

*Om een nieuwe Zeebrief voor
het J Chip*

ZEEBRIEF#185

SCHEEPSFOTORUILBEURS



NIEUWSBRIEF-287

1 DECEMBER 2021

ALINDA, IMO 9440605 (NB-249), 4-9-2007 kiel gelegd, 25-5-2008 te water gelaten, 17-10-2008 opgeleverd door Sainty Shipbuilding (Yangzhou) Corp. Ltd. (05STIG039) als ICE RUNNER aan W. Bockstiegel G.m.b.H. & Co. Reederei K.G. M.S. Frisian Carrier, Gibraltar, roepsein ZDIT2, in beheer bij Bockstiegel Reederei G.m.b.H. & Co., Emden. 7.545 GT, 3.165 NT, 8.138 DWT. 129.62 (121,24) x 20,60 x 10,80 x 7,413 meter. 679 TEU, 17,3 kn. 7.200 kW, 8 cyl, 4 tew, 430 x 610, 500 rpm., Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G. 2-2009 (e) thuishaven en vlag: St. John's-Antigua and Barbuda, roepsein V2EF6. 23-11-2015 (e) verkocht aan Ems-Leda Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. M.S. "Frisian Carrier", Leer, vlag: Antigua and Barbuda, in beheer bij Bockstiegel Reederei G.m.b.H. & Co. en Ems-Leda Shipping G.m.b.H. & Co. K.G. 24-7-2017 in beheer bij Ems-Leda Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Leer. (16-11-2012 opgericht: Scheepvaartonderneming Alinda B.V. staat bij de Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 56493142. 13-8-2018 opgericht: Scheepvaartonderneming Alinda C.V. staat bij de Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 72341106). 28-8-2018 gearriveerd te Rotterdam. 10-9-2018 te Schiedam. 9-2018 verkocht aan Scheepvaartonderneming Alinda B.V., Heerenveen, roepsein PCXJ, in beheer bij Holwerda Shipmanagement B.V., Heerenveen, herdoopt ALINDA. 26-9-2018 vertrokken van de Prinses Beatrixhaven naar El Ferrol, 28-9-2018 ETA te El Ferrol. 7-11-2021 (mt) van de Maasvlakte naar de palen Calandkanaal. 11-2021 verkocht aan Nina Shipping Company Limited, 9-11-2021 (mt) te Rotterdam, Europoort onder de Liberiaanse vlag gebracht, thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein 5LDG4, in beheer bij Midocean (IOM) Limited, Douglas, herdoopt NINA A. 11-11-2021 vertrokken naar Damietta, 23-11-2021 ETA te Damietta. (Foto: Riemer van Bolhuis, 11-11-2021, Calandsteiger, Europoort, aan bakboord nog de naam aan het verven).



ARA ROTTERDAM, IMO 9240471 (NB-86), 1-12-2000 kiel gelegd, casco gebouwd bij Damen Shipyard Okean (OAO) te Nikolajev, Oekraïne, 28-3-2001 te water, 16-5-2002 opgeleverd door Damen Scheepwerf Hoogezand B.V. (820) aan M.S. "Sabrina" Conship G.m.b.H. & Co. Reederei K.G. Schöning, Haren/Ems, vlag: Antigua and Barbuda, roepsein V2PX8, in beheer bij Intersee Schifffahrts-Ges.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems. 7.406 GT, 3.859 NT, 10.643,04 DWT. 142, 69 (136,72) x 18.25 x 10,15 x 7.330 meter. 5.875 EPK, 4.320 kW, snelheid 14.8 kn. 7-2002 herdoopt MSC RADES. 14-7-2004 herdoopt SABRINA. 2-8-2004 herdoopt SCM OLYMPIC. 3-2005 herdoopt SABRINA. 23-5-2007 in beheer bij Intership Verwaltungs G.m.b.H., Haren/Ems. 9-2014 (e) verkocht aan ARA Rotterdam Shipping B.V., 9-2014 vlag: Gibraltar, roepsein ZDPA2, in beheer bij ARA Ship Management B.V., Werkendam, 12-9-2014 te Amsterdam herdoopt ARA ROTTERDAM. 1-11-2021 verkocht aan Maldives State Shipping Company Pvt. Ltd., 3-11-2021 (F) thuishaven en vlag: Malé-Maldiven, roepsein 8QLV, in beheer bij State Trading Organization Plc, 3-11-2021 herdoopt MSS GALENA. (Foto: Henk Jungerius, 18-5-2020).

BAHAMIAN EXPRESS, IMO 9426324 (NB-162), containerschip, 1-12-2008 kiel gelegd, 12-8-2009 te water gelaten, 12-1-2010 opgeleverd door Taizhou Kouan Shipbuilding Co. Ltd., Taizhou, China (KA 512) als BAHAMIAN EXPRESS aan Container Express I B.V., Breskens, vlag: Gibraltar, roepsein ZDJP4, in beheer bij Vroon B.V., Breskens en Fleet Management Ltd., Hong Kong. 21.025 GT, 25.894 DWT, 1.800 TEU. 20,5 kn. 22.555 EPK 16.600 kW. 26-11-2021 verkocht aan Songa Lioness AS, 28-11-2021 te Gwangyang, Korea. 29-11-2021 thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein 5LCX5, in beheer bij Songa Ship Management Ltd., Paisley, U.K., 29-11-2021 (F) herdoopt SONGA LIONESS.



BALTIC, IMO 7727114 (NB-57), koelschip, 17-8-1979 te water gelaten, 12-10-1979 opgeleverd door Scheepswerf "Friesland" B.V., Lemmer (367) als BALTIC aan C.V. Scheepvaartonderneming "Baltic", Groningen (PJFW), in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen, roepsein PCYI. Brandmerk 5017 Z GRON 1979. 969/1.599 BRT, 471/878 NRT, 1.730/2.153 DWT. 66,73 (60,20) x 13,21 x 7,65 x 5,049/5,658 meter. 2 ruimen, 2.577 m³, 1 kraan van 15 ton en 4 laadbomen van 3 ton SWL, 305 ton bunkers, 12,5 ton. 2.500 EPK, 1.865 kW, 6 cyl, 4 tew, 370 x 500, Deutz RSBV6M540, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen. 1981 bij Mützelfeldtwerft G.m.b.H. te Cuxhaven verlengd tot 81,74 (74,99) meter, 969/1.198 BRT, 774 NRT, 2.468 DWT, 3 ruimen, 3.798 m³. 1987 verkocht aan Scheepvaartbedrijf Baltic, Groningen, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 3-1988 verkocht aan Botnic Sun Shipping N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen en Koraal Scheepvaart Mij. N.V., herdoopt BALTIC ICE. 1995: 2.285 GT. 5-1999 uit de pool van Seatrade Groningen B.V., Groningen. 7-1999 verkocht aan IMG Co. Ltd., Bangkok-Thailand (HSCY2), 2-6-1999 overgedragen en herdoopt IMG 6. 15-11-2002 in beheer bij IMG Co. Ltd. 3-2010 (e) verkocht aan onbekende koper, vlag: Thailand, herdoopt SILVER SEA LINE. 9-2011 herdoopt SILVER SEA LINE 2. 8-2016 herdoopt MEGAREFFER. 9-2020 verkocht aan Thai Asian Trade Co. Ltd., Thailand. 11-2021 verkocht aan Chittagong Breakers. 19-11-2021 vertrokken van Samut Sakhon, Thailand. 29-11-2021 op Chittagong Anchorage. 7-12-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Teun van der Zee, 27-1-1995, Bijleveldhaven).

BELGIAN EXPRESS, IMO 9501772 (NB-166), containerschip, 18-11-2009 gedoopt BELGIAN EXPRESS door Christine van de Sande-Warneze en te water gelaten bij Taizhou Kouan Shipbuilding Co. Ltd., China onder bouwnummer 513, 25-5-2010 opgeleverd aan Container Express II B.V., Gibraltar, roepsein ZDJS8, in beheer bij Vroon B.V., Breskens. 21.025 GT, 25.937 DWT, 1.800 TEU, 179,92 (167,00) x 27,60 x 15,90 x 10,700 meter, 20,5 kn. 12-11-2021 verkocht aan Songa Leopard AS, thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein 5LCY2, in beheer bij Songa Ship Management Ltd., Paisley, Schotland, 12-11-2021 (F) herdoopt SONGA LEOPARD.



BERGFJORD, IMO 9166455 (NB-125), casco gebouwd door Daewoo Mangalia Heavy Industries S.A., Mangalia (1002), 28-2-2000 te water, 6-7-2000 vertrokken van Mangalia, 7-7-2000 opgeleverd als ROBBENGAT aan Arini Shipping B.V., Harlingen, roepsein PEBS, in bevrachting bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl voor Wessel L. Feenstra. 2.451 GT, 1.294 NT, 3.697 DWT, 144 TEU. 24-4-2004 (e) verkocht aan Scheepvaartonderneming Dijpo C.V., Harlingen, in bevrachting bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl. 18-2-2005 verkocht aan Kustvaart Harlingen B.V., Harlingen, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., 24-2-2005 te Harlingen herdoopt STORM. 6-4-2006 verkocht aan Fonnes Shipping AS, Noorwegen, 31-3-2006 te Harlingen herdoopt BERGFJORD. 2006 verkocht aan C.V. m.s. Bergfjord II, Willemstad-N.A., in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor Fonnes Rederi AS, 6-4-2006 overgedragen aan Fonnes Rederi AS. (Foto: Ruud Coster, 15-3-2020, IJmuiden).

Uitspraak van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart in Amsterdam

De zitting heeft plaatsgevonden op 6 oktober 2021. Voor verzoeker is ter zitting verschenen inspecteur ing. K. van der Wall. Betrokkene heeft via een videoverbinding vanuit Rusland deelgenomen aan de zitting,

Op 7 januari 2021 is het schip de Bergfjord aan de grond gelopen bij het Noorse eiland Ytstegeita, enkele tientallen mijlen noordelijk van Bergen. Als gevolg van deze gronding zijn de voorpiek en de bakboord en stuurboord dieptanks lek geraakt. De Bergfjord is een Nederlands vrachtschip, toebehorend aan Fonnes Rederij AS te Delfzijl. Het schip is in 2000 gebouwd, is 87,95 meter lang, heeft een bruto-inhoud van 2451 GT en wordt voortbewogen door een motor met een vermogen van 1470 kW. Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit zes personen. De lading bestond uit staalproducten.

Mailtje tikken op de brug zonder uitkijk is geen goed idee

De kapitein van de Nederlandse coaster Bergfjord gedroeg zich afgelopen januari wel erg nonchalant op de brug van zijn schip. Het gevolg was, dat hij bij het Noorse eilandje Ytstegeita, ten noorden van Bergen, aan de grond liep.

Voorafgaand aan de gronding, waarbij de voorpiek en de bakboord en stuurboord dieptanks lek raakten, had de kapitein de uitkijk weggestuurd om ramen te gaan zemen. Zelf ging hij met de rug naar de vaarrichting een mailtje zitten typen. Toen de Ecdis een alarm gaf wijzigde hij de koers, zonder te kijken of het schip terugkwam op de ingestelde koers. Met de gronding als gevolg.

De kapitein moest zich begin oktober verantwoorden voor het Tuchtcollege voor de Scheepvaart in Amsterdam. Zelf was hij niet in persoon aanwezig bij de zitting. Hij deed mee via een videoverbinding vanuit Rusland. Het verwijt dat de kapitein werd gemaakt was, dat hij in strijd met goed zeemanschap had gehandeld. ILT-inspecteur ing. K.A. van der Wal wees er onder meer op dat de kapitein alle regels en voorschriften in acht dient te nemen om de veiligheid van het schip en haar opvarenden te waarborgen.

De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene ernstig is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein, met een gronding als gevolg. Betrokkene heeft ernstige fouten gemaakt ten aanzien van de navigatie en het houden van uitkijk.

Gezien de ernst van de gebleken gedragingen is een schorsing van de vaarbevoegdheid van na te noemen duur op zijn plaats. Niet volstaan kan worden met de gevorderde maatregel gezien de mate waarin houding en gedrag van betrokkene een rol hebben gespeeld bij het overtreden van de norm. Bij herhaling heeft betrokkene zich voor en tijdens de reis gemakzuchtig gedragen en onvoldoende geconcentreerd gehandeld. Zowel bij het invoeren van de instellingen in ECDIS als bij het aanpassen van de koers na het alarm heeft betrokkene zijn handelingen onvoldoende op juistheid gecontroleerd. Betrokkene heeft eveneens onvoldoende geconcentreerd gehandeld tijdens de 'navigational watch' toen hij zijn aandacht richtte op werkzaamheden op de computer in plaats van op het houden van uitkijk.

In de omstandigheden dat het arbeidscontract tussen betrokkene en de rederij naar aanleiding van het incident is beëindigd en betrokkene zich ter zitting schuld bewust heeft opgesteld ziet het Tuchtcollege aanleiding te bepalen dat de schorsing van de vaarbevoegdheid gedeeltelijk voorwaardelijk wordt opgelegd. (Tuchtcollege voor de Scheepvaart in Amsterdam /LK).



DAMSTERDIEP, IMO 9210701 (NB-267), 27-11-1999 kiel gelegd, bouwnummer JS99-017 van Jingjiang Shipyard, Jingjiang, aanvankelijk i.a. als DINTELDIEP, 18-5-2000 te water gelaten, 5-9-2000 (GL) i.a. als DAMSTERDIEP, 15-11-2000 (GL) opgeleverd aan Seaserpent Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, 6-12-2000 proefvaart, 5-1-2001 in dienst bij C.V. Scheepvaartonderneming m.s. "Damsterdiep", Groningen, vlag: Cyprus, roepsein P3VW8 in beheer bij Feederlines B.V., Groningen. 9-1-2001 vertrokken van Xinhui naar Houston. 1-2-2001 van Houston. 15-2-2001 (GL) voor timecharter herdoopt UAL ANGOLA. 8-2008 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming m.s. "Damsterdiep II", Cyprus, in beheer bij Feederlines B.V., Groningen. 20-3-2013 (GL) herdoopt DAMSTERDIEP. 21-6-2013 (e) verkocht aan Damsterdiep Shipping Co. Ltd., Panama, in beheer bij Diamonds Shipping & Trading Inc., Athene, roepsein 3FSA, 12-7-2013 (GL) herdoopt ANAGENISI. 2014 opgelegd te Porto Nogaro, Italië. 19-6-2015 vertrokken van Porto Nogaro, Italië naar Malta achter de sleepboot BRENT (IMO 9507051), 25-6-2015 gearriveerd te Malta. 28-6-2015 met de sleepboot BRENT vertrokken naar Terneuzen, 17-7-2015 ETA te Terneuzen. 30-6-2015 t.h.v. Bizerte met 5,5 kn. 25-4-2016 (e) verkocht aan Basel Maritime Ltd., Panama, roepsein 3EMK5, in beheer bij Basel Ship Management Ltd., Alexandria, Egypte, 6-2016 herdoopt BASEL EXPRESS. 21-3-2020 vanaf Ceuta gearriveerd te Antwerpen, 25-3-2020 te Antwerpen aan de ketting gelegd vanwege onbetaalde rekeningen en een achterstand in betaling aan de bemanning. 7-8-2020 geveild in Hotel 'Hilton Antwerp Old Town', Antwerpen. 11-2020 verkocht voor € 210.000 en het arrest opgeheven. 19-4-2021 (e) verkocht aan Rix Eleonora Shipping LLP, Panama, roepsein J7BL9, vlag: Dominica, roepsein J7BL9, in beheer bij SIA 'Rix Shipmanagement', Riga. 20-10-2021 klasse RI. 2-11-2021 vanaf Antwerpen te Liepāja, Letland. 24-11-2021 (F) thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus, roepsein P3VW8, 24-11-2021 herdoopt UAFL EXPRESS. (Foto: Bulker, Shipspotting, 10-6-2006, Antwerpen).



EEMS SOLAR, IMO 9559614 (NB-167), de bouw begeleid door Van der Plas Shipbuilding B.V. in Vietnam, 2-6-2010 te water gelaten, 30-7-2010 (e) opgeleverd door 189 One Member Limited Liability Company (189 Ship Yard), Hai Phong City (2600-10) als EEMS SOLAR aan Eems Solar C.V., Delfzijl, in beheer bij Rederij Chr. Kornet & Zonen B.V. Roepsein PBTJ, 1.862 GT, 2.620 DWT, 1.500 EPK, 1.104 kW, Anglo Belgian Corp., Antwerpen NE-09, 11 kn. 5-2021 verlengd te Ereğli, Turkije met 12 meter, 6-2021 gemeten: 2.153 GT, 1.121 NT, 3.410 DWT. 99,23 (95,47) x 11,42 x 5,85 x 4,560 meter. (Foto: Koos Goudriaan, 13-11-2021 van Dordrecht te Rotterdam).

EMPIRE, IMO 9013000 (NB-147), 19-3-1991 opgeleverd door Scheepswerf & Reparatiebedrijf Harlingen B.V. (93) als EMPIRE aan C.V. Rederij "Empire", Delfzijl, roepsein PDXL (J. & D. Damhof), in beheer bij Scheepvaartbedrijf Poseidon B.V. 28-9-2004 verkocht aan Kopernik Schipmanagement AS, vlag: Bahamas, roepsein C6TX2, 18-9-2004 gearriveerd te Delfzijl om te worden overgedragen, herdoopt FRI RIVER. 28-9-2004 vertrokken van Niestern-Sander B.V. te Delfzijl. 30-6-2008 verkocht aan Drabert Schiffahrtsges.m.b.H., St. John's-Antigua & Barbuda, roepsein V2D08, in beheer bij Drabert Schiffahrtsges.m.b.H., Oldenburg in Holstein, 30-6-2008 (e) herdoopt JAN D. 11-11-2021 van Kambo, Noorwegen naar Uddavalla. 14-11-2021 van Uddavalla naar Brake. 14-11-2021 te Havstensfjord, ten noorden van Gothenborg, in aanvaring gekomen met m.s. SEA ENDURANCE (IMO 9516179), de JAN D liep flinke schade op aan het voorschip, de schade van de SEA ENDURANCE is niet bekend. 18-11-2021 van Brake naar Bremerhaven.

FLORETGRACHT, IMO 9507611 (NB-188), 6-4-2011 (e) te water gelaten bij Jiangsu Changbo Shipyard Co. Ltd. onder bouwnummer K06-049, 9-2011 geplande oplevering, 10-8-2011 gedoopt FLORETGRACHT, 14-

8-2012 opgeleverd aan C.V. Scheepvaartonderneming Floretgracht, Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam. Roepsein PBNS, 8.620 GT, 12.067 DWT. 15-12-2014 (e) verkocht aan Rederij Floretgracht, Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam (Serviceverlening Zekerheidsvestiging Floretgracht B.V., Firmanten Floretgracht B.V. en V.o.F. Floretgracht). 26-8-2021 (e) verkocht aan Neas Inc., 27-8-2021 (F) vlag Canada, roepsein CGA2100, in beheer bij Transport Nanuk Inc. en Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam. 10-10-2021 vlag Nederland, roepsein PBNS. 21-10-2021 (e) verkocht aan Rederij Floretgracht, Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam.



FRANCISCA, IMO 9113214, achter de IJlandse Coast Guard Offshore Tug/Supply Ship FREYJA, IMO 9455105, 2010 opgeleverd als E.R. VITTORIA, 4-2018 herdoopt GH ENDURANCE, 10-2021 herdoopt FREYJA. 26-11-2021 vertrokken van Straumsvik, IJsland naar Akureyri, IJsland, het eerste werk van de FREYJA na aankomst op IJsland op 6 november j.l. De FRANCISCA vertrok op 17 november 2021 van Rotterdam en arriveerde te Straumsvik op 22 november, kreeg te Straumsvik een problemen en contracteerde de Iceland Government Landhelgisgaesla voor het verslepen naar Akureyri. (Foto: Gusmundur St. Valdimarsson/LK).



FRISIAN BAY, IMO 8113592 (NB-210), 23-6-1982 i.a. als SWALLOW, 26-2-1983 te water, 11-4-1983 als SAMSUN BAY van de bouwwerf naar Delfzijl, 13-4-1983 opgeleverd door Bodewes Scheepswerven B.V., Hoogezand (547) als SAMSUN BAY aan C.V. Motorschip "Swallow", Hoogezand, in beheer bij Holwerda Scheepvaart B.V., Heerenveen, roepsein PHHY. 1.599/2.640 BRT, 1.060/1.766 NRT, 3.870/3.870 DWT. 9-1985 herdoopt FRISIAN BAY. 30-11-1989 verkocht aan C.V. Motorschip "Swan", Hoogezand, roepsein

PHVH, herdoopt SWAN. 4-6-1991 verkocht aan Sahel Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij N. Hadzidakis, Athene, herdoopt EVANGELIA III. 3-12-2001 (e) verkocht aan Shiraz Maritime Co. Ltd., Cyprus, in beheer bij Ikarian Moon Shipping Co. Ltd., herdoopt AGIOS EFREM. 4-2006 verkocht aan Nikofyt Shipping S.A., Panama, in beheer bij Marnik Shipping S.A., Piraeus, 30-3-2006 herdoopt CALLIOPE F. 2-6-2008 (e) verkocht aan Yonkers Shipping Inc., Panama, in beheer bij Fener Denizcilik Ltd. Şti, Istanbul. 27-12-2008 vlag: Turkije, 31-12-2008 herdoopt DENIZ YILDIZI-S. 2-2009 (e) verkocht aan Zirve Denizcilik ve Kumanyacilik T.L.S., İstanbul-Turkije, 26-6-2009 (e) in beheer bij Fener Denizcilik San. ve T.L.S., Istanbul. 7-2014 verkocht aan Elsayed M.F. Rashwan, 8-2014 vlag: Togo, roepsein 5VDB3, in beheer bij Elsayed M.F. Rashwan en GMZ Ship Management Co. S.A., Beirut, 8-2014 (e) herdoopt LADY LARA. 24-8-2014 verkocht aan Lara Shipping Maritime S.A., Tegucigalpa, MDF, Honduras, vlag: Togo, in beheer bij Lara Shipping Maritime S.A. en GMZ Ship Management Co. S.A. (M.F. Elsayed), Beirut. 6-2021 verkocht aan Natalia Marine Co. Ltd., Majuro, Marshall Islands, 8-7-2021 van Beirut naar Iskenderun, Turkije, 18-7-2021 (mt) gearriveerd te Iskenderun, Turkije, 2021 vlag: Palau (T8A3658), 7-2021 te Iskenderun, Turkije herdoopt NATALIA. 7/8-2021 vertrokken van Iskenderun naar Lagos, Nigeria, 18-8-2021 ETA te Port Harcourt, Nigeria. 8-8-2021 op circa 40 mijl zuid van Feurteventura Island, Canaries aangehouden door de Spaanse politie- en douanebeambten op verdenking van smokkel en opgebracht naar Las Palmas. Bij het zoeken vond men 638 balen met bijna 20 ton hasj in de ruimen tussen zakken met legale lading. Alle 11 Syrische bemanningsleden zijn gearresteerd, het onderzoek is ingezet en het schip onder arrest geplaatst. 2021 verkocht voor sloop aan Logiscrap S.A., 11-2021 aanvang sloop bij Logiscrap S.A., Las Palmas de Gran Canaria. (Foto: Rick Vince, 16-11-2021, bij Logiscrap S.A.).



GLOBAL MOON, IMO 9427512 (NB-237), 18-1-2008 kiel gelegd, 6-3-2009 te water gelaten bij Yizheng Yangzi Shipbuilding Co. Ltd., Yizheng onder bouwnummer YZCB2006-3600(II), 8-7-2010 opgeleverd aan Global Moon Beheer B.V., Gibraltar, in beheer bij North Sea Tankers B.V., Krimpen a/d IJssel (Unifleet B.V.), roepsein ZDJV4, 3.166 BRT, 1.318 NRT, 3.600 DWT, 3.478 EPK, 2.560 kW, MAN B&W 8L23/30, Zhenjiang Marine Diesel Works, 12,5 kn. 7-1-2012 gearriveerd te Capelle a/d IJssel en opgelegd. 4-4-2012 van Capelle aan den IJssel naar 's-Gravendeel en opgelegd. 2013 verkocht aan Palma Shipping Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen, 25-4-2013 vertrokken van 's-Gravendeel via de Volkeraksluizen, Krammersluizen en het Kanaal door Walcheren naar Antwerpen met de sleepboot GEPKE III en duwboot SHADOW, 19-6-2013 om 12:15 uur te Antwerpen overgedragen, 6-2013 bij Antwerp Ship Repair herdoopt PALMA. 22-6-2013 vertrokken van Antwerpen naar Scheepswerf Reimerswaal B.V., Hansweert. 21-6-2017 (e) verkocht aan Ocean Moon Shipping Ltd., Athene, vlag: Panama, roepsein 3EVH8, in beheer bij Ionian Shipping & Trading Corporation, Athene, 6-2017 herdoopt OCEAN MOON. 14-8-2019 (e) in beheer bij Ionian Shipping & Trading Corporation, Athene en V Ships Norway AS. 8-2020 in beheer bij Ionian Shipping & Trading Corporation, Athene en V Ships Ltd. 6-11-2020 thuishaven en vlag: Majuro-Marshall Islands (V7A43360). 17-3-2021 (e) in beheer bij Ionian Shipping & Trading Corporation, Athene. (Foto: Leen v.d. Meijden, 24-6-2011).

GOODWILL TRAVELLER, IMO 6619906 (NB-184), 3-9-1966 te water gelaten, 18-11-1966 opgeleverd door N.V. Nieuwe Noord Nederlandse Scheepswerven, Groningen (349) als GOODWILL TRAVELLER aan A.C. Hoff, Rotterdam, roepsein PEJQ. 499 BRT, 236 NRT, 1.124 DWT, 66,40 (63,86) x 10,52 x 6,10 x 3,918 meter, 1.200 EPK, M.A.N. G8V30/45ATL, Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.G., Augsburg, 12 kn. 24-4-1980 verkocht aan Tyde Shipping Ltd., Georgetown-Cayman Islands, herdoopt HYBUR TRAVELLER, roepsein ZGHC. 1988 vlag: Panama, roepsein HP4872. 1989 vlag: Bahamas, roepsein C6HP8. 12-1989 verkocht aan Igorel S.A./Lineas Feeder S.A., Montevideo-Uruguay, herdoopt PLATA FEEDER, roepsein CXQP. 1-1993 verkocht aan Igorel S.A./Lineas Feeder S.A., Asunción-Paraguay. 1995 uit Lloyd's Register. 17-5-1999 opgelegd te Asunción. 1999 als PLATA FEEDER in eigendom van Grupo Rasi/Copetrol, Asuncion-Paraguay.



2001 verkocht aan Rasi S.R.L., Asuncion-Paraguay, herdoopt DON FORTUNATO. 2001 zou verbouwd zijn tot tankschip wat nog steeds in diverse publicaties staat vermeld, is nooit omgebouwd tot tanker. 2001 weer in de vaart, sleepte de bak GC1 langs zij op reizen van Asunción naar Buenos Aires, totale capaciteit schip + bak 120 TEU. 2009 opgelegd op de Paraguay rivier net buiten Asunción in positie 25.15.48.58 ZB. en 57.38.11.97 WL. 2018 gesloopt te Asunción, Paraguay. (Foto: Dijkstra, Delfzijl, Marhisdata).



HELGA, IMO 9277395 (NB-238), aanvankelijk in aanbouw als HELGA, 10-6-2002 kiel gelegd, 27-1-2003 te water gelaten, 22-5-2003 opgeleverd door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (1160) als HELGALAND aan Helga G.m.b.H & Co. K.G., Londen-U.K., roepsein VQTM5, in beheer bij Team Lines G.m.b.H. & Co. K.G. en Petra Heinrich K.G., Jork. 7.519 GT, 3.570 NT, 8.627 DWT. 137,50 (126,42) x 21,55 x 9,36 x 7,466 meter. 15 kn. 11.424 EPK, MaK 9M43. 11-2007 in beheer bij HH Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Jork Niederelbe. 4-9-2013 (e) verkocht aan MS "Page Akia" Schiffahrtsgesellschaft m.b.H. & Co. K.G., Hamburg-Duitsland, roepsein DCOO2, in beheer bij HH Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Jork Niederelbe, 5-9-2013 herdoopt PAGE AKIA. 2017 verkocht aan Helga B.V., Heerenveen, roepsein PBFY, in beheer bij Holwerda Shipmanagement B.V., Heerenveen, 9-2017 herdoopt HELGA. 24-9-2017 afgemeerd aan de Parkkade te Rotterdam onder Nederlandse vlag. 11-2021 verkocht aan Boluda Lines S.A., Las Palmas de Gran Canaria, 4-11-2021 thuishaven en vlag: Madeira-Portugal (Madeira), roepsein CQMB, 4-11-2021 (F) herdoopt CANDELARIA B. (Foto: Ruud Zegwaard, 18-10-2010).

IBERIAN EXPRESS, IMO 9405100 (NB-157), containerschip, 1100 TEU, 9.957 GT, 13.689 DWT, 27-6-2008 opgeleverd door Jinling Shipyard, Nanjing, China (JLZ040424) aan Vroon Express 1 B.V., Gibraltar, in beheer bij Fleet Management Ltd., Hong Kong voor Vroon B.V. Roepsein ZDIQ4, in charter bij Shanghai Pansia Shipping Co. Ltd. 2-2-2009 (e) verkocht aan Iberian Express B.V., Gibraltar, in beheer bij Fleet Management Ltd., Hong Kong voor Vroon B.V., 6-2009 in beheer bij Sealand Maersk Asia Pte. Ltd. en Fleet Management Ltd., Hong Kong voor Vroon B.V., 8-6-2009 (GL) herdoopt MCC SANDIGAN. 15-6-2009 (e) vlag: Filippijnen. 7-2013 vlag: Gibraltar (ZDIQ4). 12-2016 (e) herdoopt IBERIAN EXPRESS. 1-2019 (e) verkocht aan Westerschelde Shipping B.V., Breda, vlag: Gibraltar, in beheer bij Vroon B.V. en Fleet Management Ltd., Hong Kong. 10-11-2021 verkocht aan Songa Cheetah AS, Monrovia-Liberia (5LCX6), in beheer bij Songa Ship Management Ltd., Paisley, Schotland, herdoopt SONGA CHEETAH.

INDIAN EXPRESS, IMO 9405112 (NB-238), containerschip, 22-10-2008 opgeleverd door Jinling Shipyard, Nanjing (40425) aan Indian Express B.V., Breskens, vlag: Gibraltar, in beheer bij Vroon B.V., Breskens. 9.957 GT, 13.760 DWT. 9-8-2008 gearriveerd te Mundra op de 1e reis, zusterschip van de IBERIAN EXPRESS. 7-9-2009 vlag": Filippijnen, 7-9-2009 in beheer bij Sealand Maersk Asia Pte. Ltd. voor Vroon B.V., Breskens, 7-9-2009 herdoopt MCC SANDIWA. 10-2013 vlag: Gibraltar (ZDIX3). 5-2014 in beheer bij Vroon B.V., Breskens. 7-2017 herdoopt INDIAN EXPRESS. 2019 verkocht aan Westerschelde Shipping B.V., Gibraltar, in beheer bij Vroon B.V., Breskens. 15-11-2021 (mt) op Sokhna Anchorage, Rode Zee. 16-11-2021 (RI) verkocht aan Songa Cougar AS, thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein 5LCX8, in beheer bij Songa Shipmanagement Ltd., Paisley, Schotland, 17-11-2021 (F) herdoopt SONGA COUGAR.



IVER PROSPERITY, IMO 9219276 (NB-283), 17-2-2001 contract, 4-2001 te water, vlag: Panama, 17-8-2001 opgeleverd door Hanjin Heavy Industries & Construction Co. Ltd., Pusan (84) als IVER PROSPERITY aan Summer Navigation Inc., Liberia, in beheer & exploitatie: Westerschelde C.V. II (Fortis Bank & Vroon B.V.) en Vroon B.V., Breskens. 2001 vlag thuishaven en vlag: Majuro-Marshall Islands (V7DC5). 21.517 GT. 1-3-2004 verkocht aan Motorschip Prosperity B.V., Marshall Islands, in beheer bij Vroon B.V., Breskens. 12-2005 verkocht aan Brostrom Tankers Ltd., Gothenborg-Zweden, herdoopt BRO PROVIDER. 2009 verkocht aan Maersk Product Tankers AB, Gothenborg-Zweden, in beheer bij Brostrom Ship Management AB, Gothenborg. 2-2011 vlag: Denemarken (DIS) (OZGF2). 19-2-2011 tijdens bunkeren op de Everingen, Westerschelde herdoopt FREJA MÆRSK. 6-4-2017 van Ho Chi Minh City naar de ankerplaats, 10-4-2017 naar Ho Chi Minh City, 15-4-2017 te Singapore. 17-4-2017 verkocht voor US\$ 8,50 M aan P.T. Nusa Bhakti Jayaraya, Jakarta, in beheer bij P.T. Gemilang Bina Lintas Tirta, Jakarta, 20-4-2017 vlag: Indonesië (YBSS2), 20-4-2017 (AB) te Singapore herdoopt BULL SUMBAWA. 4-5-2017 vertrokken van Singapore. 29-6-2021 te Setubal. 23-7-2021 (e) verkocht voor sloop (575 USD/TO). 22-10-2021 van Setubal naar Chittagong, 23-11-2021 op Chittagong Anchorage, 5-12-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Bert Bot, 26-4-2006).

JUPITER STAR, IMO 9919632, Chemical/Oil Products Tanker, 4-2-2021 eerste staal gesneden, 17-6-2021 kiel gelegd, 26-8-2021 te water, 18-11-2021 opgeleverd door Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. (2849) als JUPITER STAR aan Jupiter Shipholding Ltd., Liberia (D5ZM7), in beheer bij Benelux Overseas Inc., Athene voor Vitol Holding B.V., Rotterdam. 31.386,71 GT, 27.140,39 NT, 50.434 DWT.

LADY HANNAH, IMO 9835018 (NB-256), 25-1-2018 oprichting van B.V. Firmanten Lady Hannah te Delfzijl, 29-1-2018 bij de Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 70728992, 7-9-2017 kiel gelegd onder bouwnummer CHOWGULE C-253, 23-11-2021 proefvaart vanaf Mormugao, India, 30-11-2021 opgeleverd aan Firmanten Lady Hannah B.V., Delfzijl, roepletters PDSR, in beheer bij Wijnne &

Barends Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl. 2.995 GT, 4.220 DWT. De 6e en laatste in een serie van 6 vrachtschepen voor Wijnne & Barends.



