

Foto LONGVIKING, IMO 9547324: Riemer van Bolhuis, 23 september 2025, Kielerkanaal t.h.v. Rendsburg

NIEUWSBRIEF 332

11 OKTOBER 2025

ADRIAN, IMO 9123221 (NB-330), Container Ship, 16.799 GT, 18-2-1997 kiel gelegd, gebouwd als JAN RITSCHER, 6-4-1997 te water gelaten, 6-1997 opgeleverd door Stocznia Szczecinska S.A., Szczecin (B170-I/14) als ADRIAN aan M.S. "Adrian" Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg-Duitsland, in beheer bij Komrowski Befrachtungskontor K.G. (G.m.b.H. & Co.), Hamburg. 1698 TEU. 8-8-1997 (GL) herdoopt SANTA PAULA. 15-6-1998 herdoopt ADRIAN. 1999 vlag: Liberia. 6-1-2000 herdoopt CSAV BARCELONA. 21-2-2001 herdoopt ADRIAN. 7-6-2001 herdoopt TMM MANZANILLO. 9-11-2001 herdoopt IVORY STAR. 22-3-2002 herdoopt ADRIAN. 16-10-2002 herdoopt DELMAS TOURVILLE. 27-5-2003 herdoopt TMM HIDALGO. 2005 (e) vlag: Duitsland, 12-6-2006 herdoopt ADRIAN. 9-2007 (e) vlag: Liberia, 4-2011 in beheer bij Komrowski Befrachtungskontor G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg en Reederei Blue Star G.m.b.H. 11-7-2012 in beheer bij Wilhelmsen Ahrenkiel Bulk G.m.b.H. 11-2014 verkocht aan Danae International Corp., Liberia (A8NR5), in beheer bij Wilhelmsen Ahrenkiel Bulk G.m.b.H., 11-2014 herdoopt ALEXANDRA N. 19-2-2015 in beheer bij Quadrant Maritime Pvt. Ltd. 7-2015 verkocht aan Adrian Marine Inc., Liberia (A8NR5), in beheer bij Quadrant Maritime Pvt Ltd. 3-7-2015 in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co., Genève en MSC Shipmanagement Ltd., Limassol, 7-2015 herdoopt MSC ELSA 3. 8-2018 verkocht aan One Star MSC Ltd., Liberia (A8NR5), in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co., Genève en MSC Shipmanagement Ltd., Limassol. 22-9-2021 verkocht aan Elsa 3 Maritime Inc., Liberia (A8NR5), in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co., Genève en MSC Shipmanagement Ltd., Limassol. 23-5-2025 vertrokken uit de haven van Vizhinjam naar Kochi, India, 24-5-2025 ETA te Kochi. 24-5-2025 op 38 mijl ZW Kochi van slagzij opgelopen en gezonken, alle opvarenden gered.

MSC wil aansprakelijkheid beperken

De Mediterranean Shipping Company (MSC) verklaarde haar aansprakelijkheid op slechts 132 crore roepie, terwijl de deelstaatregering een duizelingwekkende 9.531 crore roepie schadevergoeding eiste voor ecologische verwoesting, wijdverbreide kustvervuiling en verlies aan bestaansmiddelen na het zinken van de 'MSC ELSA 3'. De grote verschillen in claims hebben het wrak getransformeerd van een diep emotioneel probleem, waarbij het internationale zeerecht botst met het lokale voortbestaan, de waardigheid en rechtvaardigheid. De controversale verscherpte nadat de reders advertenties in kranten in Kerala plaatsten waarin ze aankondigden dat alle claims uiterlijk half september bij het Hooggerechtshof van Kerala moesten worden ingediend, met de waarschuwing dat petitie die na de deadline werden ingediend, niet in behandeling zouden worden genomen. Voor kustgemeenschappen die nog steeds kampen met vervuild water, vervuilde netten en afnemende visbestanden, werd de openbare bekendmaking, met zijn strikte sluitingsdatum, ontvangen als een nieuwe vernedering. (Timsen, 15-9-2025).

Zinken als MSC ELSA 3 aanzienlijke ecologische verstoring veroorzaakt in de zuidoostelijke Arabische Zee

Een wetenschappelijk onderzoek uitgevoerd door het Centrum voor Mariene Levende Bronnen en Ecologie (CMLRE), Ministerie van Aardwetenschappen, heeft bevestigd dat het zinken van de 'MSC Elsa 3' voor de

kust van Kerala op 25 mei heeft geleid tot aanzienlijke ecologische verstoring in de zuidoostelijke Arabische Zee, met gevolgen voor de waterkwaliteit, plankton, benthos, viseieren en -larven, en hoger zeeleven. De aanhoudende olie, zelfs na enkele dagen, ondanks de heersende turbulentie en stroming, benadrukte het risico van aanhoudende lekkage. De studie onderstreepte de dringende noodzaak om de brandstofcompartimenten van het wrak af te dichten en het getroffen gebied langdurig te monitoren om mariene ecosystemen en visbestanden te beschermen. Het onderzoek aan boord van de FORV 'Sagar Sampada' werd uitgevoerd van 2 tot en met 12 juni, waarbij 23 bemonsteringslocaties tussen Kochi en Kanyakumari werden bestreken, met nadere observaties nabij de wraklocatie.

De analyse van de PAK-fracties (polyaromatische koolwaterstoffen) toonde de aanwezigheid aan van verbindingen zoals naftaleen, fluoreen, antraceen, fenantreen, fluorantheen en pyreen. De verhoogde concentraties naftaleen, die normaal gesproken wijzen op door de mens veroorzaakte verontreiniging, duiden sterk op lekkage uit de brandstofcompartimenten van het wrak. Bovendien werden hogere concentraties van sporenmetalen die gewoonlijk worden geassocieerd met aardolie, waaronder nikkel, lood, koper en vanadium, aangetroffen in zowel het water als de sedimenten in de buurt van de locatie. Deze bevindingen bevestigden dat het wrak een lokale bron van vervuiling met koolwaterstoffen en zware metalen is geworden. Uit het onderzoek bleek dat grote aantallen viseieren en -larven die uit het getroffen gebied waren verzameld, tekenen van ontbinding vertoonden, wat wijst op mogelijke sterfte als gevolg van blootstelling aan olie tijdens deze kwetsbare fase. Op de zeebodem vertoonden bodemorganismen duidelijke tekenen van ecologische stress. Gevoelige soorten namen binnen enkele dagen na het incident sterk af, waardoor alleen vervuilingstolerante wormen en tweekleppigen overbleven. Deze verschuiving duidde op acute verstoring van de zeebodem, met mogelijke langetermijngevolgen voor de sedimentgezondheid en de visserijhabitats. Het onderzoek toonde ook zichtbare gevolgen voor de hogere mariene fauna. Een bruine noddy (*Anous stolidus*) werd waargenomen terwijl hij langdurig beschutting zocht op het wrak en herhaaldelijk zijn veren poetste, een typische gedragsreactie op olieverontreiniging van het verenkleed. Dergelijke incidenten wijzen op de kwetsbaarheid van zeevogels en hogere organismen in de buurt van de olieramp. (Timsen, 23-9-2025).

Kerala HC vraagt MSC om 1.200 crore roepies te betalen

Het Hooggerechtshof van Kerala heeft op 25 september een voorlopige beschikking uitgevaardigd waarin de rederij MSC wordt veroordeeld tot betaling van meer dan 1.200 crore roepie (ongeveer 12 miljard roepie) in verband met het zinken van de 'MSC Elsa 3'. De rechtbank heeft de rederij veroordeeld tot betaling van 1.262,6 crore roepie (ongeveer 1.262,6 miljard roepie) schadevergoeding voor milieuschade. De beschikking werd uitgevaardigd door rechter MA Abdul Hakim in een door de deelstaatregering aangespannen rechtszaak wegens een admiraliteitsprobleem. De schadevergoeding houdt rekening met de door de olieramp veroorzaakte milieu- en economische schade. De deelstaatregering had gepleit voor een veel hogere schadevergoeding van 9.531 crore roepie (ongeveer 9531 miljard roepie). De rechtbank stelde dat het door de regering geëiste bedrag onrealistisch was. De rechtbank stelde tevens dat de regering van Kerala niet bevoegd was om een rechtszaak wegens een admiraliteitsprobleem aan te spannen, aangezien het ongeluk 23 kilometer buiten de staatsgrens plaatsvond. (Timsen, 25-9-2025). (1 Indiase roepie is gelijk aan 0,0097 Euro).

AMAGAN, IMO 9212448 (NB-62), Container Ship, 1999 opgeleverd (GL) door Wenzhou Xinhua Shipyard (96025) aan New World Shipping Co. N.V., Monrovia-Liberia. 4.450 GT, 518 TEU, 5.384 EPK, M.A.N., 15,5 kn. 4-2001 in beheer bij Komrowski Befrachtungskontor K.G. (G.m.b.H. & Co.), Hamburg. 1-2002 herdoopt SEA CHEROKEE. 10-2002 herdoopt AGAMAN. 10-2009 vlag: Liberia, 10-2009 herdoopt BERNUTH CALYPSO. 8-2013 herdoopt CARIB OCEAN. 2015 verkocht aan Evry Global Inc, Cook Islands (New Zealand), 7-2015 in beheer bij Coralot Consulting Ltd., 7-2015 herdoopt SOUTHERN STAR. 3-3-2017 verkocht aan Storm Shipping & Trading Ltd., Vanuatu, in beheer bij Iskele Denizcilik Ticaret Ltd., 3-2017 herdoopt SOUTHERN S. 10-2017 herdoopt STORM. 2028 General Cargo Ship, 4.450 GT, 6.962 DWT. 2021 verkocht aan Gramelcan SL, Panama. 10-5-2021 vlag: Vanuatu. 8-2021 herdoopt STORM I. 4-10-2021 in beheer bij Arabella Enterprises Corp., Las Palmas de Gran Canaria. 22-9-2025 onderweg van Pasajes naar Setúbal, circa 19:00 uur na verlaten van de monding van de Ferrol kreeg het te maken met een motorstoring en raakte op drift voor Kaap Prioriño Chico, de sleepboten MARÍA DE MAEZTU, IBAIZABAL CINCO en PUNTA REDONDA UNO ter plaatse om hulp te bieden, dankzij de tussenkomst van Ferrol Pilots werd het schip gaande gehouden in de buitenhaven van Caneliñas, waar de schade hersteld kon worden, het schip kon de reis om 21:00 uur voortzetten met een verwachte aankomst op 24 september 2025.

ATLANTIC ISLAND, IMO 9259044 (NB-136), 8-5-2002 kiel gelegd, 18-10-2002 gedoopt WESTERSCHELDE-BORG door mevr. Nynke Smith en te water gelaten, 20-11-2002 proefvaart, 22-11-2002 officiële proefvaart en opgeleverd door Scheepswerf Peters B.V., Kampen (802) aan Smith B.V., thuishaven: Delfzijl, in beheer bij Rederij H.J. Smith, Barendrecht. 22-11-2002 vertrokken naar Harlingen en dezelfde dag vertrokken naar St. Petersburg. 2007 verkocht aan de Oost Atlantic Lijn B.V. te Rotterdam, vlag: Cyprus (C4VM2), 5-2007 bij Scheepswerf "De Schroef" B.V. te Sluiskil herdoopt ATLANTIC ISLAND. 23-5-2007 vertrokken van Sluiskil naar Gent, 25-5-2007 onder de nieuwe naam vertrokken van Gent naar Montril. 3-12-2008 verkocht aan Atlantic Island/Atlantic Bay, Cyprus, in beheer bij Oost Atlantic Lijn B.V. te Rotterdam. 8-9-2025 verkocht aan Rederi Ab Nathalie, Turku, Finland, VLAG: Cyprus (C4VM2), 9-2025 herdoopt JOLIE.

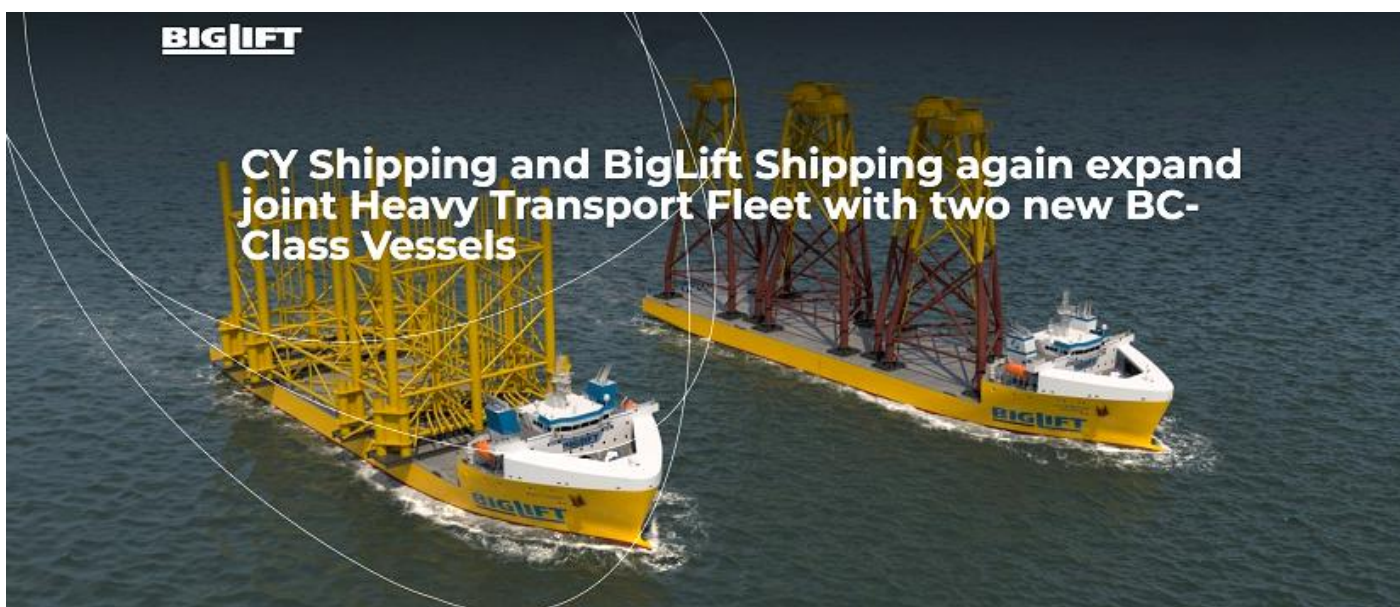


WESTERSCHELDEBORG, foto: Bob van Raadt, 31-03-2003

ATLANTIC WOLFF, IMO 9840013 (NB-331), Passenger Ship, 590 GT, 540 DWT, 17-8-2018 opgeleverd als MAGALANG, 8-2018 vlag: St. Vincent and Grenadines. 1-2019 vlag: Filippijnen, 1-2019 herdoopt MAGALANG EXPRESS. 5-2022 verkocht aan Global Ship Leasing 45 B.V., 5-2022 vlag: Spanje, in beheer bij Aquabus Newco SL, 5-2022 herdoopt AQUABUS JET 1. 19-4-2024 in beheer bij International Maritime Services. 4-2024 vlag: Tuvalu, 4-2024 herdoopt ATLANTIC WOLFF. 5-7-2024 in beheer bij Harland & Wolff Scilly Ferries. 7-2024 vlag: Nederland. 7-2024 vlag: United Kingdom. 9-2024 vlag: Nederland. 19-9-2024 in beheer bij International Maritime Services. 9-2024 vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6632). 3-2025 in beheer bij Damen Trading & Chartering B.V. 29-7-2025 te Oudeschild. 2025 vlag: Guadeloupe. 2025 verkocht aan SAS L'express Des Iles, Marseille-Frankrijk (FOZB), herdoopt TOPAZE EXPRESS.

BALTIC STAR, IMO 9969534 (NB-330), General Cargo Ship, 2.728 GT, 1.327 NT, 3.718 DWT, 19-3-2024 (LR) kiel gelegd onder bouwnummer GS YARD 245, in aanbouw als LONGSTAR voor Longship B.V., 4-6-2025 te water gelaten, 25-6-2025 voorzien van de charternaam BALTIC STAR met roepsein PDLW, 29-8-2025 opgeleverd door SAS Waterhuizen B.V. aan Longstar B.V., Groningen, in beheer bij Baltic Shipping Co. A/S, Longship Management B.V. en Wagle Chartering AS, Moss. 88,00 (84.98) x 13,35 x 7,05 x 4,900 meter.

BIGLIFT PIONEER, IMO 1096575, Heavy Load Carrier, 23.900 GT, 25.000 DWT, 7-2024 besteld onder bouwnummer JINGJIANG NANYANG NY031, 10-4-2026 geplande oplevering als BIGLIFT PIONEER aan hung Yang Shipping Co. Ltd., Busan-Zuid Korea, in beheer bij Chung Yang Shipping Co. Ltd. en Biglift / CY Shipping, Amsterdam.



Amsterdam, 12 september 2025 — CY Shipping en BigLift Shipping breiden hun gezamenlijke vloot van Heavy Transport Vessels (HTV's) uit tot in totaal acht, met wederom twee nieuw bestelde BC-Klasse schepen. Het eerste schip staat gepland voor oplevering in Q1 2028, gevolgd door het tweede, in Q3 2028.

Net als bij de eerste twee schepen van de BC-Klasse, zijn er nieuwbouwcontracten voor de nieuwste toevoegingen getekend met Jing Jiang Nanyang Shipbuilding Co. Ltd. in China. Deze schepen, gezamenlijk ontworpen door CY Shipping en BigLift Shipping, onderstrepen de sterke samenwerking tussen de twee bedrijven en hun gedeelde toewijding aan innovatie in zwaar transport.

De schepen van de BC-Klasse zijn ontworpen om ultragrote en zware modulaire ladingen over de hele wereld te vervoeren en geven prioriteit aan betrouwbare servicesnelheid, lage acceleraties en efficiënte laad- en losoperaties. Dankzij hun vergelijkbare frameafstand, diepte, ballastsystemen en getijdencompensatiemogelijkheden zullen de nieuwe schepen volledig uitwisselbaar zijn met BigLift's MC-Klasse schepen, BigLift Barentsz en BigLift Baffin, terwijl ze een langere deklengte en verbeterde heklaadfunctionaliteit bieden.

Het schip van de BC-klasse is 180 meter lang en heeft een breedte van 43 meter. Het dek overspant 43 bij 140 meter en biedt een volledig onbelemmerde laadruimte van 6.020 m². Ladingen kunnen via de achterstevan of zijkant worden geladen en gelost met behulp van ro-ro- of sledemethoden. Met een diepte van 12 meter, een draagvermogen van 25.000 ton en een ballaststelsel dat 12.000 m³/uur kan leveren, zijn deze schepen ontworpen voor robuuste prestaties.

"De introductie van de BC-Klasse schepen weerspiegelt onze gedeelde visie met BigLift Shipping: het neerzetten van nieuwe maatstaven op het gebied van zwaar transport. Deze schepen vergroten niet alleen ons operationele bereik, maar versterken ook onze toewijding aan de markt", aldus James Jung, directeur bij CY Shipping.

"Met de vier schepen van de BC-klasse voegen we niet alleen capaciteit toe, maar ook betrouwbaarheid, flexibiliteit, redundantie en een uniforme standaard van uitmuntendheid", voegt Johan Boer, commercieel directeur bij BigLift Shipping, toe. "Dit is een belangrijke stap voorwaarts in onze missie om wereldwijd innovatieve oplossingen voor zwaar transport te leveren." (Bron en afbeelding: BigLift, 12-9-2025).



BIRCH, IMO 8917869 (NB-118), 17-11-1989 kiel gelegd, 20-4-1990 te water gelaten, 7-1990 opgeleverd door Machinefabriek Vervako B.V., Heusden (3011-00) als REMMER aan Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co K.G. m.s. "Remmer", Leer-West Duitsland, in beheer bij Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co K.G. 1.552 BRT, 78 TEU. 12-1-2000 herdoopt SEA MERSEY. 2005 verkocht aan Ash Shipping Ltd., St. John's- Antigua and Barbuda (V2SN), in beheer bij VW Nyki Shipping B.V., Rotterdam, 30-6-2005 (GL) herdoopt BIRCH. 15-6-2011 in beheer bij Nyki Shipping B.V. 11-2012 vlag: Cook Islands, in beheer bij Furkan Shipping Investment Ltd. en Nyki Shipping B.V. 25-3-2013 verkocht aan Ivy Shipping Ltd., Cook Islands, in beheer bij Rana Denizcilik Nakliyat. 8-10-2013 in beheer bij Nismar Shipping Ltd. 6-2020 vlag: Panama. 10-3-2021 verkocht aan Sinop Shipping Corp., Panama. 3-2021 herdoopt SNP STAR. 9-8-2023 verkocht aan Artvin Shipping Corp., Istanbul, 8-2023 herdoopt ARTVIN. 18-8-2025 tijdens een reis van Patras naar Mangalia, om 20:30 uur bij Salacak, in de Bosporus in aanvaring gekomen met de veerboot KAMIL SAYIN (MMSI: 271010610), daarbij raakten 12 mensen gewond. De reddingsboten KEGM-3 en KEGM-4 van het Directoraat-Generaal Kustveiligheid van het Ministerie van Transport en Infrastructuur arriveerden ter plaatse. Het passagiersschip werd veilig aangemeerd in de Pasaliman-haven en de passagiers geëvacueerd. De gewonden werden per ambulance naar nabijgelegen ziekenhuizen vervoerd. Beide schepen werden van de Bosporus-scheepvaartroute verwijderd. Het vrachtschip werd naar de ankerplaats Büyükdere gebracht, begeleid door de 'KEGM-4' en een loods en door de beveiligingsteams van de kustwacht afgemeerd in positie 40.59 NB en 028.57 OL, voor het opnemen van de schade. Ondertussen is een onderzoek naar de oorzaak van het ongeval gestart. De ARTVIN lag op 23 september nog ten anker ten zuiden van Istanbul. 6-10-2025 gearriveerd op Mangalia Anchorage. De KAMIL SAYIN ging naar Harem'e en daarna repareren te Tuzlu. (Foto: Carlo Martinelli, 6-5-2014).



BIRGIT G., IMO 9536064 (NB-157), 14-8-2008 kiel gelegd bij Sava Brodogradiliste AD – SRB, Servië (9402), casco vertokken van de werf naar Harlingen achter de sleepboot LORE, 10-6-2009 wegens problemen met de machine moest de LORE de sleep losgooien, de LORE is door een Franse sleepboot naar een Franse haven gebracht, het casco van de BIRGIT G. is vastgemaakt door de sleepboot VLIELAND en naar Harlingen gebracht, 15-6-2009 gearriveerd te Harlingen, afgebouwd bij Damen Shipyards Bergum B.V. te Bergum, 18-2-2010 ogeleverd als BIRGIT G. aan Gerdes Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems, thuishaven en vlag: St. John's-Antigua and Barbuda. 6-2016 herdoopt WILSON DALVIK. 4-2019 herdoopt BIRGIT G. 22-8-2018 verkocht aan Birgit G Gerdes Schiffahrts, Antigua and Barbuda (V2QD5), in beheer bij Gerdes Bereederungs- und Verwaltungs G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems. 2.545 GT, 1.460 NT, 3.850 DWT, 88,60 (84,99) x 12,69 x 7,00 x 5,410 meter. 2025 verkocht aan RDJ Dongestroom Shipping B.V., Maassluis (5-8-2025 ingeschreven), in beheer bij Rederij de Jong B.V., Maassluis, t.b.n. RDJ DONGESTROOM. (Foto: Koos Goudriaan, 26-7-2014 Nieuwe Waterweg).

BIRKA TRADER, IMO 9132014, Ro-Ro Cargo Ship, 31-3-1997 kiel gelegd, gebouwd door Damen Shipyard Galati, Galati (907), 16-12-1997 te water, 1998 afgebouwd, 14-5-1998 opgeleverd door Fosen Mekaniske Verksteder AS (63) als UNITED TRADER aan United Shipping AB. 12.251 GT, 336 TEU. 15.600 kW, Wärtsilä Vasa 16V46B. 2002 verkocht aan Birka Cargo, Mariehamn, Finland (OJHU) (51% Spliethoff), 25-11-2002 herdoopt BIRKA TRADER. 7-2013 herdoopt TRADER. 23-8-2013 in beheer bij Eckerö Rederiaktiebolaget. 8-1-2016 verkocht aan Finnlines PLC, 1-2016 vlag: Finland, 1-2016 herdoopt FINNMASTER. 6-2017 meting: 12.433 GT, 8.853 DWT. 9-2022 vlag: Italië. 14-10-2022 verkocht aan Grimaldi Euromed S.p.A., Italië. 10-2022 herdoopt EUROCARGO SICILIA.3-2024 Cyprus (5BLK6). 25-3-2024 in beheer bij Balearia Eurolineas Maritimas, Alicante. 3-2024 herdoopt EOS.

Rapport over brand bij Hull gepubliceerd

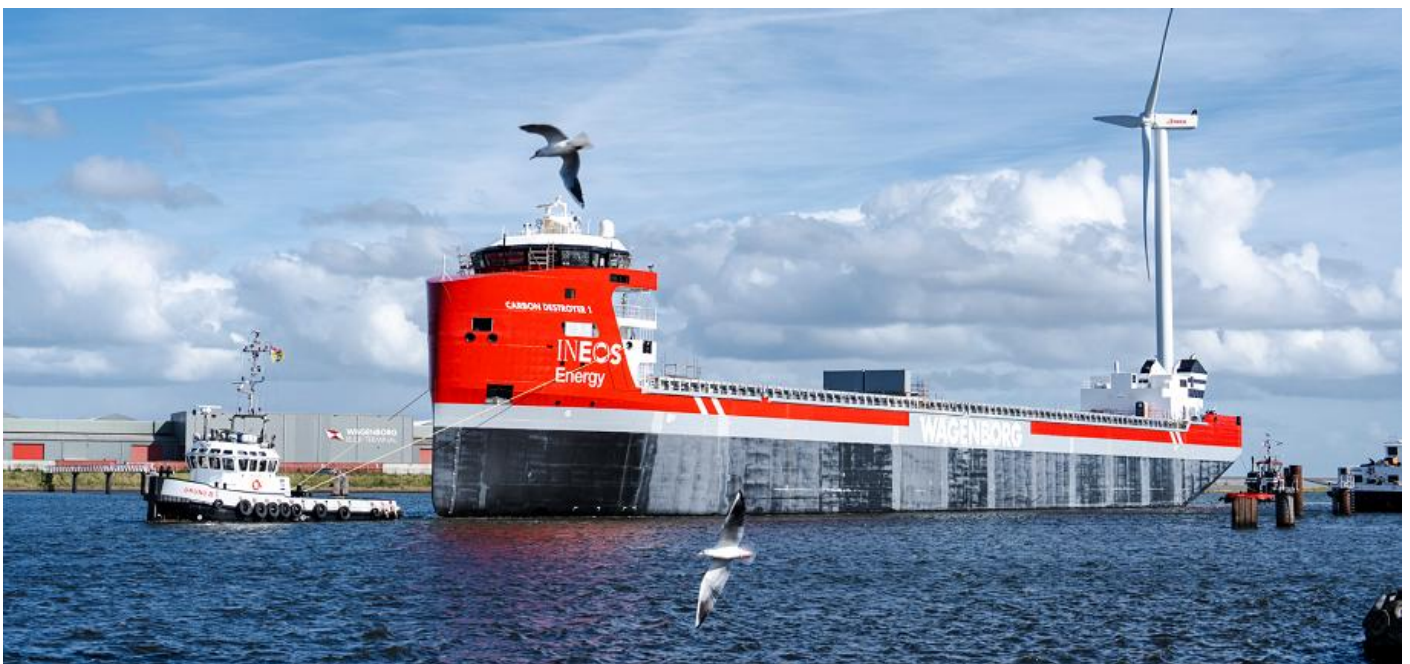
De brand die uitbrak aan boord van de 'FINNMASTER', nu varende onder de naam 'EOS', tijdens het vertrek uit Hull op 19 september 2021, leidde tot aanzienlijke schade aan de hulpmachinekamer, aldus een onderzoeksrapport van de Marine Accident Investigation Branch (MAIB). Het rapport beschrijft hoe de brand ontstond toen mechanische storingen aan een van de hulpmotoren ervoor zorgden dat brandstof uit een flexibele slang op een heet oppervlak lekte en daar ontbrandde. De flexibele slang die tijdens een aanpassing in het brandstofsysteem was geïnstalleerd, voldeed niet aan de vereiste norm, was op een verkeerde plaats gemonteerd en was niet goedgekeurd of gecontroleerd door het verantwoordelijke classificatiebureau. Meerdere kritieke veiligheidssystemen faalden. De nooddieselgenerator startte automatisch, maar kon geen stroom leveren vanwege een defecte stroomonderbreker. Bovendien functioneerde het vaste CO2-brandblussysteem niet volledig toen de bemanning het activeerde vanwege een defecte flexibele slang en lekken in het pilotsysteem.

Het onderzoek wees uit dat de bemanning bij de brand niet voldeed aan de geaccepteerde procedures voor het vrijkomen van kooldioxide in de machinekamer en dat de reactie van de bemanning verder werd bemoeilijkt door het verlies van kritieke veiligheidsapparatuur. De MAIB heeft in totaal twaalf aanbevelingen gedaan, waaronder diverse aan het Finse Agentschap voor Transport en Communicatie (TRAFICOM), om wijzigingen voor te stellen aan de Internationale Maritieme Organisatie met betrekking tot het testen van noodstroombronnen en brandblussysteem.

Finnlines Plc, de operator van het schip ten tijde van de brand, is geadviseerd om de procedures voor training, respons en het melden van defecten te herzien en te actualiseren. RINA, de verantwoordelijke classificatiemaatschappij, heeft aanbevelingen ontvangen om de procedurele vereisten voor dienstverleners die onderhoud uitvoeren aan brandbeveiligingssystemen, met spoed te herzien. In het rapport werd de aandacht gevestigd op meerdere onderliggende problemen, waaronder ineffectieve monitoring van wijzigingen, ontoereikende testregimes voor noodsystemen en tekortkomingen in de toezichtsprocessen van classificatiebureaus. (Timsen, 19-9-2025).



CPT. L'ALEXANDRE, IMO 9194309 (NB-279), aanvankelijk MOSELDIEP, casco gebouwd door Societatea Comerciala Severnav S.A., Drobeta-Turnu Severin (610007), 3-3-1999 opgeleverd als CPT. L'ALEXANDRE, door Schiffswerft Schlömer G.m.b.H. & Co. K.G. (603) aan C.V. Scheepvaartonderneming m.s. "Moseldiep", Groningen, in beheer bij Feederlines B.V. 7-3-1999 van de Eemshaven op eerste reis, kreeg een vijfjarig charter bij Riss Transport, Ilonge, Frankrijk. 2006 verkocht BWK Schiffinvest G.m.b.H. & Co. K.G., St. John's-Antigua & Barbuda, 21-4-2006 in beheer bij Rhenus Maritime Services G.m.b.H., herdoopt RMS DUISBURG. 2-2019 verkocht aan Rhenus Schiffinvest G.m.b.H. & Co. K.G., St. John's-Antigua & Barbuda, in beheer bij Rhenus Maritime Services G.m.b.H. 20-2-2021 verkocht aan Duisburg Shipping S.A., Monrovia-Liberia, roepsein D5ZW6, in beheer bij Bulkera Marine Ltd., Piraeus. 6-2025 vlag: Duitsland (DEWK). 9-2025 vlag: Antigua & Barbuda (V2B2000). (Foto: Teun van der Zee, 17-6-2002).



CARBON DESTROYER 1, IMO 1053406 (NB-329), CO₂ -tanker, in aanbouw als het vrachtschip EASYMAX 5 onder bouwnummer NIESTERN SANDER 854 voor Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 8.827 GT, 14.330 DWT, acht ladingtanks en een zelflosinstallatie, 14-5-2025 gedoopt CARBON DESTROYER 1 door Lady Catherine Ratcliffe (echtgenote van Sir Jim Ratcliffe, mede-eigenaar van Ineos) en om 11:45 uur te water gelaten bij Kon. Niestern-Sander B.V. te Delfzijl met assistentie van WATERSTAD en WATERLELIE, 25-7-2025 geplande oplevering, 22-9-2025 van de werf met de sleepboten GRUNO 4 en WATERSTAD

(WATERLELIE stand-by), naar Delfzijl. 12-2025 geplande oplevering als CARBON DESTROYER 1 aan Wagenborg Shipowners 11 B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg CCS B.V. en Ineos. (Foto: Wagenborg).

