



NIEUWSBRIEF-303

8 april 2023

ANNE-S, IMO 8506024 (NB-299), 18-1-1986 opgeleverd door Peters IJsselmeer B.V., Kampen (403) als ANNE-S aan H. Steenstra, Kampen. 1.139 BRT, 610 NRT, 1.601 DWT. 79,08 (74,99) x 10,37 x 4,27 x 3,271 meter. 80 TEU. 750 kW, Kromhout 6FDHD240, Stork-Werkspoor Diesel B.V., Zwolle. 21-7-1998 verkocht aan Rederij Siebert Fuite V.o.F., Genemuiden (J. Siebert), in beheer bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl, herdoopt GEERTJE. 26-4-2005 in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 9-12-2005 verkocht aan Alba Shipping Ltd., Aalborg-Denemarken, 12-12-2005 herdoopt DAN VIKING. 3-2006 verkocht aan Rederiet Venus AS, Aalborg-Denemarken. 22-9-2014 (vt) verkocht aan Rederiet Frem A.p.S., Frederikshavn-Denemarken, roepsein OVIL2, herdoopt FREM NORDICA. 5-1-2017 tijdens een reis van Amsterdam naar Aarhus lek geraakt, naar Cuxhaven gevaren voor inspectie, afgemeerd langs de bunkertanker HERTA (MMSI 211564050) om 25 m3 binnengekomen water uit te pompen, de schade daar gerepareerd. 2-3-2017 (e) verkocht aan Rederianpartsselskabet af 2017, Liseleje-Denemarken (DIS), in beheer bij Maritim Supply A.p.S., Frederiksvaerk, Denemarken, 3-2017 herdoopt ALBA ROUSING. 5-11-2019 gearriveerd te Aalborg, Denemarken. 20-12-2019 te Hundested, Denemarken. 17-1-2020 (mogelijk eerder) uit het Deense Register. 22-1-2020 (e) verkocht aan Nu Cemarine, Tholen, vlag: Panama, roepsein HO5762, in beheer bij Rederij Hoop, Tholen en Cornelis Joost Geuze, 29-1-2020 (vt) te Hundested herdoopt HOOP. 1-8-2020 te Las Palmas. 13-8-2020 naar Vlissingen gedirigeerd op verdenking van drugsmokkel, een container was verdacht door een groot drugsonderzoek onder de naam Portunus. Er is niets aangetroffen tijdens het onderzoek en de HOOP kon de reis vervolgen naar Hansweert. 14-8-2020 te Hansweert. 17-8-2020 van Hansweert naar Bruinisse. 15-7-2021 verkocht aan Aegean Sun Shipping Corp., Majuro, vlag: Guyana, roepsein 8RAK2. 14-8-2021 vertrokken van Hansweert naar Tuzla. 7-9-2021 op Tuzla Anchorage. 10-9-2021 te Tuzla. 10-2021 vlag: Vanuatu, roepsein YJXC9, herdoopt SNP SUN. 9-2021 vlag: Vanuatu, roepsein YJXC9. 15-3-2022 verkocht aan PSU Shipmanagement Ltd., Vanuatu, in beheer bij Mimosa Management Ltd., Istanbul, 15-3-2022 herdoopt P SU. 31-10-2022 (e) verkocht aan M. Khanmohammadi, Istanbul, vlag: Iran (EPYP5), in beheer bij Steelbulk Denizcilik Ltd. Sti., Istanbul en Moje Sepide Atlas Company, Iran, 11-2022 herdoopt NAJVA 3. (Foto: Lars Staal, Faxe, 17-9-2016).

CERRO ALTO EXPLORER, IMO 9940435, LPG Tanker, 25.000 GT, 28.653 DWT. 9-12-2022 te water gelaten bij Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. (8323), 15-4-2023 geplande oplevering als CERRO ALTO EXPLORER aan Xiang H2 International Ship Lease Co. Limited, Marshall Islands (V7A5421), in beheer bij Trafigura Beheer B.V., Schiphol.

CHEMICAL RANGER, IMO 9940746 (NB-300), Chemical/Oil Products Tanker, 2-2021 in aanbouw onder bouwnummer KITANIHON 688, 15-3-2023 geplande oplevering, 28-2-2023 opgeleverd door Kitanihon

Shipbuilding Co. Ltd. aan T.A.C.K. Shipping S.A., Marshall Islands (V7A6017), in beheer bij Chemship B.V., Capelle a/d IJssel, Kowa Kaiun K.K. (Kowa Kaiun Co Ltd), Japan en Fleet Management Ltd., Hong Kong. 9.670 GT, 14.521 DWT.



EMMELY, IMO 7811513 (NB-299), 2-3-1979 (GL) kiel gelegd, 22-6-1979 te water gelaten, 7-9-1979 proefvaart, 14-9-1979 opgeleverd (LR) door Scheepswerf & Gashouderbouw v/h Jonker & Stans B.V., Hendrik Ido Ambacht (346) als EMMELY aan V.o.F. Emmely Cooltrans, Rotterdam. 1983 verkocht aan Cold Traffic I B.V., Groningen, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 1984 verkocht aan Reefer Cape Shipping Co. Ltd., St. John's-Antigua & Barbuda, in beheer bij Columbia Shipmanagement (Netherlands) B.V.), herdoopt REEFER CAPE. 4-1985 verlengd bij HDW-Ross Werft, Hamburg met 15,60 meter, 2.243 BRT, 2.769 DWT. 1991 vlag: Cayman Islands. 1994 verkocht aan Cape Navigation Co. Ltd., Antigua & Barbuda. 1998 verkocht aan Chokenavee Reefer Lines S.A., Panama, herdoopt CHOKE REEFER 3. 2003 verkocht aan CNF Marine Lines Co. Ltd., Thailand. 25-5-2010 (e) verkocht aan Kelona Marine S.A., San Lorenzo-Honduras, in beheer bij Sea Safe Services Co. Ltd., Thailand, 2010 in beheer bij Golden Arrow Marine & Traval Company Ltd., Bangkok, 30-7-2010 (GL) herdoopt SUPERIOR REEFER. 9-2015 verkocht Kelona Marine S.A., Samut Sakhon, Thailand, thuishaven en vlag: San Lorenzo-Honduras, roepsein HQXG9, in beheer bij Sea Safe Services Co. Ltd., Samut Sakhon, Thailand, herdoopt TOP MARINA 9. 5-10-2015 (e) verkocht aan Million S.A., Bangkok, vlag: Honduras, roepsein HQXQ2, in beheer bij Astro Ocean Group Co. Ltd., Bangkok, 10-2015 herdoopt PRECIOUS 9. 2-2019 vlag: Mongolië, roepsein JVAP7. 24-8-2020 verkocht aan Tian Heng Import Food Co., Mongolië, in beheer bij Tian Heng Import Food Co., Hong Kong en Marine Safety Consultant Ltd., Kaohsiung City, 8-2020 herdoopt EXPRESS 6. 28-8-2020 van Ningde, China naar de Arabische Zee en de kust van Somalië om vis op te halen van vissersschepen. 8-1-2021 op Phuket Anchorage, Thailand, ten anker gegaan zonder toestemming van de autoriteiten, Port authorities en politie gingen aan boord voor onderzoek van de bemanning (6 uit Thailand, incl. de kapitein, 7 van Indonesië, 1 van Myanmar en 4 uit China). Volgens de bemanning en kapitein verliet het schip China in augustus vorig jaar, met de eigenaar om visproducten te verzamelen in de Arabische zee, met inbegrip van gebieden in de buurt van Somalische wateren. Bemanning contracten waren achterstallig en geen bewakers werden ingehuurd om het schip te beschermen tegen mogelijke aanvallen van piraten. De kapitein besloot, na gesprekken met de bemanning, om het gebied te verlaten, en voer het schip naar Phuket. Het schip blijft voor anker, het onderzoek gaat verder, de uitkomst van dit incident nog onduidelijk. Begrepen Thaise bemanningsleden verzoek om te worden ontscheept en mogen naar huis terug te keren. Kapitein uiteraard, tartte eigenaar's orders en strikt genomen, het nemen van het schip onder controle zonder toestemming van de eigenaar kan worden beschouwd als daad van piraterij of rel. Het is aan het onderzoek en, waarschijnlijk een proces, om te beslissen of het gerechtvaardigd was. 11-2022 vlag: Togo (5VHL9), 1-11-2022 (F) herdoopt HAI SHUN. 17-11-2022 van Kaohsiung, 27-11-2022 op Ningde Anchorage. 4-2023 in Equasis nog geregistreerd onder de vlag van Mongolië als EXPRESS 6. (Foto: Ruud & Marcel Coster).



EVA-H, IMO 7910876 (NB-295), chemicaliëntankschip, 26-11-1979 kiel gelegd, 14-12-1979 te water gelaten als JAN, 1-1980 opgeleverd door J.J. Sietas G.m.b.H. & Co. K.G. Schiffswerft, Hamburg (899) aan Jürgen Stahmer K.G., Hamburg-West Duitsland. Vrachtschip, 499 BRT, 340 NRT, 1.600 DWT. 1986 verkocht aan Stevedoring & Transport N.V., Antwerpen-België, 21-1-1987 herdoopt GENT, 1986/1987 verbouwd van vrachtschip tot tankschip bij Scheepswerf van Rupelmonde N.V., Rupelmonde, 1.471 BRT, 503 NRT, 2.340 DWT. 1996 overgedragen aan Coastal Chemicals S.A., Luxemburg, in beheer bij Van Ommeren Tankvaart België N.V., Antwerpen. 2000 verkocht aan Southern Shipmanagement B.V., Sas van Gent, thuishaven: Breskens, in beheer bij Lauranne Shipping B.V., Sas van Gent voor H. Hoornaert, Breskens, 30-1-2000 vertrokken van Antwerpen naar Terneuzen, 1-2-2000 te Terneuzen, vandaar naar Scheepswerf "De Schroef" B.V., Sluiskil voor reparatie, 8-5-2001 (GL) herdoopt EVA-H., 2002 nieuwe motor geplaatst: 1.300 EPK, 970 kW, Cummins KTA38M2, Cummins Engine Co. Ltd. NE-02. 6-2003 verkocht aan Coastal Transport N.V., Zelzate-België, herdoopt MARIA. 2005 eigenaar failliet en opgelegd te Zelzate. 2005 gerechtelijk verkocht door Moyersoos N.V. aan De Ridder & Co. N.V., Berchem, ingebracht bij De Ridder Short Sea Shipping N.V., thuishaven en vlag: Antwerpen-België, herdoopt BRITT. 2005 vlag: Belize. 13-6-2006 (e) in beheer bij Ahlers Belgium N.V. 15-3-2007 (e) in beheer bij Temaco Shipmanagement. 2008 vlag: Belize. 7-1-2010 (e) verkocht aan Option One Inc., Belize. 20-4-2010 (e) verkocht aan New Wave Success Inc., Belize. 10-2010 (e) vlag: Panama (HPTE). 29-7-2011 (e) in beheer bij Ship Management Panama S.A., Panama City. 13-2-2012 (e) verkocht aan Sea Energy Shipping Inc., Panama (HPTE), in beheer bij Ship Management Panama S.A., Panama City. 8-2017 herdoopt SEA LIGHT. 19-2-2021 (e) verkocht aan Kazia International Inc., Panama, in beheer bij Ship Management Panama S.A., Panama City. 6-2021 (e) vlag: onbekend (zonder vlagstaat). 23-1-2023 (F) vlag: Panama (-), herdoopt AUSTRALIAN SEA. (Foto: Teun van der Zee, 4-4-1994).



FJELL, IMO 8766296 (NB-297), 5-1999 kiel gelegd, 10-9-1999 te water gelaten, 27-2-2000 opgeleverd door Jingling Shipyard of Changjing Natio (JLZ980710) als BOABARGE 20 aan Boa Offshore AS, Trondheim-Noorwegen, in beheer bij Taubåtkompaniet AS. Half-afzinkbaar ponton, 13.776 GT, 4.133 NT, 23.333

DWT, 146,32 (141,92) x 36,00 x 9,00 x . meter. 2005 verkocht aan N.V. Fairstar Heavy Transport, Rotterdam, roepsein PHDY, in beheer bij Fairmount Marine B.V., herdoopt FAIRMOUNT FJELL. 26-5-2007 gearriveerd te Valletta, Malta om verbouwd te worden tot zelfvarend, afzinkbaar, zwaarladingschip bij Malta Shipyards Ltd., Marsa Yard. 2008 in beheer bij N.V. Fairstar Heavy Transport, Rotterdam, 10-3-2008 (e) naam gewijzigd in FJELL, 12-12-2008 ingezegend door His Grace Monsignor Paul Cremona O.P., Aartsbisschop van Malta en gedoopt FJELL door mevr. Heidsma (echtgenote van de Nederlandse ambassadeur te Malta), 10-2-2009 opgedreven, 5-2009 proefvaart, 17-5-2009 proeven met afzinken. 15.751 GT, 4.726 NT, 19.300 DWT. 145,83 (141,09) x 35,97 x 9,01 x 6,390 meter. 2.793,47 m³, 12 kn. 2 x 4.500 kW, 720 rpm, elektromotoren. 3 dieselmotoren, 8 cyl, 4 tew, 320 x 400, 720 rpm. 18-5-2009 gearriveerd te Trapani, Sicilië, daar de tanker MARETTIMO M (9380568) geladen en te water gezet, daarna vertrokken naar Lobito, Angola om een module te laden voor DSME Shipyard te Okpo, Korea. 28-6-2012 in beheer bij Dockwise Shipping B.V., Breda en Anglo-Eastern Ship Management Ltd. 8-5-2014 (e) verkocht aan Fairstar Fjell B.V., Rotterdam, in beheer bij Dockwise Shipping B.V., Papendrecht. 27-9-2016 (v) thuishaven en vlag: Valletta-Malta, roepsein 9HA4390. 31-10-2016 vertrokken van Setubal, 2-12-2016 ETA te Vlissingen. 28-11-2016 passage Porto (10,6 kn.). 14/28-12-2016 te Rauma, Finland. 14-1-2017 te Port Said. 31-1-2017 te Abu Dhabi. 4-2-2017 ten anker bij Dubai. 8-5-2017 van Dubai. 14-6-2017 ETA te Verdal, Noorwegen. 20-6-2017 van Verdal, Noorwegen, 26-6-2017 gearriveerd op het Calandkanaal. 6-7-2017 vertrokken uit de Europoort en ten anker bij Scheveningen. 29-9-2017 vertrokken naar Philipsburg, St. Maarten, 21-10-2017 ETA te Philipsburg. 25-11-2017 ten anker Kingston Anchorage, Jamaica. 23-12-2017 vertrokken naar Colon, 27-12-2017 ETA te Colon, Panama. 29-12-2017 van Limon Bay anchorage, Panama naar Kingston, Jamaica, 3-1-2018 ETA te Jamaica. 4-1-2018 te Kingston, Jamaica. 24-3-2018 te Portobelo, Panama. 4-2018 van Portobelo, Panama naar Tuzla, 7-5-2018 ETA te Tuzla, Turkije. 14-5-2018 ten anker bij Elefsis. 21-5-2018 (e) opgelegd. 20-4-2022 vertrokken van Elefsis naar Rotterdam met de sleepboot EDT AEOLUS (ex FAIRPLAY-33), 17-5-2022 ETA te Rotterdam. 18-5-2022 gearriveerd te Schiedam in de Wiltonhaven met de sleepboot EDT AEOLUS. 1-6-2022 (e) in de vaart. 23-8-2022 te Singapore. 27-8-2022 verhaald te Singapore om verbouwd te worden tot valpijpschip. 1-2023 herdoopt SEAPIPER. 7-3-2023 (F) thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus, roepsein 5BEN6. (Foto: Ruud Zegwaard, 18-5-2022, op de Nieuwe Waterweg op weg naar Schiedam).



GUST, IMO 9876921 (NB-302), LPG Tanker, 12-2018 in aanbouw onder bouwnummer SHIP 843 bij Ship and Steel Building (SaS) te Foxhol, 17-9-2021 te water gelaten bij Ship and Steelbuilding B.V., Foxhol met assistentie van de WATERPOORT en WATERLELIE, 15-6-2021 geplande oplevering, 19-9-2022 van Foxhol naar Delfzijl met de sleepboten GRUNO III en WATERLELIE, daar de cilindervormige ladingtanks geplaatst met de drijvende bok TRITON van Wagenborg en een kraanauto, teug naar Foxhol voor de verdere afbouw bij SaS, 16-12-2022 geplande oplevering, 17-2-2023 van de werf naar Delfzijl met de sleepboten GYAS en GRUNO 4, 22-2-2023 proefvaart, 28-2-2023 proefvaart, 2-3-2023 vertrokken van Delfzijl naar Schiedam, 3-3-2023 gearriveerd in de Wiltonhaven te Schiedam, 14-3-2023 naar de Waalhaven, 20-3-2023 opgeleverd aan Chemgas Shipping B.V., Rotterdam. 2.999 GT, 2.450 DWT. 20-3-2023 naar de Parkkade, Rotterdam. 21-3-2023 aan de Parkkade gedoopt GUST. 22-3-2023 naar de Waalhaven. (Foto: Bert Lamers, 21-3-2023 aan de Parkkade).

GUST van Chemgas gedoopt

Op 21 maart om 11:00 uur wordt het schip Gust aan de Parkkade in Rotterdam gedoopt. Gust is een nieuwe zeegaande LPG-tanker van Chemgas. Deze rederij is ooit als gastankvaartmaatschappij in 1965 opgericht door Van Ommeren (nu VOPAK) en Vulcaan. Daarmee speelde het in op de razendsnelle ontwikkeling van de petrochemische industrie in die tijd.

Chemgas

Tegenwoordig is Chemgas gespecialiseerd in het vervoer van onder druk vloeibaar gemaakte gassen met zee- en binnenvaartschepen. De rederij, met hoofdkantoor aan de Gedempte Zalmhaven, beschikt over een

uitgebreide vloot van motorschepen, duwboten, duwbakken, kruiplijncoaster en coasters. LPG staat voor Liquefied Petroleum Gas. In België en Nederland wordt met autogas over het algemeen LPG genoemd. (Bron: Port of Rotterdam 21 maart 2023).



INDUSTRIAL MERCHANT, IMO 9534470 (NB-253), 4-10-2013 om 15:15 uur te water gelaten als INDUSTRIAL MERCHANT bij Peters Shipyards B.V., Kampen onder bouwnummer 906, 11-11-2013 met de sleepboten WATERSTAD en WATERLELIE vertrokken van Kampen naar IJmuiden, 14-11-2013 vertrokken van IJmuiden op proefvaart, 18-11-2013 aankomst te Harlingen na proefvaart, 19-11-2013 te Harlingen stabiliteits- en belastingsproeven met de kranen, 3-12-2013 opgeleverd aan CFL Deelnemingen I/II/Beheer, Groningen, in beheer bij CFL Shipmanagement B.V., Amsterdam en Canada Feeder Lines B.V. Roepsein PCYD, 6.525 GT, 5.435 EPK, snelheid 14 kn. 7-12-2013 vertrokken naar Bilbao, Spanje, vandaar naar Fenit, Ierland en met een containerkraan naar Manilla. 4-2015 verkocht aan CFL Deelnemingen I B.V., CFL Deelnemingen II B.V. & CFL Deelnemingen III B.V., Groningen, in beheer bij CFL Shipmanagement B.V., Amsterdam. 22-11-2018 oprichting van FWN Merchant B.V. te Groningen. 26-11-2018 oprichting van FWN Merchant Shipping Company C.V. te Groningen. 13-11-2018 te Ceuta. 4-12-2018 gearriveerd te Valletta, Malta. 30-12-2018 verhaald te Valletta, naar Boiler Wharf. 25-1-2019 verkocht aan FWN Merchant B.V., thuishaven Groningen, roepsein PCYD, in beheer bij ForestWave Navigation B.V., Groningen, 25-1-2019 te herdoopt FWN MERCHANT. 26-1-2019 van Valletta, Malta naar Varna, Bulgarije, 29-1-2019 ETA te Varna. 30-1-2019 te Varna. 21-3-2023 (vt) gearriveerd te Houston, Texas. 23-3-2023 (F) herdoopt INDUSTRIAL MERCHANT. (Foto: Frits Olinga, 30-8-2019).

IVER EXPERT (2), IMO 9126015 (NB-274), 12-9-1997 opgeleverd door Halla Engineering & Heavy Industries Ltd., Samho (0233) als IVER EXPERT aan Motorschip "Product Expert" B.V., thuishaven: Monrovia, vlag Liberia, in beheer bij Vroon B.V., Breskens. 30-9-1997 vertrokken van Sakai naar Australië. 29.289 GT, 11.932 NT, 45.750 DWT. 182,91 (174,00) x 32,22 x 18,60 x 12,205 meter. 20 ladingtanks, 50.614 m³, 20 ladingpompen, totaal 9.520 ton/uur, 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. 12-1997 vlag: Nederland, roepsein PCEX. 2008 (e) in beheer bij Iver Ships B.V. en Vroon Ship Management B.V. 8-1-2009 (e) in beheer bij Vroon Ship Management B.V. 6-2010 (e) in beheer bij Iver Ships B.V., Barendrecht. 5-2015 (LR) verkocht aan Grateful Express International Ltd., Hong Kong, roepsein VROT2. 10-6-2015 (e) in beheer bij Aoxing Ship Management (Shanghai) Ltd., Shanghai, herdoopt SINO ENERGY 8. 8-2019 herdoopt SEA SMART. 29-10-2019 in beheer bij Shanghai Junzheng Shipping C. Ltd. en Zhihang Ship Management (Shanghai) Co. Ltd. 4-2020 in beheer bij Grateful Express International Ltd., Hong Kong en Zhihang Ship Management (Shanghai) Co. Ltd. 15-7-2020 verkocht aan Nature Rise International Ltd., Hong Kong, China, in beheer bij Zhihang Ship Management (Shanghai) Co. Ltd., herdoopt SYMHONY II. 10-9-2020 (e) verkocht aan Cheer Brand Ltd., Hong Kong, China, roepsein VROT2, in beheer bij Daoying International Ship Management Ltd., Shanghai, herdoopt TAIL WIND. 31-12-2020 (e) verkocht aan Quick Competence Ltd., Hong Kong, in beheer bij Daoying International Ship Management Ltd., Shanghai en Racon Ship Management Limited. 2-2023 verkocht aan Cheer Brand Ltd., Hong Kong, in beheer bij Daoying International Ship Management Ltd., Shanghai en Racon Ship Management Limited. 2-2023 verkocht aan Cheer Brand Ltd., 23-2-2023 (F) herdoopt GALA ROSE.



MOMENTUM SCAN, IMO 9534432 (NB-267), type Sole 10.000, in aanbouw als CFL MOMENTUM, 11-9-2010 gedoopt MOMENTUM SCAN door Ina Koolhof-Dijkstra (moeder van Kees Koolhof, oprichter en directeur van CFL) en Audrey Huyser (achternicht van Kees Koolhof) en te water gelaten bij Peters Shipyards B.V., Kampen onder bouwnummer 901, 21-10-2010 vanaf Kampen gearriveerd bij de voormalige Orca Base te Velsen, 22-10-2010 proefvaart op de Noordzee en gearriveerd te Harlingen, 26-10-2010 proefvaart op de Noordzee, 29-10-2010 opgeleverd aan Scheepvaartonderneming "CFL Momentum" B.V., Groningen, in beheer bij Canada Feeder Lines B.V., Groningen, in timecharter bij Scan Trans te Denemarken. Roepsein PCGO. 6.525 GT. 16-1-2011 bij windkracht 7 tot 8 ten westen van het Griekse eiland Korfu 241 mensen gered van het zinkende houten Turkse vissersschip HASAN REIS, die voer van Istanbul naar Italië met illegale migranten aan boord, 22 mensen zijn vermist. 31-1-2019 in beheer bij CFL Shipmanagement B.V., Amsterdam en ForestWave Navigation B.V., Groningen. 11-4-2019 te Houston en aan de ketting gelegd. 5-7-2019 akte oprichting FWN Momentum B.V., 5-7-2019 bestuurder Forestwave Beheer B.V. in functie getreden bij FWN Momentum B.V., 9-7-2019 nieuwe inschrijving: zetel: Groningen. 26-7-2019 in beheer bij ForestWave Navigation B.V., Groningen. 11-7-2019 (e) verkocht aan Icon Momentum LLC, thuishaven en vlag: Majuro-Marshall Islands, roepsein V7A2533, in beheer bij ForestWave Navigation B.V., Groningen, 7-2019 zou de naam FWN MOMENTUM gekregen hebben, dat is weer teruggedraaid. 16-10-2019 (BV) verkocht aan FWN Momentum B.V., thuishaven Groningen, vlag Nederland, roepsein PCGO, in beheer bij ForestWave Navigation B.V., Groningen, 16-10-2019 (v) herdoopt FWN MOMENTUM. 17-10-2019 (mt) vertrokken van Houston met bestemming Cartagena, Colombia, 22-10-2019 ETA te Cartagena. 10-2-2020 (e) verkocht aan FWN Momentum B.V., Groningen, in beheer bij ForestWave Navigation B.V., Groningen. 13-3-2023 (F) te Aberdeen herdoopt INDUSTRIAL MOMENTUM. (Foto: Marcel Coster, 22-10-2010).



NOORDERLICHT, IMO 8650813, PGJG, 140 GT, schoener, 1910 opgeleverd door Flensburger Schiffbau-Ges. m.b.H. & Co. K.G., Flensburg als KALKGRUND II. Lichtschip, in dienst van de Duitse Reichsmarine. 1919 in beheer bij Seezeichenbehörde, Küstenbezirk III, Kiel. 1925 in beheer bij Wasserbauamt, Kiel, 1926 herdoopt FLENSBURG. 1939-1945 in dienst bij de Kriegsmarine. 1953 verbouwd bij de Staatswerft Rendsburg-Saatsee en verlengd met zes meter, 1954 in dienst. 11-6-1963 buiten dienst gesteld als lichtschip. 1963 verkocht aan Fa. Holm & Moltzen, Flensburg, in gebruik als woonschip. 1967 verkocht aan de Kielse zeilvereniging Møltenorter Seglerkameradschaft, in dienst als clubhuis bij Møltenort in de Kieler Fjord. 1986 vertrokken van Møltenort met onbekende bestemming. 1992 verkocht aan Ted van Broeckhuysen en Gert Ritzema, herdoopt NOORDERLICHT. Verbouwd en opnieuw getuigd met twee masten, geschikt gemaakt voor meerdaagse groepszeiltochten. 2016 verkocht aan Floris de Waard. 18-9-2016 bij Trygghamna, noordwest van Longyearbyen, Svalbard Archipelago, aan de grond gelopen, vlot gebracht met Offshore Supply Tug POLARSYSEL (IMO 9690949) en ten anker gebracht bij Trygghamna, Spitsbergen. 2022 verkocht aan Ribro Boot B.V., Muiden, in beheer bij Swan Expeditions, Akkrum. 22-3-2023 van Trondheim naar Nørvik, Noorwegen met 26 mensen aan boord, in een sneeuwstorm bij Rugholmen aan de grond gelopen, de 24 passagiers geëvacueerd met MS RÅSA en aan land gezet te Lauvsnes in Flatange, 23-3-2023 vlot gebracht en naar Nørvik. (Foto: T. Audun Sætran / Redningskøyta Harald V/LK).



NQ CALIPSO, IMO 9138408 (NB-297), Chemical/Oil Products Tanker, 18-4-1996 kiel gelegd, 9-7-1997 opgeleverd door Cant. Nav. de Poli S.p.A., Pellestrina (161) als AIGRAN D. aan Ar.Co.In. S.r.l., Panama, in beheer bij Navigestion S.p.A., 1999 verkocht aan Cantieri Navale de Poli S.p.A., in beheer bij Navigestion S.p.A., 2000 verkocht aan Coralway Shipping Inc., Panama, in beheer bij Ar.Co.In. S.r.l., 2000 herdoopt JO AIGRAN D., in bevrachting bij Jo Tankers B.V. voor Ar.Co.In. S.r.l., 2002 verkocht aan Aigran Shipping B.V., 2002 in beheer bij Marper Sam, 29-3-2004 herdoopt AIGRAN D., 2006 in beheer bij Fleet Management (Hong Kong) Ltd., 2007 in beheer bij Maritime Performances B.V. Barendrecht, 14-8-2007 vlag: Italië, 23-3-2009 (e) vlag: Nederland, thuishaven: Rotterdam, roepsein PBRK. 3-2015 (e) verkocht aan Maltholmen Shipping Ltd., Rotterdam, in beheer bij Maritime Performances B.V., Barendrecht voor Ar.Co.In. S.p.A., Milaan. 15-6-2022 in beheer bij Navquim Holding B.V., Barendrecht (de naam was voorheen De Poli Tankers Holding B.V.). 13-9-2022 (F) herdoopt NQ CALIPSO. 14-9-2022 gearriveerd te Las Palmas, 15-9-2022 van Las Palmas naar Gibraltar. 1-2023 verkocht aan Zinnia Shipping B.V., Rotterdam, roepsein PBRK, in beheer bij Navquim Ship Management, Rotterdam (Navquim Holding B.V., Barendrecht). (Foto: Kees Bustraan†, 6-2-2016, Santa Anna Bay, Willemstad).

