



NIEUWSBRIEF-305

10 juni 2023

ARKLOW GEM, IMO 9874088, 6-4-2023 te water gelaten bij Scheepswerf Ferus Smit B.V., Westerbroek onder bouwnummer 454, assistentie van de sleepboten WATERLELIE en GRUNO III, 8-5-2023 vertrokken van de werf met de sleepboten GRUNO III en GRUNO IV, 9-5-2023 te Delfzijl, 10-5-2023 proefvaart onder Nederlandse vlag (PBG0), thuishaven Rotterdam en naar de Eemshaven, 11-5-2023 proefvaart en naar de Eemshaven, 12-5-2023 opgeleverd als ARKLOW GEM aan Arklow Shipping Nederland B.V., Rotterdam, in beheer bij Arklow Shipping ULC, Arklow. 2.999 GT, 1.692 NT, 5.085 DWT. 87,40 (84,99) x 14,99 x 7,12 x 6,260 meter. 12 kn. 1.740 kW, MaK 6M25, CSSC Motoren Anqing - Kiel Co. Ltd., Anqing. 13-5-2023 van de Eemshaven naar Sluiskil. 14-5-2023 te Sluiskil om kunstmest te laden, 16-5-2023 van Sluiskil naar Immingham. (Foto: Frits Olinga, 6-4-2023).

BEAUMARIS, IMO 9373278 (NB-233), casco gebouwd bij Brodogradiliste "Sava", Mitrovica, Servië, 2-6-2007 gearriveerd te Harlingen achter de sleepboot VLIELAND, afgebouwd bij Damen Scheepswerf Bergum B.V., Bergum onder bouwnummer 9367, 28-9-2007 vanaf Bergum gearriveerd te Harlingen, 25-10-2007 te Harlingen gedoopt BEAUMARIS en opgeleverd aan Beaumaris B.V., Sneek, in beheer bij UniSea Shipping B.V., Sneek en G. de Jager, Balk. Brandmerk 21637 Z 2007, roepsein PHLR. 2.545 GT, 1.640 NT, 3.850 DWT. 88,95 (84,99) x 12,50 x 7,00 x 5,420 meter. 1.520 kW, 8 cyl, 4 tew, M.A.K. 8M20, M.A.K. Caterpillar Motoren G.m.b.H., Kiel. 26-10-2007 gearriveerd aan de Parkkade te Rotterdam op eerste reis vanaf Harlingen. 4-3-2013 (e) in beheer bij UniSea Shipping B.V., Sneek en Focus Shipmanagement B.V., Sneek. 28-7-2014 gearriveerd te Vlaardingen. 29-7-2014 gearriveerd bij Dockside Shipfalicities B.V., IJsselmonde. 6-8-2014 executoriale verkoping het World-Trade Center te Rotterdam op verzoek van N.V. ABN-Amro Bank te Amsterdam. 8-8-2014 verkocht aan Vertom UCS Beaumaris B.V., Sneek, in beheer bij Vertom UCS Holding B.V., Rhoon. 12-8-2014 vertrokken naar de Europoort om te laden bij European Bulk Services (E.B.S) B.V. 11-2014 thuishaven: Rotterdam. 27-11-2014 herdoopt ALECTO.



8-5-2023 vanaf Schiedam gearriveerd op het Calandkanaal in de Europoort. 5-2023 verkocht aan GT Pike Shipping Ltd., 11-5-2023 thuishaven en vlag: St. John's-Antigua and Barbuda, roepsein V2RA7, in beheer bij GTS Shipping Sia, Riga, 11-5-2023 (F) op het Calandkanaal herdoopt GT PIKE. (Foto: Koos Goudriaan, 31-7-2014, Dockside IJsselmonde).

BESTEVAER, IMO 9279020 (NB-298), casco gebouwd bij Shipyard Leda d.o.o., Korcula, Kroatië, 11-11-2004 casco gearriveerd te IJmuiden achter de sleepboot OCEAN CHIEF, afgebouwd bij Scheepswerf Peters B.V., Kampen (1003), 12-2-2005 gepland vertrek van Kampen naar Harlingen afbesteld vanwege te harde wind, 14-2-2005 vertrokken naar Harlingen en in dok gezet voor de schroefas, 21-2-2005 uit dok, 25-2-2005 proefvaart, roepsein PHCJ, 2.409 GT, 2-3-2005 opgeleverd als BESTEVAER aan A.G.M. Peperkamp, Woudsend, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 5-9-2006 verkocht aan Besleasing E Factoring S.A., thuishaven: Madeira, vlag: Portugal (Madeira), 5-9-2006 bij Volharding Shipyards B.V. herdoopt OVAR. 6-9-2006 verkocht aan Naveiro Transportes Maritimos, S.A., Madeira-Portugal. 7-9-2006 vertrokken naar zee. 10-2012 vlag: Antigua and Barbuda. 2012 opgelegd te Gibraltar. 15-7-2015 verkocht aan Fluvius Teign Ltd., Barbados, roepsein 8PLU, in beheer bij Exe Shipping Ltd., Crediton, Devon (UK), 10-8-2015 (mt) te Gibraltar herdoopt FLUVIUS TEIGN. 2-11-2021 van Hull te IJsselmonde. 2021 verkocht aan LL Rederi A.p.S., thuishaven en vlag: Horsens-Denemarken (OUHS2), in beheer bij Valling Ship Management A.p.S, Svendborg, 5-11-2021 bij Dockside Shifsfacilities B.V., IJsselmonde herdoopt HANNE. 9-11-2021 vertrokken naar Kolding. 4-2022 vlag: Antigua and Barbuda (V2QY5), 4-2022 in beheer bij Valling Ship Management A.p.S., Svendborg en HAV Ship Management NorRus AS, Oslo. 5-2023 verkocht aan Arundo AS, 11-5-2023 thuishaven en vlag: Flekkefjord-Noorwegen (NIS), roepsein LUVU7, in beheer bij Kopervik Ship Management Poland sp. z.o.o, Gdansk, 11-5-2023 (F) herdoopt INGRID B.



BRO AGNES, IMO 9348302 (NB-2019), Chemical/Oil Products Tanker, besteld door Dünya Denizcilik ve Ticaret A.Ş., Istanbul bij Yardimci Shipyard AŞ, Turkije onder bouwnummer 53, 20-8-2005 1e staal gesneden, 10-12-2005 kiel gelegd bij Turkter Tersane ve Deniz Isletmeciligi AŞ onder bouwnummer 53, 2e tanker in een serie van 3 stuks besteld door Dünya Denizcilik ve Ticaret A.Ş., Istanbul, 11-8-2007 te water gelaten, 10-3-2008 opgeleverd aan Bro A B.V., Delfzijl, in beheer bij Broström Tankers Sweden AB en Marin Ship Management B.V. voor Broström AB, Gothenborg. Roepsein PHNN. Chemicaliëntanker, 12.164 GT, 5.489 NT, 16.979 DWT, 144,05 (113,80) x 23 x 12,40 x 9,000 meter, 6.300 kW, 6 cyl, 4 tew, 480 x 600, 500 omw/min., MAN B&W 6L48/60.B, MAN B&W Diesel A.G. #1130358. 26-3-2008 vertrokken van Istanbul op de eerste reis naar Yanbu, Saoedi-Arabië. 17-2-2010 (e) in beheer bij Broström AB, Gothenborg en Maersk Tankers AS, Kopenhagen. 11-2012 in beheer bij Broström AB, Gothenborg en Synergy Denmark A/S, Kopenhagen. 14-9-2015 (e) verkocht aan Maersk Tankers Singapore Pte. Ltd., Singapore (9V3608), in beheer bij Maersk Tankers Singapore Pte. Ltd., Singapore, Synergy Denmark A/S, Kopenhagen en Maersk Tankers AS, Kopenhagen voor A.P. Møller, Kopenhagen. 11-2021 beheer bij Maersk Tankers AS, Kopenhagen en Synergy Denmark A/S, Kopenhagen voor A.P. Møller, Kopenhagen. 4-5-2023 verkocht aan Opal Mare Inc., Buenos Aires, 4-5-2023 thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein 5LLM6, in beheer bij Bahia Grande S.A., Buenos Aires en Synergy Denmark A/S, Kopenhagen, 4-5-2023 (F) herdoopt BG AGNES. (Foto: Teun van der Zee, 8-7-2017, Calandkanaal).

BULKER BEE 30, IMO 9489986, Hady Size Bulker, 9-10-2007 contract, 10-3-2009 kiel gelegd, 15-6-2010 te water, 29-10-2010 Opgeleverd door T.K.S. Company Ltd. Yeonggwang Shipyard (H-0002) als MARCAROLINA aan Marcarolina G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda, in beheer bij Horizont Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. en MC-Schiffahrt (G.m.b.H. & Co.) K.G., Hamburg. 23.548 GT, 10.838 NT, 33.741 DWT. 185,14 (176,99) x 30,06 x 14,70 x 9,990 meter. 7.150 kW, M.A.N. 5S50MC. 16-2-2017 verkocht aan Nordic Handysize II AS, Monrovia-Liberia, in beheer bij Nordic Hamburg Shipmanagement (HK) Ltd., 4-7-2017 herdoopt NORDIC SKAGEN. 4-2023 verkocht aan Bulker Bee 30 Shipping B.V., Rotterdam, 5-5-2023 vlag Nederland, roepsein PGGD, in beheer bij Q-Shipping B.V., Rotterdam, 28-4-2023 (e) herdoopt BULKER BEE 30. 29-4-2023 te Georgetown, Guyana, 5-5-2023 op Georgetown Anchorage.



CORAL ACTINIA, IMO 9031985 (NB-157), 8-4-1993 te water gelaten, 10-5-1993 vertrokken van de werf, 11-5-1993 proefvaart, 14-5-1993 opgeleverd door YVC Ysselwerf B.V., Capelle a/d IJssel (260) als CORAL ACTINA aan Rederij m.v. "Coral Actina", Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V., Rotterdam. Gastanker, 2.274 GT, 682 NT, 2.446 DWT, 77,43 (72,74) x 14,00 x 7,20 x 5,050 meter. 11-1995 verlengd bij YVC, Bolnes, 3.096 GT, 928 NT, 2.417 DWT, 101,40 (97,13) x 14,00 x 7,20 x . meter. 24-4-2001 in beheer bij Anthony Veder Rederijzaken B.V., Rotterdam. 7-12-2001 onder de vlag van de Nederlandse Antillen gebracht, roepsein PJGS. 2005 verkocht aan Allocean Charters Ltd., U.K., in beheer bij Allocean Ltd., Londen, 4-12-2007 herdoopt OCEAN PRIMATE. 2009 verkocht aan Norton Marine S.A., Panama, roepsein 3FPC7, in beheer bij Transgas Shipping Line SAC, Lima, 5-2009 t.b.n. LPG OCEAN PRIMATE. 8-8-2009 herdoopt TAUROGAS. 9-4-2023 van Paramaribo. 16-5-2023 op Port Of Spain Anchorage. 23-5-2023 verkocht voor sloop naar Turkije (404 USD/TO). 16-6-2023 ETA te Aliaga. (Foto: Teun van der Zee, 11-5-1993, Rotterdam).



EUROPA, IMO 8951932, PDZS, 303 GT, 1911 opgeleverd door H.C. Stülcken & Sohn, Hamburg (409) als SENATOR BROCKES. Lichtschip. 1916-1918 in dienst als Sperrlotsenstation der Sperrfahrzeugdivision der Elbe. 1919-1939 dienst op station Elbe 3. 1942 in dienst Kriegsmarine, DWO (Deutsche-Westliche-Ostsee) 132 Hafenschutzflottille. 1943 in dienst als WACHSCHIFF 7 bij 1. Sicherungsfl./Gr. Warnemünde. 1945-1974 reserve lichtship, deed dienst op stations Elbe 2, Elbe 3, Elbe 1 en P8. 1975 verbouwd. 1977 uit dienst gesteld, opgelegd Deutschen Bucht. 1985 verkocht aan een Nederlandse koper. 1986 doorverkocht aan een Nederlandse koper. 1986-1994 te Amsterdam verbouwd tot zeilschip, 1989 herdoopt EUROPA. 1994 in de vaart gebracht, 1994 bij Het Scheepvaartmuseum officieel gedoopt EUROPA door Hedy D'Ancona (Minister van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur). 2002 verkocht aan Bark Europa, 's-Gravenhage. 12-9-2006 (e) in beheer bij BBZ-ISM Stichting, Enkhuizen. 20-- verkocht aan "La Constance" Maatschappij Tot Exploitatie Van Onroerende Goederen B.V., 's-Gravenhage. 303 GT. 39,80 x (39,55) x 7,45 x 4,60 x 3,800 meter. Zeiloppervlak: max. 1.250 m². 14 kn. 740 EPK, 544 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 137 x 165, 1800 rpm., Caterpillar NE-1973. 18-6-2020 terug te Scheveningen na een non-stop reis van 10.0000 zeemijl vanaf Ushuaia, de langste non-stop reis van het schip ooit. 16-4-2023 van Tristan De Cunha, St. Helena naar Cape Town, 28-4-2023 te Cape Town voor onderhoud en dokken, 13-6-2023 ETD naar de Azoren. 20-5-2023 na het voltooien van onderhoudswerkzaamheden in een droogdok in Kaapstad, gereed om met de synchrolift van de TPNA in het water te worden gezet, omgevallen, kwam met de stuurboordzijde op de droogdokbodem en is beschadigd, de bemanning verliet het schip, één bemanningslid raakte gewond en werd naar het ziekenhuis gebracht. (Foto: Teun van der Zee, 11-9-1994, Steenbank).

FWN ARCTIC, IMO 9931484 (NB-304), General Cargo Ship, Ecobox XL. 8.360 GT, 12.575 DWT, 1-9-2022 kiel gelegd als SYMPHONY ARCTIC onder bouwnummer FERUS SMIT 461, 15-5-2023 geplande oplevering 25-5-2023 om 11:00 uur te water te water gelaten, 15-7-2023 geplande oplevering als FWN ARCTIC aan FWN Arctic B.V., Groningen, in beheer bij FW Holding Rotterdam B.V., Rotterdam (PFSA).

GEERT BODEWES, IMO 7711488 (NB-304), 10-1978 kiel gelegd, 15-6-1979 te water gelaten, 22-8-1979 proefvaart, 24-8-1979 opgeleverd als GEERT BODEWES door Bodewes Scheepswerven B.V., Hoogezand (534) aan C.V. Motorschip Geert Bodewes, Hoogezand. 1.599 BRT, roepsein PEGM. 1984 herdoopt GEERT DANIELSEN. 1986 herdoopt GEERT BODEWES. 1987 verkocht aan Rainpearl Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, herdoopt RAINPEARL. 1988 verkocht aan Sea Victory Co. Ltd., Valletta-Malta, herdoopt NEPTUNE TRIDENT. 1994 verkocht aan Sea Master Union S.A., Panama, in beheer bij Kavomar Shipping Co., herdoopt EVDOKIA STAR. 26-2-2007 (e) verkocht naar de Filippijnen, in beheer bij Gothong Southern Shipping Lines, Cebu, herdoopt DON ALFREDO SR. 12-2015 (e) verkocht aan West Ocean Lines & Transport, Cebu-Filippijnen, herdoopt WEST OCEAN 9. 10-2018 thuishaven en vlag: Freetown-Sierra Leone, roepsein 9LU2790. 7-2019 vlag: Filippijnen, roepsein DUH2592. 12-2019 zou verkocht zijn voor sloop, bleef in de vaart. 3-2023 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 28-3-2023 van Cebu Anchorage, Philippines naar Chittagong, 29-4-2023 op Chittagong Anchorage, 17-5-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.



GRACHTDIEP, IMO 9199414 (NB-251), 23-6-1998 kiel gelegd, 25-11-2000 te water gelaten, 28-12-2000 opgeleverd door Societatea Comerciale Severnav S.A., Turnu Severin, Bulgarije (164) aan Atlas Trampship Reederei G.m.b.H. & Co. m.s. "Frisia Bremen" K.G., Leer, vlag: Nederland, in beheer bij Feederlines B.V., Groningen, laatste schip uit een serie van 5 stuks, 2-1-2001 te Bourgos, 5-1-2001 te Istanbul, 17-1-2001 te Moerdijk. 11-6-2001 verkocht aan Frisia Bremen Shipping Ltd., te Cadiz onder de vlag van Gibraltar gebracht, roepsein ZDEQ2, in beheer bij Reederei Klaus Hesse G.m.b.H. & Co. K.G., Leer. 2007 verkocht aan Short Sea Bulkers AS, Gibraltar, in beheer bij Q-Shipping B.V., Rhoon, 10-12-2007 (e) herdoopt DISTINTO. 2013 verkocht aan Industrial Shipping AS, Gibraltar, in beheer bij Rederi AB Transatlantic, Gothenborg, 23-2-2013 (GL) herdoopt TRANSDISTINTO. 22-11-2018 verkocht aan Bellaland Shipping Ltd., Saint John's, Antigua & Barbuda, vlag: Gibraltar, roepsein ZDEQ2, in beheer bij Klip Marine Shipmanagement OÜ, Tallinn, Estland, herdoopt BELLALAND. 6-5-2023 verkocht aan Maldia Shipping & Trading Co. Ltd., Bridgetown-Barbados (8PMO5), 10-5-2023 herdoopt OZKAN-2. (Foto: R.P. van de Wetering, 22-08-2019, t.h.v. Maassluis-West).

IONIAN EXPRESS, IMO 9332717 (NB-286), containerschip, 30-12-2004 kiel gelegd, 7-8-2006 te water, 28-11-2006 opgeleverd door Chang Jiang National Shipping Group Corporation, Jinling Shipyard, Nanjing (JLZ040413) als QC VISION aan SJ Shipping Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Alunited Maritime Pte. Ltd., Singapore en Peter Dohle Schiffahrts-K.G (G.m.b.H. & Co.), Hamburg. 9.957 GT, 5.032, 13.796 DWT. 147,85 (141,37) x 23,25 x 11,50 x 8,506 meter. 1118 TEU. 19,6 kn. 9.730 kW, 7 cyl, 4 tew, 580 x 640, 428 omw/min., vertraagd naar 131 omw/min., M.A.N. 7L58/64, M.A.N. Diesel & Turbo SE NE-06. 7-7-2008 (e) in beheer bij Manship Pte Ltd. en Peter Dohle Schiffahrts-K.G (G.m.b.H. & Co.), Hamburg. 10-8-2009 (GL) herdoopt VISION. 2009 in beheer bij STX POS Ship Management Co. Ltd, Busan. 2009 in beheer bij Manship Pte Ltd. en Cargo Connect Private Limited, Singapore. 2011 (e) in beheer bij MCC Transport Singapore Pte Ltd., Singapore en Cargo Connect Private Limited, Singapore. 2012 (e) in beheer bij QC Container Line, Dhaka en Manship Pte. Ltd., Singapore. 14-7-2015 (e) verkocht aan Container Express V B.V., vlag: Gibraltar, roepsein ZDPK3, in beheer bij Vroon B.V., Breskens, 7-2015 herdoopt IONIAN EXPRESS. 1-2019 verkocht aan Westerschelde Shipping B.V., Gibraltar, roepsein ZDPK3, in beheer bij Vroon B.V. en Fleet Management Ltd. 23-10-2021 gearriveerd op Singapore Anchorage. 26-10-2021 thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein 5LCX7, in beheer bij Songa Shipmanagement Ltd., 26-10-2021 (F) herdoopt SONGA LYNX. 17-3-2022 verkocht aan Virgo Shipping & Trading Ltd., Monrovia-Liberia, roepsein 5LCX7, in beheer bij Baas Shipping UG (haftungsbeschränkt) & Co. K.G., Hamburg, 26-7-2022 (e) herdoopt VALENCIA ELIZABETH D. 17-3-2023 (e) verkocht aan Valencia Elisabeth D, Monrovia-Liberia, roepsein 5LCX7, in beheer bij Baas Shipping UG (haftungsbeschränkt) & Co. K.G. 15-5-2023 (e) verkocht aan Virgo Shipping & Trading Ltd., Monrovia-Liberia, roepsein 5LCX7, in beheer bij Baas Shipping UG (haftungsbeschränkt) & Co. K.G., Hamburg, 13-5-2023 (F) herdoopt LILA CANADA.

IVER EXACT, IMO 9171498 (NB-260), 14-5-1997 (NV) besteld, 22-6-1998 gelegd, 20-1-1999 opgeleverd door Halla Engineering & Heavy Industries Ltd., Samho Shipyard (1054) als IVER EXACT aan Motorschip "Product Exact" B.V., Breskens, in beheer bij Vroon B.V., Breskens. 29.298 GT. 23-1-1999 gearriveerd te Iwakuni op de 1e reis. 4-1999 gearriveerd te Rotterdam. 12-4-1999 vertrokken naar Punta Arenas. 2005 verkocht aan Broström Tankers AB, Gothenborg-Zweden, 20-2-2006 overgedragen en herdoopt BRO PREMIUM.



23-11-2010 (e) verkocht aan Møller-Mærsk A/S, Kopenhagen-Denemarken, in beheer bij Handytankers K/S, Kopenhagen en Brostrom Ship Management AB, Gothenborg, herdoopt CAMILLA MÆRSK. 6-11-2012 (e) verkocht aan Maersk Tankers A/S, Kopenhagen, in beheer bij Handytankers K/S, Kopenhagen en Maersk Tankers A/S, Kopenhagen voor A.P. Møller. 7-2015 verkocht aan UML Chiltern Limited, North Wing, Wembley, United Kingdom (Union Maritime Ltd.), 3-11-2015 op Tema Anchorage, Ghana overgedragen, 6-11-2015 vlag: Marshall Island, roepsein V7PW8, in beheer bij Union Maritime Ltd. en Anglo-Eastern Shipmanagement, herdoopt CHILTERN. 20-10-2018 in beheer bij Union Maritime Ltd. en Atlantic Ship Management Ltd. 12-6-2019 verkocht aan Splendour Marine Services Inc., Monrovia, Liberia, vlag: Panama, roepsein 3FMF6, in beheer bij Splendour Marine Services Inc. en Shane Marine Services Pvt. Ltd., Kerala, India, 6-2019 herdoopt SPLENDOUR CHILTERN. 9-5-2023 verkocht aan Great Eastern Investments Inc., Panama, roepsein 3FMF6, in beheer bij Global Tankers Pvt. Ltd., Chandigarh, India, herdoopt CHILTERN. (Foto BRO PREMIUM: Teun van der Zee, 9-7-2008, Europoort).



m.s. THALATTA, later LEAFDE FAN FRYSLÂN, foto: Frits Olinga, 18-08-1996 Woudsend.

LEAFDE FAN FRYSLÂN, IMO 5221697, ENI 02209043, driemast-barkentijn, PE2145, 223 GT, 240 DWT. 10-1937 opgeleverd door Sölvesborg Varv & Rederi A/S, Sölvesborg, Zweden (15) als BLEKING aan Karl Hedberg, Djupekås-Zweden (SLDK). 171 BRT, 108 NRT. 67 NHP, 2 cyl, 2 tew, Jönköping M/V, Jönköping. Zeilend vrachtschip met hulpmotor. 1951 verlengd. 228 BRT, 158 NRT, 300 DWT. 1952 nieuwe motor: 3 cyl, 2 tew, 350 x 410, Jönköping M/V, Jönköping NE-1952. 1959 verkocht aan Partrederi "Margareta", Falkenberg-Zweden (SLDK), in beheer bij Allan Hansson, 1959 herdoopt MARGARETA. 1962 verkocht aan Allan Hansson, Falkenberg-Zweden (SLDK), 1962 herdoopt MARGARETA H. 1962 nieuwe motor: 280 EPK, 206 kW, 4 cyl, 2 tew, 230 x 400, type 404-24VO, Alpha Diesel A/S NE-1962. 223 BRT, 136 NRT, 300

DWT. 1966 verkocht aan Partrederiet for m.s. Højris, Aalborg-Denemarken (OZQD), in beheer bij L.K. Henriksen, kapitein Niels Jensen Madsen, 4-1966 herdoopt HØJRIS. 10-4-1971 verkocht aan Ingolf Loth, Hirtshals-Denemarken (OZQD). 40,26 (34,02) x 7,04 x 3,10 x 2,744 meter. G 481 m3. 6-1977 verkocht aan kapitein Kurt Nielsen, Odense-Denemarken, 6-1977 herdoopt LYN. G 510 m3, B 481 m3. 1982 verkocht aan Viggo Alfred Karsten Hansen, Rudkøbing-Denemarken (OZQD), herdoopt ULLALIS. 1986 faillissement verkocht aan Thalatta Maritime A.p.S., Nørre Åby, Ronæs-Denemarken. Opgelegd bij J. Ring Andersens Shipyard te Svendborg. 1988 herdoopt THALATTA. 1991 verkocht aan B.G.W. Peek, Nederland. 199- opgelegd te Woudsend, Friesland. 2000 zou een korte tijd de naam SPES MEA hebben gehad. 2000 verbouwd te Franeker tot luxueuze driemast-barkentijn, passagiersschip, zeiloppervlak 760 m2. 24 passagiers. 512 PK, Mitsubishi. 2000 verkocht aan J. van Bergen, Kampen, herdoopt DE LIEFDE. 2001 verkocht aan Quo Vadis V.o.F., Oostzaan. 2007 verkocht aan W. & I. Westerink, Elburg, 2007 herdoopt DE NIEUWE LIEFDE. 2017 verkocht aan Joris de Wit en Rinske van Huizen, Enkhuizen, in beheer bij Frisian Sailing Company, Harlingen. 2017 verbouwd, 70 dagpassagiers, 33 slaappleatsen. 42,00 x 7,00 x . x 2,300 meter.



4-2018 herdoopt LEAFDE FAN FRYSLÂN. 2018 ingezet in de chartervaart op het Markermeer, IJsselmeer en de Waddenzee. 18-5-2023 varende op de Waddenzee bij Vlieland ontstond lekkage, 25 passagiers zijn geëvacueerd en ondergebracht in een hotel, door de brandweer drijvende gehouden, 19-5-2023 te Franeker om te repareren. (Foto: Naupar.nl Vaartochten).



LEIRIA, IMO 9248370, vrachtschip, 25-7-2003 opgeleverd door Mondego Figueira da Foz PRT (CT. 0245) als LEIRIA aan Naveiro Transportes Maritimos, Portugal (Madeira). 29-11-2012 verkocht aan Caribbean Shipping Limited, Antigua and Barbuda (V2QN3), in beheer bij Baltnautic Shipmanagement Ltd., Klaipeda. 1.921 GT, 1,123 NT, 2.652 DWT. 89,70 (86,66) x 11,32 x 5,35 x 4,130 meter. 10 kn. 1.591 EPK, 1.171 kW, 6 CYL, 4 TEW, 240 X 280, 900 rpm., Deutz SBV6M628, Deutz A.G., Mannheim. 10-2013 vlag: Cyprus (5BYU3). 9-2016 vlag: Antigua and Barbuda (V2QN3). 9-5-2023 te Rotterdam, 10-5-2023 bij Dockside Shipfacilities B.V. te Bolnes. 2023 verkocht aan de Rederij de Jong, Maassluis, vlag: Antigua and Barbuda (V2QN3), 26-5-2023 herdoopt RDJ WAALSTROOM. (Foto: Henk Jungerius, 19-10-2022).

