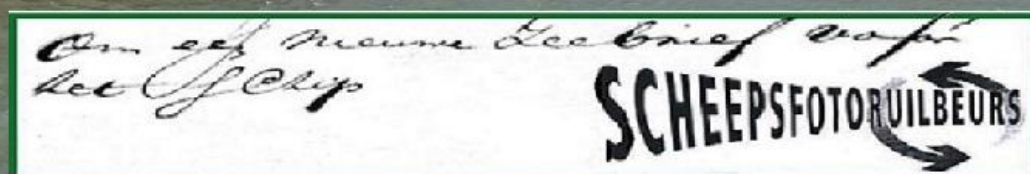




### Nieuwsbrief 282



ALBEMARLE ISLAND, IMO 9059602, Reefer, 4-1-1993 kiel gelegd, 3-1993 te water, 31-7-1993 opgeleverd door Danyard A/S, Frederikshavn (716) als ALBEMARLE ISLAND aan K/S Difko LXXXI, Nassau-Bahamas (C6LU3), in beheer bij Ecuadorian Line Inc. N.V., Antwerpen. 14.061 GT, 6.900 NT, 14.160 DWT. 178,50 (166,70) x 25,24 x 13,20 x 9,218 meter. 4 ruimen, In 17.774 m<sup>3</sup>, 21,5 kn. 22.187 EPK, 16.320 kW, 8 cyl, 2 cyl, 600 x 2292, B&W 8S60MC, Mitsui Engineering & Shipbuilding Co. Ltd., Tanamo. In 17.637 m<sup>3</sup>, 436 TEU. 1997 in beheer bij Trireme Vessel Management N.V., Antwerpen. 5-2003 verkocht aan Berry Island Shipping Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Trireme Vessel Management N.V., Antwerpen en Ecuadorian Line Inc., Miami FL. 2021 in de Seatrade-pool (Seatrade Groningen B.V., Groningen). (Foto: R.P. van de Wetering, 01-04-2021, afvarend t.h.v. Maassluis).



ALCEDO, IMO 9190315 (NB-271) 1998 besteld bij Scheepswerf en Machinefabriek Breko B.V., Papendrecht, 15-5-1998 kiel gelegd, 25-6-1999 gedoopt ALCEDO door mevr. Frédérique Hendriks

(echtgenote van vice-voorzitter raad van bestuur N.V. Kon. van Ommeren) en te water gelaten, 3-9-1999 technische proefvaart in de Europoort en op de Noordzee, 9-9-1999 naar de Parkkade te Rotterdam, 10-9-1999 aan de Parkkade te Rotterdam opgeleverd aan Aldea S.A., Rotterdam, in beheer bij Van Ommeren Inland Tanker Shipping B.V., Rotterdam. 12-10-1999 vlag: Luxemburg, in beheer bij Van Ommeren Tankvaart België N.V., Antwerpen. 1-1-2000 in beheer bij Vopak Barging Belgium N.V. 5-2004 in beheer bij Broere Shipping B.V., Dordrecht. 9-2004 in beheer bij Continental Marine Service B.V. voor Broere Shipping B.V. 12-7-2005 thuishaven: Dordrecht, roepsein PCFC. 28-4-2008 verkocht aan Stramien B.V., Dordrecht, in beheer bij Essberger Tankers B.V., Dordrecht. 5-10-2016 te Rotterdam overgedragen aan Alcedo Tankrederij G.m.b.H. & Co. K.G., Dordrecht, in beheer bij Essberger Tankers (John T. Essberger B.V.), Dordrecht. 31-12-2016 het kantoor te Dordrecht gesloten, in beheer bij John T. Essberger G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 9-6-2020 van Rotterdam, 12-6-2020 vanaf Rotterdam te Odense en tijdelijk opgelegd.



12-6-2021 gearriveerd te Pernis. 13-6-2021 gearriveerd op de Waalhaven te Rotterdam. 6-2021 verkocht aan Ardbeg Corp. LP, Dublin, Ierland, 21-6-2021 (vt) thuishaven: Panama, roepsein 3E2381, 21-6-2021 herdoopt ARDBEG. (Foto ALCEDO: Teun van der Zee, 3-9-1999, proefvaart t.h.v. Maassluis. Foto ARDBEG: Patrick Blankwaard, 22-6-2021, Rotterdam).



ATAIR, IMO 8521426, Research Vessel, 2-9-1986 kiel gelegd, 3-8-1987 opgeleverd door Lürssen Kröger Werft G.m.b.H. & Co. K.G., Rendsburg (1521) als ATAIR aan German Hydrographic Institute, B.R.D. (DBBI) 950 BRT, 190 DWT. 660 kW, 11 kn. 1990 vlag: Duitsland. 1994 in beheer bij Government of the Federal Republic Of Germany (Bundesamt fuer Seeschifffahrt Und Hydrographie). 2011 verkocht aan Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie. 15-6-2020 opgelegd. 17-2-2021 verkocht aan Redwise Maritime Services B.V., Huizen (PDNA), 5-5-2021 vertrokken van Duitsland, 23-6-2021 (F) herdoopt ARCTIC. 8-7-2021 te Rotterdam. (Foto: Cornelia Klier, 13-5-2010).



AUDAX, IMO 9763837 (NB-222), Polar Class 3 Module Carrier, 15-9-2015 (werf) te water gelaten (opgedreven) bij CSSC Guangzhou Longxue Shipbuilding Co. Ltd. (Guangzhou Shipyard Int. C. Ltd.) onder bouwnummer GUANGZHOU LONGXUE 14664001, 19-1-2016 (e) opgeleverd als AUDAX aan Fortune Haumea Holding Co. Ltd., Curaçao, roepsein PJAP, in beheer bij ZPMC-Red Box Energy Services B.V., Rotterdam. 34.146 GT, 28.899 DWT. 206,30 (193,80) x 43,00 x 13,50 x 7,500/8,000 meter. 22-1-2016 vertrokken van de werf naar Tianjin, 27-1-2016 ETA te Tianjin. 1-2021 in beheer bij ZPMC-Red Box Energy Services B.V., Rotterdam en ZPMC-Red Box Energy Services, Ltd., Hong Kong. 3-6-2021 (GL) verkocht aan Fortune MC Hercules Shipping Limited, thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein5LAW3, in beheer bij RBES B.V., Rotterdam (Red Box Energy Services Pte. Ltd., Singapore). (Foto: Hans Lingbeek, 11-7-2018).



BARRINGTON ISLAND, IMO 9059614, Reefer, 24-5-1993 te water gelaten bij Danyard A/S, Frederikshavn (717), 9-1993 opgeleverd als BARRINGTON ISLAND aan K/S Difko LXXXII, Nassau-Bahamas (3EML2), in beheer bij Ecuadorian Line Inc. N.V., Antwerpen. 14.061 GT, 6.900 NT, 14.160 DWT. 178,50 (166,70) x 25,24 x 13,20 x 9,218 meter. 4 ruimen, In 17.774 m<sup>3</sup>, 21,5 kn. 22.187 EPK, 16.320 kW, 8 cyl, 2 cyl, 600

x 2292, B&W 8S60MC, Mitsui Engineering & Shipbuilding Co. Ltd., Tanamo. In 17.637 m<sup>3</sup>, 436 TEU. 1996 verkocht aan K/S Difko LXXXIV, Nassau-Bahamas, in beheer bij Ecuadorian Line Inc. N.V., Antwerpen. 1997 in beheer bij Trireme Vessel Management N.V., Antwerpen. 2000 roepsein C6QK. 5-2003 verkocht aan Cat Island Shipping Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Trireme Vessel Management N.V., Antwerpen en Ecuadorian Line Inc., Miami FL. 2021 in de Seatrade-pool (Seatrade Groningen B.V.). (Foto: Marius Esman, 13-8-2019, Terneuzen).

BELUGA RECOGNITION, IMO 9277280, 21-6-2002 kiel gelegd bij Daewoo-Mangalia Heavy Industries S.A., Mangalia, 27-3-2005 te water gelaten, 16-4-2005 vanaf Roemenië achter de sleepboot POSEJDON gearriveerd op de Eemshaven te Delfzijl, afgebouwd bij Volharding Shipyards B.V. onder bouwnummer 551 in de Eemshaven, 15-12-2005 proefvaart op de Eems, 21-12-2005 opgeleverd als BELUGA RECOGNITION aan Beluga Shipping G.m.b.H., Duitsland (DDGR), in beheer bij Beluga Fleet Management G.m.b.H. 8.963 GT, 4.522 NT, 10.508,7 DWT. 134,53 (125,67) x 21,84 x 9,30 x 7,955 meter. 13-3-2011 (e) verkocht aan M.S. "Hammonia Ranger" Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Monrovia-Liberia (D5AG8), in beheer bij Hammonia Reederei G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, herdoopt HR RECOGNITION. 2016 herdoopt INDUSTRIAL RANGER. 2021 in charter bij ForestWave Navigation B.V., Groningen, 4-2021 herdoopt FWN RANGER.



BENTE, IMO 9405368, (NB-156), 24-11-2006 te water gelaten bij Maas Shipyard B.V. te Waterhuizen onder bouwnummer 10, in aanbouw voor H. Schurink, Harlingen, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., 2.997 GT, 3.999 DWT, 8-2007 kapiteineigenaar Hendrik Schurink uit Harlingen liet het binnenvaartschip JULIA SARA van Diette Doesburg-Maas aan de ketting leggen vanwege te late oplevering van de BORNRIFF, de rechter bepaalde dat Diette Doesburg-Maas de BORNRIFF op 12-10-2007 diende op te leveren, 5-12-2007 verhaald door de sleepboten GRUNO en GRUNO II van Waterhuizen naar Scheepswerf Foxhol om te worden afgebouwd, contract met Maas Shipyard B.V. is verbroken wegens wanprestatie en H. Schurink nam de bouw over en onderhandelde met diverse onderaannemers, 11-8-2008 verhaald van Hoogezand naar Delfzijl, 12-8-2008 in dok bij de Koninklijke Niesten Sander B.V. te Delfzijl voor montage van schroef en de roer, roepsein PBOJ, 22-9-2008 machine testen, 23-9-2008 proefvaart op de Eems vanuit Delfzijl, 26-9-2008 2e proefvaart op de Eems, 2-10-2008 3e proefvaart op de Eems, 9-10-2008 vaartocht met genodigden, 9-10-2008 vertrokken van Delfzijl naar Kaliningrad, 22-10-2008 terug te Delfzijl na de eerste rondreis Delfzijl, Kaliningrad, Gent en Delfzijl, 22-4-2009 openbaar verkocht te Rotterdam, na de veiling door de ING-Bank op een onderlinge akkoord doorverkocht aan de heer H van Diest, ingebracht bij Hoven Shipping B.V., Dordrecht, in beheer bij GLB Shipping B.V., Vlissingen, 11-5-2009 in de Waalhaven herdoopt BENTE door Bente (dochter van Arno en Simone, kleindochter van Henk van Diest) geassisteerd door haar moeder, roepsein PBTG, 15-5-2009 verhaald van Waalhaven, Serdijn naar Waalhaven N.Z. RHB Stevedoring & Warehousing B.V. 29-10-2015 verkocht aan Noordriver Shipping B.V., Dordrecht, in beheer bij Maritime Management Services B.V., Ridderkerk voor Henk J. van Diest en Arnold Bruins. 6-2021 verkocht aan Zand en Grinhandel Van Ouwkerk B.V., Middelburg. 24-6-2021 gearriveerd te Vlissingen om verbouwd te worden tot zand- en schelpenzuiger. (Foto: Koos Goudriaan, Nieuwe Waterweg, 29-1-2020),

BITONIA, IMO 9503902, bitumentanker, 26-4-2012 opgeleverd door Wuhan Nanhua Huanggang Jiangbei Shipyard Co. Ltd., China (JB47001BC) als ARDEA aan Frederi Beta Shipmanagement Ltd., Cyprus, roepsein 5BWF2, in beheer bij Nynas AB, Johanneshov, Zweden en Crew Chart Ship Management AB, Vastra Frolunda, Zweden. 4.657 GT, 1.397 NT, 4.972 DWT. 99,90 (95,00) x 16,00 x 9,00 x 6,350 meter. 8

ladingtanks, 4.455,5 m3. 14 kn. 5.438 EPK, 4.000 kW, 8 cyl, 4 tew, 320 x 400, 750 rpm, verhoogd naar 153 rpm., Wärtsilä 8L 32.



2019 diverse tankers waaronder m.t. ARDEA verkocht aan Tarbit Tankers B.V., t.b.n. BITUMA, de koop is geannuleerd, de andere tankers zijn wel overgedragen. 23-1-2020 van Hamburg te Eastham, U.K. 24-1-2020 van Eastham naar Falkenberg, 29-1-2020 te Falkenberg. 20-2-2020 van Falkenberg naar Nynashavn, 21-2-2020 te Nynashavn. 28-2-2020 van Nynashavn naar Drammen, 1-3-2020 te Drammen. 5-3-2020 van Södertälje naar Nynashavn, 6-3-2020 te Nynashavn. 3-3-2020 vertrokken van Nynashavn. 14-3-2020 van Naantali. 2021 verkocht aan Baloeran B.V., Dordrecht, in beheer bij Tarbit Tankers B.V., Dordrecht. 3-6-2021 vanaf Køge, Denemarken te Hamburg. 6-6-2021 te Szczecin, 7-6-2021 van Szczecin naar Hamburg. 10-6-2021 van Hamburg naar Teesport, 11-6-2021 te Teesport. 15-6-2021 te Gothenborg, 16-6-2021 te Drammen. 17-6-2021 te Gothenborg, 19-6-2021 te Drammen. 20-6-2021 te Gothenborg. 21-6-2021 van Gothenborg naar Køge, 22-1-2021 te Køge. 22-1-2021 van Køge naar Aarhus, 23-6-2021 te Gothenborg, 25-6-2021 te Drammen. 25-6-2021 van Drammen naar Rönnäng, Zweden, 25-6-2021 ETA te Rönnäng, 27-6-2021 te Rönnäng, 29-6-2021 vlag: Nederland (PDRW) en te Rönnäng herdoopt BITONIA. Tot het einde van het "bitumen-seizoen" in charter bij Nynas. 1-7-2021 vanaf Rönnäng te Gothenborg. (Foto's: collectie Huug Pieterse, 29-6-2021 vlag wisselen).



BRO ALMA, IMO 9356610 (NB-219), 5-4-2005 besteld door Dünya Denizcilik ve Ticaret A.Ş., Istanbul (partner van Broström AB) bij Çelik Tekne Shipyard AŞ, Turkije onder bouwnummer 64, in aanbouw voor Ganstar Shipping S.A., Liberia, in beheer bij Ganmar Denizcilik AŞ, 3-4-2006 kiel gelegd, 29-8-2007 te water gelaten, 3-11-2007 te Tuzla gedoopt BRO ALMA door Sonja Rogersson (echtgenote van Leif Rogersson), 25-7-2008 (NV) opgeleverd aan Bro A B.V., Delfzijl, in beheer bij Marin Ship Management B.V. voor Broström AB, roepsein PHNM. 12.162 GT, 5.491 NT, 17.000 DWT, 144,00 (133,80) x 23,00 x 12,40 x 8,400 meter. 6.300 kW, 6 cyl, 500 omw/min., MAN-B&W 6L48/60 B. #1130373. 22-2-2010 (e) in beheer bij Mærsk Tankers A/S, Kopenhagen, Marin Ship Management B.V., Farmsum en Broström AB, Gothenborg. 28-8-2015 (e) verkocht aan Maersk Tankers Singapore Pte. Ltd., Singapore, roepsein 9V3604, in beheer bij Maersk Tankers Singapore Pte. Ltd. en Mærsk Tankers A/S, Kopenhagen voor A.P. Møller, Kopenhagen. 28-5-2021 (e) verkocht naar Rusland, 29-6-2021 herdoopt ALEXANDER NEVSKIY. (Foto: Marcel Coster, 12-10-2010).



CHARLES ISLAND, IMO 9059626, Reefer, 19-2-1993 kiel gelegd, 3-11-1993 opgeleverd door Danyard A/S, Frederikshavn (718) als CHARLES ISLAND aan K/S Difko LXXIII, Nassau-Bahamas (C6JT), in beheer bij Ecuadorian Line N.V., Antwerpen. 14.061 GT, 6.900 NT, 14.140 DWT. 178,50 (166,20) x 25,24 x 13,20 x 9,200 meter. 4 ruimen, In 17.774 m<sup>3</sup>, 434 TEU. 21,5 kn. 22.187 EPK, 16.320 kW, 8 cyl, 2 tew, 600 x 2282, B&W 8S60MC, Mitsui Engineering & Shipbuilding Co. Ltd., Tamano. In 17.637 m<sup>3</sup>, 436 TEU. 1997 in beheer bij Trireme Vessel Management N.V., Antwerpen. 15-10-2003 verkocht aan Harbour Island Shipping Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Ecuadorian Line Inc., Miami FL. 17-9-2006 (e) in beheer bij Ecuadorian Line Inc., Miami FL en Trireme Vessel Management N.V., Antwerpen. 2021 in de Seatrade-pool (Seatrade Groningen B.V.). (Foto: Ruud Coster, 18-4-2019, IJmuiden).

DUNCAN ISLAND, IMO 9059638, Reefer, 5-4-1993 kiel gelegd, 21-12-1993 opgeleverd door Danyard A/S, Frederikshavn (719) als DUNCAN ISLAND aan K/S Difko LXXXIV, Nassau-Bahamas (C6JS), in beheer bij Ecuadorian Line Inc. N.V., Antwerpen. 14.061 GT, 6.900 NT, 14.140 DWT. 178,50 (166,20) x 25,24 x 13,20 x 9,200 meter. 4 ruimen, In 17.774 m<sup>3</sup>, 434 TEU. 21,5 kn. 22.187 EPK, 16.320 kW, 8 cyl, 2 tew, 600 x 2282, B&W 8S60MC, Mitsui Engineering & Shipbuilding Co. Ltd., Tamano. In 17.637 m<sup>3</sup>, 436 TEU. 1997 in beheer bij Trireme Vessel Management N.V., Antwerpen. 15-10-2003 verkocht aan Inagua Shipping Ltd., 17-9-2006 (e) in beheer bij Trireme Vessel Management N.V., Antwerpen en Ecuadorian Line Inc., Miami FL. 2021 in de Seatrade-pool (Seatrade Groningen B.V.).

EDAMGRACHT, IMO 9081370, 27-4-1994 kiel gelegd, 4-10-1994 te water, 4-1-1995 opgeleverd door Ulstein Verft A/S, Ulsteinvik (244) als EDAMGRACHT aan C.V. Scheepvaartonderneming "Edamgracht", Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam, roepsein PDWZ. 8.448 GT, 4.651 NT, 12.754 DWT. 137,16 (127,78) x (18,90) x 11,65 x 8,500 meter. 730 TEU. 7.383 EPK, 5.430 kW, 6 cyl, 4 tew, 460 x 580, Wärtsilä 6R46, Wärtsilä Diesel Oy, Vaasa/Vasa. 14,5 kn. 11-10-2004 tijdens een reis van Fremantle naar Adelaide problemen ondervonden met schuivende lading. 28-7-2012 (e) verkocht aan Rederij Edamgracht, Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V. 27-5-2021 vertrokken van Rönnskär, Zweden, 29-5-2021 te Meeruse, Tallinn, Estland, 6-2021 verkocht aan "TK

Nord Project" LLC, Arkhangelsk-Rusland, roepsein UBCW9, in beheer bij "TC Nord Project" LLC, 11-6-2021 herdoopt MIKHAIL BRITNEV.

ELANDSGRACHT, IMO 9081332 (NB-93), 31-8-1993 besteld, 23-9-1993 kiel gelegd, 14-11-1994 te water, 2-2-1995 proefvaart, 3-2-1995 opgeleverd door Merwede Shipyard B.V., Hardinxveld (666) als ELANDSGRACHT aan C.V. Scheepvaart Onderneming "Elandsgracht", Amsterdam (PDYI), in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam. 8.448 GT, 4.651 NT, 12.754 DWT, 137,16 (127,78) x (18,90) x 11,65 x 8,520 meter, 14,5 kn. 730 TEU, 7.383 EPK, 5.430 kW, Wärtsilä 6R46. 2-2-2003 tijdens een reis van Townsville, Australië naar Nantong, China geladen met 10.000 ton koperconcentraat, op de rosten gelopen van Manuk Island in de Bandazee tussen Timor en Ambon, positie 05.33 ZB en 130.18 OL, L.O.F. getekend met Wijsmuller Salvage B.V., 11-2-2003 vlot gebracht, 20-2-2003 gearriveerd te Singapore. 28-7-2012 (e) verkocht aan Rederij Elandsgracht, Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam. 8-5-2021 van Sorel, Canada, 28-5-2021 te Vene Balti, Estland. 6-2021 verkocht aan "TK Nord Project" LLC, Arkhangelsk, Rusland, 17-6-2021 (vt) vlag Rusland, roepsein UBFW5, 19-6-2021 te Vene Balti herdoopt TURUKHAN.



EMUNA, IMO 9529188 (NB-154), casco gebouwd bij Sainty Shipbuilding (Yangzhou) Corp. Ltd., Yizheng, China onder bouwnummer O6KH0017, de machine ingebouwd te Hemiksem, België, 12-2008 gearriveerd voor afbouw bij Holland Shipyards B.V. te Hardinxveld-Giessendam, 18-3-2009 proefvaart vanuit Bruinisse op de Oosterschelde, 27-3-2009 overgedragen te Hardinxveld-Giessendam door Holland Shipyards B.V. (2007001) aan Emuna Shipping C.V., Werkendam, in bevrachting bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor Chris Kornet te Werkendam. Roepsein PBOU. 2.994 GT, 2.203 EPK, 1.620 kW, 9 cyl, 4 tew, 200 x 280, 1.000 rpm., Wärtsilä 9L20. 6-2021 verkocht aan Eems Werken B.V., Delfzijl (PBOU), 10-6-2021 gearriveerd bij Damen Shiprepair Harlingen B.V., in beheer bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl, 17-6-2021 herdoopt EEMS RANGER. (Foto: R.P. van de Wetering, 25-06-2020).



ERASMUSGRACHT, IMO 9081368 (NB-209), 12-7-1993 besteld, 3-11-1993 kiel gelegd, 23-4-1994 te water gelaten, 30-10-1994 opgeleverd door Ulstein Verft A/S, Ulsteinvik (243) als ERASMUSGRACHT aan C.V. Scheepvaartonderneming Erasmusgracht, Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam. Roepsein PDYV. 8.448 GT, 4.651 NT, 13.000 DWT. 14,5 kn. 7.383 EPK, 5.430 kW, Wärtsilä 6R46, Wärtsilä Diesel Oy. 28-7-2012 verkocht aan Erasmusgracht Rederij, Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam. 4-7-2014 gearriveerd te Québec. 5-7-2014 gearriveerd te Montréal, QC. 7-2014 in beheer bij Nunavut Eastern Arctic Shipping Ltd., Montréal QC. 11-7-2014 onder de vlag van Canada gebracht, roepsein CFK5359. 12-7-2014 vertrokken van Canada. 9-2014 onder Nederlandse vlag gebracht, roepsein PDYV. 27-5-2021 vertrokken van Amsterdam naar Tallinn, Estland voor overdracht aan de nieuwe eigenaar "TK Nord Project" LLC, Arkhangelsk, 31-5-2021 te Vene Balti, Estland. 18-6-2021 (vt) vlag Rusland, roepsein UBEW9, 18-6-2021 te Vene Balti herdoopt TERSKIY BEREG. (Foto: Ruud Coster, 27-5-2021, Noordzeekanaal).



FICUS (3), IMO 9216913 (NB-143), Tanker, 28-7-1999 besteld als ELKA ANGELIQUE voor Angelique Navigation Inc., Athene, vlag: Marshall Islands, in beheer bij European Navigation Inc., Athene, 22-7-2000 kiel gelegd, 19-12-2000 te water gelaten, 2001 in beheer bij Shell International Trading & Shipping Ltd., Londen (STASCO, op Lease basis), 3-2001 thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia (ELYK3), 28-6-2001 opgeleverd door Brodogradiliste "Split", Split (416) en herdoopt FICUS. 27.539 GT, 13.093 NT, 44.787 DWT, 183,40 (175,00) x 31,99 x 17,95 x 12,016 meter. 16 ladingtanks, 55.423 m<sup>3</sup>, 16 kn. 12.480 EPK, 9.180 kW, 6 cyl, 2 tew, 500 x 2000, B&W 6S50MC-C, Tvornica Dizel Motora "Split", Split. 12-2002 thuishaven en vlag: Douglas-Isle of Man (ZNRI4). 21-12-2002 tegen de laadpier van Shell te Rockfort gevaren, in dok te Kingston Harbor voor inspectie, naar Montego Bay gevaren om het restant van de lading te lossen, naar Bahamas gevaren voor reparatie. 27-2-2008 te Goulding Cay, New Providence, Bahamas (25.01.2 NB. en 77.34.8 WL) op een rif gelopen, LOF getekend, de sleepboot SMIT ONEDA ter plaatse, 4-3-2008 vlot gebracht, gelost te Clifton, 10-3-2008 vertrokken naar Freeport, 14-3-2008 te Freeport om te repareren. 3-6-2008 vertrokken van Houston naar Hamburg. 28-6-2008 (e) in dienst. 27-3-2009 (e) in beheer bij STASCO en European Product Carriers Ltd., Athene. 6-2009 vlag: Liberia (ELZK3), 6-2009 herdoopt ELKA ANGELIQUE. 28-9-2009 (e) in beheer bij European Product Carriers Ltd., Athene. 2-5-2021 van San Nicolas, Peru naar Fujairah Anchorage. 18-6-2021 (e) verkocht voor sloop (590 USD/TO). 2-5-2021 van San Nicolas, Peru naar Fujairah, 23-6-2021 op Fujairah Anchorage. 2-7-2021 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Kees Bustraan†, 23-9-2008, Santa Anna Bay, Willemstad).

FLINTER ATLANTIC, IMO 9504138 (NB-238), 22-1-2011 geplande doop en tewaterlating uitgesteld, door de kou is het niet gelukt dat te halen, 29-1-2011 gedoopt FLINTER ATLANTIC door mevrouw Hanny Pieperiet en te water gelaten bij Scheepswerf Ferus Smit B.V., Westerbroek onder bouwnummer 399 (Mevrouw Hanny Pieperiet is de echtgenote van Jeppe Pieperiet die door de jury werd uitgeroepen tot winnaar van de wedstrijd in de zoektocht naar een doper/doopster van de FLINTER ATLANTIC, de doop verrichtte zijn vrouw die hem heeft gesteund en bijgestaan in zijn strijd tegen lymfeklierkanker, de doop is opgedragen aan alle mantelzorgers in Nederland, 18-2-2011 vanaf de werf gearriveerd te Delfzijl en kompas gesteld in de Handelshaven, 21-2-2011 proefvaart, 22-2-2011 proefvaart, 24-2-2011 opgeleverd aan Flinter Atlantic N.V., Rotterdam, in beheer bij Flinter Shipping B.V. 6.687 GT, 3.448 NT, 11.047 DWT.