P&O NEDLLOYD JULIANA, IMO 9275036, (NB-212), 27-5-2003 kiel gelegd als JULIANA STAR, 16-8-2003 te water gelaten, 4-9-2003 herdoopt P&O NEDLLOYD JULIANA, 22-10-2003 (GL) opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan (H1486) aan Nautugo Schiffsbetriebsges.m.b.H. & Co. m.s. "Juliana Star" K.G., Monrovia-Liberia, in beheer bij Reederei Blue Star G.m.b.H., Hamburg, 26.833 GT, 2556 TEU. 25-1-2006 (GL) herdoopt NEDLLOYD JULIANA. 9-11-2007 (e) verkocht aan Navalys Schiffsbetriebsges.m.b.H. & Co. MS "Nedlloyd Juliana" K.G., Monrovia-Liberia, in beheer bij Reederei Blue Star G.m.b.H., Hamburg. 3-7-2012 (e) in beheer bij ER Schiffahrt G.m.b.H. & Cie. K.G., Hamburg. 18-1-2014 (GL) herdoopt NILEDUTCH ORYX. 2015 verkocht aan Bomar C LLC, Monrovia-Liberia, in beheer bij E.R. Schiffahrt G.m.b.H. & Cie. K.G., Hamburg, 27-1-2015 (GL) herdoopt BOMAR JULIANA. 30-1-2015 vanaf Lissabon gearriveerd in de Waalhaven te Rotterdam, 31-1-2015 vertrokken naar Hamburg.



5-2016 in beheer bij Hanseatic Unity Chartering (HU) G.m.b.H. & Co. K.G. en Bernhard Schulte Shipmanagement (Deutschland) G.m.b.H. & Co. K.G. 12-2022 verkocht aan Ocean Juliana Shipping Ltd., Monrovia-Liberia, in beheer bij MSC Shipmanagement Ltd., Limassol en MSC Mediterranean Shipping Co. S.A., Genève, 12-2022 herdoopt MSC JULIANA III. (Foto: Hans Krayenbosch).

P&O NEDLLOYD KOWIE (2), IMO 9105994 (NB-107), Container Ship (Fully Cellular), 22-5-1996 kiel gelegd, 23-7-1996 te water gelaten, 9-1996 opgeleverd door Stocznia Szczecinska S.A., Stettin (B170-III/4) als DEIKE RICKMERS aan M.S. "Deike Rickmers" Schiffsbeteiligungsges.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg-Duitsland (DPRS), in beheer bij Rickmers Reederei G.m.b.H. & Cie. K.G., Hamburg. 16.801 GT, 8.672 NT, 23.064 DWT. 184,10 (171,94) x 25,30 x 13,50 x 9,905 meter. 1728 TEU, 19,7 kn. 18.110 EPK, 13.320 kW, 6 cyl, 2 tew, 620 x 2150, Sulzer 6RTA62U, H. Cegielski. 7-10-1996 herdoopt PANATLANTIC. 20-2-1997 herdoopt DEIKE RICKMERS. 3-6-1997 herdoopt SCORPIO CHALLENGER. 11-2-1999 herdoopt DEIKE RICKMERS. 2000 thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia (ELWZ4). 22-2-2000 herdoopt CSAV GENOVA. 15-9-2000 herdoopt DEIKE RICKMERS. 25-5-2001 gearriveerd te Rotterdam, Alexanderhaven, herdoopt P&O NEDLLOYD KOWIE. 26-5-2001 vertrokken van Rotterdam. 1-3-2003 herdoopt DEIKE RICKMERS. 1-2004 verkocht aan Deike Navigation Co. Ltd., Monrovia-Liberia, in beheer bij Rickmers Reederei G.m.b.H. & Cie. K.G., Hamburg. 5-2004 herdoopt LIBRA RIO GRANDE. 6-2004 vlag: Duitsland. 6-2005 herdoopt DEIKE RICKMERS. 9-1-2006 verkocht aan Deike Rickmers Schiffsbetrieb, 2006 vlag: Marshall Islands, in beheer bij Rickmers Reederei G.m.b.H. & Cie. K.G., Hamburg. 5-2008 herdoopt DELMAS BONNY. 10-2011 herdoopt DEIKE RICKMERS. 7-2013 verkocht aan China Navigation Co. Ltd., 7-2013 vlag: Hong Kong, China, in beheer bij China Navigation Co. Ltd. en Zeaborn Ship Management Pte. Ltd., Singapore, 7-2013 herdoopt NGANKIN. 23-12-2017 verkocht aan Vasi Star Pte. Ltd., vlag: Hong Kong, China (VRMI7), in beheer bij Vasi Star Pte. Ltd., Singapore en Asian-Alliance Ship Management Pte. Ltd., Singapore, 12-2017 herdoopt VASI STAR. 2-2021 vlag: Liberia (5LAA3). 25-4-2022 onder arrest van Chittagong Port Authority of Bangladesh (CPA). 28-4-2022 vrijgegeven. 3-5-2022 vertrokken. 18-9-2022 te Chittagong viel ponton (luik) No. 10 op het steiger (CCT-1). 3-2023 verkocht voor sloop (640 USD/TO). 29-3-2023 te Port Klang.



POLARSTREAM, IMO 9189885 (NB-249), 23-6-1998 kiel gelegd, aanvankelijk in aanbouw voor Tri-Rock Navigation, Panama, in beheer bij Mitsui Warehouse, 2-1999 in beheer bij Orient Marine, 22-2-1999 opgeleverd door Shikoku Dockyard Co. Ltd., Takamatsu (890) als POLARSTERN aan Polarstern Maritime Ltd., Hamburg, thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, in beheer bij Columbus Shipmanagement G.m.b.H., Hamburg. 7-2003 verkocht door Rudolf A. Oetker K.G. aan Seatrade Groningen B.V., ingebracht bij B.V. Shipping Co. Polarstream, Groningen, roepsein PBLQ, 22-10-2003 (e) herdoopt POLARSTREAM. 20-2-2006 (e) in beheer bij Triton Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia. 12-1-2009 (e) verkocht aan "Polarstream" Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg-Duitsland, in beheer bij Seatrade Groningen B.V. voor Triton Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. 3-2012 vlag: Liberia, roepsein D5BR6. 12-8-2018 vertrokken van Mersin, Turkije naar Callao, Lima, Peru, 3-9-2018 ten anker te Callao. 9-2018 (LR) verkocht Yongxiang Shipping International Company Ltd., Shanghai, 21-9-2018 thuishaven en vlag: Panama, roepsein 3ECM9, in beheer bij East Maritime Services Co Ltd., Pulau Pinang, Maleisië, herdoopt SHEN JU. 2-2023 vlag: Vanuatu (YJXR8). (Foto: Henk v.d. Heijden, 6-2018).

ROSILLO EXPLORER, IMO 9940423, LPG Tanker, 26.515,93 GT, 7.954 NT, 29.421 DWT. 4-3-2022 eerste staal gesneden, 2-9-2022 kiel gelegd, 16-11-2022 te water gelaten, 24-3-2023 opgeleverd door Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. (8322) als ROSILLO EXPLORER aan Xiang H1 International Ship Lease Co. Limited, Marshall Islands (V7A5420), in beheer bij Trafigura Beheer B.V., Schiphol.



RUBYN, IMO 8511885 (NB-296), 21-10-1985 kiel gelegd, 22-2-1986 te water, 7-4-1986 opgeleverd door Machinefabriek & Scheepswerf Vervako B.V., Heusden (2915) als RUBY aan Ruby Shipping B.V., Rotterdam (PHFD). 1.512 BRT, 848 NRT, 2.450 DWT. G 3.976 m³, B 3.052 m³. 79,63 (74,99) x 11,33 x 5,62 x 4,420 meter. 9,5 kn., 1.220 EPK, 6 cyl, 4 tew, 240 x 260, 1.000 rpm., Kromhout SW240, Stork-Werkspoor Diesel B.V., Zwolle. 1995 verkocht aan Silver Pride Shipping N.V., Willemstad-N.A. (PJSX). 1997 verkocht aan Ruby Shipping B.V., Rotterdam (PCAG). 3-1999 verkocht aan Ruby C.V., Ridderkerk (PCAG) (Q-Trend Shipping B.V.), in beheer bij Arpa Shipping B.V., Roosendaal, herdoopt RUBYN. 17-11-2000 te Birkenhead door Admiralty Marshall aan de ketting gelegd namens Amadeus Schiffahrts & Speditions G.m.b.H., 21-11-2000 vertrokken van Liverpool naar Mostyn. 4-2004 thuishaven en vlag: Kingstown-St. Vincent and Grenadines (J8B2973), in beheer bij Baltnautic Shipping Ltd., Klaipeda. 7-2005 verkocht aan Qubos Shipping B.V., Kingstown-St. Vincent and Grenadines (J8B2973), in beheer bij Baltnautic Shipping Ltd., Klaipeda. 3-2006 verkocht aan Rubyn Shipping Agency Ltd., St. Petersburg, thuishaven en vlag: Kingstown-St. Vincent and Grenadines, in beheer bij Baltnautic Shipping Ltd., Klaipeda. 18-1-2008 ten zuiden van Rønne, Denemarken in aanvaring gekomen met de zandzuiger AHLSELL (bouwjaar 1977, 377 BRT), de reddingboot MADS JAKOBSEN (9256080, 36 BRT) bracht de AHLSELL met flinke schade naar Rønne, de RUBYN liep slechts lichte schade op. 5-2011 in beheer bij Antares Shipping Agency Ltd., St. Petersburg. 14-8-2011 in beheer bij Antares Shipping Agency Ltd., St. Petersburg en Sirius Shipman Company. 29-4-2022 in beheer bij Pegasus Shipmanagement SIA, Riga. 16-6-2022 (F) vlag: Antigua and Barbuda (V2QZ5). 10-2-2023 (F) vlag: St. Kitts and Nevis (V4ZM4). (Foto: Bob van Raad, 4-5-2007 <https://koopvaardij.blogspot.com/>).

TITAN UNIKUM, IMO 9468437, Combination Gas Tanker (LNG/LPG)|LNG Tanker, 3-7-2007 contract, 1-11-2008 kiel gelegd bij Dingheng Jiangsu Shipbuilding Co. Ltd. (DHJS 2007-001), 17-9-2010 te water, 10-6-2011 opgeleverd door I.M. Skaugen Marine Services Pte. Ltd. (DHJS 2007-001) als NORGAS UNIKUM aan Seapeak Unikum LLC, Singapore (9V8563), in beheer bij Norgas Carriers AS. 11.327 GT, 3.399 NT, 12.210,4 DWT. 152,16 (142,36) 19,84 x 11,50 x 8,300 meter. 16,5 kn. 8.280 kW, 129 omw/min., STX - MAN B&W 6S46MC-C8, MAN Diesel & Turbo, Filial of MAN Diesel & Turbo SE, Duitsland. 1-2012 in beheer bij Norgas Carriers Pte. Ltd.



1-2018 vlag: Bahamas (C6ZI8), 11-1-2018 in beheer bij Norgas Carriers Pte. Ltd. en OSM Tanker Management Pte. Ltd., 18-1-2018 herdoopt UNIKUM SPIRIT. 3-2019 in beheer bij Lauritzen Kosan A/S en OSM Tanker Management Pte. Ltd. 12-6-2022 herdoopt SEAPEAK UNIKUM. 24-3-2023 verkocht aan ALM Shipping Ltd., Limassol-Cyprus (5BEV6), in beheer bij OSM Tanker Management Pte. Ltd., 24-3-2023 herdoopt TITAN UNIKUM. 4-2023 overdacht aan Titan LBM Production Amsterdam B.V., Amsterdam. De TITAN UNIKUM en TITAN VISION worden verbouwd tot bunkertanker en komen onder de Nederlandse vlag. (Foto: Titan-cleanfuels.com).

TITAN: PIONEER IN DELIVERING CLEAN FUELS GLOBALLY

Titan is a leading, independent, supplier. ISO 9001 and ISCC certified.



FlexFueler001 christening event video



TITAN VISION, IMO 9468449, Combination Gas Tanker (LNG/LPG)|LNG Tanker, 3-7-2007 contract, 1-11-2008 kiel gelegd bij Dingheng Jiangsu Shipbuilding Co. Ltd. (DHJS 2007-002), 19-12-2010 te water, 14-11-2011 opgeleverd door I.M. Skaugen Marine Services Pte. Ltd. (DHJS 2007-002) als BAHRAIN VISION aan Seapeak Vision LLC, Singapore (9V8564), in beheer bij Norgas Carriers AS. 11.327 GT, 3.399 NT, 12.210,4 DWT. 152,16 (142,36) 19,84 x 11,50 x 8,300 meter. 16,5 kn. 8.280 kW, 129 omw/min., STX - MAN B&W 6S46MC-C8, MAN Diesel & Turbo, Filial of MAN Diesel & Turbo SE, Duitsland. 1-2012 in beheer bij Norgas Carriers Pte. Ltd. 1-2012 in beheer bij Norgas Carriers Pte. Ltd. 11-2017 vlag: Bahamas (C6ZJ2), 17-11-2017 in beheer bij Teekay Multigas Pool LLC en OSM Tanker Management Pte. Ltd., herdoopt VISION SPIRIT. 5-2019 in beheer bij Lauritzen Kosan A/S en OSM Tanker Management Pte. Ltd. 18-8-2022 herdoopt SEAPEAK VISION. 3-2022 verkocht aan Seapeak Vision LLC, Bahamas, in beheer bij OSM Tanker Management Pte. Ltd., 4-2023 t.b.n. TITAN VISION.



VENEZIA D., IMO 9150327 (NB-227), 1998 opgeleverd (RI) door Cantiere Navale de Poli S.p.A., Pellestrina (Venetië) (162) als VENEZIA D. aan Ar.Co.In. S.r.l., Sottomarina di Chioggia, Italië, vlag: Panama, in beheer bij Navigestion S.A.M. 6.875 GT, 10,001 DWT, 10.559 m³. 14 kn. 5.280 kW, Wärtsilä 8L38, Wärtsilä Diesel Oy, Vaasa/Vasa, Finland. 1999 herdoopt JO VENEZIA. 2000 in beheer bij Jo Tankers B.V., Spijkenisse. 5-2000 (e) thuishaven: Venetië. 2000 verkocht aan Harbourland Shipping Ltd., Venetië-Italië, in beheer bij Jo Tankers B.V., Spijkenisse. 2004 in beheer bij Marper S.A.M. 2006 verkocht aan Venezia Shipping B.V., Italië, in beheer bij Maritime Performances B.V., Barendrecht. 7-2006 herdoopt VENEZIA D. 7-4-2009 onder de Nederlandse vlag gebracht, thuishaven Rotterdam, roepsein PBRQ. 3-2015 (e) verkocht aan Gressholmen Shipping Ltd., Rotterdam (N1), in beheer bij Maritime Performances B.V., Barendrecht voor Ar.Co.In. S.p.A., Milaan. 4-7-2016 vanaf Klaipeda gearriveerd te Svetliy port, Kaliningrad, geladen met 5.400 ton sojaolie. 6-7-2016 gemeerd aan het SOYA terminal is brand uitgebroken in de machinekamer, 9 brandweereenheden en 2 sleepboten bestreden het vuur, daarna was de brand snel uit. 11-2-2023 gearriveerd te Las Palmas voor dokbeurt. (N1) 2023 nu in Equasis geregistreerd als Maltholmen Shipping Ltd., Rotterdam. 3-2023 verkocht aan Zinnia Shipping B.V., Rotterdam, roepsein PBRQ, in beheer bij Navquim Ship Management, Rotterdam (Navquim Holding B.V., Barendrecht), herdoopt NQ ZINNIA. (Foto NQ ZINNIA: Reinier van de Wetering, 27-03-2023, Maassluis).



VERTOM JOY, IMO 9706865 (NB-286), DP 2 Caranx 11000, 4-10-2013 kiel gelegd bij Peters Shipyards B.V., Kampen (1601) voor Canada Feeder Lines B.V., Groningen, 4-2014 de werf failliet en overgenomen door The Bodewes Group uit Hasselt (Thecla Bodewes), afgebouwd door Barkmeijer Stroobos B.V. als BRODOTROGIR 331 (e), 20-4-2016 te water gelaten te Kampen als JOINT RUNNER I onder bouwnummer 337, thuishaven Amsterdam, 20-4-2016 te Kampen de opbouw geplaatst, 4-5-2016 met de WATERLELIE en WATERSTAD vertrokken Kampen naar de Amerikahaven te Amsterdam, 5-5-2016 te Amsterdam, 5-5-2016 met de sleepboot WATERLAND van Amsterdam naar Harlingen, assistentie van de WATERSTAD op het Noordzeekanaal, 6-5-2016 te Harlingen voor de verdere afbouw, 6-2016 geplande oplevering aan CFL Shipmanagement B.V., Amsterdam. 8.127 GT, 11.000 DWT. 12-2020 (e) geplande oplevering aan Canada Feeder Lines B.V., Groningen, in beheer bij CFL Shipmanagement B.V., Amsterdam. 9-11-2020 vertrokken van Harlingen naar IJmuiden met de sleepboot WATERMAN, naar Kampen met de WATERLELIE en WATERSTAD, 11-11-2020 te Kampen om afgebouwd te worden onder de naam JOINT RUNNER I, 16-6-2021 geveild te Rotterdam in opdracht van Centraalstaal en Rabobank, verkocht voor € 1,2 M. 10-2021 in afbouw als VERTOM JOY. 28-3-2023 van Kampen naar Amsterdam met de sleepboten NOORMAN en DEMI-K. 3-4-2023 van Amsterdam naar IJmuiden, 8-4-2023 van IJmuiden naar Harlingen. (Foto: Pieter Inpijn, 22-8-2021, opgelegd te Kampen).



VOX APOLONIA, IMO 9867097 (NB-285), Hopper Dredger, 9-4-2020 kiel gelegd onder bouwnummer KEPPEL SINGMARINE H412, 20-9-2021 te water gelaten, 28-2-2022 geplande oplevering, 17-11-2022 Vox Apolonia B.V. is ingeschreven met als vestigingsplaats Gorinchem, 13-12-2022 opgeleverd als VOX APOLONIA aan VOX Apolonia B.V., Rotterdam (PDSN), in beheer bij Van Oord Ship Management B.V., Rotterdam. 11.910 GT, 3.573 NT, 8.887 DWT. 137,50 (17,80) x 27,60 x 9,80 x 5,800 meter. 1.335,8 m³, 15,5 kn. 8.000 kW, 2 schroeven, 197 rpm. 24-1-2023 te Moerdijk. 12-3-2023 te Rotterdam. 14-3-2023 aan de Wilhelminakade te Rotterdam gedoopt VOX APOLONIA door Polien Fijan-van Oord en Polianne van Oord (kleindochters van Apolonia). 15-3-2023 naar de Waalhaven. 21-3-2023 proefvaart. 25-3-2023 vertrokken naar Cuxhaven, 27-3-2023 te Cuxhaven. (Foto: Reinier van de Wetering, 21-03-2023, passage Maassluis-West).

WILSON FLEX III, IMO 9911458 (NB-285), General Cargo Ship, 12-10-2020 in aanbouw onder bouwnummer DAYANG OFFSHORE SH102, 5-11-2021 geplande oplevering als RHAS 3 aan Rhenus-Arkon-Shipinvest G.m.b.H. & Co. K.G. (RHAS), Haren/Ems, vlag: Nederland, 19-11-2021 te water gelaten, 27-2-2023 opgeleverd door Dayang Offshore Equipment Co. Ltd. als WILSON FLEX III aan RHAS 3 Schiffahrts UG (haftungsbeschränkt) & Co. K.G., Portugal (Madeira) (CQEZ4), in beheer bij Rhenus-Arkon-Shipinvest G.m.b.H. & Co K.G. (RHAS), Haren/Ems en Wessels Reederei G.m.b.H. & Co K.G., Haren/Ems. 2.995 GT, 1.563 NT, 4.277 DWT. 1-3-2023 te Changzhou, China. 2-3-2023 te Nantong. 5-3-2023 op Yeosu Anchorage, Korea. 20-3-2023 op Singapore Anchorage. 24-3-2023 van Singapore naar Alexandria, 15-4-2023 ETA te Alexandria.

VIRGINIADIEP, IMO 9439216 (NB-253), aanvankelijk VIRGINIADIEP, 7-3-2008 te water gelaten bij Werf Jachtwijk te Hoogezand onder bouwnummer 787, 7-4-2008 gearriveerd te Delfzijl, 8-4-2008 proefvaart op de Eems, 11-4-2008 opgeleverd door Bodewes Shipyards Hoogezand B.V., Hoogezand (787) aan Beheermaatschappij Virginiadiiep B.V., Groningen, in beheer bij Feederlines B.V., Groningen, roepsein PHNS. 17-4-2008 aan de cruiseterminal te Antwerpen gedoopt UAL CYPRUS. 4.990 GT, 7.600 DWT, 111,85 (111,85) x 15,20 x 8,45 x 7,050 meter, 3.840 kW, MaK 8M32, 14,7 kn. 15-6-2012 (GL) herdoopt VIRGINIADIEP.



14-7-2016 (e) verkocht aan Sormano Virginia B.V., Groningen, in beheer bij Sormano B.V., Rhon en Feederlines B.V., Groningen. 12-1-2019 aankomst te Coruña, Spanje. 16-1-2019 (e) verkocht aan Naviera de Galicia S.A., thuishaven en vlag: Santa Cruz de Tenerife-Spanje (NAVIGASA DDY, Coruña), roepsein EAKL, herdoopt HERBEIRA. 30-1-2019 vertrokken van Coruña, Spanje naar Lissabon, Portugal, 1-2-2019 ETA te Lissabon. 3-2023 vlag: Portugal (Madeira) (CQWL). (Foto: Marcel Coster, 27-10-2012).



ZUIDVLIET, IMO 9629809 (NB-202), casco te water gelaten bij DAHK Chernomorsky Sudostroitelni Zavod (Joint Stock "Chernomorsky Shipbuilding Yard"), Nikolaev, Oekraïne onder bouwnummer Damen Bergum 9408, 15-1-2013 casco als YN-9408 gearriveerd te Harlingen achter de sleepboot COURBET (IMO 8111506) bestemd voor Scheepswerf Damen Bergum B.V. voor afbouw onder bouwnummer Damen Bergum 9408, 5-11-2013 door twee sleepboten naar de Loswal aan de Burgumerdaam gebracht, daar gereed gemaakt voor het transport naar Harlingen, 7-11-2013 opbouw geplaatst, laatste schip dat in Bergum is afgebouwd, naar Harlingen gesleept, 12-2013 herdoopt ZUIDVLIET, roepsein PGXZ, 10-12-2013 proefvaart vanuit Harlingen, 13-12-2013 droog gezet bij Shipdock B.V., Harlingen, 4-1-2014 te Harlingen gedoopt ZUIDVLIET, 11-1-2014 (e) opgeleverd aan Beheermaatschappij m.s. Zuidvliet, Rotterdam, in beheer bij Hartel Shipping & Chartering B.V., Oostvoorne. 2.545 BRT, 3.850 DWT. 12-1-2014 van Hamburg naar Tasucu, Turkije, 17-1-2014 in het Kanaal, ten zuiden van Wight, 30-1-2014 ETA te Tasucu. 13-3-2023 F) verkocht aan Irving Management Ltd., thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus, roepsein 5BEF6, 13-3-2023 te Liepāja, Letland herdoopt LOTTA. (Foto: Koos Goudriaan, 10-10-2020, Parkkade Rotterdam).

Titan verwerft twee kleinschalige LNG-schepen voor bunkercapaciteit retrofit

Dual-purpose handels- en bunkerschepen zullen de leverancier van schone brandstoffen meer flexibiliteit bieden en in staat zijn om bredere klanten te bevoorraden Amsterdam, Nederland: 25 januari 2023 – Titan, de onafhankelijke leverancier van emissiearme en emissievrije brandstoffen, heeft twee kleinschalige LNG-schepen – de Seapeak Unikum en Seapeak Vision – overgenomen van Seapeak, het Canadese gastransportbedrijf dat voorheen bekend stond als Teekay LNG Partners. De schepen zullen worden omgebouwd om geschikte LNG-bunkercapaciteiten te garanderen, waardoor ze zowel LNG, vloeibaar biomethaan (LBM) als op langere termijn van waterstof afgeleid e-methaan (e-LNG) kunnen vervoeren en bunkeren.

Beide zusterschepen hebben een laadcapaciteit van 12.000 kubieke meter (cbm) en zijn 152 meter lang en 19.8m breed. De twee schepen zullen zich in maart van dit jaar bij de vloot van Titan voegen. Ze zullen actief zijn in het Middellandse Zeegebied en Noordwest-Europa en zullen voorzien in de toegenomen vraag naar LNG en LBM (bio-LNG) in deze regio's.

De schepen en de retrofit worden gefinancierd door Sole Shipping Group via een lange termijn bareboat charter lease structuur. Sole Shipping Group is een belangrijke Europese aanbieder van financiële leasestructuren. Titan werd bij deze transactie geadviseerd door Endegeest Consulting BV.

Titan's groeiende vloot omvat al een mix van eigen en gecharterde schepen. Verder heeft Titan een ambitieus nieuwbouwprogramma bestaande uit Titan Krios en Titan Hyperion ontwerpen. De twee nieuwe toevoegingen aan de vloot stellen Titan in staat om brandstof te leveren aan een breder scala aan LNG-aangedreven schepen, waaronder alle containerschepen. Voordat de activiteiten beginnen, zullen de LNG-schepen worden omgebouwd om de LNG-bunkercapaciteiten te verbeteren en te voldoen aan de kwaliteitsnormen van Titan. Na de upgrades kunnen de schepen op alle grote LNG-terminals laden en schip-tot-schip bunker- en laadoperaties uitvoeren.

Dankzij de laadconditioneringsmogelijkheden zijn de schepen ook in staat om complexere projecten uit te voeren, waaronder gas-up cool-down operaties en het in bedrijf stellen van pakketten. Bovendien zijn de vrachttanks gemaakt van roestvrij staal, waardoor ze compatibel zijn met propyleen, ethyleen en ammoniak.

Douwe de Jong, fleet development director bij Titan: "Het achteraf inbouwen van deze schepen zodat ze LNG, LBM en op de langere termijn van waterstof afgeleid e-methaan kunnen verhandelen en bunkeren, biedt Titan nog meer flexibiliteit in zijn schone brandstofactiviteiten. Het team specificeert momenteel de upgrades en vindt een geschikte scheepswerf voor de retrofit-werkzaamheden."

Niels den Nijs, eigenaar en CEO van Titan, voegde hieraan toe: "Een solide dubbelcijferige EBITDA in 2022 heeft ons in staat gesteld om deze extra investering in onze vloot te doen. Deze beslissing sluit aan bij de ambitieuze groeistrategie van Titan in Europa en het Middellandse Zeegebied. We kijken ernaar uit om samen te blijven werken met onze partners, zoals Sole Shipping Group, om onze vloot uit te breiden om onze LNG- en LBM-distributiedoelstellingen te ondersteunen en aan de langetermijnvraag van onze klanten te voldoen."

Titan blijft zich inzetten voor het leveren van alle schone brandstoffen die scheepvaart, transport en industrie op een substantiële manier koolstofvrij kunnen maken zodra ze haalbaar worden. Het erkent dat decarbonisatie een reeks oplossingen vereist, en de LNG-route naar netto-nulemissies met behulp van LNG, LBM en van waterstof afgeleid e-methaan is een praktische optie die momenteel beschikbaar is.

De aankondiging van deze scheepsaankoop volgt op het recente nieuws van Robert Habeck, vicekanselier van Duitsland en lid van de Duitse groene partij, dat Duitsland in totaal € 62 miljoen heeft toegekend aan een partnerschap van drie bedrijven, waaronder Titan, voor de bouw van de Titan Krios nieuwbouw LNG-bunkerschepen. (Bron: Titan, 6-2-2023).

Titan

Titan LBM Production Amsterdam B.V. is actief in de branche Handelsbemiddeling in brandstoffen, ertsen, metalen en chemische producten. De onderneming is gevestigd op Piet Heinkade 93 B te Amsterdam. Het bedrijf staat bij de kamer van koophandel ingeschreven onder kvk nummer 87453533. Titan LBM Production Amsterdam B.V. is gevestigd in Oostelijke Handelskade in gemeente Amsterdam.

Holland Norway Lines naar nieuwe havenlocatie voor cruise ferry ROMANTIKA

Holland Norway Lines heeft een oplossing gevonden voor de recente problemen in de Eemshaven en kondigt aan dat het vaarschema voor het lente- en zomerseizoen gewaarborgd is. Zo zal de rederij op korte termijn varen vanuit Cuxhaven en zal de cruise ferry maatschappij haar activiteiten voor het hoogseizoen te verplaatsen naar Emden.