MAGIC, IMO 8822583 (NB-268), 1990 opgeleverd door B.V. Scheepswerven Gebr. van Diepen, Waterhuizen (1032) als MAGIC aan C.V. Scheepvaartonderneming "Magic", Groningen, in beheer bij Seatrade Groningen B.V. 27-12-2006 verkocht aan Green Shipping AS, Bahamas, in beheer bij Green Management AS, Bergen, Noorwegen, 28-12-2006 te Las Palmas herdoopt GREEN MAGIC. 4-1-2007 gearriveerd te Delfzijl met problemen aan schroef en roer, 5-1-2007 vertrokken naar zee. 29-10-2010 (e) in beheer bij Green Management Sp z oo, Gdynia. 1-7-2018 op de ankerplaats van Georgetown, Guyana, in positie 06.59 NB. en 058.02 WL, om circa 05:00 uur bezoek gehad van mensen die de stores van het schip meenamen, niemand aan boord merkte iets en is pas ontdekt bij een routinecontrole. 22-1-2020 verkocht aan Fenghui Shipping Ltd., Panama, roepsein 3EJM2, in beheer bij Favour Ship Management Co. Ltd., Hong Kong, herdoopt YUN RUN 8. 22-12-2022 in beheer bij Fengrun Shipping Co. Ltd., Zhoushan, Zhejiang, China. 17-3-2023 vlag: Nauru (C2CQ2). 6-5-2023 te Zhouzhan. 10-5-2023 verkocht voor sloop (as is Zhouzhan. 485 USD/TO). 14-5-2023 te Jintang.



NEPTUN, IMO 9163192 (NB-254), 30-6-1998 kiel gelegd, 28-11-1998 te water gelaten, 12-1998 opgeleverd als NEPTUN door Stocznia Gdynia S.A. (8138/7) aan Montana Shipping N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Alpha Ship G.m.b.H., Bremen, 23.722 GT, 1876 TEU. 5-3-1999 herdoopt KOTA PERDANA. 14-6-2000 herdoopt NEPTUN. 25-3-2002 te Hamburg herdoopt CAP VINCENT. 4-7-2005 (e) onder Duitse vlag gebracht, thuishaven en vlag: Leer-Duitsland, eigenaar: Alpha Ship G.m.b.H. & Co. K.G. m.s. "Neptun", in beheer bij Alpha Ship G.m.b.H., Bremen, 16-7-2005 gearriveerd te Rotterdam. 24-10-2006 te Philadelphia in charter bij CMA-CGM, 1-11-2006 gearriveerd in de Alexanderhaven en daar herdoopt CMA CGM CORTES, 1-11-2006 vertrokken naar Hamburg. 4-2007 thuishaven en vlag: Majuro-Marshall Islands. 17-1-2012 (GL) herdoopt NEPTUN. 4-2014 verkocht aan Expert Trading Co., Malta, in beheer bij Chartworld Shipping Corp., Athene en MSC Shipmanagement Ltd., Limassol, 15-4-2014 (GL) herdoopt MSC UMA. 12-2017 thuishaven en vlag: Madeira-Portugal (PMD), roepsein CQIV8. 17-4-2023 verkocht aan Metis Oceanway Limited, vlag: Liberia (5LLI7), in beheer bij MSC Shipmanagement Ltd., Limassol. (Foto: Hannes van Rijn, 10-8-2018, Maasvlakte).

MARINE DYNAMO, IMO 9956719, Bunkering Tanker, 4.903 GT, 2.465 NT, 8.270 DWT. 8-5-2023 opgeleverd door Zhejiang Shenzhou Sunshine Heavy Industry Co. Ltd. (SZ21073) als MARINE DYNAMO aan Dynamo Tankers Pte. Ltd., Singapore (9V7518), in beheer bij V-Bunkers Tankers Pte. Ltd. (Vitol Gas and Power B.V., Rotterdam). 102,60 (97,30) x 19,00 x 9,70 x 7,300 meter. 11,5 kn. 3.260 EPK, 2.400 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 220 x 320, 900 rpm., Yanmar 6EY22AW, Yanmar Power Technology Co. Ltd., Amagasaki NE-2022.

ONEGO MISSISSIPPI, IMO 9534482 (NB-295), 25-1-2013 om 13:30 uur te water gelaten bij Peters Shipyards B.V., Kampen onder bouwnummer 905, 12-3-2013 vertrokken van de werf, 13-3-2013 gearriveerd aan de kade bij C.M.F. Services B.V. te Velsen, 14-3-2013 proefvaart van IJmuiden naar Harlingen, 15-3-2013 proefvaart uitgesteld, 18-3-2013 proefvaart, 22-3-2013 te Harlingen kranen testen, 26-3-2013 te Harlingen opgeleverd als INDUSTRIAL MORE aan CFL More Beheer B.V., Groningen, in beheer bij Canada Feeder Lines B.V. en CFL Shipmanagement B.V., Utrecht (PCTF), 6.693 GT, 3.441 NT, 10.049, DWT, 116,26 x 17,80 x 10,50 x 7,800 meter, 4.000 kW, MAK 8M32. 27-3-2013 vertrokken van Harlingen op de eerste reis naar Halmstadt en La Palice om mout en graan te laden voor Puerto Cortez en New Orleans. Gaat daarna varen voor Intermarine in een lijndienst van Houston naar Zuid-Amerika. 18-1-2019 (e) in beheer bij Vertom Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Moormerland. 27-1-2020 verkocht aan Valparola Industrial More B.V., Moormerland, vlag: Nederland (PCTF), in beheer bij Vertom Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Moormerland. 29-1-2020 gearriveerd te Bilbao, Spanje, 29-1-2020 (e) herdoopt ONEGO MISSISSIPPI. 15-7-2022 (GL) verkocht aan M.S. "Finn" Jens und Waller G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua & Barbuda (V2HP5), in beheer bij Reederei Jens und Waller G.m.b.H. & Co. K.G., Drochtersen. 5-2023 herdoopt O7 LAFITE.



ORANJE, IMO 9263904 (NB-107), hopperzuiger gebouwd door Scheepswerf "De Merwede" B.V. onder bouwnummer 696 voor Boskalis Westminster Dredging, vlag: Nederlands, 18.091 GT, 16.000 m³, 10-6-2004 via de Oude Maas vertrokken naar de Maasvlakte voor de proefvaart, 12-7-2004 in de Europoort op de proefvaart, 23-7-2004 opgeleverd, roepsein PFAO. 23.642 EPK, 17.400 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 380 x 475, 600 rpm., Wärtsilä diesels. 11-2008 vlag: Cyprus (5BGC2). 9-2012 verkocht aan BW Marine Cyprus Ltd., Cyprus (5BGC2), in beheer bij Boskalis Baggermaatschappij B.V. en Koninklijke Boskalis B.V. 2022/2023 verlengd bij Keppel Shipyard, Singapore van 156 naar 201 meter, 23.985 GT. (Foto: Teun van der Zee, 18-5-2007, Maasmond).

P&O NEDLLOYD KOWIE (2), IMO 9105994 (NB-303), Container Ship (Fully Cellular), 22-5-1996 kiel gelegd, 23-7-1996 te water gelaten, 9-1996 opgeleverd door Stocznia Szczecinska S.A., Stettin (B170-III/4) als DEIKE RICKMERS aan M.S. "Deike Rickmers" Schiffsbeteiligungsges.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg-Duitsland (DPRS), in beheer bij Rickmers Reederei G.m.b.H. & Cie. K.G., Hamburg. 16.801 GT, 8.672 NT, 23.064 DWT. 184,10 (171,94) x 25,30 x 13,50 x 9,905 meter. 1728 TEU, 19,7 kn. 18.110 EPK, 13.320 kW, 6 cyl, 2 tew, 620 x 2150, Sulzer 6RTA62U, H. Cegielski. 7-10-1996 herdoopt PANATLANTIC. 20-2-1997 herdoopt DEIKE RICKMERS. 3-6-1997 herdoopt SCORPIO CHALLENGER. 11-2-1999 herdoopt DEIKE RICKMERS. 2000 thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia (ELWZ4). 22-2-2000 herdoopt CSAV GENOVA. 15-9-2000 herdoopt DEIKE RICKMERS. 25-5-2001 gearriveerd te Rotterdam, Alexanderhaven, herdoopt P&O NEDLLOYD KOWIE. 26-5-2001 vertrokken van Rotterdam. 1-3-2003 herdoopt DEIKE RICKMERS. 1-2004 verkocht aan Deike Navigation Co. Ltd., Monrovia-Liberia, in beheer bij Rickmers Reederei G.m.b.H. & Cie. K.G., Hamburg. 5-2004 herdoopt LIBRA RIO GRANDE. 6-2004 vlag: Duitsland. 6-2005 herdoopt DEIKE RICKMERS. 9-1-2006 verkocht aan Deike Rickmers Schiffsbetrieb, 2006 vlag: Marshall Islands, in beheer bij Rickmers Reederei G.m.b.H. & Cie. K.G., Hamburg. 5-2008 herdoopt DELMAS BONNY. 10-2011 herdoopt DEIKE RICKMERS. 7-2013 verkocht aan China Navigation Co. Ltd., 7-2013 vlag: Hong Kong, China, in beheer bij China Navigation Co. Ltd. en Zeaborn Ship Management Pte. Ltd., Singapore, 7-2013 herdoopt NGANKIN. 23-12-2017 verkocht aan Vasi Star Pte. Ltd., vlag: Hong Kong, China (VRMI7), in beheer bij Vasi Star Pte. Ltd., Singapore en Asian-Alliance Ship Management Pte. Ltd., Singapore, 12-2017

herdoopt VASI STAR. 2-2021 vlag: Liberia (5LAA3). 25-4-2022 onder arrest van Chittagong Port Authority of Bangladesh (CPA). 28-4-2022 vrijgegeven. 3-5-2022 vertrokken. 18-9-2022 te Chittagong viel ponton (luik) No. 10 op het steiger (CCT-1). 17-3-2023 verkocht voor sloop (640 USD/TO). 29-3-2023 te Port Klang. 24-4-2023 op Chittagong Anchorage. 26-4-2023 te Chittagong, 28-4-2023 van Chittagong. 10-5-2023 op Chittagong Anchorage, 12-5-2023 van Chittagong Anchorage. 17-5-2023 op Chittagong Anchorage, 5-6-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

PLUTO, IMO 9193680 (NB-299), 16-11-1998 kiel gelegd, 27-2-1999 te water gelaten, 7-5-1999 opgeleverd door Stocznia Gdynia S.A., Gdynia (8138/9) als PLUTO aan Alpha Ship G.m.b.H. & Co. K.G. m.s. "Pluto", Rotterdam, roepsein PCBF, in beheer bij Alpha Shipmanagement G.m.b.H. & Co. K.G., Bremen. 23.722 GT, 1876 TEU. 21,5 kn. 10-5-1999 eerste aankomst Europoort. 12-5-2000 thuishaven: Willemstad-N.A., roepsein PJCE. 6-2007 onder de vlag van de Marshall Islands gebracht, thuishaven: Majuro (V7MA5). 26-6-2014 (e) verkocht aan Argo Shipping Corp., Malta, in beheer bij Chartworld Shipping Corp., Athene en MSC Shipmanagement Ltd., Limassol, 1-7-2014 (GL) herdoopt MSC TIA. 27-9-2017 verkocht aan Houyoshi Ocean Corp & Komenaka Kaiun Co. Ltd., thuishaven en vlag: Madeira-Portugal (Madeira), (CQIV6), in beheer bij Taiyo Nippon Kisen Co. Ltd., Kobe en MSC Shipmanagement Ltd., Limassol. 24-10-2022 verkocht aan Eurydice Oceanway Ltd., Madeira-Portugal (Madeira), in beheer bij MSC Shipmanagement Ltd., Limassol, 10-2022 herdoopt MSC TIA II. 27-4-2023 (F) vlag: Liberia (5LLN7).



PRISCILLA, IMO 9411745 (NB-304), Bijlsma Trader 3250, casco gebouwd bij Nine Sun (Shanghai) Corp. Ltd., Shanghai, China, 13-8-2008 casco vertrokken van Shanghai op de ponton VEKA MEDIUM FOOT 1 (WAGENBORG BARGE 4) achter de sleepboot PACIFIC HICKORY naar Rotterdam, transport verzorgd door Landfall Transport & Towage B.V., Sliedrecht, 19-10-2008 gearriveerd in de Waalhaven te Rotterdam, afgebouwd bij Veka/Bijlsma Shipyard B.V., Lemmer onder bouwnummer 763, 30-3-2009 vertrokken van Lemmer naar Harlingen, 31-3-2009 proefvaart, 2-4-2009 proefvaart, 3-4-2009 aan de Korte Lijnbaan te Harlingen gedoopt PRISCILLA en opgeleverd aan C.V. Scheepvaartonderneming Priscilla, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor John Beikes, Rotterdam. 2.281 GT, 3.250 DWT. 14-7-2018 van Klaipeda naar Silloth, U.K. geladen met kunstmest, 20-7-2018 ETA te Silloth. 18-7-2018 om 03:30 uur op de Pentland Skerries, circa 5 mijl te noordoosten van Duncansby Head, Orkney Islands, aan de grond gelopen. De sleepboot GREEN ISLE (9707962) ter plaatse en stand-by, de sleepboot MULTRATUG 20 ter plaatse en om 15:30 uur terug gekeerd naar Scapa Flow (Kirkwall). Kustwachtschip IEVOLI BLACK (IMO 9439242) ter plaatse. 19-7-2018 MULTRATUG 20 weer plaatse, 22-7-2018 d.m.s. C FENNA (9675963, Utility Vessel) van Burwick en de MULTRASALVOR 4 langs zij PRISCILLA, 23-7-2018 MULTRASALVOR 4 langs zij en MULTRATUG 20 stand-by, 23-7-2018 MULTRASALVOR 3 stand-by, bunkers overgepompt en een deel van de lading overgeslagen op de WAGENBORG BARGE 14 en SPRUCELIGHT (IMO 9041148, ponton), FORTH TROJAN (IMO 9126948, ex SMIT BEVER) en FORTH GUARDSMAN (IMO 8301345, werkschip) ter plaatse, 25-7-2018 vlot gebracht en ten anker gebracht bij Scapa Flow, Orkney Isles. De lading van de pontons (circa 1.600 ton) is te Windwick Bay overgeslagen in m.s. ALANA EVITA (IMO 9356529). 29-7-2018 vrijgegeven door bergers van Scapa Flow naar Bangor, Noord-Ierland. 31-7-2018 te Bangor. 2-8-2018 m.s. PRISCILLA van Bangor naar Silloth, 2-8-2018 te Silloth. 4-2023 verkocht aan Wagenborg Shipowners 2 B.V., 3-4-2023 gearriveerd te Yalova, Turkije, 19-4-2023 thuishaven Delfzijl, roepsein PBQY, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 19-4-2023 (F) herdoopt BEUKBORG. (Foto: Jan van Oost, 3-7-2019, Maasmond).



PIJLGRACHT, IMO 8502470 (NB-198), 27-8-1984 kiel gelegd, 21-12-1985 opgeleverd door Miho Zosensho K.K., Shimizu (1257) als PIJLGRACHT aan C.V. Scheepvaartonderneming "Pijlgracht", Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam. 2004 verkocht aan Jaco Carrier Shipping Ltd., in beheer bij Th. Jacobsen & Co. AS, Sarpsborg, 23-2-2004 gearriveerd bij Shipdock Amsterdam B.V. te Amsterdam, 25-2-2004 overgedragen, thuishaven en vlag: Sarpsborg-Noorwegen (NIS), 25-2-2004 herdoopt JACO CARRIER, 26-2-2004 vertrokken van Shipdock Amsterdam B.V. naar zee. 12-11-2006 herdoopt THOR SHANGHAI. 7-4-2008 (e) in beheer bij SNC Management Co. Ltd., Shanghai. 2008 in beheer bij Belships Tianjin Shipmanagement, Tianjin. 17-2-2009 herdoopt STINNES MONSUN. 1-12-2009 herdoopt JACO CARRIER. 12-2-2010 (e) verkocht aan NNN Marine Ltd., St. Vincent and Grenadines, in beheer bij Brouns Maritime Ltd., Odessa, 14-2-2010 herdoopt SEA CARRIER. 12-2-2010 (e) verkocht aan NNN Marine Ltd., St. Vincent and Grenadines, in beheer bij UNS Maritime Ltd. 9-2013 (e) verkocht aan Med Services Co. SHPK., Panama, roepsein 3FOB2, in beheer bij San Nikolla Shipmanagement S.A., Piraeus en Brouns Maritime Ltd., Limassol, 9-2013 (e) herdoopt ACQUA STELLA. 16-12-2017 in beheer bij San Nikolla Shipmanagement S.A., Piraeus en San Nikolla Shipmanagement Co. 18-8-2022 verkocht aan Paleo Maritime Ltd., Panama, in beheer bij San Nikolla Shipmanagement S.A., Piraeus en San Nikolla Shipmanagement Co. 18-5-2023 verkocht aan onbekende koper, vlag: Palau (T8A4273), 5-2023 herdoopt SAFI M. (Foto PIJLGRACHT: Bob van Raad, 28-5-1986 [KOOPVAARDIJ](#)).

SEAPIPER IMO 8766296 (NB-303) van Fairstar Fjell B.V., vlag: Cyprus, in beheer bij Boskalis Offshore Heavy Marine Transport B.V., Papendrecht. 27-2-2000 opgeleverd als BOABARGE 20. 2008 herdoopt FJELL. 27-8-2022 verhaald te Singapore om verbouwd te worden tot valpijpschip. 1-2023 herdoopt SEAPIPER.

SEAPIPER van Boskalis: van transportschip tot valpijpschip

Boskalis heeft zijn nieuwe valpijpschip Seapiper in Singapore gedoopt. Een bijzonder feit: tot vorig jaar maakte het schip deel uit van de zware-ladingvloot van Boskalis. Het schip is bij ST Marine in negen maanden omgebouwd van halfafzinkbaar transportschip naar het hypermodern valpijpschip. De Seapiper werd onder meer voorzien van een valpijpentoren, een moonpool, twee elektrische graafmachines en kranen, transportbanden, extra accommodatie en twee grote ruimen voor in totaal 15.000 ton rots. Valpijpschepen worden ingezet om kabels en pijpleidingen op de zeebodem af te dekken met stenen en om de zeebodem voor te bereiden op de installatie van windturbinefundaties. "Met onze nieuwe Seapiper zijn we nog beter uitgerust om de energietransitie vooruit te helpen en samen met onze klanten duurzame horizonten te creëren" (Bron: Boskalis).

SINAR LOMBOK, IMO 8813611 (NB-100), Containerschip, 13-2-1989 kiel gelegd, 15-5-1989 te water, 29-7-1989 opgeleverd door Shin Kurushima Dochyard, Onishi (2620) als PROSPECT aan Neo Marine Shipping Co., Filippijnen, in beheer bij Far East Transport Co. Ltd., Tokyo. 9.949 BRT, 14.900 DWT. 1997 verkocht aan May International Navigation, Panama, in beheer bij Fleet Management Ltd. voor Vroon B.V., 1997 herdoopt SINAR LOMBOK. 26-8-2003 verkocht aan Shanghai Hai Hua Shipping, Shanghai, vlag: Hong Kong, herdoopt BLUE OCEAN. 4-2007 verkocht aan Blue Ocean Shipping Co. Ltd., vlag: Hong Kong. 12-11-2020 in beheer bij Shanghai Jinjiang Shipping (Group) Co. Ltd., Shanghai. 29-7-2022 verkocht aan Super Trophy Shipping (Hong Kong) Ltd., Hong Kong (VRY6), in beheer bij Shanghai Jinjiang Shipping (Group) Co. Ltd., Shanghai. 5-2023 verkocht voor sloop (625 USD/TO). 5-6-2023 op Chittagong Anchorage.



SYMPHONY PERFORMER, IMO 9770701 (NB-232), 14-10-2016 om 11:00 uur te water gelaten bij Ferus Smit G.m.b.H., Leer onder bouwnummer 433, 28-11-2016 van Leer naar de Eemshaven met de sleepboten GRUNO IV en WATERSTAD, 29-11-2016 proefvaart op de Eems en naar de Eemshaven, 30-11-2016 proefvaart en naar de Eemshaven, 1-12-2016 proefvaart en naar de Eemshaven, 6-12-2016 vertrokken op proefvaart en terug naar de Eemshaven, 7-12-2016 vertrokken op proefvaart en terug naar de Eemshaven, 8-12-2016 op proefvaart de Noordzee, 9-12-2016 proefvaart en terug naar de Eemshaven, 13-12-2016 proefvaart en terug naar de Eemshaven, 14-12-2016 proefvaart en terug naar de Eemshaven, 15-12-2016 proefvaart op de Eems en terug naar de Eemshaven, 4-1-2017 (e) opgeleverd als SYMPHONY PERFORMER aan Symphony DP Equity I (Cyprus) Ltd., Rotterdam (PBRD) (Symphony Shipping I B.V.), in beheer bij Symphony Shipping B.V., Breda voor Symphony Ventures Pte. Ltd., Singapore. 6.470 GT, 3.423 NT, 10.500 DWT. 1 ruim, 12.151,8 m³. 765,3 m³ bunkers. 13,5 kn. 7.244 EPK, 5.332 kW, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., Rostock NE-06. 13,5 kn. 25-1-2017 van de Eemshaven naar IJmuiden om te bunkeren, 25-1-2017 vertrokken naar Fenit, Ierland, 29-1-2017 te Fenit. 2-2-2023 (e) verkocht aan FWN Performer B.V., Rotterdam, in beheer bij Symphony Shipping B.V., Breda. 8-5-2023 op Limassol Anchorage, Cyprus. 9-5-2023 (vt) herdoopt FWN PERFORMER. (Foto: Frits Olinga, 20-6-2018 binnen voor de Eemshaven).

VLISTDIEP, IMO 9414187 (NB-287), 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, vlag: Spanje (EAAD), in beheer bij Navigasa (Naviera de Galicia), 18-11-2021 vanaf Oran te A Coruña, 19-11-2021 herdoopt ROIBEIRA. 22-11-2021 (e) verkocht aan Navigasa DDY, A Coruña-Spanje (EAAD), in beheer bij Navigasa (Naviera de Galicia). 24-4-2023 vlag: Portugal (Madeira) (CQWP).

VOX ALEXIA, IMO 9891763 (NB-292), hopperzuiger, 10.234 GT, 16.930 DWT, 30-3-2021 kiel gelegd, 2-4-2022 gedoopt VOX ALEXIA door mevr. Jolanda Poots-Bijl (CFO Van Oord) en mrs. H.E. Margriet Vonno (Ambassadeur van Netherlands in Singapore) en te water gelaten bij Keppel Shipyard te Singapore onder bouwnummer KEPPEL SINGMARINE H413, 30-12-2022 geplande oplevering, 13-4-2023 t/m 21-4-2023 van Singapore op proefvaart, 17-5-2023 opgeleverd aan VOX Alexia B.V., Gorinchem, thuishaven:

Rotterdam, in beheer bij N.V. Van Oord, Rotterdam. 10.500 M3. 11.910 GT, 8.887 DWT. 31-5-2023 van Singapore naar Moerdijk, 1-7-2023 ETA te Moerdijk.

ZEALAND AMALIA, IMO 9674921 (NB-288), 14-8-2013 (e) opgeleverd door Sefine Denizcilik Tersanecilik Turizm (10) als ZEALAND AMALIA aan Zealand Amalia Shipping B.V., Amsterdam, roepsein PCPN, in beheer bij Q-Shipping B.V., Barendrecht en Zealand Shipping B.V., Almere. 15.999 GT, 24.000 DWT. 18-8-2013 van Mariupol naar Gent. 30-8-2013 ETA te Gent. 7-9-2013 ETA te Gent. 10-2015 (e) in beheer bij Canakkale Liman Isletmesi Sanayi ve Ticaret AS, Canakkale, Turkije. 1-2016 (e) verkocht aan Hazar Ltd., Amsterdam, in beheer bij Canakkale Liman Isletmesi Sanayi ve Ticaret AS, Canakkale, Turkije. 7-2016 (e) thuishaven en vlag: Valletta-Malta, roepsein 9HA4315, 7-2016 herdoopt HAZAR. 6-2017 in beheer bij Nova Marine Carriers S.A., Lugano en Canakkale Liman Isletmesi Sanayi ve Ticaret AS, Canakkale, Turkije. 14-12-2021 (e) verkocht aan Metallica Steamship Ltd., Valletta, 15-12-2021 vlag: Liberia (5LCI6), in beheer bij Intresco Ltd., Valletta en Intresco Ltd., Odessa, 15-12-2021 (F) herdoopt METALLICA. 20-9-2022 (e) verkocht aan Transarctic Shipping Ltd., Liberia (5LCI6), in beheer bij Rix Shipmanagement SIA, Riga, 9-2022 herdoopt TRANSARCTIC.

NEDERLANDS NIEUWS



Twee nieuwe Offshore Wind Dedicated Rotra schepen besteld

Het beproefde Rotra-concept zal binnenkort zijn evolutie op de markt zien komen, aangezien partners deugro Danmark AS, Siemens Gamesa en Amasus vooruitgang boeken met het nieuw ontworpen paar schepen. ROTRA FUTURA en ROTRA HORIZON, op maat gemaakt voor het transport van offshore windturbinecomponenten, besteld bij Jiangsu Zhenjiang Shipyard in China, zijn gepland voor levering in 2025. Siemens Gamesa en Deugro hebben een langetermijncharterovereenkomst gesloten voor deze nieuwbouwschepen.

Het nieuwe concept bouwt voort op het bestaande op maat gemaakte Rotra-concept met de Rotra Mare- en Rotra Vente-schepen. Sinds 2016 is dit concept zeer succesvol gebleken, waarbij risico's, laadtijd en kosten worden verminderd door gebruik te maken van een uniek RO/RO- en portaalsysteem bij het transport van offshore windturbinecomponenten.

De nieuwe schepen zijn ontworpen om de toenemende omvang en het gewicht van de volgende generaties offshore windturbinecomponenten op te vangen en tegelijkertijd de beste ladinginname en operationele flexibiliteit in hun klasse te garanderen.

Rotra evolutie

De ROTRA FUTURA en ROTRA HORIZON meten 167,6 x 26 meter, waarbij het dekhuis en de accommodatie naar voren zijn geplaatst om een optimale ladinginname te garanderen zonder zichtlijnbepalingen. De schepen zullen worden uitgerust met een hek RO/RO-oprit, drie Liebherr-kranen

en een uniek portaalsysteem, waardoor bladen in drie lagen kunnen worden opgeborgen, wat een uitstekende flexibiliteit biedt in ladingsamenstelling en laadmethode.