132,60 (126,35) x 15,87 x 10,78 x 7,800 meter. Brandmerk 22986 Z 2011. Roepsein PCJK. 2 ruimen, 13.008,96 m<sup>3</sup>. Grain: 460.000 Cubic Feet (13.025,6 m<sup>3</sup>). 356 TEU. 587,6 m<sup>3</sup> bunkers. 14,1 kn. 5.435 EPK, 4.000 kW, 8 cyl, 4 tew, 320 x 480, 600 rpm., vertraagd naar 159 rpm., M.a.K. 8M32, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., Kiel. 25-2-2011 bezichtiging van het schip door de participanten. 27-2-2011 vertrokken op de eerste reis, te Antwerpen meststoffen geladen met bestemming Italië. 28-9-2016 van Tekirdag, Turkije naar Constanta en opgelegd. 2-11-2016 verhaald te Constanta. 16-12-2016 is Flinter Atlantic N.V. te Barendrecht (Zuid-Holland) failliet verklaard nadat de surseance beëindigd is. Als curator is aangesteld mr. C. van den Bergh. Het insolventienummer van deze zaak is F.10/16/663. Uitspraak faillissement na beëindiging surseance op 15 december 2016. Niet failliet zijn Flinter Atlantic Holding B.V., Stichting Bewaarder Flinter Atlantic en Flinter Atlantic B.V. 12-2016 in beheer bij Duo Ship B.V., Farmsum. 14-12-2016 (mt) herdoopt ROTTERDAM. 23-12-2016 van Constanta naar Šibenik, Kroatië, 28-12-2016 ETA te Šibenik. 26-12-2016 bij Piraeus. 26-12-2016 van de ankerplaats bij Piraeus naar Šibenik. 29-12-2016 te Šibenik. 7-1-2017 van Šibenik naar Villagarcia, Spanje. 16-1-2017 ETA te Villagarcia. 10-9-2017 (mt) te Birkenhead. 21-9-2017 (e) verkocht aan Kilbride Shipping Ltd., Arklow-Ierland (EITD9), in beheer bij Arklow Shipping Ltd., Arklow, herdoopt ARKLOW DAWN. 23-9-2017 vertrokken van Birkenhead naar Rouen, Frankrijk. 24-6-2021 vanaf Honfleur te Dordrecht. 24-6-2021 verkocht aan Arklow Shipping Nederland B.V., Rotterdam, 24-6-2021 (vt) vlag Nederland, roepsein PDTU.



FLINTERSPIRIT, IMO 9229049 (NB-232), 17-2-2001 gedoopt FLINTERSPIRIT door mevr. F.K. van Diest (echtgenote van algemeen directeur Ancora AFS Shipping B.V., Rotterdam) en te water gelaten bij Shipyard Ferus Smit Leer G.m.b.H., Leer (327), 19-3-2001 vertrokken van de werf naar Delfzijl, 20-3-2001 proefvaart, 21-3-2001 opgeleverd aan C.V. Scheepvaartonderneming "Flinterspirit", Groningen (PFCF), in beheer bij Flinter Groningen B.V., Groningen en Ancora AFS Shipping B.V., Rotterdam. 4.503 GT, 2.452 NT, 6.358 DWT. 111,75 (105,38) x 14,95 x 8,40 x 6,370 meter. Brandmerk 6817 Z G 2001. 2 ruimen, 9.052 m<sup>3</sup>, G 9.052 m<sup>3</sup>, B 8.620 m<sup>3</sup>. 390 TEU. 14,2 kn. 4.459 EPK, 3.280 kW, 6 cyl, 4 tew, 320 x 350, 750 rpm., Wärtsilä 8R32E, Wärtsilä NSD Corp., Vaasa, NE-00. 21-3-2001 op de 1e reis vertrokken naar Stettin, Polen. 23-10-2007 (e) in beheer bij Flinter Management B.V., Barendrecht. 2009 verkocht aan Flinterspirit B.V., Groningen, in beheer bij Flinter Management B.V., Barendrecht. 7-2009 (e) in beheer bij Flinter Shipping B.V., Barendrecht en Flinter Management B.V., Barendrecht. 19-3-2012 tijdens een reis van Zweden naar Belfast, geladen met hout en staal, bij het eiland Flodday More ten noorden van Schotland op de rotsen gelopen, 20-3-2012 bij hoog water vlot gebracht, onder begeleiding van reddingsboten naar Stornoway (eiland behorende tot de Buiten-Hebriden ten noorden van Schotland) voor inspectie. 10-2013 verkocht aan Flinterspirit III B.V., Groningen, in beheer bij Flinter Shipping B.V., Barendrecht en Flinter Management B.V., Barendrecht. 4-10-2016 van IJmuiden. 31-10-2016 van de ankerplaats naar Capelle a/d IJssel. 1-11-2016 gearriveerd te Capelle a/d IJssel en opgelegd. 10-11-2016 Flinterspirit III B.V. te Barendrecht (Zuid-Holland) is door de rechtbank in Rotterdam failliet verklaard. Als curator is aangesteld mr. C. van den Bergh. Het insolventienummer van deze zaak is F.10/16/564. De (hoofd)activiteit van Flinterspirit III B.V. is vervaardiging van overige transportmiddelen. 8-12-2016 opgericht Spirit II Shipping B.V., Groningen, staat bij de Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 67447082. 19-12-2016 te Amsterdam executoriaal geveild de schepen: FLINTER AMERICA, FLINTER ROSE, FLINTER ARCTIC, GERARDA, ORCANA, FLINTERSPIRIT, FLINTERSUN, FLINTER-BOTHNIA en FLINTERSKY. 19-12-2016 tijdens de openbare veiling in opdracht van N.V. ING Bank

verkocht aan Thorco Shipping A/S, Hellerup, Denemarken. 12-2016 verkocht aan Spirit II Shipping B.V., Groningen, in beheer bij Thorco Shipmanagement B.V., Winschoten, 5-1-2017 te Capelle a/d IJssel herdoopt SPIRIT. 7-1-2017 te Capelle a/d IJssel herdoopt FLINTERSPIRIT. 10-1-2017 (mt) te Capelle a/d IJssel herdoopt SPIRIT. 16-1-2017 vertrokken naar Stadersand, Duitsland, 17-1-2017 te Bützfleth a/d Elbe. 18-1-2017 vertrokken van Bützfleth naar Ardalstangen, Noorwegen. 14-6-2021 (F) gearriveerd te Vene-Balti, Tallinn, Estland. 22-6-2021 (e) verkocht aan HS Kaileen OÜ, Valletta-Malta, in beheer bij Hansa Shipping Ltd., Valletta, 29-6-2021 herdoopt KAILEEN. (Foto: L. Bot†, 31-7-2007).



GERARDA, IMO 9341770 (NB-233), 13-1-2006 gedoopt GERARDA door Gerarda Scherpenisse-Pomp en te water gelaten, 14-2-2006 proefvaart op de Eems, 16-2-2006 opgeleverd door Ferus Smit Leer G.m.b.H., Leer (369) aan Scheepvaartbedrijf Scherpenisse B.V., Scherpenisse Scheepvaartbedrijf B.V, Vlissingen (PHEV), in bevrachting bij Ancora Shipping B.V., Rotterdam voor R. Scherpenisse, Sint Annaland. 2.999 GT, 1.643 NT, 4.500 DWT. 89,78 (84,97) x 14,00 x 7.500 x 5,950 meter. Brandmerk 7498 Z G 2006. Roepsein PHEV. 1 ruim, G 6.080 m<sup>3</sup>. 144 TEU. 232 m<sup>3</sup> bunkers. 12,5 kn. 3.587 EPK, 2.640 kW, 8 cyl, 4 tew, 255 x 400, 750 rpm., MAK 8M25, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., Kiel, #44164, NE-05. 16-2-2006 om 19:05 uur vertrokken op de eerste reis van Delfzijl (Handelskade Oost) naar Riga om turf te laden voor Gent, 24-2-2006 te Terneuzen op weg naar Gent. 1-3-2006 overgedragen aan C.V. Scheepvaartonderneming "Flinter Gerarda", Vlissingen en open dag aan boord voor de participanten, in beheer bij Flinter Shipping B.V., Barendrecht. 11-2013 verkocht aan Flinter Gerarda B.V., Vlissingen, in beheer bij Flinter Shipping B.V., Barendrecht en Flinter Management B.V., Barendrecht. 16-1-2017 verkocht aan Gerarda Shipping B.V., Vlissingen, in beheer bij Thorco Shipmanagement B.V., Winschoten en Thorco Shipping A.S., Hellerup, Denemarken. 18-5-2017 in beheer bij SCG Management B.V., Groningen. 8-6-2021 verkocht aan HS Karessa OU, Tallinn, vlag: Malta (9HA5317), in beheer bij Hansa Shipping Ltd., Valletta, te Tallinn herdoopt KARESSA. (Foto: Koos Goudriaan, 22-6-2010, Rendsburg).

HAARLEM M853, MAASSLUIS M856, HELLEVOETSLUIS M859 en MIDDELBURG M858, van de vier mijnenjagers van de Alkmaar-klasse die in 2011 buiten dienst gesteld wegens bezuinigingen, zijn de laatste twee (HELLEVOETSLUIS en HAARLEM) verkocht naar Pakistan. De eerste twee (MAASSLUIS en MIDDELBURG) gingen naar Bulgarije. De zes vaartuigen\* van de Alkmaar-klasse die de marine nog in dienst heeft, worden vanaf 2024 vervangen door nieuwe mijnenjagers. (\*MAKKUM M857, SCHIEDAM M860, URK M861, ZIERIKZEE, M862, VLAARDINGEN M863 en WILLEMSTAD M864).

HAGE, IMO 9938688, vrachtschip, 5-2021 besteld onder bouwnummer DAYANG OFFSHORE SH106, 30-6-2023 geplande oplevering aan Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co., Leer, vlag: Nederland, in beheer bij Briese Shipping B.V., Scheemda. 7.634 GT, 9.000 DWT.

HINTE, IMO 9938690, vrachtschip, 5-2021 besteld onder bouwnummer DAYANG OFFSHORE SH107, 30-9-2023 geplande oplevering aan Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co., Leer, vlag: Nederland, in beheer bij Briese Shipping B.V., Scheemda. 7.634 GT, 9.000 DWT.

HOOD ISLAND, IMO 9059640, Reefer, 9-9-1993 kiel gelegd, 8-3-1994 opgeleverd door Danyard A/S, Frederikshavn (722) als HOOD ISLAND aan K/S Difko LXXXI, Nassau-Bahamas (C6LU4), in beheer bij Ecuadorian Line Inc. N.V., Antwerpen. 14.061 GT, 6.900 NT, 14.160 DWT. 178,50 (166,70) x 25,24 x 13,20 x 9,218 meter. 4 ruimen, In 17.774 m<sup>3</sup>, 21,5 kn. 22.187 EPK, 16.320 kW, 8 cyl, 2 cyl, 600 x 2292,

B&W 8S60MC, Mitsui Engineering & Shipbuilding Co. Ltd., Tanamo. In 17.637 m<sup>3</sup>, 436 TEU. 1997 in beheer bij Trireme Vessel Management N.V., Antwerpen. 5-2003 verkocht aan San Salvador Shipping Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Trireme Vessel Management N.V., Antwerpen en Ecuadorian Line Inc., Miami FL. 2021 in de Seatrade-pool (Seatrade Groningen B.V., Groningen).



JARIKABA, IMO 8421298 (NB-274), 1986 opgeleverd door Hayashikane, Nagasaki (933) als JARIKABA aan Forever Shipping S.A., Panama, Hisafuku Kisen K.K., Hiroshima. 4.328 BRT, 1.695 NRT, 4.277 DWT. 1989 in beheer bij E&F Ship Management Ltd., Southampton. 1990 verkocht aan Bingo Shipping Co. Ltd., U.K. (LCVS), in beheer bij Wallem Shipmanagement Ltd., Hong Kong. 1992 vlag: Hong Kong (VROJ), in beheer Marine Management Services Ltd., Douglas. 1996 in beheer bij Celtic Marine Services Group, Douglas. 1997 verkocht aan FII Fyffes PLC, Douglas-Isle of Man, in beheer bij Celtic Marine Services Group, Douglas. 1999 in beheer bij V Ships Management Inc. 2000 in beheer bij Celtic Marine Ltd. en Fyffes Group Ltd., Londen. 2001 verkocht aan Mar. del Norte Corp., Panama, in beheer bij Mar. del Norte S.A., 24-4-2001 herdoopt SIERRA NIEVES. 2008 verkocht aan Jarikaba Shipping Co., Panama, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., 9-6-2008 herdoopt JARIKABA. 4-2009 thuishaven en vlag: Willemstad-N.A., roepsein PJYN. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 12-2010 verkocht aan United Ocean Ship Management, Kiribati, in beheer bij United Ocean Transportation, Hong Kong, herdoopt HUA JIAN 107. 5-2018 vlag: Panama (3FHN6). 6-2021 verkocht voor sloop (350 USD/TO as is Singapore). 16-6-2021 vertrokken van Zhoushan, China, 1-7-2021 op Chittagong Anchorage. (Foto: Teun van der Zee, 6-7-1989).

JOINT RUNNER, IMO 9706865 (NB-274), DP 2 Caranx 11000, 4-10-2013 kiel gelegd bij Peters Shipyards B.V., Kampen (1601) voor Canada Feeder Lines B.V., Groningen, 4-2014 de werf failliet en overgenomen door The Bodewes Group uit Hasselt (Thecla Bodewes), afgebouwd door Barkmeijer Stroobos B.V. als BRODOTROGIR 331 (e), 20-4-2016 te water gelaten te Kampen als JOINT RUNNER I onder bouwnummer 337, thuishaven Amsterdam, 20-4-2016 te Kampen de opbouw geplaatst, 4-5-2016 met de WATERLELIE en WATERSTAD vertrokken Kampen naar de Amerikahaven te Amsterdam, 5-5-2016 te Amsterdam, 5-5-2016 met de sleepboot WATERLAND van Amsterdam naar Harlingen, assistentie van de WATERSTAD op het Noordzeekanaal, 6-5-2016 te Harlingen voor de verdere afbouw, 6-2016 geplande oplevering aan CFL Shipmanagement B.V., Amsterdam. 8.127 GT, 11.000 DWT. 12-2020 (e) geplande oplevering aan Canada Feeder Lines B.V., Groningen, in beheer bij CFL Shipmanagement B.V., Amsterdam. 9-11-2020 vertrokken van Harlingen naar IJmuiden met de sleepboot WATERMAN, naar Kampen met de WATERLELIE en WATERSTAD, 11-11-2020 te Kampen. 16-6-2021 geveild te Rotterdam in opdracht van Centraalstaal en Rabobank, verkocht voor € 1,2 M.

#### **JOINT RUNNER verkocht**

De veiling van de JOINT RUNNER I op 16 juni j.l. bracht 1,2 miljoen euro op. Het vrachtschip heeft zeker drie faillissementen op zijn naam staan, recentelijk Centraalstaal.

Het schip was in aanbouw bij Peters Shipyards B.V. te Kampen toen de scheepsbouwer failliet ging. Oud ABN AMRO topman Jan Peter Schmittmann voelde zich verantwoordelijk voor de grote schulden, op 5 april 2014 werden hij, zijn vrouw en zijn jongste dochter dood aangetroffen in hun huis te Laren. Het faillissement raakte ook de scheepswerven Bijlsma te Wartena en Barkmeijer te Stroobos. alsmede het groothandelbedrijf Econosto te Groningen, kranenbouwers SMST te Drachten.



De bouw stopte en het casco bleef op de helling staan tot 20 april 2016, toen is het te water gelaten en de opbouw erop gezet en een maand later naar Harlingen gesleept. Barkmeijer zou de JOINT RUNNER afbouwen, ook die werf sukkelde met van alles en nog wat veroorzaakt door het schip en Peters Shipyards. Ook Barkmeijer ging failliet en de 110 scheepsbouwer van Barkmeijer stonden op straat. Ook scheepswerf Brodotrogir in Kroatië van Danco Koncar (de koning van Chroom) speelde een rol, ook die werf was betrokken bij het afbouwen maar moest daarmee stoppen. In november 2020 vertrok het onafgebouwde schip naar Kampen, in afwachting van de executieveiling door notariskantoor NautaDutilh in opdracht van Centraalstaal en de Rabobank. De veiling te Rotterdam bracht z'n 1,2 miljoen euro op. Wie zich eigenaar van de JOINT RUNNER mag noemen wilde NautaDutilh niet vertellen. Ook bestaat er onzekerheid over de eigendomsrechten, verschillende partijen claimen rechten. De opbrengst van de veiling bedroeg slechts een beperkt deel van de werkelijke bouwkosten.

Het failliete bedrijf Centraalstaal te Groningen wordt in tweeën geknipt en voortgezet door de scheepswerf Ferus Smit en CIG Architecture. De ondernemingen nemen Centraalstaal over samen met ongeveer dertig werknemers. Op 25 juni 2020 is het fusievoorstel gedeponneerd, verkrijgende rechtspersoon: Centraalstaal B.V., verdwijnende rechtspersoon: Central Industry Group Netherlands B.V. Per 28 augustus 2020 is Central Industry Group Netherlands B.V. uit functie getreden en Nironika B.V. in functie getreden. (Foto: Ruud Coster, 10-11-2020, IJmuiden).

JOLYN, IMO 9374686 (NB-276), 4-11-2006 gedoopt JOLYN door mevrouw Lyn Boyle en te water gelaten bij Scheepswerf Peters B.V. te Kampen, 3-1-2007 verhaald van Kampen naar Kornwerdersand, 4-1-2007 verhaald naar Harlingen, 5-1-2007 proefvaart op de Eems, 11-1-2007 te Delfzijl opgeleverd door Scheepswerf Peters B.V., Kampen (1012) aan John McEvoy Roker Shipping Ltd., Willemstad-N.A., roepsein PJWG, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor John McEvoy. 2.528 GT. 13-1-2007 geladen met zout vertrokken op de eerste reis Harlingen naar Mäntyluoto, Finland. 11-1-2007 (e) verkocht aan Roker Shipping N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Drenth Ship Consult. 23-5-2008 in beheer bij Toner Technical & Marine Ltd. 19-7-2010 in beheer bij Corrib Ship Management Ltd., Dublin. 11-12-2020 (e) verkocht aan Eems Beheer XV B.V., Delfzijl, vlag: Nederland, roepsein PDVR, in beheer bij Corrib Ship Management Ltd., Dublin. 10-6-2021 van Antwerpen naar Silloth geladen met 3.390 ton kunstmest. 10-6-2021 op Dover Strait Traffic Separation Scheme problemen opgelopen met de machine in positie 51.17.09.0 NB. en 001.48.26.4 OL., door de bemanning gerepareerd en de reis vervolgd. 13-6-2021 te Silloth.

KONINGSBORG, IMO 9155925 (NB-221), 26-11-1997 gedoopt door mevr. C.M.F. Alders-Peters (echtgenote van de commissaris van de Koningin in Groningen) en te water gelaten bij B.V. Scheepswerf "Ferus Smit", Foxhol onder bouwnummer 315, 24-1-1998 gepland vertrek van de werf naar Delfzijl, door de harde wind ging het niet door, 25-1-1998 vertrokken van de werf naar Delfzijl, 26-1-1998 technische proefvaart, 28-1-1998 opgeleverd aan C.V. Scheepvaartonderneming Koningsborg, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 5-11-2005 kort na het passeren van de Straat van Gibraltar een drenkeling aan boord genomen, terug gevaren naar de baai van Gibraltar, drenkeling overgegeven aan een reddingsboot en vertrokken met bestemming Motril, 2008 verkocht aan H.J. Smith, Barendrecht, in

beheer bij Wagenborg Shipping B.V. 31-12-2015 om 05:25 uur, tijdens een reis van Walsum to naar Bizerte op 18 mijl west van Ouessant een noodoproep uitgezonden na problemen met de machine, om 08:00 uur vanaf Ouessant vertrok de sleepboot ABEILLE BOURBON (IMO 9308687) naar de KONINGSBORG, om 11:30 uur vastgemaakt door de sleepboot ABEILLE BOURBON en naar Brest gesleept, 15:30 uur ten zuidwesten Pierres Noires lighthouse gebroken en weer vastgemaakt, 31-12-2015 om 20:30 te Brest. 16-6-2021 van Gdynia naar Sandö, Zweden en Casablanca, 5-7-2021 ETA te Casablanca. 24-6-2021 bij Sandö op de rivier Ångermanälven "black-out" opgelopen en op een zandbank gevaren. Het gevaar van oliekkage is gering omdat het schip alleen met het voorschip is vastgelopen en de brandstoftanks zich in het achterschip bevinden. Samen met de verzekeraar is een bergingsplan opgesteld. 3-7-2021 vlot gebracht en vertrokken naar Casablanca, 14-7-2021 ETA te Casablanca.



MAAS, IMO 9904948 (NB-280), Water Injection Dredger, 3-1-2020 in aanbouw onder bouwnummer KOOIMAN 215, 20-7-2020 te water gelaten, 7-8-2020 passage Keulen, onderweg met het koppverband GAVIALIS I en GAVIALIS II van de werf naar Zwijndrecht om afgebouwd te worden, 11-2020 geplande oplevering aan Van Oord Ship Management B.V., Rotterdam, 1-4-2021 proefvaart, 21-4-2021 proefvaart, 23-4-2021 vertrokken van Zwijndrecht naar Dordrecht en opgeleverd door Scheepswerf Gebroeders Kooiman B.V. (215) aan Water Injection Dredging B.V., Rotterdam (PDTY), in beheer bij Van Oord Ship Management B.V., Rotterdam. 487 GT, 144 NT, 204 DWT. 43,07 (35,79) x 9,70 x . x 2,100 meter. 10 kn. 1.448 APK, 1.066 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 145 x 162, 1.800 rpm., hybride energiemanagementsysteem, Licentie: Danfoss Editron Oy, gebouwd door Danfoss Editron Oy, Lappeenranta, Finland NE-5-5-2020. 26-4-2021 vertrokken van Zwijndrecht naar Tilbury. 30-6-2021 bij het hoofdkantoor van Van Oord te Rotterdam gedoopt door Mevrouw Karin Schinagl (vrouw van Managing Director Netherlands Ronald Schinagl). (Foto: MAAS en MERSEY: Hans Lingbeek, 2-7-2021, op de Noord).



**Nieuwe generatie hybride waterinjectievaartuigen**

De Maas en Mersey vertegenwoordigen de nieuwe generatie van hybride waterinjectievaartuigen. Dit nieuwe type schip is veelzijdig en kan waterinjectiebaggeren, massflowen en powerjetten. Waterinjectiebaggeren is een efficiënte en milieuvriendelijke manier om vaargeulen, havens en rivieren op diepte te houden. Al meer dan 30 jaar past Van Oord deze techniek over de hele wereld toe.

De nieuwste technologische ontwikkelingen zijn toegepast bij beide schepen, zoals deiningscompensatie en Dynamic Positioning waardoor het baggeren veelal in hoge mate voorgeprogrammeerd en efficiënter kan verlopen. Dankzij de wendbaarheid en zeer geringe diepgang zijn de schepen uitermate geschikt voor bijvoorbeeld het onderhoudsbaggeren van ondiepe havens. Tegelijkertijd kunnen ze tot een diepte van 24 meter baggeren en zijn ze gecertificeerd als zeevarend schip.

Tijdens het ontwerp is veel aandacht besteed aan de energiehuishouding van beide schepen. De nieuwe waterinjectievaartuigen zijn uitgerust met een hybride energiemanagementsysteem. Hierdoor kunnen de vaartuigen energie uit restwarmte, die normaal verloren was gegaan, opslaan in accu's. Deze energie wordt vervolgens onder andere gebruikt voor de voortstuwing. De installatie van diesel- elektrische motoren zorgt voor een verlaging van CO2 uitstoot. De nieuwe waterinjectie vaartuigen zullen voldoen aan de nieuwe IMO TIER III regelgeving voor het verminderen van NOx emissies en zijn voorbereid op de EU STAGE V regelgeving. De schepen werden geleverd door Kooiman Marine Group uit Zwijndrecht. (Persbericht en foto's met de doopsters: Van Oord).



MARNEBORG, IMO 9142564 (NB-187), 13-2-1998 opgeleverd door Scheepswerf Bijlsma B.V., Lemmer (679) als MARNEBORG aan C.V. Scheepvaartonderneming "Marneborg", Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 6.410 GT. 9-12-2004 te Antwerpen herdoopt NORMED ISTANBUL, 11-12-2004 vertrokken naar Istanbul, Turkije via Cagliari, Sardinië met als lading gebruikte goederen en rollen papier. 1-2006 te Stettin herdoopt MARNEBORG. 22-12-2008 (e) verkocht aan Marneborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. 2010 verkocht aan Marneborg Schifffahrts G.m.b.H., Antigua & Barbuda, in beheer bij BD-Shipsnavo G.m.b.H. & Co. Reederei K.G., Haren/Ems, 26-10-2010 vanaf Jorf Lasfar, Marokko gearriveerd bij Serdijn Ship Repair B.V. in de Waalhaven te Rotterdam, 1-11-2010 naar het Calandkanaal, 1-11-2010 verhaald naar de Waalhaven, 5-11-2010 in de Waalhaven onder de vlag van Antigua & Barbuda gebracht, roepsein V2FI2. 27-6-2012 (m) te Sorel, Canada herdoopt ARNE. 5-2021 (e) verkocht aan Patek Shipping Limited, vlag: Antigua & Barbuda, in beheer bij Alpha Shipping Company SIA, Riga, 21-6-2021 (mt) gearriveerd te Gdynia, Polen, 22-6-2021 (vt) herdoopt MANISA BELEN. (Foto: Koos Goudriaan, 5-11-2010, Waalhaven Rotterdam).

MAX STABILITY, IMO 9351098 (NB-227), General Cargo Ship, 11-10-2004 contract, 1-12-2004 kiel gelegd, 28-7-2006 te water, 29-9-2006 (GL) opgeleverd door Cassens Werft G.m.b.H. (30247) als ELBDEICH aan Elbdeich G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda, in beheer bij Elbdeich Bereederungs G.m.b.H. voor Ownership Emissionshaus G.m.b.H., Hamburg. 7.532 GT, 3.553 NT, 8.723,58 DWT. 126,87 (119,54) x 20,46 x 10,35 x 7,750 meter. 9-2006 herdoopt GRACECHURCH SUN. 4-2009 herdoopt

LOUISE BORCHARD. 9-2-2011 (e) in beheer bij Elbdeich Bereederungs G.m.b.H. en USC Barnkrug G.m.b.H. & Co K.G., voor Ownership Emissionshaus G.m.b.H. 7-2011 herdoopt ELBDEICH. 23-6-2016 (e) verkocht aan BMAX Shipping 5212 B.V., Breskens, vlag: Malta (9HA4086), in beheer bij Vroon B.V., Breskens en OSM Ship Management Pte. Ltd., Singapore voor Vroon Containers B.V., Breskens, 6-2016 herdoopt MAX STABILITY. 28-5-2021 (e) verkocht aan MTN Shipping & Trading Corp., 30-5-2021 (F) vlag: Liberia (D5ZO2), in beheer bij Akar Deniz Tasimaciligi ve Ticaret AS, Istanbul, herdoopt MAX. 12-6-2021 t/m 20-6-2021 op Aliaga Anchorage. 18-6-2021 van Gemlik naar Evyap, Turkije, 18-6-2021 te Evyap, Turkije.

MERSEY, IMO 9904950 (NB-266), Water Injection Vessel, 26-2-2019 contract, 9-2019 in aanbouw bij Scheepswerf Gebr. Kooiman B.V. (Bomex) onder bouwnummer Kooiman 216, 23-1-2021 geplande oplevering als MERSEY, 24-11-2020 te water gelaten, 30-6-2021 bij het hoofdkantoor van Van Oord te Rotterdam gedoopt MERSEY door Mevrouw Karien van Oord (tot in 2020 voorzitter van de Familieraad van de familie Van Oord en lid van de Bestuursraad van MerweOord) en opgeleverd aan Van Oord N.V., Rotterdam (PDTZ), in beheer bij Van Oord Ship Management B.V., Rotterdam, Zusterschip van de MAAS. 487 GT, 204 DWT.



MOANA, IMO 9529190 (NB-156), casco gebouwd door Sainty Shipbuilding (Yangzhou) Corp. Ltd., Yizheng, China (O6KH0018), afgebouwd te Hardinxveld-Giessendam, 24-4-2008 technische proefvaart op de Oude Maas, 28-4-2009 (BV) opgeleverd door Holland Shipyards B.V., Hardinxveld (2007002) als MOANA aan Moana Shipping C.V., Papendrecht, in bevrachting bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl. Roepsein PBOT, 2.992 GT, 1650 NT, 4500 DWT, 89,95 x 15,25 x . x 5,640 meter, 2.203 EPK, 1.620 kW, 9 cyl, 4 tew, 200 x 280, 1.000 rpm., Wärtsilä 9L20. 11-6-2021 gearriveerd bij Scheepswerf Kooiman Hoebe B.V. te Dordrecht. 24-6-2021 verkocht aan Eems Werken B.V., Delfzijl, roepsein PBOT, in beheer bij Amasus Shipping B.V., Farmsum, 24-6-2021 (vt) herdoopt EEMS ROVER. (Foto: Teun van der Zee, 20-1-2012, Vlaardingen).