In reactie op de recente uitdagingen met betrekking tot de vaste ligplaatsen in de Eemshaven, heeft Holland Norway Lines intensief gewerkt aan het vinden van alternatieve havens die regelmaat en voorspelbaarheid bieden voor reizigers naar Noorwegen en zo de afvaarten weer kunnen garanderen. "De situatie in de Eemshaven dwongen ons op zoek te gaan naar alternatieven. We zijn erg blij dat we een oplossing hebben die we vanaf april kunnen inzetten", zegt Morten Aggvin, CEO van Holland Norway Lines. Vanaf ongeveer half april zal de maatschappij opereren vanuit Cuxhaven, Duitsland. HNL heeft ook een intentieverklaring getekend met AG Ems en de haven van Nedersachsen voor een verplaatsing naar Emden, met de ambitie om vanaf 1 juni vanuit Emden te gaan varen. HNL werkt momenteel samen met de plaatselijke autoriteiten om de regelingen voor ISPS, douane en verkeer, alsook operationele details af te ronden.



“De meerderheid van onze passagiers is op zoek naar de meest efficiënte route van Noord- Europa naar Noorwegen – of omgekeerd – met directe toegang tot het Noorse Fjordengebied. Emden is ideaal gelegen door de nabijheid van zowel de Nederlandse als de Duitse markt. We zijn ook zeer tevreden met het vinden van een oplossing waarmee we de provincie Groningen verder kunnen ontwikkelen als toeristische bestemming”, zegt Aggvin.

Noord Duitsland

“We voelen ons hartelijk verwelkomd door alle partners van de haven van Niedersachsen, AG Ems, Cuxport, de stad Cuxhaven en niet in de laatste plaats de stad Emden. In minder dan een jaar tijd is Holland Norway Lines een groot commercieel succes geworden en we zijn erg blij dat we ons nu volledig kunnen richten op de verdere ontwikkeling van het bedrijf en de passagierservaring.

De burgemeester van de stad Emden, Tim Kruithoff, legt uit: “De stad Emden is erg blij dat zij een innovatieve rederij als Holland Norway Lines een nieuwe thuishaven kan bieden. Emden is met zijn goede verkeersverbindingen en het grote culturele aanbod de optimale vertrek- en aankomsthaven voor de veerbootlijn naar Noorwegen.” “Daarnaast zijn we blij dat het mogelijk is om dit interessante verkeer permanent op de Eems te houden”, vult Dr. Bernhard Brons, CEO van AG Ems, aan.

Aggvin is blij om te zien dat passagiers vertrouwen hebben in de rederij, wat tot uiting komt in de boekingscijfers. “We hebben een enorme stijging gezien in ons boekingsniveau vergeleken met dezelfde tijd vorig jaar, en met een verhuizing naar Emden, en het aanboren van nieuw Duits marktpotentieel, zijn we er zeker van dat deze ontwikkeling zich zal voortzetten”, aldus Aggvin.

Groningen

Holland Norway Lines blijft verder in nauw overleg met provincie Groningen, gemeente Hogeland en de havenautoriteit over de afvaarten van en naar Eemshaven om daarmee ook de inmiddels bewezen markt uit West-Nederland goed te kunnen blijven bedienen. “Het is altijd onze ambitie geweest om vanuit Eemshaven te blijven varen. Ook met deze nieuwe termijn oplossingen, blijven we in gesprek en kijken naar de mogelijkheden om ook in de toekomst vanaf de Eemshaven te varen. We zijn een Nederlands – Noorse organisatie en opereren vanuit het hoofdkantoor in Groningen.” Aldus Aggvin.

Reizigers

Voordat Holland Norway Lines vanuit Cuxhaven gaat varen is er nog kans op annuleringen, maar HNL werkt ook voor deze periode hard aan alternatieven en zal passagiers en andere partijen de komende weken op de hoogte houden van eventuele ontwikkelingen in het schema. Aggvin voegt hieraan toe: “Holland Norway Lines heeft een duidelijke ambitie om onze passagiers een unieke reiservaring te bieden en biedt haar oprechte excuses aan voor het ongemak dat is veroorzaakt door de recente onregelmatigheden. Als blijk van waardering voor al het geduld en begrip van onze passagiers die getroffen zijn door de annuleringen, willen wij een voucher aanbieden voor een gratis mini-cruise, evenals een korting van 25% voor een boeking van een auto.” (Persbericht Holland Norway Lines, 23 maart 2023).



27-3-2023 d.m.s, ROMANTIKA gearriveerd op de Eemshaven. 27-3-2023 van de Eemshaven naar IJmuiden. 28-3-2023 aankomst aan Felison Terminal te IJmuiden en vertrokken naar Kristiansand. 31-3-2023 van Kristiansand naar de Eemshaven. 2-4-2023 te Kristiansand, tot 17-4-2023 Kristiansand Eemshaven v.v.



d.m.s, ROMANTIKA te IJmuiden, foto: Ruud Coster, 27-3-2023

18-4-2023 t/m 30-5-2023 de tijdelijke vertrekhaven is Cuxhaven. Cuxhaven ligt in Noord Duitsland. De extra reistijd ten opzichte van Eemshaven is afhankelijk van uw woonplaats, maar bedraagt in de meeste gevallen maximaal 2 uur rijden. 1-6-2023 Emden is de nieuwe vaste vertrekhaven. Emden ligt vlak over de Duitse grens op slechts een uur rijden van Groningen. Dit levert u met de auto gemiddeld slechts 25 minuten extra reistijd op.



Havenbedrijf Rotterdam test slimme ligplaats bij ECT

Na de succesvolle proef met één slimme boldor op de kade van de Hutchison Ports ECT Delta terminal op de Maasvlakte, heeft het Havenbedrijf Rotterdam nu zes zogenoemde 'slimme bolders' geïnstalleerd.

De zes bolders - samen met Straatman BV uit Zwijndrecht ontwikkeld - staan naast elkaar op één ligplaats voor grote containerschepen. Doordat de bolders de kracht van de trossen meten, ontstaat meer inzicht over wat de consequenties zijn van het afmeren, aanmeren en liggen van containerschepen aan de kade.

Het aanbrengen van de slimme ligplaats past in het beleid van het Havenbedrijf om door digitalisering de haven veiliger en efficiënter te maken.

Slimme sensoren

Het Havenbedrijf Rotterdam is gespecialiseerd in het onderhouden en aanleggen van kademuuren. Het beheert 80 kilometer kademuur en 200 kilometer oeverglooiing. Daarbij maakt het tegenwoordig ook

gebruik van informatie die vrijkomt van de sensoren in de kades. Die gegevens hebben onder meer aangetoond dat kademuren langer meegaan dan algemeen werd aangenomen. Mede dankzij deze informatie zijn inmiddels Europese normen voor bouwconstructies aangepast. Het aanleggen van de slimme ligplaats past in deze reeks maatregelen om met behulp van digitalisering efficiënter om te gaan met zeer kapitaalcrachtige assets als kademuren.

Straatman

Straatman B.V. is gevestigd in Zwijndrecht en al meer dan een eeuw gespecialiseerd in het ontwerpen, produceren en leveren van hoogwaardige producten voor de maritieme sector wereldwijd. (Bron en foto: Port of Rotterdam, 23 maart 2023. Foto: Marc Nolte, MSC FAIRFIELD aan de slimme bolder).



Nieuw kantoor W. Smit op Landtong Rozenburg

Op de kopse kant van de Scheurhaven op de Landtong Rozenburg is begonnen met de voorbereidingen voor de bouw van een nieuw kantoorpand voor Duik & Bergingsbedrijf W. Smit. Het gaat om een dienstloods en een kantoor op de eerste verdieping met uitzicht op het Calandkanaal. Smit - dat zijn hoofdkantoor heeft in de Waalhaven - maakte al gebruik van een pand aan de Scheurhaven. Dat is inmiddels afgebroken.



Scheurhaven braakliggend terrein nieuwe kantoor Smit

Het ontwerp voor het pand is getoetst aan de wensen van inwoners die aanwezig waren op 11 oktober bij de participatieavond. Deze avond organiseerde het Havenbedrijf om bewoners en gebruikers van het gebied de kans te geven mee te denken over de ontwerpen. Sindsdien zijn de aanwezigen periodiek geïnformeerd over de vorderingen. Aanbevelingen om de kleurstelling enigszins aan te passen en meer groenvoorzieningen aan te brengen zijn geaccepteerd en meegenomen in de plannen. Inmiddels zijn niet kapvergunning plichtige struiken gerooid en is de kapvergunning voor een aantal bomen ingediend. Het is de bedoeling dat met de bouw van het pand deze zomer wordt gestart. Oplevering staat gepland op eind 2024.

Scheurhaven

De Scheurhaven wordt veelvuldig gebruikt door roeiers, sleepdiensten en duikbedrijven. Om nautische dienstverleners ook in de toekomst optimaal gebruik te laten maken van deze haven, onderzoekt het Havenbedrijf momenteel de situatie. Daarin worden ook de bouwplannen van Smit meegenomen.

Op 21 maart zullen Havenbedrijf en Smit tijdens de dorpsraadvergadering een presentatie verzorgen. Daar worden de plannen voor de ontwikkeling van het pand toegelicht. (Bron en foto braakliggend terrein: RPA, 10 maart 2023. Foto met steiger Duik & Bergingsbedrijf W. Smit: Teun van der Zee, 31-3-2008).



Maassluis-Rozenburg

Met ingang van maandag 3 april aanstaande, vertrok het fiets-voet veer De Otter vanaf het nieuwe ponton in Rozenburg. Deze bevindt zich nabij de oorspronkelijke veerkade in Rozenburg (Nieuwe Weg 1).

De gemeente Rotterdam rondde de laatste noodzakelijke werkzaamheden aan de oever en het ponton af. Hierbij ging het om werkzaamheden om de veiligheid van de reizigers te garanderen. Blue Amigo realiseerde zich heel goed dat we met het verplaatsen van het ponton nog geen oplossing bieden voor de automobilist. Blue Amigo is blij dat ze, in samenwerking met de Provincie Zuid-Holland, de Gemeente Rotterdam dat de veerdienst, met deze stap de bereikbaarheid en beschikbaarheid van deze alternatieve veerverbinding verbetert.

Dienstregeling

Met de in gebruik name van het ponton op deze locatie, start ook een nieuwe dienstregeling. Hierdoor zal de veerdienst frequenter afvaren. De Otter zal twee keer per uur afvaren vanaf Maassluis (vanaf 06:00 uur tot en met 23:30 uur) en twee keer per uur vanaf Rozenburg (vanaf 06:15 tot en met 23:45 uur).

Vanaf 1 april FutureLand weer bereikbaar met Hoeksveer

Vanaf 1 april 2023 gaat de veerverbinding Hoeksveer (m.s. VEERWEL, ENI 02005347) tussen Hoek van Holland en Maasvlakte 2 weer van start. Bezoekers van FutureLand hebben daardoor tot 1 oktober een extra optie om naar FutureLand te reizen. Ook voor fietsers die de Maasvlakte willen verkennen biedt de veerdienst uitkomst.

Het Hoeksveer vaart tot en met 1 oktober op vijf, zes of zeven dagen in de week tussen de Berghaven in Hoek van Holland en informatiecentrum FutureLand op Maasvlakte 2. Daarmee krijgt FutureLand via de Hoekse Lijn niet alleen een extra, snelle openbare vervoersverbinding met Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen en Maassluis, maar ook met Hoek van Holland Strand. Hiermee kunnen bezoekers tijdens de zomermaanden bijvoorbeeld gemakkelijk een strandbezoek combineren met het ontdekken van de Rotterdamse haven.

Unieke ervaringen

In FutureLand ervaren bezoekers de ontwikkeling van het nieuwste havengebied van Rotterdam. Je ontdekt er de ontwikkelingen van slimme technologie en veelbelovende vormen van nieuwe energie, bezoekt de modernste containerterminals en ziet de grootste zeeschepen ter wereld vanaf het Panoramadek.



De overtocht met het Hoeksveer naar FutureLand duurt ongeveer een uur en is een ervaring op zich. Tijdens de oversteek van de entree van Europa's grootste zeehaven waai je lekker uit en is er genoeg te zien, van zeehonden tot zeeschepen en van tankers tot trekvogels.

Meer informatie

Het Hoeksveer vaart in april, mei, juni en september vijf of zes dagen per week en in de zomermaanden juli en augustus zeven dagen per week. Vorig jaar was de toeristische opvolger van de Fast Ferry volgens rederij Ottevanger OV Services B.V. met 18.628 reizigers een groot succes. De dienstregeling is voor dit jaar aangepast. De eerste afvaart in Hoek van Holland is nu om 10.00 uur in plaats van 9.00 uur. De laatste afvaart vanaf Maasvlakte 2 vertrekt om 17.00 uur. De tijden sluiten daarmee beter aan op de openingstijden van FutureLand. Het veer is geschikt voor voetgangers en fietsers, de fiets mag gratis mee. Vaartijden en prijzen vind je op hoeksveer.nl. (Bron: portofrotterdam.com, 31 maart 2023. Foto VEERWEL: Bert Lamers, 14-7-2022).



Het langste tunneldeel ooit zinkt in 24 uur naar bodem voor nieuw stuk snelweg

Ook al kwam de regen met bakken uit de lucht, Rijkswaterstaat is vrijdagochtend toch begonnen met het afzinken van het eerste deel van de Maasdeltatunnel. De tunnel is onderdeel van de Blankenburgverbinding, een nieuw stuk snelweg dat de A15 bij Rozenburg met de A20 bij Vlaardingen verbindt. Het afzinken van een tunneldeel in het Scheur is een flinke klus, die een volle dag in beslag neemt.

Het tunneldeel dat vrijdag en zaterdag tot zinken wordt gebracht, is 185 meter lang en weegt ruim 50 miljoen kilo. Het is het langste tunnelelement dat ooit in Nederland is afgezonken, vertelt Jörgen van der Meer, omgevingsmanager bij Rijkswaterstaat.

De Maasdeltatunnel bestaat uit twee delen, die samen ongeveer 400 meter lang, 40 meter breed en 7 meter hoog zijn. De samengevoegde delen vormen de twee tunnelbuizen van de Maasdeltatunnel, met in iedere tunnelbuis drie rijstroken.

De twee delen zijn gemaakt door Damen Verolme Rotterdam in de Botlek en liggen tot het moment van transport naar het Scheur in een werkhaven van het bedrijf. Het tweede deel wordt 29 april afgezonken.

Dat afzinken is een ingewikkelde operatie, waar vrijdag in alle vroegte mee begonnen is. "Als er zo min mogelijk stroming is, wordt het tunnelelement gedraaid en op de juiste positie geplaatst", legt Van der Meer uit.

Daarna wordt het tunneldeel met ankerlijnen vastgemaakt aan de bodem. Daar liggen zes grote tegels, waarop het element moet landen.

"Dat is 28 meter diep. Om het tunnelelement daar te krijgen, laten we er water in lopen, zodat de tunnel langzaam onder water kan verdwijnen."

Over twee weken volgt dus het afzinken van het tweede element, en daarna gaat het snel.

Van der Meer: "We denken dat je drie maanden later van noord naar zuid door de tunnel kunt lopen. Zoals het er nu uitziet, gaan we het halen om eind 2024 helemaal open te gaan, maar het blijft een ingewikkeld project dus we houden een slag om de arm." (Bron: RTV Rijnmond. Foto: Rijkswaterstaat).



MARITIEM DEN HELDER
In woord en beeld

www.maritiemdenhelder.eu

WERFNIEUWS



BLUE VENICE, ENI 02339674, elektrisch aangedreven waterbus, 10-3-2023 gedoopt BLUE VENICE door mevr. Jeannette Baljeu (gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland), 4-2023 oplevering door Damen Shipyards aan Aqualiner B.V., Zwijndrecht (Blue Amigo). 4-2023 ingezet op de dienst Dordrecht-Papendrecht-Zwijndrecht. (Foto: Provincie Zuid-Holland/Scheepvaartkrant).

FLORVIK, IMO 9956331, Cement Carrier, 2.627 GT, 4.250 DWT, 21-12-2020 kiel gelegd onder bouwnummer BODEWES HOOGEZAND 713, 9-12-2022 te water gelaten te Foxhol, 9-3-2023 opgeleverd als FLORVIK aan Florvik Shipping Ltd., Limassol-Cyprus (5BEE6), in beheer bij SMT Shipping (Cyprus) Ltd., Limassol.

ISAAC ESLEA, IMO 9969584, Fishing Support Vessel, 170 GT, 4-3-2023 te water bij Pattje Shipyard, Waterhuizen onder bouwnummer NAUPLIUS 23, assistentie van de sleepboten WATERPOORT en

WATERLELIE, in aanbouw voor Inverlussa Marine Services, Isle of Mull, Schotland, 15-5-2023 geplande oplevering.

KOOIMAN 221, IMO 9989584, Water Injection Dredger, 487 GT, 204 DWT, 24-11-2022 kiel gelegd onder bouwnummer KOOIMAN 221, 29-1-2024 geplande oplevering aan Water Injection Dredging, Rotterdam, in beheer bij Van Oord Ship Management B.V., Rotterdam.

KOOIMAN 222, IMO 9989596, Water Injection Dredger, 487 GT, 204 DWT, 8-11-2022 in aanbouw onder bouwnummer KOOIMAN 222, 2-4-2024 geplande oplevering aan Water Injection Dredging, Rotterdam, in beheer bij Van Oord Ship Management B.V., Rotterdam.



The banner features the 'Tug e Zine' logo on the left, which includes the text 'all about tugs'. To the right, a dark teal background contains the text 'Subscribe for free on tugezine.com' and 'Free membership entitles you to copies of the TugeZine, TugeNewsletter & exclusive content on tugezine.com.' On the far right, there are images of the magazine and newsletter covers, with the 'Tug e Zine' logo repeated on them.

OFFSHORE

Boskalis jaarcijfers 2022: Fors hoger resultaat bij sterke toename omzet



In het segment Dredging & Inland Infra is de omzet met ruim 30% en de EBITDA met ruim 50% toegenomen ten opzichte van vorig jaar. De sleepopperzuigers waren goed bezet en na een aantal rustige jaren is de bezetting van de snijkopzuigers in de loop van het jaar sterk toegenomen. Vermeldenswaardige projecten in uitvoering zijn de activiteiten in Manilla (Filippijnen), Tuas Terminal 2 en de Pulau Tekong Polder (beide in Singapore), de Fehmarnbelt-tunnel (tussen Denemarken en Duitsland), het toegangskanaal tot de haven van Harwich (Verenigd Koninkrijk) en een groot aantal projecten in Nederland.

Bij Offshore Energy is de omzet met 14% toegenomen bij een 33% hogere EBITDA. Als gevolg van een rustig jaar bij Subsea Cables nam de omzet en het resultaat van de contracting activiteiten af. Deze daling werd meer dan gecompenseerd bij services, waarbij Marine Transport & Services, Subsea Services en Marine Survey allen een zeer sterk jaar hadden.

Bij Dredging & Inland Infra verwierven wij begin 2022 de opdracht om een deel van de geërodeerde kustlijn van Togo en Benin te beschermen. Dit project wordt gefinancierd door de Wereldbank. Kusterosie door klimaatverandering vormt in veel ontwikkelingslanden in toenemende mate een bedreiging. Voor de uitvoering van klimaat-adaptieve maatregelen is veel geld nodig, waarbij financiering een grote uitdaging is.

Het afgelopen jaar waren onze grote baggerschepen vooral druk met projecten in Singapore en de Filippijnen. In 2022 zijn we gestart met de landontwikkeling voor de nieuwe internationale luchthaven van Manilla. Dit omvangrijke project werd reeds in 2020 verworven en alvorens met de werkzaamheden aan te

vangen, hebben wij tezamen met de klant en internationale consultants uitgebreide milieu- en sociale-effectstudies uitgevoerd, zodat het project aan alle internationale standaarden voldoet.

Offshore Energy heeft ondanks de onrust op de energiemarkt een goed jaar gehad. We waren druk in de offshore windmarkt in Taiwan, Frankrijk, Duitsland en de Verenigde Staten. Medio 2022 hebben we ook ons nieuwste kraanschip de Bokalift 2 in gebruik genomen. Dit schip wordt nu in Rotterdam gereedgemaakt voor een drietal windprojecten in de Verenigde Staten.

Onze nieuwe loten aan het bedrijf, Marine Survey en Subsea Services, hadden een sterk jaar. Bij Marine Survey zien we een sterk groeiende vraag in de offshore windsector en bij Subsea Services in de decommissioning-markt voor de ontmanteling van oude offshore-installaties.

Bij Salvage was na een aantal drukke jaren sprake van een relatief rustig jaar. Wel werd er met succes een omvangrijk nieuw project aangenomen met uitvoering in 2023 en 2024. Voorts assisteert Boskalis de Verenigde Naties bij een mogelijk bergingsproject in de Rode Zee.

De omvang van de Towage portefeuille is de afgelopen jaren fors teruggelopen na het strategische besluit om deze activiteiten te desinvesteren. In 2022 zijn de Keppel Smit Towage havensleepactiviteiten in Zuidoost-Azië definitief verkocht. Begin 2023 is overeenstemming bereikt over de voorgenomen verkoop van de terminalactiviteiten van Smit Lamnalco.



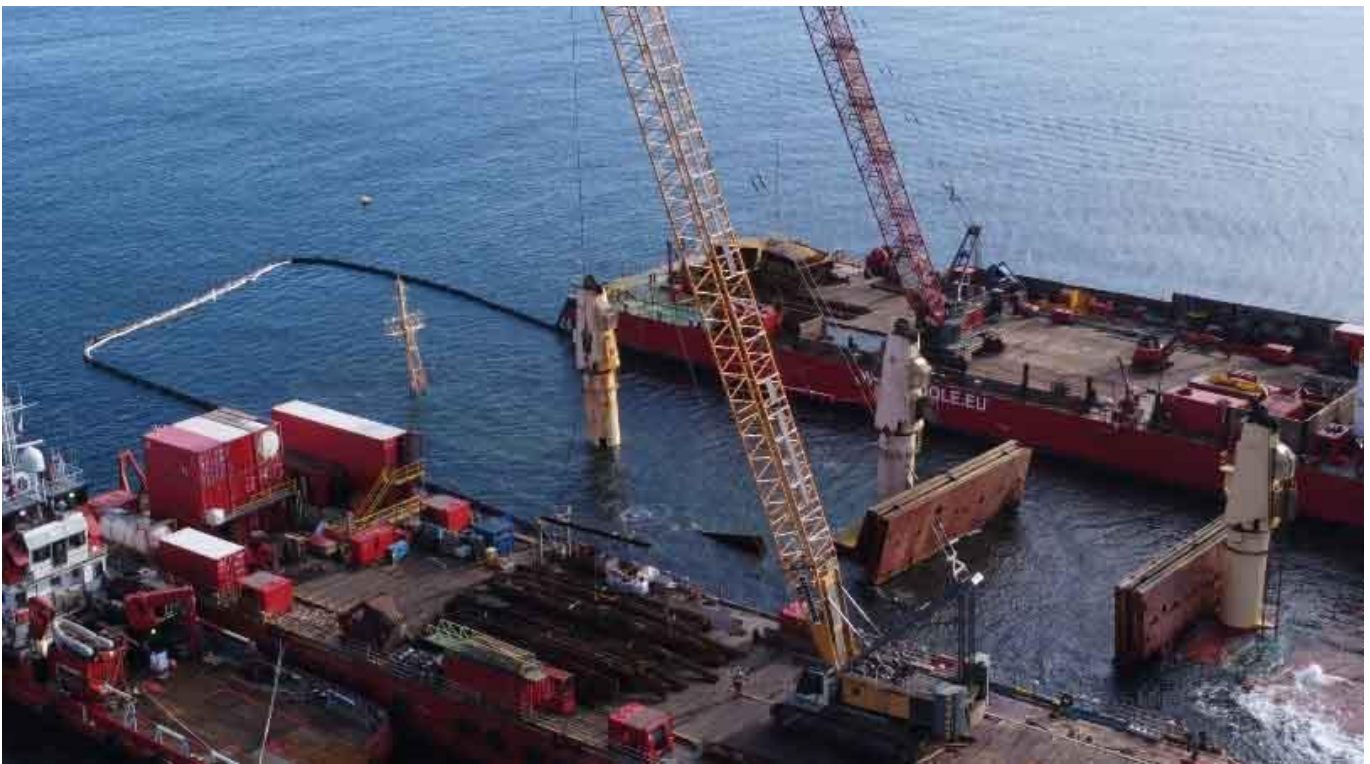
Vooruitkijkend kan ik met trots melden dat onze offshore orderportefeuille niet alleen een recordhoogte heeft bereikt, maar bovendien dat 75% hernieuwbare energie projecten betreft. Onlangs verworven wij het contract voor ons 100e offshore windmolenparkproject. Wij zijn het afgelopen decennium betrokken geweest bij de realisatie van bijna de helft van alle offshore windparken wereldwijd.

Bij de berging hebben wij het afgelopen jaar intensief opgetrokken met Verenigde Naties (VN) om een enorme milieu- en humanitaire ramp in de Rode Zee af te wenden. De FSO Safer, afgemeerd voor de kust van Jemen, is een verouderde supertanker in vergevorderde staat van verval. Samen met de VN heeft Boskalis een plan ontwikkeld om de olie aan boord van de Safer veilig over te pompen naar een tweede schip. Naar verwachting zal de berging in de loop van dit jaar van start gaan. (Boskalis Persbericht jaarcijfers 2022, 9-3-2023. Foto Jan Verhoog, 4-3-2023. Foto ORANJE: Boskalis).

Koole Contractors bergt gezonken bulkcarrier OS 35 bij Gibraltar

OS 35, IMO 9172399 (NB-300), Bulk Carrier, 20.947 GT, 11.740 NT, 35.362 DWT. 1999 opgeleverd door K.K. Kanasashi, Toyohashi (3470) als GOLDEN HARVEST. 7-2006 herdoopt ADDU COMET., 6-2007 herdoopt JS COMET. 27-5-2016 verkocht aan Oldstone Cargo Ltd., Tuvalu (T2WU4), in beheer bij Oldstone Management Ltd., Piraeus, 5-2016 herdoopt OS 35.

9-8-2022 vertrokken van Sohar met 40.000 ton betonijzer, 29-8-2022 bij Gibraltar in aanvaring gekomen met de LNG-tanker ADAM LNG, de OS-35 raakte zwaar beschadigd, buiten de vaargeul was geslept en gebroken, de twee secties zijn nog niet volledig gescheiden en zonken. Alle opvarenden, in totaal 24 bemanningsleden en zes landmeters die op dat moment aan boord waren, zijn veilig geëvacueerd. Men vreesde voor een grote milieuramp wanneer de olie in zee terecht zou komen, de schade bleef echter relatief beperkt. Total-loss verklaard. 11-2022 contract voor de berging naar Koole B.V., Vijfhuizen. Gelost met kranen van de pontons K10030 en H283 en overgeslagen in schepen die het brachten naar Overdie Metals te Zaandam. Bij goede weer kan er 900 ton per dag worden overgeslagen.



De bulkcarrier OS 35 tussen de pontons K10030 en H283. Foto: Koole Contractors

Voor de berging kwamen de KOOLE 42 en KOOLE 31 over en vertrok van Rotterdam de sleepboot NORNE met de gecharterde ponton FJORD. Na het lossen wordt de OS-35 in twee stukken gesneden die op de FJORD naar Nederland worden gebracht. Het zal wel eind mei worden voor het zover is.



A.P. Møller-Mærsk verkoopt Maersk Supply Service

Containergigant A.P. Møller-Mærsk stoot offshore rederij Maersk Supply Service af. Dat staat in een persbericht dat de scheepvaart- en logistiek-gigant zojuist heeft uitgegeven.

Het blijft echter allemaal in de familie, want de koper van de offshore rederij is de holding van de familie Mærsk, A.P. Møller Holding, die ook de meerderheid van de aandelen in A.P. Møller-Mærsk bezit.

A.P. Møller-Mærsk maakt bekend dat de verkoop USD 685 miljoen waard is, wat betekent dat de offshore rederij heeft gehandeld tegen een zogeheten multiple van ruim 27 ten opzichte van het bedrijfsresultaat over 2022. De overname is onder voorbehoud van goedkeuring door de mededingingsautoriteiten. (Bron: Søfart 20-3-2023. Foto: Jan Plug, 30-4-2014, MÆRSK LAUNCHER en MÆRSK TERRIER in Guanabara Bay).



SLEEP & DUWVAART



De sleepboot EDT AEOLUS (IMO 9476006, ex FAIRPLAY-33, 8.158 PK, 6.000 kW), foto: Jan Verhoog, 27-3-2023, met op sleep m.s. TEJO ALGES, deze kreeg met technische problemen te kampen. Stuurassistentie geleverd door de THAMESBANK.

TEJO ALGES, IMO 9240251, 15-5-1998 kiel gelegd, 5-3-2001 te water, 1-5-2022 opgeleverd als PARMA. 2017 herdoopt TEJO ALGES. 15-3-2023 vertrokken van Antwerpen. 23-3-2023 van Dordrecht. 27-3-2023 gearriveerd te Rotterdam, Waalhaven. 29-3-2023 na reparatie vertrokken van Rotterdam van naar Antwerpen.