CARBON DESTROYER 1 in de haven van Delfzijl

Ondersteund door diverse sleepboten van Wagenborg werd de CARBON DESTROYER 1 - met een lengte van 149,95 meter en een breedte van 15,90 meter - veilig door de 16 meter brede zeesluizen naar de haven van Delfzijl geholpen. De minimale doorvaarthoogte in de sluis laat zien dat dit het grootste scheepstype is dat ooit aan de landzijde van de dijken in het noorden van Nederland is gebouwd. De CO₂-tanker - gebaseerd op het bekroonde EasyMax-scheepstype - EasyMax is ontworpen om de vrachttinname te maximaliseren zonder de totale afmetingen of het tonnage uit te breiden. Met een ruimvolume van meer dan 625.000 cft is de CO₂ ontworpen om ongeveer 5.000 ton vloeibare CO₂ te vervoeren. Dit scheepstype betekent een doorbraak in brandstofefficiënt scheepsonwerp voor de scheepvaart- en offshore-markt.

Baanbrekend CO₂ -transport op schaal

In de komende periode zal het schip worden voorbereid op haar taken op het gebied van koolstofafvang en -opslag op de Deense Noordzee. Er zullen verschillende gespecialiseerde en zeer geavanceerde systemen en apparatuur worden geïnstalleerd, waaronder CO₂-opslagtanks, intrekbare stuwakketten en een dynamisch positioneringssysteem 2. Dit zal een veilig en efficiënt transport van afgevangen koolstofdioxide van industriële uitstoters naar permanente opslagfaciliteiten mogelijk maken in het ambitieuze Greensand-project onder leiding van INEOS Energy. Als zodanig zal dit schip een integrale rol spelen bij het mogelijk maken van grootschalige projecten voor koolstofafvang en -opslag (CCS) die essentieel zijn voor de Europese klimaatstrategie.

Strategisch partnerschap met INEOS

Vorig jaar ondertekenden INEOS en Royal Wagenborg een Meerjarig contract voor de inzet van deze baanbrekende CO₂ -drager, in aanwezigheid van HM Koning Willem-Alexander van Nederland en HM Koning Frederik van Denemarken. Deze spraakmakende samenwerking versterkt de positie van Wagenborg als drijvende kracht in de energietransitie door industriële stakeholders te verbinden met maritieme oplossingen die de uitdaging van emissies aan de bron aanpakken. (Bron: Wagenborg, 22-9-2025).

CHEM BROADWAY, IMO 9938004, Chemical/Oil Products Tanker, 23.402 GT, 9.644 NT, 33.450 DWT, 14-11-2024 kiel gelegd, 29-4-2025 te water, 29-8-2025 opgeleverd door Dae Sun Shipbuilding & Engineering Co. Ltd. (SB670) als CHEM BROADWAY aan Chem Broadway S.A., Liberia (5LLX5), in beheer bij Ace Tankers C.V., Amsterdam en ASM Maritime B.V., Amsterdam. 185,00 (180,02) x 28,40 x 15,20 x 10,615 meter. 6.000 kW, 6 cyl 2 tew, 500 x 2214, 87 rpm., STX Heavy Industries Co. Ltd.

CHRISTINA, IMO 9184811 (NB-295), 22-1-1998 kiel gelegd, casco gebouwd bij Santierul Naval S.A. Galatz, Galatz (928), 14-12-1998 van Hoogezand naar Delfzijl, 15-12-1998 proefvaart, 18-12-1998 gedoopt CHRISTINA, officiële proefvaart en opgeleverd door B.V. Scheepswerf Damen Hoogezand, Foxhol (730) aan Conliner Conship G.m.b.H. & Co. Reederei K.G. m.s. "Christina", Haren/Ems-Duitsland, in beheer bij Nordschweden Frachtdienst G.m.b.H. Verwaltungsges. 213 TEU. 28-12-1998 vertrokken van Delfzijl. 2001 in beheer bij Intersee Schiffahrts G.m.b.H. & Co. 2005 vlag: Antigua & Barbuda (V2PX5). 13-10-2008 (e) verkocht aan Ed Shipping B.V., St. John's-Antigua & Barbuda, in beheer bij Transship Management C.V., Emmen. 7-4-2011 vanaf Falmouth gearriveerd op de Nieuwe Waterweg achter de sleepboot MTS TAKTOW met bestemming de Waalhaven. 28-10-2013 verkocht aan Hermann Lohmann Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. M.S 'Flutenberg', Antigua & Barbuda, in beheer bij Hermann Lohmann Bereederungen G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems. 11-2-2015 herdoopt CHRISTINE. 26-4-2018 in beheer bij BF Shipmanagement G.m.b.H. & Co. K.G., Stade. 10-10-2020 te Conakry, Guinee op sleeptouw genomen door de sleepboot VB HISPANIA met bestemming Bremerhaven om daar te repareren, 25 tot 29-10-2020 schuilen in de haven van Setúbal, 1-11-2020 haven van A Coruña binnen om het slechte weer af te wachten. 8-2020 verkocht aan M.S. Christine Schiffahrts G.m.b.H. & Co., Antigua & Barbuda, in beheer bij BF Shipmanagement G.m.b.H. & Co. K.G., Stade. 6-12-2021 verkocht aan Reederei Jens & Waller G.m.b.H. & Co., Antigua & Barbuda, in beheer bij BF Shipmanagement G.m.b.H. & Co. K.G., Stade. 7-2022 verkocht aan Alnilam Shipping Co., Barbados (8PBO7), in beheer bij WeShips Denizcilik ve Ticaret A.Ş., Istanbul, 22-7-2022 herdoopt DAY BLUE. 16-9-2025 op een reis van Kocaeli naar Savona (20-9-2025 ETA), tijdens de passage van de Straat van Çanakkale, liep de DAY BLUE voor de kust van Karanfil Burnu een mechanische storing op, onder leiding van een loods vastgemaakt door de sleepboot TÜRKELI (IMO 9816256) en naar de ankerplaats Karanlık Liman gebracht.

DUBLIN VIKING, IMO 9136022 (NB-176), 8-9-1995 kiel gelegd, 7-12-1996 te water gelaten, 12-7-1997 opgeleverd door Cantiere Navale "Visentini" di Visentini Francesco & Cie., Donada (180) als MERSEY VIKING aan Francesco Visentini Trasporti Fluvio Marittimi, Chioggia-Italië (Levantina Trasporti S.r.l.). 21.856 GT. 7-1997 in charter bij Norse Irish Ferries, Belfast, 23-7-1997 gearriveerd te Belfast, 1997 thuishaven en vlag: Bari-Italië. 3-2001 ingebracht bij Belfast Freight Ferries, Bari-Italië, 2-7-2001 (e) in beheer bij V Ships U.K. Ltd. 4-3-2002(e) in beheer bij Cenargo International en Bluewater Marine Management. 29-6-2004 ingebracht bij Belfast Freight Ferries, Belfast, vlag: U.K., 22-6-2004 (e) in beheer bij Meridian Marine Management Ltd. 7-2004 verkocht aan Norfolk Line Irish Sea Ferries, U.K. 12-9-2005 herdoopt DUBLIN VIKING. 18-12-2005 aan de grond bij Liverpool, op eigen kracht vlot gebracht. 2006

ingezet voor de Norfolk Line tussen Birkenhead en Dublin. 29-6-2009 (e) in beheer bij Maersk Ship Management B.V., Rotterdam. 7-12-2010 Norfolk Line Irish Sea Ferries verkocht aan DFDS Seaways, 2-8-2010 herdoopt DUBLIN SEAWAYS. 3-2-2011 verkocht aan Stena North Sea Ltd., U.K., in beheer bij Northern Marine Management Ltd., 4-2011 herdoopt STENA FERONIA. 6-2013 vlag: Cyprus. 1-2015 verkocht aan Strait Shipping (Bluebridge), New Zealand voor oplevering in maart. 12-3-2015 verkocht aan Ferry Lines Limited, New Zealand (ZMSF), in beheer bij Strait NZ Bluebridge Limited en Stena Rederi A/S, 3-2015 herdoopt STRAIT FERONIA. 25-8-2025 verkocht aan Pan Ship Management - FZ SAE, vlag: Panama (3E8530), in beheer bij Pan Marine Shipping Co., Cairo, 8-2025 herdoopt PAN LILY.



DUTCH MATE, IMO 8808707 (NB-187), 23-6-1989 te water gelaten, 17-8-1989 opgeleverd door Verolme Scheepswerf Heusden B.V., Heusden (1016) aan Tankvaart Dordrecht B.V., Dordrecht, roepsein PDTQ. 1994 verkocht aan Dutch Mate B.V., Dordrecht, in beheer bij Gebr. Broere B.V., Dordrecht. 1996 ingebracht bij Pakhoed Shipping B.V., Dordrecht, in beheer bij Gebr. Broere B.V., Dordrecht. 21-1-1998 gearriveerd bij Scheepswerf Jac. den Breejen B.V., Hardinxveld om verlengd te worden, na verlenging: 4.297 GT, 1.799 NT, 6.250 DWT, 20 ladingtanks, inhoud 6.384 m³, lengte 118,02 (111,84) meter. 1999 ingebracht bij Rubia B.V., Dordrecht, in beheer bij Gebr. Broere B.V., Dordrecht. 2004 in beheer bij Essberger Tankers B.V. 2012 verkocht aan Sicilship S.r.l., Palermo, Italië, 27-4-2012 vertrokken van Sluiskil naar Valencia, 2-5-2012 ETA te Valencia, 8-5-2012 gearriveerd te Palermo, daar overgedragen aan Sicilship S.r.l., Palermo, de eigenaar bleef Rubia B.V., vlag: Panama, roepsein 3EYH6, 28-5-2012 (m) herdoopt WINE TRADER. 2015 verkocht aan Waterfalls Co. Ltd., San Gwann, Malta, vlag: Panama, in beheer bij Sicilship S.r.l., Palermo. 9-2025 vlag: San Marino (T7DC5). (Foto: Teun van der Zee, 2-8-1989).

ECO TRIUMPH, IMO 9938717 (NB-330), General Cargo Ship, 7.887 GT, 3.377 NT, 9.000 DWT, 20-11-2015 kiel gelegd als VELDE onder bouwnummer DAYANG OFFSHORE SH109, 30-3-2024 geplande oplevering niet gehaald, 15-9-2024 geplande oplevering, 12-6-2025 opgeleverd door Dayang Offshore Equipment Co. Ltd. als ECO TRIUMPH aan Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. MS "Velde", Portugal (Madeira) (CQ2061), in beheer bij Briese Shipping B.V., Scheemda en Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. 132,78 (126,78) x 17,60 x 10,20 x 7,000 meter. 4.075 EPK, 2.999 kW, 6 cyl, 4 tew, 329 x 480, 600 rpm., 05717 / F1 BV, Caterpillar Motoren GmbH, Kiel.

Gloednieuw schip kampt met motorstoring in Kielerkanaal

Op 8 september 2025 om 2.35 uur 's ochtends kreeg de "Eco Triumph", tijdens haar eerste oversteek door het Kielerkanaal, onderweg van Kaapstad naar Swinoujscie, met een lading windmolenwieken, een motorstoring in de Weiche (wisselplaats) van Dükerswisch. De verkeersleiding stond het gloednieuwe schip, dat pas op 12 juni door de scheepswerf Jiangsu Dayang Marine Equipment Co. Ltd. aan de Duitse eigenaar Briese was overgedragen en Kaapstad op 10 augustus had verlaten, toe om alleen met sleepbootassistentie naar Kiel door te varen. Omdat Fairplay echter geen sleepboot voor de route beschikbaar had, werd toen aangekondigd dat het met twee sleepboten moest worden omgedraaid en vervolgens terug naar Brunsbüttel moest worden gesleept, waar het aangemeerd lag aan de palen van het treinstation. De verkeersleiding schortte ook het nachtelijke vaarverbod voor sleepboten op. Het schip moet eerst de klasse opnieuw bevestigen voordat het zijn reis kan voortzetten en lag tot 9 september stil in Brunsbüttel. (Timsen, 9-9-2025).

ELISE, IMO 9978482 (NB-327), Heavy Load Carrier, 16.761 GT, 15.171 DWT. 30-7-2024 te water gelaten onder bouwnummer WUHU W2231, 30-11-2024 geplande oplevering, 18-3-2025 van Wuhu naar Weihai, 4-2025 oplevering, 4-9-2025 opgeleverd als ELISE aan SAL Shipping UG (haftungsbeschränkt) & Co. K.G. m.s. Orca I, Hamburg-Duitsland (DDZO2), in beheer bij SAL Heavy Lift G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg (SAL / Jumbo) en SAL Ship Management UG (haftungsbeschränkt) & Co. K.G., Hamburg.

ELYSEE, IMO 9462794 (NB-194) ELYSEE 9462794, 14-4-2009 eerste sectie geplaatst, 15-10-2009 proefdraaien van de machine, 16-10-2009 in dok om het schip te conserveren en verven, 20-10-2009 vertrokken van de werf, 29-10-2009 proefvaart op de Noordzee, 5-11-2009 opgeleverd door J.J. Sietas Schiffswerft G.m.b.H. & Co. K.G. (1294) aan Elysee Shipping B.V., Harlingen, in beheer bij JR Shipping B.V., in bevrachting bij Confeeder Shipping & Chartering B.V., 10-11-2009 gearriveerd aan de Holland Amerikakade te Rotterdam, 11-11-2009 te Rotterdam open dag aan boord, 11-11-2009 te Rotterdam gedoopt ELYSEE door Sophie Schakelaar (dochter van directeur/mede-eigenaar JR Shipping), ingezet op de NBX-dienst van A.P.L. van Zeebrugge en Rotterdam naar Tallinn en Sint-Petersburg. 13-6-2012 (GL) herdoopt OOCL RAUMA. 2013 verkocht aan MS "Elysee" Bewaarder B.V., Harlingen, in beheer bij JR Fleet Fund C.V. 1-2022 de charter met OOCL, voor de vaart tussen Europa en de Baltische staten, met 33 maanden verlengd. 2-9-2025 verkocht aan MS "Elbfamily" GmbH & Co. K.G., Portugal (Madeira) (CQ2755), in beheer bij USC Barnkrug GmbH & Co. K.G., Drochtersen.



ESCAPE, IMO 9491501 (NB-321), containerschip, 3-6-2011 (e) te water gelaten door Sainty Shipbuilding (Yangzhou) Corp. Ltd. onder bouwnummer Sainty Jiangdu 07STIG142, 29-12-2011 opgeleverd door Sainty Shipbuilding (Yangzhou) Corp. Ltd., Yangzhou City als AKERDIJK aan Akerdijk Navigation Ltd., Monrovia-Liberia, in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V., Groningen, roepsein A8ZG5, 17.225 GT, 20.200 DWT, 1436 TEU. 21-12-2018 oprichting van m.s. Escape Bewaarder B.V. te Harlingen, staat bij de Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 73414956. 2-2019 verkocht aan M.S. Escape Bewaarder B.V. te Harlingen, roepsein PBBU, in beheer bij JR Ship Management B.V., Harlingen en Container Fleet Fund CV, 2-2019 herdoopt ESCAPE. 6-4-2021 van Rotterdam naar Helsinki, 9-4-2021 ETA te Helsinki. 6-4-2021 om circa 21:00 uur op circa 9,5 mijl ten noorden van Vlieland problemen met de stuurinrichting opgelopen, GUARDIAN stand-by, 7-4-2021 om 02:30 uur maakte de GUARDIAN vast, MULTRATUG 29 van Den Helder naar de ESCAPE, vanwege het slechte weer maakte de MULTRATUG 29 niet vast en ging de verloren containers van de BALTIC TERN lokaliseren. 7-4-2021 toen het weer verbeterde vast gemaakt door de MULTRATUG 4, de MULTRATUG 18 stand-by. 8-4-2021 gearriveerd bij Damen Shipyards te Schiedam. 24-4-2021 naar de Maasvlakte. 26-4-2021 zonder machine verhaald van de Maasvlakte naar Schiedam met de sleepboten FAIRPLAY-24 en FAIRPLAY-21 (achter). 22-2-2023 tijdens een reis van Klaipeda naar Riga brak er in de Golf van Riga, op 10 mijl ZO van Kolka, brand uit in de machinekamer, toen het niet lukte de brand onder controle te krijgen besloot de kapitein om de bemanningsleden te evacueren, door de sleepboten STELLA (IMO 9389655) en ORION (IMO 9679775) naar Riga gesleept om te repareren, 18-3-2023 in de vaart. 6-2025 en-bloc met ESPOIR verkocht aan CMA CGM. 21-9-2025 te Hamburg. 25-9-2025 overgedragen aan CMA CGM SA The French Line, 26-9-2025 vlag: Malta (9HA6394), in beheer bij JR Ship Management B.V., Harlingen (PBBU). 25-9-2025 te Hamburg herdoopt NORTH. (Foto: Koos Goudriaan, 8-4-2021).

ESPOIR, IMO 9491472 (NB-258), containerschip, 11-12-2008 kiel gelegd, 10-2-2010 (GL) te water gelaten, 28-3-2011 (GL), 14-4-2011 (Navigia) opgeleverd door Sainty Shipbuilding (Yangzhou) Corp. Ltd., Yangzhou City (07STIG139) als AMERDIJK aan Amerdijk Navigation Ltd., Monrovia-Liberia, in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V., Groningen. Roepsein A8VB6, 1440 TEU, 17.225 GT, 20.200 DWT, 14.520 kW, 6RT-flex60C-B, Wärtsilä Schweiz A.G. NE-09. 21-12-2018 oprichting van m.s. Espoir Bewaarder B.V. te Harlingen, staat bij de Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 73414727. 22-2-2019 van Antwerpen naar Stockholm, 26-2-2019 ETA te Stockholm. 21-4-2019 van Muuga, 23-4-2019 te Stockholm. 24-6-2019 gearriveerd te Antwerpen. 2019 verkocht aan M.S. Espoir Bewaarder B.V.,

thuishaven Harlingen, roepsein PCDQ, in beheer bij JR Ship Management B.V., Harlingen, 24-6-2019 (vt) te Antwerpen herdoopt ESPOIR. 25-6-2019 van Antwerpen naar Muuga, 30-6-2019 ETA te Muuga. 6-2025 en-bloc met ESCAPE verkocht aan CMA CGM SA The French Line.



FJORD, IMO 8636740 (NB-302), Heavy Load Carrier, 27-2-2000 opgeleverd door Jingling Shipyard of Changjing Natio (JLZ980709) als BOABARGE 19 aan Boa Offshore AS, Trondheim-Noorwegen, in beheer bij Taubåtkompaniet AS, afzinkbaar ponton, 16.412 GT, 5.009 NT, 30.000 DWT, 146,32 x 45,50 x 9,00 x 7,050 meter, opgelegd te Stavanger. 2005 verkocht aan Fairmount Heavy Transport N.V., Rotterdam (PHDZ), in beheer bij Fairmount Marine B.V., herdoopt FAIRMOUNT FJORD. 2007 verbouwd te Malta tot afzinkbaar zwaarladingschip voor Fairstar Heavy Transport N.V., Rotterdam, 3 x 3.840 kW, Wärtsilä Vasa 8L32. 12-10-2007 akte oprichting van Fairstar Fjell B.V., N.V. Fairmount Heavy Transport in functie getreden. 2007 verkocht aan Fairstar Fjell B.V., Rotterdam, in beheer bij N.V. Fairmount Heavy Transport, 19-11-2007 (e) herdoopt FJORD. 23-4-2013 Dockwise overgenomen door N.V. Boskalis. 15-12-2014 is beheer bij Dockwise Transport B.V. 12-2017 (vt) te Tuzla onder de vlag van Malta gebracht, thuishaven: Valletta, roepsein 9HA4711. 8-12-2017 van Tuzla naar Elefsis, Griekenland, 11-12-2017 ten anker in de Gulf of Elefsina bij Eleusis en opgelegd. 30-4-2018 in beheer bij Boskalis Offshore Service B.V. 12-2019 van Elefsis naar Turkije om te dokken, de schroeven gedemonteerd en in de BoKa kleuren gebracht, verbouwd tot "non propelled ponton". 2019 van Turkije naar Rotterdam, met de sleepboot UNION PRINCESS (IMO 9242766) door de Middellandse Zee, de sleep volgde niet zo goed. 2019 te Santander met de UNION LYNX. 2019 van Santander naar Rotterdam. 7-2019 het laatste stukje met de MULTRATUG 3. 26-7-2019, ETA om 18:02 uur, 20:00 uur gewijzigde ETA met bestemming voor Waalhaven 3, Boskalis ZZ 1. 26-7-2019 met de MULTRATUG 3 op de Waalhaven en opgelegd. 4-9-2020 met de sleepboten VB CHEETAH en VB SCHELDE verhaald van de Waalhaven naar het Calandkanaal en weer in de vaart gebracht voor het transport van stukken t.b.v. windmolens. 31-5-2021 te Rotterdam, Maasvlakte 2 met het vijfde en laatste transport met stukken t.b.v. drijvende windmolens, 6-6-2021 na die reizen opgelegd in de Waalhaven. 2-2023 voor één jaar in charter bij Koole Maritiem B.V., Vijfhuizen met optie tot koop. 2-2023 gearriveerd bij Eerland Shiprepair, Rotterdam, Waalhaven om gereed te maken voor werk bij Koole. 2024 verkocht aan HLV Fjord B.V. Oosterhout, vlag: Panama (3E4619), in beheer bij Dutch Offshore Contractors B.V. (DOC) Van Es Group. 24-8-2025 van La Spezia met de sleepboot PROTUG 87, 24-9-2025 te Vlissingen. (Foto: Peter Andriessen, 24-9-2025).

GAMBLER, IMO 7920479 (NB-281), 16-7-1979 kiel gelegd, 11-1979 te water gelaten, 12-1979 opgeleverd door Werftunion G.m.b.H. & Co. Zweigniederlassung Emden, Emden (128) als KÄTHE WESSELS aan River-Liner m.s. "Käthe Wessels" K.G., Haren/Ems. 17-10-1986 (GL) herdoopt KAETHE WESSELS. 30-11-1990 herdoopt KAETHE. 19-1-1996 herdoopt TIMOR. 15-9-1998 (e) verkocht Afran Sky Shipping Ltd., Antigua & Barbuda, 15-9-1998 (e) in beheer bij Reederei Erwin Strahlmann, 16-9-1998 (GL) herdoopt GAMBLER. 24-7-2000 (e) verkocht aan Erwin Diedrich Strahlmann, Antigua & Barbuda, in beheer bij

Reederei Erwin Strahlmann. 25-4-2005 (e) verkocht aan Gambler, Antigua & Barbuda. 16-9-2006 (e) verkocht aan Sea Merchants Co. B.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Sefer Chartering Ltd. Sti., Istanbul, roepsein PJVA. 30-3-2008 vlag: St. Kitts & Nevis, 2008 in beheer bij Istanbul Deniz Ticaret Ltd. Sti., Istanbul. 2009 vlag: Turkije, 5-8-2009 herdoopt KEREM E. 2010 verkocht aan Remus Shipping LLC, Georgië, 14-4-2010 (m) herdoopt CROATIA. 5-2011 (e) verkocht aan Croatian Shipping Ltd., Tulcea, Roemenië, vlag: Georgië, in beheer bij Maritime Ship Management Ltd., Tulcea, Roemenië. 26-10-2011 (m) vlag: Tanzania, roepsein 5IM507. 24-9-2013 (e) verkocht aan Croatia Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Tanzania, in beheer bij Black Sea Shipping BSS G.m.b.H. 11-7-2017 (e) verkocht aan Croatia Trading Ltd., Tanzania, in beheer bij BIA Shipping Co., Constanta en Adnan Denizcilik Ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul. 30-4-2021 proefvaart na een reparatie, machine weer defect en te Tuzla om opnieuw te repareren, ook met nieuwe onderdelen kon de reparatie niet zodanig uitgevoerd worden dat de problemen waren verholpen. 20-6-2024 in beheer bij Croatia Trading Ltd., Jounieh, Libanon en Phoenicia Marine LLC, Beirut. 24-9-2025 op Aliğa Anchorage.



JADE, IMO 9411769 (NB-328), Bijlsma Trader 3250, 29-5-2007 te Yizheng te water gelaten als PRISCILLA, 13-8-2008 casco vertrokken van Shanghai, 19-10-2008 gearriveerd te Rotterdam op de ponton VEKA MEDIUM FOOT 1 achter de sleepboot PACIFIC HICKORY, in aanbouw voor J. Beikes, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., 6-11-2008 vertrokken uit de Merwehaven te Rotterdam, afgebouwd bij Bijlsma/Veka B.V., Lemmer onder bouwnummer 763, 2010 de naam gewijzigd in JADE, 12-7-2010 aankomst te Harlingen vanaf Lemmer, 13-7-2010 proefvaart, 15-7-2010 aan de Korte Lijnbaan te Harlingen gedoopt JADE door Claartje de Jonge (echtgenote van de opdrachtgever tot de bouw) en opgeleverd aan C.V. Scheepvaartonderneming Jade, Amsterdam, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor Fabian de Jonge, roepsein PCDI. 5-1-2011 in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. en C-Shipping & Logistics B.V., Amsterdam. 11-2017 verkocht aan Scheepvaartonderneming Jade, Amsterdam, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. en C-Shipping & Logistics B.V. 12-2020 verkocht aan F de Jonge, Amsterdam, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. en C-Shipping & Logistics B.V. 2-2025 verkocht aan Wagenborg Shipowners 2 B.V., Amsterdam in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl en C-Shipping & Logistics B.V., Maassluis. 3-9-2025 onderweg van Bilbao naar Gent bij de brug van Sas van Gent aan de grond gelopen, door de sleepboten, de HENDRIK 7, HENDRIK 9 en MULTRATUG 9 vlot gebracht, twee van de sleepboten brachten de JADE naar de haven van Gent. Er werd geen schade gemeld. (Foto JADE: Tomas, 30-3-2011, bij de brug te Brevik met bestemming Herøya, Noorwegen).

LADY CARINA, IMO 9201827 (Z-53), 9-12-2000 gedoopt CARINA door mevr. M.G. Cerve-Pleijzier (echtgenote van één der commissarissen van de rederij) en te water gelaten, 25-1-2001 verhaald van de werf naar de kade, 29-1-2001 proefvaart en in dok gezet, 5-2-2001 opgeleverd door Scheepswerf Niestern Sander B.V., Delfzijl (907) aan Carina B.V., Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurskantoren B.V., Delfzijl, 5-2-2001 vertrokken naar zee op de 1e reis. 4.235 GT, 5.360 DWT, 2.919 PK 2.880 kW, Caterpillar, 14 kn. 27-10-2008 (e) ingebracht bij Beheermaatschappij C-Schepen II B.V., Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends B.V. 8-9-2010 herdoopt LADY CARINA. 21-7-2025 verkocht aan Mia Holding OU, Parnu, Estland, vlag: Antigua and Barbuda (V2RH8), in beheer bij Kihnu Waterways Ltd., Ta'Xbiex, Malta, 21-7-2025 te Parnu herdoopt MIA.

LINDENGRACHT, IMO 8801591 (NB-327), 6-11-1988 opgeleverd door Miho Zosensho K.K., Shimizu (1329) als NEWCA aan Mascotte Inc., Panama. 1988 herdoopt KAPITAN SILIN. 1992 herdoopt LINDENGRACHT. 6-2000 verkocht aan Transport Umialarik Inc., Montréal-Canada in beheer bij Transport Nanuk Inc., herdoopt UMIYAVUT. 4-2012 (e) in beheer bij Nunavut Eastern Arctic Shipping Ltd., Montréal. 6-2000 vlag: Canada. 11-2000 vlag: Nederland. 6-2001 vlag: Canada. 7-2001 vlag: Nederland. 7-2002 vlag: Canada. 10-2002 vlag: Nederland. 6-2003 vlag: Canada. 12-2003 vlag: Nederland. 6-2004 vlag: Canada. 11-2004 vlag: Nederland. 4-2005 vlag: Canada. 11-2005 vlag: Nederland. 6-2006 vlag: Canada. 11-2006 vlag: Nederland. 6-2007 vlag: Canada. 11-2007 vlag: Nederland. 6-2008 vlag: Canada. 11-2008 vlag: Nederland. 6-2009 vlag: Canada. 11-2009 vlag: Nederland. 6-2010 vlag: Canada. 11-2010 vlag: Nederland. 6-2011 vlag: Canada. 12-8-2018 tijdens een reis van Churchill to Valleyfield, Canada bij Trois-Rivieres op St. Lawrence River te Canada na een defect aan het roer, aan de grond gelopen, 14-8-2018 een poging van 2 sleepboten om het schip vlot te brengen mislukte, 16-8-2018 na ±100 ton lading te hebben gelost, vlot gebracht en naar Trois-Rivières gebracht voor inspectie. 10-2019 verkocht aan Illet Marketing Corp., Vladivostok, 22-10-2019 uit de Canadese registratie, thuishaven en vlag: Panama, roepsein H3KE, in beheer bij Navis Shipping LLC (OOO Nevis Shipping), Vladivostok, 10-2019 te Montréal herdoopt SOCOL 10. 5-7-2023 in beheer bij Alfa Ship Managers Pte. Ltd., Singapore. 20-2-2025 van Yantai voor orders. 7-3-2025 verkocht voor sloop naar Chittagong, Bangladesh. 2025 vlag: Tanzania (H3KE), herdoopt EVGENIA. 26-8-2025 van Nakhodka, Rusland naar Salomatova, Rusland.



MAXIMA, IMO 9369071 (NB-326), 8-10-2007 opgeleverd door Damen Shipyards Yichang (567303) aan M.S. Yepa Schiffahrts G.m.b.H. & Co. Reederei K.G., vlag Antigua and Barbuda, in beheer bij Intersee Schiffahrts- und Chartering-Gesellschaft m.b.H., Haren, roepsein V2C48, 7.878 GT. 2007 verkocht aan Maxima Shipping B.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Transship Management B.V., Emmen, 8-10-2007 (e) herdoopt NORDANA MAXIMA, roepsein PJZZ. 7-4-2008 (e) herdoopt MAXIMA. 25-11-2013 (e) verkocht aan HC Eva-Marie Schiffahrts UG (haftungsbeschränkt) & Co. K.G., Antigua & Barbuda, roepsein V2GM7, in beheer bij IMM Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Ahrensburg, 11-2013 herdoopt HC EVA-MARIE. 5-10-2020 in beheer bij HC-Chartering G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg en Marlow Ship Management Deutschland G.m.b.H. & Co. K.G. Schifffahrtsgeschäfte, Hamburg. 19-4-2023 in beheer bij HC-Chartering G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg en Reederei Jens und Waller G.m.b.H. & Co. K.G., Drochtersen. 26-1-2025 na schuiven van de lading te Vigo, 8-2-2025 begonnen met het opnieuw stuwten van de 96 containers, 16-2-2025 vertrokken van Vigo naar Emden, 20-2-2025 ETA te Emden. 5-9-2025 verkocht aan ADW 28 Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. K.G., Stade Niederelbe, vlag: Antigua and Barbuda (V2GM7), in beheer bij Reederei Jens und Waller G.m.b.H. & Co. K.G., Drochtersen, 9-2025 herdoopt EVA-MARIE. (Foto: Frits Olinga, 19-6-2017 op de Eems met bestemming Emden).

MB CLYDE. IMO 8914283 (NB-315), 18-3-1991 kiel gelegd, 20-3-1992 te water, 1-5-1992 opgeleverd door Scheepswerf "Ferus Smit" B.V., Foxhol (284) als MB CLYDE aan Sprante Shipping B.V., Rotterdam (PFXE). 2.373 GT, 1.434 NT, 4.245 DWT, 96 TEU. 1992 vlag: Antigua & Barbuda (), in beheer bij Christian F. Ahrenkiel G.m.b.H. & Co. K.G. 1992 verkocht aan C.F. Ahrenkiel (IOM) Ltd., Monrovia-Liberia (ELOZ6), in beheer bij C.F. Ahrenkiel Shipmanagement (Cyprus) Ltd. 1997 verkocht aan Amoy Enterprises Ltd., Arklow-Ierland, in beheer bij Arklow Shipping Ltd., 17-5-1997 herdoopt ARKLOW FREEDOM. 2004 verkocht aan Invermore Shipping Ltd., Dublin-Ierland, in beheer bij Arklow Shipping Ltd. 2005 verkocht

aan Misje Bulk AS, Nassau-Bahamas, in beheer bij Misje Rederi AS, 28-2-2005 (e) herdoopt ANMI. 3-2024 verkocht aan Trio Firat Shipping Corp., Basseterre-Saint Kitts & Nevis, in beheer bij Tunch Denizcilik ve Ticaret Ltd. Şti., Istanbul, herdoopt TRIO FIRAT. 10-9-2025 geïnspecteerd te Izmir en daarbij 15 gebreken geconstateerd, vijf dagen vastgehouden, 15-9-2025 vertrokken van Izmir naar Gölcük, Turkije.