Het verminderen van de totale koolstofvoetafdruk was een van de belangrijkste drijfveren in de ontwerpfase en conceptuele ontwikkeling van deze nieuwe schepen. Het energieverbruik is verlaagd dankzij een aerodynamisch en hydro-geoptimaliseerde rompvorm, een speciale rompcosting met lage weerstand en een Wärtsilä-dieselmotor met een 15 procent lager verbruik en een lagere koolstofvoetafdruk in vergelijking met de huidige normen.

Daarnaast zijn een efficiënte aandrijflijn met hybride voortstuwingssysteem en een uitlaatgasreinigingssysteem dat voldoet aan de hoogste IMO Tier 3-normen geïntegreerd in de nieuwe schepen, waarbij ook speciale aandacht wordt besteed aan de terugwinning van restwarmte.

"Het aspect van het verkleinen van de koolstofvoetafdruk zal nog belangrijker zijn in de toekomst van de offshore windindustrie", zegt Hans Henrik Groen, Branch Manager en Managing Director van deugro Danmark AS. "Door voorop te lopen en te blijven in de eisen van de windenergie-industrie, wordt de basis gelegd voor ons gezamenlijke succes."

"ROTRA FUTURA en ROTRA HORIZON hebben we de juiste middelen om toekomstige uitdagingen aan te gaan en essentiële operaties uit te voeren. Met de uitbreiding en ontwikkeling van onze samenwerking kijken we ernaar uit om deze twee nieuwe schepen te verwelkomen. Naast strategische partnerschappen met andere belangrijke leveranciers, zal deze nieuwe gecombineerde vloot ervoor zorgen dat we een sterke basis hebben van waaruit we kunnen uitvoeren en leveren in lijn met onze operationele verwachtingen", zegt Thomas Mortensen, hoofd offshore projecttransport bij Siemens Gamesa.

Christian Johansen, Global Commodity Manager voor Ports & Transportation in de offshore business unit van Siemens Gamesa, voegt toe: "Met onze recordorderportefeuille zullen we wereldwijd een aanzienlijk aantal windturbines op zee installeren, met steeds grotere en complexere componenten. Met deze overeenkomst hebben we weer een belangrijke stap gezet om projecten veilig, op tijd en tegen het juiste kostenniveau uit te voeren." (Bron: Amasus Shipping, afbeelding: Amasus en Deugro, 16-05-2023).



MARITIEM DEN HELDER
In woord en beeld

www.maritiemdenhelder.eu

Veerdienst Maassluis-Rozenburg gestopt



Op 25 mei 2023 heeft AquaSwets B.V. (Blue Amigo) maakte 25 mei 2023 bekend het faillissement te hebben aangevraagd AquaSwets Veren B.V. en AquaSwets VMR B.V. en per direct haar dienstverlening te staken. De veerboot tussen Maassluis en Rozenburg is 25 mei 2023, de ingezette veerboot OTTER vertrok om 15:00 uur naar Zwijndrecht.



In samenwerking met de RET/RMC en de roeivereniging KRVE (Koninklijke Roeiers Vereniging Eendracht) is er vervangend vervoer georganiseerd, er werden bussen ingezet om gestrande mensen alsnog te vervoeren. De Koninklijke Roeiers Vereniging Eendracht te Rotterdam zette een dag later de fiets- en voetveerboot KRV 71 (ENI: 2104101, ex JORINA) in.

De veerdienst kampt al veel langer met problemen. Volgens de provincie Zuid-Holland leek het er eerst op dat die problemen alleen werden veroorzaakt door een technisch probleem met de veerponten. Maar gaandeweg bleek volgens de provincie dat de exploitant ook niet genoeg geld had om de veerponten in bedrijf te houden

Het Veer Maassluis-Rozenburg (hierna: het veer) bevond zich in 2019 in zwaar weer. Eind 2019 is de uitvoering daarom overgenomen door de huidige bestuurder. Ten tijde van deze overname zijn er met Provincie Zuid-Holland aanvullende afspraken gemaakt om het veer bestaansrecht te geven voor de toekomst.

Één van de afspraken was dat het veer zou worden geëxploiteerd tegen een geringe marge. Daarnaast was financiering door het Revolverend Verenfonds (hierna: het Verenfonds), onderdeel van de Provincie Zuid-Holland, toegezegd om een nieuwbouw schip te realiseren. Gezien de schepen in een te slechte staat verkeerden was nieuwbouw dringend noodzakelijk om de toekomst van het veer te garanderen.

Het Verenfonds zat om deze reden ook aan tafel tijdens de besprekingen inzake de overname. Zonder deze afspraken was de businesscase onhaalbaar. De Provincie was zich hiervan bewust en wist dat iedere tegenvaller problemen zou veroorzaken en daarom met elkaar opgelost moesten worden.

In 2020 daalde de passagiers aantallen schrikbarend door corona. De geringe marges waren met de exploitatiebijdrage van de Provincie absoluut niet meer toereikend. Daarnaast bleek dat het Verenfonds, ondanks haar toezegging, geen lening meer wilde verstrekken.

Naast de tegenvallende passagiersaantallen, bracht mede de oorlog in Oekraïne extreme prijsstijgingen met zich mee van materiaalkosten, brandstofkosten en loonkosten.

Sinds medio 2021 hebben partijen de focus verlegd naar een alternatief om het veer rendabel te krijgen op de lange termijn. Partijen waren het erover eens dat de enige optie het volledig renoveren van de Staeldiep (bestaande schip) was en er tot de renovatie gevaren zou worden met de Blankenburg, die helaas eind 2022 ook is uitgevallen.

Vanaf dat moment zijn er door ons diverse scenario's uitgewerkt om tot een toekomstbestendige businesscase te komen, met in het achterhoofd ook de komst van de Blankenburgtunnel. Lange tijd heeft de Provincie de indruk gewekt dat ook zij een

alternatieve oplossing wenste en hebben wij vertrouwen gehad er met elkaar uit te komen. Helaas is dit vertrouwen onterecht gebleken. Vorige week heeft de Provincie aangegeven geen aanvullende subsidie te willen verstrekken, ondanks de eerder gemaakte afspraak om de problemen met elkaar op te lossen.

Swets

Waarom heeft deze uitkomst zo lang op zich laten wachten?

AquaSwets B.V. is als exploitant en eigenaar van de veerponten verantwoordelijk voor de uitvoering van de veerdienst Maassluis-Rozenburg. In eerste instantie leek het vooral te gaan om een technisch probleem met de veerponten, wat op te lossen is met reparaties. Gaandeweg werd duidelijk(er) dat AquaSwets B.V. ook niet over de financiële middelen beschikte om de veerponten op een betrouwbare manier in de vaart te brengen én te houden.



De veerboot STAELDIEP, in de kleuren van Connexxion, 5-1-2012

Dit maakte dat we als provincie onderzoek moesten doen naar welke maatregelen technisch zinvol, juridisch haalbaar en financieel effectief zouden zijn. Dat heeft tijd nodig en heeft geleid tot een aantal scenario's die met de vervoerder onderhandeld en bestuurlijk overwogen dienden te worden. Ook dit proces van onderhandelen en bestuurlijke afstemming heeft de nodige tijd gekost.

Daarbij geldt dat de provincie eerder al extra financiële steun heeft verleend aan AquaSwets B.V. Hierdoor waren er juridisch weinig tot geen mogelijkheden om nogmaals financieel bij te springen. Dit heeft te maken met staatssteun-bepalingen en het aanbestedingsrecht. Desondanks was de provincie bereid om vanwege het maatschappelijk belang ver te gaan, mits we financiële garanties zouden krijgen van de veerexploitant. We kunnen namelijk niet miljoenen extra aan gemeenschapsgeld uitgeven, zonder dat we daarbij ook de garantie krijgen dat de reparatie(s) echt worden uitgevoerd, het vervoer wordt opgestart en de veerpont(en) ook blijven varen. De gevraagde garanties werden niet verstrekt. Daar bovenop vroeg AquaSwets B.V. de provincie ook om garant te staan voor verdere ondernemingsrisico's. Deze optelsom maakte het voor de provincie onmogelijk om tot een redelijke en juridisch haalbare oplossing te komen met de huidige exploitant.

Voorlopig vaart de KRVE 71 van de roeiers op de veerdienst die o.a. door actieve Rozenburgers is geregeld. Ook worden er nog bussen ingezet, zeker in de avonduren. Zie voor de dienstregeling van de voorboot op rodi.nl en zuid-holland.nl. (Info: Provincie Zuid-Holland e.v.a. Foto's: Teun van der Zee).

Haringvlietbrug komende zomer 8 weken afgesloten voor renovatie

De Haringvlietbrug in de A29 wordt gerenoveerd en is van vrijdag 9 juni 22:00 uur tot vrijdag 4 augustus 23:00 uur afgesloten voor al het verkeer. De brugklep en het bewegingswerk worden vervangen.

Aanvankelijk zou de brug zeven weken afgesloten zijn, maar nadat de planning voor de werkzaamheden gedetailleerd uitgewerkt waren, bleek dat ook de geplande reserveweek in augustus nodig is voor het op de millimeter nauwkeurig stellen van de nieuwe brugklep. Door de renovatie blijft de brug ook in de toekomst veilig en de regio bereikbaar. De extra reistijd op de omleidingsroutes kan tijdens de spits oplopen tot meer dan een uur. Om ervoor te zorgen dat het verkeer minder langdurig vast komt te staan, vraagt Rijkswaterstaat weggebruikers in deze periode, als het maar even mogelijk is, thuis te werken, buiten de spits en/of samen te reizen, de trein of de fiets te nemen.

Tijdens de afsluiting van de Haringvlietbrug wordt auto-, motor en vrachtverkeer omgeleid via de A59, A17 en A16 (Moerdijkbrug) en via de N59 en de N57 (Haringvlietdam). In de Hoekse Waard wordt verkeer omgeleid via de N217 en de Kiltunnel, deze tunnel is tijdens de afsluiting tolvrij.

Afsluitingen Heinoordtunnel

Aansluitend op de afsluiting van de Haringvlietbrug is van zaterdag 5 tot maandag 7 augustus de Heinoordtunnel richting Bergen op Zoom afgesloten en van maandag 7 augustus tot en met vrijdag 1 september in beide richtingen. De brug en de tunnel zijn dus niet gelijktijdig afgesloten.

Pont voor fietsers, voetgangers en landbouwverkeer



Voor fietsers, brommers, scooters en voetgangers en voor landbouwvoertuigen die van de parallelbaan van de brug gebruik maken, vaart een gratis pont. Aan de noordzijde vertrekken de ponten vanaf het strand bij Numansdorp, aan de zuidkant vanaf recreatieterrein Hellegatsplein/trailerhelling De Banaan. De pont voor fietsers- en voetgangers vaart van maandag tot en met zaterdag tussen 6.00 uur en 19.45 uur en op zondag tussen 11.00 en 19.45 uur elk half uur. Landbouwverkeer kan van maandag tot en met zaterdag ook tussen 6.00 en 19.45 uur elk half uur van de pont gebruik maken en op zondagen tussen 07.00 en 12.45 uur.

Openbaar vervoer

Tijdens de afsluiting van de Haringvlietbrug worden buslijnen van Connexxion en Arriva die normaal over de brug gaan, aangepast. Extra reiskosten worden gecompenseerd. Reizigers kunnen hiervoor contact opnemen met de betreffende vervoerders. Voor reizigers tussen Zeeland/West-Brabant en Rotterdam is de trein een alternatief voor de auto. De capaciteit van Intercity's tussen West-Brabant en Rotterdam wordt daarom vergroot. Tussen Drechtsteden en Rotterdam kunnen reizigers met korting gebruik maken van de Waterbus. Meer informatie over deze actie is te vinden via ways2go.nl.

Renovatie klep Haringvlietbrug

De Haringvlietbrug is in 1964 geopend voor verkeer. Nu, bijna 60 jaar later, heeft de brugklep het einde van zijn technische levensduur bereikt en kan deze niet meer worden bediend voor de scheepvaart. De klep van de Haringvlietbrug, het bewegingswerk en alle technische systemen worden vervangen. In het najaar worden de technische systemen getest. Hiervoor zijn in september nog een aantal nacht- en weekendafsluitingen van de brug noodzakelijk, deze worden nog gepland. Naar verwachting is de renovatie in het najaar klaar en kan de brug weer worden bediend voor de scheepvaart. (Bron: Port of Rotterdam, 15-5-2023. Foto: Rijkswaterstaat, Haringvlietbrug vanuit de lucht gezien).

Herinrichting Distripark Eemhaven

Havenbedrijf Rotterdam en Dura Vermeer hebben een contract ondertekend voor verdere herstructurering van Distripark Eemhaven. Hierdoor ontstaat een modern verkeers- en sociaal veilig distripark en een aantrekkelijke vestigingslocatie. De karakteristieke uitstraling – met name de centrale bomenrij – zal zoveel mogelijk behouden blijven.

Distripark Eemhaven werd in 1989 aangelegd om regionaal meer te profiteren van de Rotterdamse haven, werkgelegenheid te creëren en ladingstromen aan de haven te binden.

Onder toezien oog van onder anderen Boudewijn Siemons, rechtsboven, ondertekent John Verberk – projectleider van Dura Vermeer – het contract met Havenbedrijf.

Gemeente Albrandswaard

Het Distripark Eemhaven is binnen het Havenbedrijf een bijzonder gebied. Het is één van de weinige binnendijs gelegen locaties en het is onderdeel van de gemeente Albrandswaard. Wat het gebied extra bijzonder maakt is dat het ten opzichte van het overige areaal een zeer laaggelegen gebied is - grotendeels onder NAP - met een zettingsgevoelige bodem.

In het distripark is het Havenbedrijf niet alleen verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de openbare infrastructuur maar ook voor het totale openbare riolerings- en waterhuishoudingssysteem. Een riolinspectie heeft aangetoond dat door de zettingsgevoeligheid in combinatie met de belasting van het gebied, de wegen en de riolering in het Distripark Eemhaven de afgelopen 30 jaar zijn verzakt.

Bereikbaar tijdens werkzaamheden

Ze zijn om die reden aan groot onderhoud en vervanging toe. Het groot onderhoud zal worden gecombineerd met een herinrichting. Zo zal de verkeersveiligheid toenemen door het aanbrengen van



Ledverlichting en de aanleg van een vrij liggend fietspad op de Willem Barentszstraat. Ook zullen de parkeerplaatsen in het gebied verplaatst en aangepast worden. Havenbedrijf streeft er naar dat tijdens de werkzaamheden zo min mogelijk hinder wordt veroorzaakt voor de omgeving. Daarbij is specifiek het borgen van de bereikbaarheid voor de in het Distripark Eemhaven gelegen logistieke bedrijven - veelal 24/7 actief - van groot belang. (Bron en Luchtfoto distripark Eemhaven: Port of Rotterdam, 1-6-2023).



SILVER LADY, IMO 9279367, Bulk Carrier, 27.989 GT, 50.329 DWT. 12-9-2003 opgeleverd als SPEEDWELL aan Sealift Maritime S.A., Panama, in beheer bij Mitsui & Co. Ltd. en Misuga Kaiun Co. Ltd. 26-9-2015 verkocht aan Yokwe Shipholding Co., Malta (9HA4060), in beheer bij Aims Shipping Corp., Athene, 9-2025 herdoopt SILVER LADY. 1-6-2023 van Gent naar Dordrecht. 2-6-2023 om 09:40 te Dordrecht, rond 21:30 uur die dag brak er brand uit aan boord tijdens het laden van schroot, de brandweer heeft opgeschaald naar "zeer grote brand", bij de brand kwam veel rook vrij die in de richting van 's-Gravendeel waaide, de brandweer adviseerde ramen en deuren gesloten te houden, de grote scheepsbrand aan de 's-Gravendeelsedijk is in de nacht van vrijdag op zaterdag geblust. 7-6-2023

vertrokken van Dordrecht naar de European Metal Recycling, St. Laurens haven, Botlek. (Foto: Nico Giltay, 7-6-2023, passage Puttershoek vanaf Dordrecht).



Holland Norway Lines vaart vanuit nieuwe thuishaven Emden naar Kristiansand.

De MS Romantika van Holland Norway Lines (HNL) vertrok 1 juni voor het eerst vanaf haar nieuwe thuishaven Emden naar het Noorse Kristiansand. De passagiers reageren positief op de nieuwe locatie. Daarmee keert HNL, na 6 weken in Cuxhaven, terug aan de Eems. “De verhuizing naar havenstad Emden is een belangrijk moment voor ons, want bij Nederlanders én Duitsers is de reis erg populair. Het is prettig voor onze gasten dat ze nu kunnen boarden vlak over de Duitse grens bij Groningen“, zegt Morten Aggvin, CEO van Holland Norway Lines.

“We zien dat de interesse op de Duitse markt voor een oversteek naar Kristiansand met onze cruise ferry toeneemt. Topprioriteit van Holland Norway Lines is onze gasten een fantastische reiservaring te bieden. Daar zetten al onze medewerkers, aan boord, op de kade en op kantoor, zich met hart en ziel voor in.” Aggvin bedankt de betrokken partners in de twee havensteden Cuxhaven en Emden voor hun bereidwilligheid en inzet. “Dankzij hen kunnen we nu vanuit Emden uitvaren.”

Tim Kruithoff, burgemeester van Emden, is content met de rederij: “Voor de stad Emden is een innovatieve rederij als Holland Norway Lines een aanwinst. Emden is met zijn goede verkeersverbindingen en het grote culturele aanbod bovendien een optimale vertrek- en aankomsthaven voor de passagiers van de MS Romantika.” Ook Bernhard Brons, CEO van AG Ems, roemt de afvaart vanuit Emden: “Hiermee houden we een belangrijke speler op de Ems. Wij heten Holland Norway Lines van harte welkom als nieuwe partner in Emden en aan de Ems”

Forse groei

De nieuwe verbinding naar Noorwegen is erg in trek. Ten opzichte van het al succesvolle eerste jaar ligt het aantal boekingen met een groei van 25% ver boven verwachting. Voor zowel Nederlanders als Duitsers blijft Noorwegen populair. Ze zien het steeds meer als een aantrekkelijk alternatief voor een – te warme – vakantie in Zuid-Europa. Bovendien is de wisselkoers van de Noorse kroon ten opzichte van de euro de afgelopen maanden aanzienlijk gunstiger geworden.

Snelste route

De MS Romantika, met plaats voor 1.500 passagiers en bijna 300 auto's, vaart om de dag tussen Emden en Kristiansand. De meeste passagiers gaan op vakantie naar de Noorse fjorden en het berggebied, waardoor Kristiansand de perfecte aankomsthaven in Noorwegen is. Gezien de interesse vanuit de Nederlandse en Duitse markt is de vertrekhaven in Noord-Duitsland ideaal; het is de snelste vaarroute van Noord-Europa naar Noorwegen. De nieuwe haven is goed bereikbaar met een eigen shuttlebus vanaf station Groningen én er is ruime parkeergelegenheid bij de vertrekterminal. Boekingen voor 2024 zijn al mogelijk. (Persbericht Holland Norway Lines, 1 juni 2023. Foto: Visit Norway.nl).

WERFNIEUWS

Het Zweedse Ahlmark Lines AB bestelde twee RB 5050 Eco Trader ice class 1A mini bulkers bij Royal Bodewes voor oplevering in 2024. De bouwnummers 732 en 830 komen te varen in beheer bij Rörd Braren Bereederungs-G.m.b.H. & Co. K.G. te Kollmar.

HAGLAND PROGRESS, IMO 9936343 (NB-302), vrachtschip, hybride zelflosser, 3.000 GT, 5.000 DWT. 13-1-2022 kiel gelegd onder bouwnummer BODEWES SUSTAINABLE 737, 24-2-2023 te water gelaten bij Ship and Steelbuilding (SaS) te Foxhol.



8-5-2023 vertrokken van de werf te Foxhol met de sleepboten WATERPOORT en WATERLELIE, 9-5-2023 te Delfzijl en naar de Eemshaven, 10-5-2023 proefvaart, 11-5-2023 proefvaart, 16-5-2023 proefvaart, 17-5-2023 proefvaart, 31-5-2023 proefvaart, 2-6-2023 van de Eemshaven op proefvaart, 6-2023 oplevering aan Hagland Shipping AS, Haugesund-Noorwegen (NIS) (LAQF8). (Foto: Frits Olinga, 9-5-2023).

SCOT TRADER, IMO 9728784, General Cargo Ship, 3.457 GT, 4.790 DWT, 17-12-2013 (e) kiel gelegd onder bouwnummer Bodewes Hoogezand 754, 2-6-2023 te water gelaten bij Bodewes-SIDC Yard te Foxhol, assistentie verleend door de sleepboten GRUNO III en WATERPOORT, 3-8-2023 geplande oplevering aan Scotline Ltd., Romford, United Kingdom, vlag: Isle of Man.

Subscribe for free on tugezine.com

Free membership entitles you to copies of the TugeZine, TugeNewsletter & exclusive content on tugezine.com.



ARIE, ENI 02313322, 1971 te water gelaten, 14-7-1971 opgeleverd door Scheepswerf Gebr. van de Sande, Breskens (128) als ARIE aan N.V. Rotterdamse Materieelmaatschappij voor het Bergingsbedrijf, Rotterdam, in beheer bij N.V. Bergings- en Transportbedrijf H. v.d. Graaf. 17-11-1971 datum eerste meting, meetnummer: R34790N. Brandmerk 13322 B ROTT 1972. Waterverplaatsing: 26,919 ton. 24,30 x 7,22 x 2,77 x 1,920 meter. Trekkracht 7,5 ton, 12 kn. 750 EPK, 552 kW, 6 cyl, 4 tew, Deutz, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen-Deutz (#2751725/730). 30-3-1973 verkocht aan Rotterdamse Materieelmaatschappij voor het Bergingsbedrijf B.V., Rotterdam. 1990 verkocht aan Smit Maritime Contractors B.V., Rotterdam (PD.4651). 1-1-1992 verkocht aan Takmarine B.V., Maassluis, thuishaven: Rotterdam. 2002 verkocht aan G. de Jong. 22-11-2002 verkocht aan Internautic Shipping S.a.r.l., Grevenmacher-Luxemburg, herdoopt SANDER SR. 2002 verkocht aan Brabantse Tankvaart Maatschappij B.V., Raamsdonksveer. 28-7-2006 verkocht aan W. Bouwman Marine Service B.V., Zierikzee, herdoopt SIL JESKE B. 6-2008 verkocht aan Hebbes Holding B.V., Druten, in beheer bij FBT Sleep & Bergingsbedrijf B.V., Druten voor M.P.L. Fikke, herdoopt FLUMAR III. 2013 verkocht aan FBT Sleep & Bergingsbedrijf B.V., Druten, in beheer bij M.P.L. Fikke. 8-3-2019 verkocht aan Nautisch Dienstverlening 't Y B.V., Zaandam, herdoopt ARIE. (Foto: Teun van der Zee).



AL MIRFA, IMO 9901441, Damen Shoalbuster 3209 FIFI, 1-8-2019 te water onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571806, 22-5-2023 van de werf naar Europoort op proefvaart, 23-5-2023 proefvaart en terug naar Gorinchem, 6-2023 opgeleverd als AL MIRFA aan Damen Marine Service B.V., vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6444). 335 GT, 215 DWT. 5-6-2023 vertrokken naar Port Said. (Foto: Jan Verhoog, 23-5-2023).

EN AVANT 25, IMO 9949443 (NB-300), ASD 3212, 9-7-2021 kiel gelegd onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 512576, 17-2-2023 geplande oplevering, 22-5-2023 opgeleverd door door Damen Song Cam Shipyard aan Damen Shipyards Gorinchem B.V. Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6412), in beheer bij Rederij T. Muller B.V., Dordrecht. 450 GT, 134 NT, 165 DWT, 32,70 x 12,82 x 5,35 x 6,200 meter. 13,6 kn. Trekkraft 83 ton. 6.772 EPK, 5.050 kW, 2 x 1800 rpm., Caterpillar 3516C TA HD/D (IMO Tier 3). 29-5-2023 van Hai Phong naar Singapore, 5-6-2023 te Singapore. 6-6-2023 van Singapore naar Galle, Sri Lanka. Roepsein PGHE gereserveerd voor (t.z.t.) onder de Ned. vlag.

GREEN WAVES, IMO 9887865 (NB-272), Offshore Supply Ship, 10-6-2020 te water gelaten bij Damen Shipyards Antalya onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 532905, 14-7-2020 geplande oplevering aan Rederij Groen B.V., Scheveningen, 16-7-2020 proefvaart, 17-7-2020 te Antalya, 17-8-2020 opgeleverd als GREEN WAVES aan Rederij Groen B.V., Scheveningen ('s-Gravenhage), vlag: United Kingdom (MHPX4). 235 GT. 17-8-2020 van Antalya naar Marmaris, 17-8-2020 op Marmaris Anchorage. 2-9-2020 te Scheveningen. 4-2023 verkocht aan M.S. Seazip 9 Scheepvaartbedrijf B.V., thuishaven Harlingen, roepsein PGYL, 25-5-2023 gearriveerd in Harlingen, in beheer bij J.R. Shipping B.V., Harlingen, 25-5-2023 (F) herdoopt SEAZIP 9.

MULTRATUG 5, MMSI 245428000 (NB-282), Damen StanTug 1205, gebouwd door Damen Shipyards Changde Co. Ltd. (502524), 27-5-2021 opgeleverd door Damen Shipyards B.V. aan Multraship Towage & Salvage B.V., Terneuzen (PDJH). 32 GT, 13,08 (11,27) x 4,95 x 2,30 x 1,850 meter. 8,8 kn. Trekkraft 11 ton. 600 EPK, 442 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 120 x 138, 1.800 rpm., vertraagd naar 471 rpm., Volvo D9MH. 9-5-2023 te Terneuzen gedoopt MULTRATUG 5 door mevr. Sabine Kamerling (Junior Office Manager bij Multraship).



MULTRATUG 6, IMO 9804095 (NB-294), Tug, Damen ASD 2810, 294 GT, 22-12-2017 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 513517, vlag: Nederland (PDNE17), 3-2022 geplande oplevering, 26-4-2022 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard als MULTRATUG 6 aan Damen Shipyards Gorinchem B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent Grenadines (J8B6326), in beheer bij Multraship Towage & Salvage B.V., Terneuzen. 5.000 EPK, 3.730 kW, 2 x 1.600 rpm., Caterpillar 3516C TA HD/C. 26-4-2022 van Haiphong naar Singapore, 3-5-2022 te Singapore. 13-5-2022 te Galle, Sri Lanka, 14-5-2022 van Galle, 1-6-2022 te Suez. 19-6-2022 te Stellendam. 30-6-2022 vlag: Nederland, roepsein PDBV. 9-5-2023 te Terneuzen gedoopt MULTRATUG 6 door mevr. Bianca Pielaat (Operations Manager Multraship). (Foto: Hans Lingbeek, 19-6-2022).

RHÔNE, IMO 9989584, Water Injection Dredger, 155 GT, 204 DWT, 24-11-2022 kiel gelegd bij Vahali Shipyards te Servië onder bouwnummer KOOIMAN 222, 12-5-2023 te water gelaten, 1-6-2023 te Zwijndrecht om afgebouwd te worden, 9-2023 oplevering door Kooyman Shipyard te Zwijndrecht als RHÔNE aan Van Oord Ship Management B.V., Rotterdam.