AÄRON, 2717622 (NB-275), 12-1-1962 geregistreerd, 1962 opgeleverd door Machinefabriek- en Scheepswerf Fa. A. van Bennekum, Sliedrecht (41) als bouwnummer 41 als VOLHARDING 4 aan N.V. Verenigde Onafhankelijke Sleepdienst, Rotterdam (IVR 2311117). 19,46 x 5,05 x 2,76 x 2,500 meter. 300 PK, 6 cyl, 2 tew, Bolnes 6L. 25-10-1972 over aan Verenigde Onafhankelijke Sleepdienst B.V., Rotterdam. 7-11-1975 verkocht aan Smit-Vos B.V., Rotterdam. 1-3-1977 verkocht aan Smit-Vos-Zwaak Rivier & Duwvaart B.V., Rotterdam. 30-12-1977 verkocht aan B. Iskes IJmuiden, (Sleepdienst B. Iskes Jr.) herdoopt AÄRON. (Roepsein PCAV). 1984 nieuwe machine, 930 EPK, 684 kW, 12 cyl, 4 tew, Deutz 12M816, Klockner-Humboldt-Deutz A.G NE-1975. 23-7-1993 verkocht aan V.o.F. Sleepdienst B. Iskes & Zn., IJmuiden. 22-11-2004 verkocht aan IskesTug B.V., IJmuiden. 2020 charter bij Sleepdienst en Dekschuitenverhuurderij Blom B.V., Amsterdam, 27-10-2020 van IJmuiden naar de Coenhaven, Amsterdam voor de overdracht. 3-2023 verkocht aan S.D. van der Zee Sleepdienst en Waterwerken, Assendelft. (Foto: Willem Koper).



BEAGLE, IMO 9816359 (NB-302), Damen ATD 2412, 2-2-2017 kiel gelegd, 2017 gebouwd door Damen Song Cam Shipyard, Haiphong, Halong Bay, Vietnam onder bouwnummer DAMEN 545020, 10-2017 te water, 12-1-2018 gearriveerd in de Waalhaven te Rotterdam a/b van m.s. PALMERTON (IMO 9501863), 15-1-2018 van de Waalhaven naar Stellendam met de sleepboten VLIESTROOM en de GOUWESTROOM, 26-2-2018 van Stellendam naar Europoort, Nederlandse vlag, roepsein PDNE20, 27-2-2018 proefvaart in Europoort en terug naar Pernis. 2-2018 (e) geregistreerd als BEAGLE, 15-3-2018 (e) opgeleverd aan Catamaran Ltd., Malta (9HB5938), in beheer bij Kotug Smit Towage Rotterdam B.V. 17-3-2018 proefvaart, 18-3-2018 proefvaart en naar de Scheurhaven, 19-3-2018 proefvaart, van de Scheurhaven naar E.B.S. (G.E.M.) om de motoren af te stellen, in dienst gesteld en eerste reis: m.t. STI JARDINS (IMO 9794446, 29.804 GT) van Bungen, Europahaven naar stroom. 15-5-2018 verkocht aan KS Beagle Ltd., Malta, in beheer bij Kotug Smit Towage Rotterdam B.V. 13-6-2018 tijdens de Haring Party in de Waalhaven gedoopt BEAGLE door mevr. Renee Naaktgeboren. 1-8-2019 in beheer bij Boluda Corporación Maritima S.L. 23-9-2019 in beheer bij Boluda Towage Rotterdam B.V. 9-2-2023 (F) vlag Nederland, thuishaven Rotterdam, roepsein PEMH, 9-2-2023 herdoopt VB BEAGLE (F). 1-3-2023 herdoopt BEAGLE. (Foto: Willem Koper, 4-7-2018).



Worldwide Tug & OSV News
E-mail: wwtugosvnews@gmail.com

BELLA, IMO 9966207 (NB-302), Utility Vessel, Damen Multicat 3313SD, 20-6-2022 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571830, 23-2-2023 in beheer bij Scheepvaartbedrijf Herman Sr. B.V., Barendrecht. 22-3-2023 te Hardinxveld-Giessendam,



23-3-2023 te Hardinxveld-Giessendam gedoopt BELLA door mevr. Rolien Besangon (partner van Jack van Dodewaard), 24-3-2023 naar Gorinchem, 28-3-2023 van Gorinchem naar Europoort voor de proefvaart, 29-3-2023 proefvaart en naar Gorinchem, 6-4-2023 geplande oplevering aan ST Marine Support V.o.F., Harlingen (PVFY), in beheer bij Scheepvaartbedrijf Herman Sr. B.V., Barendrecht. 360 GT. 10,8 kn. 2.409 EPK, 1.797 kW, 3 x 2.100 rpm., Caterpillar C18 TTA Acert. (Foto: Reinier van de Wetering, 28-03-2023, passage Maassluis-West).

BEVER, IMO 9492256 (NB-277), Shoalbuster 3612, 6-2010 opgeleverd als BEVER door Damen Shipyards B.V., Hardinxveld (571631) aan V.o.F. M. Viegiers & Zn., Andijk. 2-2015 (e) in beheer bij Dutch Marine Contractors B.V., Amsterdam. 18-3-2015 (e) voor 3 maanden in charter bij Iskes Towage & Salvage B.V., IJmuiden, in beheer bij Dutch Marine Contractors B.V., Amsterdam. 23-10-2015 thuishaven IJmuiden. 6-11-2015 (e) verkocht aan Bever Tug B.V., IJmuiden, in beheer bij Dutch Marine Contractors B.V., Amsterdam en Iskes & Zoon B.V., IJmuiden. 2022 in beheer bij Sleepdienst Boluda B.V., IJmuiden en Dutch Marine Contractors B.V., Amsterdam. 13-1-2023 (F) herdoopt VB BEVER.



BUIZERD, 2716529, IVR 2310705, 1960 door Scheepswerf De Onderneming, Landsmeer (T.A. De Groot), 20,729 ton, 22,45 x 6,00 x 2,47 x 1,640 meter, 360 EPK, Stork BR 218 #6019. 8-6-1960 te water, 22-7-1960 meetdatum, meetnummer: A18638N, District: Amsterdam. 12-8-1960 gebrand 10705 B ROTT 1960, 12-8-1960 in de vaart als BUIZERD aan N.V. Stoomsleepdienst "Maas", B. van 't Hoen, Rotterdam. 1972 in

de vaart voor De Wit's Berging en Transportonderneming B.V., Rotterdam. 23-12-1976 verkocht aan Scheepvaartbedrijf B. van 't Hoen B.V., Rotterdam. 23-3-1979 verkocht aan Harbour Trading Company B.V., Rotterdam. 1979 motor, 360 EPK, 265 kW, 8 cyl, 4 tew, Stork Ricardo BR 218 # NE-60. 13-11-1979 verkocht aan Sleepdienst Jan Kooren B.V., Rotterdam. 1981 verbouwd, 25-9-1981 doorhaling teboekstelling, brandmerk 16529 Z ROTT 1981. 28-2-1984 tijdens assistentie aan m.s. OVE SKOU op de Nieuwe Maas bij de Wilhelminakade gekapseisd, gelicht en gerepareerd bij Scheepswerf De Haas te Maassluis. 1984 nieuwe motor, 1.124 PK, 865 kW, 16 cyl, 4 tew, 1.800 rpm., Deutz BAM 816 NE-84. 9-11-1987 verkocht aan Sleepboot "Buizerd" B.V., Rotterdam. 24-8-1993 verkocht aan C. de Jong, Rozenburg. 2-2023 verkocht aan Conquest Dredging B.V., Kamerik. (Foto: Teun van der Zee, 1978).

COS MARINER, IMO 9972294 (NB-299), Offshore Supply Ship, High Speed Craft, 244 GT, 57 DWT. 28-6-2022 kiel gelegd onder bouwnummer NEXT GENERATION NGS 36, 3-2023 geplande oplevering, 24-3-2023 opgeleverd als COS MARINER aan Coastwise Offshore Services B.V., Culemborg, vlag: Nederland (PFLZ).



CYKLO 1, IMO 6605448 (NB-276), 10-6-1966 opgeleverd door A/S Svendborg Skibsværft, Svendborg (114) als CYKLOP. 1.650 PK, 1,214 kW. 2012 verkocht aan Zaklad Usług Zeglugowych SP, Polen. 7-2020 t/m 10-2020 opgelegd in de Uilenhaven te Zwijndrecht. 22-10-2020 (e) verkocht aan Planet Shipping & Logistics, Majuro, Marshall Islands, vlag: Belize, herdoopt CYKLO 1. 24-10-2020 (e) verkocht aan Daha Shipping & Maritime S.A., Panama City, vlag: Togo (5VIR4), herdoopt VIENNA. 5-11-2020 te Zwijndrecht. 26-11-2020 op Dakar Anchorage. 5-12-2020 te Dakar. 8-12-2020 op Dakar Anchorage. 8-12-2020 van Dakar naar Cape Verde. 29-12-2020 tijdens een reis van Casablanca naar Cape Verde op 180 mijl ten noordwesten van Gran Canaria aangehouden en opgebracht voor drugssmokkel. De bemanning (3 Marokkanen en 2 uit Bangladesh) is aangehouden. 8-2-2023 te Las Palmas. 23-3-2023 vertrokken van Las Palmas, 2-4-2023 te 's Gravendeel. (Foto: Leen van der Meijden, 2-4-2023).

DAMEN YN 571827, IMO 9971044 (NB-302), Utility Vessel, Multicat 2309, 143 GT, 18-12-2020 kiel gelegd onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571827, 22-3-2023 vlag: U.K. (MNKI5), proefvaart als OCEAN ENERGY, 30-3-2023, proefvaart, 3-4-2023 van Gorinchem op proefvaart, 4-4-2023 te Middelharnis, 6-4-2023 proefvaart, 14-4-2023 geplande oplevering aan Atlantic Towage & Marine Ltd., Castletownbere, Co Cork, Ierland, vlag: U.K.

DYNAMI, IMO 7510561 (NB-286), 1977 opgeleverd als SERTOSA DIECIOCHO. 2016 verkocht aan Skipathjonusta Islands EHF, Reykjavik-IJsland, 2016 herdoopt TOGARINN. 27-8-2020 van Vagur FO met vissersvaartuig KLETTUR GK.3 (IMO 8429484, 190 GT), 1-9-2020 te Vlissingen. 9-2020 naar Slikkerveer en opgelegd. 6-6-2021 verhaald naar Bolnes met de GEPKE III. 15-7-2021 van Slikkerveer naar Bolnes. 10-8-2021 verkocht via Van der Kamp Shipsales B.V. aan Hidrocarburos Del Pacifico S.A., Panama City, 14-8-2021 (F) vlag: Panama (HOA4871) en herdoopt DYNAMI. 25-8-2021 vertrokken naar Colon, Panama, 21-9-2021 ETA te Colon. 25-8-2021 terug te Rotterdam, Lekhaven. 27-10-2021 met de GEPKE III verhaald naar Dockside Shipfacilities B.V. te Bolnes en opgelegd. 5-4-2022 van de Waalhaven bij Dockside Shipfacilities B.V. te Bolnes. 31-3-2023 vertrokken van Dordrecht met de sleepboot BOBO (ENI 03310401) naar Gent, 1-4-2023 te Terneuzen, 4-2023 naar Gent om gesloopt te worden.



m.s. DYNAMI opgelegd te Bolnes, 21-8-2021, foto: Teun van der Zee

FAIRPLAY-90, IMO 9920485 (NB-301), 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, Swinoujscie, Polen. 24,73 (22,51) x 12,50 x 4,95 x . meter. 12,7 kn. 6.862 EPK, 5.050 kW. 31-1-2023 te Haiphong, Vietnam. 4-3-2023 te Singapore a/b m.s. LONE (IMO 9458913), 5-3-2023 van Singapore, 16-3-2023 ETA te Suez, 31-3-2023 ETA te Rotterdam. 19-3-2023 te Elefsis, 24-3-2023 van Elefsis, 3-4-2023 te Rotterdam, Waalhaven.

FAIRPLAY-91, IMO 9932177 (NB-301), 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, Swinoujscie, Polen. 24,73 (22,51) x 12,50 x 4,95 x . meter. 12,7 kn. 6.862 EPK, 5.050 kW. 31-1-2023 te Haiphong, Vietnam. 4-3-2023 te Singapore a/b m.s. LONE (IMO 9458913). 5-3-2023 van Singapore. 19-3-2023 te Elefsis, 24-3-2023 van Elefsis, 3-4-2023 te Rotterdam, Waalhaven.



FRANKRIJK, IVR 2308423, 1952 opgeleverd door N.V. Scheepswerf v/h H.H. Bodewes, Millingen a/d Rijn (470) als BRAZILIË aan N.V. Sleepdienst v/h van Piet Smit Jr., Rotterdam. 21-1-1953 brandmerk 8423 B ROTT 1953. 45,402 ton. 25,60 x 6,30 x . x 2,190 meter. 420 EPK, Stork Hesselman HB, N.V. Kon. Machinefabriek Gebr. Stork & Co. 12-9-1962 herdoopt FRANKRIJK. 31-3-1971 verkocht aan N.V. Smit Spido, Rotterdam. 18-1-1973 verkocht aan Vigilanter Holding B.V., Rotterdam. 26-4-1973 verkocht aan Piet Smit Sleepdienst B.V., Rotterdam. 10-2-1975 verkocht aan Smit Vos B.V., Rotterdam. 6-4-1979 verkocht aan V.o.F. Firma Gebr. Vos, Nederhemert (Aart, Bertus, Daniël, Ernst Marius en Jan Vos), 6-4-1979 herdoopt MAASSTROOM 7. 1979 verbouwd tot duw- sleepboot. 6-10-1987 verkocht aan Gebr. Vos Transportonderneming C.V., Nederhemert. 2022 verkocht aan Hoppetossa B.V., Rotterdam, herdoopt HOPPETOSSA. (Foto: Nico Giltay, 21-3-2023 Blaaksedijk, van het bruggenhoofd van de voormalige Barendrechtsebrug).

KARAR, IMO 9009322, Offshore Supply Ship. 7-1991 opgeleverd door Halter Marine, Lockport (1243) als MR. VICK aan Oil & Gas Rental Services Inc., U.S.A. 1.105 BRT, 1.200 DWT. 1994 verkocht aan Hornbeck Offshore (1994-III) Corp., U.S.A., herdoopt H.O.S. WAR ADMIRAL. 1996 herdoopt WAR ADMIRAL. 2003 verkocht aan Point Marine Inc., U.S.A. 17-4-2019 verkocht aan Marcomer S.A., Togo, in beheer bij Servitec Steam Ship, Colon, Panama, herdoopt KARAR. 28-3-2020 vertrokken van Cristobal Anchorage, Panama naar Spanje. 25-4-2020 onderschept op circa 162 mijl van Vigo. 1-2-2022 De KARAR is een van de drie drugsschepen die in de haven van Vigo zijn afgemeerd in afwachting van een gerechtelijke oplossing, het schip vervoerde 3.824 kilo cocaïne. (Timsen). 2-11-2021 het schip wacht op de rechtsgang met weinig of geen kans om weer de zee op te gaan, tenzij er een koper op een veiling is. 13-3-2021 in de haven van Vigo, in het dok gereserveerd voor de Service Customs Surveillance, in A Laxe. De bemanningsleden, uit Nepal en Bangladesh, gingen naar de A Lama-gevangenis, nadat ze voor de rechter hadden verklaard zonder de wettelijke dekking van hun bazen. Het gevoel van weerloosheid was zo groot dat ze zelfs hun toevlucht namen tot hun respectieve ambassades in Spanje om bescherming te vinden. De Galicische Stichting tegen Drugshandel en de Vereniging van Aanklagers van A Coruña hebben stappen ondernomen om het schip te veilen voordat de waarde nog meer afneemt. Het schip is getaxeerd, met een waarde van 452.000 euro, en volgens de wet zal de initiële en minimale biedwaarde vanaf 50% van de taxatie zijn. (Timsen).



KATUN, IMO 8214023, 1-6-1983 opgeleverd door Ulstein Hatio, Ulsteinvik (183) als KATUN aan U.S.S.R. (UFCA) (Ministry of Gas Industry). 1.615 BRT. 11 kn. 12.241 EPK, 9.004 kW, 4 x V 12 cyl, 4 tew, Normo, AS Bergens Mek Verksteder. 1993 verkocht aan Dalmorneftegeofizika, Rusland (EMGH). 1994 verkocht aan Far East Marine Co., Rusland. 1995 verkocht aan Far East Marine Exploration Drilling Administration, Rusland. 1995 verkocht aan Far East Marine Exploration Drilling Administration (FEMCO) (A/O "Rosneft-Sakhalinmorneftegaz"), Rusland. 30-3-2005 in beheer bij Femco-Management Ltd. 4-2006 verkocht aan Noordereems B.V., Kolmsk-Rusland, in beheer bij Wagenborg Kazakhstan B.V. 13-8-2009 verkocht aan Femcoborg II B.V., Kolmsk-Rusland, in beheer bij Femco-Management Ltd. 25-5-2015 verkocht aan Diavlos Force Ltd., 2015 vlag: Panama (HPNZ), in beheer bij Diavlos Salvage & Towage Ltd., Piraeus, 13-6-2015 herdoopt DIAVLOS FORCE. 11-8-2020 vertrokken van Tulca naar de scheepswerf van Vard te Brattvåg, Sunnmøre met het casco van de kabellegger LEONARDO DA VINCI, 11-9-2020

aangehouden te Langevåg na aankomst, de bemanning kreeg al 6 maanden geen salaris uitbetaald. 17-11-2020 vertrokken van Brattvåg naar Sula Langevag, Noorwegen. 2023 verkocht voor sloop, 9-3-2023 (e) met de sleepboot FFS ATLAS, ex FLYING SPINDRIFT, gearriveerd bij Smedegaarden A/S te Esbjerg om gesloopt te worden. (Foto: Bent Mikkelsen, 2-4-2023).



L SYMPHONY, IMO 9648128, Offshore Supply Ship, 3.921 GT, 4.525 DWT, 27-2-2012 eerste staal gesneden, 23-4-2012 kiel gelegd, 20-12-2013 te water als ENERGY LINDESNES, 19-5-2015 opgeleverd door P.T. ASL Shipyard Indonesia (H1049 als ASL SYMPHONY aan Intan Offshore Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij ASL Offshore & Marine Pte. Ltd. 5-2018 vlag: Indonesië. 10-2019 vlag: Singapore (9V6591). 6-2-2023 verkocht aan Coral Ocean Research Group Ltd., Marshall Islands (V7A6131), in beheer bij Transport & Offshore Services Ship Delivery B.V. (TOS Ship Delivery), Rotterdam, 13-2-2023 (F) herdoopt L SYMPHONY. (Foto: Jan Verhoog, 29-3-2023, op Het Scheur met bestemming de Eemhaven te Pernis).

MED ALKAID, IMO 9803833 (NB-295), sleepboot, 4-1-2017 eerste staal, 24-4-2018 kiel gelegd, 14-2-2019 opgeleverd door Sanmar Denizcilik Makina ve Ticaret A.S. (94) als SANMAR TERMINAL XXIV aan Sanmar Denizcilik Makina ve Ticaret A.S., Turkije (TCA5297). 461 GT, 143 DWT. 6.088 EPK, 4.480 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 1.800 rpm., MTU 16V4000 M63 L, MTU Friedrichshafen G.m.b.H. 24-7-2022 verkocht aan MAR D'Abrigo Unipessoal LDA, 26-7-2022 vlag; Portugal (Madeira) (CQQZ), in beheer bij MSC Shipmanagement Ltd., herdoopt MED ALKAID. 4-8-2022 op Maasvlakte2. 15-12-2022 vertrokken van Rotterdam, 17-12-2022 passage Kiel, 18-12-2022 te Mukran. 2023 in beheer bij Boluda Towage Europe B.V., Rotterdam. 8-3-2023 herdoopt VB LUCA.

MED BELLATRIX, IMO 9863924 (NB-296), Tug, 3-2-2017 eerste staal gesneden, 19-2-2019 kiel gelegd, 17-1-2020 opgeleverd door Sanmar Denizcilik Makina ve Ticaret A.S. (95) als SANMAR TERMINAL XXV aan Sanmar Denizcilik Makina ve Ticaret A.S., Istanbul-Turkije (TCA5721). 460 GT, 138 NT, 155 DWT. 28,20 (26,17) x 12,60 x 5,30 x . meter. 6-8-2022 vertrokken van Tuzla. 7-8-2022 van Istanbul Anchorage, 19-8-2022 te Algeciras en vertrokken naar Rotterdam. 24-8-2022 (e) verkocht aan Raizes e Narrativas Unipessoal, Madeira, 26-8-2022 gearriveerd Maasvlakte2 in de kleuren van Med Towage. 1-9-2022 vlag: Portugal (Madeira) (CQSV), 1-9-2022 herdoopt MED BELLATRIX. 15-12-2022 vertrokken van Rotterdam, 17-12-2022 passage Kiel, 18-12-2022 te Mukran. 2023 in beheer bij Boluda Towage Europe B.V., Rotterdam. 8-3-2023 herdoopt VB FRITZI.

MED POLARIS, IMO 9668037 (NB-293), Damen ASD 2810 Hybrid, 14-6-2013 kiel gelegd, 29-11-2013 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 512320, 10-2-2015 (e) opgeleverd door Santierul Naval Damen Galati S.A, als MULTRATUG 28 aan Multratug 28 B.V., Terneuzen, in beheer bij Multraship Towage & Salvage B.V., Terneuzen en Scheepvaartmaatschappij Multraship B.V., Terneuzen, roepsein PCBI. Brandmerk: 23967 Z 2015. 13-2-2015 vertrokken bij Damen Galati naar Vlissingen, 5-3-2015 ETA te Vlissingen. 15-2-2015 te Constanta, 17-2-2015 van Constanta. 18-2-2015 passage Istanbul, 6-3-2015 ETA te Vlissingen. 22-2-2015 te Valletta, Malta. 27-2-2015 van Valletta, 3-3-2015 ETA te Ceuta, Spanje. 3-3-2015 van Ceuta, Spanje. 5-3-2015 passage Lissabon, 9,4 kn. 9-3-2015 ETA te Terneuzen. 9-3-2015 gearriveerd te Terneuzen. 6-2016 (e) verkocht aan Damen Marine Services B.V., Gorinchem, in beheer bij Damen Shipyards B.V., Gorinchem. 21-6-2016 gearriveerd in de Vissershaven te IJmuiden om tijdelijk de

sleepboot BERNARDUS (IMO 9668025) vervangen, 21-6-2016 (mt) herdoopt EXPERIENCE. 10-2016 in charter bij Svitzer Marine Ltd., 10-10-2016 vertrokken van Damen Shiprepair Amsterdam naar Southampton, 11-10-2016 te Southampton. 11-10-2016 te Southampton vlag: U.K., roepsein MAIK8 en herdoopt SVITZER EXPERIENCE. 6-2017 in charter bij Kotug-Smit Towage B.V., vlag: Nederland, herdoopt EXPERIENCE. 16-6-2017 vertrokken naar Terneuzen, ingezet te Terneuzen. 29-6-2021 in Med Tug kleuren van Gorinchem naar de Europoort, 30-6-2021 te Gorinchem. 13-7-2021 verkocht aan Medtug Antwerp N.V., vlag: Nederland (PCBI), 7-2021 herdoopt MED POLARIS. 6-2022 ingezet in Europoort / Maasvlakte2. 15-12-2022 vertrokken van Rotterdam, 17-12-2022 passage Kiel, 18-12-2022 te Mukran. 2023 ingezet te Wilhelmshaven. 8-3-2023 herdoopt VB IVY.

MED REGULUS, IMO 9668025 (NB-268), (NB-293), Damen ASD Tug 2810 Hybrid, 23-10-2012 besteld, 14-6-2013 kiel gelegd onder bouwnummer Galati 1240 voor Svezia Tug B.V., IJmuiden, 9-10-2013 te water gelaten bij Santierul Naval Damen Galati S.A., Galati te Roemenië onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 512319, 14-5-2014 (LR) opgeleverd als BERNARDUS aan Damen Marine Service B.V., IJmuiden, in beheer bij Sleepdienst B. Iskes & Zoon B.V., IJmuiden. Roepsein PCUW. 294 GT, 88 NT, 110 DWT. 28,67 (25,78) x 10,43 x 4,60 x 4,950 meter. Trekkraft 60 ton. 5.005 EPK, 2 x 1.840 kW, MTU16V4000M63R. 2-6-2014 gearriveerd te IJmuiden. 16-3-2017 zonder Iskes logo in de schoorsteen naar Damen Shiprepair Amsterdam B.V., Amsterdam. 21-3-2017 te Amsterdam herdoopt ADVENTURE. 31-3-2017 in beheer bij Damen Marine Service B.V. en Multraship Towage & Salvage B.V., Terneuzen. 6-4-2017 vertrokken van Amsterdam naar Terneuzen, 6-4-2017 te Terneuzen. 6-2017 in beheer bij Kotug Smit Towage NL B.V., Rotterdam (18-3-2016 opgericht) en Kotug Smit Towage Rotterdam B.V., Rotterdam (10-11-2016 opgericht). 14-6-2017 tijdens de 'Maatjesparty' van Kotug Smit Towage te Rotterdam feestelijk herdoopt HAMPSHIRE. 6-2017 (e) in de vaart als SD HAMPSHIRE. 19-6-2017 als ADVENTURE van de Wiltonhaven naar de Waalhaven en vandaar naar de Scheurhaven met de duwboot SHADOW (ex SMIT SCHELDE). 6-2017 ingezet voor Kotug Smit Towage B.V. in de havensleepdienst in de Europoort als ADVENTURE. 30-1-2018 herdoopt HAMPSHIRE. 10-5-2019 herdoopt ADVENTURE. 13-5-2019 van Stellendam naar de Scheurhaven. 1-8-2019 in beheer bij Boluda Corporación Maritima S.L. 23-9-2019 in beheer bij Boluda Towage Rotterdam B.V. 4-2020 uit charter bij Boluda Towage Rotterdam B.V. en vervangen door de RT ROB. 17-4-2020 te Schiedam, Wiltonhaven. 20-4-2020 van Schiedam naar Gorinchem. 7-2021 in charter bij MedTug Rotterdam B.V., Rotterdam (Mediterranean Shipping Company SA., Genève), thuishaven: Rotterdam (PCUW). 5-7-2021 in de kleuren van Med Tug van Gorinchem naar de Europoort op proefvaart, 13-7-2021 van de Europoort naar Gorinchem. 15-7-2021 (F) herdoopt MED REGULUS. 20-7-2021 van Gorinchem naar 4e Petroleumhaven, Europoort. 21-7-2021 vertrokken naar Antwerpen. 30-11-2021 verkocht aan Medtug Antwerp N.V., Rotterdam. 15-12-2022 vertrokken van Rotterdam, 17-12-2022 passage Kiel, 18-12-2022 te Mukran. 15-3-2023 herdoopt VB HENNI.



NORNE, IMO 9612806 (NB-175), 12-3-2011 door de MISSING LINK te water gezet bij Scheepswerf Gebr. Kooiman, Zwijndrecht onder bouwnummer 191, 25-3-2011 van Zwijndrecht naar de Heerema locatie op het Calandkanaal voor trekproeven, 28-3-2011 vertrokken naar Shipdock B.V. te Harlingen, daar op de helling gezet, 2-4-2011 gedoopt NORNE door mevrouw Cora Kooiman (echtgenote van directeur Kooiman van Scheepswerf Gebr. Kooiman) en opgeleverd aan Koerts International Towing Service "Kits", Delfzijl. Roepsein PCJR, 422 GT, 126 NT, 580 DWT, 34,10 x 11,50 x 5,00 x 4,250 meter, 6.082 EPK, 4.476 kW, 2 x Mitsubishi S12-U-MPTK, Sagamihara Machinery Works Mitsubishi Heavy Industries, Sagamihara NE-06 Apr 2009, trekkraft 82 ton, 13,5 kn. 11-12-2015 verkocht aan R. Koerts, Delfzijl, in beheer bij Koerts

International Towage Service (KITS), Farmsum. 4-10-2022 het bedrijf K34 B.V. is ingeschreven met als vestigingsplaats Vijfhuizen. 17-11-2022 vertrokken van Port Davisville, U.S.A. naar Las Palmas, 6-12-2022 te Las Palmas voor bunkers en vertrokken naar Pozzuoli, Italië, 17-12-2022 te Pozzuoli. 30-12-2022 te Ibiza. 31-1-2023 van Ibiza. 1-2-2023 te Sagunto, Spanje. 2-2-2023 naar Ibiza, 4-2-2023 te Ibiza. 22-2-2023 van Napels naar Rotterdam, 6-3-2023 te Schiedam. 2023 verkocht aan K34 B.V., Vijfhuizen, in beheer bij Koole Maritiem B.V., Vijfhuizen. 2023 t.b.n. KOOLE 34. 15-3-2023 vertrokken van Rotterdam, Maasvlakte met de ponton FJORD (IMO 8636740) naar Gibraltar, 27-3-2023 op Gibraltar Anchorage voor de berging van m.s. OS-35. (Foto: Cees v.d. Kooij, 15-3-2023 vertrek met de ponton FJORD).

