT. 1.250 EPK, 919 kW, 2 x V12 cyl, 4 tew, Deutz SBA12M816. 5-1995 herdoopt TYR. 6-2013 (e) verkocht aan Fosvarets Logistikkorg, Denemarken. 25-6-2014 (e) verkocht aan DBB ROV Services A/S, Aarhus-Denemarken (Dansk Bjergning og Bugsering A/S), 8-2014 herdoopt IDEFIX. 6-3-2018 (e) verkocht aan Idefix Danmark A.p.S, Hobro, thuishaven en vlag: Aarhus-Denemarken, in beheer bij DBB ROV Services A/S en JMB ApS. 20-3-2018 te Skagen. 4-4-2018 Ned. vlag, roepsein PCDE en herdoopt SEAZIP FIX. 15-4-2018 in dienst bij SeaZip Offshore Service B.V., Harlingen en Deep B.V., Hydrography & Geophysics, Amsterdam.

### **SeaZip en Deep zetten met geavanceerd 'DP1 Ice Class Survey en ROV' vessel gezamenlijke expertise in de markt**

SeaZip Offshore Service uit Harlingen en Deep Hydrography & Geophysics uit Amsterdam exploiteren vanaf half april 2018 gezamenlijk een DP1 Ice Class Survey en ROV schip. Hiermee komen hydrografische en maritieme expertise samen in een robuust schip met een lengte van ruim 42 meter, dat geschikt is voor alle voorkomende survey-activiteiten op volle zee. Het schip, de SeaZip Fix, is standaard bemand met getrainde maritieme professionals en is te huur met of zonder ervaren surveyors. Het uitrustingsniveau voor oppervlakte en onderwater positionering is hoog. Specifieke survey apparatuur, zoals multibeam echolood, sidescan sonar, UXO gradiometer array en sub-bottom profiler, kan aan de bestaande uitrusting worden toegevoegd.

Nu de locaties voor nog aan te leggen windturbineparken steeds verder uit de kust komen te liggen, hebben zowel contractors als survey companies grotere survey schepen nodig. SeaZip en Deep voorzien met ingang van 15 april in die behoefte. Jan Reier Arends, directeur/eigenaar van SeaZip: "De SeaZip Fix heeft de vereiste kwaliteiten om op volle zee 24/7 alle soorten onderzoek uit te voeren. Wij staan garant voor het scheepsmanagement, de specialisten van Deep garanderen dat de SeaZip Fix snel op maat is toegerust voor de vereiste survey-activiteiten."

Berekend op 24/7 inzetbaarheid

DP1 Ice Class Survey en ROV vessel SeaZip Fix is in 1981 gebouwd in Noorwegen en onderging in 2015 in Denemarken een volledige refit. Het schip is 42,24 meter lang, 10 meter breed en heeft een diepgang van 5 meter. Op het schip bevinden zich 9 eenpersoons- en 6 tweepersoonshutten. Alle elektronica- en controlesystemen zijn in 2015 vervangen; aan alle klasse-verplichtingen is voor de overdracht voldaan. De SeaZip Fix biedt de vereiste stabiliteit voor veilige operationele processen op volle zee – ook bij uitdagende omstandigheden. Dankzij het grote aantal slaapplekken is het schip 24/7 inzetbaar.

Hoog survey-uitrustingsniveau

Jurgen Beerens, commercieel directeur Deep: "Wij zijn al langer op zoek naar een groter survey-schip en realiseren ons dat daar andere eisen aan worden gesteld voor scheepsmanagement. De kans om hier samen met SeaZip in te stappen grijpen we aan, omdat we hiermee een unieke propositie hebben: een volwaardig zeeschip met een hoogwaardig uitrustingsniveau voor hydrografisch, geofysisch en geotechnisch onderzoek. En als toegevoegde waarde: de optie om onze ervaren hydrographic surveyors en apparatuur erbij te huren ter aanvulling op de eigen expertise. We streven hierbij naar minimale mobilisatie- en demobilisatietijd voor de inhurende partij."

Voor contracters én survey companies

Arends en Beerens benadrukken dat zij zich met hun gezamenlijke expertise niet alleen richten op full services aan contractors, maar dat het schip met haar bemanning en hoogwaardige survey equipment ook gehuurd kan worden door collega survey companies die opereren op volle zee.