LADY ROSEMARY, IMO 9355044 (NB-266), Refrigerated Cargo Ship, 22-5-2007 kiel gelegd, 18-9-2007 te water, 8-2-2008 opgeleverd door Kitanihon Shipbuilding Co. Ltd. (376) als LADY ROSEMARY aan Mi-Das Line S.A., Panama (EOZ4), in beheer bij Doun Kisen Co. Ltd., Imabari. 9.576 GT, 5.562 NT, 10.617 DWT. 143,00 (134,17) x 22,70 x 13,40 x 9,016 meter. 176 TEU. 22,3 kn. 11.560 kW, 8 cyl, 2 tew, 500 x 1950, 127 rpm., Akasaka Diesels Ltd. 9-2009 in beheer bij Shonan Ship Management Co. Ltd., Yokosuka. 24-11-2012 (e) in beheer bij Shonan Ship Management Co. Ltd., Yokosuka en Deepsea Navigation Pvt. Ltd. 31-5-2016 (e) in beheer bij Shonan Ship Management Co. Ltd., Yokosuka en Apex Ship Management Pte. Ltd., Singapore. 2-2020 in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 2021 uit beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 27-11-2021 van Naha, Japan naar Hakata geladen met bananen, 28-11-2021 te Hakata Port, Fukuoka City op een pier gevaren op circa 0,55 mijl NW van Suzaki Wharf. 4-12-2021 nog in die positie (33.37.01 NB. en 130.22.94 OL.), de sleepboot EISHUN (MMSI 431602341) stand-by. Het schip verloor een geringe hoeveelheidolie, een oliescherm is aangelegd. 7-12-2021 vlot gebracht en naar Hakata Port gebracht. (Foto: NNN/LK, 29-11-2021).



MAGDALENA, IMO 8822600 (NB-107), 16-1-1990 in aanbouw voorzien van brandmerk: 5717 Z G 1989, 19-6-1990 te water, 12-7-1990 opgeleverd door Scheepswerf "Ferus Smit" B.V., Foxhol (264) als MAGDALENA aan Carib Sun N.V., Willemstad-N.A. (PJJP), in beheer bij Ocean-Dolphin Ship Management (O.D.S.M.) N.V. 2.371 GT, 1.434 NT, 4.247 DWT. 88,29 (84,90) x 13,21 x 7,00 x 5,459 meter. 1 ruim, G 5.663 m³, 12 kn. 2.298 EPK, 1.690 kW, V-8 cyl, 4 tew, 250 x 300, 825 omw/min., Wärtsilä 8V25, Wärtsilä Diesel AB, Trollhättan. 1993 in beheer bij Heinrich Hanno & Co. B.V., Rotterdam. 1994 verkocht aan Rederij "Magdalena" B.V., Rotterdam (PFSH), in beheer bij Hanno-OAM Shipping B.V. 1998 in beheer bij Heinrich Hanno & Co. B.V. 22-2-1994 te Sluiskil voorzien van een nieuw brandmerk: 5974 ZG 1994. 2002 in beheer bij Arklow Shipping Nederland B.V. 16-7-2004 verkocht aan Ilze Shipping Co. Ltd., St. John's-Antigua & Barbuda, roepsein V2PG8, in beheer bij Alpha Shipping Agency Ltd., Riga. 15-11-2021 (RI) verkocht aan MN Pride Shipping S.A., Vanuatu (YJXE2), in beheer bij MN Shipping Inc., 26-11-2021 (F) te Istanbul herdoopt MN PRIDE. (Foto: Marcel Coster, 17-7-2012 uit de Middensluis op weg naar de Carel Reyniershaven).



MARIETJE ANDREA, IMO 9030230 (NB-219), 31-8-1992 opgeleverd door Scheepswerf G. Bijlsma & Zn. B.V. (659) als MARIETJE ANDREA aan H.J. Danser, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 8-2004 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming Koolhof, Delfzijl, in beheer bij Harry Koolhof, Delfzijl, 2005 herdoopt ELWIN. 2007 verkocht aan Prima Shipping AB, Borga-Finland, roepsein ONJI, 17-12-2007 (e) herdoopt CELINA. 21-2-2011 op circa 7 mijl ten zuidoosten van Landsort, Zweden schade aan een zijtank opgelopen en kreeg daarop een slagzij van 10 graden, door de bemanning onder controle gekregen, reis vervolgd naar Oxelösund, Zweden. 21-10-2015 herdoopt PRIMA CELINA. 17-11-2021 (RI) verkocht aan Freberg Maritime Ltd., Panama, roepsein HOA7956, 17-11-2021 herdoopt FREBERG. (Foto: Ruud Coster, 1-3-2021, IJmuiden).

MARION BOSMA, IMO 7607429 (NB-187), 2-9-1977 opgeleverd als MARION BOSMA aan Bosma's Scheepvaart en Handelsbedrijf B.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Oost Atlantic Lijn B.V. 1978 herdoopt ATLANTIC HORIZON. 1994 herdoopt BALTIC HORIZON. 15-10-2001 herdoopt HAJE AZIZEH. 12-12-2005 (e) herdoopt AMITIE. 3-2008 (e) herdoopt EDITOR. 2010 herdoopt OMAR M. 3-2012 verkocht aan South Island Maritime Co. S.A., Tanzania (5IM534), in beheer bij Island Navigators Management, Beirut, 17-3-2012 herdoopt BARHOM II. 5-2012 in de vaart als veetransportschip, 2.673 GT, 2.992 DWT. 25-10-2013 in beheer bij Island Navigators Management, Beirut en Altair Shipping & Trading Corp. 22-1-2014 verkocht aan Ainos Trading S.A., Tanzania. 9-11-2021 verkocht aan NMS Shipping Co. S.A., Majuro, vlag: Tanzania (5IM534), herdoopt DANIA.

NOEST 9120102, 28-10-1995 opgeleverd door Scheepswerf Peters B.V., Kampen (443) als LAURINA-NEELTJE aan Scheepvaartmaatschappij Gersom B.V., Werkendam, in beheer bij Chr. Kornet & Zn. B.V. 1.546 GT, 867 NT, 2.310 DWT. 77 TEU. 85,14 (82,45) x 10,80 x 5,35 x 4,120 meter. 1.020 EPK, A,B,C. 6DZC, Anglo Belgian Corporation N.V., Gent. 18-4-2001 (e) in beheer bij C. Kornet. 1-12-2001 verkocht aan Zuidhinder B.V., Werkendam, in beheer bij Chr. Kornet & Zn. B.V., herdoopt LAURINA.



21-3-2005 verkocht aan Carisbrooke Shipping (Holland) B.V., Zwijndrecht, herdoopt STINA. 7-2005 verkocht aan Stina Schifffahrt Ges. K.G. & Co., Haren/Ems, vlag: Antigua & Barbuda, in beheer bij HS Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems. 5-2006 verkocht aan Noest Shipping B.V., Roden, in beheer bij Boomsma Shipping B.V., Sneek, 5-2006 herdoopt NOEST, roepsein PHFN, 31-5-2006 vanaf Stettin gearriveerd te Delfzijl, Terminal Delfzijl, Wijnne en Barends. 3-12-2021 (GL) verkocht aan Lily-B Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Duitsland, roepsein DGDZ2, in beheer bij JEB Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Elsfleth, Duitsland, 3-12-2021 herdoopt PAULIN-B. (Foto: Marcel Coster, 13-1-2010).



OCEAN VOYAGER, IMO 9366160 (NB-257), 18-10-2006 contract, 10-6-2008 kiel gelegd, 12-12-2011 te water gelaten, 29-6-2012 opgeleverd door Zhejiang Zhenyu Shipbuilding Company Ltd., Zhejiang, Xiangshan (MPC68-5) als EUROPEAN VOYAGER aan W. Bockstiegel Reederei G.m.b.H. & Co. K.G. M.S. "European Voyager", Panama, in beheer bij Bockstiegel Reederei G.m.b.H. & Co. K.G., Emden. 6.668 GT, 3.625 NT, 9.231 DWT. 107,08 (103,29) x 18,20 x 10,50 x 8,000 meter. 15 kn. 4.078 EPK, 2.999 kW, MaK 8M32C, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G. 29-6-2012 verkocht aan Hongkong Chenghao Shipping Co., Panama, in beheer bij Hongkong Chenghao Shipping Co. en Foresight Marine Ltd. 20-5-2014 (e) verkocht aan M.S. "Michael Braren" G.m.b.H. & Co. K.G., Duitsland, roepsein DJFS2, in beheer bij Rörd Braren Bereederungs-G.m.b.H. & Co. K.G., Kollmar, 21-5-2014 herdoopt BREMER FORTUNA. 10-7-2017 herdoopt OCEAN VOYAGER. 8-12-2017 om 06:00 uur technische problemen opgelopen en aan de grond gelopen in Oslo Fjord bij Storegrunnen Lighthouse, om 14:00 uur met een sleepboot vlot gebracht, 15:30 uur te Oslo. 2019 in beheer bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl. 28-5-2019 (VT) te Amsterdam herdoopt

EEMS VOYAGER. 8-7-2021 (GL) herdoopt COE ANNA. (Foto: Tomas Østberg-Jacobsen & Son, 1-11-2017, Skien).

NAMAI, IMO 9155913 (NB-229), 19-6-1996 contact, besteld door Scheepvaartonderneming Emdi C.V., Delfzijl bij Scheepswerf Ferus Smit als zusterschip van de FLINTERZEE en FLINTERHAVEN, 16-5-1998 de geplande tewaterlating is ca. 2 weken uitgesteld, 27-5-1998 te water gelaten bij Ferus Smit B.V., Westerbroek (314) voor rekening van Rederij Vuurborg, 11-7-1998 naar Delfzijl, 14-7-1998 technische proefvaart, met technische problemen naar Delfzijl gesleept, 17-7-1998 naar Leer gesleept, 10-8-1998 van Leer naar Delfzijl en proefvaart, 11-8-1998 technische proefvaart, 13-8-1998 officiële proefvaart, 14-8-1998 ingedokt bij Niestern Sander te Delfzijl voor inspectie, 20-8-1998 opgeleverd aan C.V. Scheepvaartonderneming Emdi, Delfzijl, (Vuurborg Scheepvaart B.V., Delfzijl), in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. Roepsein PGAZ. 4.446 GT, 2.429 NT, 6.250 DWT, 356 TEU, 111,75 (105,37) x 14,95 x 8,40 x . meter. 3.280 kW Wärtsilä NSD8R32E, 14,3 kn. 20-8-1998 vertrokken in ballast naar Kaskö, Finland om hout te laden voor Bordeaux en Rochefort. 20-8-2015 (e) in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl en Concurrent Shipmanagement B.V., Delfzijl. 10-2016 verkocht aan Hermann Lohmann Schifffahrt G.m.b.H. & Co. KG, Haren/Ems, vlag: Cyprus, roepsein 5BPN4, in beheer bij Lohmann Bereederungen G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems, 25-10-2016 (mt) te Harlingen herdoopt BRIGITTE M. 18-5-2018 in beheer bij Lohmann Bereederungen G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems en BF Shipmanagement G.m.b.H. & Co. K.G. 10-2021 vlag: Antigua & Barbuda (V2HM8), 19-10-2021 in beheer bij Lohmann Bereederungen G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems en Reederei Jens und Waller G.m.b.H. & Co. K.G., Drochtersen.



NORBRIT VRIES, IMO 7813925 (NB-252), 1979 opgeleverd door Cochrane Shipbuilders Ltd., Selby (108) als BOSTON SEA LANCE aan Boston Deep Sea Fisheries Ltd., Hull-U.K. 696/1.463 BRT. 1983 verkocht aan Norbrit Vries B.V., Rotterdam, in beheer bij Erhardt & Dekkers B.V., Rotterdam, 11-1983 onder Nederlandse vlag gebracht en herdoopt NORBRIT VRIES. 1986 verkocht aan Santa Monica Ltd., 12-1986 thuishaven en vlag: Nassau-Bahamas, in beheer bij Central Shipping Services Ltd., Melton Mowbray, U.K. 1988 verkocht aan Sunset Shipping Co., Nassau-Bahamas, in beheer bij Central Shipping Services Ltd., herdoopt FENLAND. 1989 in beheer bij Seatrade Groningen B.V. 1991 in beheer bij H&G Transport B.V., Beverwijk. 2005 verkocht aan JSC ArcticService, Murmansk-Rusland. 24-8-2006 in beheer bij West Coast Frozen Fish S.A., Las Palmas de Gran Canaria. 2007 verkocht aan Saly Shipping Co. S.A., Panama, 11-6-2007 (e) herdoopt SALY REEFER. 3-11-2008 (e) verkocht aan onbekende eigenaar, vlag: Comoros (D6EU2). 5-2009 (e) verkocht aan Fishing & Cargo Service S.A., Panama, vlag: Comoros, in beheer bij West Coast Frozen Fish S.A., Las Palmas de Gran Canaria. 12-2018 vlag: Moldavië (ER2723). 22-11-2021 (F) vlag: Kameroen (TJMC779). (Foto: Teun van der Zee, 5-1985 bij H.V.O., Vlaardingen).

PACIFIC QUEEN, IMO 7721067 (NB-201), 24-4-1978 te water gelaten, 30-5-1978 opgeleverd door Ysselwerf B.V., Rotterdam (187) als PACIFIC QUEEN aan Jaczon Rederij & Haringhandel B.V., Scheveningen. Roepsein PGQK. 1.237 BRT, 675 NRT, 2.666 DWT. 80,73 (74,15) x 13,85 x 7,70 x 5,181 meter. 3 ruimen, 3.629 m3, 3 kranen van 3 ton SWL, 264 ton bunkers, 15 kn. 2.800 EPK, 2.060 kW, 8 cyl, 4 tew, 320 x 420, M.a.K. 8M453AK, Atlas-MaK Maschinenbau G.m.b.H., Kiel. 1980 verkocht aan Primlaks (Pacific Queen) B.V., Rotterdam, in beheer bij Primlaks B.V. 1983 verlengd, tussenstuk gebouwd door van der Giessen-de Noord B.V., Krimpen a/d IJssel, 2.689 BRT, 1.383 NRT, 3.434 DWT, 96,45 (90,40) x 13,85 x 7,70 x 5,106, 4 ruimen, 4.559 m3, 8-1983 in de vaart. 1989 in beheer bij Primlaks Columbia B.V., Rotterdam. 1990 verkocht aan Pacific Queen Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Primlaks Columbia B.V., Rotterdam, roepsein P3UZ3. 1991 in beheer bij Univan Ship Management Ltd., Hong Kong. 11-1995 verkocht aan Sea Power Investment S.A., Panama, herdoopt OMEGA BAY. 5-1996 verkocht aan Gestra Corp. Ltd. S.A., Panama, herdoopt MONTESOL. 8-2004 verkocht aan Silver Sea Line Co. Ltd., Panama, in beheer bij Gestra Corp. Ltd. S.A. 10-2013 verkocht aan Silver Sea Line Co Ltd., vlag: Thailand, roepsein HSB4886, in beheer bij Dech Reefer Co. Ltd., Paknam, Thailand en NCA Marine Consultants Co. Ltd., Bangkok, herdoopt MARINE ONE. 9-2018 (e) vlag: onbekend. 9-2019 (e) verkocht aan Silver Sea Marine Co. Ltd., Samut Sakhon, Thailand, vlag: Thailand. 2021 verkocht aan Chittagong Breakers. 18-11-2021 van Samut Sakhon, Thailand naar Chittagong, 29-11-2021 ETA te Chittagong. 28-11-2021 op Chittagong Anchorage, 7-12-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

SPAARNE TRADER, IMO 9449869 (NB-244), containerschip, 29-9-2006 contract, 12-10-2007 kiel gelegd, aanvankelijk MEDCAPE, 26-7-2011 te water, 16-2-2012 (GL) opgeleverd door Zhejiang Ouhua Shipbuilding Co. Ltd., Zhoushan, China (OUHUA 525) als SPAARNE TRADER aan Spaarne Trader Beheer B.V., Winschoten, in beheer bij Reider Shipping B.V., Winschoten, roepsein PCNR, 17.068 BRT, 21.800 DWT. 29-2-2012 ETA te Laem Chabang vanaf Huangdao. 15-9-2015 (e) verkocht aan AS Riccarda G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda, roepsein V2GT7, in beheer bij Ahrenkiel Shipmanagement G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg en Ahrenkiel Steamship G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, 15-9-2015 (e) herdoopt AS RICCARDA. 14-11-2017 oprichting van AS Riccarda Opco B.V. te Amsterdam. 11-2017 thuishaven en vlag: Madeira-Portugal (PMD). 28-2-2018 (e) verkocht aan AS Riccarda Opco B.V., Madeira-Portugal (PMD), in beheer bij Contchart Hamburg Leer G.m.b.H., Hamburg en Ahrenkiel Steamship G.m.b.H. & Co., Hamburg. 26-11-2021 verkocht aan Riccarda Oceanway Ltd., Madeira-Portugal (PMD), in beheer bij MSC Shipmanagement Ltd., Limassol, 25-11-2021 herdoopt MSC RICCARDA II.



THUN EMPOWER, IMO 9817183 (NB-286), Chemical/Oil Products Tanker, 7-10-2020 kiel gelegd onder bouwnummer FERUS SMIT 452, 22-7-2021 virtuele gedoopt door mevr. Katharina Stanzel (managing director van Intertanko) en zonder verdere ceremonie te water gelaten te Leer, 9-2021 naar de Eemshaven, 11-3-2022 (e) geplande oplevering aan Thun Tankers B.V., Delfzijl (PDOP), in beheer bij Marin Ship Management B.V., Farmsum voor Erik Thun AB, Lidköping. 4.923 GT, 7.999 DWT, L 9.540 m3. 14 kn. 2.999 kW, Wärtsilä 6L34 DF. 29-10-2021 van Leer naar de Eemshaven, 2-11-2021 proefvaart, 3-11-2021 proefvaart, 11-11-2021 opgeleverd aan Thun Tankers B.V., Delfzijl (PDOP), in beheer bij Marin Ship Management B.V., Farmsum voor Erik Thun AB (Thunship Management Holland), Lidköping. 4.923 GT, 7.999 DWT. 20-11-2021 vertrokken op de 'maiden voyage' van de Eemshaven naar Gothenborg. 22-11-2021 op Gothenborg Anchorage. 27-11-2021 te Kalundborg. (Foto: Frits Olinga, 20-11-2021).



THUN LIFFEY, IMO 9829007 (NB-276), 17-12-2015 kiel gelegd bij AVIC Dingheng Shipbuilding Co. Ltd. onder bouwnummer AVIC DINGHENG AD0068, 3-11-2019 te water gelaten, 16-4-2020 opgeleverd als THUN LIFFEY door China Merchants Jinling Shipyard (Yangzhou) Dingheng Co. Ltd. ((NB: de scheepswerven AVIC Dingheng Shipbuilding Co. Ltd. en CSC Jinling Shipyard fuseerden in 2019 tot China Merchants Jinling Shipyard (Yangzhou) Dingheng Co. Ltd.) aan Thun Tankers B.V., Delfzijl, in beheer bij Erik Thun AB (Thunship Management Holland), Lidköping, Zweden en Marin Ship Management B.V., Farmsum. 11.826 GT, 149.80 x 22.80 meter. 14 kn. 6.087 EPK, 4.480 kW. 29-12-2020 tijdens een reis van Londonderry naar Milford Haven, in ballast, om 09:10 uur aan de grond gelopen in de monding van Lough Foyle, Greencastle, Noord-Ierland in positie 55.12.00 NB. en 006.56.78 WL. Bij opkomend water en de sleepboten SHROVE (MMSI 235013522) en STRATHFOYLE (IMO 9777137) vlot gebracht en bij Moville ten anker gegaan. (Foto THUN LIFFEY: Aerial Vision NI/LK, aan de grond bij Magilligan).

De Zaak THUN LIFFEY

De aanleiding Het verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling is ingediend naar aanleiding van het volgende ongeval. Op 29 december 2020 is de Thun Liffey na vertrek uit Londonderry aan de grond gelopen. Dat gebeurde vlak nadat de loods met de loodsboot van boord was gehaald. Het schip heeft enige uren aan de grond gezeten voordat het met opkomend water en met de hulp van 2 sleepboten loskwam.

De Thun Liffey is een Nederlandse olie- en chemicaliëntanker, toebehorend aan Thun Tankers B.V. te Delfzijl. Het schip is in 2020 gebouwd, is 141,57 meter lang, heeft een bruto-inhoud van 11.826 gt. en wordt voortbewogen door een motor met een vermogen van 4480 kW. Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit zestien personen.

De bezwaren van de Inspecteur

Volgens de Inspecteur heeft betrokkene als kapitein gehandeld of nagelaten in strijd met de zorg die hij als een goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer (artikel 55a Wet Zeevarenden). In het bijzonder heeft betrokkene:

1. door naar de schipper van de loodsboot te luisteren om nog meer lij aan stuurboord te geven "als het ware" de veilige navigatie van zijn schip overgegeven aan de schipper van de loodsboot. Zeker gedurende de periode dat de betrokkene zijn eigen positie, koers en vaart over de grond niet kon monitoren, om de reden dat hij aan stuurboord naar buiten keek. Dat deed hij omdat het afgeven van de loods zo lang duurde.
2. het ECDIS scherm op stuurboord brugconsole niet aangezet of aan laten zetten.
3. de 1e stuurman niet opgedragen om de positie, koers en vaart van het schip vanaf stuurboord console in de gaten te houden, toen de betrokkene wegliep van de middenconsole om aan stuurboord naar buiten te kijken.
4. onvoldoende rekening gehouden met de invloed van de sterke ebstroom en de toenemende NNW wind op het schip tijdens het afgeven van de loods.
5. Het schip heeft een paar uur lang aan de grond gezeten.

Aanbevelingen voor de praktijk

In het verlengde maar ook los van de beslissing in deze zaak ziet het Tuchtcollege aanleiding om de volgende aanbevelingen te doen:

1. Geruime tijd voordat de loods van boord gaat, dient de loodsladder te zijn klaargemaakt en gecontroleerd door een ter zake kundige officier. Deze voorbereiding is nóg belangrijker bij het gebruik van maneinden.
2. Een BRM-team heeft een controlerende taak en dient individuele fouten van teamleden te onderkennen en te corrigeren. Alle leden van het BRM-team moeten zich dan ook bewust zijn van hun verantwoordelijkheden en de taakomschrijvingen binnen het team. Dit brengt mee dat als één of meer

leden van het BRM-team de brug voor korte of lange tijd verlaat, de kapitein (of een ander teamlid) ervoor zorgt draagt dat zijn/hun taken worden waar- en/of overgenomen.

Het Tuchtcollege legt aan betrokkene de maatregel van schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van twee weken. (Uitspraak Van Het Tuchtcollege Voor De Scheepvaart, 26 November 2021).



VECHT TRADER, IMO 9395068 (NB-244), 25-10-2006 kiel gelegd, 7-3-2007 te water gelaten, 11-5-2007 verkocht aan Reider Shipping B.V., 12-5-2007 (GL) opgeleverd door Zhejiang Ouhua Shipbuilding Co. Ltd. te Zhoushan, China (2039) als MEDATLANTIC aan Entoria Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, roepsein C4UG2, in beheer bij Reider Shipping B.V., Winschoten voor Hermann Buss, 1200 TEU, 15.375 BRT. Ingezet tussen Singapore en Vietnam. 3-6-2008 (e) verkocht aan Vecht Trader Beheer B.V., thuishaven: Winschoten, in beheer bij Reider Shipping B.V., Winschoten, 4-6-2008 (GL) herdoopt VECHT TRADER, roepsein PBMW. 17-6-2014 (e) in beheer bij Hermann Buss G.m.b.H. & Cie. K.G., Leer. 26-3-2015 Vecht Trader Open Participatie C.V. te Winschoten (Groningen) door de rechtbank in Noord-Nederland failliet verklaard. Als curator is aangesteld mr. E. Eshuis. Het insolventienummer van deze zaak is F.18/15/112. De (hoofd)activiteit van Vecht Trader Open Participatie C.V. is financiële instellingen (geen verzekeringen en pensioenfondsen). 17-9-2015 (e) verkocht aan AS Federica m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda, roepsein V2GT5, in beheer Ahrenkiel Steamship G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, 17-9-2015 (e) herdoopt AS FEDERICA. 14-11-2017 oprichting van AS Federica Opco B.V. te Amsterdam. 23-2-2018 (e) verkocht aan AS Federica Opco B.V., Madeira-Portugal (Madeira) (CQIY6), in beheer bij Contchart Hamburg Leer G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg en Ahrenkiel Steamship G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 22-11-2021 verkocht aan CMA CGM S.A., vlag: Malta (9HA5541), in beheer bij CMA CGM S.A. en Bernhard Schulte Shipmanagement (Deutschland) G.m.b.H. & Co. K.G., 23-11-2021 herdoopt CMA CGM CALLAO. (Foto: Kees Bustraan, 30-7-2016).



VLISTDIEP, IMO 9414187 (NB-227), 5-2007 casco op ponton WAGENBORG BARGE 1 vertrokken van Stettin, Polen achter de sleepboot WATERGEUS, de opbouw stond in het ruim, 12-5-2007 bij Brunsbüttel wachtend op beter weer, 14-5-2007 gearriveerd te Delfzijl, 14-5-2007 de kopsectie en het dekhuis van het naar Hoogezand gesleept voor aanbouw aan achterschip en afbouw bij Bodewes Shipyards B.V. te Hoogezand onder bouwnummer 785, 12-7-2007 het complete schip te water gelaten, 9-2007 aan de bouwwerf herdoopt OSC VLISTDIEP, 13-9-2007 open dag bij Bodewes Shipyards B.V. te Hoogezand, 17-9-2007 verhaald van Hoogezand naar Delfzijl, 18-9-2007 gearriveerd aan de Handelskade Oost te Delfzijl na het afbreken van de technische proefvaart op de Eems, 20-9-2007 tweede technische proefvaart, 21-9-2007 gedoopt en opgeleverd aan Vlistdiep B.V., Groningen, roepsein PHLX, in beheer bij Feederlines B.V., Groningen (Hartmann Logistik G.m.b.H.), , 22-9-2007 vertrokken van Delfzijl naar Hamburg om stukgoed en rollen staal te laden in charter Onego Shipping Company B.V. te Rhoon, daarna erts en projectlading geladen te Kvinedal en Haugesund bestemd voor de Golf van Mexico. 5-9-2011 te Blyth herdoopt VLISTDIEP. 8-7-2016 (e) verkocht aan Sormano Vlist B.V., Groningen, in beheer bij Sormano B.V., Rhoon en Feederlines B.V., Groningen. 17-8-2020 (e) in beheer bij Feederlines B.V., Groningen en Rivermaas Management B.V., Rhoon. 2021 verkocht aan Naviera de Galicia S.A., A Coruña (Navigasa), 18-11-2021 vanaf Oran te A Coruña, 19-11-2021 herdoopt ROIBEIRA. (Foto: La Voz de Galicia, 18-11-2021).

WADDEN 4, IMO 8824139 (NB-229), Motor Hopper, 12-1980 kiel gelegd, 15-1-1981 te water bij Santierul Naval Drobeta, Turnu Severin (10368008), 1-3-1981 opgeleverd als SILISTEA 7 aan Administratia Fluviala a Dunarii de Jos (A.F.D.J.) (River Administration of the Lower Danube), Galatz-Roemenië. 746 BRT, 734 NRT, 1.500 DWT. 60,25 (59,75) x 11,30 x 4,00 x 3,400 meter. Hopper 940 m3. 639 EPK, 470 kW, 2 x Maybach MB836BB. 1999 verkocht aan Josef Möbius Bau Ges. (G.m.b.H. & Co.), Hamburg-Duitsland, herdoopt MC41. 2004 vlag: Polen. 9-2004 herdoopt SM-MB-4. 2007 in beheer bij Strabag Hydrotech Sp Z oo. 25-4-2016 (e) verkocht aan HDC Wasserbau Nord G.m.b.H., Hamburg-Duitsland (DICH), in beheer bij N.V. Koninklijke Boskalis Westminster, Papendrecht. 7-11-2016 herdoopt WADDEN 4. 2018 verkocht aan N.V. Koninklijke Boskalis Westminster, Papendrecht, vlag: Cyprus (5BPG4). 15-8-2021 te Port La Nouvelle, Frankrijk. 2021 verkocht voor sloop naar Spanje, 12-11-2021 vertrokken met de sleepboot AITANA B (IMO 9776169) van Port La Nouvelle naar A Coruña, 21-11-2021 bij El Musel (Ship Decontamination, Dismantling & Recycling Plant) om gesloopt te worden. 29-11-2021 van A Coruña naar Gijon met de sleepboot WAALSTROOM (IMO 9776169, ex AITANA B, 27-11-2021 (F) te A Coruña herdoopt WAALSTROOM), 1-12-2021 te Gijon om gesloopt te worden.

NEDERLANDS NIEUWS



EMSSTROM, IMO 6922705 Z-65), (Foto: ulmmomo/shipping). Fishing Support Vessel, 9-1968 opgeleverd door Schlichting Werft, Travemünde (1352) als FRITHJOF aan German Government, visserijinspectievaartuig. 1.637 BRT, 694 DWT. 1998 verkocht aan Gemeinnützige Gesellschaft Trainingszentrum MS "Emsstrom" m.b.H., Leer, Duitsland, 1998 herdoopt EMSSTROM. 1998 in gebruik als opleidingsschip in de Handelshafen te Leer. 2012 verkocht voor sloop naar Aliğa, Turkije.

10-1-2013 vertrokken met de sleepboot CHRISTOS XXII (IMO 7230135, ex BANCKERT ex SMIT ENTERPRISE) van Emden naar Aliğa, Turkije. Bestemming gewijzigd, 24-1-2013 ETA te Kerch, Oekraïne. De sleep voer met een gemiddelde snelheid van 8 mijl.

13-1-2013 om 19:00 uur in het Kanaal ten zuiden van Torquay is de CHRISTOS XXII aangevaren door de EMSSTROM en een gat in de romp opgelopen, de bemanning probeerde het 40 cm. grote gat in de zij te

dichten met houten keggen om zinken te voorkomen, de RNLI Torbay en Exmouth reddingsboten, een sleepboot van Brixham, de Royal Navy schepen HMS LANCASTER en HMS SEVERN, een RAF helikopter en reddingshelikopters van Chivenor en Torbay Coastguard Rescue Team vertrokken om assistentie te verlenen, om 23:00 uur de 8 bemanningsleden van boord gehaald met de reddingsboot. 14-1-2013 om 01:30 uur arriveerde de sleepboot BRENT bij de CHRISTOS XXII en het lukte daarna met grotere pompen te toestand te stabiliseren, 14-1-2013 om 04:50 uur hadden bergers van de Royal Navy de lekkage onder controle en zakte het water in de sleepboot, de sleepboten MTS VALIANT en HELLAS stand-by, 14-1-2013 om 07:20 uur de toestand verder onder controle gekregen zodat de reddingsboten en Royal Navy schepen vertrokken, de CHRISTOS XXII naar Portland gesleept, 15-1-2013 vertrokken met de BRENT van PORTLAND naar Weymouth Bay, 15-1-2013 gearriveerd te Weymouth Bay voor reparatie.



De EMSSTROM, deze liep door de aanvaring forse schade op en maakte daarop flinke slagzij over bakboord, de sleepboot MTS VULCAN stand-by, bergers konden door de slagzij niet aan boord komen, het water sloeg over het dek en de EMSSTROM begon langzaam vol te lopen, 14-1-2013 om 13:00 uur gezonken op 2,5 mijl van Hope's Nose, Torbay in 23 meter diep water.

Voor de Rechtbank

Op 21 september 2021 kwam de zaak voor de rechter, het Openbaar Ministerie te Rotterdam eiste een werkstraf van 240 uur en een half jaar voorwaardelijke celstraf met een proeftijd van twee jaar tegen een 59-jarige man uit Tollebeek die de EMSSTROM verkocht voor de sloop te Turkije.

Op 16 november 2021 deed de rechtbank de uitspraak en de man kreeg een voorwaardelijke celstraf van vier maanden en een taakstraf. Twee bedrijven zijn elk veroordeeld tot het betalen van een boete van 100.000 euro, de bedrijven zijn gevestigd in Panama, maar hebben een postadres op Urk en zijn van de 59-jarige man uit Tollebeek.

Hij kocht de EMSSTROM in oktober 2012 en wilde zonder toestemming of melding een sloper vanuit de Europese Unie naar Turkije overbrengen om het daar gesloopt te worden. Volgens de rechtbank zijn er duidelijke bewijzen voor. De Tollebeker beweerde dat hij het schip in Nederland als hotelboot wilde inzetten, maar na vertrek van Emden is de bestemming Aliğa, Turkije geworden.

Volgens de rechtbank waren het slechts zakelijke belangen tegen alle internationale regels in ter bescherming van de gezondheid van mens en milieu.

Volgens de rechtbank is voor het begane feit een gevangenisstraf van geruime tijd gepast. Maar omdat de zaak al uit 2013 stamt en de Tollebeker geen strafblad had, is hem alleen een voorwaardelijke celstraf opgelegd. Mocht de man zich opnieuw schuldig maken aan een strafbaar feit of de opgelegde werkstraf van 160 uur niet uitvoeren, dan moet hij alsnog de cel in.

De EMSSTROM is nooit geborgen en ligt op 30 meter diepte voor de kust van Devon en is een populaire bestemming geworden voor duikers. (Foto: EMSSTROM: worldmaritimenews.com).

WERFNIEUWS

CHALLENGER 3, IMO 9859727 (NB-286), hopperzuiger, Easy Dredge 2700, hopperzuiger, 6-8-2018 kiel gelegd, in aanbouw onder bouwnummer IHC HOLLAND CO01297, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6240), 17-7-2019 te water gelaten, 8-2020 geplande oplevering, 5-2021 te Kinderdijk om afgebouwd te worden, 25-10-2021 als BAHIA SAN CARLOS van Kinderdijk op proefvaart op de Noordzee en naar de Europoort, 26-10-2021 te Rotterdam, 27-10-2021 te Kinderdijk, 1-11-2021 (e) opgeleverd als BAHIA SAN CARLOS aan IHC Holland B.V., Kinderdijk. 11-2021 vertrokken via Las Palmas naar Veracruz, Mexico, 21-11-2021 van Las Palmas naar Veracruz, 10-12-2021 ETA te Veracruz, Mexico. 2.950 GT, 4.185 DWT.



Wagenborg Offshore tekent contract voor vierde Walk to Work schip op zuidelijke Noordzee

Wagenborg Offshore heeft een overeenkomst getekend voor de inzet van een Walk To Work Bvh- en Reddingschip. Dit Vierde Walk To Work Schip in de Wagenborg vloot zal door Wagenborg Offshore worden geëxploiteerd Als Stand-By en Ondersteuningsschip voor inspectie en onderhoud van onbemande platforms in de zuidelijke Noordzee.

