



NIEUWSBRIEF-301

11 februari 2023

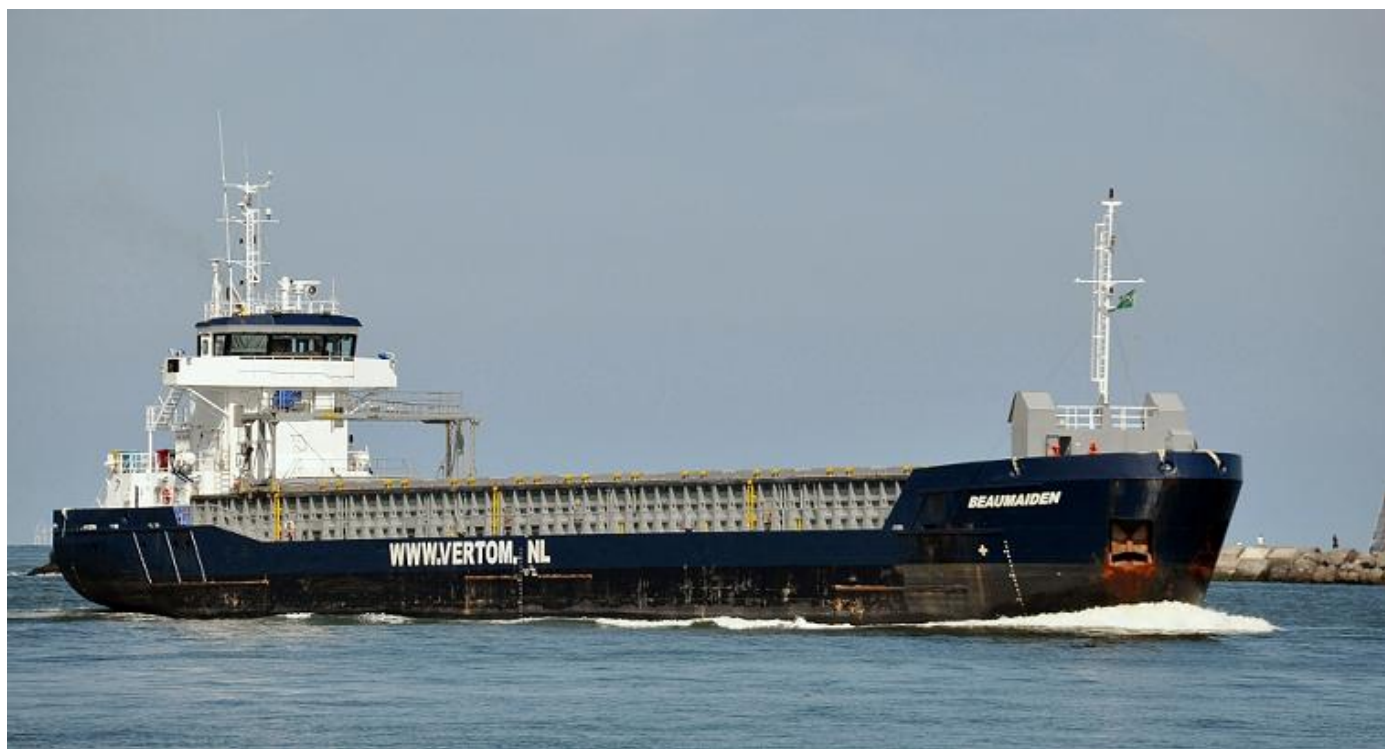
De binnenkomende A2B AMBITION passeert op de Oude Maas t.h.v. Puttershoek de sleepboot MULTRATUG 22 met de ponton CS 1. De sleep is onderweg van Hoboken, België naar de Prinses Arianehaven op Maasvlakte2, stuurassistentie verzorgd door de voor Multraship varende duw- sleepboot KARIN. Op de ponton van Verbeke staan vier "tussenstukken" (DBP35, DBP34, DBC03 en DBC02) van de fundering voor windmolens op zee. De A2B AMBITION kwam van Immingham en is onderweg naar de Moerdijk en onderhoudt een reguliere dienst tussen die twee havens. Foto en info: Nico Giltay, 17 januari 2023.



ARUBA, IMO 8812796 (NB-300), 1990 opgeleverd door S.A. Juliana Constructora Gijonesa, Gijon (323) als VINALES aan Naviera Castellana S.A., Havana-Cuba (CLBG), in beheer bij Anglo Caribbean Shipping Co. Ltd. 4.190 BRT, 1,948 NRT, 4,468 DWT. 40 TEU. 15 kn. 4.560 EPK, 3.354 kW, B&W 6L35MC, Ast. Espanoles S.A. (Manises Works), Valencia. 1995 verkocht aan Carrey Maritime Corp., Panama (3FVX5), in beheer bij Wallem & Co. Ltd., herdoopt SEGOVIA. 23-7-1996 in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 16-9-1997 verkocht aan C.V. Shipping Co. Aruba, Groningen (PCCX), in beheer bij Seatrade

Groningen B.V., Groningen, herdoopt ARUBA. 6-2002 verkocht aan Shipping Company Nautic N.V., 2-7-2002 thuishaven en vlag: Willemstad-N.A. (PJJH), in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 10-2010 verkocht aan Aruba Shipping Co. B.V., Willemstad, 10-10-2010 vlag: Curaçao, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 12-8-2016 (e) verkocht aan Transport Shipping Company LLC, Vladivostok-Rusland (UCFB), 8-2016 herdoopt ATLANTICA. 11-2017 verkocht aan AR Technologi LLC, Vladivostok-Rusland. 6-2019 herdoopt NAUTA. 10-9-2019 (e) verkocht aan Far East Ship Management LLC, Vladivostok-Rusland. 9-12-2022 (e) verkocht aan Trade Bridge Inc. Ltd., Hong Kong, vlag: Mongolië (JVCG8). 25-12-2022 van Vladivostok naar Alang. 25-12-2022 (e) verkocht voor de sloop. 7-2-2023 ETA te Alang. 6-2-2023 op Bhavnagar Anchorage. 8-2-2023 op Alang Anchorage. (Foto: Teun van der Zee, 3-9-2002).

AUSTRALIAN EXPRESS, IMO 8813609 (NB-300), Container Ship, 750 TEU, 13-2-1989 kiel gelegd, 29-3-1989 te water gelaten, 28-8-1989 opgeleverd door Shin Kurushima Dockyard Co. Ltd., Onishi (2618) als PREMIER aan Pine Trio Corp., Manilla, in beheer bij Tokei Kaiun K.K voor K.K. Maki Shokai. 9.949 BRT, 5.492 NRT, 14.867 DWT, 150,43 (142,00) x (22,60) x 11,10 x 8,235 meter, 9.599 EPK, 7.061 kW, 6 cyl, 2 tew, 520 x 1600. 133 rpm., Mitsubishi 6UEC52LA, Kobe Hatsudoki K.K., 18,5 kn. 1990 verkocht aan Pinewood Marine (Philippines) Ltd., Filippijnen (K.K. Maki Shokai). 1-1998 verkocht voor \$ 7,7 M. aan Vroon B.V., ingebracht bij Maritime Cargo Express, in beheer bij Fleet Management voor Vroon B.V., herdoopt AUSTRALIAN EXPRESS. 18-8-2003 verkocht aan Yi Tong Lines Co Ltd., Hong Kong, thuishaven en vlag: Keelung-Taiwan, herdoopt YT VENUS. 5-3-2007 verkocht aan Merrill Shipholding Corp., Liberia (A8LX5), in beheer bij Cosmship Management S.A. 30-10-2007 verkocht aan Xin Hai Hui Shipping Corporation, Shanghai, vlag: Liberia (A8LX5), in beheer bij Orient International NSN, herdoopt VENUS C. 5-12-2018 in beheer bij Shanghai Xin Hai Shipping Co. Ltd., Shanghai. 12-2022 verkocht voor sloop (as is Singapore 530 USD/TO). 28-12-2022 van Nansha, China naar Alang, 15-1-2023 ETA te Bhavnagar. 5-1-2023 verkocht aan Super Shining Shipping Corp., 11-1-2023 vlag: Gabon (TRAP8), in beheer bij Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Panvel, Maharashtra, India, 11-1-2023 herdoopt VEN C. 16-1-2023 op Bhavnagar Anchorage, 19-1-2023 op Alang Anchorage en op het strand gezet om gesloopt te worden.



BEAUMAIDEN, IMO 9401257 (NB-286), 28-2-2008 casco gearriveerd te Harlingen achter de sleepboot FRIGGA (6720896, bouwjaar 1967), 28-2-2008 vertrokken naar Bergum, 29-2-2008 daar gearriveerd en opbouw geplaatst, afgebouwd bij Scheepswerf Damen Bergum B.V., Bergum onder bouwnummer 9370, 27-6-2008 proefvaart vanuit Harlingen, 4-7-2008 te Harlingen verhaald van de werf naar de Korte Lijnbaan, 4-7-2008 te Harlingen gedoopt BEAUMAIDEN door Eva van der Velde (dochter van C. van der Velde, directeur UniSea Shipping), 11-7-2008 opgeleverd aan Beaumaiden B.V., Sneek, in beheer bij UniSea Shipping B.V., Sneek. 2.545 GT, roepsein PHOU. 20-6-2013 in beheer bij UniSea Shipping B.V., Sneek en Focus Shipmanagement B.V. 2-2014 in beheer bij Focus Shipmanagement B.V. 23-3-2016 in beheer bij Focus Shipmanagement B.V. en Vertom Bereederings G.m.b.H. & Co. K.G., Moormerland. 6-2-2019 verkocht aan Valparola Beaumaiden B.V., Rhoon, thuishaven: Rotterdam, in beheer bij Vertom Bereederings G.m.b.H. & Co. K.G., Moormerland. 15-10-2021 vertrokken van Antwerpen naar Tallinn, Estland met een lading kunstmest, 19-10-2021 ETA te Tallinn, 18-10-2021 tijdens de reis om 03:27 uur aan de grond gelopen op circa 300 meter uit de kust Sorthat-Muleby op het Deense eiland Bornholm. 20-10-2021 vlot gebracht en naar de haven van Rønne en aangehouden voor onderzoek. 28-10-2021 van Rønne naar Tallinn, 30-10-2021 te Tallinn. 24-6-2022, om 09:40 uur UTC, tijdens een reis van Llanddulas

naar Dagenham met een lading stenen, door een motorstoring aan de grond gelopen in positie 53.17.36,6 NB. en 03.40.19,2 WL. 27-6-2022 vlot gebracht en door het behandelende classificatiebureau vrijgegeven voor de reis naar Dagenham. 26-1-2023 een 38-jarige Nederlandse kapitein heeft een boete van 56.000 Deense kronen gekregen en heeft zijn vaarbevoegdheid voor een jaar ingetrokken nadat de BEAUMAIDEN op 18 oktober 2021 aan de grond liep op ongeveer 300 meter van de kust bij Sorthat-Muleby. De man had op het moment van het ongeval een alcoholpromillage van minstens 1,55 per duizend. Hij verliet de brug zonder dat iemand het overnam. Toen het schip aan de grond liep, was er vier uur lang niemand op de brug geweest. In oktober 2022 werd hij aangeklaagd in de zaak. Hij verscheen niet op de zitting van 25 januari 2023. De kapitein kan binnen 14 dagen in beroep gaan tegen het vonnis. Als hij dat doet, zal het Eastern High Court de zaak moeten beoordelen. Als hij niet in hoger beroep gaat, is het vonnis van de rechtbank definitief. (Foto: Marcel Coster, 15-7-2020).



BROUWERSGRACHT, IMO 9896270 (NB-292), General Cargo Ship DP2 B-Type, 15.069 GT, 12.500 DWT. 8-10-2019 contract onder bouwnummer FUJIAN MAWEI MW456-1, 19-12-2020 eerste staal gesneden bij Mawei Shipyard, Fuzhou, China, 29-6-2021 kiel gelegd, 8-4-2022 te water gelaten vanuit het droogdok, 13-8-2022 geplande oplevering, niet gehaald, 15-9-2022 geplande oplevering, niet gehaald, 15-10-2022 geplande oplevering, niet gehaald, 21-10-2022 van Lian Jiang op proefvaart, 22-10-2022 te Fuzhou, 1-12-2022 geplande oplevering niet gehaald, 13-1-2023 t/m 19-1-2023 proefvaart, 1-2-2023 opgeleverd als BROUWERSGRACHT aan Firmanten Brouwersgracht B.V., Amsterdam (PEZS), in beheer bij Biglift Shipping B.V., Amsterdam. (Foto: Biglift Shipping/Spliethoff).



CORAL ELECTRA, MO 9261566 (NB-285), LPG tanker. 20-12-2000 contract, 21-12-2001 kiel gelegd, 19-12-2003 (BV-12714W) opgeleverd door Cantiere Navale de Poli S.p.A. (188) als ELECTRA STAR aan Stargas Electra, Italië, in beheer bij Stargas Chartering S.r.l. 29-1-2004 (e) in beheer bij Pianura Armatori S.p.A. 3-2006 verkocht aan Electra S.r.l., Portugal, in beheer bij Pianura Armatori S.p.A., 6-2006 (e) herdoopt als ELECTRA STAR ONE. 10-2006 vlag: Italië. 5-3-2007 (e) verkocht aan Monterosa IV LLC., Italië, 2.708 GT, 820 NT, 3.090 DWT, 74,94 (69,70) x 14,20 x 7,50 x 6,500 meter. 2 gastanks, inhoud 2.939,6 m³, 321,43 m³ bunkers, 13,5 kn. 2.854 EPK, 2.100 kW, 2 x Ansaldo motoren, ASI Robicon, Monfalcone. 2010 verkocht aan Scheepvaart Maatschappij Ewout B.V., Rotterdam (PCAG), in beheer bij Anthony Veder Gas Carriers B.V., 31-3-2010 (m) herdoopt CORAL ELECTRA. 2012 verkocht aan Chelsea Bridge Ltd., Napels, 13-12-2012 gearriveerd te 's-Gravendeel, Opleghaven Heuvelman, 20-12-2012 (m) thuishaven en vlag: Madeira-Portugal (MHD), roepsein CQPF, in beheer bij Lumaship S.r.l., Napels, 20-12-2012 (m) te 's-Gravendeel herdoopt CESKA. 22-12-2012 vertrokken van 's-Gravendeel naar de Botlek, 24-12-2012 vertrokken naar Gibraltar. 2013 verkocht aan Lumaship S.r.L., Napels, thuishaven en vlag: Madeira-Portugal. 7-2019 verkocht aan Chelsea Bridge Ltd., Napels, thuishaven en vlag: Madeira-Portugal, in beheer bij Lumaship S.r.l., Napels. 9-9-2021 verkocht aan Ceska Shipping Co. Ltd., Madeira-Portugal, in beheer bij B-Gas A/S, Kopenhagen en Lumaship S.r.L., Napels, herdoopt B GAS SATURN. 5-1-2023 (e) verkocht aan Ceska Shipping Co. Ltd., Kopenhagen, 7-1-2023 vlag: Marshall Islands (V7A6042), in beheer bij B-Gas A/S, Kopenhagen en Donnelly Tanker Management Ltd., Piraeus. (Foto: Marcel Coster, 13-9-2010, IJmuiden).

CORAL MEDUSA, IMO 9346926 (NB-221), 29-6-2006 kiel gelegd voor rekening van TVH S.r.l., Italië, 22-11-2007 opgeleverd door Cantiere Navale Di Pesaro S.p.A., Pesaro (C121) als CASTEL DELL'OVO aan LGR di Navigazione S.p.A., Italië (ICHT), in beheer bij Lauritzen Kosan AS. 3.836 GT, 4.026 DWT 4.000 m³. 2.380 kW, MAN-B&W 7L27/38, MAN-B&W Diesel A/S. 16-1-2015 (e) in beheer bij LGR di Navigazione S.p.A., Italië. 15-12-2015 (mt) te Hansweert onder de Nederlandse vlag gebracht (PDDA), 14-12-2015 (e) verkocht aan Coral Medusa Shipping B.V., Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder Chartering B.V., Rotterdam voor Anthony Veder Rederij B.V., Rotterdam, herdoopt CORAL MEDUSA. 14-1-2023 van Stanlow, 15-1-2023 van Eastham naar Antwerpen met 14 bemanningsleden en geladen met 2.290 ton butaan, 25-1-2023 om 06:00 uur op 30 mijl van Lizard Point, in positie 49.48.59 NB., 004.27.41 WL., trad lekkage op aan een hogedruk olieleiding, de lekkage hersteld door de bemanning, 26-1-2023 te Antwerpen.



CROWN MARY, IMO 9466219, corretie NB-300, daarin stond vermeld dat het een tankschip zou zijn. Dat is niet zo! Vanaf NB-156 stond dat er in en altijd er overheen gelezen. 3-2-2010 opgeleverd door Anqing Zhouyang Shipbuilding Co. Ltd. (3500-06-01) als CROWN MARY aan Crown Mary Shipping B.V., Rotterdam (PBUL), in beheer bij W & R Shipping B.V., Rotterdam (G.C. van Eck e.a.). Vrachtschip. 2.610 GT, 1.421 NT, 3.500 DWT. 88,30 (83.44) x 12,90 x 7,00 x 5,400 meter. 13,5 kn. 2.208 kW, 256 x 310, ABC 12DZC, Anglo Belgian Corporation N.V., Gent. (Foto: Nico Kemps, 9-5-2020).

DORDRECHT 23, IMO 7210525, IVR 2104644. Chemical/Products Tanker, Inland Waterways. 26-9-1972 opgeleverd N.V. Scheepswerf Appingedam, Appingedam (489) als DORDRECHT 23 aan Nationale Bank voor Middellang Krediet, Dordrecht, in beheer bij N.V. Gebr. Broere, Dordrecht. 600 BRT, 1.525 DWT. 990 PK, N.V. Stork-Werkspoor Diesel. 1987 verkocht aan Gebr. Broere Tankvaart B.V., Dordrecht. 1994 verkocht aan Dordrecht 23 B.V., Dordrecht, in beheer bij Gebr. Broere B.V., Dordrecht. 1999 verkocht aan J.J. Haveman, Nederland, herdoopt NOVUM. 2002 uit de zeevaart. 2006 verkocht aan Mika B.V., Kampen. 2007 verkocht aan Veka B.V., Werkendam. 2008 verkocht aan A. Kleinstra in Gorinchem, herdoopt LIZZY.

2020 verkocht aan Bluemar Shipholding Inc., Comoros, herdoopt DEBORAH. 2021 verkocht aan Maxweir Ltd, Nigeria (50TJ), herdoopt DEIMA. (MMSI 657227600).

DUTCH SPIRIT, IMO 9112870 (NB-300), 30-5-1995 kiel gelegd, 25-11-1995 te water gelaten, 16-2-1996 opgeleverd door Verolme Scheepswerf Heusden B.V. (1025) als DUTCH SPIRIT aan M.T.S. Dutch Spirit B.V., Dordrecht, roepsein PDTO, in beheer bij Gebr. Broere B.V. 18-2-1996 vertrokken van Rotterdam op de 1e reis. 3.419 GT. 1.650 m³. 4.079 EPK, 3.000 kW, M.A.K. M32, Krupp-MaK Maschinenbau G.m.b.H., Kiel, 14,75 kn. 1998 verkocht aan Scilia B.V., Dordrecht, in beheer bij Gebr. Broere B.V. 1-1-2000 in beheer bij Vopak Chemical Tankers B.V., Dordrecht. 2004 in beheer bij Broere Shipping B.V., Dordrecht. 6-2008 in beheer bij Essberger Tankers (John T. Essberger B.V.), Dordrecht. 22-11-2016 te Antwerpen overgedragen aan Dutch Spirit Tankreederei G.m.b.H. & Co. K.G., Dordrecht, in beheer bij Essberger Tankers (John T. Essberger B.V.), Dordrecht. 31-12-2016 het kantoor te Dordrecht gesloten, in beheer bij John T. Essberger G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 30-12-2022 vanaf Sines te Livorno. 1-2023 verkocht. 3-1-2023 van For sur Mer naar Napels, 3-1-2023 te Napels. 5-1-2023 van Napels naar Tuzla, 9-1-2023 (vt) aankomst te Tuzla, Turkije. 17-1-2023 overgedragen aan Gemiciler Denizcilik Sanayi ve Ticaret Ltd. Sti., 17-1-2023 (F) vlag Turkije, roepsein TCA7363, 17-1-2023 (vt) herdoopt SABAHAT TELLI. 23-1-2023 van Tuzla naar Temryuk, Rusland, 31-1-2023 ETA te Temryuk.

EAGLE EXPLORER, IMO 9926946, LPG Tanker, 14-12-2021 eerste staal gesneden, 9-6-2022 kiel gelegd, 31-8-2022 te water gelaten, 5-1-2023 opgeleverd door Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. (8321) als EAGLE EXPLORER aan Haorui International Ship Lease Co. Limited, vlag: Marshall Islands (V7A5417), in beheer bij Trafigura Beheer B.V., Schiphol en Exmar Shipmanagement, Antwerpen. 26.513 GT, 7.953 NT, 29.386 DWT. 179,96 (173,50) x 28,70 x 18,80 x . meter. 6-1-2023 van Ulsan. 24-1-2023 te Mesaieedd, Qatar. 30-1-2023 vertrokken van Mesaieedd, Qatar. 8-2-2023 ETA te Suez.



FAUNAGRACHT, IMO 9428396, 2007 in aanbouw bij Rongcheng Xixiakou Shipyard Co., Shandong, China (K06-048), 30-7-2010 geplande oplevering aan Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam, verkocht tijdens de afbouw, 2-12-2010 opgeleverd (LR) als DONGTAI BAOHONG aan Rongzhi International Shipping, Marshall Islands, in beheer bij Golden Fortune Ship Management Co., Qingdao, Shandong. 27-6-2019 verkocht aan Xinhailong Shipping Co. Ltd., Panama (3EFW), in beheer bij Hong Kong Xin Hai Shipping Co. Ltd., Hong Kong, 6-2019 herdoopt XIN HAI XIANG. 25-5-2022 verkocht aan Manisa Chartering S.l.r., vlag: Portugal (International Shipping Register of Madeira) (CQPH), in beheer bij Manisa Chartering S.l.r., Rome en GRS Rohden Shipping G.m.b.H. & Co. K.G. of Hamburg, Hamburg, 6-2022 herdoopt MANISA SOFIA. 12-12-2022 in beheer bij Manisa Chartering S.l.r., Rome en Manisa Tech. S.l.r., Rome. (Foto: Nico Kemps, 25-1-2023).

FLINTEREEMS, IMO 9180865 (NB-225, 30-1-1999 te water gelaten bij Ferus Smit B.V. onder bouwnummer 319, 10-3-1999 naar Delfzijl en werfproefvaart, 11-3-1999 technische proefvaart, 12-3-1999 opgeleverd door Ferus Smit, Foxhol aan C.V. Scheepvaartonderneming "Flintereems", Groningen, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor Rederij Flinter B.V. 16-3-1999 vertrokken naar Nordenham, 4.503 GT, 356 TEU. 19-6-2003 (e) vlag: Ned. Antillen. 29-12-2008 (e) verkocht aan BBS Bulk IV K.S., Willemstad-N.A., in beheer bij Flinter Management B.V., Barendrecht voor Solmunde & Partners AS, Bergen, Noorwegen. 9-3-2009 (e) terug onder de Nederlandse vlag, roepsein PBRD. 27-2-2012 gearriveerd te Stralsund, 28-2-2012 tijdens een port control de Russische kapitein dronken aangetroffen, 29-2-2012 te Stralsund 1,5 uur voor vertrek aangehouden door de waterpolitie, een test op de Russische kapitein bracht

2,17 promille aan het licht, 1-3-2012 vertrokken met een lading schroot met bestemming Aliğa, ETA 14-3-2012. 3-2016 verkocht aan Hermann Lohmann Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. M.S. "Maxi", vlag: Antigua and Barbuda, roepsein V2GW7, in beheer bij Hermann Lohmann Bereederungen G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems en Hermann Lohmann Schiffahrtsverwaltung G.m.b.H., Haren/Ems, 2-5-2016 (mt) te Gdynia herdoopt MAXI. 2-5-2016 van Gdynia naar Parnu, Estland. 9-12-2017 in beheer bij BF Shipmanagement G.m.b.H. & Co. K.G., Stade. 30-11-2021 in beheer bij Reederei Jens und Waller G.m.b.H. & Co. K.G., Drochtersen. 23-1-2023 (RI) verkocht Cielo Shipping Ltd., Saint John's-Antigua and Barbuda, roepsein V2GW7, in beheer bij Arel Denizcilik Ticaret ve Sanayi AS, Istanbul, 23-1-2023 (F) herdoopt CIELO.



FLINTERMAAS, IMO 9180877 (NB-225), 19-5-1999 vertrokken van Westerbroek naar Delfzijl en proefvaart, 20-5-1999 technische proefvaart, 21-5-1999 opgeleverd door Scheepswerf "Ferus Smit" B.V., Foxhol (320) als FLINTERMAAS aan C.V. Scheepvaartonderneming "Flintermaas", Groningen, in beheer bij Flinter Groningen B.V. en vertrokken op de 1e reis naar Finland om daar te laden voor Turkije. 10-11-2003 verkocht aan "Flintermaas" N.V. thuishaven: Willemstad-N.A., roepsein PJEP. 8-2008 verkocht aan BBS Bulk IV KS, Willemstad-N.A. 4-2009 thuishaven: Groningen, roepsein PBRR, in beheer bij Flinter Shipping B.V., Barendrecht voor Solmunde & Partners AS, Bergen, Noorwegen. 3-2016 verkocht aan Hermann Lohmann Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. M.S. "Felix", Antigua and Barbuda, roepsein V2GW6, in beheer bij Hermann Lohmann Schiffahrtsverwaltung G.m.b.H., Haren/Ems, 2-5-2016 in de Eemhaven te Rotterdam. 2-5-2016 (mt) in de Eemhaven te Rotterdam herdoopt FELIX. 5-5-2016 verhaald van de Eemhaven naar Moerdijk. 6-5-2016 van Moerdijk naar Algeciras, 12-5-2016 ETA te Algeciras. 6-12-2017 in beheer bij BF Shipmanagement G.m.b.H. & Co. K.G., Stade. 24-11-2021 in beheer bij Reederei Jens und Waller G.m.b.H. & Co. K.G., Drochtersen. 27-12-2022 (e) verkocht aan Angelo Shipping Ltd., Saint John's-Antigua and Barbuda, roepsein V2GW6, in beheer bij Arel Denizcilik Ticaret ve Sanayi AS, Istanbul, 27-12-2022 (e) herdoopt ANGELO. (Foto: Marcel Coster, 18-1-2012, IJmuiden).

HEGEMANN V, IMO 9917206 (NB-290), dredger, aanvankelijk HEGEMAN II, 7-4-2021 in aanbouw te Roemenië onder bouwnummer KOOIMAN 219, 18-1-2022 te water gelaten te Kladovo, Servië, 29-1-2022 het casco vertrokken van Constanta, Roemenië naar Hardinxveld met de sleepboot ISA, 5-2-2022 bunkeren te Malta, 23-2-2022 gearriveerd te Zwijndrecht om afgebouwd te worden, 6-1-2023 (e) 9-1-2023 (BV) opgeleverd aan Detlef Hegemann B.V., Winschoten, vlag: Duitsland (DDUR), in beheer bij Hegemann-Reiners Aktiengesellschaft, Bremen. 2.446 GT, 733 NT, 2.934 DWT, 75,90 (70,00) x 15,80 x 5,50 x 4,500 meter. 6.888 EPK, 5.070 kW, 3 x 12 cyl, 4 tew, 170 x 180, 1.800 rpm., vertraagd naar 346 rpm., Mitsubishi, Mitsubishi Heavy Industries Ltd., Sagamihara NE-2020. 25-1-2023 proefvaart.

HYDRA, IMO 9356488 (NB-137), Bijlsma Trader 3250, casco gebouwd bij Lodenice NoVa Melnik s.r.o., Melnik, Tsjechië, via de Elbe naar Hamburg gesleept en vandaar overzee naar Harlingen, 5-2-2007 gearriveerd te Harlingen achter de sleepboot CORVIN, 6-2-2007 vertrokken naar Lemmer voor afbouw bij Bijlsma Shipyard B.V. onder bouwnummer 750, 24-4-2007 te water gelaten, 20-8-2007 gepland vertrek van de werf uitgesteld, 24-8-2007 geplande oplevering uitgesteld, 3-9-2007 proefvaart, 5-9-2007 te Delfzijl, 7-9-2007 te Delfzijl gedoopt HYDRA door mevrouw Marie-José Weitenberg en opgeleverd aan C.V. Scheepvaartonderneming Hydra III, Ten Boer, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor de heren Martin

Langevoort en Teun Vogely, roepsein PBJT, 2.281 GT, 3.609 DWT. 90,00 (84,99) x 11,80 x 6,90 x . meter, 1.440 kW, Wärtsilä 8L20C, 12 kn. De 1e reis ging van Rostock naar Bristol met een lading gipsplaten. 5-7-2012 tijdens een reis van Bremen naar Muuga om 01:40 uur op het Kieler Kanaal bij Breiholz in aanvaring gekomen met de kabellegger TEAM OMAN (reis Karlskrona-Portland), beide schepen liepen lichte schade op en voeren naar de dichtstbijzijnde haven om de oorzaak en schade af te handelen. 27-5-2017 tijdens een reis van Nyköping naar Antwerpen, om 05:15 uur de sluizen te Kiel Holtenau gepasseerd, brand uitgebroken in het schakelbord in de machinekamer en tegen de dijk van het Kielkanaal bij Rüsterbergen aangevaren. De sleepboten BUGSIER 15 en WAL ingezet om het schip vlot te trekken, na het vlot brengen afgemeerd aan de Zuidkade van het kanaal in Brunsbüttel. 1-6-2017 om 08:40 uur vertrokken met de sleepboten WATERGEUS (IMO 9110860) en TAUCHER O. WULF 8 (MMSI 211328570) naar Delfzijl, 2-6-2017 te Delfzijl om te repareren. 4-10-2017 om 09:45 uur vertrokken naar IJmuiden. 3-4-2022 de sleepboot MTS VALOUR (IMO 9407299) gearriveerd op de Nieuwe Waterweg met m.s. HYDRA met bestemming Moerdijk, assistentie van de duw- sleepboot AREND. 24-1-2023 aankomst in de Eemshaven. 26-1-2023 (v) verkocht aan Wagenborg Shipowners 2 B.V., thuishaven Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl.



IVER ACTION, IMO 9507984 (NB-197), bitumentanker, 4-3-2008 contract, 30-9-2008 1e staal gesneden, 28-7-2009 kiel gelegd, 12-6-2010 te water gelaten, 14-12-2010 (RI) opgeleverd door CSC Chongqing Dongfeng Shipbuilding Corporation (K08-1008) als DIAMOND STAR aan Diamond Navigation Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Overseas Maritime Carriers S.A., Pully, Zwitserland. 5.030 GT, 5.897 DWT. 99,15 (93,15) x 18,00 x 9,60 x . meter. 2.970 kW, M.a.K. 9M25, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G. 5-7-2011 (AB) vlag: Malta. 18-5-2012 (e) in beheer bij Overseas Maritime Carriers S.A. en Bernhard Schulte Shipmanagement (Hellas) SPLLC, Athene. 14-12-2012 (e) in beheer bij Bernhard Schulte Shipmanagement (Hellas) SPLLC, Athene voor Overseas Maritime Carriers S.A. 2013 verkocht aan HB Tankship VII B.V., Gibraltar, roepsein ZDNR2, in beheer bij Iver Ships B.V., Bernhard Schulte Shipmanagement (Hellas) SPLLC, Athene en Vroon B.V., Breskens, 8-2013 herdoopt IVER ACTION. 2014 verkocht aan HB Tankship IV B.V., Breda, vlag: Gibraltar, in beheer bij Iver Ships B.V. 5-2022 verkocht aan HB Tankship VII B.V., Breda, vlag: Gibraltar, in beheer bij Iver Ships B.V. 1-2023 verkocht aan North Sea B.V., 16-1-2023 (F) thuishaven en vlag: Madeira-Portugal (International Shipping Register of Madeira), roepsein CQXP, in beheer bij Iver Ships B.V., Breda. (Foto: Henk de Winde, 02-05-2014, Breskens).

IVER EXCEL, IMO 9126003 (NB-202), 28-3-1997 opgeleverd door Halla Engineering & Heavy Industries Ltd., Samho (0232) als IVER EXCEL aan Rederij m.s. "Product Excel" B.V., Breskens, in beheer bij Vroon B.V., Breskens. Roepsein PCBU. 29.289 NT, 11.932 NT, 45.750 DWT. 182,90 (173,99) x 32,20 x 18,60 x 12,190 meter. 20 ladingtanks, 50.615 m³, 194 en 1.455 ton bunkers, verbruik 31 ton/dag, 13,75 kn. 10.142 EPK, 7.460 kW, 6 cyl, 2 tew, 500 x 1910, B&W 6S50MC, Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Engine & Machinery Division, Ulsan. 1-2014 verkocht aan Bertling-Transgas Tankers SAC, Peru, roepsein OA2061, in beheer bij Transgas Shipping Lines SAC, Lima en Transgas International Inc., Coral Springs, FL, 1-2014 herdoopt NASCA. 19-7-2022 verkocht aan Centaurus Coal Trading LLC, vlag: Panama (3E2732), in beheer bij Centaurus Coal Trading LLC, Dubai en Peruvian Management Co. EIRL, Lima, herdoopt NASCA I. 28-7-2022 (e) verkocht voor sloop. 3-9-2022 ten anker bij Panama. 17-9-2022 op ankerplaats Jose Terminal, Venezuela. 2022 gesloopt te Koroni, Griekenland.

JAN VAN GENT, IMO 9456721 (NB-225), 9-5-2009 gedoopt door Ann Kok en te water gelaten bij Damen Yichang Shipyard Co. Ltd., Yichang (Hubei Province) China onder bouwnummer 567405, 5-2009 vertrokken voor een 1.800 kilometer lange reis over de Jangtsekiang naar Shanghai voor verdere afbouw,

8-9-2009 proefvaart, 14-9-2009 opgeleverd aan C.V. Rederij B.J. Kok, Alkmaar, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor Ben en Ann Kok te Meedhuizen, de eerste reis ging van Quindo en Shanghai naar Brazilië met stukgoed. Roepsein PBUF. 8.999 GT, 4.585 NT, 8.999 DWT. 8.152 EPK, 6.000 kW, M.a.K., Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., Kiel. 16 kn. 5-7-2014 gearriveerd te Duinkerken, Frankrijk, 7-7-2014 herdoopt NORDANA MADELEINE. 8-4-2016 herdoopt JAN VAN GENT. 13-1-2023 verkocht aan Wagenborg Shipowners 8 B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl en Rederij B.J. Kok, Alkmaar, 1-2023 (e) herdoopt IJBORG. 8-2-2023 nog als JAN VAN GENT gearriveerd bij Damen Shiprepair Amsterdam B.V., Amsterdam.



JUERGEN K., IMO 9195717 (NB-276), casco gebouwd door ATVT Zavod "Leninska Kuznya", Kiev (9341), 7-11-2001 opgeleverd door Damen Scheepwerf Bergum B.V., Bergum (9341) als OOSTERPOORT aan C.V. Scheepvaartonderneming "Oosterpoort", Groningen, in beheer bij Armawa Shipping & Trading B.V. en B.V. Beheermaatschappij "Oosterpoort". 2.545 GT. 193 TEU. 16-12-2002 (e) verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Oosterpoort", Willemstad-N.A., roepsein PJBR, in beheer bij Armawa Shipping & Trading B.V., Haren. 12-2004 verkocht aan M.S. "HC Ida" Schifffahrtsges.m.b.H., Lingen, vlag: Antigua & Barbuda, roepsein V2OY5, in beheer bij Reider Shipping B.V., Winschoten, 3-12-2004 gearriveerd in de Wiltonhaven te Schiedam, 8-12-2004 herdoopt HC IDA. 9-12-2004 vertrokken van Schiedam naar zee. 7-2005 in beheer bij Lohmann Bereederungen G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems. 2007 verkocht, 8-10-2007 te Emden overgedragen aan de nieuwe eigenaar C.V. Rederij K&T Holland, thuishaven Delfzijl, roepsein PBKV, in beheer bij Flagship Management Company B.V., herdoopt JUERGEN K. (JÜRGEN K.). 18-11-2020 (e) verkocht aan Irving Management Ltd., thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus, roepsein 5BQD5, in beheer bij Jūru Agentūra Forsa, UAB, Klaipeda, Litouwen, herdoopt ASTRID. 20-1-2023 vlag: Barbados (8PKO1), herdoopt ASTRID S. (Foto: Ruud Coster, 7-10-2015).

LADY NOLA, IMO 9243863 (NB-158), 29-9-2000 besteld bij Niestern Sander B.V., Delfzijl (909), 11-1-2002 gedoopt NOLA door mevr. B.M.V. Brakel-Uiterwaal en te water gelaten, 13-2-2002 proefvaart vanuit Delfzijl, 15-2-2002 proefvaart en opgeleverd aan C.V. Timberfleet, Delfzijl, in beheer bij Wijnne en Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl. Op de 1e reis vertrokken naar het Vänermeer, Zweden om hout te laden voor Amsterdam. 1.978 GT, 14-2-2005 vastgelopen in het Kieler Kanaal, na 3 uur vlot gebracht met behulp van een sleepboot uit Kiel, 27-10-2008 (e) verkocht aan Beheermaatschappij Timberfleet II B.V., Delfzijl, in beheer Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., 28-9-2009 (e) herdoopt LADY NOLA. 1-2023 verkocht aan Port of Wisbech Holdings Ltd., 11-1-2023 (vt) gearriveerd te Riga, Letland. 18-1-2023 thuishaven en vlag: Basseterre-Saint Kitts en Nevis, roepsein V4YP4, in beheer bij Klip Marine Shipmanagement Ltd., Tallinn, 18-1-2023 (F) herdoopt BALTIC ARROW.

Verkoop LADY NOLA

Met de recente verkoop van de Lady Nola nemen we afscheid van het laatste schip uit de originele N-serie. Toen het eerste N-type schip in 2001 bij Niestern Sanders werd gebouwd, maakten ze indruk op de markt met hun uniek ogende luikontwerp.

In een tijd waarin klanten vroegen om een veiligere oplossing voor het vervoeren van dekladingen, konden de hoge kubieke schepen met hun unieke luikontwerp alle vracht onderdeks vervoeren.

In combinatie met hun omvang, snelheid en sterke ontwerp zijn we er trots op dat we de vier N-schepen, later Lady-N schepen, al meer dan 20 jaar hebben geëxploiteerd. Nu nemen we afscheid van onze laatste Lady N en wensen haar nieuwe eigenaren en zeevarenden een veilige reis en veel geluk. Dank u voor uw service LADY NORA, LADY NONA, LADY NOVA en LADY NOLA. (Wijnne en Barends).