Synergie

SeaZip en Deep werken al langere tijd op projectmatige basis samen. De gezamenlijke aankoop en exploitatie van het DP1 Ice Class Survey en ROV vessel voegt daar een dimensie aan toe, die de markt synergie tussen twee unieke expertises oplevert. Het is een eerste, maar cruciale stap om de offshore dienstverlening als partners te blijven verbreden. (Bron en foto: deepbv.nl, 16-3-2018).



ZP CONDON, IMO 8103066, 1981 opgeleverd door Valley Shipbuilding Inc., Brownsville, Texas (112) als ZP CONDON aan Tractug Marine Corp., San Francisco, Ca, in beheer bij Faustug Maritime Corp. 194 BRT, 132 NRT, 337 DWT. 28,20 x 27,13 x 10,36 x 3,81 x 5,060 meter. Trekkracht 44,9 ton. 11,5 kn. 3.000 EPK, 2.206 kW, 2 x V12 cyl, 2 tew, 230 x 254, G.M. 12-645-E6, General Motors Corp. Electro-Motive Division, La Grange. 1986 verkocht aan Government of the United States of America (Department of Transportation), San Francisco, Ca. 1987 verkocht aan Ton Kooren International Marine Services B.V., Bahamas. 23-11-1987 aankomst te Pernis. 1987 verkocht aan Kotug Een B.V., Nassau-Bahamas, in beheer bij Kotug B.V. 1989 vlag: Nederland, thuishaven: Rotterdam, roepsein PIYL. 7-4-2016 verkocht aan Kotug Smit Towage B.V. 26-3-2018 vanaf Hamburg te Gent om gesloopt te worden bij Galloo Recycling N.V. Het is niet zeker of de sleepboot ook gesloopt gaat worden. (Foto: T. v.d. Zee, 23-11-1987, Pernis, aankomst ZP CONDON als sleep van ZP CHANDON).

### **Internationaal Nieuws**





SAGAING, 3-1925 opgeleverd door Wm. Denny & Bros. Ltd., Dumbarton (1167) als SAGAING aan British & Burmese Steam Nav. Co. Ltd. & Burmah S.S. Co. Ltd., Glasgow, in beheer bij P. Henderson & Co. Vracht- passagiersschip, 7.994 BRT. 13,5 kn. 1935 verkocht aan British & Burmese Steam Nav. Co. Ltd., Glasgow, in beheer bij P. Henderson & Co. 1939 L.P. turbine aangebouwd aan de T.E.M. 9-4-1942 te Trincomalee, Ceylon, geladen met Government stores gebombardeerd door Japanse vliegtuigen, gedeeltelijk uitgebrand, aan de grond gezet en gezonken bij Trincomalee. 24-8-1943 in gebruik als pier. 11-9-2017 aanvang werkzaamheden, 3-2018 gelicht door Sri Lanka's Eastern Naval Command met behulp van duikers van de Sri Lanka Navy. (Foto: Sri Lanka Navy/LK).



XIN GUANG HUA, IMO 9751573, bouwjaar 2016, 84.503 GT, van COSCOL (HK) Investment & Development Co. Limited, Hong Kong, in beheer bij COSCO Shipping Specialized Carriers Co. Ltd., Guangzhou, China op het Calandkanaal in de Europoort geladen met 2 droogdokken. De dokken zijn bij Damen Verolme Rotterdam gereed gemaakt voor transport naar Willemstad voor Damen Shiprepair Curaçao. Het zijn DOCK C van 230 x 45 meter en DOCK D van 108 x 23 meter. Het transport vertrok op 1 april met een ETA op 24 april, de verwachting is dat de dokken in juli inzetbaar zijn. (Foto: T. v.d. Zee, 31-3-2018).





De VITASPIRIT ramt historisch huis bij de Bosporus

Het onder Maltese vlag varende, 225 meter lange vrachtschip VITASPIRIT veroorzaakte 7 april 2018 zware schade aan de rode houten villa Hekimbasi Salih Efendi. Het gebouw uit de 18e eeuw ligt in het Aziatische deel van Istanbul aan de Bosporus en wordt vandaag vooral voor evenementen als concerten en huwelijksfeesten gebruikt. De Bosporus, een zeestraat tussen Europa en Azië, verbindt de Zwarte Zee met de Zee van Marmara en is een van de belangrijkste waterwegen ter wereld. Dat meldde de Turkse zender TRT. Niemand raakte gewond. Vermoed wordt dat een technische storing in de stuur- of roerinstallatie aan de basis ligt van het incident. (Bron: demorgen.be, 8-4-2018. Foto: shipwrecklog.com. VITASPIRIT, IMO 9231377, bulkcarrier, bouwjaar 2001, 38.732 GT. Eigenaar: Odyssey Navigation Co. Ltd., vlag: Malta, in beheer bij Vita Management S.A., Piraeus).