RT EMOTION, IMO 9691369 (NB-217), ART 80-32 Hybrid Rotortug, 2-7-2014 te water gelaten te Polen onder bouwnummer Damen Hardinxveld 571715, 21-12-2014 passage Kieler Kanaal achter de sleepboot BOMMEL (IMO 9643659), dubbelsleep met de sleepboot BARNEY, 27-12-2014 gearriveerd bij



Scheepswerf van Brink in de Eemhaven, 26-1-2015 trekproeven op het Calandkanaal, 15-2-2015 proefvaart op de Nieuwe Waterweg, 23-3-2015 proefvaart in de Europoort en op zee, terug naar Scheepswerf van Brink in de Eemhaven, 24-3-2015 van de Eemhaven naar de Waalhaven, 30-3-2015 opgeleverd aan RT Emotion Ltd., Malta, in beheer bij Kotug International B.V., Rotterdam, roepsein 9HA3622, 460 GT. 7.200 EPK, 5295 kW. 16-4-2015 vertrokken van Rotterdam naar Bremerhaven. 19-6-2015 tijdens de jaarlijkse haringparty te Bremerhaven gedoopt RT EMOTION door mevr. Annika Bootsman-Kleberg (Lid van de raad van bestuur van Wallenius en kleindochter van Olof Wallenius, de oprichter en reder van Wallenius Lines). 10-2021 (e) in beheer bij Boluda Deutschland G.m.b.H., Bremen, Duitsland. 5-2023 (e) thuishaven Rotterdam, vlag Nederland, roepsein PGXD. (Foto: Hannes van Rijn, 23-3-2015, Maasmond).



SC ONYX, MMSI 244834000, Port Tender, 9-5-2023 te water gezet met een Liebherr 1300 kraan op de Merwede Yard, 17-5-2023 proefvaart, 22-5-2023 proefvaart en naar Maassluis, 24-5-2023 te Maassluis gedoopt SC ONYX, 5-2023 opgeleverd door Neptune Marine aan Sima Charters B.V., Maassluis (PGFG). 25-5-2023 van Maassluis naar Hardinxveld-Giessendam. 24,00 x 6,00 meter. 10,4 kn. (Foto: Teun van der Zee, 23-5-2023, Maassluis).



SIL-JESKE-B, IMO 9769245 (NB-221), 19-11-2014 (LR) kiel gelegd bij Begej Brodogradiliste DD - SRB, Servië (281), 2015 casco als YN281 op de wal bij Koedood B.V., Hendrik-Ido-Ambacht, verlengd, verbreed en afgebouwd te Zwijndrecht, 14-9-2015 te water gelaten bij Scheepswerf Gebr. Kooiman B.V. (B 207), 28-10-2015 proefvaart in de Europoort en terug naar Zwijndrecht, 10-11-2015 proefvaart in de Europort en terug naar Zwijndrecht, 7-12-2015 (e) opgeleverd aan BMS Sea Towage B.V., Zierikzee, roepsein PDCJ, in beheer bij W. Bouwman Marine Service B.V., Schuddebeurs. 130 GT, 39 NT, 78 DWT. 23,95 (22,53) x 8,00 x 3,10 x 2,600 meter. Trekkraft 30,5 ton. 1.000 EPK, 736 kW, 2 x Mitsubishi S6RMPTAW. 5-2023 verkocht aan ISA Towage B.V., Wijk bij Duurstede, roepsein PISA, in beheer bij J.P. Mastenbroek, 9-5-2023 (vt) op Neeltje Jans herdoopt ISA. (Foto: Nico Giltay, 18-5-2023 op de Oude Maas met de kraanponton KARMA IV, ENI 03011587).

VB RHYNO, IMO 9963944 (NB-202), ASD 2312, 263 GT, 25-1-2022 kiel gelegd te Haiphong, Vietnam onder bouwnummer Damen Gorinchem 513619, 20 t/m 21-4-2023 proefvaart en naar Haiphong, 23-5-2023 opgeleverd aan Damen Shipyards Gorinchem B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6427). 28-5-2023 van Haiphong naar Singapore, 4-6-2023 te Singapore 5-6-2023 van Singapore, 24-6-2023 ETA te Port Louis.

SVITZER ANIVA, IMO 9369253, Icebreaking ASD Terminal Escort Tug, Type Icon, ontwerp: Robert Allan Ltd., Vancouver, BC, 11-1-2006 kiel gelegd, 14-2-2007 opgeleverd door ASL Shipyard Pte. Ltd., Singapore (510) als SVITZER ANIVA aan Svitzer A/S, Rusland (UFHM). 663 GT, 198 NRT, 527 DWT. 35,30 x 13,00 x 6,84 x 5,790 meter. Trekkraft 73 ton. 2 x 2.395 kW, Bergen C25:33L8P, Rolls-Royce Marine. 10-2007 verkocht aan Svitzer Sakhalin B.V., Nederland, thuishaven en vlag: Korsakov-Rusland (UFHM), in beheer bij Svitzer Asia Pte. Ltd., Singapore en Svitzer Sakhalin Terminal Towage LLC, Rusland.

SVITZER BUSSE, IMO 9389605, Icebreaking ASD Terminal Escort Tug, 15-12-2006 kiel gelegd, 7-12-2007 opgeleverd door Admiralteysskiy Sudostroitelnyy Zavod, St. Petersburg (2211) als SVITZER BUSSE aan Svitzer Sakhalin B.V., Nederland, vlag: St. Vincent and the Grenadines, in beheer bij Svitzer Asia Pte. Ltd., Singapore en Svitzer Sakhalin Terminal Towage LLC, Rusland. 663 GT, 198 NRT, 527 DWT. 35,30 x 13,00 x 6,82 x 5,790 meter. Trekkraft 73 ton. 2 x 2.395 kW, Bergen C25:33L8P, Rolls-Royce Marine. 6-2008 thuishaven en vlag: Korsakov-Rusland (UDTE), in beheer bij Svitzer Asia Pte. Ltd., Singapore en Svitzer Sakhalin Terminal Towage LLC, Rusland.

SVITZER KORSAKOV, IMO 9389590, Icebreaking ASD Terminal Escort Tug, 15-12-2006 kiel gelegd, 7-12-2007 opgeleverd door Admiralteysskiy Sudostroitelnyy Zavod, St. Petersburg (2210) als SVITZER KORSAKOV aan Svitzer Sakhalin B.V., Nederland, vlag: St. Vincent and the Grenadines, in beheer bij Svitzer Asia Pte. Ltd., Singapore en Svitzer Sakhalin Terminal Towage LLC, Rusland. 663 GT, 198 NRT,

527 DWT. 35,30 x 13,00 x 6,82 x 5,790 meter. Trekkkracht 73 ton. 2 x 2.395 kW, Bergen C25:33L8P, Rolls-Royce Marine. 4-2008 thuishaven en vlag: Korsakov-Rusland (UCUP), in beheer bij Svitzer Asia Pte. Ltd., Singapore en Svitzer Sakhalin Terminal Towage LLC, Rusland.

SVITZER SAKHALIN, IMO 9369241, Icebreaking ASD Terminal Escort Tug, 11-1-2006 kiel gelegd, 18-1-2007 opgeleverd door ASL Shipyard Pte. Ltd., Singapore (509) als SVITZER SAKHALIN aan Svitzer A/S, Rusland (UFHN). 663 GT, 198 NRT, 590 DWT. 35,30 x 13,00 x 6,84 x 5,790 meter. Trekkkracht 73 ton. 2 x 2.395 kW, Bergen C25:33L8P, Rolls-Royce Marine. 10-2007 verkocht aan Svitzer Sakhalin B.V., Nederland, thuishaven en vlag: Korsakov-Rusland (UFHN), in beheer bij Svitzer Asia Pte. Ltd., Singapore en Svitzer Sakhalin Terminal Towage LLC, Rusland.

SVITZER ANIVA, SVITZER SAKHALIN, SVITZER BUSSE en SVITZER KORSAKOV

Het Arbitragehof van de regio Sakhalin voldeed aan het verzoek van Sakhalin Energy LLC om voorlopige maatregelen en legde een arrestatie op aan de SVITZER ANIVA, SVITZER SAKHALIN, SVITZER BUSSE en SVITZER KORSAKOV, eigendom van de Svitzer Sakhalin B.V. en gebruikt in het kader van het Sakhalin-2-project, volgens een rechterlijke uitspraak van 24 april 2023. De arrestatie met het recht om bunkeroperaties uit te voeren en passagiers te vervoeren in de haven van Prigorodnoye, maar binnen de territoriale wateren van Rusland, is opgelegd aan de sleepboten, die zijn overgedragen aan Sip Management met de mogelijkheid om ze te gebruiken. Volgens de uitspraak van de rechtbank ondertekenden Sakhalin Energy Investment Company Ltd. (SEIC, voormalig exploitant van het Sakhalin-2012-project) en Svitzer Sakhalin Terminal Towage LLC in september 2 een charterovereenkomst voor sleepboten die eigendom zijn van de Svitzer Sakhalin B.V. (Nederland) die in het kader van de bare-boat charterovereenkomst aan de Svitzer Sakhalin werden gegeven. In november 2022 werd een trilaterale contractvernieuwing bezongen volgens welke alle rechten en plichten van SEIC werden overgedragen aan Sakhalin Energy (de huidige exploitant van Sakhalin-2). Op 17 april 2023 heeft Svitzer Sakhalin echter op de hoogte gesteld van de onmiddellijke opschorting van het contract vanwege overmacht, verwijzend naar een brief van Svitzer over de geplande beëindiging van bareboat-charters, de verandering van scheepsvlaggen en hun verplaatsing uit de territoriale wateren van de Russische Federatie. Volgens de rechtbank waren de gevraagde voorlopige maatregelen uitsluitend gericht op het waarborgen van de het vermogen van de eiser om sleepboten te blijven gebruiken onder het bestaande contract en om de implementatie van de Sakhalin-2 voort te zetten project. De uitspraak van de rechtbank was onderworpen aan onmiddellijke tenuitvoerlegging, maar kon binnen een maand worden aangevochten. Nieuwe exploitant van het Sakhalin 2-project, de Sakhalin Energy LLC, die op 19 augustus 2022 met zijn werking is begonnen. De nieuwe structuur zal de rechten en plichten van de vorige exploitant en zijn personeel overnemen. Voorheen werd Sakhalin-2 geëxploiteerd door de Sakhalin Energy Investment Company Ltd. (Sakhalin Energy), welke is geregistreerd op de Bermuda-eilanden, Gazprom holding 50%, Shell - 27,5% Mitsui - 12,5%, Mitsubishi - 10%. Sachalin 2, de eerste LNG-fabriek van Rusland, produceert ongeveer 11,5 miljoen ton per jaar. De plant wordt gevoed door gas uit de Piltun-Astokhskoye en Lungskoye velden van het eiland Sachalin. (Bron: Marine Traffic, vertaald, 11-5-2023).

Sakhalin Energy klaagt Svitzer aan over sleepboten

Het Russische werkbedrijf Sakhalin Energy heeft een rechtszaak aangespannen bij een Russische rechtbank over sleepboten die eigendom zijn van het Deense Svitzer, een onderdeel van scheepvaart- en olieconcern A.P. Møller-Maersk, zo bleek donderdag uit rechtbankdocumenten. De Russische rechtbank op het eiland Sachalin in de Stille Oceaan beval vorige maand de inbeslagname van vier sleepboten van Svitzer op verzoek van Sakhalin Energy, die beweerde dat het Deense bedrijf het vrachtcontract met haar eenzijdig had vernietigd.

Maersk heeft gezegd dat het heeft besloten om Rusland in maart 2022 volledig te verlaten en heeft een lopend desinvesteringsproces gehad over zijn sleepactiviteiten, waaronder de vier sleepboten van Svitzer die op een langetermijncontract in Sachalin opereren. Maersk reageerde donderdag niet meteen op een verzoek om commentaar. De inbeslagname van de sleepboten was afhankelijk van een rechtszaak, die op 17 mei, een dag voor de deadline, volgens de rechtbank was. De rechtbank zei dat een inleidende zitting was gepland voor 16 juni. Het zei ook dat de Deense groep, 's werelds grootste exploitant van sleepboten, had gevraagd om de boten uit de Russische wateren te verplaatsen en om te vlaggen. (MarineLink, vertaald, 1-6-2023).

TWC ENDURANCE, IMO 9963932, 23-3-2023 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard (513618) als TWC ENDURANCE aan Damen Shipyards Gorinchem B.V., vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6424). 263 GT, 80 DWT. 5.168 EPK, 3.804 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., Caterpillar Licence: 08938/E2 BV, Caterpillar Inc. 5-2023 te Ha Long a/b m.s. UHL FREEDOM (IMO 9897121) gezet. M.s. UHL FREEDOM: 11-5-2023 van Singapore. 16-5-2023 op Ha Long Ankerplaats, Vietnam. 1-6-2023 van Ha Long, 4-6-2023 te Changshu, China. 7-6-2023 van Changshu naar Masan.

INTERNATIONAAL NIEUWS

Praatje bij een plaatje: Ansichtkaart Delfzijl ss "HUGO"

Door Ben Scholten. Niet zo lang geleden kwam ik op een ruilbeurs weer zo'n pareltje van een kaart tegen en dan één van de haven Delfzijl, een haven die altijd mijn bijzondere belangstelling heeft. Haast zeker

mede geïnitieerd door mijn periode van 2 jaar op het internaat "Oranje-Nassau" waarbij mij de eerste beginselen van het zeemanschap werden bijgebracht. Dus kaart gekocht en spoorlags naar Rijswijk om in de papierwinkel de raadselen der historie trachten te onthullen.



Deze kaart: Delfzijl, Gezicht op de Haven is verzonden op 27 juli 1905 en geadresseerd aan de Heer J.C. Veege aan het Eemskanaal in Groningen. Op de voorzijde staat een Zweeds stomertje afgebeeld getooid met de naam "Hugo" (199 BRT/1887 gebouwd). Het scheepje op deze kaart had dus al tenminste 18 jaar achter de schroef. Bekend is dat ze op 12 november 1904 arriveerde van Jacobstad te Delfzijl en op 16 november 1904 weer is vertrokken uit Delfzijl met bestemming Yarmouth, er is nog een positie bekend te Delfzijl op 18 april 1905 komende van Gothenburg. Maar wellicht is ze er vaker geweest? De mensen in de tot aan het Plimsoll merk geladen vlet, die als watertaxi fungeert, zien er niet erg zomers uit dus kan het april dan wel november zijn geweest. Verder zien we nog een stoomscheepje op de achtergrond de "Helene" (786 brt/1888 blt) thuishaven Flensburg van de bekende rederij H. Schuldt. Bij mijn weten is dit de enig bewaarde foto van het schip dat kort na het maken van deze opname op 3 maart 1907 is gezonken na een aanvaring in dichte mist met het Duitse ss "Marsala" (2.396 BRT/1882 gebouwd), Rederei Rob Sloman jr, Hamburg in het Engels kanaal onderweg van Valencia naar Dover met een lading appelsienen. Als oorzaak van de aanvaring werd vastgesteld dat de uitkijk op de "Helene" niet voldoende was.

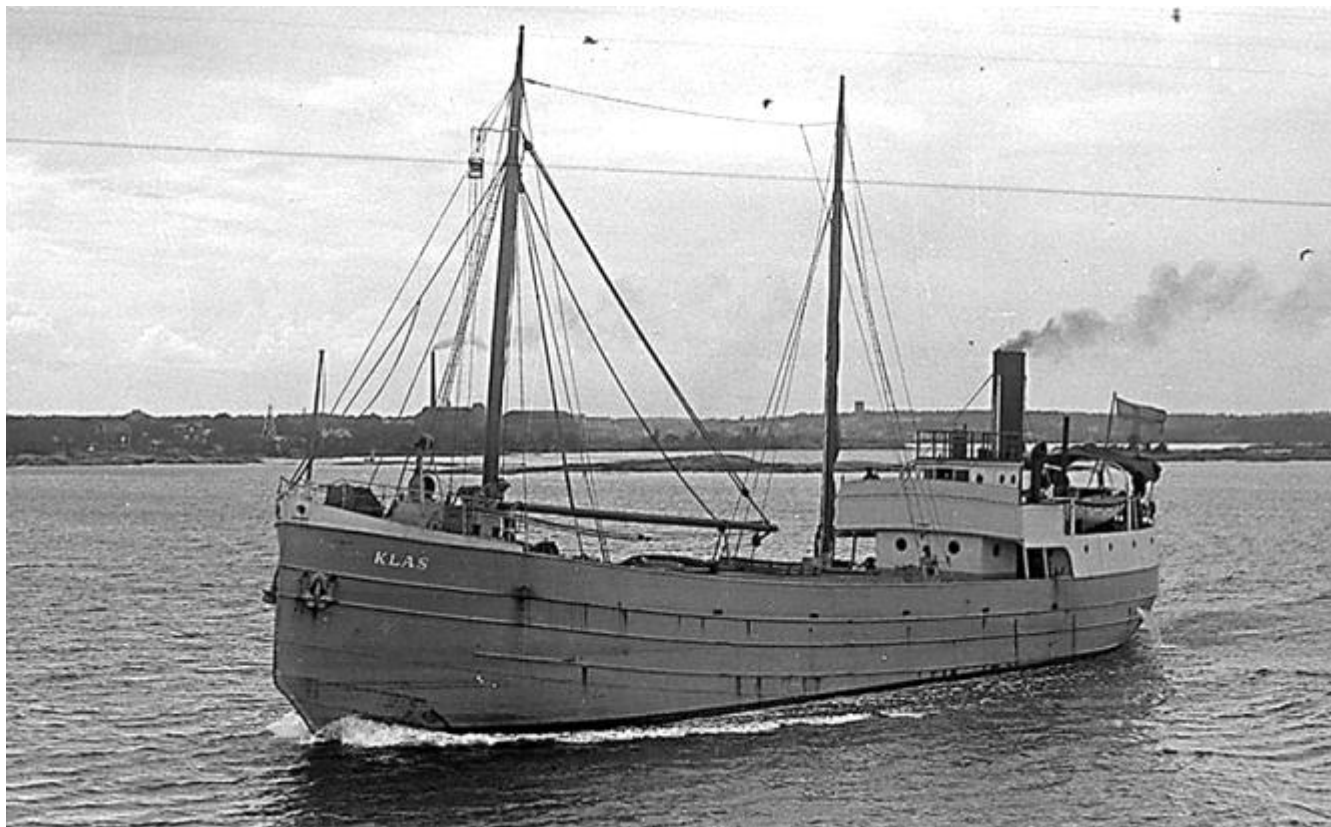
De "Hugo" werd gebouwd en opgeleverd in 1887 door de Göteborgs Mekaniska Verkstad, nu beter bekend als Götaverken. Het schip was gemeten: 199 BRT / 121 NRT / 250 ton draagvermogen bij een lengte 31.32 en breed 6.66 holte 3.25 m. De voortstuwing geschiedde door middel van een Compound stoommachine gebouwd door Kristinehamn Mek. Verksted die een vermogen ontwikkelde van 120 IPK, de snelheid zal niet erg indrukwekkend zijn geweest, ongeveer 6 knoop. Voor de volledigheid, het roepsein was HTKL. Het vaargebied was veelal van Zweden met hout naar de Noordzeehavens, Engeland en Frankrijk, de retourlading was vaak kolen naar het noorden. Het schip kende vele eigenaren en gezagvoerders en was onder deze naam eerst eigendom van reder S. Åhlman en later Ångfartygs AB "Trio" (C.L. Larsson, mgrs) in Göteborg en voer achtereenvolgens onder het bevel van diverse kapiteins: E. Petterson, B. Olsson, E.J. Hagström, C.E. Jansson, G. Örbon en C.A. Hallengren. In 1916 werd Triobolaget ontbonden en werd "Hugo" verkocht aan reder C.G. Grönstedt in Norrtälje, die het schip herdoopte en met de naam "Klas" haar boeg sierde. Het was maar een korte tijd dat de "Klas" onder Kapitein J.A. Petterson zijn dagelijks brood verdiende.

Al in 1918 werd de stoomcoaster aangekocht door de Göteborg-Kristinehamns Rederi AB (Ture Jonsson, mgrs) en keerde ze terug naar Göteborg onder bevel van kapitein F.A. Johansson die het schip alweer in 1922 doorverkocht aan kapitein Gideon Lundahl te Göteborg, en dat allemaal zonder naamsverandering. De coaster werd nu ingezet in het reguliere kustverkeer tussen Göteborg en Stockholm onder de Wallenius vlag. In het najaar van 1926 was de "Klas" nog in een aanvaring gekomen met de motorschoener "Komet"(129 BRT/1920 gebouwd) van Slite.



s.s. KLAS

1930: Kapitein Lundahl realiseerde een lang gekoesterd idee. Het toegenomen brandstofverbruik leidde tot de vraag naar meer tanktonnage voor vracht langs de lange Zweedse kust. Bij de Kalmar scheepswerf werd "Klas" herbouwd voor haar nieuwe taak. Er werd een midscheeps gedeelte toegevoegd, waarbij de romp met 6 meter werd verlengd en 6 tanks in het laadruim werden ingebouwd met een totaal van 310 ton draagvermogen. De "Klas" was de eerste tanker onder Zweedse vlag in de kustvaart die werd omgebouwd van een droge lading vrachtschip tot tanker. Eerdere kusttankers in deze vaart waren als zodanig gebouwd.



De "Klas" na de ombouw, verlengd als tanker

Drie jaar later maakte de nieuwe tanker bijna zijn laatste reis. Op een reis van Hälsingborg naar Varberg met een volle lading olie, liep het schip op 2 februari 1933 tijdens een zware storm in het Kattegat een



lekkage op en strandde op een ondiepte bij het vissersdorp Träslöv. Pogingen om de bemanning met een raketapparaat te redden mislukten - de schipbreukelingen waren zo uitgeput dat ze de raketlijn niet konden binnenhalen - en pas in de ochtend konden de opvarenden, negen mannen en twee vrouwen, worden gered door de reddingsboot "Hjalparen". De schipbreukelingen beleefden een moeilijke nacht op het wrak om het ijsskoude water te doorstaan, toen er steeds meer water in het schip geraakte. Een van de mannen en een vrouw moesten voor behandeling naar het ziekenhuis. De "Klas" was op de ongevalsreis onder gezag van de eerste stuurman, T.A. Johansson, terwijl kapitein Lundahl op vakantie aan wal was. Na enige tijd werd het stoomschip geborgen en gerepareerd. Bijna het hele vlak van het schip was beschadigd.

In 1937 werd "Klas" verkocht aan Reuters Handel AB in Göteborg en omgedoopt tot "BT V" (= Benzine Transport V). Na de verkoop kwam het schip onder commando van kapitein Algot Jansson, die vanaf 1933 stuurman was aan boord van "Klas". Oudejaarsavond 1940 stootte de "BT V" nog een keer aan de grond bij Batteribanken buiten Hudiksvall. Verder heeft het schip in de laatste jaren geen grote averijen gehad totdat het zijn ultieme lot ontmoette in de haven van Stettin.

De "BT V" met neutraliteits kenmerken tijdens WO II

Het luchtbombardement

Op zaterdag 13 mei 1944 laadde "BT V" olie in Szczecin. Het laden was bijna voltooid toen er een luchtaanval losbarstte. Er waren nog maar vier tankwagons over om olie aan boord te nemen, waarna het schip Szczecin zou hebben verlaten met bestemming Stockholm. Om 15.20 uur werd er een derde aanval ondernomen richting oliehaven. Deze aanval werd uitgevoerd door vliegende forten, die de bommen vanaf een grote hoogte lieten vallen. De kapitein van de 'B.T. V' was op dat moment aan de wal bij de scheepsmakelaar van de rederij op bezoek en had tijdens de aanval in een schuilkelder gezeten. De rest van de bemanning, negen man, waren aan boord en wilden daar liever verblijven dan in de nabijgelegen schuilplaats om hun heil te zoeken. En dat was een geluk bij ongeluk, want één van de eerste vliegtuigen trof met een volledige treffer de schuilkelder, die volledig instortte.

Iedereen in de schuilkelder kwam om, het was een totale vernietiging. 56 lichamen werden later uit de ruïne van de kelder geborgen. Een huis recht tegenover de ligplaats van de "BT V" werd ook met de grond gelijk gemaakt en vijf mensen, die bescherming zochten in de poortruimte van het pand, kwamen om. Een grote distilleerderij, die in de buurt was, werd ook getroffen door meerdere bommen en werd al snel één grote vlammeende vuurzee, waar de explosies elkaar in grote getale opvolgden. Honderden krijgsgevangenen werkten in de fabriek en de meesten van hen moeten een gruwelijke dood zijn gestorven. Aan boord van "BT V" keken ze naar het onwerkelijke, afschuwelijke schouwspel zonder iets te kunnen doen. We stonden verlamd en staarden alleen maar naar de verwoesting, werd later gezegd door een van de geredden. De stuurman, die zich nog in het gezelschap van vier gesneuvelde mannen op het achterschip bevond, beseftte dat het gevaar elk moment groter werd.

Nadat hij de anderen tevergeefs had gevraagd om mee te gaan, haastte hij zich in de richting van de pompkamer, waar hij zich beter beschermd voelde. Hij had amper tijd om zijn kameraden op het achterschip achter te laten, of een bom met een enorme explosie trof de bakboordzijde, precies daar waar de vier doden waren. Bij het bombardement was de achtersteven gespleten. Een tweede bom viel tussen de kade en de stuurboordzijde. Een derde bom raakte onmiddellijk de kade naast de "BT V" die over een lange lengte vernield en onbruikbaar werd.

De volgende minuten was alles in een ondoordringbare duisternis gehuld. De eerste bom ontplofte midden in de olielading en de intense rookontwikkeling die daarop volgde, verduisterde de directe omgeving in weinige seconden, voordat het schip zonk. De overlevenden van "BT V" werden ook in een regen van aarde en modder van de bomkraters aan de wal getroffen en volledig blindelings en op de tast probeerden zij de kade te bereiken vanaf het schip. Deze zonk snel en ze stonden tot op hun knieën in olie en water, voordat ze van de restanten de kade wisten op te klimmen. Twee mannen waren met het schip bijna tot op de bodem meegezogen, maar wisten zich op het laatste moment vast te klampen aan de pompslang tussen het schip en de treinwagon, die nog op de kade stond.

Bij de "BT V" lag een kleiner Duits schip, dat ook tot zinken werd gebracht. De "BT V" had nog een deel van het voorschip boven de waterspiegel toen de aanval voorbij was, maar even later zonk het schip volledig. De overlevenden hebben geen bezittingen kunnen redden.

Bij het beschrijven van deze minicatastrofe in Stettin, op dit moment bijna 80 jaar geleden gingen mijn gedachten naar de vernielingen en bombardementen die nu plaatsvinden niet eens zover hier vandaan, we hebben schijnbaar niets geleerd. Groet, Ben Scholten.