NP 518, IMO 9868522 (NB-300), Utility Vessel, Eurocarrier 2712, 28-9-2022 te water onder bouwnummer NEPTUNE 518, 21-12-2022 proefvaart en terug te Aalst, 31-1-2023 opgeleverd door Neptun Shipyards B.V. (518) als NP 518 aan Neptune Equipment B.V., Aalst (PEYU). 292 GT, 87 NT, 27,00 (23,99) x 12,00 x 3,90 x 2,690 meter. 96 m3 bunkers. 10 kn. 2.636 EPK, 1.940 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 145 x 162, 1.800 rpm., vertraagd naar 304 rpm. 6-3-2023 proefvaart vanaf Hardinxveld. 16-3-2023 te Vlissingen



Sleepboot in beslag genomen te IJmuiden

In een geschil over een onbetaald charter voor twee sleepboten heeft Kotug beslag gelegd op een andere sleepboot die eigendom is van Fako, de hurende partij, de FAKO NAMME MENYOLI II, 377 GT (IMO 9376218, ex BUGSIER 6). Kotug verhuurde de sleepboot RT MARGOT van januari 2016 tot juli 2018 aan Fako in Kameroen, en ook de RT ZOË van februari 2017 tot juli 2018. Vanaf augustus 2018 werden de twee sleepboten verhuurd aan een zusterbedrijf van Fako. Een jaar later sloten de bedrijven een zogeheten 'vaststellingsovereenkomst'. Daarin erkende Fako dat er nog 4,6 miljoen euro verschuldigd was voor de charter van de twee schepen. Ook werd een betalingsregeling afgesproken.

Drie jaar later probeerde Kotug via verschillende arbitrageprocedures de achterstallige charter, plus andere kosten, op Fako te verhalen. In totaal eiste Kotug van Fako en het zusterbedrijf Cape Limboh meer dan negen miljoen euro. Toen Fako eigenaar werd van de FALO NAMME MENYOLI 2, nam Kotug het schip, dat op 11 januari in IJmuiden lag afgemeerd, voor ruim 3,1 miljoen euro in beslag.

Fako probeerde dit beslag via een gerechtelijke procedure te laten innen. De inbeslagname zou ten onrechte op dit schip zijn geplaatst en bovendien verklaarde Fako dat er niets meer te beweren viel. Met de inbeslagname wilde Kotug een betaling van een miljoen euro (of een ander redelijk bedrag in de ogen van de rechter) bereiken als voorschot op wat de arbiters van de London Maritime Arbitrators Association zullen toekennen.

De rechtbank heeft geoordeeld dat de inbeslagname is toegestaan. Ook het verweer dat de vordering niet verhaalbaar zou zijn op de FAKO NAMME MENYOLI II werd door de rechtbank afgewezen. Fako heeft zijn beweringen niet kunnen onderbouwen. De rechtbank heeft voor de verdediging ook geen bewijs gezien dat het gevorderde bedrag van 4,6 miljoen euro veel te hoog is.

De inbeslagname van de sleepboot kan dus van kracht blijven. Kotug ontvangt echter niet het gewenste voorschot van een miljoen euro. De FAKO NAMME MENYOLI II is veel meer dan een miljoen euro waard. Ook met het oog op afschrijvingen en andere schuldeisers biedt die waarde Kotug ruimte om de uitspraak van de arbiters af te wachten. (VT, vertaald, 22-3-2023. Foto: Ruud Coster, 11-1-2023, IJmuiden).

SEA BRAVO, IMO 9487029 (NB-273), Shoalbuster 3209, 2-1-2008 gearriveerd op de Nieuwe Waterweg achter de sleepboot CYKLOP bestemd voor Damen Shipyards B.V., Hardinxveld-Giessendam, 3-1-2008

gearriveerd te Hardinxveld-Giessendam, 10-2008 te water gelaten te Gorinchem, afgebouwd te Hardinxveld, 18-11-2008 vertrokken van de werf voor de proefvaart in de Europoort, 21-11-2008 gedoopt SEA BRAVO door mevr. Hannelore Mak en opgeleverd door Damen Shipyards Hardinxveld B.V., Gorinchem (571595) aan Sea Bravo B.V., Vlissingen, roepsein PHSB, in beheer bij SeaContractors B.V., Middelburg. 317 GT, 98 NT, 220 DWT. 32,08 (31,38) x 9,10 x 4,40 x 3,200 meter, 3.346 EPK, 2.462 kW, 2 x Caterpillar, Type 3512-B-TA, trekkracht 47 ton, 11,6 kn. 15-2-2019 (e) verkocht aan Nerida Ltd., vlag: Rusland, roepsein UBCS7, in beheer bij Morwenna Shipping Co. Ltd., Moskou. 24-9-2020 te Hardinxveld. 9-2020 verkocht aan Sea Bravo B.V., Vlissingen, roepsein PHSB, in beheer bij SeaContractors B.V., Middelburg. 4-10-2020 vertrokken van Rotterdam naar Tees.



3-2023 verkocht aan Sleepdienst H. Schramm B.V., Harlingen (H. Schramm Towage G.m.b.H. & Co. K.G., Brunsbüttel), 15-3-2023 vertrokken van Vlissingen naar Harlingen, 15-3-2023 te Harlingen. 16-3-2023 herdoopt TILL. (Foto: W Kosten, 14-3-2023, Vlissingen, maritimephoto-com).

SST AIMORÉ, IMO 9806366 (NB-239, gebouwd door WilsonSons Group te Guarujá (SP), 17-9-2017 opgeleverd door Damen Shipyards als SST AIMORÉ aan Saam Smit Towage do Brasil S.A., Rio de Janeiro (PTWS2). 268 GT, 102 DWT. Trekkkracht 71 ton. 2020 herdoopt SAAM AIMORE.

SST ARUÁ, IMO 9806378 (NB-239), ASD 2411, gebouwd te Brazilië, gebouwd door WilsonSons Group te Guarujá (SP), 29-9-2017 opgeleverd door Damen Shipyards (513421) als SST ARUÁ aan Saam Smit Towage do Brasil S.A., Rio de Janeiro (PY2015). 268 GT, 104 DWT. Trekkkracht 71 ton. 2020 herdoopt SAAM ARUÁ.



UNION 6, IMO 9034987, 30-11-1991 aanvang bouw, 1-4-1992 kiel gelegd, 10-12-1992 re water, 24-2-1993 opgeleverd door Scheepwerf van Rupelmonde (St. Pieter), Rupelmonde (ROO 470) als UNION 6 door Unie van Redding- en Sleepdienst N.V., Antwerpen-België (OROV). 3.600 EPK, 2.650 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 256 x 310, ABC 6M DZCV, Anglo-Belgian Corp. N.V., Gent. 3-2010 (e) verkocht aan URS België N.V., Antwerpen. 7-4-2016 in beheer bij Kotug Smit Towage N.V. 2021 in beheer bij Boluda Towage Belgium N.V., Antwerpen. 16-3-2023 herdoopt VB CAVALIER. (Foto: Ferry van Rijsbergen, 19-2-2009).



SD STINGRAY, IMO 9448176 (NB-287), type Robert Allen Rampart 3200, 15-2-2007 kiel gelegd, gebouwd als MEDYILMAZ 05 voor Med Marine Towage, Istanbul-Turkije, 18-4-2008 (BV) opgeleverd door Med Yilmaz Tersanesi A.Ş., Zonguldak (Ereğli) (05) als SD STINGRAY aan SD Stinray Ltd., Valletta-Malta, roepsein 9HBT9, in beheer bij Kotug B.V., Rotterdam. 483 GT, 146 NT. 12 kn. 5.218 EPK, 3.840 kW, 2 x Caterpillar 1.600 rpm. 29-4-20008 verkocht aan SD Stinray B.V., Valletta-Malta, roepsein 9HBT9, in beheer bij Kotug B.V., Rotterdam. 28-5-2008 gearriveerd te Rotterdam, 3-6-2008 samen met de SD SHARK aan de Holland Amerikakade te Rotterdam gedoopt SD STINGRAY. 18-3-2016 in beheer bij Kotug Smit Towage Rotterdam B.V. 23-9-2019 in beheer bij Boluda Towage Rotterdam B.V. 2019 in beheer bij Boluda Towage London Ltd. 7-2021 in beheer bij Boluda Towage Rotterdam B.V., Rotterdam. 14-12-2021 (F) onder Nederlandse vlag gebracht, roepsein PDIP. 27-3-2023 herdoopt VB STINGRAY. (Foto: Teun van der Zee, 15-8-2008, Calandkanaal).

SVITZER JUBILEE, IMO 9963920 (NB-300), Tug, 5-12-2022 t/m 7-12-2022 proefvaart en naar Haiphong, 21-12-2022 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard (513617) als SVITZER JUBILEE aan Svitzer Marine Ltd., Middlesbrough, vlag: United Kingdom (MNBZ4). 236 GT, 87 DWT. 22,80 (20,13) x 11,40 x 4,40 x 3,450 meter. 5.168 EPK, 3.804 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., Caterpillar 08938/F0 BV, Caterpillar Inc., Lafayette, IN. 7-12-2022 te Haiphong, Vietnam. 2-2023 van Haiphong, Vietnam a/b m.s. LONE (IMO 9458913). 4-3-2023 te Singapore, 5-3-2023 van Singapore. 19-3-2023 te Elefsis, 24-3-2023 van Elefsis naar Rotterdam, 3-4-2023 te Rotterdam, Waalhaven.

INTERNATIONAAL NIEUWS

V.N. herlanceert crowdfundingcampagne voor FSO SAFER Oil Removal Operation

Met het nieuws van gisteren dat de Verenigde Naties de aankoop van een olietanker hebben veiliggesteld om olie te ontvangen van het rottende FSO Safer in de Rode Zee, lanceert de VN opnieuw een crowdfundingcampagne om begrotingsgaten te vullen om de veilige verwijdering van olie uit het schip te voltooien.

Het Ontwikkelingsprogramma van de Verenigde Naties (UNDP) kondigde donderdag een overeenkomst aan met de Belgische tankermaatschappij Euronav om een Very Large Crude Carrier te kopen als onderdeel van de door de VN geleide operatie om meer dan een miljoen vaten olie over te brengen van het drijvende opslag- en losschip.

Het vervangende schip ligt nu in het droogdok voor aanpassingen en regelmatig onderhoud voordat het vertrekt naar de FSO Safer, die ongeveer negen kilometer voor het schiereiland Ras Isa in Jemen ligt afgemeerd. De operatie moet begin mei van start gaan.



"De aankoop van dit geschikte schip door UNDP markeert het begin van de operationele fase van het door de VN gecoördineerde plan om de olie veilig uit de Safer te verwijderen en het risico van een milieu- en humanitaire ramp op grote schaal te voorkomen," zei UNDP-beheerder Achim Steiner.

Vanwege het conflict in Jemen is het FSO Safer sinds 2015 niet meer gehandhaafd en is de toestand ervan zodanig verslechterd dat er een dreigend risico bestaat dat het kan exploderen of uit elkaar kan vallen.

De tanker bevat 1,1 miljoen vaten olie, wat ongeveer vier keer de hoeveelheid is die door de Exxon Valdez is gemorst en genoeg om de op vier na grootste olieramp van een tanker in de geschiedenis te veroorzaken als de volledige hoeveelheid wordt vrijgegeven. Een dergelijke lekkage zou vissersgemeenschappen aan de Rode Zeekust van Jemen kunnen verwoesten en zeer vervuilde lucht kunnen veroorzaken die miljoenen mensen zou treffen.

Bovendien kan de scheepvaart door de Bab al-Mandab-zeestraat naar het Suezkanaal worden verstoord, wat elke dag leidt tot miljarden dollars aan wereldwijde handelsverliezen, vergelijkbaar met toen de Ever Given in 2021 in het kanaal aan de grond hield. De havens van Hodeidah en Saleef, die essentieel zijn voor het brengen van voedsel, brandstof en levensreddende voorraden naar Jemen, kunnen ook worden gesloten vanwege de lekkage, die 17 miljoen mensen treft die voedselhulp nodig hebben. Een lekkage kan ook leiden tot de sluiting van ontziltingsinstallaties, waardoor een waterbron voor miljoenen mensen wordt afgesneden. Olie van de Safer zou de Afrikaanse kust kunnen bereiken, wat ernstige milieu-impact kan hebben op koraalriffen, levensondersteunende mangroven en ander zeeleven.

Het UNDP, dat de operatie uitvoert als onderdeel van het door de VN geleide initiatief, heeft het bergingsbedrijf SMIT gecontracteerd om de olie veilig te verwijderen en de Safer voor te bereiden op het slepen naar een sloopwerf.

"We moeten accepteren dat dit een zeer uitdagende en complexe operatie is. UNDP werkt de klok rond samen met experts van VN-zusterorganisaties, waaronder IMO, WFP en UNEP, evenals internationale adviesbureaus op het gebied van maritiem recht, verzekeringen en milieu-impact om ervoor te zorgen dat we de best mogelijke expertise inzetten om deze operatie met succes te voltooien," voegde Steiner eraan toe. Hoewel het project aanzienlijke internationale steun heeft ontvangen, betekent de grote vraag naar geschikte schepen om de operatie uit te voeren en de stijgende kosten die worden toegeschreven aan de oorlog in Oekraïne dat er nog steeds meer geld nodig is om de noodfase van het plan te voltooien.

Om de kloof te helpen overbruggen, herlanceert de VN een crowdfundingcampagne om het gat van \$ 34 miljoen in de begroting te vullen, zodat de operatie zoals gepland in de eerste helft van dit jaar kan beginnen. Vanaf 7 maart 2023 heeft de VN \$ 95 miljoen opgehaald, waarvan \$ 75 miljoen is ontvangen, van de totale \$ 129 miljoen kosten van de noodfase van het project.

"De aankoop van het schip door UNDP is inderdaad een belangrijke stap, mogelijk gemaakt door de vrijgevigheid van donoren, de particuliere sector en wereldburgers. De partijen in het conflict blijven het plan steunen. Nu zijn we in de operationele fase en hopen we dat de olie binnen de komende drie tot vier maanden uit de Safer zal worden verwijderd. Maar we hebben nog steeds dringend financiering nodig om het plan uit te voeren en een ramp te voorkomen," zei Sana'a, David Gressly, de VN-ingezetene en humanitaire coördinator voor Jemen, die sinds september 2021 leiding heeft gegeven aan VN-systeembrede inspanningen op het gebied van de SAFER. (Bron: G-captain Mike Schuler, 10-3-2023, FSO SAFER IMO 7376472 (NB-299). Foto: UNRCO Yemen/LK).



De allergrootste rederij

COSCO staat voor China Ocean Shipping Company en is een Chinese staatsmultinational met het hoofdkantoor in Sjanghai. Met 468 schepen staan ze vierde op de ranglijst van containerrederijen met nog eens 46 containerschepen in de orderportefeuille. Daarnaast wordt binnen de COSCO Group geopereerd met een omvangrijke vloot van 441 bulkcarriers, 227 tankers en 174 andersoortige schepen, waaronder half afzinkbare, zware lading, multi purpose, RoRo's en zelfs een handvol passagiersschepen. Bij elkaar meer dan 1300 schepen, waarmee de COSCO Shipping Group te boek staat als de allergrootste rederij.

De COSCO NETHERLANDS is een van die schepen en ligt afgemeerd bij de Euromax Terminal in de Yangtzehaven. Kennelijk heeft men haast want er staan zes kranen op. Het schip kwam 2013 in de vaart en is in Hong Kong geregistreerd. De capaciteit is 13.386 TEU, de lengte 366 meter en met een breedte van 51 is het een Neo-over-Panamax omdat de maximum toegestane breedte voor de nieuwe sluisen van het Panamakanaal 49 meter bedraagt.

Tegelijk met laden en lossen wordt het schip gebunkerd door de langs zij liggende ATLANTIC PRESTIGE. Het is een van de moderne dubbelwandige bunkerlichters in de vloot van Atlantic en kwam 2010 in de vaart. Het schip meet 135 bij 13,5 meter en de tonnage is 5979 ton. De hoog aan de bunkergiek hangende bunkerslang is aangesloten op het bunkermanifold van het zeeschip en met een pompsnelheid van 1600 m³ per uur is een volle lading in nog geen vier uurtjes overgepompt. (Tekst: Cees de Keijzer, voorzitter van de WSS, Rotterdam. Fotografie: Peet de Rouw).

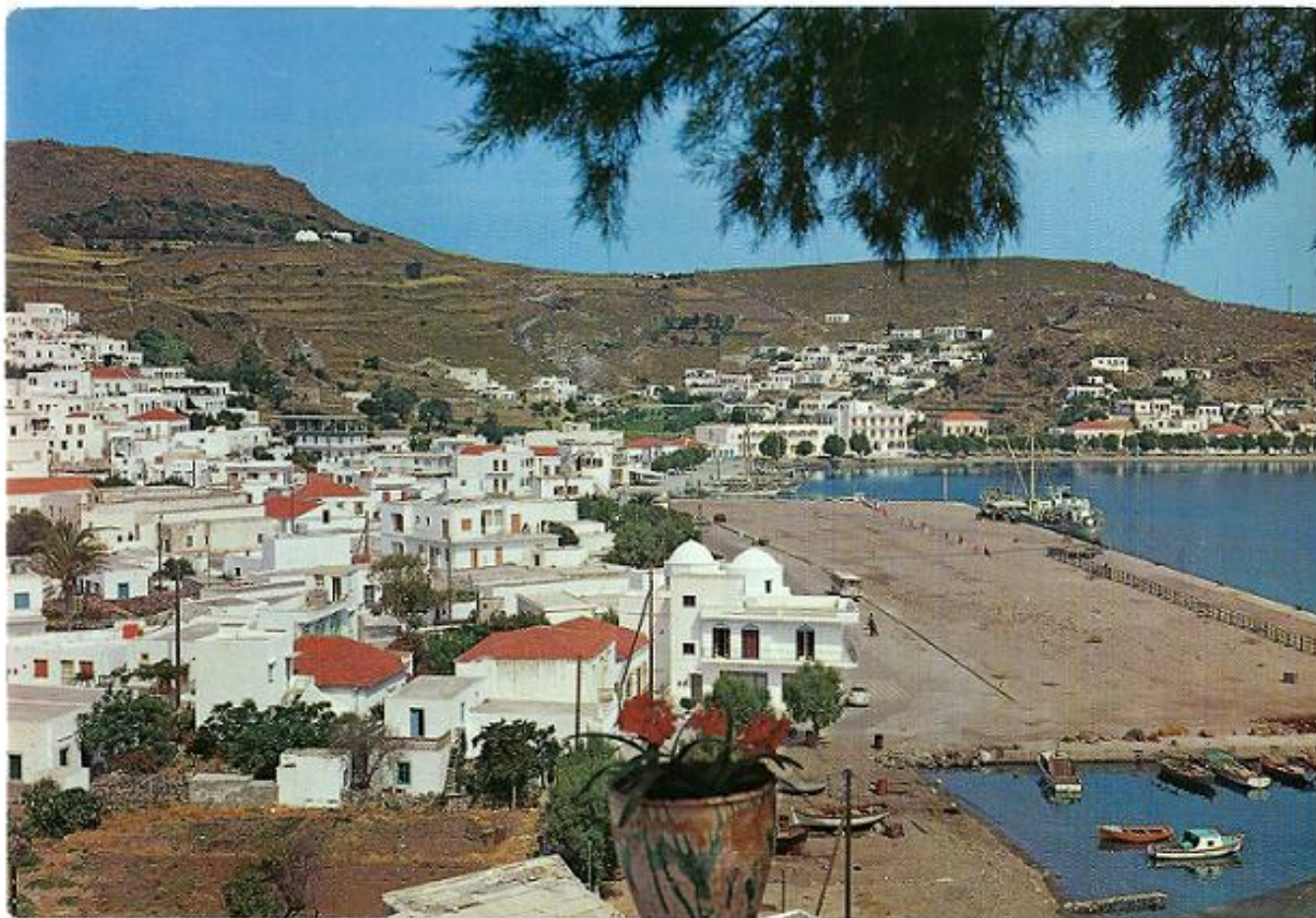


"Van mammoettanker tot cruiseschip".

Cees de Keijzer, voorzitter van de WSS, Rotterdam, geeft op 20 april een lezing in Het Witte Kerkje, Constantijn Huyjgensstraat 1, 3141 TA, Maassluis. De aanvang is 20:00 uur. Er is muzikale omlijsting van jeugdig talent, de toegang is gratis. De lezing gaat over scheepstypes, hun kenmerken en de schaalvergroting in de containervaart, getiteld "*Van mammoettanker tot cruiseschip*".

Cees is 60 jaar actief in de scheepvaart en een erkend scheepvaartpublicist. Zo is hij co-auteur van de boekenreeks "Mooie schepen en banen in de haven van Rotterdam". Hij begon als koopvaardijofficier en was onder meer 26 jaar in dienst bij het Havenbedrijf Rotterdam. (Foto's: Teun van der Zee).

Een onbekende coaster in de haven van Skala op Patmos.



Skala - de havenplaats van PATMOS

"Een Praatje bij een Plaatje" door Ben W. Scholten Sr.

Nadat de verhuizing, die in de afgelopen zomer plaatsvond van Ingrandes de Touraine naar Bourgueil, achter de rug was en in de nieuwe habitat alles keurig op orde was gebracht werd het tijd om de gewone gang van zaken op te starten. Dit hield volgens mijn vriendin in dat het moment daar was er nu eens rigoureuus de oude foto- en vakantieboeken te saneren. Zo gezegd, zo gedaan. De foto's en ansichtkaarten werden aan een nauwkeurige censuur onderworpen en na veel "O ja's" en "Kijk nou eens" of "helemaal vergeten" werd er lustig verder verscheurd en het gros naar de prullenmand verwezen. Een klein deel werd opnieuw gerubriceerd en kreeg een soort gedoogstatus. Ik overdrijf niet dat het overgrote deel is verwezen naar de "Déchetterie", echter niet nadat er mij eerst nog een kijkje werd gegund in haar vakantieverleden. Bij deze exercitie is het me gelukt twee foto's veilig te stellen die anders wellicht in de shredder waren terechtgekomen. Het betreft een ansichtkaart van de haven van Skala met daarop een onbekende coaster afgemeerd aan de kade.



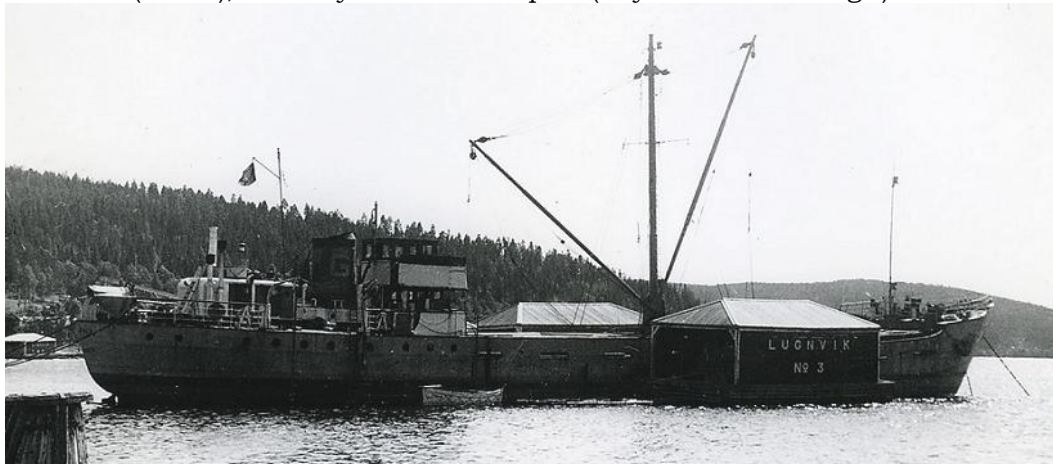
Het bezoek aan dit eiland Patmos vond plaats in de zomer van 1985, de ansichtkaart is van een eerdere datum.

"Rene Paul"

Dit charmante dorpje gelegen rond de mooie haven, met gezellige taveernes, restaurants, winkels en cafés, bars en terrasjes, is de enige haven van het eiland, aan de voet van de heuvel 'Kasteli'.

De kaart is voor een coasterliefhebber zeer intrigerend. Bij een bezoek aan Café t'Hoofd te Maassluis hebben Koos en ondergetekende de kaart bekeken en dachten dat het wellicht een van origine Italiaans schip zou kunnen zijn. Het kan raar lopen in de wereld van de identificatie, door een toeval werd ik op een ander spoor gezet en dat wil ik U niet onthouden.

Het schip werd gebouwd als "René-Paul" (ONRF) in opdracht van de Antwerpse reder René Geurts. Gebouwd door Béliard Crighton & Co. (Belgium) S.A. te Oostende met bouwnummer 71. Een coaster met 1 dek meting 545 BRT 266 NRT 752 DWT. LxBxH 54.10 X 8.70 X 3.77 meter een 2 t.e.w. 8 Cyl van Soc. An. J. Cockerill, Seriang met 400 RPK zorgde voor een snelheid van 8.5 knoop. In april 1938 kwam ze in de vaart. Foto: René-Paul (PBGN), Ministry of War Transport (Royal Mail Lines mgr.) London.



m.s. "René-Paul" te Lungvik, Adalen 1947

In 1958 werd ze verkocht en daarna volgden nog verschillende mutaties tot 1998 waarna haar ultieme lot niet kon worden getraceerd. L.R. zegt dan: deleted, existence in doubt.

1958: "Anne Marie"(5LSP), American Eastern Agencies (American Eastern Tanker Co., New York) Monrovia

1960: "Georgios Ventouris"(SVKL), Constantinos. G. Ventouris, Lavrion

De onderstaande foto uit mijn collectie van de "Themis Goumas" bracht mij op het spoor van dit schip.



1962: "Themis Goumas" (SVKL), Spyros.& Elias. Goumas, Lavrion. (Foto)

1971: "Filio"(SVKL), D.C.Spanos, D.G. Logas & V.G. Logas, Lavrion

1973: "Costas S'(SVKL), J. Scouras, Lavrion (Gr)



1975: "Tonia" (SV3815), A. Agriyiannis & Co, Lavrion (Gr)
1975: "Tonia" (SV3815), D. Passos & Co. Volos. (Gr)
1980: "Aghios Dimitrios" (SV3815), A. Agriyiannis & Co, Volos (Gr)
1982: "Menantolori" (---), Genero. Rugero. San Lorenzo (Honduras)

"Menantolori" © Jan Andriessse

NB: Er was ook nog een zusterschip de “Marie-Floré” van dezelfde reder, beter bekend als de latere verbouwde “Breezand” onder Nederlandse vlag.

Bij naspeuringen in de boekenkast kwam ook de bijzondere geschiedenis van deze coaster in de Tweede wereld oorlog tevoorschijn, waarvan hieronder een samenvatting.

Op 7 mei 1940 vertrekt de “Rene-Paul” uit Swansea naar Antwerpen met een lading steenkool. Op 10 mei 1940, ter hoogte van Kaap Griz-Nez, krijgt het gezag opdracht om naar Boulogne te varen waar het schip ankert op de rede. Nu begint een periode van volledige verwarring en wordt het schip van het kastje naar de muur gezonden. Krijgt orders en tegenorders en arriveert tenslotte via Brest, Le Havre, Cherbourg, Belle-Isle en Le Verdon op 21 juni te Bayonne. Op 24 juni krijgt men bevel om met 15 manschappen van de Franse Marine en 27 vluchtelingen naar Casablanca te vertrekken. Wegens slecht weer en mede omdat het drinkwater bedorven is, moet het schip op 27 juni Lissabon aanlopen. Daar is door de Belgische kanselarij aangemaand de reis niet verder voort te zetten maar in Lissabon op instructies te wachten. De Franse militairen stappen over op de Paketboot “Explorateur Grandidier” en de vluchtelingen worden ontscheept en krijgen door bemiddeling van het Rode Kruis huisvesting in de stad.

Het schip gaat voor anker op de rede en raakt vergeten. De bemanning verveelt zich dood, wordt gepaaid met loze beloften maar instructies komen er niet. De voedselvoorraad raakt op en het is een hele toer om aan proviand te komen. Een deel van de bemanning raakte moedeloos en keert naar België terug. De zieke kapitein wordt vervangen, het schip raakt in de problemen en krijgt last met de Portugese autoriteiten en ook de vervangende kapitein verlaat het schip. Na allerlei omstandigheden is de “René-Paul” in Gibraltar terechtgekomen en aldaar opgelegd. Er is slechts één wachtsman aan boord en het schip wordt zo goed als gestript: beddengoed, komaliewant, wisselstukken, verf, olie, touwwerk en zeildoek, alles wat niet te zwaar of te heet is, “verdwijnt”.

Lissabon was toen de verzamelplaats van ontsnapte geallieerde soldaten, vliegeniers en patriotten. Het was ook vruchtbare grond voor spionnen en dubbele agenten en tevens een gezellig en zonnig verblijf voor rijke dienstweigerders en andere lijntrekkers. In de kroegen van de havenbuurt en in de bars van de luxe hotels stonden vluchtelingen en onderduikers, Duitsers en Britten rustig samen aan de tapkast. De Duitsers (en ook de Engelsen) hadden de Portugese administratie en politie geïnfiltrerd alsmede douaniers, havenagenten, politieambtenaren als ook nachtwakers, dokwerkers en hotelportiers kregen de kans hun karig loon wat bij te spijkeren als informanten voor de Duitse- of Britse Ambassade. De Britse regering vond het niet raadzaam - zelfs gevaarlijk - al deze jonge vluchtelingen zo maar wekenlang te laten rondslenteren in deze havenstad. Er was veel kans dat ze tussen pot en pint hun mond voorbij zouden praten er waren veelal aandachtige luisteraars in de buurt, de muren hadden oren.