MAERSK EXPORTER, IMO 9121625 (NB-252), 22-6-1995 kiel gelegd, 16-2-1996 te water gelaten, 7-6-1996 (LR) opgeleverd door Miho Zosencho K.K., Shimizu (1459) als MAERSK EXPORTER aan Norfolk Line B.V., Scheveningen, 7-1996 in dienst Scheveningen-Felixstowe, 8-1998 verkocht aan Dansk Supermarked Invest A/S, Højberg, thuishaven: Scheveningen, in beheer bij Norfolk Line B.V. 18-11-2006 in dienst Vlaardingen-Felixstowe. 15-5-2009 in dienst Dublin-Heysham. 12-7-2010 verkocht aan DFDS Seaways, ingebracht bij Norfolkline Irish Ship Owners Ltd., Vlaardingen, in beheer bij DFDS Seaways, 23-7-2010 herdoopt SCOTIA SEAWAYS, roepsein PFSN. 1-2011 verkocht aan Stena Line Ltd., Vlaardingen, in beheer bij Stena Line Irish Sea Ferries, Birkenhead. 7-2011 bij Harland and Wolff te Belfast herdoopt STENA SCOTIA. 29-7-2014 van Tilbury naar Zeebrugge. 30-7-2014 van Zeebrugge en op de Fal bij Falmouth opgelegd. 2-9-2014 in dienst Hoek Van Holland-Killingholme. 8-2016 (e) verkocht aan Stena Ropax Ltd., Vlaardingen, in beheer bij Stena Line B.V., Hoek van Holland. 3-9-2018 (LR) thuishaven en vlag: Douglas-Isle of Man, roepsein MDVO8. 25-1-2023 tijdens een reis van Belfast naar Heysham met 31 opvarenden brak er brand uit aan boord in positie 005.53.24.0 NB. en 25.2023.9.20 WL., terug gekeerd naar Belfast, het reddingsteam van Bangor, Larne en Portsmouth Coastguard stand-by. Het vuur werd geblust door de bemanning aan boord bij aankomst in de haven, de Noord-Ierse brandweer zette het koelwerk voort. (Foto: Teun van der Zee, 4-4-2007).

MARIANNE K., IMO 9006382 (NB-243), 25-8-1994 te water gelaten, 12-1994 opgeleverd door Peene-Werft G.m.b.H., Wolgast (413) als CORONA aan Detlef Hegemann Schiffahrts G.m.b.H., Wolgast-Antigua & Barbuda, in beheer bij Hegemann-Kammerer G.m.b.H & Co. 2000 verkocht aan Geschw. Krohn Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G. VIII, Wenen-Oostenrijk, in beheer bij Österreichischer Lloyd Shipmanagement (Cyprus) Ltd., Limassol. 23-2-2000 herdoopt MARIANNE K. 22-1-2002 als MARIANNE K. onder Nederlandse vlag bij Rederij K&T Holland C.V., Farmsum, thuishaven: Delfzijl (PBET). 2009 verkocht aan Rufinia Beheer B.V., Delfzijl, in beheer bij Bereederungsgesellschaft Alstership G.m.b.H. & Co. K.G. 27-1-2012 (m) vlag: Barbados (8PAG7), 27-1-2012 (m) herdoopt SEA MELODY. 9-2017 verkocht aan Night Blue Shipping Ltd., Panama (3EVI8), in beheer bij Mora Denizcilik Ticaret Ltd. Sti., Istanbul, herdoopt MY MELODY. 12-2017 vlag: Antigua and Barbuda (V2QS8). 2-1-2023 vlag: Barbados (8PJ09).

NORDÖN, IMO 9213088 (NB-232), 15-3-2000 kiel gelegd, 2000 te water gelaten voor rekening van B&N Nordsøfrakt AB, Skärhamn, beheer overgedragen aan B&N Kustvaartbedrijf Moerman B.V., 24-9-2002 opgeleverd door Fujian Mawei Shipbuilding (436-1) aan Amstelsluis Management B.V., Rotterdam, in beheer bij B&N Kustvaartbedrijf Moerman B.V., Ridderkerk, roepsein PBHU. 2002 verkocht aan Nordön Shipping Co. B.V., Rotterdam, in beheer bij Kustvaartbedrijf Moerman B.V. 8-2-2009 herdoopt TRANSEAGLE. 5-4-2013 (e) in beheer bij Transatlantic Rederi AB, Gothenborg. 25-4-2013 (m) vlag: Gibraltar, roepsein ZDNI9. 25-7-2013 verkocht aan VP Shipping Ltd., Letland, roepsein YLIC, in beheer bij Rix Shipmanagement SIA, Riga, herdoopt TRANSUND. 10-2016 vlag: Malta (9HA4407). 26-10-2022 verkocht aan Transund Shipping Ltd., Monrovia-Liberia (5LJC7), in beheer bij Rix Shipmanagement SIA, Riga.



ONEGO TRAVELLER, IMO 9255725 (NB-300), 29-12-2022 total-loss verklaard. Nassau, Bahama's – Duikers en watersporters wordt geadviseerd om weg te blijven uit het gebied waar de MV ONEGO TRAVELLER gezonken ligt te Abaco, omdat het ministerie van Transport en Huisvesting werkt om het milieu te beschermen tegen verdere schade. Het ministerie van Transport geeft een verklaring uit en merkt op dat het eraan werkt om ervoor te zorgen dat bergingsoperaties van de ONEGO TRAVELLER bij Abaco op een veilige manier kan worden uitgevoerd en zonder het maritieme milieu te vernietigen.

Transport.

Het ministerie van Milieu en Natuurlijke Hulpbronnen, het ministerie van Planning en Bescherming, Environmental Health Services en het Havendepartement werken samen, nadat het schip vorige maand water begon te maken in de buurt van Hole in the Wall, Abaco.

Het ministerie zegt dagelijks voortgangsrapporten te ontvangen van Resolve Marine, het bedrijf dat toezicht houdt op de bergingsoperaties. Tot nu toe bleef de lading van het schip onder water en bestaat uit 3.119 ton stalen munten en 4.505 ton Ferix-bulk. De verklaring voegt eraan toe dat duikers het gezonken schip blijven inspecteren. Er worden ook maatregelen getroffen om brandstof te verwijderen. (Bron: Our News, Bahamas/LK, 12-1-2023. Foto: BNT Bahamas, 6-1-2023).

P&O NEDLLOYD MALINDI, IMO 9204116 (NB-289), 24-6-1998 kiel gelegd, 11-2-1999 te water gelaten als CASTILLA, 28-5-1999 herdoopt LEO J, 6-1999 opgeleverd door Tianjin Xingang Shipyard, Tianjin (320) aan Mare Schifffahrts m.b.H. & Co. K.G. m.s. “Leo J”, Haren/Ems, vlag: Antigua & Barbuda, in beheer bij Jungerhans & Co. Reedereiverwaltung, Haren/Ems. 12.004 GT, 6.750 NT, 14.065 DWT. 1098 TEU. 28-5-2002 herdoopt P&O NEDLLOYD MALINDI. 7-2004 verkocht aan Vega Turmalin G.m.b.H. & Co., vlag: Antigua & Barbuda, in beheer bij Friedrich Dauber Vega-Reederei K.G., Hamburg. 2-2005 verkocht aan Vega Turmalin Navigation Co. Ltd., St. John’s-Antigua & Barbuda, in beheer bij Vega-Reederei Friedrich Dauber G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, 15-5-2005 te Singapore uit charter, 17-5-2005 herdoopt MOL FORTITUDE. 6-2009 herdoopt VEGA TURMALIN. 30-9-2009 in beheer bij Vega-Reederei Friedrich Dauber en Vega-Reederei G.m.b.H. & Co. K.G. 7-2014 verkocht aan Peninsula Shipping Line Inc., Dubai, vlag: St. Kitts and Nevis (V4BL3), in beheer bij Crowley Accord Marine. 7-2014 herdoopt VENUS. 7-2015 in beheer bij Peninsula Shipping Line Inc., Dubai en Crowley Accord Marine. 14-6-2017 in beheer bij Peninsula Shipping Line Inc., Dubai en Tehama Shipping Services. 4-2-2020 in beheer bij Peninsula Shipping Line Inc., Dubai en Aurum Ship Management FZC. 3-10-2021 (F) herdoopt TSS VICTORY. 5-10-2021 in beheer bij Tehama Shipping Services en Aurum Ship Management FZC. 28-11-2022 verkocht aan Marsa Victory Inc., vlag: St. Kitts and Nevis, in beheer bij Petra Shipping Services LLC, Dubai. 16-12-2022 herdoopt MARS VICTORY.

P&O NEDLLOYD SAN FRANCISCO, IMO 9182631 (NB-129), 8-6-1998 kiel gelegd, 28-9-1998 te water gelaten, 11-1999 opgeleverd door Hudong Shipyard, Shanghai (H1253A) als SAXONIA aan M.S. “Saxonia” Schifffahrtsges. m.b.H. & Co. K.G., Monrovia-Liberia, in beheer bij Ahrenkiel Shipmanagement G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 26-11-1999 vertrokken van Hong Kong. 1-12-1999 (GL) herdoopt P&O NEDLLOYD SAN FRANCISCO. 10-11-2005 (GL) herdoopt SAXONIA. 25-6-2006 herdoopt DELMAS CAMEROUN. 11-10-2000 in beheer bij Barber Ship Management Germany G.m.b.H. & Co. K.G. 6-2011 herdoopt AS SAXONIA. 23-7-2001 in beheer bij Barber Ship Management Germany G.m.b.H. & Co. K.G. en CLAUDEMUS G.m.b.H. & Co. K.G. 8-11-2013 verkocht aan PSA Marine Pte. Ltd., Singapore (V2422), in beheer bij Trust Maritime Services Pte. Ltd., Singapore, 11-2013 herdoopt IG 1. 12-2022 herdoopt PSA SUSTAINABILITY.



P&O NEDLLOYD VALENTINA, IMO 9275062 (NB-235), aanvankelijk VALENTINA STAR, 6-10-2003 kiel gelegd, 20-12-2003 te water, 11-2-2004 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan (H1489) als P&O NEDLLOYD VALENTINA aan Nautugo Schiffsbetriebs G.m.b.H. & Co. m.s. "Valentina Star" K.G., Monrovia-Liberia, in beheer bij Reederei Blue Star G.m.b.H., in charter bij P&O Nedlloyd B.V. 26.833 GT. 2556 TEU. 6-12-2005 (GL) herdoopt NEDLLOYD VALENTINA. 4-7-2012 (e) in beheer bij E.R. Schifffahrt G.m.b.H. & Cie. K.G., Hamburg. 19-12-2014 (GL) herdoopt CAP BEATRICE. 4-2017 (e) verkocht aan HSL Newcastle Shipping Ltd., Liberia (A8EG9), in beheer bij Oceanic Marine Management Ltd., Douglas, Isle of Man en E.R. Schifffahrt G.m.b.H. & Cie. K.G., Hamburg. 4-5-2017 te Puerto Marin vonden de autoriteiten 50 kilo cocaïne aan boord en een Colombiaanse verstekeling, de verstekeling en een Spaanse medeplichtige aan de smokkel zijn gearresteerd. 4-5-2017 de CAP BEATRICE van Marin, Spanje naar Antwerpen. 7-2022 verkocht aan GG Holdings IV LLC, Liberia, in beheer bij Tufton Management Ltd., Douglas, Isle of Man en Conbulk Shipmanagement Corp., Piraeus, 7-2022 herdoopt HALLEY. (Foto: Henk Jungerius, 18-4-2018).

PAUL BRINKMAN, IMO 8306395 (NB-227), 10-1983 opgeleverd door E.J. Smit & Zn.'s Scheepswerven B.V., Westerbroek (827) als PAUL BRINKMAN aan R. Brinkman, Groningen, 994 BRT. 26-8-1988 verkocht aan Frigga Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Brinkman Marine Services B.V., herdoopt PAOLA. 6-3-1995 verkocht aan M.T. Shipping Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Arpa Shipping B.V., herdoopt MICHELLE TRADER. 14-8-2003 gearriveerd te Rotterdam. 12-12-2003 verkocht aan Alabama Shipping Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Partner Ltd., Rostov-na-Donu, Rusland, 1-2004 (e) herdoopt MAXIM. 14-1-2004 vlag: Dominica. 14-1-2004 vertrokken van Rotterdam naar de Oostzee. 27-12-2007 vlag: Sierra Leone. 2008 verkocht aan Maxim Shipping & Trading Co. Inc., St. Kitts/Nevis, in beheer bij Solna Shipping & Trading Co., Istanbul, 26-5-2008 (e) herdoopt ZENITH. 9-2012 in beheer bij Sargem Denizcilik Gem, Gebze, Turkije. 12-2014 vlag: Tanzania, roepsein 5IM588. 4-6-2015 (e) verkocht aan Flores Shipping Inc., 6-2015 vlag: Sierra Leone, roepsein 9LU2188, 6-2015 herdoopt BLUE STAR. 30-3-2016 verkocht aan Atlas Kanalion Shipping Co., Volos, vlag: Griekenland (SVA7165), herdoopt ZENITH VOLOU. 21-12-2022 vlag: Kameroen (TJM0112) en herdoopt ZENITH.

PEAK SKORPO, IMO 9190353 (NB-290), 13-3-1998 contract, 12-5-1998 kiel gelegd, casco gebouwd door Santierul Naval Damen Galati S.A., Galati (932), 16-12-1998 te water gelaten, afgebouwd Scheepswerf Damen Hoogezand B.V., Foxhol (734), 3-5-1999 opgeleverd als MARIE JEANNE aan Marie-Jeanne A.G., Bazel-Zwitserland, in beheer bij Enzian Ship Management A.G. 2.999 GT, 1.714 NT, 5.049 DWT. 3.263 EPK, 2.400 kW, 8-cyl, 4 tew, MaK 8M25 MaK Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., Kiel. 1-9-2002 in beheer bij Carisbrooke Shipping Ltd. en Enzian Ship Management A.G. 13-4-2006 in beheer bij Enzian Ship Management A.G., Schielen. 29-3-2007 (e) verkocht aan Atlantico Shipping SL, Spanje, roepsein ECMO, in beheer bij Naviera Murueta S.A., 3-2007 herdoopt BOUGA. 5-4-2017 verkocht aan Berge Rederi AS, Noorwegen (NIS), roepsein LAWN7, in beheer bij Berge Rederi AS en Transmar AS, 4-2017 herdoopt TIFJORD. 25-11-2021 oprichting van Peak Skorpo B.V., Delfzijl, bestuurder Dutch Fjord Holding B.V. in functie getreden. 27-2-2022 gearriveerd te Szczecin, Polen. 2022 verkocht aan Peak Skorpo B.V., Delfzijl, thuishaven en vlag: Trondheim-Noorwegen (NIS), roepsein LAWN7, in beheer bij Fonnes Shipping AS, 2-3-2022 (F) herdoopt PEAK SKORPO. 21-1-2023 geladen met steenslag vertrokken van Jelsa, Noorwegen. 21-1-2023 om 07:30 uur aan de grond gelopen in Nakskov Fjord, 24-1-2023 vlot gebracht en naar Nakskov voor inspectie. 26-1-2023 op Gdansk Anchorage. 30-1-2023 van Gdansk naar Porsgrun.



PRIDE OF BRAILA, IMO 9141340 (NB-207), 17-5-1998 te water, 21-7-1998 opgeleverd door Santierul Naval Braila S.A., Braila (1382) als PRIDE OF BRAILA aan Pride of Braila B.V., Veere, in beheer bij Rederij Gefonzo B.V. 2003 thuishaven: Rotterdam. 1-2004 thuishaven: Wenen, vlag: Oostenrijk (OENH). 4-2009 verkocht aan MS "Pride of Braila" Schiffahrtsgesellschaft m.b.H., St. John's-Antigua and Barbuda (V2EH6), in beheer bij Rhein- Maas- und See Schiffahrtskontor G.m.b.H., Duisburg en Rhenus Maritime Services G.m.b.H. 16-12-2010 (e) in beheer bij Pride Schiffsverwaltung G.m.b.H. 11-1-2012 gearriveerd te 's-Gravendeel en opgelegd. 3-2013 (e) verkocht aan Commerz Real Mobilienleasing, Düsseldorf, vlag: Antigua and Barbuda. 12-6-2014 (e) verkocht aan AR Shipping & Trading Ltd., Panama (3EPQ4), in beheer bij AR Shipping & Trading Ltd. en Midway Shipping & Chartering Ltd., Istanbul, 14-6-2014 van 's-Gravendeel naar Scheepswerf Hoebée B.V., Dordrecht. 7-2014 herdoopt NALI. 18-7-2014 van Dordrecht. 26-7-2014 te Royal Portbury Docks, Avonmouth. 2014 in beheer bij AR Shipping & Trading Ltd. en Savros Denizcilik Ltd. Sti. 9-2020 in beheer bij AR Shipping & Trading Ltd. en Hanem Denizcilik Ve Yapi Ticaret A.Ş. 21-12-2022 verkocht aan NK Pearl Shipping & Trading Co., Malakal Harbor-Palau (T8A4109), in beheer bij Esenyali Gemi Isletmeciligi ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul, herdoopt NK PEARL. (Foto: Teun van der Zee, 8-7-2006).



ROMANTIKA, IMO 9237589 (NB-291), ferry, 30-8-2000 besteld, 23-5-2001 kiel gelegd, 14-12-2001 gedoopt ROMANTIKA en te water gelaten bij Aker Finnyard Oy, Rauma (433), 10-5-2002 opgeleverd aan Oy Tallink Group, Tallinn-Estland. 40.803 GT, 24.202 NT, 4.500 DWT. 192,90 (175,20) x 35,20 x 15,40 x 6,600 meter. 2.500 passagiers. 300 auto's, 1.000 meter opstelling voor auto's. 22 kn. 26.240 kW, 4 x Wärtsilä 16V32. Zusterschip: VICTORIA I. 21-5-2002 ingezet tussen Tallinn en Helsingfors. 6-5-2006 ingezet tussen Tallinn, Mariehamn en Stockholm. 5-2009 thuishaven en vlag: Riga-Letland. 8-5-2009 ingezet tussen Riga en Stockholm. 7-8-2014 ingezet tussen Stockholm, Mariehamn en Tallinn. 10-5-2015 thuishaven en vlag: Tallinn-Estland. 27-5-2005 in beheer bij Tallink Group Ltd. en HT Shipmanagement OU. 8-2015 verkocht aan Tallink Ltd., Tallinn-Estland, in beheer bij Tallink Group Ltd. en HT

Shipmanagement OU. 4-11-2009 in beheer bij Tallink Group Ltd. en HT Shipmanagement SIA. 9-1-2014 in beheer bij Tallink Group Ltd. en HT Shipmanagement OU. 12-12-2016 ingezet tussen Stockholm en Riga. 27-1-2017 thuishaven en vlag: Riga-Letland (YLBT). 15-3-2020 stil gelegd te Riga vanwege Covid-19. 17-3-2020 t/m 19-3-2020 reis: Riga, Sassnitz en Riga. 29-4-2020 t/m 29-5-2020 onregelmatig ingezet tussen Riga, Stockholm en Riga. 6-2020 t/m 28-9-2020 wekelijks een reis tussen Riga en Stockholm. 18-7-2020 t/m 20-7-2020 ingezet tussen Riga, Mariehamn en Riga. 24-7-2020 t/m 9-8-2020 ingezet tussen Riga en Helsingfors. 10-8-2020 t/m 12-8-2020 ingezet tussen Riga en Mariehamn. 21-8-2020 t/m 20-8-2020 ingezet tussen Riga en Helsingfors. 4-9-2020 t/m 6-9-2020 ingezet tussen Riga en Mariehamn. 28-9-2020 opgelegd te Paljasaare, Tallinn. 6-2021 in charter bij Tanger Med Port Authority, Marokko. 5-7-2021 van Tallinn naar Tanger. 7-2021 t/m 10-2021 ingezet tussen Tanger Med (Tarragona) en Sete. 6-10-2021 van Tanger Med naar Glasgow. 12-10-2021 te Glasgow. 15-10-2021 t/m 15-11-2021 in charter als hotelschip bij de klimaatop te Glasgow. 1-11-2021 contract voor charter Holland Norway Line. 15-11-2021 van Glasgow naar Tallinn. 18-11-2021 te Tallinn. 7-3-2022 van Tallinn naar een werf te Nådendal, 8-3-2022 te Nådendal. 23-3-2022 thuishaven: Eemshaven, vlag: Nederland, roepsein PELS. 31-3-2022 van Kristiansand naar Eemshaven, 1-4-2022 op de Eemshaven. 7-4-2022 ingezet tussen Kristiansand en Eemshaven voor de Holland Norway Line. 22-1-2023 te Kristiansand. 23-1-2023 op de Eemshaven. 27-1-2023 te Kristiansand. 28-1-2023 op de Eemshaven. 1-2-2023 op de Eemshaven tijdens harde winde losgeslagen en tegen enekele schepen verdaagd, schade opgelopen o.a. aan de klep aan het voorschip opgelopen. 9-2-2023 vertrokken naar Kristiansand. (Foto: Rederij/Visit Norway).

Veerboot naar Noorwegen vaart niet vanwege volle Eemshaven

De veerboot die zaterdagmiddag vanuit de Eemshaven naar Kristiansand in Noorwegen zou varen, is vrijdag avond geannuleerd. Hierdoor gaat ook de terugreis niet door. De reden is dat er geen plek was in de Groningse haven om aan te meren. Holland Norway Lines, die de route exploiteert, heeft nog geen eigen kade in de Eemshaven. In dat geval geldt de regel: wie het eerst komt, het eerst maalt. De directeur van Holland Norway Lines (HNL) zegt tegen RTV Noord dat de rederij pas op vrijdag te horen kreeg dat de kade niet beschikbaar zou zijn voor het schip ROMANTIKA vanwege vertraging bij een ander schip. Dat zou pas zaterdagochtend kunnen aanmeren.

Alternatieve overtocht

Passagiers zijn gisteren geïnformeerd over de annulering. Een van hen is Frank Admiraal. Hij kreeg vrijdagavond laat een sms en e-mail. Hij besloot de volgende ochtend toch naar de haven te gaan. Na aandringen werd voor hem een alternatieve overtocht geregeld. Angelique Heller wilde morgen vanuit Noorwegen vertrekken. Ze heeft nu gekozen voor een overtocht naar Denemarken voor morgenochtend en rijdt vanuit daar naar huis. De kosten krijgt ze vergoed.

Het was oorspronkelijk de bedoeling dat Holland Norway Lines al in oktober een eigen terminal zou hebben in de Eemshaven. Die deadline is niet gehaald. Dit wordt geweten aan de drukte in de bouwsector en de grootte van het project. De hoop is nu dat de kade in de lente alsnog af is. De veerboot tussen Groningen en Noorwegen vaart nu bijna een jaar. Eerder deze maand bleek dat de lijn populairder is dan verwacht. Er hebben al meer dan 186.000 passagiers de overtocht gemaakt, dat zijn er 36.000 meer dan verwacht. (Bron: RTV Noord, 28-1-2023).

Veerboot naar Noorwegen losgeslagen van kade Eemshaven

De ROMANTIKA, de veerboot van Nederland naar Noorwegen, is op 1 februari 2023 in de Groningse Eemshaven losgeslagen van de kade. Er zijn geen gewonden, maar er is wel schade ontstaan o.a. aan de laadklep aan het voorschip. De situatie is weer onder controle. Volgens Groningen Seaports waren er geen passagiers aan boord. "Wel zijn omliggende schepen geraakt", volgens een woordvoerder van de rederij.

De politie onderzoekt hoe de boot los heeft kunnen slaan. Volgens Annelies Nillesen Blaauw van Holland Norway Lines ging het mis door de harde wind. "Daardoor braken de trossen, er was sprake van een windstoot met windkracht 11". Vervolgens raakte het schip een bunkerboot en andere schepen. Met sleepboten van Waterborg naar een rustiger deel van de Eemshaven (Julianahaven) gebracht. Daar is een inspectie uitgevoerd om te achterhalen of door het losslaan schade is ontstaan.

De veerdienst kwam het afgelopen weekend ook al in het nieuws omdat de overtocht naar Noorwegen op het laatste moment werd afgeblazen. Een ander schip lag namelijk al aan de openbare kade waar de ROMANTIKA gebruik van moest maken.

SEATRADE COLOMBIA, IMO 9976238, Container Ship, 19.000 GT, 23.000 DWT, 6-2022 in aanbouw onder bouwnummer Huanghai HCY-230, 30-10-2024 geplande oplevering als SEATRADE COLOMBIA aan Colombia Shipping Co. N.V., Liberia, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen.

SEATRADE ECUADOR, IMO 9976226, Container Ship, 19.000 GT, 23.000 DWT, 6-2022 in aanbouw onder bouwnummer Huanghai HCY-229, 30-8-2024 geplande oplevering als SEATRADE ECUADOR aan Ecuador Shipping Co. N.V., Liberia, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen.

SEATRADE PERU, IMO 9976214, Container Ship, 19.000 GT, 23.000 DWT, 6-2022 in aanbouw onder bouwnummer Huanghai HCY-228, 30-5-2024 geplande oplevering als SEATRADE PERU aan Peru Shipping Co. N.V., Liberia, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen.

SIBERIAN EXPRESS, IMO 9498717 (NB-286), bulkcarrier, 5-12-2011 kiel gelegd, 6-5-2012 (e) te water gelaten bij Cosco (Dalian) Shipyard Co. Ltd., China onder bouwnummer Cosco Dalian N252, 15-8-2012

opgeleverd als SIBERIAN EXPRESS aan Bulk Express I B.V., Gibraltar, roepsein ZDKY2, in beheer bij Vroon B.V., Breskens en Fleet Management Ltd., Hong Kong. 51.309 GT, 31.192 NT, 92.974 DWT, 110.300 m³, 229,26 (222,05) x 38,04 x 20,70 x 14,900 meter, 14,1 kn. 17-8-2012 vertrokken van de werf. 28-9-2021 (e) verkocht aan Hainan Jiatai Logistics Co. Ltd., 29-9-2021 gearriveerd te Yantai, China, 15-10-2021 (F) vlag: China, roepsein BOTQ9, in beheer bij Seacon Ningbo Co. Ltd., Ningbo, 15-10-2021 (F) herdoopt HUI XIN 8. 8-7-2022 (e) verkocht aan Xin E. Maritime Ltd., Liberia (5LGP9), in beheer bij Klip Marine Shipmanagement OÜ, Tallinn, Estland, 8-7-2022 (e) herdoopt XIN E.



SMARAGD, IMO 9267704 (NB-286), 23-5-2003 als bouwnummer 298 bij Shipyard Barkmeijer Stroobos B.V. te water gelaten voor De Bock Maritiem C.V., thuishaven: Alkmaar, 20-6-2003 opgeleverd en in bevrachting gegaan bij Wagenborg Shipping B.V., 89,99 (84,99) x 12,50 x 6,00 x 4,640 meter, 2.339 GT, 1.294 NT, laadvermogen 3.200 ton, 116 TEU, 999 kW, Caterpillar 3516-B, roepsein PBKD. 24-6-2008, in beheer bij De Bock Maritiem B.V., Alkmaar. 2009 verkocht aan Smaragd B.V., Alkmaar, in beheer bij De Bock Maritiem B.V., Alkmaar. 2-10-2021 van Goole naar Wilhelmshaven. 3-10-2021 bij aankomst te Wilhelmshaven door de harde wind tegen de kade gevaren waarbij flinke schade ontstond, de waterpolitie stelde een onderzoek in naar de oorzaak. 5-12-2022 verkocht aan HGK Shipping Rotterdam B.V. (HGK Shipping G.m.b.H./HGK Integrated Logistics Group). 24-1-2023 gearriveerd te Zwijndrecht. 26-1-2023 verkocht aan Amadeus Gold B.V., thuishaven Druten, roepsein PBKD, in beheer bij HGK Shipping Rotterdam B.V., 25-1-2023 (F) herdoopt AMADEUS SMARAGD. (Foto: Koos Goudriaan, 22-07-2021).



STOLT SHEARWATER, IMO 9148958, Chemical/Oil Products Tanker, 15-10-1996 kiel gelegd, 14-10-1998 opgeleverd door INMA S.p.A. (42600) als STOLT SHEARWATER aan Stolt-Nielsen Northern Services Corp., Cayman Islands (ZCRD9), in beheer bij Stolt-Nielsen B.V., Rotterdam. 3.550 GT, 1.550 NT, 5.300 DWT. L 5.400 m3. 12,5 kn. 5.057 EPK, 3.720 kW, 4 x 6 cyl, 4 tew, 200 x 280, Wärtsilä 6R20, Oy Wärtsilä Ab, gekoppeld aan electromotor, 3.807 APK, 2.800 kW. 1999 verkocht aan Finanziaria Marittima S.r.l., Cayman Islands (ZCRD9), in beheer bij Stolt-Nielsen B.V. 2001 in beheer bij Stolt-Nielsen European Ship Management. 3.811 GT, 1.518 NT, 4.300 DWT. 2-9-2003 verkocht aan DS-Rendite-Fonds Nr 99 CFS, Cayman Islands, in beheer bij Stolt-Nielsen European Ship Management. 26-10-2015 verkocht aan Stolt Shearwater B.V., Cayman Islands, in beheer bij Stolt-Nielsen European Ship Management. 8-2017 in beheer bij Stolt-Nielsen B.V., Rotterdam. 9-2019 verkocht aan Sea 147 Leasing Co. Ltd., Cayman Islands, in beheer bij Stolt-Nielsen B.V. 12-6-2020 oprichting Burando Explorer B.V., Bestuurder Esref Özşahin in functie getreden, 10-10-2022 bestuurder Burando at Sea Ship Management B.V. in functie getreden. 30-11-2022 verkocht aan Burando Explorer B.V., Rotterdam, vlag: Panama (3E4144), in beheer bij Burando At Sea Ship Management B.V., Rotterdam (5-10-2022 oprichting, Royal Tankers B.V. in functie getreden), herdoopt BURANDO EXPLORER. (Foto: Ten van der Zee, 3-10-2006).



SYMPHONY ATLANTIC, IMO 9931472 (NB-299), General Cargo Ship, Ecobox XL, 1-9-2022 kiel gelegd onder bouwnummer FERUS SMIT 460, 18-11-2022 om 11:00 uur te water gelaten te Leer, 2-1-2023 geplande oplevering, 3-1-2023 gearriveerd Eemshaven, 4-1-2023 proefvaart en naar de Eemshaven, 5-1-2023 proefvaart en naar de Eemshaven, 6-1-2023 opgeleverd door Scheepswerf Ferus Smit B.V. als SYMPHONY ATLANTIC aan Symphony Atlantic B.V., Nederland, in beheer bij Symphony Shipping B.V., Breda (PFRM) en ForestWave Schulte & Bruns Nederland B.V. 8.360 GT, 4.276 NT, 12.575 DWT. 143,85 (140,87) x 18,00 x 10,25 x 7,680 meter. 13,5 kn. 4.484 EPK, 3.300 kW, Wärtsilä, Wärtsilä Finland Oy, Vaasa, Finland NE-2-22). 7-1-2023 van de Eemshaven naar Antwerpen. 11-1-2023 van Antwerpen naar Hamina, Finland. 15-1-2023 te Hamina, Finland. 23-1-2023 van Hamina, Finland naar Philadelphia, U.S.A., 10-2-2023 ETA te Philadelphia. (Foto: Symphony Shipping, 1-2023, Antwerpen).

ForestWave voltooit overname Symphony Shipping

ForestWave is verheugd aan te kondigen dat zij de overname van Symphony Shipping en haar vloot van acht Ecobox-schepen succesvol hebben afgerond. Met deze transactie breidt ForestWave haar vloot in eigendom uit naar 24 eenheden met een totaal van 248.197 DWT. Dit omvat drie nieuwbouwschepen die de komende twee jaar zullen worden opgeleverd. Als onderdeel van de transactie neemt ForestWave de scheepsmanagementactiviteiten van Symphony over Breda en blijft haar kantoorpersoneel in dienst houden. De schepen zullen commercieel worden geëxploiteerd door de dochteronderneming van ForestWave Schulte & Bruns Nederland B.V. met vestigingen in Groningen, Breda, Hamburg, Newcastle en Vigo. De overgenomen vloot bestaat uit 8 zeer moderne open top, één box ruim, geared MPP's: 4x 10.500 dwat Ecobox, 1x 12.500 dwat Ecobox XL, en 1x Ecobox XL nieuwbouwcontract (oplevering juni 2023) allemaal met Fins/Zweedse ijsklasse 1A en twee 2x dynamic positionering (DP2) Ecoboxen (Persbericht).



TEUNIS HUIBERTUS, IMO 9924156 (NB-300), Hopper Dredger, 4.465 GT, 4.000 M3. 9-2020 in aanbouw onder bouwnummer IHC HOLLAND CO1311, 20-6-2023 geplande oplevering, 24-12-2022 (e) te water gelaten, 16-1-2023 van Dordrecht naar de Europoort op proefvaart, 1-2-2023 opgeleverd als TEUNIS HUIBERTUS aan Gebr. van der Lee Dredging B.V., Hagestein, vlag: Nederland (PGCS). 2-2-2023 van Krimpen a/d IJssel naar de Europoort en de Noordzee. (Foto: Reinier van de Wetering, 16-01-2023, proefvaart t.h.v. Maassluis-West).

TRAVELLER, IMO 9204726 (NB-247), 2000 opgeleverd door Zhonghua Shipyard, Shanghai, China (408) als TRAVELLER aan West African Shipping Co. N.V., Willemstad-N.A., roepsein PJKE, in beheer bij Graig Ship Management Ltd., Cardiff en Big Lift Shipping B.V. 22-2-2000 te Schiedam voor het plaatsen van de 275 tons SWL Huisman laadkranen. 11-2-2004 overgedragen aan C.V. Scheepvaartonderneming "Traveller", Amsterdam, in beheer bij Big Lift Shipping B.V. en Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam. 7-3-2004 te Yokohama van vlag verwisseld, thuishaven: Amsterdam, roepsein PHAM. 28-7-2012 verkocht aan Rederij Traveller, Amsterdam, in beheer bij Big Lift Shipping B.V., Amsterdam en Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam. 22-6-2017 te Valletta, Malta. 22-6-2017 thuishaven en vlag: Abu Dhabi-U.A.E., roepsein A6E3174. 23-6-2017 van Valletta naar Sharm el Sheikh, 28-6-2017 ETA te Sharm el Sheikh, 8-7-2017 ten anker bij Abu Dhabi. 21-8-2017 te Abu Dhabi. 19-12-2017 (vt) te Free Port, United Arab Emirates (Abu Dhabi). 23-4-2018 (e) verkocht aan Emirates International Air Cargo, Abu Dhabi, United Arab Emirates (A6E3174). 14-6-2018 van Free Port naar Fujairah, 15-6-2018 ETA te Fujairah. 22-6-2018 van Fujairah met armed guard aan boord naar Assab, 29-6-2018 ten anker Assab Anchorage, Eritrea. 9-8-2022 in beheer bij ZEABORN Ship Management G.m.b.H. & Cie. K.G., Hamburg. 20-12-2022 verkocht aan Safeen Marine 28 Ltd., 12-2022 vlag: Marshall Islands (V7A5974), in beheer bij ZEABORN Ship Management G.m.b.H. & Cie. K.G., Hamburg.

VAAL RIVER, IMO 9330252 (NB-198), 29-12-2004 kiel gelegd, 4-6-2007 te water gelaten bij Qingshan Shipyard Ltd., Wuhan, China (QS2004 0314), 9-2007 geplande oplevering, 13-12-2007 te Shanghai opgeleverd aan Beheermaatschappij m.s. "Vaal River" B.V., Limassol-Cyprus, in beheer bij Universal Marine B.V. 9.940 GT, 5.020 NT, 13.705 DWT. 1100 TEU. 147,87 (141,37) x 23,35 x 11,50 x 8,500 meter. 19,6 kn. 13.220 EPK, 9.730 kW, M.A.N. 7L58/64, M.A.N. Diesel & Turbo SE NE-06. 19-7-2009 (GL) herdoopt TIGER POWER. 4-3-2011 herdoopt VAAL RIVER. 23-4-2011 herdoopt PACIFIC FIGHTER. 23-4-2012 (GL) herdoopt YINGCHOW. 29-10-2012 herdoopt VAAL RIVER. 8-2013 verkocht aan M.S. "Vega Kappa" Shipping Co. Ltd., Monrovia-Liberia, roepsein D5EV5, in beheer bij Vega Reederei G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, 28-8-2013 (GL) herdoopt VEGA KAPPA. 22-7-2021 vlag: Marshall Islands (V7A4589). 6-2022 verkocht aan Chona Shipping & Trading Ltd., Liberia (5LFO3), in beheer bij Toba Ship Management Co. Ltd. 17-6-2022 (F) herdoopt KAPPA. 1-9-2022 (v) verkocht aan Akkon Gemi Isletmeciligi AS, Istanbul-Turkije, roepsein TCA7178, in beheer bij Akkon Denizcilik Nakliyat ve Ticaret AS (Akkon Lines), Istanbul en Mefa Deniz Acenteligi İşletmesi Sanayi ve Tic. Ltd. Şti.

VENTO, IMO 9417361, LPG Tanker (NB-298), 9-2010 opgeleverd door Besiktas Tersane A.S. (NB07) als SCALI SANLORENZO aan G&H Shipping S.r.l., Malta (9HA2400), in beheer bij Lauritzen Kosan A/S, voor Gas & Heat S.p.A., Pisa. 3.430 GT, 1.029 NT, 3.824 DWT. 87,50 (82,50) x 15,00 x 11,10 x 6,500 meter. 3.300 m3. 445,76 m3 bunkers. 14 kn. 2.649 EPK, 1.950 kW, 6 cyl, 4 tew, 260 x 320, 900 rpm., Wärtsilä, Wärtsilä Italia S.p.A. NE-1-2007. 22-1-2011 in beheer bij Lauritzen Kosan A/S voor Gas & Heat S.p.A.,

Pisa. 11-3-2021 in beheer bij BW Epic Kosan Maritime A/S, Hellerup, Denemarken (BW Epic Kosan Maritime Pte. Ltd., Singapore) voor Gas & Heat S.p.A., Pisa. 11-2021 vlag: Portugal (Madeira) (CQNU). 9-2022 verkocht aan Chemgas Shipping B.V., Rotterdam, vlag: Portugal (Madeira) (CQNU), 5-1-2023 (e) overgedragen, in beheer bij Gas Carriers Germany G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, herdoopt VENTO. (Italiaans voor wind).



VENTURI, IMO 9566291, LPG Tanker (NB-298), 27-8-2010 opgeleverd door Besiktas Tersane A.S. (NB09) als SCALI REALI aan G&H Shipping S.r.l., Malta (9HA2486), in beheer bij Lauritzen Kosan A/S, voor Gas & Heat S.p.A., Pisa. 3.430 GT, 1.029 NT, 3.824 DWT. 88,40 (82,50) x 15,00 x 11,10 x 6,500 meter. 3.300 m³. 445,76 m³ bunkers. 14 kn. 2.649 EPK, 1.950 kW, 6 cyl, 4 tew, 260 x 320, 900 rpm., vertraagd naar 130 rpm., Wärtsilä, Wärtsilä Italia S.p.A. NE-11-3-2008. 9-3-2011 in beheer bij Lauritzen Kosan A/S voor Gas & Heat S.p.A., Pisa. 11-3-2021 in beheer bij BW Epic Kosan Maritime A/S, Hellerup, Denemarken (BW Epic Kosan Maritime Pte. Ltd., Singapore) voor Gas & Heat S.p.A., Pisa. 11-2021 vlag: Portugal (Madeira) (CQNW). 9-2022 verkocht aan Chemgas Shipping B.V., Rotterdam, vlag: Portugal (Madeira) (CQNW), 10-1-2023 (e) overgedragen, in beheer bij Gas Carriers Germany G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, herdoopt VENTURI. (Genoemd naar de Italiaanse physician Venturi). (Foto: Hannes van Rijn, 13-9-2020).