MIDDELDIEP, IMO 9148233 (NB-121), 1997 opgeleverd door B.V. Scheepswerf "Waterhuizen" J. Pattje, Waterhuizen (397) als TYR aan Mermade Maritieme Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Feederlines B.V. 3-3-2003 (e) herdoopt MIDDELDIEP. 10-1-2005 verkocht aan Tyr Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Reederei Hesse G.m.b.H. & Co. KG., Leer. 11-2005 verkocht aan H&H Bereederung G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda, 5-12-2005 (e) herdoopt MARJESCO. 30-3-2023 verkocht aan Southport Marine Ltd., Antigua and Barbuda. 12-2013 vlag: Panama, 12-2013 herdoopt MOM RAYME. 20-10-2016 in beheer bij Adamoğlu Denizcilik ve Dış Tic. Ltd. Şti., 10-2016 herdoopt GLORIA. 20-1-2025 verkocht aan Sirios Bulk I S.A., 1-2025 vlag: Griekenland (SVDY8), in beheer bij Sirios Shipmanagement Ltd., Chalkida, 20-1-2025 te Chalki herdoopt SIRIOS BULK I. 2-2025 meting: 3.601 GT, 4.649 DWT.



MILO (NB-331), Aluminium loodstender, 1-2023 besteld, gebouwd door Next Generation Shipyards (NGS 41) voor het Nederlandse Loodswezen (PBHZ), 14-5-2025 te water gelaten, 5-2025 proefvaarten vanuit Lauwersoog, 4-7-2025 opgeleverd aan het Loodswezen Materieel B.V., Rotterdam (PBHZ). 73 GT, 21 NT, 22,80 x 5,80 x 2,30 x 1,170 meter, 28 kn. 2.396 EPK, 1.764 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 128 x 157, 2.100 rpm., M.A.N., MAN Truck & Bus A.G., Nürnberg NE-5-1-2024, 2 Waterjet propulsor Solid LB (water -open), 1.149 rpm. 17-9-2025 te Vlissingen gedoopt MILO door Mireille de Jonge (echtgenote van de Commissaris van de Koning in Zeeland Hugo Mattheüs de Jonge). (Foto: Henk de Winde, 24-9-2025, uitgaand 't-Killetje bij Breskens).

MIRO D., IMO 9243382 (NB-298), 21-12-2000 kiel gelegd, 27-6-2002 (BV) opgeleverd door Cant. Nav. de Poli S.p.A., Pellestrina (187) als JO MIRO D. aan Ar.Co.In. S.r.l., Venetië-Italië, in beheer bij Navigeston S.A.M. 27-8-2002 in beheer bij Jo Tankers B.V., Spijkenisse. 3-9-2002 eerste aankomst te Rotterdam. 12-6-2006 verkocht aan Miro Shipping B.V., Venetië-Italië, in beheer bij Maritime Performances B.V., Barendrecht, herdoopt MIRO D. 5-2009 onder de Nederlandse vlag gebracht, thuishaven Rotterdam, roepsein PBSG. 27-6-2013 te Rotterdam onder de vlag van Malta gebracht, thuishaven: Valletta, roepsein 9HA3388. 17-5-2016 in beheer bij De Poli Tankers Holding B.V. 15-6-2022 De Poli Tankers Holding B.V. gewijzigd in Navquim Holding B.V. 13-7-2022 (F) herdoopt NQ MORINA. 3-8-2022 verkocht aan Morina Shipping B.V. (naam was voorheen Miro Shipping B.V.), Valletta-Malta, in beheer bij Navquim Holding B.V. 9-2025 in beheer bij Christiania Ship Management, Rotterdam, 9-2025 herdoopt MORINA THERESA.

MINERVAGRACHT, IMO 9571521 (NB-278), 22-12-2009 kiel gelegd, 24-3-2011 (e) te water gelaten, 19-10-2011 (e) opgeleverd door Zhejiang Ouhua Shipbuilding Co. Ltd., Zhoushan (594) als MINERVAGRACHT aan C.V. Scheepvaartonderneming "Minervagracht", Amsterdam, roepsein PCJF, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam, 30-10-2011 vertrokken van Dalian met bestemming Shanghai, 1-11-2011 gearriveerd te Shanghai. 20-2-2020 verkocht aan Rederij Minervagracht, Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam en Firmanten Minervagracht B.V. 23-9-2025 op 120 zeemijl ten oosten van de havenstad Aden om 03:20 uur LT was de MINERVAGRACHT het doelwit van de eerste aanval in de Golf van Aden in enkele weken, meldde de kapitein. Een raket kwam terecht op ongeveer twee mijl van het schip, aldus het Britse marine-informatiecentrum UKMTO. Er klonk een plons en een explosie in de buurt van het schip. Het schip en de bemanning werden veilig verklaard en vertrok naar de volgende aanloophaven. De autoriteiten deden onderzoek. Schepen werden geadviseerd voorzichtig

te varen en verdachte activiteiten te melden aan UKMTO. De MINERVAGRACHT zette koers naar de volgende aanloophaven, Suez, met een verwachte aankomsttijd van 27 september. Het schip heeft geen bekende Israëlische banden. (Info: Timsen: 24-9-2025).

26-9-2025 de MINERVAGRACHT te Djibouti. 26-9-2025 vertrokken van Djibouti naar Jawahar Dweep, Mumbai.



Spliethoff-schip in brand na tweede aanval in Golf van Aden

De MINERVAGRACHT, onderweg van Djibouti naar Jawahar Dweep, Mumbai, met 19 bemanningsleden van Russische, Oekraïense, Filipijnse en Sri Lankaanse nationaliteit aan boord en een ETA op 4 oktober, liep aanzienlijke schade op toen het op 29 september werd geraakt door een explosief in de Golf van Aden, in internationale wateren, zes dagen na een mislukte aanval op 23 september. Een niet-geïdentificeerd explosief veroorzaakte aanzienlijke schade aan het schip en veroorzaakte brand. Als gevolg hiervan raakten twee bemanningsleden gewond. Eén raakte ernstig gewond en werd voor verdere medische behandeling in een ziekenhuis naar Djibouti vervoerd, terwijl de andere in stabiele toestand verkeerde. De volledige bemanning werd per helikopter geëvacueerd. Tien van hen werden overgebracht naar het Griekse fregat 'SPETSAI' en acht anderen naar een Frans fregat, met ondersteuning van EUNAVFOR ASPIDES. Het verlaten schip dreef onbestuurbaar 128 zeemijl ten zuidoosten van Aden. Het had eerder niet om bescherming gevraagd. Het was de eerste aanval van de Houthi's op een commercieel schip sinds 1 september, toen ze de Israëlische tanker SCARLET RAY (IMO 9799654) aanvielen in de buurt van de haven van Yanbu. (Info: Timsen: 30-9-2025). (Foto Reinier van de Wetering, 10-08-2020, t.h.v. Maassluis).

Houthi-terroristen eisen verantwoordelijkheid op voor aanslag op Nederlands vrachtschip

Het Humanitarian Operations Coordination Center (HOCC), dat gelieerd is aan de Houthi's, heeft 13 entiteiten, negen personen en twee schepen aangewezen voor sancties in verband met de export van Amerikaanse ruwe olie, aldus een verklaring die op 30 september werd vrijgegeven. De sancties waren gericht tegen grote Amerikaanse energiebedrijven, waaronder ExxonMobil, Chevron, ConocoPhillips, Phillips 66 en Marathon Petroleum, samen met hun topmanagers. Ze werden beschuldigd van overtreding van een decreet dat de export van Amerikaanse ruwe olie verbiedt. Onder de personen die sancties kregen opgelegd, bevonden zich leidinggevenden uit de olie-industrie, waaronder Darren Wayne Woods van ExxonMobil, Michael Karl Wirth van Chevron en Ryan Michael Lance van ConocoPhillips. De sancties zijn ook gericht op twee ruwe olietankers, de SEAWAYS SAN SABA (IMO: 9593426) onder de vlag van de Marshall-eilanden, onderweg van Rotterdam naar Georgetown op 1 oktober, en de SEAWAYS BRAZOS (IMO: 9594731), die op 30 september in Acapulco aankwam onderweg van Canaport. Beide schepen zijn gelinkt aan het Amerikaanse bedrijf Diamond S Shipping Inc.

Het HOCC onderhoudt contacten tussen de Houthi-strijdkrachten en de commerciële scheepvaart en heeft banden met het Houthi-leger. De in Jemen gevestigde terroristische groepering heeft ook de verantwoordelijkheid opgeëist voor de aanval op de Minervagracht. Op 30 september verklaarde een woordvoerder van de Houthi's dat de groepering het schip met een kruisraket had beschoten vanwege de schending door de reders van het verbod op havens in "bezet Palestina". (Timsen: 1-10-2025).

Beschadigd schip gesleept naar veilige wateren

De MINERVAGRACHT wordt momenteel geborgen. Het is onbekend waar het schip naar "veilig water" wordt gesleept, aldus de Amsterdamse rederij Spliethoff. De Houthi-terroristen beweerden dat de eigenaar van het schip het verbod op toegang tot havens in bezet Palestina heeft overtreden. Eén bemanningslid ligt nog steeds met ernstige verwondingen in het ziekenhuis in Djibouti, maar zijn toestand is stabiel. De

eigenaar van het schip probeerde de rest van de bemanning zo snel mogelijk te repatriëren. (Timsen: 3-10-2025).

Eén bemanningslid van de MINERVAGRACHT is overleden aan verwondingen die hij opliep bij de Houthis-aanval in de Golf van Aden op 29 september, bevestigde rederij Spliethoff. (7-10-2025).

NILEDUTCH GEMSBOK, IMO 9241475 (NB-331), Container Ship (Fully Cellular), 25.407 GT, 12.733 NT, 33.767 DWT, 2478 TEU, 5-9-2003 opgeleverd door Aker MTW Werft G.m.b.H. (018) als NORDBALTIC aan Reederei "Nord" Klaus E. Oldendorff, G.m.b.H., Hamburg, vlag: Cyprus. 11-2003 vlag: Isle of Man, 11-2003 herdoopt CMA CGM ROMANIA. 2011 herdoopt BALTIC. 2-2012 vlag: Cyprus. 8-2018 verkocht aan Nordbaltic Shipping Co. Ltd., 8-2018 vlag: Portugal (Madeira), in beheer bij Reederei Nord G.m.b.H., Hamburg. 12-2008 herdoopt NORDBALTIC. 12-2012 herdoopt NILEDUTCH GEMSBOK. 9-2015 herdoopt BALTIC. 9-11-2021 verkocht aan Nordbaltic Shipping & Trading Ltd., Liberia (5LDA4), in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co. en MSC Shipmanagement Ltd., 11-2021 herdoopt MSC BALTIC III. 3-2-2025 van Montréal naar Corner Brook, 10-2-2025 ETA te Corner Brook. 15-2-2025 tijdens een reis van Montréal naar Corner Brook tijdens slecht weer in de Bay of Islands, St. Lawrence Golf aan de grond gelopen.

Kabelbaan biedt toegang tot MSC BALTIC III tijdens de winter

Terwijl de zomer ten einde liep, richtten de bemanningen die de gestrande MSC Baltic III bergen zich op het maken van een plan om de 'MSC Baltic III' winterklaar te maken. Sinds de gronding zijn er inspanningen gaande om de toestand van het schip te beoordelen en mogelijke verontreinigende stoffen aan boord te verwijderen. Het grootste deel van de zware stookolie in de zes primaire tanks van het schip was eerder in de zomer veilig verwijderd. Op 4 september was ook het grootste deel van de resterende zware stookolie in die zes tanks, die niet door het verwarmings- en pompproces kon worden verwijderd, verwijderd. De aannemers waren nu van mening dat vier van de zes primaire tanks voldoende waren doorgespoeld om de resterende olie te verwijderen. Mogelijk moet (de bergingsploeg) meer doen. Het proces dat wordt gebruikt om de primaire tanks te reinigen van resterende zware motorbrandstof, omvat het toevoegen van dieselbrandstof of gasolie uit andere, kleinere tanks aan boord van de 'MSC Baltic II' om de zwaardere stookolie te verdunnen. Al die andere kleinere tanks zijn gereinigd en geïnspecteerd volgens de vereiste federale normen.

Eén ding dat wordt gedaan ter voorbereiding op de komende koudere seizoenen, is de bouw van een kabelbaan die de bemanning toegang tot het schip zal bieden vanaf de kustlijn van Cedar Cove. In wezen zal de kabelbaan een soort zipline zijn met een kooi erin. Hij zal alleen worden gebruikt om personeel heen en weer te vervoeren. Momenteel bereiken bemanningsleden de 'MSC Baltic III' vanaf stuurboordzijde per boot via een trap of vanaf bakboordzijde via het loopplatform aan boord van de 'Eems Dublin', dat ter plaatse is geweest om te helpen bij het verwijderen van vrachtcontainers van het schip.

Op de heuvel boven het strand bij Cedar Cove is een stenen platform aangelegd, van waaruit de kabelbaan naar het dek van het schip zal gaan. Hoewel het gebruik van de kabelbaan nog steeds afhankelijk zal zijn van het weer, zou deze een consistentere toegang moeten bieden dan de twee routes die afhankelijk zijn van stabielere zeeomstandigheden. De dagelijkse toegang en de toegang na september, wanneer het weer slechter wordt, zullen waarschijnlijk teruglopen tot 50% of meer.

De 'Eems Dublin' blijft in het gebied om de overslag van personeel en containers te vergemakkelijken. Het schip blijft beschikbaar, zolang het weer het toelaat, totdat alle containerwerkzaamheden zijn afgerond en het kabelbaansysteem is voltooid. Hoewel de Canadese kustwacht zich vooral zorgen maakt over de mogelijke verontreinigende stoffen die zich nog aan boord van de 'MSC Baltic III' bevinden, hebben de bergingsploegen zich voorlopig gericht op de lading van het schip.

De 'MSC Baltic' vervoerde 472 containers, waarvan ongeveer de helft leeg was. Op 4 september waren 399 hiervan verwijderd, waardoor er nog 73 over waren. De overige containers bevonden zich allemaal onderdeks en in ruimen die water bevatten. De lading bestond uit wat voedsel en krantenpapier, waarvan een deel doorweekt was en waarschijnlijk te zwaar om door de kranen van het schip te worden getild. Het natte krantenpapier is opgezwollen, terwijl het voedsel bedorven is en met de dag verder vergaat. Het bedorven voedsel heeft ook gassen gegenereerd die het werken in het gebied tot een uitdaging kunnen maken. De niveaus worden gemonitord om te bepalen of persoonlijke beschermingsmiddelen en ademhalingsapparatuur voor de bemanning nodig zijn.

Hoewel de Canadese kustwacht het publiek heeft verzocht weg te blijven van het gebied rond Cedar Cove tijdens de bergingswerkzaamheden, hebben ze mensen niet gedwongen weg te blijven van wat een populaire bestemming voor toeristen is geworden. Het was nog te vroeg om te zeggen of de 'MSC Baltic III' uiteindelijk weer vlotgetrokken en veilig weggesleept kan worden van Cedar Cove. Regelmatige duikinspecties van het dubbelwandige schip blijven de onderwater- en buitenconditie van het schip monitoren en verzamelen informatie om het schip winterklaar te maken. Er is een schema opgesteld voor duikoperaties voor de komende maanden en duiken zullen waarschijnlijk plaatsvinden na zware stormen of andere gebeurtenissen die reden tot bezorgdheid zouden kunnen geven. De staat van de binnenwand is nog steeds een vraag die nog niet is beantwoord. De staat ervan zou kunnen bepalen of het schip weer vlotgetrokken kan worden. Sinds juli zijn er geen teerballen meer gevonden, hoewel bemanningen die strandinspecties uitvoeren nog steeds kleine teervlekken in Cedar Cove en de nabijgelegen kustlijnen zien en opruimen. (Timsen, 5-9-2025).

Nog 73 containers aan boord

In totaal was er tot 11 september 1.665,7 m3 zware olie en andere verontreinigende stoffen uit de 'MSC Baltic III' verwijderd. Er werd gewerkt aan het opruimen van de resterende brandstof in de tanks. Er waren nog 73 containers aan boord van het schip. De meeste van deze containers bevonden zich onderdeks en stonden onder water. Deze containers moeten worden opgetild en leeggepompt voordat ze van het schip kunnen worden gehaald. Dit is een complex proces en wordt versneld, aangezien de weersomstandigheden het mogelijk maken om de werkzaamheden veilig voort te zetten.

Aan boord van de 'MSC Baltic III' zijn schommelende niveaus van waterstofsulfidegas gedetecteerd als gevolg van bedorven voedsel in een deel van de lading. Dit veroorzaakte een onaangename geur in de omgeving van het schip. De niveaus worden continu gemonitord en de bemanning ter plaatse neemt voorzorgsmaatregelen. Er is geen risico voor de bevolking.

Er werd ballastwater aan het gestrande schip toegevoegd om het schip stabiel te houden ter voorbereiding op de winter en slechtere weersomstandigheden.

De bouw van het kabelbaansysteem was in volle gang. Onderzoeken op het water en langs de kust, en dronevluchten om vervuiling te monitoren, gingen door zolang de omstandigheden het toelieten. (Timsen, 12-9-2025).

Rottend voedsel stink, schip moet winterklaar gemaakt worden

De 'MSC BALTIC III' veroorzaakt een onaangename geur in de omgeving door rottend voedsel in de lading. De geur is zo erg dat er waterstofsulfidegas is gedetecteerd. De geur doet denken aan rotte eieren en kan in hoge concentraties zelfs dodelijk zijn. De geur waait soms naar een nabijgelegen dorp. Volgens de kustwacht is er momenteel geen gevaar voor de omwonenden. De gasniveaus worden continu gemonitord en de bergingsploeg neemt ter plaatse voorzorgsmaatregelen. Het schip vervoerde 472 containers toen het aan de grond liep bij Wild Cove, Canada. De meeste zijn geborgen en momenteel zijn er nog 73 containers aan boord. De meeste van deze containers bevinden zich onderdeks en onder water, en hun lading is verrot. Het verwijderen van de containers zal een onaangename taak zijn, omdat ze eerst geleegd moeten worden voordat ze van het schip kunnen worden gehaald, wat een complex proces is. Met de winter in aantocht is haast geboden, aangezien het hele gebied zal bevriezen, waardoor het voor andere schepen vrijwel onmogelijk wordt om langsrij te komen. De 'EEMS DUBLIN', die sinds mei bij de bergingsoperatie betrokken is en personeel naar de 'MSC BALTIC III' vervoert en containers wegvoert, zal naar verwachting haar activiteiten staken zodra de winter aanbreekt.

Er wordt momenteel een kabelbaan geïnstalleerd om bergingspersoneel van de kust in Cedar Cove naar het schip te vervoeren. De hoop is dat de kabelbaan de bemanning in staat stelt aan boord te gaan en dat verdere bergingswerkzaamheden niet tot het voorjaar hoeven te wachten. Containers zullen ook per kabelbaan van boord worden gehaald. De kustwacht heeft de exacte indeling van de kabelbaan of de opleveringsdatum niet bekendgemaakt. De romp van het schip met twee containers bevat scheuren, waardoor olievlekken, zoals kleine teervlekken, in Cedar Cove en de nabijgelegen kustlijn zijn ontstaan. De olievlekken worden schoongemaakt zodra ze worden gevonden. De kustwacht inspecteert het gebied met drones. In de afgelopen maanden is 1.665,70 kubieke meter zware olie en verontreinigende stoffen uit het schip verwijderd. De tanks zijn vrijwel leeg en zullen binnenkort worden schoongemaakt. Het schip krijgt extra ballastwater om het stabiel te houden tijdens slecht weer. Duikinspecties vinden momenteel plaats om informatie te verzamelen ter ondersteuning van het winterklaar maken van het schip. (Timsen, 23-9-2025).

OLIVIJN, IMO 1110101 (NB-331), General Cargo Ship, HSG 3800, 2.783 GT, 3.800 DWT, 7-5-2025 te water gelaten onder bouwnummer YIZHENG YANGZI CS945, 7-2025 te China a/b m.s. YA QING HUI ZONG (IMO 1037828, 2024, 19.397 GT) gezet, 8-8-2025 vertrokken naar Rotterdam, 21-9-2025 te Rotterdam, naar Werkendam om afgebouwd te worden, 9-1-2026 geplande oplevering door Holland Shipyards B.V. als OLIVIJN aan De Bock Maritiem B.V., Alkmaar.



PRINTCA, IMO 8801606, 31-10-1988 te water, 28-12-1988 opgeleverd door Miho Zosensho, Shimizu (1330) als PRINTCA aan Mascotte Inc., Panama, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtungskantoor B.V. 6.030 BRT, 3.602 NRT, 9.578 DWT. 1988 verkocht aan Black Sea Shipping Co., U.S.S.R., herdoopt MEKHANIK KURAKO. 1990 verkocht aan Mekhanik Kurako Shipping Co. Ltd., Cyprus (Unicom Management Service Cyprus Ltd.). 1992 herdoopt BACK BAY. 1994 herdoopt MEKHANIK KURAKO. 1994 herdoopt TIGER STAR. 1995 herdoopt MEKHANIK KURAKO. 1997 herdoopt CAPITAIN TASMAN. 1999 herdoopt SOLOMON CHIEF. 2000 herdoopt MEKHANIK KURAKO. 26-8-2003 verkocht aan Jaco Stove Shipping Ltd., Noorwegen (NIS), in beheer bij Jacobsen Management AS, herdoopt JACO STOVE. 6-11-2003 herdoopt ONEGO VOYAGER. 30-12-2007 in beheer bij SNC Management Co. Ltd. 11-11-2008 verkocht aan Euroafrica Shipping Lines Co. Ltd. (Euroafrica Linie Zeglugowe Sp z oo), 11-2008 vlag: Cyprus, 24-11-2008 herdoopt AZURYT. 2013 verkocht aan Arelia Navigation Ltd., Cyprus. 25-12-2013 verkocht aan East Shipping Unity Ltd., 12-2013 vlag: Rusland, in beheer bij Far East Shipping Co., Vladivostok (FESCO), 12-2013 herdoopt FESCO PIONER. 30-3-2024 verkocht aan Nour Elhuda Shipping Co. LLC, Istanbul, 3-2024 vlag: Comoros, in beheer bij Embrace Shipping Management Co., Istanbul, 3-2024 herdoopt NOUR ELHUDA. 9-2025 verkocht voor sloop. (Foto: Marcel Coster, 13-4-2012).

PLUTO 8518340 (NB-325), 5-7-1986 te water gelaten als PLUTO bij E.J. Smit & Zn.'s Scheepswerven B.V., Westerbroek onder bouwnummer 832, 15-9-1986 proefvaart, 19-9-1986 gearriveerd te Rotterdam, 20-9-1986 aan de Parkkade te Rotterdam opgeleverd aan Rederij C.V. m.s. "Procyon", Rotterdam, in beheer bij Kustvaartbedrijf Moerman B.V., Rotterdam. Roepsein PGTZ, voor 3 jaar verhuurd aan de Norge-Rhin Linjen van Paal Wilson & Co. A/S, Bergen-Noorwegen. 1.998 BRT, 1.217 NRT, 3.697 DWT, 88,14 (82,56) x 14,03 x 6,35 x 4,961 meter, 2 ruimen, G 4.474 m³, B 4.460 m³, 10,5 kn., 1.598 EPK, 1.175 kW, 6 cyl, 4 tew, 320 x 450, MaK 6M452AK, Krupp MaK Maschinenbau G.m.b.H., Kiel. 1995 overgedragen aan m.v. "Pluto", Rotterdam, in beheer bij B&N B.V. Kustvaartbedrijf Moerman, Rotterdam. 1999 overgedragen aan Amstelsluis Management Co. B.V., Rotterdam. 17-9-2001 verkocht aan Wilson Shipmanagement II AS, Karmsund, in beheer bij Wilson Ship Management AS, Bergen, 29-10-2001 onder de vlag van Bahamas gebracht, roepsein C6SA9. 5-2011 (e) verkocht aan Wilson Shipowning AS, Bahamas, in beheer bij Wilson Ship Management AS, Bergen. 27-10-2011 tijdens een reis van Gdansk naar Vordingborg, Denemarken tegen de noordelijke pijler van de Storstrøm Bridge gevaren, de PLUTO is naar Vordingborg gedirigeerd voor onderzoek door Søværnets Operative Kommandos Maritime Assistance Service (MAS), het schip liep lichte schade op, de pijler flinke schade. 8-2013 vlag: Barbados, roepsein 8PAJ9. 11-2024 thuishaven en vlag: Bergen-Noorwegen (NIS) (LAYG8). 18-7-2025 verkocht aan Olsun Chartering Co., Antigua and Barbuda (V2B2013), in beheer bij Hellenic Sea Lines Shipping Co., Piraeus, 18-7-2025 herdoopt IOANNIS.



REIDERDIJK, IMO 9454838 (NB-276), 2-4-2006 contract met Volharding Shipyard, 10-1-2008 kiel gelegd, aanvankelijk LAGA, 28-8-2008 te water, 12-6-2009 opgeleverd door Jiangsu Yangzi Changbo Shipbuilding Company Ltd. (CBSY06-004) als BLUE LION aan M.S. Laga Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda, in beheer bij Draxl Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. 4.255 GT, 2.341 NT, 6.050 DWT. 114,40 (108,30) x 14,40 x 8,10 x 6,040 meter. 2.970 kW, MaK 9M25C, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G. 8-2013 verkocht aan ROLAND Ship Administration G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda, in beheer bij Reederei Erwin Strahlmann G.m.b.H. & Co. K.G., 8-2013 herdoopt WARNOW. 2020 verkocht aan M.V. Reiderdijk LLP, 22-12-2020 (F) thuishaven en vlag: Madeira-Portugal (PMD), roepsein CQEO8, 24-12-2020 in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V., 22-12-2020 herdoopt REIDERDIJK. 8-4-2024 in beheer bij Vertom Bereederings G.m.b.H. & Co. K.G., Moormerland. 3-9-2025 verkocht aan HS Katja OU, vlag: Antigua & Barbuda (V2RI4), in beheer bij Hansa Ship Management OU, Tallinn, 3-9-2025 te Bekkeri herdoopt KATJA. (Foto: Frits Olinga, 26-3-2020, binnenkomend voor de Eemshaven).



SEAWAY, IMO 1039266, Hopper Dredger, 20.692 GT, 31.000 m³, 27-10-2023 contract, 9-7-2024 kiel gelegd onder bouwnummer IHC HOLLAND CO01317, 10-4-2026 geplande oplevering aan Boskalis Westminster Shipping B.V., Papendrecht, vlag: Cyprus (N.V. Koninklijke Boskalis), 3-10-2025 te Krimpen aan de IJssel gedoopt SEAWAY door mevr. Ande Berdowski en te water gelaten. (Foto: IHC).



SEA NORDICA, IMO 9136230 (NB-288), aanvankelijk GAZELLE, 25-3-1997 te water gelaten, 10-5-1997 vertrokken van scheepswerf, 12/13-5-1997 proefvaart, 15-5-1997 opgeleverd als SEA NORDICA door YVC Ysselwerf B.V., Capelle a/d IJssel (269) aan Rederij Master Lemmer B.V., Lemmer, in beheer bij Poseidon Chartering B.V., Delfzijl, in charter bij Sea-Land. 17-5-1997 vertrokken op de eerste reis vanuit de Europoort naar zee. 9.191 GT, 1050 TEU, 1998 verkocht aan Madora VI B.V., Lemmer, in beheer bij Rederij Master Lemmer B.V. 19-11-2001 in beheer bij Bore Shipowners B.V. 11-2004 verkocht aan J.R. Shipping B.V., Harlingen, in gebracht bij Evidence Shipping B.V., Harlingen als EVIDENCE, tot 2008 in charter bij A.P. Møller. 11-7-2005 (e) te Bremerhaven herdoopt MAERSK RAUMA. 3-3-2009 herdoopt EVIDENCE. 14-4-2017 te Hamburg. 4-2017 verkocht aan Sofast Shipping Ltd., 5-5-2017 vlag: Panama (3EJU8), in beheer bij Qingdao Pengteng International Ship Management Co. Ltd. Shandong, China, 5-5-2017 te Hamburg herdoopt XIANG SHUN. 28-11-2021 (e) verkocht aan Sinokor Singapore Pte. Ltd., vlag: Panama (3EJU8), in beheer bij Sinokor Ship Management Co. Ltd., Busan, herdoopt NIIGATA TRADER. 24-7-2025 van Port Klang, 5-8-2025 op Pengerang Anchorage, Malaysia, 6-10-2025 ETA te Chittagong. 9-2025 verkocht voor sloop (480 USD/TO). 3-10-2025 van Pengerang Anchorage, Malaysia naar Chittagong, 9-10-2025 op Chittagong Anchorage. (Foto: Teun van der Zee).

STELLA MARIS, IMO 9297101 (NB-322), besteld door Cogemar, 4-2004 opgeleverd door Zhejiang Shipyard, Ningbo (ZJB02-105) als SCIPION aan Bitumen Carrier Inc., Majuro-Marshall Islands, in beheer bij Naess Shipping Holland B.V., 4.064 GT, 1.219 NT, 4.500 DWT, 106,00 (98,72) x 15,80 x 9,75 x 6,300 meter, 8 ladingtanks, 4219,57 m³, 2.880 kW, MAK 6M32, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., Kiel. 2-2005 verkocht aan Baloeran B.V., Dordrecht, roepsein PHCV, in beheer bij Theodora Tankers B.V., Dordrecht, 17-3-2005 te Messina overgedragen en herdoopt STELLA MARIS. 5-10-2024 vanaf Thessaloniki op Eleusis Anchorage. 10-2024 verkocht aan Asphalt Maris Shipping Lines Inc., vlag: Panama (3E6978), in beheer bij Elite Shipping & Trading FZC, Sharjah, 20-10-2024 herdoopt ASPHALT MARIS. 23-10-2024 van Eleusis Anchorage naar Aliğa, 24-10-2024 op Aliğa Anchorage. 29-10-2004 vertrokken naar het Suezkanaal, 31-10-2004 te Port Said. 11-11-2024 ETA te Khor Fakkan. 28-7-2025 verkocht aan Voyager



STORE BÆLT, ENI 02201080, MMSI 244620631, zeilpassagiersschip, PD9875, 34,50 x 6,90 x 2,50 x 1,700 meter, 420 m2 zeil, Mercedes OM403, 8-10-1928 te water 21-3-1929 opgeleverd door J. Vos & Zoon, Groningen (64) als DRITTURA aan Derk Roelof Kajuter, Groningen (NMLR), in bevrachting bij N.V. Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren, Groningen. 1080 Z GRON 1928. 190 BRT, 116 NRT, 230 DWT. 34,13 (32,28) x 6,23 x 2,51 x 2,450 meter. 8,5 kn. 120 PK, 3 cyl, 4 tew, 280 x 350, Brons Type C/D, N.V. Appingedammer Bronsmotorenfabriek, Appingedam #1570. 1934 roepsein PDTN. 1946 de motor verbouwd tot 135 PK injectiemotor. 7-3-1957 verkocht aan Klaas van der Veen, Groningen (PDTN), in bevrachting bij N.V. E. Wagenborg's Scheepvaart- & Expeditiebedrijf, Delfzijl. 13-2-1969 verkocht aan Gerrit van Rosevelt, Capelle a/d IJssel. 13-2-1969 in gebruik als recreatievaartuig. 5-1971 in de vaart als recreatievaartuig voor de sportvisserij. 9-7-1974 verkocht aan Zeesportvisserij van Rosevelt B.V. 1986 gerechtelijk verkocht en uit de zeevaart. 1988 de motor vervangen door 85 PK, DAF, type 475 D. 7-9-1988 verkocht aan 'Excelsior', in beheer bij C-Trade B.V. Vlaardingen, opgelegd in diverse plaatsen. 1992 opgelegd te Delfzijl opgelegd gelegen en in gebruik als drijvend restaurant (met de eetzaal in het ruim). 29-10-1992 verkocht aan 'Drittura', in beheer bij Willem Lesman, Lekkerkerk. 29-9-1993 verkocht aan Alexander Marinus Wubbe Tichelaar, Harlingen. 28-1-1994 verkocht aan Store Baelt B.V., in beheer bij Volkert Roos & Johan Gerard Baayens, Monnikendam, herdoopt STORE BÆLT. 1994 te Harlingen verbouwd tot zeilcharterschip, 2 masten geplaatst, de motor vervangen door een 280 Pk Mercedes, type OM403V10, in gebruik in de "bruine vloot". 14-9-2025 met 25 middelbare scholieren aan boord bij de Pollendam in aanvaring gekomen met de motorhopper PRINS 3 (IMO 7018501, 1-10-1969 opgeleverd, 769 GT, eigenaar: Prins Aanneming Maatschappij B.V., Panama (HO6970), in beheer bij Van den Herik Kust en Oeverwerken B.V. (Van den Herik Holding (van den Herik Materieel B.V.), Sliedrecht). (Info: Marhisdata. Foto: Koos Goudriaan, 13-6-2009, Waddenzee).