Een bejaarde notendop

Zeeschepen met een Bruto Tonnenmaat van 313 zie je niet vaak en met het IMO nummer 6721008 moet het een oud beestje zijn, want heden ten dage beginnen de IMO nummers met 9. De TANAIS stamt uit 1967 en is dus 56 jaar, wat voor een schip dat nog commercieel vracht vervoert erg oud is. Het zal ongetwijfeld al zijn afgeschreven, maar of zo iets nog rendabel kan opereren, is de vraag. Met een draagvermogen van 493 ton, 45 meter lang, 7,5 meter breed en een maximum diepgang van 2,8 meter, is het te kwalificeren als een bejaarde ladingnotendop.

De TANAIS vaart onder Poolse vlag en is van Istpol Spolka Z.O.O. uit Warschau. Istpol produceert industriële ventilatoren en onder meer airconditioning apparatuur. Ze gebruiken het schip om voor de export bestemde producten te vervoeren. De TANAIS kwam uit Gdansk en de deklading zal één van die producten zijn om te lossen bij RHB aan de Waalhaven Noordzijde. De reis ging via het Kielerkanaal, wat 250 zeemijl korter is dan via het Kattegat. RHB (Rotterdams Havenbedrijf) is gespecialiseerd in breakbulk, project- en zware lading. Niet te verwarren met het Havenbedrijf Rotterdam, dat zich bezighoudt met andere zaken.

De TANAIS werd niet in Polen gebouwd, maar in het Duitse Leer door de Martin Jansen GmbH & Company KG Schiffswerft und Maschinenfabrik en dat is klaarblijkelijk 'sehr gründlich' gedaan. Voor de voortstuwing staat er een kar in van 209 kW van Alpha Diesels A/S uit het Deense Frederikshavn, wat is gelieerd aan MAN B&W. Er kan een snelheid van 10 knopen mee gehaald worden. (Tekst en fotografie: Cees de Keijzer, voorzitter WSS Rotterdam Branch [WSS Rotterdam Branch](#)).



Stena Line bouwt twee nieuwe hybride schepen

Stena Line investeert in twee gloednieuwe hybride schepen die speciaal zijn ontworpen om op methanol te varen. De bouw van de schepen die bekend staan als NewMax zal binnenkort beginnen en zal in 2025 in de Ierse Zee in de vaart komen op de route Belfast-Heysham.

Delen

Volgens de rederij is elk van de twee nieuwe 147 meter lange schepen ontworpen om de vrachtcapaciteit te maximaliseren en zal het een capaciteit van 2.800 vrachtmeters hebben. Dat is een stijging van 80 procent ten opzichte van de huidige capaciteit. Stena Line schrijft in een persbericht dat de investering wordt gedaan om aan de toenemende vraag van klanten te voldoen en aanzienlijke capaciteit toe te voegen om logistieke operatoren in staat te stellen hun activiteiten in de regio uit te breiden.

Verzekert de levering van e-methanol

Omdat de nieuwe NewMax-tankers op methanol kunnen rijden, zegt Stena Line dat het nauw samenwerkt met de methanoltoeleveringsketen en toekomstige hoeveelheden e-methanol heeft veiliggesteld om te voldoen aan de ambitie van het bedrijf om over te schakelen op hernieuwbare brandstoffen.

De nieuwe schepen worden ook toekomstbestendig gemaakt met het oog op elektrificatie. De ingebouwde technologie zal in staat zijn om zowel batterijwerking als walstroom te gebruiken, indien beschikbaar.

"Deze investering toont onze toewijding aan duurzaamheid en onze strategie om over te schakelen op nieuwe duurzame brandstoffen", zegt Niclas Mårtensson, CEO van Stena Line.

Aangepast voor barre weersomstandigheden

Omdat de getijdensystemen in Heysham een uitdaging kunnen zijn, zullen de schepen worden uitgerust met op maat gemaakte maritieme technologie om weersomstandigheden te weerstaan. Drie boegschroeven moeten optimale manoeuvreerbaarheid bieden en een speciaal ontworpen motor/propellerconfiguratie zal het afmeren bij extreem weer verder vergemakkelijken.

De bouw van de schepen begint binnenkort in Weihai, China. De twee schepen zullen naar verwachting in het najaar van 2025 op de route in de vaart komen. (Info en afbeelding: Søfart en Stena).



De haven drijft nog steeds op olie

Volgens de geleerden moeten we af van fossiele brandstoffen en heet de kapstok waaraan dat beleid wordt opgehangen transitie. Het is niets anders dan een ander woord voor overgang, maar gezien de import van ruwe olie is er nog niets van te merken. In 2021 werd 4,9 procent meer 'crude' overgeslagen dan 2020 en in 2022 kwam daar nog eens 5,9 procent bovenop. Zo werd 2022 goed voor een totaal van 104 miljoen ton ruwe olie, waarvan toen nog aanzienlijke hoeveelheden uit Rusland.

Russische 'crude' komt uit havens in de Witte en de Zwarte Zee, maar het merendeel komt uit de Golf van Finland. De vaarroute loopt via de Grote Belt met een diepgangsbepending van 15 meter. Aframax tankers met een draagvermogen van circa 115.000 ton zijn daar uitermate geschikt voor en worden veelal bevracht voor partijen van zo'n 100.000 ton.

De AMAX AVENUE (115.785 DWT) en de ELIAS TSAKOS (113.736 DWT) zijn twee van die Aframaxen. Ze zijn 250 bij 44 meter en de een heeft een maximum diepgang van 14,93 meter en de ander mag afladen tot 15,02 meter. De AMAX AVENUE kwam uit Primorsk en ging naar de MOT 8ste Pet. Het schip is van Geden Lines in Istanboel, maar vaart onder de vlag van de Marshall-eilanden. De ELIAS TSAKOS is van Tsakos Energy Navigation uit Athene en vaart onder Griekse vlag. Voor Russische ruwe olie over zee werd eind 2022 voor de EU lidstaten een invoerverbod van kracht, maar thans komt er veel Amerikaanse 'crude' uit de Golf van Mexico en landen in West-Afrika. (Tekst: Cees de Keijzer. Fotografie: Arjan Elmendorp).



Rederij Norden neemt Thorco over met 30-40 schepen

Rederij Norden neemt rederij Thorco Projects van de familie Stadil over. Volgens een persbericht zal de overname de Scandinavische regio voorzien van nieuwe klanten binnen stukgoed zoals breakbulk, staal en windenergie.

Thorco Projects exploiteert een gecharterde vloot van 30-40 schepen van overwegend handysize, waarvan Norden een belangrijke exploitant is. De overname is daarmee een aanvulling op het businessmodel van de Scandinavische regio, schrijft de rederij.

"We kijken ernaar uit om het Thorco Projects-team te verwelkomen en klanten een verbeterde wereldwijde service te bieden voor alle niet-gecontaineriseerde vrachttypen", zegt Jan Rindbo, CEO van de Scandinavische regio, die verdere groei verwacht met de overname.

Thorco Projects opereert binnen gespecialiseerde groupagesegmenten zoals breakbulk, staal en windenergie gerelateerde ladingen, waarbij verschillende ladingpakketten van verschillende klanten doorgaans worden gecombineerd tot enkele zendingen op multifunctionele en handysize schepen.

"We kijken ernaar uit om onze samenwerking met onze klanten, zowel nu als in de toekomst, te ontwikkelen", zegt Thomas Mikkelsen, CEO van Thorco Projects. De aankoop is onderworpen aan goedkeuring door de regelgevende instanties. De overname zal naar verwachting plaatsvinden in Q3 2023. (Søfart, 26-5-2023. Foto THORCO COBRA: Marcel Coster, 19-9-2015).



Aankomst MSC LORETO, het grootste containerschip ter wereld

Woensdagochtend 24 mei arriveerde MSC LORETO bij APMT 2 in de Prinses Amaliahaven in Rotterdam. Het is met een maximale capaciteit van 24.346 TEU (20-voets containers) het grootste containerschip ter wereld. MSC LORETO neemt deze titel over van de onlangs in de vaart genomen OOCL SPAIN (24.188 TEU). (Bron: portofrotterdam.com, 23 mei 2023. Foto's: Hannes van Rijn, 24-5-2023).

MSC LORETO, IMO 9934735 (NB-303), 236.184 GT, 240.755 DWT. 24346 TEU, 1-3-2020 contract, 5-12-2020 kiel gelegd, 29-10-2022 te water gelaten bij Jiangsu Yangzi Xinfu Shipbuilding Co. Ltd. onder bouwnummer JIANGSU YANGZI XINFU YZJ2015-2335, 12-4-2023 opgeleverd als MSC LORETO aan CL Luoyi Ltd., Liberia, (5LJP2), in beheer bij MSC Shipmanagement Ltd., Limassol, Cyprus. 25-4-2023 te Yantian, 26-4-2023 van Yantian. 30-4-2023 te Tanjung Pelepas. 24-5-2023 binnen voor de Prinses Amaliahaven voor APM Terminals op de Maiden voyage. 25-5-2023 te Antwerpen. 29-5-2023 te Felixtowe. 2-6-2023 van Felixtowe naar Algeciras, 5-6-2023 te Algeciras.

MSC LORETO is de tweede uit een serie van 24K containerschepen gebouwd door Jiangsu Yangzi Xinfu Shipbuilding Co. Ltd. zijn. Dit jaar zijn opgeleverd naast MSC LORETO: MSC TESSA (IMO 9930038, 9-3-2023 opgeleverd aan Xiang L7 HK International Ship Lease Co. Ltd., Liberia (5LHE8), 236.078 GT), MSC RAYA (IMO 9930052, 30-3-2023 opgeleverd aan Xiang L9 HK International Ship Lease Co. Ltd., Liberia (5LHE9), 236.078 GT), MSC IRINA (IMO 9929429, 9-3-2023 opgeleverd aan Xiang L5 HK International Ship Lease Co. Limited., Liberia (5LJP3), 236.184 GT), MSC MICHEL CAPPELLINI (IMO 9929431, 24-3-2023 opgeleverd aan Xiang L6 HK International Ship Lease Co. Limited, Liberia (5LJP6), 236.184 GT), MSC CELESTINO MARESCA, IMO 9930040, 23-3-2023 opgeleverd aan Xiang L8 HK International Ship Lease Co. Limited, Liberia (5LJE3), 236.078 GT). De volgende is MSC MARIELLA, IMO 9934747, 6-6-2023 te water gelaten bij Jiangsu Yangzi Xinfu Shipbuilding Co. Ltd. onder bouwnummer (YZJ2015-2337), 13-8-2023 geplande oplevering aan MSC, vlag: Liberia (5LLB6), 233.328 GT.



Wat is het grootste (container)schip ter wereld?

Records zijn er om gebroken te worden. Zo ook met containerschepen. Op 20 april meerde het grootste containerschip ter wereld, de MSC TESSA, aan in de Rotterdamse haven. Groot nieuws. Alle kranten, radio en tv maakten er een berichtje over.

Maar wat bleek? Amper vijf dagen later was het record alweer gebroken.

Het record werd gebroken door de OOCL SPAIN die zeventig containers meer kan vervoeren. En weer een paar dagen later schreef een Belgische krant over een nog groter containerschip, de MSC LORETO (met nog 150 extra containers).

In een maand tijd sneuvelden er zo drie records. En volgende maand kan het opnieuw raak zijn. Feit is wel: deze schepen worden niet veel langer dan vierhonderd meter. Het verschil zit hem dus vooral in de hoeveelheid containers die ze kunnen vervoeren. De MSC TESSA kan 24.116 TEU vervoeren ('TEU' is een standaard eenheid voor containers). De MSC LORETO ietsje meer, namelijk 24.346 TEU. Hoe? Vooral door de 'containerpuzzel' iets slimmer te leggen.

Want langer of breder kunnen containerschepen eigenlijk niet meer. De diepere ligging kan tijdens het varen voor problemen zorgen en havens moeten dan nog meer investeren in langere kades en grotere kranen. Dus wat de Havenmeester betreft hoeven de recordschepen niet nog groter. (Bron: Havenmeester, portofrotterdam.com, 31 mei 2023).

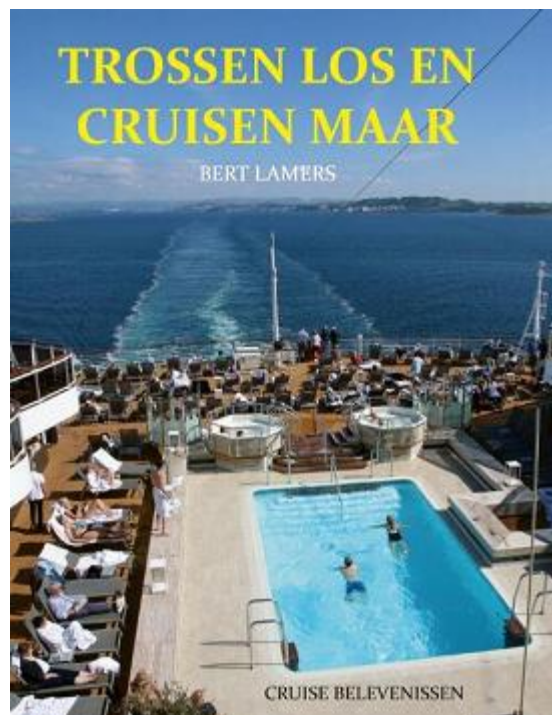
“TROSSEN LOS EN CRUISEN MAAR”

Boekbespreking door Carla Costima. Bij maritieme uitgeverij De Alk B.V. verschijnt medio juni het boek “Trossen los en cruisen maar”, geschreven door de bekende cruise-expert Bert Lamers.

Als jong broekie scheepte Bert in mei 1969 in voor zijn eerste cruise. 54 Jaar later heeft hij als journalist, reisleider en privé-persoon 92 zeereizen, waarvan 71 cruises, met meer dan 100 verschillende schepen over de gehele wereld gemaakt. Van die 92 zeereizen heeft hij tussen 1988 en 2007 zesentwintig maritieme groepsreizen georganiseerd en begeleid. Die groepsreizen vonden aanvankelijk plaats onder de vlag van het maritieme maandblad ‘De Blauwe Wimpel’ maar later onder eigen verantwoordelijkheid van Poseidon Travel. Deze groepsreizen kregen algemene bekendheid als de Wimpel- en Poseidonreizen. Eind mei 2007 werd de laatste Poseidonreis met het s.s. Oceanic uitgevoerd.

Tijdens al zijn zeereizen heeft de schrijver heel bijzondere avonturen en belevenissen meegemaakt. De één was nog mooier en/of humoristischer dan de andere. In ‘Trossen los en cruisen maar’ heeft de auteur 52 van die bijzondere verhalen/belevenissen op humoristische wijze beschreven.

“Trossen los en cruisen maar” (ISBN 978 90 5961 270 9) telt 160 pagina’s, geheel in kleur uitgevoerd en met 170 foto’s rijk geïllustreerd. Het boek kost € 28,90. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij uitgeverij De Alk in Sint Pancras. www.alk.nl.



Rotterdamse Scheepvaartboekhandel

[Rotterdamse Scheepvaartboekhandel](http://RotterdamseScheepvaartboekhandel.nl)

Van der Takstraat 218
3071LM Rotterdam



- 11-6-2023, ZUIDERDAM, IMO 9221279, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 17:00 uur.
- 15-6-2023, AIDAprima, IMO 9636955, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 06:00 uur.
- 18-6-2023, CELEBRITY APEX, IMO 9838383, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 05:00 - 17:00 uur.
- 19-6-2023, MARINA (Maiden Call), IMO 9438066, Cruise Terminal Rotterdam maandag, 12:00 - 22:00
- 25-6-2023, CELEBRITY APEX, IMO 9838383, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 05:00 - 17:00 uur.
- 29-6-2023, AIDAprima, IMO 9636955, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 06:00 uur.
- 2-7-2023, ZUIDERDAM, IMO 9221279, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 17:00 uur.
- 7-7-2023, CELEBRITY APEX, IMO 9838383, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 05:30 - 17:00 uur.
- 13-7-2023, AIDAprima, IMO 9636955, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 06:00 uur.
- 19-7-2023, CELEBRITY APEX, IMO 9838383, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 05:30 - 17:00 uur.
- 27-7-2023, AIDAprima, IMO 9636955, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 06:00 uur.
- 31-7-2023, CELEBRITY APEX, IMO 9838383, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 05:30 - 17:00 uur.
- 5-8-2023, NORWEGIAN GETAWAY, IMO 9606924, CT Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 17:00 uur.
- 8-8-2023, ZUIDERDAM, IMO 9221279, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 07:00 - 17:00 uur.
- 9-8-2023, NORWEGIAN GETAWAY, IMO 9606924, CT Rotterdam, woensdag, 12:30 - 21:30 uur.
- 10-8-2023, AIDAprima, IMO 9636955, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 06:00 uur.
- 20-8-2023, DISNEY DREAM (Maiden Call), IMO 9434254, CT Rotterdam, zondag, 10:45 - 20:15 uur.
- 21-8-2023, CELEBRITY APEX, IMO 9838383, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 05:30 - 17:00 uur.

22-8-2023, EXPLORA I (Maiden Call), IMO 9869875, CT Rotterdam, dinsdag, 15:00 - 23:30 uur.
24-8-2023, AIDAprima, IMO 9636955, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 06:00 uur.
26-8-2023, COSTA FAVOLOSA (Maiden Call), IMO 9479852, CT Rotterdam, zaterdag, 10:00 - 20:00 uur.
4-9-2023 RIVIERA (Maiden Call), IMO 9438078, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 11:00 - 20:00 uur.
7-9-2023, AIDAprima, IMO 9636955, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 06:00 uur.
12-9-2023, NORWEGIAN GETAWAY, IMO 9606924, CT Rotterdam, dinsdag, 12:00 - 18:00 uur.
14-9-2023, CELEBRITY APEX, IMO 9838383, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 05:30 - 17:00 uur.
21-9-2023, AIDAprima, IMO 9636955, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 06:00 uur.
21-9-2023, VENTURA (Maiden Call), IMO 9333175, Cruise Terminal Rotterdam vrijdag, 09:00 - 13:00 uur.

Info: Cruiseport Rotterdam



COSTA VENEZIA, IMO 9801689 (NB-303), 23-6-2018 te water onder bouwnummer FINCANTIERI MONFALCONE 6271, 28-2-2019 opgeleverd aan Costa Crociere S.p.A., Genua-Italië. 135.500 GT. 28-2-2019 van Monfalcone en te Triëst. 1-3-2019 te Triëst gedoopt COSTA VENEZIA door Gan Beiye. 16-3-2023 te Cadiz en in beheer bij Carnival Cruise Line., Doral Florida. 22-3-2023 (e) verkocht aan Carnival Corp., (Portugal (Madeira) (CQZQ), in beheer bij Carnival Cruise Line, Doral Florida. 28-3-2023 vlag: Bahamas (C6GI3). 28-4-2023 herdoopt CARNIVAL VENEZIA. 14-6-2023 doopplechtigheid door Jay Leno (Amerikaanse komiek van Italiaanse en Schotse afkomst). 15-6-2023 aanvang cruise vanaf Manhattan Cruise Terminal, New York.



Chantiers de l'Atlantique levert MSC EURIBIA op

De cruisedivisie van MSC Group en Chantiers de l'Atlantique vierden woensdag de oplevering van MSC Euribia voor MSC Cruises, een schip met het meest energie-efficiënte cruiseschip design ooit van de rederij. De oplevering is een belangrijke stap op weg naar het koolstofvrij maken van de vloot van de cruisedivisie.

MSC Euribia is de laatste evolutie van de Meraviglia-klasse en het tweede schip, de eerste is de MSC World Europa, voor MSC Cruises dat LNG gebruikt als brandstof. Dit is de schoonste en meest efficiënte brandstof die momenteel op commerciële schaal beschikbaar is. Aan boord beschikt het schip over een reeks van laatste milieutechnologieën, waaronder geavanceerde systemen voor afvalwaterbehandeling en afvalverwerking. Het schip is eveneens ontworpen met het oog op de toekomst, zodat toekomstige innovaties op het gebied van duurzaamheid, zoals koolstofneutrale synthetische en andere alternatieve brandstoffen, gemakkelijk kunnen worden geïntegreerd zodra deze op schaal beschikbaar zijn.

MSC Euribia: een sprong voorwaarts

MSC Euribia betekent een sprong voorwaarts ten opzichte van de vorige schepen in haar klasse. Ze levert nog meer efficiëntie en het is de verwachting dat het beter zal presteren dan de nieuwste IMO Energy

Efficiency Design Index-vereisten. Tijdens de vaart stoot het schip tot 19% minder broeikasgassen per passagier per dag uit dan haar zusterschepen die conventionele scheepsbrandstoffen gebruiken. Dit komt neer op 44% minder broeikasgasemissies (GHG) per passagier per dag dan schepen die slechts 10 jaar geleden in de vaart kwamen.

Pierfrancesco Vago, Executive Chairman van de cruisedivisie van MSC Group, licht toe: “Met de oplevering van MSC Euribia hebben we opnieuw een grote stap gezet in de richting van onze doelstelling naar netto nul uitstoot van broeikasgassen (GHG). Naast haar vele best-in-class milieu-innovaties, beschikt MSC Euribia over een werkelijk baanbrekend energie-efficiënt ontwerp dat tijdens haar levensduur voor een enorme vermindering van de uitstoot van broeikasgassen (GHG) zal zorgen.

“Vaak kijkt men bij decarbonisatie alleen naar maatregelen op het vlak van toelevering, en hoewel die een belangrijk onderdeel vormen in de energietransitie, mogen we de essentiële rol die energie-efficiëntie zal spelen bij het terugdringen van de huidige energievraag niet vergeten. De schoonste energie is de energie die we niet gebruiken en MSC Euribia is gebouwd met dit principe als uitgangspunt. Daarom markeert ze met haar ingebruikname zo'n belangrijke mijlpaal op weg naar ons doel om tegen 2050 netto nul CGH maritieme activiteiten te realiseren.”

Laurent Castaing, General Manager van de Chantiers de l'Atlantique legt uit: “Ik ben erg trots over de intensiteit van de relatie tussen MSC Cruises en Chantiers de l'Atlantique. Dit 5e en laatste schip van de Meraviglia-klasse markeert de afsluiting van wat al een zeer efficiënte reeks is en de voortzetting van onze gemeenschappelijke milieu-innovatieve projecten”.

State of the art milieutechnologie en design

MSC Euribia is gebouwd voor de toekomst. Hoewel het schip met vloeibaar aardgas (LNG) vaart, is het scheepsontwerp geschikt voor de huidige drop-in hernieuwbare brandstoffen en retrofits waarmee de schepen van MSC hernieuwbare brandstoffen kunnen gebruiken die nu nog niet beschikbaar zijn, zoals groene methanol.

MSC Euribia beschikt over de nieuwste geavanceerde water- en afvalverwerkingsfaciliteiten. Het schoongemaakte afvalwater heeft een zeer hoge kwaliteit, die beter is dan vele gemeentelijke afvalwaterbehandelingssystemen aan wal wereldwijd. De technologie voldoet aan de strengste internationale IMO-standaarden – waaronder de zogenaamde Baltische standaard.

Mr Vago voegt toe: “Het is belangrijk voor ons dat onze schepen die vandaag worden gebouwd, klaar zijn voor de nieuwe duurzame brandstoffen die in het verschiet liggen. We willen er ook voor zorgen dat ze gemakkelijk achteraf kunnen worden uitgerust met nieuwe technologie en nieuwe efficiëntieverbeteringen die bijdragen tot netto nul uitstoot van broeikasgassen. Dit is een schip dat echt gebouwd is met de toekomst in gedachten.”

MSC Euribia's reis naar netto nul uitstoot van broeikasgassen

MSC Euribia zal voor het eerst in de sector een reis met netto nul uitstoot van broeikasgassen maken. Het nieuw gebouwde schip, het 22e schip in de vloot van MSC Cruises, zal van Saint-Nazaire in Frankrijk naar Kopenhagen in Denemarken varen en een netto nul uitstoot van broeikasgassen (GHG) bereiken om aan te tonen dat netto nul cruisen vandaag de dag mogelijk is.

De netto nul reis zal gebruik maken van bio-LNG via een massabalanssysteem, de meest kosteneffectieve en milieuefficiënte methode om de voordelen van hernieuwbaar biogas te benutten. De volledige bevoorradingsketen zal volledig in overeenstemming zijn met de EU-richtlijn inzake hernieuwbare energie (RED II) en elke afzonderlijke partij van het totale bio-LNG is gecertificeerd door de International Sustainability & Carbon Certification (ISCC).

De cruisedivisie van MSC Group streeft naar een broeikasgasemissie van netto nul in 2050. De emissie-intensiteit van haar scheepsactiviteiten is sinds 2008 met 33,5% gedaald en we zullen een reductie van 40% bereiken, vroeger dan de doelstelling van de IMO voor 2030.

MSC werkt samen met brandstofleveranciers en andere partijen aan de inzet van drop-in duurzame brandstoffen zoals geavanceerde biobrandstoffen en biogas. In de toekomst zal groene methanol waarschijnlijk bijdragen aan onze decarbonisatie, net als synthetische e-brandstoffen zoals groene waterstof en eLNG. De nadruk ligt op de ontwikkeling van schaalbare oplossingen die universeel kunnen worden gebruikt. (Bron en foto: Cruisereiziger, 31 mei 2023).

MSC EURIBIA, IMO 9901544 (NB-304), 177.000 GT, 19-6-2022 te water gelaten onder bouwnummer ATLANTIQUE CHANTIERS V34, 31-5-2023 geplande oplevering, 20 t/m 23-4-2023 proefvaart, 31-5-2023 opgeleverd aan Vista 5 Compania Naviera S.A., vlag: Malta, in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co., 6-6-2023 te Amsterdam. 8-6-2023 doopplechtigheid te Kopenhagen, 10-6-2023 vanaf Kiel op de eerste cruise.

MSC Cruises viert muntceremonie MSC WORLD AMERICA

Woensdag vond op de werf van de Franse scheepsbouwer Chantiers de l'Atlantique de muntceremonie plaats van de MSC World America. Het is het derde LNG-aangedreven schip in de vloot van MSC Cruises en het eerste voor de Amerikaanse cruisemarkt. Het nieuwe schip, dat in 2025 klaar moet zijn, zal veel van de milieu-innovaties van MSC Euribia bieden. Ze zal echter veel extra innovaties aan boord hebben, zoals de baanbrekende technologie om de methaanslip van LNG tijdens de vaart vrijwel te elimineren.



Tijdens de maritieme ceremonie werden herdenkingsmunten in de kiel van MSC World America geplaatst door twee peetmoeders, Silvia Turbia van MSC Cruises en Séverine Blandin van Chantiers de l'Atlantique, als teken van zegen en geluk. Wanneer ze in april 2025 vanuit de nieuwe, ultramoderne terminal van MSC Cruises in PortMiami in de vaart komt, wordt MSC World America het grootste schip van het merk in Noord-Amerika. Tijdens haar eerste seizoen vaart MSC World America uitsluitend naar het Caribisch gebied op routes van 7 nachten, met stops in Ocean Cay en MSC Marine Reserve.