MUNTEDIEP, IMO 9148221 (NB-121), 15-8-1995 contract, 3-10-1996 kiel gelegd, 17-4-1997 te water, 1-6-1997 opgeleverd door B.V. Scheepswerf "Waterhuizen" J. Pattje, Waterhuizen (396) als LENGAI aan Resolve Shipping Ltd., Limassol-Cyprus (P3MF7), in beheer bij Marine Cargo Management Inc. 1998 verkocht aan Lengai Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Feederlines B.V. 2002 herdoopt MUNTEDIEP. 2005 verkocht aan Afelio Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, 10-1-2005 in beheer bij Reederei Hesse G.m.b.H. & Co. KG., Leer. 2005 verkocht aan Marjesco Schiffsbeteiligungs G.m.b.H. & Co K.G., Limassol-Cyprus, in beheer bij H&H Bereederung G.m.b.H. & Co K.G., 12-12-2005 (e) herdoopt DAROJA. 11-6-2013 in beheer bij USC Barnkrug G.m.b.H. & Co K.G. 19-9-2018 verkocht aan Greenalia Logistics S.L., Limassol-Cyprus, in beheer bij Greenalia Shipping S.L., A Coruna en AMAZSA Agencia Maritima Artiach Zuazaga, S.L. 21-6-2021 om 08:00 uur bij vertrokken van Figueira da Foz naar El Ferrol een deel van de lading boomstammen verloren, de haven gesloten door de havenkapitein en de lokale commandant van de maritieme politie van Figueira da Foz, de DAROJA afgemeerd te Figueira da Foz voor onderzoek, om 12:00 uur de sluiting opgeheven.



NOORDBORG op de helling bij Van Grevenstein's Scheepswerf B.V. te Krimpen aan de Lek. (Foto: Koos Goudriaan, 28-6-2021).



P&O NEDLLOYD COOK, IMO 9215323 (NB-124), gebouwd door Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan (1277), 20-7-2001 in dienst gesteld bij P&O Nedlloyd Containers Ltd., Londen-U.K., in beheer bij P&O Nedlloyd B.V. 80.654 GT, 6802 TEU. 28-8-2001 gearriveerd te Southampton. 2-9-2001 bij de loodsboot, 3-9-2001 afgemeerd in de Amazonehaven in de Europoort. 3-9-2001 vertrokken naar zee. 10-2001 te Southampton gedoopt P&O NEDLLOYD COOK. 16-6-2003 (e) verkocht aan Lombard Asset Leasing Ltd., Londen-U.K., in beheer bij P&O Nedlloyd B.V. 1-2005 in beheer bij Blue Star Ship Management B.V., Rotterdam. 27-3-2006 (e) herdoopt MAERSK KITHIRA. 3-11-2020 verkocht aan Kekona Shipping Ltd., 1-11-2020 vlag: Marshall Islands (V7A4375), in beheer bij Hanseatic Chartering Ltd., Limassol en Hanseatic Chartering Ltd., Limassol. (Foto: Teun van der Zee, 18-5-2005).

P&O NEDLLOYD SHACKLETON, IMO 9211494 (NB-124), 9-8-2000 kiel gelegd, 22-3-2000 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan (1275) als P&O NEDLLOYD SHACKLETON aan P&O Nedlloyd



Ltd., Londen-U.K. (ZQYC5). 28-2-2001 in dienst gesteld. 80.654 GT, 46.660 NT, 87.343 DWT. 299,90 (286,00) x 42,84 x 24,50 x 13,500 meter. 7 ruimen, 6802 TEU, 24,5 kn. 89.503 EPK, 65.835 kW, 12 cyl, 2 tew, 960 x 2500, Sulzer 12RTA96C, de werf. 22-4-2001 voor de 1e keer gearriveerd te Rotterdam. 16-6-2003 verkocht aan Greatshield Securities Ltd., Londen-U.K., in beheer bij P&O Nedlloyd B.V. 1-2005 in beheer bij Blue Star Ship Management B.V., 11-3-2006 vanaf Bremerhaven gearriveerd in de Europahaven bij APM Terminals als MAERSK KYRENIA. 3-2010 verkocht aan Maersk Shipping Hong Kong Ltd., 3-2010 vlag: Hong Kong, China, in beheer bij Maersk Co. Ltd. 23-11-2020 verkocht aan Kauai Shipping Ltd., Marshall Islands (V7A4351), in beheer bij Bernhard Schulte Shipmanagement (Deutschland) G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 24-5-2021 te Istanbul, 5-2021 in beheer bij Mærsk AS, Kopenhagen. 24-5-2021 (F) te Istanbul. 6-6-2021 herdoopt W KYRENIA.



P&O NEDLLOYD STUYVESANT, IMO 9211482 (NB-275), 14-6-2000 kiel gelegd, 16-1-2001 begin van de proefvaarten, 16-2-2001 door Hyundai H.I. Co. Ltd., Ulsan (1274) opgeleverd aan Greatshield Securities Ltd., Rotterdam, in beheer bij P&O Nedlloyd B.V., vlag: Nederland, roepsein PBAS. 1e uit een serie van 4 containerschepen besteld door P&O Nedlloyd in april 1999, 80.654 GT, 6788 TEU. 26-2-2001 gearriveerd te Kobe, 24-3-2001 gearriveerd te Southampton, 26-3-2001 voor de 1e keer gearriveerd te Rotterdam. 30-3-2001 gearriveerd te Rotterdam, 30-3-2001 te Rotterdam gedoopt P&O NEDLLOYD STUYVESANT door mevr. Ingrid Berndsen (echtgenote van directeur P&O Nedlloyd). 1-2005 in beheer bij Blue Star Ship Management B.V., Rotterdam. 10-4-2006 (e) herdoopt MAERSK KINGSTON. 15-1-2007 (e) in beheer bij Maersk Ship Management B.V., Rotterdam en herdoopt MAERSK KLAIPEDA. 7-2008 verkocht aan Nedlloyd Shackleton Ltd., Rotterdam, in beheer bij Maersk Ship Management B.V., Rotterdam. 2-3-2009 (e) verkocht aan Maersk Line UK Ltd., in beheer bij Maersk Ship Management B.V., Rotterdam. 5-2-2010 vanaf Tangier gearriveerd bij APM Terminals in de Europahaven, (5-2-2010 AB) 6-2-2010 onder de vlag van Hong Kong gebracht, in beheer bij Maersk Shipping Hong Kong Ltd., Hong Kong, roepsein VRGL5. 9-11-2020 verkocht aan Kimmei Shipping Ltd., Marshall Islands, roepsein V7A4374, in beheer bij Bernhard Schulte Shipmanagement (Deutschland) G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 24-5-2021 (F) herdoopt W KLAIPEDA. (Foto: Teun van der Zee, 13-5-2005).

P&O NEDLLOYD ZAANDAM, IMO 9088524 (NB-252), 9-9-1995 te water gelaten als JAN S, 25-1-1996 opgeleverd door MTW Schiffswerft G.m.b.H., Wismar (392) als CMBT AFRICA aan Rudolf Schepers G.m.b.H. & Co. K.G. m.s. "Jan S", Elsfleth-Duitsland (DDLG), in beheer bij Schepers & Co., Elsfleth. 18.166 GT, 10.564 NT, 26.337 DWT. 1853 TEU. 19,2 kn. 9-4-1996 herdoopt MORECAMBE BAY. 30-4-1997 herdoopt CMBT AFRICA. 2-10-1997 herdoopt P&O NEDLLOYD ZAANDAM. 1999 charter afgelopen bij P&O Nedlloyd B.V., 20-9-1999 herdoopt SCL ZAANDAM. 16-11-2000 herdoopt HELENE DELMAS. 6-2001 vlag: Antigua and Barbuda (V2LA5). 20-6-2001 herdoopt JAN S. 19-4-2004 herdoopt CALAPARANA. 6-2006 herdoopt CMA CGM MAYA. 3-2011 herdoopt NILEDUTCH CONGO. 25-10-2013 herdoopt JAN S. 11-2-2015 in beheer bij Trans Victoria Marine Inc. 28-4-2015 (e) verkocht aan Ocean Marshall Inc., Palau (T8A2151), in beheer bij Admiral Shipping LLC en Trans Victoria Marine Inc.



5-2015 herdoopt ADMIRAL SANTOSH. 4-2018 herdoopt SANTOSH. 26-11-2018 verkocht aan Mayflower Shipping Inc., Palau, in beheer bij Marshal Shipping LLC, Dubai, 11-2018 herdoopt HAZEL. 20-5-2021 verkocht aan Periyar Lines Inc., vlag: Liberia (5LBD8), in beheer bij Crios Shipping LLC, Dubai, United Arab Emirates, herdoopt AEOLUS. 24-6-2021 verkocht voor sloop. (Foto: Teun van der Zee, 12-8-1998).

MEDBOTHNIA, IMO 9437220, 18-1-2006 contract, 15-11-2007 kiel gelegd, 27-1-2008 te water, 25-4-2008 opgeleverd door Zhejiang Ouhua Shipbuilding Co. Ltd. (509) als MEDBOTHNIA aan Pickwick Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Reider Shipping B.V., Winschoten en Medstar Shipmanagement Ltd. 9.946 GT, 4.900 NT, 11.500 DWT. 980 TEU. 13.056 EPK, 8 L48/60B. 2-12-2012 in beheer bij Medstar Shipmanagement Ltd. en Hermann Buss G.m.b.H. & Cie. KG. 26-11-2015 verkocht aan ERB 990 TEU G.m.b.H. & Co. K.G., Portugal (MAR), in beheer bij Peter Döhle Schiffahrts-K.G., 11-2015 herdoopt PAAVA. 7-2017 herdoopt APL MAKAI. 11-2017 herdoopt PAAVA. 7-4-2021 verkocht aan Admiral Moon Shipping Co. Ltd., Liberia (D5ZV8), in beheer bij Midocean (IOM) Ltd., Fort Anne, Douglas, Isle of Man, 2021 herdoopt ADMIRAL MOON.



PRIDE OF BRUGES, IMO 8503797 (NB-280), ror-ro Ferry, 17-4-1985 besteld, 9-5-1986 kiel gelegd, 29-8-1986 te water gelaten, 27-2-1987 meetbrief met nummer 22654 afgegeven, 31-3-1987 gedoopt NORSUN door mevr. J. Groenendijk (echtgenote van de voorzitter van de Raad van Bestuur van Nedlloyd) en opgeleverd (LR) door Nippon Kokan K.K., Tsurumi Shipyard, Yokohama (1033) aan Hollandse Vrachtvaart Mij. B.V., Rotterdam, in beheer bij North Sea Ferries (Noordzee Veerdiensten B.V.). Vertrokken van de werf naar Tokyo voor officiële ontvangst. 2-4-1987 vertrokken voor de reis van Japan naar Nederland, deze vond plaats in beheer van Nedlloyd Lijnen B.V., met 800 personenauto's naar Amsterdam. 8-4-1987 op 200 mijl zuid van Hong Kong naar Singapore. 14-4-1987 op 380 oost van Ceylon naar Colombo. 16-4-1987 van Colombo naar Suez. 5-5-1987 gearriveerd te Amsterdam. 8-5-1987 vaartocht met genodigden naar Rotterdam. 11-5-1987 officiële ontvangst aan de Parkkade te Rotterdam en in dienst gesteld op de dienst Europoort-Hull. 12-5-1987 vertrokken uit Europoort op de eerste reis. 31.598 BRT, 18.174 NRT, 6.403 DWT. 179,03 (169,50) x 25,35 x 17,91 x 6,187 meter. 446 passagiers in cabines, 746 passagiers in hutten, 504 dekpassagiers, 850 personenauto's/180 trailers, 2.606 meter lengte van de rijbanen. 116 en 499,5 ton bunkers, verbruik 73 ton/dag, 2 boegschroeven, 18,5 kn. Zusterschip NORSEA. 26.100 EPK, 19.198 kW, middelste motoren: 15.659 EPK, 11.518 kW, 2 x 9 cyl, 4 tew, 400 x 480, 580 omw/min., Sulzer 9ZAL40, Oy Wärtsilä, Turku/Abo, buitenste motoren: 10.441 EPK, 7.680 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 400 x 480, 580 omw/min., Sulzer 6 ZAL40, Oy Wärtsilä, Turku/Åbo, 4 motoren gekoppeld en vertraagd naar 2 schroeven. 11-1996 in beheer bij P&O North Sea Ferries B.V. 1997 als NORSUN overgedragen aan Norships C.V., Rotterdam, in beheer bij P&O North Sea Ferries B.V. 29-4-2002 laatste afvaart op de dienst Rotterdam-Hull, 5-2001 t/m 6-2001 na het in dienst stellen van de PRIDE OF ROTTERDAM bij de Lloydwerft Bremerhaven G.m.b.H., Bremerhaven voor aanpassingen en vernieuwingen, 345 hutten, 1.000 passagiers. 2-7-2001 ingezet op de route Zeebrugge-Hull, verving op die route de NORSTAR. 15-10-2002 in dienst bij P&O Ferries. 15-1-2003 herdoopt PRIDE OF BRUGES. 14-11-2004 t/m 25-11-2004 Rotterdam-Hull. 11-2014 ingezet op de route Zeebrugge-Hull. 1-2007 ingezet op de route Rotterdam-Hull. 1-2007 ingezet op de route Zeebrugge-Hull. 24-4-2020 van Hull naar Zeebrugge. 25-4-2020 van Zeebrugge naar de Beneluxhaven, Europoort en opgelegd. 9-8-2020 van de Europoort naar Zeebrugge. 11-8-2020 in de vaart en vertrokken van Zeebrugge naar Hull. 22-10-2020 de PRIDE OF HULL vervangen die brand in de machinekamer had, 4-11-2020 de PRIDE OF HULL weer in de vaart en de PRIDE OF BRUGES terug op de dienst Zeebrugge-Hull. 12-11-2020 tijdens een reis van Hull naar Zeebrugge met 98 opvarenden, om 21:25 uur problemen opgelopen met de motoren in positie 53.30.43.0 NB. en 000.18.15.0 OL. op 8,1 mijl van Spurn Head, door de bemanning gerepareerd, 13-11-2020 om 09:00 uur gearriveerd te Zeebrugge. 29-12-2020 van Zeebrugge op de laatste reis Zeebrugge-Hull. 30-12-2020 van Hull naar Zeebrugge. 31-12-2020 te Zeebrugge. 4-1-2021 van Zeebrugge naar de Europoort en ingezet op de dienst Europoort-Hull ter vervanging van de PRIDE OF ROTTERDAM en PRIDE OF HULL die naar de werf moesten. 27-1-2021 van de Beneluxhaven, Europoort naar Zeebrugge en opgelegd in afwachting van verkoop. 13-4-2021 (e) verkocht aan Grandi Navi Veloci S.p.A., Genua, 22-4-2021 thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus, roepsein 5BTT5. 23-4-2021 vertrokken van Zeebrugge naar Napels, 1-5-2021 ETA te Napels, 29-4-2021 vernieuwde ETA te Napels. 30-4-2021 te Napels. 9-6-2021 (vt) vlag Italië, roepsein IBDC, herdoopt GNV ANTARES. (Foto: Teun van der Zee).



PUGNAX, IMO 9763849 (NB-225), Polar Class 3 Module Carrier, 28-5-2014 contract, 30-4-2015 kiel gelegd, 5-11-2015 te water gelaten (opgedreven) bij Guangzhou Shipyard International, Longxue onder bouwnummer GUANGZHOU LONGXUE 14664002, 10-4-2016 opgeleverd als PUGNAX aan Fortune Poseidon Holding Co. Ltd., Curaçao, roepsein PJBB, in beheer bij ZPMC-Red Box Energy Services, Hong Kong voor China State Shipbuilding Corporation (CSSC), Beijing. 34.146 GT, 10.244 NT, 28.816 DWT.

Wärtsilä 12V32, Wärtsilä Finland Oy. Zusterschip van de AUDAX, IMO 9763837. 14-11-2020 (e) in beheer bij ZPMC-Red Box Energy Services B.V., Rotterdam en ZPMC-Red Box Energy Services, Ltd., Hong Kong. 10-3-2021 van Beaumont, U.S.A. 10-4-2021 te IJmuiden.



24-5-2021 (GL) verkocht aan Fortune MC Titan Shipping Limited, thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein 5LAW4, in beheer bij RBES B.V., Rotterdam (Red Box Energy Services Pte. Ltd., Singapore). 3-7-2021 gearriveerd op de Waalhaven te Rotterdam. (Foto's: Teun van der Zee, 3-7-2021, passage Vlaardingen en in de Waalhaven. Onder: met de vlag van Liberia en de thuishaven nog niet gewijzigd).

RHAUDE, IMO 9938705, vrachtschip, 5-2021 besteld onder bouwnummer DAYANG OFFSHORE SH108, 30-9-2023 geplande oplevering aan Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co., Leer, vlag: Nederland, in beheer bij Briese Shipping B.V., Scheemda. 7.634 GT, 9.000 DWT.

LAGOON PHOENIX, IMO 9047245 (NB-183), 7-10-1992 te water gelaten, 24-2-1993 opgeleverd door Shin Kochi Jyuko K.K. (7028) als DOVER PHOENIX aan Kyoku Ship Managing S.A., Panama. 1997 verkocht aan Win Guide Ltd., Panama, in beheer bij Asahi Kaiun K.K., herdoopt CLOVER MOON. 1999 verkocht aan Fast Shipping Ltd., Panama, in beheer bij S.A.M.A.M.A., herdoopt RIVER PHOENIX. 17-4-2003 (e) vlag: U.K. 2005 in beheer bij Zodiac Maritime Agencies Ltd., Londen. 5-2007 verkocht aan Seatrade Groningen B.V., ingebracht bij Fast Shipping Holdings Ltd., Willemstad-N.A. (PJXG). 30-7-2007 (e) in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 5-11-2007 (e) verkocht aan River Phoenix Shipping Company B.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Seatrade Groningen B.V. 1-2008 thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia (A8OE4). 2-2012 verkocht aan Lagoon Phoenix Shipping Co. Ltd., Monrovia-Liberia (A8OE4), in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen en Triton Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, 2-2012 herdoopt LAGOON PHOENIX. 20-2-2018 verkocht aan Yellow Shipping Company N.V., Monrovia-Liberia, in beheer bij Triton Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leeren Seatrade Groningen B.V. 23-12-2020 verkocht aan Centauri Partners Ltd., Monrovia-Liberia, in beheer bij Seatrade Groningen B.V. 15-6-2021 vlag: Curaçao (PJFT).

ROTTERDAM, IMO 9122552 (NB-275), 7-11-1997 opgeleverd als ROTTERDAM aan Windsurf Ltd., Rotterdam, in beheer bij Holland America Line Westours Inc. 7-2020 en-bloc met AMSTERDAM verkocht voor \$37 M. aan Fred Olsen Cruise Line, t.b.n. BOREALIS. 7-2020 van Singapore naar Suez, 24-7-2020 ETA te Suez. 26-7-2020 op Limassol Anchorage. 10-8-2020 gearriveerd te Rotterdam. 11-8-2020 verhaald van Rotterdam naar Damen Verolme Rotterdam B.V. 27-8-2020 vertrokken naar Rosyth, ten anker gegaan bij Scheveningen. 3-9-2020 ten anker op Firth of Forth Anchorage bij Kirkcaldy. 10-9-2020 (e) verkocht aan Borealis Cruise Ltd., Nassau-Bahamas, roepsein C6ES4, in beheer bij Fred Olsen Cruise Lines Ltd., Ipswich, United Kingdom, 15-11-2020 (vt) herdoopt BOREALIS. 24 juni 2021 vertrokken van Rosyth, 1-7-2021 ETA te Liverpool. 5 t/m 8-7-2021 proefvaart en terug te Liverpool. 8-7-2021 van Liverpool naar Loch Broom, Schotland.

SUPER SERVANT 4, IMO 8025343 (NB-269), 12-1981 kiel gelegd, 20-4-1982 te water gelaten als SUPER SERVANT 4, 1982 opgeleverd door Oshima Shipbuilding Co. Ltd., Oshima-Cho, Nagasaki (10060) aan Wijsmuller Nederland B.V., IJmuiden, in beheer bij Wijsmuller B.V., IJmuiden, roepsein PHTR, 10.135,27

BRT. 1984 ingebracht bij Wijsmuller Super Servant IV B.V., IJmuiden, in beheer bij Wijsmuller B.V., IJmuiden. 1988 in beheer bij Wijsmuller Ship Management B.V. 1-4-1993 verkocht aan Super Servant 4 N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Wijsmuller Transport B.V. 1-1-1994 in beheer bij DOCKWISE N.V. 29-1-1995 gearriveerd te Singapore om met 30 meter verlengd te worden, tussenstuk gebouwd door Hitachi Zosen Singapore Ltd., 11-4-1995 in de vaart. 10-10-2013 vlag: Curaçao. 14-11-2007 (e) in beheer bij Dockwise Yacht Transport LLC. en Anglo-Eastern U.K. Ltd. 4-9-2008 (e) in beheer bij Dockwise Yacht Transport LLC. en Anglo-Eastern Ship Management Ltd. 16-10-2013 (e) verkocht aan Shuttle Shipping N.V., Curaçao, in beheer bij Spliethoff Transport B.V., Amsterdam. 17-6-2014 (e) vlag Gibraltar, roepsein ZDNY4. 23-5-2020 van Le Marin, Martinique naar Palma de Mallorca, 7-6-2020 te Palma de Mallorca. 8-6-2020 te Moll Vell, Puerto de Palma bij het lossen van de jachten viel het ballastsysteem uit waardoor het schip slagzij maakte en dreigde te zinken, de trossen en sleepboten (BLANCA S, MMSI 224265130, JORGE JUAN S, IMO 9817767 en MARTA MATA, IMO 9429120) konden voorkomen dat het schip zonk, na 2 uur kon het systeem weer in bedrijf gesteld worden en de situatie onder controle.



#### **Schadevergoeding van 51.000 euro voor de bijstand aan de SUPER SERVANT 4**

De rechtbank is van oordeel dat het een "aanhangwagen van fortuin" was en geen berging. Piloten en sleepboten vroegen om 7,8 miljoen euro.

JOSÉ LUIS MIRÓ

De Centrale Maritieme Rechtbank heeft geoordeeld dat de bijstand van de loodsen en sleepboten van de haven van Palma aan het semi-sub. koopvaardijship SUPER SERVANT 4 een "aanhangwagen van fortuin" was en heeft de vergoeding die overeenkomt met de eisers vastgesteld op 51.000 euro: 25.000 euro aan de Corporation of Pilots of the Ports of Palma en 26.000 euro aan de maatschappij Remolcadores Nosa Terra (Remolcanosa).

Dit bedrag is lichtjaren verwijderd van het bedrag dat beide partijen hebben gevraagd, die de hulp als "redding" omschreven en 7,8 miljoen euro eisten, een bedrag dat overeenkomt met 10% van de som van de verzekerde waarde van het schip, evenals de lading (negen grote jachten en drie hulpschepen), vracht en brandstof.

Het arrest, waartoe Gaceta Náutica toegang heeft gehad, wijst erop dat de versie van de gebeurtenissen nauwelijks verschilt tussen de eisers en het bedrijf dat eigenaar is van de Super Servant, dus de hele controverse van de rechtszaak richt zich op de interpretatie van de gebeurtenis, die plaatsvond om half acht in de ochtend van 8 juni 2020.

Op dat moment, volgens de resolutie, de kapitein van het koopvaardijship maakte een oproep aan VHF Channel 14 met het verzoek om dringende hulp voor het hebben geleden aan een 'black-out' tijdens het uitvoeren van de operatie van het lossen van de jachten. Deze storing veroorzaakte een overdracht van water van de ene kant naar de andere en de boot werd afgesneden aan stuurboord in zijn ligplaats van de tweede uitlijning van de Pier van Poniente.

De Pilots Corporation heeft contact opgenomen met twee sleepboten in de haven om zich zo snel mogelijk aan de zijkant van het schip te plaatsen. Slechts 15 minuten na de eerste waarschuwing, contacteerde een van de piloten de kapitein van de Super Servant en hij vroeg hem aan boord te gaan. Even daarvoor had hij zijn bemanning bevolen het schip te verlaten.

De loods nam het bevel over de operatie vanaf de brug van het schip en beval de sleepboten om "ram" naar verschillende krachten te duwen. Zodra de Super Servant zijn elektrische kracht terugkreeg, waren er verschillende pogingen om zonder de sleepboten te doen, maar door elk van hen werd het schip weer als scheurt gezien. De manoeuvre doorliep verschillende fasen en duurde tot 21:11 uur op 9 juni, toen de piloot een einde aan de assistentie beval.

Het bedrijf dat de Super Servant 4 in elkaar heeft gezet, verzekerde tijdens de testfase dat op geen enkel moment de stabiliteit van het schip ernstig werd bedreigd. Loodsen en sleepboten hielden het tegenovergestelde vol: dat er een risico op zinken was, omdat de afschuiving 22 graden bereikte, wanneer wordt geschat dat een schip met de kenmerken van degene die de hulp ontving zijn stabiliteit verliest van 15 graden.

Het Centrale Maritieme Hof aanvaardt deze stelling van de eisers niet, aangezien het geval van de 15 graden voor schepen is die zich in "situatie van stabiliteit in storingen" bevinden, wat niet het geval is van de Super Servant 4, "die de afdichting van zijn compartimenten tijdens het incident intact hield". De verwerping van de inhoud van het deskundigenrapport ter verdediging van dit proefschrift leidt de rechters tot de conclusie dat niet bewezen is - zoals loods en sleepboten bedoelden - dat er een reëel gevaar voorscheepswrakken bestond.

"De interventie van piloten en sleepboten moet worden onderverdeeld in twee fasen: een eerste waarin ze een buitengewone activiteit hebben ingezet, namelijk de maritieme bijstand zelf, en een tweede waarin hun procedure alleen als gewoon en normaal kan worden geclassificeerd," aldus de zin, die de tijd van de bijstand (de "buitengewone") bepaalt tussen 07:35 en 10:10 uur op 8 juni.

In die zin verwerpt het de stelling van de reder dat in de eerste momenten van de bijstand de situatie normaal en gecontroleerd was: "De situatie van uitzonderlijkheid komt tot uiting in het feit dat toen de oproep van de kapitein aan het loodsbedrijf plaatsvond, de Super Servant een buitensporige helling onderging."

Kortom, het Tribunaal gaat ervan uit dat er in korte tijd bijstand is verleend, maar aanvaardt niet (omdat niet is bewezen) dat de integriteit van het schip en zijn lading op dat moment in gevaar waren, en stelt de vergoeding voor de fortuin slepen vast op een bijna symbolisch bedrag. (Bron: gacetanautica.es, google vertaald en iets aangepast. Foto: Liguria Nautica/LK).

SUPER SERVANT 5, IMO 8106068 (NB-281), 26-2-2021 (e) verkocht voor sloop. 14-4-2021 (e) opgelegd. 12-5-2021 (F) herdoopt BALA. 6-5-2021 vertrokken van Mobile naar de sloop, 4-6-2021 ETA te Marsaxlokk, Malta. 5-6-2021 ten anker bij Malta, 28-6-2021 ETA te Alang, 29-6-2021 verbeterde ETA te Alang. 3-7-2021 op de Gulf of Khambhät, 4-7-2021 op Alang Anchorage.

VELDE, IMO 9938717, vrachtschip, 5-2021 besteld onder bouwnummer DAYANG OFFSHORE SH109, 31-12-2023 geplande oplevering aan Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co., Leer, vlag: Nederland, in beheer bij Briese Shipping B.V., Scheemda. 7.634 GT, 9.000 DWT.