VICTORIADIEP, IMO 9351153 (NB-258), 17-6-2004 kiel gelegd, 26-5-2007 te water gelaten bij JSC "Zaliv Shipyard" (ATVT Sudnobudivnyi Zavod "Zali"), Kherson, Oekraïne, door de sleepboot NORTH (in charter bij Landfall Transport & Towage B.V., Sliedrecht) naar Delfzijl gesleept, 8-7-2007 passage Bosphorus, 13-8-2007 verhaald van Emden naar Handelskade Oost, Delfzijl, 14-8-2007 van Delfzijl naar Hoogezand voor afbouw bij Bodewes Hoogezand B.V., Hoogezand onder bouwnummer 658, 9-12-2007 van Bodewes Shipyards B.V. te Hoogezand naar Delfzijl gebracht door de sleepboten GRUNO, GRUNO III en de GRUNO IV, 10-12-2007 proefvaart op de Eems, 17-12-2007 gedoopt OSC VICTORIADIEP door Heide Förster (werkneemster van Reederei Hartmann) en opgeleverd aan Beheermaatschappij m.s. "Victoriadiep" B.V., Groningen, in beheer bij Feederlines B.V. Roepsein PHMM. 19-12-2007 vertrokken naar Kaliningrad. 1-2011 herdoopt VICTORIADIEP. 3-2-2011 gearriveerd bij Keppel Verolme in de Botlek. 21-12-2015 opgericht Sormano Victoria B.V., Rhoon, 22-12-2015 bij de Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 64791009. 3-12-2015 opgericht Sormano B.V., Rhoon, 7-12-2015 bij de Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 64686183. 7-2016 verkocht aan Sormano Victoria B.V., Groningen, in beheer bij Sormano B.V., Rhoon en Feederlines B.V., Groningen. 30-5-2019 vanaf Carino Spanje gearriveerd te La Coruña. 6-2019 verkocht aan Naviera de Galicia S.A. (NAVIGASA), A. Coruña, Spanje, 12-6-2019 thuishaven en vlag: Santa Cruz de Tenerife-Spanje, roepsein EAZF, in beheer bij Naviera de Galicia, S.A., 6-2019 te La Coruña herdoopt SONREIRAS. 22-12-2022 thuishaven en vlag: Madeira-Portugal (Madeira), roepsein CQWM. (Foto: M. Coster, 10-8-2012 van Duinkerken via de Middensluis naar de Vlothaven).

VISSERSBANK, IMO 9075371 (NB-245), 15-3-1994 opgeleverd door Scheepswerf Bijlsma B.V., Wartena (668) als VISSERSBANK aan C.V. Scheepvaartonderneming "Vissersbank", Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor Pot Scheepvaart B.V., Delfzijl. 25-1-2002 brand uitgebroken in de machinekamer in positie 43.52.09 NB en 9.12.01 WL, 26-1-2002 vastgemaakt door de Wagenborg sleepboot WATERMAN, 1-2-2002 gearriveerd te Moerdijk. 3-11-2008 (e) verkocht aan Bankships B.V., Delfzijl, in beheer bij Pot Scheepvaart B.V., Delfzijl. 2011 verkocht aan Eidsvaag Rederi AS, Dyrvik, Noorwegen, vlag: Canada, roepsein VYSM, ging varen tussen Noord Canada en New Foundland, 13-5-2011 overgedragen en herdoopt EIDSVAAG VINLAND. 16-2-2018 (e) verkocht aan Marrbulk Rederi AS, Leikanger, vlag: Noorwegen (NIS), roepsein LADU8, in beheer bij Maritime Management AS, Leikanger, herdoopt SUPERIOR. 20-8-2021 in beheer bij Lighthouse Ship Management AS, Torangsvåg, Noorwegen. 18-10-2022 verkocht aan 360 Marine Ltd., St. John's, Nfl., Canada, herdoopt 360 SUPPLIER.



VOSSDIEP, IMO 9277307 (NB-233), 12-4-2003 te water gelaten onder bouwnummer 618 bij Bodewes Volharding Scheepswerven B.V., Hoogezand, 4.940 GT, 7.600 DWT, 8-5-2003 open dag aan boord op de werf Jachtwijk; tussen 17:00 en 20:00 uur was er voor geïnteresseerden de gelegenheid om het schip te bezichtigen, 13-5-2003 met behulp van de sleepboten WATERGEUS en WATERPOORT naar Delfzijl vertrokken, 14-5-2003 technische proefvaart, 16-5-2003 opgeleverd aan C.V. Scheepvaartonderneming m.s. "Vosssdiep", Groningen, in beheer bij Feederlines B.V., roepsein PBJY, vertrokken van Delfzijl, 19-5-

2003 gearriveerd te Stettin. 11-8-2008 (e) verkocht aan Vosdied B.V., Groningen, in beheer bij Feederlines B.V., Groningen. 2015 verkocht aan TIP Leer G.m.b.H. & Co. K.G., Keulen, vlag: Malta, in beheer bij Liberty One Shipmanagement G.m.b.H. & Co. K.G., Bremen, 11-6-2015 (GL) herdoopt TIP LEER. 12-1-2017 (e) verkocht Gures Shipping Unipessoal Lda. (Zona Franca da Madeira), thuishaven en vlag: Madeira-Portugal (Madeira), roepsein CQIJ9, in beheer bij Agencia Maritima Artiach Zuazaga S.L., Madrid, 2-2-2017 (DNV) herdoopt GURES. 22-11-2022 verkocht aan Mikkal Myklebusthaug Rederi AS, thuishaven en vlag: Madeira-Portugal (Madeira), roepsein CQIIJ, in beheer bij Compañia Maritima Neria, Madrid en Amazsa Spain SLU, Bilbao, 11-2022 herdoopt JULIE. (Foto: Leo Johannes†, 13-5-2003).



WHITE MARLIN, IMO 9670224, Heavy Load Carrier, 3-5-2011 contract, 23-5-2013 (NV) kiel gelegd, in aanbouw als FATHOM voor Fairstar Heavy Transport, 6-7-2014 te water gelaten onder bouwnummer Guangzhou 11130007, vlag: Nederland, roepsein PBPJ, 30-1-2015 (NV) opgeleverd door Guangzhou Shipyard International Co. Ltd., Guangzhou (11130007) als DOCKWISE WHITE MARLIN aan Dockwise White Marlin B.V., Breda, vlag: Curaçao, roepsein PJAS, in beheer bij Dockwise Shipping B.V., Breda en Anglo-Eastern Ship Management Ltd., Hong Kong. 51.065 GT, 15.320 NT, 72.148 DWT. 216,676 (208,725) x 63,10 x 13,00 x 10,500 meter. 5.922,44 m³, 13,9 kn.16.728 kW geïnstalleerd vermogen, 4 x 3.840 kW, hoofdmotoren, 600 rpm., vertraagd naar 75 rpm., 2 x 5.250 kW. voortstuwing, ABB, Wärtsilä. 16-2-2015 van Guishan, China naar Singapore om het booreiland ENSCO 110 te laden voor Abu Dhabi. 26-2-2015 passage Hong Kong. 16-3-2015 te Singapore. 20-3-2015 van de West Jurong Anchorage te Singapore naar Abu Dhabi, 2-4-2015 ETA te Abu Dhabi. 2-9-2016 van Brunei Bay. 22-11-2016 passage Singapore. 1-12-2016 ETA te Nantong. 11-12-2016 UTC Shanghai, China. 20-12-2016 UTC Singapore. 10-1-2017 UTC Singapore. 3-3-2017 UTC Qingdao, China. 7-3-2017 verhaald te Shanghai, 15-3-2017 van Shanghai naar Korea om de gelichte SEWOL aan boord te nemen, 16-3-2017 ETA te Jindo, Zuid Korea, 26-3-2017 de SEWOL aan dek gezet. 4-2017 te Mokpo New Port, Zuid-Korea met a/b de gelichte SEWOL. 12-4-2017 te Waigaoqia Wharf. 15-4-2017 van Shanghai. 23-4-2017 te Singapore. 7-7-2017 te Nantong. 29-7-2017 van Nantong naar Ulsan. 2-8-2017 ETA te Ulsan. 3-8-2017 passage Busan naar Sacramento Marina. 8-8-2017 te Ulsan. 28-9-2019 van Ulsan naar Poty Louis, Mauritius, 21-10-2017 ETA te Port Louis. 20-11-2017 passage Las Palmas. 24-11-2017 passage La Coruna. 26-11-2017 paasage Calais. 29-11-2017 ETA te Ølen, Noorwegen. 30-11-2017 te Ølen. 4-5-2017 vertrokken van Westcon Yards naar Rotterdam, 7-12-2017 in de Waalhaven te Rotterdam. 16-12-2017 van de Waalhaven te Rotterdam naar Goeje, Zuid-Korea, 29-1-2018 ETA te Goeje. 1-2018 zou herdoopt worden in WHITE MARLIN. 27-1-2018 te Gohyeon, Goeje. 24-2-2018 van Gohyeon, Goeje naar Haugesund, 10-4-2018 ETA te Haugesund. 11-4-2018 te Haugesund. 19-4-2018 van Haugesund naar Rotterdam, 23-4-2018 ETA te Rotterdam. 23-4-2018 gearriveerd bij Damen Verolme Rotterdam B.V., Rozenburg als DOCKWISE WHITE MARLIN. 8-5-2018 (mt) thuishaven: Valletta, vlag Malta, roepsein 9HA4794. 18-5-2018 vertrokken van de Botlek naar Algeciras, 24-5-2018 ETA te Algeciras. 23-5-2018 te Algeciras. 28-5-2018 van Algeciras naar Vysotsk, Rusland, 8-6-2018 ETA te Vysotsk. 10-6-2018 van de ankerplaats bij Vysotsk naar Vyborg, 10-6-2018 te Vyborg. 6-2018 van Vyborg naar Algeciras. 24-6-2018 te Algeciras. 28-6-2018 van Algeciras naar Vysotsk, 9-7-2018 te Vysotsk. 7-2018 van Vyborg naar Algeciras. 22-7-2018 ETA te Algeciras. 15-7-2018 passage Store Belt Bridge naar Algeciras, 22-7-2018 te Algeciras. 26-7-2018 van Algeciras naar Vysotsk, 6-8-2018 te Vysotsk. 9-8-2018 van Vysotsk naar Algeciras. 20-8-2018 ETA te Algeciras. 24-8-2018 van Algeciras naar Vysotsk, 3-9-2018 ETA te Vysotsk. 8-9-2018 van Vysotsk naar Algeciras. 19-9-2018 te Algeciras. 24-9-2018 van Algeciras naar Vysotsk, 5-10-2018 te Vysotsk. 13-10-2018 ten anker Vysotsk. 20-10-2018 ten anker bij Burntisland in de Firth of Forth om het booreiland ROWAN NORWAY te laden. 12-11-2018 te Mersin, Turkije. 11-2018

van Mersin naar Rotterdam, 27-11-2018 ETA te Rotterdam. 18-11-2018 passage Malta (11,7 kn.). 21-11-2018 te Gibraltar. 27-11-2018 gearriveerd Calandkanaal P 82. 12-2018 op de Maasvlakte2 de CASTORO 10 geleden, 6-12-2018 vertrokken van de Maasvlakte naar Durries, Albanie. 20-12-2018 ETA te Durries. 12-2018 van Durries naar Skipavik-Gulen, Noorwegen, 5-1-2019 ETA te Skipavik-Gulen. 13-1-2019 van Skipavik-Gulen naar Aliaga, Turkije met a/b het voor sloop bestemde booreiland SONGA DELTA (IMO 8756590), 26-1-2019 passage Malta (11,3 kn.). 29-1-2019 ten anker bij Aliaga. 3-2-2019 van Aliaga naar Piraeus. 4-2-2019 te Piraeus. 2-2019 van Piraeus wachten op orders ten zuiden van Kreta. 16-3-2019 van Souda, Griekenland naar Angra Dos Reis, Brazilië, 4-5-2019 ETA te Angra Dos Reis. 17-5-2019 vertrokken met a/b semi-sub. booreiland SSV CATARINA (IMO 9612727) van Rio de Janeiro naar Balikpapan, 23-6-2019 ETA te Balikpapan. 28-6-2019 op Balikpapan Anchorage. 8-7-2019 te Singapore. 17-12-2022 vertrokken van Singapore naar Haugesund, 9-2-2023 ETA te Haugesund. (Foto: Hans Lingbeek, 29-7-2020. A/B o.a. KINGFISHER, BUZZARD, SAND CARRIER 105 en een hopperzuiger).



Greenpeace voert actie op Boskalis-schip WHITE MARLIN met boorplatform van Shell

Activisten van Greenpeace hebben volgens de milieuorganisatie uit protest een schip beklommen dat een boorplatform van Shell vervoert. Het transportschip White Marlin is van de Nederlandse maritiem dienstverlener Boskalis. Volgens Greenpeace is het vier activisten gelukt om er op de Atlantische Oceaan, in de buurt van de Canarische Eilanden, met touwen op te klimmen.

De activisten komen uit Argentinië, Turkije, de VS en het Verenigd Koninkrijk. Twee anderen slaagden er niet in om aan boord te komen van de WHITE MARLIN. Het schip vervoert een groot platform dat voor olie- en gaswinning kan worden gebruikt, het 34.000 ton zware Shell Penguins FPSO. Een FPSO is een drijvend productieplatform. Boskalis meldde begin december dat het schip met het platform erop was vertrokken vanuit het Chinese Qingdao. Het is op weg naar Noorse wateren.

De boodschap van Greenpeace bij het protest op zee luidt: "Stop met boren. Begin met betalen." De organisatie vindt dat Shell moet stoppen met de winning van fossiele brandstoffen, omdat die bijdraagt aan de opwarming van de aarde, en moet betalen voor de gevolgen van die opwarming.

De actie komt twee dagen voor de presentatie van de jaarcijfers over 2022 van Shell.

Een woordvoerder van Shell zegt dat de actie van Greenpeace tot ernstige zorgen over veiligheid leidt omdat mensen een varend schip in ruwe weersomstandigheden beklimmen. Het bedrijf zegt het recht van meningsuiting voor iedereen te respecteren, maar dat dit wel veilig voor actievoerders zelf en anderen moet gebeuren.

Daarnaast stelt Shell dat projecten als Penguins van groot belang zijn om het Verenigd Koninkrijk van olie en gas te voorzien. Volgens het bedrijf is het namelijk kostbaarder om energie van elders uit de wereld te importeren en gaat daar ook meer uitstoot mee gepaard. Lokale productie van olie en gas is volgens Shell van vitaal belang voor de Britse energiezekerheid. (Bron: ANP/LK. Foto: Boskalis, de WHITE MARLIN op weg met de Shell Penguins FPSO).



Rotterdamse Scheepvaartboekhandel

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



NEDERLANDS NIEUWS

Dit jaar, 2023, is het 150 jaar geleden dat in Rotterdam de Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij werd opgericht, later Holland-Amerika Lijn genaamd.

Bij het enthousiasme over dat indrukwekkende jubileum en het internationale karakter van de maatschappij hoort een uniek, schitterend boek. "A Chronicle Of 150 Years" met als ondertitel: "To the New World and Beyond – Emigrants, Cargo, Passengers and Guests". Een zeer veelzijdig-informatief boek met een rijk-geïllustreerde inhoud. Auteurs Albert Schoonderbeek en Nico Guns zijn experts op het gebied van de HAL historie.

Het boek – met een omvang van 17 hoofdstukken op 376 pagina's, gedrukt op voornaam papier – behandelt de complete geschiedenis (en een blik in de toekomst) van de HAL. Met een voorwoord van HAL President Gus Antorcha.

Bent u geïnteresseerd in de fascinerende historie van de rederij, dan is dit actuele boek een absolute aanrader!

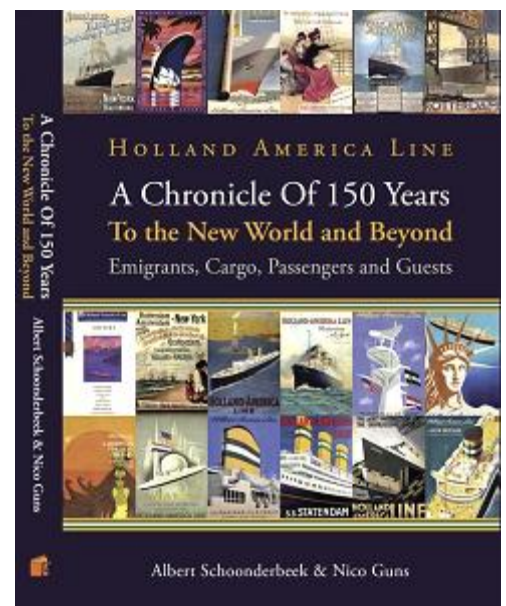
Het kost € 35,-. U bestelt het eenvoudig met een e-mailtje [info @ gbooksinternational.nl](mailto:info@gbooksinternational.nl) (zonder spaties).

In de loop van het jubileumjaar 2023 verschijnt (in een cassette) ook een vijfdelige 'deluxe' uitgave die de complete HAL geschiedenis presenteert in teksten en zeer zeldzame beelden:

- I A Chronicle of 150 Years (376 pagina's full color) januari 2023
- II Particular HAL History Topics (376 pagina's full color) april 2023
- III Pictorial HAL History 1 (376 pagina's full color) juni 2023
- IV Pictorial HAL History 2 (376 pagina's full color) september 2023
- V Pictorial HAL History 3 (376 pagina's full color) december 2023

Wanneer u interesse heeft in deze 'deluxe' editie, neem dan gerust even contact op met Gbooks-international per e-mail ([info @ gbooksinternational.nl](mailto:info@gbooksinternational.nl)) of telefonisch (06 444 18 249).

UNIEK BOEK 150 JAAR HOLLAND AMERICA LINE



**Subscribe for free
on tugezine.com**

Free membership entitles
you to copies of the Tug e Zine,
Tug e Newsletter & exclusive
content on tugezine.com.



Deense windwentelwieken

Bladt Industries A/S in Aalborg fabriceert ze. Deugro Danmark A/S zorgt voor de logistiek en heeft voor het overzeese vervoer, samen met SIEMENS Gamesa, de ROTRA MARE voor langere tijd gecharterd. Het bedrijf ontstond in 2017 door een fusie van het Spaanse Gamesa en het Duitse Siemens Wind Power. Ook heeft men de ROTRA VENDE in tijdcharter en beide schepen zijn van Amasus te Delfzijl. Ze varen onder Nederlandse vlag en staan geregistreerd in Werkendam. De lading is bestemd voor Sif op de Maasvlakte.

Het zijn de voormalige containerfeeders FLINTERCROWN en FLINTERCORAL die eerst werden aangepast tot RoRo met een ramp via de boeg, om later verder gemodificeerd te worden voor efficiënt vervoer van onderdelen voor windmolens. Daartoe werden de schepen met 11 meter verlengd om 75 meter lange windwentelwieken, delen van windmolenpalen en nacelles (motorgondels) van 360 ton, economischer te kunnen vervoeren en zonder kranen te hoeven gebruiken. Concordia Werkendam managede de werkzaamheden.

Het door Siemens verworven Bonus Energy begon in 1991 bij Vindeby met 's werelds eerste offshore power project. Nu is SIEMENS Gamesa marktleider in die sector. In 2020 werd met +5 GW een record aan offshore windcapaciteit geïnstalleerd. Ook hier is, met thans 14 MW per windmolen, voortgaande schaalvergroting. De twee Nederlandse RoRo's van 152 meter spelen daarbij een rol als vervoerder. De ROTRA MARE, met een dienstsnelheid van 19 mijl per uur, doet dat sneller dan ROTRA VENDE met 15 knopen. (Tekst: Cees de Keijzer, voorzitter WSS Rotterdam Branch. Fotografie: Arjan Elmendorp, 12-4-2022). <https://www.wssrotterdam.nl/>



MARITIEM DEN HELDER
In woord en beeld

www.maritiemdenhelder.eu

WERFNIEUWS

BALTIC FIN, IMO 9953925, General Cargo Ship, Damen Combifreighter CF3850. 15-12-2021 kiel gelegd, 5-1-2023 opgeleverd door Damen Yicheng (559020) als BALTIC FIN aan Baltic Fin G.m.b.H. & Co. K.G., Cyprus (5BDC6), in beheer bij Blue Fin Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Buxtehude. 2.518 GT, 3.809 DWT. 89,75 (84,97) x 12,65 x 7,00 x 5,485 meter.

BOTHNIA FIN, IMO 9953913, General Cargo Ship, Damen Combifreighter CF3850. 15-12-2021 kiel gelegd, 20-12-2022 opgeleverd door Damen Yicheng (559019) als BOTHNIA FIN aan Bothnia Fin G.m.b.H. & Co. K.G., Cyprus (5BCH6), in beheer bij Blue Fin Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Buxtehude. 2.518 GT, 3.809 DWT. 89,75 (84,97) x 12,65 x 7,00 x 5,485 meter.

PRINSESSE INGRID ALEXANDRA, IMO 9941477, Research Vessel, 496 GT, 200 DWT. 28-9-2022 te water gelaten onder bouwnummer HOLLAND SHIPYARDS H2020-0486, 3-1-2023 proefvaart, 15-2-2023 geplande oplevering aan Havforskninginstituttet, Bergen-Noorwegen (LGXD).

Vier nieuwe tenders voor het Loodswezen

Op 22 december 2022 tekende het Nederlands Loodswezen B.V. een contract tot de bouw van vier M-klasse jetgedreven loodstenders bij Next Generation Shipyards (NGS) te Lauwersoog. De schepen gaan 4 tenders uit de Discovery klasse uit 1996 vervangen en zullen in de verschillende loodsregio's van het land dienst gaan doen. De vier tenders worden gebouwd onder de bouwnummers NGS 38 t/m NGS 41 en moeten in 2023, 2024 (2 x) en 2025 in dienst worden gesteld.



Longship bestelt 4 schepen met ultralage emissie

De in Groningen gevestigde rederij Longship heeft samen met de Nederlandse scheepsarchitect Ankerbeer B.V. een innovatief scheepsontwerp ontwikkeld dat emissies vermindert en voldoet aan de EU Stage V-normen die van toepassing zijn op niet voor de weg bestemde mobiele machines (NRMM)

Het ontwerp van de romp en het dieselelektrische voortstuwingssysteem zorgen voor een ultralaag brandstofverbruik door gebruik te maken van twee motoren met een laag toerental die zorgen voor een zeer efficiënte verbranding

De state-of-the-art zuinige hoofdvoortstuwning zorgt voor een verbruiksreductie van ongeveer 45 procent in vergelijking met de momenteel dominante scheepstypes van vergelijkbare grootte

Omdat het een geoptimaliseerd ontwerp is voor het transport van vaste brandstoffen uit biomassa, verlaagt niet alleen het specifieke verbruik van de motoren, maar ook het daadwerkelijke verbruik per ton lading de uitstoot aanzienlijk

"Het is ons bedrijfsdoel om de uitstoot en koolstofintensiteit als industriële vervoerder substantieel te verminderen bij het leveren van op maat gemaakte logistieke oplossingen aan onze klanten", zegt Øyvind Sivertsen, CEO van Longship

"Met deze units voldoen we ruim voordat ze verplicht worden voor de scheepvaartindustrie"

Het hybride voortstuwingssysteem dat twee roerpropellers aandrijft met een laag toerental en vaste propellers met een grote diameter, kan achteraf worden gemonteerd om te draaien op alternatieve brandstoffen die in de toekomst fossiele brandstoffen zullen vervangen na de energietransitie

Bij oplevering zullen de schepen de klassenotatie "Prepared for Methanol C" als hybride alternatief hebben. Het hoge kubieke ontwerp met één volledig doosvormig ruim met een vrije luikopening van 81,9 m is zeer geschikt voor stukgoederen en projectladingen en kan in open toestand varen. De schepen zullen worden gebouwd bij Atlas Shipyard in Turkije en de eerste zal in het voorjaar van 2024 worden opgeleverd. (Bron en afbeelding: Longship).

De schepen Longship van 5.950 GT, 9.000 DWT, in september 2022 besteld, worden gebouwd bij Atlas Tersanecilik Sanayi ve Ticaret A.S. onder de bouwnummers ATLAS 026 t/m ATLAS 029 met oplevering van resp. IMO 9988097, 5-2024, IMO 9988102, 9-2024, IMO 9988114, 1-2025 en IMO 9988126, 2025.

SAB Harlingen en SAB Shiprepair & Refit failliet

Cascobouwer SAB Harlingen en SAB Shiprepair & Refit zijn 17 januari failliet verklaard. Beide bedrijven vallen onder de SAB Groep, waarvan Erik de Jong de enige aandeelhouder is. SAB Harlingen bouwde onder meer secties voor een 80 meter lange superjacht GALACTICA van Heesen Yachts. Het transport van Oss naar Harlingen kan toen de brug niet passeren en diende te water op lager water. Het schip ligt nog steeds in Harlingen met de naam GENESIS.

Erik Thun AB bestelt 8 nieuwe schepen bij Ferus Smit

We zijn verheugd aan te kondigen dat Erik Thun AB Ferus Smit Shipyards de opdracht heeft gegeven voor de bouw van 8 nieuwe schepen.



De contracten bestaan uit vier multi-purpose drogeladingschepen van 5100 DWT met ijsklasse 1B en vier 7999 DWT kusttankers die een aanvulling vormen op de twee eerder bestelde hulpbronnenefficiënte 'R-klasse' tankers.

De schepen worden gebouwd op onze werf in Westerbroek en worden tussen 2024 en 2027 opgeleverd. Met deze nieuwe orders kunnen we de continuïteit op onze werven behouden in deze uitdagende tijden.

We danken Erik Thun AB daarom voor het vertrouwen en kijken ernaar uit om onze langdurige relatie in de komende jaren voort te zetten! (Ferus Smit, 18-1-2023).



Veerdienst Rozenburg - Maassluis

De veerdienst Rozenburg-Maassluis van nautisch dienstverlener Blue Amigo vaart op dit moment een andere dienstregeling. Tot 3 oktober 2022 werd de veerdienst 3 keer per uur ingezet voor auto's, motoren, voetgangers en (brom)fietsers, maar vanwege technische problemen aan de BLANKENBURG vaart Blue Amigo met de veel kleinere veerboot de OTTER één keer per uur voor voetgangers en (brom)fietsers. Een situatie die dus al bijna 2 maanden voortduurt en waar de reizigers veel last van ondervinden. Arno Hoorweg, COO van Blue Amigo, betreurt het dat veel reizigers niet van de dienst gebruik kunnen maken, maar verzekert hen dat er nog steeds met man en macht wordt gewerkt aan het herstellen van de gebruikelijke dienstverlening. (Blue Amigo, 1 december 2022. Foto BLANKENBURG: Teun v.d. Zee, 19-8-2019).

Veerboot BLANKENBURG

Wanneer gaat Blue Amigo weer varen met de BLANKENBURG en kan het autoverkeer weer gebruik maken van de veerdienst?

In eerdere berichtgeving heeft Blue Amigo aangegeven dat de veerdienst mogelijk begin december weer in de vaart zou komen. Dit gaat helaas niet lukken. Zoals het er nu uit ziet wordt het op zijn vroegst eind

januari 2023. Gezien de leeftijd van het schip is het niet mogelijk geweest om onderdelen te bestellen en moeten deze speciaal voor de Blankenburg worden geproduceerd. Daar komt bij dat onze leverancier van de koelers uit Oost Europa komt en door de oorlog in Oekraïne moeite heeft met buitenlandse leveringen. Komt er een halte naast de bestaande veerstoep in Rozenburg?

Op dit moment vaart de vervangende veerdienst met de Otter een dienstregeling naar een ponton (EIC Mainport Rotterdam) dat 2 kilometer is verwijderd van de bestaande veerstoep in Rozenburg. Blue Amigo werkt er hard aan om die situatie zo snel mogelijk te verbeteren, door een ponton naast de bestaande veerstoep aan te leggen. Hiervoor is Blue Amigo met verschillende partijen in overleg die alle benodigde werkzaamheden uit moeten voeren. Als het ponton verplaatst is, zal er frequenter worden gevaren voor voetgangers en (brom)fietsers.

Worden abonnementen die in oktober zijn afgesloten gecrediteerd?

Voor voetgangers en fietsers is er door Blue Amigo voor vervangend vervoer gezorgd gedurende de eerste 2 weken, gevolgd door de specifieke veerdienst met de OTTER tot op de dag van vandaag. Voor auto's en motoren was/is helaas geen alternatief voorhanden. Blue Amigo heeft daarom gekozen voor een volledige restitutie van het abonnementsgeld van oktober voor personenauto's en motoren. (Info: Blue Amigo).



d.m.s. BLANKENBURG, IVR 2330036.

Gebouwd 1965, N.V. Machinefabriek & Scheepswerf van Piet Smit Jr., Rotterdam (654).
283,737 DWT.

50,84 (49,25) x 15,27 x 5,10 x 5,100 meter.

43 personenauto's en maximaal 380 personen, 2 Voith-Schneider propellers, 10 kn.

2 x 12 cyl, 4 tew, 222 x 292, Lister Blackstone, Blackstone & Co. Ltd., Stamford.

12-5-1965 te water gelaten, 22-7-1965 meetdatum, meetnummer: R29742N, district: Rotterdam, 22-7-1965 brandmerk 4009 B DORD 1966, 23-7-1965 opgeleverd (BV) als GEDEPUTEERDE SCHILTHUIS aan Provinciale Staten van Zuid Holland, Maassluis, in beheer bij N.V. Van der Schuijt - Van den Boom - Stanfries, Rotterdam.

14-12-1983 voortbewogen door 990 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 670 omw/min., Kromhout, 6FHD240, Stork-Werkspoor Diesel B.V. NE-82.

2001 herdoopt BLANKENBURG.

1-1-2002 verkocht aan "Veer Maassluis", Maassluis, in beheer bij Rederij Doeksen.

200- verkocht aan Rederij Naco B.V., Maassluis.

12-11-2007 naam gewijzigd in Connexion Water B.V. 1-1-2008 het veer in beheer bij Connexion Water B.V.

1-1-2018 in beheer bij Ottevanger OV Services.

7-2018 naar Drimmelen voor onderhoud en in de kleuren van Ottevanger gebracht.

3-9-2019 in beheer bij Bleu Amigo (Swets Group, Zwijndrecht).

11-10-2022 naar Schiedam voor reparatie. Geen onderdelen verkrijgbaar en stil gelegd, de STAELDIEP lag voor groot onderhoud te Rotterdam en had ook problemen met nieuwe onderdelen. De veerdienst lag stil en is op 21 oktober hervat door de OTTER voor voetgangers en fietsers, de meerde te Rozenburg bij het informatiecentrum EIC Mainport Rotterdam. Vandaar reed een busje naar het Raadhuisplein te Rozenburg.



d.m.s. STAELDIEP, IVR 2313018.

Gebouwd 1970, N.V. C. Amels & Zn. Scheepswerf & Machinefabriek "Welgelegen", Makkum (312). 108 BRT, 223,875 DWT. 46,86 x 15,32 x 5,10 x 5,100 meter. 39 personenauto's, 380 personen, 2 Voith-Schneider propellers, 10 kn. 1.300 PK, 2 x 8 cyl, 4 tew, 210 x 300, 670 omw/min., Stork RHO218K, Stork, Zwolle. Vervangen door 1.290 EPK, 948 kW, 2 x Caterpillar 3412 DI-TA.

Casco gebouwd bij N.V. Scheepswerf "Friesland" (54), 8-6-1970 Meetdatum, Meetnummer: G12428N, District: Groningen, brandmerk 13018 B ROTT 1970, 6-1970 opgeleverd (BV) als STAELDIEP aan Provinciale Staten van Zuid Holland, Maassluis, in beheer bij N.V. Van der Schuijt - Van den Boom - Stanfries, Rotterdam, bouwprijs f 3.450.000.

1-1-2002 verkocht aan "Veer Maassluis", in beheer bij Rederij Doeksen.

200- verkocht aan Rederij Naco B.V., Maassluis.

12-11-2007 naam gewijzigd in Connexxion Water B.V. 1-1-2008 het veer in beheer bij Connexxion Water B.V.

13-8-2009 proefvaart, problemen met de voortstuwing en door vaartuigen van Port Of Rotterdam terug naar de werf gebracht.

1-1-2018 in beheer bij Ottevanger OV Services.

3-9-2019 in beheer bij Bleu Amigo (Swets Group B.V., Zwijndrecht).

8-2022 voor groot onderhoud naar Rotterdam, Heysehaven.

11-10-2022 van Schiedam naar de Zevenaarhaven te Vlaardingen



Tijdelijke inzet alternatief fiets- en voetveer in verband met werfbeurt DE OTTER

Beste reiziger, Op maandag 6 februari 2023 gaat ons fiets- en voetveer De Otter voor een noodzakelijke reparatie naar de werf. Naar verwachting komt De Otter donderdag 9 februari 2023 weer terug in de vaart. Op verzoek van Blue Amigo wordt er extra personeel ingezet bij de scheepswerf om De Otter spoedig mogelijk terug in de vaart te krijgen.

Om de hinder hiervan tot een minimum te beperken heeft Blue Amigo, in samenwerking met de provincie Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam, gezorgd dat er een alternatief fiets- en voetveer ingezet wordt. Het fiets- en voetveer zal dan ook volgens de huidige dienstregeling van DE OTTER varen. Blue Amigo verwacht dat reizigers geen hinder zullen ondervinden. Met vriendelijke groet, Veerdienst Rozenburg-Maassluis. (Foto OTTER (02331441): Teun van der Zee, 22-11-2022). De OTTER is tijdelijk vervangen door KRVE 71.

Autoveer Maassluis-Rozenburg voorlopig uit dienst door geldproblemen

Maassluis - Het ziet er naar uit dat het autoveer Maassluis-Rozenburg voorlopig niet gaat varen. Dat meldt de provincie Zuid-Holland op vrijdag 3 februari. Exploitant AquaSwets (Blue Amigo) zegt geen geld te hebben om de defecte veerboot Blankenburg te repareren. Daarmee is een volgende stap gezet in de spleende zaak. (Bron: OV, 3 februari 2023).



OFFSHORE

Hebo Maritiemservice B.V.

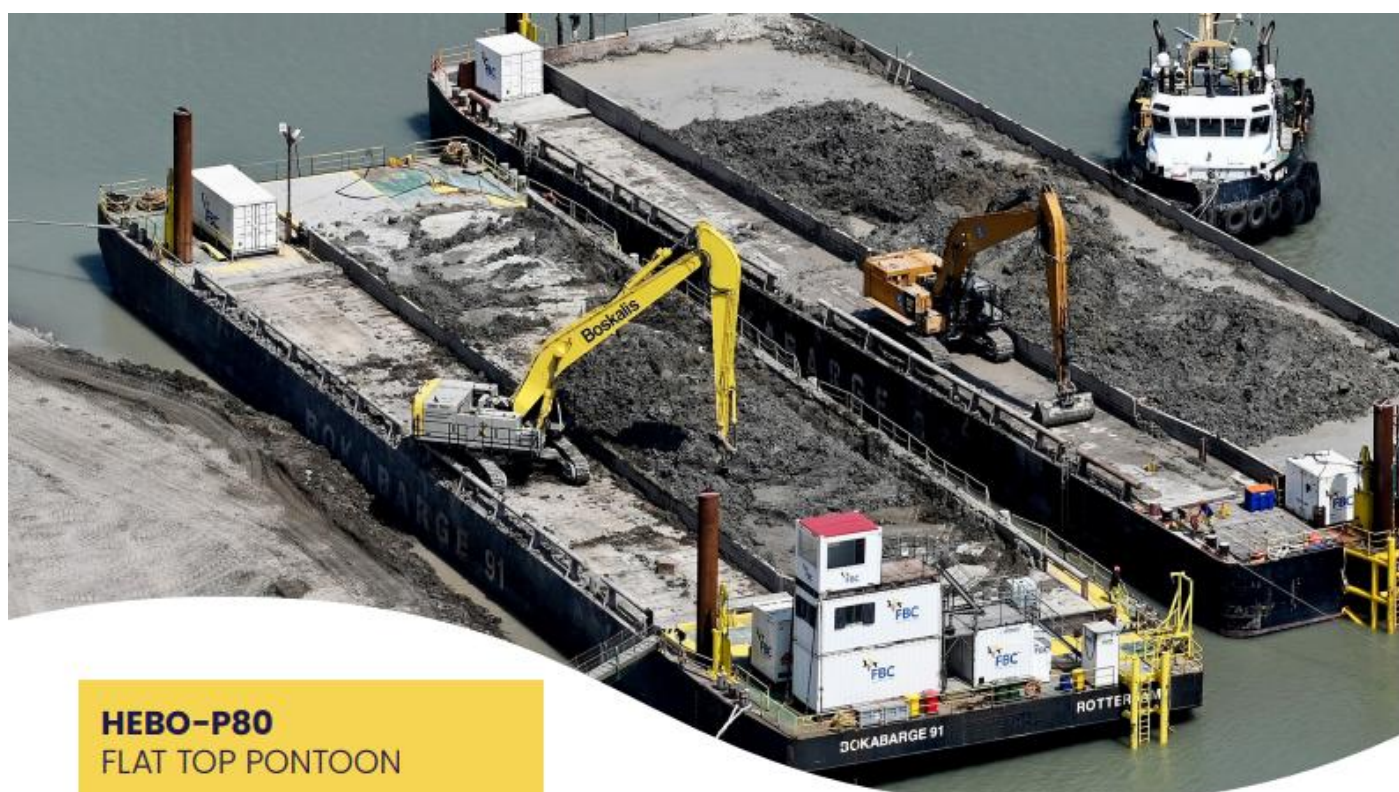


Hebo Maritiemservice B.V. te Zwartsluis nam 15 pontons over van Boskalis. De pontons variëren in lengte van 50 tot 84 meter en zijn geschikt voor zowel de zee- als de binnenvaart. Volgens CEO Marius Punt van Hebo zijn de pontons een goede toevoeging aan de vloot van zogenoemde 'flat top barges', waarmee het bedrijf tegemoet komt aan de groeiende vraag van klanten. De totale vloot komt met deze overname op 50 pontons en de nieuwe aanwinsten zijn per direct operationeel. (Hebo, 1-2023).