Conversie

Een bestaand PX121 platform bevoorradingschip, momenteel genaamd 'HERMIT VIKING', wordt binnen 20 weken omgebouwd tot het walk to work schip op scheepswerf Koninklijke Niestern Sander in Delfzijl. In deze periode gaan circa 80 medewerkers aan de slag met de innovatieve ombouw van het schip, wat een impuls zal geven aan de regionale werkgelegenheid. De HERMIT VIKING wordt uitgerust met een extra accommodatiemodule voor 40 personen. Ook zal er een bewegingsgecompenseerde loopplank worden geïnstalleerd om aan alle eisen te voldoen.

Begin Q2 2022 wordt het schip gedoopt en wordt de naam onthuld, waarna het aan de slag gaat in de Zuidelijke Noordzee. (Bron & afbeelding: Wagenborg.com, Google vertaald, 25 november 2021).



HERMIT VIKING, IMO 9722522, Offshore Supply Ship, 3.636 GT, 4,065 DWT, 16-11-2013 contract, 12-3-2014 kiel gelegd bij CRIST S.A. (304), 6-9-2014 te water, 8-1-2015 opgeleverd door Ulstein Verft AS (304) als BLUE VIKING aan Blue Ship Invest AS, Bermuda (ZCEN8), in beheer bij Nordic American Offshore Ltd.

30-1-2015 (e) verkocht aan Blue Power Ltd., Bermuda (ZCEN8), in beheer bij V Ships Offshore Ltd. 4-2015 herdoopt NAO VIKING. 31-3-2019 (e) verkocht aan Hermit Viking Shipping Co. Ltd., Bermuda (ZCEN8), in beheer bij Delta PSV Norway AS. 8-2019 herdoopt HERMIT VIKING. 26-10-2020 (e) verkocht aan Pearl Bidco AS, Bermuda (ZCEN8), in beheer bij Delta PSV Norway AS. 3-2021 (e) vlag: Noorwegen (NIS) (LAMM8), 30-3-2021 (e) in beheer bij Remoy Shipping AS, Fosnavåg en OSM Offshore AS, Fosnavåg. 10-10-2021 van Moermansk naar Delfzijl, 18-10-2021 te Delfzijl om verbouwd te worden. (Foto: Frits Olinga, 18-10-2021, aankomst te Delfzijl).



NABIL, IMO 9915698 (NB-282), Offshore Support Vessel, Walk to Work, Ice Breaker, 11-11-2020 kiel gelegd onder bouwnummer NIESTERN SANDER 862, 13-11-2021 te water gelaten, assistentie verleenden de sleepboten GRUNO III en GRUNO, in aanbouw voor Belvador Shipping Ltd., Yuzhno-Sakhalinsk, Rusland, vlag: Nederland, in beheer bij Mercury Sakhalin Co. Ltd., Yuzhno-Sakhalinsk, Rusland, 29-12-2021 geplande oplevering. 2.694 GT, 360 DWT. (Foto: Frits Olinga, 13-11-2021, Delfzijl).

ROSFJORD, IMO 9913274, Passenger/Ro-Ro Ferry, 25-6-2021 te water gelaten onder bouwnummer HOLLAND SHIPYARDS 2019-0678, 9-11-2021 proefvaart, 12-11-2021 van Hardinxveld, 13-11-2021 te Hardinxveld na proefvaart, 18-11-2021 van Hardinxveld, 20-11-2021 te Hardinxveld na proefvaart, 12-2021 geplande oplevering aan Boreal Asset AS, Noorwegen (LGKX), in beheer bij Boreal Sjo AS, Hammerfest. 963 GT.

SLEEPVAARTNIEUWS



Boskalis en Keppel verkopen KST en Maju aan Rimorchiatori Mediterranei

Boskalis en zijn mede-aandeelhouder KS Investments Pte. Ltd. (Keppel) hebben een overeenkomst getekend voor de verkoop van hun havensleepactiviteiten in Singapore en Maleisië aan Rimorchiatori Mediterranei S.p.A. Het betreft hierbij de verkoop van Keppel Smit Towage Private Limited (KST) en Maju Maritime Pte. Ltd. (Maju).

Op basis van de overeenkomst verwacht Boskalis circa EUR 80 miljoen in contanten te ontvangen voor zijn 49%-belang in de joint venture. KST/Maju heeft de afgelopen twee jaar gemiddeld EUR 4 miljoen per jaar bijgedragen aan het nettoresultaat van Boskalis.

Keppel Smit Towage (KST) is in 1991 opgericht als een joint venture tussen Keppel en SMIT, een dochteronderneming van Boskalis. KST heeft zich de afgelopen dertig jaar ontwikkeld tot een van de grootste en meest vooraanstaande aanbieders van havensleepdiensten in Zuidoost-Azië. KST beheert een vloot van 58 sleepboten die actief zijn in Singapore en via haar joint venture in Maleisië.

De verkoop van KST volgt op het strategische besluit dat Boskalis in 2019 heeft genomen om zijn havensleepactiviteiten af te stoten. Boskalis heeft in 2019 zijn belangen in Saam Smit Towage en Kotug Smit Towage afgestoten.

Rimorchiatori Mediterranei S.p.A. is een dochteronderneming van de Rimorchiatori Riuniti Group, een toonaangevende maritieme dienstverlener met hoofdkantoor in Genua, Italië, opgericht in 1922. Rimorchiatori Mediterranei beheert een vloot van meer dan 100 moderne sleepboten in meer dan 20 havens en heeft ongeveer 900 mensen in dienst.

De transactie wordt naar verwachting in het eerste halfjaar van 2022 afgerond, onder voorbehoud van de goedkeuring van lokale toezichthouders in Singapore. (Bron: Persbericht Boskalis/LK. Foto: L. de Bruijn, 20-4-2009, Port Qasim).



Maersk Drilling fusie met Noble Drilling

Persbericht Maersk Drilling, 10 november 2021. Maersk Drilling kondigt overeenkomst aan om te fuseren met Noble Drilling. De Drilling Company van 1972 A/S ("Maersk Drilling") heeft vandaag aangekondigd dat het een definitieve overeenkomst is aangegaan om te combineren met Noble Corporation ("Noble") in een voornamelijk all-stock transactie. Het gecombineerde bedrijf krijgt de naam Noble Corporation en de aandelen zullen worden genoteerd aan de New York Stock Exchange en Nasdaq Kopenhagen. De transactie is bedoeld om medio 2022 te worden afgesloten.



De fusie is unaniem goedgekeurd door de raden van bestuur van Noble en Maersk Drilling, en wordt ook ondersteund door grote aandeelhouders van beide bedrijven, waaronder de top drie aandeelhouders van Noble, die gezamenlijk momenteel ongeveer 53% van de Noble-aandelen bezitten, en APMH Invest A/S, die

momenteel ongeveer 42% van het aandelenkapitaal en de stemmen van Maersk Drilling bezit. Daarnaast hebben bepaalde stichtingen met betrekking tot APMH Invest A/S, die momenteel ongeveer 12% van het aandelenkapitaal en de stemmen van Maersk Drilling bezitten, hun intentie uitgesproken om de transactie te ondersteunen. (Foto: MAERSK VOYAGER: Maersk Drilling).



Over Noble

Noble is een toonaangevende offshore booraannemer voor de olie- en gasindustrie. Het bedrijf bezit en exploiteert een van de modernste, meest veelzijdige en technisch geavanceerde vloeten in de offshore boorindustrie. Noble en zijn voorgangers zijn sinds 1921 bezig met het contractboren van olie- en gasbronnen. Momenteel voert Noble, via haar dochterondernemingen, contractboordiensten uit met een vloot van 20 offshore booreenheden, bestaande uit 12 boorschepen en halfafzinkbare en acht jackups, grotendeels gericht op ultradiepwater en hoogwaardige jackup-boormogelijkheden in zowel gevestigde als opkomende regio's wereldwijd. Noble is een vrijgestelde vennootschap opgericht op de Kaaimaneilanden met beperkte aansprakelijkheid met maatschappelijke zetel te P.O. BOX 309, Ugland House, S. Church Street, Grand Cayman, KY1-1104.

Jack-Up booreilanden:

NOBLE HANS DEUL, NOBLE HOUSTON COLBERT, NOBLE LLOYD NOBLE, NOBLE MICK O'BRIEN, NOBLE REGINA ALLEN, NOBLE SAM HARTLEY, NOBLE SAM TURNER en NOBLE TOM PROSSER.

Boorschepen:

NOBLE BOB DOUGLAS, IMO 9618927, 50.940 GT, Drilling Ship, 2013 Liberia
NOBLE DON TAYLOR, IMO 9618915, 51.213 GT, Drilling Ship, 2013 Liberia
NOBLE FAYE KOZACK, IMO 9623324, 60.936 GT, Drilling Ship, 2013 Liberia
NOBLE GERRY DE SOUZA, IMO 9499917, 60.538 GT, Drilling Ship, 2011, Liberia
NOBLE GLOBETROTTER I, IMO 9540845, 35.676 GT, Drilling Ship, 2011, Liberia
NOBLE GLOBETROTTER II, IMO 9600786, 35.676 GT, Drilling Ship, 2012, Liberia
NOBLE SAM CROFT, IMO 9621508, 50.940 GT, Drilling Ship, 2014, Liberia
NOBLE TOM MADDEN, IMO 9639074, 50.940 GT, Drilling Ship, 2014, Liberia.

Van Pacific Drilling S.A., Luxembourg:

PACIFIC SHARAV, IMO 9623336, 60.939 GT, Drilling Ship, 2014, Liberia, tbn NOBLE STANLEY LAFOSSE
PACIFIC MELTEM, IMO 9657818, 60.939 GT, Drilling Ship, 2014, Liberia
PACIFIC SCIROCCO, IMO 9499905 60.538 GT, Drilling Ship, 2011, Liberia

Semi-Sub:

NOBLE CLYDE BOUDREAUX, IMO 8755364, Drilling Rig, 1987 Vyborg Shipyard

Met meer dan 45 jaar ervaring in de meest uitdagende offshore-omgevingen biedt Maersk Drilling (CSE: DRLCO) verantwoorde boordiensten aan energiebedrijven over de hele wereld. Maersk Drilling bezit en exploiteert een vloot van 19 offshore boorplatforms en is gespecialiseerd in ruwe omgevingen en diepwateroperaties. Maersk Drilling heeft zijn hoofdkantoor in Denemarken en heeft ongeveer 2.400 mensen in dienst.



Jack-Up booreilanden:

MAERSK CONVINCER, MAERSK HIGHLANDER, MAERSK INNOVATOR, MAERSK INTEGRATOR, MAERSK INTERCEPTOR, MAERSK INTREPID, MAERSK INVINCIBLE, MAERSK REACHER, MAERSK RESILIENT, MAERSK RESOLUTE en MAERSK RESOLVE.

Boorschepen:

MAERSK VALIANT, IMO 9624158, 60.683 GT, Drilling Ship, 2014, Singapore

MAERSK VENTURER, IMO 9633563, 60.683 GT, Drilling Ship, 2014, Singapore

MAERSK VIKING, IMO 9624146, 60.705 GT, Drilling Ship, 2014, Singapore

MAERSK VOYAGER, IMO 9633575, 60.683 GT, Drilling Ship, 2015 Singapore

Semi-Sub:

MAERSK DISCOVERER, IMO: 8768373, 37.756 GT, model: DSS21-DPS2, 2009, Singapore

MÆRSK DELIVERER, IMO 8769389, 37.756 GT, model: DSS21-DP2, 2010, Denemarken

MÆRSK DEVELOPER, IMO 8768361, 37.756 GT, model: DSS21-DPS2, 2009, Denemarken

MAERSK EXPLORER, IMO 8765565, 20.620 GT, model: DSS20-CAM-M, 2003, Azerbaidjan

(Bron: Noble en Over Maersk Drilling, Foto NOBLE GLOBETROTTER II: Globe. Foto MÆRSK DEVELOPER: Maersk Drilling).



OHT naar Subsea 7

Het Britse Subsea 7 S.A. neemt het Noorse OHT over. Daarmee ontstaat een van de grootste spelers op de markt voor de installatie van offshore windturbines. Subsea 7 betaalt in aandelen, waarmee de groep na de transactie 72% van het gebundelde bedrijf in handen heeft en OHT de resterende 28%. OHT wordt samengevoegd met Seaway 7. Het gaat verder onder de naam Seaway 7 ASA en blijft genoteerd op de Euronext Growth-markt in Oslo, maar wil op termijn naar de Oslo Børs.

OHT is nu nog vooral een zware ladingvervoerder, maar richt zich steeds meer op de explosief groeiende markt voor offshore wind-installatie. Het bedrijf beschikt over vijf schepen en heeft twee installatieschepen in bestelling, die in 2022 en 2023 in de vaart moeten komen.

EAGLE, IMO 7931454, 31.021 GT, Heavy Load Carrier, bouwjaar 1981, Noorwegen (NIS)

HAWK, IMO 8616556, 44.657 GT, Heavy Load Carrier, bouwjaar 1989, Noorwegen (NIS)



Foto HEAVYLIFT FALCON: Nico Kemps, 5-5-2008, in 2009 herdoopt FALCON.

FALCON, IMO 7915278, 31.027 GT, Heavy Load Carrier, bouwjaar 1981, vlag: Noorwegen (NIS)
 OSPREY, IMO 8616568, 38.722 GT, Heavy Load Carrier, bouwjaar 1989, Noorwegen (NIS)
 ALBATROSS, IMO 9032496, 34.925 GT, Heavy Load Carrier, bouwjaar 1993, Marshall Islands

OHT wordt samengevoegd met Seaway 7, de werkmaatschappij die eveneens is gespecialiseerd in het plaatsen funderingen in offshore windparken. Subsea 7 betaalt in aandelen, waarmee de groep na de transactie 72% van het gebundelde bedrijf in handen heeft en OHT de resterende 28%.



SEAWAY AIMERY, IMO 9694737, Cable-Layer, 8.530 GT, bouwjaar 26-4-2016, Isle of Man
 SEAWAY ALFA LIFT, Heavy Load Carrier, 50.253 DWT, 3.000 SWT kraan, bouwjaar 2022, Noorwegen (NIS)
 SEAWAY MOXIE, IMO 9676216, Offshore Support Vessel, 4.367 GT, bouwjaar 8-4-2014, Isle of Man
 SEAWAY VENTUS, Selfpropelled Jack-Up Vessel, 9.800 DWT, bouwjaar 2023
 SEAWAY YUDIN, IMO 8219463, Crane Ship, 25.527 GT, bouwjaar 1985, Cyprus
 SEAWAY PHOENIX, IMO 9250529, Pipe-Layer, 13.275 GT, bouwjaar 2003, verbouwd 2020, Isle of Man
 SEAWAY STRASHNOV, IMO 9452701, Crane Ship, 47.426 GT, bouwjaar 30-3-2011, Cyprus
 De kraanschepen, de SEAWAY YUDIN, ex STANISLAV YUDIN en SEAWAY STRASHNOV, ex OLEG STRASHNOV worden beheerd door de Nederlandse dochters Seaway Heavy Lifting Engineering B.V.,



AITANA B, IMO 9776169 (NB-225), 12-4-2016 van Aalst voor de proefvaart in Europoort onder Ned. vlag, roepsein PBUH, 22-4-2016 opgeleverd door Neptune Shipyards B.V., Aalst (475) als AITANA B aan Neptune Equipment B.V., Aalst, in beheer bij Zumaia Offshore S.L., Bilbao en Neptune Shipyards B.V., Aalst. 292 GT, 87 NT. 27,00 (23,99) x 12,00 x 3,90 x 3,000 meter. 10 kn. 2.836 EPK, 2.088 kW, Cummins Engines Co. Inc., Daventry, U.K. NE-29-5-2015. 4-2016 verkocht aan Zumaia Offshore S.L., Bilbao, vlag: Nederland. 3-5-2016 van Stellendam naar Dieppe. 9-2021 verkocht aan Van Wijngaarden Marine Services B.V., Hardinxveld-Giessendam. 12-11-2021 vertrokken van Port La Nouvelle naar A Coruña met de WADDEN 4 (IMO 8824139, Motor Hopper), 21-11-2021 bij El Musel (Ship Decontamination, Dismantling & Recycling Plant) te A Coruña. 27-11-2021 (F) te A Coruña, Spanje herdoopt WAALSTROOM. (Foto: Nico Giltay, 26-3-2019, onderweg naar de Neptune werf te Aalst).



COS MASTER, IMO 9929405, Offshore Supply Ship, Monomaran Crewtenders, ontwerp Endurance 2727, 232 GT, 136 DWT, 30-11-2020 kiel gelegd bij Next Generation Shipyards onder bouwnummer NGS 34, 27-11-2021 proefvaart, 29-11-2021 proefvaart, 9-12-2021 proefvaart, 10-12-2021 (e) geplande oplevering aan Scheepvaartonderneming COS Mariner V.o.F., Lauwersoog, vlag: Nederland (PCOD), in beheer bij Cos Master Holding B.V., Culemborg en Coastwise Offshore Services B.V., Culemborg.

COS MATE, IMO 9929417, Offshore Supply Ship, Monomaran Crewtenders, ontwerp Endurance 2727, 244 GT, 136 DWT, 20-9-2021 kiel gelegd bij Next Generation Shipyards onder bouwnummer NGS 33, 30-7-2022 (e) geplande oplevering aan Scheepvaartonderneming COS Mate V.o.F., Lauwersoog, vlag: Nederland, in beheer bij Cos Mate Holding B.V., Culemborg en Coastwise Offshore Services B.V., Culemborg.



DUCHESS, IMO 9928944 (NB-286), Damen Shoalbuster 2711, 18-6-2020 kiel gelegd onder bouwnummer DAMEN SHIPYARDS HARDINXVELD 571814, 30-12-2020 te water, 29-1-2021 vertrokken van Gdansk naar Gorinchem met de sleepboot BALTSUND, 4-2-2021 te Schiedam, 5-2-2021 te Dordrecht met assistentie van de BROEDERTROUW 14, 4-2021 verkocht aan Ports of Jersey Ltd., St. Helier, Jersey, Channel Islands, 31-12-2021 geplande oplevering aan Damen Shipyards Hardinxveld B.V., Gorinchem, 24-9-2021 contract getekend, 4-11-2021 als DUCHESS van Gorinchem de nieuwbouw DUCHESS naar de Europoort op de proefvaart op het Calandkanaal, 5-11-2021 trekproeven op de Maasvlakte2 en terug naar Gorinchem, 11-11-2021 gedoopt DUCHESS door mevr. Fiona Planterose (Head of Group Procurement - Ports of Jersey) en opgeleverd aan Port of Jersey Marine Services, vlag: United Kingdom (MITY4). 321 GT, 120 DWT. 3.500 EPK, 2.610 kW, 2 x Caterpillar 3512C B. 14-11-2021 vertrokken van Hardinxveld naar Le Havre. (Foto: Hans Lingbeek, 14-11-2021).

INNOVATION, IMO 9820623 (NB-275), Type Damen RSD 2513 CNG, 18-8-2017 te water gelaten bij Damen Shipyards Galati onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 515001, 19-4-2018 opgeleverd als INNOVATION aan Global Ship Leasing 55 B.V., thuishaven Gorinchem, roepsein PDKT, in beheer bij Damen Marine Services B.V., Gorinchem. 327 GT. 24,73 x 12,63 x 4,60 x 3,450 meter. 13 kn. 6.085 EPK, 4.480 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 1.800 rpm., MTU Friedrichshafen G.m.b.H., Friedrichshafen, Compressed Natural Gas Powered. 20-4-2018 van Galati naar Valletta, 25-4-2018 ETA te Valletta. 27-4-2018 van Valletta naar Triëst. 17-6-2018 te Rotterdam voor het geven demonstraties. 20-6-2018 te Antwerpen. 22-6-2018 op het Sloe te Vlissingen. 26-6-2018 van het Sloe te Vlissingen. 28-6-2018 naar het Sloe en terug te Vlissingen. 29-6-2018 in de Scheurhaven, Europoort. 2-7-2018 reizen gedaan in de Europoort/Maasvlakte. 5-7-2018 te Schiedam. 6-7-2018 demonstratie te Schiedam/Rotterdam. 7-7-2018 van Schiedam naar IJmuiden. 14-7-2018 van IJmuiden te Delfzijl. 18-7-2018 van Delfzijl naar Bremerhaven. 19-7-2018 demonstratie voor Bremerhaven. 21-7-2018 te Hamburg. 25-7-2018 van Hamburg naar Felixtowe, 27-7-2018 te Felixtowe. 28-7-2018 demonstratie bij Felixtowe. 30-7-2018 demonstratie bij Felixtowe. 3-8-2018 van Felixtowe voor een demonstratie en terug naar Felixtowe. 5-8-2018 demonstratie bij Felixtowe. 8-8-2018 proefvaart op de Nieuwe Maas en Nieuwe Waterweg, terug naar Schiedam. 8-2018 ingezet voor havensleepwerk in de Europoort, in beheer bij Kotug Smit Towage Rotterdam B.V. 1-8-2019 in beheer bij Boluda Corporación Marítima S.L. 23-9-2019 in beheer bij Boluda Towage Rotterdam B.V. 2020

uit beheer bij Boluda Towage Rotterdam B.V. 15-8-2020 te Stellendam, 6-11-2020 vertrokken naar Immingham, U.K., in beheer bij Svitzer Marine Ltd., Middlesbrough, 19-11-2020 vlag: U.K., roepsein MILM5. 8-10-2021 (e) te Immingham herdoopt SVITZER ELEANOR.



K.J. GARDNER, IMO 9420150, Offshore Tug/Supply Ship, 7-6-2007 kiel gelegd, casco gebouwd door Cemre Muhendislik Gemi Insaat ve Ticaret Ltd. Sti. (093), 4-1-2009 opgeleverd door Havyard Leirvik AS (093) als STRIL COMMANDER aan Simon Mokster Shipping AS, vlag: Noorwegen (LAQG). 27-6-2017 verkocht aan Siem Oil Service Invest Norway AS, vlag: Noorwegen (NIS) (LAQG3), in beheer bij Siem Offshore AS, 6-2017 herdoopt SIEM COMMANDER. 19-7-2019 in beheer bij Secunda Canada LP, vlag: Canada (VGCO). 10-2021 verkocht aan Kotug Chartering B.V., Rotterdam, thuishaven: St. John's, vlag: Canada (VGCO), in beheer bij Horizon Maritime Services Ltd. en Kotug International B.V., Rotterdam, 10-2021 herdoopt K.J. GARDNER. 2.807 GT, 850 NT, 3.000 DWT. 74,50 (67,746) x 17,60 x 8,00 x 6,800 meter. 2 x M.a.K. 12VM32C. 19-10-2021 op de Waalhaven, Rotterdam. 31-10-2021 proefvaart. 15-11-2021 te Schiedam. 17-11-2021 op proefvaart naar Maasvlakte2, 18-11-2021 D.P. trials en naar de Merwehaven. 9-12-2021 vertrokken naar Liverpool. (Foto: Leen v.d. Meijden, 18-11-2021).



MARS, IMO 9695509 (NB-277), 17-7-2015 (e) casco te water gelaten onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 512531, 21-10-2016 na de afbouw te water gelaten, 15-11-2016 (BV) opgeleverd door Song Cam Shipbuilding Joint Stock Company (Damen Song Cam Shipyard), Haiphong City (512531) als MARS aan Damen Shipyards Gorinchem B.V., Kingstown-Saint Vincent and the Grenadines (J8B5491), in beheer bij Sleepdienst B. Iskes & Zoon B.V., IJmuiden. 447 GT, 134 NT, 158 DWT. 32,70 (31,25) x 12,10 x 5,35 x 4,100 meter. 139,92 m³ bunkers. 14 kn. 6.862 EPK, 5.050 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., 08938/E0 BV, Caterpillar Inc., Lafayette (U.S.A.). 11-2016 op eigen kracht vertrokken van de bouwwerf met bestemming IJmuiden. 12-1-2017 ETA te IJmuiden. 30-11-2016 passage Kuala Lumpur. 25-12-2016 te Suez. 26-12-2016 van Port Said naar IJmuiden. 29-12-2016 passage Kreta (9 kn.). 31-12-2016 te Malta. 31-12-2016 te Malta. 2-1-2017 van Valletta naar IJmuiden, 7-1-2017 passage Gibraltar, 9-1-2017 te Lissabon. 9-1-2017 van Lissabon naar IJmuiden, 15-1-2017 ETA te IJmuiden. 13-1-2017 passage Cherbourg (11,6 kn.). 14-1-2017 passage Dieppe (7,6 kn.). 15-1-2017 te IJmuiden en door naar Damen Shiprepair Amsterdam. 1-2017 verkocht aan Svezia Tug B.V., IJmuiden, in beheer bij Sleepdienst B. Iskes & Zoon B.V., IJmuiden, 27-1-2017 onder Nederlandse vlag gebracht, thuishaven: IJmuiden, roepsein PBRR. 13-3-2017 van de werf naar IJmuiden. 2021 gestationeerd in de Eemshaven (Port Groningen Towage B.V.). 6-11-2021 te Stellendam. 19-11-2021 te Stellendam herdoopt VB MARS. 19-11-2021 van Stellendam naar de Europoort. (Foto: Nico Giltay, 19-11-2021).

MAX, IMO 9652404 (NB-190), Damen Shoalbuster 2709, 13-9-2011 kiel gelegd, 26-1-2012 gearriveerd te Gorinchem, afgebouwd bij Damen Shipyards B.V., Gorinchem onder bouwnummer 571672, 6-11-2012 vertrokken van de werf voor een proefvaart in de Europoort, 7-11-2012 terug naar de werf, thuishaven: Hardinxveld, roepsein PCOA. 6-12-2012 (e) verkocht aan Banc of America Leasing, Tucker, GA, vlag: Marshall Islands, roepsein V7AD8, in beheer bij Great Lakes Dredge & Dock Co. LLC, Oak Brook, IL, 27-12-2012 opgeleverd als LAKE MICHIGAN. 167 GT, 27,19 (23,84) x 9,10 x 3,60 x 3,200 meter, 3.041 EPK, 2.238 kW, 2 x Caterpillar3512B TA/A, trekkracht 38 ton, 11 kn. 2015 verkocht aan Pacific Western Bank, Chicago IL, vlag: Marshall Islands, in beheer bij Great Lakes Dredge & Dock Co. LLC, Oak Brook, IL. 2021 verkocht aan Hans Schramm & Sohn Schleppschiffahrt G.m.b.H. & Co. K.G., Brunsbüttel. 8-9-2021 van Norfolk naar Brunsbüttel. 9-11-2021 te Brunsbüttel. 19-11-2021 vlag: Nederland PEOB) en herdoopt MAX.

MED POLLUX, IMO 9896488 (NB-283), 26-10-2020 te water bij Damen Song Cam onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 513322, 15-7-2021 geplande oplevering, 28-9-2021 opgeleverd als MED POLLUX aan Damen Marine Services B.V. Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6191), in beheer bij MedTug, 381 GT. 16-10-2021 van Galle, Sri Lanka, 24-11-2021 te Bremerhaven.

NEPTUNE 574, IMO 9950454, Utility Vessel, 145 GT, 130 DWT, 9-2018 kiel gelegd onder bouwnummer NEPTUNE 574, 17-11-2021 proefvaart onder Ned. vlag (PEEO) op de Maasvlakte en terug naar Aalst, 15-3-2022 geplande oplevering aan Neptune Equipment B.V., Hardinxveld-Giessendam.



MPI NAPOLEON, MMSI: 235103217 (NB-284), maintenance/tender, 9-11-2013 te water gelaten als SEAS67, 14-2-2014 opgeleverd door South East Asia Shipyard, Ho Chi Minh City (067) als MPI NAPOLEON aan MPI Offshore Ltd., Middlesbrough, in beheer bij Vroon B.V., roepsein 2HFK8, 20,06 (18,84) x 7,00 x 2,96 x 1,310 meter, 12 passagiers. 1.798 EPK, 1.424 kW, 2 x M.A.N. Nutzfahrzeuge A.G., 25 kn. 2018 verkocht aan Offshore Support Vessels B.V., Middlesbrough-United Kingdom, 29-12-2018

herdoopt VOS NAPOLEON. 2021 verkocht Sima Charters B.V., Maassluis, 24-8-2021 bij Scheepswerf De Haas Maassluis B.V. door een grote kraan van de firma Boekestijn te Maasland uit het water getild voor een korte inspectie. 8-2021 diverse proefvaarten. 27-8-2021 te Maassluis. 14-9-2021 bij De Haas Maassluis B.V., Maassluis. (Foto: Teun van der Zee, 10-11-2021 SC JADE (links) en VOS NAPELEON bij Scheepswerf De Haas Maassluis).

MPI SNOWBALL, MMSI: 235103216 (NB-203), maintenance/tender, 9-11-2013 te water gelaten als SEAS68, 14-2-2014 opgeleverd door South East Asia Shipyard, Ho Chi Minh City (068) als MPI SNOWBALL aan MPI Offshore Ltd., Middlesbrough, in beheer bij Vroon B.V., roepsein 2HFK7, 94 GT, 20,06 (18,84) x 7,00 x 2,96 x 1,310 meter, 1.798 EPK, 1.424 kW, 2 x M.A.N. Nutzfahrzeuge A.G., 25 kn. 2018 verkocht aan Offshore Support Vessels B.V., Middlesbrough-United Kingdom, 2018 herdoopt VOS SNOWBALL2021 verkocht Sima Charters B.V., Maassluis. 14-10-2021 te Maassluis om aangepast te worden bij De Haas Maassluis B.V., 11-2021 te Maassluis herdoopt SC JADE.

SL IBO, IMO 9908401, Sleepboot, RA Star 4200, 1-11-2021 opgeleverd door Uzmar Shipbuilding (Uzmar Gemi Insa Sanayi) (138) aan Smit Lamnalco Singapore Pte. Ltd., Singapore, vlag: Marshall Islands (V7A487). 1.227 GT. De eerste in een serie van 3 stuks, type RA Star 4200, trekkracht 85 ton BP.

SL MATEMO, IMO 9908413, Sleepboot, RA Star 4200, 17-8-2021 te water gelaten onder bouwnummer UZMAR 139 Smit Lamnalco Singapore Pte. Ltd., Singapore, vlag: Marshall Islands (V7A4994), de tweede in de serie.

SL MACALOE, IMO 9908425, Sleepboot, RA Star 4200, 11-12-2020 kiel gelegd onder bouwnummer UZMAR 140 Smit Lamnalco Singapore Pte. Ltd., Singapore, vlag: Marshall Islands (V7A4993), de derde en laatste in de serie. Bij Uzmar Shipbuilding is onder bouwnummer 141 een type MPV 4600 in aanbouw voor Smit Lamnalco Singapore Pte. Ltd., Singapore, IMO 9908190. Trekkracht 93 ton BP.

SMIT-LLOYD 50, IMO 7422283 (NB-286), 21-11-1975 opgeleverd door Scheepswerf "De Waal" B.V., Zaltbommel (707) als SMIT-LLOYD 50 aan Smit-Lloyd B.V., Rotterdam. 1986 verkocht aan Smit-Lloyd Shilbaya (Egypt) Ltd., Suez-Egypte, herdoopt SMIT-LLOYD SUEZ. 1998 verkocht aan Ocean Marine Services (Egypt) Ltd., Cairo, vlag: Egypte, 2-2-1998 (AB) herdoopt OCEAN SUEZ. 19-2-2002 verkocht aan Rashied Maritime Services Co., Cairo, thuishaven en vlag: Suez-Egypte, 19-5-2002 (AB) herdoopt LORD GEE. 9-2021 vlag: Togo. 2021 verkocht aan Zulekha Shipbreaking, Pakistan, 8-12-2021 samen met SIR GEE (IMO 8027614) te Gadani (Plot 68) op het op het strand gezet om gesloopt te worden.



SVITZER MALLAIG, IMO 9317901, 3-10-2004 kiel gelegd, casco gebouwd bij A.B. "Baltijos" Laivu Statykla, Klaipeda, Letland (0711, type "SVITZER MARS", 13-9-2005 (LR) opgeleverd als SVITZER MALLAIG aan Svitzer Marine Ltd., Greenock. 385 GT, 115 NT, 218 DWT, 30,30 (25,60) x 11,00 x 4,10 x . meter, 4.200 kW, 2 x Caterpillar 3516B, trekkracht 68 ton, 13 kn. 3-12-2013 gearriveerd te IJmuiden met bestemming Vissershaven. 15-12-2013 onder Nederlandse vlag gebracht, thuishaven IJmuiden, roepsein PBJX. 20-12-2013 verkocht aan Svitzer Euromed B.V., IJmuiden, in beheer bij Svitzer Amsterdam B.V., IJmuiden. 17-

11-2021 vanaf Antwerpen te Bremerhaven, Duitsland. 26-11-2021 (F) thuishaven: Madeira, vlag: Portugal, roepsein CQNE, 26-11-2021 herdoopt MED SIRIUS. 30-11-2021 (F) vlag: Denemarken ((DIS), roepsein OZVK2. (Foto: Willem Koper, 15-6-2021).

VB CAIMAN, IMO 9831127, Sleepboot, ASD Tug 2811, 299 GT, 100 DWT, 1-10-2018 te water gelaten bij Damen Song Cam Shipyard JSC, Haiphong onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 513203, 2-2022 geplande oplevering als VB CAIMAN aan Damen Shipyards Gorinchem B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6246), in beheer bij Boluda Corp.

VB CORMORAN, IMO 9886108, Sleepboot, ASD Tug 2811, 299 GT, 12-5-2021 te water gelaten bij Damen Song Cam Shipyard JSC, Haiphong onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 513213, geplande oplevering als VB CORMORAN aan Damen Shipyards Gorinchem B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6247), in beheer bij Boluda Corp.

VB ORCA, IMO 9858266, Sleepboot, ATD Tug 2412, 298 GT, 77 DWT, 11-6-2019 te water gelaten bij Damen Song Cam Shipyard JSC, Haiphong onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 545024, 12-2021 geplande oplevering als VB ORCA aan Damen Shipyards Gorinchem B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6250), in beheer bij Boluda Corp.

INTERNATIONAAL NIEUWS



USNS ROBERT E. PEARY (T-AKE-5), IMO 9319806, foto: Jan de Jonge, 15-11-2021. 26-10-2021 van Riga, 1-11-2021 op de Waalhaven te Rotterdam, 15-11-2021 vertrokken van Rotterdam naar Rota, Spanje, 19-11-2021 ETA te Rota. 12-12-2006 kiel gelegd bij National Steel and Shipbuilding Company, San Diego, CA. 27-10-2007 te water, 9-2-2008 bij General Dynamics NASSCO, San Diego, CA. gedoopt ROBERT E. PEARY 5-6-2008 in dienst bij MSC als USNS ROBERT E. PEARY (T-AKE-5), thuishaven Norfolk, VA.