Henri Doyer, Chantier de l'Atlantique MSC Program Director, legt uit: “Dit 19e schip – het tweede van de World Class serie – is het resultaat van een lange samenwerking tussen MSC Cruises en Chantiers de l'Atlantique. Ik ben verheugd te kunnen aankondigen dat MSC World Europa, MSC Euribia en MSC World America de 3 meest energie-efficiënte, meest milieuvriendelijke schepen van de cruise-industrie zijn.” (Bron, foto en afbeelding: Cruisereiziger, 31 mei 2023).

MSC WORLD AMERICA, IMO 9837432, Passenger (Cruise) Ship, 205.700 GT. 11-6-2020 (e) kiel gelegd onder bouwnummer ATLANTIQUE CHANTIERS X34, 21-11-2022 eerste staal gesneden, 31-5-2023 muntceremonie, gelegd door twee peetmoeders: Silvia Turbia van MSC Cruises en Séverine Blandin van Chantiers de l'Atlantique, 30-5-2024 geplande oplevering als MSC WORLD AMERICA aan Compania Naviera World 2 S.A., vlag: Malta, in beheer bij MSC Cruises S.p.A., Napels en MSC Crociere S.p.A., Napels.



Virgin Voyages lanceert RESILIENT LADY in Griekenland

Virgin Voyages vierde afgelopen weekend het officiële debuut van haar derde nieuwe schip in de vloot, Resilient Lady. De eerste reis van het schip (14-21 mei) is een 8-daagse “Greek Island Glow” route, met vertrek uit Athene en stops in Santorini, Rhodos, Bodrum en een overnachting in Mykonos voordat ze terugkeert naar Athene. Later staat ook een andere nieuwe route “Adriatic Sea & Greek Gems” op het programma. Deze verkent de Adriatische Zee via de kustlijn van Kroatië, de Griekse eilanden en een baai

in de Balkan. Deze reis omvat ook een laat verblijf in Dubrovnik, zodat reizigers voldoende tijd hebben om de stad overdag te verkennen en van het nachtleven te genieten.

Naast het verkennen van nieuwe bestemmingen, zal Resilient Lady ook debuten met nieuw entertainment, waaronder vijf nieuwe shows, twee nieuwe soirées in The Manor, feesten aan boord, meer live muziek acts en een festival met roterende optredens.

Virgin Voyages onthult ook nieuwe menu's aan boord van het schip. Razzle Dazzle After Dark is een menu samengesteld in samenwerking met chef-kok Eric Haugen. Om het debuut van Resilient Lady te vieren introduceert het cruisemerk Opa Hour, een ode aan de Griekse culinaire traditie. Opa Hour wordt gehouden in het Dock and Dock House op alle drie de schepen en biedt naast het gebruikelijke aanbod een Grieks geïnspireerd menu met eten en drinken. (Bron en foto: Cruisereiziger, 18 mei 2023).

RESILIENT LADY, IMO 9805348 (NB-291), Passenger (Cruise) Ship, 27-4-2017 kiel gelegd, 2-7-2021 te water gelaten onder bouwnummer FINCANTIERI SESTRI 6289, 15-6-2022 geplande oplevering, 8-12-2022 opgeleverd als RESILIENT LADY aan VC Ship Three Ltd., Bahamas (C6FA8), in beheer bij V Cruises US LLC (Virgin Voyages), Plantation FL en Virgin Voyages, Plantation FL. 108.232 GT, 74.528 NT, 10.000 DWT. 2.770 passagiers. 277,08 (266,90) x 42,00 x 11,15 x 8,300 meter.

SILVER NOVA, IMO 9886213 (NB-304), Passenger (Cruise) Ship, 44.650 GT, 18-11-2021 in aanbouw bij Meyer Werft, Papenburg onder bouwnummer MEYER WERFT S.719, 25-4-2023 geplande oplevering, 28-4-2023 te water gelaten (uit het bouwdok), 5-6-2023 van de werf naar de Eemshaven, 7-6-2023 op de Eemshaven, 14-8-2023 geplande oplevering aan Silversea Cruises Ltd., Monte Carlo, Monaco, vlag: Bahamas.



Sloopprijzen Hellenic Shipping, GMS 29-5-2023

Rank	Location	Sentiment	Dry Bulk USD / LDT	Tankers USD / LDT	Containers USD / LDT
1	Bangladesh*	Stable	585 / LDT	615 / LD	635 / LDT
2	India	Stable	530 / LDT	550 / LDT	570 / LDT
3	Pakistan*	Weak	510 / LDT	530 / LDT	550 / LDT
4	Turkey	Steady	320 / LDT	330 / LDT	340 / LDT

M.A.R.S (Modern American Recycling Services Inc.) te Frederikshavn, Denemarken in 1971 opgericht door Dwight "Butch" Caton, Sr. (enige eigenaar) om hoogwaardige sloop- en recyclingdiensten aan onze klanten te bieden, terwijl het milieu wordt beschermd en een veilige werkomgeving voor onze mensen wordt gehandhaafd.

In de afgelopen 50 jaar is M.A.R.S., Inc. uitgegroeid tot een toonaangevend recycling- en ontmantelingsbedrijf dat volledige levenscyclusondersteuning biedt bij de ontmanteling, ontmanteling en grootschalige recycling van alle soorten schepen. M.A.R.S. heeft bijna tien miljoen ton offshore olie- en gasstructuren gerecycled en meer dan tienduizend schepen en honderden schepen van verschillende groottes geborgen.

M.A.R.S, Inc. is gegroeid van 5 mensen gevestigd in Ohio en Alabama, tot 350 medewerkers in de Golfkust regio met ons hoofdkantoor in Louisiana voor de afgelopen dertig jaar. Onze faciliteiten bevinden zich in Gibson (Louisiana), Houma (Louisiana), Waggaman (Louisiana), Pascagoula (Mississippi), Mobile (Alabama), Jacksonville (Florida) en onze eerste internationale faciliteit in Frederikshavn, Denemarken, die in het eerste jaar 85 mensen in dienst heeft met het potentieel om meer dan 300 te groeien en ons internationale verkoopteam dat zich in Nederland bevindt.

Hoewel de diensten en activiteiten van het bedrijf zijn uitgebreid, zijn onze onderliggende principes constant gebleven. We zijn er trots op om onze 50-jarige mijlpaal te vieren met onze medewerkers, klanten en partners - en kijken uit naar de volgende 50 jaar! Als een van de grootste recyclers ter wereld hebben we meer dan 800 off-loads, 750 material barge setups, clean-offs, off charters uitgevoerd. Het bedrijf is te zien in Recycling Today voor hun innovatie en vooruitgang in het recyclen van olieplatforms. (Bron: M.A.R.S).

Op 5 juni 1973 arriveerde de ZAFIRO PRODUCER te Frederikshavn om bij M.A.R.S. gesloopt te worden als eerste van een serie offshore tankers. Ook de FPSO CAPTIXABA (ex STENA CONGRESS, ex PEONIC, UNIVERSE MARINER.) en FPSO FLUMINENSE ex SAHARA, ex SAFINA SAHARA, ex SEA SAINT) staan te boek om daar gesloopt te worden

ATLANTIC RAY, IMO 8900983 (NB-304), 12-1991 opgeleverd door Sedef Gemi, Gebze (79) als NOVIKOVO aan Novikovo Shipping Co. Ltd., Malta. 3.988 BRT, 4.168 DWT. 1998 herdoopt ZIM SAIGON. 1999 herdoopt NOVIKOVO. 2003 verkocht aan Noble Navigation Ltd., Malta, herdoopt NOBLE SPIRIT. 2004 herdoopt ST. WIND. 23-8-2021 vlag: Dominica en herdoopt ATLANTIC RAY. 14-4-2023 door Gold Okean Logistik Ltd., verkocht aan Chittagong Breakers (620 USD/TO). 4-2023 verkocht aan Northwest Ship Management Ltd., Vladivostok, 18-4-2023 vlag: Tanzania (5IM531). 19-5-2023 op Chittagong Anchorage, 23-5-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

BERGE CRISTOBAL, IMO 9271339, Bulk Carrier, 89.559 GT, 177.253 DWT, 20-6-2002 kiel gelegd, 31-7-2003 opgeleverd door Namura Shipbuilding, Imari (225) als AZUL FRONTIER aan Crystal Marine Ltd., Panama, in beheer bij Mitsui OSK Lines Ltd. 11-2012 herdoopt CAROUGE. 11-2012 verkocht door Swissmarine Services S.A. en-blok met CHAMBESY (IMO 9269063) voor \$15 M per stuk aan BW Dry Cargo (Norway), m.s. CHAMBESY is herdoopt BERGE WEISSHORN. 10-1-2018 m.s. CAROUGE verkocht aan Berge Cristobal Co. Inc., Isle of Man (MCFW7), in beheer bij Berge Bulk Maritime Pte. Ltd., Singapore, 1-2018 herdoopt BERGE CRISTOBAL. 19-5-2023 verkocht voor sloop.

DSV GERIMAL, IMO 7932240 (NB-304), Offshore Support Vessel, 2.208 GT. 1981 opgeleverd als ACADIAN EXPLORER aan Acadian Marine Service Inc., U.S.A. 1982 herdoopt ACADIAN SEARCHER. 2000 verkocht aan Digicon Geophysical Corp., U.S.A., herdoopt VERITAS SEARCHER. 2006 verkocht aan Halani International Ltd., St. Vincent & the Grenadines (J8B3528), herdoopt GERIMAL. 2008 verkocht aan Halani Sime Offshore Inc., St. Vincent & the Grenadines. 2017 verkocht aan Halani International Ltd., St. Vincent & the Grenadines. 2-2017 verkocht aan Halani International Ltd., Mumbai, India, vlag: St. Vincent and Grenadines. 4-6-2018 op Mumbai Anchorage. 11-2018 vlag: onbekend. 2023 herdoopt DSV GERIMAL. 14-4-2023 (e) verkocht voor sloop. 4-5-2023 als GERIMAL achter een sleepboot te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

ELEKTRON II, IMO 6930520, 4-1969 opgeleverd door A/S Trondhjems Mek. Verksted, Trondheim (660) als ELEKTRON aan Den Norske Stat, Direktoratet for Statskraftverkene (Normaritim A/S, Horten), Oslo-Noorwegen ((LFWW). 499 BRT, 237 NRT, 624 DWT. 1.500 EPK, 8 cyl, 4 tew, Atlas-MaK Maschinenbau A.G., Kiel. 5-1992 verkocht aan Den Norske Stat (Statnett SF), Oslo-Noorwegen. 7-1994 nieuwe meting: 1.628 BT, 488 NT, 624 DWT. 1996 verkocht aan Statnett Rederi AS, Oslo-Noorwegen. 15-10-2000 aan de grond bij Village Bay, St. Kilda, 28-10-2000 vlot gebracht. 11-2002 verkocht aan Statnett Transport AS, Oslo-Noorwegen. 2-2008 herdoopt ELEKTRON II. 26-8-2008 in beheer bij Simon Møkster Shipping AS, Stavanger/Oslo ((LFWW). 2019 in beheer bij GC Rieber Shipping AS, Bergen. 2-7-2020 verkocht aan Statnett SF, Oslo-Noorwegen, in beheer bij GC Rieber Shipping AS, Bergen. 15-10-2020 in beheer bij GC Rieber Shipping AS, Bergen en OSM Offshore Bergen AS, Sandsli, Noorwegen. 2023 verkocht voor sloop. 19-5-2023 van Drammen, 21-5-2023 te Hanøytangen, Noorwegen om gesloopt te worden.



ERA, IMO 8121422, Offshore Supply Ship, 2.707 GT, 2.550 DWT. 1983 opgeleverd door Framnæs Mekaniske Værksted A/S, Fredrikstad als MARTIN VIKING aan K/S Viking Supply Ships A/S, Noorwegen. 1.449 BRT, 2.550 DWT. 1995 verkocht aan O.I.L. Ltd., U.K., herdoopt OIL TRANSPORTER.

2000 verkocht aan Tidewater Marine (Northsea) Ltd., Vanuatu (YJRP5), herdoopt TRANSPORTER TIDE. 2008 verkocht aan Tidewater Marine North Sea Ltd., Vanuatu. 2008 verkocht aan Tidewater Marine International Inc., Vanuatu. 2013 verkocht aan Twenty Grand Offshore LLC, Vanuatu. 2014 verkocht aan Zapata Gulf Marine LLC, Vanuatu. 2015 verkocht aan Pan Marine International Inc., Vanuatu. 9-2015 (e) opgelegd. 5-2017 verkocht aan Max Marine FZC, Vanuatu, herdoopt ERA. 6-2022 vlag: Palau. 11-2022 vlag: onbekend. 2023 verkocht voor sloop naar Pakistan. 20-5-2023 op Gadani Anchorage. 28-5-2023 om 02:30 uur UTC gaf de Pakistaanse marine gaf een veiligheidswaarschuwing af en meldde dat de ERA aan de grond was gelopen in de Sonmiani Bay, Pakistan, positie 25.06.00 NB. en 066.43.00 OL. (Foto: Teun van der Zee).

ETERNAL LUCK, IMO 9104550 (NB-262), bulk, 26.071 GT, 45.654 DWT. 5-4-1995 opgeleverd BULK TAURUS aan Joscar Shipping Co. Inc., Filipijnen. 2003 verkocht aan Ince Denizcilik ve Ticaret AS, Turkije, 8-2003 herdoopt INCE MARMARA. 2006 verkocht aan Camelia Navigation S.A., Cayman Isles, 5-10-2006 herdoopt BLUE SEAS. 2010 verkocht aan Great China Transportation Ltd., Panama, 17-1-2010 herdoopt HONG YU. 2019 verkocht voor sloop naar Chattogram (Chittagong) Bangladesh (7.527 LDT). 18-11-2019 verkocht aan Eternal Luck Int. (Honk Kong) Ltd., Sierra Leone (9LU2524), in beheer bij Shandong Tongda International Shipping Management Co. Ltd, Weifang, Shandong, China, herdoopt ETERNAL LUCK. 4-2023 verkocht voor sloop (575 USD/TO). 22-4-2023 van Taicang naar Chittagong, 7-6-2023 ETA te Chittagong.

EVER DIADEM, IMO 9134270, Container Ship, 52.090 GT, 55.604 DWT. 1998 opgeleverd als EVER DIADEM aan Evergreen International S.A., Panama. 2009 verkocht aan Evergreen Marine Singapore Pte. Ltd., Singapore (9V7955). Op 9 juli 2017 vond de EVER DIADEM, tijdens een reis van Singapore naar Durban, 16 schipbreukelingen van de Taiwanese tonijnvisser HSIANG FUH 6, 489 GT (CS: BH3320), die in brand was gevlogen op een afstand van ongeveer 350 mijl ten oosten van Richards Bay in de Indische Oceaan. Alle 30 bemanningsleden hadden zich in reddingsvlotten in veiligheid gebracht. De andere 14 bemanningsleden werden gered door de SBI ANTARES. Alle werden naar Durban gebracht waar de bulkcarrier op 10 juli voor anker ging en het containerschip EVER DIADEM werd op 12 juli 2017 verwacht. 2-2023 verkocht aan Evergreen Marine Asia Pte. Ltd., Singapore. 12-5-2023 (e) verkocht voor sloop (as is Singapore 512 USD/TO).

FORTUNE, IMO 9011193, Wood Chips Carrier, 39.219 GT, 47.002 DWT. 26-8-1991 te water, 7-11-1991 opgeleverd door Koyo DY Co., Mihara (2023) als SHIN TONAMI aan Iino Fudosan Kaisha, Japan. 1998 verkocht aan Shin Tonami Shipping S.A., Panama. 2-2012 herdoopt SHIN. 4-2013 herdoopt DK 01. 4-2018 herdoopt UNI FORTUNE. 12-4-2023 verkocht van Uniwell Nav. Development Ltd., Panama (HW Ship Management Co. Ltd., Hong Kong) aan Libra Seaway Ltd., Comoros (D6A3101) (HW Ship Management Co. Ltd.), 4-2023 herdoopt FORTUNE. 22-5-2023 verkocht voor sloop. 4-6-2023 op Chittagong Anchorage, 7-6-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.



FPSO CAPIXABA, IMO 7370193, Offshore Processing Ship, 137.452 GT, 273.193 DWT. 1974 opgeleverd door Ishikawajima-Harima, Kure (2294) als UNIVERSE MARINER aan Universe Tankships Inc., Liberia. Tanker, 122.199 BRT, 273.205 DWT. 1980 verkocht aan Gray Shipping Inc., Liberia, in beheer bij D.K. Ludwig, New York (National Bulk Carriers Inc.), herdoopt PECONIC. 1990 verkocht aan Herndon Mar. Corp., Liberia, in beheer bij D.K. Ludwig, New York (National Bulk Carriers Inc.), herdoopt STENA CONGRESS. 1991 verkocht aan CM Congress Shipping Ltd., in beheer bij D.K. Ludwig, New York (National Bulk Carriers Inc.). 1992 verkocht aan Stena Congress Shipping Ltd., Liberia, in beheer bij Universe Tankships (Delaware) Inc., New York. 24-10-2000 in beheer bij Northern Marine Management

U.S.A. 2001 verkocht aan CM Congress Shipping, Bermuda (ZCBy7), in beheer bij Northern Marine Management U.S.A. en Universe Tankships (Delaware) Inc., New York. 5-1-2005 te Singapore om verbouwd te worden, aanvankelijk onder de naam FPSO PRATIXABA. 2-2005 verkocht aan SBM Production Contractors Inc., Liberia. 3-2005 herdoopt FPSO CAPIXABA. 9-2005 in dienst als Offshore Processing Ship. 14-3-2006 (e) verkocht aan SBM Espirito do Mar Inc., vlag: Bahamas (C6UY9), in beheer bij SBM Production Contractors Inc. 20-8-2011 in beheer bij SBM Production Contractors Inc. en SBM Brazil. 10-1-2017 in beheer bij SBM Production Contractors Inc. 1-12-2017 in beheer bij SBM Production Contractors Inc. en SBM Brazil. 18-5-2023 (e) verkocht voor sloop aan M.A.R.S (Modern American Recycling Services Inc.) te Frederikshavn, Denemarken. (Foto PECONIC: Teun van der Zee, 13-8-1988, Beerkanaal).



FPSO FLUMINENSE, IMO 7389405, Offshore Processing Ship, 171.186 GT, 356.400 DWT. 28-11-1974 opgeleverd door Kockums Varv A/B, Malmö (546) als SEA SAINT aan Salénrederierna A/B, Zweden (SEIT). VLCC. 178.808 BRT, 145,007 NRT, 357.023 DWT. 362,49 (350,35) x 60,05 x 28,33 x 22,353 meter. 31 ladingtanks, 440.000 m³. 8.058 ton bunkers. 15,5 kn. 2 waterpijpketels, VO 255 m², 76 kg/cm². 40.000 APK, 29.840 kW, 2 S Turbines, op één schroef, Stal-Laval, Kockums M/V A/B, Finspang. 1980 verkocht aan Saléninvest A/B, Zweden, in beheer bij Salén Tanker A/B, Stockholm. 1981 verkocht aan A/S Safina Co., Jeddah-Saudi Arabia (HZPH), in beheer bij Salén Tanker A/B, Stockholm, herdoopt SAFINA SAHARA. 1984 verkocht aan Sahara Shipping Corp., Liberia, roepsein ELEA9, in beheer bij Wallen Shipmanagement Ltd., herdoopt SAHARA. 1984 nieuwe meting 164.758 BRT, 145,236 NRT, 362.118 DWT. 1985 in beheer bij Salén Agencies (Singapore) Pte. Ltd. 1985 nieuwe meting 164.758 BRT, 145,236 NRT, 356.400 DWT. 1986 verkocht aan Kinetron Investments Corp., Liberia, roepsein ELEA9, in beheer bij Nimikos (London) Ltd., Londen (Evangelos P. Nomikos Corp., Piraeus). 2001 verkocht door Nomikos aan Modec International Inc., Houston, Texas, vlag: Liberia, verbouwd tot productie- en opslagtanker, 5-2001 contract Shell Brasil Petroleo LTDA voor FPSO. 10-12-2001 gearriveerd te Singapore om verbouwd te worden bij Jurong Shipyard, 2003 verkocht aan Shell Brasil Petroleo LTDA., vlag: Bahamas, roepsein C6FU8, in beheer bij Modec International Inc., Houston, 17-3-2003 herdoopt FLUMINENSE, 7-2003 afgemeerd voor Shell in het Campos Basin, Brazilië, 8-2003 de eerste olie. 171.186 GT, 356.400 DWT. 9-2003 in de vaart en herdoopt FPSO FLUMINENSE. 9-5-2023 verkocht voor sloop. M.A.R.S., Europe A/S heeft een LNTP-overeenkomst met Shell Brasil Petróleo Ltda. afgesloten voor sloop en groene recycling van de Shell FPSO FLUMINENSE. (Foto: Hans Krayenbosch, Calandkanaal).

FU SHENG, IMO 9084164, Bulk Carrier, 42.869 GT, 77.447 DWT. 15-3-1994 te water, 30-6-1994 opgeleverd door Kawasaki H.I. Ltd., Kobe (1442) als CORONA ACE aan Finewood Shipping Inc., Manilla. 2001 verkocht aan New Era Shipping Ltd., Panama (3FFP4). 2007 verkocht aan Corona Ace Shipping S.A., Panama. 4-2014 herdoopt CORONA A. 22-5-2014 verkocht aan Baofu Shipping Ltd., Panama (Tuofu Shipping Management Ltd.), 5-2014 herdoopt TUO FU 11. 21-9-2020 verkocht aan Fusheng Shipping Management, Panama, 9-2020 herdoopt FU SHENG. 29-5-2023 verkocht voor sloop (580 USD/TO).

GANDRIA, IMO 7361934, LNG Tanker. 96.011 GT, 66.999 DWT. 12-2-1977 te water, 10-1977 opgeleverd door Howaldtswerke-Deutsche Werf, Kiel (84) als HOEGH GANDRIA aan Leif Hoegh & Co. A/S, Noorwegen. 95.683 BRT, 68.437 DWT. 1982 verkocht aan Liquimarine Gandria Shipping A/S, Noorwegen. 1997 verkocht aan Hoegh Fleet Services AS, Noorwegen. 1999 verkocht aan Liquimarine

Gandria Chartering AS, Noorwegen. 2008 verkocht aan Bluewater Gandria N.V., Noorwegen, herdoopt GANDRIA. 2012 verkocht aan Golar Gandria N.V., 5-2012 vlag: Marshall Islands (V7YH9), in beheer bij Golar Management Ltd. 30-3-2012 (e) opgelegd. 2023 verkocht voor sloop (15,5 Million USD as is Labuan).

GOLDEN SUN, IMO 9135511, Bulk Carrier, 17.075 GT, 27.760 DWT. 15-4-1996 opgeleverd als BRIGHT PHOENIX aan Sagana Shipping Inc., Filipijnen. 2003 verkocht aan Labas Bahamas Ltd., Bahamas, herdoopt BASS BULKER. 2004 verkocht aan Owneast Shipping Ltd., Bahamas. 2008 verkocht aan Hai Yu Sg Co Ltd., Panama (3FSW9), herdoopt HAI YU. 9-2019 verkocht aan FGAS Petrol JSC, Panama (3FSW9), in beheer bij Nhat Viet Transportation Corp., 5-2019 herdoopt GOLDEN SUN. 17-1-2022 verkocht aan Asia Pacific Shipping Co. Ltd., Panama. 5-6-2023 op Chittagong Anchorage.

GREAT WENXIAN, IMO 9168491, 18-9-1997 kiel gelegd, 7-11-1997 te water, 10-2-1998 opgeleverd door Tsuneishi Shipbuilding Co. Ltd., Numakuma als SUNNY GLORIA aan Partita Shpping S.A., Panama. 2012 verkocht aan Ermoupolis Navigation Ltd., Panama, herdoopt BLUE BALANCE. 2019 herdoopt SEACON NINGBO. 28-9-2021 herdoopt GREAT WENXIAN. 2023 door Natural Ltd., Sheung Wan, Hong Kong, China, vlag: Panama (Fujian Hengfeng Shipping Co. Ltd., Fuzhou, Fujian, China) verkocht voor sloop. 20-5-2023 op Chittagong Anchorage.

HAI CHANG, IMO 9050292, Bulk Carrier, 26.381 GT, 47.574 DWT. 1995 opgeleverd door Oshima Shipbuliding als MARITIME DIAMOND aan Laverton Navigation Co. Inc., Panama. 1999 verkocht aan Diamond Navigation Co. Inc., Hong Kong. 2010 verkocht aan Janata Flour & Dal Mills Ltd., Panama, herdoopt MEGHNA PRINCESS. 2010 herdoopt HAI CHANG. 9-5-2023 op Chittagong Anchorage, 18-5-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

HAO HANG 3, IMO 9015101, Bulk, 11-9-1991 te water gelaten, 12-1991 opgeleverd door Kanda Zosensho, Kawajiri (340) als C.S. RUBIN aan Caribstar Shipping S.A., Panama. 13.696 GT, 22.174 DWT. 2001 verkocht aan Zenith Shipping Inc., Bahamas, herdoopt DOMINATOR. 14-12-2009 herdoopt JIN BO. 17-5-2001 herdoopt HAO HANG 3. 12-5-2023 door Anhui Haohang Shipping Co. Ltd., Wuhu, Anhui, China, vlag: Panama, verkocht voor sloop.

HC BEAUTY, IMO 9185736, Bulk Carrier, 38.364 GT, 73.744 DWT. 30-5-1997 contract, 15-7-1998 kiel gelegd, 10-2-1999 opgeleverd door Sumitomo Heavy Industries Ltd., Yokosuka Shipyard als WORLD RULE. 2005 herdoopt RULE. 7-2007 herdoopt HELENA. 7-2018 herdoopt HC BEAUTY. 29-5-2023 door HC Beauty Shipping Ltd., Liberia (D5RE7) (Hong Kong Haichang Holdings Group Ltd.) verkocht voor sloop.

HONG HAO, IMO 9131242, General Cargo Ship, 28.148 GT, 13.514 NT, 44.596 DWT. 1816 TEU. 30-6-1995 besteld, 31-1-1998 kiel gelegd, 24-6-1998 opgeleverd door Stocznia Szczecinska S.A. Szczecin (B577-I/4) als CCNI ANCUD aan Schiffahrtsges m.s. "Valparaiso" m.b.H. & Co. K.G., Duitsland, in beheer bij Gemini Shipmanagement Ltd. 2001 herdoopt CSAV VALENCIA. 9-2003 herdoopt CCNI ANCUD. 2-2006 herdoopt CSAV VALENCIA. 7-2006 herdoopt CCNI ANCUD. 5-2012 herdoopt VALPARAISO. 2-2013 herdoopt YUAN HANG. 4-2018 herdoopt HONG HAO. 29-9-2004 in beheer bij Uniteam Marine Shipping G.m.b.H. 27-2-2013 in beheer bij Hongyuan Marine Co. Ltd. 13-1-2020 verkocht aan onbekende koper. 30-3-2023 verkocht aan Hengan Steamship Co. Ltd., Hong Kong, China, vlag: St. Kitts and Nevis (V4CD5). 29-5-2023 verkocht voor sloop.