Deze mannen moest men bijgevolg zo vlug mogelijk naar Engeland overbrengen. De “René Paul” die nog steeds in Gibraltar lag, bleek het ideale vaartuig voor een dergelijke opdracht.

Een akkoord werd gesloten tussen de Britse- en Belgische regering gesloten en de desbetreffende ambassades ingelicht. Het schip wordt netjes opgekalefaterd door de Engelsen van de basis Gibraltar, een bemanning aangemonsterd en op 30 augustus 1941 vertrekt ze voor haar eerste reis naar Lissabon. Op 16 september verlaat de “René-Paul” Lissabon met de eerste groep van 12 vluchtelingen, allen officieren van het Belgische Leger. Twee dagen later arriveert men in Gibraltar. Nog diverse reizen volgen, maar het systeem draait nog niet zoals men dat zou willen. De Britse Regering heeft ondertussen, na diplomatieke besprekingen, de productie van Wolfram uit de streek van Oporto kunnen opkopen. Voor het transport van dit kostbaar erts wordt eveneens de “René-Paul” aangewezen.

Als afwisseling van het vluchtelingentransport wordt af en toe een lading van 500 ton wolfram verpakt in jutezakjes, naar Gibraltar vervoerd en daar overgeladen op een snel vrachtschip. Bij deze reizen wordt de “René-Paul” steeds geëscorteerd door twee torpedojagers. Vanaf juli 1942 onder geallieerde vlag: Te Lissabon is de “René-Paul” onder Britse Registratie van het Ministry of War Transport (Royal Mail Line Ld, mgrs) met Callsign BPGN en London als thuishaven. De “René-Paul” was net als alle geallieerde koopvaardij schepen in mat grijs geschilderd en dat was niet naar de zin van Kapitein Hubert die vond dat precies door deze camouflagekleur het schip te opzichtig was. Hij besloot het schip onherkenbaar te maken en over te schilderen in dezelfde kleuren als de Portugese vrachtschepen: met veel oker, blauw, zwart, aluminium en wat grijs. Op de romp werd ook een ‘neutrale vlag’ geschilderd en de matrozen konden hun artistieke talenten botvieren door met rode menie overal roestplekken aan te brengen zodat de ‘neutrale’ vlag feitelijk onherkenbaar is. Nickname “De Rode Pimpernel”. Men was nochtans op alles voorbereid want er waren zeven machinegeweren aan boord, waarvan twee op de brug, twee op de achtersteven bemand door Britse Gunners en twee reserve.

In 1942 werden er 10 reizen met vluchtelingen uitgevoerd, 1943 18 reizen en in 1944 nog 15 reizen tot eind juli. Tussen door werden er ook enkele reizen Oporto-Gibraltar gedaan met wolfram. Bij deze reizen was de bewapende Treiler FY 245- “Scottish” escortevaartuig die onopvallend en van op afstand gezelschap hield.

Op de “René-Paul” was alles bedrog, de cognosementen van de lading waren vals, de bestemming evenzo, alsmede de paspoorten van de passagiers. De bemanningslijst was gemanipuleerd en de Britse Gunners bestonden niet. Naast de Belgische kapitein Hubert was er ook een Britse kapitein aan boord als ‘liaison officier’ die ook belast was met de diplomatieke post.

De vluchtelingen werden per bus naar de haven gebracht en verzameld in het gebouw van de Portugese douane Praça do Commercio. Vervolgens werden ze met motorbootjes naar de “René-Paul” gebracht. Aan de reling werden ze opgewacht door de Portugese havenpolitie, de afgevaardigden van de ambassade die onderdanen in de groep hadden en kapitein Hubert. De politieambtenaar had de paspoorten en riep één voor één de namen af van de vluchtelingen, die na het afroepen van hun naam aan boord mochten

stappen. Het paspoort werd daarna overhandigd aan de kapitein. Er werd daar een knap stukje toneel opgevoerd. De Portugezen die het zaakje reeds lang doorhadden, bleven onbewogen en ook de ambtenaren stonden erbij met een pokerface. De 'passagiers' logeerden in ruim 2 waarin soms een lading kurk lag en sliepen er op strozakken. Gezien er geen wc's waren, moest men zich behelpen met emmers. Het is eens gebeurd dat er meer dan honderd vluchtelingen aan boord waren. De reis duurde twee dagen. Er werden geen maaltijden verstrekt. De kok zorgde voor sandwiches en grote ketels koffie en als het weer het toeliet een flinke kom soep.

Op 28 juni 1942 en ook op 4 maart 1943 heeft de "René-Paul" een groep Britse dames overgebracht die door tussenkomst van het Rode Kruis te Genève uit Duitse interneringskampen waren vrijgelaten en uitgewisseld tegen Duitse dames in Britse gevangenschap. Als er vrouwen aan boord waren dan mochten die logeren in de hutten van de bemanning, die op hun beurt ergens een slaapplek vonden in een hoekje in de stuurhut, kombuis of messroom. Soms zijn er ook 'passagiers' overgezet op een Britse torpedobootjager die buitengaats lag te wachten.

Behalve de vluchtelingen en gerepatrieerden waren er ook geheime agenten die vervoerd werden. Deze slopen na het invallen van de duisternis aan boord en gaven slechts een codewoord. Ze spraken met niemand en vertoonden zich niet. Ze verdwenen even geheimzinnig als ze gekomen waren.

De Duitsers waren zeer zeker op de hoogte van de trips van de "René-Paul" en deze werd verscheidene malen aangevallen door bommenwerpers die opstegen van Bordeaux. Het schip was relatief een klein doelwit en alles beperkte zich tot 'near missers'.

Eind juli 1944 komt er een einde aan de opdrachten van de "René-Paul". De vluchtelingen worden niet meer overgebracht naar Gibraltar maar verzameld in Oran en vervolgens te Algiers.

Op 7 december vertrekt de "René-Paul" voor de laatste maal uit Gibraltar en voegt zich bij een konvooi met bestemming Engeland. Het is stormweer met hoge golven en het wordt een lastige overtocht. Op 21 december arriveert het schip in London en op 26 december is de "René-Paul" terug in Antwerpen na een afwezigheid van 55 maanden. Het is bitter koud, de stad wordt voortdurend gebombardeerd door V-1's en V-2's en daarbij komt nog het slechte nieuws van het Von Rundstedt-offensief in de Ardennen. Dit alles zet een domper op de vreugde van de terugkeer. Gedurende de laatste maanden van de oorlog pendelt ze tussen Engeland en Antwerpen (of Gent) met militair materieel. Het management van Royal Mail Lines Ld. eindigt in februari 1945. Het is bij één van deze reizen dat ook de archieven van de Belgische regering in London naar België heeft overgebracht.

Het aantal passagiers vervoerd van 1941 tot juli 1944 (totaal van 2.369) deze bestonden uit Belgen, Britten, Polen, Fransen, Tsjechen, Joegoslaven, Nederlanders, Amerikanen en Luxemburgers alsmede nog 120 waarvan de nationaliteit onbekend.

Tot slot nog een snapshot, genomen vanaf de Flying-boat van de haven van Skala met ook voor de scherpe kijker een coaster aan de kade, ik weet het is erg klein en ver weg, blijft de vraag welk schip is het, mijn vriendin bleef het antwoord schuldig, dus wie o wie?? (Tekst en fotoverzorging: Ben Scholten).



MSC TESSA, IMO 9930038 (NB-295), Container Ship, 230.757 GT, 233.000 DWT. 24116 TEU. 5-1-2022 kiel gelegd onder bouwnummer HUDONG-ZHONGHUA H1864A, 1-8-2022 te water, 31-10-2022 geplande oplevering, 15-3-2023 opgeleverd door Hudong-Zhonghua Shipbuilding (Group) Co. Ltd. als MSC TESSA aan Xiang L7 HK International Ship Lease Co. Limited, Liberia (5LHE8), in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co. S.A 11-3-2023 van Shanghai naar Ningbo.

MSC LORETO, IMO 9934735, Container Ship, 233.328 GT. 29-10-2022 te water gelaten onder bouwnummer JIANGSU YANGZI XINFU YZJ2015-2335, 10-4-2023 geplande oplevering aan CL Luoyi Ltd., Liberia (5LJP2), in beheer bij Seaspan Corp., Hong Kong, China, in charter bij MSC Mediterranean Shipping Co.

MSC MICHEL CAPPELLINI, IMO 9929431, Container Ship, 233.328 GT. 17-2-2023 te water gelaten onder bouwnummer JIANGSU YANGZI XINFU YZJ2015-2336, 1-5-2023 geplande oplevering aan Xiang L5 Hk International Ship, vlag: Liberia, in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co.

MSC MARIELLA, IMO 9934747, Container Ship, 233.328 GT. 17-2-2023 te water gelaten onder bouwnummer JIANGSU YANGZI XINFU YZJ2015-2337, 13-8-2023 geplande oplevering aan MSC Mediterranean Shipping Co., vlag: Liberia.



9-4-2023, BRITANNIA, IMO 9614036, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 19:00.
12-4-2023 MSC VIRTUOSA, IMO 9803625, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 07:00 - 17:00 uur
13-4-2023, AIDAprima, IMO 9636955, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 06:00 uur.
16-4-2023, SKY PRINCESS, IMO 9802396, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 12:00 - 22:00.
18-4-2023, ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 07:00 - 17:00 uur.
20-4-2023, AIDAprima, IMO 9636955, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 05:30 uur.
21-4-2023, MEIN SCHIFF 3, IMO 9641730, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 07:00 - 18:00 uur.
22-4-2023 MSC VIRTUOSA, IMO 9803625, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 11:00 - 20:00 uur
26-4-2023 AIDAsol, IMO 9490040, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 08:00 - 06:00 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.
4-5-2023, AIDAprima, IMO 9636955, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 06:00 uur.
5-5-2023, MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 08:30 - 20:00 uur
7-5-2023, CELEBRITY APEX (Maiden Call), IMO 9838383, CTR, zondag, 05:30 - 17:00 uur
12-5-2023 AIDAsol, IMO 9490040, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 08:00 - 08:00 uur
13-5-2023 AIDAaura, IMO 9221566, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 20:00 - 19:00 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.
30-5-2023 MSC VIRTUOSA, IMO 9803625, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 11:00 - 21:00 uur
1-6-2023, AIDAprima, IMO 9636955, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 06:00 uur.
6-6-2023, CELEBRITY APEX, IMO 9838383, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 06:00 - 17:00 uur.
7-6-2023 AIDAaura, IMO 9221566, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 09:00 - 22:00 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.
15-6-2023, AIDAprima, IMO 9636955, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 06:00 uur.
18-6-2023, CELEBRITY APEX, IMO 9838383, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 05:00 - 17:00 uur.
19-6-2023, MARINA (Maiden Call), IMO 9438066, Cruise Terminal Rotterdam maandag, 12:00 - 22:00
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



AIDACARA, IMO 9112789 (NB-293), 11-9-1995 kiel gelegd, 16-2-1996 te water, 4-6-1996 opgeleverd als AIDA aan Deutsche Seereederei Touristik, Rostock-Duitsland. 8-1997 verkocht aan Norwegian Cruise Line, Monrovia-Liberia. 8-1999 verkocht aan Deutsche Seereederei, Duitsland. (Arkona-Touristik). 9-1999

verkocht aan Aida Cruises. 2000 vlag: Liberia. 12-2001 herdoopt AIDAcara. 4-2002 vlag: U.K. 2003 verkocht aan P&O Princess Cruises Int. Ltd., U.K. 2-2004 verkocht aan Carnival PLC, U.K. 11-2004 verkocht aan Aida Cruises German Branch. 12-2004 verkocht aan Costa Crociere S.p.A., Genua-Italië, in beheer bij Aida Cruises German Branch of Costa Cruises S.p.A. 31-3-2005 in beheer bij Aida Cruises. 8-10-2021 verkocht aan Mester Commercial Ltd., Panama (3E3342), in beheer bij Tschudi Ship Management AS, herdoopt ASTORIA GRANDE. 9-9-2021 (e) verkocht aan Aquilon Shipping Company LLC, Panama (3E3342), in beheer bij Tschudi Ship Management AS. 26-7-2022 verkocht aan Goodwin Shipping Ltd., Istanbul, vlag: Palau (T8A3965), in beheer bij Camelot Maritime Ship & Management, Kartal, Istanbul.

AIDAVITA, IMO 9221554 (NB-294), 21-11-2000 kiel gelegd, 15-11-2001 te water, 30-4-2002 opgeleverd door Aker MTW Werft G.m.b.H. (003) als AIDAVITA aan P&O Princess Cruises International Ltd., U.K., in beheer bij Aida Cruises. 2004 verkocht aan Carnival PLC, Italië (IBNP), in beheer bij Aida Cruises. 11-2004 verkocht aan Costa Crociere S.p.A., Italië, in beheer bij Aida Cruises. 11-7-2015 in beheer bij Carnival Maritime G.m.b.H. 15-3-2022 gepland bezoek van de AIDAVITA aan Cruise Terminal, 11:00 uur ETA, 16-3-2022 om 08:00 uur ETD. 22-4-2022 te Tallinn, 4-6-2022 vanaf Hundipea, Estland te Tallinn. 6-2-2023 vlag: Portugal (CQEZ7). 6-3-2023 (e) verkocht aan Beta Marine Ltd., 14-3-2023 vlag: Liberia (5LKV2), in beheer bij Beta Marine Ltd. en Sealife Denizcilik Ltd. Sti., 14-3-2023 herdoopt AVITAK.

ARVIA, IMO 9849693 (NB-301), 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 op Barbados gedoopt ARVIA door Nicole Scherzinger (Amerikaanse zangeres (o.a. van de Pussycat Dolls), danseres, actrice en schrijfster), ze deed dat door met speciaal gemaakte fles Mount Gay-rum tegen de voorkant van het schip slaan. Op de achtergrond trakteerde zanger Olly Murs de genodigden op het strand op een uitvoering van zijn grootste hits. (Foto Nicole Scherzinger: cruisereiziger.nl).



CARNIVAL VENEZIA voegt zich officieel bij vloot Carnival Cruise Line

Carnival Venezia is woensdag officieel toegetroten tot de vloot van Carnival Cruise Line. Het cruiseschip komt over van zustermaatschappij Costa Cruises. In het Spaanse Cadiz heeft Costa-kapitein Tihomir Muzic woensdagochtend het schip overgedragen aan Carnival-kapitein Claudio Cupisti. Dat gebeurde in aanwezigheid van managementleden van beide rederijen.

“We zijn blij Carnival Venezia te verwelkomen in de vloot. Ze zal na een droogdok in mei debuten als ons eerste ‘Fun Italian Style’-schip”, aldus Christine Duffy, president van Carnival Cruise Line. “Een grote dank aan iedereen van onze zusterrederij Costa en iedereen binnen de Carnival-familie die de komende twee maanden zal werken om de Carnival-accents aan dit schip toe te voegen.”

Carnival Venezia vertrekt op 29 mei 2023 vanuit Barcelona voor haar 15-daagse transatlantische oversteek. Vervolgens begint ze op 15 juni 2023 het hele jaar door te cruisen vanaf de Manhattan Cruise Terminal in New York. Er is een breed scala aan reizen beschikbaar. Het gaat om 22 unieke routes met

aanlopen in 25 havens in 14 landen. Carnival Venezia is gebouwd in 2019 en biedt plaats aan maximaal 5.145 gasten en 1.393 Carnival-bemanningsleden.

Aan boord

Wanneer passagiers voor de eerste keer aan boord gaan van Carnival Venezia worden ze zowel binnen als buiten onmiddellijk omringd door Italiaans architectonisch ontwerp. Het atrium van het schip is gemodelleerd naar het belangrijkste openbare plein van Venetië, het Piazza San Marco, terwijl het Lido-dek is geïnspireerd op de Italiaanse Riviera met een schuifdak zodat passagiers het hele jaar door van het zwembad kunnen genieten.

Het schip zal veel nieuwe eet- en drinkgelegenheden introduceren in de Carnival-vloot, waar passagiers kunnen genieten van de smaken van Italië, waaronder La Strada Grill met klassiek Italiaans streefvoedsel, een Mexicaans fusionrestaurant Tomodoro en de bars Amari en Frizzante, waar een verscheidenheid aan bubbels wordt geserveerd, van prosecco tot spritzes en bellini's, samen met Italiaans bier, authentieke Italiaanse koffie en biscotti.

Carnival Venezia biedt ook nieuwe Italiaans geïnspireerde entertainmentlocaties, zoals de Gondola Lounge, ontworpen met de beroemde Venetiaanse grachten in gedachten, en de Carnevale Bar & Lounge, die de elegantie van Venetiaanse maskerades tijdens Carnevale viert, evenals nieuwe activiteiten zoals de Italian Street Party waar Little Italy Lido ontmoet, de Captain's Venetian Toast en Italiaans geïnspireerde jeugdprogramma's voor kinderen en tieners.

Het schip zal verder de thuisbasis zijn van veel van de activiteiten en ervaringen die passagiers ook aan boord van andere Carnival-schepen kunnen beleven, waaronder Carnival Waterworks, Piano Bar 88, Heroes Tribute Lounge, Fahrenheit 555 Steakhouse, Bonsai Sushi & Teppanyaki, Guy's Burger Joint, Cloud 9 Salon & Spa, de Serenity Adult Only Retreat en Dr. Seuss Bookville. (Bron: cruisereiziger.nl, 22 maart 2023. Foto COSTA VENEZIA: Nektarios Papadakis, 12-3-2019, Iraklion).

COSTA VENEZIA, IMO 9801689 (NB-254), 23-6-2018 te water onder bouwnummer FINCANTIERI MONFALCONE 6271, 28-2-2019 opgeleverd aan Costa Crociere S.p.A., Genua-Italië. 135.500 GT. 28-2-2019 van Monfalcone en te Triëst. 1-3-2019 te Triëst gedoopt COSTA VENEZIA door Gan Beiye. 22-3-2023 (e) verkocht aan Carnival Corp., (Portugal (Madeira) (CQZQ), 16-3-2023 te Cadiz in beheer bij Carnival Cruise Line., Doral Florida.



CELESTYAL JOURNEY komt in september 2023 in de vaart

Celestyal Cruises heeft de komst aangekondigd van haar nieuwe schip, de Celestyal Journey. Het schip zal in september 2023 in de vaart komen en het programma van de Celestyal Crystal zal overnemen.

“Het is altijd onze missie geweest om onze vloot te vernieuwen en te verjongen, en we zijn verheugd om te zien dat dit nu kan met de komst van de Celestyal Journey. Ze ondergaat al een uitgebreid renovatieprogramma en zal binnen een paar maanden worden ingezet”, aldus de CEO van Celestyal Cruises, Chris Theophilides.

Het schip is de voormalige Ryndam van Holland America Line, en is overgenomen van Seajets, die het schip in 2020 kocht van Carnival Corporation.

“De Celestyal Journey biedt onze gasten meer premium accommodaties met balkons, een grotere keuze aan eet- en bargelegenheden, openbare ruimtes en open dekken die een groter gevoel van ruimte creëren.

Tegelijkertijd zet het nieuwste lid van de Celestyal-familie onze traditie voortzetten van het exploiteren van intieme, middelgrote schepen, waardoor we onze gasten naar bestemmingen kunnen brengen die grotere schepen niet kunnen.”

Het nieuwe schip van de cruisemaatschappij biedt plaats aan maximaal 1.260 gasten en biedt 630 hutten, waarvan 149 met balkon, waaronder 120 Junior Suites en 28 Grand Suites. The Celestyal Journey biedt gasten een verscheidenheid aan locaties, zoals specialiteiten- en themarestaurants met mediterrane, Europese en Aziatische gerechten. Daarnaast zal het schip een kook-demonstratieruimte hebben en een exclusieve Chef's Table-locatie. De Celestyal Journey omvat ook acht bars en lounges.

Routes

De Celestyal Journey vertrekt op 2 september 2023 voor een “Idyllic Aegean”-route van zeven nachten. In oktober begint het schip aan de “Steps of Paul”-route, gevolgd door de zeven nachten durende “Three Continents”-cruise. Griekenland, Egypte, Israël, Cyprus en Turkije.

Met kerst maakt de Celestyal Journey speciale feestelijke afvaart, een 20-dagen durende, speciale kerstcruise met aanlopen in Thessaloniki, Volos, Rhodos en Kreta (Griekenland), Izmir, Kusadasi, Antalya, Istanbul (Turkije), Limassol (Cyprus), Alexandrië (Egypte) en Haifa (Israël) waar gasten zowel kerstavond als eerste kerstdag kunnen doorbrengen. De reis kan ook worden opgesplitst in routes van negen of tien dagen. (Bron: cruisereiziger.nl, 24 maart 2023. Foto: Nektarios Papadakis, 21-8-2021, Iraklion).



Kiel gelegd van DISNEY TREASURE in Papenburg

Op de scheepswerf van Meyer Werft in Papenburg heeft de kiel legging plaatsgevonden van het nieuwe cruiseschip Disney Treasure. Het betekent de officiële start van de bouw van het zusterschip van de Disney Wish, dat vorig jaar werd opgeleverd door dezelfde scheepsbouwer. Ook de Disney Treasure zal worden uitgerust met emissiearme LNG-voortstuwing.

Meyer Werft en Disney Cruise Line vierden vandaag de start van de montage van de romp van het nieuwe cruiseschip door het eerste onderdeel in het meer dan 500 meter lange overdekte bouwdok te plaatsen. Het blok voor de boeg van het schip weegt 719 ton, is 30,9 meter breed en 23,3 meter lang. De hoogte is 12,6 meter.

Geheel in lijn met de maritieme traditie plaatste Philip Gennotte, manager portfolioprojectmanagement bij Walt Disney Imagineering Duitsland, een geluksmunt onder de kiel van de Disney Treasure voordat de scheepswerf het signaal gaf om het blok te laten zakken.

“De Disney Treasure wordt weer een schip dat met Meyer-kwaliteit wordt gebouwd en opnieuw voldoet aan Disney’s hoge normen voor entertainment en inrichting. Met de kiellegging hebben we in dit opzicht nu een belangrijke mijlpaal bereikt”, zegt Jan Meyer, Directeur van Meyer Werft.

Het nieuwe schip voor Disney Cruise Line krijgt 1.240 hutten en een grootte van 144.000 brutoton. De voltooiing van de Disney Treasure is gepland voor 2024. Naast de Disney Wish leverde Meyer Werft al de Disney Dream en de Disney Fantasy op in 2010 en 2012. (Bron: cruisereiziger.nl, 31 maart 2023. Foto: Meyer Werft).

DISNEY TREASURE, IMO 9834753, Passenger (Cruise) Ship, 144.000 GT, 18-7-2017 in aanbouw bij Meyer Werft G.m.b.H. & Co. K.G.. Papenburg onder bouwnummer (S-718), 30-3-2023 kiel gelegd, 2024

geplande oplevering als DISNEY TREASURE aan Magical Cruise Co. Ltd., Lake Buena Vista Florida, vlag: Bahamas.



EXPLORA I, IMO 9869875, Passenger (Cruise) Ship. 64.000 GT. 30-5-2022 te water gelaten onder bouwnummer FINCANTIERI MONFALCONE 6319, 19-3-2023 vanaf Triëst op proefvaart, 10-3-2023 te Triëst, 29-3-2023 vanaf Triëst op proefvaart, 1-4-2023 te Monfalcone, 4-5-2023 geplande oplevering aan MSC Crociere S.p.A., Napels, vlag: Malta, in beheer bij Explora Journeys. 17-7-2023 geplande eerste cruise vanaf Southampton. 22-8-2023 om 15:00 uur aankomst aan Cruise Terminal Rotterdam. (Foto: cruisereiziger.nl).

EXPLORA II, IMO 9869887, Passenger (Cruise) Ship. 64.000 GT. 8-2-2023 kiel gelegd onder bouwnummer FINCANTIERI MONFALCONE 6320, 29-5-2024 geplande oplevering aan MSC Crociere S.p.A., Napels, vlag: Malta, in beheer bij Explora Journeys.



Eerste blok staal van MEIN SCHIFF 7 op de kiel gelegd

Het eerste blok staal van Mein Schiff 7 is geplaatst. Bovendien werden in overeenstemming met de oude scheepvaarttraditie tijdens de kiellegging op de Meyer-scheepswerf in Turku munten symbolisch in het

centrale blok van het schip geplaatst. Deze zouden het schip geluk moeten brengen. Bij de kiellegging van de zevende nieuwbouw van TUI Cruises voor de Mein Schiff-vloot waren vertegenwoordigers van zowel de rederij als Meyer Werft ter plaatse.

De Mein Schiff 7 is een zusterschip van de Mein Schiff 1 en Mein Schiff 2, die in 2018 en 2019 in de vaart zijn genomen.

85 blokken

“Met het leggen van de kiel van Mein Schiff 7 zetten we de uitbreiding van onze feel-good vloot voort en behouden we onze positie met de modernste vloot op de Duitse markt”, zegt Wybcke Meier, CEO van TUI Cruises. TUI Cruises heeft zichzelf ambitieuze doelen gesteld voor de komende jaren. Zo wil de rederij tegen 2026 naast de Mein Schiff 7 nog twee nieuwe schepen in de vaart nemen. TUI verdubbelt daarmee de capaciteit van de Mein Schiff-vloot tot bijna 27.000 bedden met twee-persoons bezetting.

“We zijn erg blij dat het eerste blok van het schip kon worden gelegd zoals gepland en we kijken uit naar de verdere mijlpalen die voor ons liggen”, zegt scheepswerfmanager Tim Meyer. Met het leggen van de kiel is een kwart van de scheepsbouw gereed. Tijdens het bouwproces in het droogdok dat nu van start gaat, worden in totaal 85 stalen blokken bij elkaar gebracht en aan elkaar gelast.

Mein Schiff 7 - TUI Cruises kiellegging en muntceremonie

Duurzame groei met focus op emissiearme scheepsoperaties

Met de geplande ingebruikname van Mein Schiff 7 in 2024 heeft TUI Cruises een belangrijke mijlpaal bereikt op het gebied van klimaatneutrale cruises. De nieuwbouw gaat varen op emissiearme scheepsdiesel (zwavelgehalte: 0,1%) en is voorzien van katalysatoren (stikstofoxidereductie: circa 75%) en een walstroomaansluiting. Daarnaast kan de Mein Schiff 7 ook op methanol varen, mogelijk groene methanol. Daardoor wordt de voortstuwing van het schip nagenoeg CO2-neutraal.

“De beslissing om de Mein Schiff 7 voor te bereiden op een methanolaandrijving is voor ons een belangrijke investering in de toekomst en een belangrijke bijdrage aan klimaatneutrale cruises”, zegt Wybcke Meier. Verder heeft de Mein Schiff 7 een innovatief systeem dat organisch afval door middel van thermische behandeling versnipperd en klaarmaakt voor verder gebruik op het land om tot een nog efficiëntere afvalverwerking te komen.

De Mein Schiff 7 zal naar verwachting in 2024 opgeleverd worden.

Een paar gegevens en feiten over Mein Schiff 7:

Start constructie/staalsnijden: 14 juni 2022

Lengte > breedte > diepgang: ca. 315,7 m > ca. 35,8 m > ca. 8 m

Ca. 111.500 brutoton

Aantal dekken: 15

Hutten: 1.461

Aantal gasten: 2.894 bij dubbele bezetting

Bemanning: ca. 1.000

Balkonhutten: 80 procent (Bron en foto: cruisereiziger.nl, 22 maart 2023).

MEIN SCHIFF 7, IMO 9851189 (NB-294), 16-12-2019 kiel gelegd onder bouwnummer MEYER TURKU 1404, 14-6-2022 eerste staal gesneden, 22-3-2023 kiel gelegd, 30-4-2023 geplande oplevering niet gehaald, 2-2024 geplande oplevering aan TUI Cruises G.m.b.H., Hamburg, vlag: Malta. 111.500 GT.



Kiellegging SILVER RAY van Silversea bij Meyer Werft in Papenburg

Silversea Cruises en Meyer Werft vierden op 23 maart de kiellegging van de Silver Ray. Deze kiellegging van het nieuwe Silversea schip markeert het begin van de montage van het schip.

Het tweede schip in de nieuwe Nova-klasse van Silversea komt in de zomer van 2024 in de vaart. Daarbij is de Silver Ray het tweede LNG schip van de rederij. Samen met de eerste, de Silver Nova, zijn het de meest duurzame schepen in de vloot. De beide Silversea schepen kunnen 728 passagiers meenemen.

Barbara Muckermann, president en CEO van Silversea, en Jan Meyer, algemeen directeur van Meyer, waren onder de aanwezigen. Zij plaatseten een herdenkingsmunt, met het silhouet van Silver Ray, onder een voorgemonteerde module als symbool van geluk. Het blok staal had een gewicht van 230 ton en een lengte van ongeveer 47 meter bij 8 meter. De aanwezigen hieven vervolgens het glas om de belangrijke mijlpaal te vieren.