NILS HOLGERSSON, IMO 9865685, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles) (Ferry), 45.000 GT, 10-11-2020 te water gelaten bij China Merchants JL Jiangsu (JLZ8180222), 11-11-2021 t/m 24-11-2021 op proefvaart, 1-2022 geplande oplevering aan Green Ropax G.m.b.H. & Co. K.G., Duitsland (DKLZ2), in beheer bij TT-Line G.m.b.H. & Co. K.G., Lübeck. Een zusterschip is in aanbouw onder de naam PETER PAN (IMO 9880946, 14-7-2021 te water onder bouwnummer CHINA MERCHANTS JL JIANGSU JLZ8180223), 7-2022 geplande oplevering aan Green Ropax 2 G.m.b.H. & Co. K.G., Duitsland (DKLZ2), in beheer bij TT-Line G.m.b.H. & Co. K.G., Lübeck. (Afbeelding: TT Line).

SAFER, IMO 7376472, FSO, Oil, 192.673 GT, 406.640 DWT. 14-11-1975 te water, 1976 opgeleverd door Hitachi Zosen, Ariake (4440) als ESSO JAPAN aan Esso Tankers Inc., Liberia. 1986 verkocht aan Yemen Exploration & Production Co., Yemen, in beheer bij Yemen Hunt Oil, 1986 herdoopt SAFER. 1987 verbouwd tot opslagtanker. 1990 DLR, no longer self-propelled.

2015 werkzaam voor de kust van Jemen op 4,3 mijl ten zuidwesten van de olieterminal Ras Isaaan in de Rode Zee. Geladen met 1,1 miljoen vaten ruwe olie is het door de Houthi-rebellen niet toegestaan reparaties uit te voeren. Volgens deskundigen kan het op elk moment openscheuren. Als de SAFER lek raakt heeft dat grote gevolgen voor de visserij, toerisme en ontziltingsinstallaties voor drinkwater in Jemen, Saoedi Arabië, Israël, Jordanië, Egypte, Soedan, Eritrea en Djibouti. Het zou tevens gevolgen hebben voor een scheepvaartroute waar 10% van de wereldhandel gebruik van maakt.



13-12-2021 IONA, IMO 9826548, Carnival, Cruise Terminal Rotterdam, 08:00 - 14-12-2021 om 19:00 uur
16-12-2021 AIDAPRIMA, IMO 9636955, Aida Cruises, Cruise Terminal 08:00 - 08:00 uur



Aankomst AIDAnova op 30 november 2021, foto: Jan de Jonge

24-12-2021 AIDANOVA, IMO 9781865, Aida Cruises, Cruise Terminal 08:30 - 17:30 uur
24-12-2021 AIDAPRIMA, IMO 9636955, Aida Cruises, Cruise Terminal 19:00 - 24-12-2021 om 20:00 uur
5-1-2022, AIDASOL, IMO 9490040, Aida Cruises, Cruise Terminal 09:00 - ETD 6-1-2022 om 08:00 uur
6-1-2022 AIDAPRIMA, IMO 9636955, Aida Cruises, Cruise Terminal 08:00 - 08:00 uur
13-1-2022 AIDAPRIMA, IMO 9636955, Aida Cruises, Cruise Terminal 08:00 - 08:00 uur

20-1-2022 AIDAPRIMA, IMO 9636955, Aida Cruises, Cruise Terminal 08:00 - 08:00 uur (wekelijks)
 27-1-2022 AIDAPRIMA, IMO 9636955, Aida Cruises, Cruise Terminal 08:00 - 08:00 uur (wekelijks)
 14-2-2022, IONA, IMO 9826548, Cruise Terminal 07:00 uur, ETD 14-2-2022 om 19:00 uur
 17-2-2022, AIDASOL, IMO 9490040, Aida Cruises, Cruise Terminal 09:00 - ETD 18-2-2022 om 08:00 uur
 26-2-2022 GLOBAL MERCY, IMO 9726499, hospitaalschip, Mercy Ships, Cruise Ter., ETD 14-3-2022.
 15-3-2022 AIDAVITA, IMO 9221554, Aida Cruises, Cruise Terminal, 11:00 - ETD 16-3-2022 om 08:00 uur
 25-4-2022 BALMORAL, IMO 8506294, Fred Olsen, Cruise Terminal, 07:00 - 17:00 uur
 29-4-2022 MEIN SCHIFF 3, IMO 9641730, TUI Cruises, Cruise Terminal, 07:00 - 18:00 uur
 30-4-2022 BRITANNIA, IMO 9614036, P&O Cruises, Merwehaven, 15:00 - 23:55 uur
 2-5-2022 BOLETTE, ex AMSTERDAM, IMO 9188037, Fred Olsen, Cruise Terminal, 08:00 - 18:00 uur
 (Info: cruiseportrotterdam).



CELEBRITY ASCENT, IMO 9838400, Passenger (Cruise) Ship, 129.500 GT, 17-11-2021 eerste staal gesneden te Saint-Nazaire, in aanbouw onder bouwnummer ATLANTIQUE CHANTIERS M34, 9-2023 geplande oplevering als CELEBRITY ASCENT aan Celebrity Cruises Inc., Miami FL, vlag: Malta. Het vierde cruiseschip in de Edge-klasse van Celebrity Cruises na de CELEBRITY EDGE, CELEBRITY APEX en CELEBRITY BEYOND.

COSTA TOSCANA, IMO 9781891 (NB-286), 15-1-2021 te water gelaten onder bouwnummer MEYER TURKU 1395, 11-10-2021 van Turku op proefvaart, 21-10-2021 te Turku, 2-12-2021 opgeleverd aan Costa Crociere S.p.A., Genua. 183.900 GT, 13.000 DWT. 3-12-2021 van Turku naar Barcelona, 13-12-2021 ETA te Barcelona.



Costa Cruises neemt nieuwe Costa Toscana in ontvangst

Vandaag heeft Costa Cruises op de Meyer-scheepswerf in Turku (Finland) haar nieuwste schip, Costa Toscana, in ontvangst genomen. Dit duurzame schip is aangedreven door vloeibaar aardgas (LNG), de meest geavanceerde technologie van de maritieme sector voor het verminderen van emissies.

De Costa Group – waaronder de merken Costa Cruises en AIDA Cruises vallen – was de eerste ter wereld die met vloeibaar aardgas op cruiseschepen inzette. Tot de LNG-aangedreven schepen behoren de AIDAnova en Costa Smeralda, die al in de vaart zijn. Nu ook de nieuwe Costa Toscana en binnenkort arriveert de AIDAcosma, die vertraging opgelopen heeft.

Eerste cruise in maart 2022

De eerste cruise van Costa Toscana vertrekt op 5 maart 2022 vanuit Savona, Italië, met een cruise van een week langs Marseille, Barcelona, Valencia, Palermo en Civitavecchia/Rome. Na haar debuut zal het nieuwe vlaggenschip het hele jaar door cruisen in de westelijke Middellandse Zee omdat daar LNG voorhanden is.

Tijdens het zomerseizoen zal ze Savona, Civitavecchia/Rome, Napels, Ibiza, Valencia, Marseille aandoen, terwijl tijdens het herfstseizoen Palma de Mallorca Ibiza zal vervangen.

Duurzaam schip met LNG

LNG betekent een doorbraak in het verbeteren van de milieuprestaties van cruiseschepen, zowel op zee en als het schip aan de kade ligt. Het gebruik van LNG maakt de bijna volledige eliminatie van zwaveloxide-emissies (nul-emissies) en fijnstof (95-100% reductie) mogelijk. Daarnaast vermindert het ook de stikstofdioxide-emissies (directe reductie van 85%) en CO2 (reductie tot 20%).

Costa Toscana is een echte reizende “slimme stad”. Het schip beschikt ook over technologische innovaties die zijn ontworpen om de impact op het milieu verder te verminderen. Door het omzetten van zeewater met behulp van ontziltingsinstallaties voorziet het systeem in de gehele dagelijkse waterbehoefte. Het energieverbruik wordt geminimaliseerd dankzij een intelligent energie-efficiëntiesysteem. Daarnaast zal aan boord 100% gescheiden afvalinzameling en recycling van materialen als plastic, papier, glas en aluminium plaatsvinden. Dit als onderdeel van een integrale aanpak gericht op het realiseren van circulaire economieprojecten.

Drijfhout hergebruikt

Het drijfhout dat werd gebruikt om het nieuwe restaurant Archipelago te bekleden, is verzameld dankzij de “Guardians of the Coast”. Dit is het milieueducatieprogramma voor de bescherming van de Italiaanse kustlijn, ondersteund door de Costa Crociere Foundation. Voor elk diner dat bij restaurant Archipelago wordt geserveerd, doneert Costa Cruises een deel van de opbrengst aan de Costa Cruises Foundation om ecologische en sociale projecten te ondersteunen.

Toscane op Costa Toscana

Het nieuwe vlaggenschip van Costa is een eerbetoon aan het Italiaanse Toscane. De meubels, verlichting, stoffen en accessoires zijn daarnaast allemaal gemaakt in Italië en zijn speciaal ontworpen door 15 partners. Het aanbod aan boord omvat een Solemio Spa, uitgaansgebieden en themabars in samenwerking met grote Italiaanse en internationale merken. Er zijn 21 restaurants en ruimtes gewijd aan de “food experience”.

Comfortabel en elegant weerspiegelen de meer dan 2.600 hutten de Italiaanse stijl en smaak. De categorie “balkonhut met terras” biedt een prachtige serre waar gasten kunnen ontbijten, een aperitief kunnen drinken of gewoon kunnen genieten van het uitzicht. (Bron en afbeelding: cruisereiziger.nl, 2 december 2021, Miriam).

ENCHANTED PRINCESS, IMO 9807126 (NB-273), gebouwd onder bouwnummer FINCANTIERI MONFALCONE 6275, 6-8-2019 (e) gedoopt ENCHANTED PRINCESS door Miss Marinella Cossu (medewerkster van de werf) en te water (uitgedokt), 6-2020 geplande oplevering, 30-9-2020 te Monfalcone opgeleverd als ENCHANTED PRINCESS aan Carnival Corp., vlag: Bermuda, in beheer bij Princess Cruise Lines Ltd., Valencia CA. 145.281 GT. 3.660 passagiers. 1-10-2020 te Triëst. 13-12-2021 doopplechtigheid door Kapitein Lynn Danaher, dr. Vicki Ferrini en Jenifer Austin, leden van The Explorers Club, die zullen fungeren als doopmoeders voor de Enchanted Princess.

MOBY FANTASY IMO 9837509, Passenger/Ro-Ro Ship, 2-6-2020 in aanbouw onder bouwnummer GUANGZHOU 18121002, 6-11-2021 te water gelaten, 7-2022 geplande oplevering aan MOBY S.p.A., Livorno. 69.500 GT. 2.500 passagiers, 550 cabines, 1.300 auto's of 300 trailers. 23,5 kn.

MOBY LEGACY, IMO 9837511, Passenger/Ro-Ro Ship, 25-12-2020 kiel gelegd onder bouwnummer GUANGZHOU 18121004, 2-2023 geplande oplevering aan MOBY S.p.A., Livorno. 69.500 GT.



MSC SEASCAPE, IMO 9843807, Passenger (Cruise) Ship, 10-12-2018) kiel gelegd onder bouwnummer FINCANTIERI MONFALCONE 6307, 18-11-2021 te water gelaten, 16-11-2022 geplande oplevering aan MSC Mediterranean Shipping Co., Malta, in beheer bij MSC Crociere S.p.A. 169.380 GT. (Foto: Cruisereiziger).



MSC SEASHORE, IMO 9843792 (NB-283), 26-11-2018 in aanbouw onder bouwnummer FINCANTIERI MONFALCONE 6306, 19-9-2019 kiel gelegd, 20-8-2020 te water (uitgedokt) te Monfalcone, 8 t/m 10-5-2021 proefvaart, vlag: Italië (ITP0255), 31-5-2021 geplande oplevering uitgesteld, 26-7-2021 opgeleverd aan aan EVO 1 Compania Naviera S.A., Malta (9HA5370), in beheer bij MSC Cruise Management (UK) Ltd., Uxbridge, United Kingdom, MSC Mediterranean Shipping Co., Malta en MSC Crociere S.p.A. 169.380 GT, lengte 339 meter. 5.877 passagiers. (Foto: Emmanuel L., Shipspotting, 8-11-2021, Valletta).

MSC SEASHORE gedoopt op Ocean Cay MSC Marine Reserve

Donderdagavond (18-11-2021) is op het nieuwe privé-eiland van MSC Cruises, Ocean Cay MSC Marine Reserve, op de Bahama's het nieuwste vlaggenschip van de rederij MSC Seashore officieel gedoopt. Het was de eerste doopceremonie die ooit heeft plaatsgevonden voor een cruiseschip op een privé-eiland. Hollywood-royalty Sophia Loren fungeerde voor de 16e keer als doopmoeder van een MSC Cruises-schip. Het evenement werd bijgewoond door reisadviseurs en media van over de hele wereld, evenals andere belangrijke VIP's en belanghebbenden. De festiviteiten vonden zowel aan boord als op het eiland plaats. Er werd o.a. een galadiner gehouden en er was live entertainment van drievoudig Grammy Award-winnaar Nile Rodgers en zijn band Chic.

De doop van de MSC Seashore diende ook gelijk als formele inauguratie van Ocean Cay MSC Marine Reserve. Het privé-eiland werd in december 2019 geopend, maar werd kort daarna alweer gesloten vanwege de coronapandemie.

MSC Seashore begint zaterdag vanuit haar thuishaven Port Miami aan haar inaugurele cruise van 7 nachten met stops in Cozumel (Mexico), Falmouth (Jamaica) en Ocean Cay MSC Marine Reserve (Bahama's). (Bron: cruisereiziger.nl, 19 november 2021, Marco).

MSC VIRTUOSA, IMO 9803625, 22-10-2018 kiel gelegd onder bouwnummer ATLANTIQUE CHANTIERS H34, 27-2-2019 traditionele muntceremonie, 28-11-2019 uitgedokt, in aanbouw voor MSC Mediterranean Shipping Co., Geneve, vlag: Malta, in beheer bij MSC Crociere S.p.A., Napels, 2-2021 opgeleverd aan Vista 4 Compania Naviera S.A., Malta (9HA5209), in beheer bij MSC Crociere S.p.A. (MSC Cruises S.p.A.), Napels. 181.541 GT. 27-11-2021 te Dubai gedoopt MSC VIRTUOSA door Sophia Loren.

MSC WORLD EUROPA, IMO 9837420 (NB-271), 29-6-2020 kiel gelegd onder bouwnummer ATLANTIQUE CHANTIERS W34, 30-5-2022 geplande oplevering aan MSC Mediterranean Shipping Co., Geneve, vlag: Malta, in beheer bij MSC Crociere S.p.A., Napels. 205.700 GT, 18.000 DWT.

ODYSSEY OF THE SEAS, IMO 9795737 (NB-279), 12-6-2015 contract, 1-2-2019 eerste staal gesneden bij Neptun Werft te Rostock onder bouwnummer MEYER WERFT S713, 3-5-2019 kiel gelegd, 20-10-2020 geplande oplevering aan Royal Caribbean Cruises Ltd., Miami FL., vlag: Bahamas, 2020 door de impact van COVID-19 tijdens de bouw zijn de geplande cruises tussen 5 november 2020 en 17 april 2021 geannuleerd, de oplevering is daarna gepland voor 30 april 2021 aan Odyssey Of The Seas Inc., Bahamas, in beheer bij Royal Caribbean Cruises Ltd., Miami FL., 28-11-2020 uit het bouwdok bij Meyer Werft, Papenburg, 27-2-2021 vertrokken van de werf, 28-2-2021 op de Eemshaven, 3-3-2021 te Bremerhaven, 24-3-2021 te Bremerhaven, 31-3-2021 opgeleverd aan Odyssey Of The Seas Inc., Bahamas (C6EJ5), in beheer bij Royal Caribbean Cruises Ltd., Miami FL. 1-4-2021 van Bremerhaven naar Gibraltar, 8-4-2021 ETA te Gibraltar. 13-11-2021 tijdens een feestelijke ceremonie te Fort Lauderdale, Florida gedoopt

ODYSSEY OF THE SEAS door Erin Brown (Bahamaanse paratriatleet die deelnam aan de kwalificatiewedstrijden voor de Paralympische Spelen).



Bezoek QUEEN ELIZABETH aan Rotterdam geannuleerd

Het cruiseschip Queen Elizabeth zal maandag 29 november Rotterdam niet aandoen. Cunard heeft de 5-daagse cruise die zondag zou starten vanuit Southampton geannuleerd. De afzegging is volgens de Britse cruisemaatschappij te wijten aan de slechte weersomstandigheden.

Vanwege storm Arwen kon Queen Elizabeth zaterdag al niet aanmeren bij de Mayflower Cruise Terminal in Southampton na haar 13-daagse cruise vanuit de Middellandse Zee. De omstandigheden waren daarvoor te extreem. Zondagochtend lukte dat uiteindelijk wel. (Bron: cruisereiziger.nl, 28 november 2021, Marco. Foto: Teun van der Zee, 30-8-2011).



SEAVENTURE, IMO 8907424 (NB-282), 26-1-1990 kiel gelegd, 17-6-1990 te water gelaten bij Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. Kobe Shipyard & Machinery Works (1182), 29-10-1990 opgeleverd als FRONTIER SPIRIT aan Frontier Cruises Ltd., Bahamas. 1990 over aan SeaQuist Cruises Ltd., Fort Lauderdale (fusie tussen Frontier Cruises Ltd. en Salen Lindblad Cruising), vlag: Bahamas. 6.752 BRT. 1993 verkocht aan JG Maritime Ltd., Bahamas, in beheer bij Hanseatic Cruises G.m.b.H., Hamburg. 6-1993 in charter

Hapag-Lloyd. 10-10-1993 tot 18-11-1993 verbouwd bij Werft Nobiskrug, Rendsburg. 20-11-1993 herdoopt BREMEN. 15-3-1995 in beheer bij Hapag-Lloyd Cruiseship Management G.m.b.H. 30-6-2006 verkocht aan Hapag-Lloyd (Bahamas) Ltd., Limassol, vlag: Bahamas. 28-11-2017 in beheer bij Hapag-Lloyd Cruiseship Management G.m.b.H en Columbia Cruise Services G.m.b.H. & Co. K.G. 2019 t/m 2021 in charter bij Polar Latitudes, t.b.n. SEASCAPE. 30-10-2020 verkocht aan Scylla Ocean Ltd., Cyprus (5BPT5), in beheer bij RSR Nemo Ship Management Ltd., Limassol, 11-2020 herdoopt SEAVENTURE. 1-2021 vanaf Hundested, Denemarken te Antwerpen. 15-6-2021 van Antwerpen naar Vlissingen. 31-7-2021 proefvaart. (Foto: Ruud Coster, 30-5-2012, op een reis van Amsterdam naar Hamburg).



SH MINERVA, IMO 9895240, 23-6-2021 te water gelaten onder bouwnummer HELSINKI 516, 23-11-2021 te Helsinki gedoopt SH MINERVA door mevr. Johanna Mäkelä (Finland's eerste hoogleraar eetcultuur en echtgenote van de burgemeester van Helsinki City Mayor Juhana Vartiainen), 25-11-2021 t/m 28-11-2021 proefvaart, 2021 geplande oplevering aan Swan Hellenic Cruises Ltd., Dublin, vlag: Malta (9HA5358), in beheer bij GTLK Europe DAC, Dublin. 10.700 GT. 3-12-2021 van Helsinki naar Santa Cruz de Tenerife. (Foto: Cruisereiziger).

SILVER DAWN, 9857937 (NB-277), 14-1-2021 te water (uitgedokt) onder bouwnummer FINCANTIERI ANCONA 6280, 15-11-2021 opgeleverd aan Silversea New Build Eight Ltd., Bahamas (C6EZ5), in beheer bij Silversea Cruises Ltd., Monte Carlo, Monaco. 40.844 GT, 598 passagiers. 16-11-2021 van Ancona naar Valletta, 18-11-2021 ETA te Valletta.

Silversea Cruises neemt SILVER DAWN in ontvangst

Ultra-luxe cruisemaatschappij Silversea Cruises heeft haar nieuwe schip Silver Dawn in ontvangst genomen op de Fincantieri-werf in Ancona, Italië. Managers van Silversea Cruises en Fincantieri woonden vrijdag 12 november een opleveringsceremonie bij om het 10e schip te verwelkomen in de Silversea vloot. Na een videovertoning van de officiële munt- en vlagceremonies, ondertekende Roberto Martinoli, President en CEO van de rederij, de overeenkomst om Silver Dawn officieel in ontvangst te nemen. Richard D. Fain, voorzitter en CEO, Royal Caribbean Group, en Jason Liberty, Executive Vice President en CFO, Royal Caribbean Group, waren elk via videobeelden verbonden om een toespraak te houden. Silver Dawn is een bewijs van de kracht en veerkracht van de wereldwijde cruise-industrie en is het derde schip dat zich sinds begin 2020 bij de Silversea-vloot voegt.

“Door de prachtige Silver Dawn te verwelkomen als het 10e schip in onze vloot, hebben we een enorme mijlpaal bereikt in onze missie om onze gasten in luxe de wereld in te brengen”, zegt Roberto Martinoli, President & CEO van Silversea Cruises. “Naast de onvermoeibare inspanningen van de teams van Fincantieri en Silversea Cruises, wil ik de grote bijdrage van de Royal Caribbean Group erkennen. Ik ben dankbaar voor de voortdurende steun van hen, die opnieuw van onschatbare waarde is gebleken. Silver Dawn vertegenwoordigt een evolutie van luxe cruisereizen; ze bouwt voort op de innovaties van haar zusterschepen, Silver Moon en Silver Muse. Met Silver Dawn bevestigen we onze positie als leider in

ultraluxe cruisen. Ik kijk ernaar uit om onze gasten vanaf het voorjaar van 2022 aan boord van Silver Dawn te verwelkomen.”



Silver Dawn: een evolutie van ultraluxe cruisereizen

Het derde schip in de Muse-klasse serie en het vierde schip dat voortkomt uit Silversea's langdurige samenwerking met Fincantieri, is Silver Dawn een zusterschip van Silversea's Silver Muse – gebouwd op de Fincantieri-scheepswerf van Sestri Ponente (Genua) in april 2017 – en Silver Moon, die in oktober 2020 in Ancona werd opgeleverd. Silver Dawn biedt plaats aan slechts 596 gasten in 298 suites met uitzicht op de oceaan – waarvan 96% een eigen veranda heeft – en heeft een verhouding bemanning/gasten van 1:1,45. In totaal hebben meer dan 390 bedrijven bijgedragen aan de bouw van Silver Dawn. In de piekmaanden werkten gemiddeld 1.000 professionals tegelijk aan het schip. Meer dan 15.000 staalplaten en profielen werden gesneden voor haar constructie, er werd ongeveer 95.500 liter verf aangebracht en 18 aannemers installeerden ongeveer 1.690.000 meter elektriciteitskabel.

Otium Wellness-programma: de originele kunst van comfort

Voortbouwend op het succes van Silversea's innovatieve culinaire programma, S.A.L.T., dat gelanceerd werd aan boord van Silver Moon, introduceert Silver Dawn een baanbrekend nieuw wellnessprogramma, Otium. Als knipoog naar het Italiaanse erfgoed van de cruisemaatschappij haalt Otium inspiratie uit de ontspannen aard van de oude Romeinse levensstijl. In de Romeinse cultuur was Otium een periode gewijd aan vrije tijd, waarin mensen baadden, converseerden, zongen, theorieën maakten, dronken, aten en ontspannen. (Bron en afbeelding: cruisereiziger.nl, 15 november 2021, Miriam).



Rotterdamse Scheepvaartboekhandel

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

Gouwe Ouwe



Gouwe Ouwe

WEGA, IMO 5362594, 20-8-1927 te water gelaten bij N.V. Scheepswerven v/h. Gebr. G. & H. Bodewes, Martenshoek (719), 21-10-1927 opgeleverd als WEGA aan Albertus Klugkist & Abraham van Dijk, Groningen.

Brandmerk 537 Z GRON 1927, roepsein QBWN. 200 BRT, 109 NRT, 250 DWT. 35,90 (32,32) x 6,66 x 2,38 x 2,600 meter. Grain: 11.300 Cubic Feet, Bale: 10.500 Cubic Feet. 7,5 kn. 120 EPK, 4 cyl, 4 tew, 270 x 340, Brons Type C/D, N.V. Appingedammer Bronsmotorenfabriek, Appingedam, #1538.

1934 roepsein PINL.

7-1-1938 verkocht aan Albertus Klugkist, Groningen.

17-8-1951 M.s. WEGA had motorschade. Het m.s. WEGA, dat met een lading suiker op weg was van Londen naar Hamburg, werd ter hoogte van Borkum aangetroffen met motorschade. Het m.s. VOLENTE, dat juist op weg was van Delfzijl naar Engeland met een lading stukgoederen, heeft het schip de haven van Delfzijl binnengesleept, waar de schade hersteld zal worden. (NvhN, 17-08-1951).

3-4-1954 verkocht aan Willem Salomons & Essel Klugkist, Rotterdam.

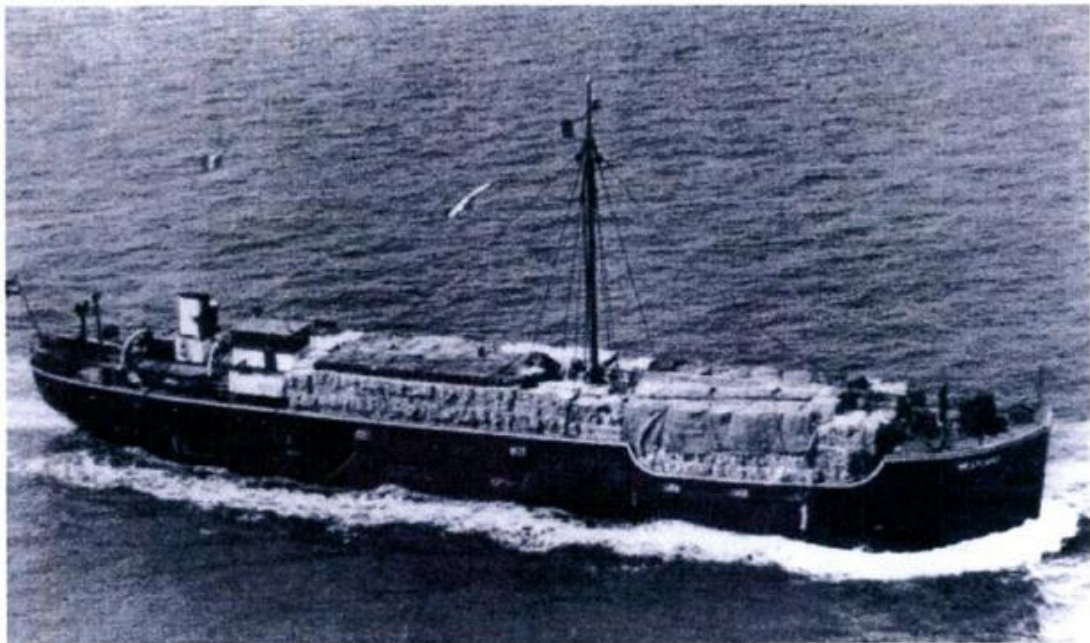
16-8-1955 verkocht aan Klaas Deen, Groningen, roepsein PHZK, in beheer bij N.V. Scheepvaartbedrijf Gruno, Groningen, herdoopt TJOBA.

21-7-1964 verkocht voor £ 3.300,-- aan Konrad Schepers, Haren/Ems-B.R.D., roepsein DCQW, herdoopt WEGA. 4-1969 verkocht voor sloop aan Schulte & Muller, Haren/Ems, 20-6-1969 de sloop afgerond. (Foto: Real Photographs, collectie Jan van Oost).



Toen wij uit vertrokken

19-10-1951 m.s. WEGA van Londen naar Goole, 21-10-1951 te Goole. 24-10-1951 van Goole naar Calais.
29-10-1951 Nicolaas (Nico) Sannes monsterde aan op de WESTLAND. 8-11-1951 m.s. WEGA vanaf
Southampton te Rotterdam.



“Westland”

Het verhaal van een scheepsjongen.

Mijn zeereis

*Jongens en dromen
vervliegen in tijd
en zilte water.*

*Avonturen die boeien
over de horizon
van de dag.*

*Jaren rijgen aaneen
levens trekken voorbij
herinneringen die blijven.*

*Even een terugblik
in geschreven woord
dromend van toen.*

MONSTERBOEKJE
(ZEEMANSBOEK)
R. No. 54709
van
N. SANNEZ
Aanvang zeemansloopbaan
Algegeven te ROTTERDAM
de 29 OCTOBER 1951.
De Ambtenaar van aanmonstering:
2e foto
Naam SANNEZ
Voornamen NICOLAAS
Geboorteplaats ROTTERDAM
Geboortedatum 13 DECEMBER 1934
Nationaliteit NEDERLANDSE.

Aangemonsterd op de WEGA van 10 november 1951 tot januari 1952

10-11-1951 van Rotterdam naar Hull, 12-11-1951 te Hull. 17-11-1951 van Hull naar Immingham. 21-11-1951 te Londen. 2-12-1951 van Cuxhaven. 4-12-1951 vanaf Hamburg te Delfzijl. 7-12-1951 van Delfzijl naar Boston. 10-12-1951 te IJmuiden. 13-12-1951 van IJmuiden. 14-12-1951 te Boston. 20-12-1951 van Boston naar Antwerpen. 24-12-1951 in ballast vanaf Boston te Harlingen. 10-1-1952 van Harlingen naar Londen met aardappelmeel. 10-1-1952 te Londen. 23-1-1952 vanaf Västervik, Zweden te Delfzijl. 27-1-1952 naar Emden. 28-1-1952 te Antwerpen

1 Vooraf... toen wij uit.....

Als kleine Rotterdamse jongen zwierf ik door de haven en keek naar de schepen die voorbij voeren of aan de kade lagen afgemeerd.

Ik droomde er van om zeeman te worden en met een schip zeeën te bevaren en verre landen te bezoeken. Toen ik in 1950 zestien jaar was geworden mocht ik van mijn moeder, mijn vader was niet teruggekeerd uit de 2e wereldoorlog, deze droom werkelijkheid laten worden. Ik monsterde voor mijn eerste zeereis aan als scheepsjongen op de kustvaarder "Wega", een boot van 150 ton en gebouwd in 1927. De andere bemanningsleden waren de kapitein, machinist en matroos/kok.

Het schip was niet alleen oud, maar had ook weinig motorvermogen.

Als we op de Noordzee de stormwind tegen hadden, kwamen wij bijna niet vooruit. Een reisje van Rotterdam naar Hull duurde dan ook een volle week waarbij wij ook nog de mijnenvelden moesten ontwijken.

Het werd een avontuurlijke reis want mijn medebemanningsleden konden soms weinig verschil zien in mijn en dijn.

Spannend werd het toen ik bij de oversteek van Londen naar Hamburg de koers kwijt raakte, omdat men door de drank vergat mij af te lossen en ik achter het stuurrad in slaap viel.

In Hamburg gebeurden er zaken die niet voor mij bedoeld waren en een overhaast vertrek uit die haven, duidde op weinig goeds.

In de Duitse Bocht kwam de Nederlandse Koninklijke Marine aan boord en werden wij opgebracht naar Delfzijl. Voor mij betekende dit einde reis en afmonsteren. Daarna werd ik door een politieagent op de trein gezet naar Rotterdam.

Op het Maasstation stond mijn moeder en een politieagent mij op te wachten. Die avond sliep ik weer thuis. Een stukje uit het leven van een Rotterdamse jongen gegrepen.

M.s. WESTLAND

3-11-1931 opgeleverd door N.V. Scheepsbouwwerf Gebroeders Pot, Bolnes (849) als WESTLAND aan N.V. Motorschip Westland, Rotterdam, roepsein QCDG, in beheer bij T. den Hartigh, Rotterdam. Brandmerk

5239 Z ROTT 1931. Raised quarter deck, 426 BRT, 263 NRT, 636 DWT. 49,75 (46,35) x 7,79 x 3,56 x 3,050 meter. Grain: 28818 Cubic Feet, Bale: 26000 Cubic Feet. 9 kn. 330 EPK, 6 cyl, 4 tew, 280 x 500, Deutz, Humboldt-Deutz Motoren A.G., Keulen.

1951 in beheer bij Agence Maritime John B. Vets & Co. N.V., Antwerpen.

27-11-1931 als WESTLAND, zijnde een motorvrachtschip, metende 425.83 tons, liggende te Bolnes, door C. van Silfhout, scheepsmeter te Rotterdam, ten verzoeke van de N.V. Motorschip Westland te Rotterdam, van haar brandmerk voorzien door het inbeitelen van 5239 Z ROTT 1931 op het achterschip op het kampanjedek naast lichtkap kombuis aan stuurboordzijde. (Foto: collectie Jan van Oost).



8-12-1931 heeft het motorschip WESTLAND op den Waterweg een geslaagden proeftocht gehouden. Het schip is gebouwd door de scheepsbouwwerf Gebr. Pot te Bolnes. De afmetingen bedragen 46.35 x 7.79 x 2.73 m. De tonnenmaat is 525.83 bruto en 263.24 netto register ton. Het schip is voorzien van een 6-cylinder 330-396 I.P.K. direct omkeerbaren Deutz-Dieselmotor, verder van elektrische winchen en een electrisch ankerspil. Het schip is gebouwd met een "raised-quarterdeck" waardoor de verhouding tusschen kubleken inhoud en draagvermogen zeer gunstig is. Het draagvermogen is plm. 630 ton. Het schip is gebouwd onder toezicht van Bureau Veritas, geclasseerd in de hoogste klasse groote kustvaart, en is voor rekening van de N.V. Motorschip Westland, directeur de heer T. den Hartigh te Rotterdam. Het is het 12e schip van deze categorie moderne kustvaarders, dat onder directie van den heer T. den Hartigh is gebouwd. Bij den proeftocht werd een gemiddelde snelheid van 9.8 mijl behouden, waarna het schip tot volle tevredenheid door de rederij werd overgenomen. (Voorwaarts, 11-12-1931).