Vijf Duitse schoolkinderen gewond bij aanvaring voor de kust van Harlingen

Vijf Duitse schoolkinderen raakten lichtgewond bij de aanvaring tussen de 'Storebaelt' en het baggerschip 'Prins 3' (IMO: 7018501), onderweg vanuit Eemshaven met drie bemanningsleden aan boord, nabij de Pollendam (een dam van ongeveer drie kilometer lengte ten noordwesten van Harlingen) op 14 september 2025, om 21.30 uur, te midden van stormachtig weer met slecht zicht. 26 schoolkinderen en vijf begeleiders waren aan boord van het zeilschip. De KNRM reageerde met twee reddingsboten. Tien kinderen werden naar het KNRM-boothuis in Harlingen gebracht, waar ze door ambulancepersoneel werden nagekeken. Een paar raakten geschokt en sommigen hadden bulten op hun hoofd. De oorzaak van de aanvaring is nog niet bekend. De boegspriet van de 'Storebaelt' was gebroken. Het beschadigde zeilschip werd door de 'Hurricane' van rederij Noordgat naar de haven van Harlingen gesleept, die ook de ongedeerde kinderen aan land bracht. De gemeente zorgde voor accommodatie in een hotel. Het baggerschip kon, ondanks enige schade aan de boeg, op eigen kracht de haven van Harlingen bereiken. (Timsen, 15-9-2025).

SUEVE, IMO 1068035 (NB-322), General Cargo Ship, 255 GT, 4.900 DWT, 24-7-2024 kiel gelegd onder bouwnummer TB KAMPEN 377 (Thecla Bodewes), 8-2025 geplande oplevering, 4-9-2025 opgeleverd als SUEVE aan Navinorte S.A., Portugal (Madeira) (CQ2372), in beheer bij Junquera Maritima SL, Gijon.

TERTNES, IMO 8315554 (NB-213), 28-5-1983 contract, 25-10-1983 kiel gelegd, 28-9-1984 te water gelaten, 21-1-1985 opgeleverd (NV) door Kleven M/V A/S, Ulsteinvik (92) aan K/S A/S Kr.J. Tertnes, Bergen (A/S Jebsens Ship Management). 6.259 BRT, 2.566 NRT, 8.999 DWT, 112,02 (105,01) x (20,52) x 11,61 x 8,214 meter, 4 ruimen, G 8.691 m³, 3.800 EPK, 2.795 kW, 8 cyl, 4 tew, Wärtsilä 8R32, 14,75 kn. 1988 thuishaven: Panama. 30-8-1992 gearriveerd de Kristiansand S voor reparatie. 21-10-1992 brand aan boord. 1992 verlengd tot 129,04 (121,80) m. en verbouwd tot bulkcarrier/steenstorter, 7.845 GT, 3.111 NT, 11.546 DWT, G 9.370 m³. 23-11-1992 vertrokken van Kristiansand S. 1994 verkocht aan Van Oord Marine Services B.V., thuishaven: Bergen, in beheer bij Jebsen Ship Management (Bergen) AS. 1998 bij Shipdock te Amsterdam verbouwd met o.a. positionering systeem, 6-1998 werk gereed. 1998 verkocht aan Van Oord Acz. B.V., Rotterdam, 4-8-1998 onder Nederlandse vlag gebracht, roepsein PGAN. 2-1-2000 te Schiedam, 8-1-2000 om 19:30 uur in de Wiltonhaven te Schiedam in brand geraakt, 21:35 uur zelfde dag geblust, schade gerepareerd door Rotterdam United Shipyard, 20-1-2000 vertrokken naar Bergen. 2004 (e) verkocht aan Tertnes B.V., Rotterdam, in beheer bij Van Oord Acz. B.V., Rotterdam en Alfa Ship & Crew Management. 17-3-2008 (e) verkocht aan Jebsens Offshore Services AS, Rotterdam, in beheer bij Van Oord Acz. B.V., Rotterdam en Alfa Ship & Crew Management. 25-7-2011 (e) verkocht aan CSL Offshore Services Ltd., in beheer bij Van Oord Acz. B.V., Rotterdam en V Ships (UK) Ltd. 5-2013 verkocht aan CSL Pacific Shipping Ltd., Rotterdam, in beheer bij CSL Australia Pty. Ltd., Sydney NSW en Van Oord Ship Management B.V., Rotterdam. 2014 na beëindiging contract met Van Oord is te Stettin de zelflosinstallatie van boord gehaald, in de vaart als bulkcarrier. 2015 vlag: Bahamas, roepsein C6AS8, 29-1-2015 in beheer bij CSL Norway AS, Bergen en V Ships UK Ltd., Glasgow. 27-1-2016 (e) verkocht aan Hull 2227 Shipping Ltd., Bahamas, in beheer bij CSL Norway AS, Bergen en V Ships UK Ltd., Glasgow. 24-2-2021 onderweg van Gülen naar Dover, ten noordwesten van Stavanger om medische hulp gevraagd, Een helikopter bracht twee medici aan boord om de patiënt, de kapitein van het schip, te helpen, maar hij overleed. Het schip werd begeleid naar Stavanger, waar het op 25 februari arriveerde. Het lichaam van de kapitein werd post mortem positief getest op het coronavirus. Alle 18 Filippijnse bemanningsleden werden sinds aankomst twee keer getest, en zeven van hen testten ook positief en vertoonden geen symptomen. De bemanning werd aan boord geïsoleerd en in quarantaine geplaatst. De medici die aan boord van het schip waren, werden ook in quarantaine geplaatst. Loodsen die de laatste zes keer aan boord waren gegaan, werden ook in quarantaine geplaatst. Het schip lag tot 27 februari nog steeds stil in Mekjarvik. 13-12-2021 (GL) in beheer bij CSL Norway AS, Bergen en SMT Shipping Poland Sp. z o.o., Sopot, Polen, 15-12-2021 (F) te Gdynia, Polen herdoopt IMPALA. 9-2025 verkocht voor sloop naar Alang, India. 15-10-2025 ETA te Alang.



THAMESBORG, IMO 9546459 (NB-198), 22-8-2012 (e) kiel gelegd, 15-11-2012 gedoopt THAMESBORG door mevr. Huang Shan en te water gelaten voor rekening van Koninklijke Wagenborg bij Hudong-Zhonghua Shipbuilding Co. Ltd., Shanghai onder bouwnummer H1595A, 31-1-2013 opgeleverd aan

Thamesborg Beheer B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 14.695 GT, 7.626 NT, 12.359 DWT, lengte 172,28 (161,65) meter, breedte 21,49 meter, holte 12,31 meter. 4 kranen van 60 ton SWL, 7.500 kW, Wärtsilä 6L46F. 4-2-2013 vertrokken op de eerste reis naar Thailand, vandaar naar Singapore, Brazilië en Argentinië. 13-3-2013 (e) in reparatie. 9-7-2013 vanaf Batam gearriveerd bij Sembawang shipyard te Singapore achter de sleepboot SALVERITAS. 18-9-2013 na de krukas gewisseld te hebben vertrokken van de ankerplaats bij Singapore naar Durban, 2-10-2013 ETA te Durban. 13-12-2019 tijdens een reis van Baie Comeau naar Baltimore in aanvaring gekomen met de sluismuur van het Canso-kanaal in Nova Scotia, terwijl het de sluis vanuit het noorden binnenvoer op positie 45.39,00 NB en 061.25. 00 WL, om 16.00 uur, 17-12-2019 reis vervolgd. 7-9-2025 onderweg van Lianyungang naar Baie Comeau, Quebec Straat Franklin aan de grond gelopen. 9-10-2025 vlot gebracht met hulp van ijsbreker BOTNICA en de Canadese sleepboot BEVERLY M I. (Foto: Canadian Coast Guard/G-Captain).

Aan de grond gelopen in de Straat Franklin

Op 7 september 2025, rond middernacht UTC, liep de 'THAMESBORG', onderweg van Lianyungang naar Baie Comeau, Quebec, met 16 personen en een lading carbonblokken voor industrieel gebruik aan boord, aan de grond in de Noordwestelijke Doorvaart in de Straat Franklin, ter hoogte van pos. 71° 21' N 096° 54' W. De Canadese kustwacht zette de boeivuurtoren CCGS 'SIR WILFRID LAURIER' (IMO: 8320456) in om assistentie te verlenen. De lichte ijsbreker bevond zich ten tijde van het incident ongeveer 150 zeemijl ten zuidwesten en arriveerde binnen ongeveer negen uur ter plaatse.

Ook het vrachtschip 'MIENA DESGAGNES' (IMO: 9700380) week af van zijn route van Montreal naar Becancour en lag gereed op de grond bij de zuidwesthoek van Prince of Wales Island in de Peel Sound.

De bemanning raakte niet gewond en er vond geen vervuiling plaats als gevolg van het incident. De brandstoftanks en de laadruimen van het schip waren allemaal intact. De bemanning van de 'Thamesborg' was bezig met een verdere beoordeling van de mogelijke schade aan het schip en bergingsexperts bespraken verdere stappen voor het veilig vlottrekken van het schip, dat regelmatig de Noordwestelijke Doorvaart vaart, die China en Canada verbindt. De route via het Noordpoolgebied is ongeveer 3750 zeemijl korter dan de traditionele route via het Panamakanaal en levert een reistijdsbesparing van ongeveer 14 dagen op, met een 40% lagere uitstoot. (Timsen, 7-9-2025).

Schip blijft stabiel ondanks schade aan de romp

Na de stranding van de 'THAMESBORG' in de Noordwestelijke Doorvaart, op een locatie in de zuidelijke helft van de Centraal-Canadese Archipel, heeft rederij Wagenborg beloofd dat er een grondig onderzoek zal worden ingesteld naar de oorzaken van het ongeval. Hoewel de brandstoftanks van het ijsversterkte schip en de laadruimen intact waren, heeft een eerste grondige beoordeling door de bemanning schade aan de romp en ballasttanks van het schip aangetoond. Het schip bleef stabiel en aan de grond ten zuidoosten van Prince of Wales Island, op een ondiepe punt aan de zuidwestkant van de zeestraat. Er leek geen ijs te zijn in het gebied van de stranding, dat bekend staat om de risico's van ondiep water, slechte hydrografische kaarten en ijs dat zelfs tijdens het korte vaarseizoen gemakkelijk verstopt kan raken door drijvende ijsschotsen. (Timsen, 9-9-2025).

Bergingsmeester en scheepsarchitect onderweg naar de stranding

Ambtenaren van de Canadese kustwacht verklaarden dat er nog geen tijdlijn was voor wanneer de 'THAMESBORG' weer vlotgetrokken zou kunnen worden. Wagenborg, het Nederlandse maritieme logistieke bedrijf en exploitant van het schip, meldde in een verklaring op 11 september dat er tegen het einde van de week een bergingskapitein en een scheepsarchitect aan boord van de 'THAMESBORG' verwacht werden. Het schip lag stabiel op zijn locatie, zonder vervuiling of milieubedreigingen. De Canadese kustwacht maakt naast de twee schepen ter plaatse, de CCGS 'SIR WILFRID LAURIER' en de CCGS 'JEAN GOODWILL', ook gebruik van satellietgebaseerde milieumonitoring. Beide ijsbrekers ter plaatse zijn uitgerust met vervuilingapparatuur die indien nodig kan worden ingezet. Er zijn luchtonderzoeken uitgevoerd en een ROV heeft op 8 september een inspectie van het schip voltooid. (Timsen, 12-9-2025).

Ijsbreker onderweg van Tallinn om de THAMESBORG weer vlot te trekken

De ijsbreker "BOTNICA" (IMO: 9165877) is op 10 september vanuit Tallinn vertrokken voor een tocht van 3.000 zeemijl om de 'THAMESBORG' weer vlot te brengen. Het schip is door Wagenborg gecharterd in overleg met de verzekeringsmaatschappij. De "BOTNICA" zal pas in december nodig zijn voor ijsbreken in de Finse Golf en heeft tot die tijd geen contract. Voor gebruik als offshore bevoorradingschip heeft de "BOTNICA" een trekkracht van 117 ton. De voortstuwing bestaat uit een combinatie van dieselgeneratoren en elektromotoren. De 12 dieselgeneratoren hebben een gezamenlijk vermogen van meer dan 16.000 PK. De benodigde bergingsuitrusting werd geselecteerd tijdens de doortocht van het schip door het Kielerkanaal op weg naar Canada, in overleg met het in Kiel gevestigde agentschap Sartori & Berge. De 'BOTNICA' werd op 13 september uitgerust voor de operatie in de haven van Osterrönfeld. Op 14 september voer het schip verder naar Brunsbüttel, waar de brandstoftanks bij het bunkerstation werden gevuld ter voorbereiding op de bergingsmissie. Vervolgens vertrok het schip richting de Noordzee. (25-9-2025 RTA te Nuuk (Godthaab), Groenland). (Timsen, 15-9-2025).

Wagenborg gereed voor bergingsoperatie

Tien dagen na de gronding van de 'Thamesborg' zette de rederij Wagenborg de bergingsoperatie voort, maar slecht weer dwong een tijdelijke vertraging van een aantal daarvan. De lokale ijscondities zouden naar verwachting nog enkele weken gunstig blijven. Het jaarlijkse ijsminimum in de Noordelijke IJszee vindt gewoonlijk plaats rond half september, voordat het zee-ijs vanaf oktober terugkeert. Een bergingsmeester en een scheepsarchitect, evenals de eerste set bergingsmaterieel en extra personeel, zijn ter plaatse aangekomen. De resterende bergingsmaterieel en het personeel waren onderweg naar de locatie en zullen naar verwachting binnen een week arriveren. Een bergingsplan is ingediend bij de Canadese kustwacht, die ter plaatse is gebleven bij de CCGS 'Des Groseilliers'. Op 13 september werd de CCGS 'Jean Goodwill' vrijgegeven, nadat de CCGS 'Sir Wilfrid Laurier' terugkeerde met personeel en materieel. De CCGS 'Sir Wilfrid Laurier' werd op 15 september vrijgegeven. Medewerkers van de Marine Environmental and Hazards Response van de Canadese kustwacht en vertegenwoordigers van het door de eigenaar ingehuurde bergingsbedrijf waren ter plaatse. Verdere inspecties van de romp hebben bevestigd dat er geen brandstof is gelekt en dat de brandstoftanks en laadruimen intact zijn gebleven, in tegenstelling tot een aantal ballasttanks die volliepen en een slagzij naar stuurboord veroorzaakten. (Timsen, 17-9-2025).

Koelschip en sleepboot arriveerden op de grondingsplaats

De sleepboot BEVERLY M (IMO: 9084047), die op 9 september vanuit Belledune, New Brunswick vertrok, en de ijsklasse koelschip SILVER COPENHAGEN (IMO: 9143386) zijn op 22 september aangekomen bij de THAMESBORG in pos. 71.21 NB en 096.54 WL in de Straat Franklin. Met 4.000 pk heeft de sleepboot een bollard pull van 71 ton. Met een diepgang van slechts zes meter kon de SILVER COPENHAGEN, die op 9 september vanuit Skagen vertrok, veilig langs de THAMESBORG aanmeren om de overdracht van haar lading te vergemakkelijken. Als het weer het toeliet, werd verwacht dat het eerste deel van de bergingsoperatie in de loop van deze week zou kunnen beginnen. Slecht weer dwong een tijdelijke vertraging van sommige operaties vorige week. Een derde bergingsschip, de BOTNICA (IMO: 9165877), was nog onderweg naar de incidentlocatie met een verwachte aankomsttijd in Nuuk op 25 september om te assisteren bij het laatste deel van de bergingsoperatie. De Canadese kustwacht heeft het plan van Wagenborg voor het veilig vlottrekken van het schip goedgekeurd. De Canadese ijsbreker DES GROSEILLIERS bleef in de buurt paraat. Continue inspecties van de THAMESBORG door middel van ROV-onderzoeken bevestigden dat de brandstoftanks en laadruimen tot op heden intact zijn gebleven. (Timsen, 23-9-2025).



TIBERBORG, IMO 9546473 (NB-197), 27-12-2008 kiel gelegd, 10-5-2013 te water gelaten bij Hudong & Zhonghua Shipbuilding Co. Ltd., Shanghai onder bouwnummer 1597A, 30-7-2013 opgeleverd als TIBERBORG aan Tiberborg Beheer B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, roepsein PCUC. 14.695 GT, 21.301 DWT. 172,34 (161,34) x 21,50 x 13,30 x 9,380 meter. 7.500 kW, Wärtsilä 6L46F. 17 kn. 8-2013 te Shanghai, Xiamen, Tianjin (24-8-2013 vertrokken) en Bayuquan projectlading geladen met bestemming Callao te Peru. 26-9-2013 ETA te Arica, Chili. 14-8-2025 op een reis vanaf Matane in Baffinbaai een motorstoring ogelopen en raakte stuurloos, 19-8-2025 de sleepboot BEVERLY M 1 (IMO: 9084047, 1994, 450 GT, MCKeil Marine Ltd., Burlington ON, Canada) vertrok van Gros Cacouna om assistentie te verlenen, 5-9-2025 met de BEVERLY M 1 gearriveerd te Baie-Comeau om te repareren, 22-9-2025 vertrokken naar Onsan, Korea, 6-11-2025 ETA te Onsan. (Foto: Riemer van Bolhuis, 18-5-2023 op Het Scheur t.h.v. Rozenburg).

TOLI, IMO 9479670 (NB-317), gebouwd voor rekening van Kaptanoglu Denizcilik ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul, 1-3-2009 te water gelaten, 13-4-2009 (BV) opgeleverd als TOLI door Desan Deniz İnşaat Sanayi A.Ş., Tuzla, Istanbul (21) aan Camlica Denizcilik ve Ticaret A.Ş., Istanbul-Turkije, in beheer bij K

Tankering & Ship Management Co., Istanbul, 2.617 GT, 1.132 NT, 3.442 DWT, 6-2-2010 vanaf Santander gearriveerd in de Eemhaven bij van Brink Shipyards B.V. 2-2010 in beheer bij CTE Management B.V., Barendrecht. 15-2-2010 vlag: Malta. 17-2-2010 thuishaven: Rotterdam, roepsein PBYM. 11-8-2010 Chemical Tankers Europe Management B.V., Barendrecht in faillissement, 18-8-2010 (e) verkocht aan Toli Maritime Ltd., 8-2010 thuishaven en vlag: Valletta-Malta, 18-8-2010 (e) in beheer bij K Tankering & Shipmanagement, Istanbul. 17-11-2018 verkocht aan Sunchem Shipping Corp., Valletta-Malta (9HA2299), in beheer bij Swan Tanker Denizcilik Ticari ve Teknik Hizmetler Ltd. 4-2019 herdoopt SELIN S. 22-2-2023 verkocht aan Medichem Shipping Corp., Valletta-Malta, in beheer bij Swan Tanker Denizcilik Ticari ve Teknik Hizmetler Ltd. 29-11-2023 vlag: Marshall Islands (V7A6334), 30-11-2023 in beheer bij DSM Gemi Isletmeciligi AS, Istanbul. 12-3-2024 verkocht aan Prax Shipping III B.V., Rotterdam, vlag: Marshall Islands (V7A6334), in beheer bij Harvest Energy Marine, Brasschaat en V Ships UK Ltd., Glasgow, 3-2024 herdoopt FORTUNA II. 7-2025 verkocht aan Whitaker Tankers Ltd., Hull, vlag: Isle of Man (MSPU3), in beheer bij V Ships UK Ltd., Glasgow, 7-7-2025 te Zeebrugge herdoopt WHITPROGRESS.

VERTOM TULA, IMO 1027706 (NB-330), General Cargo Ship, 4.766 GT, 7.280 DWT, in aanbouw onder bouwnummer TB KAMPEN 373, 31-10-2025 geplande oplevering, 24-7-2025 gedoopt VERTOM TULA door Tula González en te water gelaten, assistentie van o.a. de sleepboot OH SCRAP, 20-9-2025 proefvaart, 22-9-2025 proefvaart, 23-9-2025 proefvaart en te Harlingen, 25-9-2025 opgeleverd aan Vertom Tula B.V., thuishaven: Rotterdam, in beheer bij Vertom Bereederungs G.m.b.H., Moormerland en Vertom B.V., Rhoon. 29-9-2025 vertrokken van Delfzijl naar Ortana, 13-10-2025 ETA te Ortana.

VLIET TRADER, IMO 9395109 (NB-244), 26-5-2006 kiel gelegd, 11-8-2007 te water gelaten, 23-10-2007 opgeleverd door Zhejiang Ouhua Shipbuilding Co. Ltd., Zhoushan (2043) als MEDPACIFIC aan Main Sail Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Reider Shipping B.V., Winschoten en Medstar Shipmanagement Ltd. 11-11-2008 (e) verkocht aan Vliet Trader Beheer B.V., Winschoten, in beheer bij Reider Shipping B.V., Winschoten, roepsein PBBS, 3-11-2008 herdoopt VLIET TRADER. 17-6-2014 (e) in beheer Hermann Buss G.m.b.H. & Cie. K.G., Leer. 26-3-2015 Vliet Trader Beheer B.V. te Winschoten (Groningen) door de rechtbank in Noord-Nederland failliet verklaard. Als curator is aangesteld mr. E. Eshuis. Het insolventienummer van deze zaak is F.18/15/114. De (hoofd)activiteit van Vliet Trader Beheer B.V. is vervoer over water. 15-12-2015 (mt) te Aruba verkocht aan AS Fabiana m.b.H. & Co. K.G., vlag: Antigua and Barbuda, roepsein V2GT6, in beheer Ahrenkiel Steamship G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, 15-12-2015 (e) herdoopt AS FABIANA. 14-11-2017 oprichting van AS Fabiana Opco B.V. te Amsterdam. 26-2-2018 verkocht aan AS Fabiana Opco B.V., Madeira-Portugal (PMD), in beheer bij Contchart Hamburg Leer G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg en Ahrenkiel Steamship G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 4-2019 in beheer bij Contchart B.V., Rhoon en Ahrenkiel Steamship G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 4-8-2025 verkocht aan Ettrick Shipping Ltd., Singapore, vlag: Liberia, in beheer bij Eastaway Pte. Ltd., Singapore en Eastaway Ship Management Pte. Ltd., Singapore, herdoopt EA GATUN. 9-2025 vlag: Portugal (Madeira) (CQIY4).



VORAN, IMO 8906212 (NB-330), 30-6-1989 te water, 13-7-1989 proefvaart, 14-7-1989 opgeleverd door Scheepswerf G. Bijlsma & Zn. B.V. (649) als VORAN aan N.V. Shipping Company "Vorán", Willemstad-N.A. 1990 als VORAN verkocht aan Rederij Flinter, Groningen, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 6-1993 gekocht door G.J.B. Kalkman, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, herdoopt SANDETTIE. 6-1-1995 tijdens een reis van Mo-i-rana naar Warnemünde met lading staalprofiel in slecht weer gestrand op de noord Noorse kust bij de vuurtoren van Blaabakflua, dezelfde nacht door reddingsboot vlot getrokken en op eigen kracht naar de haven van Sandnessjen gevaren. 15-2-2001 na problemen met machine te Kings Lynn door sleepboot WATERMAN naar IJmuiden gesleept, 17-2-2001 gearriveerd te IJmuiden. 14-4-2004 gearriveerd werf te Delfzijl. 4-2004 verkocht aan Part Rederiet Venus VIII, thuishaven: Aalborg-Denemarken, in beheer bij Alba Shipping AS. 16-4-2004 van Delfzijl vertrokken naar Denemarken, te Aalborg herdoopt DAN PROVIDER. 10-2007 verkocht aan Vail Overseas Ltd., Letland, in beheer bij Sia K.S. Prakse, Riga, 3-12-2007 (e) herdoopt GERDA. 8-9-2009 tijdens het afmeren te Bilbao klem komen te zitten onder de Muelle Namar 2 kade. De opvarenden kwamen met de schrik vrij. Het schip voer, waarschijnlijk omdat niet of te laat achteruit werd geslagen, met de bak onder de betonnen kade en bleef daar muurvast zitten. Op eigen kracht lukte het de GERDA niet om los te komen. Persoonlijke ongelukken deden zich niet voor. Twee inderhaast toegesnelde havenslepers slaagden erin het onfortuinlijke schip los te trekken. Het was een geluk bij een ongeluk dat het tij afnam; nu bleef de schade beperkt tot een paar afgescheurde verhaalkammen en wat hekwerk. Het schip is nog dezelfde dag vertrokken, begeleid door de twee sleepboten. 28-10-2022 (v) verkocht aan R-B Maritime Oy, Tallinn-Estland, roepsein ESUK, in beheer bij R-B Maritime Oy, Tallinn en OHO & G Ltd., Paralimni, Cyprus. herdoopt SALLA. 8-2024 vlag: Finland (OJVB). 12-7-2025 in beheer bij R-B Maritime Oy, Tallinn en Nordcrewing Group OU, Tallinn, 12-7-2025 te Pargas herdoopt ZES PILOT. 5-10-2025 te 's-Gravendeel en opgelegd. (Foto: Koos Goudriaan, 13-09-2025 Waalhaven Rotterdam).



WILMA, IMO 8511940 (NB-312), 25-11-1985 kiel gelegd, 6-5-1986 te water gelaten, 6-1986 opgeleverd door Scheepswerf Damen B.V., Bergum (8233) als WILMA aan Coastal Charter Holland B.V., Gorinchem. 1987 verkocht aan MARTESE (Marine Technical Services) Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Reederei Alfred Hartmann K.G. 1995 verkocht aan Alderamine Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Hartmann Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., 10-12-1995 herdoopt ERIKA H. 1997 verkocht aan Barca Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Athena Marine Co. Ltd., 7-11-1997 herdoopt PHINI. 1999 verkocht aan Hänsel Schiffahrts G.m.b.H. & Co. m.s. "Katrin" K.G., Limassol-Cyprus, 4-8-1999 herdoopt DUISBURG. 2000 vlag: Antigua and Barbuda. 2006 verkocht aan Werse Chartering G.m.b.H. & Co. K.G., St. John's-Antigua and Barbuda, in beheer bij Werse Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Münster, 9-5-2006 (GL) herdoopt BEVER. 16-4-2006 (e) verkocht aan Ran Shipping Ltd., St. John's-Antigua and Barbuda, in beheer bij SIA Aquarius Shipmanagement Co., Riga, Letland, 13-10-2006 (GL) herdoopt RAN. 3-11-2006 (e) in beheer bij Astramar Transport Ltd., Riga en Aquarius Shipmanagement CO., Riga. 14-4-2014 (e) in beheer bij Wakes & Co. Ltd., Londen, 4-2014 vlag: Vanuatu, roepsein YJTU2. 15-9-2014 na vertrek van Brake voor de kust van Bremerhaven aan de grond gelopen op de Weser, op eigen kracht vlot gebracht en ten anker gegaan. Onderzoek wees uit dat de elektronische en papieren kaarten verouderd waren. De 34-jarige kapitein verklaarde dat wind en stroming het schip tijdens een ankermanoeuvre aan de grond hadden geduwd. Het schip werd door de bevoegde scheepvaartautoriteit aangehouden totdat de gebreken waren verholpen en het schip weer vaarklaar was verklaard. 18-9-2014 vertrokken en ten anker gegaan op de Elbe. 22-9-2014 vertrokken naar Antwerpen. 6-2017 in beheer bij Wakes & Co. Ltd., Londen en Ran Shipping Ltd., Londen. 7-2017 vlag: Turkije (TCA4461). 9-2017 herdoopt AREL 5. 7-2023 verkocht aan Cenks Shipping Corp., Turkije, in beheer bij Master Ship Management Ltd., Schiedam. 11-2023 verkocht aan Ada Denizcilik Fikri Akin, Turkije, in beheer bij Livestock Express Corp., Jounieh, Libanon. 2025 verkocht voor sloop naar Turkije, 12-9-2025 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Marcel Coster, 20-3-2022).

SAL Heavy Lift is verheugd een verdere uitbreiding van haar vloot dekschepen aan te kondigen. De Duitse specialist op het gebied van heavy lift en engineering heeft twee halfafzinkbare dekcarriers, de MV Sun Shine en de MV Sun Rise, overgenomen van voormalig eigenaar Pan Ocean (Korea). Beide schepen zullen naar verwachting tussen oktober 2025 en april 2026 in Europa worden opgeleverd en zullen commercieel worden geëxploiteerd als onderdeel van de JSI Alliance. (SAL, 22-9-025).

SUN SHINE, IMO 9471616 (NB-302), Heavy Load Carrier, 2-7-2008 kiel gelegd, 14-8-2008 te water gelaten, 30-12-2008 opgeleverd door STX Offshore & Shipbuilding Co. Ltd., Jinhae (S-8001) als STX ROSE 1 aan Pos Maritime CY S.A., Panama, in beheer bij STX Pan Ocean Co. Ltd., Busan en (technisch) STX Marine Service Co. Ltd., Busan. 17.824 GT, 5.348 NT, 16.715 DWT, 2 x 7.200 kW, STX Engine Co. Ltd., Changwon. 12-2013 herdoopt SUN SHINE. 2016 in beheer bij Pan Ocean Co. Ltd. en Pos S.M. Co. Ltd. 28-12-2022 van Nantong naar Rotterdam met casco's van binnenvaartschepen, 23-2-2023 te Rotterdam. 28-2-2023 verkocht aan Pan Ocean Co. Ltd., Seoul-Zuid-Korea (D7DB), in beheer bij Pan Ocean Co. Ltd. en Pos S.M. Co. Ltd. 9-2025 verkocht aan SAL Heavy Lift, t.b.n. LUISA.



SUN RISE, IMO 9623219, Heavy Load Carrier, 22.499 GT, 24.629 DWT, 9-8-2011 kiel gelegd, 29-3-2012 te water, 31-10-2012 opgeleverd door STX Offshore & Shipbuilding Co. Ltd., Jinhae als STX ROSE 2 aan STX Marine Service Co. Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Pan Ocean Co. Ltd. 7-2013 herdoopt SUN RISE. 1-2016 in beheer bij Pos S.M. Co. Ltd., Busan. 28-10-2022 verkocht aan Pan Ocean Co. Ltd., Zuid-Korea (D7GU), in beheer bij Pan Ocean Co. Ltd. en Pos S.M. Co. Ltd. 9-2025 verkocht aan SAL Heavy Lift, t.b.n. ALMA. (Foto: Willem Koper, 12-9-2022).

Allseas breidt vloot uit met nieuwbouw Heavy Transport Vessel Grand Tour

Allseas breidt de veelzijdigheid van zijn vloot uit met een speciaal gebouwd halfafzinkbaar Heavy Transport Vessel (HTV), wat onze toewijding onderstreept om projecten slimmer, strategisch en met het oog op de toekomst op te leveren.

We hebben een bouwcontract getekend met Guangzhou Shipyard International (GSI) in China, met levering gepland voor Q1 2028. Het nieuwe schip, dat de naam Grand Tour krijgt, zal een laadvermogen hebben van 40.000 ton, ontworpen om 's werelds grootste offshore-constructies over oceanen te vervoeren en deze gemakkelijk over te dragen aan Pioneering Spirit voor installatie.

Het nieuwe schip is ontworpen om precies in de boeggleuf van Pioneering Spirit te passen. Deze integratie zal het offshore installatieproces stroomlijnen en klanten een one-stop-shop bieden voor transport en installatie van grote constructies die ver van de installatielocatie zijn vervaardigd.

De oplossing versterkt de rol van Allseas als belangrijke speler in de uitbreiding van het Europese offshore elektriciteitsnet en de bredere energietransitie.

Slim ontwerp voor efficiëntie en toekomstbestendigheid

Trouw aan Allseas' staat van dienst op het gebied van innovatie, is Grand Tour ontworpen voor operationele flexibiliteit en duurzaamheid:

* Half-afzinkbare romp met een breedte van 57 meter voor verbeterde stabiliteit en toegang tot ondiepe diepgang op wereldwijde werven.

- * Laadvermogen van 40.000 ton
- * Geavanceerd ballastsysteem dat 24.000 kubieke meter per uur verpompt - gelijk aan 10 Olympische zwembaden - waardoor veilige, nauwkeurige lastoverdrachten mogelijk zijn.
- * Methanol-ready voortstuwingssysteem van 24 MW, met de mogelijkheid om over te stappen op e-Methanol, waardoor het concurrentievermogen in een veranderende energiemarkt wordt veiliggesteld.
- * Luchtsmeersysteem onder de romp en voortstuwing met pods om de weerstand te verminderen, de transportefficiëntie te verbeteren en het brandstofverbruik te verminderen.
- * Laaddek van 180 x 57 m, ontworpen voor direct slippen, roll-on/roll-off en float-on/float-off-operaties.



Ondersteuning van de energietransitie in Europa

Grand Tour zal een sleutelrol spelen in de uitvoering door Allseas van TenneT's baanbrekende 2GW offshore windprogramma, dat tegen 2032 28 gigawatt aan schone offshore windenergie zal leveren aan Europese huishoudens en bedrijven.

Het schip zal zeer grote converterstations vervoeren van fabricagewerven in Azië en Europa naar installatielocaties in de Nederlandse en Duitse Noordzee, waar Pioneering Spirit het overneemt voor de installatie in één lift.