VITAL, IMO 9407213 (NB-226), gebouwd als FILYOZ, 15-11-2009 naam gewijzigd in AYLA, 14-1-2010 (BV) opgeleverd door Dearsan Gemi Insaat ve Sanayii Koll. Sti., Tuzla (41) als AYLA aan YDC Denizcilik A.S., Istanbul-Turkije, in beheer bij Ayder Tankers AS, roepsein TCWO9, 3.976 GT, 1.820 NT, 5.702 DWT, 12 tanks, 6.591,21 m<sup>3</sup>, 3.696 EPK, 2.720 kW, M.A.N., M.A.N. Diesel AS, 13,7 kn. 6-2010 verkocht aan Vital Maritime Ltd., Rotterdam, in beheer bij CTE Management B.V., Barendrecht, 16-6-2010 herdoopt VITAL. Roepsein PCEJ. 7-2010 verkocht aan YDC Denizcilik A.S., Istanbul-Turkije, ingebracht bij Filyoz Shipping Ltd., Istanbul, in beheer bij K Tankering & Shipmanagement, Istanbul, 5-7-2010 (m) vlag: Turkije en herdoopt FILYOZ. 11-8-2010 faillissement van Chemical Tankers Europe Management B.V., Barendrecht. 14-1-2011 (m) vlag: Malta. 6-2016 vlag: Liberia, roepsein D5KE7. 1-2021 vlag: Malta (9HA2636). 2-3-2021 in beheer bij Besiktas Likid Tasimacilik Denizcilik Ticaret AS, Istanbul.



VOLVOX DELTA, IMO 8304567, hopperzuiger, 1983 kiel gelegd, te water gelaten als VOLVOX DELTA, 28-6-1984 meetbrief afgegeven onder nummer 21594, 5-7-1984 opgeleverd (BV-36C756) door I.H.C. Smit B.V., Kinderdijk (CO1167) aan Dredging VO2 International, Utrecht (PIID), 5-7-1984 officieel in de vaart gebracht. 7.906 BRT, 2.372 NRT, 10.915 DWT. 117,18 (110,47) x (21,71) x 9,12 x 8,132 meter. Hopper 8.142 m<sup>3</sup>, zuigdiepte max. 51 m., 2 zandpompen, elk 2.500 EPK, 1.835 kW, 2 boegschroeven, 15 kn. 12.650 EPK, 9.305 kW, 2 x 9 cyl, 4 tew, 410 x 470, 600 omw/min., Werkspoor 9TM410, Stork-Werkspoor Diesel B.V., Amsterdam. 1992 verkocht aan Van Oord A.C.Z. B.V., Utrecht. 1993 verkocht aan Van Oord A.C.Z. Materieel B.V., Utrecht, in beheer bij Van Oord A.C.Z. B.V., Utrecht. 11-3-1998 in Singapore Strait in aanvaring gekomen met het tankschip ALLWELL PERFECT (Kimwell Enterprise Pte. Ltd., Singapore, bouwjaar 1984, 313 BRT), de bunkerboot maakte slagzij en zonk na een paar uur, de bemanning kon overstappen, de VOLVOX DELTA liep schade op aan de voorsteven. 4-8-2000 bij Squance Bay ten zuiden van Pulau Ubin in aanvaring gekomen met het tankschip HIKARI II (Century Product Inc., Indonesië, bouwjaar 1984, 521 BRT), deze was geladen met 500 ton fenol en op weg van Pasir Gudang naar Surabaya, de HIKARI II kreeg schade aan stuurboord en ankerde daarna bij Pulau Ubin, de bemanning stapte over op een sleepboot, duikers van Semco Salvage & Marine Pte. inspecteerden het schip en ontdekten 2 lekke tanks waaruit circa 230 ton fenol was gestroomd, in de omgeving van de tanker stelden de autoriteiten daarop een zwem- en visverbod in, de VOLVOX DELTA liep door de aanvaring boegschade op en vervolgde de reis naar Pulau Serangoon om daar te lossen. 13-3-2002 verkocht aan Sleehopperzuiger "Volvox Delta" B.V., Utrecht, in beheer bij N.V. Van Oord, Rotterdam. 7-2008 verkocht aan Sleehopperzuigers IV B.V., Utrecht, in beheer bij N.V. Van Oord, Rotterdam. 12-2010 verkocht aan Sleehopperzuigers II B.V., Utrecht, in beheer bij N.V. Van Oord, Rotterdam. 8-2013 verkocht aan Van Oord Middle East Ltd., 8-2013 vlag: India (AWEW). 13-1-2014 in beheer bij Van Oord India Pvt. Ltd., India. 6-2019 verkocht aan Van Oord India Pvt. Ltd., India (AWEW). 2021 verkocht voor sloop naar Turkije. 4-5-2021 van Kandla, India naar Aliğa, 5-6-2021 van Suez, 8-6-2021 gearriveerd op het ankergebied van Aliğa, Turkije, 26-6-2021 te Mersin, 26-6-2021 van Mersin naar Aliğa, 29-6-2021 op Aliğa Anchorage, 7-7-2021 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Teun van der Zee).



IJBORG, IMO 9456719 (NB-263), 12-11-2008 te water gelaten bij Damen Shipyards te Yichang, China onder bouwnummer 567404, afgebouwd te Shanghai, 27-4-2009 opgeleverd als HELGA aan C.V. Scheepvaartonderneming "Helga", Westerbork, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor Rederij Van Dijk te Westerbork (Hanno en Janny van Dijk). 8.999 GT, roepsein PBRT. 28-4-2009 vertrokken van Shanghai op de 1e reis. 3-5-2010 herdoopt KENT ATLAS. 17-4-2012 (e) herdoopt HELGA. 28-2-2013 te Rotterdam herdoopt CLIPPER AVALON. 24-2-2014 te Tampa herdoopt THORCO TRIBUTE. 14-4-2015 te Amsterdam herdoopt HELGA. 20-9-2017 verkocht aan M.S. Helga B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor Rederij Van Dijk te Westerbork. 9-2019 verkocht aan IJborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 17-11-2019 gearriveerd te Porsgrunn, Noorwegen, 18-11-2019 (vt) te Porsgrunn herdoopt IJBORG. (IJborg B.V.: 2-5-2017 opgericht als M.S. Helga B.V. 2-5-2017 Bestuurder Argos Shipping B.V. in functie getreden. 30-8-2019 Bestuurder Argos Shipping B.V. uit functie getreden. 30-8-2019 Bestuurder Eems Beheer B.V. in functie getreden. 12-11-2019 naam gewijzigd in: IJborg B.V. te Delfzijl (naam was voorheen m.s. Helga B.V.). 15-6-2021 zou verkocht zijn aan

**Nieuwbouw Essberger**



Het Zweedse ontwerpbureau FKAB Marine Design te Uddevalla ontwierp een chemicaliëntanker met een aangepaste vorm van de romp, aangedreven door dual fuel motoren. De schepen zullen hoofdzakelijk varen op LNG waardoor de CO2 uitstoot circa 30% lager is. Afgemeerd kunnen ze op walstroom overschakelen. Reder John T. Essberger bestelde vier van die tankers bij de Chinese Jinling Shipyard met een optie op nog 4 tankers. De eerste komt in 2023 in de vaart en gaan varen voor de in 2020 afgesloten joint venture tussen John T. Essberger en Stolt Tankers. (Afbeelding: KFAB).

**Nederlandse zeevarenden wijzen gedwongen ontslag John T. Essberger af**

De ontslagaanzegging, waar tankerrederei John T. Essberger, gevestigd in Hamburg, 21 met ontslag bedreigde Nederlandse zeevarenden onlangs heeft geconfronteerd, is door hen afgewezen!

Begin juni verkocht Essberger drie schepen, namelijk de ALCEDO, ARDEA en DUTCH FAITH. Omdat er geen vervangende tonnage onder NL-vlag wordt gebracht, werd tevens besloten dat er 21 Nederlandse zeevarenden gedwongen hun baan zouden verliezen als gevolg van deze verkoop.

Nut en noodzaak reorganisatie volstrekt onduidelijk

Nautilus International, dat de belangen van de met ontslag bedreigde zeevarenden behartigt, spreekt van social dumping en een 'slikken of stikken' verhaal. Bestuurder Bert Klein: 'Tot op heden liggen de gedachten van Nautilus en Essberger nog mijlenver uit elkaar. Nut en noodzaak van dit heilloze plan zijn ons tot op heden volstrekt onduidelijk. Ook lijkt Essberger niet bepaald aan het financieel infuus te liggen. Pas nog zijn er 8 nieuwe schepen besteld! Het helpt verder bepaald niet dat men weigert om benodigde informatie te delen met ons om überhaupt er een gefundeerd oordeel over te kunnen vormen.'

Madeira vlag

Essberger heeft inmiddels een samenwerkingsverband opgericht met Stolt Tankers. Dit heeft geresulteerd in de joint venture E&S Tankers. Daarnaast heeft Essberger niet alleen NL gevlagde tankers, maar ook schepen onder Madeira vlag. In totaal bestaat de tankervloot van Essberger uit 34 schepen, waarvan er nu dus 3 zijn verkocht. De E&S vloot bestaat na de verkoop van de 3 schepen uit 45 schepen. Bert Klein: 'Ondanks dit aantal schepen lukt het Essberger kennelijk niet om gedwongen ontslag te vermijden...? Bizar!'

Nut en noodzaak van dit heilloze plan zijn ons tot op heden volstrekt onduidelijk

Minder schepen onder Nederlandse vlag

Het aantal schepen van Essberger onder NL-vlag daalt nu van 11 naar 8. Essberger heeft inmiddels 4 nieuwe schepen besteld met een optie voor nog eens 4 schepen. Essberger heeft er bovendien voor gekozen om van de eerste 4 schepen er geen één onder NL-vlag te laten varen. Van de 4 schepen onder optie is nog niets bekend, maar Essberger heeft laten weten vooralsnog geen plannen te hebben om schepen onder NL-vlag te brengen (dus ook geen schepen die nu onder een andere vlag varen)...

Terug naar onderhandelingstafel

Bert Klein: 'Tot nu toe hebben er een paar vluchtige gesprekken plaatsgevonden over dit alles. Wij eisen dat Essberger zich inspant om onze leden in dienst te houden in plaats van aan te sturen op gedwongen ontslag!'



Nautilus sluit acties bij Essberger niet uit indien de werkgever niet terugkeert naar de onderhandelingstafel.

'Slecht voorbeeld doet slecht volgen'

Bert Klein: 'Als Nautilus maken wij ons grote zorgen over deze (uitvlag) tendens die de laatste tijd steeds meer zichtbaar wordt. Wij hebben deze beweging eerder gezien bij Maersk en kennelijk doet 'slecht voorbeeld, slecht volgen' bij Essberger. Maar net zoals bij Maersk zitten we er bij Nautilus, samen met onze leden, bovenop!' (Bron: nautilusint.org, 29 juni 2021).



MARITIEM DEN HELDER  
In woord en beeld

WELKOM SCHEPEN BEDRIJVEN ARTIKELN CONTACT

## WERFNIEUWS



ARKLOW ARTIST, IMO 9851983 (NB-280), 14-12-2015 kiel gelegd bij Ferus Smit te Westerbroek (442), 30-4-2021 te water gelaten met assistentie van de sleepboten GRUNO en WATERGEUS, 28-5-2021 geplande oplevering, 7-6-2021 van de werf naar Delfzijl met de sleepboten GRUNO en GRUNO IV, 8-6-2021 proefvaart op de Eems, 22-6-2021 proefvaart op de Eems, 24-6-2021 opgeleverd aan Arklow Shipping ULC, Arklow, Wicklow, Ierland (EYI16). 5.065 GT, 8.600 DWT. 119,495 (116,895) x 14,99 x 9,70 x 7,160 meter. 13 kn. 2.000 kW, MaK 6M25C. 27-6-2021 van de Eemshaven naar Antwerpen om daar te laden voor Liverpool. (Foto: Frits Olinga, 8-6-2021 proefvaart).

ARKLOW CLIPPER, IMO 9757137, 7-12-2015 (e) kiel gelegd bij Ferus Smit te Westerbroek (420), 17-9-2021 geplande oplevering aan Arklow Shipping ULC, Arklow, Wicklow, Ierland. 5.065 GT, 8.600 DWT. 13 kn. 2.000 kW, MaK 6M25C.

HUSSEIN TANTAWY, IMO 9869368, Dredger, 23-10-2020 te water gelaten onder bouwnummer IHC HOLLAND CO01300, 26-5-2021 van de werf naar Maasvlakte2 op proefvaart, 2-6-2021 op de Eemhaven, Pernis, 16-6-2021 opgeleverd aan Suez Canal Authority, Ismailia, vlag: Egypte. 7.438 GT.

**Tug e Zine**  
all about tugs

Subscribe for free  
on [tugezine.com](http://tugezine.com)

Free membership entitles  
you to copies of the Tug e Zine,  
Tug e Newsletter & exclusive  
content on [tugezine.com](http://tugezine.com).



## **SLEEPVAART**

### **MSC startte medTug's bedrijf in Antwerpen met een sleepboot besteld door Moby**

De door Gianluigi Aponte opgerichte scheepvaartgigant Mediterranean Shipping Company startte een nieuw havensleepbedrijf op te Antwerpen met een gloednieuwe sleepboot die bij scheepswerf Damen was besteld, maar de afgelopen maanden niet werd overgenomen door Moby.

Het is de MED CASTOR, een Damen ASD2813 sleepboot gebouwd door de Vietnamese scheepswerf Damen Song Cam als ORLANDO ONORATO (bouwnummer 513315) en besteld door de Moby Group in 2018 samen met andere zustereenheden. De eerste, de VINCENZINO O. (IMO 9855719), werd in 2019 overgenomen en is momenteel werkzaam in de haven van Sarroch, Sardinië. De ORLANDO ONORATO zou ook in Cagliari in dienst treden, maar werd waarschijnlijk ingetrokken door de redersgroep die onder leiding staat van Vincenzo Onorato.

Een zelfde sleepboot is nu herdoopt in MED CASTOR en, na enkele proefvaarten op zee in mei, een paar dagen geleden arriveerde het in België en nam het deze week dienst van de Proto van Antwerpen. Onder de technische kenmerken vallen het vermogen van 6.772 PK en de trekkracht van 85 ton op.

MedTug is zeker niet het debuut van de MSC Group, via het terminalbedrijf Medcenter Container Terminal, 50% het bedrijf Con.Tug S.r.l. controleert dat dezelfde service aanbiedt in de haven van Gioia Tauro. (Sleepboten van Con.Tug S.r.l., Gioia Tauro RC: GIOIA STAR, IMO 9889514 (DAMEN ASD TUG 2813), ERANOVA, IMO 9523885 en MEDMA, IMO 9526825). (Bron: shippingitaly.it, Google vertaald).



52, IMO 9890135 (NB-280) (ook gezien als POA 52). Damen RSD 2513, gebouwd als POA-52 door Damen Shipyards Galati (515010) voor Scheepswerf Damen Gorinchem B.V., vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6144), 22-3-2021 opgeleverd als 52 aan Havenbedrijf Antwerpen N.V. Van Publiek Recht, Antwerpen-België. 6-2021 te Stellendam voor de restpuntjes, 17-6-2021 van Stellendam naar Antwerpen, 18-6-2021 te Antwerpen. 353 GT, 24,73 (22,51) x 12,25 x 4,95 x 3,450 meter. 12,5 kn. 6.086 EPK, 4.480 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 1800 rpm., MTU Friedrichshafen G.m.b.H. (Foto: Nico Giltay, 17-6-2021).

EXPERIENCE, IMO 9668037 (NB-231), Damen ASD 2810 Hybrid, 29-11-2013 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 512320, 10-2-2015 (e) opgeleverd als MULTRATUG 28 aan Multratug 28 B.V., Terneuzen, in beheer bij Multraship Towage & Salvage B.V., Terneuzen en Scheepvaartmaatschappij Multraship B.V., Terneuzen, roepsin PCBI. Brandmerk: 23967 Z 2015.



13-2-2015 vertrokken bij Damen Galati naar Vlissingen, 5-3-2015 ETA te Vlissingen. 15-2-2015 te Constanta, 17-2-2015 van Constanta. 18-2-2015 passage Istanbul, 6-3-2015 ETA te Vlissingen. 22-2-2015 te Valletta, Malta. 27-2-2015 van Valletta, 3-3-2015 ETA te Ceuta, Spanje. 3-3-2015 van Ceuta, Spanje. 5-3-2015 passage Lissabon, 9,4 kn. 9-3-2015 ETA te Terneuzen. 9-3-2015 gearriveerd te Terneuzen. 6-2016 (e) verkocht aan Damen Marine Services B.V., Gorinchem, in beheer bij Damen Shipyards Group N.V., Gorinchem. 21-6-2016 gearriveerd in de Vissershaven te IJmuiden om tijdelijk de sleepboot BERNARDUS (IMO 9668025) vervangen, 21-6-2016 (mt) herdoopt EXPERIENCE. 10-2016 in charter bij Svitzer Marine Ltd., 10-10-2016 vertrokken van Damen Shiprepair Amsterdam naar Southampton, 11-10-2016 te Southampton. 11-10-2016 te Southampton vlag: U.K., roepsein MAIK8 en herdoopt SVITZER EXPERIENCE. 6-2017 in charter bij Kotug-Smit Towage B.V., vlag: Nederland, herdoopt EXPERIENCE. 16-6-2017 vertrokken naar Terneuzen, ingezet te Terneuzen. 29-6-2021 in Med Tug kleuren van Gorinchem naar de Europoort, 30-6-2021 te Gorinchem. (Foto: Hans Lingbeek, 30-6-2021).



HUGO, ENI 02010156, stoomsleeperboot, 1929 opgeleverd door N.V. Scheepswerf en Machinefabriek v/h Botje, Ensing & Co., Groningen (189) als HUGO HEDRICH aan Jürgen Heinrich Steffen, Hamburg-Duitsland. 18,50 x 5,20 meter. 1-vuurs ketel, verwarmd oppervlak 55 m<sup>2</sup> werkdruk 13 atm. #213, de werf. 150 IPK, 110 kW, 2 cyl, 195 omw/min., #26, de werf NE-26. 1977 verkocht aan S.C. Heisse, Zaandam. 1985 verkocht aan Stichting Varend Museumstoomschip s.s. "Hugo" Voorburg/Zaandam (A. de Leeuw), herdoopt HUGO. 27-6-2021 verkocht aan Sven van der Vorm, Dordrecht. 1-7-2021 vertrokken naar Dordrecht. (Foto: Willem Koper, 12-5-2010).



GINGER, IMO 9507063, foto: Hans Lingbeek, 4-7-2021, binnenkomend voor de Merwehaven te Rotterdam in de kleuren van Boluda.

LEWEK FULMAR, IMO 9448413, Offshore Tug/Supply Ship, UT788CD, 24-4-2011 opgeleverd door Drydock World, Singapore als LEWEK FULMAR aan Lewek Shipping Pte. Ltd., vlag: Panama (3FCN9), in beheer bij Emas Offshore Pte. Ltd., 6.776 GT, 5.033 DWT. 6-4-2017 wegens faillissement van Lewek Shipping openbaar verkocht. 18-9-2020 te Singapore. 8-4-2021 verkocht aan Boskalis Offshore Shipping B.V., vlag: Panama (3FCN9), in beheer bij Boskalis Offshore Fleet Management B.V., Papendrecht. 17-4-2021 (e) opgelegd te Singapore.



MED CASTOR, IMO 9890147 (NB-281), sleepboot, ASD 2813, 19-6-2020 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 513315, 20-11-2020 geplande oplevering als ORLANDO ONORATO aan Damen Shipyards Gorinchem B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6033), 7-9-2020 van Hai Phong naar Hon Gai Anchorage, Vietnam, 9-11-2020 te Vlissingen a/b m.s. SVENJA (IMO 9458901), 13-11-2020 met de BROEDERTROUW 14 verhaald van de Waalhaven naar Dordrecht, 18-11-2020 te Stellendam, 5-3-2021 geplande oplevering, 17-5-2021 (F) herdoopt MED CASTOR, 25-5-2021 proefvaart op het Haringvliet, 8-6-2021 opgeleverd aan Medtug Antwerp N.V., Beveren-Waas, vlag: St. Vincent and Grenadines. 11-6-2021 van de werf te Stellendam naar Rotterdam. 12-6-2021 vertrokken naar Antwerpen. (Foto: Leen van der Meijden, 11-6-2021).



MULTRATUG 5, MMSI 245428000, Damen StanTug 1205, gebouwd door Damen Shipyards Changde Co. Ltd. (502524), 27-5-2021 opgeleverd door Damen Shipyards B.V. aan Multraship Towage & Salvage B.V., Terneuzen (PDJH). 32 GT, 13,08 (11,27) x 4,95 x 2,30 x 1,850 meter. 8,8 kn. 600 EPK, 442 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 120 x 138, 1.800 rpm., verdraagd naar 471 rpm., Volvo D9MH.

PROGRESS, IMO 9930363 (NB-281), Multi Cat 1908, Utility Vessel, 4-10-2012 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 518524, 11-6-2021 opgeleverd aan BRABO Cleaning Company N.V., Antwerpen-België (ORUI). 199 GT, 19,70 x 8,06 meter, 9 kn. 714 kW. 14-6-2021 van Hardinxveld naar Antwerpen.



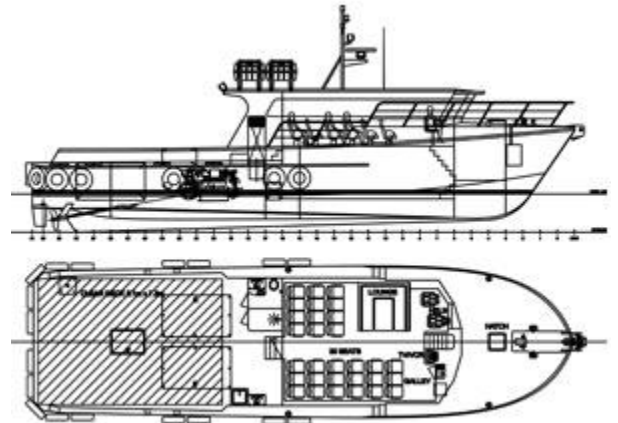
RONJA, IMO 5111696 (NB-281), sleepboot, 1959 opgeleverd door Th. Bussmann Schiffswerft, Hamburg (76) als FAIRPLAY II aan Fairplay Schleppdampfges. Reederei Richard Borchard G.m.b.H., Hamburg (J. DAPZ. 136 BRT, 41 NRT. 1.240 EPK, 8 cyl, 4 tew, 300 x 450, M.A.N. G8V30-45MA. Trekkkracht 18 ton. 1973 herdoopt FAIRPLAY VII. 1990 verkocht aan Klaas Meijer, vlag: Nederland. 1990 herdoopt HIRTA. 1990 opgelegd te Westerbroek. 1991 verkocht, thuishaven: Rostock, herdoopt SELENE. 1993 ingezet voor een transport uit Zuid-Amerika, in Het Kanaal opgejaagd door de Frans kustwacht op verdenking van drugsmokkel maar wist te ontsnappen. 9-1993 te Esbjerg, de bemanning spoorloos. 10-1994 verkocht aan Frank Buchholdt. 11-1994 verkocht aan Bjarnes Dykker- & Bugservice, Esbjerg, Denemarken, in beheer bij Bjarne Bekker, (na ruil met Bjarne Bekker voor de kits MERLAN), thuishaven en vlag: San Lorenzo-Honduras (HQQV4), herdoopt ALICE BEKKER. 4-2002 vlag: Denemarken. 1-2007 verkocht aan

Charlotte Mærsk-Møller & Finn Thomsen, Denemarken, herdoopt RONJA. 5-2015 in eigendom van Charlotte Mærsk-Møller na het overlijden van haar partner. 5-6-2021 van Arendal, Noorwegen met m.s. TERNESKJÆRE, 6-6-2021 van Eydehavn naar Esbjerg. 8-6-2021 te Esbjerg en vertrokken naar Kiel. 12-6-2021 van Marstal, 12-6-2021 te Kiel. (Foto: Hans Lingbeek, 13-12-2019).

SMIT BUBYAN, 3-12-2007 besteld, 5-8-2008 te water gelaten, 8-2008 opgeleverd door Strategic Marine (S) Pte. Ltd., Singapore (327) aluminium personeels- en loodsvaartuig, 22,10 meter lang, 30 passagiers, 2.410 EPK, 1.899 kW, 2 x Detroit MTU 10V2000M72, 26 kn., 2008 ingezet bij Kuwait Oil Company te Koeweit. 6-2017 opgelegd en uit de klasse (BV-13971N).

SMIT FAILAKA (NB-150), 3-12-2007 besteld, 30-9-2008 te water gelaten, bij Tuas Shipyard, Singapore (328) (Strategic Marine (S) Pte. Ltd., Singapore), aluminium personeels- en loodsvaartuig, 74 GT, 22 NT, 8 DWT. 22,10 meter lang, 30 passagiers, 2.410 EPK, 1.800 kW, 2 x Detroit MTU 10V2000M72, 26 kn., 26-11-2008 te Singapore aan boord gezet van de NOTOS SCAN voor transport naar Koeweit, 2008 ingezet bij Kuwait Oil Company te Koeweit. 20-- verkocht aan Sealand Maritime & Industrial Contracting Service Est, Jeddah, herdoopt JAZIRA-3.

SMIT KUBBAR (NB-150), 3-12-2007 besteld, 11-2008 opgeleverd door Tuas Shipyard, Singapore (329) (Strategic Marine (S) Pte. Ltd., Singapore), aluminium personeels- en loodsvaartuig, 74 GT, 22 NT, 8 DWT. 22,10 meter lang, 30 passagiers, 2.410 EPK, 1.800 kW, 2 x Detroit MTU 10V2000M72, 26 kn., 27-11-2008 te Singapore aan boord gezet van de NOTOS SCAN voor transport naar Koeweit, 2008 ingezet bij Kuwait Oil Company te Koeweit. 20-- verkocht aan Sealand Maritime & Industrial Contracting Service Est, Jeddah, herdoopt JAZIRA-2.



SMIT-WARRI, IMO 9194517 (NB-200), casco gebouwd door Stocznia Wisla (2855), 1999 opgeleverd door Scheepswerf Damen B.V. (2855) aan Smit International Shipping Investments First Inc., Nassau-Bahamas, 34 BRT, 11 NRT, 15,40 (14,33) x 4,80 x 2,27 x 1,250 meter, 808 EPK, 594 kW, 2 x Caterpillar, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G. NE-98, 20 kn., ingezet te Nigeria. 2008 bij Scheepswerf de Haas Maassluis B.V., Maassluis gerepareerd, 2009 na reparatie opgelegd te Gorinchem en te Maassluis, 9-2010 vertrokken van Antwerpen aan boord van de SAIMAAGRACHT naar Fort Lauderdale. 8-2013 verkocht aan Smit Lamnalco (Cyprus) Limited Cyprus-Limassol, roepsein 5BZC3 herdoopt SL SHAHIN. 2018 verkocht aan M/S Seamax Shipping Company, Karachi-Pakistan (5BZC3), herdoopt SEAMAX PRIME. (Foto: Teun van der Zee, 3-7-2010, Scheepswerf de Haas, Maassluis).



STC-ALBATROS, ENI 02332208 (NB-188), 1961 opgeleverd door N.V. Scheepswerf Hendriks, Dodewaard (536) als HAVENDIENST 12 aan Gemeentelijk Havenbedrijf, Rotterdam. 23,25 x 6,25 x 2,90 x 2,460 meter, 450 EPK, 331 kW, 2 x Bolnes. 2002 ingebracht bij Rotterdam Port Authority, Rotterdam (N.V. Havenbedrijf Rotterdam), 3-2002 herdoopt RPA 22. 4-2012 verkocht aan STC-Groep, Rotterdam, herdoopt STC-ALBATROS. 6-9-2012 proefvaart in de Coolhaven te Rotterdam. 19-1-2013 aan de Sint-Jobshavenkade te Rotterdam officieel herdoopt STC-ALBATROS door Mathilde Hietbrink-Immikhuizen (echtgenote van de voorzitter College van Bestuur van de STC-Group, Erik Hietbrink). 2021 verkocht aan MRD Marinesupport, Rotterdam, herdoopt MRD-COMMANDER. (Foto: Leen van der Meijden, 20-6-2021).