23-9-1932 "WESTLAND" voer tegen kademuur. Shoreham, Vrijdag. Het Nederlandsche m.s. "WESTLAND" is hier bij het binnenvaren tegen den kademuur gevaren, waardoor de muur ernstig beschadigd werd. Omtrent schade aan het schip is niets bekend. (Het Volk 24-09-1932).

Het ongeval met het motorschip WESTLAND. Gisteren heeft de Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam uitspraak gedaan inzake het aan den grond loopen van het motorschip WESTLAND in den toegang naar de haven van Shoreham, en het stooten van dit vaartuig tegen de sluismuren aldaar, alsmede betreffende de klacht van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart tegen den kapitein van voornoemd motorschip. Ter zake van het naar zee vertrekken zonder geldig bewijs van zeevaardigheid na gemeld ongeval. De Raad is van oordeel, dat het ongeval is te wijten aan den te grooten diepgang van de WESTLAND. Het schip had nagenoeg twee voet stuurlast. Dat de belading op deze wijze is geschied, valt den kapitein niet aan te rekenen, nu het schip tijdens de belading geboeid lag en de positie van den kapitein bij dergelijke steenladingen wat moeilijk is. Nu hij echter naar Shoreham, moest, waar hij weinig water zou aantreffen, had het toch zeker aanbeveling verdiend, het schip toen het eenmaal vlot was gekomen, zooveel mogelijk gelijklastig te maken. De klacht is gegrond. Dat de aangeklaagde zich tot zijn reeder heeft gewend en dat de expert W. geen bezwaar had tegen het vervolgen der reis, kan den kapitein niet ontheffen van zijn in artikel 11 van den Algemeenen Maatregel van Bestuur omschreven verplichting. Mitsdien straft de Raad den kapitein door het uitspreken van een berisping. (Het Vaderland 24-01-1933).

20-1-1934 Het motorschip "WESTLAND" is in de haven van Dover lens gepompt. Het schip zal op het droge worden gezet waarna een nieuwe schroef zal worden aangebracht. (Algemeen Handelsblad, 21-01-1934).

1934 roepsein PIOB.

5-1934 Motorschip gestrand. Het Nederl. Motorschip "WESTLAND" geladen met ijzererts op weg naar Antwerpen, is ten gevolge van den mist nabij Portland in Engeland gestrand. Daar het schip gevaarlijk zat,

werden de vrouw van de kapitein, zijn zoon en dochter en drie leden van de bemanning gered. De kapitein en een matroos bleven aan boord. Men vreesde, dat het schip verloren zou gaan. Een later telegram meldt, dat de Westland is vlot gesleept en in de haven van Portland is binnengebracht. (Het Vaderland, 02-05-1934).

20-4-1936, De tribune 22-04-1936: Amsterdam, 20 April. De raad voor de scheepvaart deed heden uitspraak inzake de aanvaring van het Nederlandse motorschip "WESTLAND" met de Belgische sleepboot "Geer" op de Schelde bij Antwerpen. De raad is van oordeel, dat deze aanvaring uitsluitend hieraan is toe te schrijven, dat de kapitein van de sleepboot met zijn veronderstelling, dat de Westland de sluis in zou gaan, zich heeft vergist. Er bestaat geen enkele reden om aan te nemen, dat de "Westland" niet voortdurend de stuurboord- zijde van het vaarwater heeft gehouden. Vermoedelijk heeft hier, zoals zo vaak gebeurt, de bocht de kapitein van de sleepboot parten gespeeld.

29-7-1937 Kapitein wegens overlading van zijn schip geschorst. Amsterdam, 29 Juli. De Raad voor de Scheepvaart heeft gisteren uitspraak gedaan inzake de klacht van den inspecteur generaal voor de Scheepsvaart tegen den kapitein van het motorschip "WESTLAND" wegens overlading van dat vaartuig. De Raad is van oordeel dat de klacht gegrond moet worden verklaard. Het feit van overlading staat vast en wordt door den aangeklaagde niet weersproken. Het schip werd zeeklaar gemaakt, de belading was afgelopen en de betrokkene heeft nagelaten de nodige maatregelen te nemen om overlading te voorkomen. De betrokkene moet zich, wat de capaciteit van zijn schip betreft, hebben vergist, hetgeen echter geheel voor zijn rekening komt. Zo weinig dacht hij aan de mogelijkheid van overlading, dat, toen hij door den ambtenaar van den Board of Trade opmerksaam werd gemaakt, op het feit dat zijn schip te diep lag, hij nog de tanks liet peilen, omdat hij er niets van begreep en dacht aan de mogelijkheid, dat de oorzaak hierin zou liggen, dat er water in de tanks was gekomen. Terecht heeft voorts de plv. Inspecteurgeneraal voor de Scheepsvaart er op gewezen, dat de artikelen 4i en 9d der Schepenwet den kapitein duidelijk voorschrijven, welke maatregelen hij verplicht is te nemen. Houdt hij zich daaraan, dan kan het niet voorkomen, dat zijn schip op het ogenblik dat de overlading ten deze werd geconstateerd, in die toestand verkeert. Een straf van schorsing van na te noemen duur acht de Raad hier geboden. Mitsdien straft de Raad den aangeklaagde door hem de bevoegdheid te ontnemen om als kapitein te varen op een schip, als bedoeld bij artikel 2 der Schepenwet, voor de tijd van acht dagen. (Het Volksdagblad, 30-07-1937).

16-5-1940 Ingeschreven bij The Netherlands Shipping & Trading Committee te London. 1940 in charter bij Ministry of War Transport te London.

6-6-1944 deelname aan de operatie 'Neptune' (Invasie van Normandië).

15-10-1950 Schip aan de grond weer vlot. Het Nederlandse kustvaartuig WESTLAND groot 426 ton is, komende van Antwerpen, Zondagmorgen te 11.00 uur de Westerschelde ter hoogte van Walsoorden aan de grond gelopen. Het schip is Zondagmiddag om 16.00 uur op eigen kracht vlot gekomen en heeft de reis naar Waterford in Ierland voortgezet. (Het Vrije Volk 16-10-1950).

Aangemonsterd op de WESTLAND van 24 maart 1952 tot eind april 1952.

21-3-1952 m.s. WESTLAND te Antwerpen. 25-3-1952 van Antwerpen naar Waterford, Ierland. 28-3-1952 te Waterford. 31-3-1952 van Waterford naar Silloth. 7-4-1952 vanaf Silloth op de Nieuwe Waterweg met bestemming Rotterdam, Merwehaven 3e gat, S.S.M., geladen met kolen.

8-4-1952 van Rotterdam naar Antwerpen. 17-4-1952 van Waterford naar Falmouth. 20-4-1952 van Newlyn te Portsmouth. 22-4-1952 van Portsmouth naar Port Houstock. 25-4-1952 te Shoreham. 26-4-1952 te Sas van Gent. 29-4-1952 van Sas van Gent naar Waterford.

De 'Westland'. 1. Aanmonsteren.

Voor een Rotterdamse straatjongen die dagelijks langs de kade liep, bleef de zee trekken. Enkele maanden na afloop van mijn avontuur op de kustvaarder 'Wega', wilde ik weer naar zee. Ik wist mijn moeder te overreden en mocht het van haar voor een tweede keer weer gaan proberen. Dus toog ik weer naar de arbeidsbeurs voor zeelieden aan het Vasteland in Rotterdam, in de hoop aan boord te kunnen komen van een groter schip dan de 'Wega'.

Het werd een aantal dagen afwachten tussen de zeelieden uit vele landen die hun tijd verdedden met pokeren. Toen mijn naam werd afgeroepen kreeg ik aan het loket te horen dat ik kon aanmonsteren als lichtmatroos op de kustvaarder 'Westland', die in de haven van Antwerpen lag.

Het had haast, dus moest ik mijn plunjezak thuis in Spangen ophalen en na afscheid te hebben genomen van mijn moeder en zusje ging ik naar de Waterschout aan het Koningin Emmaplein. Daar stond al een man van het scheepvaartkantoor mij op te wachten en toen mijn monsterboekje was afgestempeld, bracht hij mij naar het station en zette mij op de trein naar Roosendaal. Daar moest ik de boemel naar Antwerpen nemen.

Rond vier uur kwam ik in het reusachtige spoorstation van Antwerpen aan.

Op het perron stond ik wat verdwaald om mij heen te kijken. Een mevrouw kwam op mijn afgelopen en vroeg of ik Nico was. We maakten kennis en daarna liepen we het station uit en gingen we in een taxi naar een scheepvaartkantoor midden in de stad. Hier kreeg ik wat te eten en drinken en wat later ging ik met de waterklerk mee naar het schip dat in een van de Antwerpse dokken lag te laden.



2. Het vertrek uit Antwerpen.

Toen we bij het schip aankwamen was het laden van grote kisten net gebeurd en was de bemanning bezig de luiken op de ruimen te leggen. De kapitein begroette mij en riep over het dek heen: 'Mannen hier is Nico' en daarmee was het voorstellen gedaan. Ik kon mijn plunjezak in de roef leggen en gelijk aan de bak met het dichtleggen van de ruimen.

De luiken waren zwaar en nadat we de zeilen er over heen hadden getrokken, brachten we de stalen strippen aan en begonnen we met het vastkeggen.

Nauwelijks daarmee klaar, kwam de loods aan boord. De motor werd gestart en met "voor en achter" werd het schip losgegooid. De sluis van het dok stond open en de brug over het dok stond kaarsrecht overeind. Een imposant gezicht.



We voeren de Schelde op en ik kon naar de roef, het bemanningsverblijf in het voorschip.

De roef bestond uit twee delen. Je kwam binnen via een ijzeren deur in de ruimte waar je kon zitten op een houten bank bij de kachel. In het andere gedeelte van de roef stonden vier kooien en kasten. Ik kreeg mijn kooi en kast aangewezen en begon met het uitpakken van mijn plunjezak. Hierna moest ik naar het achterschip om in een emmer mijn handen te wassen en aan tafel te gaan in het kombuis. Het was een broodmaaltijd want de kok/matroos had, omdat hij had moeten meewerken aan dek, geen tijd gehad om een warme maaltijd te bereiden. Ik moest een broodmaaltijd naar de stuurhut brengen en maakte daar nader kennis met de kapitein en stuurman. Daarna moest ik naar het voordek om de matroos af te lossen die de voorste ballasttank aan het leegpompen was. Terwijl ik daarmee bezig was passeerden wij Vlissingen en voeren de zee op. Hierna was mijn wacht afgelopen en kon ik naar de roef om uit te rusten en te gaan slapen. (Foto's: Antwerpen.be).

3. Vlaggenwerk.

De volgende morgen passeerden wij Het Kanaal en voeren langs de Engelse zuidkust.

Het was te merken dat de stuurman een oud-marine officier was geweest. Hij commandeerde iedereen en dulde geen tegenspraak. Van zijn scheepsjargon begreep ik niets, maar daar mijn werk uit kleine klusjes bestond, was dit geen probleem voor mij.

De zee was kalm en de deining lang. Terwijl ik wat dromerig naar de krijtrotsen stond te kijken naderde in de verte een oorlogsschip dat werd getrokken door een sleepboot. De stuurman kwam de stuurhut uit en commandeerde mij, dat als wij het schip zouden passeren, ik driemaal onze vlag op en neer moest halen. Het was een traditionele groet tussen marine- en koopvaardijschepen.

Wij passeerden het oorlogsschip op korte afstand en ik begon aan de ceremonie. Er kwam geen tegengroet, waarschijnlijk omdat het schip niet meer in dienst was en naar de sloop werd gebracht.

Hierna kreeg ik de opdracht om voorop de boeg met de hand de voorste ballasttanks leeg te pompen, zodat het vooroverliggende schip weer recht zou komen te liggen. Na uren pompen was het zover en mocht ik in het kombuis een boterham eten.

Een beetje uitgerust moest ik weer naar dek terug en kreeg ik de opdracht om het dek met afgewerkte olie op te poetsen.

Hiervoor had ik wat oude lappen nodig, dus ging ik daarvoor op zoek in de bootsmanbergplaats. Naast wat kettingen, schakels, touw en blikken verf lag een vuile lap waarmee ik aan de slag kon gaan. Ik drenkte de lap in de olie en begon het dek in te wrijven. Na een paar keer de lap in de olie te hebben gedompeld werden er kleuren zichtbaar. Ik wong haar nog eens extra uit en zag dat het een vlag was.

Voor mij betekende dat niets, maar de stuurman die op een afstandje mijn werk stond te bekijken, barstte in woede uit. Hij schold mij vierkant in de rondte want ik had de Nederlandse vlag bedoezeld. Hij pakte de vlag van mij af liep naar het achterdek en gaf aan een matroos de opdracht om de eer van de vlag te redden door haar te verbranden. De eer was gered en ik was ingewijd in de tradities van de zee.

4. Paaltje rijden.

Het liep tegen de avond en Lands End kwam in zicht. Een storm stak op en de zee begon wild te worden. Al spoedig kregen wij het zwaar te verduren en golven sloegen over het dek waardoor het moeilijk werd om droog de roef te bereiken. Daar mijn wacht er op zat moest ik een poging wagen. Ik wachtte op het moment na een derde golf in de hoop droog over te komen. Veel geluk had ik niet, maar in de roef brandde de kachel zodat ik mijn kleren kon drogen. Verkleumd van de kou klom ik in de bovenste kooi en probeerde daarin te blijven liggen. Het schip slingerde en steigerde zo hard dat slapen niet ging. In de kooi onder mijn kooi lag een olieman, die ondanks dat hij wat lager lag in het schip, dezelfde problemen had.

Plotseling voelde en hoorde ik een harde klap onder de boeg van het schip. Het kwam stil te liggen en de motor was afgeslagen. Mijn eerste gedachte was dat we op de rotsen bij de Ierse kust waren gevaren.

Dit was niet het geval, want de motor begon weer te draaien en het slingeren en steigeren ging weer door. Slechts voor even want een nieuwe harde klap volgde, gevolgd door een nog hardere. Het schip en de motor vielen weer stil en in de hut naast ons hoorde ik de kachel omvallen.

Ik vroeg de olieman wat het was en die antwoordde me, dat we paaltje aan het rijden waren. Dat betekende dat het schip onder de boeg door een golf werd geraakt en daardoor terug geworpen werd, waardoor het stil kwam te liggen. De motor begon weer te draaien en we steigerden weer door.

Het begon in onze hut naar rook te ruiken, waarschijnlijk was er brand ontstaan door de omgevallen kachel. De olieman zei dat ik moest gaan kijken, maar ik zei tegen hem dat hij dat zelf maar moest doen.

Mopperend stond hij op en deed de deur open. De hut stond in brand en in paniek vroeg hij wat hij moest doen. Ik zei hem dat hij de patrijspoort moest opendraaien en dat het dan binnenstromende water de boel wel zou blussen.

In paniek en zonder erbij na te denken draaide hij de vleugelmoeren van de patrijspoort los en opende deze. Op dat moment dook het schip met haar boeg in een golf en het water stortte zich naar binnen. Het vuur werd met één klap gedoofd en de olieman spoelde met golf en al onze slaaphut binnen. Paniek overal, want op de brug zagen ze hoe het schip ineens voorover kwam te liggen, dus kwamen de stuurman en een matroos naar voren aangerend om te zien wat er aan de hand was.

Met veel moeite en drijfnaat kregen zij de patrijspoort weer dicht. De ravage was groot en er stond flink wat water in de roef. Wij kregen op ons donder en daarna moesten wij met emmers de roef leeghozen. De rest van de nacht bracht ik bibberend van de kou en nattigheid op de rand van mijn kooi door.



5. Waterford

Tegen de ochtend nam de storm af en de machinist kwam de kachel weer overeind en vast zetten. Met het door hem meegebrachte droge hout en een blik oude olie konden wij het vuur er in krijgen. We pookten de kachel flink op om de roef droog te krijgen.

Ondertussen naderden wij de Ierse kust en tussen de rotsen door voeren wij de rivier op richting Waterford. Terwijl ik aan het dekwabberen was, genoot ik van de glooiende groene rivieroever.

Waterford was een kleine havenplaats. De kade lag langs de rivier en er stond een auto met een hijskraan op.

Met een paar keer voor en achteruit steken konden wij onder deze hijskraan komen. De douane kwam aan boord en er ontstonden enige problemen over de drank en sigaretten voorraad. Op 'klassieke wijze' werden deze problemen opgelost, waarna wij de ruimen gingen openleggen en de havenarbeiders aan boord konden komen. Het lossen van de lading begon en ik mocht van de stuurman de wal op en het stadje gaan verkennen. Na een paar uur had ik het wel gezien en ging terug aan boord. Op dat moment ging net de laatste kist het ruim uit.

De havenarbeiders gingen van boord en een enkeling deed op de gangway nog een handeltje met de stuurman en de matroos.

Hierna kregen wij haast want nog voordat wij de luiken dicht hadden gelegd, moesten wij losgooien en draaide het schip de rivier op. Ik vond het vreemd maar kreeg van de olieman te horen het hoe en waarom. De stuurman en matroos hadden in Rotterdam bij Galerie Modern doublé horloges gekocht en nu als gouden verkocht. Dus moesten wij wegwezen voordat de havenarbeiders daar achter kwamen.

De avond was gevallen en we voeren de donkere rivier op. Af en toe scheen de maan tussen de wolken door en viel haar licht op een kasteelruïne op een heuvel langs de oever. Voordat ik naar mijn kooi ging, bereikten wij de zee.



6. Kolen laden.

We voeren de Ierse Zee op en voor de wind konden wij de golven achter ons laten. Hierdoor werd ik ook minder nat door het buiswater op het voorschip als ik bezig was met het leegpompen van de ballasttanks. Na dit karwei te hebben gedaan kon ik naar mijn kooi.

De volgende dag passeerden wij het eiland Man en naderden wij de Schotse kust. In de ochtend liepen wij bij vloed de Schotse haven Maryport binnen en konden wij voor het droogvallen van de haven langs de kade afmeren. Op de wal lagen enorme bergen kolen en een deel daarvan moesten wij gaan laden onder een vaste laadinstallatie.

Toen het water weer opkwam konden wij ons schip onder deze installatie verhalen en begon het storten van de kolen in het ruim. Zodra er een berg kolen boven het ruim uitstak moesten we ons schip weer een stukje met de kaapstander verhalen en na een paar keer was het schip volgeladen.

Het laden was zo snel gegaan dat nog voor het vallen van het tij de haven uit konden varen. Wij moesten nu zelf wel de lading gaan tremmen zodat wij de luiken over de ruimen konden leggen. Het schip bleef voor de wind varen totdat dit was gebeurd en daarna zette het koers naar Rotterdam.

7. De nachtmerrie.

De deining in de Ierse zee begon op te lopen en dat duidde erop dat er storm was te verwachten.

Nadat ik het kolengruis uit mijn kleren had geklopt kon ik weer naar het voorschip om de ballasttanks leeg te gaan pompen.

In de stuurhut deed men zich te goed aan de inhoud van de drankenkast.

Tegen de avond kleurde de dalende zon de hemel rood en lichtte de zee fel op. Na wat brood te hebben opgehaald bij de kok, kon ik naar voren en at het bij de brandende kachel gezeten op. Ik hing mijn kleren te drogen en ging naar mijn kooi.

In de nacht begon het behoorlijk te spoken, maar het paaltje rijden bleef uit. De kapitein dacht voor de ochtend nog Lands End te kunnen ronden.

Toen ik in de ochtend de deur van de roef open deed zag ik tot mijn schrik en afgrijzen dat we tussen de rotsen lagen. Aan stuur- en bakboord rezen en daalden de zwarte rotspunten op en ieder moment verwachtte ik dat er één onder ons schip zou zitten.

Maar in de stuurhut was er geen paniek. We hadden Lands End niet gehaald en lagen nu in afwachting van het liggen van de storm te schuilen onder de kust. Voor mij was deze schuilplaats een nachtmerrie.

Tegen de avond begon de storm af te nemen en de golven ook wat kalmer werden besloot de kapitein een poging te wagen om Lands End te kunnen ronden.

Het werd nog even spannend, want meer onder dan boven water slaagden wij er in en kwamen in de lange deining van de oceaan terecht. Hoewel het al laat was moest ik toch, nu samen met een matroos, de ballasttanks leeg gaan pompen.



8. Afmonsteren.

De reis verliep voorspoedig en we naderden Het Kanaal. We voeren onder de Franse kust door richting België. De Westerschelde kwam in zicht en de blanke duinen van Walcheren heetten ons welkom. Vlak voor Hoek van Holland kwam er een havenloods aan boord. We voeren tussen de pieren door de Nieuwe Waterweg op. Rotterdam kwam in zicht en wij meerden af een in de Merwehaven derde gat. Daar ik genoeg had van het steeds maar leegpompen van de ballasttanks besloot ik af te monsteren. Mijn monsterboekje werd door de kapitein afgetekend en ik kreeg mijn gage van tien gulden uitbetaald. Rijk als een koning liep ik daarmee over de Schiedamse Dijk richting Spangen naar huis. (Foto: Van Diepen, links: Merwehaven 3e gat S.S.M, voorgrond: Gusto).

Merwehaven 3e gat.

Dat was het einde van een “zeeman” die straatjongen uit Rotterdam.

De zee trok niet meer.

9. Vergaan.

Op 30 januari 1953 vertrok de Westland vanuit Cuxhaven naar King's Lynn in Engeland. Zij kwam in een storm terecht die een aantal schepen fataal zou worden (onder andere de kustvaarder Salland en de grote



vistrawler, (de IJM.60 CATHARINA DUYVIS). Dit was dezelfde storm die de dijken in Zeeland en Holland liet breken.

Waar het schip met man en muis was vergaan bleef een lange tijd een mysterie.

Wel kwam iemand van de Scheepvaart Inspectie bij mij thuis langs om te vragen of ik iets van de staat van onderhoud van het schip wist.

Ik wist hem niets meer te vertellen, dan het verhaal van de lekkende ballasttanks.

Een viskotter, de UK-6, verspeelde in 1986 op de Noordzee haar vistuig en een duiker vond daarna een wrak.

In 1994 werd een groot onderzoek ingesteld om de naam van het schip te achterhalen. Het wrak lag met de kop iets naar het noordwesten en lag slagzij over stuurboord. In het wrak werd een plaatje 'Bootmansbergplaats' gevonden.

Een zus van een van de bemanningsleden die op Terschelling woonde, had zich al jaren afgevraagd wat er met haar broer kon zijn gebeurd. Ze was dan ook verrast en ontroerd toen ze hoorde dat de duikers het wrak hadden gevonden op nog geen tien kilometer afstand van het eiland.

Vergelijking met foto's uit haar jeugd, waarbij ook de kaapstander van het schip te zien was, gaven het bewijs dat het om de 'Westland' ging. Deze kaapstander werd geborgen en staat nu in de tuin van het Wrakkenmuseum op Terschelling. (Tekst: Website Wrakkenmuseum Terschelling). (Het boekje is aangeboden door Nico Sannes bij zijn 80e verjaardag).



Met vriendelijke groeten

Nico Sannes

Email: havennico@gmail.com

29-1-1953 m.s. WESTLAND vertrokken van Wismar naar King's Lynn met een lading Kaïniet (een mineraal zout dat bestaat uit kaliumchloride en magnesiumsulfaat). 30-1-1953 passage Brunsbüttelkoog en sindsdien spoorloos. Het schip kwam terecht in de zware februaristorm. De acht bemanningsleden zijn omgekomen. De opvarenden waren: Kapt. Andries Penning uit Maassluis, stuurman Johannes Garstenveld uit Den Helder, 1e machinist Jan Velvis uit Zwijndrecht, België, 2e machinist Dirk Zwart uit Bergen, kok Jannes Vermeulen uit Vlissingen, matroos Dirk Bax uit Rotterdam, matroos o/g Wouter Dubbelman uit Rotterdam en lichtmatroos Herman Luinge uit Coevorden.

7-2-1953 Kustvaarder vermist. IJmuiden, 7 Februari. Alle schepen is verzocht uit te kijken naar de Nederlandse kustvaarder WESTLAND onderweg van Brunsbüttel naar Kingsley. Het schip is ruim veertien dagen zoek. Nadere bijzonderheden zijn niet bekend. (N.v.h.N. 07-02-1953).

9-2-1953 Eerst nu bekend geworden twee Nederlandse coasters vergaan. Door de grote ramp van Zondag is eerst nu bekend geworden, dat tijdens het noodweer nog twee Nederlandse kustvaarders — de WESTLAND en SALLAND — zijn vergaan. De WESTLAND was eigendom van een Antwerpse rederij. Het was op Vrijdag 30 Januari van Brunsbüttel in West- Duitsland vertrokken naar de Engelse haven King's Lynn, maar tot dusver heeft men nog geen enkel levensteken van de opvarenden ontvangen. Het schip stond onder bevel van kapitein Penning uit Maassluis en telde tien koppen. (De Waarheid 09-02-1953).

1998 is het wrak gelokaliseerd en gevonden in positie 53.26.56. Noord en 05.15.46. Oost.

11-2019 werd het, tot dan, niet geïdentificeerd lichaam, dat drie maanden na de ramp aanspoelde op Terschelling en daar anoniem werd begraven, aan de hand van DNA onderzoek alsnog geïdentificeerd als dat van Andries Penning, kapitein van de WESTLAND.

17-11-2019 Na 66 jaar in een anoniem graf op Terschelling kennen we eindelijk de naam van Andries Penning, Al 66 jaar ligt Andries Penning begraven op Terschelling. Maar zijn familie weet dat nog maar pas. Dankzij een DNA-test is graf 02 niet langer anoniem en kan er eindelijk een naam op de steen.

"Ik heb altijd met een soort leegte rond gelopen. En daar is nu een einde aan gekomen" zegt Arij Penning (69), zoon van Andries Penning. De Vlaardinger is blij dat hij eindelijk weet waar zijn vader is. En zijn graf kan bezoeken. Want dat heeft Andries Penning al ruim 66 jaar. Op Terschelling, zonder dat zijn naasten dat wisten. Als aangespoelde drenkeling kreeg de kapitein van de in 1953 vergane kustvaarder Westland een anonieme rustplaats. Graf 02 om precies te zijn, op de begraafplaats aan de Longway in West-

Terschelling. Dat de familie sinds kort van zijn lot weet, komt dankzij nieuwe technieken. En een toevallige ontmoeting. Daarover straks meer. Eerst wat daaraan vooraf ging. Het is vrijdag 30 januari 1953. De kustvaarder Westland ligt in het Duitse Brunsbüttel, geladen met kunstmest. Rond het middaguur zet kapitein Andries Penning uit Vlaardingen koers naar het Engelse King's Lynn. In Cuxhaven gaat de loods van boord. Die kan dan nog niet vermoeden dat hij de laatste zal zijn die de achtkoppige bemanning in levende lijve ziet. De zee is kalm. Niets wijst erop dat Nederland een ramp wacht. Van de zeer zware noordwesterstorm, die 's nachts op zee en aan de Zuid-Hollandse en Zeeuwse kust voor dood en verderf zal zorgen, is dan nog geen spoor.

Al generaties lang verdienen de Pennings hun brood op zee. Zeker tot 1634 kenden de mannelijke telgen van de Vlaardinger familie maar een beroep: zeeman. Misschien nog wel langer terug ook, alleen gaat het register niet verder, ontdekte zijn kleindochter Mariëlle, Arij's dochter, jaren later. Opgegroeid in een weeshuis. Dat de vis duur betaald wordt, weet Andries als geen ander. Veel mannen uit Vlaardingen en omgeving werden door golven verzwolgen. Vlaardingen alleen al telde vroeger drie weeshuizen. Zijn vader groeide in een ervan op. Vissers sloegen bij een flinke golf zo overboord. Maar Andries werkt op een kustvaarder. In de maritieme wereld gelden dergelijke schepen als veilig. De Westland, eigendom van een Antwerpse rederij, had in juni 1944 de invasie in Normandië doorstaan. Bovendien is er net weer groot onderhoud aan het schip gepleegd en werd het voorzien van het certificaat 'zeewaardig'. Thuis wacht zijn vrouw Corrie. In de vier jaren die ze getrouwd zijn, kregen ze drie kinderen. Riet is 3, Arij 2 en dan hebben ze nog baby Andries. Een zeeman draagt traditiegetrouw een recente foto van zijn gezin bij zich. Dus zijn er, voor Andries weer naar zee ging, nieuwe gemaakt. Twee exemplaren liet Corrie afdrukken. Eentje voor thuis en eentje voor aan boord. Zo zijn zijn naasten altijd bij hem. Stormvloed en springtij Stormvloed en springtij Andries en zijn mannen zien de golven alsmaar hoger worden. Het is lastig koers houden op een steeds ruiger wordende zee. Stormvloed en springtij doen het water tot extreme hoogte stijgen. De zee is daarvoor en daarna nooit meer zo ruw geweest, zou een gepensioneerde meteoroloog van de KNMI Andries' nabestaanden jaren nadien vertellen. Het alarmerende bericht van de Stormvloedseindienst heeft de Westland en ook veel andere schepen niet bereikt. Simpelweg omdat er geen communicatiemateriaal aan boord is. Dodelijk vermoeid en ijskoud probeert de gezagvoerder de kop letterlijk boven water te houden. Vaak denkt Arij aan hoe dat voor zijn vader moet zijn geweest. Uit ervaring weet hij dat een kapitein in nood niet zoveel denkt. Die is hard aan het werk. Arij voer zelf drie jaar, in 1968, 1969 en 1970, voor hij de familietraditie doorbrak. En beleefde wel eens benauwde uren op een schip. "En dan spookte een ding door mijn hoofd: m'n vader ligt er ook al." Toch moet er een moment zijn geweest dat zijn vader beseftte dat alles verloren was. Toen het schip in tweeën brak en de punt naar voren zakke. En hij eraan zou gaan. Natuurlijk heeft hij aan zijn zijn gezin gedacht, zegt Arij. "Ik kan daar echt heel verdrietig om worden. Hij was nog maar 28 en had nog een heel leven voor zich."

Acht boten vergaan

Op maandag 2 februari wordt de Westland in King's Lynn verwacht. Maar het schip komt er niet aan. Een week later wordt de kustvaarder als vergaan beschouwd. Acht andere boten die de betreffende nacht tussen Nederland en Engeland voeren, waaronder een veerboot, treft hetzelfde lot. De noordwesterstorm heeft Corrie (23) weduwe gemaakt. Omdat er geen inkomsten meer zijn, trekt ze met haar kinderen bij haar moeder in. Zij is ook weduwe en heeft nog kinderen thuis wonen. Het vaderloze gezin leidt een armoedig bestaan. Pas in 1957, met de invoering van Willem Drees' Weduwen- en Wezenwet, volgt overheidssteun.

Op zaterdag 30 mei 1953, 's middags rond twee uur, stuit timmerman R. Buren op de Boschplaat op Terschelling op een lichaam. Het ligt ter hoogte van strandpaal 25. Eerder die maand, op 6 mei, waren bij een strandpaal verderop ook al stoffelijke resten aangetroffen. Wachtmeester Roelof Hemkes komt erbij. Huis- en tandarts Matthijsen onderzoekt het lichaam. Geen vullingen, constateert hij. Op het hoofd een grijze, wollen bivakmuts. Een grijze wollen trui met rits. Een grijze sok. Een bruine schoen, maat 45. Er worden stukjes van de kleding geknipt. Voor eventuele identificatie van het lijk, aldus het politierapport.

Op 1 juni volgt de begrafenis. De onbekende dode komt in graf 02. De resten van de persoon die eerder aanspoelde, liggen in graf 01. Voor altijd de grote liefde Voor altijd de grote liefde Corrie hertrouwt. Het gezin wordt uitgebreid met nog een jongetje. De kleine Arij weet dat zijn echte vader verdronken is. Missen doet hij hem niet. "Ik heb geen enkele herinnering aan hem. Hij was altijd weg." Moeder praat nooit over haar eerste man, die ze als haar grote liefde blijft beschouwen. Het leven gaat door. "Mijn moeder is altijd in de verliefdheidsfase blijven hangen", zegt Arij daarover. "Normaal groei je in de loop der jaren naar elkaar toe. Maar die tijd hebben mijn ouders niet gehad." Arij trouwt zijn Ineke en krijgt met haar vier kinderen. Ze wonen in Maassluis. Boven de man die op de Westland had moeten zitten. Omdat hij zijn been brak, ging hij die ene, fatale keer, niet mee.

En dan wordt het 1974. Een Urker kotter blijft met zijn netten in wrakresten hangen. Vanaf 1986 beduiken Terschellingers het overblijfsel dat zo'n 5 meter boven de bodem uitsteekt meerdere malen. Ze vinden "herkenbare dingen", aldus Hille van Dieren, waaruit blijkt dat het om de Westland moet gaan. Marjolijn Velvis, dochter van de verdronken Westland-machinist Jan Velvis, biedt uiteindelijk uitkomst. Ze heeft foto's van het schip, waarop ze op de kaapstaander zit. Deze windas is te zien in Van Dierens Wrakkenmuseum. Marjolijn Velvis bezoekt het eiland jaarlijks. Om dicht bij haar vader te zijn. En



haar tante woont er. Deze vrouw heeft jarenlang niet geweten dat haar broer op hemelsbreed nog geen 10 kilometer van haar huis zijn einde vond, vertelt Van Dieren. Bloemetje overboord. Meerdere malen is Arij langs de plek gevaren waar het wrak lag. "Ik ben zó dicht bij mijn vader geweest, maar ik wist het niet", zegt hij. "Anders had ik wel een bloemetje overboord gegooid."

Arij's dochter Mariëlle is altijd nieuwsgierig geweest naar de opa die ze nooit heeft gekend. "Met mijn andere opa had ik een uitstekende band. Die had ik met hem ook graag gehad. En ik had mijn vader z'n vader gegund." Ze reist in het voorjaar van 2018 met haar moeder en zus Debora naar Terschelling. Ze weet dat ze in het Wrakkenmuseum moeten zijn om te horen wat er gebeurd is. Van Dieren vertelt hen dat de dochter van Velvis ook op het eiland verblijft. Er volgt een korte ontmoeting, ze wisselen gegevens uit. In de zomer van 2019 bezoekt Marjolijn Velvis de Pennings in Vlaardingen. Ze vertelt dat ze DNA heeft afgestaan in de hoop haar vader te vinden.