HONG YANG, IMO 9131216 (NB-304), General Cargo Ship, 28.148 GT, 1998 opgeleverd door New Szczecin Shipyard (B577-1/5) als VALBELLA. 9-1998 herdoopt CCNI ATACAMA. 2-2008 herdoopt VALBELLA. 3-2013 herdoopt YUAN HAI. 3-2018 herdoopt HONG YANG. 2023 verkocht voor sloop. 18-4-2023 op Chittagong Anchorage, 13-5-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

HORIZON PACIFIC, IMO 7617890, Container Ship, 28.219 GT, 31.213 DWT. 21-7-1979 te water, 11-12-1979 opgeleverd door Bethlehem Steel Co, Sparrows Pt (4650) als AUSTRAL PIONEER aan Farrell Lines Inc., U.S.A. Containerschip, 30.686 BRT, 28.150 DWT. 1708 TEU. 1982 verkocht aan Hartford National Bank & Trust Co., U.S.A. (Farrel Lines Inc.). 1983 verkocht aan United States Lines Inc., U.S.A., herdoopt AMERICAN PIONEER. 1983 verbouwd, 28.095 BRT, 31.213 DWT. 2139 TEU. 1987 verkocht aan Sea-Land Services Inc., U.S.A., herdoopt SEA-LAND PACIFIC. 1991 verkocht aan Fleet National Bank of Connecticut, U.S.A. 2000 herdoopt CSX PACIFIC. 8-2016 verkocht aan Sunrise Pacific LLC, U.S.A. (WSRL), in beheer bij Pasha Hawaii Holdings LLC, Honolulu HI en Sunrise Vessel Operations LLC, Honolulu HI. 2003 verkocht aan State Street Bank & Trust Co., U.S.A., herdoopt HORIZON PACIFIC. 5-2023 verkocht voor sloop (as is San Diego).

JUPITER 1, IMO 8607397, Factory ship, 30-11-1985 besteld, 30-11-1989 aanvang bouw, 1-6-1990 kiel gelegd, 1-9-1990 te water, 11-12-1990 opgeleverd door Volkswerft G.m.b.H., Stralsund (830) als KAPITAN LABUNETS aan Yugryba, U.S.S.R. 7.765 BRT, 3.372 DWT. 1992 over aan Black Sea Fisheries Corp Antarktica, Oekraïne. 1998 verkocht aan Kapitan J.S. Co., Oekraïne, herdoopt JUPITER. 2008 herdoopt OTAMAN KALNYSHEVSKY. 2009 verkocht aan Namsov Fishing Enterprises Pty. Ltd., Belize (V3OF4), herdoopt JUPITER. 2014 vlag: St. Kitts & Nevis (V4AA3), herdoopt JUPITER 1. 2016 vlag: Namibië (V3OF4). 2023 herdoopt PIT. 20-4-2023 vertrokken van Walvis Bay. 24-5-2023 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

KAI HANG 3, IMO 7432678, Container Ship, 8.645 GT, 6.699 DWT, 270 TEU. 10-3-1976 kiel gelegd, 8-5-1976 te water, 15-6-1976 opgeleverd door Okayama Zosen, Hinase (255) als AMERICAN VENTURE aan Eminence Carriers Inc., Liberia. 3.984 BRT, 6.699 DWT. 1978 verkocht aan American Career Inc., Liberia, herdoopt AMERICAN CAREER. 1980 verkocht aan China Ocean Shipping Co., China, herdoopt SHUN JIANG. 1985 verkocht aan Shanghai Ocean Shipping Co., China. 1998 verkocht aan Shantou Ocean Transport Co., Panama. 7-2004 (e) herdoopt KAI HANG 78. 5-2006 herdoopt KAI HANG 6. 7-

2007 herdoopt KAI HANG 3. 28-4-2023 verkocht aan Jia Hao Shipping Ltd., China (BMTP). 2023 verkocht voor sloop. 28-4-2023 verkocht aan Jia Hao Shipping Ltd., Hong Kong, China, vlag: Sierra Leone. 23-5-2023 op Chittagong Anchorage, 4-6-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

KASH, IMO 7908562, Refrigerated Cargo Ship, 1.173 GT, 1.211 DWT, 10-1979 opgeleverd door Honda Zosen, Saiki (673) als AKASHIA MARU aan Kyoei Kaiun K.K., Japan. 499 BRT, 1.211 DWT. 1994 verkocht aan Shine-Year Maritime S.A., Panama, herdoopt AKASHIA. 1994 nieuwe meting: 1.173 GT. 24-4-2006 verkocht aan Atlas Marine Co Ltd., Panama. 7-2006 verkocht aan Severo-Vostochnaya Kompaniya, 7-2006 vlag: Rusland, herdoopt AKASHIYA. 2008 verkocht aan KTN Grupp Co. Ltd., Rusland. 2011 verkocht aan Marine Alliance Co. Ltd., Rusland. 4-9-2014 in beheer bij Rosfishflot Co. Ltd. 21-2-2023 verkocht aan Marine Line Ltd., 2023 vlag: St. Kitts and Nevis (V4ZR4), in beheer bij Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Mumbai, 2-2023 herdoopt KASH. 21-2-2023 van Busan naar Chittagong. 15-3-2023 op Chittagong Anchorage, 21-3-2023 aanvang sloop.

KUMUL ARROW, IMO 8316704 (NB-304), 31-7-1983 besteld, 5-11-1984 kiel gelegd, 22-4-1985 te water, 16-8-1985 opgeleverd als WESTFIELD door Hyundai H.I., Ulsan (338) aan Louis Dreyfus & Co. Ltd., U.K. 27.818 BRT, 41.619 DWT. 1985 verkocht aan Murrayfield Shipping Ltd., Hong Kong. 1990 verkocht aan Advance Mar. Corp., Bahamas. 1994 verkocht aan Gearbulk Shipowning Ltd., Bahamas. 5-2-2013 herdoopt KUMUL ARROW. 28-4-2023 (e) verkocht voor sloop naar India (560 USD/TO). 29-5-2023 op Bhavnagar Anchorage, 30-5-2023 op Alang Anchorage, 3-6-2023 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

LION, IMO 7351068 (NB-297), Tug, 349 GT, 1973 opgeleverd door Cant. Nav. M. & B. Benetti, Viareggio (MA-BE102) als BRUCOLI aan "Augusto" Imprese Maritime S.p.A., Siracusa-Italië. 373 BRT. 5-2017 verkocht aan Rimorchiatori Terminal S.r.l., Italië. 10-2017 verkocht aan Augustea Ship Management S.r.l., Italië. 5-2018 vlag: Panama. 8-2019 vlag: Italië. 2020 herdoopt TIGER. 4-11-2021 verkocht aan onbekende koper. 1-2022 vlag: Kameroen en herdoopt LION. 21-4-2023 van Lome Anchorage, Togo naar de sloop. 23-5-2023 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden.

MAERSK ATLANTIC, IMO 9175808, Container Ship, 1092 TEU, 7-2-1999 kiel gelegd, 19-5-1999 te water, 24-6-1999 opgeleverd door China Shipbuilding Corporation, Keelung (681) als MAERSK ATLANTIC aan A.P. Moller Singapore Pte. Ltd., Singapore (9VUU), in beheer bij A.P. Møller, Kopenhagen. 14.063 GT, 6.004 NT, 17.720 DWT. 18 kn. 10.004 kW, 7 cyl, 2 tew, 500 x 1910, MAN B&W 7S50MC, Hitachi. 9-1999 herdoopt SWAN RIVER BRIDGE. 2000 herdoopt MAERSK ATLANTIC. 15-10-2007 verkocht aan Maersk Shipping (Hong Kong) Ltd., vlag: Hong Kong, China (VRDG6). 5-2023 verkocht aan Alang Breakers. 28-5-2023 vlag: Gabon (TRAW6). 29-5-2023 van Dubai naar Alang, 3-6-2023 op Bhavnagar Anchorage, 7-6-2023 op Alang Anchorage.

MAGLEBY MÆRSK, IMO 8715871 (NB-304), Container Ship, 52.181 GT. 10-10-1990 te water, 11-1990 opgeleverd door Odense Staalskibsværft, Lindø (128) als MAGLEBY MÆRSK aan DMK Leasing A/S, Denemarken (A.P. Møller). 1991 verkocht aan DMK-Sejro K/S, Denemarken (A.P. Møller). 9-2005 verkocht aan Møller-Mærsk A/S, Denemarken. 3-2010 herdoopt MAGLEBY. 2010 herdoopt MAGLEBY MÆRSK. 2011 verkocht aan Pilar International Corp., Panama (H3XG), in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co. en MSC Shipmanagement Ltd., 1-2011 herdoopt MSC PILAR. 30-12-2019 verkocht aan NSM Pilar Shipping Co. Ltd., Panama (H3XG), in beheer bij Niki Shipping Co. S.A. en MSC Shipmanagement Ltd. 28-12-2021 verkocht aan Pilar Oceanway Ltd., Panama (H3XG), in beheer bij MSC Shipmanagement Ltd. 21-4-2023 verkocht aan Alang Breakers (544 USD/TO). 21-4-2023 van Nansha. 26-4-2023 op Singapore Anchorage. 30-4-2023 van Singapore naar India. 18-5-2023 op Bhavnagar Anchorage, 20-5-2023 op Alang Anchorage,

MARITIME LIRA, IMO 9188477 (NB-304), Tanker, 29.965 GT, 45.341 DWT. 1998 opgeleverd door Dalian Shipyard, Dalian, China als SELENDANG GEMALA aan Gemala Nav. Sdn. Bhd., Maleisië. 17-4-2013 herdoopt MARITIME LIRA. 4-2023 (e) verkocht voor sloop (515 USD/TO). 10-5-2023 op Bhavnagar Anchorage, 18-5-2023 op Alang Anchorage.



MILAN EXPRESS, IMO 9112296, Container Ship, 33.662 GT, 33.659 DWT, 2808 TEU. 14-12-1995 kiel gelegd bij Samsung Heavy Industries Co., Ltd. (1158), 15-2-1996 te water, 14-5-1996 opgeleverd als OOCL CANADA aan Warrender Ltd., Bermuda (ZCDH7). 4-7-2003 verkocht aan CPS Number 5 Ltd., Bermuda (ZCDH7), herdoopt CAST PREMIER. 2-2005 herdoopt CIELO DI LOS ANGELES. 9-2005 herdoopt CP LOS ANGELES. 4-2006 verkocht aan CPS Number 1 Ltd., Bermuda (ZCDH7), 4-2006 herdoopt MILAN EXPRESS. 24-7-2006 verkocht aan Hapag-Lloyd A.G., Bermuda (ZCDH7). 5-11-2007 verkocht aan Hapag-Lloyd Ships Ltd., Bermuda (ZCDH7). 5-4-2016 verkocht aan Hapag-Lloyd A.G., Bermuda (ZCDH7), in beheer bij Anglo-Eastern (Germany) G.m.b.H., Hamburg. 29-5-2023 verkocht voor sloop. (Foto: Teun van der Zee, 17-6-2006).

MISSISSAUGA EXPRESS, IMO 9165358, Container Ship, 39.174 GT, 40.881 DWT, 2808 TEU. 1997 contract, 26-1-1998 kiel gelegd bij Daewoo Heavy Industries Ltd. (4056), 26-4-1998 te water, 7-7-1998 opgeleverd als CANMAR PRIDE aan Canmar Pride Ltd., Bermuda (ZCBP6). 2004 verkocht aan CPS Number 3 Ltd., Bermuda (ZCBP6). 2005 herdoopt CP PRIDE. 7-2006 verkocht aan Hapag-Lloyd Ships Ltd., Bermuda (ZCBP6), herdoopt MISSISSAUGA EXPRESS. 10-2006 verkocht aan Hapag-Lloyd A.G., Hamburg, vlag: Bermuda (ZCBP6). 26-4-2016 in beheer bij Anglo-Eastern (Germany) G.m.b.H. 29-5-2023 verkocht voor sloop.

MSC KERRY, IMO 9062960, Containerschip, type Stocznia Gdynia 8109, 3271 TEU, 30-11-1993 besteld, 22-1-1994 kiel gelegd, 14-5-1994 te water, 28-2-1995 opgeleverd door Stocznia Gdynia S.A., Polen (8109/1) als VILLE DE NORMA aan Ludwigsburg G.m.b.H., Duitsland (DATA), in beheer bij Engineering Consulting & Management G.m.b.H., Hamburg. 37.323 GT, 22.371 NT, 45.530 DWT. 26.740 kW, Sulzer type: 7RTA84C. 8-1997 vlag: Philippines (DXWL). 4-1998 verkocht aan Cia. Naviera Kerry S.A., Panama (3FJF8), in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co., herdoopt MSC KERRY. 21-1-2020 verkocht aan NSM Kerry Shipping Co. Ltd., Panama, in beheer bij Niki Shipping Co. S.A. en MSC Mediterranean Shipping Co. 17-12-2021 verkocht aan Kerry Oceanway Ltd., Panama, in beheer bij Mediterranean Shipping Co. S.r.l., Piano di Sorrento NA, Italië. 2023 verkocht voor sloop naar India. 30-5-2023 van Singapore naar Alang, 7-6-2023 ETA te Alang.



MSC LUCIA, IMO 8413887 (NB-304), Container Ship, 1985 opgeleverd door Howaldtswerke-Deutsche Werft, Kiel (208) als NORASIA SAMANTHA aan Peter Dohle Schifffahrt, Duitsland. 19.527 GT, 27.830 DWT. 1989 verlengd naar 189,40 (177,50) meter, 21.887 BRT, 31.290 DWT, 1893 TEU. 1993 verkocht aan Carlisle Shipping Ltd., Isle of Man. 1994 verkocht aan P/R m.s. Norasia Samantha, Duitsland, herdoopt CMBT ASIA. 1998 verkocht aan The Maersk Co. Ltd., Isle of Man. 2000 herdoopt SAFMARINE ASIA. 2011 herdoopt MSC LUCIA. 28-4-2023 verkocht voor sloop (530 USD/TO). 4-5-2023 op Singapore Anchorage. 26-5-2023 op Bhavnagar Anchorage, 29-5-2023 op Alang Anchorage, 2-6-2023 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Teun van der Zee, 16-4-1993).

NOVO 23, IMO 7943184, Fish Factory Ship, 4.457 GT, 1.858 DWT. 1981 opgeleverd door Chernomorskiy, Nikolaiev (520) als NOVOURALSK aan U.S.S.R. Dalryba, U.S.S.R. 3.385 BRT, 1.815 DWT. 1991 over aan Dalryba, Rusland. 1992 verkocht aan Sovgavan Ocean Fishing Fleet Base, Rusland. 1993 verkocht aan Sea Resources Co., Rusland. 1998 verkocht aan OOO Vostokrybprom, Rusland. 1998 verkocht aan Yantai Muping Pelagic Fisheries Co., Panama, herdoopt YUE YANG KUN. 2000 vlag: China. 2001 vlag: Panama. 2002 verkocht aan OOO Vostokrybprom, Panama. 2003 vlag: Rusland. 5-2023 verkocht voor sloop aan Alang Breakers, India. 2-5-2023 verkocht aan Desire Holding Inc., St. Kitts and Nevis (V4DF5), in beheer bij Machtrans Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, Maharashtra, India, herdoopt NOVO 23. 23-5-2023 op Bhavnagar Anchorage, 28-5-2023 op Alang Anchorage, 2-6-2023 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

OCEAN GREAT, IMO 9060223 (NB-305), Bulk Carrier, 17.429 GT, 28.499 DWT. 21-4-1993 te water, 30-7-1993 opgeleverd door Kanda Zosensho, Kawajiri (348) als ORIENTAL HARMONY aan ST Ocean Shipping S.A., Panama. 2003 verkocht aan Tiger Marine Ltd., Panama, herdoopt OCEAN STAR. 24-3-2015 herdoopt OCEAN GREAT. 14-4-2023 (e) verkocht aan Chittagong Breakers (575 USD/TO). 27-5-2023 op Chittagong Anchorage.

OJIBWAY, IMO 5105831, Bulk Carrier, 12.296 GT, 18.602 DWT. 9-1952 opgeleverd door Defoe Shipbuilding Co., Bay City, Mich. (422) als CHARLES L. HUTCHINSON aan Pioneer Steamship Co. (Hutchinson & Co.), Wilmington, Delaware-U.S.A. 11.073 BRT. 1962 verkocht aan Ford Motor Co., Detroit-U.S.A., herdoopt ERNEST R. BREECH. 1982 verkocht aan Rouge Steel Co., Cleveland-U.S.A. (Ford Motor Co.). 1988 verkocht aan Minch Transit Co., Cleveland-U.S.A., herdoopt KINSMAN INDEPENDENT. 31-5-2005 verkocht aan Voyageur Marine Transport, Canada (CFN4292), 5-2005 herdoopt VOYAGEUR INDEPENDENT. 22-10-2007 verkocht aan Lower Lakes Towing Ltd., Canada (CFN4292), 3-2008 herdoopt OJIBWAY. 4-5-2023 te Port Colborne, Canada om gesloopt te worden.



OTTAWA EXPRESS, IMO 9165360, Container Ship, 39.174 GT, 40.879 DWT, 2808 TEU. 22-1-1997 contract, 16-3-1998 kiel gelegd bij Daewoo Heavy Industries Ltd. (4057), 6-6-1998 te water, 22-8-1998 opgeleverd als CANMAR HONOUR aan Canmar Honour Ltd., Bermuda (ZCBP5). 22-6-2004 verkocht aan CPS Number 1 Ltd., Bermuda (ZCBP5). 24-8-2005 verkocht aan CPS Number 2, Bermuda (ZCBP5), herdoopt CP HONOUR. 12-10-2006 verkocht aan Hapag-Lloyd A.G., Bermuda (ZCBP5), herdoopt OTTAWA EXPRESS. 19-4-2016 in beheer bij Anglo-Eastern (Germany) G.m.b.H. , Hamburg. 29-5-2023 verkocht voor sloop. (Foto OTTAWA EXPRESS: Reinier van de Wetering, 17-10-2022, Le Havre).

S MARU, IMO 8000587 (NB-304), Oil Products Tanker, 1.512 GT, 2.262 DWT. 2.101 EPK, Daihatsu 6DSM-32. 1980 opgeleverd door Tohoku Shipbuilding Co. Ltd., Shiogama (191) als FAIFAH KHANOM No. 3 aan I.G.A.T., Thailand. 1982 verkocht aan Government, Thailand. 2.101 EPK, Daihatsu 6DSM-32. 6-2008 herdoopt KITTIPHON. 31-1-2023 (e) verkocht aan Klop Shiptrading Ltd., Tortola, British Virgin Islands, vlag: Kameroen (TJM0140), 2023 herdoopt S MARU. 4-2023 verkocht voor sloop. 2023 herdoopt MARU. 25-4-2023 op Chittagong Anchorage, 6-5-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

SAFER, IMO 7376472 (NB-299), 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. 3-2023 verkocht aan UNDP (Verenigde Naties). 6-2023 aanvang leegpompen van de FSO door Smit/Boskalis met o.a. NDEAVOR, daarna schoon maken en afvoeren naar de sloop.

SHANDONG EXPRESS, IMO 8712647, Woodchip Carrier, 10-2-1989 te water, 3-1989 opgeleverd door Imabari Zosen, Marugame (1171) als MILKY WAY aan Erica Navigation S.A., Panama. 36.202 BRT, 43.661 DWT. 2007 herdoopt GOLDEN DYNASTY. 2009 herdoopt SHANDONG EXPRESS. 5-2023 verkocht voor sloop.

SHANG HANG 68, IMO 9177519 (NB-304), General Cargo Ship, 15.525 GT, 22.928 DWT. 1998 opgeleverd door Dalian Shipyard (MC200-2) als LE SHENG aan Guangzhou Ocean Shipping Co., China. 2012 herdoopt ONYX. 2018 herdoopt LE SHENG. 2019 herdoopt BEI HE. 2020 herdoopt YONG ZHOU HUAN HAI. 2021 herdoopt SHANG HANG 68. 3-4-2023 verkocht voor sloop. 4-4-2023 verkocht aan Wantong International Group, Hong Kong, vlag: Sierra Leone (9LU2324). 12-4-2023 van Hong Kong naar Chittagong, 23-4-2023 ETA te Chittagong, 19-5-2023 op Chittagong Anchorage, 7-6-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

SIAM OCEAN, IMO 9123934 (NB-304), Wood Chips Carrier, 30.153 GT, 33.800 DWT. 1995 opgeleverd door Imabari Shipbuilding Marugame Yard, Marugame als SIAM OCEAN. 21-4-2023 (e) door Ocean Woodland Shipping Co. Ltd., Panama (3FFE5) (Mitsui OSK Lines Ltd. (MOL), Tokyo en MMS Co. Ltd., Tokyo) verkocht voor sloop (560 USD/TO). 9-5-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

SHINGLE, IMO 8036079, Fish Carrier, 669 GT, 497 DWT, 28-2-1982 opgeleverd door Khabarovskiy SSZ im. S. M. Kirova, Khabarovsk, U.S.S.R. (837) als GEROI PEREKOPA aan U.S.S.R., Azcherryba, U.S.S.R. 1992 over aan Yugrybtranssbyt, Oekraïne. 1996 verkocht aan Glasear Dorado S.A., Panama, herdoopt MALABO. 2002 verkocht aan MK-Market Ltd., Oekraïne, herdoopt KORSUN. 2009 verkocht aan Golden Fish Co. Ltd., Oekraïne. 2013 verkocht aan Belmont Capital Ltd., Tortola, British Virgin Islands., vlag: Cambodja, herdoopt SHINGLE. 2014 vlag: Moldavië.

6-2014 in beslag genomen door douaniers nadat de bewapende Garda Síochána (Ierse politie) een lading van meer dan 32 miljoen sigaretten en 4.000 kg. tabak vond in de haven van Drogheda, Ierland. De operatie volgde na maanden van speurwerk, de zending zou een verlies voor de schatkist van bijna 13 miljoen euro hebben betekend als het op de zwarte markt was verkocht. Het schip werd vervolgens door de belastingdienst overgebracht naar de haven van Dublin, waar het bijna vijf jaar later nog steeds ligt vanwege het onvermogen van de staat om het af te stoten. Tot op heden is meer dan € 400.000 gemaakt door inkomsten over het bezit van het schip, waarvan het grootste deel lay-upkosten zijn die in rekening worden gebracht door Dublin Port Company. De belastingdienst kon niets met de SHINGLE doen totdat de juridische procedure met betrekking tot de inbeslagname was afgerond. In juni 2017 heeft het Hoogerechtshof een bevel tot verbeurdverklaring van het schip gegeven aan de staat, die aanvankelijk overwoog het te verkopen. Afgelopen september werd besloten om de SHINGLE naar een gespecialiseerde recyclingfaciliteit te sturen om te worden verwijderd nadat asbest aan boord was ontdekt. 26-2-2019 Revenue Commissioners hebben aangeboden dat de "Shingle" in Killala Bay tot zinken wordt gebracht als onderdeel van een plan om duikers naar het gebied te trekken. De belastingdienst heeft de in beslag genomen boot gratis aangeboden.

30-5-2023, de SHINGLE die al bijna een decennium wegwijnt in de haven van Dublin staat centraal in een plan om het schip voor de noordkust van Mayo tot zinken te brengen om een kunstmatig rif te creëren. Het schip werd in beslag genomen door Gardai en douanebeambten toen ze ontdekten dat het werd gebruikt in een illegale sigarettensmokkeloperatie in 2014. Het project moet een kunstmatig rif kunnen creëren en duikers en toeristen naar het Westen trekken. Het schip is nu verhaald naar New Ross, County Wexford, voor reparatiewerkzaamheden. (Bron: VT, vertaald).

SIVAS, IMO 5402291, Tug, 339 GT. 1963 opgeleverd door Cantiere Navale Felszegi, Muggia als CASTOR aan D. Tripovich & C. Soc. di Nav. Rimorchi E. Salvataggi per Azioni, Italië. 353 BRT, 147 NRT. 168 DWT. 2.640 EPK, Deutz. 1987 herdoopt CALA AZZURRA. 1-2012 herdoopt GLORY. 5-2012 herdoopt FALCON. 5-2023 te Aliağa op het strand gezet om gesloopt te worden.

SUDARSHAN, IMO 9030400, Offshore Support Vessel, 2.411 GT, 2.286 DWT. 1-1992 opgeleverd door Promet Pte. Ltd., Singapore (1125) als ARMADA TOPMAN aan Bumi Armada Nav. SB, Labuan-Maleisië. 10-2014 herdoopt SELAT TOPMAN. 2-2018 herdoopt TOPMAN. 11-2018 herdoopt SUDARSHAN. 8-9-2020 verkocht aan Lilly Maritime Pvt Ltd., Mumbai, vlag: India (VTEM). 2023 verkocht voor sloop naar India. 9-5-2023 op Bhavnagar Anchorage, 16-5-2023 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

THOR, IMO 7615476, General Cargo, 1.487 GT, 1.440 DWT. 1977 opgeleverd door Ørskov Staalskibsværft A/S, Frederikshavn (99) als PEP STAR aan Pepnautica Rederi A/S, Kopenhagen-Denemarken. 1984 verkocht aan Elite Shipping I/S, Denemarken, herdoopt ARKTIS PRIDE. 1986 verkocht aan P/R Arktis Pride, Denemarken (Elite Shipping). 1989 verkocht aan PT Pelayaran Meratus, Indonesië, herdoopt MARINA. 2005 verkocht aan Gothong Southern Shipping Lines, Filippijnen, herdoopt DON CARLOS SR. 2012 verkocht aan Key West Shipping Line Corp., Filippijnen, herdoopt THOR. 22-6-2018 herdoopt MV THOR. 2023 verkocht voor sloop. 3-3-2023 van Cebu naar Chittagong, 26-4-2023 op Chittagong Anchorage, 17-5-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

TIAN HE SHUN, IMO 7616327, Bulk Carrier, 22.112 GT, 37.212 DWT. 4-1977 opgeleverd door Ishikawajima-Harima, Aioi (2598) als RADIANT VENTURE aan Radiance Carriers Inc., Liberia. 19.441 BRT, 37.871 DWT. 1994 verkocht aan Brandstore Shipping Co. Ltd., Cyprus, herdoopt ADRIANOPLE. 1997 verkocht aan Guangzhou Ocean Shipping Co, China, herdoopt HAI TENG. 26-4-2023 verkocht aan Wantong International Group, vlag: Mongolië (JVFM8), 4-2023 herdoopt TIAN HE SHUN. 26-4-2023 verkocht aan Chittagong Breakers (560 USD/TO).

TIAN SHUN HE, IMO 9300312, Container Ship, 66.380 GT, 67.209 DWT. 25-6-2003 contract, 21-10-2004 kiel gelegd, 31-3-2005 opgeleverd door Koyo Dockyard Co. Ltd. (2192) als COSCO DALIAN aan South Great Shipping Inc., Panama, in beheer bij Cosco Shipping Lines Co. Ltd. 5-2017 verkocht aan Shanghai Panasia Shipping Co. Ltd., China (BOTP), in beheer bij Shanghai Ocean Shipping Co. Ltd., 5-2017 herdoopt TIAN SHUN HE. 5-2023 verkocht voor sloop (560 USD/TO).