### **Internationaal Nieuws**



### **Sri Lanka eist 40 miljoen van X-Press Feeders, kapitein gearresteerd**

Sri Lanka eist 40 miljoen dollar X-Press Feeders te Singapore voor het werk aan m.s. X-PRESS PEARL en de opgelopen schade. Deze raakte 20 mei 2021 in brand voor de kust van Colombo, Sri Lanka en zonk na 2 weken. Dat is bedoeld voor de blus-, reddings- en schoonmaakwerkzaamheden tijdens en na de brand. De verwachting is dat het voorlopige claim betreft en dat Sri Lanka meer compensatie zal bedingen. De Russische kapitein van de X-PRESS PEARL is gearresteerd, is na vergeleid te zijn, op borgtocht vrijgelaten. Zijn paspoort is in beslag genomen en hij moet zich beschikbaar houden voor eventuele verdere verhoren.

Men wil weten hoe de brand ontstond

Het begon met een lekkende container met salpeterzuur waarna havens in Qatar en India de toegang weigerde.

Salpeterzuur of waterstofnitraat is een anorganische verbinding met als brutoformule  $\text{HNO}_3$ . Het is een sterk anorganisch zuur dat veel technische toepassingen kent. Salpeterzuur is het meest stabiele zuurstofzuur van stikstof. Geconcentreerd is het bijtend (corrosief) en in staat om ook de edelere metalen als zilver en koper op te lossen. Het is niet brandbaar maar bevordert wel het branden van andere stoffen. Twee weken na het zinken van het containerschip was er volgens X-Press Feeders nog steeds geen merkbare lekkage van bunkerolie, wel ontstond een verkleuring van de zee in en rond het wrak. (Foto: Sri Lanka Air Force/LK).



CY INTEROCEAN I, IMO 9802970, Heavy Load Carrier, 21-12-2015 kiel gelegd, 20-6-2016 te water, 7-11-2016 opgeleverd door Jingjiang Nanyang Shipbuilding Co. Ltd., Jingjiang (NY020) als CY INTEROCEAN I aan Yue Da Marine Co. Ltd., Majuro-Marshall Islands (V7XI7), in beheer bij Chung Yang Shipping Co. Ltd., Busan en SM Leader Co. Ltd., Busan. 14.766 GT, 4.429 NT, 15.631 DWT. 141,21 x 40,00 x 9,00 x 5,524 meter. 12 kn. 7.060 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 460 x 880, 225 rpm., The Hanshin Diesel Works Ltd., Akashi Factory, Akashi. 2019 samenwerking BigLift Shipping B.V. en Chung Yang Shipping Co. Ltd. 6-2016 in commercieel beheer bij BigLift Shipping B.V. (Info & foto's: HeavyLift News/BigLift).

## HIGH CLASS DECK CARRIERS

CY Interocean I and CY Interocean II are two identical, versatile deck carriers. With their shallow draft the CY-Types enable us to handle an even wider range of port locations in respect of water depth and quay heights.





CY INTEROCEAN II, IMO 9802982, Heavy Load Carrier, 21-12-2015 kiel gelegd, 28-12-2016 te water, 20-4-2017 opgeleverd door Jingjiang Nanyang Shipbuilding Co. Ltd., Jingjiang (NY021) als CY INTEROCEAN II aan Chuang Da Marine Co. Ltd., Majuro-Marshall Islands (V7JJ7), in beheer bij Chung Yang Shipping Co. Ltd., Busan en SM Leader Co. Ltd., Busan. 14.766 GT, 4.429 NT, 15.633 DWT. 141,21 x 40,00 x 9,00 x 5,524 meter. 12 kn. 7.060 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 460 x 880, 225 rpm., The Hanshin Diesel Works Ltd., Akashi Factory, Akashi. 2019 samenwerking BigLift Shipping B.V. en Chung Yang Shipping Co. Ltd. 6-2016 in commercieel beheer bij BigLift Shipping B.V.

## CRUISENIEUWS



### **AIDA neemt snel afscheid van AIDAcara**

AIDA Cruises maakte vandaag bekend dat zij afscheid neemt van haar oudste schip in de vloot uit 1996, de AIDAcara. Door uitbreiding van de vloot met de AIDAcosma dit najaar, herstructureert de rederij haar vloot. Daarbij kijkt AIDA met name naar haar duurzaamheidsdoelstellingen. Daarom heeft AIDA Cruises besloten om de komende weken de AIDAcara na 25 jaar dienst aan haar nog onbekende nieuwe eigenaar over te dragen.

Het succesverhaal van AIDA Cruises begon op 7 juni 1996 met de doop van het dit eerste AIDA-schip, de AIDAcara. Met het concept van het clubschip luidde het bedrijf een kwart eeuw geleden een nieuw tijdperk in. Vandaag is AIDA Cruises de marktleider voor cruises in Duitsland.

Voor het einde van dit jaar zal AIDA Cruises haar succesvolle groeipad voortzetten. Dat doet zij met de ingebruikname van AIDAcosma, dat wordt geëxploiteerd met vloeibaar aardgas (LNG) met lage emissie. De rederij wil met deze nieuwe mijlpaal op weg naar emissie-neutrale cruises in 2040. De AIDAcosma is de tweede LNG-nieuwbouw voor AIDA Cruises. Zij is één van de in totaal negen cruiseschepen die door de scheepswerven van Meyer gebouwd zijn voor verschillende merken van Carnival Corporation.

3e LNG schip naar Amerika

Helaas zal het 3e LNG schip van AIDA (verwacht in 2023) niet voor AIDA gaan cruisen maar voor Carnival Cruise Line. Als onderdeel van haar vlootvernieuingsprogramma heeft Carnival Cruise Line vorig jaar vier cruiseschepen verkocht. Om verdere groei op de Amerikaanse markt veilig te stellen zal Carnival Cruise Line het oorspronkelijk voor AIDA Cruises gereserveerde schip overnemen. Carnival Cruise Line neemt ook in 2023 de Costa Magica van Costa Cruises op in haar vloot. Wel krijgt dit schip eerst een restyling.

Overname

De reizen die momenteel gepland zijn met AIDAcara, nemen andere schepen in de AIDA-vloot over. De AIDAcara zou komende winter een grote Aziatische reis maken vanuit Europa via Dubai naar Singapore. Vanaf daar zou het schip tot eind maart naar diverse Aziatische bestemmingen varen. De rederij informeert getroffen gasten zo snel mogelijk over verdere details. (Bron: cruisereiziger.nl, 23 juni 2021, Miriam. Foto: Ben Scholten, 27-6-2011).

AIDAcara, IMO 9112789, 11-9-1995 kiel gelegd, 16-2-1996 te water, 4-6-1996 opgeleverd door Kvaerner Masa Yard Oy, Åbo (1337) aan Deutsche Seereederei Touristik, Rostock-Duitsland, 7-6-1996 te Warnemünde gedoopt AIDA. 38.531 GT, 17.094 NT, 3.752 DWT. 8-1997 verkocht aan Norwegian Cruise Line, Monrovia-Liberia. 8-1999 verkocht aan Deutsche Seereederei, Duitsland (Arkona-Touristik). 9-1999 verkocht aan Aida Cruises. 2000 thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia. 12-2001 herdoopt AIDAcara. 4-2002 vlag: U.K. 9-2003 verkocht aan P&O Cruises International. 12-2004 verkocht aan Costa Crociere S.p.A., Genua-Italië, in beheer bij Carnival Maritime G.m.b.H.

AIDACOSMA, IMO 9781877, 15-10-2019 kiel gelegd onder bouwnummer MEYER WERFT 709, 10-7-2021 uit dok, 9-2021 geplande oplevering aan Costa Crociere S.p.A., Italië, in beheer bij Aida Cruises, Rostock. 183.200 GT. 5.228 passagiers. 37.000 kW. (voortstuwing: totaal geïnstalleerd vermogen 61.800 kW).

CRYSTAL ENDEAVOR IMO 9821873 (NB-278), 21-12-2019 te water gelaten onder bouwnummer MV Werften Stralsund 124, vlag: Bahamas (C6DX3), 3 t/m 8-3-2021 op proefvaart, 26-6-2021 gedoopt CRYSTAL ENDEAVOR door mevr. Manuela Schwesig (premier van Mecklenburg-Vorpommeren), 30-9-2021 geplande oplevering aan Crystal Cruises LLC, Los Angeles CA, vlag: Bahamas (C6DX3). 10,500 GT. (Foto: Crystal-Cruises).



HANSEATIC SPIRIT, IMO 9857640, 3-7-2018 contract, 25-3-2019 kiel gelegd ij Vard Tulcea S.A. (914), 7-7-2020 te water gelaten onder bouwnummer VARD LANGSTEN 914, 28-6-2021 opgeleverd door Vard Group AS Avd Langsten aan TUI Cruises G.m.b.H., Malta (9HA5400), in beheer bij Global Fleet Management LLC en Hapag-Lloyd Cruises. 28-6-2021 van Tomrefjord naar Hamburg, 1-7-2021 te Hamburg. 5.651 GT, 4.707 NT, 1.800 DWT. 138,783 (129,044) x 21,998 x 7,75 x 5,850 meter.



Scheepsbouwer Vard, dochteronderneming van Fincantieri, heeft de HANSEATIC SPIRIT opgeleverd. Het is het derde en laatste luxe expeditieschip in een serie voor het Duitse Hapag-Lloyd Cruises. De HANSEATIC SPIRIT is een zusterschip van HANSEATIC NATURE en HANSEATIC INSPIRATION, die ook in Noorwegen zijn gefabriceerd en in 2019 in de vaart kwamen. De schepen hebben een brutotonnage van 16.000 en zijn 138 meter lang.

De HANSEATIC SPIRIT biedt plek aan 230 passagiers. Het schip is speciaal gebouwd voor de Duitse markt en alleen bestemd voor volwassenen (vanaf 18 jaar). Het is op maat gemaakt om passagiers toegang te geven tot afgelegen gebieden, variërend van de Arctische en Antarctische wateren tot de Amazone.

Het schip, net als de andere uit de expeditieserie van Hapag-Lloyd Cruises, combineert kwaliteit met zorg voor het milieu waaronder een energiezuinig rompontwerp en hoogstaande technologie. (Bron en foto: cruisereiziger.nl, 1-7-2021).

#### **Onthulling naam MSC Cruises 2e EVO schip tijdens muntceremonie**

Donderdag is op de scheepswerf van Fincantieri in het Italiaanse Monfalcone een traditionele muntceremonie gehouden voor het tweede Seaside EVO-klasse schip van MSC Cruises. In Monfalcone werd ook de kiel gelegd. Daarnaast werd de naam van het nieuwe schip onthuld: MSC Seascape. Het is volgens de rederij "een eerbetoon aan de schoonheid van de oceaan en demonstreert de manieren waarop gasten kunnen genieten van het adembenemende uitzicht op zee vanaf het schip dankzij de innovatieve ontwerpkenmerken".

Medewerkers Monica Somma, Category Manager – Retail, MSC Cruises en Jolette Vincenzi – Production Supervisor van Fincantieri voerden het traditionele maritieme ritueel als Meter uit toen ze twee munten in de kiel van het schip plaatsten als een historisch teken van zegen en geluk voor de bouw van het schip en haar toekomstige leven op zee.

Pierfrancesco Vago, Executive Chairman, MSC Cruises zei: “De munten die we vandaag leggen markeren een belangrijke bouwmijspaal van een van onze schepen en zijn een belangrijk symbool van ons vertrouwen in de cruise-industrie en de toekomst van reizen en toerisme. Als familiebedrijf kunnen we plannen voor de lange termijn en deze verbintenissen aangaan, ondanks de uitdagende context waarmee we allemaal op korte termijn worden geconfronteerd. Wanneer de MSC Seascope zich bij onze vloot voegt, zal zij een betekenisvolle economische impact genereren, niet alleen voor de scheepsbouwindustrie en de hele toeleveringsketen, maar voor alle havens en bestemmingen die ze bereikt, waardoor het toerisme aan land wordt versterkt en het vitale economische herstel van lokale gemeenschappen wordt ondersteund.”

MSC Seascope is, net als haar zusterschip MSC Seashore, een doorontwikkeling van de Seaside-klasse. De Seaside EVO-schepen zijn verbeterd en uitgebreid met een verscheidenheid aan gloednieuwe voorzieningen, ruimtes en belevingen voor passagiers. Het schip is ontworpen om haar gasten met de zee te verbinden o.a. via de 13.000 m<sup>2</sup> buitenruimte. Gepland om in november 2022 in dienst te gaan, zal het 169.400 GT-schip plaats kunnen bieden aan 5.877 gasten.

De heer Vago voegde toe: “Bovendien vertegenwoordigt MSC Seascope onze voortdurende investering in deze werf en regio, evenals onze drive om vooruitgang te boeken met onze langetermijnvisie om cruise-activiteiten met een netto nul-impact te bereiken. Zoals elk nieuw schip dat we bouwen, rusten we MSC Seascope uit met enkele van de nieuwste milieutechnologieën en -oplossingen, waaronder geavanceerde emissiereductie- en afvalwaterbehandelingssystemen. Ze zal ook nieuwe wegen inslaan op het gebied van gastentertainment en zal ons eerste schip zijn dat de dynamische en opwindende RoboCoaster-ervaring biedt.”

Giuseppe Bono, CEO van Fincantieri, verklaarde: “De muntceremonie is één van de oudste maritieme tradities en ook voor de scheepsbouwer is het altijd een speciaal moment. Het is een gelukswens voor toekomstige passagiers en bemanning, die op deze manier symbolisch voor het eerst aan boord gaan. Ik ben er zeker van dat reizigers binnenkort weer als voorheen de zee kunnen bevaren, ook op dit prachtige schip dat vorm krijgt op onze werf”.

De mijspaalceremonie was een privé-evenement dat persoonlijk werd bijgewoond door MSC Cruises' Executive Chairman Pierfrancesco Vago en Fincantieri's CEO Giuseppe Bono, inclusief leden van het management en de projectteams van de rederij en scheepswerf. Het werd gehouden in volledige overeenstemming met de huidige gezondheidsvoorschriften .

#### Milieutechnologie

De milieuspecificaties van MSC Seascope omvatten selectieve katalytische reductiesystemen op elk van de vier Wartsila 14V 46F-motoren om de uitstoot van stikstofoxide met 90 procent te verminderen door het gas om te zetten in onschadelijk stikstof en water en hybride uitlaatgasreinigingssystemen om 98 procent van de zwavel oxide van scheepsemisies te verwijderen.

Het schip zal beschikken over geavanceerde afvalwaterbehandelingssystemen met zuiveringsnormen die hoger zijn dan de meeste afvalwaterzuiveringsinstallaties aan land, geavanceerde afvalbeheersystemen, ballastwaterbehandelingssystemen goedgekeurd door de kustwacht van de Verenigde Staten, de nieuwste technologische systemen voor het voorkomen van olielozingen van machineruimten en verschillende effectieve energie-efficiëntieverbeteringen – van warmteterugwinningssystemen tot LED-verlichting. Het schip zal ook beschikken over een onder water uitgestraald geluidsbeheersysteem om de mogelijke effecten op zeezoogdieren te verminderen.

#### Verbinding met zee

Net als bij haar zusterschip is 65 procent van de openbare ruimtes van de MSC Seascope opnieuw ontworpen, waardoor de gastervaring wordt verbeterd en passagiers op verschillende locaties verbinding kunnen maken met de zee:

- 2.270 hutten, 12 verschillende soorten hutten en suites met balkon
- 11 eetgelegenheden, 19 bars en lounges met volop mogelijkheden om buiten te eten en te drinken
- 6 zwembaden, waaronder een infinity pool op het achterdek met uitzicht op de oceaan
- De MSC Yacht Club wordt de grootste en meest luxueuze in de vloot van MSC Cruises, met bijna 3.000 m<sup>2</sup> ruimte met weids uitzicht op de oceaan vanaf het voordek van het schip
- Een uitgestrekte 540 meter lange boulevard langs het water
- Een spectaculaire Bridge of Sighs met glazen vloer op dek 16 met een uitkijkpunt op de oceaan
- MSC Seascope is één van de drie schepen die momenteel in aanbouw zijn als onderdeel van de aanhoudende groeiplannen van het bedrijf. (Bron: cruisereiziger.nl, 24 juni 2021 Marco).

MSC SEASCOPE, IMO 9843807, 10-12-2018 kiel gelegd onder bouwnummer FINCANTIERI MONFALCONE 6307, 10-5-2021 passage van het voorschip te Istanbul met de sleepboot ST ANGELO (IMO 9799991) tijdens een reis van Tulcea naar Fincantieri shipyard Monfalcone, 24-6-2021 de naam bekend gemaakt: MSC SEASCOPE, 16-11-2022 geplande oplevering aan MSC Mediterranean Shipping Co., Geneve, vlag: Malta, in beheer bij MSC Crociere S.p.A., Napels. 169.380 GT, 13.500 DWT. 5.877 passagiers.

#### **Regent Seven Seas Cruises noemt nieuwste schip SEVEN SEAS GRANDEUR**

Regent Seven Seas Cruises heeft dinsdag de naam van haar nieuwste schip aangekondigd, Seven Seas Grandeur. Het zesde lid van de Regent-vloot staat gepland voor levering in het vierde kwartaal van 2023.

Jason Montague, president & CEO van Regent Seven Seas Cruises, onthulde de naam in een video waarin ook het vernieuwde ontwerp van het Compass Rose restaurant van het schip wordt onthuld.  
Seven Seas Grandeur



“Seven Seas Grandeur is de nieuwste evolutie in luxe cruisen. Haar verfijnde stijl, weergaloze elegantie en adembenemende schoonheid zullen alle verwachtingen van onze gasten overtreffen”, aldus Jason Montague, president en chief executive officer van Regent Seven Seas Cruises. “We zijn enorm trots dat we eind 2023 een zesde lid mogen verwelkomen in de meest luxueuze vloot ter wereld. Het is een bewijs van de groeiende vraag naar luxe cruises die het merk Regent drijft dankzij het perfecte formaat van onze schepen die ongeëvenaarde ruimte op zee bieden.”

Seven Seas Grandeur biedt plaats aan slechts 750 gasten en heeft een brutoregistertonnage van 55.254, hiermee biedt het schip een van de hoogste ruimteverhoudingen en personeel-tot-gastverhoudingen in de branche. Ze is een zusterschip van Seven Seas Explorer en Seven Seas Splendor.

Meer details over de suites, restaurants, voorzieningen en ervaringen aan boord van Seven Seas Grandeur maakt de rederij op een later moment bekend, in de aanloop naar haar debuut in 2023. Het inaugurele seizoen wordt gepresenteerd op 22 september 2021, daarmee is het schip ook open voor reserveringen.

#### Compass Rose

Tegelijkertijd met de bekendmaking van de naam onthulde de rederij ook het opnieuw ontworpen Compass Rose, het specialiteitenrestaurant van Regent Seven Seas Cruises, aan boord van Seven Seas Grandeur. Het ontwerp is van de hand van Studio DADO.

“Hoewel de restaurants aan boord van alle Regent-schepen voortreffelijk zijn, wilden we met Seven Seas Grandeur’s Compass Rose een ruimte creëren die echt een lust voor het oog is”, zegt Yohandel Ruiz, oprichter van Studio DADO. “Dit nieuwe ontwerp van Compass Rose zal de nieuwsgierigheid en verwondering van gasten prikkelen voordat ze zelfs maar een voet in het restaurant hebben gezet, om ze vervolgens te verblijden met een uitgebreide maaltijd in een spectaculaire en prachtige omgeving. Het is een dinerervaring waar ze hun vrienden en familie keer op keer vol lof over zullen vertellen.”

#### Nieuw ontwerp

Het nieuwe ontwerp van Compass Rose begint al buiten het restaurant, met een delicaat, trapsgewijs waterval sculptuur dat is gemaakt met metaal dat door een laser is uitgesneden en handgeblazen glas. Eenmaal binnen toont zich een hemel van verweven kristal en verlichte bomen met houten randen die overkoepelen, waardoor de indruk wordt gewekt te dineren in een betoverd bos. Compass Rose bevat vloer-tot-plafond verlichting bestaande uit duizenden individueel geplaatste bladeren met kristallen facetten die zijn ingelegd op de caleidoscoop van pilaren en takken die het restaurant omhullen en ramen omringd door honderden fonkelende lichtjes.

Een op maat ontworpen muurschildering door Confluent Studios moet bijdragen aan de sfeervolle eetervaring. Vervaardigd met bladgoud en Verre Eglomisé, zal de muurschildering de flora en fauna aan de rand van het bos verbeelden, waardoor het restaurant eindeloos lijkt. Ruiz vervolgt: “Ons doel was om een ruimte te creëren die magisch en transformerend is en die, net als het menu van Compass Rose, het potentieel heeft om gasten elke keer dat ze dineren met iets nieuws te verrassen.”

Passagiers kunnen in Compass Rose hun eigen hoofdgerecht ontwerpen met favoriete bijgerechten, sauzen, pasta’s en prominente gerechten zoals Black Angus filet mignon, Nieuw-Zeelandse lamskoteletten, kreeftstaart uit Maine en sint-jakobsschelpen. Het restaurant heeft ook dagelijks wisselende specials, evenals een uitgebreid veganistisch en vegetarisch menu. (Bron en afbeelding: cruisereiziger.nl, 22 juni 2021, Marco).



SEAVENTURE, IMO 8907424, 26-1-1990 kiel gelegd, 20-6-1990 (GL) te water, 29-10-1990 opgeleverd door Mitsubishi Heavy Industries, Ltd., Kobe Shipyard & Machinery Works, Kobe (1182) als FRONTIER SPIRIT aan Frontier Cruises, Nassau-Bahamas. 6.752 BRT, 2.073 NRT, 1.266 DWT. 184 passagiers. 15 kn. 4.855 kW, 2 x Daihatsu 8DKM32. 6-1993 in charter Hapag-Lloyd. 10-10-1993 t/m 18-11-1993 verbouwd bij Werft Nobiskrug, Rendsburg. 20-11-1993 herdoopt BREMEN. 15-3-1995 verkocht aan Hapag-Lloyd Kreuzfahrten, Nassau-Bahamas. 6-2006 verkocht aan Hapag-Lloyd Bahamas, Limassol, thuishaven en vlag: Nassau-Bahamas. 13-10-2016 in beheer bij Hapag-Lloyd A.G. en Columbia Cruise Services Ltd. 28-11-2017 in beheer bij Hapag-Lloyd A.G. en Columbia Cruise Services G.m.b.H. 30-10-2020 verkocht aan Scylla Ocean Ltd., Cyprus (5BPT5), in beheer bij RSR Nemo Ship Management Ltd., Limassol voor Scylla A.G., herdoopt SEAVENTURE. 16-1-2021 te Antwerpen en opgelegd bij de oude Mercantile werf. 15-6-2021 van Antwerpen naar Vlissingen, Sloe. (Foto: Wim Kosten Jr., 15-6-2021, passage Sloehaven).



#### Rederijen:

Brittany Ferries, met veerdiensten tussen Groot-Brittannië, Ierland, Frankrijk en Spanje, onderzoekt de mogelijkheid om een "seaglider" (of een wing-in-ground vaartuig) in te zetten voor deze veerdiensten. Het concept komt uit Rusland en Duitsland en het lijkt op een laagvliegend vliegtuig. Samen met REGENT (Regional Electric Ground Effect Nautical Transport) uit Boston (Verenigde Staten) wordt verder onderzoek uitgevoerd.

De Carnival Corporation heeft gedurende de coronacrisis 19 schepen verkocht. Het negentiende schip is de AIDACARA (1996-AIDA, 2001-AIDACARA, 38.531 GT, 9112789). Sinds 2003 vormt AIDA een onderdeel van Carnival. De verwachting is dat in november 2021 52% van de vloot van 91 cruiseschepen van de Carnival Corporation weer cruises vaart.

Stena Line zal de verbouwde, gemoderniseerde STENA SCANDICA (zie boven) in juli 2021 inzetten op de dienst Nynäshamn-Ventspils inzetten met het zusterschip STENA BALTICA (2005-MERSEY VIKING, 2010-MERSEY SEAWAYS, 2011-STENA MERSEY, 2021-STENA BALTICA, 27.510 GT, 9329851) na afloop van de verbouwing eind 2021. De huidige schepen op deze lijndienst, de STENA LIVIA (2008-NORMAN VOYAGER, 2014-ETRETAT, 2021-STENA LIVIA, 26.904 GT, 9420423) en de STENA FLAVIA (2008-WATLING STREET, 2008-PILAR DEL MAR, 2010-WATLING STREET, 2013-STENA FLAVIA, 26.904 GT, 9417919), worden op de dienst Liepaja in Letland naar Travemünde in Duitsland ingezet.

Corona:

Een dag voor de MSC VIRTUOSA (2021, 181.541 GT, 9803625) in Greenock zou afmeren heeft de Schotse regering besloten de havens niet open te stellen voor cruises, omdat de corona-situatie in Schotland niet veilig genoeg is. Hierdoor bleef het schip een dag langer in Liverpool.

In de Verenigde Staten treffen de grote cruisereederijen voorbereidingen om cruises vanuit Amerikaanse havens te hervatten. Dit in afwachting van de rechtszaak tussen de staat Florida en de US Centers for Disease Control (CDC) over de rechtmatigheid om aan passagiers bewijs van vaccinatie tegen corona te vragen. Inmiddels heeft de CDC de richtlijnen versoepeld voor gevaccineerde passagiers. Inmiddels is er een rechterlijke uitspraak dat de eis van de CDC dat 95% van de passagiers gevaccineerd moet zijn, vanwege de hoge kosten voor de economie van Florida. Wordt wellicht vervolgd.

De staat Texas verbiedt, net als Florida, bedrijven om bewijs van corona-vaccinatie te eisen. Mede hierdoor wil de Carnival Cruise Line in juli 2021 cruises vanuit Galveston uitvoeren.



Op 5 juni 2021 heeft de CELEBRITY MILLENNIUM (2000-MILLENNIUM, 2008-CELEBRITY MILLENNIUM, 90.228 GT, 9189419) de eerste afvaart uit St. Maarten uitgevoerd met ongeveer 600 passagiers aan boord, terwijl de capaciteit 2218 passagiers is. Er zijn kleine wijzigingen aan boord: alle passagiers moeten gevaccineerd zijn en zij moeten bij embarkatie mondkapjes dragen of als dat vereist is in een aanloophaven. Enige onderlinge afstand wordt aanbevolen. Op het schip is bij twee samen reizende passagiers vijf dagen na het begin van de cruise corona vastgesteld. Het is onduidelijk of dit een besmetting bij gevaccineerde personen is. Voor de debarkatie in St. Maarten worden alle passagiers getest. (Foto: Kees Bustraan, 20-10-2010, Willemstad, Curaçao).

Op de MSC SEASIDE (2017, 153.516 GT, 9745366) zijn op een cruise in de Middellandse Zee twee passagiers (die niet samen reisden) positief getest op corona. MSC eist geen vaccinatie maar voert testen uit vóór de afvaart en halverwege de cruise.

Singapore overweegt de beperkingen voor cruises te verlichten.

Algemeen:

De UNESCO overweegt om Venetië te plaatsen op de Werelderfgoed-lijst. De UNESCO ziet de schepen als een gevaar voor de overstromingen van Venetië en de veiligheid van de stad bij de doorvaart naar de cruiseterminal. Een eerder plan om de cruiseschepen in Marghera af te meren viel in duigen omdat die haven ten minste een jaar nodig heeft om de cruiseschepen te kunnen ontvangen. Het blijft een gevecht tussen veiligheid en economie.

Op 6 juni 2021 heeft de Amerikaanse Customs and Border Protection (CBP) in Port Everglades (Florida) 32 kilo cocaïne ontdekt op een cruiseschip, waarvan de naam niet is bekendgemaakt. De drugs waren eerder ontdekt door de beveiliging van het schip.