## **Cruisenieuws**



### **Disney Cruise Line onthult ontwerp van drie nieuwe cruiseschepen**

Disney Cruise Line toonde vandaag voor het eerst een afbeelding van de 3 nieuwe Disney schepen. De nieuwe cruiseschepen worden verwacht in 2021, 2022 en 2023. Ze zullen net als de huidige vier schepen gebouwd gaan worden in de traditie van de statige ocean liners van weleer. De nieuwe schepen krijgen meer innovaties, nieuwe technologieën, nieuw spectaculair entertainment en meer Disneygevoel aan boord. Ondanks de eerste afbeelding houdt Disney de namen van de schepen nog geheim. Elk schip (140.000 ton) herbergt ongeveer 1250 hutten en zal net als de nieuwste generatie schepen voortgedreven worden door milieuvriendelijk LNG, vloeibaar aardgas. Scheepswerf Meyer in Papenburg zal de schepen bouwen. (Bron: cruisereiziger.nl, Miriam, op 8 maart 2018. Afbeelding: Disney).



### **Bouw gestart van eerste cruiseschip Dream Cruises in Global klasse**

Afgelopen week is de officiële bouw van het eerste cruiseschip in de Global klasse van de Aziatische cruisemaatschappij Dream Cruises van start gegaan. Begeleid door het geluid van sloophoorns werd op de Wismar scheepswerf van MV WERFTEN het eerste stuk staal gesneden. Een paar minuten later vond hetzelfde tafereel plaats op de Rostock scheepswerf. Op beide locaties zal er parallel gewerkt gaan worden



aan het grootste schip (204.000 brutoton) dat ooit wordt gefabriceerd in Duitsland. Het samenvoegen van alle modules zal uiteindelijk in Wismar plaatsvinden. Oplevering staat gepland voor eind 2020.

Het Global klasse schip wordt 342 meter lang en 46 meter breed. Het krijgt een capaciteit van 5.000 passagiers die worden gehuisvest in 2.500 hutten. Het design is volledig gericht op de Aziatische markt met populaire faciliteiten zoals een Cineplex, een themapark, een Aziatische spa, authentieke Aziatische eetgelegenheden en een breed scala aan winkels. Over het gehele schip zal er worden gewerkt met kunstmatige intelligentie zoals gezichts- en stemherkenning voor de meeste diensten aan boord en robots die alledaagse taken zullen uitvoeren, zodat de bemanning zich kan concentreren op dienstverlening. (Bron en afbeelding: cruisereiziger.nl, Marco, op 10 maart 2018).



#### **Marella Cruises neemt SkySea GOLDEN ERA over**

Doordat de transfer van de huidige Mein Schiff 2 van TUI Cruises naar Marella Cruises, voorheen bekend onder de naam Thomson Cruises, niet doorgaat heeft TUI Group besloten om voor laatstgenoemde cruise merk de Golden Era (1.814 passagiers) van SkySea Cruise Line over te nemen van Royal Caribbean Cruises. Hierdoor kan ook de Britse rederij de modernisering van haar vloot voortzetten. Beide partijen hebben besloten om de aankoop prijs vertrouwelijk te houden.

Na een uitgebreide renovatie zal het cruiseschip (ex Celebrity Century) onder de naam Marella Explorer 2 in 2019 in de vaart komen. De overgang van Mein Schiff 1 naar Marella Cruises, waar het gaat varen als Marella Explorer, gaat wel door. (Bron en afbeelding: cruisereiziger.nl, Marco, op 20 maart 2018).

CELEBRITY CENTURY, IMO 9072446 (NB-208), 2-10-1995 te water, 26-10-1995 gedoopt CENTURY, 2-11-1995 proefvaart, 30-11-1995 opgeleverd door Jos L Meyer Werft, Papenburg (637) als CENTURY aan Blue Sapphire Marine (Celebrity Cruises Inc.), Monrovia-Liberia. 70.606 GT, 7.260 DWT. 1.778 passagiers. 21,5 kn. 29.250 kW, 2 x MAN B&W 6L48/60 en 2 x MAN B&W 8L48/60. 12-11-2002 vlag: Bahamas. 2-2008 herdoopt CELEBRITY CENTURY. 29-9-2014 (e) verkocht aan Hong Kong SkySea Investment Management Ltd., Malta, in beheer bij Celebrity Cruises Inc., Miami FL. (Exquisite Marine Corp.). 17-5-2015 herdoopt SKYSEA GOLDEN ERA.