Muckermann: "Er wordt geanticipeerd op de introductie van onze baanbrekende Nova-klasse schepen, met Silver Nova die deze zomer aan de vloot zal worden toegevoegd. Behalve dat het twee van de meest duurzame ultra-luxe cruiseschepen zijn die ooit zijn gelanceerd, zullen de Nova-klasse schepen voor het eerst in de geschiedenis van onze rederij een asymmetrisch ontwerp en een horizontale lay-out introduceren, evenals geheel nieuwe openbare ruimtes."

"De Nova-klasse zal nieuwe maatstaven zetten op weg naar cruisen met nul procent uitstoot. We zijn daarom verheugd om vandaag een nieuwe symbolische stap te zetten in de bouw van Silver Ray met de kiellegging. Ik ben er zeker van dat het ultra-luxe schip in staat zal zijn om aan de hoge eisen van haar gasten te voldoen en zal hen inspireren met haar innovatieve design", aldus Jan Meyer, directeur van de Meyer Werft. (Bron: cruisereiziger.nl, 27 maart 2023. Foto's: Meyer Werft).

SILVER RAY, IMO 9886225 Passenger (Cruise) Ship, 44.650 GT, 23-3-2023 kiel gelegd onder bouwnummer MEYER WERFT 720, 30-3-2024 geplande oplevering aan SILVERSEA CRUISES LTD., Monte Carlo, Monaco, vlag: Bahamas.

SUN PRINCESS, IMO 9863118 (NB-301), Passenger (Cruise) Ship, LNG-aangedreven, 175.000 GT, 31-12-2020 kiel gelegd onder bouwnummer FINCANTIERI MONFALCONE 6310, 8-3-2023 te water gelaten (uitgedokt), 31-1-2024 geplande oplevering aan Carnival Corp., vlag: Bermuda, in beheer bij Princess Cruise Lines Ltd., Valencia CA, U.S.A.



ALFA NERO, 1009376, De overheid van Antigua en Barbuda wil de ALFA NERO (2007, 2159 GT) veilen. De eigenaar is officieel onbekend, maar zou Andrey Guryev zijn, eigenaar van een kunstmestfabriek en vriend van Vladimir Putin. Het ligt al een jaar zonder opvarenden in Falmouth op Antigua. De veiling is vooral vanwege de onderhoudskosten van het jacht.

ARVIA, 9849693, (Zie Zeebrief 200) Op 16 maart 2023 is de ARVIA (2022, 185.581 GT) in Barbados gedoopt door zangeres Nicole Scherzinger en zanger Olly Murs.

CELEBRITY ASCENT, 9839400, Op 22 november 2023 zal de CELEBRITY ASCENT (2023, 141.420 GT) uit Port Everglades (Florida) vertrekken op de eerste van twee cruises voorafgaand aan de "maiden cruise" naar Caraïbische bestemmingen.



CELESTYAL CRYSTAL, 7827213, De CELESTYAL CRYSTAL (1980-VIKING SAGA, 1986-SALLY ALBATROSS, , 1995-LEEWARD, 2000-SUPERSTAR TAURUS, 2002-SILJA OPERA, 2006-OPERA, 2007-CRISTAL, 2011-LOUIS CRISTAL. 2015- CELESTYAL CRYSTAL, 25.611 GT) heeft op 17 maart 2023 in Kusadasi, Turkije, dekens en slaapzakken afgeleverd voor de slachtoffers van de aardbeving en de naschokken in februari. (Foto: Teun van der Zee, 24-9-2008 Rhodos).



CELESTYAL JOURNEY, 8919269, Op 2 september 2023 zal de CELESTYAL JOURNEY (1994-RYNDAM, 2015-PACIFIC ARIA, 2020-AEGEAN GODDESS, 2023-CELESTYAL JOURNEY, 55.877 GT) op de eerste cruise afvaren. Het zal de cruises van de CELESTYAL CRYSTAL (zie boven) overnemen. (Foto: RYNDAM, Tom Koornhof, 3-7-2011).

DISNEY TREASURE, 9834741, Op 30 maart 2023 is op de Meyer Werft in Papenburg, Duitsland de kiel gelegd voor de DISNEY TREASURE (3466 passagiers, 1555 bemanningsleden, 144.000 GT), oplevering in 2024.

FILIPPO LIPPI, 8708608, Op 6 maart 2023 is brand uitgebroken op de FILIPPO LIPPI (1990, 1643 GT). De Italiaanse kustwacht heeft de vijf passagiers aan boord overgenomen. Het schip is naar Messina op Sicilië gesleept.

ILMA, 9967586, Op de Chantiers de l'Atlantique is in Saint-Nazaire, Frankrijk, op 22 maart 2023 de kiel gelegd van de ILMA (46.750 GT) voor Ritz Carlton Yacht Collection. De oplevering zal in 2024 zijn, het schip vaart op LNG.



ISLE OF INNISFREE, 8908466, Op 3 maart 2023 om 18.25 uur zijn Engelse reddingboten en de Franse ABEILLE NORMANDIE (2010-SIEM GARNET, 2021-GARNET, 2022- ABEILLE NORMANDIE, 7535 GT) uitgevaren na melding van een brand in de motorkamer op de ISLE OF INNISFREE (1992-PRINS FILIP, 1998-STENA ROYAL, P&OSL AQUITAINE, 2002-PO AQUITAINE, 2003-PRIDE OF AQUITAINE, 2005-

NORMAN SPIRIT, 2010-OSTEND SPIRIT, 2011-NORMAN SPIRIT, 2013-CALAIS SEAWAYS, 2021- ISLE OF INNISFREE, 28.833 GT). De veerboot had 94 passagiers en 89 bemanningsleden aan boord. De ABEILLE NORMANDIE heeft de veerboot naar Calais gesleept, aankomst op 4 maart. De veerboot zou tot en met 7 maart buiten dienst zijn. (Foto: Pieter Inpijn, 12-10-2022, Dover).

MARY JOY 3, Op 29 maart 2023 is op de MARY JOY 3 (1990, 834 GT) tijdens de oversteek van Zamboanga naar Jolo in de zuidelijke Filippijnen brand uitgebroken. Waarschijnlijk zijn er meer dan 31 slachtoffers; volgens de Filippijnse kustwacht zijn er 160 overlevenden, volgens de media 230.

MEIN SCHIFF 7, 9851189, Op 21 maart 2023 is op de Meyer Turku werf de kiel gelegd voor de MEIN SCHIFF 7 (111.500 GT) voor TUI Cruises. Het schip kan in de toekomst op groene methanol varen; dan vaart het schip vrijwel klimaatneutraal. Het eerste staal voor het schip is op 14 juni 2022 gesneden; de oplevering zal in 2024 zijn. De MEIN SCHIFF 7 vaart op relatief schone dieselolie en katalysatoren verminderen de NOx-uitstoot met 75%. Het schip krijgt ook aansluiting op walstroom.

NIPPON MARU, IMO 8817631, (Zie Zeebrief 200) Het Amerikaanse Ministerie van Justitie vervolgt Mitsui-OSK Lines (MOL) voor de aanvaring van de NIPPON MARU (1990, 22.472 GT) met een brandstofpier van de Amerikaanse marine in Apra op Guam op 30 december 2018. Het alcoholgehalte in het bloed van de kapitein was vijf uur na de gebeurtenis hoger dan toegestaan door de rederij en de Amerikaanse kustwacht. De schade aan de pier bedraagt 8M USD.

RENAISSANCE, 8919257, Op 9 mei 2023 wordt de RENAISSANCE (1993-MAASDAM, 2020-AEGEAN MYTH, 2022-RENAISSANCE, 1100 passagiers, 560 bemanningsleden, 55.575 GT) in Le Havre gedoopt. De eerste cruise zal op 14 mei afvaren. Het schip heeft ongeveer 100 hutten voor solo reizigers tegen soloprijzen.



SEABOURN ODYSSEY, 9417086, Seabourn Cruise Line, onderdeel van de Carnival Corporation, heeft onverwacht op 17 maart 2023 de SEABOURN ODYSSEY (2009, 458 passagiers, 32.477 GT) aan Mitsui-OSK Lines verkocht. Seabourn zal het schip van MOL terugcharteren tot 22 augustus 2024 om de geplande cruises uit te voeren. MOL zal het schip daarna verbouwen voor de Japanse markt. Het verkoopbedrag zou 250 M USD zijn. (Foto SEABOURN ODYSSEY: Marius Esman, 5-6-2009, Genua).

SILVER RAY, 9886225, Op 23 maart 2023 is op de Meyer Werft in Papenburg, Duitsland, de kiel gelegd van de SILVER RAY (728 passagiers, 44.650 GT) voor Silversea Cruises, onderdeel van de Royal Caribbean Group. De oplevering zal in de zomer van 2024 zijn.

SUN PRINCESS, 9863118, Op 8 maart 2023 is de SUN PRINCESS (75.500 GT) uitgedokt op de Monfalcone werf van Fincantieri. De oplevering zal begin 2024 zijn. Dit is het eerste cruiseschip op LNG als brandstof dat Fincantieri bouwt. Het schip kan 4000 m³ LNG bunkeren, genoeg voor bijna negen dagen varen op dienstsnelheid. Naast LNG vaart het schip ook op dieselolie.

SYMPHONY OF THE SEAS, 9744001, Op de reis van 9 tot 19 maart 2023 heeft de SYMPHONY OF THE SEAS (2018, 228.081 GT) de oversteek van Miami (Florida) naar Malaga in Spanje gemaakt met een record

van 7604 opvarenden, 5350 passagiers en 2224 bemanningsleden. N.B. De som klopt niet. Dit record is dan voor cruisepassagiers, aangezien de QUEEN MARY () in juli 1943 als troepenschip 16.683 opvarenden aan boord had.

Algemeen:

Na onderzoek schrijft de Amerikaanse kustwacht (Zie Zeebrief 199) een ongeluk met een Zodiac toe aan te hoge druk in het opblaasbare deel. Ze heeft niet bekendgemaakt om welk schip dit ging. De kustwacht adviseert om de aanbevelingen van de fabrikanten van de Zodiac te volgen en de bemanningsleden te oefenen in het varen en het onderhoud ervan.

Rederijen:

Carnival Cruise Line heeft de honderd miljoenste passagier op de CARNIVAL SUNRISE (1999, IMO: 9138850, 102.239 GT) verwelkomd sinds de eerste cruise in 1972.

Celebrity Cruises van de Royal Caribbean Group laat Wärtsilä de motoren voor het toekomstige nieuwbouwschip geschikt maken om in de toekomst op methanol te varen. Dit is het vijfde schip van de Edge-klasse dat Celebrity Cruises bij de Chantiers de l'Atlantique is in Saint-Nazaire, Frankrijk, heeft besteld.

CMA CGM gaat financieel deelnemen in Brittany Ferries, dat lijdt onder de naweeën van Covid en de Brexit. CMA CGM neemt een aandeel van 12%.

MSC werkt samen met ORCA, een organisatie voor de bescherming van walvissen, dolfijnen en bruinvissen, om aanvaringen daarmee te voorkomen. Navigatie-officieren aan boord van de MSC BELLISSIMA (2019, IMO: 9760524, 171.598 GT) krijgen een online cursus. Het schip vaart vanuit Genua door een gebied in de Middellandse Zee met veel walvissen, dolfijnen en bruinvissen. Na deze eerste cursus wordt die geïntroduceerd op alle MSC cruiseschepen.

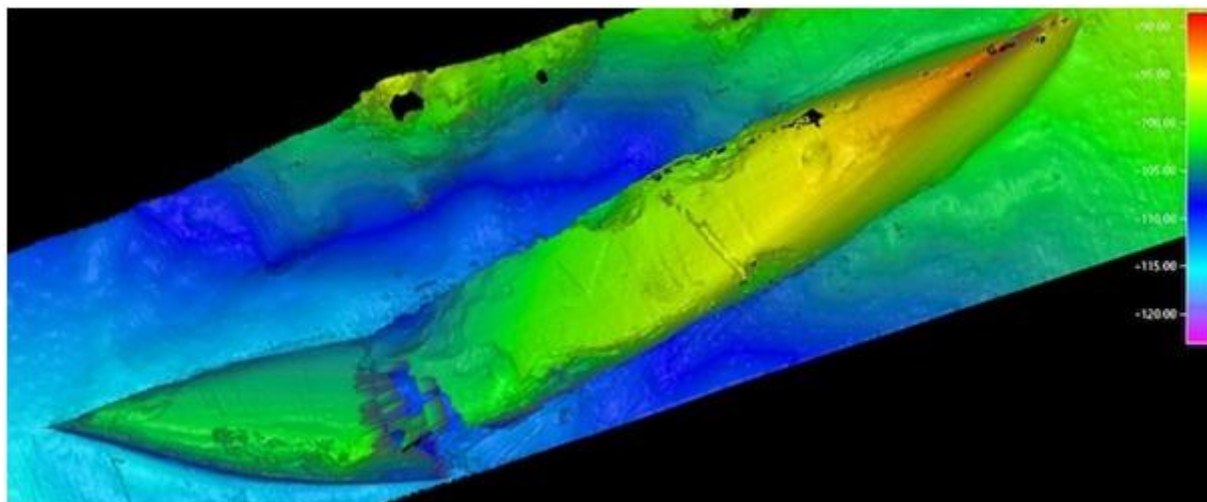
MSC gaat samenwerken met de Formule 1 organisatie bij de Grand Prix. Voor de Grand Prix in Abu Dhabi op 26 november 2023. MSC biedt luxe accommodatie op de MSC VIRTUOSA (2021, IMO: 9803625, 181.541 GT) tussen 23 en 27 november.



SCHIEDYK, (Zie Zeebrief 174) Op 3 januari 1968 vertrok de SCHIEDYK (1949, 7594 BRT) uit Gold River op Vancouver Island (Brits Columbia) met een lading graan en houtpulp. Volgens de kapitein liep de SCHIEDYK door een defect aan het roer vast op een rots; na een paar uur gleed de SCHIEDYK de diepte in. De Raad voor de Scheepvaart oordeelde de kapitein schuldig en de loods mede schuldig aan het aan de grond lopen en ontnam de kapitein twee maanden de bevoegdheid om te varen. Alle 34 bemanningsleden overleefden de stranding. Tot mei 1968 lekte bunkerolie uit de SCHIEDYK. Het toenmalige Canadese Ministerie van Transport oefende tevergeefs druk uit op de Holland America Line om de verantwoordelijkheid te nemen. In september 2020 verscheen hier een



olielek, die in december 2020 door de Canadese kustwacht werd toegeschreven aan de SCHIEDYK. Nadat het wrak was onderzocht werden gaten geboord in de vier bunkertanks.



De zware olie werd met heet water vloeibaar gemaakt en naar de oppervlakte gepompt. Uiteindelijk werd 61,5 m3 zware olie uit het wrak gehaald. De kosten van deze operatie zouden 33 M dollar bedragen. De huidige “vervuiler betaalt” regeling is niet van toepassing op de SCHIEDYK omdat die wetgeving toen nog niet van kracht was. (Foto: SCHIEDYK: F.H. van Dijk, Gem. Archief Rotterdam, 1952, Rijnhaven. Foto De olielek en foto De romp van de SCHIEDYK ondersteboven: collectie Pieter Oost).



GMS 5-4-2023

Rank	Location	Sentiment	Dry Bulk USD / LDT	Tankers USD / LDT	Containers USD / LDT
1	Bangladesh	Positive	610 / LDT*	630 / LDT*	650 / LDT*
2	India	Positive	570 / LDT	580 / LDT	600 / LDT
3	Pakistan	Weak	540 / LDT*	550 / LDT*	560 / LDT*
4	Turkey	Steady	330 / LDT	340 / LDT	350 / LDT

ADRIATIC ENERGY, IMO 8110203, LNG Tanker, 102.390 GT, 67.219 DWT. 20-10-1981 kiel gelegd, 30-7-1982 te water, 24-8-1983 opgeleverd door Mitsubishi Heavy Industries Ltd., Nagasaki Shipyard & Machinery Works (1889) als ECHIGO MARU aan Nippon Yusen Kaisha et.al., Japan. 2018 herdoopt ADRIATIC ENERGY. 2023 verkocht voor sloop (670 USD/TO). 27-3-2023 op Chittagong Anchorage.

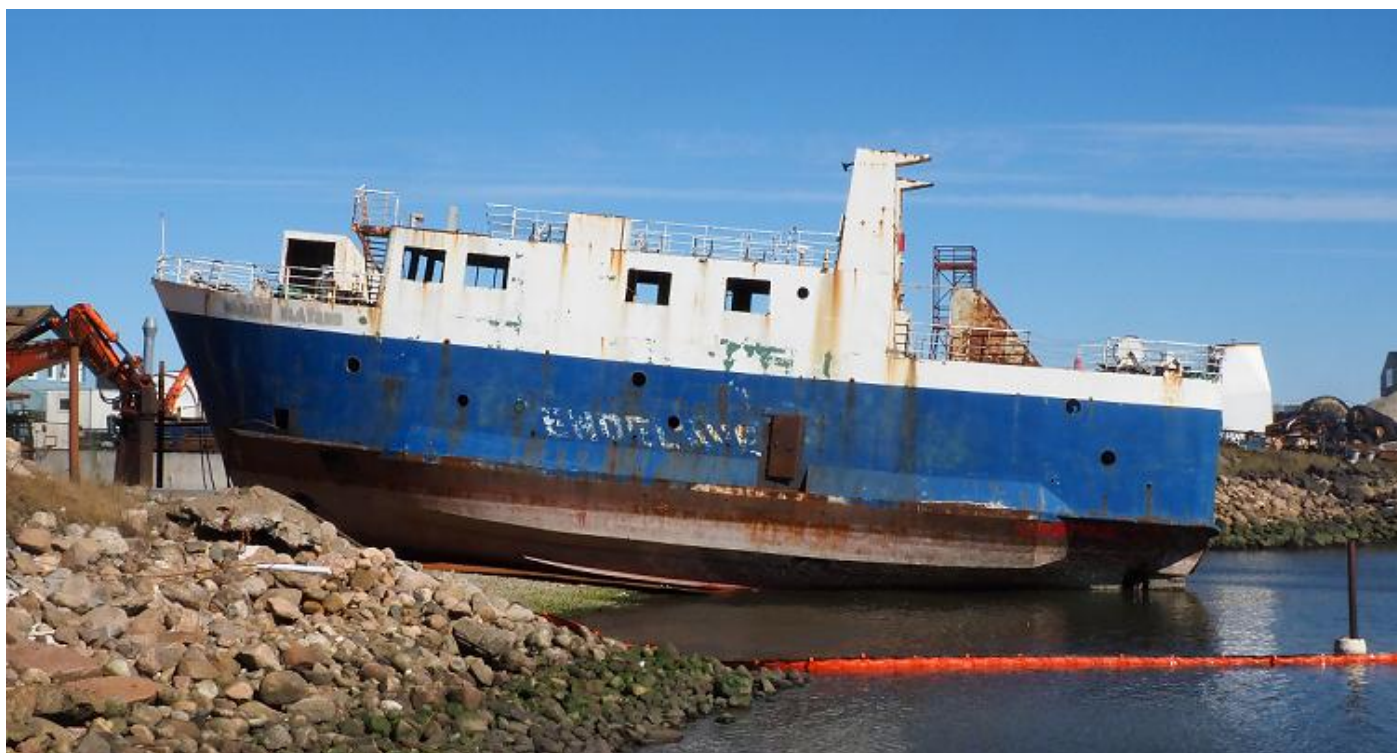
AGIA TRIAS, IMO 9241657, Bulk Carrier, 93.030 GT, 185.820 DWT. 22-2-2002 kiel gelegd, 30-3-2002 te water, 5-7-2002 opgeleverd door Kawasaki Heavy Industries Ltd., Sakaide (1512) als CAPE FUTURE aan Cape Fortune Shipping, Panama, in beheer bij Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. 2013 herdoopt SILVER ROAD. 4-2018 herdoopt AGIA TRIAS. 2023 verkocht voor sloop (as is Singapore 578 USD/TO).

ARTICA, IMO 9001784 (NB-302), LNG Tanker, 17-8-1992 kiel gelegd, 1-12-1993 opgeleverd door Ishikawajima-Harima H.I., Chita (3016) als ARCTIC SUN aan Shawmut Bank, Monrovia-Liberia. 66.174 GT, 48.857 DWT. 12-2007 verkocht aan Arctic Spirit LLC, Nassau-Bahamas, herdoopt ARCTIC SPIRIT. 24-6-2022 herdoopt SEAPEAK ARCTIC. 2023 herdoopt ARCTIC. 2-2023 verkocht voor sloop (643 USD/TO). 19-3-2023 op Bhavnagar Anchorage, 23-3-2023 op Alang Anchorage en op het strand gezet om gesloopt te worden.

DANWOOD ICE, IMO 5171189, 25-10-1958 te water, 18-2-1959 opgeleverd door Ateliers & Chantiers de France, Duinkerken (226) als JEAN SCHNEIDER aan Union Industrielle & Maritime, Frankrijk. Bulk, 14.468 BRT, 19.687 DWT. 9.000 EPK, Doxford 65LBD6. 23-11-1973 verkocht aan J. Lauritzen, 12-2-1974 verkocht aan Atwood & Lauritzen Offshore Drilling K/S, Denemarken, herdoopt DANWOOD ICE.



1974/1975 verbouwd tot boorschip bij Hapag-Lloyd Werft G.m.b.H, Bremerhaven, 28/29-3-1975 proefvaart, 10-4-1975 na verbouwing opgeleverd door de werf. 15-4-1975 van Bremerhaven naar Ghana om te werken voor Philips Petroleum Co. 5-5-1975 aanvang werk. 12-5-1975 verkocht aan JL Offshore Drilling A/S, Denemarken. 1981 verkocht aan J. Lauritzen Offshore Drilling A/S, Denemarken. 1988 verkocht aan Frigg Shipping Ltd., Bahamas. 1992 verkocht aan K/S Deepsea Drilling, Bahamas, herdoopt DEEPSEA ICE. 1998 verkocht aan Falcon Drilling Co. Inc., Bahamas, herdoopt FALCON ICE. 2002 verkocht aan Aban Lloyd Chiles Offshore Ltd., Panama, herdoopt FRONTIER ICE. 14-3-2003 in beheer bij Frontier Aban Drilling. 2005 verkocht aan Aban Offshore Ltd., Panama. 2007 herdoopt ABAN ICE. 8-1-2010 in beheer bij Aban Offshore Ltd. en Aban Singapore Pte. Ltd. 11-5-2012 in beheer bij Aban Offshore Ltd. 29-4-2022 (VT) verkocht voor sloop. 2-3-2023 (e) verkocht aan Voyage Shipping Inc., St. Kitts and Nevis (V4AH5), in beheer bij Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Plot 83, Maharashtra, India, 2023 herdoopt ICE. 8-3-2023 (e) verkocht aan Alang Breakers. 16-3-2023 van Trincomalee Anchorage, Sri Lanka naar Alang, 31-3-2023 ETA Bhavnagar Anchorage, 3-4-2023 op Alang Anchorage. (Foto: Bent Mikkelsen, 5-6-1987, Salamis).



HARALD BLÅTAND, IMO 8027858, ro-ro ferry, 468 GT. 24-3-1982 opgeleverd als ENDELAVE aan Den Selvejende Institution Endelave Færgefart, Denemarken (OVIK). 133 BRT, 59 NRT, 100 DWT. 12-1996

herdoopt LAVE. 4-10-1998 verkocht aan L.C. Appelberg A.p.S., Denemarken. 12-1998 herdoopt HARALD BLÅTAND. 22-2-1999 verkocht aan Viking Ruten A/S, Denemarken. 19-4-2001 verkocht aan Jan Kobber Larsen, Svendborg, Denemarken. 8-2-2003 verkocht aan Lars Christian Appelberg, Denemarken. 5-2-2004 verkocht aan Sonte Shipping A.p.S., Denemarken. 14-6-2011 verkocht aan M/S Thea K A.p.S., Tommerup, Denemarken. 3-6-2021 verkocht aan Ahmad Muhriz, Frederikstad, Noorwegen. 27-7-2021 vlag: Zambia (9I74A). 9-2023 gearriveerd bij Smedegaarden A/S te Esbjerg om gesloopt te worden. (Foto HARALD BLÅTAND: Bent Mikkelsen, 2-4-2023, Esbjerg).

HUANG SHAN, IMO 9268813, Bulk Carrier, 91.165 GT, 175.980 DWT. 2003 opgeleverd als HUANG SHAN aan Clifford Navigation Corp., vlag: Panama (HPJS), in beheer bij Sincere Navigation Corp., Taipei City. 14-3-2023 verkocht voor sloop (614 USD/TO as is Xinsha).

LEVANT HORIZON, IMO 9126467, General Cargo Ship, 5.712 GT, 6.917 DWT. 1997 opgeleverd als STEFAN SIBUM aan M.S. "Stefan Sibum" Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Duitsland. 9-2001 herdoopt SEABOARD RANGER. 10-2003 herdoopt CMA CGM TRINIDAD. 5-2004 herdoopt STEFAN SIBUM. 11-2004 herdoopt CMA CGM CARACAS. 2-2007 verkocht aan Empresa de Nav Madeirense Ltda., Portugal, herdoopt MADEIRENSE 3. 2017 herdoopt LEVANT HORIZON. 2023 verkocht voor sloop. 14-3-2023 op Bhavnagar Anchorage, 16-3-2023 op Alang Anchorage.

MADINA 1, IMO 7916260, Oil Products Tanker, 2.821 GT, 4.831 DWT. 20-10-1979 opgeleverd door Kishigami, Akitsu (1330) als SHINSUI MARU No. 3 aan Toshin Yusosen K.K., Japan. 2.702 BRT, 4.831 DWT. 1993 verkocht aan Petroil Carrier S.A., Panama, herdoopt GRACE SATU. 1998 verkocht aan Titanic Shipping Co. Ltd., Malta, herdoopt NISIROS. 1998 verkocht aan Trade Endeavors Mar. Corp., PA) herdoopt IXTAPA. 1998 verkocht aan Wang Yang Shipping Pte. Ltd., Singapore, herdoopt HUAN HAI. 1999 verkocht aan Fal Shipping Co. Ltd., U.A.E., herdoopt FAL XX. 2010 verkocht aan Emirates International Shipping, U.A.E., herdoopt AL SEINEYA XX. 2011 verkocht aan Jubba General Trading Co. LLC, Togo, herdoopt MADINA 1. 2011 vlag: U.A.E., herdoopt JUBBA XX. 2013 verkocht aan Arzoo International FZE, Togo, herdoopt MADINA 1. 2014 verkocht aan Miski Maritime Inc., Togo. 2016 vlag: Tanzania. 2014 verkocht aan B Star Marine Services Inc., Tanzania. 2023 verkocht voor sloop naar Pakistan. 3-3-2023 op Gadani Anchorage.

MAHAVIR, IMO 9209491 (NB-301), 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). 31-3-2023 op Chittagong Anchorage.

MAN JIANG HAI, IMO 9070292 (NB-298), Bulk Carrier, 12.790 GT, 15.860 DWT. 1995 opgeleverd door Xinlian Shipbuilding, Wuhu, China als MAN JIANG HAI. 4-2020 herdoopt YU HAI XING. 28-9-2022 (e) verkocht voor sloop (615 USD/TO as is YU HAI XING). 3-2023 herdoopt YU HAI. 1-4-2023 op Chittagong Anchorage.



MONET, IMO 9128685 (NB-302), LPG Tanker, 2.926 GT, 3.201 DWT. 20-12-1995 opgeleverd als BATANGAS. 4-8-2008 herdoopt GAS PASHA. 12-2020 herdoopt MONET. 8-2022 verkocht aan DS Denizcilik ve Enerji AS, Comoros. 2023 verkocht voor sloop naar India. 8-3-2023 op Bhavnagar Anchorage, 14-3-2023 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Tomas Østberg-Jacobsen, 26-11-2013, Brevik-bridge).

MSC GIOVANNA, IMO 8505836 (NB-302), Container Ship, 27.103 GT, 25.904 DWT. 11-4-1987 te water, 9-1987 opgeleverd door Brodogradilište Uljanik, Pula (370) als KOPER EXPRESS aan Cross Seas Shipping Corp., Joegoslavië. 1991 verkocht aan Malta Cross Shipping Co. Ltd., Malta. 1996 herdoopt DUBROVNIK EXPRESS. 1999 vlag: Panama, herdoopt MSC PROVENCE. 1999 verkocht aan Cape Denison Shipping LLC, Panama (3FRB9), herdoopt MSC GIOVANNA. 2000 verkocht aan Fidere Int. Corp., Panama, in beheer bij Mediterranean Shipping Co. S.A. 27-6-2002 in beheer bij Mediterranean Shipping Co. S.r.l. 15-7-2009 in beheer bij MSC Shipmanagement Ltd. 17-12-2021 verkocht aan Giovanna Oceanway Ltd., Panama, in beheer bij MSC Shipmanagement Ltd. 2-2023 verkocht voor sloop (500 USD/TO). 19-3-2023 op Bhavnagar Anchorage, 23-3-2023 op Alang Anchorage en op het strand gezet om gesloopt te worden.