In 2011 openden de landelijke eenheid van de politie en het Nederlands Forensich Instituut alle graven met onbekende doden vanaf 1953. Dit om een DNA-profielen vast te stellen. Die zijn opgeslagen in de databank vermiste personen om de lichamen ooit te kunnen identificeren. Tot Marjolijns grote verdriet was er geen match. Na 66 jaar weet Ary eindelijk waar zijn in 1953 verdronken vader begraven ligt. "Hij blijft op Terschelling" Haar verhaal brengt Mariëlle op een idee. Ze krijgt Arij zover dat hij wangslim afstaat. Zes weken later, op 11 september, komt er iemand van het coldcaseteam Rotterdam langs. Die vertelt dat Arij's DNA overeenkomt met dat van de onbekende dode in graf 02 op Terschelling. "Dat was wel even heftig", zegt Arij. Mariëlle: "Ik heb mijn vader niet vaak emotioneel gezien, maar dit kwam aan." Ze zegt blij te zijn met de gemeente Terschelling, die zo zorgvuldig met het lichaam van haar opa is omgegaan. "Ze hebben hem als mens behandeld." Het ontroert haar dat ze zo goed op zijn graf hebben gepast.

De familie heeft besloten dat Andries Penning op Terschelling blijft. Aan een grafornament wordt gewerkt. "Het is lang geleden, maar de tijd heeft hem ineens heel dichtbij gebracht", aldus Arij. (Leeuwarder Courant 17-11-2019).



YARA BIRKELAND, IMO 9865049, zelfvarend elektrisch containerschip, 3.221 GT, 3.120 DWT, 120 TEU. 19-2-2020 te water, 11-2021 opgeleverd aan Yara Norge AS, Oslo-Noorwegen (LFQX), in beheer bij Yara International ASA, Oslo. 21-11-2021 van Oslo naar Horten. 2022 ingezet op een vaste route van circa zestig kilometer tussen de havens van Herøya, Brevik en Larvik met lading van kunstmestproducent Yara. De eerste jaren vaart het schip met een bemanning, daarna moet het zelfstandig varen. (Foto: Yara).

BAÑADEROS EXPRESS, IMO 9874301, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 10-10-2017 contract, 30-8-2019 kiel gelegd, 17-4-2021 te water gelaten, 5-10-2021 opgeleverd door Austal Philippines Pty. Ltd. (395) als BAÑADEROS EXPRESS aan Fred Olsen S.A., Santa Cruz de Tenerife, vlag: Spanje (EBTZ). 8.044 GT, 1.100 DWT.



Rederijen:

Ponant: De Franse rederij Ponant heeft de bouw van twee cruiseschepen door Fincantieri uitgesteld wegens de onzekere omstandigheden. De schepen waren in december 2019 besteld.

Scandlines: Het Deense Scandlines heeft een veerboot besteld die volledig op elektriciteit kan varen. Het schip is besteld bij de Cemre Shipyard in Turkije en het moet in 2024 worden opgeleverd; het zal gaan varen tussen Rodby in Denemarken en Puttgarden in Duitsland. Het schip kan zowel op elektriciteit als op brandstof varen. Dit schip gaat twee oudere veerboten vervangen; de vervoerscapaciteit zal met 23% toenemen.



Virgin Voyages: In het kader van “Giving Tuesday”, na “Black Friday”, heeft Virgin Voyages 500 hutten op de SCARLET LADY aangeboden aan zorgpersoneel uit Miami (Florida) voor een vier- of vijfdaagse cruise. (Foto: Carlo Martinelli, 3-1-2020 in aanbouw te Genua).

ARAMANA, De oplevering van de ARAMANA (280 passagiers, 119 bemanningsleden, 14.500 GT) door de Chinese werf Huanghai Shipbuilding aan Aranui Cruises is vertraagd.

CELEBRITY ASCENT, 9838400, Bij Chantiers de l’Atlantique in St. Nazaire, Frankrijk, is het eerste staal gesneden voor de CELEBRITY ASCENT (129.500 GT) van Celebrity Cruises. Dit is het vierde schip van de Edge-klasse na de CELEBRITY EDGE (2018, 9812705, 130.818 GT) CELEBRITY APEX (2021, 9838383, 130.818 GT) en de CELEBRITY BEYOND (2022, 9838395, 140.600 GT).

COSTA TOSCANA, 9781891, Op 2 december 2021 is de COSTA TOSCANA (6730 passagiers, 1846 bemanningsleden, 183.900 GT) door de Meyer werf in Turku (Finland) opgeleverd aan Costa Crociere. Het schip gebruikt LNG als brandstof. De eerste afvaart zal op 5 maart 2022 uit Savona in Italië zijn.

ENCHANTED PRINCESS, 9807126, Op 10 november 2021 is de ENCHANTED PRINCESS (2020, 145.281 GT) van Princess Cruises uit Port Everglades (Florida) op de eerste cruise vertrokken. Het schip zal op 13 december worden gedoopt. Het is op 30 september 2020 door de Monfalcone werf van Fincantieri opgeleverd. Zusterschepen zijn de ROYAL PRINCESS (2013, 9584712, 142.714 GT), de REGAL PRINCESS (2014, 9584724, 142.714 GT), de MAJESTIC PRINCESS (2017, 9614141, 144.216 GT) en de SKY PRINCESS (2019, 9802396, 145.281 GT).

FINNECO III, 9856854, Finnlines, onderdeel van de Grimaldi Group staat op het punt de FINNECO III (64.575 GT) van de China Merchants Jinling Shipyard over te nemen.

JANSSONIUS, 9896191, De oplevering van de JANSSONIUS (170 passagiers, 6300 GT) door de Brodosplit werf in Kroatië aan Oceanwide Expeditions is vertraagd. Nu zal de eerste afvaart waarschijnlijk in augustus 2022 zijn.

KAVARATTI, 9238260, Na een brand op 1 december 2021 aan boord op de KAVARATTI (2008, 8763 GT) dreef het schip stuurloos in de Indische Oceaan op de reis tussen twee havens in de Lakshadweep Eilanden. Het schip vaart tussen Kochi in India en deze eilanden. Er waren 624 passagiers en 85 bemanningsleden aan boord.

LORD OF THE HIGHLANDS, 9641285, De LORD OF THE HIGHLANDS (2012-NECDET ALI YILDIRIM, 2018- LORD OF THE HIGHLANDS, 50 passagiers, 737 GT) is door Oliver Design opgeleverd aan Hebridean Island Cruises. Het schip zal de eerste cruise in het voorjaar van 2022 varen.



MOBY FANTASY, 9837509, Op de Guangzhou Shipyard International (GSI) is op 6 november 2021 de MOBY FANTASY (69.500 GT) te water gelaten. Dit is de eerste van twee veerboten voor Moby Lines die tussen Italië en Sardinië gaan varen. De schepen kunnen 2500 passagiers vervoeren en 1300 personenauto's of 300 vrachtwagens. Het schip wordt in 2023 in dienst gesteld. Het zusterschip krijgt de naam MOBY LEGACY IMO: 9837511. (Foto: d1 softballnews).

MSC EURIBIA, 9901544, Op 2 december 2021 is bij Chantiers de l'Atlantique in St. Nazaire, Frankrijk, de kiel gelegd van de MSC EURIBIA met de ceremonie van het leggen van munten onder de kiel. Oplevering wordt in 2023 verwacht.

MSC SEASCAPE, 9843807, Op 22 november 2021 is de MSC SEASCAPE (5877 passagiers, 169.380 GT) uitgedokt op de Fincantieri werf in Monfalcone. Het schip zal in november 2022 worden opgeleverd aan MSC.

MSC SEASHORE, 9843792, Op 22 november 2021 is de MSC SEASHORE (2021, 170.412 GT) van MSC Crocière in Ocean Cay, het eiland van MSC in de Bahamas, gedoopt door Sophia Loren.

MSC VIRTUOSA, 9803625, Op 27 november is de MSC VIRTUOSA (2021, 181.541 GT) in Dubai (Verenigde Arabische Emiraten) gedoopt door Sophia Loren.

MSC WORLD EUROPA, 9837420, Op 2 december 2021 is bij Chantiers de l'Atlantique in St. Nazaire, Frankrijk, de MSC WORLD EUROPA (205.700 GT) uitgedokt. Dit is het eerste cruiseschip met LNG als brandstof dat in Frankrijk in aanbouw is. Vanaf december 2022 zal het schip in de Arabische Golf cruisen.

NATIONAL GEOGRAPHIC RESOLUTION, 9880685, De NATIONAL GEOGRAPHIC RESOLUTION (126 passagiers, 12.786 GT) van Lindblad Expeditions is in november 2021 door de kapitein, Heidi Norling, in Antarctica gedoopt, terwijl het voorschip vastzat in het ijs.

OCEAN ODYSSEY, 9880673, China Merchants Heavy Industries in Haimen heeft de OCEAN ODYSSEY (130-200 passagiers, 85-115 bemanningsleden, 7892 GT) aan Sunstone Ships opgeleverd. Het schip is door Vantage Deluxe World Travel gecharterd.

ODYSSEY OF THE SEAS, 9795737, Op 13 november 2021 is de ODYSSEY OF THE SEAS (167.704 GT) van Royal Caribbean International in Port Everglades gedoopt door Erin Brown. Zij heeft kanker overleefd en is een paralympische atlete afkomstig van de Bahamas.

SH MINERVA, 9895240, In november 2021 is de SH MINERVA (10.700 GT) van Swan Hellenic Cruises op de Helsinki werf gedoopt door Johanna Mäkelä, de eerst Finse hoogleraar van voedsel en echtgenote van burgemeester Juhana Vartiainen van Helsinki.

SILVER DAWN, 9857937, Op 12 november 2021 heeft de Fincantieri werf in Ancona de SILVER DAWN (596 passagiers, 40.844 GT) overgedragen aan Silversea Cruises. Dit is na de SILVER MUSE (2017, 40.791 GT) en de SILVER MOON (2020, 47.090 GT) het derde schip van de MUSE-klasse.

SILVER NOVA, 9886213, Op 2 december 2021 is op de Meyer Werft in Papenburg het eerste staal gesneden voor de SILVER NOVA (728 passagiers, 560 bemanningsleden, 54.700 GT) van Silverseas Cruises. Het schip zal LNG en elektriciteit als brandstof gebruiken. Oplevering is in de zomer van 2023.



XIN ECOLOGY, De proefvaarten van de XIN ECOLOGY zijn succesvol afgesloten. Dit is de eerste veerboot die met een supercapacitor is uitgerust. Dit is een systeem dat de elektrische voortstuwing van schepen aanzienlijk kan verbeteren. Het schip zal binnen China varen. (Foto: World Record Academy).

Sloop:

ANTARES EXPERIENCE, 8821046, De ANTARES EXPERIENCE (1993-COSTA ROMANTICA, 2012-COSTA neoROMANTICA, 2021-CELESTYAL EXPERIENCE, 2021-ANTARES EXPERIENCE, 53.049 GT) is op 3 december 2021 op het strand gezet bij Gadani in Pakistan.

COLUS, 8611398, De COLUS (1989-SITMAR FAIRMAJESTY, 1989-STAR PRINCESS, 1997-ARCADIA, 2003-OCEAN VILLAGE, 2010-PACIFIC PEARL, 2017-COLUMBUS, 2021-COLUS 63.786 GT) is in Alang (India) gesloopt.

DREAM, 7915096, De DREAM (1981-TROPICALE, 2000-COSTA TROPICALE 2005-PACIFIC STAR, 2008-OCEAN DREAM, 2020-DREAM, 35.265 GT) van The Peace Boat is in Alang (India) gesloopt.

GRAND, 8314134, De GRAND (1987-CELEBRATION, 2008-GRAND CELEBRATION, 2014-COSTA CELEBRATION, 2015-GRAND CELEBRATION, 2020-GRAND, 47.263 GT) is in Alang (India) gesloopt.

KARNIKA, 8521220, De KARNIKA (1990-CROWN PRINCESS, 2002-A'ROSA BLUE, 2004-AIDABLU, 2007-OCEAN VILLAGE TWO, 2009-PACIFIC JEWEL, 2019-KARNIKA, 70.310 GT) is in Alang (India) gesloopt.

MAGES, 8217881, De MAGES (1985-HOLIDAY, 2009-GRAND HOLIDAY, 2015-MAGELLAN, 2021-MAGES, 46.052 GT) is in Alang (India) gesloopt.

MARCO POLO, 6417097, De MARCO POLO (1965-ALEKSANDR PUSHKIN, 1991-ALEKSANDR, 1991-MARCO POLO, 22.080 GT) is in Alang (India) gesloopt.

TROS, 7304314, De TROS (1973-ROYAL VIKING SEA, 1991-ROYAL ODYSSEY, 1997-NORWEGIAN STAR, 2001- NORWEGIAN STAR 1, 2002-CROWN, 2004-ALBATROS, 2021-TROS, 20.018 BRT) is in juli 2021 in Alang (India) voor de sloop aangekomen.

LEISURE WORLD, 6921828, De LEISURE WORLD (1969-SKYWARD,) 1991-SHANGRI-LA WORLD, 1992-ASEAN WORLD1922-FANTASY WORLD, 1993-LEISURE WORLD, 16.254 BRT) is in juli 2021 in Alang (India) voor de sloop aangekomen.





HERA OLDENDORFF

De eerste negen maanden van 2021 werd in Rotterdam bijna 21 miljoen ton ijzererts aangevoerd. In 2020 was dat, met 13 miljoen ton, beduidend minder. Het meeste erts is bestemd voor het Roergebied, wat erop duidt dat de productie van staal goed in de lift zit. Veel erts is afkomstig uit Brazilië en Canada, maar niet alles. Het komt ook uit Australië, Zuid-Afrika en sinds mensenheugenis uit Zweden, wat verscheept wordt via Narvik in Noorwegen en waar het per spoor wordt aangevoerd.

De HERA OLDENDORFF kwam uit Saldanha Bay (Zuid-Afrika) en is druk doende om behoedzaam voor de kant te komen bij EECV (Ertsoverslagbedrijf Europort CV). Het bedrijf is eigendom van de Duitse staalindustrie (ThyssenKrupp Steel en Hüttenwerke Krupp Mannesmann) en draagt zorg voor de logistieke aanvoer van erts en kolen naar Duitsland. Met een deadweight van 209.249 ton is het een zogeheten Newcastlemax bulkcarrier, waarvan de maatvoering het maximum is voor de Australische haven met die naam. Het schip is 300 bij 50 meter en heeft een maximum diepgang van 18,5 meter.

Oldendorff Carriers is een toonaangevende bulkrederij die dit jaar 100 jaar bestaat. Het hoofdkantoor staat in Lübeck en men opereert met 750 schepen in allerlei maten, waaronder Capesizers, Pana-, Ultra-, Supra- en Handymaxen, deels eigendom en deels in (time)charter. De HERA OLDENDORFF is geen eigen schip, maar van de China Merchants Bank te Shenzhen. Papieren eigenaar is Sea 234 Leasing Company Hong Kong, met registratie in Monrovia. Het technisch management is in handen van Laskaridis Shipping/Lavinia Corp. in Athene. Binnen een week was het schip gelost en vertrok zij naar Seven Islands in Canada. (Tekst: Cees de Keijzer, voorzitter WSS Rotterdam Branch. Fotografie: Aeroview – Dick Sellenraad).

HERCULES I

Tankers met een draagvermogen van 200.000 ton of meer, worden super- of mammoettanker genoemd. De internationale aanduiding is VLCC (Very Large Crude Carrier) met de tonnage in DWT (Deadweight Tons). Vanaf 320.000 DWT is het een ULCC (Ultra Large Crude Carrier). De HERCULES I is 299.011 ton en een van de vele VLCC's met een tonnage van om en nabij de 300.000. De lengte is 333 meter en de breedte 60. Het schip werd gebouwd door Hyundai Heavy Industries te Incheon en kwam 2017 in de vaart onder de vlag van de Marshall-eilanden. De T in de schoorsteen is van de Griekse reder Nikolas P. Tsakos, die het schip vernoemde naar de mythologische halfgod, die het toonbeeld is van kracht en slimheid.



In de zij staat TEN, wat niet slaat op 10, maar op Tsakos Energy Navigation Ltd., waarmee de functie als energietransporteur wordt benadrukt. TEN doet dat met zo'n 70 tankers, met bij elkaar 8 miljoen DWT. De vloot omvat meerdere types van verschillende grootte, waarvan er 14 Green Award gecertificeerd zijn. Het merendeel van de vloot wordt vanuit Athene gemanaged door TCM (Tsakos Columbia Shipmanagement), een joint venture tussen Tsakos en Schoeller Groups. Bovendien opereert Tsakos nog met 11 bulkcarriers en 10 containerschepen.



De HERCULES I kwam uit de Golf van Mexico met in Corpus Christis geladen ruwe olie. De Texaanse crude werd gelost bij de MOT in de 8ste Pet. Nog geen twee dagen later vertrok de VLCC in ballast en zette opnieuw koers naar de Golf van Mexico. Het schip vaart op relatief goedkopere stookolie, wat is toegestaan omdat de uitlaatgassen gekuist worden door een scrubber. De wanstaltige installatie is niet om aan te zien, maar wel effectief. (Tekst: Cees de Keijzer. Fotografie: Arjan Elmendorp, 22-4-2021).

Eerste waterstofschip voor chemisch bulktransport

In opdracht van vinylproducent Inovyn ontwikkelt VT Group Europa's eerste door waterstof aangedreven binnenvaartschip voor vloeibaar chemisch bulktransport. Door de verbrandingsmotor van binnenvaartschip 'Volendam' te vervangen door een waterstofaandrijving, verwachten VT Group en Inovyn jaarlijks de CO₂-uitstoot met 1.000 ton te verminderen.

Nadat de duurzame waterstoftechnologie is ingebouwd, gaat de 'Volendam' essentiële grondstoffen vervoeren tussen de Inovyn-vestigingen in Antwerpen en Jemeppe. De koolstofarme waterstof die het schip als brandstof gebruikt, is een bijproduct van de chemische productieactiviteiten van Inovyn (een dochter van chemieconcern Ineos).

Duurzaamheidsambities

“Met deze ontwikkeling maakt Inovyn de decarbonisatieagenda van Ineos verder waar, als onderdeel van het eerder aangekondigde investeringsprogramma van 2 miljard euro”, zegt Wouter Bleukx, Hydrogen

Business Manager bij INOVYN. “Vervoer op waterstof zal een cruciale rol spelen in het Europees pad naar klimaatneutraliteit.” Bleukx ziet daarin een belangrijke rol weggelegd voor Inovyn. “We zijn perfect gepositioneerd om de emissies in de transportsector te verlagen, aangezien we al een producent van koolstofarme waterstof zijn en een aanzienlijke vraag naar transport hebben.”

VT Group voert de retrofitting van het binnenvaartschip uit. Daarnaast blijft het namens Inovyn ook eigenaar en exploitant van het bulkschip voor vloeibare chemicaliën, dat al tot de vloot van VT behoorde en voorheen op dezelfde route voer. “Onze sterke relatie met Inovyn heeft ons altijd al in staat gesteld om te innoveren”, licht Niels Groenewold, CEO van VT Group, het partnerschap toe. “Het is voor ons zeer waardevol om nu ook bij te kunnen dragen aan een CO2-neutrale operatie, volledig in overeenstemming met de duurzaamheidsambities van ons bedrijf.”



Verenigde Tankrederij

VT Group, ook bekend als Verenigde Tankrederij, is van oorsprong een Nederlandse tankvaart-onderneming. VT werd opgericht in 1933 en heeft haar hoofdkantoor in Rotterdam, maar is anno 2021 wereldwijd actief met een meer dan vijftig schepen tellende vloot, zowel in de binnen- als zeevaart. De focus ligt daarbij op het ARA-gebied, Zweden en alle Rijnsoeverstaten, maar ook Panama, Spanje en het Midden-Oosten. VT is gespecialiseerd in vlootmanagement, bunkering en het transport van minerale oliën, chemische producten, (bio)brandstoffen en smeerolie.

Dochterbedrijf van Ineos

Inovyn is een dochteronderneming van Ineos. Met een jaaromzet van 3,1 miljard euro, meer dan 4.000 medewerkers en een jaarlijks commercieel productievolume van circa 10 miljoen ton is Inovyn de grootste vinylproducent van Europa. Het partnerschap met VT Group is onderdeel van een bredere strategie om groene waterstof te ontwikkelen en bestaande koolstofhoudende energiebronnen, grondstoffen en brandstoffen te vervangen. (Bron: maritiemnederland, 29 november 2021. Foto: Dieter Henken, 13-10-2013, Hirzenach).

VOLENDAM, ENI 02330828, dubbelwandige chemicaliëntanker, 2008 casco gebouwd door S.C. Santierul Naval Orsova S.A., Orsova, Roemenie, 2008 afgebouwd bij Smits Machinefabriek, Capelle a/d IJssel, 5-11-2008 gedoopt VOLENDAM door mevr. H.J. Schellaars-Hermesen, 11-2008 opgeleverd door Smits Machinefabriek als VOLENDAM aan Verenigde Tankrederij B.V. 1.916 ton, 85,95 x 11,45 x . x 3,250 meter. 6 gecoate ladingtanks. 1.521 PK, 1.119 kW, Caterpillar 3512.

FINNECO I, IMO 9856830, Hybride Ro-Ro Cargo Ship, 64.575 GT, 24.000 DWT, 26-4-2021 te water gelaten onder bouwnummer CHINA MERCHANTS JL JIANGSU JLZ8180407, 29-9-2021 t/m 8-10-2021 proefvaart, 30-11-2021 geplande oplevering aan Finnlines PLC, Helsinki, Finland (OJTO).

FINNECO II, IMO 9856842, Hybride Ro-Ro Cargo Ship, 64.575 GT, 24.000 DWT, 30-8-2021 te water gelaten onder bouwnummer CHINA MERCHANTS JL JIANGSU JLZ8180408, 1-2-2022 geplande oplevering aan Finnlines PLC, Helsinki, Finland.

FINNECO III, IMO 9856854, Hybride Ro-Ro Cargo Ship, 64.575 GT, 24.000 DWT, 31-8-2021 kiel gelegd onder bouwnummer CHINA MERCHANTS JL JIANGSU JLZ8180409, 22-11-2021 te water, 8-4-2022 geplande oplevering aan Finnlines PLC, Helsinki, Finland. De 3e en laatste in een serie hybride ro-ro vessels.

FLANDERS INNOVATION, IMO 9897547, LPG Tanker, 30-6-2020 kiel gelegd, 23-6-2021 opgeleverd door Jiangnan Shipyard Group Co. Ltd. (H2667) aan aan Shimanami Shipping S.A., Antwerpen-België (ONKT), in beheer bij Exmar Marine S.A., Antwerpen en Exmar Shipmanagement N.V., Antwerpen. 50.468 GT, 16.688 NT, 54.998 DWT. 229,944 (225,102) x 36.61 x 22,20 x 11,80 meter.

FLANDERS PIONEER, IMO 9897559, LPG Tanker, 21-9-2020 kiel gelegd, 17-4-2021 te weater gelaten onder bouwnummer JIANGNAN H2668, 22-9-2021 opgeleverd door Jiangnan Shipyard Group Co. Ltd. aan Shimanami Shipping S.A., Antwerpen-België (ONKU), in beheer bij Exmar Marine S.A., Antwerpen en Exmar Shipmanagement N.V., Antwerpen. 50.468 GT, 16.688 NT, 54.857 DWT.



ZEELEEUW te Rotterdam

Zr.Ms. ZEELEEUW S 803 is een van de onderzeeboten van de Walrus-klasse. Deze boten vormen de onderwatereenheden van de marinevloot. 25 april 1990 in dienst gesteld. OP 17 november 2021 gearriveerd aan de Parkkade om personeel te werven voor de Kon. Marine. Een aantal scholen is uitgenodigd om een kijkje te nemen in de onderzeeboot.

Opdracht voor tweede onderzeeboot.

Op 17 december 1979 is het contract getekend voor de bouw van de tweede onderzeeboot van de "Walrusklasse" voor de Koninklijke Marine. Deze onderzeeboot zal op onze werf worden gebouwd en is geheel identiek aan de eerste, waarvoor op 11 oktober 1979 in de Onderzeebootloods de kiel werd gelegd. Uiterlijk gelijken de schepen veel op de boten van de huidige Zwaardvisklasse. De uitvoering is daarentegen sterk gemoderniseerd en verbeterd. Voor de drukhuid wordt gebruik gemaakt van het Franse Marel staal. Deze staalsoort bezit een zeer hoge rekgrens, waardoor de nieuwe onderzeeboot tot veel grotere diepten zullen kunnen duiken. Behalve het feit, dat de bouw van de onderzeeboten bijzonder gunstig is voor de werkgelegenheid, betekent het tevens dat wij als RDM is staat worden gesteld de grote kennis en vaardigheid in de bouw van hoogwaardige projecten te behouden en uit te breiden. Aspecten van wezenlijk belang voor de werving van toekomstige opdrachten. Het ligt in de bedoeling dat de tweede onderzeeboot eind 1983 / begin 1984 zal proefvaren.

Onderzeeboot Hr. Ms. "Zeeleeuw" werd op 20 juni 1987 vanuit de onderzeebootloods te water gelaten door Mevr. W.J Brainich von Brainich Felt - van Daalen Wetters, echtgenote van de Bevelhebber der Zeestrijdkrachten Vice-Admiraal C.H.E. Brainich von Brainich Felt. (Bron: Nieuws van de RDM, jan/febr/mrt 1980. Foto's: Jan de Jonge, 17-11-2021, de FAIRPLAY-24 maakte achter vast).





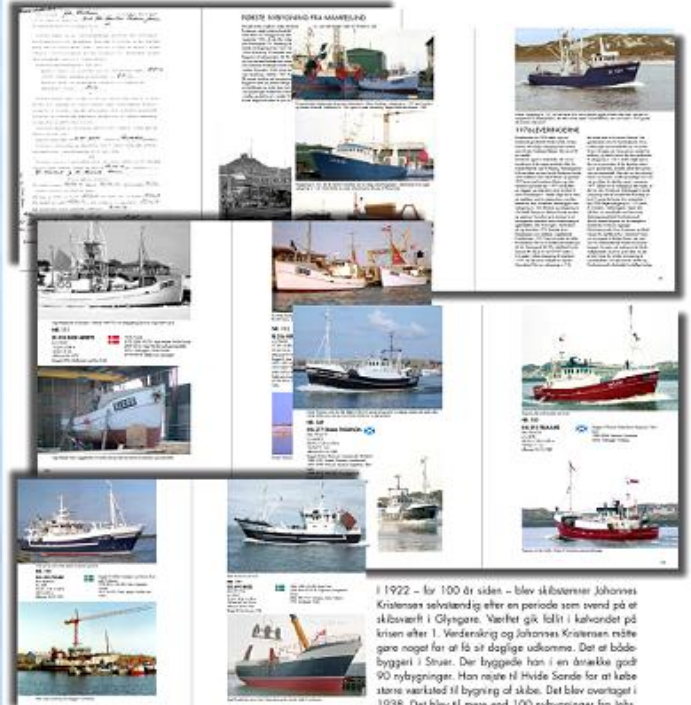
Bent Mikkelsen

JOHS. KRISTENSEN SKIBSBYGGERI

1922 - 1995



Forlaget Betty Nordgas



I 1922 - for 100 år siden - blev skibstøtser Johannes Kristensen selvstændig efter en periode som svend på et skibsværft i Glyngø. Værftet gik i luft i kølvandet på krisen efter 1. Verdenskrig og Johannes Kristensen måtte gøre noget for at få sit daglige udkomme. Det er både bygget i Sivar. Der byggede han i en årtække godt 90 nybygninger. Han rejste til Hvide Sande for at købe store værktøjer til bygning af skibe. Det blev overtaget i 1938. Det blev til mere end 100 nybygninger fra Johs. Kristensen og senere hans sønner Egon og Ernst, der tog over efter faren. Det hele sluttede i 1995, da krisen i fiskeriet og en uvilig bærk satte en stopper for værftet forsatte vilje. Bogen er i A4-format. Der er 238 sider med talrige illustrationer. Pris: 375,00 kr. + forsendelse 75,00 kr.

Forlaget Betty Nordgas

Bent Mikkelsen
Tromsøvej 12
DK-6950 Ringløbing
tel. + 45 2424 1335
e-mail: chipenk@mail.dk
www.bettyordgas.dk

ISBN 87-997470-9-2
EAN 9788799747092



AL IMAN, IMO 7712975, Livestock Carrier, 3.556 GT, 3.980 DWT. 1978 opgeleverd door Ulstein Hatlo, Ulsteinvik (159) als MINI SUN aan K/S A/S Minibulk II, Noorwegen. 1983 verkocht aan Saudi Livestock Transport & Trading Co., Saudi Arabia, herdoopt ARWA. 1984 verbouwd tot livestock carrier. 1998 verkocht aan Jordanian-Saudi Livestock & Meat PLC, Jordanië. 2000 verkocht aan Century Shipping Inc., St. Vincent & the Grenadines, herdoopt AL IMAN. 2021 verkocht voor sloop naar Pakistan. 21-10-2021 van Jeddah naar Gadani, 10-11-2021 (mt) op Gadani Anchorage, 25-11-2021 (vt) te Gadani (Plot 91) op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Gadani Ship Breaking Yard).

ALBARAKA-7, IMO 6728159 (NB-286), Livestock Carrier, 1.202 GT, 1.350 DWT. 11-11-1967 opgeleverd als REBENA. 1978 herdoopt SEALOVE. 1985 herdoopt ALEXFAY III. 1987 herdoopt NIKI. 1988 herdoopt CAPTAIN SCHABAN. 8-2008 herdoopt CAPTAIN ZAKARIA. 10-2010 in de vaart als Livestock Carrier. 12-2010 herdoopt ALBARAKA 7. 2021 verkocht voor sloop naar Pakistan. 7-11-2021 op Gadani Anchorage. 19-11-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

ALBARAKA-8, IMO 7021845, General Cargo Ship, 1.378 GT, 1.521 DWT, te water als HIBERIAN ENTERPRISE voor Hibernian Transport Companies Ltd., Dublin (fusie tussen Limerick S.S. Co. Ltd. en Palgrave, Murphy Ltd.), afgebouwd voor Palgrave, Murphy Ltd., Dublin-Ierland, tijdens de bouw verkocht aan Irish Sea Operators Ltd., Dublin (Blaesbjerg & Co., Aarhus), 9-1971 opgeleverd door F. Smit v/h F. Smit & Zn., Foxhol (204) aan Irish Sea Operators Ltd., Dublin-Ierland (EIBL) (Blaesbjerg & Co., Aarhus), 1971 herdoopt MAYO. 758 BRT, 482 NRT, 1.521 DWT. 1974 verkocht aan Commodore Shipping Co. Ltd., Guernsey-U.K. 12-1975 herdoopt herdoopt COMMODORE CLIPPER. 1988 herdoopt CELINE M. 1-1993 herdoopt LARNACA TOWN. 2-1993 herdoopt SEA STAR III. 9-1993 herdoopt CELINE M. 3-2003 herdoopt ABDALLAH. 12-2010 herdoopt ALBARAKA 8. 2021 verkocht voor sloop. 11-11-2021 op Gadani Anchorage. 19-11-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.



MARITIEM DEN HELDER

In woord en beeld

WELKOM SCHEPEN BEDRIJVEN ARTIKELEN CONTACT



ALTAIR, IMO 7813937, Passenger/Ro-Ro Ship, Ferry, 12.705 GT, 16-10-1980 opgeleverd door Harland & Wolff Ltd., Belfast (1715) als ST. ANSELM aan Lloyds Leasing Ltd., U.K. 7.405 BRT. 1.829 DWT. 1990 verkocht aan P&O Stena Line Ltd., U.K., herdoopt STENA CAMBRIA. 199- nieuwe meting 12.705 GT. 1999 verkocht aan Umafisa Cataluna S.A., Spanje, herdoopt ISLA DE BOTAFOC. 4-2010 herdoopt WINNER 9. 4-2010 herdoopt BARI. 7-9-2021 verkocht aan United Offshore Ltd., Gabon (TRAE3), in beheer bij BBN Shipmanagement Pvt. Ltd., Mumbai, 9-2021 herdoopt ALTAIR. 2021 verkocht voor sloop aan Chittagong Breakers. 18-11-2021 van Colombo naar Chittagong, 26-11-2021 op Chittagong Anchorage, 3-12-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Teun van der Zee, 21-6-1989, Calais).

AQQALUK ITTUK, IMO 8208725, Passenger/General Cargo Ship, 382 GT, 240 DWT. 1983 opgeleverd als AQQALUK ITTUK door Marstal Ståskibsværft & Maskinfabrik, Marstal (104) aan Godthåb K/S, Kopenhagen (OYBA), in beheer bij Grønlandske Handel. 293 BRT, 114 NRT, 255 DWT. 1986 verkocht

aan K/S Difko XIX, Denemarken, in beheer bij Grønlandske Handel. 12-1997 verkocht aan Royal Arctic Bygdeservice AS, Denemarken, in beheer bij Royal Arctic Line AS. 8-10-2021 samen met zusterschip ANGAJU ITTUK gearriveerd te Frederikshavn. 29-11-2021 verkocht voor sloop.

ARIS, IMO 9037147 (NB-286), Oil Products Tanker, 24.252 GT, 38.695 DWT. 2001 opgeleverd als GLASGOW. 5-2002 herdoopt CHINOOK. 4-2010 herdoopt POLARIS. 6-2010 herdoopt ARIS. 22-10-2021 (e) verkocht voor sloop. 12-11-2021 (F) herdoopt LARIS. 29-11-2021 op Chittagong Anchorage, 3-12-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

ASIA ADVENTURER, IMO 8820119, Chemical Tanker, 4.995 GT, 9.013 DWT. 30-5-1989 opgeleverd door Asakawa Zosen, Imabari (345) als KAREN C aan Sea Bream Maritime S.A., Panama. 2001 verkocht aan Chemi Sun Shipping S.A., Panama, 11-2001 herdoopt ZHONG HUA 7. 12-2009 herdoopt ASIA ADVENTURER. 12-2021 verkocht voor sloop.

ASTRA, IMO 9253909, Crude Oil Tanker, 79.525 GT, 149.995 DWT. 16-3-2001 contract, 31-10-2001 kiel gelegd, 24-12-2001 te water, 8-2-2002 opgeleverd door Sasebo Heavy Industries Co. Ltd. (480) als ASTRA aan Crest Agency Ltd., Liberia, in beheer bij Dynacom Tankers Management Ltd. 12-12-2003 in beheer bij Columbia Shipmanagement Ltd. 22-7-2004 verkocht aan SAG Unternehmensbeteiligungsges. M.T. "Astra" m.b.H. & Co. Tankschiff K.G., Liberia, in beheer bij Columbia Shipmanagement Ltd. 31-12-2005 in beheer bij Columbia Shipmanagement (Deutschland) G.m.b.H. 10-2014 in beheer bij Heidmar Inc. en Columbia Shipmanagement (Deutschland) G.m.b.H. 11-2021 verkocht voor sloop (576 USD/TO as is Mangalore). 23-11-2021 van Mangalore Anchorage naar Khor Fakkan, 7-12-2021 ETA te Khor Fakkan.