Ponton	Lengte (m)	Breedte (m)	Holte (m)	Laadvermogen (T)	Zeewaardig	Spudpalen	IMO / ENI
HEBO-P1	26,93	5,40	1,60	88			ENI 02005052
HEBO-P2	26,93	5,40	1,60	88			ENI 02001839
HEBO-P6	63,50	10,33	3,00	1439	✓	✓	IMO 9310551 (PEUZ), ex NORTADA
HEBO-P7	43,50	10,33	3,00	966	✓	✓	IMO 9310563
HEBO-P9	29,55	6,54	1,97	157			ENI 03021413
HEBO-P10	32,00	6,33	1,97	155			
HEBO-P13	19,50	4,70	2,40	63			
HEBO-P20	30,24	6,42	1,97	164			ENI 02009413
HEBO-P23	54,04	11,04	3,12	958			
HEBO-P24	30,00	10,00	1,30	300			
HEBO-P26	34,61	6,91					ENI 02003155
HEBO-P27	47,70	8,10	1,82	473			ENI 02006047
HEBO-P28	16,23	4,17	1,08	35			
HEBO-P32	76,00	11,40	4,00	1782			ex EUROPA 1 , ENI 02719437
HEBO-P33	50,00	11,65	2,00	765			ENI 02011269
HEBO-P34	45,00	9,50	2,50		✓	✓	BV, HEBO Equipment 3 B.V.
HEBO-P36	66,00	11,45	3,30	1067	✓	✓	BV ENI 25210227, HEBO Equipment 3 B.V.
HEBO-P37	42,00	7,42	2,98	630	✓	✓	ENI 2722204 (PF2768) Hebo Equipment 2 B.V.
HEBO-P38	42,00	7,42	2,98	630	✓	✓	ENI 2722164, Hebo Equipment 2 B.V.
HEBO-P39	65,00	15,00	3,30	2194	✓	✓	ENI 02719781 (PFGI), Hebo Equipment 2 B.V.
HEBO-P40	42,00	11,40	2,50				ENI 04033900
HEBO-P41	75,00	17,50	4,00	4100	✓	✓	BV 9990324, HEBO Equipment 3 B.V.
HEBO-P42/1	29,30	3,50	3,00		✓		BV, HEBO Equipment 3 B.V.
HEBO-P42/2	29,30	3,50	3,00		✓		BV, HEBO Equipment 3 B.V.
HEBO-P43/1	29,30	3,50	3,00		✓		BV, HEBO Equipment 3 B.V.
HEBO-P43/2	29,30	3,50	3,00		✓		BV, HEBO Equipment 3 B.V.
HEBO-P44	35,00	7,98	2,00		✓		
HEBO-P53	65,00	16,04	3,38	1996	✓		BV, GW EQUIPMENT B.V. (PDUU)
HEBO-P54	66,00	23,00	4,09	3606	✓		IMO 9217943
HEBO-P55	65,00	11,36	3,52	1900	✓	✓	IMO 9656371 (PEVG)
HEBO-P56	65,00	11,36	3,52	1900	✓	✓	IMO 9656383, ex SAONE (PEVN)

HEBO-P57	91,50	24,40	5,50	3105	✓	
HEBO-P58	50,00	20,00	3,00	1900	✓	✓
HEBO-P59	50,00	20,00	3,00	1900	✓	✓
HEBO-P60	60,00	16,50	3,50	2100	✓	
HEBO-P61	60,00	40,00	6,00	5000	✓	
HEBO-P62	60,00	40,00	6,00	5000	✓	
HEBO-P63	67,00	18,00	4,50	3300	✓	BOKABARGE 77, ex STEMAT 77 ex DOCKWISE FSP 101 ex DOCKWISE FSP 102 ex E-3004
HEBO-P70	75,00	23,50	4,50	4800	✓	BOKABARGE 10, ex SMITBARGE 10
HEBO-P71	75,00	23,50	4,50	4800	✓	BOKABARGE 11, ex SMITBARGE 11
HEBO-P72	75,00	23,50	4,50	4800	✓	BOKABARGE 12, ex SMITBARGE 12
HEBO-P73	75,00	23,50	4,50	4800	✓	BOKABARGE 14, ex SMITBARGE 14
HEBO-P80	80,00	22,50	4,50	4900	✓	BOKABARGE 91, ex SMITBARGE 91
HEBO-P81	84,00	23,50	5,50	6500	✓	BOKABARGE 6, ex SMITBARGE 6
HEBO-P82	84,00	23,50	5,50	6500	✓	BOKABARGE 7, ex SMITBARGE 7
HEBO-P83	84,00	23,50	5,50	6500	✓	BOKABARGE 8, ex SMITBARGE 8
HEBO-P84	84,00	23,50	5,50	6500	✓	BOKABARGE 9, ex SMITBARGE 9

BOKABARGE 77, Pontoon, 29-3-2011 opgeleverd (BV-20062J) door Neptune Marine Service B.V. (386) als STEMAT 77 aan Stemat B.V., Rotterdam. 894 GT, 268 NT. 60,00 (57,60) x 16,50 x 3,50 x 2,700 meter. 2019 over aan Boskalis Offshore Marine Services B.V., Papendrecht, herdoopt BOKABARGE 77. 1-2023 verkocht aan HEBO Maritienservice B.V., Rotterdam, herdoopt HEBO-P60.



BOKABARGE 91, IMO 9586760, ponton (PBRH), 2010 opgeleverd door Scheepswerf Ruijtenberg B.V., Raamsdonksveer (191) als STEMAT 91 aan Stemat B.V., Rotterdam. 2.082 GT, 624 NT, 79,95 (76,75) x 22,00 x 4,50 x 0,590 / 3,450 meter. 2019 over aan Boskalis Offshore Marine Services B.V., Papendrecht, herdoopt BOKABARGE 91. 1-2023 verkocht aan HEBO Maritienservice B.V., Rotterdam, herdoopt HEBO-P80.

E-3004, (IMO 9238090, ponton, 2001 opgeleverd door B.V. Scheepswerf voorheen P. en A. Ruijtenberg, Raamsdonksveer als RUIJTENBERG 183 aan Ruitenberg B.V., Raamsdonksveer. 1420 ton, 67,00 x 18,00 x 4,40 x . meter. 200- verkocht aan Smit Transport Europe B.V., Rotterdam, herdoopt E-3004. 1-2023 verkocht aan HEBO Maritienservice B.V., Rotterdam, herdoopt HEBO-P63.

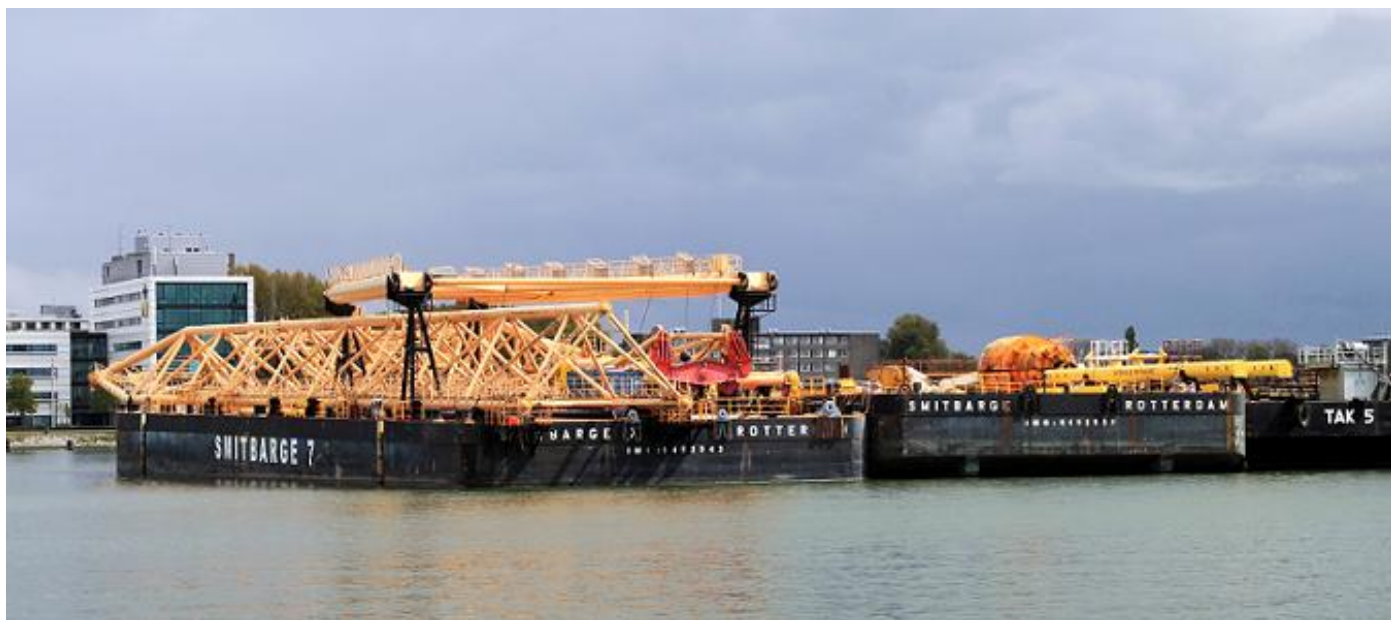
E 3505, IMO 9217943 (NB-292), Testponton, 2000 opgeleverd als E 3505 aan Sleepdienst & Transportonderneming G.J. Eerland Lcm. B.V., Rotterdam. 2002 verkocht aan Smit Transport B.V. 2013 verkocht aan Boskalis Offshore Marine Services B.V. 1.599 GT. 66,00 x 23,00 x 4,00 x 3,210 meter (ledig 0,750) meter. 2022 verkocht aan GW Equipment B.V., in beheer bij HEBO Maritienservice B.V., herdoopt HEBO-P54.



DOCKWISE FSP 101, IMO 9659701, Pontoon, Gebouwd 2012, Cosco Shipping Heavy Industry (Zhoushan) Co. Ltd. (101), 3.867 GT, 1.169 NT, 9.413 DWT. 60,00 x 40,00 x 6,00 x 5,000 meter. 5-10-2012 opgeleverd (BV) als DOCKWISE FSP 101 aan Dockwise FSP B.V., Rotterdam. 1-2023 verkocht aan HEBO Maritienservice B.V., Rotterdam, herdoopt HEBO-P61. (Foto: Nico Sannes, de pontons FSP 101 en FSP 102 met de duwboot THYRA, Rotterdam).

DOCKWISE FSP 102, IMO 9659713, Pontoon, Gebouwd 2012, Cosco Shipping Heavy Industry (Zhoushan) Co. Ltd. (102), 3.867 GT, 1.169 NT, 9.413 DWT. 60,00 x 40,00 x 6,00 x 5,000 meter. 5-10-2012 opgeleverd (BV-30204H) als DOCKWISE FSP 102 aan Dockwise FSP B.V., Rotterdam. 1-2023 verkocht aan HEBO Maritienservice B.V., Rotterdam, herdoopt HEBO-P62.

EUROPA 1, ENI 02719437, 1976 opgeleverd door Weserwerft, Minden als EUROPA 1 aan Sleepdienst & Transportonderneming G.J. Eerland L.C.M.zn., Rotterdam. 1.782 ton. 76,43 x 11,37 meter. 2002 verkocht aan Smit Transport Europe B.V., Rotterdam. 1-2023 verkocht aan HEBO Maritienservice B.V., Rotterdam, herdoopt HEBO-P32.



SMITBARGE 6, IMO 9492531 (NB-248), ponton, besteld bij Jiangmen Nanyang Ship Engineering, Xinhui, 4-11-2008 op transport naar waterkant om te water gelaten te worden, 8-12-2008 te water gelaten bij Jiangmen Yinxing Shipbuilding Co. Ltd., Jiangmen, China onder bouwnummer YX-09, 15-12-2008 opgeleverd aan SMIT Transport Europe B.V., Rotterdam (Smit Transport & Heavy Lift B.V., Rotterdam). 2.889 GT, 84,00 x 23,50 x 5,50 x 4,670 meter. 17-4-2009 de ponton in een dubbele sleep vertrokken naar Rotterdam achter de sleepboot ALPHONSE LETZER. 2009 voor 16 maanden in charter bij Bard Offshore voor de installatie van windmolenpark Bard I te Duitsland. 2018 herdoopt BOKABARGE 6. 1-2023 verkocht aan HEBO Maritienservice B.V., Rotterdam, herdoopt HEBO-P81. (Foto: Teun van der Zee, 23-4-2017, Waalhaven met de SMITBARGE 6 en SMITBARGE 7).

SMITBARGE 7, IMO 9492543 (NB-248), ponton, besteld bij Jiangmen Nanyang Ship Engineering, Xinhui, gebouwd door Jiangmen Yinxing Shipbuilding Co. Ltd., Jiangmen, China onder bouwnummer YX-10, 2008 opgeleverd aan SMIT Transport Europe B.V., Rotterdam (Smit Transport & Heavy Lift B.V., Rotterdam). 2.889 GT, 84,00 x 23,50 x 5,50 x 4,670 meter. 17-4-2009 de ponton in een dubbele sleep (SMITBARGE 9, 5 t/m 7-4-2009 op de SMITBARGE 7 gezet) vertrokken naar Rotterdam achter de sleepboot ALPHONSE LETZER. 2009 voor 16 maanden in charter bij Bard Offshore voor de installatie van windmolenpark Bard I te Duitsland. 2018 herdoopt BOKABARGE 7. 1-2023 verkocht aan HEBO Maritiemservice B.V., Rotterdam, herdoopt HEBO-P82.

SMITBARGE 8, IMO 9492555 (NB-1248), ponton, besteld bij Jiangmen Nanyang Ship Engineering, Xinhui, 16-1-2009 te water gelaten, gebouwd door Jiangmen Yinxing Shipbuilding Co. Ltd., Jiangmen, China onder bouwnummer YX-11, 2009 opgeleverd aan SMIT Transport Europe B.V., Rotterdam (Smit Transport & Heavy Lift B.V., Rotterdam). 2.889 GT, 84,00 x 23,50 x 5,50 x 4,670 meter. 17-4-2009 de ponton in een dubbele sleep (31-3-2009 op de SMITBARGE 6 gezet) vertrokken naar Rotterdam achter de sleepboot ALPHONSE LETZER. 2009 voor 16 maanden in charter bij Bard Offshore voor de installatie van windmolenpark Bard I te Duitsland. 2010 over aan Boskalis Offshore Marine Services B.V. 2018 herdoopt BOKABARGE 8. 1-2023 verkocht aan HEBO Maritiemservice B.V., Rotterdam, herdoopt HEBO-P83.

SMITBARGE 9 9492567, 22-1-2009 te water gelaten, 2009 gebouwd bij Jiangmen YinHu Yard, Jiangmen City, Guangdong Province, China (YX1-12) voor SMIT Transport Europe B.V., Rotterdam, 2.922 GT, 6.800 DWT. 84,00 x 23,50 x 5,50 x 4,670 meter. 5 t/m 7-4-2009 op de SMITBARGE 7 gezet, 17-4-2009 de pontons SMITBARGE 6 (met SMITBARGE 8 9492555) en SMITBARGE 7 (met SMITBARGE 9 9492567) in een dubbele sleep vertrokken naar Rotterdam achter de sleepboot ALPHONSE LETZER. 2010 over aan Boskalis Offshore Marine Services B.V. 2019 herdoopt BOKABARGE 9. 1-2023 verkocht aan HEBO Maritiemservice B.V., Rotterdam, herdoopt HEBO-P84.

SMITBARGE 10, IMO 9595072 (NB-171), Stan Pontoon 7524, 29-11-2010 gedoopt SMITBARGE 10 door mevr. Onofrei Aurora (Damen Galatz Welding Department) en te water gelaten bij Damen Shipyard Galati, Galati onder bouwnummer 1204/523902, 12-2010 opgeleverd aan Smit Shipping Singapore Pte. Ltd., Bahamas, in beheer bij Smit Transport Europe B.V., Rotterdam en Smit Vessel Management Services B.V., Rotterdam. 2.076 GT, 622 NT, 75,00 x 23,50 . x 3,51 meter, 1e in serie van 4 pontons. 12-2010 samen met de SMITBARGE 11 vertrokken achter de sleepboot UNION SAPPHIRE naar Rotterdam. 1-2023 verkocht aan HEBO Maritiemservice B.V., Rotterdam, herdoopt HEBO-P70.



SMITBARGE 11, IMO 9595084 (NB-171), type Stan Pontoon 7524, 16-12-2010 gedoopt SMITBARGE 11 door Jeannette van der Ster (echtgenote van Technical Superintendent Hans van der Ster) en te water gelaten bij Damen Shipyards Galati onder bouwnummer 1205/523903, 17-12-2010 opgeleverd aan Smit Shipping Singapore Pvt. Ltd., Bahamas, in dienst bij Smit Transport Europe B.V., Rotterdam, in beheer bij Smit Vessel Management Services B.V., Rotterdam, roepsein C6YW8, 2.076 GT, 622 NT, 75,00 x 23,50 x . x 3,510 meter, 2e ponton in serie van 4 stuks, samen met de SMITBARGE 10 vertrokken achter de sleepboot UNION SAPPHIRE naar Rotterdam. 1-2023 verkocht aan HEBO Maritiemservice B.V., Rotterdam, herdoopt HEBO-P71. (Foto: Hans Lingbeek, 18-8-2013, transport brugdelen).

SMITBARGE 12, IMO 9595096 (NB-173), Stan Pontoon 7524, 17-2-2011 gedoopt SMITBARGE 12 door Maria Croitoru en te water gelaten bij Damen Shipyards Galati onder bouwnummer 1206/523904, 18-2-2011 opgeleverd aan Smit Shipping Singapore Pvt. Ltd., Bahamas, in beheer bij Smit Transport Europe B.V., Rotterdam, roepsein C6YW9, 2.076 GT, 622 NT, 75,00 x 23,50 x . x 3,510 meter. 1-2023 verkocht aan HEBO Maritiemservice B.V., Rotterdam, herdoopt HEBO-P72.



SMITBARGE 14, IMO 9595101 (NB-173), Stan Pontoon 7524, 17-2-2011 gedoopt SMITBARGE 14 door Lenuta Craciun en te water gelaten bij Damen Shipyards Galati onder bouwnummer 1207/523906, 18-2-2011 opgeleverd aan Smit Shipping Singapore Pvt. Ltd., Bahamas, in beheer bij Smit Transport Europe B.V., Rotterdam, roepsein C6YX2, 2.076 GT, 622 NT, 75,00 x 23,50 x . x 3,510 meter. 1-2023 verkocht aan HEBO Maritiem service B.V., Rotterdam, herdoopt HEBO-P73. (Foto: Teun van der Zee, 26-4-2011).



Boskalis verwerft opdracht voor honderdste windpark op zee

Boskalis heeft de opdracht verworven voor de aanleg van een omvangrijk windpark voor de kust van de Verenigde Staten. Hiervoor zal Boskalis onder meer het transport en de installatie van de turbinefundaties en elektriciteitskabels voor zijn rekening nemen, met de inzet van twee kraanschepen en diverse transport- en kabelschepen. Met het contract wordt een bijzondere mijlpaal voor Boskalis bereikt, omdat dit het honderdste windparkproject op zee betreft waaraan Boskalis de afgelopen tien jaar heeft gewerkt.

De verwerving van dit project volgt op een drukbezet jaar voor Boskalis in de offshore windmarkt. De kraanschepen BOKALIFT 1 en BOKALIFT 2, alsmede het valpijpschip Seahorse waren actief op diverse projecten in Taiwan en met de surveyvloot is bodem- en grondonderzoek uitgevoerd ten behoeve van

diverse offshore windprojecten in de Verenigde Staten en Europa, alwaar Boskalis ook actief was met zijn kabellegschepen.

Peter Berdowski, CEO Boskalis: "Wij zijn trots dat wij met de verwerving van dit prachtige project de mijlpaal van ons honderdste windpark op zee hebben bereikt. Het illustreert de leidende rol die wij het afgelopen decennium in de offshore windmarkt hebben opgebouwd. In die tien jaar waren wij betrokken bij de realisatie van bijna de helft van alle offshore windparken wereldwijd, met uitzondering van China. Met onze combinatie van activiteiten op het gebied van waterbouw en offshore leveren wij een unieke bijdrage aan de mondiale energietransitie." (Bron: Persbericht Boskalis, 16-1-2023. Foto: Jan Verhoog, 29-1-2020).



DAMEN YN 571799, IMO 9892004, Shoalbuster, 120 GT, casco gebouwd bij Damen Shipyards Koźle Sp. z o.o. te Kędzierzyn-Koźle, Polen, 22-5-2019 te water onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571799, 23-6-2019 gearriveerd te Dordrecht met de sleepboot CYCLOP, 6-2019 te Gorinchem om afgebouwd te worden, 20-1-2023 proefvaart als YN 571799 (PCYR), 24-1-2023 naar de Europoort op proefvaart, 25-1-2023 proefvaart en naar Gorinchem. (Foto: Nico Giltay, 25-1-2023, Slikkerveer).

DAMEN YN 571810, IMO 9901477 (NB-300), Damen Shoalbuster 3209, kiel gelegd onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571810, 19-12-2019 (e) te water gelaten, 7-2-2020 casco vanaf Polen te Dordrecht met de sleepboot LEOPARD (IMO 6819697), 327 GT, 215 DWT. 8-2020 geplande oplevering, 12-12-2022 als ARIA, vlag: St. Vincent and Grenadines, vertrokken van de werf naar Europoort voor de proefvaart, 13-12-2022 proefvaart in de Europoort en naar Gorinchem, vlag: Nederland (PCYR), 25-1-2023 van Rotterdam naar Gorinchem, 4-4-2023 geplande oplevering als ARIA aan Damen Shipyards Hardinxveld, Gorinchem.



Tug e Zine
all about tugs

Subscribe for free
on tugezine.com

Free membership entitles you to copies of the Tug e Zine, Tug e Newsletter & exclusive content on tugezine.com.

Tug e Zine
all about tugs



DAMEN YN 571723, IMO 9769269, Tug, Shoalbuster 2709, 210 GT, 30-11-2014 te water onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571723, 20-1-2015 gearriveerd met de sleepboot CYKLOP, 21-12-2022 proefvaart als YN 571723 en naar Gorinchem. (Foto: Nico Giltay, 21-12-2022, Puttershoek).

DAMEN YN 571831, IMO 9971056, Damen shoalbuster 2711, 31-8-2022 te water gelaten te Kędzierzyn-Koźle onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571831, 19-1-2023 vertrokken van Świnoujście, Polen met de sleepboot FAIRPLAY-37 naar Gorinchem, thuishaven: Świnoujście, 20-1-2023 passage Kieler Kanaal, 22-1-2023 te Dordrecht, 253 GT, 31-12-2023 geplande oplevering aan Damen Shipyards Hardinxveld, Gorinchem, vlag: Nederland.

DBB IDEFIX, IMO 9878137 (NB-258), EuroCarrier 2495, 9-1-2019 kiel gelegd onder bouwnummer NEPTUNE 553, aanvankelijk ASTERIX, 27-6-2019 van Aalst naar Hardinxveld als DBB IDEFIX, 3-7-2019 proefvaart in de Europoort en terug naar Hardinxveld en vandaar naar Aalst, 7-2019 geplande oplevering als DBB IDEFIX aan DBB ROV Services A/S, 2019 thuishaven en vlag: Aarhus-Denemarken. 135 GT. Trekkraft 22 ton. 10 kn. 1.268 kW, 2 x Caterpillar C32. 10-8-2022 van Skagen naar Bergen. 14-10-2022 verkocht aan Erko Seifix AS, Torangsvaag, vlag: Noorwegen (JXRS), 10-2022 herdoopt SEIFIX.

FAIRPLAY-90, IMO 9920485 (NB-300), RSD 2513, 353 GT, 282 NT, 101 DWT, 18-11-2020 kiel gelegd onder bouwnummer Damen Gorinchem 515018, 16-1-2023 opgeleverd (e) door Damen Song Cam Shipyard aan Damen Shipyards Gorinchem B.V. Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6399) voor Fairplay Polska, Swinoujście, Polen. 24,73 (22,51) x 12,50 x 4,95 x . meter. 12,7 kn. 6.862 EPK, 5.050 kW.

FAIRPLAY-91, IMO 9932177 (NB-300), RSD 2513, 353 GT, 282 NT, 101 DWT, 15-7-2022 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 515027, 16-1-2023 opgeleverd (e) door Damen Song Cam Shipyard aan Damen Shipyards Gorinchem B.V. Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6400) voor Fairplay Polska, Swinoujście, Polen. 24,73 (22,51) x 12,50 x 4,95 x . meter. 12,7 kn. 6.862 EPK, 5.050 kW.

MAY ROSA, IMO 9920899, Tug, 6-9-2021 kiel gelegd, 17-1-2023 opgeleverd door Hin Lee Zhuhai Shipyard Co. Ltd. (5212) als MAY ROSA aan SPHI Marine Ltd., Majuro-Marshall Islands (V7A6039), in beheer bij KOTUG International B.V., IES Offshore Management Sdn. Bhd., Brunei, en SPHI Marine Sdn. Bhd. (SPHI Marine), Brunei. 845 GT, 145 NT, 233 DWT. Trekkraft 80 ton. 31,95 (30,18) x 12,53 x 4,80 x 3,800 meter. 17-1-2023 van Doumen, China. 21-1-2023 van Hong Kong naar Labuan, 27-1-2023 te Labuan.

MED ALTAIR, IMO 9803807 (NB-293), Tug, 27-11-2015 eerste staal gesneden, 18-12-2015 kiel gelegd, 7-6-2017 te water, 14-12-2017 opgeleverd door Sanmar Denizcilik Makina ve Ticaret A.S. (91) als SANMAR TERMINAL XXI aan Sanmar Denizcilik Makina ve Ticaret S.A., Turkije. 461 GT, 138 NT, 140 DWT. 28,20

(26,17) x 12,60 x . x 4,011 meter. 27-5-2021 verkocht aan Valsa Das Musas - Unipessoal, Portugal (Madeira) (CQEL2), in beheer bij MeTug Sines, Portugal, 5-2021 herdoopt MED ALTAIR. 1-12-2022 van Sines, 10-12-2022 te Rotterdam. 13-12-2022 vanuit de 4e Petroleumhaven naar Stellendam, 14-12-2022 te Stellendam. 31-1-2023 te Stellendam herdoopt VB EXPLORER.



RT EVOLUTION, IMO 9691357, (NB-250), Rotor Tug® ART 80-32 Hybrid-powered, ontwerp Robert Allan Ltd., 5-2013 contract, 7-3-2014 (e) te water gelaten bij Nauta Shipyard, Gdansk onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571714, 6-2014 geplande oplevering, 15-10-2014 opgeleverd als RT EVOLUTION aan RT Evolution Ltd., vlag: St. Vincent and Grenadines, roepsein J8B5097, in beheer bij Kotug International B.V., Rotterdam. 499 GT, 32,00 x 12,60 meter, 3 x 1.765 kW, trekkracht 80 ton. 17-10-2014 passage Kieler Kanaal tijdens een reis van Gdansk naar Rotterdam. 18-10-2014 gearriveerd in de Eemhaven te Pernis, 5-11-2014 trekproeven op de Heerema locatie op het Calandkanaal en terug naar Pernis. 12-2014 vlag: Malta, roepsein 9HA3623. 18-5-2015 aan Greenwich Ship Tier te London gedoopt RT EVOLUTION door mevr. Elizabeth Brunton-Reed (echtgenote van The ABR Company's Chairman Mr. Allan Brunton-Reed). 17-4-2018 bij De Haas Rotterdam B.V., Heyplaat, Rotterdam op de schepenlift. 19-4-2018 van de schepenlift bij De Haas Rotterdam B.V., 24-4-2018 te Schiedam, 25-4-2018 in dok 6 bij Damen in de Wiltonhaven. 4-2018 opgelegd in de Wiltonhaven. 9-2018 in dok bij Damen in de Wiltonhaven. 11-10-2018 proefvaart, van Schiedam naar het Calandkanaal, trekproeven en terug naar Schiedam. 13-10-2018 ingezet voor havensleepwerk in de Europoort. 2021 in beheer bij Boluda Deutschland G.m.b.H. (Foto: Teun van der Zee, 7-7-2018, Eemhaven)

Boluda sleepboot zwaar beschadigd

Windstoten van magnitude 7 tot 8 Bft van de storm "Axel" zorgden woensdagavond (4-1-2023) vroeg voor moeilijke omstandigheden in het havengebied van Bremerhaven. Zoals de waterpolitie Bremen nu aankondigde, kwam het binnen 45 minuten tot twee scheepsongelukken.

Zo botste een containerschip - volgens eerder onbevestigde berichten zou het de BUXCLIFF bij de Lloyd Werft moeten zijn, tijdens een sleepmanoeuvre met een van de gebruikte sleepboten. De bovenbouw en de stuurhut van de sleepboot RT EVOLUTION van de rederij Boluda Towage werden deels flink beschadigd. Gelukkig raakten er geen mensen gewond bij het incident. Er loopt verder onderzoek naar dit incident, zo legt de waterpolitie uit. De stuurhut van de hybride rotorsleepboot, gebouwd door Damen in 2014 met een trekkracht van 80 ton, werd in eerste instantie uit voorzorg met een zeildoek beveiligd tegen het binnendringen van regenwater. Inmiddels is de sleepboot overgebracht naar Reparatuurbetrieb RS Heise in de Fischereihafen te Bremerhaven, waar uitgebreide reparatiewerkzaamheden moeten worden uitgevoerd. Zoals de waterpolitie verder bekendmaakte, vond er woensdagavond korte tijd later nog een scheepsongeluk plaats in het overzeese havengebied. Dienovereenkomstig raakte het cruiseschip AMBIENCE de pier van de Kaiserschleuse tijdens de instapmanoeuvre ondanks sleepbootondersteuning. Er was lichte schade aan eigendommen. Opnieuw raakte niemand gewond, het cruiseschip kon de reis naar Tilbury vervolgen. (Bron: Weser Maritime, vertaald, 6-1-2023).

SC FLASH, MMSI 246756000, Port Tender, 18-10-2019 besteld, 16-8-2019 kiel gelegd, 24-11-2010 te water, 26-11-2010 opgeleverd door Metaalbewerking en Machinebouw N. Dijkstra V.o.F. (348) als

COASTAL FLASH aan Coastal Shipping B.V., Den Helder, in beheer bij Acta Marine B.V. 10 GT, 10,00 x 4,00 meter, 25 kn. 530 PK, 390 kW, 12 x VW Marine TDI 265-6, Double Hamilton Waterjets. 1-2023 verkocht aan Sima Charters B.V., Maassluis (PCIO), herdoopt SC FLASH. 23-1-2023 te Maassluis.



SEA ALFA, IMO 9466271 (NB-273), Shoalbuster 3009, 24-8-2007 besteld bij Damen Shipyards Hardinxveld B.V. onder bouwnummer 571581, 16-11-2007 te water gelaten als SEA ALFA, 6-2-2008 vertrokken van Hardinxveld naar de Scheurhaven, Europoort om daarna trekproeven te doen in het Calandkanaal, 8-2-2008 (BV) opgeleverd aan Sea Alfa B.V., Vlissingen, roepsein PHSA, in beheer bij SeaContractors B.V., Middelburg. 15-2-2008 te Vlissingen gedoopt SEA ALFA door mevr. Marieke Regoor. 309 GT, 92 NT, 30,08 (27,00) x 9,10 x 4,40 x 3,200 meter, 3.300 EPK, 2.460 kW, 2 x Caterpillar 3512B-TA/C, trekkracht 45 ton, 11 kn. 15-2-2019 (e) verkocht aan Nerida Ltd., vlag: Rusland, roepsein UBBS6, in beheer bij Morwenna Shipping Co. Ltd., Moskou. 9-2020 te Gorinchem. 9-2020 verkocht aan Sea Alfa B.V., Vlissingen, roepsein PHSA, in beheer bij SeaContractors B.V., Middelburg. 3-10-2020 van Gorinchem naar de Waalhaven, Rotterdam. 19-12-2022 te Vlissingen. 12-1-2023 (e) verkocht aan Mindaugas Shipping Ltd., Liberia (5LKA6), in beheer bij Lei Teng Enterprise Ltd., Kowloon, Hong Kong, China, 16-1-2023 (F) herdoopt SEA LATCH. 28-1-2023 vertrokken van Vlissingen naar Conakry, Guinee, 14-2-2023 ETA te Conakry, Guinee. (Foto: Wim Kosten Sr., 28-1-2023).

SEA CHARLIE, IMO 9475923 (NB-174), Shoalbuster 2609, 29-3-2008 (BV) gedoopt SMS SHOALBUSTER door mevr. Eimear Carey en opgeleverd door Damen Shipyards Hardinxveld B.V. (571575) als SMS SHOALBUSTER aan Sinbad Marine Services Ltd., U.K. (2AMB8). 2.200 EPK, 1.640 kW, 2 x Caterpillar 3508B-TA/C, trekkracht 32 ton, 11,25 kn., 6-8-2009 verkocht aan Sea Bravo B.V., Vlissingen, in beheer bij Sea Constructors B.V., herdoopt SEA CHARLIE, 5-2010 onder de vlag van Kazakstan gebracht, thuishaven: Aktau, in beheer bij Enka İnşaat ve Sanayi A.Ş, Istanbul. 12-2011 onder de Nederlandse vlag gebracht (PHSC). 1-1-2022 (e) verkocht aan PMG Equipment Pty. Ltd., thuishaven en vlag: Perth-Australië, roepsein VMLL, in beheer bij Pacific Marine Group Pty. Ltd., Townsville (PMG).

SEA TRIDENT, IMO 7393169, Research Vessel, 964 GT, 1.010 DWT. 18-10-1974 opgeleverd door Martin Jansen, Leer (130) als KIRSTEN BRAVO aan Partrederi Bravo 5, Horsens-Denemarken (OWTI), in beheer bij Ole Hoffmann Rasmussen P/R. 495 BRT, 192 NRT, 1.010 DWT. 1.350 EPK, 1.007 kW, Alpha Diesel A/S. 7-1981 in beheer bij Horsens Shipping A.p.S., Horsens. (dochterbedrijf van Wilh. Chr. Bech, ook bekend als Bech-Rederierne). 1984 in charter Anvil Shipping Co. (Panama), 3-1984 herdoopt ANVIL SCOUT. 28-3-1984 Anvill Shipping verkocht aan Western Sea Services of Panama Inc., Panama (HO2883), in beheer bij Horsens Shipping A.p.S., Horsens, herdoopt WESTERN TRIDENT. 17-1-1990 verkocht aan Gardline Shipping Ltd., Panama, herdoopt SEA TRIDENT. 1998 verkocht aan Gardline Geosurvey Ltd., Panama. 15-9-2003 in beheer bij Gardline Ltd. 2007 verkocht aan Gardline Shipping Ltd., Panama (HO2883) in beheer bij Gardline Ltd. 5-6-2011 in beheer bij Gardline Marine Sciences Ltd. 6-2018 vlag: United Kingdom.



12-6-2019 de Engelse sleepboot GOLIATH bracht het eveneens Engelse Research Vessel SEA TRIDENT van Cowes, U.K. naar Dordrecht, m.s. GEPKE III fungeerde op de rivier als stuurboot (Info: N. Giltay). 2019 opgelegd. 2020 Gardline Shipping Ltd. overgenomen door N.V. Kon. Boskalis Westminster. 11-9-2020 verkocht aan MNG S200 Ltd., St. Kitts and Nevis (V4ET4), 9-2020 herdoopt MNG GRENVILLE. 25-1-2021 van Stellendam naar Sharjah, 14-4-2021 te Sharjah. 31-7-2021 verkocht aan MNG Maritime Ltd., St. Kitts and Nevis. 23-7-2022 vertrokken van Sharjah. 2022 verkocht voor sloop naar India (975 Lt). 13-1-2023 op Bhavnagar Anchorage. 17-1-2023 op Alang Anchorage, 19-1-2023 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto KIRSTEN BRAVO en info: Bent Mikkelsen, 18-7-1983 opgelegd te Horsens).



SMIT BRONCO, IMO 9345491 (NB-219), type: Delta Multi Purpose Pusher Tug 2500, casco gebouwd te Servië, 9-1-2006 casco gearriveerd vanaf Servië te Sliedrecht voor afbouw bij I.H.C. Holland Delta Shipyard B.V. onder bouwnummer 1101116, 22-3-2006 te water gelaten bij I.H.C. Holland Delta Shipyard B.V., 19-4-2006 en 20-4-2006 geplande proefvaarten, 30-4-2006 van Sliedrecht naar de Europoort, 1-5-2006 trekproeven op het Calandkanaal, 4-5-2006 door de GEPKE naar Hardinxveld gesleept, 5-5-2006 opgeleverd door IHC Beaver Dredgers B.V., Sliedrecht (11016) aan Smit Transport Europe B.V., Rotterdam, roepsein PHFS. 15-5-2006 vertrokken van de Waalhaven met bestemming IJmuiden. 19-9-2006 voor het kantoor van Smit Transport Europe B.V., gedoopt SMIT BRONCO door mevr. Meeuwisse (echtgenote van Commercieel Manager Smit Transport en Heavy Lift M.J. Meeuwisse). 230 GT, 69 NT, 120 DWT, 25,80 (22,15) x 10,00 x 3,45 x 2,720 meter, 2.028 EPK, 1492 kW, 2 x Caterpillar Inc., Lafayette, IN, trekkracht 28 ton, 10 kn. 4-2012 (e) verkocht aan Boskalis Offshore Marine Services B.V. 4-2012 (e) vlag: St. Vincent

and Grenadines. 4-2012 (e) in beheer bij Smit Vessel Management Services B.V., Rotterdam. 8-2012 (e) vlag: Nederland. 2-2014 aan de werf van Maaskant Shipyards B.V. te Stellendam onder de vlag van Cyprus gebracht, thuishaven: Limassol, roepsein 5BAA4. 1-9-2015 verkocht aan Sea Bronco B.V., Vlissingen, in beheer bij Seacontractors Beheer B.V., Middelburg, 9-2015 herdoopt SEA BRONCO. 10-1-2023 (F) thuishaven en vlag: Brixham-U.K. (MNFJ6). (Foto: Leo Schuitemaker, 13-10-2006, Rotterdam).



SMIT ENTERPRISE, IMO 7230135 (NB-294), sleepboot, 1-12-1972 opgeleverd als SMIT ENTERPRISE aan Smit Int. (Antilles) N.V., Willemstad-N.A. Roepsein PJSE. 495 BRT, 382 DWT. 43,85 (37,52) x 10,65 x 5,06 x 4,553 meter. 259 ton bunkers, 14 kn. 6.000 IPK, 2.592 EPK, 2 x 9 cyl, 4 tew, 325 x 379, Allen 9S37-E, W.H. Allen, Sons & Co. Ltd., Bedford. Zusterschip: SMIT PIONEER. De nieuwe sleepboot SMIT ENTERPRISE die Smit International (Antilles) op 1 december heeft overgenomen van de Scheepswerven v/h H.H. Bodewes B.V. in Millingen aan de Rijn. Voor de overdracht werd het schip, liggend aan de Parkkade, in Rotterdam gedoopt door mevrouw A.J. van Doorn-Kaan, echtgenote van één der commissarissen van Smit International. De SMIT ENTERPRISE is een zusterschip van de in oktober in dienst gestelde SMIT PIONEER. Het gaat niet alleen meer om slepen en bergen, maar ook om de assistentie bij de zogenaamde "offshore" - werkzaamheden zoals het -verhalen van kraaneilanden en pijpenleggers. De 6.000 IPK sterke SMIT ENTERPRISE kan een grote trekkracht ontwikkelen en is mede door haar boegschroef bijzonder wendbaar. Het schip kan ook als zeesleper, bergingsboot maar ook als havensleepboot dienst doen. (Het Vrije Volk, 5-12-1972). 12-1972 na oplevering op station te Aberdeen. 25-12-1972 op 1e Kerstdag te Falmouth, in de avond uitgevaren naar een coaster in nood. 26-12-1972 (2e Kerstdag) vertrokken van Falmouth naar Mobile, Alabama, de reis ging met de CHEROKEE van Mobile via de Azoren naar Amsterdam. 4-1973 verkocht aan Smit Enterprise N.V., Willemstad-N.A., roepsein PJSE, in beheer bij Smit Int. (Antilles) N.V. 1983 verkocht aan Smit International South East Asia Pte Ltd., Singapore, thuishaven en vlag: Nassau-Bahamas, roepsein C6ZN, 1983 herdoopt SMIT COLOMBO. 1991 verkocht aan Bergings- & Transportbedrijf van den Akker B.V., Vlissingen, thuishaven en vlag: Nassau-Bahamas, 25-11-1991 (LL) herdoopt BANCKERT. 1996 nieuwe motoren: 5.005 EPK, 3.680 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 280 x 300, Stork-Wärtsilä 6SW280, Stork-Wärtsilä Diesel B.V., Zwolle NE-96. 1996 thuishaven: Vlissingen, roepsein PCYV. 2000 verkocht aan Smit Union Coastal Towage B.V., Vlissingen. 7-7-2003 thuishaven en vlag: Antwerpen-België, roepsein ORKP. 7-2010 verkocht aan IMS Shipping Co., Panama, roepsein HP7610, in beheer bij Christos Shipping Co., Attiki voor Offshore Marine Construction & Salvage Contractors, Piraeus (Spanopoulos Bros S.A.), 26-8-2010 (m) herdoopt CHRISTOS XXII. 23-4-2012 (e) verkocht aan Christos XXII Spanopoulos Tugs S.A., 3-4-2012 (m) vlag: Griekenland, roepsein SVA3834, in beheer bij Spanopoulos Group S.A., Attiki, Griekenland. 19-6-2020 verkocht aan IMS Christos XXII, Panama, roepsein HO7037, in beheer bij Spanopoulos Group S.A., Salamina, Griekenland en Consortium Spanopoulos Salvage, Piraeus. 13-7-2020 te Tuzla om MAKRAN 2 (IMO 9857884) naar Rotterdam te slepen, 6-8-2020 met het casco gearriveerd op de Nieuwe Waterweg. 20-2-2020 van Paloukia, Griekenland gearriveerd bij de werf van Spanopoulos Group S.A. te Ambeliaki. 13-12-2021 (e) verkocht voor sloop naar Turkije. 23-1-2023 vertrokken van Paloukia, Griekenland naar Aliğa met de sleepboot CHRISTOS XL (IMO 8012011, ex SMIT FRANKRIJK), 25-1-2023 te Aliğa om gesloopt te worden. (Foto: Teun van der Zee, 4-1992, Vlissingen).