TUBTIM, IMO 7920780, Oil Products Tanker, 934 GT, 2.190 DWT. 1979 opgeleverd door Miura Shipbuilding, Saiki als NIKKO MARU aan Katashima Kisen K.K., Japan. 1994 verkocht aan Nikko Marine Lines S.A., Honduras, herdoopt NIKKO II. 2005 verkocht aan Andaman Fisheries Supply,

Thailand, vlag: Honduras. 2006 vlag: Thailand, herdoopt TUBTIM. 2023 door Andaman Fisheries Supply, Ranong, Thailand, verkocht aan Chittagong breakers, Bangladesh.

WEST OCEAN 18, IMO 8607684 (NB-304), General Cargo Ship, 2.854 GT, 3.194 DWT, 256 TEU. 1988 opgeleverd door Donghai Shipyard, Wusong (8505) als BALTIMAR JUPITER. 1989 herdoopt CY O'CONNOR. 1994 herdoopt BALTIMAR JUPITER. 1995 herdoopt MEKONG JUPITER. 1996 herdoopt BALTIMAR JUPITER. 1996 herdoopt JAVA SEA. 2010 herdoopt DON ALBERTO SR. 2020 verkocht aan West Ocean Lines & Transport, Philippines (DUH2686), 2-2020 herdoopt WEST OCEAN 18. 4-2023 herdoopt LOGAN. 4-2023 verkocht aan Chittagong Breakers. 30-4-2023 op Chittagong Anchorage, 7-5-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

WESTERN ENDEAVOUR, IMO 8803642, Ore Carrier, 2.754 GT, 3.630 DWT. 1-8-1988 te water, 9-1988 opgeleverd door Sing Koon Seng, Singapore (680) als WESTERN ENDEAVOUR aan Western Tug & Barge Pty. Ltd., Papua New Guinea. 2.129 BRT, 2.850 DWT. 1999 verlengd: 2.754 GT, 3.630 DWT. 12-2013 verkocht aan Coral Trader Ltd., Papua New Guinea (P2V4659), in beheer bij Coral Sea Shipping Lines Pty. Ltd., Motukea Island, Port Moresby, Papua New Guinea. 14-4-2023 van Port Moresby naar Chittagong. 18-5-2023 (e) verkocht voor sloop. 30-5-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

WIN SHUEN SHING, IMO 7332713 (NB-304), Reefer, 3.062 GT, 3.742 DWT. 1973 opgeleverd door Shikoku Dock, Takamatsu (764) als DAIRYO MARU aan Masumoto Kaiun Sangyo K.K., Japan. 2.955 BRT, 3.500 DWT. 1988 verkocht aan Win Shen Fishery Co. Ltd., Kaohsiung-Taiwan (BECS). 10-4-2023 (e) verkocht voor sloop. 8-5-2023 vlag: Saint Kitts and Nevis (V4CM5) en herdoopt WIN WIN. 24-5-2023 op Chittagong Anchorage, 4-6-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

XIANG JIANG 6, IMO 7601449, Bulk, 18.328 GT, 29.566 DWT. 11-1-1977 te water, 4-1977 opgeleverd door Mitsubishi, Hiroshima (274) als CLARKSPEY aan H. Clarkson & Co. Ltd., U.K. 18.604 BRT, 29.566 DWT. 1978 herdoopt STAR BAY. 1981 herdoopt CLARKSPEY. 1981 verkocht aan Blue Dawn Shipping Co. Ltd., Hong Kong, herdoopt LAMMA FOREST. 1986 verkocht aan Blairdale Shipping Ltd., Hong Kong. 1990 verkocht aan Guangzhou Ocean Shipping Co., China, herdoopt XUE FENG LING. 1999 verkocht aan China Shipping International Intermodal Co. Ltd., China. 2012 herdoopt XIANG JIANG 6. 28-4-2023 verkocht aan Wantong International Group, 4-2023 vlag: Sierra Leone (9LU2468). 29-4-2023 verkocht aan Chittagong Breakers (560 USD/TO). 24-5-2023 op Chittagong Anchorage, 4-6-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

XIN HAI ZHOU 7, IMO 9183740, General Cargo Ship, 15542 GT, 22297 DWT, 30-11-1996 aanvang bouw, 22-6-1998 kiel gelegd, 20-12-1998 te water, 26-4-1999 opgeleverd Guangzhou Wenchong Shipyard Co. Ltd., Guangzhou (GWS 276) als LE RONG aan COSCO Shipping Co. Ltd., China (BOQI). 21-1-2020 verkocht aan Ningbo Haizhou Logistics Co., China, in beheer bij Ningbo Haizhou Logistics Co. en Qingdao Pengteng International. 5-2020 herdoopt XIN HAI ZHOU 7. 5-2023 verkocht voor sloop (563 USD/TO).

XIN RUI, IMO 9065534, reefer, 8-1992 opgeleverd door Fong Kuo Shipbuilding Co. Ltd., Kaohsiung (300) als FONG KUO NO.807 aan Fong Bau Fishery Co. Ltd., Kaohsiung-Taiwan. 2.839 GT, 2.695 DWT. 2007 verkocht aan FK Overseas Co. Ltd., La Paz-Bolivia. 2013 herdoopt XIN RUI. 10-3-2023 (e) verkocht voor sloop (as is Zhoushan 400 USD/TO). 30-3-2023 verkocht aan Manio Shipping Inc., Sharjah, vlag: Kiribati, in beheer bij Nabeel Shipmanagement FZE, Sharjah, United Arab Emirates, herdoopt NERU. 15-4-2023 vlag: Saint Kitts and Nevis (V4CG5). 20-5-2023 op Alang Anchorage.

ZAFIRO PRODUCER, IMO 7311989, Offshore Processing Vessel, 1973 opgeleverd door Mitsui, Chiba (961) als TAKAKURASAN MARU aan Mitsui OSK Lines Ltd., Japan. Tanker, VLCC, 133.927 BRT, 272.491 DWT. 1978 verkocht aan Mobil Shipping & Transport Co., Liberia (D5FP), herdoopt MOBIL SWIFT. 1992 herdoopt SWIFT. 1995 verkocht aan Oceaneering International A.G., Liberia, herdoopt ZAFIRO PRODUCER. 1996 verbouwd tot Offshore Processing Vessel, 133.118 GT, 165.340 DWT. 2003 verkocht aan Mobil Equatorial Guinea Inc., Liberia. 20-1-2023 (e) verkocht voor sloop. 16-3-2023 vetrokken van Dubai a/b m.s. BOKA VANGUARD, 1-6-2023 gearriveerd op de ankerplaats bij Frederikshavn, 5-6-2023 verhaald door Svitzer met de sleepboten SVITZER TRYM, SVITZER THOR en FENJA en de gecharterde sleepboten FAIRPLAY-36, BUGSIER 2, BUGSIER 3, MULTRATUG 20 en MULTRATUG 31 naar Modern American Recycling Services Inc. (M.A.R.S.) te Frederikshavn om gesloopt te worden, Multi Purpose Offshore Vessel SIEM DAY voor survey bij afzinken BOKA VANGUARD.

ZE RUI 1, IMO 9197222, Bulk Carrier, 26.029 GT, 45.279 DWT. 24-3-1999 opgeleverd door Tsuneishi Shipbuilding Co. Ltd. (1134) als CSL ASIA aan PSI Bulk Shipping Pte. Ltd., Singapore. 2008 herdoopt LOURDES. 2009 verkocht aan P.T. Pelita Bara Samudera, Indonesië, 10-2009 herdoopt LORETO. 17-12-2015 vlag: Panama 3EVT7, herdoopt SEAWING I. 31-11-2016 verkocht aan Ningbo Zrich Shipping Co. Ltd., vlag: China (BLBL5), 5-12-2016 herdoopt ZE RUI 1. 5-2023 verkocht voor sloop (531 USD/TO as is China with 150 To of Bunkers ROB).

VISSERIJ

BODR, IMO 8227329, Fishing Vessel, 819 GT, 276 DWT, 6-1984 opgeleverd als LEONIDOVO aan U.S.S.R. 1996 herdoopt YUZHNY. 9-2015 herdoopt BODRY. 2023 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 23-4-2023 verkocht aan Marine Line Ltd., vlag: Saint Kitts and Nevis (V4CT5), in beheer bij BBN Shipmanagement Pvt. Ltd., Mumbai, herdoopt BODR. 14-5-2023 van Singapore naar Chittagong, 31-5-2023 op Chittagong Anchorage, 7-6-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

HD-4 HENDRIK PETRONELLA, IMO 9115951 (NB-302), PEQU, Fishing Vessel, 493 GT. Casco gebouwd door Scheepswerf Metz, Urk (101), 10-1994 opgeleverd door A. & L. Hoekman, Urk als HD-4 HENDRIK PETRONELLA aan Bais Noordzeevervisserij B.V., Den Helder. 2.000 EPK, 1.471 kW, Caterpillar. 2006 nieuwe motor 2.000 EPK, 1.471 kW, Wärtsilä NE-2006. 2023 door Bais Beheer B.V. verkocht voor sloop, 8-2-2023 (e) verkocht voor sloop. 3-2023 m.m.v. Kraanverhuur D. Boekestijn B.V., Maasland bij Hoeben Metalen B.V. te Kampen op de wal gezet om gesloopt te worden. 9-3-2023 (e) aanvang sloop.

K-398 MIA, MMS 219005719, XP3659, Fishing Vessel, 1979 opgeleverd. 2023 door Helge Hertzmann Jørgensen, Vedbæk-Denemarken verkocht voor sloop. 23-5-2023 te Grenå om gesloopt te worden.

KL.759 NIDA, IMO 8707745, Factory Trawler, 1.943 GT, 699 DWT, 23-4-1987 kiel gelegd, aanvankelijk OTTO WICKBOLDT, 16-6-1987 te water, 31-8-1987 opgeleverd door Volkswerft Stralsund, Stralsund (756) als ROS.806 WILHELM RÜGHEIMER aan VEB Fischfang Rostock-D.D.R. (Y4HP) 1.895 BRT, 582 NRT, 736 DWT. 62,21 (55,02) x 13,80 x 9,22 x 4,801 meter. 12,5 kn. 2.398 EPK, 1,764 kW, 8 cyl, 4 tew, 200 x 260, VEB Schwermaschinenbau "Karl Liebknecht", Maagdenburg NE-86. 1-7-1990 over aan Rostocker Fischfang-Reederei G.m.b.H., Rostock-D.D.R. 3-10-1990 vlag: Duitsland. 1992 verkocht aan Mecklenburger Hochseefischerei G.m.b.H., Rostock-Duitland. 1993 herdoopt ROS.806 FORNAX. 11-7-200 verkocht aan Westbank Hochseefischerei G.m.b.H., Rostock-Duitland. 10-2005 verkocht, in charter "Doggerbank" Seefischerei G.m.b.H., Bremerhaven, 12-2005 herdoopt BX.788 REINHARDTIUS H. 24-3-2006 overgedragen aan Atlantic Fishery Co., Klaipėda-Litouwen (LYSA), in beheer bij Mecklenburger Hochseefischerei G.m.b.H., herdoopt KL.759 NIDA. 3-8-2015 verkocht aan Westbank Hochseefischerei G.m.b.H., Klaipėda-Litouwen (LYSA), in beheer bij Parlevliet & van der Plas. 10-2016 verkocht aan Atlantic High Sea Fishing Co., Vilnius-Litouwen (LYSA), in beheer bij Parlevliet & van der Plas. 5-2023 verkocht voor sloop naar België. 1-6-2023 om 10:17 uur vertrokken van Bremerhaven naar Gent, 2-6-2023 ten anker op ankerplaats Steenbank, 3-6-2023 gearriveerd bij Van Heyghen Recycling N.V. te Gent om gesloopt te worden. (Info: Hans Heise).

KW-34 ROSEMARIE, IMO 9152662, PEAV, Fishing Vessel, 503 GT, 365 DWT. 1997 Casco gebouwd bij Gdynia Yard, Gdynia, afgebouwd als GO-35 WALRUS bij Scheepswerf Maaskant B.V., Stellendam voor Maasvis, 4-11-1998 verkocht als KW-32 FLAMINGO aan Katwijkse Visserij Combinatie C.V., Katwijk, 13-2-1999 opgeleverd als KW-34 ROSEMARIE aan M. v. Duijn, Katwijk. 1.999 EPK, 1.471 kW, Stork NE-1998. 11-2009 (e) verkocht aan Rosemarie B.V., Katwijk (van Duijn). 10-3-2023 te IJmuiden en uit de vaart gehaald.

KW-36 MARGRIET, IMO 9284166, PBHR, Fishing Vessel, 441 GT, 365 DWT. 2004 casco gebouwd bij Crist Yard, Gdansk, afgebouwd bij Scheepswerf Maaskant B.V., Stellendam, 2004 opgeleverd als GO-14 VROUW GRIETJE aan Dam C.V., Goedereede. 2.000 EPK, 1.472 kW, Wärtsilä. 6-2014 (e) verkocht aan Kafish B.V., Lowestoft-U.K. (M. van Duijn), herdoopt LT-36 MARGRIET. 11-2017 verkocht aan Rosemarie B.V., Katwijk (van Duijn), herdoopt KW-36 MARGRIET. 11-5-2023 te IJmuiden en uit de vaart gehaald.

L-153 MALLE, IMO 9034080, MMSI: 220166000, OUOT, Fishing Vessel, 353 GT, 1992 opgeleverd door Scheepswerf Haak B.V., Zaandam (982) als SH-5 BARBARA aan B. Brockmann, Heiligenhafen-Duitsland. 1.359 EPK, Deutz SBV8M628. 11-2002 verkocht aan H. Bolt, Thyborøn-Denemarken, herdoopt L-711 MICHELLE. 2007 opgelegd. 4-2010 herdoopt L-153 MALLE. 2010 nieuwe motor 680 PK, A.B.C. N.V., Gent NE-2009. 2023 door T. Bach, Thyholm-Denemarken verkocht voor sloop. 24-5-2023 te Grenå om gesloopt te worden.

RI.527 VIBEKE BRAM, IMO 9213868, MMSI: 219019966, OWWA, Fishing, 325 GT, 2001 opgeleverd door Astilleros Armon, Navia als SO.945 REGINA PONTI aan Eddie Kelly, Greencastle-Ierland. 7-2008 verkocht aan Osprey Trawlers M. de Boer, Urk, vlag: U.K., herdoopt A.945 ENDURANCE. 2015 herdoopt RI.527 VIBEKE BRAM. 2023 door Kurt Adsersen, Hvide Sande-Denemarken verkocht voor sloop. 23-5-2023 vanaf Thyborøn te Grenå om gesloopt te worden bij Fornæs Ship Recycling.

SANTA ISABEL, IMO 7224540, Fishing Vessel, 2.251 GT, 2.040 DWT. 12-1972 opgeleverd door E.N. de Viana do Castelo (91) als SANTA ISABEL aan Empresa de Pesca de Aveiro Ltda., Portugal. 1.416 BRT, 2.040 DWT. 1984 verkocht aan Santanas & Ferreira Ltda., Portugal. 1998 verkocht aan Traz Peixe-Sociedade de Pescas Ltda., Portugal. 2-2018 verkocht aan A.C. Fishing Co. Ltd., Belize (V30A6). 12-1-2023 van Montevideo. 1-5-2023 te Vigo. 10-5-2023 geïnspecteerd, ernstige gebreken geconstateerd en aan de ketting gelegd. De enigste optie lijkt sloop.

UK-19 MARJA NETTY, IMO 8121343 (NB-302), (PFVC), Fishing Vessel, 331 GT, 1982 opgeleverd door Scheepswerf Haak, Zaandam (959) als ELISABETH CHRISTINA (PDXD). 1989 herdoopt UK.19 MARJA NETTY. 2009 verkocht aan I.G., Bakker, Urk. 2023 bij Hoeben te Kampen om gesloopt te worden, 3-2023 m.m.v. Kraanverhuur D. Boekestijn B.V., Maasland bij Hoeben Metalen B.V. te Kampen op de wal gezet om gesloopt te worden. 9-3-2023 (e) aanvang sloop.

UK-33 WILLEMPJE HOEKSTRA, IMO 8705826 (NB-302), PIPL, Fishing Vessel, 426 GT, 1986 Casco gebouwd door Bodewes "Gruno" B.V., Foxhol, 24-2-1987 opgeleverd door A. & L. Hoekman, Urk als UK-33 WILLEMPJE HOEKSTRA aan Zeevisserijbedrijf Gebr. P. & T. Boer, Urk. 14-10-2022 (e) verkocht voor sloop, 3-2023 m.m.v. Kraanverhuur D. Boekestijn B.V., Maasland bij Hoeben Metalen B.V. te Kampen op de wal gezet om gesloopt te worden. 9-3-2023 (e) aanvang sloop.

UK-56 JOHANNA MARIA, IMO 8205838 (NB-304), PBRZ, Fishing Vessel. 479 GT, gebouwd door Stocznia Polnocna, Northern Shipyard, Gdansk, Polen, 1983 opgeleverd door Scheepswerf Maaskant B.V. als BR-43 MARIA aan J. Albrechtse, Breskens. 2.000 PK, MaK. 31.12.1987 verkocht aan J. Albrechtse Breskens B.V., Breskens. 2001 nieuwe machine: 2.000 EPK, 1.472 kW, Deutz NE-00. 2012 verkocht aan ADR Fishing Pty. Ltd., Cape Town-Zuid Afrika, (ZR9464) herdoopt MARIA. 2015 opgelegd te Cape

Town. 7-2016 verkocht aan Dadas Zeevis Groothandel B.V., Urk, herdoopt UK-56 JOHANNA MARIA. 10-2022 opgelegd te IJmuiden. 3-2023 aanvang sloop te IJmuiden. 25-5-2023 vertrokken van IJmuiden naar Kampen om gesloopt te worden bij Hoeben RDM B.V.

UK-87 MARIA, IMO 8209200 (NB-302), PFUI, Fishing Vessel, 346 GT, 1983 opgeleverd door Scheepswerf Visser B.V. (100) als TRIJNTJE GERDA aan Bais Zeevisserij B.V. 1988 herdoopt UK.87 MARIA. 2023 door Eendracht B.V., Urk, verkocht voor sloop. 2023 bij te Kampen om gesloopt te worden, 3-2023 m.m.v. Kraanverhuur D. Boekestijn B.V., Maasland bij Hoeben Metalen B.V. te Kampen op de wal gezet om gesloopt te worden. 9-3-2023 (e) aanvang sloop.



UK-123 ORA et LABORA, Fishing Vessel, 38 GT, 1964 opgeleverd door Gebr. v.d. Sande, Breskens als KG-1 BARRACUDA aan J. & H. Minnebo, Collijnsplaat. 140 PK, 103 kW. Krupp. 1972 nieuwe motor: 230 EPK, 169 kW, Scania. 1978 verkocht aan H. Minnebo, Collijnsplaat, bleef inde vaart als KG-1 BARRACUDA. 1981 verkocht aan A. Broere, Zoutkamp, herdoopt ZK-5 ORA et LABORA. 1991 nieuwe motor: 240 EPK, 176 kW, Scania. 1997 verkocht aan Ruosant, Zoutkamp, herdoopt ZK-5 NOORDSTER. 2000 motor: 230 EPK, 169 kW. 2001 verkocht aan Maatschap Broere, Zoutkamp, herdoopt ZK-5 ORA et LABORA. 2014 verkocht aan H. Broere in Zoutkamp. 2015 nieuwe motor: 300 EPK, 221 kW. M.A.N. 2019 verkocht aan E. Korf, Urk, herdoopt UK-123 ORA et LABORA. 2023 bij Auto- en Scheepssloperij Treffers B.V. te Haarlem om gesloopt te worden. (Foto: Danny Reijne, 23-5-2023, Haarlem).

UK-149 STELLA MARIS, IMO 9085182 (NB-302), PFBA, Fishing Vessel, 471 GT, 1993 casco gebouwd door Scheepswerf Metz B.V., Urk (98), 25-1-1994 opgeleverd door A. & L. Hoekman, Urk als UK-243 JAN VAN DEN BERG (PFBA) aan Zeevisserijbedrijf J. van den Berg & Zn. B.V., Urk. 7-2013 verkocht aan Fa. Quotter B.V., Urk (Klaas Post, Fiskano Urk, Rederij van der Zwan), 2024 verbouwd te Polen, 11-2015 in de vaart als UK-149 STELLA MARIS. 23-1-2023 verkocht voor sloop. 3-2023 m.m.v. Kraanverhuur D. Boekestijn B.V., Maasland bij Hoeben Metalen B.V. te Kampen op de wal gezet om gesloopt te worden. 9-3-2023 (e) aanvang sloop.

UK-177 CORNELIS EVERT, IMO 7904798, PDL, 184 GT, casco gebouwd door Holland Launch B.V., Zaandam (586), 31-7-1980 opgeleverd door Machinefabriek A. Hoekman, Urk, 10-9-1980 geregistreerd als UK-177 CORNELIS EVERT voor J.W. Post, Urk. 900 EPK, 662 kW, Stork-Werkspoor Diesel B.V. NE-1979. 2-1989 motor vermogen: 1150 EPK, 846 kW. 1990 nieuwe machine 900 EPK, 662 kW., Stork Wärtsilä NE-1990. 9-1994 verkocht aan Zeevisserijbedrijf J.W. Post B.V., Urk. 1994 nieuwe meting 184 GT. 11-2000 verkocht aan V.o.F. Zeevisserijbedrijf J.W. Post en Zn., Urk. 2000 verkocht aan J.W. Post B.V., Urk. 20-6-2022 te Urk en stil gelegd. 2023 verkocht aan Hoeben Metalen B.V. 5-2023 van Urk naar Kampen gesleept om gesloopt te worden.



Portlantis naam van het nieuwe havenervaringscentrum in Rotterdam

Portlantis is de naam van het nieuwe havenervaringscentrum van de Rotterdamse haven. Dat maakte Havenbedrijf Rotterdam vandaag 5 juni bekend tijdens de officiële start van de bouw ervan. Dat gebeurde op het bouwterrein nabij het badstrand van Maasvlakte 2 aan het einde van de Prinses Amaliahaven. Portlantis volgt eind 2024 met een breder en rijker aanbod informatiecentrum FutureLand op.

“Ik ben heel blij met deze naam! Hij is bijzonder en spreekt tot de verbeelding. Kort en duidelijk. Met een verwijzing naar de haven en met de associatie dat dit een plek is als geen ander. Het duidt ook op een bestemming, een bestemming om te bezoeken en verkennen. En dat leeft bij het havenervaringscentrum natuurlijk heel sterk. Het wordt een inspirerende, unieke interactieve expositie en ontmoetingsplek middenin de haven. De route er naartoe voert voor het gros van de bezoekers door de ruim 40 kilometer lange haven. Bij aankomst hebben zij al een indrukwekkende ervaring achter de rug”, aldus Allard Castelein, CEO van Havenbedrijf Rotterdam.

Inmiddels is G. van der Ven B.V. Aannemingsbedrijf begonnen met de bouw van Portlantis. Het gebouw is ontworpen door de architecten van MVRDV. Dit Rotterdamse bureau is bekend van de Rotterdamse iconen De Markthal en Depot Boijmans Van Beuningen en tal van gebouwen over heel de wereld. De verwachting is dat het in de loop van 2024 de deuren opent. Tijdens de Dag van de Bouw op zaterdag 17 juni is het mogelijk om een uniek kijkje achter de schermen te nemen op de bouwlocatie. Geïnteresseerden kunnen zich hiervoor aanmelden via futureland.nl.



Met 3.500 vierkante meter verdeeld over vijf verdiepingen biedt Portlantis ook onderkomen aan het EIC, een educatief informatiecentrum dat zich richt op de Rotterdamse haven en onder andere excursies organiseert en andere activiteiten om scholieren en studenten kennis te laten maken met de haven. Het nieuwe, moderne ontwerp biedt niet alleen ruimte aan een permanente expositie gericht op de verschillende publieksgroepen waaronder het onderwijs, maar beschikt ook over kantoorruimten, conferentie- en vergaderfaciliteiten, een shop en horeca. Vanaf het grote panorama-dakterras heb je rondom uitzicht op de omliggende havenactiviteiten en kijk je uit over zee. Het nieuwe gebouw krijgt een eigen windmolen en zonnepanelen. Ook de inrichting van de ruimte rondom het gebouw is onderdeel van de bouw: er worden wegen, voetpaden, parkeerplaatsen, een evenementenplein en een buitentribune aangelegd.

Interactief en modern

Kossmanndejong ontwerpt het interieur en de tentoonstelling. In het nieuwe centrum ontdekken en beleven bezoekers de Rotterdamse haven van nu en de toekomst. "In de interactieve en moderne expositie worden zij ondergedompeld in de complexe en dynamische havenwereld. Het centrum laat de haven verkennen en ontdekken. Maar geeft ook inzicht in de betekenis voor de maatschappij, onze economie, de leefomgeving én voor de bezoeker zelf. Het toont hoe de toekomst er uit kan zien. Welke innovaties en spannende ontwikkelingen er zijn. En grote veranderingen zoals energietransitie en digitalisering worden aantrekkelijk en begrijpelijk toegelicht en krijgen zo betekenis", aldus Richard van der Eijk, hoofd Communications & External Affairs van Havenbedrijf Rotterdam.

In het centrum ontdekken bezoekers bovendien de rijke schakering aan banen en carrièrekansen in de haven. Naast de expositie gericht op het algemene publiek en onderwijsdoelgroepen kan het (haven)bedrijfsleven gebruikmaken van de uitstekende faciliteiten van het nieuwe havenvaringscentrum. FutureLand blijft tot aan de opening van Portlantis geopend van dinsdag tot en met vrijdag van 10.00 tot 17.00 uur en op zondag van 11.00 tot 17.00 uur. Van mei tot en met september zijn bezoekers ook welkom op de zaterdag. FutureLand biedt een jaarronde programmering, inclusief rondvaarten en bustours. Het informatiecentrum opende in 2009 om bezoekers de achtergronden en de bouw van Maasvlakte 2 te laten zien. Door het enorme succes ervan – jaarlijks meer dan 100.000 bezoekers – ontstond de behoefte aan een permanent havenvaringscentrum. FutureLand wil wel in stijl zijn bestaan afsluiten door dankzij een attractief programma te eindigen met nieuwe bezoekersrecords. Op de foto leerlingen van de St. Leonardus-school uit Brielle, het echtpaar Jo en Pien Verburg, Marco Tak (Shipagents) en Bas Janssen (Deltalinqs) samen met de algemene directie van Havenbedrijf Rotterdam (Allard Castelein, Vivienne de Leeuw en Boudewijn Siemons. Gezamenlijk onthulden zij de naam van het nieuwe havenvaringscentrum. (Bron: Havenbedrijf Rotterdam, Foto: Jerry Lampen, Foto's: Futureland: Teun van der Zee).