"Deze toevoeging aan onze vloot is meer dan een uitbreiding - het is een strategische investering die ons beter in staat stelt om volledig geïntegreerde Transport & Installation (T&I)-oplossingen te leveren voor enkele van 's werelds meest ambitieuze offshore energieprojecten", zegt projectdirecteur Pieter Kambier. "Door transport en installatie in eigen beheer te houden, kan Allseas risico's verminderen, plannings stroomlijnen en klanten een ongeëvenaarde betrouwbaarheid bieden bij het leveren van complexe offshore-infrastructuur."

Naast offshore wind zal Grand Tour Allseas in staat stellen zijn eigen vlootactiva te verplaatsen en nieuwe drijvende vrachtmarkten te betreden, waardoor nieuwe lange-termijn-kansen in verschillende sectoren worden geopend. (Bron en afbeelding: Persbericht Allseas, dinsdag 10 september 2025).

CY Shipping en BigLift Shipping breiden gezamenlijke Heavy Transport Fleet opnieuw uit met twee nieuwe BC-Class Vessels

Amsterdam, 12 september 2025 — CY Shipping en BigLift Shipping breiden hun gezamenlijke vloot van Heavy Transport Vessels (HTV's) uit tot in totaal acht, met wederom twee nieuw bestelde BC-Klasse schepen. Het eerste schip staat gepland voor oplevering in Q1 2028, gevolgd door het tweede, in Q3 2028.

Net als bij de eerste twee schepen van de BC-Klasse, zijn er nieuwbouwcontracten voor de nieuwste toevoegingen getekend met Jing Jiang Nanyang Shipbuilding Co., Ltd in China. Deze schepen, gezamenlijk ontworpen door CY Shipping en BigLift Shipping, onderstrepen de sterke samenwerking tussen de twee bedrijven en hun gedeelde toewijding aan innovatie in zwaar transport.

De schepen van de BC-Klasse zijn ontworpen om ultragrote en zware modulaire ladingen over de hele wereld te vervoeren en geven prioriteit aan betrouwbare servicesnelheid, lage acceleraties en efficiënte laad- en losoperaties. Dankzij hun vergelijkbare frameafstand, diepte, ballastsystemen en getijdencompensatie-mogelijkheden zullen de nieuwe schepen volledig uitwisselbaar zijn met BigLift's MC-Klasse schepen, BigLift Barentsz en BigLift Baffin, terwijl ze een langere deklengte en verbeterde heklaadfunctionaliteit bieden.

Het schip van de BC-klasse is 180 meter lang en heeft een breedte van 43 meter. Het dek overspant 43 bij 140 meter en biedt een volledig onbelemmerde laadruimte van 6.020 m². Ladingen kunnen via de achtersteven of zijkant worden geladen en gelost met behulp van ro-ro- of sledemethoden. Met een diepte

van 12 meter, een draagvermogen van 25.000 ton en een ballastsysteem dat 12.000 m³/uur kan leveren, zijn deze schepen ontworpen voor robuuste prestaties

"De introductie van de BC-Klasse schepen weerspiegelt onze gedeelde visie met BigLift Shipping: het neerzetten van nieuwe maatstaven op het gebied van zwaar transport. Deze schepen vergroten niet alleen ons operationele bereik, maar versterken ook onze toewijding aan de markt", aldus James Jung, directeur bij CY Shipping.

"Met de vier schepen van de BC-klasse voegen we niet alleen capaciteit toe, maar ook betrouwbaarheid, flexibiliteit, redundantie en een uniforme standaard van uitmuntendheid", voegt Johan Boer, commercieel directeur bij BigLift Shipping, toe. "Dit is een belangrijke stap voorwaarts in onze missie om wereldwijd innovatieve oplossingen voor zwaar transport te leveren." (Persbericht BigLift, 12 september 2025).



Roll Group verwelkomt m.s. BIGROLL KMC BEAUMONT in haar vloot

Capelle aan den IJssel, Nederland – De Roll Group is verheugd de lange termijn charter van de wide deck carrier Bigroll KMC Beaumont van haar partner KMC Bluewhale aan te kondigen. Het schip werd afgeleverd in Singapore en zal onmiddellijk in gebruik worden genomen ter ondersteuning van de groeiende wereldwijde projectlogistiek en transportdiensten van Roll Group.

Met een lengte over alles van 139,00 meter en een dekbreedte van 32,00 meter is de Bigroll KMC Beaumont een waardevolle aanvulling op het wagenpark van Roll Group. Het schip zal het bedrijf beter in staat stellen om zware en extra grote ladingen te vervoeren in belangrijke markten, met name in de sectoren hernieuwbare energie en olie en gas.

"Deze meerjarige overeenkomst ondersteunt onze voortdurende inzet om geïntegreerde en zeer betrouwbare transportoplossingen voor complexe lading te leveren", zegt Peter Rondhuis, CEO van Roll Group. "We zijn verheugd om de Bigroll KMC Beaumont in gebruik te nemen en bedanken KMC

"Deze meerjarige overeenkomst ondersteunt onze voortdurende inzet om geïntegreerde en zeer betrouwbare transportoplossingen voor complexe lading te leveren", zegt Peter Rondhuis, CEO van Roll Group. "We zijn verheugd om de BIGROLL KMC BEAUMONT in gebruik te nemen en bedanken KMC Bluewhale voor hun samenwerking en professionaliteit tijdens het leveringsproces."

KMC Bluewhale, een strategische partner in zwaar zeetransport. De BIGROLL KMC BEAUMONT is een van de twee ultramoderne schepen in hun vloot die zijn ontworpen om te voldoen aan de veranderende behoeften van wereldwijde logistiek en offshore-constructie.

De oplevering in Singapore is een belangrijke mijlpaal voor beide bedrijven en versterkt hun operationele samenwerking op strategische scheepvaartcorridors verder. In december 2025 zal Roll Group haar vloot verder uitbreiden door de BIGROLL KMC BUSAN een meerjarige overeenkomst aan te gaan, het tweede schip dat door deze samenwerking met KMC Bluewhale wordt toegevoegd.

Over Roll Group

Roll Group biedt een unieke combinatie van land- en zeetransportoplossingen voor zware en extra grote lading. Met een gespecialiseerde vloot en een wereldwijd netwerk biedt Roll Group end-to-end projectlogistieke diensten, waardoor een veilige en efficiënte levering van oorsprong tot bestemming wordt gegarandeerd.

Over KMC Blauwe vinvis

KMC Bluewhale is een toonaangevend Koreaans maritiem transportbedrijf met een diverse vloot ter ondersteuning van wereldwijde infrastructuur-, energie- en industriële projecten. (Bron: roll-group.com. 16-9-2026. Foto: roll-group.co).

BIGROLL KMC BEAUMONT, IMO 9351933, Heavy Load Carrier, 8.521 GT, 11.394 DWT, 11-9-2006 opgeleverd als DONGBANG GIANT NO. 1 aan Dongbang Transport Logistics, Zuid Korea (). 1-3-2017 in beheer bij Dongbang Transport Logistics en STX Marine Service Co. Ltd. 18-5-2020 in beheer bij Dongbang Transport Logistics en Fair Shipmanagement Co. Ltd., Busan. 9-3-2023 verkocht aan KSF Global No 22-1 S.A., Seoul, vlag: Panama (3E3847), in beheer bij Dongbang Transport Logistics Co, Ltd., Seoul en Fair Shipmanagement Co. Ltd., Busan. 9-2025 herdoopt BIGROLL KMC BEAUMONT.

DONGBANG GIANT NO: 7, IMO 9786580, Heavy Load Carrier, 17.346 GT, 19.348 DWT. 5-11-2015 kiel gelegd, 18-8-2016 te water, 16-11-2016 opgeleverd als DONGBANG GIANT NO. 7 aan KMC Line Co. Ltd., Zuid Korea, in beheer bij Dongbang Transport Logistics en STX Marine Service Co. Ltd. 3-3-2021 in beheer bij Dongbang Transport Logistics en Fair Shipmanagement Co. Ltd. 28-2-2023 verkocht aan KSF Global No 22-2 S.A., 3-2024 vlag: Panama (3E3849), in beheer bij STX Marine Service Co. Ltd. 2-12-2024 in beheer bij STX Marine Service Co. Ltd. en STX Ocean Service Corp.

Onder de nieuwe naam Torcargovast richting de toekomst

Torcargo B.V. te Rotterdam, voorheen bekend als Cargow Thorship, is een toonaangevende transportdienstverlener die het continent, Noorwegen, het Verenigd Koninkrijk, de Faeröer en IJsland met elkaar verbindt.



Torcargo zorgt voor uitgebreide oplossingen voor zowel zeetransport als luchtvracht omvatten verzending, expeditie, projectlading, bevrachting, agentuur, douaneafhandeling en opslag.

In juli 2025 is er een nieuwe dienst bijgekomen die hun positie in Noordwest-Europa nog verder zal versterken, hun nieuwe dienst verbindt de haven van Thorlakshofn wekelijks met Rotterdam.

Het nieuwbouwprogramma is uitgebreid met de bestelling van 2 x state-of-the-art 5.100 TEU breedstralende containerschepen hebben in het Verre Oosten.

De schepen zijn super-eco, Tier III, voorzien van diverse brandstofbesparende apparaten en zullen in 2027 worden opgeleverd. Bovendien, en dit maakt ons als kenners van Sietas-schepen bijzonder blij, hebben we 2 schepen van het bekende type Sietas 178 aangeschaft, namelijk ELBSUMMER (IMO 9386718, voorheen NAVI BALTIC) en ELYSEE (in charter als OOCL RAUMA, binnenkort ELBSPRING genoemd), de twee laatste containerschepen die op de scheepswerf van Sietas zijn gebouwd en ware meesterwerken van de Duitse scheepsbouwkunst.

Torcargo is ook eigenaar van Freyja W B.V. (m.s. FREYJA W), Frigg W B.V. (m.s. FRIGG W), Sif W B.V. (Ship Manager voor m.s. SIF W) en Village Seven/V7 Fune (m.s. SIGYN W). (Info: Reederi Elbdeich/Torcargo/MK).



Njordic Ferry Lines

Er zijn plannen voor een nieuwe ferryverbinding van de Eemshaven in Nederland naar Arendal in Noorwegen.

Deze moet in 2027 van start gaan, Njordic Ferry Lines is de initiatiefnemer en heeft een intentieverklaring ondertekend met betrokken partijen in Groningen en Noorwegen. De nieuwe veerdienst, die zich ook richt op vrachtvervoer, wordt gezien als een duurzaam alternatief voor reizen en varen, met een verwachte reistijd van ongeveer 18 uur.

75 JAAR ZEEKADETKORPS MAASSLUIS

Het Zeekadetkorps Maassluis ontvangt Koninklijke erepenning

Vanwege het 75 jarig bestaan van het Zeekadetkorps Maassluis heeft de Koning besloten het Zeekadetkorps Maassluis te eren met de Koninklijke Erepenning.

Deze is tijdens een Alle Hens op zaterdag 5 oktober speciaal uitgereikt door Burgemeester Jack de Vries.

Koninklijke Erepenning

De Koninklijke Erepenning is een ereteken dat kan worden verleend aan verenigingen, stichtingen of instellingen dan wel aan sportverenigingen. Het symboliseert het respect en de waardering die de Koning heeft voor bijzondere verdiensten van de ontvanger. Alleen de Koning kan de Erepenning toekennen, welke strikt op naam van de ontvangende instantie is.

In het bijzijn van de commandanten en Voorzitters van de aanwezige korpsen, leden van het Hoofdbestuur van Zeekadetkorps Nederland, de Liaison officier van de Koninklijke marine van een aantal Raadsleden werd de Koninklijke erepenning uitgereikt tijdens een Alle Hens aan de plaatselijke voorzitter en de Commandant van Zeekadetkorps Maassluis

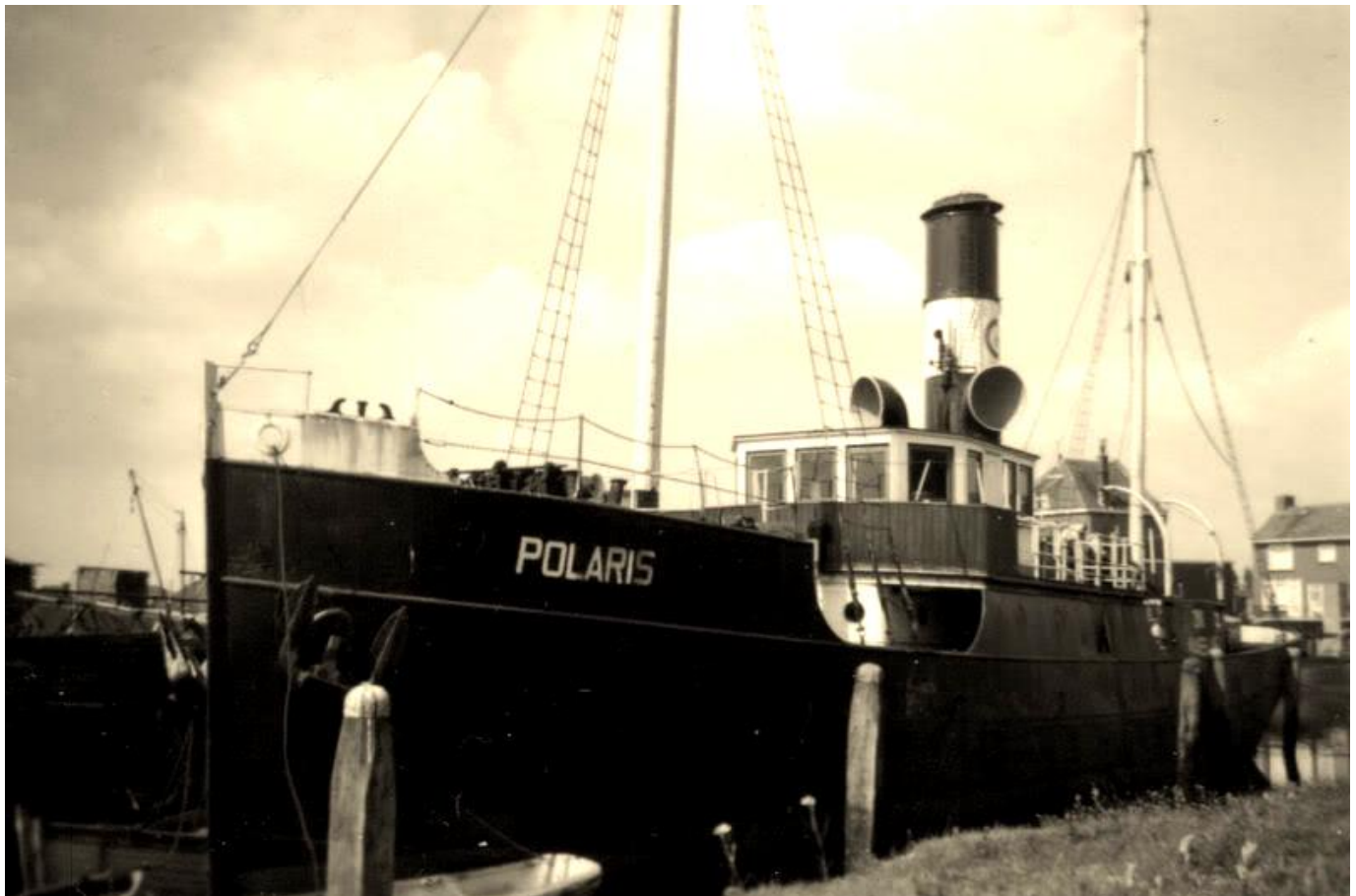
Uiteraard zijn we hier erg trots op deze erkenning dat men ziet dat we al 75 jaar de jeugd van Maassluis een leuke en leerzame tijd hebben. (ZKK Maassluis, 13-9-2025).



Eerste korps

Op 18 februari 1949 is het eerste Zeekadetkorps in Gouda opgericht. In november 1949 volgde Zeekadetkorps Maassluis. Daarna begonnen de zeekadetten in Amsterdam (1950), Schiedam (1951), Arnhem (1951), IJmuiden (1952) en Den Haag (1953).

De korpsen werkten onderling goed samen. Om de zaken beter te organiseren en om naar buiten toe als eenheid op te treden was echter meer nodig. De zeven korpsen besloten in 1955 zich landelijk te verenigen. Op 15 oktober 1955 is de 'Vereniging Zeekadetkorps Nederland' (ZKKNL) opgericht.



Zeekadetkorps Maassluis was in november 1949 het tweede in Nederland opgerichte Zeekadetkorps. Het korps had haar eerste onderkomen op de touw/splits zolder van L. Smit en Co. Het eerste korpsschip was het voormalige loodsvaarttuig POLARIS in 1952. Vanwege ouderdom moest dit schip na een aantal jaren vervangen worden.

De 'POLARIS' maakte plaats voor de mijnenveger 'ABRAHAM VAN DER HULST'. Dit schip kon weliswaar niet meer varen omdat de voortstuwingsinstallatie verwijderd was, maar het was destijds een grandioos onderkomen voor Maassluise Zeekadetten. Tijdens een dokbeurt bleek dat het vlak van de 'ABRAHAM VAN DER HULST' zodanig slecht was dat het vervangen moest worden. De financiële situatie van het korps stond deze reparatie echter niet toe en het korpsschip moest daarom 'uit de vaart' genomen worden. Het Zeekadetkorps Maassluis verhuisde met de scheepsinventarissen van de 'POLARIS' en 'ABRAHAM VAN DER HULST' wederom naar de touw/splitszolder van L. Smit en Co.

Reeds na een aantal maanden kreeg het bestuur een optie op het voormalige betonningsvaartuig 'LANGEROOG'. Dit schip werd als 'LEMAIRE' het derde korpschip van het Zeekadetkorps Maassluis. De 'LEMAIRE' had geen triple-expansie stoommachine voor de voorstuwing meer en ook de stoomketels waren verwijderd. De ontstane ruimte werd dan ook gebruikt om slaapplekken voor de cadetten te maken. Het Zeekadetkorps Maassluis heeft dan ook een hele leuke tijd gehad op de 'LEMAIRE'.

1979 kreeg het Zeekadetkorps Maassluis echter de mogelijkheid een varende schip te kopen, het m.s. RIGEL. Het loodswezen had dit schip al een jaar stilliggen in de haven van Maassluis en wilde het verkopen. Uiteindelijk kwam dit schip bij Zeekadetkorps Maassluis terecht. De LEMAIER werd verkocht aan het Zeekadetkorps Schiedam, alwaar het schip omgedoopt werd in 'SPICA'. (Bron: ZKK Maassluis, foto NN, Internet).

POLARIS, 3-1952 tot 4-1962

Gebouwd 1907, 's Rijks Marinewerf, Amsterdam

Historie:

10-1907 te water, 1907 opgeleverd als loodsboot STOOMLOODSBOOT NO 6 aan het Nederlandsche Loodswezen.

1914-1918 dienst gedaan als bewakingsvaartuig

1940-1945 dienst gedaan als visserijpolitiekruiser, hulphydrograaf en lazarettschiff.

Heeft daarna in vele functies dienstgedaan: bewakingsvaartuig WO I, visserijpolitiekruiser, hulphydrograaf, lazarettschiff WOII, loodsboot en logementschip KM (herdoopt POLARIS) en Zeekadetkorps Maassluis.

1952 als korpschip POLARIS bij Zeekadetkorps Maassluis.

1962 gesloopt door Scheepssloperij Arie Rijdsdijk Boss & Zonen te Hendrik Ido Ambacht.

ABRAHAM VAN DER HULST, 4-1962 tot 4-1969

Gebouwd 1946, N.V. Machinefabriek & Scheepswerf P. Smit Jr., Rotterdam

Mijnenveger, bemanning 45 koppen, 525 ton waterverplaatsing, bewapening 1 3 inch kanon, 4 x 0,50 inch luchtafweergeschut (2x2) en 40 zeemijnen, 15 kn.

1600 PK.

Historie:

1940 kiel gelegd, 26-8-1940 te water gelaten, 15-8-1940 in dienst gesteld bij de Kriegsmarine als AM 1. 30-8-1940 betrokken naar Emden, te Emden in dienst gesteld als M 552. 12-1940 verbouwd tot torpedowerkschip, 8-1944 ingedeeld bij 27e U-flottille te Gotenhaven (Gdynia).

1945 overgedragen aan de Kon. Nederlandse Marine, 15-8-1946 in dienst gesteld als ABRAHAM VAN DER HULST (A928).

5-1947 t/m 801947 dienst als visserij-politieuvaartuig'.

16-9-1947 vertrokken naar Nederlandsch-Indië voor patrouillediensten.

1-7-1949 ingedeeld bij het 1e flotielje mijnenvegers.

15-8-1951 terug te Nederland.

26-5-1952 in dienst gesteld ten behoeve van de vaaropleidingen, ligplaats Vlissingen.

12-6-1953 naar de Rijkswerf te Den Helder om verbouwd te worden tot netpoortschip

1961 uit dienst gesteld.

1962 in bruikleen gegeven aan het Zeekadetkorps Nederland, 1962 over naar Zeekadetkorps Maassluis, 5-11-1962 officieel in gebruik genomen.

1969 over aan Zeekadetkorps Rotterdam.

26-5-1995 bij het Zeekadetkorps Rotterdam vervangen door de BETELGEUZE, verkocht voor sloop.

De Rotterdamse Waalhaven is de nieuwe ligplaats van de BETELGEUZE Ze heeft de oude mijnenveger die al meer dan 20 jaar het Rotterdamse Zeekadetkorps diende, vervangen. 26 Mei 1995 was de grote dag voor het Zeekadetkorps Rotterdam, die dag voor de BETELGEUZE de nieuwe waterweg op om naar haar nieuwe plek aan de Rotterdamse Waalhaven te gaan.

LEMAIRE, betonningsvaartuig, 12-1969 tot 3-1979

Gebouwd 1942, Beliard Crighton, Oostende

9-9-1942 te water gelaten als LANGEROOG, in beslag genomen door Duitsland, overgedragen aan Loodsenkommando und Seezeigenamt der Kriegsmarine.

Stoomschip, 100 ton kolenbunkers, 9,5 kn. 500 IPK, 3 cyl, T.E.M.

De Duitse bezetter had nu een gloednieuw schip om loodsen te vervoeren die naar hun te beloodsen schip moesten. Ze was tevens in staat om de vaarwegen te markeren met tonnen en boeien. Het schip werd dus overgedragen aan het "Loodsenkommando und Seezeigenamt der Kriegsmarine" (de Duitse Loods en Betonningsdienst ten tijde van de Tweede Wereldoorlog). Toen in mei 1945 de oorlog ten einde kwam en de Amerikanen het schip vonden, werd het gevorderd als krijgsbuit. In datzelfde najaar werd het schip in bruikleen gegeven aan het "Wasser und Schifffahrtsamt" (De Duitse Rijkswaterstaat) te Bremerhaven. Het zwaar verarmde Duitsland had in de oorlog veel schade geleden en ook de vaarwegen waren in slechte staat. In 1954 kocht de directie van het WSA te Bremen het schip voor het kantoor te Bremerhaven. Het schip was intussen al wat aangepast en had een onderhoudsbeurt gekregen. Het was uitgerust met een trippel expansie stoommachine van 500 pk. Het schip had een vaart van 9,5 knopen en was in staat, om bij deze snelheid 2500 zeemijlen af te leggen met 100 ton kolen.

5-1945 door U.S.A. gevorderd als krijgsbuit.



1945 in bruikleen gegeven aan Wasser und Schiffsahrtsamt, Bremerhaven.

1954 verkocht aan Wasser und Schiffsahrtsamt, Bremerhaven.

30-4-1969 uit dienst gesteld, verkocht voor sloop, de stoommachine en ketels verwijderd. 1969 verkocht aan Zeekadetkorps, Maassluis, 12-1969 gearriveerd te Maassluis, 5-1970 herdoopt LEMAIRE, genoemd naar Luitenant te zee der speciale diensten W.C. Lemaire, in die periode voorzitter van Zeekadetkorps Nederland.

1979 verkocht aan Zeekadetkorps Schiedam, herdoopt SPICA.

2017 te Schiedam vervangen door het binnenvaartschip PONTRESINA (1957 opgeleverd door Chr. Ruthof, Mainz-Kastel als PONTRESINA aan Nauta S.A., Basel. IVR 7000510. 486 ton. 360PK, Brons. 19-- verlengd van 53,95 naar 59,95 meter, 608 ton. 1969 verkocht aan A.F. Wendt in Rotterdam, IVR 2312772. 1999 verkocht aan Scouting Moerdijk, Moerdijk. 1999 verbouwd tot korpsschip, 70 ton. 9-4-1999 in dienst. 2011 verkocht aan Zeekadetkorps Amsterdam. 5-8-2017 in dienst gesteld bij Zeekadetkorps Schiedam. 12-2023 de PONTRESINA verkocht voor sloop.

1-2018 de SPICA verkocht voor sloop aan Scheepssloperij Nederland B.V., 's-Gravendeel, 18-1-2018 met de sleepboten THIJS (EN 02203478) en GEPKE III (IMO 8433277) van Schiedam naar 's-Gravendeel gesleept om gesloopt te worden. (Foto: Jan van der Zee).

RIGEL, loodsboot, 20-3-1979

Het m.s. RIGEL kent een bewogen geschiedenis. Na haar kiellegging als Groenlandtrawler is zij in 1942 door de Duitse bezetter gevorderd om dienst te doen luchtafweerschep. Na de oorlog werd de RIGEL samen met haar twee zusterschepen DENEBO en ALGOL omgebouwd tot loodsvaartuig, om de tijdens de oorlog verloren gegane vaartuigen te vervangen. Na de ombouw bij de Arnhemsche stoomsleephelling is ze afgebouwd bij de werf van L. Smit in Kinderdijk en op 14 oktober 1948 in dienst gesteld. In haar hoedanigheid van loodsvaartuig heeft de RIGEL altijd dienst gedaan in de regio Rijnmond, met als uitvalsbases Maassluis en Hoek van Holland. Als loodsvaartuig voer de RIGEL voornamelijk op de rede van Hoek van Holland om met de vier loodsjollen die zij aan dek had loodsen af te zetten en op te halen bij de te beloodsen zeeschepen. De RIGEL had hiervoor een accommodatie voor 24 loodsen en 6 leerling loodsen, die ook aan boord konden overnachten. Naast haar taken als loodsvaartuig werd ze ook ingezet om lichtschepen te bevoorraden. Ook heeft de RIGEL nog dienst gedaan als weerschep. Na de watersnoodramp van 1953 was het noodzakelijk om accuraat op de hoogte te zijn van de weersomstandigheden op zee, zeker in de periode dat de dijken nog niet versterkt konden worden. In deze periode heeft de RIGEL een aantal reizen als weerschep ondernomen. Toen het loodswezen overging tot nieuwbouw is de Rigel na een korte periode van oplegging in bezit gekomen van het zeekadetkorps Maassluis, waarna een geheel nieuw leven als opleidingsschip begon. Als opleidingsschip heeft de RIGEL al vele nieuwe reizen gemaakt, met als hoogtepunt diverse reizen naar Engeland. Bron: www.zkkmaassluis.nl).

1942 kiel gelegd bij N.V. Haarlemsche Scheepsbouw Maatschappij, bestemd voor Reederei Bisschop & Co., Hamburg, Duitsland, later bestemd voor de Kriegsmarine als MFL 1, daarna als M 3682 en V 807, 17-10-1944 in dienst bij de Kriegsmarine als V 807.

5-1946 gearriveerd bij L. Smit & Zn., Kinderdijk (427), 8-10-1948 proefvaart, 14-10-1948 in dienst Ministerie van Marine, in beheer bij Loodswezen, 's-Gravenhage, standplaats Hoek van Holland. Roepsein PAHM. 496 BRT, 109 NRT, 510 DWT. 47,80 x 8,19 x 5,87 x 3,800 meter. 12 kn. 755 EPK, Bolnes.

1948 het nationale penantnummer HB 11 toegewezen. 10-1950 penant-nummer gewijzigd in A 820 (NAVO).



4-1959 verbouwd met o.a. nieuwe brug. 30-9-1974 opgelegd als reserveboot te Maassluis.
 18-1-1979 afgevoerd van de sterkte en overgedragen aan Dienst der Domeinen.
 20-3-1979 als RIGEL overgedragen aan Stichting Zeekadetten, Maassluis. (Foto: Teun van der Zee, 17-5-2014, Dag van de Zeesleepvaart Maassluis).



SCHUILING M876. 11-9-1986 tot ??
 Gebouwd 1961, Scheepswerf G. de Vries Lentsch, Amsterdam.

171,3 ton waterverplaatsing. 33,08 x 6,87 x . x 1,800 meter.

Mijnenjager (ondiepwatarmijnenveger) van de "Van Straelen"-klasse, bemanning: 14 koppen, bewapening: 1 mitrailleur van 20 mm. Oerlikon, 13 kn., vegend 9 kn.

1.100 PK, 2 x Werkspoor.

Historie:

26-6-1959 kiel gelegd, 30-6-1960 te water gelaten, 5-4-1961 in dienst gesteld als Hr.Ms. SCHUILING M876 (genoemd naar kapitein ter zee W. Schuiling, de Amerikaanse vlag is bij het in dienst stellen gehesen omdat Hr.Ms. SCHUILING M876 is gebouwd met geld van het Amerikaanse "Mutual Defense Aid Program", dat was geld dat de Amerikanen na de tweede wereldoorlog aan Europese landen gaf om hun defensie te versterken).

Zusterschepen: De schepen zijn in de periode maart 1960 t/m april 1962 in dienstgesteld, de andere schepen: Hr.Ms. ALBLAS M868, genoemd naar luitenant ter zee (SD) der derde klasse KMR A.H. Alblas. Hr.Ms. BUSSEMAKER (M869), Genoemd naar luitenant ter zee eerste klasse A. J. Bussemaker. Hr.Ms. LACOMBLÉ (M870), Genoemd naar luitenant ter zee E. E. B. Lacomblé. Hr.Ms. VAN HAMEL (M871), Genoemd naar luitenant ter zee der tweede klasse L.A.R.J. van Hamel. Hr.Ms. VAN STRAELEN (M872), Genoemd naar kapitein ter zee P. B. M. van Straelen. Hr.Ms. VAN MOPPES (M873), Genoemd naar officier marine-stoomvaartdienst der tweede klasse W.M. Moppes. Hr.Ms. CHÖMPFF (M874), Genoemd naar luitenant der eerste klasse J.M.L.I. Chömpff. Hr.Ms. VAN WELL GROENEVELD (M875), Genoemd naar luitenant ter zee der eerste klasse C.A.J. van Well Groeneveld. Hr.Ms. VAN VERSENDAAL (M877), Genoemd naar luitenant ter zee der eerste klasse A.C. van Versendaal. Hr.Ms. VAN DER WEL (M878), Genoemd naar matroos der eerste klasse W.G. van der Wel. Hr.Ms. VAN 'T HOFF (M879), Genoemd naar sergeant-machinist J. van 't Hoff. Hr.Ms. MAHU (M880), Genoemd naar sergeant(vlieger) P. Mahu. Hr.Ms. STAVERMAN (M881), Genoemd naar sergeant (SD) zeemiliciën H.M. Staverman. Hr.Ms. HOUTEPEN (M882), Genoemd naar marinier der eerste klasse P.J. Houtepen. Hr.Ms. ZOMER (M883), Genoemd naar sergeant adelborst voor de zeedienst J. J. Zomer.

1983 de mijnenvegers van de "van Straelen" klasse werden uit dienst gesteld. Een groot aantal ging naar de sloop. De SCHUILING ging met 3 zusterschepen naar het Zeekadetkorps: de VAN VERSENDAEL (Zeekadetkorps Schiedam), de LACOMBLE (Zeekadetkorps Den Helder) en de VAN MOPPES (Zeekadetkorps Hellevoetsluis). De laatste is inmiddels gesloopt. Er zijn 2 van deze mijnenvegers verkocht aan de marine van Peru: de VAN DE WELL en de VAN HAMEL, deze varen daar nog steeds als hydrografisch opnemingsvaartuig. De VAN 'T HOFF is verbouwd tot een cruisescheepje en vaart onder de naam FANTASY met thuishaven Piraeus op Kreta. De VAN STRAELEN en de HOUTEPEN bestaan ook nog steeds, kwamen in particuliere handen en dienden als woonschip. De MAHU vaart nog steeds zo en is regelmatig te gast bij Maritime evenementen.

1-1984 uit dienst gesteld. 1984 in bruikleen aan het Zeekadetkorps Nederland gegeven. Dienst gedaan bij het Zeekadetkorps Nederland als korpsschip en opleidingsschip.



11-4-2013 de SCHUILING door de duw- sleepboot TJERK-HIDDE naar 's-Gravendeel gebracht om gesloopt te worden. (Foto M876: Teun van der Zee, 10-1986, Maassluis. Foto: Dieter Henken, 11-4-2013, Zwijndrecht).