SMIT NEW YORK, IMO 7522136 (NB-231), 11-9-1976 te water gelaten, 24-2-1977 opgeleverd door Verolme Scheepswerf Heusden B.V., Heusden (934) als SMIT NEW YORK aan Smit Internationale Sleepboot Mij. "Smit New York" B.V., Rotterdam, in beheer bij Smit Internationale Zeesleep- en Bergingsbedrijf B.V. 2.057 BRT, 617 NRT, 1.568 DWT. 9.200 EPK, 6.765 kW, 2 x Werkspoor 6TM410, Stork-Werkspoor Diesel B.V., Amsterdam, NE-76. 20-2-1987 ingebracht bij Smit-Tak International Ltd., Nassau-Bahamas. 1-12-1991 ingebracht bij Smitwijs Towage C.V., Rotterdam, Nassau-Bahamas, in beheer bij Smit Fleet Services B.V. 1996 ingebracht bij Smitwijs New York C.V., vlag: Nederland, in beheer bij Smit Fleet Services B.V. 1999 herdoopt SMITWIJS NEW YORK. 5-2000 verkocht aan China Ocean Engineering Services, Shanghai-China (partner van SmitWijs Towage C.V. in Global Towing Alliance). 14-6-2000 vertrokken van Canada met de bok ASIAN HERCULES II, 29-6-2000 te Rotterdam, 2-7-2000 vertrokken naar zee om de WAKER af te lossen, 10-8-2000 terug te Rotterdam, 8-2000 te Rotterdam overgedragen aan (eigenaar) Hua Xin Shipping (Liberia) Inc., thuishaven: Kingstown, vlag: St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Shanghai Salvage Co., 18-8-2000 aan de Parkkade te Rotterdam voorzien van de naam HUA AN. 30-8-2000 vertrokken met de GIANT 4 naar Cadiz. 26-11-2001 (e) in beheer bij Shen Hua Shipping. 23-9-2002 (e) vlag: Liberia. 5-9-2005 (e) in beheer bij Shanghai Salvage Co. 7-11-2014 (e) verkocht aan Asian Salvage & Towage Co. Ltd., St. Vincent & the Grenadines, roepsein J8B5186, in beheer bij Asian Marine Co. Ltd., Kaohsiung City, 11-2014 herdoopt SALVAGE TITAN. 20-11-2016 tijdens een reis van Oita, Japan naar Port Klang met een ponton geladen met een containerkraan. 28-11-2016 tijdens tropische storm Marc gestrand te Barangay Marzan in Sanchez Mira, Cagayan, Luzon, Filippijnen. Zes van zijn bemanningsleden kregen medische hulp nadat ze waren gered door de Filipijnse kustwacht. 7-12-2016 zou vlot zijn gebracht en met 8 kn. terug op weg naar Port Klang. 23-12-2016 (vt) vlot gebracht en vertrokken naar Port Klang. 1-11-2018 te Kaohsiung. 4-12-2022 verhaald te Kaohsiung om gesloopt te worden. (Foto: Teun van der Zee, 24-10-1989, binnen met het booreiland WEST BETA, ex DYVI BETA).

SMIT RIMA, IMO 9179012, casco gebouwd door Stocznia Tczew Sp. Z.o.o., 1999 opgeleverd (LR) door Damen Shipyards B.V. (7927) als SMIT RIMA aan Smit International Shipping Investments 1st Inc., Nassau-Bahamas. Ingezet te Nigeria. 2003 in beheer bij Smit Nigeria Ltd. 2013 in beheer bij Smit Lamnalco Netherlands B.V., Rotterdam. 7-2014 herdoopt SL RIMA. 6-7-2022 verkocht aan Seagate Maritime S.A., Bahamas (C6QR2), in beheer bij Seagate Tugs & Barges Services Maritime Co., Souda, Griekenland, herdoopt IMA. 19-12-2022 vlag: Griekenland (SVB3921).

SMIT SIBERIË, IMO 8515142 (NB-288), in aanbouw als SMIT SPANJE, 16-5-1986 te water gelaten als SMIT SIBERIË bij Scheepswerf & Machinefabriek Barkmeijer Stroobos B.V. te Stroobos onder bouwnummer 234, (23-6-1986 (e) opgeleverd), 11-7-1986 gedoopt SMIT SIBERIË door mevr. A. Badalian (echtgenote van de Counsellor van de Ambassade van de U.S.S.R.) en officieel overgedragen aan S.I.H., 25-7-1986 opgeleverd aan Smit Internationale Havensleepdiensten B.V., Rotterdam. Roepsein PHPG. 236 BRT, 71 NRT, 139 DWT. 28,61 (26,25) x 9,38 x 4,22 x 3,401 meter. 103,5 ton bunkers, 12,5 kn. 2.400 EPK, 2 x 6 cyl, 4 tew, 240 x 260, Kromhout 6FHD240, Stork-Werkspoor Diesel B.V., Zwolle. 3-5-1996 gepland vertrek naar Nigeria uitgesteld. 30-7-1996 vertrokken uit de Europoort naar Warri, Nigeria om daar te gaan werken, 7-8-1996 gearriveerd te Las Palmas om te bunkeren, 8-8-1996 van Las Palmas naar Warri, 20-8-1996 op de rede bij Warri, 22-8-1996 gearriveerd te Warri na 4.607 mijl varen.



1999 in beheer bij Smit International (Gabon). 18-8-2003 (e) vlag: Marshall Islands. 9-2006 verkocht aan Cooperativa Rimorchiatori Ancona Soc. Coop. S.r.l., Ravenna-Italië (IFSJ2) (Gesmar Group), herdoopt MISA PRIMO. 2018 in beheer bij Rimorchiatori Riuniti, Genua. 2021 verkocht aan Società Esercizio Rimorchi e Salvataggi SERS S.r.l., Italië. 23-6-2022 (e) verkocht aan NKS Shipping Inc., Comoros (D6A3007), in beheer bij Prometheus Maritime Ltd., Piraeus, 9-2022 herdoopt NAOMI. (Foto: Teun van der Zee, 12-7-1988).

SOFEA, IMO 9920887, Tug, 22-7-2021 kiel gelegd, 17-1-2023 opgeleverd door Hin Lee Zhuhai Shipyard Co. Ltd. (5211) als SOFEA aan SPHI Marine Ltd., Majuro-Marshall Islands (V7A6040), in beheer bij IES Offshore Management Sdn. Bhd., Brunei, SPHI Marine Sdn. Bhd. (Sphi Marine), Brunei en KOTUG International B.V. 845 GT, 145 NT, 233 DWT. Trekkraft 80 ton. 31,95 (30,18) x 12,53 x 4,80 x 3,800 meter. 17-1-2023 van Doumen, China. 21-1-2023 van Hong Kong naar Labuan, 28-1-2023 te Labuan.

VB BUCANERO, IMO 9918664, Tug, ASD 2312, 24-12-2022 (BV) (26-12-2022 (e)) opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard, Vietnam (513613) als VB BUCANERO aan Damen Shipyards Gorinchem, St. Vincent and Grenadines (J8B6248). 263 GT, 210 NT, 86 DWT. 22,81 (20,43) x 11,43 x 4,41 x 3,500 meter. 12,5 kn. 5.168 EPK, 3.804 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., Caterpillar 08938/E2 BV, Caterpillar Inc., Lafayette (USA), 2 x Azimuth Thruster. 10-1-2023 van Gale, Sri Lanka. 30-1-2023 te Suez. 2-2-2023 ETA te Souda, Griekenland. Bestemd voor Remolques Gijoneses S.A. (REGISA).



WALRUS II, IMO 9978250 (NB-300), Neptune EuroTug 2008, 125 GT. 7-3-2022 kiel gelegd onder bouwnummer NEPTUNE 603, 14-12-2022 van de werf op proefvaart, 15-12-2022 proefvaart en terug te Aalst, 20-12-2022 geplande oplevering, 21-12-2022 proefvaart, 12-1-2023 van de Waalhaven naar Werkendam, 12-1-2023 opgeleverd aan Walrus Materieel B.V., Werkendam. Roepsein PFFD. 125 GT, 37 NT, 19,95 x 7,80 x 3,10 x 2,750 meter, 27, 2 m3 bunkers, 10 kn., motorvermogen 1.498 EPK, 1.102 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 128 x 157, 1.800 rpm., vertraagd naar 323 rpm., MAN Truck & Bus A.G., Nürnberg. (Foto: Bert Lamers, 12-1-2023, Rotterdam).

WORLD PEARL, IMO 9638123 (NB-291), Offshore Supply Ship, 3.832 GT, 3.514 DWT. 1-12-2011 akte oprichting van World Wide Supply 3 GP B.V., Rotterdam, bestuurder Vistra B.V. in functie getreden. 3-2-2012 de naam gewijzigd in World Wide Supply GP 3 B.V. 25-9-2013 opgeleverd als WORLD PEARL aan World Wide Supply GP 3 B.V., Rotterdam, vlag: Noorwegen (NIS), in beheer bij Remøy Management AS. 1-2-2014 bestuurder Vistra B.V. uit functie getreden bij World Wide Supply GP 3 B.V. 2-9-2015 opgelegd. 27-1-2017 verkocht aan New World Pearl Ltd., Noorwegen (NIS), in beheer bij Remøy Management AS. 28-12-2017 liquidatie beëindigd van World Wide Supply GP 3 B.V. 12-4-2019 verkocht aan FPS Pearl LLC, Liberia (D5TS4), in beheer bij Borealis Maritime Ltd., Londen. 21-3-2022 van Ålesund met de sleepboot ISA naar Greenock, 26-3-2022 te Greenock. 5-5-2022 in beheer bij Borealis Maritime Ltd., Londen en Fletcher Supply Vessels Ltd. 7-9-2022 in beheer bij FPS Pearl LLC en Marlow Offshore Germany G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, 7-9-2022 herdoopt AURORA PEARL.



s.s. FURIE, 20-1-2023 vertrokken van Maassluis naar scheepswerf De Haas Rotterdam, 24-1-2023 op de helling gezet voor restauratie- en reparatiewerkzaamheden, mogelijk gemaakt door het Mondriaanfonds, Fonds Schiedam/Vlaardingen e.o., Prins Bernhardfonds, De Grootfonds en Stichting 75 jaar NBB. In april moet het werk gereed zijn. Foto: Cees van der Kooij, 25-1-2023.

INTERNATIONAAL NIEUWS

Dublin – Rotterdam v.v.

De vaarafstand tussen Dublin en Rotterdam bedraagt 628 zeemijlen en met een 18-mijls vaart wordt dat traject door de Ierse en de Noordzee in 1,5 dag overbrugd. De MIRROR doet niet anders, want zij onderhoudt een weekdienst tussen beide havens. Met de herkenbare groene containers wordt ook duidelijk dat het schip vaart voor Eucon. Zij hebben een kantoor in Rotterdam aan de Reeweg en dat is vlakbij de Beatrixhaven, waar de MIRROR bij de Rotterdam Short Sea Terminal, kortweg RST, op zichtafstand wordt gelost en geladen.

Eucon is een onderdeel van de containerdivisie van de Irish Continental Group met het hoofdkantoor in Dublin. Het ladingaanbod is kennelijk zodanig gunstig dat zij met dertien schepen dertien verschillende diensten onderhouden tussen Ierland en het vasteland.



In Ierland vanuit de havens Cork en Dublin, alsook Belfast in Noord-Ierland, terwijl op het vasteland Antwerpen en Rotterdam hoogfrequent worden aangelopen.

De MIRROR vaart in charter voor Eucon en is eigendom van Ernst Russ AG. Deze Hamburgse rederij werd al in 1893 opgericht en heeft een vloot van 34 grotere en kleinere schepen, waaronder 19 feeders. De MIRROR is zo'n feeder en staat geregistreerd in het Madeirese Funchal, en derhalve onder de vlag van Portugal vaart. Het schip werd gebouwd op de scheepswerf van Damen in het Roemeense Galati en kwam 2007 in de vaart. De maten zijn 141 bij 22 meter, met plek voor 803 TEU. Een MaK diesel van 8400 kW genereert een topsnelheid van 19,5 knopen. (Tekst: Cees de Keijzer, voorzitter WSS Rotterdam Branch. Fotografie: Peet de Rouw <https://www.wssrotterdam.nl/>).



s.s. BJÖRKFJÄRDEN, IMO 8424460, 11-4-1924 besteld, 23-2-1925 te water gelaten, 11-6-1925 opgeleverd door Eriksbergs Mek. Verks. A/B, Gothenborg (216) als SALTSJÖN aan Vaxholms Nya Ångfartygs A/B, Vaxholm-Zweden.

314 BRT, 208 NRT. 37,51 x 6,98 x 2,10 meter. RN. 7214. 335/ 290/ 230 passagiers (in diverse classificaties). 11 kn. 404 kW, C 2 cyl, Eriksberg.

1966 verkocht aan Nya Rederi A/B Saltsjön, Stockholm-Zweden. 1971 verkocht aan Nya Ångfartygs A/B Stömma Kanal, Stockholm-Zweden, in beheer bij Richard Grönstedt, herdoopt BJÖRKFJÄRDEN (Zoutmeer. 1971 nieuwe meting 249 BRT, 113 NRT. 1978 uit Lloyd's Register, niet langer meer zeegaand.

1987 terug in Lloyd's Register, weer zeegaand. 1987 verkocht aan Kommanditbolaget Ångfartygs A/B Saltsjön-Malaren, Stockholm-Zweden. 1994 herdoopt SALTSJÖN. 1999 verkocht aan Swecox International A/B, Västerås, thuishaven: Stockholm. 1999 in charter bij Ångfartygs AB Saltsjön. 14-6-2006 opgelegd vanwege economische problemen. 6-2010 naar Norra Hammarbyhamnen. 8-2010 in charter bij Strömma Kanalbolaget. 20-8-2010 van Norra Hammarbyhamnen op proefvaart. 25-9-2010 reis met "Vrienden van Saltsjöns vänner", daarna opgelegd. 8-6-2011 onder stoom voor Archipelago Boat Day. 30-8-2011 verkocht aan Scandinavian Intermarket Ltd. (Swecox International AB), Västerås, thuishaven: Stockholm. 24-5-2014 een inbraak op het schip, er was geen grote schade aangericht. 10-6-2019 verkocht aan Walleniusrederierna AB, Stockholm. 8-4-2020 herdoopt BJÖRKFJÄRDEN. 11-2020 gearriveerd bij Mälarvarvet AB te Stockholm voor renovatie. (Foto: Teun van der Zee, 11-5-1985, Stockholm).



Einde van de Hamburgse rederij "Hamburg Süd"

Het ruim 150 jaar oude bedrijf maakt al vier jaar deel uit van de Deense rederij Maersk. Nu willen de Denen alle bedrijven samenvoegen onder de naam Maersk. Het is nog niet duidelijk wanneer de opvallende, knalrode 'Hamburg Süd'-schepen en -containers opnieuw worden geschilderd.

Hamburg Süd

Maersk verandert de naam van de historische Duitse rederij Hamburg Süd en een aantal andere bedrijven die de afgelopen jaren door de Deense scheepvaartreus zijn overgenomen. Dat meldt de media Shipping Watch, die een bericht heeft gekregen dat onder de klanten van Maersk is verspreid.



Hamburg Süd A/S & Co. K.G., afgekort Hamburg Süd, is een voormalige rederij gevestigd te Hamburg. Het bedrijf werd in 1871 opgericht door elf Hamburgse handelshuizen en behoorde van 1955 tot 2017 tot de Oetker Group.

De Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft (HSDG) werd opgericht als onderdeel van een kapitaalverhoging als opvolger van de Hamburg-Brasilianischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die sinds 1869 bestond. Het aanvangskapitaal bedroeg 1,25 miljoen Taler, waarvan 65,2% door Commerz- und Disconto-Bank naar de beurs werd gebracht. Nog eens 28,5% werd bijgedragen door de rederij August Bolten en de Hamburg-Brasilianische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, de rest werd overgenomen door verschillende Hamburgse bedrijven. De eerste voorzitter van het genootschap was Heinrich Amsinck.

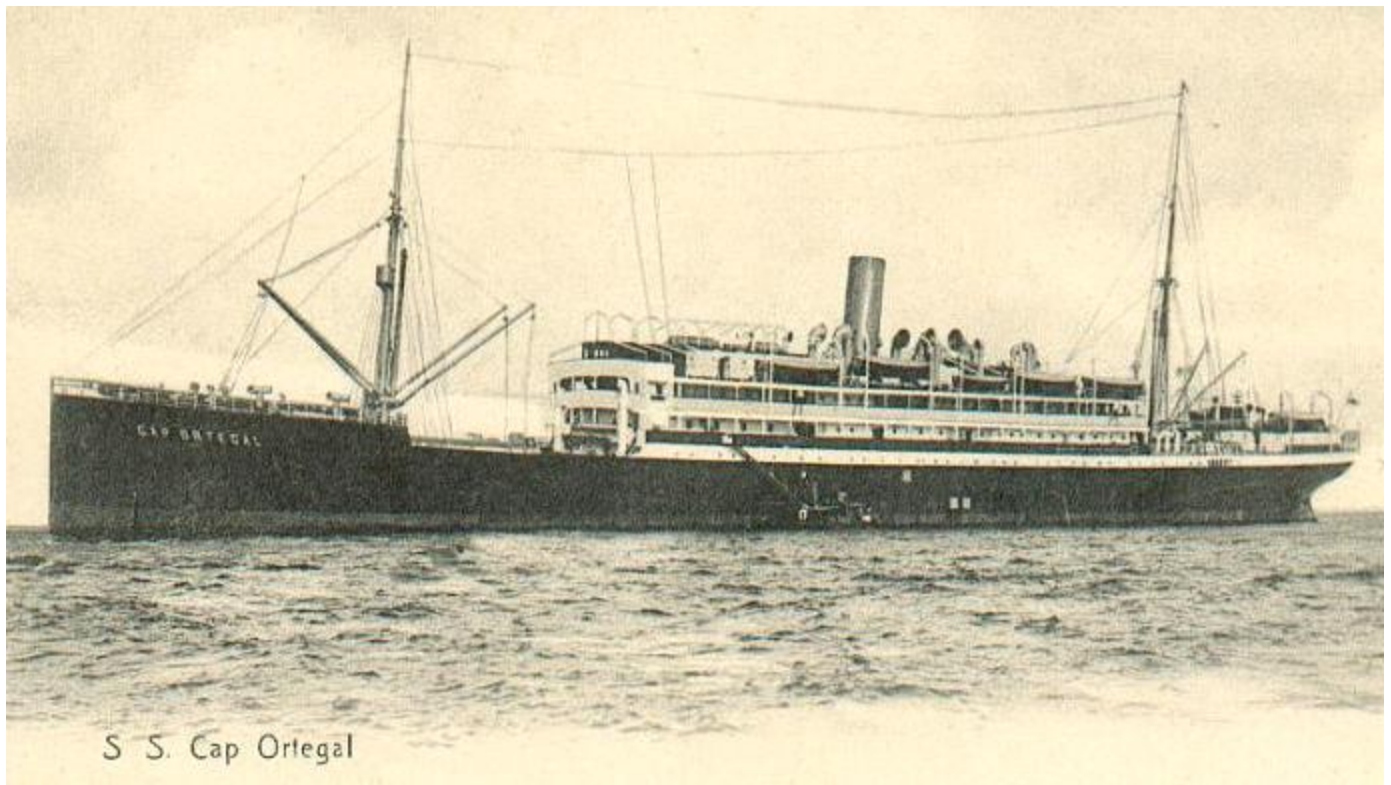
De nieuwe rederij nam de drie schepen van de Hamburg-Brasilianischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft met in totaal bijna 4.000 BRT over en kocht een ander stoomschip. Alle vier de schepen voeren op maandelijkse lijndiensten tussen Hamburg, Brazilië en Argentinië. In 1873 kwamen de eerste in Duitsland gebouwde nieuwbouw in de vloot, de door Reiherstieg Schiffswerft, Hamburg (241) opgeleverde VALPARAISO, groot 2201 BRT.

De eerste Duitse concurrent in de handel naar Brazilië en Argentinië was Norddeutsche Lloyd (NDL) uit Bremen in 1875, dat soms zelfs een groter aandeel van het verkeer behaalde.

In 1881 nam Heinrich Amsinck om gezondheidsredenen ontslag als voorzitter van de Raad van Bestuur. Zijn opvolger was Ferdinand Laeisz (1801-1887), de bekende zeilschipeigenaar, die in 1885 het voorzitterschap overdroeg aan zijn zoon Carl Laeisz (1828-1901). Na de dood van zijn broer Heinrich vertegenwoordigde Martin Garlieb Amsinck (1831-1905) de familie Amsinck in de Raad van Bestuur. In 1885 groeide de vloot van de rederij uit tot 16 stoomschepen met 30.000 BRT.

De AMAZONAS, opgeleverd in oktober 1890 door Blohm & Voss voor de Braziliaanse dienst, was het eerste schip van de rederij van meer dan 3.000 BRT groot.

De 4.000 BRT werden in oktober 1895 bereikt met de ASUNCION (4.663 BRT, Blohm & Voss), het eerste schip van een reeks van elf schepen geleverd door Blohm & Voss en de Reiherstieg scheepswerf tot 1899.



In 1900, met de eerste Cap-stoomboten, kwamen schepen met luxe passagiersfaciliteiten voor het eerst in dienst met de HSDG. De negen schepen tot 1914, waarvan de namen begonnen met Cap, behoorden tot de grootste schepen die werden gebruikt op de route naar Zuid-Amerika toen ze in gebruik werden genomen. Met hun gele trechters verschilden ze ook extern van de eenvoudiger schepen van de HSDG. CAP VERDE, gebouwd in 1900 als de derde Cap-stoomboot door de Flensburger Schiffbau-Gesellschaft, was de eerste nieuwbouw die werd geleverd door een andere Duitse scheepswerf dan de bovengenoemde Hamburgse scheepswerven, die tot 1914 de belangrijkste leveranciers van HSDG bleven.

In 1900 kocht de Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG) onder Albert Ballin de 14 stoomboten die werkzaam waren in de Zuid-Amerikaanse handel van de rederij A. C. de Freitas & Co., voorheen een belangrijke concurrent van de HSDG. Om een tarievenoorlog met deze machtige concurrent te voorkomen, werd besloten een gezamenlijke dienst van de twee Hamburgse rederijen op te zetten, waarbij Hamburg-Süd tweederde en Hapag een derde van het verkeer voor zijn rekening zou nemen.

In 1906 begon het tijdperk van luxe passagiersschepen met de stoomschepen CAP VILANO en CAP ARCONA (I) in de Zuid-Amerikaanse handel, waarbij Hapag nog twee zusterschepen liet bouwen. Met de CAP FINISTERRE (14.503 BRT, 16,5 kn.) volgde in 1911 de eerste snelle stoomboot. In 1914 kwam de CAP TRAFALGAR (18.710 BRT, 17 kn.) in dienst als het nieuwe vlaggenschip van de HSDG-vloot.

In 1914 telde de rederij 56 schepen met in totaal 325.031 BRT. Het was daarmee de vierde grootste Duitse rederij na HAPAG, NDL en DDG Hansa. In aanbouw waren het snelle stoomschip CAP POLONIO, die voor het eerst boven de 20.000 BRT zou uitkomen, en drie kleinere vrachtstomers.

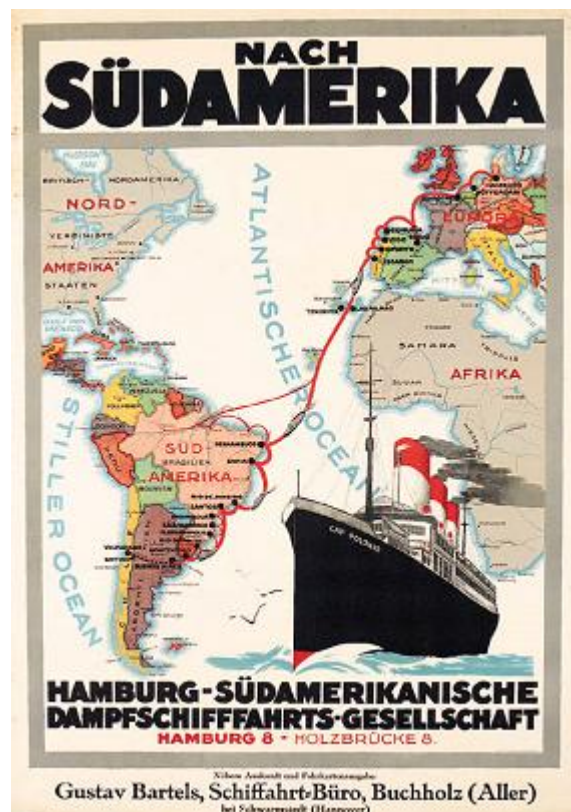
Vlak voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog had Hamburg Süd 57 schepen, maar gedurende de oorlog kwam bijna de gehele vloot in handen van de geallieerden. Oorlogsdienst

Het eerste verlies van een schip vond plaats op 14 augustus 1914, toen de SANTA CATHARINA (4.247 BRT, 1907) op een reis van New York naar Santos kort voor haar bestemming werd veroverd door de Britse kruiser HMS GLASGOW. De Britten brachten hun buit naar het Braziliaanse eiland Abrolhos, dat ze gebruikten als bevoorradingsbasis. Daar vloog de bunkerholen van de SANTA CATHARINA in brand en na mislukte pogingen om brand te blussen, bracht de GLASGOW op 20 augustus het Duitse schip tot zinken.

Verder gingen in WW1 verloren: SANTA ISABEL (1914, 5.199 BRT), 1914 tot zinken gebracht door HMS BRISTOL. CAP TRAFALGAR (1914 opgeleverd door A.G. "Vulcan", Hamburg (334) aan Hamburg-Südamerik. Dampfs. Ges., Hamburg-Duitsland. Passagiersschip. 18.710 BRT. 8-1914 verbouwd tot hulpkruiser. 14-9-1914 bij Trinidad Island tot zinken gebracht door de Britische hulpkruiser CARMANIA. SANTA INES (1) (1914, 5.199 BRT), 1914-1918 vast te Valparaiso. 1918 in beslag genomen Chili. SANTA MARIA (1908, 7.401 BRT) 1914-1920 vast te Caleta Buena, Chili. SANTA THERESA (1911, 3.730 BRT), 1914-1918 gezonken bij Iquique, Chil. ENTRERIOS (4.395 BRT, 1902), 1915 vergaan bij Zweden. GUTRONE (3.039 BRT, 1906) 1915 getorpedeerd door Britse onderzeeboot E.19. PERNAMBUCO (2) (1897, 4.788 BRT, 1897) 1915 getorpedeerd in de Baltische Zee.

Naar de Kriegsmarine: SAO PAULO (1) (1896, 4.724 BRT) 1914 naar de Kriegsmarine als SPERRBRECHER 8, 1915 gezonken. ITAJAHY (1915, 4.155 BRT) 1915 naar de Kriegsmarine, 1919 overgedragen aan U.K. 1921 hedoopt HESIONE.

Portugal's intrede in de oorlog aan de kant van de Entente in 1916 leidde tot het verlies van vier HSDG-schepen die daar hun toevlucht hadden gezocht, die van Brazilië in 1917 van veertien schepen en die van Uruguay van een andere HSDG-stoomboot. De wapenstilstand en capitulatievoorwaarden na de Eerste Wereldoorlog leidden vervolgens tot het totale verlies van de vloot van de rederij, omdat de in neutrale staten geïnterneerde schepen ook moesten worden geleverd.



In beslag genomen: SANTA URSULA (1) (1908, 3.771 BRT), 1914-1916 vast te Lissabon, 1916 in beslag genomen Portugal. GUAHYBA (1895, 2.756 BRT) 1916 in beslag genomen Portugal, herdoopt PORT SANTO. PETROPOLIS (2) (1897, 4,792 BRT) 1916 in beslag genomen Portugal, herdoopt MADEIRA. SANTA BARBARA (1) (1908, 3,763 BRT) 1914-1916 vast Cape Verde Islands, 1916 in beslag genomen Portugal herdoopt SAO THIAGO.

BELGRANO (2) (1897, 4,792 BRT) 1919 overgedragen aan Frankrijk. BUENOS AIRES (3) (1912, 9.180 BRT) 1919 overgedragen aan Frankrijk, 1922 naar Messageries Maritimes, herdoopt CEPHEE. CAP ARCONA (1) (1907, 9.932 BRT) 1919 surrendered to France, 1921 naar Messageries Maritimes, herdoopt ANGERS. CAP ARCONA (1) (1907, 9.932 BRT) 1919 surrendered to France, 1921 naar Messageries Maritimes, herdoopt ANGERS. CAP ORTEGAL (1) (Kart. 1904, 7.818 BRT) 1919 surrendered to France, 1922 naar Messageries Maritimes, herdoopt CHAMBORD. SANTA ELENA (1) (1908, 7.415 BRT) 1920 war reparation to France, 1922 naar Chargeurs Reunis, herdoopt LINCOLN.

BAHIA LAURO (1) (1913, 9.791 BRT) 1914-1917 gezonken te Pernambuco, 1917 in beslag genomen Brazilië, herdoopt CAXIAS. CORRIENTES (3.720 BRT, 1894) 1917 in beslag genomen Brazilië, herdoopt GUARATUBA. ASUNCION (4.663 BRT, 1895) 1917 in beslag genomen Brazilië, herdoopt CAMPOS. SANTA LUCIA (1907, 4.238 BRT), 1917 in beslag genomen Brazilië, herdoopt JOAZEIRO. SANTOS (3) (1899, 4.855), 1917 in beslag genomen Brazilië. CAP ROCA (1) (1900, 5,786 BRT) 1917 in beslag genomen

4.855), 1917 in beslag genomen Brazilië.

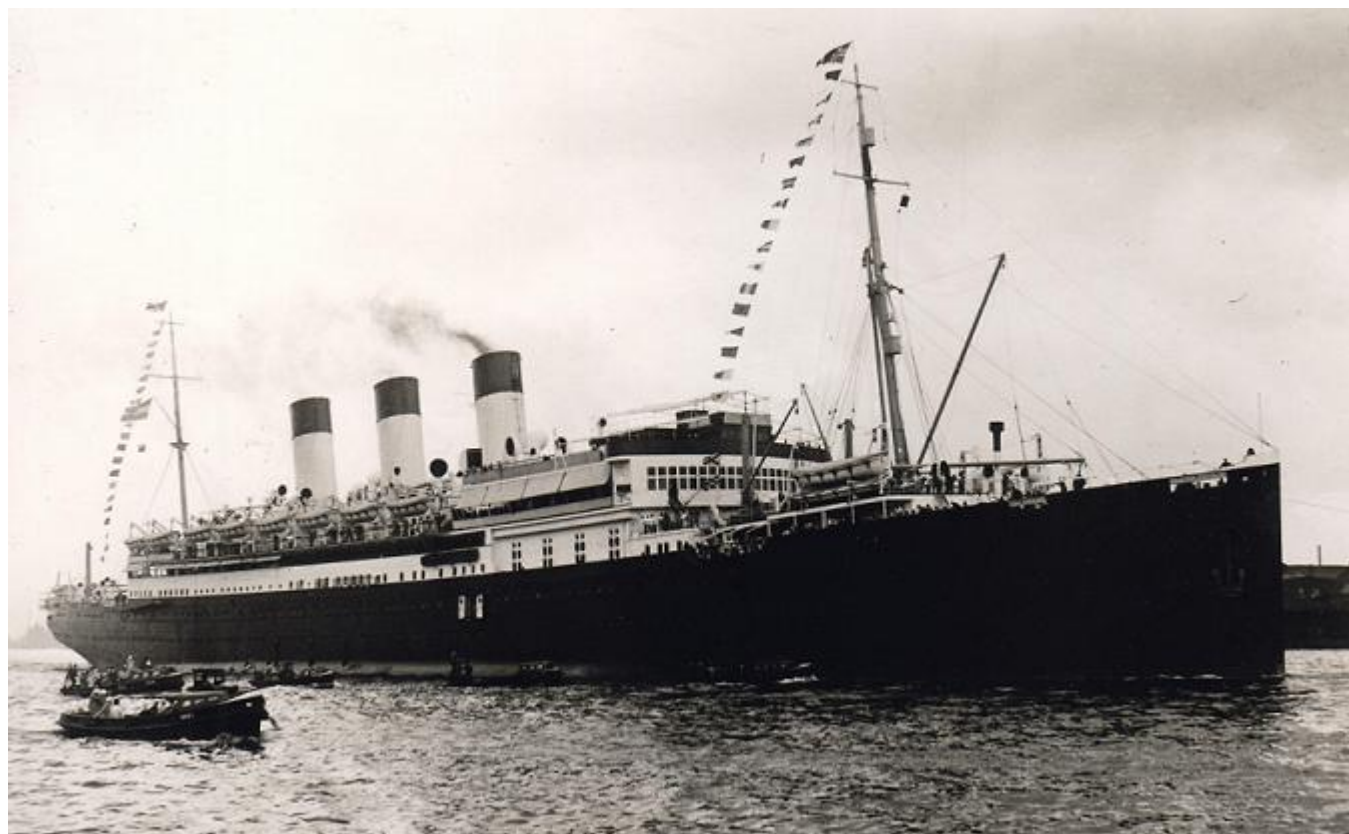
Brazilië, herdoopt ITU. CAP VILANO (1) (1906, 9,467 BRT) 1917 in beslag genomen Brazilië, herdoopt SOBRAL. CORRIENTES (2) (1894, 3.720 BRT) 1917 in beslag genomen Brazilië, herdoopt GUARATUBA. MONTE PENEDO (1912, 3.693 BRT) 1914-1917 vast te Rio Grande do Sul, Brazil, 1917 in beslag genomen Brazilië, herdoopt SABARA. RIO GRANDE (1) (1905, 4.556 BRT) 1917 in beslag genomen Brazilië, herdoopt BENEVENTE. SAN NICOLAS (2) (1897, 4.739 BRT) 1917 in beslag genomen Brazilië, herdoopt ALFENAS. SANTA ANNA (1910, 3.739 BRT) 1914-1917 vast te Paranagua, Brazil, 1917 in beslag genomen Brazilië, herdoopt MACEIO. SANTA ROSA (1) (1911, 9.349 BRT) 1914-1917 vast te Rio Grande do Sul. 1917 in beslag genomen Brazilië, herdoopt IGUASSU.

BAHIA (3) (1898, 4.817 BRT) 1917 in beslag genomen Uruguay, herdoopt PAYSANDU.

RIO NEGRO (4.613 BRT, 1905). 1919 overgedragen aan U.K. BAHIA CASTILLO (1) (1913, 9.959 BRT) 1919 overgedragen aan U.K., Cap Verde (1) (1900, 9.959 BRT) 1919 overgedragen aan U.K. Cordoba (1) (1896, 4.871 BRT) 1919 overgedragen aan U.K. 1920 destroyed by fire off Socotra. Cap Finisterre (1) (1911, 14.503 BRT) 1919 overgedragen aan U.K. 1921 naar Japan, herdoopt TAIYO MARU.

RIO NEGRO (1905, 4.613 BRT) 1919 overgedragen aan U.K. 1921 herdoopt CITY OF PALERMO. SANTA CLARA (1914, 5.485 BRT) 1914-1918 vast te Rosario, 1921 overgedragen aan U.K., herdoopt DEN OF AIRLIE. SANTA CRUZ (1) (1905, 4.924 BRT) 1919 overgedragen aan U.K. 1921 herdoopt MERTON HALL. SANTA FE (1) 1902, 4.494 BRT) 1919 overgedragen aan U.K. 1922 naar HSAL, 1932 gesloopt. SANTA RITA (1) (1905, 4.752 BRT) 1921 overgedragen aan U.K. 1922 naar HSAL, herdoopt BILBAO. TIEFLAND (1943, 1.923 BRT) 1945 overgedragen aan U.K., herdoopt EMPIRE GATEHOUSE. MONTEVIDEO (3) (1901, 4138 BRT) 1914-1918 vast te Punta Arenas, Chili, 1921 overgedragen aan U.K. 1921 herdoopt WESTBURY.

Na de oorlog stond Hamburg Süd met lege handen. In 1920 werden de activiteiten weer opgestart met gecharterde schepen en snel daarna volgde de uitbreiding door schepen te kopen en nieuwe schepen te bestellen. In 1936 nam Dr. August Oetker KG een aandelenbelang in de rederij. In 1939 was de vloot weer 52 schepen groot. De Tweede Wereldoorlog was voor de rederij een herhaling van de Eerste Wereldoorlog. Bijna de gehele vloot ging verloren.



3d.s.s. CAP POLONIO, op stapel gezet bij Blohm & Voss, Hamburg (221) als CAP POLONIO voor Hamburg-Südamerik. Dampfs. Ges., Hamburg, 25-3-1914 te water, tijdens de bouw overgenomen door de Keizerlijke Duitse Marine, afgebouwd als de hulpkruiser VINETA, 6-2-1915 gereed met voldeed niet aan de gestelde verwachtingen en snelheid, 2-1915 opgeleverd als CAP POLONIO aan Hamburg-Südamerik. Dampfs. Ges., Hamburg. Door de blokkade te Hamburg gebleven. 20.576 BRT, 3 x T.E.M. + lage druk. 17 kn. 1919 overgenomen door The Shipping Controller, Londen, in beheer bij Peninsular & Oriental Steam Nav. Co. 1921 terug bij Hamburg-Südamerik. Dampfs. Ges., Hamburg. 1935 verkocht voor sloop aan M. Stern A.G., Essen, 1936 gesloopt op de NDL Werft te Bremerhaven. (Kaart, collectie Earl of Cruise).

Na de Eerste Wereldoorlog bezat Hamburg-Süd dus geen enkel zeeschip meer. De activiteiten werden aanvankelijk hervat met gecharterde schepen en de lijnvaart werd opnieuw opgestart. Zes schepen werden ook teruggekocht in 1921/1922. Met de heroverde CAP POLONIO (1914, 20.576 BRT) stapte de rederij in 1922 in de cruisebusiness. Na voltooiing van het eerste nieuwbouwprogramma met overheidsfinanciering had Hamburg-Süd op 1 januari 1924 17 schepen met 129.447 BRT en bleef het de op drie na grootste Duitse rederij. Voor de lijndienst en de cruisevaart waren de vijf motorschepen van de Monte-klasse, die

ruim 13.000 BRT groot waren, van het grootste belang, die tussen 1924 en 1931 in de vaart kwamen. In 1927 werd de turbine-aangedreven CAP ARCONA (II) in gebruik genomen als het nieuwe vlaggenschip van de passagiersvloot van de rederij.