### **Viking bestelt nog eens 6 cruiseschepen bij Fincantieri**

Viking Cruises en Fincantieri hebben dinsdag op de Seatrade Cruise Global, de belangrijke jaarlijkse conferentie in de cruisesector, in Fort Lauderdale bekendgemaakt dat ze tot een akkoord zijn gekomen over de bouw van 6 extra zeecruiseschepen. Hierdoor komt het aantal nieuwbouwschepen die in samenwerking tussen beide bedrijven tot stand komen tot aan 2027 op 16. Oplevering van de nieuwe cruiseschepen staat gepland voor 2024, 2025, 2026 en 2026. De twee partijen zijn bezig met de ontwikkeling van een geavanceerd project dat is gebaseerd op de succesvolle kenmerken van de voorgaande schepen, bijgewerkt en herzien in overeenstemming met de nieuwste technologieën.

De huidige schepen in de vloot van Viking beschikken uitsluitend over verandahutten, een brutotonnage van ongeveer 47.800 met accommodaties voor 930 passagiers in 465 hutten. Tot op heden heeft Fincantieri 4 schepen aan Viking Ocean Cruises opgeleverd, de VIKING STAR (2015), VIKING SEA (2016), VIKING SKY (2017) en VIKING SUN (2017). De volgende 6 schepen in de planning volgen respectievelijk in 2018, 2019, 2021, 2022 (2) en 2023. (Bron: cruisereiziger.nl, Marco, op 6 maart 2018. Foto VIKING SKY, IMO 9650420: Zoka, 29-3-2018, Sibenik, Kroatië).

### **Cruiseschepen**



AIDAperla, IMO 9636967. Foto R.P. van de Wetering, 6-4-2018 uitgaand t.h.v. Maassluis-West. T/m begin november een wekelijkse aanloop te Rotterdam, donderdag om 08:00 uur vast en 24 uur later het vertrek. 2-11-2011 contract, 14-12-2012 kiel gelegd, 20-3-2016 te water gelaten, 27-4-2017 opgeleverd door Mitsubishi Heavy Industries Ltd., Nagasaki Shipyard & Machinery Works (2301) aan Costa Crociere S.p.A., Genua, vlag: Italië, in beheer bij Aida Cruises, Rostock. 125.572 GT, 105.110 NT, 9.200 DWT. 3-5-2017 vertrokken van Nagasaki naar Singapore, 9-5-2017 ETA te Singapore. 30-6-2017 doopplechtigheid te Palma de Mallorca door model Lena Gercke.

### **AZAMARA PURSUIT overgedragen aan Azamara Club Cruises**

Azamara Club Cruises heeft haar derde schip, de Azamara Pursuit, op 14 maart 2018 officieel overhandigd gekregen van rederij P&O Cruises. De Azamara Pursuit is de nieuwe naam van cruiseschip Adonia. Oorspronkelijk werd het schip gebouwd als de R Eight voor Renaissance Cruises.

De Azamara Pursuit zal de komende tijd in droogdok nagekeken worden voordat ze de trans-Atlantische tocht maakt naar Belfast. Scheepswerf MJM zal daarna in vier maanden tijd het schip compleet restylen voor ze haar eerst cruise gaat ondernemen begin augustus 2018.

De Azamara Pursuit is vergelijkbaar in grootte met de twee andere schepen in de vloot, Azamara Journey and Azamara Quest. In deze hoedanigheid heeft het de mogelijkheid om kleinere havens aan te doen, welke de grotere schepen niet kunnen bezoeken. Het schip, dat in 2015 voer voor het toenmalige cruisemerk Fathom, zal worden gerenoveerd om te voldoen aan alle wensen en eisen van Azamara Club Cruises. Deze renovaties zijn vergelijkbaar met de recente renovaties die uitgevoerd zijn bij Azamara Journey en Azamara Quest. (Bron en foto: cruisereiziger.nl, Miriam, op 16 maart 2018).