KERMIT, IMO 8106903, ENI 02716479, MMSI 244026050, sleepboot, 2002- PC3223

Gebouwd 1981, Scheepswerf Damen B.V., Gorinchem (2215)

22-7-1981 opgeleverd als KERMIT aan Smit-Tak Internationaal Bergingsbedrijf B.V., Rotterdam, 12 BRT, 11,21 (10,09) x 3,58 x 2,01 x 1,950 meter, 127 EPK, Caterpillar Tractor Co., Peoria, Illinois.

3-6-1983 ingebracht bij Maasberg B.V., Rotterdam (Smit-Tak).



29-1-1992 ingebracht bij Takmarine B.V., Maassluis.

30-10-2002 verkocht aan het Zeekadetkorps, Maassluis. (Foto KERMIT: Teun van der Zee, 30-5-2015).



De CORBULO is een voormalig binnenvaartschip. Het werd in 1923 in Heusden gebouwd als sleepkempenaar, kreeg in 1955 voor het eerst een motor (150 PK, M.A.N.). Na 1986 werd het schip overgedragen aan een scoutinggroep in Delft die het schip verbouwde tot varende clubhuis. 9-2025 verkocht aan Auto- en Scheepssloperij Treffers B.V. te Haarlem om gesloopt te worden. (Foto: Teun van der Zee, 2-8-2014).

Mijnenjagers Alkmaarklasse naar Bulgarije

3 Nederlandse en 4 Belgische mijnenbestrijdingsvaartuigen worden aan de Bulgaarse marine overgedragen. Dit is inclusief een simulator en reserveonderdelen. De Nederlandse marineschepen zijn van de Alkmaarklasse en gaan in 2027 en 2028 naar het land in Zuidoost-Europa. Dit heeft staatssecretaris Gijs Tuinman de Kamer vandaag laten weten.

Hij noemt de levering "een significante bijdrage aan de veiligheid in de Zwarte Zee." Hij noemt het in het belang van zowel Bulgarije, als ook van Nederland en de bondgenoten dat de vaartuigen er dienst gaan doen. Dit vanwege de huidige zorgwekkende ontwikkelingen aan de oostflank van het NAVO-gebied.

De marine krijgt 6 nieuwe Mijnenbestrijdingsvaartuigen. Dat is de Vlissingenklasse. Het eerste schip wordt mogelijk nog dit jaar overgedragen aan de marine. (Bron: MinDef, 15-09-2025).

Mijnenbestrijdingsvaartuigen duurder

De 6 nieuwe Mijnenbestrijdingsvaartuigen voor de Koninklijke Marine vallen fors duurder uit als de € 883 miljoen die op de begroting stond in 2019. De prijs is, door gestegen materiaalprijzen, inflatie en onvoorziene externe factoren, met 30% opgelopen tot € 1,143 miljard.

Hoewel de schepen oorspronkelijk voor een vaste prijs zouden worden geleverd, biedt het contract met bouwer Belgium Naval & Robotics (een joint venture van Naval Group en ECA Group) de mogelijkheid om inflatie door te berekenen. Bij het begin van het project in 2019 waren de economische en geopolitieke

omstandigheden fundamenteel anders: er was nog geen sprake van een wereldwijde pandemie, disruptie in toeleveringsketens, of een grootschalige oorlog in Europa. Deze factoren hebben geleid tot schaarste aan grondstoffen, stijgende energieprijzen en vertragingen in de productie, waardoor de uiteindelijke kosten moeilijk voorspelbaar bleken.

De bouw van de mijnenjagers loopt door tot 2030, met de verwachting dat het eerste schip, de Hr.Ms. Vlissingen, eind 2025 wordt opgeleverd. De nieuwe schepen zijn uitgerust met geavanceerde drones die het opruimen van zeemijnen grotendeels overnemen, waardoor de bemanning op veilige afstand kan opereren. Daarnaast zijn de schepen sneller, beter verdedigbaar en voorzien van moderne sensoren, wat de operationele capaciteit van de marine aanzienlijk versterkt. (Info: MK).

Marine stelt Zr.Ms. DEN HELDER in dienst

De Koninklijke Marine heeft vandaag het Combat Support Ship (CSS) Den Helder officieel in dienst gesteld. Tijdens een feestelijke ceremonie ontving het schip het predicaat Zijner Majesteits (Zr.Ms.) Den Helder. Voor de marine is dit een bijzondere mijlpaal in de versterking en vernieuwing van de vloot.

Tijdens de ceremonie in Den Helder hees de marine aan boord van Zr.Ms. Den Helder de zogenaamde oorlogswimpel. Dit is een eeuwenlang oud gebruik dat inzet, eer, en verbondenheid met de zeevarendentraditie symboliseert. Zr.Ms. Den Helder is hiermee nu ook herkenbaar als een oorlogsschip dat Defensie in kan zetten voor nationale en bondgenootschappelijke verdediging.

Het schip is 179 meter lang, biedt plaats aan 76 bemanningsleden en ruimte voor zo'n 80 opstappers. De vrachtcapaciteit bestaat uit 20 containers. Het schip draagt de naam van haar thuishaven en is daarmee op een bijzondere manier met de stad Den Helder verbonden.

Als bevoorradingschip voorziet Zr.Ms. Den Helder andere schepen op zee van brandstof, munitie, voeding en reserveonderdelen. Hierdoor hoeven nationale en internationale marineschepen minder vaak operaties te onderbreken. Ook beschikt het schip over een uitgebreide medische capaciteit: in het Role 2-hospitaal aan boord kan een speciaal medisch team operaties uitvoeren en patiënten verzorgen. Het Combat Support Ship levert dan ook een belangrijke bijdrage aan maritieme operaties wereldwijd.

Eerste stap in vlootvernieuwing

Deze indienststelling vormt de eerste stap in het vernieuwen en versterken van de vloot. De komende jaren stromen onder meer nieuwe fregatten, mijnenbestrijdingsvaartuigen en onderzeeboten de zeemacht in.

De komende periode staat in het teken van training en gereedstelling. Vanaf 2026 is het schip operationeel inzetbaar. Nu Zr.Ms. Den Helder in dienst is gesteld, zet het schip allereerst koers naar het Caribisch Gebied voor warmweerbeproevingen. Hierbij test de marine hoe de motoren en systemen werken in warmere omstandigheden. (Bron: MinDef, 1-10-2025).



Open dag Loods M te Maassluis

Op zaterdag 18 oktober, van 13.00 tot 16.00 uur, opent Loods M haar deuren voor een bijzondere en veelzijdige middag. Samen met Museumsschip HUDSON, Museum Maassluis, Nationaal Sleepvaart Museum Maassluis en de Historische Vereniging Maassluis staan we stil bij een belangrijk moment in onze

geschiedenis: 80 jaar bevrijding. We herdenken het einde van de Tweede Wereldoorlog — met verhalen, beelden en ontmoetingen die zichtbaar maken wat vrijheid betekent. Aan boord van de Hudson — die speciaal voor deze dag voor Loods M afgemeerd ligt — in de werkplaatsen en in Loods M waar de musea die dag exposeren, komen herinneringen tot leven.

Tijdens deze dag presenteren we bovendien met trots de nieuwe huiskamer van Loods M: een warme, open plek waar vrijwilligers, bezoekers en buurtgenoten elkaar kunnen ontmoeten. Voor een kop koffie, een goed gesprek of gewoon om even binnen te lopen. Onze vrijwilligers laten deze middag ook zien waar zij zich met 'hart en handen' voor inzetten. Van clinics tot presentaties, van restauratie tot ontvangst: achter alles wat je ziet, zit hun inzet en toewijding.

Lijkt het je mooi om ook vrijwilliger te worden bij Loods M? Deze open dag is hét moment om kennis te maken, vragen te stellen en zelf te ervaren hoe waardevol én gezellig het is om mee te doen. Iedereen is welkom om mee te herdenken, te vieren én elkaar te ontmoeten. Geopend van 13.00 – 16.00 uur.

* Activiteiten: Museumschip Hudson aan de kade voor Loods M – Expositie aan boord

* Historische Vereniging Maassluis – Expositie in Loods M

* Museum Maassluis – Expositie in Loods M

* Nationaal Sleepvaart Museum Maassluis — Expositie in Loods M

* Koffie in de nieuwe Loods M Huiskamer



MARITIEM DEN HELDER
In woord en beeld

www.maritiemdenhelder.eu



Dodelijk ongeval tijdens loswerkzaamheden

Een 21-jarige man uit Capelle aan den IJssel is op 22 september 2025 om 8.30 uur overleden aan boord van de HUANGYAN SPIRIT (IMO 9644263) aan de Botlek Terminal in Rotterdam, terwijl het schip aluminiumblokken aan het lossen was op de faciliteit van de C. Steinweg Group aan de Professor Gerbrandyweg. Het slachtoffer werd aangetroffen in het laadruim, op een diepte van 15 meter. Hij was daar met collega's aan het werk. De medewerker werd bedolven onder een lading aluminiumblokken. Hulpdiensten snelden ter plaatse, maar hun pogingen om zijn leven te redden waren tevergeefs. Er is een onderzoek gestart. In juni stierven ook twee mensen in het ruim van een schip tijdens het lossen van stalen platen. Twee anderen raakten ernstig gewond. Een van de dodelijke slachtoffers was ook een jonge medewerker. In 2018 overleed een student van het STC (Shipping and Handling Centre) op de Steinweg terminal in Europoort.

Na het ongeval in juni riep FNV Havens de Arbeidsinspectie op om in te grijpen bij het overslagbedrijf. Volgens de vakbond zijn er sinds 2017 zeven dodelijke slachtoffers gevallen aan de Steinweg. Met het laatste ongeval is dat aantal inmiddels opgelopen tot acht. (Timsen 24-9-2025. Foto: Teun van der Zee, 2-10-2025, Steinweg).

Steinweg voldoet aan alle veiligheidseisen - onderzoek loopt

Het Rotterdamse overslagbedrijf C. Steinweg Group voldoet aan alle veiligheidseisen die de autoriteiten stellen. Dit meldde het havenbedrijf op 25 september in een verklaring naar aanleiding van het dodelijke

ongeval aan boord van de HUANGYAN SPIRIT op 22 september. Het schip lag tot 26 september stil. Het bedrijf benadrukte ook dat de maatregelen zeer regelmatig worden gemonitord. De Rotterdamse havenwethouder Simons maakte zich echter zorgen en wilde graag met Steinweg spreken. Deze zomer had hij al een diepgaand gesprek gevoerd na het eerdere dodelijke ongeval, zo vertelde hij op 25 september aan de gemeenteraad. Na acht ongevallen verkeert dit bedrijf in grote problemen.

In juni kwamen twee medewerkers van het bedrijf om het leven toen ze bezig waren met het lossen van stalen platen. Naar beide incidenten werd door het Openbaar Ministerie een strafrechtelijk onderzoek ingesteld.

Het bedrijf Steinweg wachtte de uitkomst van het onderzoek af en onderzocht momenteel of er verbeteringen in de veiligheid konden worden aangebracht. Het bedrijf benadrukte zijn volledige medewerking aan het onderzoek en wilde de zaak tot op de bodem uitzoeken.

Andere dodelijke ongevallen op Steinweg-locaties in de afgelopen jaren waren:

2017 – Hartel Terminal, Een 17-jarige leerling kwam om het leven toen een vorkheftruck kantelde.

2018 – Diverse locaties, Drie doden in korte tijd bij afzonderlijke incidenten.

2018 – Marcor, Bij het overslagbedrijf Marcor is een werknemer overleden na een ongeval met een gripper.

19 juni 2025 – Waalhaven (Pier 6), Twee doden en twee zwaargewonden bij het lossen van stalen platen.

22 september 2025 – Botlekterminal (Terminal C), Een man overleed in het ruim van een schip. (Timsen 26-9-2025).

OFFSHORE

Boluda Towage: overname van Koninklijke Boskalis in Australië en Papoea-Nieuw-Guinea

De transactie van \$ 600 miljoen breidt de aanwezigheid van Boluda Towage uit naar vijf continenten en versterkt de vloot met 39 extra sleepboten. In totaal breidt het zijn capaciteit uit tot 232 havens, met een personeelsbestand van 10.000 professionals wereldwijd.

Boluda Towage heeft een beslissende stap gezet in haar internationale expansie met de overname van de sleepactiviteiten van Koninklijke Boskalis BV in Australië en Papoea-Nieuw-Guinea. Deze operatie van \$ 600 miljoen consolideert het bedrijf als 's werelds grootste sleepexploitant, met een vloot van meer dan 850 schepen en aanwezigheid op vijf continenten. Met deze integratie versterkt Boluda Towage zijn wereldwijde capaciteiten en blijft het zijn strategie van duurzame groei bevorderen.

De overname voegt 39 moderne en veelzijdige sleepboten toe aan het netwerk van Boluda, samen met activiteiten in 9 belangrijke havens en een regionaal hoofdkantoor in Sydney. Met een team van 400 nieuwe professionals, waaronder zeevarenden en walpersoneel, vergroot het bedrijf zijn bereik in een van de meest dynamische regio's van de internationale maritieme handel. De havens van Weipa, Townsville, Mackay, Gladstone, Brisbane, Newcastle, Botany, Melbourne en Papoea-Nieuw-Guinea sluiten zich nu aan bij het netwerk van Boluda en versterken zijn rol in de export van essentiële grondstoffen voor de energie-, technologie- en staalindustrie wereldwijd.

Deze integratie verbetert niet alleen de servicemogelijkheden voor internationale klanten, maar stelt Boluda Towage ook in staat om zijn positie in Azië te consolideren, waar het al actief is in Hong Kong, Singapore, Maleisië en Oost-Timor. Vanuit deze nieuwe basis in Australië kan het bedrijf de lokale productie van hulpbronnen efficiënter verbinden met belangrijke consumentenmarkten, met name in Azië, waardoor de continuïteit van de wereldwijde handelsstromen wordt gewaarborgd.

Volgens Vicente Boluda Ceballos, President van Boluda Towage: "Met deze operatie consolideren we onze aanwezigheid op wereldschaal en zijn we actief op alle vier de hemisferen om de beste service te blijven bieden aan onze klanten in meer landen en havens wereldwijd. We streven er ook naar om de ontwikkeling en verbetering van de haveninfrastructuur te ondersteunen, waar we ook actief zijn, waarbij we altijd de veiligheid en duurzaamheid waarborgen." (Persbericht Boluda, 20-10-2025).

1963 oprichting Lamnalco, 50/50 Rezayat en Boskalis. 2010 overname Smit door Boskalis. 2011 overname Smit Terminals door Lamnalco, verder als Smit Lamnalco. 2013 hoofdkantoor te Rotterdam. 2014 overname PB Towage Australia. 2024 overname 50% deelname Rezayat, Smit Lamnalco voor 100% Boskalis. 2025 overname door Boluda van Smit Lamnalco Projects Pte. Ltd., Australië en Smit Lamnalco Projects Pte. Ltd., Australië.

Smit Lamnalco Projects Pte. Ltd. (IMO 0260189), Singapore

REEF KEEPER, IMO 9568976 ex SL MANAKIN-2024, 1.290 GT, Offshore Tug/Supply Ship, 2010, Australia, 3-9-2025 in dienst

PB DARLING, IMO 9389801, 298, Tug, 2008 opgeleverd, vlag: Australia, 3-9-2025 in dienst

PB MURRAY, IMO 9389796, 298 GT, Tug, 2008 opgeleverd, vlag: Australia, 3-9-2025 in dienst

PB PLENTY, IMO 9530498, 250 GT, Tug, 2010 opgeleverd, vlag: Australia, 3-9-2025 in dienst

SL AWOONGA 9578490 (NB-169), ASD type Rampart 30/70E Tug, 21-8-2010 (e) te water gelaten, 12-10-2010 (BV) opgeleverd door Uzmar Gemi Insa San. ve Ticaret A.S., Izmit (55) aan Smit Shipping Singapore Private Limited, Nassau-Bahamas, in beheer bij Smit Marine Australia Pty. Ltd., Gladstone QLD, Australië. Roepsein C6YS2, 455 GT, 136 NT, 30,25 (28,57) x 11,75 x . x 3,750 meter, 5.434 EPK, 4.000 kW, 2 x Caterpillar 3516, Caterpillar Inc., 12 kn. 2010 door Redwise Global Ship Delivery & Crewing van Turkije naar Gladstone, Australië gevaren. 24-3-2011 te Gladstone, Australië gedoopt

SMIT AWOONGA door mrs. Joanne Lutze. 11-2013 thuishaven en vlag: Gladstone QLD-Australië. 8-2015 verkocht aan Smit Lamnalco Pte. Ltd., Gladstone QLD-Australië (VHID), herdoopt SL AWOONGA. 3-9-2025 verkocht aan Smit Lamnalco Projects Pte. Ltd., Singapore. 1-10-2025 in beheer bij Boluda Towage Australia Pty. Ltd., Sydney, VB AWOONGA.

SL BOTANY, IMO 9221401, 294 GT, Tug, 2000 opgeleverd, vlag: Australia, 3-9-2025 in dienst

SL BOYNE ISLAND, IMO 9743679, 664 GT, Tug, 2015 opgeleverd, vlag: Australia, 3-9-2025 in dienst

SL CURTIS ISLAND, IMO 9693472, 667 GT, Tug, 2014 opgeleverd, vlag: Australia, 3-9-2025 in dienst

SL DAINTREE, IMO 9530474, 250 GT, Tug, 2010 opgeleverd, vlag: Australia, 3-9-2025 in dienst

SL DIAMANTINA, IMO 9417505, 472 GT, Tug opgeleverd, 2008, vlag: Australia, 3-9-2025 in dienst

SL ENDEAVOUR, IMO 9530486, 250 GT, Tug, 2010 opgeleverd, vlag: Australia, 3-9-2025 in dienst

SL FITZROY, IMO 9456836, 415 GT, Tug, 2008 opgeleverd, vlag: Australia, 3-9-2025 in dienst

SL HERBERT, IMO 9557977, 294 GT, Tug, 2010 opgeleverd, vlag: Australia, 3-9-2025 in dienst

SL HERON ISLAND, IMO 9743681, 664 GT, Tug, 2015 opgeleverd, vlag: Australia, 3-9-2025 in dienst, 1-10-2025 in beheer bij Boluda Towage Australia Pty. Ltd., Sydney, herdoopt VB HERON ISLAND.

SL HUNTER, IMO 9221413, 294 GT, Tug, 2000 opgeleverd, vlag: Australia, 3-9-2025 in dienst

SL INDEE, IMO 9289635, 325 GT, Tug, 2004 opgeleverd, vlag: Australia, 3-9-2025 in dienst

SL IRRONG, IMO 9795830, 450 GT, Tug, 2018 opgeleverd, vlag: Australia, 3-9-2025 in dienst

SL KING, IMO 9456848, 415 GT, Tug, 2008 opgeleverd, vlag: Australia, 3-9-2025 in dienst

SMIT KOONGO, IMO 9557587 (NB-218), 5-2010 te water gelaten bij Uzmar Gemi Insa San. ve Ticaret A.S., Izmit (34), 29-7-2010 proefvaart bij de werf, 11-8-2010 (BV) opgeleverd aan SMIT Shipping Singapore Private Limited, Bahamas, roepsein C6YO6, 5.434 EPK, 4.000 kW, Caterpillar Inc., Lafayette NE-09, 12 kn., 15-8-2010 met bemanning van Redwise vertrokken naar Gladstone, Australië via het Panama Kanaal, 19-8-2010 ten zuiden van Sicilië met bestemming Las Palmas om te bunkeren, 29-8-2010 vertrokken van Las Palmas, 30-10-2010 gearriveerd te Gladstone, ingezet voor Smit Marine Australia Pty. Ltd. 24-3-2011 te Gladstone, Australië gedoopt SMIT KOONGO door mrs. Patrici Brusasco. 21-11-2013 verkocht aan Smit Lamnalco Singapore Pte. Ltd., Singapore vlag: Australië (VHIB) voor Smit Lamnalco Ltd., Sharjah. 2015 herdoopt SL KOONGO. 3-9-2025 verkocht aan Smit Lamnalco Projects Pte. Ltd., Singapore, vlag: Australië. 1-10-2025 in beheer bij Boluda Towage Australia Pty. Ltd., Sydney.

SMIT KULLAROO, IMO 9578517 (NB-224), 15-9-2010 te water gelaten bij Uzmar Gemi Insa San. ve Ticaret A.S., Izmit onder bouwnummer 57, 8-11-2010 (BV) opgeleverd als SMIT KULLAROO aan Smit Shipping Singapore Private Limited, Bahamas voor werk bij Smit Marine Australia Pty. Ltd. te Gladstone, roepsein C6YU7. 455 GT, 304 DWT, 5.434 EPK, 4.000 kW, Caterpillar Inc. 24-3-2011 te Gladstone, Australië gedoopt SMIT KULLAROO door mrs. Judy Reynolds. 2013 vlag: Australië, roepsein VHIF. 11-2015 herdoopt SL KULLAROO. 3-9-2025 verkocht aan Smit Lamnalco Projects Pte. Ltd., Singapore, vlag: Australië (VHIF). 1-10-2025 in beheer bij Boluda Towage Australia Pty. Ltd., Sydney.

SL LEICHHARDT, IMO 9557965, 294 GT, Tug, 2010 opgeleverd, vlag: Australia, 3-9-2025 in dienst

SL LULU, IMO 9795787, 450 GT, Tug, 2018 opgeleverd, vlag: Australia, 3-9-2025 in dienst

SMIT MARTINIQUE, IMO 9402445 (NB-205), Damen ASD Tug 2810, 14-11-2008 opgeleverd door Damen Galati Shipyard (511537) aan Smit Shipping Singapore Pte. Ltd., vlag: Bahamas, in beheer bij SMIT Vessel Management Service B.V., Rotterdam, roepsein C6XL2, 4.998 EPK, 3.678 kW, 2 x Caterpillar 3516, 13.6 kn., 17-11-2008 een proefvaart op de Donau, 18-11-2008 vertrokken van Roemenië naar Kuwait. 6-2012 verkocht aan Smit Lamnalco Ltd., Bahamas, in beheer bij Smit Lamnalco Netherlands B.V., Rotterdam. 2014 verkocht aan Smit Lamnalco Limited (Cyprus), Nassau-Bahamas, herdoopt SL MARTINIQUE. 7-11-2018 verkocht aan Smit Lamnalco Singapore Pte. Ltd., Singapore, 11-2018 vlag: Australië (VNZ2725). 4-11-2024 in beheer bij Smit Lamnalco Towage Australia Pty. Ltd. 3-9-2025 verkocht aan Smit Lamnalco Projects Pte. Ltd., Singapore, vlag: Australië (VNZ2725). 1-10-2025 in beheer bij Boluda Towage Australia Pty. Ltd., Sydney.

SL MURJAN, IMO 9795799, 450 GT, Tug 2018 opgeleverd, vlag: Australia, 3-9-2025 in dienst

SL MURRUMBIDGEE, IMO 9530503, 250 GT, Tug, 2010 opgeleverd, vlag: Australia, 3-9-2025 in dienst

SL PARDOO, IMO 9289647, 325 GT, Tug, 2004 opgeleverd, vlag: Australia, 3-9-2025 in dienst

SL QUOIN ISLAND, IMO 9693484, 667 GT, Tug, 2014 opgeleverd, vlag: Australia, 3-9-2025 in dienst

SMIT LEOPARD 9488724 (NB-222), Damen ASD 3211, 22-4-2010 gedoopt SMIT LEOPARD door mevr. Yinwei en te water gelaten bij Damen Penlai Shipyard te Penlai onder bouwnummer 511216, 374 BRT, 112 NRT, 2 x Caterpillar 3516, trekkracht 70 ton, 25-10-2010 opgeleverd aan Smit Shipping Singapore Pte. Ltd., Bahamas, in beheer bij Smit Vessel Management Services B.V., Rotterdam, roepsein C6YG2, dor Redwise Global Ship Delivery and Crewing naar Gladstone gebracht voor werk bij Smit Marine Australia Pty. Ltd. 12-2010 (e) vlag: Australië, roepsein VHIG. 24-3-2011 te Gladstone, Australië gedoopt (SMIT LEOPARD) door mrs. Helen Skippen (Smit Marine Australia). 16-1-2014 (e) verkocht aan Smit Lamnalco Singapore Pte. Ltd., Australië (VHIG), in beheer bij Smit Vessel Management Services B.V., Rotterdam. 12-2015 herdoopt SL TARGINNIE. 3-9-2025 verkocht aan Smit Lamnalco Projects Pte. Ltd., Singapore, vlag: Australië. 1-10-2025 in beheer bij Boluda Towage Australia Pty. Ltd., Sydney, herdoopt VB TARGINNIE.

SL THUNGGUN, IMO 9795828, 450 GT, Tug, 2018 opgeleverd, vlag: Australia, 3-9-2025 in dienst

SMIT TONDOON, IMO 9578505 (NB-210), 21-9-2010 (e) te water gelaten bij Uzmar Gemi Insa San. ve Ticaret A.S., Izmit onder bouwnummer 56, 455 GT, 304 DWT, roepsein C6YU8, 26-10-2010 (BV) opgeleverd aan Smit Shipping Singapore Private Limited, Bahamas voor werk bij Smit Marine Australia Pty. Ltd. te Gladstone. 24-3-2011 te Gladstone, Australië gedoopt SMIT TONDOON door mrs. Elizabeth



Zussno. 455 GT, 136 NT, 304 DWT. 30,25 (28,57) x 11,75 x . x 3,750 meter. 12 kn. 5.434 EPK, 4.000 kW, Caterpillar Inc. 2014 ingebracht bij Smit Lamnalco Pte. Ltd., Gladstone-Australië (VHIE). 2014 herdoopt SL TONDOON. 3-9-2025 verkocht aan Smit Lamnalco Projects Pte. Ltd., Singapore, vlag: Australië. 1-10-2025 in beheer bij Boluda Towage Australia Pty. Ltd., Sydney. (Foto: Tropic Maritime Images/Shipspotting. 1-1-2015, Gladstone Harbour).

SL WIGGINS ISLAND, IMO 9743693, 667 GT, Tug, 2015 opgeleverd, vlag: Australia, 3-9-2025 in dienst SMIT YALLARM, IMO 9557599 (NB-224), type Rampart 30/70E ASD Tug, 14-9-2010 opgeleverd door Uzmar Gemi Insa San. ve Ticaret A.S., Izmit (35) als SMIT YALLARM aan SMIT Shipping Singapore Private Limited, Nassau-Bahamas, roepsein C6YS3, in beheer bij Smit Marine Australia Pty. Ltd. te Gladstone voor Smit Internationale B.V. 455 BRT, 136 NRT, 30,25 (28,57) x 11,75 x . x 3,750 meter, 5.434 EPK, 4.000 kW, 2 x Caterpillar 3516, Caterpillar Inc., Lafayette, trekkracht 70 ton, 12 kn., 17-9-2010 t/m 28-11-2010 door Transport & Offshore Services (TOS) te Rotterdam weggebracht van Izmit, Turkije naar Gladstone, Australië via het Panama Kanaal. 4-3-2011 te Gladstone, Australië gedoopt SMIT YALLARM 9557599 (YN 35) door mrs. Gail Sellers. 21-11-2013 (e) verkocht aan Smit Lamnalco Singapore Pte. Ltd., Australië (VHIC), in beheer bij Smit Lamnalco Ltd., Sharjah. 10-2015 herdoopt SL YALLARM. 3-9-2025 verkocht aan Smit Lamnalco Projects Pte. Ltd., Singapore, vlag: Australië (VHIC). 1-10-2025 in beheer bij Boluda Towage Australia Pty. Ltd., Sydney.

Smit Lamnalco Towage Png. Ltd., IMO 6131383, Port Moresby, Papua New Guinea.

SL COOK, IMO 9105255, 456 GT, 4.300 EPK, 3.163 kW, Tug, 1994 opgeleverd, vlag: Papua New Guinea (P2V5875), 24-1-2024 in dienst Smit Lamnalco Towage Png. Ltd.

SL JAMBA, IMO 9670121, 492 GT, 6.093 EPK, 4.481 kW, 2014 opgeleverd, vlag: Papua New Guinea (P2V5578), 31-5-2016 in dienst Smit Lamnalco Towage Png. Ltd.

Smit Lamnalco Singapore Pte. Ltd., IMO 5635046, Singapore

SL KOROWI, IMO 9670133, 492 GT, 6.091 EPK, 4.480 kW., 3-4-2014 opgeleverd aan Smit Lamnalco Singapore Pte. Ltd., 2016 vlag: Papua New Guinea (P2V5875), 31-5-2016 in dienst Smit Lamnalco Towage PNG Ltd.

SL SIAGE, IMO 9670157, 492 GT, 6.093 EPK, 4.481 kW, 16-4-2014 opgeleverd aan Smit Lamnalco Singapore Pte. Ltd., 2016 vlag: Papua New Guinea (P2V5702), 31-5-2015 in dienst Smit Lamnalco Towage PNG Ltd.

SL LOGOHU, IMO 9670145, 492 GT, 6.093 EPK, 4.481 kW, 4-4-2014 opgeleverd aan Smit Lamnalco Singapore Pte. Ltd., 2016 vlag: Papua New Guinea (P2V5704), 31-5-2015 in dienst Smit Lamnalco Towage PNG Ltd.

Smit Lamnalco Towage (Australia) Pty. Ltd.

HARRY EVANS, IMO 9382566, 399 GT, 119 NT, 75 DWT, Tug, 11-10-2007 opgeleverd door Hin Lee (Zhuhai) Shipyard Co. Ltd. (128) aan Rio Tinto Aluminium Ltd., vlag: Australia (VJAB) (Svitzer Australia

Pty. Ltd.). 31-1-2015 in beheer bij Smit Lamnalco Australia Pty. Ltd. 1-2022 in beheer bij Smit Lamnalco Towage (Australia) Pty. Ltd.
PETER CROOKE, IMO 9382578, 399 GT, 119 NT, 75 DWT, Tug, 22-11-2007 opgeleverd door Hin Lee (Zhuhai) Shipyard Co. Ltd. (129) aan Rio Tinto Aluminium Ltd., vlag: Australia (VJAL) (Svitzer Australia Pty. Ltd.). 31-1-2015 in beheer bij Smit Lamnalco Australia Pty. Ltd. 1-2022 in beheer bij Smit Lamnalco Towage (Australia) Pty. Ltd.
THE SARA, IMO 9854818, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 846 GT, 253 NT, 228 DWT, 2-8-2019 opgeleverd door Karimun Anugrah Sejati (S-023) als THE SARA aan RTA Weipa Pty. Ltd., vlag: Australia (VMIA) (Pioneer Maritime Pty. Ltd.). 12-2019 in beheer bij Smit Lamnalco Towage (Australia) Pty. Ltd.

Veiling DCS schepen

Zes vaartuigen van het in 2021 failliet verklaarde Delta Coastal Services (DCS) zijn op maandag 22 september online geveild. Het resultaat: DCS VERIFER had een afwijksom van € 116.000, DCS EXPLORER is onderhands verkocht, Q ADVENTURER had een afwijksom van € 900.000, DCS MERLIN had een afwijksom van € 1.200, DCS WARRIOR had een afwijksom van € 46.000 en de DCS DISCOVERY had een afwijksom van € 1.250. (Info: MK).



ARGO, IMO 1045069, 12-5-2025 opgeleverd door Damen Shipyards Changde Co. Ltd. (510408) als ARGO aan Damen Workboats B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6731). 198 GT, 158 NT, 93 DWT. 3.750 EPK, 2.760 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.600 rpm., Caterpillar 08938/F1 BV, Caterpillar Inc., 2 Azimuth Thruster Solid (oil -closed), 273 rpm. 19-9-2025 aan boord AAL HAMBURG 9958767 gearriveerd in de Wiltonhaven, Schiedam. 25-9-2025 bij De Haas Shipyards op de Heyplaat onder Poolse vlag gebracht, roepsein SQMD

FAIRPLAY-98, IMO 1082366 (NB-331), Tug, 353 GT, 27-6-2025 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN SONG CAM 515046, 3-9-2025 (BV) 5-9-2025 opgeleverd als FAIRPLAY-98 aan Damen Workboats B.V., vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6777), in beheer bij Damen Shipyards Gorinchem, Gorinchem voor Fairplay-Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchard GmbH. 24,73 (22,51) x 12,50 x 4,95 x . meter. 6.862 EPK, 5.050 kW, 2 x Azimuth Thruster Solid.



G-V 71, ENI 02313273, 1971 opgeleverd door N.V. Damen Marine Service, Hardinxveld-Giessendam als G-V 71 aan N.V. Groot & Van Vliet, Slikkerveer, 13,09 x 3,40 x 1,20 meter. 240 PK, Caterpillar D 334. XX vervangen door 235 PK, Caterpillar 3406 DI-TA. 1976 verkocht aan Ridderveer B.V., Ridderkerk. 1976 verkocht aan N.V. Hollandse Scheepsbouw Maatschappij, Ridderkerk. 1976 verkocht aan De Groot en van Vliet Scheepsbouw & Machinefabriek B.V., Ridderkerk. XX verkocht aan Rijndok B.V., Schiedam. 2024/5 verkocht aan Damen Heritage Fleet, Gorinchem. (Foto: Teun van der Zee, 23-4-2017, Wiltonhaven).