MSC VERONIQUE, IMO 8618293, Container Ship, 52.191 GT. 26-4-1989 opgeleverd als METTE MÆRSK. 11-2006 herdoopt MAERSK MERRITT. 1-2007 herdoopt MSC SWEDEN. 5-2010 herdoopt MAERSK MERRITT. 11-2011 herdoopt MSC VERONIQUE. 2023 verkocht voor sloop aan Alang Breakers (for green recycling). (Foto METTE MÆRSK: Teun van der Zee, 10-5-1989, Maasmond).

MURAT 131, IMO 7407233, General Cargo, 865 GT, 1976 opgeleverd Celiktrans Shipyard, Tuzla, Istanbul als SOFULAR III. 1995 herdoopt M. GUNDOGDU. 1999 herdoopt MUSA BEY. 2017 door Gem-Tas Denizcilik ve Gemi Insa Sanayi Ticaret AS, Turkije herdoopt I SENGUL. 22-1-2022 herdoopt MURAT 131. 24-3-2023 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

OEL SHARAVAN, IMO 9162368 (NB-302), Container Ship, 1608 TEU, 15.929 GT, 9.227 NT, 22.026 DWT, 22-10-1997 kiel gelegd, 6-12-1997 te water als MERKUR TIDE, 20-3-1998 opgeleverd door MTW Schiffswerft G.m.b.H., Wismar (304) als ATLANTICO aan Schifffahrtsges. "Mercur Tide" m.b.H. & Co., Liberia, in beheer bij F.A. Vinnen & Co. (G.m.b.H. & Co.). 10-9-2001 herdoopt MERKUR TIDE. 3-12-2001 herdoopt CALAPARANA. 27-5-2003 herdoopt MERKUR TIDE. 4-2004 herdoopt YM DUBAI. 23-3-2007 herdoopt MERKUR TIDE. 5-2008 herdoopt MOL HERITAGE. 8-2011 herdoopt MERKUR TIDE. 8-2011 herdoopt OEL SHARAVAN. 24-2-2023 te Colombo. 25-2-2023 op Colombo Anchorage. 17-2-2023 (e) door Orient Express Lines Inc., Panama (3EID8), in beheer bij TW Ship Management Pvt. Ltd., Mumbai verkocht voor sloop (as is Colombo). 17-2-2023 (e) verkocht aan SCANDI NAVIGATION PTE LTD., Mumbai, vlag: St. Kitts and Nevis (V4AK5), in beheer bij Trinitas Ship Management Pvt. Ltd., Mumbai, 2-2023 herdoopt SHARAVAN. 20-3-2023 op Chittagong Anchorage.

ORION V, IMO 7300992 (NB-302), 1973 opgeleverd door Holming, Rauma (4203) als VERA MUKHINA aan U.S.S.R. (Northern Shipping Co.). Vrachtschip, 3.184 BRT, 4.471 DWT. 1992 over aan Northern Shipping Co., Rusland. 3-2008 herdoopt F.M. SPIRIDON. 2009 verbouwd tot Livestock Carrier, 3.527 GT, 4.054 DWT. 9-2022 herdoopt ORION V. 25-1-2023 op circa 60 mijl ten zuidwesten van de Canarische Eilanden onderschept en naar Las Palmas opgebracht, 26-1-2023 te Las Palmas is bij onderzoek 4,5 ton cocaïne gevonden. Het schip was onderweg van Cartagena naar Libanon met een lading van 1.750 runderen en 28 bemanningsleden uit Tansania, Syrië, Kenia, Ecuador, Panama, Colombia, de Dominicanen en Nicaragua. Alle bemanningsleden werden gearresteerd. De autoriteiten van de Canarische Eilanden weigerden het vee van boord te laten gaan. 28-1-2023 vertrokken naar Arzve, Algerije bemand door een deel van de oorspronkelijke bemanning die eerder was vrijgelaten. 2-2-2023 te Algiers. 3-2-2023 van Algiers naar Beirut, 11-2-2023 te Beirut. 18-2-2023 van Beirut naar Aliğa, 26-2-2023 op Aliğa Anchorage, 9-3-2023 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

PRIDE OF BURGUNDY, IMO 9015254, 16-5-1992 te water, 3-1993 opgeleverd als PRIDE OF BURGUNDY door Schichau-Seebeckwerft, Bremerhaven (1074) aan P&O European Ferries (Dover) Ltd., Dover-U.K. 28,138 GT. 1998 verkocht aan Suttan Ltd., Dover-U.K., herdoopt P&OSL BURGUNDY. 2003 verkocht aan P&O Ferries Ltd., U.K. 2018 verkocht aan P&O Ferries Cyprus Ltd, Cyprus, in beheer bij P&O Ferries Ltd. 2002 herdoopt PO BURGUNDY. 2003 verkocht aan P&O Ferries Ltd., Dover-U.K., herdoopt PRIDE OF BURGUNDY. 24-3-2022 (e) opgelegd. 3-3-2023 (e) verkocht aan slopers te Aliğa, Turkije. 4-4-2023 van Duinkerken naar Aliğa, 14-4-2023 ETA te Aliğa.

SALAMIS, IMO 9165281, Oil Products Tanker, 28.400 GT, 39.999 DWT. 12-3-1998 opgeleverd als ALAM BERKAT. 7-2002 herdoopt AQUAMAR. 5-2005 herdoopt OVERSEAS AQUAMAR. 14-4-2008 verkocht aan Salamis Trading S.A., Bahamas (C6XD2), in beheer bij World Tankers Management Pte. Ltd., Singapore, 4-2008 herdoopt SALAMIS. 3-2023 verkocht aan Chittagong Breakers (660 USD/TO). 20-3-2023 van Merak naar Chittagong, 4-4-2023 op Chittagong Anchorage.

SALVAGE DUKE, IMO 7902788, J8B3672, sleepboot, 1.059 GT. 1979 opgeleverd door Shin Kochi Jyuko, als NISSHO MARU. 12-1997 herdoopt NISSHO MARU NO.1. 1-1998 herdoopt HAEDONG STAR NO.99. 9-2004 herdoopt STRONG DELIVERER. 4-2007 verkocht aan Asian Merchant Marine, Saint Vincent and the Grenadines (J8B3672), in beheer bij Asian Marine Co. Ltd., Kaohsiung, 4-2007 herdoopt SALVAGE DUKE. 5-5-2016 opgelegd. 12-2022 gesloopt te Kaohsiung.

SAMC RESPONSIBILITY, IMO 9220237, Bulk Carrier, 91.178 GT, 175.775 DWT. 19-4-2002 kiel gelegd, 28-8-2002 te water, 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). 25-2-2023 herdoopt SAM. 6-3-2023 op Chittagong Anchorage, 10-3-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

SEA WIN, IMO 9108116 (NB-302), Bulk Carrier, 26.062 GT, 45.693 DWT. 1996 opgeleverd door Tsuneishi Shipbuilding, Fukuyama als EVER DIGNITY. 10-2004 herdoopt TALISMAN. 12-2006 herdoopt GO TRADER. 6-2015 herdoopt NIKIFOROS. 3-2019 herdoopt U WIN. 4-2022 herdoopt SEA WIN. 2023 door Sea Bridge Marine Ltd., Panama (3E4068), in beheer bij Shenglian International Ship Management Co. Ltd., Hong Kong verkocht voor sloop. 9-3-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

SLOUG, IMO 7236191, 1973 opgeleverd door Italcantieri, Monfalcone (4260) als AGIP SARDEGNA aan S.N.A.M. S.p.A., Italië. VLCC, 126.147 BRT, 253.538 DWT. 1985 verkocht aan National Oil Corp., Libië (5APG), herdoopt SLOUG. 1989 in dienst als dumb tank barge. 1989 verbouwd tot FSO. 2017 FSO GAZA geïnstalleerd als vervanger van de SLOUG. 10-12-2021 tijdens de ontmanteling van de FSO SLOUG voor de kust van Libië, kwamen drie werknemers om het leven. 13-12-2021 om 10.30 uur op drift geraakt in zuidelijke richting met een snelheid van 1,2 knopen in positie 32.04.02 NB. en 019.00.03 OL. ongeveer 50 zeemijl ten westen van Benghazi. 24-2-2023 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

SSL KUTCH, IMO 9157662, Container Ship, 21.339 GT, 24.612 DWT. 1725 TEU. 1998 opgeleverd door Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd., Goje als BUNGA TERATAI SATU aan Malaysia International Shipping Corp. Bhd. 2001 herdoopt BUNGA TERATAI. 30-9-2012 herdoopt OEL KUTCH. 12-2014 herdoopt SSL KUTCH. 24-3-2023 herdoopt HUTCH. 10-3-2023 (e) verkocht voor sloop (616 USD/TO). 1-4-2023 vanaf Tuticorin, India op Chittagong Anchorage,



STAR N, IMO 6511128, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 5.762 GT, 1.199 DWT. 1965 opgeleverd door Orenstein-Koppel, Lübeck (618) als VIKING III aan Otto Thoresen Shipping Co A/S, Noorwegen. 3.824

- BRT, 1.180 DWT. 1965 verkocht aan Thoresen Car Ferries A/S, Noorwegen. 1982 verkocht aan K/S Da-No Linjen A/S, Noorwegen, herdoopt TERJE VIGEN. 1986 verkocht aan Narko-Norge A/S, Noorwegen, herdoopt SCANDINAVIA. 1990 verkocht aan Fenno Star A/S, Noorwegen, herdoopt FENNO STAR. 1992 verkocht aan Vard A/S, Noorwegen, herdoopt SANDEFJORD. 1998 verkocht aan Color Line ASA, Noorwegen. 1999 verkocht aan Skagerak Line AS, Noorwegen. 4-2001 verkocht aan Buquebus Marshall Inc., Marshall Islands (Los Cipreses S.A.). 2003 verkocht aan Saga Line A/S, Marshall Islands, herdoopt SAGAFJORD. 2005 verkocht aan Gabriel Scott Rederi A/S, Noorwegen, herdoopt GABRIEL SCOTT. 2007 verkocht aan Northbay Transportes Maritimos, Panama, 2007 herdoopt RED STAR I. 15-7-2011 in beheer bij Seamed Trading Shipping S.r.l. 7-2-2013 in beheer bij Northbay Transportes Maritimos en Seamed Trading Shipping S.r.l. 25-3-2021 verkocht aan Veleal Ltd., Panama, in beheer bij Neytas Marine LLC. Odessa. 5-2021 verkocht aan Sea Star Ferries Ltd., Palau (T8A3624), in beheer bij Neytas Marine LLC. Odessa. 5-2021 herdoopt STAR N. 2023 verkocht aan slopers te Aliğa, Turkije, 22-3-2023 op Aliğa Anchorage, 29-3-2023 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Pieter Inpijn, 1-6-2004, Sagafjord).
- SUN BULK, IMO 9129366, Bulk, 18.507 GT, 28.572 DWT. 1-1997 opgeleverd als SELENDANG MAYANG aan Mayang Navigation Sdn. Bhd., vlag: Liberia. 3-2010 verkocht aan Sea Crystal Investments S.A., Liberia, herdoopt SAN SIMEON. 4-2013 herdoopt HAPPY SEA. 5-2016 herdoopt HARMONY SOURCE. 9-2021 herdoopt SUN BULK. 2023 verkocht aan Chittagong Breakers. 28-3-2023 te Chittagong.
- SUNLIGHT, IMO 9217759 (NB-296), Bulk Carrier, 87.404 GT, 57.539 NT, 172.572 DWT. 24-8-1999 kiel gelegd, 27-1-2000 opgeleverd door NKK Corp., Tsu (193) als SHIN ONOE. 10-2004 herdoopt ONOE. 28-4-2015 verkocht aan Nereus Ventures Corp., Marshall Islands (V7ME3), in beheer bij NGM Energy S.A., Piraeus en FML Ship Management Ltd., Nicosia, 5-2015 herdoopt SUNLIGHT. 12-8-2022 (e) verkocht voor sloop. 9-3-2023 van Caoheidian, China naar Singapore, 19-3-2023 ETA te Singapore. 3-2023 verkocht (575 USD/TO as is Singapore, includes 400 tons Bunkers, 30 ton Propeller), 25-3-2023 herdoopt SUNNY I.
- SUNNY VOYAGER, IMO 9221217, Bulk Carrier, 87.542 GT, 171.509 DWT. 2001 opgeleverd als SA FORTIUS. 6-2016 herdoopt SUNNY VOYAGER. 17-3-2023 (e) verkocht voor sloop.
- SOFIE BRAVO, IMO 7347067, Research Vessel, 2.033 GT, 2.997 DWT. 5-1974 opgeleverd door Sonderborg Skibs, Sonderborg (71) als LEILA BECH aan P/R Bech XI, Denemarken. 1.399 BRT, 2.997 DWT. 1980 verkocht aan Bravo Shipping Corp., Panama, herdoopt SOFIE BRAVO. 1980 verbouwd van vrachtschip tot Research Vessel. 1988 verkocht aan Diamar S.r.l., Italië, herdoopt MARE OCEANO. 2011 verkocht aan Geolab S.r.l., Italië. 2013 verkocht aan Manos Alliance LLP, Togo. 2013 verkocht aan Toma Denizcilik AS, Turkije, 10-2013 herdoopt DENAR 2. 2023 verkocht voor sloop. 20-3-2023 van Tuzla Anchorage naar Aliğa. 22-3-2023 op Aliğa Anchorage.
- TRAMOLA-II, IMO 7517519, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 17-12-1976 te water, 20-4-1977 opgeleverd door Schulte & Bruns, Emden (281) als MEJERDA aan Cie. Tunisienne de Nav., Tunesië. 1.598 BRT, 2.797 DWT. 1995 nieuwe meting 3.080 GT, 2.780 DWT. 1998 verkocht aan Cie. de Transports Inter-Iles, St. Vincent & the Grenadines, herdoopt CLIPPER CAYENNE. 2000 vlag: Frankrijk. 2004 verkocht aan Tramola Nakliyat ve Ticaret A.S., Turkije, herdoopt TRAMOLA-II. 2023 verkocht voor sloop naar Turkije. 22-3-2023 op Aliğa Anchorage.
- VADI, IMO 9077898 (NB-302), Bulk, 5-2-1994 te water, 4-1994 opgeleverd door Daewoo SB & HM Ltd., Okpo (10674) als WADI ALARISH aan National Navigation Co., Alexandria-Egypte. 37.550 GT, 70,087 DWT. 5-2019 herdoopt VADI. 17-2-2023 (vt) door Blacksky Shipping Ltd., Mongolië (JVZU7), in beheer bij Malak Ship-Trader Co., Suez verkocht voor sloop. 3-3-2023 op Chittagong Anchorage, 10-3-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.
- WAN HAI 225, IMO 9074468 (NB-301), 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. 2-3-2023 herdoopt WAN CHAI 7. 8-3-2023 op Bhavnagar Anchorage, 10-3-2023 op Alang Anchorage.
- XIN RUI, IMO 9065534, reefer, 8-1992 opgeleverd door Fong Kuo Shipbuilding Co. Ltd., Kaohsiung (300) als FONG KUO NO.807 aan Fong Bau Fishery Co. Ltd., Kaohsiung-Taiwan. 2.839 GT, 2.695 DWT. 2007 verkocht aan FK Overseas Co. Ltd., La Paz-Bolivia. 2013 herdoopt XIN RUI. 10-3-2023 (e) verkocht voor sloop (as is Zhoushan 400 USD/TO).
- XIUMEI SHANGHAI, IMO 9138264 (NB-302), Container Ship, 15.906 GT, 22.264 DWT. 1997 opgeleverd als FABIAN SCHULTE. 9-1997 herdoopt MAERSK CABELLO. 7-1998 herdoopt FABIAN SCHULTE. 5-2007 herdoopt CMA CGM IROKO. 6-2009 herdoopt FABIAN SCHULTE. 11-2012 herdoopt XIUMEI SHANGHAI. 21-2-2023 door Sinokor Merchant Marine Co. Ltd., Seoul verkocht voor sloop (Breakers 620 USD/TO). 25-2-2023 op Chittagong Anchorage. 11-3-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.
- Z STAR, IMO 9177521, General Cargo Ship, 15.525 GT, 22.318 DWT. 1999 opgeleverd door Dalian Shipyard (MC200-3) als LE TAI aan GUANGZHOU Ocean Shipping Co. (COSCO GUANGZHOU), China. 10-2018 herdoopt RUI KANG 36. 3-2020 herdoopt DE SHANG FU. 5-2020 herdoopt SHANG HANG 98. 6-2022 herdoopt ZH STAR. 2023 verkocht voor sloop. 14-3-2023 verkocht aan Future Projects Inc., Gabon (TRAR4), in beheer bij Future Projects Inc., Majuro, Marshall Islands en BBN Shipmanagement Pvt. Ltd., Mumbai, 16-3-2023 herdoopt Z STAR. 3-4-2023 op Chittagong Anchorage.





- GG.359 WESTRÖ AV HÖNÖ, IMO 6815639, SMZN, Fishing Vessel, Zweden, 272 GT, 1968 opgeleverd door Skaarens, Rosendal (213/27) als HORDAGUTT. 1979 herdoopt BUSEN JUNIOR. 1982 herdoopt HAVSET. 1986 herdoopt BENTIN. 2002 herdoopt ELIN SOFIE. 11-2002 herdoopt WESTRÖ. 6-2011 herdoopt GG.359 WESTRÖ AV HÖNÖ. 31-3-2023 gearriveerd bij Smedegaarden A/S, Esbjerg om gesloopt te worden. (Foto WESTRÖ voor de wal te Esbjerg: Bent Mikkelsen, 2-4-2023).
- GO-44 QUO VADIS, IMO 8906327, PGXN, vissersschip, 367 GT, 1.470 kW Stork NE-98. Gebouwd bij Scheepswerf Bodewes B.V., Foxhol (305), 1990 opgeleverd door Scheepswerf Padmos B.V., Stellendam. 1.998 EPK, 1.470 kW. Stork-Werkspoor Diesel B.V. NE-90. 2023 door J. Grinwis en Zonen, Goedereede verkocht voor sloop, 11-3-2023 van Stellendam naar IJmuiden, 15-3-2023 aanvang sloop te Kampen.
- H.214 KANISKA, MMSI 219004178, OU8224, Fishing Vessel, Denemarken, OU8224, 3-2023 gesloopt.
- HA-222 BERNADETTE, IMO 8135887, PDAV, Fishing Vessel, 147 GT, 1973 opgeleverd door Scheepswerf Barkmeijer B.V., Stroobos als BERNADETTE. 472 EPK, 347 kW, AB Scania Vabis. 1999 nieuwe machine, 952 kW Cummins NE-99. 11-2009 door Visserijbedrijf Cousijn B.V. Harlingen verkocht aan Aqua Commercio G.m.b.H., Grevenbroich, Duitsland. 2-2023 bij Hoeben Metalen/RDM B.V. te Kampen op de wal gezet om gesloopt te worden.
- L.126 BERING SEA, IMO 8131130, OXYA, Fishing Vessel, 243 GT, 1982 opgeleverd door Kristensen Skibsbyggeri, Hvide Sande. 8-2013 verkocht aan Amy A.p.S., Thyboron, vlag: Denemarken. 9-3-2023 van Lauwersoog naar Esbjerg, 10-3-2023 gearriveerd bij Smedegaarden A/S, Esbjerg om gesloopt te worden.
- L.441 HAMETNER SENIOR, IMO 8416073, OZNL, Fishing Vessel. 570 GT. 1984 opgeleverd. 6-2016 herdoopt L.441 HAMETNER SENIOR. 3-2022 opgelegd te Thyboron. 2023 door H.A Nikolajsen, Esbjerg verkocht voor sloop. 28-3-2023 van Thyboron met de Deense sleepboot NADIR. 29-3-2023 te Grenå om gesloopt te worden bij Fornæs Ship Recycling.
- RI.275 KARINETTE, MMSI 219536000, OXHB, Wooden Fishing Vessel, 88 GT, 1984 opgeleverd door Hvide Sande Skibs- & Bådebyggeri (57). 79 BRT. 27-1-2023 te Esbjerg, 3-2023 aanvang sloop te Esbjerg.
- STELLA KARINA, IMO 6910570 (NB-302), Fishing Vessel, 1.155 GT, 532 DWT. 1969 opgeleverd als STELLA KARINA aan P/f Stella Sg & Commercial Co. Ltd., Klaksvík-Faeröer. 834 BRT, 310 NRT, 701 DWT. 1973 verkocht aan Utgerdarfelag Akureyringa H/f, IJsland, herdoopt SVALBAKUR. 1996 verkocht aan Siglifirdingur H/f, IJsland, herdoopt SVALBARDI. 2001 verkocht aan Pacific Trawlers Co. Ltd., vlag: St. Vincent and Grenadines en herdoopt STELLA KARINA. 2003 verkocht aan ZAO Istok-Ab, Rusland. 28-7-2010 verkocht aan Magadanryba, Rusland. 13-1-2023 verkocht voor sloop. 2-3-2023 op Bhavnagar Anchorage, 7-3-2023 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.
- TX-3 BIEM JAN, IMO 9196553, PCGA, Fishing Vessel, 496 GT, casco gebouwd door Stockznia Poinocna S.A., Gdansk (B685/06), 1999 opgeleverd door Scheepswerf Maaskant, Stellendam (538) als GO-22 JAN CORNELIS aan Jan Lokker & Zn., Goedereede. 1-2005 herdoopt TX-3 BIEM JAN. 25-10-2022 te Oudeschild. 3-11-2022 (e) door Gebroeders van der Vis, Oosterend, Texel verkocht voor sloop, 28-3-2023 van Texel naar Kampen om gesloopt te worden, 29-3-2023 (e) aanvang sloop.
- UK.1 ALBERT, IMO 8718859, PCIB, Fishing Vessel, 503 GT, casco gebouwd door Scheepswerf Metz B.V., Urk (86), 1988 opgeleverd door A. & L. Hoekman, Urk, 11-7-1988 geregistreerd als UK.1 ALBERT voor A. Romkes, Urk. 2.499 EPK, 1.839 kW, Stork. 5-1986 verkocht aan Zeevisserijbedrijf Berendina B.V., Urk, herdoopt UK.175 HERMINA. 1992 herdoopt UK.1 ALBERT. 4-1998 nieuwe machine, 2.499 EPK, 1.839 KW Wärtsilä NE-1998. 17-7-2008 nieuwe machine, 1999 EPK, 1471 KW. 21-12-2022 te Kampen, 3-2023 m.m.v. Kraanverhuur Boekestijn bij Hoeben Metalen/RDM B.V. te Kampen op de wal gezet om gesloopt te worden. 9-3-2023 (e) aanvang sloop.



- UK-57 HERMINA, IMO 8404472, PCTD, Fishing Vessel, 363 GT, 1984 opgeleverd door Scheepswerf Haak B.V., Zaandam als SL-1 LAURENS ELIZABETH. 2.400 EPK, 1.765 KW Stork. 1987 herdoopt TX-94 AVONTUUR. 1992 herdoopt TX-5 ARIE SENIOR. 15-5-2015 verkocht aan Dadas Zeevis Groothandel B.V., Urk, 2015 herdoopt UK-57 HERMINA. 4-2-2022 te IJmuiden, 9-2022 opgelegd te IJmuiden, 3-2023 aanvang sloop te IJmuiden. (Foto: Marcel Coster, 28-1-2022, IJmuiden).
- UK-147 MORGENSTER, IMO 9211640, PCHQ, Fishing Vessel, 494 GT, casco gebouwd door Christ SP.z.o.o., Gdansk, 1999 opgeleverd door Scheepswerf Maaskant B.V., Stellendam als GO-31 MORGENSTER aan Dam C.V., Goedereede. 2.000 EPK, 1.471 kW Wärtsilä. 2004 verkocht aan Dam V.o.F. C.V., Goedereede. 2014 verbouwd, motor: 1.600 EPK, 1.177 kW. 2018 verkocht aan Quotter B.V., Urk, herdoopt UK-147 MORGENSTER. Motor: 2.000 EPK, 1.471 kW. 3-2023 m.m.v. Kraanverhuur Boekestijn bij Hoeben Metalen/RDM B.V. te Kampen op de wal gezet om gesloopt te worden. 9-3-2023 (e) aanvang sloop.
- UK-148 LUNAR, IMO 9179103, PIAT, Fishing Vessel, 503 GT, 1997 casco gebouwd bij Gdynia Yard, Gdynia, 1998 opgeleverd door Scheepswerf Maaskant B.V. Stellendam, als KW-42 STERN aan Katwijkse Visserij Combinatie, Katwijk (C. Haasnoot). 2.000 EPK, 1.472 KW, Wärtsilä. 12-2-1999 verkocht aan Haasnoot IJmuiden B.V., Katwijk aan Zee, herdoopt KW-42 CORNELIS SENIOR. 2009 verbouwd bij Kynde & Toft, Thyboron, Denemarken. 5-2013 verkocht aan Quotter B.V., Urk (van der Zwan & van Slooten), herdoopt UK-148 LUNAR. 2020 verkocht aan Lunar Zeevisserij/Quotter B.V., Urk (Klaas Post/Fiskano & v.d. Zwan). 2022 opgelegd te Harlingen. 3-2023 m.m.v. Kraanverhuur Boekestijn bij Hoeben Metalen/RDM B.V. te Kampen op de wal gezet om gesloopt te worden. 9-3-2023 (e) aanvang sloop.
- UK-197 NOORDERLICHT, IMO 9085170, PGHQ, Fishing Vessel, 460 GT, 10-1993 opgeleverd. 24-2-2023 te IJmuiden. 2023 door Noorderlicht B.V., Urk verkocht voor sloop. 26-3-2023 van IJmuiden met de sleepboot LENA-H naar Kampen om gesloopt te worden.
- UK-227 ORANJE NASSAU, IMO 9067609, PGOI, Fishing Vessel, 458 GT, 10-1993 opgeleverd. 1-2023 door Van Slooten Noordzeevisbedrijf, Urk verkocht voor sloop. 21-3-2023 aanvang sloop.
- UK-297 LOTTE ROSALIE, IMO 8205785, PDLF, Fishing Vessel, 485 GT, 1983 opgeleverd als LE-64 HOOP OP ZEGEN. 1993 herdoopt UK-42 PIETERNELLA. 1999 herdoopt UL-143 ANDRIES DE VRIES. 27-9-2007 verkocht aan Rederij Marsdiep, vlag: Panama, herdoopt MARS DIEP. 6-2011 verkocht aan E. Baijs, Panama. 8-2012 vlag: Vanuatu. 2017 verbouwd te Turkije. 24-4-2017 verkocht aan UK56 B.V., Urk, 4-2017 vlag: Nederland, herdoopt UK-56 LOTTE. 5-2018 verkocht aan Dutch Flatfish B.V., Urk (Parlevliet & Van der Plas /Dadas), herdoopt UK-131 LOTTE ROSALIE. 2019 herdoopt UK-297 LOTTE ROSALIE. 7-5-2019 proefvaart. 3-2023 aanvang sloop te IJmuiden.
- WD-30 MARY KATE, IMO 9019353, EIDY9, Fishing Vessel, 196 GT. Casco gebouwd door Brodogradiliste "Dunav" (487), 1992 opgeleverd door Machinefabriek Maaskant B.V (235) als MAARTEN SENIOR aan Baco Seefischereibetrieb G.m.b.H., Duitsland. 160 GT. 1998 verkocht aan Seefischereibetrieb SC 30 G.m.b.H., Duitsland, 1998 herdoopt EVERT JAN. 2007 verkocht naar Ierland, herdoopt MARY KATE. 1-2023 gesloopt te New Ross, Ierland.



Vlaktbij De Ballentent



De Noorse Rederij Wilson heeft de grootste shortsea shipping vloot van Europa en er gaat geen dag voorbij of er liggen er wel een paar in Rotterdam. De vloot omvat 140 eenheden van 1500 tot 8500 ton draagvermogen, waarvan het merendeel onder de vlag van Barbados vaart. Ze hebben hoofdstad Bridgetown op de kont als thuishaven. Wilson ASA is gevestigd in Bergen en heeft tevens een kantoor op Heijplaat. Dat startte in 2006 als Wilson Agency B.V. en behandelt al hun schepen in Nederland en België. Vorig jaar waren het er meer dan 1200.

De netjes in de verf zittende WILSON ROTTERDAM ligt aan de Parkkade te pronken in de zon met over de boeg het zicht op De Ballentent, die beroemd is om zijn gehaktballen. Wat ooit een houten gebouwtje en douanedepot was, is uitgegroeid tot een begrip in Rotterdam en ver daarbuiten. Het begon in de eerste jaren na WO2 als Café Maaszicht en specialiseerde zich naderhand in gehaktballen. Men won prijzen als de Gouden Gehaktbal, maar ook als de beste havenkroeg. Op het laatst gehouden open Rotterdams kampioenschap Gehaktballen Eten van RTV Rijnmond, verorberde de winnaar in een half uur het recordaantal van tien.

De WILSON ROTTERDAM kwam 2017 in de vaart en heeft een draagvermogen van 2600 ton. De lengte is 88 meter en de maximum diepgang 4m10, waarmee ver landinwaarts gelegen havens bereikt kunnen worden. Zo kan overzeese lading rechtstreeks door naar Duitsland en worden overslagkosten bespaard. Voor bruggen kunnen de voor- en achtermast gestreken worden.

(Tekst: Cees de Keijzer. [WSS Rotterdam Branch](#) Fotografie: Arjan Elmendorp, 13-8-2022).