AZAMARA PURSUIT, IMO 9210220, 4-7-2009 opgeleverd als R EIGHT. 2003 herdoopt MINERVA II. 2007 herdoopt ROYAL PRINCESS. 2011 herdoopt ADONIA. 13-3-2018 verkocht aan AP Acquisition Inc., Malta, in beheer bij Azamara Club Cruises, Miami FL.



### **CARNIVAL HORIZON overgedragen aan Carnival Cruise Line**

Het nieuwe cruiseschip Carnival Horizon is woensdag op de scheepswerf van Fincantieri in Monfalcone overhandigd aan Carnival Cruise Line. De officiële overdrachtsceremonie werd bijgewoond door o.a. Micky Arison, voorzitter van moedermaatschappij Carnival Corporation, Christine Duffy, president van Carnival Cruise Line en Giampiero Massolo (voorzitter) en Giuseppe Bono (CEO) namens scheepsbouwer Fincantieri. Het tweede cruiseschip in de Vista-klasse (133.500 brutoton) is gebouwd op de scheepswerf van Fincantieri in Marghera en is het zusterschip van de Carnival Vista.

De Carnival Horizon zal haar eerste cruises in de Middellandse Zee maken. Daarna arriveert het schip op 23 mei 2018 in New York om eerst vanuit daar en later vanuit Miami cruises naar het Caribisch gebied te maken. (Bron: cruisereiziger.nl, Miriam, op 28 maart 2018. Foto: Boato Giuseppe 17-12-2017 van Fincantieri Marghera op proefvaart).

### **MEIN SCHIFF 2 blijft in vloot van TUI Cruises**

TUI Cruises heeft dinsdag bekendgemaakt dat de huidige Mein Schiff 2 toch onderdeel blijft uitmaken van





de vloot van de Duitse cruisemaatschappij. De geplande overgang naar een ander cruise merk in de TUI Group, Marella Cruises, is daarmee van de baan. Vanwege de aanhoudende vraag is er besloten om de bestaande plannen aan te passen en de uitbreiding en modernisering van de vloot te versnellen. Dit betekent dat TUI Cruises volgend jaar, met de lancering van de nieuwe Mein Schiff 2, zal beschikken over 7 cruiseschepen. Op korte termijn worden de nieuwe naam en de nieuwe routes van de huidige Mein Schiff 2 bekendgemaakt. (Bron en foto: cruisereiziger.nl, Marco, op 20 maart 2018).



NORWEGIAN BLISS, IMO 9751509, 17-2-2018 uit de bouwhal (dok) bij de Meijer Werft te Papenburg en verhaald naar de afbouwkade, 13-3-2018 van Papenburg naar de Eemshaven, 14-3-2018 in de Eemshaven. (Foto: F. Olinga, 14-3-2018).

### **NORWEGIAN BLISS niet langer in het dok maar aan de kade in Papenburg**

In amper een paar uur tijd is zaterdagmorgen in het Duitse Papenburg het cruiseschip NORWEGIAN BLISS uit het dok van de Meyer Werft gevaren en aan de kade van de haven bevestigd.

Het manoeuvreren verliep probleemloos, mede vanwege de prima weersomstandigheden. Met assistentie van enkele sleepboten werd het ruim driehonderd meter lange schip uit het dok gesleept. Het schip werd in amper zestien maanden gebouwd.

Aan boord, moeten er weliswaar nog veel werkzaamheden worden uitgevoerd, maar de grootste klus is achter de rug. Zaterdag of zondag wordt de schoorsteen op het schip geplaatst.

Eemshaven

Volgende maand komt het schip in de Eemshaven aan. Daar wordt ze verder afgewerkt. Nog voor de overtocht over de rivier de Ems komen 1600 bemanningsleden aan boord. Het is de bedoeling dat het schip op 19 april in Bremerhaven officieel wordt overgedragen aan rederij Norwegian Cruise Line.

De NORWEGIAN BLISS is 334 meter lang, 41,4 meter breed. Het schip telt 2.034 cabines en biedt plaats aan 3.998 passagiers. Aan boord is de kartbaan een topattractie. Het schip gaat met name varen in Alaska. (Bron: RTVNoord.nl, 17-2-2018).