De pogingen van Norddeutscher Lloyd om een dominante invloed op Hamburg-Süd te krijgen mislukten, maar in mei 1931 werden de commissarissen van Hamburg-Süd samengevoegd met die van NDL en Hapag. Hamburg-Süd moest ook de ANTONIO DELFINO (1922, 13.589 BRT) en CAP NORTE (1922, 13.615 BRT) afstaan aan Norddeutscher Lloyd (charters). Aan de onafhankelijkheid van de rederij leek een einde te komen.

In het Derde Rijk ging de ontmanteling van de grote Duitse rederijen echter door, die was begonnen in de vorige economische crisis, toen de meeste Duitse rederijen afhankelijk werden van de staat. Hapag en NDL moesten hun diensten aan de Zuid-Amerikaanse oostkust grotendeels opgeven en er ontstond een monopolie van de Duitse lijnen voor Hamburg-Süd naar Zuid-Brazilië en La Plata. De grote rederijen moesten ook de meeste van hun schepen die in deze handel werden gebruikt, overbrengen naar Hamburg-Süd, dat vijftien schepen ontving van Hapag (waarvan de GENERAAL OSORIO (1929, 11.590 BRT) de grootste en modernste was) en tien van NDL, waaronder verschillende vooroorlogse gebouwen. Ook de ANTONIO DELFINO en CAP NORTE (die inmiddels bij de NDL waren herdoopt in resp. SIERRA NEVADA en SIERRA SALVADA) keerden terug naar de dienst van de rederij.

Voor 1936 had de rederij geen koelschepen. Vanaf 1936 werden negen schepen omgebouwd voor gekoelde lading, die allemaal bevroren vlees, sommige vruchten, konden vervoeren. In 1936 verwierf de Oetker Group een belang van 25 procent in Hamburg-Süd en werd Richard Kaselowky voorzitter van de raad van commissarissen. In 1939 bezat de rederij 52 schepen met in totaal 402.732 BRT, de grootste vloot in haar geschiedenis.



CAP ARCONA te Buenos Aires, collectie Earl of Cruise, 11-1927 opgeleverd door Blohm & Voss, Hamburg (476) als CAP ARCONA aan Hamburg-Südamerik. Dampfs. Ges., Hamburg. 27.561 BRT, 20 kn., 8 Stoomturbines, 2 schroeven. 3-5-1945 bij Neustadt in de Lübecker Bucht door een luchtaanval tot zinken gebracht.

Met de Tweede Wereldoorlog ging de vloot van de rederij opnieuw verloren.



Over aan de Kriegsmarine: PORTO ALEGRE (2) (1936, 6.105 BRT), 1945 gezonken in het Skaggeak, LA PLATA (2) ex SACHSEN (1922, 8.109 BRT) 1943 gebombadeerd, 1949 gesloopt en VIGO (1922, 7.309 BRT) 1944 als SPERRBRECHER X op een mijn gelopen

Door oorlogshandelingen: FLORIDA (1) (1939, 6.148 BRT) 1940 getorpedeerd door HMS SUNFISH, LA CORUNA (1922, 7.271 BRT) 1940 vergaan bij IJsland, MONTE SARMIENTO (1) (1924, 13.625 BRT), 1942 gebombardeerd bij Kiel, BAHIA (4) (1927, 4.117 BRT) 1944 getorpedeerd door HMS ULA, ENTRERIOS (2) (1923, 5.179 BRT) 1944 gebombardeerd bij Noorwegen, FLORIANOPOLIS (1943, 6.062 BRT) 1944 gebombardeerd bij Kirkenes, MONTE PASCOAL (1) (1931, 13.870 BRT) 1944 gebombardeerd bij Wilhelmshaven, RIO GRANDE (2) (1939, 6.062 BRT) 1944 vrgaan bij Ascension Island, MONTE OLIVIA (1) (1925, 13.750 BRT) 1945 gebombardeerd bij Kiel, FLORIDA (2) (1944, 5.542 BRT) 1945 gebombardeerd bij Lubeck, HANSA 1 (1943, 7.271 BRT) 1945 gebombardeerd bij Gothenburg, BELGRANO (3) (1936, 6.095 BRT) 1945 op een mijn gelopen en CAP ARCONA (2) (1927, 27.561 BRT) 3-5-1945 gebombardeerd bij Lubeck, †+5.000.

Aan het eind van de oorlog lag de CAP ARCONA in de Lübecker Bocht. In de week van 18 tot 26 april 1945 werden met het schip de ATHEN 5.000 concentratiekampgevangenen uit Neuengamme met SS'ers aan boord gebracht. Hetzelfde gebeurde met het schip THIELBEK (2.800 gevangenen van Neuengamme) en het schip DEUTSCHLAND IV. Op 3 mei 1945 werden de schepen gebombardeerd door de Royal Air Force. De THIELBEK, voorzien van witte vlaggen en zonder militaire taken, zonk in twintig minuten. De CAP ARCONA zonk ook, waarbij 90% van de opvarenden omkwam, veelal door verbranding. Concentratiekampgevangenen die van de zinkende schepen wisten te ontsnappen werden doodgeschoten vanaf rondvarende schepen die SS'ers kwamen opvissen. Gevangenen die de oever wisten te bereiken werden door patrouilles van de SS doodgeschoten. In totaal zijn er ruim 7.000 gevangenen om het leven gekomen. Ongeveer 350 mensen overleefden de ramp.

Overigens had de Zweedse regering de Britse regering gewaarschuwd dat er gevangenen aan boord van schepen werden gebracht. Ook moeten Britse verkenningsvliegtuigen de massale transporten van gevangenen hebben gezien. De Britse regering houdt de archieven over het bombardement op de drie schepen tot 2045 gesloten.

In beslag genomen U.K.: BRUNHILDE (1944, 1.923 BRT), 1945, 1946 herdoopt EMPIRE GAME, ESMERALDA (1944, 6.446 BRT), 1945 herdoopt EMPIRE WYE, ESPANA (1922, 7.322 BRT), 1945 bij Sandefjord, 1946 naar USSR, herdoopt GENERAL BAGRATION, GUNTHER (2) (1944, 1.923 BRT), 1945 herdoopt EMPIRE GALASHIELS, 1946 naar de U.S.S.R. en MONTE ROSA (1) (1931, 13.882 BRT), 1945, 1946 herdoopt EMPIRE WINDRUSH.



Na de Tweede Wereldoorlog

In 1951 werd de lijndienst tussen Europa en de Zuid-Amerikaanse oostkust hervat. Een jaar later begon het bedrijf met de tankvaart en, in samenwerking met Rudolf A. Oetker K.G., een uitbreiding van zijn capaciteit in koelschepen. In 1955 werd het bedrijf volledig overgenomen door de Oetker Groep.

In 1956 nam het bedrijf de Deutsche Levante-Linie over en in 1957 begon de lijndienst tussen Noord- en Zuid-Amerika onder de naam "Columbus Line". Vanaf 1963 opereerden de schepen van de "Columbus Line" ook tussen Noord-Amerika en Australië/Nieuw-Zeeland. Vanaf 1971 was de Columbus New Zealand-klasse de eerste containerschepen die tussen de Amerikaanse oostkust en Australië / Nieuw-Zeeland opereerden. In 1980 kwam daar de dienst tussen Europa en Zuid-Amerika bij.

Vanaf 1986 breidde de rederij haar bedrijf sterk uit door andere rederijen over te nemen, te beginnen met de overname van de Deutsche Nah-Ost-Linien. In 1989 verwierf het bedrijf 50% van de Spaanse rederij Ybarra y Cia. Sudamérica S.A. (Ybarra Sud) (die volledig werd overgenomen in februari 2006), en in 1990 de overname van de British Furness Withy Group, die onder andere eigenaar was van de bekende Royal Mail Line en de Pacific Steam Navigation Company (PSNCo). In hetzelfde jaar werden ook de Zweedse Laser Lines en de Nederlandse Rotterdam Zuid-Amerika Lijn (RZAL) en Havenlijn overgenomen.



In 1998 werden het Braziliaanse Aliança en het South Seas Steamship opgenomen, in 1999 de South Pacific Container Lines en de Europa-Zuid-Amerika lijndienst van Transroll. In 2000 nam het bedrijf Inter-America Services over van Crowley American Transport (CAT). Dit werd in 2003 gevolgd door de overname van Ellerman Lines, dat actief was in de Middellandse Zee en India / Pakistan diensten, en de Azië-Zuid-Amerika lijndiensten van Kien Hung. In januari 2004 werden de diensten van "Columbus Line" en Crowley American Transport geconsolideerd onder de naam Hamburg-Süd, evenals die van de Ellerman Group in 2005 en die van Ybarra Sud in november 2006. In 2006 werden de vrachtdiensten tussen Australië/Nieuw-Zeeland en Azië en Noord-Amerika, gezamenlijk bekend als "FANZL Fesco Australia New Zealand Liner Services", overgenomen door Fesco Ocean Management Ltd. (het merk FANZL werd op 1 januari 2008 vervangen door Hamburg-Süd). In september 2006 sloot de rederij een samenwerkingsovereenkomst met Hapag-Lloyd, Hyundai Merchant Marine en Shandong Yantai International Marine Shipping Container Company in de handel Azië-Australië. Op 1 december 2007 werden de lijnvaartactiviteiten van de Italiaanse Costa Container Lines (CCL) overgenomen.



CAP DOMINGO, IMO 8213794, 15-11-1983 te water, 29-3-1984 opgeleverd door Nippon Kokan K.K., Yokohama (1010) als BO JOHNSON aan Axel Axelson Johnson (Johnson Line A/B), Stockholm-Zweden (SKKHY. 31.446 BRT, 15.355 NRT, 34.680 DWT. 1905 TEU. 18,5 kn. 18.000 EPK, 13.240 kW, V 12 cyl, 4 tew, 570 x 620, Pielstick 12 PC4-2V, Nippon Kokan K.K., Tsurumi Works. 9-1993 verkocht aan Basil Shipping S.A., Monrovia-Liberia, herdoopt LASER PACIFIC. 5-1997 verkocht aan Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsges, Eggert & Amsinck, Hamburg, vlag: Liberia, herdoopt CAP CORRIENTES. 1-12-1998 herdoopt ALIANCA MEXICO. 10-1999 herdoopt CAP DOMINGO. 12-5-2000 verkocht aan Cometa Maritime Co. Ltd., Valletta-Malta (Ofer Brothers (Management) Ltd.). 11-2007 verkocht aan Webre Shipping Inc, Monrovia, Liberia (A8NY2). 16-3-2009 gearriveerd te Alang, India, 27-3-2009 aanvang sloop. (Foto Teun van der Zee, 16-7-2005).



P&O NEDLLOYD LAMBADA, IMO 9283203. 9-8-2004 kiel gelegd, 30-10-2004 te water gelaten, 4-1-2005 opgeleverd door Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd., Okpo Shipyard (4098) als MONTE PASCOAL (3) aan Containerschiffsreederei m.s. Monte Pascoal" G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg-Duitsland, in beheer bij Hamburg Süd Deutschland, Hamburg, 69.132 GT, 31.228 NT, 65.066 DWT, 5560 TEU, 45760 kW. 8-6-2005 te Antwerpen in dienst bij P&O Nedlloyd, 8-6-2005 herdoopt P&O NEDLLOYD LAMBADA. 2006 herdoopt MONTE PASCOAL. 19-3-2018 verkocht aan A.P. Møller Singapore Pte. Ltd., 3-2018 vlag: Singapore (9V8586), in beheer bij Mærsk A/S. (Foto Teun van der Zee, 14-7-2005).

Net als bijna alle rederijen wordt ook Hamburg-Süd getroffen door de zware scheepvaartcrisis die medio 2008 uitbrak. Begin 2013 werd daarom gesproken over een fusie met Hapag-Lloyd, die mislukte. Op 25 juli 2014 kondigde Hamburg Süd aan dat het eind 2014 de lijndiensten en het netwerk van agentschappen van de Chileense rederij Compañía Chilena de Navegación Interoceánica (CCNI) onder de bestaande merknaam zou overnemen. De overname vond daadwerkelijk plaats in maart 2015.

Verkoop van de rederij

Op 1 december 2016 kondigde de Oetker Group aan dat het zijn scheepvaartactiviteiten zou afstoten en Hamburg-Süd met al zijn activiteiten, dochterondernemingen en belangrijke bedrijfsmiddelen zou verkopen.



CAP SAN ARTEMISSIO, IMO 9633939, 1-10-2013 kiel gelegd, 13-12-2013 te water. 1-4-2014 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. (2527) als CAP SAN ARTEMISSIO aan CAP SAN ARTEMISSIO PTE. LTD., Singapore, in beheer bij Enesel Pte. Ltd. 119.441 GT, 55.522 NT, 131.095 DWT. 10589 TEU. 40.670 kW, 7 cyl, 2 tew, 900 x 3260, 84 rpm., Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. 3-1-2019 verkocht aan Green Spanker Shipping S.A., Panama (3EQA4), in beheer bij Kyowa Kisen Co Ltd. en Synergy Maritime Pvt. Ltd. (Foto: Henk de Winde, 7-6-2021 inkomend bij 't Killetje, Breskens).

Op 28 april 2017 stemden de aandeelhouders en de adviesraad van Dr. August Oetker KG in met de overeenkomst tussen Dr. August Oetker K.G. en Mærsk Line voor de verkoop van Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft K.G. (Hamburg-Süd) inclusief alle dochterondernemingen en de aangesloten rederijen.

Het contract was onderworpen aan de goedkeuring van talrijke mededingingsautoriteiten. Hamburg-Süd maakt sinds 1 december 2017 deel uit van A.P. Møller-Mærsk. Met de overname van het bedrijf ligt het eigendom van de 105 schepen van Hamburg Süd- en de verantwoordelijkheid voor het beheer van de schepen bij A.P. Møller te Kopenhagen. De zeevarenden op de schepen van Hamburg-Süd vallen direct onder Maersk. De schepen, die eerder onder Duitse, Singaporese, Liberiaanse of Portugese vlag voeren, werden in 2018 onder vlag van Singapore, Groot-Brittannië en Denemarken gebracht.

Na de overname werd Hamburg-Süd verantwoordelijk voor alle handel via schepen op de routes tussen Europa en Zuid-Amerika, tussen Azië en Zuid-Amerika en tussen Noord- en Zuid-Amerika. Het bedrijf was geen zelfstandige rederij meer en verliet de Vereniging van Duitse Reders (VDR) na de overname door Maersk. Op 27 januari 2023 kondigde Maersk aan dat het bijna alle logistieke merken zou integreren in zijn moederbedrijf Maersk. Daarmee komt ook de naam Hamburg-Süd ten einde.

(Bronnen: Wikipedia, The Ships List e.a., vertaald en bewerkt, The Ship List, Fakta om Fartyg, e.v.a. Foto CAP SAN MARCO: Teun van der Zee, 26-5-1982. Foto CAP SAN VINCENT: Henk de Winde 18-1-2020, inkomend bij 't Killetje, Breskens met bestemming Antwerpen. Foto CAP ORTEGAL: collectie Earl of Cruise. Foto SANTA INES: collectie Earl of Cruise. Foto COOLHAVEN: Hans Krayenbosch, 15-4-1983, varend in de Havenline. Posters: collectie Earl of Cruise).



Maersk en MSC laten grootschalige alliantie vallen

De zogenaamde 2M-alliantie tussen MSC en Maersk wordt niet verlengd wanneer deze in januari 2025 afloopt.

In een gezamenlijk persbericht van MSC en Maersk stellen de twee rederijen dat hun gezamenlijke alliantie - ook wel 2M genoemd - niet wordt verlengd als deze in januari 2025 afloopt.

De overeenkomst werd in 2015 gesloten en gaf de twee rederijen de mogelijkheid om reservecapaciteit op elkaars schepen in te zetten.

In de gezamenlijke verklaring zeggen CEO Vincent Clerc van A.P. Møller-Mærsk en CEO Søren Toft van MSC: "MSC en Maersk erkennen dat er veel is veranderd sinds de twee bedrijven in 2015 de 10-jarige overeenkomst ondertekenden. De verstoring van de 2M-alliantie maakt de weg vrij voor beide bedrijven om hun individuele strategieën voort te zetten.

En verder: "We hebben het partnerschap zeer gewaardeerd en kijken uit naar een voortdurende sterke samenwerking gedurende de rest van de overeenkomstperiode. We blijven ons volledig inzetten om de diensten van de 2M-alliantie aan MSC- en Maersk-klanten te leveren.

De bedrijven verklaren verder dat de beëindiging van de alliantie geen onmiddellijke impact zal hebben op de diensten die worden geleverd aan klanten die 2M-transacties gebruiken. De klantenteams van elk bedrijf zullen communiceren met hun respectieve klanten om te ondersteunen tijdens en na de uitfasering van de 2M-alliantie, aldus de verklaring.

Toen de alliantie in 2015 werd gevormd, werd dit gedaan om concurrerende en kosteneffectieve operaties in Azië-Europa, Trans-Atlantisch en Transpacific te garanderen. (Persbericht Møller-Mærsk/MSK, 25 januari 2023).



Ruim 2400 kilo coke gevonden na valse bommelding op MSC LORENA

Op het containerschip de MSC Lorena, dat eind december in Vlissingen aan de kant moest liggen na een bommelding die later vals bleek, is ruim 2400 kilo cocaïne gevonden. "De drugs werden gevonden in een container tussen een deklading cacao", aldus het Antwerps parket.

De bommelding kwam op 22 december binnen bij de Belgische politie toen het containerschip voor de kust van Vlissingen lag. Daarna moest het schip een week voor anker. Nadat bij onderzoek niks was aangetroffen kon het schip op 29 december afmeren in de haven van Antwerpen om lading te lossen.

De politie heeft twee verdachten opgepakt voor betrokkenheid bij de valse bommelding. Het gaat om een 24-jarige man uit Delft en een 22-jarige Hagenaar. Zij worden verdacht van dreiging met een terroristisch misdrijf. (Bron: ANP/BELGA/LK. Foto: Arjan Elmendorp, 21-3-2012).

DE STRAFFEN IN HOGER BEROEP WERDEN GEHALVEERD VOOR VIER BEKLAAGDEN

De straffen in hoger beroep werden gehalveerd voor vier verdachten voor de brand aan boord van de NORMAN ATLANTIC, die vervolgens werden omgezet in boetes omdat het om schuldige overtredingen ging. Een ander, Dimosthenis Sotiropoulos, werd in plaats daarvan door het Hof van Piraeus vrijgesproken met een vonnis dat definitief werd.

Dit werd opgemerkt door de advocaten Mario Scopesi en Nicola Scognamillo, tijdens het proces voor de ramp die plaatsvond voor de Albanese kust in de nacht van 28 december 2014, en de dood van 31 mensen veroorzaakte en 64 anderen verwondde. Volgens de advocaten moet de positie van Ioanni Verdinoyannis, Pavlos Fantakis, Georgios Katsavenaki, Lazaros Chatzavramidis en Sotiropoulos zelf in Italië juist in het licht van de beslissing van de Griekse rechters worden herzien.

Verdinoyannis, wettelijk vertegenwoordiger van Anek (de chartermaatschappij van de veerboot), wordt beschuldigd van schipbreuk en meervoudige doodslag met de verzwarende omstandigheid van bewuste schuld, aanklagers Ettore Cardinali en Federico Perrone Capano hebben negen jaar cel voor hem gevraagd. Voor Fantakis, toezichthouder aan boord van hetzelfde bevrachtingsbedrijf, en Katsavenaki (wettelijke vertegenwoordiger van Anek) is het verzoek acht jaar. Tot slot is het verzoek van de officier van justitie voor Chatzavramidis acht jaar gevangenisstraf. (Bron: VT, vertaald, 22-12-2022).



STENA EBBA, IMO 9863003 (NB-297), 4-7-2018 contract, 14-10-2020 kiel gelegd, 22-12-2021 te water gelaten bij China Merchants Jinling Shipyard (Weihai) Co. Ltd. onder bouwnummer (W0271), 48.035 GT,

19.642 NT, 8.600 DWT. 26-9-2022 opgeleverd aan aan Solt Holding Cyprus 7 Co. Ltd., Cyprus (5BAY6), in beheer/ bare-boat charter bij Stena Line Scandinavia AB, Gothenborg en Stena Marine Management A,p.S. 12-2022 vlag: Denemarken (DIS)) (OZXE2). 11-1-2023 te Karlskrona gedoopt STENA EBBA door Ulrica Messing (gouverneur van de Zweedse Blekinge County). Ingezet op de route Gdynia-Karlskrona. (Foto: Stena).

LES ALIZÉS, IMO 9911032 (NB-300), kraanschip, 29-4-2021 kiel gelegd onder bouwnummer China Merchants Jangsu Cmhi-233, 2-1-2022 te water gelaten, 24-8-2022 geplande oplevering, 8-11-2022 t/m 10-11-2022 proefvaart, 22-11-2022 t/m 28-11-2022 proefvaart, 30-11-2022 t/m 14-12-2022 proefvaart, 25-12-2022 van Nantong op proefvaart, 16-1-2023 opgeleverd aan Codralux S.A., Luxemburg (LXLE) (Dredging & Maritime Management S.A. Jan De Nul Group). 58.167 GT, 61.000 DWT. 5.000 SWL Huisman kraan. 17-1-2023 van Nantong naar Ningbo Anchorage. 21-1-2023 van Ningbo Anchorage naar Singapore, 27-1-2023 te Singapore. 29-1-2023 van Singapore naar Suez, 14-2-2023 ETA te Suez.



12-2-2023, SPIRIT OF ADVENTURE, IMO 9818084, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 08:00 - 17:00.
13-2-2023, AIDAprima, IMO 9636955, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 08:00 - 08:00 uur.
14-2-2023, MSC VIRTUOSA, IMO 9803625, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 20:00 uur.
15-2-2023, IONA, IMO 9826548, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 07:00 - 21:00 uur
22-2-2023, MSC VIRTUOSA, IMO 9803625, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 07:00 - 17:00 uur.
23-2-2023, AIDAprima, IMO 9636955, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 08:00 uur.
1-3-2023 MSC VIRTUOSA, IMO 9803625, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 07:00 - 17:00 uur
2-3-2023, AIDAprima, IMO 9636955, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 23:00 uur.
3-3-2023, AIDAbella, IMO 9362542, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 08:00 - 23:00 uur.
8-3-2023 MSC VIRTUOSA, IMO 9803625, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 07:00 - 17:00 uur
9-3-2023, AIDAprima, IMO 9636955, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 08:00 uur.
15-3-2023 MSC VIRTUOSA, IMO 9803625, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 07:00 - 17:00 uur
16-3-2023, AIDAprima, IMO 9636955, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 08:00 uur.
22-3-2023 MSC VIRTUOSA, IMO 9803625, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 07:00 - 17:00 uur
23-3-2023, AIDAprima, IMO 9636955, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 08:00 uur.
29-3-2023 MSC VIRTUOSA, IMO 9803625, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 07:00 - 17:00 uur
30-3-2023, AIDAprima, IMO 9636955, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 08:00 uur.
3-4-2023, AIDAprima, IMO 9636955, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 08:00 - 23:30 uur.
4-4-2023, AIDAdiva, IMO 9334856, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 09:00 - 18:00 uur.
5-4-2023, IONA, IMO 9826548, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 07:00 - 21:00 uur
9-4-2023, BRITANNIA, IMO 9614036, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 19:00.
16-4-2023, SKY PRINCESS, IMO 9802396, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 12:00 - 22:00.
17-4-2023, RENAISSANCE, IMO 8919257, (Maiden Call), ex AEGEAN MYTH, CTR, 07:00 - 19:00 uur.
18-4-2022, ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 07:00 - 17:00 uur.
21-4-2023, MEIN SCHIFF 3, IMO 9641730, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 07:00 - 18:00 uur.
28-4-2023, REGAL PRINCESS, IMO 9584724, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 09:00 - 21:00 uur.
1-5-2023, BALMORAL, IMO 8506294, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 07:30 - 18:30 uur.
23-5-2023, MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 08:30 - 20:00 uur
16-5-2023, COSTA FIRENZE (Maiden Call), IMO 9801691, CTR, dinsdag, 08:00 - 18:00 uur.
28-5-2023, ZUIDERDAM, IMO 9221279, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 17:00 uur.
9-6-2023, RENAISSANCE, IMO 8919257, ex AEGEAN MYTH, CTR, vrijdag, 08:00 - 18:00 uur.
11-6-2023, ZUIDERDAM, IMO 9221279, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 17:00 uur.
19-6-2023, MARINA (Maiden Call), IMO 9438066, Cruise Terminal Rotterdam maandag, 12:00 - 22:00
2-7-2023, ZUIDERDAM, IMO 9221279, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 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.
22-8-2023, EXPLORA I (Maiden Call), IMO 9869875, CT Rotterdam, dinsdag, 15:00 - 23:30 uur.
26-8-2023, COSTA FAVOLOSA (Maiden Call), IMO 9479852, CT Rotterdam, woensdag, 10:00 - 20:00 uur.
4-9-2023 RIVIERA (Maiden Call), IMO 9438078, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 11:00 - 20:00 uur.

Info: Cruiseport Rotterdam



CRUISEREIZIGER.NL
PASSIE VOOR CRUISEN

CRUISENIEUWS



Oceania Cruises noemt Vista's zusterschip ALLURA

Oceania Cruises heeft haar toekomstige 8e cruiseschip in de vloot Allura genoemd. Ze is een zusterschip van de Vista, die in mei 2023 in de vaart zal komen, terwijl de Allura in 2025 in de vaart komt. Het nieuwe schip met een capaciteit van 1.200 passagiers (60.000 ton) wordt gebouwd op de Fincantieri-scheepswerf in Sestri Ponente, Italië, nabij Genua.

“Bij Oceania Cruises zijn we altijd op zoek naar manieren om ons aanbod te ontwikkelen, te verbeteren en te moderniseren om onze veeleisende gasten voortdurend te verrassen”, aldus Frank A. Del Rio, president van Oceania Cruises. De naam Allura is afkomstig van het Engelse woord ‘allure’, dat verleiden betekent.

Allura - Oceania Cruises

“We zijn heel blij met de grote vraag die we hebben gezien naar Allura's zusterschip, Vista. Het eerste seizoen van 2023 is al uitverkocht, en we weten dat Allura net zo populair zal zijn bij onze gasten.”

Allura zal een aantal nieuwe onderdelen aanbieden, waaronder restaurant Ember dat een luxe signature restaurant is met vernieuwde Amerikaanse klassiekers en ook Aquamar Kitchen. Beide debuteren op de Vista in mei. Ook zal de Allura de grootste standaard passagiershutten aan boord hebben en een nieuwe Chef's Studio. (Bron en foto: cruisereiziger.nl, 1 februari 2023).

ARVIA, IMO 9849693 (NB-299), 18-2-2021 in aanbouw onder bouwnummer MEYER WERFT 716, 15-2-2022 kiel gelegd, 27-8-2022 (te water) uitgedokt, 6-11-2022 vanaf de werf gearriveerd op de Eemshaven, 17-11-2022 op proefvaart, 24-11-2022 na de proefvaart terug op de Eemshaven, 15-12-2022 opgeleverd aan Carnival PLC, vlag: United Kingdom (MKXD8), in beheer bij P&O Cruises. 185.206 GT, 5.200 passagiers. 18-12-2022 te Southampton. 23-12-2022 van Southampton. 30-12-2022 te Arrecife, Spanje. 2-1-2023 te Cadiz. 3-1-2023 te Lissabon. 6-1-2023 te Southampton. 10-1-2023 te Santa Cruz de Tenerife. 17-1-2023 te Philipsburg. 16-3-2023 doop te Barbados.



Nieuw cruiseschip Celebrity Cruises te water gelaten

Het vierde cruiseschip van Celebrity Cruises in de Edge-klasse, Celebrity Ascent, is zaterdag op de scheepswerf van Chantiers de l'Atlantique in Saint-Nazaire voor de eerste keer in aanraking gekomen met water. De tewaterlating betekent dat de buitenromp van het schip is voltooid en het begin van de volgende bouwfase. De komende periode zullen de werkzaamheden aan het interieur worden geïntensiveerd. Celebrity Ascent maakt naar verwachting in december 2023 haar debuut in de Caribbean. De eerste officiële cruise staat gepland op 3 december vanuit Fort Lauderdale richting het Oost-Caribisch gebied naar St. Maarten, St. Thomas en de Dominicaanse Republiek. Daarna maakt ze elke zondag een 8-daagse cruise vanuit Port Everglades naar afwisselend het Oost- of West Caribisch gebied. Denk aan Puerto Rico, Britse Maagdeneilanden en St. Kitts op de oostelijke route en de Bahama's, Mexico en de Kaaiman Eilanden op de westelijke route. Zusterschepen van Celebrity Ascent zijn de Celebrity Edge, Celebrity Apex en Celebrity Beyond. De Ascent is 17 dekken hoog en 20 meter langer dan de originele Celebrity Edge en biedt net als de Celebrity Beyond dan ook meer ruimte aan boord. (Bron en foto: cruisereiziger.nl, 22-01-2023).

CELEBRITY ASCENT, IMO 9838400 (NB-296), Passenger (Cruise) Ship, 129.500 GT, 17-11-2021 eerste staal gesneden te Saint-Nazaire, in aanbouw onder bouwnummer ATLANTIQUE CHANTIERS M34, 24-8-2022 muntceremonie, 21-1-2023 te water gelaten (uitgedokt), 9-2023 geplande oplevering als CELEBRITY ASCENT aan Celebrity Cruises Inc., Miami FL, vlag: Malta.



Royal Caribbean deelt beelden van tewaterlating ICON OF THE SEAS

De nieuwste constructie update van Royal Caribbean International over haar toekomstige cruiseschip Icon of the Seas staat in het teken van de tewaterlating die vorige maand plaatsvond op de scheepswerf van Meyer Turku in het Finse Turku. De video toont beelden van deze belangrijke mijlpaal in de bouw van het toekomstige vlaggenschip van de Amerikaanse rederij. 219 miljoen liter water, 5 sleepboten en 1 kanonschot kwamen er aan te pas om het innovatieve schip uit het droogdok te brengen naar de aanlegsteiger van de scheepsbouwer. Daar zal de laatste fase van de bouw, het interieur van het eerste schip in de Icon-klasse, worden voltooid. De planning is dat Icon of the Seas in januari 2024 in de vaart komt.

Het nieuwe schip beschikt over een line-up van primeurs en bekende Royal Caribbean faciliteiten in acht buurten waaronder Thrill Island voor waaghalsen, Chill Island om te relaxen en de Suite Neighborhood voor luxe accommodaties. Het moet een toevluchtsoord worden voor zowel volwassenen, ouders, kinderen en grootouders.

Icon zal het hele jaar door 8-daagse Oost- en West-Caribische routes vanuit Miami varen. Elke cruise zal een bezoek brengen aan de privé-eilandbestemming van Royal Caribbean, Perfect Day at CocoCay op de Bahama's en een mix van bestemmingen zoals Cozumel, Mexico; Philipsburg, St. Maarten en Basseterre, St. Kitts. (Bron en foto: cruisereiziger.nl, 24 januari 2023).

SEVEN SEAS GRANDEUR uitgedokt bij Fincantieri

Het nieuwste cruiseschip van de ultraluxe cruisemaatschappij Regent Seven Seas Cruises, Seven Seas Grandeur, is eind vorige week uitgedokt bij scheepsbouwer Fincantieri in Ancona. Het is een belangrijke mijlpaal in de bouw van het schip. Conform traditie werd tijdens de uitdokceremonie een fles champagne

tegen de romp kapotgeslagen nadat madrina Orsinja Myshku, senior controller bij Fincantieri, een lint had doorgeknipt.

Na een gebed van de pastoor van de scheepswerf liep vervolgens het droogdok van de Seven Seas Grandeur onder water. Het evenement werd bijgewoond door Regent's Senior Director of Sales, Gabriella Fonzo, die een dankwoord uitsprak aan Fincantieri voor haar partnerschap en samenwerking. De laatste fase van de bouw is nu van start gegaan waarin het luxe interieur zoals de suites, lounges en restaurants wordt voltooid.



Andrea DeMarco, president van Regent Seven Seas Cruises: “Hoewel er altijd lang naar onze nieuwe schepen wordt uitgekeken, is gebleken dat Seven Seas Grandeur zo populair is, dat we een extra afvaart moesten creëren voor haar eerste seizoen. “De ongelooflijke ontvangst voor Seven Seas Grandeur is niet alleen een bewijs van de sterke vraag naar luxe cruises, maar ook van de positie van Regent als leider in de markt met alle inbegrepen luxe, ongeëvenaarde gastvrijheid en ongeëvenaarde ruimte op zee. We zijn verheugd en enorm trots om later dit jaar gasten aan boord van Seven Seas Grandeur te verwelkomen.”

Het zesde schip van Regent zal in november 2023 haar debuut maken. Het gaat in haar inaugurele seizoen 18 reizen maken in het Caribisch gebied en de Middellandse Zee, evenals twee transatlantische overtochten, allemaal variërend van 7 tot 16 nachten. De inaugurele collectie omvat een nieuwe maiden voyage – toegevoegd vanwege de grote vraag – van zeven nachten naar de Adriatische en westelijke Middellandse Zee, van Venetië (Triëst), Italië tot Barcelona, Spanje. (Bron en foto: cruisereiziger.nl, 3 februari 2023).

SEVEN SEAS GRANDEUR, IMO 9877444, Passenger (Cruise) Ship, 54.000 GT. 15-1-2019 besteld, 12-7-2022 kiel gelegd onder bouwnummer FINCANTIERI VENICE 6282, 2-2-2023 te water gelaten, 15-11-2023 geplande oplevering aan Explorer III New Build LLC., vlag: Marshall Islands, in beheer bij Regent Seven Seas Cruises Inc., Miami FL.

SH DIANA, IMO 9921740, Passenger (Cruise) Ship, 12 100 GT, 192 passagiers, 23-1-2023 te water gelaten (uitgedokt) onder bouwnummer HELSINKI 518, 3-2023 geplande oplevering aan Swan Hellenic Cruises, Southampton, vlag: Panama.

SUN PRINCESS, IMO 9863118, Passenger (Cruise) Ship, 175.000 GT, 31-12-2020 kiel gelegd onder bouwnummer FINCANTIERI MONFALCONE 6310, 31-1-2024 geplande oplevering aan Carnival Corp., vlag: Bermuda, in beheer bij Princess Cruise Lines Ltd., Valencia CA, U.S.A.

Een eerste blik op de toekomstige SUN PRINCESS

Princess Cruises heeft meer details onthuld van haar toekomstige cruiseschip Sun Princess, dat begin 2024 haar debuut zal maken. De Sun Princess wordt het grootste schip ooit in de vloot van de Amerikaanse rederij. Het is momenteel in aanbouw bij Fincantieri in Italië. De Sun zal plek bieden aan in totaal 4.000 passagiers en is het eerste schip in een compleet nieuwe klasse van de cruisemaatschappij.



De Sun Princess krijgt een fris ontwerp, uitgebreide ruimtes en een scala aan nieuwe voorzieningen. Nieuw is bijvoorbeeld de Horizons Dining Room, een eetgelegenheid van 3 verdiepingen met uitzicht op zee. Elk dek is anders ingericht en biedt een andere eetervaring. Ook de Princess Arena is een noviteit. Het wordt het technologisch meest geavanceerde theater voor Princess Cruises. Er is ruimte voor 1.000 passagiers.



Andere hoogtepunten zijn Alfredo's Pizzeria, Crown Grill, Sabatini's Italian Trattoria en Princess Casino. Qua entertainment omvat het Princess Live! programma diverse activiteiten zoals spelshows, trivia en de dagelijkse Wake Shows. Andere gelegenheden met een nieuw design zijn Crooner's, Wheelhouse Bar, International Cafe, Gelateria en Good Spirits.

'Met de bouw van elk nieuw schip hebben we de ongelooflijke mogelijkheid om opvallende ruimtes te ontwerpen met de voorkeuren van onze gasten in gedachten. Met het nieuwe platform en de nieuwe grootte van Sun Princess kunnen we populaire locaties opruimen en uitbreiden. We weten dat onze op de zon geïnspireerde ontwerpen de verwachtingen zullen overtreffen', aldus John Padgett, president van Princess Cruises. (Bron en foto's van resp. Arena, Horizons Dining Room en Alfredo's Pizzeria: cruisereiziger.nl, 4 februari 2023).

SUNFLOWER KURENAI, IMO 9900112, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 17.300 GT, 6.200 DWT. 13-1-2023 opgeleverd als SUNFLOWER KURENAI aan Mol Ferry Co. Ltd., Japan (JD5099), in beheer bij Ferry Sunflower Ltd., Higashinada-ku, Kobe-shi, Hyogo-ken, Japan. Het zusterschip SUNFLOWER MURASAKI, IMO 9900124, 30-8-2-22 te water onder bouwnummer MITSUBISHI SHIMONOSEKI 1225, staat op voor oplevering op 31 maart 2023.

Nieuw cruiseschip Viking gedoopt te Los Angeles

Vorig weekend is in Los Angeles het nieuwe zeecruiseschip van Viking, Viking Neptune, gedoopt. Volgens traditie bij de rederij met de Noorse roots gebruikte doopmoeder Nicole Scott, een gepensioneerd NASA-astronaut, een historische Viking-bijl om een lint door te snijden waardoor een fles Noorse aquavit tegen de scheepsromp kapot werd geslagen.



De bijl werd overhandigd door sopraan Sissel Kyrkjebø, die hem als meter gebruikte bij de naamgeving van haar schip Viking Jupiter in januari 2020. De aanwezige gasten bij de feestelijke ceremonie werden getraceerd op optredens van Kyrkjebø en de Noorse violist Tor Jaran Apold.

Na de doopceremonie vertrok Viking Neptune vanuit Los Angeles, al 20 jaar de thuisbasis van het bedrijf in de Verenigde Staten, naar Honolulu. Het schip vaart momenteel de Viking World Cruise 2022-2023, een 138-daagse reis van Fort Lauderdale naar Londen. Daarbij worden 57 havens in 28 landen aangedaan. (Bron en foto tijdens de doop: cruisereiziger.nl, 13 januari 2023).

VIKING NEPTUNE, IMO 9845910 (NB-299), 13-1-2022 (e) te water gelaten (uitgedokt) onder bouwnummer FINCANTIERI ANCONA 6285, 10-11-2022 opgeleverd als VIKING NEPTUNE aan Viking Ocean Cruises Ship IX, Noorwegen (NIS) (LAOZ8), in beheer bij Viking Ocean Cruises Ltd., Hamilton. 47.878 GT, 4.900 DWT. 930 passagiers. 11-11-2022 van Dubrovnik naar Piraeus, 13-11-2022 te Piraeus. 13-1-2023 te Los Angeles gedoopt VIKING NEPTUNE door Nicole Scott (voormalig NASA-astronaut).



WORLD DREAM IMO 9733117, Passenger (Cruise) Ship, 14-1-2014 contract, 29-7-2015 kiel gelegd, 26-8-2017 te water, 26-10-2017 opgeleverd door Meyer Werft G.m.b.H. & Co. K.G. (712) als WORLD DREAM aan World Dream Ltd., Bahamas (C6BO4), in beheer bij Genting Cruise Lines. 7-3-2022 in beheer bij V Ships Leisure SAM, Monaco voor Dream Cruises. 150.695 GT, 138.107 NT, 15.370 DWT. 335,20 (302,67)

x 39,75 x 11,48 x 8,622 meter. 2022 Dream Cruises failliet en voortgezet als Resorts World. 3-4-2022 van Singapore op Singapore Anchorage

De poging tot verkoop van Genting's voormalige World Dream genereert volgens berichten weinig interesse, omdat de rechtbank al had bevolen dat biedingen vóór 21 december 2022 moesten worden ingediend. Het schip voor 5.000 passagiers was nog een van de slachtoffers van de ineenstorting van Genting Hong Kong, terwijl de cruisevolumes wereldwijd kelderden als gevolg van de pandemie. Volgens berichten is er weinig interesse geweest in de aankoop van het in 2017 gebouwde schip, zonder daadwerkelijke biedingen voor het schip, aldus media.