HAVDØNN, IMO 9892004 (NB-326), Shoalbuster 2308, 130 GT, 22-5-2019 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571799, 29-1-2025 proefvaart onder Nederlandse vlag (PCYR), 17-9-2025 proefvaart, 19-9-2025 opgeleverd door Damen Shipyards Hardinxveld (9892004) als HAVDØNN aan Damen Shipyards Hardinxveld, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6759), in beheer bij Damen Trading & Chartering B.V. 1.722 EPK, 1.268 kW, 2 12 cyl, 4 tew, 145 x 162, 1,800 rpm., vertraagd naar 357 rpm., Caterpillar Inc., Lafayette (USA). 26-9-2025 vertrokken naar Bergen.



LEGEND, IMO 7367835 (Z-137)), Yacht, besteld door V/O Sudo-Import, Moskou, 23-8-1973 kiel gelegd, 12-4-1974 te water gelaten als DIMANT, 28-11-1974 opgeleverd door IHC Verschure B.V., Amsterdam (819) als GIGANT aan U.S.S.R. "Sevryba", Moermansk-U.S.S.R. (URJQ). (NB: tot 1979 als DIMANT in de Lloyd's Register). Sleepboot, 1.655 BRT, 740 DWT. 72,50 (65,00) x 13,64 x 7,19 x 5,950 meter. 466 m3 bunkers. 17,25 kn. 6.800 EPK, 5.004 kW, 2 x 8 cyl, 2 tew, 300 x 550, vertraagd naar 1 schroef, Smit-Bolnes 308HDK, N.V. Smit & Bolnes, Zierikzee. 1991 over aan "Sevryba", Moermansk-Rusland. 1993 verkocht aan Sevrybkholodflot, Moermansk-Rusland. 1.654 GT, 740 DWT. 1997 verkocht aan Sevryba Joint Stock Co. (ZAO Rybopromyshlennyykh Predpriyatiy Severnogo Basseyna, Moermansk-Rusland. Roepsein URJO. 1997: 1.654 GT, 767 DWT. 1999 verkocht aan Alpha Schiff G.m.b.H. & Co. Schiffsbesitz K.G., Panama (3FIB9), herdoopt GIANT I. 1999: 1.654 GT, 496 NT, 767 DWT. 2002 verbouwd van sleepboot tot jacht. 2005 lag te Livorno. 2007 verbouwd, 2.290 GT. 20-12-2013 verkocht aan Dutch Charter Group B.V., Panama, 20-12-2013 in beheer bij Unlimited Yacht Charter V.o.F., 12-2013 herdoopt LEGEND. 12-1-2014 te Velsen voor een verbouwing, o.a. de achterste mast verwijderd. 15-7-2014 verhaald van Velsen naar de Oranjewerf. 22-9-2014 verhaald van Amsterdam naar Velsen. 2016 verbouwd, 2.407 GT. 14-3-2019 verkocht aan Icebreaker Ev Ltd., 7-2019 vlag: Marshall Islands (V7A2111), in beheer bij YCO Sam, Monaco. 11-6-2025 verkocht aan Aqua Expeditions Pte. Ltd., Marshall Islands (V7A2111), in beheer bij YCO Sam, Monaco. 23-8-2025 bij Damen Shiprepair, Schiedam, 22-9-2025 te Schiedam herdoopt AQUA LARES. (Foto: Teun van der Zee, 23-4-2017, De Haas Rotterdam).

MAASBANK (2), IMO 8519590 (NB-323), 12-11-1985 besteld, 24-12-1986 te water gelaten, 14-5-1987 gedoopt MAASBANK door mevr. J.M. Vervat-Stolk (echtgenote van hoofd personeelszaken) en in de Scheurhaven opgeleverd aan Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst B.V., Rotterdam. 609 BRT. 5.300 EPK, 3.900 kW, 2 x V 12 cyl, 4 tew, 220 x 240, Wärtsilä 12V-22MD, 1.000 omw/min., Oy Wärtsilä Ab. 13-4-1988 over naar Smit Havensleepdienst B.V., Rotterdam. 6-2000 thuishaven en vlag: Nassau-Bahamas, roepsein C6NQ2. 2004 verkocht aan Sercios de Transporte Marítimo A.S., Madeira-Portugal, 9-2004 te Las Palmas overgedragen, 10-2004 overgedragen aan Barry-Towage & Offshore-Servico, Funchal, Portugal, vlag: Madeira, in beheer bij Interconsult S.A.S., herdoopt WARLOCK. 2-2007 in beheer bij Nuova Naviservice S.R.L. 4-9-2014 (e) verkocht aan REYLA Remolques Portuarios, Océánicos y de Salvamento



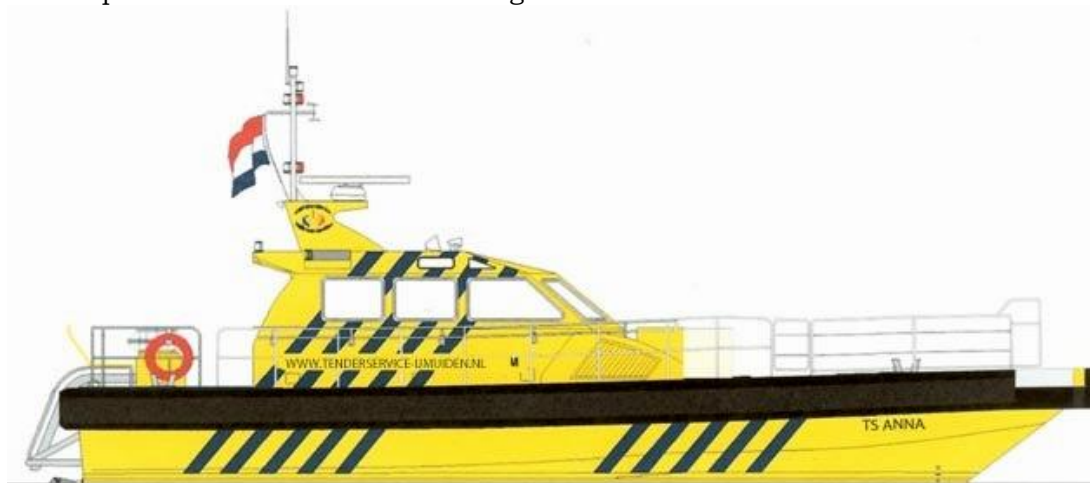
S.A., Montevideo, vlag: International Shipping Register of Madeira (MAR) (CQRT), in beheer bij Boluda Corporación Marítima S.L., Madrid. 2015 herdoopt VB GLADIADOR. 2016 vlag: Uruguay, roepsein CXZU9. 5-8-2024 verkocht aan BG Mission Shipping Ltd., Montevideo-Uruguay, in beheer bij BG Maritime Ltd., Hong Kong, China, 8-2024 herdoopt BG MISSION. 4-2025 vlag: Guyana (). (Foto: Teun van der Zee, 6-5-1989 bij BERGE STAHL met BRIELSEBANK, SCHOUWENBANK en BREEDBANK voor de Ertskade).



MEN CREN, IMO 1060057 (NB-331), Offshore Tug/Supply Ship (AHTS), 938 GT, 1.000 DWT, 23-8-2024 kiel gelegd onder bouwnummer HOLLAND SHIPYARDS H2023-0225, 3-8-2025 geplande oplevering, 2-4-2025 vanaf Changi gearriveerd in de Prinses Beatrixhaven, Rotterdam a/b Heavy Load Carrier DONGBANG GIANT NO. 7 (IMO 9786580). 3-4-2025 met de sleepboot MERWESTROOM en duwboot L'AVENIR (ENI 02339113) naar Holland Shipyards om afgebouwd te worden, 2-9-2025 werfproefvaart, 5-9-2025 werfproefvaart, 10-9-2025 naar Middelharnis, 11-9-2025 proefvaart, 12-9-2025 proefvaart en trekproeven op het Calandkanaal, na afloop naar Hardinxveld, 26-9-2025 gedoopt MEN CREN, 2-10-2025 te Vlissingen, 5-10-2025 opgeleverd aan Dermor Inc., Hoofddorp, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6590), in beheer bij Dixstone Netherlands N.V., Hoofddorp. (Foto: Nico Giltay, 12-9-2025, Puttershoek).

NEPTUN POWER, IMO 1071393 (NB-331), Offshore Tug/Supply Ship, EuroTug-3413, 499 GT, 149 NT, 23-12-2020 kiel gelegd onder bouwnummer NEPTUNE 573, 7-7-2025 (e) te water gelaten te Hardinxveld-Giessendam met de WEESLIFT 1, naar Aalst om afgebouwd te worden, 1-9-2025 van de werf naar Rotterdam, 2-9-2029 proefvaart en trekproeven op MV2, 3-9-2029 te Hardinxveld-Giessendam, 9-9-2025 gedoopt NEPTUN POWER, 22-9-2025 opgeleverd aan Neptune Equipment B.V., Hardinxveld-Giessendam

(PIBL). 34,20 x 13,40 x . x . 3,200 meter. 3.810 kW, 3 x 1.800 rpm., Caterpillar C-32 SCAC EPA T4. 7-10-2025 vertrokken op de eerste reis met bestemming Las Palmas.



TS ANNA, IMO 9215787 MMSI: 244800000, Port Tender, PDWD, 2000 opgeleverd door Souter Marine als HUMBER CALLISTO, vlag: U.K. (MZFE7). 2008 verkocht aan Sima Charters B.V., Maasland, herdoopt CALLISTO MAASSLUIS. 26 GT, 1.830 EPK, 3 x John Deere 6125SFM75, 25 kn. 2019 verkocht aan Sea Services, U.K., 9-2019 herdoopt TS ANNA. 20-- verkocht aan Tender Service IJmuiden. 26,58 GT, 22,58 NT, 17,31 x 5,20 x . x 0,840 meter. 1.725 PK, 3 x John Deere 6135SFM85 Rating M3, 2.000 rpm. NE-2017. 1-4-2025 over aan Sima Charters B.V., Maassluis. 2025 herdoopt SC ANNA. (Afbeelding: Tenderservice/Sima Charters).



SD AISEMAHT, IMO 1022653 (NB-317), Tug, 900 GT, 6-7-2023 contract, 8-5-2024 kiel gelegd bij Sanmar (SANMAR 360) onder bouwnummer RASALVOR4400-DFM I, 4-9-2025 (e) 12-9-2025 (Kotug.Sanmar) te water gelaten, 15-12-2025 geplande oplevering als SD AISEMAHT aan Kotug International B.V., Rotterdam.

De eerste van twee methanol dual-fuel aangedreven escort sleepboot voor KOTUG Canada is op vrijdag 12 september te water gelaten bij Sanmar Shipyards.

Na oplevering zullen deze hun weg vinden naar British Columbia om het Trans Mountain Expansion Project en de Western Canada Marine Response Corporation te ondersteunen.

Sanmar Shipyards heeft de eerste van twee van 's werelds eerste grote, speciaal gebouwde dual fuel methanol escortsleepboten gelanceerd die het voor KOTUG Canada bouwt. KOTUG Canada is een samenwerkingsverband tussen KOTUG International B.V. en het Canadese Horizon Maritime Inc.

Gebaseerd op het RASalvor 4400-DFM-ontwerp van de Canadese scheepsarchitecten Robert Allan Ltd., zullen de twee revolutionaire nieuwe sleepboten - de eerste die Sanmar heeft gebouwd voor KOTUG Canada - het Canadese Trans Mountain Expansion Project (TMEP) bedienen, tankers van de havengrenzen van de haven van Vancouver tot de open Stille Oceaan. (Bron: Kotug/MK. Foto: Sanmar Shipyards).

SD QWII-AAN'C SARAH, IMO 1022665 (NB-317), Tug, 900 GT, 6-7-2023 contract, 8-5-2024 kiel gelegd bij Sanmar (SANMAR 361) onder bouwnummer RASALVOR4400-DFM II, 31-12-2025 geplande oplevering als SD QWII-AAN'C SARAH aan Kotug International B.V., Rotterdam.

SKANDI TRADER, IMO 9388596 (NB-331), Offshore Tug/Supply, 10-12-2008 opgeleverd door Vard Brattvaag (120) als MÆRSK TRADER aan Møller-Mærsk A/S, Denemarken (DIS) (OXRO2). 4.678 GT, 1.404 NT, 3.522 DWT 10.200 kW. 10-9-2018 onderweg van Rotterdam naar de FPSO FIRENZE, verzocht om hulp te bieden aan een bemanningslid dat ziek was geworden aan boord van het schip. Het Maritiem Reddingscoördinatiecentrum Rome organiseerde een medische evacuatie van de patiënt in de wateren rond Sicilië. 17-12-2019 op de ankerplaats Pointe Noire, Congo, om 02:30 uur geënterd door twee rovers in een kano, nadat ze aan boord van de sleepboot waren gegaan, stalen de rovers eigendommen van de sleepboot en vluchtten, het incident werd gemeld bij de havencontrole van Pointe Noire. 2024 verkocht aan DOF Denmark A/S, Ebeltøft-Denemarken (DIS) (OXRO2), 11-2024 herdoopt SKANDI TENDER. 8-2025 verkocht aan Sea Evertsen B.V., Vlissingen (Inschrijfdatum 29 juli 2025). 21-9-2025 vanaf Las Palmas te Marseille. 23-9-2025 te Marseille onder Nederlandse vlag (PEES) gebracht, in beheer bij Seacontractors B.V., Vlissingen, 23-9-2025 herdoopt SEA EVERTSEN.

SOUTH, IMO 9434864 (NB-322), 10-3-2014 opgelegd te 's-Gravendeel, 27-10-2014 opgelegd te Slikkerveer, 16-9-2024 openbare verkoping te Rotterdam van de EAST, SOUTH, WEST en NORTH, ingezet op € 150.000 per stuk, geveild op verzoek van Bogenda Repair B.V. door de rechtbank Rotterdam voor € 250.000, 19-9-2024 verkocht aan Elephant For Petroleum Service, Alexandria, vlag: Vanuatu (YJQT6), herdoopt LADY SOUZAN. 27-9-2024 bij scheepswerf Norden Shipyard (Hicri Ercili Group) te Sluiskil. 30-8-2024 als SOUTH verhaald met de sleepboten HENDRIK 7 en HENDRIK 9 van Sluiskil naar werf Reimerswaal te Vlissingen. 18-9-2025 vanaf Vlissingen (Sloe) een proefvaart op de Westerschelde. 27-9-2025 vertrokken van Vlissingen naar Alexandria, 15-10-2025 ETA te Alexandria.

SOUTHPAW, IMO 1056109 (NB-327), Utility Vessel, 20-12-2024 te water, 30-1-2025 proefvaart, 13-2-2025 proefvaart, 25-2-2025 proefvaart, 27-2-2025 (BV-43055B) opgeleverd door Neptune Shipyards B.V., Aalst (620) als SOUTHPAW aan Neptune Equipment B.V., Aalst (PCQM). 252 GT, 75 NT, 186 DWT. 25,90 (23,65) x 11,00 x 3,20 x 2,610 meter. 11 kn. 2.636 EPK, 1.940 kW, 2 x 12 cyl, 145 x 163, 1.800 rpm., vertraagd naar 304 rpm. 8-3-2025 vertrokken naar Vancouver-B.C., 5-5-2025 ETA te Vancouver-B.C. 13-3-2025 te Gijon, 30-3-2025 van Canical, Portugal, Madeira naar Vancouver. 10-6-2025 gearriveerd te Canada. 6-2025 vlag: Canada, 12-6-2025 in beheer bij Bridgemans GP Ltd., Vancouver BC, 6-2025 herdoopt SOUTHPAW X. 7-2025 in beheer bij Tschudi Ship Management Bridgemans, Vancouver BC.

SVITZER INGRID, IMO 1037311, Sleepboot, 382 GT, 115 NT, 87 DWT, in aanbouw als ELECTRA 2502 SX, 2-9-2024 eerste staal gesneden, 26-9-2024 kiel gelegd bij Sanmar Denizcilik Makina ve Ticaret A.S. (335), afgebouwd als DINAMO III, 15-3-2025 te water gelaten, 11-7-2025 opgeleverd aan Sanmar Denizcilik Makina ve Ticaret A.S, Turkije (TCA8535), overgedragen aan EM.Z. Svitser A/S, Marstal-Denemarken (DIS) (OURP2), in beheer bij Svitser Sverige AB, Västra Frölunda. 9-9-2025 gedoopt SVITZER INGRID door Deense Koningin Mary (Mary Donaldson).

Het is de eerste elektrische sleepboot van Denemarken. De SVITZER INGRID gaat opereren in de Sont tussen Denemarken en Zweden met Helsingborg als thuishaven. Ongeveer 90% van de operationele taken kan worden uitgevoerd met elektriciteit, die afkomstig is van groene stroom. De sleepboot heeft een batterijcapaciteit die gelijk is aan die van 23 moderne elektrische auto's en zal naar verwachting de jaarlijkse CO₂ -uitstoot met 600 tot 900 ton verminderen in vergelijking met bestaande sleepboten die in de Sont varen.

TSM BERGEN, IMO 1092581 (NB-329), DP2 vessel, Offshore Tug/Supply Ship, 499 GT, 27-6-2022 kiel gelegd bij Neptune Marine B.V., Aalst onder bouwnummer NEPTUNE 619, 7-2025 uit de nieuwbouwloods gereden, 30-7-2025 te water, 25-10-2025 geplande oplevering als TSM BERGEN aan CMT Offshore, Plougonvelin, vlag: Frankrijk (FNZU) (Thomas Services Maritimes), 23 en 24-9-2025 proefvaart.

TSM BREST, IMO 1048504, Tug, 353 GT, 282 NT, 116 DWT, 18-6-2025 (BV-45827P), 13-5-2025 te Cam Pha, Vietnam, 20-6-2025 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard (515042) als TSM BREST aan Damen Workboats B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6740). 24,73 (22,51) x 12,50 x 4,96 x 3,600 meter. 12,7 kn. 6.862 EPK, 5.050 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., Caterpillar 08938/F1 BV, Caterpillar Inc., Tianjin, 2 x Azimuth Thruster Solid Inox. 9-2025 a/b m.s. AAL HAMBURG (IMO 9958767) gearriveerd te Rouen.

TSM DIEPPE, IMO 1048516, Tug, 353 GT, 282 NT, 116 DWT, 18-6-2025 (BV-45828Q), 17-5-2025 te Cam Pha, Vietnam, 20-6-2025 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard (515043) als TSM DIEPPE aan Damen Workboats B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6741). 24,73 (22,51) x 12,53 x 4,97 x 3,600 meter. 12,7 kn. 6.862 EPK, 5.050 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., Caterpillar 08938/F1 BV, Caterpillar Inc., Tianjin, 2 x Azimuth Thruster Solid Inox. 9-2025 a/b m.s. AAL HAMBURG (IMO 9958767) gearriveerd te Rouen. (AAL HAMBURG IMO: 9958767, 20-9-2025 van Rotterdam naar Antwerpen).

VB CAYENNE, IMO 1026934 (NB-327), Tug, 389 GT, 116 NT, 27-1-2025 proefvaart en in Veristar (44906N), 31-1-2025 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard (513347) als VB CAYENNE aan Damen Workboats B.V., vlag St. Vincent and Grenadines (J8B6687). 6.862 EPK, 5.050 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., Caterpillar 08938F1 BV, Caterpillar Inc., Lafayette, IN, USA. 29-3-2025 gearriveerd te Rotterdam Waalhaven NZ, RHB a/b m.s. UHL FREEDOM (IMO 9897121) als deklading. 1-4-2025 naar de 4e Petroleumhaven voor de proefvaarten. 4-2025 verkocht aan Boluda Towage France SAS, Marseille, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6687), in beheer bij Boluda Towage Rotterdam B.V., Rotterdam. 17-9-2025 vertrokken naar Marseille, 1-10-2025 ETA te Marseille.



VIKINGBANK, IMO 8519605 (NB-307), 1987 opgeleverd als VIKINGBANK aan Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst B.V., Rotterdam. 8-2004 verkocht aan Stanford Marine Inc., vlag: St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Stanford L.L.C., Dubai, 31-8-2004 in de Waalhaven te Rotterdam herdoopt STANFORD PRIDE. 6-9-2004 vertrokken naar Dubai. 14-10-2004 onder de vlag van Panama gebracht. 12-12-2007 (AB) onder de vlag van St. Vincent & the Grenadines gebracht. 7-2018 verkocht aan onbekende koper, 7-2018 vlag: Tanzania, roepsein 5IM873, herdoopt DP HOORMAND. 2029 (e) vlag: onbekend. 2022 door Aftab Darya Jonoub, Iran verkocht, 11-10-2022 vlag: Tanzania (5IM873) en herdoopt ETN BALTIC. 2025 (mogelijk eerder) vlag: Iran (EPYP6) en herdoopt ANAHEET. (Foto: Teun van der Zee, 19-7-1998).



VOS PROVIDER, IMO 9193070 (NB-157), 30-7-1998 kiel gelegd, 5-3-1999 te water gelaten, 3-5-1999 opgeleverd door Husumer Schiffswerft G.m.b.H. & Co. K.G. (1525) als VIKING PROVIDER aan Viking Supply Ships Rederi AS, Montrose-U.K. (MYGV8), in beheer bij Viking Standby Ltd. 2.102 GT, 6.526 EPK, 4.800 kW, 2 x M.a.K. 8M25. 2003 in beheer bij Vroon Offshore Services Ltd. 2008 verkocht aan Vroon Offshore Services Ltd., U.K. 25-5-2009 herdoopt VOS PROVIDER. 2-4-2013 verkocht aan Offshore Support Vessels V, U.K., in beheer bij Vroon Offshore Services Ltd., Aberdeen. 24-3-2022 verkocht aan Offshore Support Vessels VI, U.K., in beheer bij Vroon Offshore Services Ltd., Aberdeen. 9-2025 verkocht. 22-9-2025 vanaf Leith naar de Cruisekade, IJmuiden. 2-10-2025 naar Damen Oranjewerf voor de overdracht. (Foto: Marcel Coster, 22-9-2025).

WINDEA CLAUSIUS, IMO 1025136, Work/Repair Vessel, 6.877 GT, 2.461 DWT, 24-4-2024 kiel gelegd bij Crist S.A. (321), 4-9-2025 opgeleverd door Ulstein Verft AS (321) als WINDEA CLAUSIUS aan Philotes Vermoegensverwaltungs GmbH & Co. KG., vlag: Portugal (Mádeira) (CQ2750), in beheer bij Bernhard Schulte Shipmanagement (Deutschland) GmbH & Co. K.G.

WINDEA CLAUSIUS opgeleverd

5 september 2025 – Bernhard Schulte Offshore (BS Offshore) heeft haar nieuwste state-of-the-art Commissioning Service Operation Vessel (CSOV), in ontvangst genomen van Ulstein Verft.

Het schip is ontworpen door Ulstein Design & Solutions AS en is voorzien van de baanbrekende TWIN X-STERN-configuratie, met azimuthaandrijving aan beide uiteinden, hetgeen zorgt voor optimale prestaties bij Dynamic Positioning (DP)-operaties, verbeterde brandstofefficiëntie en verbeterde bruikbaarheid in zware offshore-omstandigheden.

De belangrijkste kenmerken zijn onder meer een centraal geplaatste, in hoogte verstelbare loop-naar-werk-loopplank en lifttoren, een 3D-bewegingsgecompenseerde kraan voor offshore-liften tot vijf ton, en een in hoogte verstelbaar bootlandingssysteem voor veilige en traploze transfers tussen de CSOV en kleinere bemanningstransferschepen. Deze functies ondersteunen veilige en efficiënte operaties in offshore windparken en andere veeleisende omgevingen.

Het schip biedt 90 hutten met daglicht voor het offshore-personeel van de bevrachters, en in totaal 111 hutten, die plaats bieden aan maximaal 132 personen, met levensreddende uitrusting voor iedereen aan boord. De aandrijving van hybride batterijen en de gereedheid voor methanol zorgen voor koolstofarme operaties, in lijn met de toewijding van de Schulte Group aan duurzaamheid. "De nieuwe 'WINDEA Clausius' completeert onze moderne offshore-vloot, die nu bestaat uit vijf state-of-the-art schepen", zegt Matthias Müller, Managing Director bij BS Offshore. "Samen met haar zusterschip 'WINDEA Curie' wordt ze gekenmerkt door innovatieve ontwerpkenmerken, gericht op betrouwbaarheid, operabiliteit, flexibiliteit en duurzaamheid."



"We zijn er trots op de WINDEA Clausius aan BS Offshore te leveren, een nieuwe mijlpaal in onze succesvolle samenwerking. Dit schip weerspiegelt onze toewijding aan innovatie en duurzaamheid en levert hoge prestaties met een minimale ecologische voetafdruk", zegt Lars Lühr Olsen, Managing Director bij Ulstein Verft.

Vernoemd naar de Duitse natuurkundige Rudolf Clausius, een pionier op het gebied van de thermodynamica. De andere schepen die eerder van Ulstein aan BS Offshore zijn geleverd, zijn WINDEA La Cour, WINDEA Leibniz, WINDEA Jules Verne en WINDEA Curie. (Bron: Press Release Ulstein).

ZEEBRUGGE, IMO 8915483 (NB-312), 4-3-1992 opgeleverd door Scheepswerf van Rupelmonde N.V., Rupelmonde (466) als ZEEBRUGGE aan URS België N.V., Zeebrugge-België, Roepsein ORLZ, in beheer bij Unie van Redding & Sleepdiensten N.V., Antwerpen. 249 GT. 30,99 (27,35) x 8,70 x 4,64 x 4,100 meter. 13,2 kn. 2718 EPK, 2.000 kW, ABC 6MDZC, AngloBelgian Corp. N.V. 2016 in beheer bij Kotug Smit Towage N.V. 1-8-2019 in beheer bij Boluda Corporación Marítima. 26-11-2019 (v) thuishaven en vlag: Liverpool-U.K., roepsein MGPA5, 26-11-2019 (v) in beheer bij Boluda Towage Liverpool Ltd. 12-12-2023 herdoopt VB ZEEBRUGGE. 3-2025 verkocht aan Boluda Towage SMS Ltd., Liverpool-U.K., in beheer bij Boluda Towage Liverpool Ltd. 7-9-2025 gearriveerd te Terneuzen.

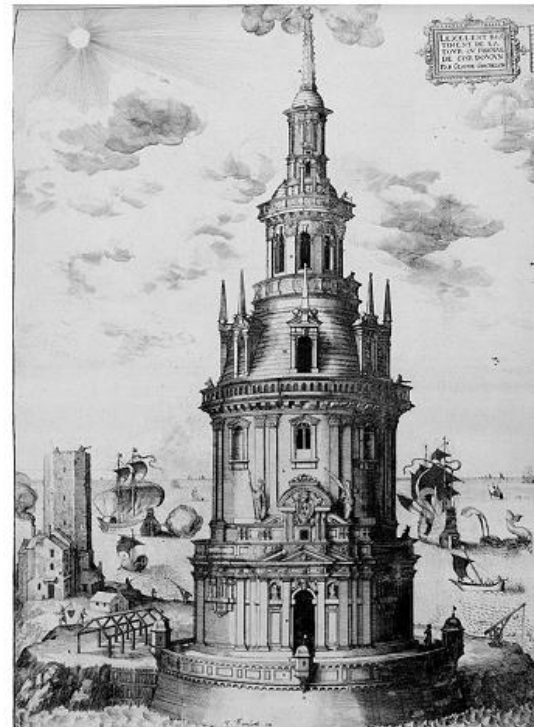


PRAATJE BIJ EEN PLAATJE

Phare et Bac "Cordouan" (Vuurtoren en veerpont "Cordouan") Door Ben Scholten

Zoals bij de Nederlanders de vuurtoren "Brandaris" en onder de Engelsen bijvoorbeeld "Beachy Head" algemeen bekend zijn, zelfs als er geen of er nauwelijks een maritieme achtergrond meespeelt, is in Frankrijk de vuurtoren "Cordouan" de nationale trots en de oudste vuurtoren van Frankrijk, een vuurtoren met een koninklijk tintje. De toren, die op 7 kilometer uit de wal in de monding van de Gironde staat, is de laatst bewoonde zee/vuurtoren van Frankrijk, bijgenaamd "Het Versailles aan de Zee" ook wel "Le Roi des Phares" (de Koning der Vuurtorens). Een historisch monument al vanaf 1862 en sinds 24 juli 2021 behoort tot het UNESCO werelderfgoed.

De Toren van Louis de Foix.



Nadat op deze locatie de voorgangers o.a. De toren van de Zwarte Prins (Engelse Koning Edward van Woodstok) en de opvolger van Louis de Foix door verschillende oorzaken dan wel in verval geraakten of slecht functioneerden, zoals het vuur in het bouwwerk niet meer elke nacht brandde, nam het aantal scheepsrampen in het estuarium toe, een situatie die door zeelieden en reders terecht onder de aandacht van de autoriteiten werd gebracht. Vervolgens werden door de bestuurders financiële middelen ter beschikking gesteld.

Een ingenieur Joseph Teulère, uit Bordeaux, werd aangezocht om de toren te herstellen en te verhogen. Tijdens deze werkzaamheden, die duurden van 1788 tot 1790, voegde hij vier verdiepingen en een lichthuis aan de bestaande structuur toe, waardoor de toren 20 m hoger werd en in zijn huidige vorm een hoogte heeft gekregen van 67,5 m. Onder normale condities is het witte licht zichtbaar tot op een afstand van 22 zeemijl (41km), de rode en groene sectoren zijn zichtbaar tot op 18 zeemijl (33km).

De conische toren staat op een rond platform met een diameter van 41 m en een hoogte van 8,30 m. Deze sokkel, die aan de zeezijde volledig omgeven wordt door een betonnen ring, beschermt de toren tegen de inwerking van het zeewater. De deuropening in deze ring, die toegang verleent tot de cirkelvormige binnenplaats, kan worden afgesloten met zware eikenhoutendeuren die bij hoogwater het water tegenhouden. Een 260 meter lange stenen weg, die enkel bij laagwater gebruikt kan worden, leidt naar deze toegangsdeur. Materiaal kan via deze weg aangeleverd worden. Aan binnenzijde van het platform, tegen de ronde buitenmuur, zijn opslagplaatsen, burelen, technische ruimten en verblijfplaatsen voor personeel gebouwd. Daar bevinden zich ook watertanks met een totale inhoud van 22 m³.

De verhoogde toren van Teulère.

De buitengevels op de benedenverdieping en eerste verdieping van de vuurtoren zijn met renaissance-elementen versierd. De ingangsdeur geeft toegang tot een gewelfde hal met een vierkant grondplan. In deze hal komt een tweede deur uit op een draaitrap die naar de hogere verdiepingen leidt. Een inscriptie boven deze deur herinnert aan de restauratiewerken die tijdens het bewind van Napoleon III in 1855 werden uitgevoerd.

Het ontwerp van Louis de Foix

De wenteltrap leidt naar de eerste verdieping die werd ingericht als koninklijk appartement, hoewel er nooit een koning geloggeerd heeft. Vanaf ongeveer 1650 werd deze plaats gebruikt door de vuurtorenwachters als keuken, omdat het de enige plaats in de vuurtoren was die een schoorsteen had. Tijdens de regeerperiode van Lodewijk XIV werden hier de bustes van vier 19de-eeuwse wetenschappers geplaatst die een belangrijke bijdrage hadden geleverd aan de ontwikkeling van vuurtorens.

Zo is er is een buste die Augustin Fresnel voorstelt, de uitvinder van de naar hem genoemde lens die in de vuurtoren in gebruik is.

De Koninklijke kapel met koepelvormige zoldering op de tweede verdieping werd uitgerust met een altaar en glasramen die de heiligen Sint-Anna, Sint-Michael, Sint Sophia en Sint-Petrus voorstellen. Deze glasramen werden in 1855 vernieuwd door Julien Léopold Lobin, die in Tours een atelier bezat dat gespecialiseerd was in glasschilderingen. Af en toe wordt deze kapel nog gebruikt voor gelegenheden zoals huwelijken. 4 blz 3



Joseph Teulère, die in 1788 begon met het verhogen van de toren, gaf de verdieping boven de kapel de naam la Salle des Girondins. De ruimte werd genoemd naar een politieke groepering die tijdens de eerste fase van de Franse Revolutie in grote mate verantwoordelijk was voor het afschaffen van de monarchie. Teulère probeerde op deze manier zijn - al dan niet oprecht - sympathie voor de beginnende Franse Revolutie uit te drukken. In deze zaal kwam het eindpunt van de draaitrap uit die de onderliggende bouwlagen verbond en begon de grotere, meer monumentale trap die door de rest van de verdiepingen liep.