SCANDINAVIA, IMO 8002597 (NB-233), 12-3-1980 contract, 6-4-1981 kiel gelegd, 16-10-1981 te water, 20-8-1982 opgeleverd door Dubigeon-Normandie S.A. (164) aan United Steamship Co. (Bahamas) Ltd., Nassau-Bahamas. (DFDS A/S). 1.606 passagiers. 530 auto's. 26.747 BRT, 18.037 NRT, 4.294 DWT. 27.000 EPK, 2 x 9 cyl, B&W 9L55GFCA, Alsthom-Atlantique, St. Nazaire. 24-8-1982 vertrokken van de werf. 12-9-1982 te Miami. 25-9-1982 te New York. 28-9-1982 te New York gedoopt SCANDINAVIA. 2-10-1982 van New York naar Freeport, Bahamas. 2-4-1985 verkocht aan Sundance Cruise Corporation, Nassau-Bahamas (Johnson Line AB, EFFJOHN &, McDonald Enterprise). 15-4-1985 bij Blohm & Voss, Hamburg om verbouwd te worden, 15-4-1985 overgedragen en herdoopt STARDANCER. 29-4-1985 vertrokken naar USA. 1987 overgedragen aan Admiral Cruises. 1988 overgedragen aan Royal Admiral Cruises. 27-1-1990 verkocht aan Viking Serenade Inc., Nassau-Bahamas. (Anders Wilhelmsen & Co. ANS, Oslo), 1990 herdoopt VIKING SERENADE. 27-1-1991 t/9-6-1991 bij Southwest Marine Inc., San Diego voor een verbouwing. 10-6-1991 vertrokken van der werf. 1992 in beheer bij Royal Caribbean Cruises Ltd. 1996 vlag: Liberia. 11-2000 verkocht aan Sunshine Cruise Ltd., Liberia (Royal Caribbean Cruises Ltd. en First Choice Holidays PLC). 19-11-2001 overgedragen aan Sunshine Cruise Ltd., Liberia. 26-2-2002 t/m 14-3-2002 in dok bij Setubal Yard, Lisnave Estaleiros Navais S.A., Lissabon. 2002 herdoopt ISLAND CAPE. 9-2002 vlag: Nassau. 9-2002 in beheer bij V Ships Leisure S.A.M. 2002 herdoopt ISLAND ESCAPE. 27-11-2015 verkocht aan Cruise Holdings Inc., Bahamas, in beheer bij Columbia Cruise Services Ltd. 12-2015 herdoopt OCEAN GALA. 10-12-2016 van Esbjerg naar Port Said. 18-12-2016 te Valletta. 22-12-2016 (e) verkocht aan Pisces Maritime Ltd., St. Kitts and Nevis (V4OW3), in beheer bij Hermes Maritime Services Pvt. Ltd., Navi Mumbai. 12-2016 herdoopt OCEAN GALA-I. 9-1-2017 (sp) ten anker bij Port Said. 6-3-2017 van Port Said, 7-3-2017 ten anker bij Limassol, 7-3-2017 van Limassol naar Port Said, 8-3-2017 ten anker bij Port Said. 4-2017 herdoopt OCEAN GALA 1. 17-4-2017 van Port Said naar Limassol, 18-4-2017 bij Limassol gedraaid en terug naar Port Said, 19-4-2017 te Port Said. 29-4-2017 vertrokken van de ankerplaats, 30-4-2017 passage Port Said, Suezkanaal en Suez. 4-5-2017 bij Jeddah en de reis vervolgd. 10-5-2017 (e) to be broken up. 15-5-2017 ETA te Dubai. 13-5-2017 passage Muscat (snelheid 8 kn.). 15-5-2017 te Dubai. 30-3-2018 in de Gulf of Khambhat, 31-3-2018 ten anker Bhavnagar Anchorage, 2-4-2018 ten anker Alang Anchorage, 4-4-2018 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: M.T.J.A. Esman, 5-6-2008 Livorno).

#### **Laatste zeetest SEABOURN OVATION succesvol voltooid**

Het vijfde ultra-luxe cruiseschip van Seabourn, Seabourn Ovation, heeft opnieuw een belangrijke maritieme mijlpaal bereikt met de voltooiing van haar laatste zeetesten in de Middellandse Zee voor de kust van Italië. De Seabourn Ovation vertrok op 14 maart vanaf de scheepswerf van Fincantieri voor een proefvaart van 4 dagen op zee. Een team van officieren en ingenieurs testte daar succesvol de technische en mechanische systemen van het schip. Op 18 maart keerde het weer terug naar Genua, waar de laatste hand wordt gelegd aan het schip. Op 27 april vindt de overdrachtsceremonie plaats. De Seabourn Ovation begint haar inaugurele seizoen met een 11-daagse cruise met vertrek op 5 mei 2018, van Venetië naar Barcelona. De doop zal plaatsvinden op 11 mei in de haven van Valletta op Malta. (Bron en foto: cruisereiziger.nl, Marco, op 21 maart 2018).