AKADEMIK IOFFE, 8507731, Op 24 augustus 2018 liep de AKADEMIK IOFFE (1989, 6450 GT) in Canadese Arctische wateren aan de grond in een gebied dat onvoldoende gekarteerd was. Het schip liep ernstige schade op aan de romp. Er waren 102 passagiers, 24 expeditiemedewerkers en 37 bemanningsleden aan boord. Bij een afwijking van het oorspronkelijke vaarplan werd gedacht dat de minimum waterdiepte 50 m zou zijn, maar een waarschuwing over gebrekkige diepte-informatie op de kaart werd niet opgemerkt. Tijdens de vaart werd het alarm voor beperkte waterdiepte uitgezet. Toen het schip aan de grond liep waren alleen de officier van de wacht en een roerganger op de brug. Het echolood werd niet in de gaten gehouden en er was geen uitkijk.



CELEBRITY EDGE, 9812705, Op 26 juni 2021 is de CELEBRITY EDGE (2018, 130.818 GT, 2918 passagiers) uit Port Everglades (Florida) vertrokken op de eerste cruise vanuit de Verenigde Staten na de corona-uitbraak. Alle passagiers zijn gevaccineerd waarmee aan één van de twee eisen van de CDC is voldaan. Zij hoeven geen mondklappers te dragen en de onderlinge afstand is minder strikt. (Foto: Cruisereiziger).

CRYSTAL ENDEAVOR, 9821873, MV Werften heeft op 26 juni 2021 de CRYSTAL ENDEAVOR (19.500 GT) opgeleverd aan Crystal Cruises (onderdeel van Genting Hong Kong), een jaar na de gedachte opleveringsdatum. Het schip is gedoopt door Manuela Schwesig, premier van Mecklenburg-Vorpommern. Het schip kan 200 passagiers herbergen; er zijn twee helikopters, 18 Zodiacs, 14 kayaks en een 6-persoons onderzeeboot. De eerste reis begint op 17 juli 2021 in Reykjavik.

EXPLORER OF THE SEAS, 9161728, De EXPLORER OF THE SEAS (2000, 137.308 GT) huisvest ongeveer 600 reddingswerkers voor het ingestorte appartementengebouw in Miami (Florida). De reddingswerkers krijgen individuele hutten, warme maaltijden en Wifi en zij kunnen gebruik maken van de wasserij.

FREEDOM OF THE SEAS, 9304033, Op 20 juni 2021 is de FREEDOM OF THE SEAS (2006, 154.407 GT) uit Miami (Florida) vertrokken op een testvaart met 600 gevaccineerde werknemers om de coronamaatregelen van de rederij te toetsen. Passagiers en bemanningsleden moeten vóór en ná de cruise worden getest.

HANSEATIC INSPIRATION, 9817145, Op 10 juni 2021 heeft de bemanning van de HANSEATIC INSPIRATION (2019, 15.651 GT) bijgedragen aan de redding van een man die op Helgoland van een pier was gevallen. De man is gered door de reddingsboot VERENA van de HERMANN MARWEDE van de Duitse reddingmaatschappij (DGzRS), waarbij de HANSEATIC INSPIRATION het gebied verlichtte. De man is ernstig onderkoeld aan wal gebracht.

MARDI GRAS, 9837444, In Port Canaveral (Florida) heeft de MARDI GRAS (2020, 181.808 GT) 2700 m<sup>3</sup> LNG gebunkerd ter voorbereiding op de indienststelling. Het schip kan 3600 m<sup>3</sup> LNG bunkeren, voldoende voor 14 dagen. Het schip is op 4 juni 2021 in Port Canaveral aangekomen. Het schip wordt voorbereid voor de eerste cruise die op 31 juli 2021 zal beginnen. Carnival Cruise Line is bezig de 1750 bemanningsleden aan boord te brengen.

MEDSTRAUM, 9917139, In Noorwegen is de bouw gestart van de MEDSTRAUM (260 GT), een ferry die volledig elektrisch wordt voortgestuwd. Het schip, een catamaran van ongeveer 30 m lang en 9 m breed, kan 150 passagiers vervoeren. Het schip gaat vanaf 2022 varen tussen Stavanger en omliggende eilanden.

NATIONAL GEOGRAPHIC RESOLUTION, 9880685, Op de Ulstein-werf is op 8 juni 2021 de NATIONAL GEOGRAPHIC RESOLUTION, 12.300 GT, een Arctisch cruiseschip met een X-boeg van Lindblad Expeditions uitgedokt. Het schip kan 126 passagiers herbergen. De bouw van de romp, het staalwerk, de hoofdmotoren en de boegschroeven is in mei 2019 in Gdynia (Polen) begonnen. In oktober 2020 is het schip naar de Ulstein gesleept voor de afbouw, de elektrische installatie en het hotelinterieur.



ODYSSEY OF THE SEAS, 9795737, Op de ODYSSEY OF THE SEAS (2021, 167.704 GT) zijn 8 bemanningsleden positief getest op corona. De 1400 bemanningsleden worden nu in quarantaine gehouden. De eerste cruise van dit schip na corona is hierdoor een maand uitgesteld. (Foto: Frits Olinga, 2-3-2021, Eemshaven).

SH MINERVA, 9895240, Op de Helsinki scheepswerf is op 23 juni 2021 de SH MINERVA uitgedokt. Het schip meet 10.700 GT en kan 152 passagiers herbergen in 76 hutten; er zijn 120 bemanningsleden. Het is een luxe expeditie-schip. De eerste afvaart zal in november 2021 zijn. Het zusterschip SH VEGA (10.700 GT, 9895252) ging bij de uitdocking ook drijven en is later weer in het bouwdok op de blokken geplaatst; oplevering zal in het voorjaar van 2022 zijn. De oplevering van een derde, groter schip wordt in het najaar van 2022 verwacht.



STENA GERMANICA, 9145176, De ferry STENA GERMANICA (2001-STENA SEAPACER IV, 2001-STENA HOLLANDICA, 2010-STENA GERMANICA III, 2010 STENA GERMANICA, 29.841 GT) heeft op 22 juni 2021 de reis van Gothenburg naar Kiel gevaren met "blauwe methanol" als brandstof, afkomstig uit staalfabrieken. Het schip was in 2015 al geschikt gemaakt voor methanol en dieselolie als brandstof. Maersk en CMA CGM onderzoeken de mogelijkheden van methanol en de Haven van Antwerpen laat een sleepboot ombouwen naar methanol-brandstof. (Foto: Teun van der Zee, 23-5-2007).



STENA SCANDICA, 9329849, Op 18 juni 2021 heeft Stena Line de STENA SCANDICA (2005-STENA LAGAN, 2010-LAGAN SEAWAYS, 2011-STENA LAGAN, 27.510 GT) in dienst gesteld na verlenging en modernisering op de Sedef werf in Tuzla, Turkije. Het schip zal tussen Nynäshamn in Zweden en Ventspils in Letland gaan varen. Het kan 970 passagiers vervoeren.

ZHAO SHANG YIDUN, 9725433, In Shenzhen (China) is de ZHAO SHANG YIDUN (2017-VIKING SUN, 2021-ZHAO SHANG YIDUN, 930 passagiers in 465 hutten met eigen balkon) omgedoopt. Het is een vijfsterren cruiseschip speciaal voor de Chinese markt. Het schip gaat binnenlandse cruises varen.



OOSTERSCHELDE, IMO 5347221, foto: Teun van der Zee, 10-9-1989, Rotterdam, Haringvliet. De zeilschoener OOSTERSCHELDE werd in 1918 op de werf Appelo in Zwartsluis gebouwd, in opdracht van een Rotterdamse rederij (H.A.A.S.). In 1920 ging de rederij failliet en de OOSTERSCHELDE werd verkocht aan een schipper, die er mee op de Middellandse Zee ging varen. Rond 1930 werd het schip uitgerust met een motor, waarna het aftuigen begon. Daarna werd het schip verkocht aan een Deense vrachtvaarder. Via omzwervingen in Scandinavië kwam de schoener, die intussen FUGLEN heette, terecht bij een Zweed, die hem omdoopte in SYLVAN. De nieuwe eigenaar verbouwde de voormalige zeiler grondig. In 1960 kwam er op het achterschip een extra scheepsdek bij, met daar bovenop een stuurhuis. De zogenaamde schoenerkop werd vervangen door een rechte steven. Tot 1987 bleef het schip in de vaart als coaster, voornamelijk op de Oostzee. Een Nederlandse projectontwikkelaar ontdekte twee jaar geleden (1988) dat de voormalige OOSTERSCHELDE te koop stond. Hij kocht het schip en verkocht het op zijn beurt aan Dick van Anandel, een Rotterdammer, die het initiatief tot de restauratie heeft genomen. (Info: Marhisdata).

### **Gratis windenergie**

Het kost niets en als het dan ook nog uit eigen beweging aan komt waaien, is dat mooi meegenomen. De OOSTERSCHELDE maakt er handig gebruik van en vaart zelfs op het Scheur 'onder zeil'. Het bespaart niet alleen brandstof, maar genereert ook geen schadelijke emissies. De windmolen op de achtergrond doet dat ook niet en staat er zelfs om het milieu te dienen. Een groot nadeel is wel dat daarmee de horizon storend wordt vervuild. En dat kan van deze sierlijke driemaster niet gezegd worden, die is met recht een lust voor het oog.



De OOSTERSCHELDE, opvarend bij Groen 17, heeft een mooie trip achter de rug naar de Schotse Hebriden en de Orkney Eilanden. Via Aberdeen werd naar Rotterdam gekoerst. Bij gunstige wind en als het even kon, voer de driemast-topzeilschoener onder volle zeilen. Met de verlengde masten voor extra topzeilen heeft ze onder volle tuigage een zeiloppervlak van niet minder dan 891 m<sup>2</sup>. Hierbij zijn de twee achterste masten langsscheeps getuigd, maar bij de voormast is dat, met twee razeilen, gedeeltelijk dwarsscheeps.

Schoeners zijn er haast niet meer, maar dit van origine Nederlandse scheepsbouwproduct bevaart nog steeds de wereldzeeën. Ze stamt uit 1918 en werd gebouwd in Zwartsluis bij Hendrik Appelo & Zoon. 70 jaar later werd ze rigoureuus gerestaureerd en thans, meer dan 100 jaar oud, verdient ze dus het predicaat antiek. Daarnaast is het een schip van grote cultuurhistorische waarde. Na een kort verblijf in Rotterdam werd Oudeschild op Texel haar volgende bestemming. Nu niet 'onder zeil', maar op de 6-cilinder John Deere van 450 pk. (Tekst en fotografie: Cees de Keijzer, voorzitter WSS Rotterdam Branch).



### **Zeehavens werken samen om emissies van afgemeerde schepen te verminderen**

Vijf zeehavens in Noordwest-Europa hebben afgesproken samen te werken aan het schoner maken van de scheepvaart. Ambitie is om in 2028 grote containerschepen in de havens van Rotterdam, Antwerpen, Hamburg, Bremen en Haropa (o.a. Le Havre) te voorzien van walstroom, zodat de scheepsgeneratoren niet

gebruikt worden als de schepen aan de kade liggen. Schepen krijgen hun elektriciteit dan via een kabel van het elektriciteitsnet. Dat is goed voor de luchtkwaliteit en voor het klimaat. Er wordt minder stikstof en CO2 uitgestoten.

Allard Castelein, CEO Havenbedrijf Rotterdam: "Rotterdam heeft al walstroomaansluitingen voor binnenvaartschepen op alle openbare ligplaatsen in het havengebied. Ook StenaLine in Hoek van Holland en de ligplaats van Heerema in het Calandkanaal zijn voorzien van walstroom. We zijn vorig jaar een ambitieus programma gestart om tot 2025 zo'n acht tot tien walstroomprojecten te realiseren. Nu komt daar deze internationale samenwerking bij. Deze samenwerking is cruciaal om walstroom te laten slagen. We gaan als havens onze walstroom-aanpak op elkaar afstemmen. Dat moet leiden tot standaardisatie, lagere kosten en een versnelling van de toepassing van walstroom met behoud van een gelijk speelveld tussen de havens."

Toepassing van walstroom is ingewikkeld. Zo is er onduidelijkheid over het toekomstig (Europees) beleid betreffende het al dan niet verplichten van walstroom. Internationale regels zijn nodig om te voorkomen dat de concurrentiepositie van havens die voorop lopen met verduurzamen verslechtert. Investerings in walstroom kunnen nu niet uit: er zijn grote investeringen in infrastructuur nodig die niet zonder overheidssteun kunnen. Er zijn ook nog weinig kant-en-klare oplossingen voor het inpassen van walstroom op drukbezette kades. Op dit moment is nog maar een beperkt aantal containerschepen voorzien van een walstroomaansluiting. Er zijn momenteel in Europa dan ook geen terminals met walstroominstallaties voor grote containerschepen. Tot slot zijn belastingregels nu ongunstig voor walstroom: over elektriciteit betaal je tijdelijk geen energiebelasting, scheepsbrandstof is in de meeste havens vrijgesteld van belasting.

Walstroom voor containerschepen tegen 2028

De havens van Rotterdam, Antwerpen, Hamburg, Bremen en Haropa (Le Havre, Rouen en Parijs) hebben daarom afgesproken zich gezamenlijk in te zetten om tegen 2028 walstroomvoorzieningen voor containerschepen vanaf 14.000 TEU te hebben. In dit segment is het steeds gebruikelijker dat nieuwe schepen een walstroomaansluiting hebben. Om hun engagement te tonen en een duidelijk statement te maken, ondertekenden deze havens een Memorandum of Understanding (MoU). Op die manier tonen de havens dat ze hun best zullen doen om de nodige voorwaarden en een gelijk speelveld te creëren om de implementatie van walstroom voor hun klanten te faciliteren.

Daarnaast pleiten de havens gezamenlijk voor een duidelijk (Europees) regelgevend kader voor het gebruik van walstroom of een gelijkwaardig alternatief. De havens vragen ook een vrijstelling van energiebelasting voor walstroom en voldoende publieke fondsen om deze walstroomprojecten te realiseren. (Bron: portofrotterdam, Persbericht, 24 juni 2021. Foto COSCO SHIPPING AZALEA: Teun van der Zee, 3-7-2021).



### **BOUW 'WALK TO WORK' IJSBREKER IN VOLLE GANG MET TRANSPORT VOORSCHIP**

Op de scheepswerf van Koninklijke Niestern Sander is het voorschip van 's werelds eerste 'shallow draft ice-breaking walk to work' schip van de constructie hal naar de kade getransporteerd. Bouwnummer 862 voor een joint venture tussen Mercury Sakhalin en Pola wordt in december 2021 opgeleverd.

Operationele inzet het hele jaar door

Het 'shallow draft ice-breaking walk to work vessel' is speciaal ontworpen en geoptimaliseerd voor gebruik gedurende het hele jaar in de uitdagende omstandigheden aan de oostkust van Sakhalin in temperaturen

variërend tussen -30 tot +35 graden. Door het combineren van een diepgang van 3,15 m, een transit diepgang van 4,0 m in open water en een 'grounded bottom' notatie, kan het schip het hele jaar door ingezet worden. Met de bewezen Wagenborg romp voor het breken van ijs en Azimuth schroeven kan het schip tot wel 100 cm dik ijs breken. De bewegings-gecompenseerde gangway op dit schip is geoptimaliseerd voor zowel winter- als zomeroperaties, wat resulteert in meerdere gangway-posities. Het schip zal voor maximaal 40 personen transferservices uitvoeren vanuit de ondiepe haven Nabil naar offshore-platforms nabij de oostkust van Sakhalin. Daarnaast kan het schip worden ingezet voor emergency response op olie lekkages. (Bron en foto: Royal Niestern Sander Shipyard, 5 Juli 2021).

NIESTERN SANDER 862, IMO 9915698, Offshore Support Vessel, 11-11-2020 kiel gelegd onder bouwnummer NIESTERN SANDER 862, 29-12-2021 geplande oplevering aan Belvador Shipping Ltd., in beheer bij Mercury Sakhalin Co. Ltd., Yuzhno-Sakhalinsk, Rusland. 2.694 GT, 360 DWT.

### **Beleef de zomer in FutureLand**

Op zoek naar een leuk uitje? In en rondom informatiecentrum FutureLand is tijdens de zomermaanden genoeg te beleven. Maak met het hele gezin een rondvaart of rondrit door de havens van Maasvlakte 2. Voor kinderen zijn er verschillende knutselworkshops. In de tentoonstelling 'De digitale haven' leer je meer over de digitalisering in de haven. Combineer je bezoek aan FutureLand met een fossielenexpeditie of ga zelf op pad met de speurtocht op het Maasvlaktestrand.



#### **Kinderworkshops**

Beeldend kunstenaar en kunstdocent Joanna Smolarz (Kunstatelier het Kruithuis) geeft tijdens de zomervakantie verschillende workshops voor kinderen. Je beschildert met verschillende technieken - zoals aquarel, acryl, potlood en viltstiften - stenen die zij zelf verzamelt op het Maasvlaktestrand. Of maak samen met Joanna een kijkdoos van een container of beschilder een echt doek.

#### **Praktische informatie**

De workshops zijn gratis en worden op woensdagen en zaterdag afwisselend aangeboden tussen 11.00 en 16.00

uur. Aanschuiven kan op elk gewenst moment.

#### **Speurtocht Maasvlaktestrand**

Speurneuzen gezocht! Wil je speuren op het Maasvlaktestrand? Haal je speurtocht op bij FutureLand en ga zelf op pad naar duin en strand en leer alles over de dieren en bedrijven in de omgeving. Misschien zie je wel een zeehond of zandhagedis! Tip: neem je verrekijker mee.

#### **Praktische informatie**

De gratis speurtocht is tijdens openingstijden af te halen bij FutureLand. De speurtocht begint bij parkeerplaats P3 van het Maasvlaktestrand aan de Maasvlakteboulevard.

#### **Fossielenexpedities**

Onder leiding van ervaren fossielenspeurder Walter Langendoen worden op een aantal woensdagen en zondagen expedities georganiseerd in de zomervakantie. Op het Maasvlaktestrand leert Walter je waar je bij het zoeken op moet letten om de archeologische en paleontologische schatten die het strand rijk is te vinden. Ook vertelt hij je wat je hebt gevonden. Wie weet vind je wel een gefossiliseerde hyenakeutel of mammoetbot. Voor meer informatie en reserveren zie [futureland.nl](http://futureland.nl).

#### **Fietstocht Maasvlakte 2**

Ontdek Maasvlakte 2 per fiets. Haal je gratis fietsroute op bij FutureLand en verken op eigen gelegenheid het nieuwste havengebied van Rotterdam! De rit van ongeveer dertig kilometer voert je langs vijf hotspots. De handige factsheet vertelt je waar je bent en wat je ziet. Tip: neem bij restaurant New Fork gevestigd in FutureLand een lunchpakketje mee voor onderweg.

#### **Presentaties**

Dagelijks geven FutureLand-voorlichters een presentatie over de highlights van Maasvlakte 2 en de Rotterdamse haven. Van de aanleg en inrichting van het nieuwe havengebied, tot ontwikkelingen in heel de haven zoals nieuwe bronnen van energie, innovaties en slimme digitale toepassingen. De gratis presentatie vindt plaats in de filmzaal op de begane grond en duurt ongeveer 30 minuten. De aanvangstijd van de instappresentaties vind je op [futureland.nl/agenda](http://futureland.nl/agenda).

#### **Tentoonstelling 'De digitale haven'**

Bezoek de tentoonstelling over digitalisering van de haven. Ontdek de wondere wereld achter de reis die je sportschoen maakt vanuit China naar Rotterdam. Wel 28 partijen zijn daar via één digitaal platform bij

betrokken. Maar ook bolders en drones maken de haven slimmer. Pak een tablet en duik met augmented reality in deze veelomvattende ontwikkeling, die de toekomst in razend tempo dichterbij brengt!

FutureLand Ferry en FutureLand Express

Dagelijks vaart de FutureLand Ferry door de nieuwste havens van Maasvlakte 2. Ervaar de grootste containerschepen en modernste terminals van dichtbij. Of stap aan boord van de FutureLand Express. Tijdens deze rondrit laat een van onze voorlichters je de highlights van Maasvlakte 2 zien. In het weekend rijdt de FutureLand Express over het terrein van Sif dat funderingen voor reusachtige windmolens op zee maakt. Op de website [futureland.nl](http://futureland.nl) staan de verschillende vaartochten, rondritten en aanvangstijden vermeld. Houd de social media-kanalen van FutureLand in de gaten voor de aankomst van bijzondere schepen.

Over FutureLand

FutureLand is het informatiecentrum van Havenbedrijf Rotterdam op Maasvlakte 2. FutureLand is toegankelijk voor jong en oud, je beleeft er de haven van de toekomst. FutureLand ligt midden in de Rotterdamse haven en biedt uitzicht op Maasvlakte 2.

Het informatiecentrum is geopend van dinsdag tot en met vrijdag en op zondag. Van 1 mei tot 1 oktober is FutureLand ook alle zaterdagen geopend. De toegang is gratis. De FutureLand Express en de FutureLand Ferry staan het gehele jaar klaar voor rondritten en vaartochten door de nieuwe havens. Bekijk het jaarprogramma op [futureland.nl](http://futureland.nl). Adres: Europaweg 902, 3199 LC Maasvlakte, Rotterdam Havennummer 8360.

Bezoekers vanaf 13 jaar dienen vooraf een (gratis) ticket met tijdslot te reserveren. Buiten dit tijdslot is geen toegang mogelijk tot het infocentrum, restaurant en toilet. Let op: bezoekers die een vaartocht of rondrit hebben geboekt dienen ook een apart tijdslot-ticket te boeken als zij het infocentrum willen bezoeken. (Bron en foto: portofrotterdam, Persbericht, 2 juli 2021).

### Nationaal Sleepvaart Museum te Maassluis

Het verheugt het Sleepvaart Museum te kunnen mededelen dat het museum voor bezoekers weer is opengesteld. Zie de openingstijden. U hoeft niet te reserveren. Het dragen van een mondkapje en het tonen van een corona-toegangsbewijs zijn niet verplicht. Er vindt wel triage (bent u niet ziek?) en registratie plaats bij de entree. Ook dient u zich te houden aan de 1,5 meter afstand en aan evt. verdere aanwijzingen in het gebouw en van de suppoosten.



Geopend: op woensdag, zaterdag en zondag van 13.30 – 16.30 uur.

Gesloten: Oude- en nieuwjaarsdag, 1e kerstdag en tijdens het wisselen van de tentoonstellingen.

Adres: Nationaal Sleepvaart Museum, Hoogstraat 1-3, 3142 EA Maassluis.

Toegangsprijzen museum: Volwassenen: € 4,50, Kinderen 4 t/m 12 jaar: € 2,25, CJP en 65+: € 2,25.

Museumjaarkaart en Rotterdampas: entree gratis.

Wisseltentoonstelling 73: Sleepboten in oorlogstijd (2)

Het was eind 1983 toen het Nationaal Sleepvaart Museum te Maassluis aandacht besteedde aan hetgeen sleepboten en hun bemanningen in de Tweede Wereldoorlog hebben beleefd. Het werd de op één na best bezochte expositie in de geschiedenis van het museum.

Nu, 37 jaar later, is een nieuwe generatie museumbezoekers opgestaan, die bovendien minder weet van die



zwarte periode in de wereldgeschiedenis, zeker op maritiem gebied. 75 jaar na de bevrijding is het dus alleszins gerechtvaardigd opnieuw aandacht aan de oorlog op zee te besteden. De laatste 20 jaar zijn bovendien archieven open gegaan die voorheen gesloten waren. We weten nu meer van de sleepvaart in de periode 1939-1946.

In de periode voorafgaand aan mei 1940 was sprake van een voorbereiding op de oorlog. Wat de sleepers betreft betekende dit dat ze van lichte bewapening werden voorzien, werden opgeëist door de regering als bewakingsvaartuig en her en der in de zeegeaten patrouilleerden. Dat leek een saaie bezigheid, maar het was gevaarlijker dan menigeen dacht. De bemanning van de BV 34 (bewakingsvaartuig 34, alias de ex Noordzee) heeft dat aan den lijve ondervonden. Hun schip liep bij Zoutelande op een mijn en verging, waarbij de gehele bemanning, op de stuurman na, omkwam.

Kort na het uitbreken van de oorlog in mei 1940 werden veel sleepboten, die zich nog in vaderlandse wateren bevonden vanwege onderhoud of reparatie, door de Nazi's in beslag genomen. Dat gebeurde regelmatig eigenlijk vrijwel de hele oorlog door en soms werden ze tijdelijk teruggegeven. Er werd wel een dagtarief afgesproken, dat vergoed werd door de bezetter.

Het aantal binnengelopen zeeschepen in Rotterdam en Amsterdam decimeerde. Er was dus weinig werk voor de sleepboten en dat had gevolgen voor de bemanningen, die op wachtgeld werden gezet.

Een aantal sleepboten vertoefde tijdens het uitbreken van de oorlog in het buitenland. De kapiteins van die schepen stelden zonder uitzondering hun schip en bemanning ter beschikking van de geallieerden. Vooral de Hudson (die nu nog als monument bij het museum ligt), de Zwarte Zee (III), de Schelde en de Thames hebben opvallende prestaties geleverd, zoals bijvoorbeeld een brandend munitieschip met alle risico's van ontploffing buiten de haven van Algiers slepen. Gezagvoerders als resp. Ben Weltevreden, Teun Vet, Jan Kalkman en Barend 't Hart werden zowel nationaal als internationaal onderscheiden. De

bemanning van de sleepboot Rode Zee verzocht zelf om aan de bevrijding van Nederland te mogen bijdragen. Ze werd van Bermuda naar Engeland gedirigeerd helaas met fatale gevolgen. Tijdens het verslepen van een caisson voor de invasiehavens werd het schip bij Zuid-Engeland getorpedeerd, waarbij de gehele bemanning omkwam. Een recent gemaakt schilderij dat de situatie vlak voor de torpedering laat zien werd speciaal voor de expositie door Frans Malschaert gemaakt. Het bericht van de ondergang sijpelde in 1944 door naar Maassluis, dat in rouw werd gedompeld. We weten nu hoe snel het zinken in zijn werk ging, omdat een jong bemanningslid van een andere sleper het van nabij gezien en enkele jaren geleden nog aan de staf van het museum verteld heeft. Het was een kwestie van seconden.

We weten ook meer van een deel van de in Nederland gebleven sleepers, die deels werden ingedeeld bij de zgn. Zeerreddingsdienst, later ook bij het Bergungsschiffe Verband. Het waren schimmige organisaties die eigenlijk spionagewerk voor de Nazi's verrichtten.

Het duurde tot eind 1945 voordat alle in geallieerde dienst geweest zijnde sleepers naar de thuishaven waren teruggekeerd. Her en der in Noord-Europa moesten in beslag genomen sleepers worden opgespoord en teruggehaald, waarna getracht werd ze te repareren. Vooral Amsterdamse havensleepboten hadden veel te lijden gehad.

Heel veel sleepboten gingen verloren in de Indische Archipel, waar tot de Japanse inval onder Nederlandse vlag werd gevaren met als thuishaven Batavia.

U ziet en leest er alles over in de expositie "Sleepboten in oorlogstijd" (2). Uw bezoek zal zeer worden gewaardeerd.



Jim Paterson (in het midden) ondertekent de overdrachtsdocumenten namens Mercy Ships

Na een feestelijke ceremonie op 16 juni en de definitieve overdracht in de afgelopen week, is de gloednieuwe Global Mercy, 's werelds grootste particuliere ziekenhuisschip, officieel in het bezit van Mercy Ships. De overdracht werd gevierd in het bijzijn van vertegenwoordigers van Mercy Ships, projectmanagers van de fabrikant Stena RoRo, het management van de scheepswerf en publiek, terwijl wereldwijd digitaal werd meegekeken door honderden personeelsleden en vrijwilligers. De bouwfase is nu officieel afgerond en we zijn een stap dichterbij de eerste operatie aan boord.