Dit ondanks de verkoop van de nog in aanbouw zijnde Global Dream-liner die voor een fractie van de oorspronkelijke kosten aan Disney werd verkocht.

Het schip, dat momenteel aangemeerd ligt in Singapore, kostte bijna \$ 1 miljard om te bouwen en ligt momenteel in de haven. Rapporten geven aan dat de koper ervoor moet zorgen dat het zeewaardig is. De ondergang van de cruisemaatschappij van Genting Hong Kong kwam tijdens het hoogtepunt van de pandemie, waardoor het bedrijf in gebreke moest blijven, waarbij Resorts World Cruises uit de nasleep kwam. (Bron: ag brief.com, 4-1-2023. Foto: Hannes van Rijn, 26-7-2020).



ALLURA, Oceania Cruises zal het tweede cruiseschip van de Allura-klasse ALLURA (1200 passagiers) noemen. Het schip komt in 2025 in dienst. Alle schepen van deze klasse worden op de Sestri Ponente werf van Fincantieri gebouwd.



AMBITION, 9172777, Shirley Ann Robertson OBE zal de AMBITION (1999-MISTRAL, 2005-GRAND MISTRAL, 2013-COSTA NEORIVIERA, 2019-AIDAMIRA, 2022-AMBITION, 48.123 GT) van de Ambassador Cruise Line dopen op 11 mei te Newcastle. Zij is de eerste Britse vrouw die op twee opvolgende Olympische Spelen een gouden medaille bij zeilen heeft gewonnen. (Foto: Nektarios Papadakis, 22-10-2016, Iraklion).

ELEBRITY ASCENT, 9838400, Celebrity Cruises heeft twee broers, Dimitrios en Tasos Kafetzis, aangesteld als co-kapiteins van de CELEBRITY ASCENT (129.500 GT) die in de winter van 2023 in dienst wordt gesteld. Het schip is op 4 februari 2023 uitgedokt op de Chantiers de l'Atlantique in Saint-Nazaire.

ICON OF THE SEAS, 9829930, De ICON OF THE SEAS (2023, 232.000 GT) van Royal Caribbean Cruise Lines zal op 27 januari 2024 voor de eerste cruise vertrekken uit Miami, Florida.



QUEEN VICTORIA, 9320556, Op 2 januari 2023 rond de middag is de QUEEN VICTORIA (2007, 90.049 GT) tijdens een cruise met passagiers aan boord in Cadiz, Spanje, op de Navantia Scheepswerf in dok gegaan. Het duurde drie uur voor het schip op de dokblokken stond en nog eens twee uur voor de gangway geplaatst was. Daarna konden de passagiers van boord, maar zij moesten met bussen van het schip naar de werfpoort. De dokking was nodig om een propellerblad van een Azipod te herstellen. Op 4 januari moesten alle passagiers voor 9 uur aan boord zijn; dan werd de gangway weggehaald. De reparatie moest op dat moment worden uitgevoerd omdat het schip op 11 januari uit Southampton op een wereldreis zou vertrekken. Eerder al was de AIDABELLA (9362542) op deze werf gedokt in 2017 en een schip van Costa Crocière een paar jaar geleden in Marseille. (Foto: Teun van der Zee, 4-5-2008).

RESORTS WORLD ONE, 9141077, Resorts World Cruises gaat vanaf maart 2023 cruises van twee en drie nachten varen met de RESORTS WORLD ONE (1999-SUPERSTAR VIRGO, 1856 passagiers, 75.338 GT).

SEABOURN PURSUIT, 9862035, De SEABOURN PURSUIT (23.615 GT) zal in augustus 2023 in dienst worden gesteld.



SEABOURN VENTURE, 9862023, Seabourn heeft de cruises in april 2023 van de SEABOURN VENTURE

(2022, 23.615 GT) geannuleerd om de stabilisatoren te repareren. (Foto: Jan de Jonge, 22-7-2022).

SEVEN SEAS GRANDEUR, 9877444, Regent Seven Seas Cruises zal in november de SEVEN SEAS GRANDEUR (750 passagiers, 542 bemanningsleden, 55.498 GT) in dienst stellen. Het schip is begin februari 2023 uitgedokt op de Ancona werf van Fincantieri.

SH DIANA, 9921740, Op 23 januari 2023 is de SH DIANA (192 passagiers, 141 bemanningsleden, 12.100 GT) in Helsinki uitgedokt. Het schip moet op 15 april 2023 op de eerste cruise vertrekken.

STENA EBBA, 9863003, Op 11 januari 2023 is de STENA EBBA (2022, 48.035 GT) in Karlskrona, Zweden, gedoopt door Ulrica Messing, gouverneur van de Blekinge regio.

SUNFLOWER KURENAI, 9900112, Mitsui-OSK Lines heeft de SUNFLOWER KURENAI 2023, 17.300 GT() in dienst gesteld. Het schip vaart op LNG en het gaat varen op de binnenlandse dienst tussen Osake en Beppu. In april 2023 wordt het zusterschip SUNFLOWER MURASAKI (17.300 GT, IMO: 9900124) indienst gesteld.

ULSAN TAEHWA, 9917505, Zuid-Korea heeft de ULSAN TAEHWA 2022, 2696 GT) in dienst gesteld; het schip kan op LNG en dieselolie varen. Het schip kan 300 passagiers vervoeren.

UTOPIA IV, 9851050, Het Amerikaanse National Transportation Safety Bureau (NTSB) heeft geoordeeld dat de aanvaring tussen het superjacht UTOPIA IV (2018, 986 GT) en de tanker TROPIC BREEZE (1989, 348 GT, IMO: 896315) op 23 december 2021 was veroorzaakt door een gebrekkige uitkijk op beide schepen. De tanker is hierbij gezonken.

VIKING NEPTUNE, 9845910, Op 8 januari 2023 is de VIKING NEPTUNE (2022, 47.842 GT) in Los Angeles (California) gedoopt door de NASA-astronaut Nicole Scott. Zij had gewerkt in een space shuttle en in het International Space Station (ISS).

VISTA, 9876957, Oceania Cruises stelt het nieuwste schip VISTA (67.000 GT) een week eerder op 13 mei 2023 in dienst vanwege de grote vraag naar cruises op het schip.

Algemeen:

Juneau in Alaska beperkt het aantal cruiseschepen afgemeerd in de haven of ten anker in de baai tot vijf per dag.



De Amerikaanse kustwacht (USCG) en de National Transportation Safety Board zullen vier dodelijke ongevallen tijdens Antarctische cruises onderzoeken. Dit betreft de schepen WORLD EXPLORER (2019, 9923 GT, IMO: 9835719), waarbij twee Amerikanen zijn omgekomen, twee ongevallen op de VIKING POLARIS (2022, 30.114 GT, IMO: 9863209), één dode Amerikaanse passagier en één gewonde Amerikaanse passagier, en de PLANCIUS (1976-TYDEMAN, 2009-PLANCIUS, 3434 GT, IMO: 7432044) één Amerikaanse dode na een ongeval. Noorwegen zal zelfstandig een onderzoek instellen naar de ongevallen op de VIKING POLARIS. Bij de WORLD EXPLORER en de PLANCIUS zullen de onderzoeken met de inspecties van de vlaggenstaten worden uitgevoerd. (Foto: Wim Kosten Sr., 7-12-2009, instagram maritimephoto.com).

Rederijen:

De Franse ACCOR Group heeft een intentieovereenkomst getekend met Chantiers de l'Atlantique voor de bouw van twee grote cruisezeilschepen. Het eerste wordt ORIENT EXPRESS SILENSEAS gedoopt en zal in maart 2026 worden opgeleverd, het tweede begin 2027. Ze gaan 22.300 GT meten en ze worden 721 voet lang.

Crystal Cruises heeft de CRYSTAL SERENITY (2003, 68.870 GT, IMO: 9243667) en de CRYSTAL SYMPHONY (1995, 51.044 GT, IMO: 9066667) gerenoveerd en zal dit jaar met beide schepen cruises aanbieden. De eerste afvaart van de CRYSTAL SERENITY is op 31 juli 2023, die van de CRYSTAL SYMPHONY op 1 september 2023.

Cunard heeft op 11 januari 2023 het honderdjarig jubileum van de eerste cruise gevierd met het vertrek van de QUEEN MARY2 (2003, 148.258 GT, IMO: 9241061) en de QUEEN VICTORIA (zie boven).

Havila Kystruten laat geen elektrische of hybride auto's of auto's op waterstof meer toe op de ferry's om het brandgevaar.

Neptune Co., een samenwerking tussen de Aman Group (luxue hotels en resorts) en Cruise Saudi, heeft een luxe jacht besteld bij de scheepswerf van T. Mariotti. Het schip meet ongeveer 23.000 GT en het wordt 600 voet lang.

In Nieuw-Zeeland zijn tot 26 januari 2023 acht schepen uit de havens geweerd om biologische vervuiling. Het gaat om de volgende schepen: QUEEN ELIZABETH (2010, 90.901GT, IMO: 9477438), AZAMARA QUEST (2000-R SEVEN, 2003-DELPHIN RENAISSANCE, 2006-BLUE MOON, 2007-AZAMARA QUEST, 30.277 GT, IMO: 9210218), SEVEN SEAS EXPLORER (2016, 55.254 GT, IMO: 9703150), SILVER WHISPER (2001, 28.258 GT, IMO: 9192179), PACIFIC EXPLORER (1997-DAWN PRINCESS, 2017-PACIFIC EXPLORER, 77.441 GT, IMO: 9103996), CORAL PRINCESS (2002, 91.627 GT, IMO: 9229659), VIKING ORION (2018, 47.861 GT, IMO: 9796250), LE LAPÉROUSE (2018, 9976 GT, IMO: 9814026).

Oekraïne:

Op 23 en 24 januari 2023 heeft de Bulgaarse marine in de Zwarte Zee twee drijvende mijnen laten ontploffen.

De Verenigde Staten heeft Vladislav Osipov, een 51-jarige Rus, en Richard Masters, een 52-jarige Brit, beschuldigd van ontduiking van de sancties tegen Rusland voor Viktor Vekselberg, eigenaar van de TANGO (2011, 2083 GT, IMO: 1010703), een jacht van 90 miljoen USD. Vekselberg viel al onder eerdere sancties en in april 2022 werd het jacht door de Spaanse Guardia Civil aan de ketting gelegd.

Sloop:

ASTORIA, IMO, Mogelijk is de ASTORIA (1948-STOCKHOLM, 1960-VÖLKERFREUNDSCHAFT, 1985-VOLKER, 1986-FRIDTJOF NANSEN, 1993-ITALIA I, 1994-ITALIA PRIMA, 1998-VALTUR PRIMA, 2002-CARIBE, 2005-ATHENA, 2013-AZORES, 2016-ASTORIA) na 75 jaar dienst voor de sloop verkocht. Het schip is bekend door de aanvaring in 1956 met de Italiaanse ANDREA DORIA (29.083 GT). Daar kwamen 51 passagiers en bemanningsleden van beide schepen om het leven. De huidige eigenaar ontkent de verkoop voor de sloop van het schip.



Info: GMS

Rank	Location	Sentiment	Dry Bulk USD / LDT	Tankers USD / LDT	Containers USD / LDT
1	India	Positive	545 / LDT	555 / LDT	565 / LDT
2	Bangladesh	Positive	540 / LDT*	550 / LDT*	560 / LDT*
3	Pakistan	Weak	525 / LDT*	535 / LDT*	545 / LDT*
4	Turkey	Weak	300 / LDT	310 / LDT	320 / LDT

ALADIN, IMO 6524230, Research Vessel. 625 GT, 1965 opgeleverd als SAARISTO. 11-2011 herdoopt ALADIN. 3-6-2022 verkocht aan Excel International FZC, St. Kitts and Nevis (V4SO4), in beheer bij Astar Maritime Pvt. Ltd., Mumbai. 18-1-2023 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

ASA NADIYA, IMO 8906846, Bulk Carrier, 23.274 GT, 42.025 DWT. 28-3-1990 te water, 6-1990 opgeleverd door Oshima SB Co., Oshima (10124) als MARITIME PEARL aan Caspian Navigation Co. Pte. Ltd., Singapore. 1998 verkocht aan Avracs S.A.S., St. Vincent & the Grenadines, herdoopt SEA MIROR. 2000 verkocht aan MS 'Augusta' Schiffahrts G.m.b.H., Malta. 2001 verkocht aan Marex Shipping Ltd., Malta. 2004 verkocht aan Genshipping Corp., Malta. 8-2013 herdoopt RUBELLA. 2-2018 herdoopt BELLA. 6-2021 herdoopt ASA NADIYA. 16-3-2022 verkocht aan Fams Venture Holdings Inc., Tanzania (5IM922), in beheer bij Phoenicia Marine LLC, Beirut. 1-2023 herdoopt MURAT BEY. 13-1-2023 als MURAT BEY te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.



ASTORIA, IMO 5383304 (NB-298) 13-12-2020 gearriveerd met de sleepboten BRENT en GINGER (achter) en afgemeerd in de Waalhaven 1 RHB NZ. 22-2-2021 verhaald in de Waalhaven. 26-2-2021 gerechtelijk verkoping vanwege openstaande rekeningen. 7-2021 plannen om verbouwd en ingezet te worden als hotelschip. 25-7-2021 gekocht door een Amerikaanse groep, die ook m.s. FUNCHAL overnam, de nieuwe eigenaren waren van plan om het m.s. ASTORIA te gebruiken voor conversie naar een hotelschip, de plannen werden opgegeven en het schip werd opnieuw te koop aangeboden, zonder de haven van Rotterdam te hebben verlaten, 8-2021 verkocht aan Teamson Lda., Funchal, Madeira, vlag: Portugal, in beheer bij Teamson Lda., Funchal, Madeira en Global Cruise Lines Ltd., Athene. 16-9-2021 gepland vertrek met de sleepboot PEGASUS afbesteld. 7-10-2021 verhaald naar de overkant, van Sluisjesdijk naar Pier 1. 24-11-2021 (mt) verhaald in de Waalhaven. 3-2022 opnieuw te koop gezet door veilinghuis C.W. Kellock & Co. Ltd., Londen. (Foto: Nico Ouwehand, 13-12-2020, ASTORIA t.h.v. Maassluis op weg naar de Waalhaven met de sleepboten BRENT en GINGER).

Eigenaar ontkent dat 's werelds oudste cruiseschip is verkocht voor recycling

Populair schip met een kleurrijke carrière van 75 jaar kan worden verkocht voor verdere handel, volgens The Roundtable, de eigenaar van 's werelds oudste oceaanruiseschip en ontkent dat het een einde maakt aan een 75-jarige carrière.

Een woordvoerder van het in Puerto Rico gevestigde The Roundtable LLC beweert dat rapporten van makelaars deze week dat het 16.144 GT ASTORIA (gebouwd in 1948) is verkocht voor recycling bij een door de Europese Unie goedgekeurde sloper, onjuist zijn.

Deze ontkenning komt ondanks het feit dat het International Ships Register van S&P Global onlangs de status van het schip heeft gewijzigd in "to be broken up".

De woordvoerder van The Roundtable vertelde TradeWinds woensdag echter dat terwijl er momenteel wordt onderhandeld over een deal om het schip te verkopen, de koper heeft aangegeven dat het schip zal worden gebruikt voor verdere handel.

De ASTORIA heeft misschien wel een van de meest kleurrijke carrières van elk schip achter de rug. Het begon in de donkere dagen van de Tweede Wereldoorlog, toen Swedish American Line in 1944 een passagiersschip bestelde bij AB Götaverken.

Als STOCKHOLM, gebouwd met een ijsversterkte boeg voor de Transatlantische lijndienst, voer het op zijn eerste reis in februari 1948 en werd 's werelds eerste naoorlogse nieuwbouw passagiersschip. Klein in vergelijking met andere passagiersschepen die zich bezighouden met de Transatlantische verkeer zou de STOCKHOLM een onopvallende carrière hebben gehad als het niet was ingeslagen in het vlaggenschip van de passagiersvloot van de Italiaanse regering, de 29.000 GT ANDREA DORIA (gebouwd in 1953), op een mistige nacht bij New York in juli 1956.

De ANDREA DORIA zonk. De STOCKHOLM overleefde met een verfrommelde boog. De aanvaring kostte het leven aan 51 passagiers en bemanningsleden van beide schepen. Swedish American Line verkocht de STOCKHOLM in 1960 aan de Oost-Duitse VEB Deutsche Seereederei.

Omgedoopt tot VÖLKERFREUNDSCHAFT, werd het omgebouwd tot een cruiseschip voor de Communistische Partij en vakbondsleden.

De VÖLKERFREUNDSCHAFT werd in 1985 verkocht aan Neptunus Rex Enterprises, een Panamese onderneming die het charterde aan de Noorse overheid, die het gebruikte als hotelschip in Oslo voor asielzoekers. Gedurende deze tijd werd het schip vernoemd naar de Noorse ontdekkingsreiziger FRIDTJOF NANSEN.

Het Italiaanse Starlauro was de volgende eigenaar en verwierf het in 1989 met de bedoeling het te herbouwen voor verder gebruik als het cruiseschip SORRENTO.



Het schip werd verkocht aan Nina di Navigazione voordat er enig werk was gedaan, en al snel werd het verplaatst naar een scheepswerf waar het volledig werd gestript en herbouwd tot de ITALIA PRIMA, een modern cruiseschip dat 580 passagiers kon vervoeren.

Nina zette de ITALIA PRIMA meestal op charter naar andere cruise-exploitanten, net als de volgende eigenaar Classic International Cruises, waarvoor het als ATHENA voer.

Vervolgens werd het schip verkocht aan de Portugese start-up Portuscale Cruises, die het omdoopte tot AZOREN en het in charter zette.

Het in het Verenigd Koninkrijk gevestigde Cruise & Maritime Voyages (CMV) was een van die bevrachters. Het hernoemde het schip ASTORIA en bleef het charteren van hypotheekhouder Montepio Bank nadat Portuscale in 2015 instortte.

CMV kwam in 2020 in problemen, wat ertoe leidde dat de ASTORIA in beslag werd genomen door het UK Maritime & Coastguard Agency. Montepio greep in om het schip terug te winnen en verplaatste het naar Rotterdam, waar pogingen werden gedaan om een koper te vinden.

The Roundtable, een bedrijf gelieerd aan crypto-valutamiljardair Brock Pierce, verwierf het ASTORIA medio 2021 met de bedoeling het als cruiseschip te gebruiken. Het bedrijf kwam later terug op deze plannen en zette het schip weer op de markt. "We doen er alles aan om te voorkomen dat het schip voor schroot wordt verkocht", aldus de woordvoerder van The Roundtable. (Bron: Trade Winds, 31 januari 2023, bijgewerkt met opmerkingen van The Roundtable, vertaald, bijgewerkt, 1 februari 2023. Foto ITALIA PRIMA: Teun van der Zee, 3-8-1997, Leixões, gemeente Matosinhos).

BLEIBTREU SH.1, IMO 9034183, Fishing Vessel, 167 GT, 40 DWT. 1992 opgeleverd als BLEIBTREU. 17-8-2019 verkocht naar Duitsland (DMHR). 24-10-2022 te Grenå, 1-2023 gesloopt te Grenå.

BOSTON, IMO 8100636, General Cargo Ship, 1.499 GT, 1.773 DWT. 28-6-1981 opgeleverd door Peters Schiffswerft, Wewelsfleth (583) als PAX aan Deutsche Conti-Handels m.b.H., B.R.D. 498 BRT, 1.546 DWT. 1990 verkocht aan H.H. Danship A/S, Denemarken. 1992 nieuwe meting: 1499 GT. 7-2020 herdoopt FRI STAR. 27-1-2023 vertrokken van Vedavagen, Noorwegen met de sleepboot DOLPHIN (IMO 9507386), 29-1-2023 gearriveerd te Esbjerg om gesloopt te worden.

CASPIAN GAS, IMO 8822143 (NB-265), LPG tanker, 2-5-1989 te water, 7-1989 opgeleverd door Kyokuyo Zosen, Chofu (2640) als RED DRAGON aan Petrogas Shipping & Finance Inc., Liberia. 3.479 BRT, 3.983 DWT. 1989 verkocht aan Medimar S.p.A., Italië. 2000 verkocht aan Mediterranea di Nav. S.r.l., Italië. 13-4-2012 verkocht aan Caspian Petrochemical FZE LCC, Panama, in beheer bij Marine Shipping Line FZE, 4-2012 herdoopt CASPIAN GAS. 3-2013 vlag: Kazakhstan, in beheer bij Marine Shipping Line FZE, 9-10-2016 vlag: Panama. 7-2019 (e) verkocht voor sloop. 1-2020 (VT) verkocht voor sloop. 6-5-2021 verkocht naar Iran, 5-2021 vlag: Tanzania (5IM230), 5-2021 herdoopt ANIL. 2022 in de vaart als Container Ship, 2.087 GT, 3.471 DWT. 24-1-2023 vanaf Bandar Abbas te Port Asaloyeh, Iran. 24-1-

2023 aan de pier te Port Asaloyeh gekapseisd en gezonken, de bemanning gered, diverse containers overboord geslagen.

CHUN YING NO. 777, IMO 8947101, Fishing Vessel, 498 GT. 1997 opgeleverd als CHUN YING NO. 777. 22-6-2012 verkocht aan Chun Ying Fishery S.A., Victoria, Mahe Island, vlag: Seychelles (S7PU). 27-12-2022 (e) verkocht voor sloop.

DE XIANG, IMO 8921509 (NB-300), Oil Products Tanker, 2.998 GT, 4.978 DWT. 23-6-1990 te water, 19-9-1990 opgeleverd door Shin Kurushima DY, Hashihama (2683) als EIKOH MARU No. 10 aan Koei Kaiun K.K., Japan. 2.814 GT, 4.978 DWT. 8-2005 herdoopt TRIPLE JOY. 4-2018 herdoopt KAO SHUN. 12-2019 herdoopt DE XIANG. 2022 verkocht voor sloop. 7-11-2022 vrtrokken van Ningde, China. 6-1-2023 op Chittagong Anchorage, 14-1-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.



DELTA 1, IMO 9082805, Container Ship, 16.800 GT, 22.983 DWT. 30-11-1993 besteld, 5-1-1995 kiel gelegd, 31-3-1995 te water, 6-6-1995 (e) opgeleverd als RICKMER RICKMERS. 29-5-1995 herdoopt CSAV ROSARIO. 15-10-1998 herdoopt RICKMER RICKMERS. 7-2000 herdoopt SASSANDRA CHALLENGER. 7-6-2001 herdoopt COLUMBUS HONG KONG. 3-7-2002 herdoopt RICKMER RICKMERS. 14-7-2003 herdoopt NORASIA SINDH. 10-6-2004 herdoopt RICKMER RICKMERS. 9-6-2013 herdoopt NANCHANG. 5-2018 herdoopt OEL DELTA. 10-2020 herdoopt SOL DELTA. 5-1-2023 verkocht voor sloop. 12-1-2023 herdoopt DELTA 1. 20-1-2023 op Bhavnagar Anchorage, 23-1-2023 op Alang Anchorage, 24-1-2023 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Kees Bustraan, 29-4-2008, Willemstad, N.A.).

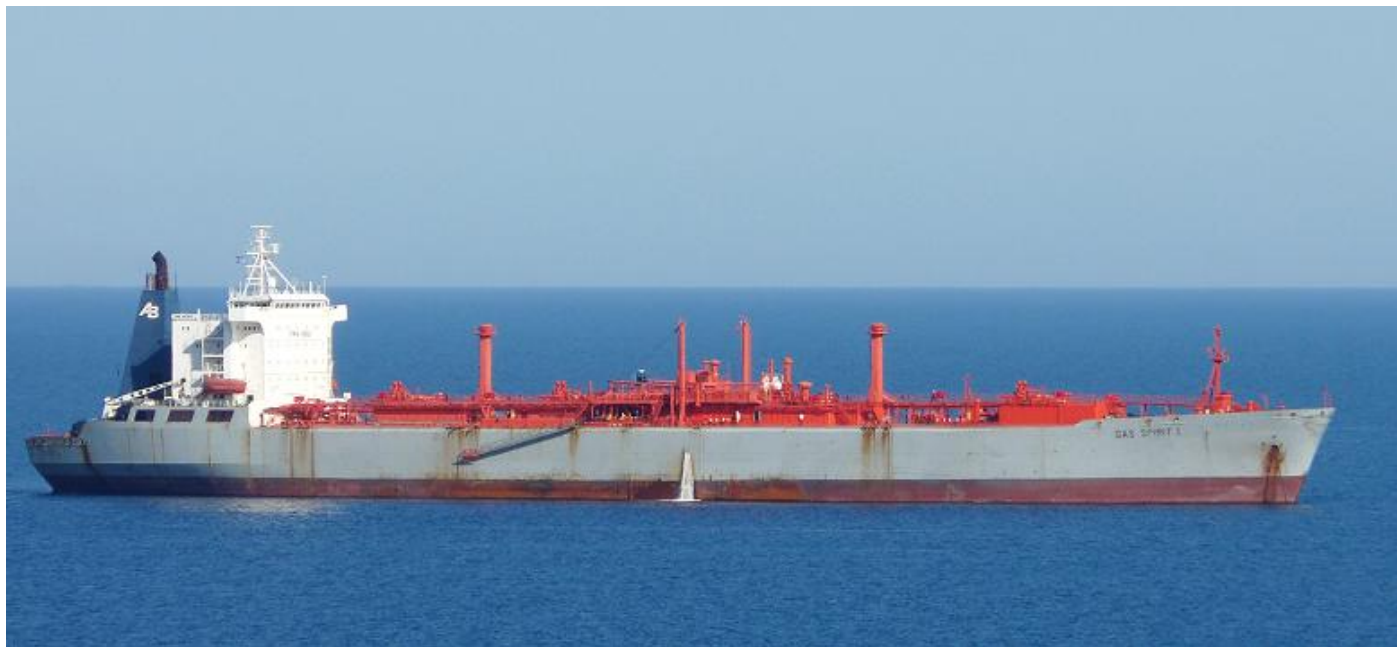
DONG FANG SHENG, IMO 8915976 (NB-299), Bulk, 4-12-1989 te water, 2-1990 opgeleverd als OCEAN ROSE door Imabari Zosen, Marugame (1168) aan Marbella Carriers Corp., Filippijnen. 3.5890 BRT, 69.306 DWT. 1998 verkocht aan Umang Shipping Ltd., Liberia, herdoopt ISPAT UMANG. 11-2004 herdoopt PATERONISO. 5-2005 herdoopt ANAXAGORAS. 12-2006 herdoopt DONG FANG SHENG. 22-11-2022 verkocht voor sloop. 14-12-2022 verkocht aan GSPL DMCC, St. Kitts and Nevis (V4XA4), in beheer bij Machtrans Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 12-2022 herdoopt DON. 25-1-2023 op Chittagong Anchorage, 9-2-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

EVGENIY ZOTOV, IMO 9076595 (NB-300), Fish Carrier, 683 GT, 529 DWT. 1992 opgeleverd door Khabarovsk Shipyard, Khabarovsk als EVGENIY ZOTOV. 11-2022 vlag: Mongolië (JVBS8). 18-12-2022 van Vladivostok naar Alang, 17-1-2023 ETA te Alang. 29-12-2022 (e) verkocht voor sloop naar Alang, India. 24-1-2023 op Alang Anchorage.

FARQUHAR NO2, IMO 8648315, Fishing Vessel, 722 GT, 3-1990 opgeleverd. 2011 herdoopt YIH LONG NO. 101. 2016 herdoopt MAAN FARN NO. 666. 10-2017 verkocht aan Calm Seas Ltd., Victoria, Mahe Island, Seychelles (S7WN), 2017 herdoopt FARQUHAR NO. 2. 10-1-2023 op Bhavnagar Anchorage, 18-1-2023 op Alang Anchorage, 19-1-2023 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

FN 321 LINE DALGAARD, MMSI: 220142000, Fishing Vessel. 1983 opgeleverd door Johs. Kristensen Skibsbyggeri A.p.S., Hvide Sande (171). 2022 door Frank Dalgaard Jensen, Strandby, vlag: Denemarken (OUQS) verkocht voor sloop, 16-1-2023 gearriveerd te Grenå om gesloopt te worden bij Fornæs Ship Recycling A.p.S.

FU OCEAN, IMO 8523890 (NB-300), General Cargo Ship, 6.689 GT, 12.000 DWT. 12-10-1998 opgeleverd. 4-2014 herdoopt YI SHUN 89. 3-2021 herdoopt FU OCEAN. 7-7-2022 verkocht aan Fu Ocean Co. Ltd., Sierra Leone (9LU2137), in beheer bij Fuhai Shipping Ltd., Hong Kong, China. 23-12-2022 van Hong Kong. 1-1-2023 van Phu My, Vietnam naar Chittagong. 3-1-2023 verkocht voor sloop. 11-1-2023 ETA te Chittagong. 28-1-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.



GAS SPIRIT I, IMO 7411569, LPG Tanker, 44.076 GT, 55.173 DWT. 27-11-1978 kiel gelegd, 30-12-1980 te water, 11-3-1980 opgeleverd door Wartsila, Perno (1233) als GOLAR FROST aan Ocean Oil Propane Inc., Liberia. 44.087 GT, 55.200 DWT. 1982 verkocht aan K/S Gotaas-Larsen Gas Carriers A/S, Noorwegen. 44.076 GT). 1986 verkocht aan Ashdown Shipping Corp. Inc., Liberia. 1989 verkocht aan Bergesen d.y. A/S, Noorwegen, herdoopt BERGE SPIRIT. 1989 verkocht aan P/R Berge Spirit DA, Noorwegen (BW Gas AS). 14-9-2007 verkocht aan Uranus Maritime S.A., Panama (3EMT8), in beheer bij Benelux Overseas Inc., 2007 herdoopt GAS SPIRIT I. 1-2023 verkocht aan Alang Breakers, India. (Foto: Nektarios Papadakis, 28-4-2012, Kali Limenes, Griekenland).

GASCHEM PHOENIX, IMO 9015010 (NB-300), LPG Tanker, 24-3-1992 kiel gelegd, 26-9-1992 te water gelaten, 28-6-1993 opgeleverd door Jiangnan SY, Shanghai (2196) als PHOENIX GAS aan Cryotrans Gastanker G.m.b.H. & Co. K.G., Duitsland (DMZZ), in beheer bij Hartmann Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leer en Rigel Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Bremen. 4.484 GT, 1.345 NT, 5.500 DWT. 4.429 m³. 1997 verkocht aan Cryotrans Gastanker G.m.b.H. & Co. m.t. Phoenix Gas K.G., 1997 vlag: Liberia (ELUO6), in beheer bij Hartmann Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leer. 2005 herdoopt GASCHEM PHOENIX. 12-11-2015 in beheer bij Hartmann Gas Carriers Germany G.m.b.H. & Co. K.G., Leer. 9-2016 in beheer bij Gaschem Services G.m.b.H. & Co. K.G. en Hartmann Gas Carriers Germany G.m.b.H. & Co. K.G., Leer. 31-12-2020 verkocht aan Flaximo Ltd., Liberia, in beheer bij Gaschem Services G.m.b.H. & Co. K.G. en Hartmann Gas Carriers Germany G.m.b.H. & Co. K.G., Leer. 9-12-2022 verkocht voor sloop. 10-12-2022 van Kaohsiung naar Singapore, 18-12-2022 op Singapore Anchorage. 20-12-2022 verkocht aan Cumberland Trading FZE, Ajman, United Arab Emirates, vlag: Comoros, herdoopt NIX-7. 23-12-2022 van Singapore, 15-1-2023 ETA Bhavnagar Anchorage. 10-1-2023 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

HAI FENG 698, IMO 8422711 (NB-300), Fish Carrier, 12.398 GT, 11.871 DWT. 1984 opgeleverd door Mathias Thesen, Wismar (229) als OLYUTORSKIY ZALIV aan U.S.S.R. 12.398 BRT, 9.360 DWT. 1991 over aan Far Eastern Shipping Co., Rusland. 12-2006 herdoopt KOMETA. 14-11-2012, De Russische reefer KOMETA ondervond, naar verluidt, een motorstoring op 13 november 2012 in de Japanse zee na het verlaten van Busan, Korea. AIS ontving het laatste signaal op 11 november in positie 36.32 NB en 132.00 OL om 18:36 UTC (ongeveer 60 mijl ten westen van Dogo eiland), schip was bezig of dreef met ongeveer 2,5 knopen snelheid in NO-richting, wat betekent dat het schip al een soort van problemen had. Vanaf de ochtend 14 november zijn er geen gegevens over de positie en situatie van het schip. 14-11-2012 De Russische reefer KOMETA op sleeptouw genomen door een bergingsschip van de Japanse kustwacht om naar Busan te worden gesleept, meldde MRCC Rusland en reder. Schip had geen motorstoring zoals eerder werd gemeld, eigenlijk raakte de schroef van het schip verstrikt in visnet. ETA Busan 16 november rond middernacht, of later. 2-2015 herdoopt HAI FENG 698. 11-11-2022 (e) verkocht voor sloop. 26-11-2022 op Chittagong Anchorage, 21-1-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

HAKURU, IMO 9018488, Palletised Cargo Ship, 5.195 GT, 2.510 DWT. 31-10-1991 opgeleverd door Nippon Kokan (NKK), Tsurumi (1049) als HAKURYU MARU aan Fuyo Kaiun K.K., Japan. 1998 verkocht aan NKK Marine & Logistics Corp., Hamata Kaiun Co. Ltd. & Senba Kaiun Co. Ltd., Japan. 20-12-2022 verkocht aan Best Oasis Shipping Inc., St. Kitts and Nevis (V4WX4), in beheer bij Best Oasis Shipping Inc. en BBN Shipmanagement Pvt. Ltd., Mumbai, 12-2022 herdoopt HAKURU. 2022 verkocht voor sloop naar India. 24-12-2022 vertrokken van Onomichiitozaki, Japan naar Alang. 12-1-2023 op Bhavnagar Anchorage, 18-1-2023 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

HANG SHUN, IMO 9036351, Oil Products Tanker, 1.473 GT, 2.907 DWT. 12-10-1991 te water, 25-11-1991 opgeleverd door Hakata Zosen, Hakata (527) als KYOWA MARU aan Kyowa Kaiun K.K., Japan. 1.481 BRT, 3.153 DWT. 2001 verkocht aan Korea Marine Bunkering Co Ltd., Zuid-Korea, herdoopt HAEKUP ASIA. 12-2008 herdoopt HANYU ASIA. 12-2017 herdoopt HANG SHUN. 2022 verkocht voor

- sloop. 13-1-2023 op Chittagong Anchorage, 28-1-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.
- HARIN TRANSPORT 20, IMO 8421511, General Cargo Ship, 1.408 GT. 2.300 DWT. 2-2-1985 opgeleverd door Namikata Zosensho, Namikata (125) als OSHO MARU aan Keiwa Kaiun K.K., Japan. 499 BRT, 1.600 DWT. 1989 verkocht aan Y.K.Nantai Kaiun, Japan. 1992 nieuwe meting 1.408 GT. 1999 verkocht aan The Harinsuit Transport Co. Ltd., Thailand (HSB2484), herdoopt HARIN TRANSPORT 20. 2022 verkocht voor sloop, 30-1-2023 op Chittagong Anchorage, 8-2-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.
- HL RICHARDS BAY, IMO 9141338 (NB-293), Bulk Carrier, 75.752 GT, 149.350 DWT. 21-1-1997 kiel gelegd, 9-5-1997 te water, 19-6-1997 (KR) / 23-6-1997 (e) opgeleverd als HANJIN RICHARDS BAY aan Hanjin Shipping Co. Ltd., Zuid-Korea. 2010 vlag: Panama. 3-2015 verkocht aan H-Line Shipping Co. Ltd., Zuid-Korea. 3-2015 herdoopt HL RICHARDS BAY. 13-5-2022 verkocht voor sloop (as is Singapore/S. Korea). 8-6-2022 verkocht aan Lexi Shipping Ltd., Liberia (5LGE9), in beheer bij Arka Global Marine Services LLC, Dubai, herdoopt RICHARDS BAY 1. 3-1-2023 van Krishnapatnam, India naar Alang, 13-1-2023 op Bhavnagar Anchorage, 20-1-2023 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.
- HONG DE, IMO 9117789 (NB-300), Bulk Carrier, 26.064 GT, 45.647 DWT. 21-8-1996 opgeleverd als SAGACIOUS NIKE aan Sun Ocean Bulk Carriers Inc, Panama. 2004 verkocht aan Glory Ocean Shipping S.A., Panama. 2005 verkocht aan Ever Union Ltd., Hong Kong. 2006 verkocht aan K/S Danskib 50, Panama, herdoopt SAGACIOUS ID. 2009 verkocht aan Golden World Marine Co. Ltd., Panama, herdoopt HONG DE. 12-2022 verkocht voor sloop (as is Batam, 500 USD/TO). 21-12-2022 van Surabaya naar Chittagong, 20-1-2023 op Chittagong Anchorage, 26-1-2023 van Chittagong Anchorage naar het strand om gesloopt te worden.
- HONOR LUCK, IMO 8806278 (NB-300), Oil Products Tanker, 3.127 GT, 5.204 DWT. 5-7-1988 te water, 26-9-1988 opgeleverd door Shin Kurushima DY, Hashihama (2553) als MATSUYAMA MARU No. 25 aan Matsuyama Kaiun K.K., Japan. 2.854 BRT, 5.585 DWT. 1999 verkocht aan Dolphin Shipping Co. Pte. Ltd., Singapore, herdoopt DOLYI. 2002 herdoopt EASTERN SUCCESS. 2002 herdoopt GULF ROSE (vlag: Panama). 2003 verkocht aan Fal Shipping Co. Ltd., UAE, herdoopt GARHOUD. 12-2016 herdoopt HONOR LUCK. 2022 verkocht voor sloop. 6-1-2023 op Chittagong Anchorage, 11-1-2023 verhaald op Chittagong Anchorage en op het strand gezet om gesloopt te worden.
- HONG FA, IMO 8313192, Chemical/Oil Products Tanker, 3.855 GT, 5.980 DWT. 1983 opgeleverd als SUN FOREVER door Shinhama Dock, Anan (748) aan Forever Shipping S.A., Panama. 1995 verkocht aan Chem Global S.A., Panama, 1995 herdoopt L. SARAH. 12-2002 herdoopt URANUS 7. 11-2009 herdoopt MURAD. 7-2016 herdoopt TEACOMPLY FV. 8-2018 herdoopt HONG FA. 31-12-2022 op Chittagong Anchorage, 7-1-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.
- JASMINE 201, IMO 9207417, Bulk Carrier, 38.526 GT, 73.807 DWT. 1999 opgeleverd door Tsuneishi Shipbuilding, Fukuyama, Japan als SANTA LUCIA. 4-2005 herdoopt LUCIA BULKER. 5-2009 herdoopt OCEAN SPIRIT. 5-2016 herdoopt QATAR OCEAN. 17-7-2017 verkocht aan Jasmine 201 Shipping & Trading, Panama (3FTN7), in beheer bij Allied Marine Services LLC, Fujairah, United Arab Emirates, 7-2017 herdoopt JASMINE 201. 2022 verkocht voor sloop aan Chittagong Breakers, 1-2-2023 op Chittagong Anchorage, 8-2-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.
- JIN HANG ZHENG LIAN, IMO 9000857 (NB-300), Bulk Carrier, 35.890 GT, 69.315 DWT. 6-3-1990 te water, 5-1990 opgeleverd door Imabari Zosen, Marugame (1179) als SEA CLIPPER aan Robbins Shipping Ltd., Filippijnen. 35.900 BRT, 69.315 DWT. 1994 verkocht aan Pacific Bridge Shipping Corp., Panama. 2000 verkocht aan Fiorella Shipping Ltd., Cyprus (AM Nomikos Transworld Maritime). 2001 vlag: Hong Kong, herdoopt ANGELE N. 4-2008 verkocht aan Ningbo Pacific Shipping Co. Ltd., 2008 vlag: China (BLAE2). 18-10-2010 in beheer bij Cosco Shanghai Ship Management Co. 23-3-2017 verkocht voor US\$ 4,30 M. aan Ningbo Pacific Shipping Co. Ltd., China (BLAE2), (Zhoushan Xiehail Shipping Co.) herdoopt TUO ZHAN 7. 11-2019 verkocht aan Fujian Zhenglian Shipping Co. Ltd., China. 17-4-2020 herdoopt JIN HANG ZHENG LIAN. 27-12-2022 (e) verkocht voor sloop (as is Singapore, 535 USD/TO). 27-12-2022 (e) verkocht aan Scandi Navigation Pte. Ltd., Gabon (TRAP7), in beheer bij Scandi Navigation Pte. Ltd., Tortola, British Virgin Islands, herdoopt LIAN. 2-2-2023 op Bhavnagar Anchorage, 7-2-2023 op Alang Anchorage.
- JOINT LUCK, IMO 8700395 (NB-300), Oil Products Tanker, 3.481 GT, 5.206 DWT. 9-9-1987 te water, 25-11-1987 opgeleverd door Fukuoka Zosen, Fukuoka (1132) als TOBA MARU aan Eiyu Kaiun Co. Ltd., Japan. 4-2002 verkocht aan Azuma Kisen K.K., Japan. 6-2006 herdoopt AROWANA MILAN. 11-2015 herdoopt MAJULAH. 7-2016 herdoopt JOINT LUCK. 2022 verkocht voor sloop. 24-12-2022 op Chittagong Anchorage, 11-1-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.
- KARINETTE RI.275, MMSI 219536000, vlag: Denemarken (OXHB). 1984 opgeleverd. 27-1-2023 te Esbjerg om gesloopt te worden. Het vissersschip Karinette maakte zijn laatste reis van Hvide Sande naar Smedegaarden in Esbjerg. Slechte industriële quota, hoge olieprijs en ten slotte een slechte vermelding van vismeel hebben ertoe geleid dat het laatste grote vissersschip dat hout is gebouwd, zijn laatste zeemijl heeft gevaren. KARINETTE werd in 1984 gebouwd door Hvide Sande Skibs- & Baadebyggeri (#57) voor een lokale visser in Hvide Sande. 22,34 meter lang en 89 GT. (Bent Mikkelsen).
- LATTE, IMO 7333195, Research Vessel, 828 GT, 215 DWT. 1965 opgeleverd door Christy Corp., Sturgeon Bay, WI (419) als DAVID STARR JORDAN aan United States Department of Commerce, U.S.A. (WTDK). 873 BRT, 262 NRT, 215 DWT. 11-2010 herdoopt OCEAN STARR. 10-2020 herdoopt MNG FLATTERY. 25-5-2022 verkocht aan Excel International FZC, St. Kitts and Nevis (V4FT4), 5-2022 herdoopt LATTE. 29-12-2022 van Dubai naar Alang. 17-1-2023 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

LINE DALGAARD FN.321, MMSI 220142000, Fishing Vessel, 1983 opgeleverd, 2022 door Frank Dalgaard Jensen, Strandby, vlag: Denemarken (OUQS), verkocht voor sloop. 16-1-2023 gearriveerd bij Fornæs Ship Recycling A.p.S., Grenå om gesloopt te worden.