SEABOURN OVATION, IMO 9764958



### **Eerste stuk staal gesneden voor Seven Seas Splendor**

Donderdag is op de scheepswerf van Fincantieri in Ancona het eerste stuk staal gesneden van het tweede ultra-luxe nieuwbouwschip van Regent Seven Seas Cruises. Oplevering van het zusterschip van de Seven Seas Explorer, 'het meest luxueuze cruiseschip op zee' staat gepland voor begin 2020. De ceremonie werd bijgewoond door o.a. Jason Montague, President en CEO van Regent Seven Seas Cruises, Robin Lindsay, Executive Vice President of Vessel Operations van moedermaatschappij Norwegian Cruise Line Holding en Giovanni Steconi, Directeur van de Ancona scheepswerf.

De Seven Seas Splendor (55.500 brutoton) wordt 224 meter lang en gaat plek bieden aan 754 passagiers in 375 suites. Het wordt het vijfde cruiseschip in de vloot van Regent Seven Seas Cruises. De cruises in het inaugurele seizoen gaan in de lente van dit jaar in de verkoop. (Bron en afbeelding: cruisereiziger.nl, Marco, op 16 maart 2018).

### **Royal Caribbean komt met nog groter cruiseschip dan SYMPHONY OF THE SEAS**

Vorige week kwam het grootste cruiseschip ter wereld, de Symphony of the Seas, in de vaart. Deze bijzondere titel zal het echter niet heel lang kunnen dragen. Royal Caribbean International komt in 2021 namelijk met een nieuw cruiseschip dat nog langer en nog groter zal zijn. Het toekomstige vijfde cruiseschip in de Oasis-klasse van de Amerikaanse rederij, dat nog geen naam heeft, zal een tikkeltje langer en groter worden dan de 362,1 meter en 228.081 brutotonnage van de Symphony of the Seas. Dat heeft Michael Bayley, president en CEO van de cruisemaatschappij, laten weten tijdens een persconferentie aan boord van het vierde cruiseschip in de Oasis-klasse. Alle Oasis-klasse schepen hebben een brutotonnage van meer dan 225.000 en zijn daarmee maar liefst 30% groter dan de andere grote cruiseschepen. (Bron: cruisereiziger.nl, Miriam, op 29 maart 2018).





SYMPHONY OF THE SEAS, IMO 9744001, foto: Salvador de la Rubia/Shipspotting, 27-3-2108, Malaga



### **VIKING SUN tijdens wereldreis gedoopt in Shanghai**

Het vierde zee-cruiseschip van Viking Cruises, Viking Sun, is donderdag officieel gedoopt tijdens een feestelijke ceremonie op de Bund in het hart van Shanghai. Het schip vaart momenteel een 141-daagse wereldcruise van Miami naar Londen. Het is de eerste keer dat een zee-cruiseschip van Viking China aandoet. Eerder deze week arriveerde de Viking Sun (47.800 brutoton) met 930 gasten aan boord in Shanghai via de Yangtze-rivier en de Huangpu-rivier. Ze werd daar in de haven hartelijk verwelkomd door de lokale bewoners. Nadat de Viking Sun aanmeerde bij de Shanghai Port International Cruise Terminal werden de gasten en genodigden getrakteerd op een hightech show en concert aan de waterkant met een eerbetoon aan de vriendschappelijke band tussen Noorwegen en China. Het Shanghai Philharmonisch orkest, de Chinese operazangers Dai Yuqiang en de Noorse zangeres Sissel Kyrkjebø zorgden voor het muzikale vermaak. Li You, Vice-President van de China Merchant Bank Financial Leasing knipte als doopmoeder een lint door waardoor een fles Noorse aquavit tegen de romp kapot werd geslagen. Vrijdag vervolgt de Viking Sun weer haar wereldreis naar Zuid-Oost Azië en India. Daarna wordt koers gezet naar de Middellandse Zee via de Rode Zee en het Suezkanaal. (Bron: cruisereiziger.nl, Marco, op 9 maart 2018. Foto: Viking Ocean Cruises). (© Scheepsfototruilbeurs).