'Vandaag wordt onze droom werkelijkheid – niet alleen voor ons, maar ook voor degenen die we dienen,' zei Don Stephens, de oprichter van Mercy Ships, die de aanwezigen via een video toesprak. 'Afrikaanse staatshoofden en Ministers van Volksgezondheid hebben vaak de wens geuit dat meer van hun gezondheidswerkers in het land zelf worden opgeleid. Met dit schip gaan we precies dat doen. Talloze mensen die lijden aan uiteenlopende aandoeningen zullen toegang krijgen tot chirurgische behandeling en gezondheidssystemen zullen worden versterkt. We hopen dat dit nieuwe schip en de vrijwillige bemanning die erop zal dienen, hoop en genezing zal brengen voor de komende 40-50 jaar,' voegde hij eraan toe.

'Blij om deel uit te maken van dit fantastische werk'

Per Westling, directeur van Stena RoRo, zei: 'Wij zijn erg trots dat we dit bijzondere schip mogen opleveren. De activiteiten die aan boord zullen worden uitgevoerd, stelden speciale en hoge eisen aan de bouw van dit schip. Voor de werf was het de eerste keer dat dit type schip werd gebouwd – een uitdaging die zij uitstekend aan konden. Voor Mercy Ships betekent de levering dat hun capaciteit om te helpen meer dan verdubbelt. We zijn blij dat we via de Global Mercy deel kunnen uitmaken van het fantastische werk van Mercy Ships.'



#### Over de Global Mercy

Mercy Ships heeft meer dan acht jaar aan het nieuwe schip gewerkt. In 2013 werden de contracten getekend en in 2015 werd de kiel gelegd. Eind april van dit jaar werden de proefvaarten met succes afgerond.

#### Antwoord op wereldwijde nood

Naar schatting heeft een derde van alle ziekten ter wereld te maken met een chirurgische aandoening. Mercy Ships heeft meer dan 30 jaar ervaring met het leveren van chirurgische zorg in Afrika. De Global Mercy is uitgerust met eersteklas ziekenhuis- en trainingsfaciliteiten, bedoeld om de gezondheidszorg in ontwikkelingslanden te versterken.

#### Vrijwilligers gezocht

Mercy Ships is hard op zoek naar lange- en korte-termijn-vrijwilligers die hun tijd en expertise willen geven. Aan boord van de Global Mercy kunnen meer dan 640 mensen leven en werken. Wanneer het schip aangemeerd ligt, is er ruimte voor maar liefst 950 personen op het schip. De huidige bemanningsleden van Mercy Ships zijn afkomstig uit meer dan 60 landen.

Heb jij interesse om voor een periode aan boord te gaan? Laat je informeren op onze website. We zien je aanmelding graag tegemoet!" (Bron en foto's: mercyships.nl, 30 juni 2021).

GLOBAL MERCY, IMO 9726499 (NB-275), hospitaalschip, 8-2-2018 te water gelaten onder bouwnummer TIANJIN XINGANG NB011-1, 30-4-2021 van Tianjin op proefvaart, 16-6-2021 opgeleverd aan Global Mercy Shipping Ltd., Lindale TX, vlag: Malta (9HA4179), in beheer bij Mercy Ships International, Lindale TX. 37.856 GT. 15-7-2021 ETA te Singapore.



**Rotterdamse Scheepvaartboekhandel**

**<https://www.scheepvaartboekhandel.nl/>**

**Van der Takstraat 218, 3071 LM Rotterdam**

#### **SLOOP**

ALBARAKA 5, IMO 7800681 (NB-281), Ro-Ro Cargo Ship, 27-1-1984 opgeleverd door E..N. Bazanm, San Fernando (213) als CERVANTES aan Lineas Mar. Espanolas S.A., Spanje. 4.198 BRT, 6.017 DWT. 11-2009 herdoopt ALBARAKA 5. 2021 verkocht voor sloop naar India. 24-5-2021 op Gadani Anchorage, 2-6-2021 laatste contact, te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

ALTAIR, IMO 8509131 (NB-281), hektrawler, 25-10-1986 te water, 4-1987 opgeleverd door Gdanska Lenina, Gdansk (B408/31) als ALTAIR aan P.P.D.i.U.R. "Dalmor", Polen. 3.862 BRT. 1997 verkocht aan P.P.P.i.H. "Dalmor" S.A, Malta, herdoopt ALTAIR II. 16-4-2010 verkocht aan Ostrov Sakhalin JSC, Rusland, herdoopt ALTAIR. 30-4-2021 verkocht voor sloop. 11-6-2021 op Bhavnagar Anchorage, 15-6-2021 op Alang Anchorage en daar op het strand gezet om gesloopt te worden.

AMUR, IMO 8810176, Oil Products Tanker, 5.038 GT, 8.091 DWT. 24-11-1990 te water, 5-1991 opgeleverd door Nuovi Apuania, Marina di Carrara (1137) als CRISTALLO aan Finbeta S.p.A., Italië.

1993 vlag: Isle of Man. 2000 vlag: Italië. 2002 verkocht aan Northern Beta Ltd., Italië. 9-2014 herdoopt FIONA. 9-2017 herdoopt ZALIV PETRA VELIKOGO. 10-2018 herdoopt AMUR. 6-2021 verkocht voor sloop naar India (875 USD/TO incl. 666 to Stainless Steel). 26-6-2021 op Bhavnagar Anchorage, 28-6-2021 op Alang Anchorage.

ARK PIONEER, IMO 9017678 (NB-281), Tanker, 1992 opgeleverd door K.K. Usuki Zosensho, Usuki (1613) als STOLT HINYK aan Hikawa Stolt Tankers Inc., Monrovia-Liberia. 4.526 GT, 8.080 DWT. 2000 verkocht aan Triton Shipholding S.A., Panama, herdoopt BOTANY TRITON. 2003 herdoopt CHEM LILY. 2006 verkocht aan Unitrans Navigation Co., Majuro-Marshall Islands, herdoopt KASSIOPIA. 2008 herdoopt CHEMICAL ARROW. 8-2013 herdoopt ARK PIONER. 2021 verkocht voor sloop. 30-4-2021 van Kolkata Anchorage naar Alang, 26-5-2021 ETA te Bhavnagar, 6-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

ASTON I, IMO 9225328, Chemical/Oil Products Tanker, 23.680 GT, 36.032 DWT. 28-3-2001 opgeleverd als CIELO DI PARIGI. 4-2014 herdoopt ASTON I. 2021 verkocht voor sloop naar Gadani, Pakistan (570 USD/TO).

B GAS COMMANDER, IMO 9112155, LPG Tanker, 2.458 GT, 2.335 DWT, 8-6-1996 opgeleverd als KILGAS COMMANDER. 4-2001 herdoopt SIGAS COMMANDER. 10-2011 herdoopt B GAS COMMANDER. 10-7-2020 verkocht aan LPG Invest AS, Kopenhagen, vlag: Malta, in beheer bij B-Gas AS, Kopenhagen. 23-11-2020 verkocht voor sloop naar Turkije, 1-6-2021 van Tarragona naar Aliğa, 7-6-2021 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

BAY 1, IMO 9218014, Vehicles Carrier, 9.600 GT, 2.900 DWT. 2001 opgeleverd als GRAN CANARIA CAR. 3-2021 herdoopt BAY 1. 23-4-2021 geïnspecteerd te Gijón, Spanje, 20 gebreken, na 28 dagen vrij gegeven, 24-5-2021 (e) in de vaart en van Gijón naar Chittagong. 6-2021 verkocht aan Chittagong Breakers. 2-7-2021 ETA te Chittagong, 3-7-2021 op Chittagong Anchorage.

BERGE STAHL, IMO 8420804 (NB0281), 2021 herdoopt GEOSTAHL. 3-6-2021 van Brunei Bay, 1-7-2021 op Karachi Anchorage, wachten op orders om het strand op te gaan op Plot 91-92, 7-7-2021 op Gadani Anchorage, 9-7-2021 op het strand gezet om gesloopt te worden.

CE-NIRIIS, IMO 9144794 (NB-281), Crude Oil Tanker, 56.127 GT, 106.504 DWT. 27-2-1998 opgeleverd als NIRIIS. 2005 herdoopt CE-NIRIIS. 2021 verkocht voor sloop, 31-5-2021 op Chittagong Anchorage, 12-6-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

CHAMPION ONE, IMO 9044499, tanker, 22.555 GT, 36.362 DWT. 29-1-1993 te water, 27-4-1993 opgeleverd als TANDJUNG AYU door K.K. Kanasashi, Toyohashi (3295) aan Graciela Shipping Inc., Panama. 21.810 GT, 36.406 DWT. 2005 verkocht aan P.T. Diamond Maritime, Jakarta-Indonesië, herdoopt PRADAPA. 5-2014 herdoopt CHAMPION ONE. 7-2021 verkocht voor sloop (485 USD/TO as is Indonesia).

DEEPWATER EXPEDITION, IMO 8764585, Drilling Ship, casco gebouwd door Khersonskiy Sudnobudivnyi Zavod, Kherson (1801), 1996 opgeleverd door Keppel Fels Ltd., Singapore als PEREGRINE IV aan R&B Falcon Group, Marshall Island. 16.455 GT, 4.937 NT, 24.728 DWT. 2000 herdoopt DEEPWATER EXPEDITION. 29-6-2015 bij Zhoushan Changhong International, Zhoushan om gesloopt te worden.

DIEGO RAMIREZ, IMO 7336460, hektrawler, 1.758 GT. 22-6-1974 opgeleverd door Construcciones, Rios, Vigo (236) als CONGELADOR MAR DOS aan Congelador Mar Dos S.A., Spanje. 1.333 BRT. 1992 verkocht aan Mar Lavquen S.A., Argentinië. 1997 verkocht aan Argenova S.A., Argentinië. 2001 herdoopt KALAHARI. 2006 vlag: Chili, 7-2006 herdoopt DIEGO RAMIREZ. 5-2021 verkocht voor sloop naar Spanje. 14-5-2021 van Punta Arenas, 24-5-2021 van Punta Arenas Anchorage naar El Musel (Gijon).

DOLE COSTA RICA, IMO 8900335, Containerschip/Reefer, 14-4-1991 te water, 22-10-1991 opgeleverd door Fincantieri-Italiani, Castellammare (5903) als DOLE COSTA RICA aan Tropical Shipping Italiana S.A., Italië. 6-2021 verkocht voor sloop naar India (593 USD/TO). 26-6-2021 op Bhavnagar Anchorage, 28-6-2021 op Alang Anchorage, 30-6-2021 op Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.





DROMUS (2), IMO 9180920 (NB-280), Crude Oil Tanker, 20-11-1998 kiel gelegd, 16-11-1999 opgeleverd door Dalian New Shipyard, Dalian (PC1100-7) als MAERSK PRIME aan A.P. Møller Singapore Pte. Ltd., Singapore (9VJM), in beheer bij A.P. Møller. 61.764 GT, 32.515 NT, 84.999 DWT. 244,80 (233,00) x 42,03 x 22,00 x 15,450 meter. 12 wingtanks, L 117.921 m<sup>3</sup>, 3 ladingpompen, totaal 9.000 ton/uur. 15,75 kn. 21.127 EPK, 15.540 KW, 7 cyl, 2 tew, 620 x 2150, Sulzer 7RTA62U, Dalian Marine Diesel Engine Works, Dalian. 4-12-2000 in beheer bij A.P. Møller Singapore Pte. Ltd. 29-3-2004 in beheer bij Shell International Ltd., Londen, in beheer bij STASCO, herdoopt DROMUS. 17-3-2010 in beheer bij A.P. Møller Singapore Pte. Ltd. en Maersk Tankers, 3-2010 herdoopt MAERSK PRIME. 12-2011 verkocht aan Mærsk Tankers A/S, Singapore, in beheer bij Maersk Tankers Singapore Pte. Ltd., Singapore. 5-5-2014 verkocht (12,5 million USD) aan PT. Nusa Bhakti Jayaraya, Jakarta-Indonesië (JZYR), in beheer bij P.T. Gemilang Bina Lintas Tirta, Jakarta, herdoopt BULL SULAWESI. 25-4-2016 tijdens een reis van Jakarta naar Muntok ten noorden van Pulau Bangka, zuid van Singapore in de Zuid-Chinese Zee, aan de grond gelopen, 30-4-2016 de bemanning geëvacueerd, 1-5-2016 gelicht en vlot gebracht. 14-5-2016 in de vaart. 22-4-2021 vanaf Sriracha Anchorage te Singapore. 23-4-2021 verkocht voor sloop (536 USD/TO). 13-6-2021 op Chittagong Anchorage, 17-6-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Hannes van Rijn, 28-12-2009).

DUBRA, IMO 9192753, Tanker, 23.843 GT, 35.930 DWT. 1999 opgeleverd als MAGPIE. 7-8-2009 herdoopt AS LUTETIA. 17-4-2012 herdoopt ATLANTIC LUTETIA. 6-2013 herdoop DUBRA. 6-2021 verkocht voor sloop (580 USD/TO). 4-7-2021 op Gadani Anchorage, 6-7-2021 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

ELENA, IMO 9196668, General Cargo Ship, 1999 opgeleverd als LEGUAN. 4.476 GT, 5.581 DWT. 2006 herdoopt CMA CGM GRENADINES. 9-2007 herdoopt K-SPIRIT. 10-2009 herdoopt M-SPIRIT. 7-2010 herdoopt MERATUS PALU. 3-2017 herdoopt VICTOR EXPRESS. 8-2018 herdoopt ELENA. 15-6-2021 op Chittagong Anchorage, 26-6-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

ENSCO 67, IMO 8753615, jack-up booreiland, 6.749 GT, 25-6-1976 opgeleverd door Marathon Shipbuilding Co.(U.K.) Ltd., Clydebank (94) (Ontwerp: Marathon Letourneau Offshore 84) als PENROD 67 aan Penrod Drilling Co., Port Arthur, Texas. 5.555 BRT. 1993 herdoopt ENSCO 67. 11-6-2021 verkocht voor sloop.

EVER PROFIT, IMO 9107241, GC, 6.655 GT, 9.892 DWT. 16-12-1994 opgeleverd als APOLLO LIMA. 12-2007 herdoopt BRIGHT WINNER. 12-2009 herdoopt S THAI. 7-2017 herdoopt UNIWIN. 4-2019 herdoopt LI FUNG. 11-2020 herdoopt EVER PROFIT. 5-2021 verkocht voor sloop naar Chittagong, 15-6-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

FALCON, IMO 9123386 (NB-281), Chemical/Oil Products Tanker, 13.292 GT, 19.998 DWT. 4-12-1995 kiel gelegd, 22-3-1996 te water, 10-7-1996 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. (950) als GINGA FALCON. 5-2013 herdoopt FALCON. 2021 verkocht voor sloop (750 USD/TO incl.1.100 tons Stainless Steel). 1-6-2021 op Bhavnagar Anchorage, 9-6-2021 op Alang Anchorage, 9-6-2021 laatste contact, 6-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

FRACHTIS, IMO 9156486, Tank, 10.298 GT, 15.885 DWT. 1997 opgeleverd als PERM. 4-2006 herdoopt BABADAG. 11-2007 herdoopt FRACHTIS. 11-2011 herdoopt OLIVIA II. 11-2017 herdoopt OLIVIA. 2-2020 herdoopt FRACHTIS. 13-6-2021 op Gadani Anchorage, 21-6-2021 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

GEM, IMO 9008627, Chemical Tanker, 4.984 GT, 8.858 DWT. 28-11-1990 opgeleverd door Hayashikane DY Co, Nagasaki (983) als HOKUSHIN aan Shintoku Panama S.A., Panama. 2005 herdoopt SUN FLOWER. 2010 herdoopt YC IVY. 2012 door Shinhan Capital Co. Ltd., Zuid-Korea aan Trump Marine S.A., Panama, herdoopt GEM FEEDER. 7-6-2021 verkocht aan Castle Hill Pacific Ltd., St. Kitts and Nevis, in beheer bij Lilly Maritime Pvt. Ltd., 6-2021 herdoopt GEM. 30-6-2021 op Bhavnagar Anchorage, 8-7-2021 op Alang Anchorage.

GLOBAL M, IMO 9165932, VLCC, 156.397 GT, 108.180 NT, 298.982 DWT. 6-2-1998 opgeleverd door Daewoo H.I. Ltd., Okpo (5107) als SATURN GLORY aan Saturn International Maritime S.A., Panama (3FCH8), in beheer bij Northern Marine Management Ltd. 25-12-2013 herdoopt DS SATURN. 1-2014 sold to Singapore buyers USD 23 M, 3-2014 herdoopt GLOBAL M. 24-6-2021 verkocht voor sloop.

GLORY STAR, IMO 9105657, Container Ship, 9-9-1994 te water, 10-11-1994 opgeleverd als GLORY STAR door Shin A Shipbuilding Co. Ltd., Tongyong (371) aan Nam Sung Shipping Co. Ltd., Pusan. 4.124 GT, 5.981 DWT. 6-2016 verkocht voor sloop aan Chittagong Breakers. 15-6-2021 op Chittagong Anchorage, 21-6-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

GORYO 6 HO, IMO 8119728 (NB-281), Hopper Dredger, 1985 opgeleverd door S.N. Galatz, Galatz (773) als BALOTA aan Navrom, Roemenië (Torvald Klaveness & Co. A/S). Bulker, 32.100 BRT, 54.311 DWT. 1993 verkocht aan Balota Inc., Roemenië. 1998 verkocht aan Clarence Trading Inc., Bahamas, herdoopt ST. JOSEPH. 2001 verkocht aan Hyundai Heavy Industries, 2002 verbouwd tot Hopper Dredger, 33.155 GT, 54.311 DWT, 2002 vlag: Belize, 5-2002 herdoopt GORYO 6 HO. 29-10-2020 op Batu Ampar Anchorage, Batam. 9-4-2021 verkocht voor sloop (452 USD/TO as is Batam) naar Bangladesh. 2021 van Batu Ampar Anchorage, Batam met de sleepboot THOR I (IMO 8401963 ex BLUE ARIES, ex MAERSK CHALLENGER) naar Chittagong, 10-6-2021 op Chittagong Anchorage, 6-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

HAWTAH, IMO 9102265 (NB-259), VLCC. 31-10-1996 opgeleverd als HAWTAH. 2-2007 herdoopt TI HAWTAH. 1-2011 herdoopt HAWTAH. 163.882 GT, 300.361 DWT. 24.742 kW. 29-7-2019 door Mideast Ship Management Ltd. verkocht voor sloop (417 USD/TO as is Red Sea, incl. 650 ton bunkers, niet gasvrij). 27-7-2019 te Yanbu. 29-4-2020 herdoopt EM VITALITY. 8-6-2021 van Tanjung Pelepas

Anchorage naar Chittagong, 17-6-2021 op Chittagong Anchorage, 26-6-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

HAZEL, IMO 9081837, tanker (NB-281), 28.507, GT, 46.700 DWT. 6.040 KW, MAN-B&W 6S50MC. 1995 opgeleverd als SERIFOS. 8-2015 herdoopt TAHMEEL II. 11-2018 herdoopt MARIA. 22-10-2018 (e) verkocht voor sloop. 11-2018 vlag: Comoros. 9-2019 verkocht aan Kouros Ventures Ltd., Majuro, Marshall Islands, vlag: Comoros, 9-2019 herdoopt CLARA. 2021 herdoopt HAZEL. 1-6-2021 van Khor Fakkan Anchorage naar Gadani, 5-6-2021 ETA te Gadani, 5-6-2021 op Gadani Anchorage, 20-6-2021 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

HUA 1, IMO 9156591 (NB-281), Crude/Oil Products Tanker, 52.618 GT, 15-3-1997 te water, 3-6-1997 opgeleverd als TAIYOH III. 2012 verkocht van Taiyo International Pte. Ltd., Singapore aan First Global Inc., Liberia, in beheer bij Saud Shipping DMCC, herdoopt TAIYOH. 2-2015 herdoopt SUN. 17-12-2020 herdoopt HUA 1. 2-4-2021 van CS Prosperity Offshore Terminal, Marshall Islands naar Chittagong, 28-5-2021 op Chittagong Anchorage, 23-6-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

JAL SHAKTI, IMO 9149213, Tanker, 27.526 GT, 47.431 DWT. 13-2-1998 opgeleverd als BARENTS SEA. 9-2015 herdoopt PORTMAN. 6-2020 herdoopt JAL SHAKTI. 6-2021 verkocht aan Chittagong Breakers. 6-6-2021 van Nipa Anchorage, India naar Chittagong, 22-6-2021 ETA te Chittagong. 27-6-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

K LINE 1, IMO 9179878, Ro-Ro Cargo Ship, 6.749 GT. 21-11-1997 opgeleverd als HAKATA MARU. 2004 herdoopt HIMAWARI NO.3. 6-2013 herdoopt SEODONG SKY. 9-2014 herdoopt K LINE. 4-2021 herdoopt K LINE 1. 13-6-2021 op Chittagong Anchorage, 26-6-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

KATARA, IMO 9003079, LPG Tanker, 3.983 GT, 4.444 DWT. 4-1993 opgeleverd als VAL FOGLIA door C.N. di Pesaro, Pesaro (66) aan Cispas Gas Trasporti S.p.A., Augusta-Italië. 2006 verkocht aan Synergas S.r.l., Augusta-Italië, 2006 herdoopt SYN MAIA. 3-2016 herdoopt G MUSE. 10-2018 herdoopt FELIX. 9-2020 herdoopt KATARA. 6-2021 verkocht aan Alang Breakers, 23-6-2021 op Bhavnagar Anchorage, 27-6-2021 op Alang Anchorage.



KILSTRAUM, IMO 8704913, 1988 opgeleverd door Aukra Industrier, Aukra (80) als KILSTRAUM aan Anders Utkilens Rederi A/S, Noorwegen. 2.894 BRT, 4.061 DWT. 199- verkocht aan Utkilen Shipping AS, Noorwegen. 2011 verkocht naar Rusland, 11-2011 herdoopt SNABZHENETS. 5-2015 herdoopt YASON. 6-2021 verkocht voor sloop aan Alang Breakers. 22-6-2021 van Petropavlovsk Anchorage naar Alang, 26-7-2021 ETA te Alang. (Foto: Teun van der Zee, 30-6-2008).

KUTCH BAY, IMO 9169536 (NB-272), Crude Oil Tanker, 57.943 GT, 31.693 NT, 107.176 DWT. 24-12-1997 opgeleverd door Koyo Dockyard Co. Ltd., Mihara (2081) als EMERALD QUEEN. 9-2010 herdoopt KYTHIRA. 3-2011 herdoopt VARADA LALIMA. 10-2015 herdoopt GP T2. 10-2018 herdoopt SEA TOPAZ 1. 19-3-2020 verkocht aan Alphabet Maritime Inc., Panama, in beheer bij Silver Star Ship Management FZE, Sharjah, United Arab Emirates, 3-2020 herdoopt KUTCH BAY. 8-7-2020 op Al Fujayrah Anchorage. 30-7-2020 op Sohar Anchorage, Oman. 18-8-2020 (VT) verkocht voor sloop. 7-10-2020 op Colombo Anchorage. 3-6-2021 verkocht voor sloop (557 USD/TO as is Sri Lanka via Court Sale).

LAFORE 800, IMO 8215704, 1.151 GT, 1.135 DWT. Offshore Tug/Supply Ship, 1.151 GT, 1983 opgeleverd als TRANS POLLUX. 1988 herdoopt RED POLLUX. 1990 herdoopt PURPLE FISH. 2001 herdoopt ZAMIL 8. 9-2013 herdoopt LAFORE 800. 21-4-2021 van Hamriya naar Alang. 4-6-2021 (e)

verkocht voor sloop. 8-6-2021 op Bhavnagar Anchorage, 13-6-2021 op Alang Anchorage, 16-6-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.



- LAFORE 900, IMO 8215699, Offshore Tug/Supply Ship, 1.151 GT, 1983 opgeleverd als TRANS CASTOR. 1987 herdoopt RED CASTOR. 8-1990 herdoopt PARROT FISH. 2002 herdoopt ZAMIL 9. 9-2013 herdoopt LAFORE 900. 19-5-2021 van Bandar Abbas naar Alang, 4-6-2021 (e) verkocht voor sloop. 8-6-2021 op Bhavnagar Anchorage, 12-6-2021 op Alang Anchorage, 16-6-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Teun van der Zee).
- LEE FONT, IMO 8322909 (NB-291), Chemical/Oil Products Tanker, 2.539 GT, 3.674 DWT. 1984 opgeleverd door Hayashikane Shipbuilding & Engineering Co. Ltd., Nagasaki (919) als FEOSO BARRISTER aan Feoso Mar. S.A., Panama. 2.539 BRT, 3.673 DWT. 1984 verkocht aan China Ocean Shipping Co., China, herdoopt HUA YUN 2. 3-2017 herdoopt LEE FONT. 3-6-2021 op Chittagong Anchorage (Chattogram Anchorage, Bangladesh), 14-6-2021 te Chattogram op het strand gezet om gesloopt te worden.
- LEISURE WORLD, IMO 6921828 (NB-280), Passenger (Cruise) Ship, 15.653 GT, 2.227 DWT. 1969 opgeleverd door Weser Seebeck, Bremerhaven (942) als SKYWARD aan Kloster's Rederi A/S, Noorwegen. 16.254 BRT. 1987 verkocht aan Kloster Cruise Ltd., Bahamas. 1991 herdoopt SHANGRI-LA WORLD. 1991 herdoopt ASEAN WORLD. 1992 herdoopt FANTASY WORLD. 1993 herdoopt CONTINENTAL WORLD. 1993 herdoopt LEISURE WORLD. 1995 verkocht aan Queenston Investment Ltd., Bahamas. 2005 verkocht aan Queenston Maritime Ltd., Singapore, vlag: Panama, in beheer bij Universal Shipmanagement Pte. Ltd., Singapore. 4-2021 door New Century Group verkocht (\$ 3.59 M) aan NKD Maritime, 5-2021 geplande overdracht, 5-2021 ETD Penang voor sloop te Alang, India. 31-5-2021 van Singapore naar Alang, 16-6-2021 ETA te Alang, 27-6-2021 op Bhavnagar Anchorage, 28-6-2021 van Bhavnagar Anchorage, 30-6-2021 op Alang Anchorage, 1-7-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.
- LNG ABUJA, IMO 7619575 (NB-281), LNG Tank, 8-6-1980 te water, 9-1980 opgeleverd door General Dynamics Corp., Quincy (54) als LOUISIANA aan Lachmar Corp. Inc., U.S.A. 83.744 BRT, 72.571 DWT. 1992 nieuwe meting 93.619 GT. 1998 vlag: Bahamas. 1999 herdoopt LNG ABUJA. 2000 verkocht aan Nigeria LNG Ltd., Bahamas. 2005 verkocht aan Bonny Gas Transport Ltd., Bahamas. 5-4-2013 in beheer bij Nigeria LNG Ltd. 25-4-2015 opgelegd Brunei Bay. 14-5-2015 verkocht aan Golar Abuja Corp., Marshall Islands, in beheer bij Golar Management Ltd., Avance Gas AS en Wilhelmsen Ship Management AS. 7-2015 herdoopt GAEA. 18-1-2017 verkocht aan Sinokor Maritime Co Ltd., Zuid-Korea. 2019 herdoopt CARIBBEAN ENERGY. 7-5-2021 (e) verkocht voor sloop (639,5 USD/TO). 5-2021 achter een sleepboot vertrokken naar de sloop. 17-6-2021 op Chittagong Anchorage achter de sleepboot POSH FALCON
- MAERSK PRIME, IMO 9180920 (NB-280), Crude Oil Tanker, zie DROMUS (2).
- MAERSK TANZANIA, IMO 9118575, Container Ship, 6.349 GT, 1996 opgeleverd als RAJAH BROOK. 24-6-1996 herdoopt NORASIA KARACHI. 18-6-1997 herdoopt RAJAH BROOKE. 14-11-1997 herdoopt MAERSK TANZANIA. 22-6-1998 herdoopt VENTO DI LIBECCIO. 21-9-1999 herdoopt RAJAH BROOKE. 24-3-2004 herdoopt ABLE F. 6-2006 herdoopt GLENMOOR. 9-2-2010 MERATUS BANJAR 1. 5-2021 verkocht aan Chittagong Breakers. 12-5-2021 van Banjarmasin naar Chittagong, 16-6-2021 ETA te Chittagong. 1-6-2021 (F) herdoopt MERAT.