ATLANTIC ENTERPRISE, IMO 7202554 (NB-286), Research Vessel, 6.414 GT. 1970 opgeleverd door Signal Ship Repair, Mobile AL, U.S.A. (251) als KAREN JUNE. Vissersschip, 154 BRT. 1970 herdoopt KAREN WOOD. 1992 verlengd, 2.437 GT. 19-- herdoopt KAREN JUNE. 1991 herdoopt AMERICAN CHAMPION. 1998 herdoopt GECO TRITON. 1998 verbouwd tot Research Vessel, nieuwe meting 6.414 GT. 2015 herdoopt ATLANTIC ENTERPRISE. 10-2021 verkocht aan Alang Breakers. 19-10-2021 van Gibraltar naar Port Klang, 21-11-2021 ETA te Port Klang. 2021 verkocht aan Gadani Breakers, Pakistan. 7-12-2021 op Gadani Anchorage.

AVENTINE, IMO 9123192, Crude Oil Tanker, 57.456 GT, 99.343 DWT. 5-2-1997 opgeleverd door Samsung Shipbuilding & Heavy Industries Co. Ltd., Geoje als EAGLE BIRMINGHAM. 2-2019 herdoopt AVENTINE. 2021 verkocht voor sloop. 15-10-2021 van Port Klang naar Chittagong, 3-11-2021 van Batu Ampar Anchorage, 12-11-2021 op Chittagong Anchorage, 13-11-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

BANYAN PRIDE, IMO 9223265, Chemical/Oil Products Tanker, 24.910 GT, 37.808 DWT. 2002 opgeleverd als MERIOM JOY. 4-2004 herdoopt PORT RUSSEL. 9-2018 herdoopt P RUSSEL. 8-2019 herdoopt BANYAN PRIDE. 11-2021 verkocht voor sloop (597 USD/TO as is Kandla). 20-11-2021 van Kandla naar Alang, 2-12-2021 op Bhavnagar Anchorage, 9-12-2021 op Alang Anchorage en te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

BASSDRILL BETA, IMO 8771801, semi-sub booreiland, 2013 opgeleverd door Dalian Shipbuilding Industry Group, Dalian als BASSDRILL BETA. 16.773 GT. 11-11-2021 op Alang Anchorage met de sleepboot POSH OSPREY (IMO 9658264), 12-11-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

BERGE KANGCHENJUNGA, IMO 9073438, 19-11-1993 te water, 3-1994 opgeleverd door Mitsubishi H.I. Ltd., Nagasaki (2077) als DIAMOND FALCON aan Ryoyu Panama Inc., Panama. VLCC, 147.005 GT, 264.158 DWT. 2003 verkocht aan Heroic Matador Inc., Hong Kong (Cido Shipping (HK) Co. Ltd.), herdoopt PACIFIC CRYSTAL. 27-7-2004 in beheer bij Anglo-Eastern Tanker Managent (HK) Ltd., Hong Kong. 25-1-2010 verkocht aan Orchid Marine Ltd. S.A., Hong Kong (Polaris Shipping Co. Ltd. en Univan Maritime (HK) Ltd.). 2020 verbouwd tot Ore Carrier, 148.159 GT, 263.237 DWT. 12-12-2013 verkocht aan Berge Kangchenjunga Co. Inc., Isle of Man (2HCG2), in beheer bij Berge Bulk Maritime Pte. Ltd., Singapore, 12-2013 herdoopt BERGE KANGCHENJUNGA. 16-10-2021 van Kamsar Anchorage naar Yantai, 30-11-2021 ETA te Yantai. 2-11-2021 (e) verkocht voor sloop (as is Singapore 630 USD/TO).

SAS.295 BLAUWAL, IMO 5046243, Fishing Vessel, 126 GT. 1958 opgeleverd. 2021 door Antares Fischereigesellschaft te Sassnitz verkocht voor sloop, 25-11-2021 vertrokken van Sassnitz naar Grenå, 26-11-2021 te Grenå om gesloopt te worden bij Fornæs Ship Recycling.

BLUE SHIP, IMO 9225081, Crude Oil Tanker, 84.476 GT, 164.859 DWT. 24-12-1999 contract, 20-8-2001 kiel gelegd, 20-12-2001 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. (1360) als CUMHURIYET aan Ditaş Deniz İşletmeciliği ve Tankerciliği A.Ş., Turkije (TCWJ). 2009 verkocht aan Beykoz Tankercilik AS, Turkije (TCWJ), in beheer bij DITAS Deniz İşletmeciliği ve Tankerciliği A.S. 10-2021 herdoopt BLUE SHIP. 11-2021 verkocht voor sloop (as is Singapore 610 USD/TO).

BRITISH ENDEAVOUR, IMO 9242479, aanvankelijk in aanbouw voor Genel Denizcilik Nakliyatı AS, 15-12-2001 kiel gelegd, 16-3-2002 te water gelaten, 20-6-2002 opgeleverd (NV-23002) door Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. (0025) als BRITISH ENDEAVOUR aan Artemis Shipping Co. Ltd., Londen-U.K. (ZIRM6), in beheer bij BP Shipping Limited. Tankschip. 23.235 GT, 37.224 DWT. 21-7-2005 in beheer bij BP Shipping Limited en Ocean Tankers Pte. Ltd. 19-6-2007 verkocht aan Dafa Shipping Pte. Ltd., Singapore (S6ES2), in beheer bij Ocean Tankers Pte. Ltd., 6-2007 herdoopt OCEAN WINNER. 6-10-2012 in beheer bij Ocean Tankers Pte. Ltd., Singapore. 3-2021 in beheer bij Dafa Shipping Pte. Ltd., Singapore en Ocean Tankers Pte. Ltd., Singapore. 19-4-2021 op Singapore Anchorage en opgelegd. 12-11-2021 (e) verkocht voor sloop (as is Malaysia 595 USD/TO).

BREMEN F 207, MMSI 211210220 (NB-286), fregat, 9-7-1979 kiel gelegd, 27-9-1979 te water bij Bremer Vulkan, Bremen, 7-5-1982 in dienst gesteld. 30 kn. 10.920 EPK. 8.140 kW, 2 x MTU 20V956 TB92. 30-

9-2013 uit de vaart en opgelegd te Wilhelmshaven. 28-3-2014 uit dienst gesteld. 2021 verkocht voor sloop naar Turkije. 13-10-2021 van Wilhelmshaven naar Aliaga met de sleepboot ONYX (IMO 9752400), 7-11-2021 ETA te Aliaga. 12-11-2021 gewijzigde ETA te Aliaga. 14-11-2021 op Aliaga Anchorage, 15-11-2021 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden.

CARNIVAL FASCINATION, IMO 9041253 (NB-286), 3-9-1992 kiel gelegd, 16-6-1994 (LR) opgeleverd door Kvaerner Masa-Yards, Helsinki (487) als FASCINATION aan Carnival Corp, Panama. 70.367 GT. 2.624 passagiers. 18 kn. 42.240 kW. 2000 thuishaven en vlag: Nassau-Bahamas. 2007 herdoopt CARNIVAL FASCINATION. 23-4-2020 te Miami FL. 29-5-2020 te Walvis Bay. 3-6-2020 te Durban. 21-6-2020 van Mumbai naar Cadiz, 27-7-2020 ETA te Cadiz. 24-7-2020 op Cadiz Anchorage. 29-7-2020 te Cadiz en opgelegd. 17-9-2020 (e) verkocht voor sloop. 10-2020 verkocht naar Azië om verbouwd te worden tot hotelschip, 30-11-2020 verkocht aan Century Harmony Cruise Ltd., Panama (3EMQ6), in beheer bij Integrated Maritime Management (SG) Pte. Ltd., Singapore, herdoopt CENTURY HARMONY. 26-12-2020 van Gibraltar naar Azië, 2-1-2021 ETA te Port Said (Armed Guard on board). 5-2-2021 op Zhoushan Anchorage. 28-8-2021 te Manilla. 7-9-2021 naar Pasir Gudang, Johor Anchorage. 14-9-2021 op Johor Anchorage en vertrokken naar Galle, Colombo, 27-10-2021 ETA te Galle. 10-2021 verkocht voor sloop naar India. 28-10-2021 ETA te Alang. 3-11-2021 op Colombo Anchorage. 5-11-2021 verkocht aan Nina Services Corp., Panama, in beheer bij Integrated Maritime Management (SG) Pte. Ltd., Singapore, 11-2021 (e) herdoopt Y HARMONY. 17-11-2021 op Colombo Anchorage.

CECILIE, IMO 7907805, Standby-Safety Vessel, vlag: Honduras (HQXJ3), 376 GT. Gebouwd door Stocznia Remontowa "Nauta" (391), 10-7-1980 opgeleverd door Scheepswerf Maaskant B.V., Stellendam (389) als BR.32 JENNIE aan Rederij Fenijn Breskens B.V., Breskens (PFCT). Trawler, 344 BRT, 150 NRT, 2.000 EPK, Deutz. 8-12-1985 verkocht aan G. van Belzen & Zn., Den Helder (PFTT), 1985 herdoopt HD.225 JOZINA. 15-8-1996 verkocht aan Visserij Mij. Maasvis Fishing B.V., Goedereede, 8-1996 herdoopt GO.12 GRIEND. 13-3-1997 verkocht aan P/R Mogens Bødker Rasmussen, Hvide Sande-Denemarken, herdoopt TINE BODKER. 21-2-2000 verkocht aan Partrederi Mogens Bødker Rasmussen, Thyborøn-Denemarken, in beheer bij Per Rosendahl, in de vaart als L.479 TINE BODKER. 2000 hoofdmotor vervangen door 992 EPK, Deutz SBV. 14-4-2011 verkocht aan M/V Cecilie, Charlestown, St. Kitts & Nevis, 5-2011 (e) vlag: Honduras (HOXJ3), in beheer bij Ejvind Rom, Thyborøn, Denemarken en Foga A.p.S., Esbjerg (voor werk), in dienst als Standby-Safety Vessel, 5-2011 herdoopt CECILIE. 2018 verbouwd tot Standby-Safety Vessel. 6-12-2021 van Thyborøn, Denemarken naar Grenå, 7-12-2021 bij Fornæs Ship Recycling, Grenå om gesloopt te worden.

CELESTYAL EXPERIENCE, IMO 8821046 (NB-284), Passenger (Cruise) Ship 28-11-1992 te water gelaten bij Fincantieri Breda, Marghera (5899), 22-9-1993 opgeleverd door Nuovi Apuania, Marina di Carrara (1138) als COSTA ROMANTICA aan Prestige Cruises N.V., Monrovia-Liberia, in beheer bij Prestige Cruises Management S.A.M., 53.049 GT, 7.781 DWT, 28.800 EPK, 21.184 kW, 4 x Sulzer 8ZAL40S, 19,75 kn. 2000 verkocht aan Costa Crociere S.p.A., Genua-Italië. 27-2-2009 bij Punta del Este, Uruguay brak brand uit in de machinekamer, de brand in een dieselgenerator was snel geblust maar de COSTA ROMANTICA kon Buenos Aires niet bereiken, naar Punta del Este gevaren voor reparaties en ontscheping van de passagiers, 12-3-2009 weer in dienst na reparatie. 29-10-2011 gearriveerd bij San Giorgio del Porto Shipyard, Genua, 10-2011 in dok gegaan voor een verbouwing die USD 124 miljoen ging kosten, er kwamen 111 hutten bij, de buitenhutten midscheeps kregen een balkon, 57.150 GT, 1.808 passagiers, 2-2012 na verbouwing in dienst gesteld onder de naam COSTA NEOROMANTICA. 7-2015 in beheer bij Carnival Maritime G.m.b.H., Hamburg en Costa Crociere S.p.A. 2020 verkocht aan Celestyal Cruises, Griekenland en Celestyal Cruises S.A., Strovolos, Cyprus. 21-8-2020 (e) verkocht aan Lander Shipping Inc., Cyprus, in beheer bij Optimum Shipmanagement Services S.A., Piraeus, 8-2020 herdoopt CELESTYAL EXPERIENCE. 8-2021 verkocht. 23-9-2021 op Elefsina Anchorage, 6-10-2021 (e) verkocht aan Beacon & Bay Shipping Services, Dubai, vlag: Liberia (5LCQ6), in beheer bij Beacon & Bay Shipping Services en Excel Shipmanagement Pte. Ltd., Singapore, herdoopt ANTARES EXPERIENCE. 14-10-2021 van Elefsina Anchorage naar Gadani, 22-11-2021 ETA te Gadani. 16-11-2021 (e) verkocht voor sloop. 3-12-2021 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

CHANG LI, IMO 9087661, Oil Products Tanker, 5.404 GT, 9.141 DWT. 4-11-1993 te water, 15-3-1994 opgeleverd door Higaki Zosen K.K., Imabari (438) als GLOBAL PALLAS aan White Oak Maritime S.A., Panama. 5.387 GT, 9.141 DWT. 2000 herdoopt PERAK. 2000 verkocht aan Abound Shipping S.A., Panama, herdoopt SELENE. 9-2001 verkocht aan Toyosu Shipping S.A., Panama, herdoopt GLOBAL PALLAS. 6-2010 herdoopt PALMA PRIMA. 10-2013 herdoopt UNITED EARNING. 8-2018 herdoopt LIVIA. 9-2019 herdoopt CHANG LI. 2021 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 9-11-2021 van Taichung naar Chittagong, 2-12-2021 op Chittagong Anchorage, 7-12-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

D&K I, IMO 9164677, Oil Products Tanker, 28.434 GT, 47.262 DWT. 29-5-1997 kiel gelegd, 3-2-1998 opgeleverd door Onomichi Dockyard Co. Ltd. (427) als MIKOM ACCORD. 4-2005 herdoopt TOPLESS. 12-2006 herdoopt D&K I. 11-2021 verkocht voor sloop (639,5 USD/TO as is Colombo).

DALNEGORSK, IMO 8724418, Fishing Vessel, 825 GT, 475 DWT. 1986 opgeleverd als ICHINSKIY. 20-- herdoopt BREEZE. 2011 herdoopt VALENTIN. 6-2021 herdoopt DALNEGORSK. 9-10-2021 van Vladivostok naar Chittagong, 2-11-2021 (e) te Chittagong, 12-11-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

DARSHANI PREM, IMO 9471824, Hopper Dredger, 7.277 GT, 9.965 DWT. 20-4-2006 opgeleverd als LONG JUN aan Mercator Ltd., India. 9-2007 herdoopt BANWARI PREM. 2008 in beheer bij Vector Shipping Services. 4-2010 in beheer bij ND-Aust Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai, Maharashtra, India, 4-2010 herdoopt DARSHANI PREM. 2021 herdoopt V DARSHANI PREMR. 13-11-2021 van Kakinada, India met

de sleepboot YEVIN (IMO 9349746) naar Chittagong, 19-11-2021 op Chittagong Anchorage, 22-11-2021 te Chittagong en op het strand gezet om gesloopt te worden.

DE SING JIN, IMO 8676324, Oil Products Tanker, 4.312 GT, 5.000 DWT. 2002 opgeleverd als FENG YE 36. 2012 herdoopt KUN LUN YOU 001. 1-2015 herdoopt TAI AN. 9-2-2015 herdoopt DE SING JIN. 9-2021 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 24-9-2021 op Chittagong Anchorage, 5-10-2021 te Chittagong en op het strand gezet om gesloopt te worden.

DIBELYA 1HO, MMSI 440204860, duwboot. 11-2021 bij Busan OS Shipbuilding (scrapyard) Busan Dadaepo Port, om gesloopt te worden.

DODO, IMO 7812957, Ro-Ro Cargo Ship, 8.292, GT, 4.920 DWT. 1979 opgeleverd door Ankerlokken Verft Forde A/S, Forde (13) als TRANSDENIZ aan Transbalkan Deniz Yollari, Turkije. 2.399 BRT, 3.295 DWT. 1982 herdoopt IBRAHIM BAYBORA. 21-10-1983 te Mersin gekapseisd en gezonken, gelicht en gerepareerd. 1993 verkocht aan Transportes Maritimos de Alcurdia S.A., Vigo-Spanje, 6-1993 herdoopt ROLON ALCUDIA. 9-2005 herdoopt DODO. 11-2021 verkocht aan Alang Breakers. 22-11-2021 van Suez naar Alang, 10-12-2021 ETA te Alang.

DON JOSE, IMO 7911430, Supply Vessel, 1093 GT, 1.320 DWT. 7-3-1980 opgeleverd als RIG GOLD. 1992 herdoopt JAVA GOLD. 1997 herdoopt DOPET V. 5-2008 herdoopt DON JOSE. 22-10-2021 te Mumbai (Plot LBS-4) op het strand gezet om gesloopt te worden.

ETC MENA, IMO 9229427, Crude Oil Tanker, 57.920 GT, 107.181 DWT. 25-11-1999 kiel gelegd bij Imabari Shipbuilding Co. Ltd., Saijou Works (8002), in beheer bij Shoei Kisen K.K., 21-11-2000 te water, 29-3-2001 opgeleverd als OPAL QUEEN aan Los Halillos Shipping Co. S.A., Panama (Tsakos Shipping & Trading S.A.). 3-2011 herdoopt ETC ISIS. 4-2016 herdoopt ETC MENA. 16-11-2021 (VT) verkocht voor sloop.

EVER LUCK, IMO 9175107, Chemical Tanker, 6.663 GT, 11.131 DWT. 10-6-1998 kiel gelegd, 12-11-1998 opgeleverd door Daedong Shipbuilding Co. Ltd. (S-1019) als MARINE PIONEER. 1-2006 herdoopt YUE YOU 902. 6-2020 herdoopt EVER LUCK. 2021 verkocht voor sloop naar Bangladesh, 9-11-2021 van Taichung, Taiwan naar Chittagong, 2-12-2021 op Chittagong Anchorage.

EVRETI, IMO 9213325 (NB-283), Crude Oil Tanker, 62.385 GT, 112.139 GT. 21-2-2002 opgeleverd als OVERSEAS PORTLAND. 3-2017 herdoopt SEAWAYS PORTLAND. 1-2020 herdoopt BOSSON BULLENBAAI. 7-2020 herdoopt EVRETI. 26-6-2021 op Singapore Anchorage. 2021 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 8-8-2021 op Chittagong (Chattogram) Anchorage, 8-8-2021 (e) aanvang sloop.

FORMULA ONE, IMO 9133989, Oil Products Tanker, 1.796 GT, 3.465 DWT. 1995 opgeleverd als CONSORT JOAQUIM. 10-2010 herdoopt JOAQUIM. 4-2018 herdoopt FORMULA ONE. 2021 verkocht voor sloop, 17-11-2021 op Chittagong Anchorage, 24-11-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

FOSTRAUM, IMO 9011521, Oil Products Tanker, 2.470 GT, 3.271 DWT. 6-1991 te water bij Brevik Construction, Brevik (3), 12-1991 opgeleverd door Batservice Verft, Mandal (685) als FOSTRAUM aan Fostraum KS, Noorwegen, in beheer bij Utkilen Shipping AS. 2001 verkocht aan Utkilen Shipping AS, Noorwegen. 7-2012 verkocht aan Scadar LLC, vlag: Rusland, herdoopt FORSTRAUM. 2-11-2021 (e) verkocht aan Olivia Navigation Ltd., Palau (T8A3735), in beheer bij Machtrans Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, Maharashtra, India, herdoopt AUM. 6-11-2021 van Port Said naar Alang. 16-11-2021 (e) verkocht voor sloop. 25-11-2021 op Bhavnagar Anchorage, 26-11-2021 op Alang Anchorage, 27-11-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

FRITJOF NANSEN, IMO 8607048, Fishing Vessel, 2.062 GT, 617 DWT. 27-5-1987 opgeleverd door Volkswerft Stralsund, Stralsund (776) als FRITJOF NANSEN aan Sevryba, U.S.S.R. 1992 verkocht aan Sevrybpolsk, Rusland. 199- verkocht aan Sevrybpromrazvedka Prospecting & Scientific Research Fleet Administration, Rusland. 2004 verkocht aan Russian Government Vniro, Rusland. 11-3-2018 te Murmansk. 11-2021 gesloopt te Murmansk.

GALICIA, IMO 9268409, Vehicles Carrier, 16.361 GT, 4.400 DWT. 12-2003 opgeleverd als GALICIA aan Flota Suardiaz SL, Spanje. 24-6-2004 verkocht aan Eido Do Mar IV AIE, Spanje. 9-2012 verkocht aan Flota Suardiaz SL, Spanje. 5-2016 vlag: Portugal (Madeira). 29-10-2019 tijdens een reis van Vigo naar Zeebrugge op de Rio Vigo brak er brand uit, terug gesleept en gerepareerd, 23-11-2019 (e) in de vaart. 2-6-2021 verkocht aan Spain Government Fuerza Naval, Madrid, vlag: Spanje, 6-2021 herdoopt REINA YSABEL (ESPS YSABEL A06). 8-11-2021 verkocht voor sloop

GEMA 1, IMO 8217740, Offshore Tug/Supply Ship, 957 GT, 1.255 DWT. 1982 opgeleverd door Y.K. Tonoura Dock, Miyazaki (51) als OSAM PROGRESS aan Llangollen Marine Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Chuan Hup Marine (Pte.) Ltd. 796 BRT, 383 NRT, 1.200 DWT. 2 x Fuji Diesel. 3-2-2009 (e) verkocht aan Allied Offshore Marine Inc., Panama HP7701, in beheer bij Selat Marine Services Co. LLC, 2009 herdoopt GEMA 1. 2017 verkocht aan Selat Marine Services Co. LLC, Panama. 23-10-2021 van Dubai naar Gadani, 6-11-2021 te Gadani, 23-11-2021 te Gadani (Plot #81-82) op het strand gezet om gesloopt te worden.

GENKAI, IMO 8223775 (NB-283), Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 675 GT, 486 DWT. 14-6-1983 opgeleverd als FERRY GENKAI aan Kyushu Yusen K.K. 30-6-2021 verkocht aan Orient Star Lingyun S.A., Sierra leone, in beheer bij Marukichi Commerce Co. Ltd., Kita-ku, Okayama-shi, Okayama-ken, Japan, 6-2021 herdoopt GENKAI. 2021 verkocht voor sloop. 9-7-2021 van Yanai naar Chittagong, 1-8-2021 op Chittagong Anchorage, 6-8-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

GEO HINDSAGAR, IMO 7806075 (NB-284), Research Vessel, 2.906 GT, 7-1980 opgeleverd als JOHAN NORDENANKAR door Falkenbergs Varv, Falkenberg (176) aan Government of the Kingdom of Sweden. 2.140 BRT, 530 DWT. 1998 verkocht aan L/S A/S Geo Baltic, Noorwegen, herdoopt GEO BALTIC. 1998 opnieuw gemeten: 2.906 GT. 2010 herdoopt GEO HINDSAGAR. 7-5-2020 op Mumbai Anchorage. 20-8-

2021 (e) verkocht voor sloop (555 USD/TO as is Mumbai). 26-10-2021 te Mumbai (Plot LBS-7) op het strand gezet om gesloopt te worden.

GLOBAL M, IMO 9165932 NB-282), 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. 28-9-2021 van Tanjung Pelepas Anchorage, 21-11-2021 op Chittagong Anchorage, 3-12-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

GOLDEN, IMO 9239628, Crude Oil Tanker, 40.343 GT, 69.684 DWT. 2002 opgeleverd door Daewoo Shipbuilding & Marine Eng. (5217) als LMZ MANDI. 5-2002 herdoopt GOLDMAR. 4-2005 herdoopt OVERSEAS GOLDMAR. 7-2017 herdoopt SEAWAYS GOLDMAR. 4-11-2021 (F) herdoopt GOLDEN. 14-10-2021 van Singapore naar Alang. 17-10-2021 op Bhavnagar Anchorage, 19-11-2021 op Alang Anchorage en te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

GOLDEN TULIP, IMO 9141405 (NB-286), Chemical/Oil Products Tanker van Golden Tulip Ltd. 15-10-1996 te water, 23-3-1998 opgeleverd door Naval Gijon S.A. (550) als KRISTIN KNUTSEN aan Knutsen OAS Shipping AS. 12.184 GT, 19.152 DWT. 10-2017 herdoopt GOLDEN TULIP. 1-2021 verkocht voor sloop (832 USD/TO incl. SUBSTANTIAL QUANTITY OF STST). 25-1-2021 van Aqaba naar Kandla, India, 5-2-2021 ETA te Kandla. 17-10-2021 (F) herdoopt GOLD TULIP. 25-10-2021 op Alang Anchorage. 26-10-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

GOLDSTAR NARI, IMO 9164744, Chemical/Oil Products Tanker, 4.667 GT, 6.001 DWT. 30-3-1999 kiel gelegd, 3-7-1999 te water, 15-10-1999 opgeleverd door Stocznia Szczecinska S.A., Szczecin (B579-1/4) als BOW MATE. 2014 herdoopt DONGJOO ELYSIA. 4-2021 herdoopt GOLDSTAR NARI. 11-2021 verkocht voor sloop naar India. 24-11-2021 van Kandla naar Alang, 26-11-2021 op Bhavnagar Anchorage, 1-12-2021 op Alang Anchorage.



HOLGER DANSKE, IMO 7432202, 1-11-1975 kiel gelegd, 24-2-1976 te water, 20-6-1976 opgeleverd door Aalborg Værft A/S, Aalborg (213) aan Danish State Railways (Danske Statsbaner), Denemarken. 1.672 BRT, 545 NRT, 690 DWT. 1997 verkocht aan Sydfynske A/S, Denemarken. 1994 opnieuw gemeten: 2.779 GT, 905 DWT. 9-2009 vlag Denemarken (DIS) (OUSB2). 2001 verkocht aan Scandlines Danmark A.p.S., Denemarken. 4-2020 opgelegd te Rødbyhavn. 11-2021 verkocht voor sloop naar Grenå. 6-12-2021 van Rødbyhavn naar Grenå, 7-12-2021 bij Fornæs Ship Recycling, Grenå om gesloopt te worden. (Foto: Teun van der Zee, 14-5-1985, Helsingør).

HUA SHENG 1, IMO 7705544, General Cargo Ship, 10.287 GT, 16.917 DWT. 1979 opgeleverd door Ishikawajima-Harima, Aioi (2633) als AVLIS aan Avlis Shipping Co. Ltd., Monrovia, vlag: Griekenland, in beheer bij Delta Navigation Corp., New York. 10.993 BRT, 17.187 DWT. 2008 herdoopt GANBA. 2010 herdoopt HUA SHENG 1. 31-3-2014 aanvang sloop te Zhoushan.

INDOIA, IMO 8617093, Oil Products Tanker, 25.803 GT, 34.999 DWT. 15-7-1987 contract, 1-3-1989 kiel gelegd, 25-9-1994 te water, 25-10-1996 opgeleverd als LINDOIA BR door Verolme-Est. Reunidos do Brasil S.A. (EV-99) aan Petroleo Brasileiro S.A., Brazilië. 18-10-2021 verkocht aan Baltic Ship

Management Service, Majuro MH Marshall Islands, vlag: Gabon (TRAD6), 10-2021 herdoopt INDOIA. 10-9-2021 (e) verkocht voor sloop.

JACOB, IMO 9188788, Crude Oil Tanker, 81.565 GT, 49,488 NT, 157.449 DWT. 20-12-1999 kiel gelegd, 1-4-2000 te water, 17-5-2000 opgeleverd door Daewoo Heavy Industries Limited (5152) als SOYANG aan Omi Marine Services LLC. 13-12-2001 verkocht aan Oste Shipping Co. Ltd., Liberia, in beheer bij Ernst Jacob G.m.b.H. & Co. K.G. 12-2001 herdoopt MAX JACOB. 12-2019 herdoopt JACOB. 11-2021 verkocht voor sloop (AS IS Batam 600 USD/TO).

JAL PARI, IMO 9166869 (NB-286), Chemical/Oil Products Tanker, 5172 GT, 8.821 DWT. 11-3-1998 kiel gelegd, 9-8-1998 te water, 31-10-1998 opgeleverd door Murakami Hide Shipbuilding Co. Ltd. (397) als GOLDEN OCEANIA. 10-2018 herdoopt JAL PARI. 10-2021 verkocht voor sloop (985 USD/TO). 21-11-2021 van Mumbai Anchorage naar Alang, 23-11-2021 op Bhavnagar Anchorage, 30-11-2021 op Alang Anchorage, 3-12-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

JUBILEE STAR, IMO 9118381 (NB-284), VLCC, 23-4-1996 kiel gelegd, 14-11-1996 (AB) 17-10-1996 (e) opgeleverd door Japan Marine United Corp. (4887) als SOVEREIGN UNITY. 22-9-2006 herdoopt OVERSEAS SOVEREIGN. 2-12-2014 verkocht aan Singha Tankers Co. Ltd., Thailand (HSB5122), in beheer bij Nathalin Shipping Pte. Ltd., Singapore, 11-2014 herdoopt JUBILEE STAR. 2021 verkocht voor sloop (572 USD/TO as is Malaysia/Singapore Range) naar Bangladesh. 29-10-2021 herdoopt JUBILANT. 2-12-2021 op Chittagong Anchorage, 5-12-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

JULI, IMO 8903557, Oil Products Tanker, 3.396 GT, 5.958 DWT. 1990 opgeleverd door Argos Engineering, Singapore (8628) als MORAL ENERGY aan Energy Shipping Co. Ltd., Taiwan. 3.275 BRT, 5.958 DWT. 2003 verkocht aan Somerville Navigation Inc., Panama, herdoopt JULIET. 2021 verkocht voor sloop naar Pakistan. 24-11-2021 van Khor Fakkan naar Gadani, 30-11-2021 op Gadani Anchorage, 3-12-2021 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

KARUNIA, IMO 9061887 (NB-283), Bulk Carrier, 35.887 GT, 69.235 DWT. 6-7-1993 te water, 28-9-1993 opgeleverd door Imabari Zosen K.K., Marugame (1207) als RUBIN PIONEER aan Co-Op Eastern Corp., Panama. 1998 verkocht aan Silveralpha Shipping Ltd., Limassol-Cyprus. 2001 verkocht aan Southern Pacific Holding Corp., Limassol-Cyprus. 2009 herdoopt KARUNIA. 7-2021 verkocht voor sloop (585 USD/T incl. a large quantity of bunkers). 19-7-2021 van Suralaya, Indonesië. 23-9-2021 op Chittagong Anchorage, 4-10-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

LIQUID ERA, IMO 9036313, Chemical Tanker, 4.989 GT, 9.035 DWT. 20-9-1992 opgeleverd door Asakawa Zosen K.K., Imabari (365) als ORIENTAL IRIS aan Oceano Transporte S.A., Panama. 2000 verkocht aan Formosa Plastics Marine Corp., Keelung-Taiwan, herdoopt FORMOSA ERA. 2001 verkocht aan Maringa Navigation Inc., Monrovia-Liberia, herdoopt ESSBERGER PILOT. 2005 verkocht aan Bernina Maritime Inc., Monrovia-Liberia, herdoopt LIQUID ERA. 2021 verkocht voor sloop.

LOLA, IMO 9180528, General Cargo Ship, 493 GT, 725 DWT. 2-1997 opgeleverd als YOSHU MARU NO. 11. 8-2021 herdoopt LOLA. 20-9-2021 op Chittagong Anchorage en aanvang sloop.

MAERSK DETECTOR, IMO 9171747, Offshore Tug/Supply Ship, 2.556 GT, 2.900 DWT. 1999 opgeleverd als MAERSK DETECTOR. 14-1-2004 herdoopt BILLY JOE RAMEY. 10-202006 herdoopt SEA PANTHER. 15-6-2021 van Rio de Janeiro naar Noorwegen. 8-2021 gearriveerd bij Green Yard AS., Fedra, Noorwegen om gesloopt te worden.

MAERSK EXPLORER, IMO 8754346, Jack-Up Platform, 15-8-1967 opgeleverd door Marathon Le Tourneau Technologies, Vicksburg MS (40) als MAERSK EXPLORER aan A/S D/S Svendborg & D/S af 1912 A/S, Esbjerg-Denemarken, in beheer bij Mærsk Contractors. 3.854 BRT. Triangle, 72,15 x 72,22 x 8,08 x 4,88 meter. 197- verkocht aan Zapata Off-Shore Co., Panama (Zapata Drilling), herdoopt ZAPATA EXPLORER. 1986 verkocht aan Montreal Drilling Ltd., Panama, herdoopt MONTREAL I. 1987 verbouwd bij Verolme Estaleiros Reunidos do Brasil, Angra dos Reis (40). 1989 vlag: Vanuatu. 1990 verkocht aan Redwood Shipping Co. Ltd., Vanuatu (YJXE5), herdoopt REDWOOD I. 1993 verbouwd bij Lamprell, Sharjah, UAE tot Accommodation Platform. 2000 verkocht aan Mansal Offshore Ltd., Doha, herdoopt AHMED. 2004 verkocht aan Nabors Drilling International II, Majuro herdoopt REDWOOD I. 1-2006 herdoopt NABORS RIG 691. 10-2007 verkocht aan Ahmed LLC, Majuro (Millennium Offshore Services), herdoopt AHMED. 20-- herdoopt SEAFOX AHMED. 19-10-2021 vertrokken van Dubai. 12-11-2021 verkocht voor sloop. 17-11-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

MASARRAH, IMO 7507019 (NB-286), Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 11.690 GT, 1.945 DWT. 17-6-1976 te water, 2-4-1977 opgeleverd door Aalborg Vaerft, Aalborg (214) als ST. COLUMBA aan British Railways Board, U.K. 7.836 BRT, 1.945 DWT. 1979 verkocht aan Sealink (U.K.) Ltd., U.K. 1991 herdoopt STENA HIBERNIA. 1996 herdoopt STENA ADVENTURER. 1996 nieuwe meting: 11.690 GT, 1.945 DWT. 1997 verkocht aan Express Tinos Shipping Co, Griekenland, herdoopt EXPRESS APHRODITE. 2000 verkocht aan Hellenic Seaways Maritime S.A., Griekenland. 2007 verkocht aan Namma International Marine Services Co. Ltd., Panama, in beheer bij Namma Shipping Lines, 1-2007 herdoopt MASARRAH. 7-2008 vlag: Saudi Arabia (HZND). 15-4-2021 te Safaga, Egypte. 22-10-2021 (e) verkocht voor sloop (as is UAE 525 USD/TO) naar Pakistan. 11-2021 herdoopt ASARRAH. 18-11-2021 van Al Muajjiz, Saudi Arabia naar Gadani, 30-11-2021 op Gadani Anchorage, 2-12-2021 te Gadani (Plot 69) op het strand gezet om gesloopt te worden.