LUMOSO KARUNIA, IMO 9009152 (NB-297), Bulker, 19-9-1990 te water, 12-1990 opgeleverd door Imabari Zosen, Marugame (1183) als FEDERAL KUMANO aan Transbulk Shipping Corp., Filippijnen. 25.965 BRT, 45.875 DWT. 1997 verkocht aan Regent Seaways Ltd., Liberia, 9-1997 herdoopt MOORGATE. 6-2009 herdoopt LUMOSO KARUNIA. 23-9-2022 (e) verkocht voor sloop (as is Batam 590 USD/TO). 10-10-2022 verkocht aan Novatic Trading FZE, St. Kitts and Nevis (V4UZ4), in beheer bij Trinitas Ship Management Pvt. Ltd., Mumbai, 10-2022 herdoopt LUMO. 4-1-2023 op Chittagong Anchorage, 11-1-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

MAERSK ABERDEEN, IMO 9175793, Container Ship, 14.063 GT, 17.733 DWT. 24-6-1999 opgeleverd door China Shipbuilding Corporation, Keelung Shipyard als MAERSK ABERDEEN. 2007 vlag: Hong Kong (VRDG4). 24-1-2023 te Jebel Ali, 1-2023 verkocht voor sloop (as is Jebel Ali). 2-2-2023 op Bhavnagar Anchorage, 4-2-2023 op Alang Anchorage en te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

MAHAVIR, IMO 9209491, Bulk Carrier, 38,888 GT, 25.413 NT, 74.005 DWT. 30-3-2000 opgeleverd door Imabari Shipbuilding Co. Ltd., Marugame, Japan (1320) als FAR EASTERN HARVEST. 13,5 kn. 8.826 kW, 500 x 1910, 115 rpm., MAN-B&W 7S50MC, Mitsui Eng. & Shipbuilding Co. Ltd., Tamano Works NE-99. 5-2001 herdoopt WILLI SALAMON. 3-2010 herdoopt INTER PRIDE. 4-2016 herdoopt JUN JIE. 19-5-2017 verkocht aan Essar Shipping Ltd., India (AWUJ), 5-2017 herdoopt MAHAVIR. 17-3-2021 verkocht aan ACS Marine Services Private Limited, India (AWUJ), in beheer bij Lighthouse Marine Services India Private Limited en Nautilus Shipping India Pvt. Ltd. 2023 verkocht voor sloop (515 USD/TO as is Colombo).

MALLE L.153, IMO 9034080, Fishing Vessel, 620 GT, 113 DWT, 1992 opgeleverd door Scheepswerf Haak B.V., Zaandam (982) als BARBARA SH.5 aan B. Brockmann, Duitsland (DMHS). 353 GT, 106 NRT, 113 DWT. 14-11-2002 verkocht aan Hermannus Bolt, Denemarken (OUOT), herdoopt MICHELLE L.711. 7-4-2010 verkocht aan T. Bach, Denemarken (OUOT), herdoopt MALLE L.153. 23-1-2023 met de sleepboot NADIR bij Fornæs Ship Recycling A.p.S. te Grenå om gesloopt te worden.

MARINA, IMO 9369784, General Cargo Ship, 1.920 GT, 2.972 DWT. 2006 opgeleverd als YELLOW CRANE. 8-2012 herdoopt JA ZENFUKU. 3-2018 herdoopt MARINA. 1-10-2018 in slecht weer aan de grond verdaagd bij JFE Steel Corporation, Ogishima, Kawasaki, Japan, total-loss verklaard. 1-2023 te Busan om gesloopt te worden.

MERCANDIAN EXPRESS II, IMO 8413992, Ro-Ro Cargo Ship, 12.189 GT, 6.897 DWT. 16-5-1984 besteld, 15-8-1985 kiel gelegd, 12-11-1985 te water als MERCANDIAN EXPRESS II, 5-3-1986 herdoopt DANA CIMBRIA, 7-3-1986 proefvaart, 2-4-1986 opgeleverd door Frederikshavn Værft A/S, Frederikshavn (417) aan K/S Merc-Scandia XLIV, Denemarken (Per Henriksen). 1986 in bare-boat charter bij DFDS A/S. 12189 BRT. 23-8-1988 vlag: Denemarken (DIS). 30-12-1991 verkocht aan DFDS A/S, Esbjerg-Denemarken (DIS). 31-7-2000 verkocht aan DFDS Tor Line A/S, Denemarken (DIS), 17-11-2000 herdoopt TOR CIMBRIA. 10-9-2002 verkocht aan Tor Cimbria Ro Ro KS, Oslo (Erik Bartnes, Norbulk Shipping UK Ltd.), in charter bij DFDS A/S, thuishaven: Glasgow. 10-1-2006 herdoopt AQUAE. 2-2011 herdoopt CIMBRIA SEAWAYS. 10-2011 herdoopt CIMBRIA. 8-2012 vlag: St. Kitts and Nevis (V4VY4). 10-2012 herdoopt SUPER SHUTTLE RORO 8. 11-2022 herdoopt SUPER SHUTTLE RORO. 22-12-2022 van Cebu naar Alang. 17-1-2023 (e) verkocht voor sloop. 24-1-2023 vanaf Bhavnagar Anchorage op Alang Anchorage, 25-1-2023 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Info: DFDS 1991-2006).

MING ZHOU 25, IMO 8921420, Bulk Carrier, 23.274 GT, 42.025 DWT. 28-8-1990 opgeleverd door Oshima Shipbuilding Co., Oshima (10132) als MARITIME LAPIS aan Geraldton Navigation Co. Pte. Ltd., Singapore. 23.274 BRT, 42.025 DWT. 1994 verkocht aan Lapis Navigation Co. Pte. Ltd., Singapore. 1998 verkocht aan Lapis Navigation Co. Ltd., Hong Kong. 2005 verkocht aan Ningbo Marine Co. Ltd., China (BLEU), 12-2005 herdoopt MING ZHOU 25. 1-2023 verkocht voor sloop.

MOONLIGHT ND58, IMO 8944434, Fishing Vessel, 171 GT. 1985 opgeleverd door Poul Ree A/S (Stokkemark Værft, Stokkemark (3963) als MONA NIELSEN. 2000 verkocht aan Gitte Johnny A/S, Denemarken (Anker Nielsen), 8-2000 herdoopt GITTE JOHNNY. 2-2008 verkocht aan B.S. NIELSEN, Rodvig Stevns, Denemarken (OWCN), herdoopt MOONLIGHT ND58. 2022 door Bo Spurr Nielsen, Denemarken verkocht voor sloop, 17-1-2023 gearriveerd bij Smedegaarden AS, Esbjerg om gesloopt te worden.

O STAR, IMO 9008677, Bulk Carrier, 17.130 GT, 27.000 DWT. 14-6-1990 te water, 9-1990 opgeleverd door Minami-Nippon Zosen, Usuki (612) als KYUSHU aan Stellar Maritime S.A., Vietnam. 17.130 BRT, 27.000 DWT. 1997 verkocht aan Pacific Basin Bulker (No. 101) Corp., Vietnam. 1999 vlag: Hong Kong, herdoopt ISLAND EXPLORER. 2004 verkocht aan Moor Explorer (Hong Kong) Ltd., Hong Kong. 2004 verkocht aan Vietnam Ocean Shipping Co., Vietnam. herdoopt DIAMOND STAR. 2015 verkocht aan Int. Transport & Trading JSC Corp., Vietnam, 8-2015 herdoopt OCEAN STAR. 27-12-2022 (e) verkocht voor sloop. 2-1-2023 verkocht aan Novatic Trading FZE, 12-1-2023 vlag: Saint Kitts and Nevis (V4XI4), in beheer bij Novatic Trading FZE, Ajman, United Arab Emirates en Trinitas Ship Management Pvt Ltd., Mumbai, 12-1-2023 (F) herdoopt O STAR. 6-2-2023 op Chittagong Anchorage.

OKRA, IMO 9209910 (NB-295), Bulk Carrier, 85.386 GT, 171.199 DWT. 16-6-1999 kiel gelegd, 8-9-1999 te water, 30-11-1999 opgeleverd als SEA AZALEA. 8-2003 herdoopt MINERAL AZALEA. 19-5-2005 verkocht aan Bocimar International, Hong Kong (Wah Kwong Ship Management (HK) Ltd.). 12-2007 verkocht aan Bocimar Belgium N.V., Hong Kong (Wah Kwong Ship Management (HK) Ltd.). 25-11-2009

verkocht aan A Duckling Corp., Panama (TMT Co. Ltd.), 11-2009 herdoopt A DUCKLING. 6-2014 herdoopt OKRA. 13-8-2022 verkocht aan Casselberry Shipping Inc., Liberia (5LHE3), in beheer bij Arka Global Marine Services LLC, Dubai, herdoopt OKRA 1. 2022 verkocht voor sloop (530 USD/TO). 18-1-2023 van Krishnapatnam, India naar Alang, 1-2-2023 op Bhavnagar Anchorage, 3-2-2023 op Alang Anchorage, 6-2-2023 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

PIONER NIKOLAEVA, IMO 7942180 (NB-300), Fish Factory Ship, 4.347 GT, 1815 DWT. 1981 opgeleverd door Chernomorskiy, Nikolaiev (519) als PIONER NIKOLAYEVA (PIONER NIKOLAEVA) aan U.S.S.R. 3.385 BRT, 1815 DWT. 1992 over aan Dalryba, Rusland, 1995 aan J.S. Co. Turnif, Rusland. 19-9-2018: Visfabriek PIONER NIKOLAEVA liep schade op aan de SB schroef, toen het achterste gedeelte van het drijvende dok No.169 los raakte in de haven van Slavjanka, Rusland om 08:00 uur. De kraan op de stuurboordwand van het drijvende dok stortte in, het drijvende dok raakte los van zijn ligplaats op het moment van het incident. 2022 de PIONER NIKOLAEVA verkocht voor sloop aan Alang Breakers. 1-12-2022 van Vladivostok naar Alang, 18-1-2023 ETA te Alang. 25-1-2023 op Bhavnagar Anchorage, 28-1-2023 op Alang Anchorage, 2-2-2023 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

ROSE, IMO 9172492, Chemical Tanker, 2.999 GT, 4.287 DWT. 1998 opgeleverd door Shin Kochi Jyuko, Kochi (7108) als KOHSHIN MARU aan Kohshin Shipholding Ltd., Cyprus. 2020 herdoopt BENICITOSE. 1-2023 herdoopt ROSE. 2-2-2023 op Chittagong Anchorage.



SAMC RESPONSIBILITY, IMO 9220237, Bulk Carrier, 91.178 GT, 175.775 DWT. 29-1-2003 opgeleverd als CHINA STEEL RESPONSIBILITY aan China Steel Express Corp., Taiwan. 11-2020 herdoopt SAMC RESPONSIBILITY. 2023 verkocht voor sloop (518 USD/TO as is Singapore). (Foto: Marcel Coster, 21-6-2009, IJmuiden).

SÃO PAULO, vliegdekschip, naar internationale wateren.

Volgens onofficiële informatie is het vliegdekschip van de marine, SÃO PAULO, dat voor de kust van Pernambuco lag en sinds vorig jaar niet meer mag aanmeren, begonnen met het verplaatsen naar internationale wateren. Het schip zou zich op zo'n 200 kilometer van de kust in internationale wateren bevinden. Vorige week had Ibama gemeld dat het bedrijf dat was gecontracteerd voor vracht had bedreigd het schip tot zinken te brengen, bewegend dat het hoge kosten droeg met brandstof en sleepboten, zonder een definitie van het federale hof. De entiteit kwam de rechtbank binnen, waardoor het schip niet aan de dreiging kon voldoen.

In november 2022 belette het 9e Hof het schip om aan te meren in de haven van Suape. In december 2022 ging de Braziliaanse vertegenwoordiger van het Turkse bedrijf (MTZ Inteligência Portuária Ltda) in beroep tegen de beslissing, maar de regionale rechtbank van de 5e regio (TRF5) handhaafde het begrip van JFPE. Het JFPE verbiedt het verlaten van ex-vliegdekschip aan de kust van Pernambuco.

Op de 11e besloot het 9e Federale Hof van Justitie in Pernambuco (JFPE) dat het buitenlandse bedrijf MSK Maritime Services, in Brazilië vertegenwoordigd door Karpowership Brasil Energia, afziet van het verlaten van de romp van het voormalige vliegdekschip nae São Paulo, dat aan de kust van Pernambuco ligt. De vroege voorgedij accepteert het verzoek van het Braziliaanse Instituut voor milieu en hernieuwbare hulpbronnen (IBAMA), nadat het gisteren persoonlijk is gedagvaard om te voldoen aan het besluit, de commandant van de oceanische sleepboot ALP GUARD, verantwoordelijk voor de sleep.

Ook in de beslissing voegt de federale rechter Ubiratan de Couto Mauricio eraan toe dat bedrijven maatregelen moeten nemen om de sleep te herstellen en het drijfvermogen ervan te garanderen, tot aan de juiste bestemming van het voormalige vliegdekschip. Bovendien zullen bedrijven het schip niet naar internationale wateren kunnen verplaatsen zonder toestemming van Ibama van de Braziliaanse marine.

"Het verlaten van de romp van zo'n groot formaat, op drift raken, brengt de veiligheid van de zeevaart effectief in gevaar. Daarnaast is er het risico op milieuschade, van onberekenbare proporties, die ongetwijfeld het gevolg zal zijn van de slijtage die wordt veroorzaakt door het verlaten, aangezien het schip asbest en asbesthoudend materiaal bevat, geschat op ongeveer 9.000 ton", voegt de magistraat eraan toe. (Bron: JCPM, 19-01-2023, Foto: Reproductie: Voormalig marine vliegdekschip dwaalt in de buurt van de haven van Suape).



Het vliegdekschip SĂO PAULO zal mogelijk tot zinken worden gebracht in internationale wateren

De TRF5 verwierp het bevelsverzoek van MTZ Intelligence Port Ltda. en handhaafde de beslissing van de federale rechtbank in Pernambuco, die voorkomt dat het vliegdekschip Săo Paulo aanmeert in de haven van Suape, in Ipojuca / PE. De staat Pernambuco en het Suape Port Industrial Complex hadden van het 9e federale hof van justitie in Pernambuco een anticipatie op voorgedij verkregen die het schip verhinderde aan te meren in de haven, hoewel de procedure werd bepaald door de Braziliaanse marine. MTZ nam zijn toevlucht tot TRF5, door een instrumentletsel, met een verzoek om opschortende werking.

Federale rechter Leonardo Resende verwierp in een monocratische beslissing het verzoek op basis van het milieurisico dat gepaard gaat met het aanmeren van het vliegdekschip, dat giftige materialen zoals asbest en cadmium in zijn structuur heeft. De magistraat citeerde de technische nota dat een mogelijke zinking van het schip zou leiden tot verontreiniging van de mariene en estuariene omgevingen van de kust van Pernambuco, waar er diverse ecosystemen en een aanzienlijke verscheidenheid aan dieren in het wild zijn. Resende benadrukte ook het ontbreken van een robuuste rechtvaardiging door de marine om de route van het schip om te leiden van Rio de Janeiro, vanwaar het vliegdekschip in augustus van dit jaar vertrok, naar Turkije, naar Pernambuco.

Het vliegdekschip werd gekocht door een Turks bedrijf, via een veiling gepromoot door de Braziliaanse marine. Hij verliet de haven van Rio de Janeiro en werd naar een scheepswerf in de stad Aliaga, Turkije, gesleept, waar het zou worden ontmanteld en in schroot zou worden omgezet. Toen het op het punt stond de Straat van Gibraltar over te steken, verbood de Turkse staat zijn toegang tot het land vanwege dezelfde risico's. Bij terugkeer naar RJ verbood de marine het schip om terug te keren naar dezelfde haven van waaruit het was vertrokken, en bepaalde dat het naar de haven van Suape ging, waar lokale autoriteiten zich verzetten tegen het aanmeren van het vliegdekschip. Sindsdien is gerechtigheid gezocht om een oplossing voor de zaak te vinden. (Bron: TRF5, 26-1-2023. Foto: Aero Flap/LK).

Brazilië legt milieuzorgen naast zich neer en brengt spookschip tot zinken

De Braziliaanse marine heeft een afgedankt vliegdekschip dat al maanden doelloos ronddobberde laten zinken, alle protest van milieuorganisaties en het Braziliaanse Openbaar Ministerie ten spijt. Er zijn grote zorgen over de schade die het gevaarte van 33.000 ton kan aanrichten aan ecosystemen en de biodiversiteit in zee, maar volgens de marine was er geen alternatief meer voor het schip.

"Het geplande en gecontroleerde afzinken van het schip heeft vanmiddag plaatsgevonden, zo'n 350 kilometer van de Braziliaanse kust in de Atlantische Oceaan, in een gebied met een diepte van zo'n 5000 meter", schrijft de marine in een verklaring.

De marine bezweert dat het afzinken is gebeurd met de grootst mogelijke technische kennis en dat alles in het werk is gesteld om schade aan het milieu te voorkomen, maar onder andere milieudienst Ibama zal daar niet van overtuigd zijn. Die waarschuwt al tijden voor de asbest, zware metalen en andere giftige (verf)stoffen aan boord, die nu in zee terechtkomen.

Gesteggel over bestemming

Met het zinken van de São Paulo, zoals het 266 meter lange vliegdekschip uit de jaren 60 heet, komt een einde aan maanden van gesteggel. Het schip zou worden ontmanteld door een Turks bedrijf, maar Turkije vreesde een milieuramp en weigerde het roestige schip. Terug in Brazilië mocht het niet aanmeren om vergelijkbare redenen en omdat de exportvergunning vanwege de asbest aan boord was ingetrokken, dreef het schip verloren voor de Braziliaanse kust.

Niet alleen milieuvrijwilligers en de officiële milieudienst hadden grote bezwaren tegen het afzinken van het uitgerangeerde schip, ook het Braziliaanse OM probeerde de marine met een gang naar de rechter op andere ideeën te brengen. Internationaal klonk een oproep aan de nieuwe president Lula om een stokje steken voor de operatie, omdat die in strijd zou zijn met milieuverdragen.

Gaten in de romp'

De marine benadrukte echter dat er drie gaten in de romp zaten en het schip al enige tijd volliep met water. Zonder ingrijpen door de marine, zou het schip uiterlijk half februari hoe dan ook ongecontroleerd zinken, was de conclusie van de eigen inspectie. De rechter heeft de marine in het gelijk gesteld, waarmee sinds woensdag de weg vrij was om de São Paulo te laten zinken. (NOS Nieuws, 4-2-2023).

SAPURA SETIA, semi-sub. booreiland, Keppel FELS SSDT-3600-GOM-C42, 2005 opgeleverd door Keppel Offshore & Marine Ltd., Singapore als PIONEER YARD I. In bedrijf als SAPURA SETIA voor Sapura-Kencana Drilling Kinabalu Pte. Ltd., vlag: Panama, in beheer bij SapuraKencana Drilling Pte. Ltd. 28-1-2023 te Alang (Plot 81) op het strand gezet om gesloopt te worden.

SAS 1, IMO 7715939, Offshore Support Vessel, 2.384 GT, 1.267 DWT. 1979 opgeleverd door Ishikawajima Ship, Tokyo (498) als RIMTHAN-2 aan ARAMCO Overseas Co., Saudi Arabia. Work Ship for Offshore Installations, 1.759 BRT, 1.316 DWT. 27-8-2022 verkocht aan SAS Middle East General, Tanzania, (5IM737), 8-2022 herdoopt SAS 1. 4-10-2022 verkocht voor sloop naar India.

SONG HAU PN, IMO 9145425 (NB-299), Chemical/Oil Products Tanker, 21.609 GT, 33.425 DWT. 16-1-1998 opgeleverd als LANGEPAS aan Beaumaris Shipping Co. Ltd., Cyprus. 1998 verkocht aan D/S Norden A/S, Denemarken, herdoopt NORDAMERIKA. 2005 verkocht aan Khazar Star Shipping Co. Ltd., Malta, herdoopt ATLANTIC AMBASSADOR. 2007 verkocht aan GSH1 Chem-Prod Carrier I AS, Malta, herdoopt CHEM TULIP. 2009 verkocht aan PVTrans Petro, Vietnam (XVFF), in beheer bij IMC Ship Management Pte. Ltd. en Petrovietnam Transportation (Southern Petrotrans JS Co., herdoopt PVT EAGLE. 25-10-2011 in beheer bij Petrovietnam Transportation en V Ships Asia Group Pte. Ltd. 27-6-2012 in beheer bij Petrovietnam Transportation en Azamara Group Ltd. 29-6-2015 in beheer bij Petrovietnam Transportation en PVTrans Ships Management. 5-2021 herdoopt SONG HAU PN. 7-11-2022 verkocht voor sloop. 11-11-2022 verkocht aan SPM Strength Inc., 16-11-2022 vlag: Panama (3E4118), in beheer bij VR Marine Management Pte. Ltd., Singapore, 16-11-2022 herdoopt SPM AGILITY. 17-1-2023 op Bhavnagar Anchorage, 21-1-2023 op Alang Anchorage.

SSL CHENNAI, IMO 9168544 (NB-300), Container Ship, 8.214 GT, 4.498 NT, 11.506 DWT. 7.970 kW, Yanmar 6N18AL-UN, Hitachi Zosen. 19-1-1998 opgeleverd door Watanabe Shipbuilding. Co. Ltd., Imabari, Japan (305) als MAR DIOS aan Ken Line S.A., Panama. 2006 verkocht aan Mount Kinabalu LLC, Marshall Islands, 8-2006 herdoopt HUB GALLARDO. 13-7-2015 verkocht aan Shreyas Shipping & Logistics Ltd., India (AWLI), in beheer bij Orient Express Ship Management, 7-2015 herdoopt SSL CHENNAI. 13-12-2022 door Shreyas Shipping & Logistics Ltd., India (AWLI) (TW Ship Management Pvt. Ltd.) verkocht voor sloop (562 USD/TO). 9-1-2023 verkocht aan Voyage Shipping Inc., St. Kitts and Nevis (V4XL4), in beheer bij Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Maharashtra, India, 10-1-2023 herdoopt CHENNAI XPRESS. 16-1-2023 op Bhavnagar Anchorage, 19-1-2023 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

SSL KOCHI, IMO 9157674, Container Ship, 21.339 GT, 24.554 DWT, 1725 TEU. 1998 opgeleverd als BUNGA TERATAI DUA. 8-2012 herdoopt OEL KOCHI. 12-2014 herdoopt SSL KOCHI. 1-2023 verkocht voor sloop (580 USD/TO as is Colombo with bunkers for voyage).

STELLA KARINA, IMO 6910570, Fishing Vessel, 1.155 GT, 532 DWT. 1969 opgeleverd. 2001 vlag: St. Vincent and Grenadines en herdoopt STELLA KARINA. 28-7-2010 verkocht aan Magadanryba, Rusland. 13-1-2023 verkocht voor sloop.

STEVEN C, IMO 8912314 (NB-300), bulkcarrier, HANDYMAX, 24-7-1989 kiel gelegd, 12-10-1989 te water gelaten als UNIVERSAL RIVER, 1-1990 opgeleverd (NK) door Tsuneishi Zosen K.K., Numakuma (641) aan Lepta Shipping Co. Ltd., Monrovia-Liberia, in beheer bij Orient Marine Co. Ltd. (Toyo Senpaku K.K.). 25.891 BRT, 13.673 NRT, 43.665 DWT. 185,84 (177,00) x 30,43 x 16,20 x 11,319 meter. 5 ruimen, G 53.594 m³, B 52.280 m³, 1082 TEU, 4 kranen van 30 ton SWL, 276 en 1.574 ton bunkers, verbruik 27 ton/dag, 14 kn. 8.230 EPK, 6.054 kW, 6 cyl, 2 tew, 600 x 1944, B&W 6L60MCE, Mitsui Engineering & Shipbuilding Co. Ltd., Tanamo. 1993 verkocht aan Lucky Fortune Shipping Inc., Monrovia-Liberia, in beheer bij China Sky Shipping Ltd., herdoopt LUCKY FORTUNE. 1999 in beheer bij Top Glory Shipping Co. Ltd., Hong Kong. 17-7-2000 verkocht aan Steven Navigation Co. Ltd., Lake Success, N.Y., 18-7-2000 thuishaven en vlag: George Town-Cayman Islands (ZCFF7), in beheer bij Apex

Marine Ship Management Co. LLC., Lake Success, N.Y., herdoopt STEVEN C. 8-2002 het commercieel beheer van Apex Marine Ship Management LLC, Lake Success, New York naar Van Ommeren Clipper Bulk Shipping te Stamford, Kopenhagen en Melbourne. 2006 in beheer bij Norbulk Enterprise Ship Management S.r.l., Genua. 12-2006 en-bloc met TATE J verkocht naar China, 5-2007 overgedragen aan Ningbo Pacific Shipping Co. Ltd., Ningbo-China, roepsein BQLP, 4-6-2007 herdoopt TUO ZHAN 6. 9-2017 herdoopt DE XING HAI. 27-11-2019 vertrokken van Songxia, China. 30-11-2019 te Lian Jiang, China. 18-12-2022 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 1-2023 vlag: Saint Kitts and Nevis (V4XH4) en herdoopt XIN. 5-1-2023 vanaf Zhoushan Anchorage te Hong Kong. 6-2-2023 op Chittagong Anchorage.

SUN SHUN, IMO 9088184, Oil Products Tanker, 1.842 GT, 2.954 DWT. 29-9-1994 opgeleverd door Sasaki Zosen KK, Kinoue (590) als ISE MARU No. 7 aan Cosmo Kaiun KK, Tokyo-Japan. 1472 GT, 2.954 DWT. 8-2016 herdoopt SUN SHUN. 2022 verkocht voor sloop. 6-1-2023 op Chittagong Anchorage, 14-1-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

TIAN LONG, IMO 9225500, General Cargo Ship, 4.441 GT, 7.301 DWT. 2000 opgeleverd als MUSTANG. 7-2016 herdoopt PIONEER C. 9-2020 herdoopt RICH BRIGHT. 9-2021 herdoopt TIAN LONG. 2-7-2022 tijdens een reis van Vietnam naar Zhanjiang bij Yangjiang City, in Yangxi County, door tyfoon Chava gestrand, total-loss verklaard. 2-11-2022 verkocht aan Friend Ship Management Co. Ltd., Hong Kong, vlag: Sierra Leone (9LU2253). 2022 verkocht voor sloop. 13-1-2023 op Chittagong Anchorage, 16-1-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

TRAMOLA-I, IMO 7224461, ferry, 1973 opgeleverd door De la Rochelle-Pallice, La Pallice (0208) als MONTE ROTONDO aan Cie. Generale Transmediterraneene, Frankrijk. 1.598 BRT, 2.642 DWT. 6.252 kW, 2 x Semt-Pielstick model 8PC2V-400. 1979 verkocht aan Société Nat. Mar. Corse Mediterranee, Frankrijk. 2002 verkocht aan Orsa Deniz Hizmetleri, Istanbul-Turkije (TCCD8), herdoopt LALE UNALDI. 2005 verkocht aan Tramola Nakliyat ve Ticaret AS, Istanbul-Turkije, 2005 herdoopt TRAMOLA-I. 2009 verkocht aan Tramola Tasimacilik ve Ticaret A.S., Turkije (TCCD8) (Tramola Gemi İşletmeciliği Ticaret A.Ş.), 19-1-2023 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

UNI-ARDENT, IMO 9130561 (NB-300), Container Ship, 14.807 GT, 4.849 NT, 15.511 DWT. 1164 TEU. 20,5 kn. 10.914 kW, Diesel United. 13-1-1998 kiel gelegd, 14-4-1998 te water, 21-7-1998 opgeleverd door Evergreen Shipyard Corp. (1023) als UNI-ARDENT aan Gaining Enterprise S.A., Panama (3FPG8), in beheer bij Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd. 3-12-2022 verkocht voor sloop. 31-1-2023 op Bhavnagar Anchorage, 3-2-2023 op Alang Anchorage, 3-2-2023 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

UK-5 VANTAGE, IMO 7022485 (PCMX), Fishing Vessel, 151 GT, 1970 opgeleverd als PIETERTJE ELIZABETH. 1975 herdoopt ELIZABETH. 1990 herdoopt OSTSEE I. 1991 herdoopt VANTAGE. 2022 door Fischereibetrieb Viribus Unitis G.m.b.H., Emden, Duitsland verkocht voor sloop, 14-10-2022 gearriveerd bij Hoeben Metalen B.V. te Kampen (Hoeben RDM B.V.) om gesloopt te worden.



UK-33 WILLEMPJE HOEKSTRA, IMO 8705826, (PIPL), Fishing Vessel, 426 GT. 1987 opgeleverd als WILLEMPJE HOEKSTRA. 2022 door Zeevisserijbedrijf Gebroeders P. en T. de Boer B.V., Urk verkocht voor sloop, 14-10-2022 gearriveerd bij Hoeben Metalen B.V. te Kampen (Hoeben RDM B.V.) om gesloopt te worden. (Foto: Henk Jungerius, 27-8-2016).

WAN HAI 161, IMO 9132894, Container Ship, 13.246 GT, 17.738 DWT. 1088 TEU. 1996 opgeleverd door Shin Kochi Jyoko K.K. Kocki (7081) als WAN HAI 161 aan Wan Hai Lines Ltd., Taiwan (BLBB). 20-1-2023 (e) verkocht voor sloop naar India.

WAN HAI 162, IMO 9132909, Container Ship, 13.246 GT, 17.697 DWT. 1088 TEU. 1996 opgeleverd door Shin Kochi Jyoko K.K. Kocki (7082) als WAN HAI 162 aan Wan Hai Lines Ltd., Taiwan (BLBZ). 20-1-2023 (e) verkocht voor sloop naar India.

WAN HAI 163, IMO9158848, Container Ship, 13.246 GT, 17.706 DWT. 1088 TEU. 1998 opgeleverd door Shin Kochi Jyoko K.K. Kocki (7102) als WAN HAI 162 aan Wan Hai Lines Ltd., Taiwan (BLBA). 22-1-2006 verkocht aan Wan Hai Lines Singapore Pte. Ltd., 2006 vlag: Singapore (S6EN6). 6-4-2022 in beheer bij Bernhard Schulte Singapore Pte. Ltd., Singapore. 20-1-2023 (e) verkocht voor sloop naar India.

WAN HAI 165, IMO 9158850, Container Ship, 13.246 GT, 17.717 DWT. 1088 TEU. 1998 opgeleverd door Shin Kochi Jyoko K.K. Kocki (7103) als WAN HAI 165 aan Wan Hai Lines Ltd., Taiwan (BLBG). 30-12-2005 verkocht aan Wan Hai Lines Singapore Pte. Ltd., 3-2006 vlag: Singapore (S6EN7). 6-7-2021 in beheer bij Wan Hai Lines Ltd. en Wallem Shipmanagement Singapore Pte. Ltd. 4-3-2022 verkocht aan Wan Hai Lines Ltd., Singapore (S6EN7), in beheer bij Wan Hai Lines Ltd. en Wallem Shipmanagement Singapore Pte. Ltd. 20-1-2023 (e) verkocht voor sloop naar India.

WAN HAI 215, IMO 9059133, Container Ship, 17.138 GT, 23.801 DWT. 1368 TEU. 22-9-1993 te water, 1-1994 opgeleverd door Naikai Zosen Corp., Setoda (585) als WAN HAI 215 aan First Marine Corp., Monrovia-Liberia. 1998 verkocht aan Wan Hai Lines Singapore Pte. Ltd., Singapore (S6SG2) (Wan Hai Lines Ltd.). 20-1-2023 (e) verkocht voor sloop naar India.

WAN HAI 216, IMO 9059145, Container Ship, 17.138 GT, 23.837 DWT. 1368 TEU. 3-12-1993 te water, 2-1994 opgeleverd door Naikai Zosen Corp., Setoda (586) als WAN HAI 216 aan First Marine Corp., Monrovia-Liberia. 1998 verkocht aan Wan Hai Lines Singapore Pte. Ltd., Singapore (S6SI). (Wan Hai Lines Ltd.). 20-1-2023 (e) verkocht voor sloop naar India.

WAN HAI 221, IMO 9074432, Container Ship, 16.911 GT, 23.802 DWT. 1368 TEU. 14-3-1994 te water, 8-1994 opgeleverd door Naikai Zosen Corp., Setoda (592) als WAN HAI 221 aan China Container Express Line Inc., Monrovia-Liberia. 1998 verkocht aan Wan Hai Lines Singapore Pte. Ltd., Singapore (S6SK) (Wan Hai Lines Ltd.). 20-1-2023 (e) verkocht voor sloop naar India. 1-2-2023 vlag: Benin (D6A3077) en herdoopt WAN CHAI 5.

WAN HAI 222, IMO 9074444, Container Ship, 16.911 GT, 23.429 DWT. 1368 TEU. 25-4-1994 te water, 8-1994 opgeleverd door Naikai Zosen Corp., Setoda (593) als WAN HAI 222 aan Yi Chun Navigation Inc., Monrovia-Liberia (Wan Hai Lines Ltd.). 1998 verkocht aan Wan Hai Lines Singapore Pte. Ltd., Singapore (S6SJ) (Wan Hai Lines Ltd.). 20-1-2023 (e) verkocht voor sloop naar India.

WAN HAI 223, IMO 9074456, Container Ship, 16.911 GT, 23.799 DWT. 1368 TEU. 1994 opgeleverd door Naikai Zosen Corp., Setoda (594) als WAN HAI 223 aan Wan Hai Steamship Co Inc, Monrovia-Liberia. 1998 verkocht aan Wan Hai Lines Singapore Pte. Ltd., Singapore (S6SH) (Wan Hai Lines Ltd.). 20-1-2023 (e) verkocht voor sloop naar India.

WAN HAI 225, IMO 9074468, Container Ship, 16.988 GT, 23.792 DWT. 1368 TEU. 21-9-1994 te water, 12-1994 opgeleverd door Naikai Zosen Corp., Setoda (595) als WAN HAI 225 aan Wan Hai Lines Ltd, Keelung-Taiwan (BLBE). 1998 verkocht aan Wan Hai Lines Singapore Pte. Ltd., Singapore (S6FX5) (Wan Hai Lines Ltd.). 20-1-2023 (e) verkocht voor sloop naar India.

WITTY, IMO 9227388, Bulk Carrier, 86.734 GT, 170.109 DWT. 2002 opgeleverd door Samho Heavy Industries Co. Ltd., Samho Shipyard (S 124) als PITSA D. 14-12-2022 van Liuheng, China naar Gadani. 29-12-2022 (e) verkocht voor sloop naar Pakistan. 30-12-2022 herdoopt WITTY. 18-1-2023 op Gadani Anchorage, 27-1-2023 te Gadani (Plot #122) op het strand gezet om gesloopt te worden.

XIANG SHUN, IMO 9156436 (NB-300), Oil Products Tanker, 1.594 GT, 2.972 DWT. 14-10-1996 opgeleverd als FUJI MARU NO.7 aan Fuji Transportation Co. Ltd., Japan. 2008 verkocht aan Shinsei Kaiun K.K., Japan, 7-2008 herdoopt SHINSEI MARU. 5-2018 herdoopt XIANG SHUN. 2022 verkocht voor sloop (640 USD/TO). 6-1-2023 op Chittagong Anchorage, 17-1-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

HD.27 ZUIDERHAAKS, IMO 9056167 (NB-300), Fishing Vessel, 489 GT, 1993 opgeleverd als AALTJE JAN. 8-2008 verkocht aan Rederij Bakker en Zonen B.V., Den Helder (PCAR), 8-2008 herdoopt HD.27 ZUIDERHAAKS. 7-11-2022 (e) verkocht voor sloop. 7-12-2022 van Den Helder, 8-12-2022 te Terneuzen. 3-2-2023 met de sleepboot BOBO naar Gent om gesloopt te worden.

bdvdzwan@scheepvaartboekhandel.nl
+31 (0)10-214 2705

info@observator.nl
+31 (0)10-214 2705

ljharri@xs4all.nl
+31 (0) 20-624 8052



Rotterdamse Scheepvaartboekhandel - Observator - L.J. Harri