MARS RE.34, IMO 8003993, Fishing Vessel, hektrawler, 716 GT. 25-7-1981 opgeleverd als SIGURFARI II. 1986 herdoopt STURLAUGUR HBODVARS. 6-2019 herdoopt MARS. 8-6-2021 gearriveerd bij Van Heyghen Galloo te Gent om gesloopt te worden.

MAYA VN, IMO 9237620, VLCC, 160.889 GT, 318.778 DWT. 16-4-2003 opgeleverd als SAMCO AMERICA. 2-2013 herdoopt SEA LION. 2021 herdoopt MAYA VN. 6-2021 verkocht voor sloop (560 USD/TO).

MED, IMO 9002207, Tank, 11-1991 opgeleverd door Daewoo SB & H.M., Okpo (5047) als NEW WORLD aan World Tanker Carriers Corp., Liberia, in beheer bij Compania Mojo S.A., Monte Carlo. 80.000 GT, 136.517 DWT. 2006 herdoopt OCEAN EMERALD. 5-2017 herdoopt NIPA. 3-2019 herdoopt MEDAN. 5-2021 herdoopt MED. 3-6-2021 op Chittagong Anchorage, 15-6-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

MEDITERRANEAN ENERGY, IMO 8125832, LNG Tanker, 102.376 GT, 67.552 DWT. 1984 opgeleverd door Mitsubishi H.I., Nagasaki (1890) als DEWA MARU aan Kawasaki Kisen K.K. et. Al., Japan. 3-2011 herdoopt WILGAP. 12-2016 herdoopt MEDITERRANEAN ENERGY. 5-12-2016 opgelegd bij Galang, Malaysia. 3-7-2021 verkocht voor sloop (650 USD/TO under Tow).

MIRAGE, IMO 9081813 (NB-281), Tanker, 28.507 GT, 46.700 DWT. 11-1-1995 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co Ltd. (878) als KANDILOUSA. 9-2015 herdoopt GOLDEN GULF. 12-2019 herdoopt MIRAGE. 2021 verkocht aan Gadani Breakers. 12-6-2021 op Gadani Anchorage, 18-6-2021 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

MOON SPRING, IMO 9114866, Oil Products Tanker, 5.237 GT, 7.657 DWT. 5-1-1996 opgeleverd als JURONG KRAPU. 19-7-2012 herdoopt NEW WISH. 4-2019 herdoopt MOON SPRING. 6-2021 verkocht voor sloop (568 USD/TO).



NANNY, IMO 9051399, 27-12-1991 besteld, 4-1-1993 kiel gelegd bij Hyundai Shipbuilding & Heavy Ind. Ltd., Ulsan (P066), 27-6-1993 te water gelaten, 11-1993 opgeleverd als NATHALIE SIF aan Sif Nathalie Ltd., Kopenhagen-Denemarken, in beheer bij Knud I. Larsen. 6.544 GT, 3.081 NT, 9.176 DWT. 116,59 (110,56) x 19,00 x 10,10 x 7,814 meter. 10 ladingtanks, 10.495 m<sup>3</sup>, 10 ladingpompen, totaal 2.000 m<sup>3</sup>/uur, 59 en 513 ton bunkers, verbruik 17 m<sup>3</sup>/dag, 14,1 kn. 5.503 EEPK, 4.048 kW, 6 cyl, 4 tew, 450 x 520, 500 omw/min., M.a.K. 6M552C, Krupp MaK Maschinenbau G.m.b.H., Kiel. 1996 in beheer bij KIL Management A/S. 1999 verkocht aan P/R m.t. Nanny, Donsö-Zweden, in beheer bij Rederi AB Älvtank, Donsö, herdoopt NANNY. 2002 in beheer bij Broström Tanker Denmark A/S, Holbæk, Denemarken. 2004 in beheer bij Älvtank HB, in commercieel beheer bij Broström Tanker Denmark A/S, Holbæk, Denemarken. 2006 verkocht aan Rederi AB Älvtank, Donsö-Zweden, in commercieel beheer bij Broström Tanker Denmark A/S, Holbæk, Denemarken. 25-5-2017 in Notre Dame Bay aan de grond op Tickle Island, met hulp van de ijsbreker GEORGE PEARKES naar Lewisporte. 11-2008 verkocht aan Coastal Shipping Ltd., Canada (CFN5289). 6-4-2018 verkocht aan Yong Li International Trading, vlag: Niue, herdoopt CLIPPER. 20-9-2018 verkocht aan Rich United Trading Ltd., Mongolië (JVVF6), in beheer bij EastAsia Shipping & Marine Service Pte. Ltd., Singapore. 7-2019 vlag: Cook Islands (E5U3697). 7-6-2021 (F) vlag: Saint Kitts and Nevis (V4KQ4) en herdoopt JIA HANG. 27-6-2021 op Chittagong Anchorage, 6-7-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Teun van der Zee, 24-7-1999).

OCEAN LILA, IMO 9173642, Crude Oil Tanker, 58.374 GT, 105.501 DWT. 12-2-1999 opgeleverd door Samsung Heavy Industries Co. Ltd. als JAG LAXMI aan Great Eastern Shipping Co., India. 5-2016 herdoopt SC OCEAN LI. 2-4-2021 (e) verkocht voor sloop. 18-5-2021 herdoopt OCEAN LILA. 8-6-2021 op Chittagong Anchorage, 12-6-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

OLAU KENT, IMO 7006314 (NB-278), 1970 opgeleverd door J.L. Meyer, Papenburg (560) als APOLLO Rederi A/B Volvo, Zweden. 4.238 BRT. 1975 verkocht aan Olau Line A/S, Denemarken, herdoopt

OLAU KENT. 1980 verkocht aan Nordisk Faergefart A/S Denemarken, herdoopt GELTING NORD. 1984 vlag: Bahamas, herdoopt BENODET. 1985 herdoopt CORBIERE. 1991 verkocht aan R/A Eckero, Bahamas, herdoopt LINDA. 1992 verkocht aan Commercial Centre Inneko, Estland, herdoopt CORBIERE. 1994 4 R/A Eckero, Finland, herdoopt APOLLO. 2014 Labrador Marine Inc., Canada. 2-2019 verkocht aan Quebec Traversiers, Quebec, vlag: Canada. 16-3-2019 Total-Loss verklaard na aanvaring op de St. Lawrence River. Verkocht voor sloop, afzinken als artificial reef bij Québec ging niet door vanwege asbest. Verkocht aan een sloper te Dalhousie, onbekend waar het schip gesloopt zal worden. 27-6-2021 de sleepboot MIRJANA K (IMO 7420742 NB-281) arriveerde te Québec om de APOLLO naar de sloop te slepen.

ORIENT WELL, IMO 9059688, Chemical/Oil Products Tanker, 11.324 GT, 16.839 DWT. Besteld bij P.T. Dok & Perkapalan Kodja Bahari-Unit IV, Jakarta, 28-8-1993 kiel gelegd bij P.T. Dok Perkapalan Kodja Bahari-Unit IV, Jakarta (1154), 19-12-1996 te water gelaten, wegens vertraging met de bouw in de herfst van 1997 naar Pan United Shipyard Pte. Ltd., Singapore (122), gebracht, 14-8-1998 te Singapore na een proefvaart, 2-9-1998 opgeleverd (NV-18053) als UNITED AXEL aan United Tankers AB, Gothenborg-Zweden (SILP), voor 50% eigendom van United Tankers AB, in beheer bij Ferm International Ship Management AB. Na de oplevering vertrokken naar Belawan, Maleisië om palmolie te laden voor Europa. 11.324 GT, 4.879 NT, 16.389 DWT. 144,15 (133,80) x (23,03) x 12,40 x 8,700 meter. Tankinhoud 19,055 m<sup>3</sup>, 13,5 kn. 6.526 EPK, 4.800 kW, 8 cyl, 4 tew, 400 x 540, M.A.N. 8L40/54, M.A.N. B&W Diesel A.G., Duitsland. 2000 verkocht aan Broström Tankers AB, Gothenborg-Zweden, in beheer bij Broström Ship Management AB, 11-2000 herdoopt BRO AXEL. 31-7-2008 (e) verkocht aan Nexus Shipping Pte. Ltd., Singapore (9VPA4), in beheer bij BTS Tankers Pte. Ltd. (Broström Tankers Singapore Pte. Ltd.), Petroships Private Ltd., Singapore en Broström Tankers AB, Gothenborg. 2010 verkocht aan Broström Tankers Singapore Pte. Ltd., Singapore. 15-7-2013 (e) verkocht aan Maersk Tankers Singapore Pte. Ltd., Singapore. 4-9-2013 (e) verkocht aan All Chances Ltd., Panama (3FEV3), in beheer bij Ming Jin Shipmanagement Consultant Limited, Kaohsiung City, herdoopt RAY SHINE. 29-10-2014 in beheer bij Vision Shipping Ltd. 11-2019 verkocht aan Excel Sail International Ltd., Panama (3FEV3), in beheer bij Mega Glory Holdings Ltd., Kaohsiung City, herdoopt ORIENT WELL. 6-2021 verkocht voor sloop (540 USD/TO). 8-6-2021 op Kaohsiung Anchorage.

PUTERI FIRUS, IMO 9030840, LNG Tank, 94.446 GT. 13-9-2004 opgeleverd door Mitsubishi Heavy Industries Ltd. (2177) als PUTERI FIRUS. 15 6-2021 verkocht voor sloop.

RAMA-1, IMO 8306711, Oil Products Tanker, 4.997 GT, 4.990 DWT. 1985 opgeleverd door Fincantieri, Leghorn (159) als VALGARDENA aan Montanari Armamento S.p.A., Italië. 4.997 BRT, 6.091 DWT. 1988 verkocht aan Navegazione Montanari S.p.A., Italië. 3-2004 herdoopt APACHE I. 9-2010 herdoopt SENTOSA ISLAND. 9-2012 herdoopt RAMA 1. 6-2021 verkocht voor sloop naar Chittagong, 6-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

SEA CRUISER 1, IMO 8817100 (NB-273), Vehicles Carrier, 22-6-1989 te water, 8-1989 opgeleverd door Kambara Marine, Numakuma (OE160) als TOYOFUJI MARU aan Toyofuji Kaiun K.K. Japan. 3.462 BRT, 3.219 DWT. 2005 verkocht aan Feng Li Maritime Corp., Panama, 4-2005 herdoopt SEA CRUISER 1. 24-9-2020 (vt) verkocht voor sloop. 2-10-2020 te Zeebrugge vanaf Sheerness. 17-6-2021 van Cadiz naar Aliaga, 23-6-2021 op Aliaga Anchorage, 24-6-2021 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden.

SHAYBAH, IMO 9166558, Oil Products Tanker, 28.519 GT, 47.185 DWT. 4-8-1998 opgeleverd door Onomichi Zosen K.K. (431) als GANTU aan Dunya Denizcilik ve Ticaret AS., Liberia. 28.519 GT, 12.385 NT, 47.185 DWT. 1999 verkocht aan Arab Matitime Petroleum Transport Co. (AMPTC), Panama, 1999 herdoopt SHAYBAH. 11-6-2021 (e) verkocht voor sloop (540 USD/TO as is UAE). 15-6-2021 op Khor Fakkan Anchorage. 2021 herdoopt SHAY. 7-2021 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

SINCERITY ACE, IMO 9519092 (NB-280), Vehicles Carrier, 59.408 GT, 6-2009 opgeleverd als SINCERITY ACE aan Cypress Maritime Panama S.A., Panama, in beheer bij Shoei Kisen K.K., Imabari, Japan. 30-12-2018 tijdens een reis van Yokohama naar Hawaii brak er brand uit op ca. 1.00 mijl van Oahu, door de bemanning onder controle gehouden. 30-1-2019 te Shibushi Bay, Kyushu met de sleepboot KOYO MARU (IMO 9162148) voor noodreparaties. 5-2019 vlag: Zuid-Korea. 22-3-2019 te Matsuura Port, Japan met alle auto's nog aan boord. 4-2021 verkocht voor sloop (337 USD/TO as is Korea, Fire damaged). 3-6-2021 achter een sleepboot gearriveerd op Chittagong Anchorage, 25-6-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

SINDHNARA, IMO 8617512, Tanker, 3-1987 opgeleverd als KENRYU MARU door Kochi Jyuko (Eiho Zosen), Kochi (2520) aan Hamada Kaiun K.K., Japan. 699 BRT, 2.112 DWT. 1991 verkocht aan Meiwa Kisen K.K., Japan. 1997 verkocht aan Kobayashi Kisen K.K., Japan. 2000 verkocht aan Seiho Kaiun K.K., Japan. 2002 verkocht aan B.P.P. Supply Co. Ltd., Thailand, 8-2002 herdoopt B.P.P.19. 2-3-2020 herdoopt SINDHNARA. 6-2021 verkocht voor sloop naar Chittagong. 19-6-2021 op Chittagong Anchorage, 24-6-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

SOUTH ENERGY, IMO 7619587, LNG Tanker, 2-2-1980 te water, 5-1980 opgeleverd als LAKE CHARLES door General Dynamics Corp., Quincy (53) aan Lachmar Corp Inc., U.S.A. 83.743 BRT, 72.600 DWT. 1992 nieuwe meting 93.619 GT. 1998 vlag: Bahamas. 1099 herdoopt LNG EDO. 2000 verkocht aan Nigeria LNG Ltd., Bahamas. 2005 verkocht aan Bonny Gas Transport Ltd., Bahamas. 2015 verkocht aan MT South Energy S.A., Panama, in beheer bij Sinokor Maritime Co. Ltd., Seoul, herdoopt SOUTH ENERGY. 2017 verkocht aan Haoxing International Ship, Marshall Islands, in beheer bij Sinokor Maritime Co. Ltd. 16-12-2015 (e) opgelegd. 23-3-2021 verkocht aan South Energy 1 S.A., Marshall Islands, in beheer bij Sinokor Maritime Co. Ltd. 2021 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 17-6-2021

op Chattogram (Chittagong) Anchorage, Bangladesh achter de sleepboot POSH FALCON. 24-6-2021 te Chattogram op het strand gezet om gesloopt te worden.

SPLENDOUR EMERALD, IMO 9129940, Chemical/Oil Products Tanker, 28.357 GT, 45.999 DWT, 8-1-1998 opgeleverd als PETROBULK POLLUX. 2001 herdoopt LUXMAR. 2005 herdoopt OVERSEAS LUXMAR. 7-2015 herdoopt UNIMARINE. 3-2018 herdoopt SPLENDOUR EMERALD. 15-6-2021 op Gadani Anchorage, 21-6-2021 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

ST JOHN, IMO 8217051, Ro-Ro Cargo Ship, 19.317 GT, 30-11-1982 besteld, 1-7-1983 kiel gelegd, 26-1-1984 opgeleverd door Kanda Shipbuilding, Kawajiri (278) als NEW MIYAKO aan Hankyu Ferry K.K., Japan. 11.914 BRT. 1996 verkocht aan William Lines Inc., Filipijnen, herdoopt SUPERFERRY 12. 1996 verkocht aan WG & A Jepsens Shipmanagement Inc., Filipijnen. 6-2012 herdoopt ST. POPE JOHN PAUL II. 2014 verkocht naar Singapore voor USD 23 M., in beheer bij Negros Navigation Co. Inc. 4-6-2021 (e) verkocht voor sloop

STARRY METROPOLIS, IMO 7359498 (NB-280), Passenger (Cruise) Ship, 14-4-1976 te water, 12-1976 opgeleverd door Wärtsilä, Turku (1223) als KARELIYA aan Black Sea Shipping Co., U.S.S.R. 16.631 BRT. 1982 herdoopt LEONID BREZHNEV. 1989 herdoopt KARELIYA. 1992 vlag: Oekraïne. 15.791 GT. 1998 verkocht aan Maddock Trading Inc., Oekraïne, herdoopt OLVIA. 2001 verkocht aan K & O Shipping Ltd., Oekraïne, in beheer bij V&V. 12-2004 herdoopt CT NEPTUNE. 2-2006 herdoopt NEPTUNE. 14-4-2005 verkocht aan Walden Maritime S.A., Panama, in beheer bij Seahawk Asia Ltd. 2006 ingezet voor Neptune Cruises, Hong Kong, maakte reizen als casinoschip. 3-8-2007 (e) in beheer bij Seahawk Asia Ltd. 29-7-2011 verkocht aan Income China International, Kiribati, in beheer bij Hopewin Ship Management Co. Ltd., Hong Kong, 7-2011 herdoopt STARRY METROPOLIS. 4-2013 thuishaven en vlag: Kingston-Jamaica. 14-6-2020 te Hong Kong. 8-2020 vlag: onbekend. 3-2021 gerechtelijk verkocht voor sloop (337 USD/TO as is Hong Kong). 4-5-2021 vertrokken van Hong Kong achter een sleepboot TC VIGOUR (IMO 9443530, bouwjaar 2010, 2.147 GT) naar de sloop te Alang, 25-6-2021 ETA te Alang. 14-6-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

STELLA 1, IMO 9117351, Ferry, 1995 opgeleverd door Kanda Zosensho K.K. (364) als FERRY SETTSU aan Hankyu Ferry K.K., Kobe-Japan. 15.188 GT. 4-2015 herdoopt HANIL CARFERRY NO. 2. 6-2015 herdoopt HANIL GOLD STELLA. 4-2021 herdoopt STELLA 1. 5-2021 verkocht voor sloop. 22-5-2021 van Gwangyang naar Chittagong, 14-6-2021 ETA te Chittagong, 13-6-2021 op Chittagong Anchorage, 24-6-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

SW.2, IMO 7913103 (NB-261), tanker, 3.053 GT, 1979 opgeleverd door Kurushima Dock, Onishi (2092) aan Shin Kurushima KK, Tokyo als KAKUSHIN MARU. 2.963 BRT, 5.297 DWT. 1989 herdoopt CRANE OCEAN. 1995 herdoopt GLOBAL SUCCESS. 1997 herdoopt WORLDNET I. 1998 herdoopt SUPER PHOENIX. 1999 herdoopt MARINE SPIRIT. 1999 herdoopt MARINE VALOUR. 2003 herdoopt SOON WAH. 2012 herdoopt SW 2. 2015 herdoopt SW.2. 6-9-2019 door Yuantai Fual Trading verkocht voor sloop. 30-6-2021 gearriveerd te Chittagong en op het strand gezet om gesloopt te worden.

TABERNACLE PRINCE, IMO 8400579, Bulk. 1984 opgeleverd als LAKE SUWA door Sasebo H.I., Sasebo (333) aan Sea Wind Nav. Co. Inc., Filipijnen. 11.356 BRT, 6.551 NRT, 19.483 DWT. 1988 verkocht aan Limonevo Nav. S.A., Panama. 1988 verkocht aan Miches Shipping Corp., Panama, herdoopt ELEGANT C. 1988 verkocht aan Bandila Shipping Inc., Filipijnen, herdoopt HANDY SAMURAI. 1990 verkocht aan Isla Maritima Ltd., Malta, herdoopt CRIO. 10-2003 herdoopt TABERNACLE PRINCE. 26-6-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

THORN 1, IMO 8802014, Refrigerated Cargo Ship, 12.887 GT, 9.160 DWT. 4-5-1991 te water, 28-6-1991 opgeleverd door Brodogradiliste Uljanik, Pula #390) als HORNCAP aan Pluto Shipping Corp., Liberia (ELNL6), in beheer bij Horn-Linie, Hamburg. 2011 verkocht aan Horncliff Shipping Corp., Liberia, in beheer bij Norbulk Shipping UK Ltd. 2021 verkocht aan Alang Breakers. 19-6-2021 vlag: Gabon (TRAB8) en herdoopt THORN 1. 24-6-2021 van Port Said naar Alang, 8-7-2021 ETA te Alang.

TOKAY AKAR IMO 7408885, 5-3-1976 te water, 4-1976 opgeleverd door Busumer Werft, Busum (257) als MERCANDIAN SUN aan K/S Merc Scandia XI, Denemarken (Mercandia Rederierne). 1.599 BRT, 1.085 NRT, 4.155 DWT. 1981 verkocht aan Pepnautica Rederi A/S, Noorwegen, herdoopt PEP ALTAIR. 1981 verkocht aan G.B.S. Line (Denmark) Ltd., Denemarken. 1983 verkocht aan Turkish Libyan Joint Maritime Stock Co., Turkije, herdoopt UFUK. 1984 vlag: Libië. 1995 verkocht aan Ayanoglu Denizcilik ve Ticaret A.S., Turkije, herdoopt KAPTAN MURAT. Nieuwe meting 2.667 GT. 11-2007 herdoopt TOKAY AKAR. 14-8-2016 bij Samsun in slecht weer op drift en aan de grond, liep daarbij flinke bodemschade op, total-loss verklaard. 18-6-2021 verkocht voor sloop naar Aliğa, 24-6-2021 vertrokken naar Aliğa met de sleepboot AYAZ BEY (IMO 7531670), 30-6-2021 op Aliğa Anchorage, 1-7-2021 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

TRI WINGS, IMO 8516201, Asphalt/Bitumen Tanker, 4.014 GT, 5.228 DWT. 7-1985 opgeleverd door Qiuxin Shipyard, Shanghai (464-2) als FENG TAI SHAN aan Tianjin Ocean Shipping Co., China. 3.998 BRT, 5.234 DWT. 2003 herdoopt ZE DA. 2004 herdoopt HUAN ZHOU. 2011 herdoopt RUN JIU 7. 2014 herdoopt TRI WINGS. 23-6-2021 op Chittagong Anchorage, 26-6-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

VARZUGA, IMO 7500401 (NB-280), Oil Products Tanker Oil Products Tanker, 1977 opgeleverd als UIKKU door Werft Nobiskrug, Rendsburg (689) aan Neste Oy, Finland. 10.933 BRT, 15.954 DWT. 1998 verkocht aan Laivanisannistoyhtio Uikku, Finland. 2003 verkocht aan Murmansk Shipping Co., Rusland, 2003 herdoopt VARZUGA. 4-2021 verkocht voor sloop naar Aliğa, Turkije. 16-3-2020 CTL verklaard. 11-6-2020 te Moermansk. 17-4-2021 van Moermansk naar Aliğa met de sleepboot CHRISTOS XXIV (IMO 7041625, ex FAIRPLAY IX), 26-5-2021 ETA te Aliğa. 3-5-2021 in Het Kanaal

brak de verbinding, 4-5-2021 vastgemaakt door de SAR sleepboot ABEILLE LIBERTÉ (IMO 9308699) en koers gezet naar de rede van Barfleur, 5-5-2021 bij Saint-Vaast en gewacht op beter weer, 7-5-2021 CHRISTOS XXIV, VARZUGA, MUSTANG (IMO 9555383) en ABEILLE LIBERTÉ gearriveerd te Le Havre. 10-5-2021 geïnspecteerd te Le Havre, 3 gebreken geconstateerd. 15-6-2021 de sleepboot CHRISTOS XXIV vertrokken van Le Havre naar Las Palmas, 22-6-2021 te Las Palmas.

VILMA, IMO 9298961, Crude Oil Tanker, 35.711 GT, 61.271 DWT. 3-2005 opgeleverd als NESTOS. 3-2021 herdoopt VILMA. 14-6-2021 verkocht voor sloop.

WESTERN TRIDENT, IMO 9187502, Research Vessel, 8.369 GT, 4.568 DWT. 1999 opgeleverd door Ulstein Verft AS (241) als WESTERN TRIDENT aan Western Sea Services of Panama Inc., Panama, in beheer bij Western Atlas International Inc. 8.369 GT, 2.511 NT, 4.568 DWT. 2001 in beheer bij Westerngeco Fleet Management. 11-2003 verkocht aan Seismic Shipping Inc., Panama (3FEO9), in beheer bij Westerngeco Fleet Management. 12-2011 verkocht aan Shearwater Geoservices Assets, Panama, in beheer bij Westerngeco Fleet Management. 27-5-2020 in beheer bij Reflection Marine UK Ltd., Gatwick. 6-5-2021 vertrokken met de sleepboot EN AVANT 20 (IMO 9408645) van Farsund naar Turkije, 22-5-2021 te Algeciras voor bunkers en door naar Aliğa, 5-6-2021 te Aliğa om gesloopt te worden.

WIN WIN, IMO 9219018, Bulk, 84.448 GT, 170.085 DWT. 2001 opgeleverd als FORMOSABULK DUKE. 6-2006 herdoopt CE-DUKE. 3-2017 herdoopt WIN WIN. 13-9-2020 (e) opgelegd. 29-4-2021 van Brunei Bay naar Labuan. 6-2021 verkocht voor sloop (580 USD/TO). 3-7-2021 op Bhavnagar Anchorage.

WINSON NO.5, IMO 9205081 (NB-279), 17-10- 2000 kiel gelegd, 24-4-2001 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan (1250) als STENA VISION aan CM V-Max I Ltd., Liberia, in beheer bij Broström Ship Management AB. VLCC 163.761 GT, 110.069 NT, 312.679 DWT. 4-2001 in beheer bij Universe Tankships (Delaware) LLC en Northern Marine Management U.S.A. 2002 vlag: Bermuda. 11-11-2004 verkocht aan Vision Ltd., Bermuda, in beheer bij Northern Marine Management U.S.A. 20-10-2009 in beheer bij Gener8 Maritime Management LLC. 10-2009 herdoopt GENMAR VISION. 31-10-2011 in beheer bij Gener8 Maritime Management LLC en Northern Marine Management Ltd. 5-8-2016 verkocht aan Laughing Hill Ltd., Panama, in beheer bij Winson Oil Trading Pte. Ltd., Singapore, herdoopt WINSON NO.5. 12-9-2016 in dienst als FSO. 11-2016 in beheer bij Winson Oil Trading Pte. Ltd., Singapore en Astar Marine Pte. Ltd., Singapore. 7-5-2020 op Tanjung Pelepas Anchorage. 3-2021 verkocht voor sloop (484 USD/TO as is Singapore, includes bunkers for the voyage, gasfree). 23-6-2021 op Chittagong Anchorage, 30-6-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.



ZHEN HUA 17, IMO 8301955 (NB-281), Heavy Load Carrier, 1985 opgeleverd door B&W Skibsværft, Kopenhagen (914) als NORTH DUCHESS aan Polar Sea Transport Corp., Griekenland. Bulk, 35.854 BRT, 63.785 DWT. 24-3-2006 verkocht aan Zhen Hua 16 Shipping, St. Vincent and Grenadines, in beheer bij Shanghai Zhenhua Shipping Co., 2006 herdoopt ZHEN HUA 17. 2006 verbouwd tot Heavy Load Carrier, 27.264 GT, 30.126 DWT. 4-2021 verkocht aan Iliana Shipping Ltd., Monrovia, Liberia, Palau, 4-2021 herdoopt ZHEN 17. 15-5-2021 van Shanghai naar Chittagong, 29-5-2021 op Chittagong Anchorage, 14-6-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Airfoto Malacca/Teun van der Zee, 6-1986).

ZHEN HUA 22, IMO 8106446, Heavy Load Carrier, 29.233 GT. 1983 opgeleverd door Sasebo Heavy Ind., Sasebo (303) als FIDELITY L aan Elcommodore Inc., Panama. Tanker, 31.411 BRT, 65.034 DWT. 1995 verkocht aan Schinoussa Shipping. Co. Ltd., Cyprus, herdoopt PRIAMOS. 2007 verbouwd tot Heavy Load Carrier, herdoopt ZHEN HUA 22. 4-2020 herdoopt PACIFIC BRAVE. 2021 verkocht voor sloop aan Chittagong Breakers. 1-6-2021 van Singapore naar Chittagong. 6-2021 herdoopt PACIFIC B. 3-7-2021 op Chittagong Anchorage, 6-7-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

© Scheepsfotoruilbeurs /Teun van der Zee

Rotterdamse Scheepvaartboekhandel

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