MELATI DUA, IMO 9123661, Chemical Tanker, 22.254 GT, 32.168 DWT. 27-3-1997 opgeleverd door als BUNGA MELATI DUA. 8-2013 herdoopt MELATI DUA. 11-2021 verkocht aan Alang Breakers, India.

MUSKIE, IMO 9256638 (NB-286), Crude Oil Tanker, 42.771 GT, 70.362 DWT. 24-12-2002 contract, 17-3-2003 kiel gelegd, 26-4-2003 te water, 25-7-2003 opgeleverd door Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd. (5234) als TAMAR. 18-6-2008 herdoopt TORM TAMAR. 20-9-2010 herdoopt

TAMAR. 10-7-2014 (e) verkocht aan Muskie Solutions Inc., Marshall Islands (V7GUE), in beheer bij Prime Marine Management Inc., Athene, 14-7-2014 herdoopt MUSKIE. 10-2021 verkocht voor sloop (620 USD/TO). 23-10-2021 van Singapore Anchorage naar Mumbai, 15-11-2021 ETA te Mumbai. 19-11-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

NANCOWRY, IMO 8606434 (NB-186), Passenger/General Cargo Ship, 3-10-1990 te water, 7-2-1992 opgeleverd als NANCOWRY door Stocznia Szczecinska SA, Szczecin (B561/02) aan Indian Government, Bombay. 14.176 GT, 5.014 DWT. 13-2-2021 van Visakhapatnam, 16-2-2021 te Port Blair, India. 8-2021 verkocht voor sloop (566,5 USD/TO as is Port Blair). 12-10-2021 op Bhavnagar Anchorage, 14-10-2021 op Alang Anchorage. 16-10-2021 (e) aanvang sloop, op het strand gezet om gesloopt te worden.

NAVION ANGLIA, IMO 9204752, Crude Oil Tanker, 72.449 GT, 126.749 DWT. 1999 opgeleverd als NAVION ANGLIA. 8-9-2020 vanaf Arzew, Algerije op Elefsis Anchorage. 27-8-2021 verkocht aan Dido Steel Corp. S.A., Monrovia, Liberia. vlag: Togo (5VIH8). 8-11-2021 (e) verkocht voor sloop.



NORDMØRE, IMO 7712951, Passenger/Ro-Ro Ship (Ferry), 1.105 GT, 70 DWT. 1978 opgeleverd als FOSEN aan Fosen Trafikklag A/S, Noorwegen (LHMJ). 773 BRT, 421 NRT, 70 DWT. 1989 herdoopt NORDMORE. 2020 opgelegd na het in de vaart komen van de ferry STANGVIKFJORD op de route Kvanne-Rykkjem. 13-11-2021 vertrokken van Kristiansund naar Fosen Gjenvinning AS te Fosen om gesloopt te worden. (Foto: Pieter Inpijn, 1-6-1987, Flakk, Trondheim).

NORTH EAST 33, IMO 9062697, Oil Products Tanker, 11-11-1992 te water, 23-2-1993 opgeleverd door Shin Kurushima Dry Dock Co., Hashihama (2772) als MATSUYAMA MARU No. 27 aan Matsuyama Kaiun K.K., Matsuyama-Japan. 2.983 GT, 5.497 DWT. 2010 verkocht aan HS Pacific Marine Pte. Ltd., Kiribati, in beheer bij Hai Soon Ship Management Pte Ltd., herdoopt HAI SOON 6. 9-2019 herdoopt NORTH EAST 33. 2021 verkocht voor sloop naar Chittagong (Chattogram), Bangladesh. 19-11-2021 op Chittagong Anchorage, 23-11-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

OCEAN 68, IMO 8909587, General Cargo Ship, 5.506 GT, 6.846 DWT. 9-9-1989 te water, 9-11-1989 opgeleverd door Iwagi Zosen, Iwagi (129) als ESPERANZA ACE aan SKB Trading Panama Corp., Panama. 2001 herdoopt LONG BIEN. 3-2013 herdoopt OCEAN 68. 2-7-2015 verkocht aan BS Pacific Maritime S.A., Panama, in beheer bij Nusanpermai Sdn. Bhd., Selangor, Maleisië. 4-4-2016 in beheer bij Nusanpermai Sdn. Bhd., Selangor, Maleisië en COC Ship Management Pte. Ltd., Selangor, Maleisië. 2021 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 23-11-2021 vanaf Bintulu, Maleisië op Chittagong Anchorage.

ORIENTAL CHILAN, IMO 8301723, Refrigerated Cargo Ship, 2.113 GT, 2.052 DWT. 1982 opgeleverd door Tokai Zosen als SHUN BUNGO MARU aan Nisshin Kisen K.K., Japan. 1995 verkocht aan Kao Sheng Marine S.A., Panama, herdoopt ORIENTAL CHILAN. 11-2021 verkocht voor sloop aan Chittagong Breakers. 28-11-2021 op Chittagong Anchorage.

SH.20 ODIN, IMO 8621185, Fishing Vessel, 140 GT. 1975 opgeleverd door Lubbe & Voss Werft, Westerende Kirchloog als ODIN. 10-2013 verkocht aan T. Foth, Heiligenhafen Holst, vlag: Duitsland. 2021 verkocht voor sloop. 10-11-2021 van Heiligenhafen naar Grenå, 21-11-2021 gearriveerd op Grenå Scrapyard (Fornæs Ship Recycling) om gesloopt te worden.

OMAN PRIDE, IMO 9153525, Crude Oil Tanker, VLCC, 159.423 GT, 299.986 DWT. 14-9-1998 opgeleverd door Hotachi Zosen, Arika Works, Nagasu (5228) als NEW VISTA aan Golden Sound Corp., Hong Kong (VRVR7), in beheer bij Associated Maritime Co. (Hong Kong) Ltd. 159.423 GT, 95.710 NT, 300.149 DWT. 3-9-2004 (e) verkocht aan Golden Sound Corp., Marshall Islands, in beheer bij Thome Ship Management Pte. Ltd., 3-9-2004 herdoopt FRONT VISTA. 4-2-2010 (e) verkocht aan Vista International Finance. 5-2-2010 (e) verkocht aan Mahameru Kencana Abadi, Indonesië, 5-2-2010 herdoopt DEWI

MAESWARA. 20-5-2010 in beheer bij Mahameru Kencana Abadi en Equinox. 3-4-2020 verkocht aan Front Vision Inc., Marshall Islands, in beheer bij Frontline Management AS. 18-6-2020 verkocht aan Bravery Maritime Corp., Liberia (D5XE5), in beheer bij Valorous Shipping Co., Dubai, United Arab Emirates, 6-2020 herdoopt OMAN PRIDE. 9-11-2021 verkocht voor sloop.

OML AQUA, IMO 9508249, Sleepboot, 295 GT. 2008 opgeleverd als KIDA aan Tonggak Yakin Mulia, Indonesië. 2017 herdoopt OML AQUA. 24-3-2021 te Musaffah, U.A.L. 25-3-2021 opgelegd. 6-10-2021 verkocht aan Kamal BahaR FZCO, vlag: Togo (5VIJ5), in beheer bij Overseas Marine Logistics LLC, Abu Dhabi, United Arab Emirates. 8-11-2021 verkocht voor sloop.

OSTROV RUSSKIY, IMO 8421262 (NB-286), Oil Products Tanker, 4.206 GT, 7.199 DWT. 1985 opgeleverd door Fukuoka Zosen, Fukuoka (1116) als GLOBAL MERCURY aan East Stork Marina S.A., Panama. Tanker, 4.220 BRT, 7.199 DWT. 1995 verkocht aan Pusan Leasing Co. Ltd., Zuid-Korea, herdoopt SHIN YANG. 6-2010 herdoopt NEW OCEAN. 6-2012 herdoopt OSTROV RUSSKIY. 29-10-2021 (e) verkocht voor sloop (658 USD/TO). 12-10-2021 van Vostochnyy naar Chittagong, 19-11-2021 op Chittagong Anchorage, 2-12-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

PAJUTTAAT, IMO 7724540, General Cargo Ship, 1.171 GT, 1.300 DWT. 1979 opgeleverd door Svendborg Skibsvaerft, Svendborg (158) als PAJUTTAAT aan Government of Denmark (Greenland), Denemarken. 499 BRT, 950 DWT. 199- verkocht aan Royal Arctic Bygdeservice A/S, Denemarken. 1.171 GT. 27-3-2021 vanaf Groenland te Aalborg. 1-4-2021 gearriveerd te Frederikshavn om gesloopt te worden.

PARAGON L-875 IMO 8755560, Friede & Goldman L-780, booreiland, Jack-Up, 1981 opgeleverd door Far East Shipbuilding Ltd., Singapore (B-186) als WESTERN APOLLO II aan Western Oceanic Inc., Houston, Texas-USA. 1993 herdoopt GEORGE MCLEOD. 1999 herdoopt NOBLE GEORGE MCLEOD. 2014 herdoopt PARAGON L-875. 2021 verkocht voor sloop aan Chittagong Breakers. 2021 herdoopt LARRY. 18-10-2021 van Vung Tau, Vietnam met de sleepboot TC PACIFIC (IMO 9559042) naar Chittagong, 17-11-2021 te Chittagong.

PFS COURAGE, IMO 9428566, Offshore Tug/Supply Ship, 1.922 GT, 1.600 DWT. 12-1-2010 opgeleverd als PFS COURAGE aan PFS Shipping India Ltd., India (AVBG). 9-11-2021 te Mumbai op het strand gezet om gesloopt te worden.

PHARMONY, IMO 9207845 (NB-285), Chemical/Oil Products Tanker, 6.001 GT, 10.749 DWT. 30-6-1998 kiel gelegd, 30-3-1999 te water, 7-6-1999 opgeleverd door Asakawa Shipbuilding Co. Ltd. (410) als EASTERN DHARMA. 4-2013 herdoopt PHARMONY. 2021 verkocht voor sloop (855 USD/TO). 15-11-2021 op Bhavnagar Anchorage. 20-11-2021 op Alang Anchorage.

PL XING JI, IMO 9151709, General Cargo Ship, 2.998 GT, 4.109 DWT. 1997 opgeleverd als HUA YING aan Fujian Foreign Trade Centre Shipping Co., China. 10-2013 herdoopt HAI JI XING 1. 8-2014 herdoopt HAI LI. 5-2015 herdoopt PL XING JI. 17-8-2016 aanvang sloop.

XIN YU 1, IMO 8203816, Refrigerated Cargo Ship, 4.677 GT, 5.539 DWT. 1982 opgeleverd door Fukuoka Zosen, Fukuoka (1095) als KEIFU MARU aan Mitsui Shintaku Ginko K.K., Japan. 4.138 BRT, 5.539 DWT. 1985 verkocht aan Sanryo Kaiun K.K., Japan. 1993 verkocht aan Eastwind Sg. Agencies S.A., Panama, herdoopt SNOWMASS. 12-2010 herdoopt XUE LIN. 11-2014 herdoopt XING YUN. 3-2020 herdoopt XIN YU 1. 7-2021 herdoopt XIN YU. 20-9-2021 op Chittagong Anchorage, 24-9-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

PP 1, IMO 8319134, LPG Tanker, 846 GT, 560 DWT. 1983 opgeleverd door Shin Kurushima Dockyard, Tokyo als AIKO PEGASUS. 2005 herdoopt PP 1. 21-10-2021 van Sriracha Anchorage, Thailand naar Chittagong, 5-11-2021 op Chittagong Anchorage, 10-11-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

QUANTA IROQUOIS, IMO 8758287, pijpenlegger, 5-1973 opgeleverd als Todd Houston Shipbuilding, Houston TX (590) als BAR 323 aan Brown & Root Inc. 10.532 BRT. 8-1990 herdoopt DLB 323. 15-5-1998 herdoopt GLOBAL IROQUOIS. 5-11-2021 verkocht voor sloop.

RAJU, IMO 8617079, Crude Oil Tanker, 37.283 GT, 66.721 DWT. 27-4-1989 te water, 4-1990 opgeleverd als PIRAJUI door Ishikawajima Brasil, Rio de Janeiro (150) aan Petroleo Brasileiro S.A., Brazilië. 9-2020 verkocht voor sloop. 8-2021 herdoopt RAJU. 18-11-2021 vertrokken van Rio de Janeiro naar India.

RAMAGAS, IMO 8813063, LPG Tanker, 11.822 GT, 3.546 NT, 16.137 DWT. Achterschip gebouwd door Jos. L. Meyer, Papenburg (621), het voorschip door Husumer Schiffswerft, Husum, 2-6-1989 te water, 10-1989 opgeleverd als SIGULDA aan Latvian Shipping Co., U.S.S.R. 11.822 BRT, 11.898 DWT. 1992 vlag: Letland. 1993 verkocht aan Orgaz Shipping Co. S.A., Panama, herdoopt GAZ HORIZON. 1994 verkocht aan K/S A/S Havkatt, Noorwegen, herdoopt HAVKATT. 1997 verkocht aan P/R Clipper Skagen DA, Noorwegen (NIS), in beheer bij Skibsaksjelskapet Solvang ASA, herdoopt CLIPPER SKAGEN. 10-2014 herdoopt RAMAGAS. 19-10-2021 van Malta naar de sloop te India. 12-11-2021 (e) verkocht voor sloop (680 USD/TO). 24-11-2021 op Bhavnagar Anchorage, 30-11-2021 op Alang Anchorage, 3-12-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

RED SEA PEARL, IMO 9134464, Oil Products Tanker, 3.310 GT, 4.999 DWT. 15-1-1997 opgeleverd als SEA SILKROAD. 6-2005 herdoopt WAFI. 9-2005 herdoopt WAFI 1. 6-2021 herdoopt RED SEA PEARL. 21-10-2021 van Berbera, Somalië naar Gadani, 25-11-2021 op Gadani Anchorage, 30-11-2021 te Gadani (Plot #3-4) op het strand gezet om gesloopt te worden.

SAGA WAVE, IMO 8918289, 22-8-1991 te water, 11-1991 opgeleverd als SAGA WAVE door Oshima SB Co., Oshima (10138) aan Humming Maritime S.A., Panama. Bulk (open-hatch), 29.235 BRT, 47.062 DWT. 2002 verkocht aan Saga Shipholding (OM) Ltd., Hong Kong. 8-10-2021 verkocht voor sloop naar India. 29-10-2021 van Shanghai naar Alang, 15-11-2021 op Bhavnagar Anchorage, 20-11-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

SEA GLAMOUR, IMO 9208057 (NB-284), Crude Oil Tanker, 80.870 GT, 147093 DWT. 21-12-1999 kiel gelegd, 22-5-2000 opgeleverd door Samsung Heavy Industries Co. Ltd. (1309) als STEMNITSA. 9-2007 herdoopt JAG LAKSHITA. 12-2019 herdoopt SEA ELEGANCE. 5-2020 herdoopt SEA GLAMOUR. 8-2021 verkocht voor sloop (602 USD/TO). 22-10-2021 van Sea Coral Offshore Terminal naar Chittagong, 31-10-2021 van Batu Ampar Anchorage, Indonesië, 15-11-2021 gearriveerd te Chittagong en op het strand gezet om gesloopt te worden.

SEO LIM No. 302, IMO 7417757, Fishing Vessel, 433 GT, 8-1974 opgeleverd als DAE YANG NO.302 aan Koo Il Fisheries Co. Ltd., Zuid Korea. 1981 verkocht aan Pesqueras Canarias S.A., Panama. 1990 verkocht aan Tae Chang Fisheries Co. Ltd., Zuid Korea. 1992 verkocht aan Ah Jin Fisheries Co. Ltd., Zuid Korea. 1993 verkocht aan Dae Kyung Marine Co. Ltd., Zuid Korea. 1999 herdoopt SEO LIM NO. 302. 11-2021 gearriveerd bij Busan Pal Pal Scrapyard om gesloopt te worden.

SIR GEE, IMO 8027614, Offshore Tug/Supply Ship, 15-10-1981 opgeleverd door Hitzler Werft A.G. (769) als MARIDIVE V aan Maridive & Oil Services (S.A.E.), Port Said-Egypte. 640 BRT, 187 NRT, 1.017 DWT. 3.000 EPK, 2 x M.W.M. 2015 verkocht aan Rashied Maritime Services Co., Cairo, thuishaven en vlag: Suez-Egypte, 10-5-2015 herdoopt SIR GEE. 2021 verkocht aan Zulekha Shipbreaking, Pakistan, 8-12-2021 samen met LORD GEE (IMO7422283, ex SMIT-LLOYD 50) te Gadani (Plot 68) op het op het strand gezet om gesloopt te worden.

SIREN, IMO 9411252, Offshore Support Vessel, 3.276 GT, 2.626 DWT. 2009 opgeleverd als ARMADA FIRMAN 3 aan Bumi Armada Navigation Sdn. Bhd., Maleisië. 20-8-2021 verkocht aan Best Oasis Ltd., Hong Kong, vlag: Palau (T8A3709), 8-2021 herdoopt SIREN. 24-11-2021 (e) verkocht voor sloop naar India, 1-12-2021 op Alang Anchorage, 12-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.



SØNDERHO, IMO 8946779, MMSI 219000605, 1962 opgeleverd door Esbjerg Jernstøberi & Maskinfabrik A/S, Esbjerg (2) als SØNDERHO aan Post & Telegrafvæsenet, Kopenhagen. 93 BRT, 53 NRT, 21 DWT. 199 passagiers. 10 kn. 320 EPK, Scania DSI 1140 A22S diesel. 30-4-1977 verkocht aan DSB, Esbjerg-Denemarken. 6-1995 verkocht aan DSB Rederi, Esbjerg-Denemarken. 1-1997 verkocht aan Sydfynske Dampskibsselskab, Esbjerg-Denemarken (Scandlines). 5-1-1998 verkocht aan SFDS af 1991 A/S, Rudkøbing-Denemarken. 9-4-2001 verkocht aan Scandlines Danmark A/S, Esbjerg-Denemarken. 27-12-2007 verkocht aan Sydfynske A/S, Rudkøbing-Denemarken. 14-1-2011 verkocht aan Danske Færger A/S, Rønne-Denemarken. 30-1-2019 verkocht aan Molslinjen A/S, Århus-Denemarken. 2021 verkocht voor sloop, 14-10-2021 van Fanø naar Esbjerg, 14-10-2021 te Esbjerg, 30-11-2021 te Esbjerg op de wal gezet om gesloopt te worden. (Foto: Pieter Inpijn, 1-6-1999, Esbjerg).

STAR K, IMO 8120911, Tug/Supply Ship, 760 GT, 1.048 DWT. 18-12-1982 opgeleverd als MARIDIVE VIII aan Maridive & Oil Services SAE, Egypte. 21-10-2021 verkocht aan Wind Marine Service Ltd., Alexandria, Egypte, vlag: Palau, herdoopt STAR K. 2021 verkocht aan Gadani Breakers.

STAR MARINER, IMO 8613920, Refrigerated Cargo Ship, 4.986 GT, 6.916 DWT. 20-12-1986 opgeleverd als TOSA MARU door Fukuoka Zosen, Fukuoka (1128) aan Santomo Shipping Co. Ltd., Japan. 1991 verkocht aan Eastwind Dev. S.A., Panama, herdoopt EW COOK. 11-2009 herdoopt COOK STAR. 12-2009 herdoopt HAIFENG 638. 1-2019 herdoopt STAR MARINER. 12-11-2021 op Chittagong Anchorage, 19-11-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

STAR SKN-151, IMO 8136300, Fish Factory Ship, 4.378 GT, 1.810 DWT. 26-5-1983 opgeleverd als MARSHAL KOSHEVOY aan U.S.S.R. 3.385 BRT, 1.810 DWT. 1992 verkocht aan Kaliningrad Trawl Fleet, Rusland. 1991 verkocht aan Trafloot A.O., Rusland. 1997 verkocht aan J.S. Co. Baltlanta, Litouwen, herdoopt ARAS. 1998 verkocht aan Parlan SDg. Co. Ltd., Cyprus, herdoopt ARAS I. 4-2013 herdoopt AZOR. 2-2015 herdoopt STAR SKN 151. 11-2021 verkocht aan Alang Breakers.

SH.3 STELLA POLARIS, IMO 9107605, Fishing Vessel, 149 GT, 196 DWT. 1995 opgeleverd als STELLA POLARIS aan J. Much, Panker, vlag: Duitsland (DMJZ). 2021 verkocht voor sloop. 19-11-2021 van Heiligenhafen naar Grenå, 20-11-2021 gearriveerd op Grenå Scrapyard (Fornæs Ship Recycling) om gesloopt te worden.



STOLT DIPPER, IMO 8920531, 20-9-1991 kiel gelegd, 19-12-1991 te water, 10-4-1992 opgeleverd door Aarhus Flydedok A/S, Aarhus (199) als STOLT MARGIT TERKOL aan K/S EG Shipping 4, Aarhus-Denemarken (DIS) (OWMR2), in beheer bij Terkol-Rederierne (Terkol & Olsen A/S), 3.206 GT, 1.356 NT, 4.738 DWT. 1994 herdoopt MARGIT TERKOL. 1996 verkocht aan Stolt Shipholding (Gibraltar) Ltd., Haugesund-Noorwegen (NIS) (LAYW4), in beheer bij Solt-Nielsens Rederi A/S, herdoopt STOLT DIPPER. 1998 verkocht aan Stolt-Nielsen Northern Services Corp., George Town-Cayman Islands (ZCMY3), in beheer bij Solt-Nielsens Rederi A/S. 2006 verkocht aan Stolt Dipper B.V., George Town-Cayman Islands, in beheer bij Stolt-Nielsen Inter Europe Service Inc., Monrovia. 16-12-2016 verkocht aan Leli Shipping Corp. Ltd., Panama (HP6679), 12-2016 herdoopt LELI. 20-11-2017 in beheer bij Leli Shipping Corp. Ltd. en Ocean Wind Shipping Corp. 16-12-2020 te Kavkaz viel de machine uit, de bemanning kon het niet oplossen, 18-12-2020 vertrokken met de sleepboot HERCULES naar Tuzla, 24-12-2020 gearriveerd te Tuzla om te repareren. 26-2-2021 verkocht aan Granba Shipping Corp. Ltd., Panama (HP6679), in beheer bij Safemar Denizcilik Sanayi ve Ticaret Ltd. Sti., 3-2021 herdoopt GLOMMA. 16-11-2021 verkocht voor sloop. 18-11-2021 van Kandla naar Alang, 19-11-2021 op Bhavnagar Anchorage, 24-11-2021 vanaf Bhavnagar op Alang Anchorage, 25-11-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto STOLT DIPPER: Teun van der Zee, 15-4-1996).

SWIFTCHEM, IMO 9121754, Chemical/Oil Products Tanker, 9.544 GT, 16.150 DWT. 10-11-1994 kiel gelegd, 28-2-1995 te water, 11-7-1995 opgeleverd door Shin Kurushima Dockyard Co. Ltd. (2853) als SPRING LEO. 9-2003 herdoopt KERIM. 4-2010 herdoopt CHEM PEGASUS. 9-2013 herdoopt UNION FORTUNE. 2-2020 herdoopt SWIFTCHEM. 2021 verkocht voor sloop naar India. 19-11-2021 van Kandla naar Alang, 8-12-2021 op Alang Anchorage.

TENERIFE CAR, IMO 9249984, Vehicles Carrier, 13.113 GT, 3.325 DWT. 2002 opgeleverd als TENERIFE CAR aan Navicar S.A., Spanje. 5-2015 vlag: Portugal (Madeira). 14-10-2021 verkocht aan Shega Trans S.A., Tirana, vlag: Kameroen (TJMC604), in beheer bij Shega Trans S.A. en Seastar Shipping Navigation S.p.A., Napels, 10-2021 herdoopt ARI. 10-11-2021 op de Gulf of Khambhät, 19-11-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

UNITED TRANSPORTER, IMO 8716007, Oil Products Tanker, 4-1989 opgeleverd (LR) door Inchon Engineering & Shipbuilding Corp., Inchon (S-152) als THUNTANK 12 aan Thunrederier A/B, Lidköping-Zweden, roepsein SBAZ, in beheer bij Erik Thun A/B. 7.979 BRT, 5.309 NRT, 14.210 DWT. 143,00 (134,96) x 18,82 x 11,40 x 9,024 meter. Chemicaliëntanker, 19 ladingtanks, 17.662 m³, 11 ladingpompen, totaal 3.540 ton/uur, 14,7 kn. 4.974 EPK, 3.659 kW, V 12 cyl, 4 tew, 320 x 350, Wärtsilä 12V32, Oy Wärtsilä Ab, Vaasa/Vasa, Finland. 1990 in beheer bij United Tankers A/B. 1991 verkocht aan P/R för m.t. "United Transporter", Lidköping-Zweden, in beheer bij Erik Thun A/B, herdoopt UNITED TRANSPORTER. 1993 verkocht aan United Tankers AB, voor 65% eigendom van United Tankers AB, Lidköping-Zweden, in beheer bij Thun Ship Management AB. 1999 thuishaven: Gothenborg-Zweden. 2000 herdoopt BRO TRANSPORTER. 2-2007 verkocht, bij verkoop voor 77,5% eigendom van Broström. 26-3--2007 (e) verkocht aan Eparchia Kissamou Shipping Company, Piraeus-Griekenland, roepsein SVXG, in beheer bij Styga Compania Naviera S.A., Athene (Mamidakis Brothers Group), 2-4-2007 (e) herdoopt KATERINA M.



8-3-2012 verkocht aan Arabian Petroleum Supply Co. S.A., 14-3-2012 vlag: Saudi Arabia, roepsein HZCT, in beheer bij Arabian Petroleum Supply Co. S.A. en Styga Compania Naviera S.A., 3-2012 herdoopt APSCO 10. 25-2-2014 verkocht aan APSCO for Petroleum Services, Saudi Arabia. 18-7-2016 verkocht aan Sidra 2 Bunkering & Trading, 20-7-2016 vlag: Panama, roepsein 3FXK8, in beheer bij Overseas Petroleum & Shipping, 7-2016 herdoopt SIDRA 2. 17-4-2019 verkocht aan Al Mamoori Shipping LLC, Panama. 10-11-2019 in beheer bij Al Rafedain Marine Services en Manila Marine Management Inc. 16-7-2020 verkocht aan Barakat Al Bahar Inc., vlag: Togo, roepsein 5VHY5, 31-8-2020 (e) in beheer bij Oscar Middle East Ship Management LLC, Dubai, 7-2020 herdoopt ANASTASIA. 3-2021 in beheer bij Barakat Al Bahar Inc. en Oscar Middle East Ship Management LLC. 17-7-2021 verkocht aan Queen Emata Shipping Inc., vlag: Guyana, roepsein 8RAR1, in beheer bij Queen Emata Shipping Inc. en Hessonite Ship Management LLC, Sharjah, United Arab Emirates, 7-2021 herdoopt QUEEN EMATHA. 11-2021 verkocht voor sloop (615 USD/TO). 29-11-2021 vertrokken van Kismayu, Somalië. (Foto THUNTANK 12: Teun van der Zee, 10-5-1991).

VAGABON, IMO 9149342, Chemical/Oil Products Tanker, 5.738 GT, 9.273 DWT. 7-10-1996 opgeleverd als GLOBAL MERCURY. 3-2010 herdoopt COSMIC 18. 9-2013 herdoopt COSMIC. 8-2019 herdoopt MORNING STAR. 4-2021 herdoopt VAGABON. 2021 verkocht voor sloop naar Pakistan. 1-12-2021 op Gadani Anchorage.

VIDEO, IMO 7831367 (NB-286), Fishing Vessel, 631 GT, 520 DWT. 1979 opgeleverd als DONG WON NO.308 aan Todd Ltd. Corp., Panama. 1987 verkocht aan Dong Won Industries Co. Ltd., Zuid Korea, herdoopt DONG WON NO.308. 2004 verkocht aan Dong Bang Fisheries Co. Ltd., Zuid Korea, herdoopt DONG BAEG NO.303. 2010 verkocht aan Tong Young Industries Co. Ltd., Zuid Korea, herdoopt TONG YOUNG NO.303. 24-6-2021 verkocht aan Fewell S.A., Montevideo, Uruguay, vlag: Palau (T8A3642), in beheer bij Safe Sea Services S.a.r.L., Sahel Aalma, Jounieh, Libanon, 6-2021 herdoopt VIDEO. 23-8-2021 (e) verkocht voor sloop naar Alang, India. 1-12-2021 op Bhavnagar Anchorage, 6-12-2021 op Alang Anchorage met op sleep de ex fregat ADMIRAL CHARNER.

VLADIMIR VELIKIY, IMO 9227455 (NB-286), Crude Oil Tanker, 31-1-2002 opgeleverd als SEATRIUMPH door Hyundai Samho Heavy Industries Co. Ltd. (S-126) aan Marina Maritime Ltd., Malta, in beheer bij Thenamaris Ships Management. 84.598 GT, 53.710 NT, 164.337 DWT. 2016 herdoopt RN KAVKAZ. 8-2017 herdoopt VLADIMIR VELIKIY. 8-10-2021 (e) verkocht voor sloop (590 USD/TO). 2021 herdoopt VLAD. 8-10-2021 van Tanjung Pelepas Anchorage naar Chittagong, 14-11-2021 op Chittagong Anchorage, 18-11-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

W.E. RICKER, IMO 7809364, Fishing Vessel, 1.105 GT. 1978 opgeleverd door Narasaki, Muroran (922) als CALLISTRATUS aan Callistratus Fishing Co., Canada. 1.040 BRT. 1984 verkocht aan Department of Fisheries, Canada, 1984 herdoopt W.E. RICKER. 2017 uit de vaart genomen. 2021 naar Canadian Maritime Engineering Ltd., Townsite Marina, Nanaimo, Canada om gesloopt te worden.

WISDOM, IMO 9182069, Oil Products Tanker, 28.077 GT, 45.908 DWT. 1999 opgeleverd als LEPTA MERMAID. 7-2011 herdoopt KRITI ROCK. 7-2019 herdoopt KRITI. 10-2019 herdoopt WISDOM. 24-4-2021 ten anker bij Baniyas tijdens laswerkzaamheden aan boord, een explosie gevolgd door brand in een ladingtank, 3 mensen kwamen daarbij om het leven, de brand is dezelfde dag geblust, CTL verklaard. 5-2021 ten anker bij Baniyas brak er brand uit in de machinekamer, door de bemanning onder controle gekregen. 2021 verkocht voor sloop naar Turkije. 30-10-2021 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

XING DA, IMO 9033529, 19-11-1991 te water, 1992 opgeleverd door Shin Kochi Jyuko K.K., Kochi (7018) als KOWA MARU NO.2 aan Shinei Kaiun K.K., Matsuyama, Japan. Asfalt tanker, 696 GT, 1.235 DWT. 10-2016 herdoopt TIAN SHUN. 5-2017 herdoopt XING DA. 8-7-2021 (e) verkocht voor sloop.

YUAN SHENG, IMO 9054602, Oil Products Tanker, 3.203 GT, 4.999 DWT. 17-2-1992 te water, 28-5-1992 opgeleverd door Higaki Zosen K.K., Imabari (408) als DAIKAKU MARU aan Nanyo Kisen Co Ltd & Yamato Kisen Co. Ltd., Mikame, Japan. 2.948 GT, 4.999 DWT. 2002 verkocht aan Murakami Hide Zosen K.K., Hakata, vlag: Japan. 2005 verkocht aan K.K. Kirishima Kaiun Shokai, Kitakyushu, vlag: Japan. 4-2012 herdoopt INTERTEK. 9-2018 herdoopt CHANG WO. 12-2019 herdoopt YUAN SHENG. 2021 verkocht voor sloop naar Bangladesh, 16-11-2021 van Kaohsiung naar Chittagong, 1-12-2021 op Chittagong Anchorage, 8-12-2021 op Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

YUHUA STAR, IMO 9157519, Chemical Tanker, 9.549 GT, 16.026 DWT. 1997 opgeleverd als SPRING URSA. 11-2011 herdoopt ZHU MIN VICTORIA. 2017 herdoopt YUHUA STAR. 20-2-2021 verkocht aan Hongkong Asia International, Hong Kong, vlag: Panama (3FBL7), in beheer bij Tongxiang Shipping Ltd., Shanghai. 2016 verkocht voor \$5.9 M aan Yuhua Tankers Corp. Ltd. 11-2021 verkocht voor sloop (1040 USD/TO as is UAE). 24-11-2021 van Dubai naar Kandla, 29-11-2021 ETA te Kandla.

ZARA 17, IMO 7916686, Oil Products Tanker. 1.288 GT, 2.254 DWT. 1979 opgeleverd als MUTSUWA MARU door Shirahama, Honai (93) aan Hamada Kisen K.K., Japan. 999 BRT, 2.254 DWT. 1992 verkocht aan Al Jaber Transport & Contracting Estab. United Arab Emirates, herdoopt OCEAN STAR V. 1998 herdoopt AL JABER I. 2012 verkocht aan Barada Shipping Inc., Sierra Leone, herdoopt REVANA. 7-2015 herdoopt AL FATEH. 12-2017 herdoopt SHAMIM. 2-2021 herdoopt ZARA 17. 9-2021 verkocht aan Alang Breakers. 11-11-2021 op Bhavnagar Anchorage, 1-9-11-2021 op Alang Anchorage.

ZHEN HUA 19, IMO 8026907, 1984 opgeleverd als PANAMAX COSMOS door China S.B., Kaohsiung (215) aan Far Eastern Marine Co. Ltd., Taiwan. 36.303 BRT, 24.436 NRT, 66.742 DWT. 1991 verkocht aan Arrowshaft Nav. Co. Ltd., Cyprus, herdoopt NEW HORIZON. 29-4-2006 verkocht aan Zhen Hua 3 Shipping, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B3447), in beheer bij Shanghai Zhenhua Shipping Co., 4-2006 herdoopt ZHEN HUA 19. 2006 verbouwd van bulkcarrier tot Heavy Load Carrier, 28.559 GT, 30.451 DWT. 2021 (e) verkocht voor sloop (549 USD/TO as is UAE). 9-11-2021 van Salalah, 20-11-2021 op Dubai Anchorage.

Geplande Ruilbeurzen in 2022 (Zeebrieven)

8 januari Zeebrief-186 / NB-288	9 april Zeebrief-189 / NB-291	10 september Zeebrief-194 / NB-296
12 februari Zeebrief-187 / NB-289	14 mei Zeebrief-190 / NB-292	8 oktober Zeebrief-195 / NB-297
12 maart Zeebrief-188 / NB-290	11 juni Zeebrief-191 / NB-293	12 november Zeebrief-196 / NB-298



**Coby en Teun van der Zee
wensen u Fijne Kerstdagen
en een Goed & Gezond 2022**