Wenteltrap met contragewicht

De modernisering door Joseph Teulère

Boven deze zaal bevond zich la Salle du Contrepoids (ruimte van het contragewicht) waar tot 1987 het dalende gewicht werd opgevangen die het mechanisme aandreef dat voor de periodieke verduistering van het licht in het lichthuis zorgde in de lampenzaal (la Salle des Lampes), die een verdieping hoger lag.

Direct onder het lichthuis was de wachtruimte ingericht, waar het personeel met dienst een logboek bijhield. Deze wachtruimte was volledig met eikenhout afgewerkt.

Op de hoogste verdieping bevond zich het metalen lichthuis met galerij, waarin, vanaf 1823, een fresnellens was geïnstalleerd. De toren telde 311 traptreden.

Augustin Fresnel installeerde in 1823 een nieuw optisch systeem. In 1854 krijgt de toren zijn definitieve fresnellens. In het nieuwe, grotere lichthuis werd een vast catadioptrisch systeem geïnstalleerd dat bestond uit lenzen en prisma's.



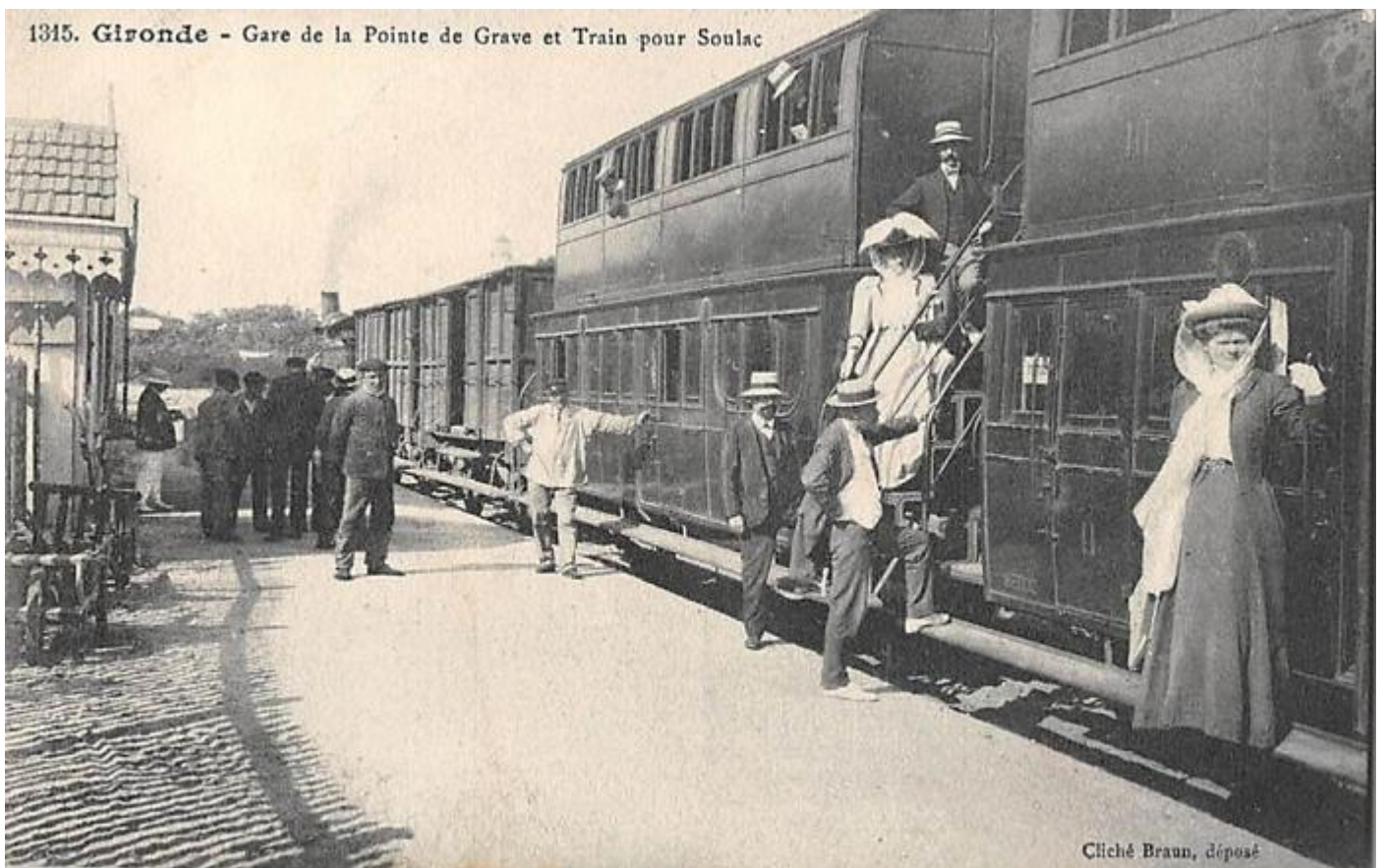


Augustin Fresnel installeerde in 1823 een nieuw optisch systeem. In 1854 krijgt de toren zijn definitieve fresnellens. In het nieuwe, grotere lichthuis werd een vast catadioptrisch systeem geïnstalleerd dat bestond uit lenzen en prisma's. Vanaf 1902 werd de lichtbron gestookt met gas.

In 1950 werd de toren geëlektrificeerd. In het lichthuis werd een lamp met een vermogen van 6000 W geïnstalleerd. Twee dieselgeneratoren leverden de elektrische energie. Een draaiend scherm dat tussen de lamp en de lens werd opgesteld, zorgde voor de periodieke verduisteringen. Een uurwerkmechanisme met een dalend gewicht liet het scherm roteren. In 1987 werd het roterend scherm verwijderd en werd een aan-

en uitgaande lamp van 2000 W geïnstalleerd, maar deze oplossing voldeed niet en na de automatisering in 2006 werd de toren uitgerust met een vast brandende metaalhalidelamp van 250 W. Een lampenwisselaar draait bij defect van dit hoofdlicht een noodlicht in het brandpunt van de lens. Er werd ook een nieuw roterend scherm geïnstalleerd dat door een elektromotor werd aangedreven, zodat het torenlicht om de 12 seconden driemaal verduisterd werd. De automatisatie had ook tot gevolg dat de vuurtorenwachters van hun taak werden ontheven, alhoewel er nog wel personeel aanwezig was om de toren open te houden voor bezoekers.

Bezoekers kunnen met een navette vanaf Le Vernon naar de Corduan.



Bij de aanleg van de spoorlijn naar Verdon in 1875 bleek dat er een behoefte bestond voor een stoombootdienst om verder te kunnen reizen naar de Charente over de Gironde. Deze dienst: Le Verdon, Pointe de Grave werd op 15 juli 1876 geopend en gerealiseerd door de Gironde-et-Garonne Maritime Entreprise. Er volgden regelmatige diensten naar Royan en ook Blaye, voornamelijk met de stoomschepen de "Union" en de "Satellite". Dit gold alleen voor vracht en passagiers.

In de jaren dertig werd door het snelgroeiende verkeer over de weg van auto's, bussen en vrachtwagens de noodzaak gezien dit ook mogelijk te maken voor deze categorie per schip. De regelmatige veerdienst Le

Verdon-Royan werd in 1929 in gebruik genomen, een veerdienst verbinding tussen (Gronde en Charente-Maritime).



Deze verbinding brengt je over de monding van de Gironde en voorkomt dat reizigers de 228 kilometer, via Bordeaux, moeten omrijden. Daarvoor werden aflopende veerstoepen aangelegd om de auto's rijdend over de opklapbare verschansingplaten, die op de kade liggen, over zowel stuurboord dan wel bakboordzijde vanaf het schip aan en van boord te laten rijden. Een voor die periode Roll on Roll off systeem `avant le lettre`. Op de foto's van de "Cordouan" is te zien dat de dek helling vanaf de bak tot aan de voorkant brug van de pont min of meer gelijk is aan de helling hoek van de lange veerstoep, die vanwege het verval van zo'n 4/5 meter gedurende het gehele tij kan worden gebruikt.

Er werd besloten dat de veerpont de naam "Cordouan" zou dragen, vernoemd naar de vuurtoren in de rivier. Dit nieuwe type pont werd te water gelaten op 15 april 1933.

Met een lengte van 42 meter, breed 12 meter, een tonnage van 600. Een capaciteit van 300 passagiers en zo'n 20 auto's, een bemanning van 22, daarmee voldeed het schip volledig aan de eisen van die tijd.



Het de-embarkeren gaf een drukte van jewelste en veel bekijks van de passagiers.

De veerboot "Cordouan" was een trekpleister voor de inwoners van de Médoc en vakantiegangers. Het was een geliefd onderwerp voor ansichtkaartuitgevers, tot 1939 werden er meer dan 40 verschillende afbeeldingen uitgegeven.



De "Cordouan" aan de Jetty van Royan aan het lossen, de voetpassagiers maken zich al gereed om richting veerpont aan boord te gaan.

Tijdens de oorlog werd de "Cordouan" door de Duitsers gebruikt als mijnenlegger om de Gironde monding te blokkeren. Een documentaire beschrijft dat veldmaarschalk Rommel en zijn konvooi deze veerboot gebruikten tijdens zijn inspectietocht langs de Atlantikwall. De overtochten werden onderbroken toen de "Cordouan" in februari 1945 in de haven tot zinken werd gebracht. Weer vlot gebracht in 1946, in gebruik genomen in 1950 en na 35 jaar trouwe dienst was de koek op en is uiteindelijk na enige jaren als reserveboot te hebben gediend in 1968 naar Spanje verkocht voor de sloop en daar werd er korte metten gemaakt door middel van snijbranders met de oude veerpont.



Eind jaren 50 nam het aanbod van passagiers en vracht snel toe en kreeg de "Cordouan" dus een grotere moderne vervanger de "Côte d'Argent" (1960-1986) gebouwd op de werf la Pallice in La Rochelle (17), die op 25 juni 1960 in gebruik werd genomen ter vervanging van de "Cordouan", daarna volgde de "La Gironde" (1964-2002) op 30 mei 1964. Deze nieuwe ponten waren een slag groter namelijk ongeveer 931brt met een lengte van 57.80 mtr en 14.70 mtr breed. De 2 motoren met een gezamenlijk vermogen van 1.140 pk gaven een snelheid van 10 knoop. Daarna volgde de "Le Médocain" (1968-2002) en de "Le Verdon" (1978), gebouwd Chantiers France-Gironde Bordeaux. Min of meer dezelfde afmetingen, met

echter de navigatiebrug op het voorschip en uitgerust met een restaurant. Capaciteit 500 passagiers en plaats voor 65 auto's.

Allen gebouwd volgens hetzelfde principe, maar een meer modernere versie.



Nu rijst wederom de vraag waarom de veerboot van Verdon-sur Mer naar Royan nemen. Om tijd en energie te besparen?

Zodra je de noordpunt van de Pointe du Médoc bereikt, vanuit Soulac-sur-Mer of Le Verdon, scheidt slechts 6 km water je van de Charente-Maritime! Het estuarium is hier breed, de grens van de monding ligt bij Meschers-sur-Gironde in de Charente-Maritime. In Royan hebben we het al over de Atlantische Oceaan, maar het is slechts een korte overtocht met de veerboot. Aan de andere kant, als je deze reis over de weg zou maken, is het 228 km en vergt een autorit van 3 uur. Duidelijk is

waarom de lokale bevolking regelmatig de veerboot neemt, of zelfs elke dag voor inwoners van Verdon en Soulac, die in Royan werken.

Zelf ben ik met mijn vrachtwagen in de beginjaren tachtig een paar keer overgestoken met de "Le Médocain" op deze route en kan meedelen dat je over stevige zeebenen moet beschikken om overeind te blijven met slecht weer, alhoewel ik me verbaasde over de lakonieke houding van de bemanning op mijn vraag of de motorwagen niet gesjord of gekegd moest worden.



“Non monsieur, ce n'est pas nécessaire”. Er gebeurde gelukkig niets ondanks de flinke halen die de pont maakte. Maar zoals gezegd, het kan flink spoken daar op de Gironde, getuige een brief van De Heer R. Hollema uit Emmen, 1e stuurman op de "Perregaux" van december 1956 t/m 6 februari 1957. Hij schrijft : aan boord van dit schip voelde je je schipper op een mooi jacht. Plezierige reizen. Toch zijn we bijna vergaan met de "Perregaux". Tijdens het binnenlopen van de Gironde op 31 december 1956 werden we getroffen door twee zware grondzeeën achter elkaar.

Overall water, gelukkig bleef de motor draaien en kwamen we er doorheen. Wel met de nodige schade. De bemanning van de loodsboot, die ver naar binnen lag, had ons al afgeschreven, vertelde de loods later. Het schijnt erg lang geduurd te hebben, dat we weer in zicht kwamen. Zelf heb ik 10 jaar later in 1966 eveneens op deze "Perregaux" gevaren op dezelfde dienst Noord-Afrika - Frankrijk met datzelfde gevoel zoals beschreven door de heer Hollema, maar dit terzijde.



**ms “Perregaux” 499brt /1954 Lignes Etoile Blanche (Nievelt & Goudriaan)
Rotterdam.**

De jaren 2000

Met de Verdon, de Gironde en de Médocain varen er nu drie veerboten over de grootste riviermonding van Europa. Desondanks werden de wachtrijen steeds langer!

Tijdens de wintermaanden is er weinig emplooi voor alle schepen, getuige deze foto genomen in maart 1983

In 2002 is het oude concept met lossen en laden na ruim 70 jaar over beide zijden losgelaten en zijn er twee nieuwe dubbeldekkers gebouwd, de "La Gironde" (1.650 T.) gebouwd in Bilbao lengte 78 mtr, breedte 18,30 mtr diepgang 2,60mt 138 voertuigen/ 600 passagiers, 13,6 knopen, voort-stuwing 6.500 pk- 4 Voith-Schneider schroeven, bemanning 8 personen.





En de "L'Estuaire", die een snellere turnround mogelijk maken. Deze schepen met een identieke voor- en achterzijde (van het Griekse "amphi" en "dromos" afgeleid), een volledig symmetrisch schip dat in beide richtingen vaart. Voertuigen rijden aan de ene kant van de veerboot erop en aan de andere kant eraf. Deze dubbeldeks veerboot "La Gironde" werd in 2002 in gebruik genomen (de eerste commerciële overtocht vond plaats op 20 april 2002). In december 2009 kwam de "L'Estuaire" (1.642 T) in de vaart, gebouwd in Concarneau, lengte 75 mtr breedte 18.30 mtr, diepgang 2.60 mtr, 146 voertuigen/ 600 passagiers, 13,7 knopen, 5.800 rpk- 4 Voith Schneider schroeven, bemanning 8 personen. Een schril contrast met haar voorganger de "Cordouan" 1933 van 600 ton, 42mtr, 20 auto's 300 pass. en een bemanning van 22.



Maar naast deze winst bespaart het wegvallen van aanmeermanoeuvres bijna vijftien minuten op de overtocht.

Voorheen 35 tot 40 minuten, duurt het nu zo'n 20 minuten. Vakantiegangers die haast hebben, zijn er blij mee. Liefhebbers van zomerse zonsondergangen wat minder en zullen wat teleurgesteld zijn.

Alhoewel er geen veerpont op de Gironde meer de naam van deze beroemde toren draagt, varen ze nog steeds onder het wakend oog van de "Corbouan".





Ansichtkaart met de veerpont route en de positie van de vuurtoren Cordouan.



Hierbij ter afsluiting nog enkele beelden van het aanmeren en het op- en afrijden waarbij de verschaning platen geheel of deels op de kade liggen.

Met een nostalgische zilte groet, Ben Scholten.

Subscribe for free
on tugezine.com

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



CORDOUAN 1933

Le Verdon, Pointe de Grave, ~1938 - Le bac "Cordouan" sera mis à l'eau le 15 avril 1933.

Avant cela, dès l'arrivée du chemin de fer* jusqu'au Verdon le 14 août 1875, un service de petits bateaux à vapeur est envisagé. Il sera inauguré le 15 juillet 1876** par la Compagnie maritime Gironde-et-Garonne. S'ensuivront des services réguliers jusqu'à Royan à bord de "l'Union" ou du "Satellite" pour les principaux d'entre-eux. *(article à venir)*



ECO HYBRID TECHNOLOGY

Misje Rederi AS uit het Noorse Bergen opereert met 12 mini bulkers van rond de 5000 DWT. Zes daarvan, waaronder de MISJE IRIS, varen met een hybride systeem met energieopslag in batterijen. Het zorgt ervoor dat in havens en tijdens laden en lossen emissievrij wordt geopereerd. De rederij werd in 1956 opgericht door Kåre Misje en de schepen varen onder Noorse vlag. Tevens is men milieubewust bezig met de ballastwaterbehandelingssystemen aan boord. Die hebben, ter voorkoming van de introductie van eco verstorende ongewenste organismen, een geavanceerd combinatiesysteem van UV behandeling en filters. De MISJE IRIS meet 90 bij 16 meter en heeft een GT van 3492. Het draagvermogen is 5309 ton. Ze kwam met een lading schroot uit het Zweedse Oskarshamn, met als bestemming St. Laurens haven. Bij Jewometaal werd zij gelost met een drijfkraan van EP Shipping, deels voor opslag aan de wal en deels in

binnenvaartschepen. Een van de binnenlichters, met de toepasselijke naam SCHROOTBARON XL, ging met een volle lading schroot via Lelystad naar de Zuiderzeehaven van Kampen.

De IMO nummers die beginnen 99 zijn inmiddels uitgeput en de MISJE IRIS kwam 2025 in de vaart onder IMO nummer 1049728. Ze werd gebouwd op de Colombo Dockyard in Sri Lanka. De ECO vriendelijke aspecten van het schip zijn naar een ontwerp van Wärtsilä Norway AS. De 8L20 Wärtsilä diesel van 1600 kW genereert een dienstvaart van 12 knopen. Nadat de lading schroot was gelost, werd de volgende bestemming Vlissingen. (Tekst en fotografie: Cees de Keijzer. Voorzitter WSS Rotterdam Branch).



AMAZONE, IMO 8136867, Duits zeilpassagiersschip, DFVX, 355 m2 zeil, 182 PPK, 134 kW, V8 Deutz V8, 1985 ingebouwd, van Verein Jugendsegel e.V., Kiel. 10-9-1909 te water, 1909 opgeleverd door scheepswerf J.H. Jacobs, Moorrege am Pinnau als AMAZONE. 1920 herdoopt GÜNTER. 1987 herdoopt AMAZONE. (Foto: Lars Staal, 6-5-2012)

Ophaalbrug in Kiel beschadigd door schoener

Op 11 september 2025, rond 19:30 uur LT, botste de 'Amazone' tegen een voetgangersophaalbrug tijdens het manoeuvreren in de Germaniahaven in Kiel. De schoener raakte met zijn boegspriet een reling en beschadigde deze. Niemand raakte gewond en de brug bleef operationeel. Dit was belangrijk omdat deze brug de grotere basculebrug vervangt, die in de nacht van 7 september een technisch defect opliep en buiten dienst moest worden gesteld. De brug verbindt het centrum van Kiel met Kiel-Gaarden. In de ochtend van 12 september waren medewerkers van de afdeling Civiele Techniek nog bezig met het beveiligen van de beschadigde brug. De eerste stap is dat een onderhoudsbedrijf de verlichting loskoppelt. Daarna kan de tijdelijke brug worden gerepareerd. (Timsen, 13-9-2025),

LNG Tanker

LNGT AMERICAS, IMO 9045132, LNG Tanker, 26-3-1994 te water, 12-1994 opgeleverd door Mitsubishi H.I. Ltd., Nagasaki (2074) als NORTHWEST STORMPETREL aan BHP Petroleum (LNG Ships) Pty. Ltd., Melbourne-Australië, later: Japan Australia LNG (MIMI) Pty. Ltd., Shell Development Australia Pty. Ltd., Woodside Petroleum Development Pty. Ltd., Woodside Oil Ltd. & Mid Eastern Oil Ltd., Melbourne-Australië, in beheer bij Australian LNG Ship Operating Co. Pty. Ltd., Melbourne, vlag: Australië (VNVCF). 105.010 BRT, 31.503 NRT, 66.875 DWT. 273,50 (259,00) x 47,28 x 26,50 x 10,950 meter. 4 gastanks, 127.525 m3, 8 ladingpompen, totaal 11.080 ton/uur, 3.557 ton bunkers, verbruik 120 ton/dag, 18,5 kn. 2 waterpijpketels, v.o. 2 x 1.869 m2, 75 kg/cm, 73,7 bar. 23.302 APK, 17.140 kW, 2 turbines, Mitsubishi, de werf. 1998 verkocht aan International Gas Transportation Co. Ltd., (I.G.T.C.), Hamilton-Bermuda, in beheer bij Australian LNG Ship Operating Co. Pty. Ltd., Melbourne.

28-1-2008 verkocht aan Shell Tankers Australia Pty. Ltd. 2012 verkocht aan Woodside/BP/Chevron & others. 7-4-2024 verkocht aan Americas LNGT Co. Ltd., Liberia (5LPZ6), in beheer bij STASCO.

29-7-2024 verkocht aan Karpowership Americas Co. Ltd., Liberia (5LPZ6), 22-8-2025 in beheer bij Synergy Maritime Pvt. Ltd. 7-2025 herdoopt KARADENIZ LNGT POWERSHIP AMERICAS.

Oude LNG-tanker omgebouwd tot FSRU

De Synergy Marine Group heeft de 'NORTHWEST STORMPETREL' omgebouwd tot een belangrijk onderdeel van de nieuwe drijvende energiecentrale 'KARADENIZ LNGT POWERSHIP AMERICAS'. Het schip werd op de Seatrium Admiralty Yard in Singapore verbouwd van een LNG-tanker tot een FSRU (Federal Powership). De FSRU kan vloeibaar aardgas opslaan en omzetten in gas voor gebruik bij de opwekking van elektriciteit. De nieuwe FSRU kan tot 150 miljoen kubieke voet (425 miljoen kubieke meter) gas per dag verwerken en is ontworpen om tien jaar lang offshore te opereren zonder aanmeren. De eenheid kan LNG ontvangen via schip-tot-schip-overdracht, het hervergassen en het gas doorsturen naar drijvende energiecentrales. De klant is de Turkse energiegroep Karpowership, die 's werelds grootste vloot energieschepen exploiteert. De drijvende energiecentrales kunnen direct worden aangesloten op het elektriciteitsnet in landen met een dringende elektriciteitsbehoefte. Wanneer energieschepen worden gekoppeld aan een FSRU, ontstaat een complete drijvende energiecentrale: het gas wordt geïmporteerd, opgeslagen en hervergast op de FSRU, waarna het wordt gebruikt als brandstof voor de energiecentraleschepen. Zo kunnen miljoenen mensen binnen enkele maanden van elektriciteit worden voorzien. Het schip vertrok op 17 augustus 2025 vanuit Singapore en ligt sinds 23 augustus voor anker bij Kuala Sungai Baru in positie 02.20 NB en 102.01 OL. (Timsen, 11-9-2025).



BRANDS HATCH, IMO 1034199, Crude Oil Tanker met hulpzeilen, 62.730 GT, 35.177 NT, 113.006 DWT. 26-11-2024 kiel gelegd, 16-6-2025 opgeleverd door Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding (H1593) als BRANDS HATCH aan UML Brands Hatch Ltd., Marshall Islands (V7A3036), in beheer bij Union Maritime Ltd., Londen en Anglo-Eastern Tanker Management (Hong Kong) Ltd., Kowloon, Hong Kong, China. De zeilen leverden indrukwekkende prestaties tijdens een reis, waarbij meer dan een derde van zijn voortstuwing alleen al uit windenergie kwam terwijl hij volledig beladen voer. De drie 37,5 meter lange WindWings-zeilen® van het schip vervingen 12,8 ton brandstof in slechts 24 uur - wat neerkomt op 4,3 ton per vleugel en 13 ton vermeden CO2-uitstoot per vleugel per dag. (Foto: Bert Oostdijk, 14-9-2025).



Begin van de avond van 3 september 2025 kwam de MERIT (2000, 2.301 GT, IM 9197789, GIB, #414 Pattje Waterhuizen) op het Kieler Kanaal vanuit de richting Holtenau onder de spoorbrug door bij Rendsburg toen er opeens een zwarte rookwolk uit de schoorsteen kwam en het schip plotseling bakboord uitging. We hoorden het anker vallen en de boegschroef ging overuren maken. Het leek wel een soort black-out. Ze bleef maar net vrij van de wal. Daarachter voer de (RDJ JOHANNA '01 2311GT IMO 9195418, cs.PBDE, NLD, ex ATHOS #421 Pattje Waterhuizen), toevallig twee zusterschepen, die gelijk afstopte en na even gedreven te hebben kwam de laatste toch door toen de Merit met behulp van de boegschroef enigszins uit het vaarwater kwam. De merit kwam daarna toch richting de kade van de Kreishafen gedreven en ging daar aanleggen. (Bron en foto: Koos Goudriaan, 3-9-2025).



Politie bestormt vrachtschip SCANLARK in Kiel

Politie-eenheden uit Nedersaksen en Sleeswijk-Holstein bestormden de 'Scanlark' in de zuidelijke sluis van het Noord-Oostzeekanaal in Kiel-Holtenau als onderdeel van een grensoverschrijdende politieoperatie. De 'Scanlark', die onderweg was van Rotterdam naar Fiejo (5-9-2025 van Rotterdam), werd direct na het aanmeren in de zuidelijke sluis rond 15.00 uur bestormd door gemaskerde politieagenten. Het bezoekersplatform bij de Holtenau-sluis in Kiel werd gesloten. De reden voor de operatie was het afwenden van gevaar, aldus het bureau van de Staatspolitie in Kiel. Er werden geen verdere details bekendgemaakt. Ondertussen wordt vermoed dat bij de sluis ook sabotage de aanleiding voor de actie zou kunnen zijn.

Het bezoekersplatform en de toegang tot de sluis waren vanaf 15.00 uur gesloten. Ook de webcam bij de sluis werd op politiebevel gedimd. De maatregelen duurden tot in de avond. Duikers waren de hele nacht ter plaatse voor de zoekactie. De ligplaats van het vrachtschip is afgezet. Het schip werd door de sleepboot 'Parat' (IMO: 8128212) uit de sluis naar de Kieler Fjord gesleept, gekeerd en terug het Kielerkanaal in getrokken, waar het om 18.00 uur aan de Voithkade van de Noordhaven van Kiel werd afgemeerd. Nadat het schip de sluis had verlaten, werd de zuidelijke sluiskolk weer opengesteld voor de scheepvaart.

Tijdens de overtocht van de sluis naar de Voithkai werden de bemanningsleden bewaakt door speciale eenheden van de politie van Nedersaksen. Een rubberboot van de politie van Nedersaksen escorteerde het vrachtschip over het kanaal. Tijdens de nachtelijke operatie op het vrachtschip mocht de bemanning het schip niet verlaten. Ook de toegang tot de kade werd afgesloten. Duikers gingen te water en doorzochten de romp van het schip. Talrijke voertuigen stonden aan land naast het schip opgesteld. De politie gaf veiligheidsmaatregelen aan als reden voor de operatie. Verdere officiële informatie was nog niet beschikbaar. De 'Scanlark' lag tot 10 september nog steeds stil.

De "Scanlark" vaart voor rederij Vista Shipping Agency in Tallinn, Estland. Volgens onbevestigde informatie kwamen alle bemanningsleden uit Rusland. Het schip is sinds 2006 geregistreerd in de Caribische staat Saint Vincent en de Grenadines en is een regelmatige bezoeker van het Kielerkanaal.

Op 15 december 2000 liep het schip 's nachts aan de grond op het eiland Samsø, onderweg van Aabenraa naar Aarhus. Volgens een onderzoek van de Deense politie zou de Russische brugbemanning op dat moment in slaap zijn gevallen. In het verleden waren er in verschillende havens al vaker gebreken aan het schip geconstateerd. (Timsen, 11-9-2025. Foto: Hannes van Rijn, 1-10-2020).

Russisch spionageschip niet langer zeewaardig

Hoewel de bemanning van de "Scanlark" bezoek kreeg van de Seamen's Mission aan boord, is het schip niet in beslag genomen en is de bemanning niet gearresteerd. Maar na de robuuste politieactie is het vermoedelijke spionageschip niet langer zeewaardig. Naar verluidt zijn veiligheidsrelevante deuren opengebroken, die nu niet meer gesloten kunnen worden, en is de apparatuur die nodig is voor de veilige navigatie van het schip in beslag genomen. De Duitse Vereniging van werkgeversansprakelijkheidsverzekeraars (BG Verkehr) zou de "Scanlark" na een inspectie door de havenstaat, die nog niet heeft

plaatsgevonden, moeten vrijgeven om haar reis vanuit Kiel voort te zetten. Op dit moment is het schip niet zeewaardig en een inspectie is niet in de nabije toekomst te verwachten. Zolang de juiste apparatuur niet aan boord is, heeft een inspectie geen zin. Dit betekent dat vervangende apparatuur waarschijnlijk nodig zal zijn, aangezien de originele apparatuur voor onbepaalde tijd als bewijsmateriaal in beslag is genomen. De totale hoeveelheid bewijsmateriaal die de politie tijdens de inval van het schip heeft verwijderd, is niet openbaar gemaakt. Een blik op het dek alleen al bevestigde het vermoeden dat het een spionageschip zou kunnen zijn. 360-gradencamera's en gps-antennes zijn normaal gesproken niet te vinden op zo'n vrachtschip. Het schip lag tot 11 september nog steeds stil in Kiel. (Timsen, 11-9-2025).

De Dienst Staatsveiligheid onderzoekt niet alleen misdaden, maar werkt ook aan het voorkomen van potentiële bedreigingen

Volgens het Openbaar Ministerie van Flensburg werkten de opsporingsdiensten momenteel intensief aan de 'Scanlark'-zaak. De afdeling Staatsveiligheid van de Rijksrecherche onderzoekt niet alleen welke misdrijven er mogelijk al waren gepleegd, maar ook aan mogelijke dreigingspreventie. Dat betekent dat de afdeling Staatsveiligheid van de Rijksrecherche niet alleen onderzoekt of er daadwerkelijk een drone vanaf het vrachtschip was gelanceerd. Agenten hielden het schip ook in de gaten om te voorkomen dat iets dergelijks zich opnieuw zou voordoen. Het was nog onduidelijk wanneer het schip zijn reis kon voortzetten. Het Bureau van de Staatsrecherche maakte bekend dat: "een onderzoek is gestart naar aanleiding van een vermoeden van spionage met het oog op sabotage. Bovendien heeft het onderzoek betrekking op afbeeldingen van militaire installaties die een veiligheidsrisico vormen – zoals foto's – en op het voorkomen van bedreigingen voor de kritieke maritieme infrastructuur van Duitsland." Vanwege de complexiteit van deze zaak werd er geen verdere informatie over het onderzoek verstrekt, aldus het Openbaar Ministerie. De zaak zou naar verwachting ook in oktober worden besproken in de commissie Binnenlandse Zaken en Juridische Zaken van het parlement van de deelstaat Sleeswijk-Holstein.

De "Scanlark" arriveerde in Kiel vanuit de Noordzee. Het was al maanden geleden onder de aandacht van de autoriteiten gekomen. Het schip zou onder andere zijn afgeweken van de geplande koers. Bovendien werd het vrachtschip al jaren door de autoriteiten in de gaten gehouden:

De Dienst Staatsveiligheid onderzoekt niet alleen misdaden, maar werkt ook aan het voorkomen van potentiële bedreigingen

De recente zaak heeft ook een Nederlandse component, omdat de 'Scanlark' zich in Rotterdam bevond in de dagen vóór de politieactie in Kiel. Tussen 2 en 5 september lag het schip aangemeerd in de Waalhaven en de Botlek. Het is onbekend wat het schip daar deed, maar het Havenbedrijf heeft gedurende die drie dagen geen verdachte bewegingen waargenomen. De 'Scanlark' lag tot 16 september nog steeds stil aan de Voithkade in Kiel. (Timsen, 16-9-2025).

Schip wordt na aankomst in Finland opgewacht door douane, politie en kustwacht

De 'Scanlark' werd in de middag van 6 oktober, een maand na een inval bij Kiel, op ongeveer drie kilometer van de kerncentrale Olkiluoto gelokaliseerd. Het schip, dat in verband wordt gebracht met de Russische schaduwvloot, lag aangemeerd bij Eurajoki, op slechts ongeveer drie kilometer van de kerncentrale Olkiluoto. Het schip werd opgewacht door de douane, de grenswacht en de politie. De 'Scanlark' is eigendom van de Estse rederij Vista Agency Shipping en de bemanning bestaat voornamelijk uit Russen. Het schip zou als moederschip voor drones hebben gediend. Een drone van het schip zou in augustus foto's hebben gemaakt boven een Duits militair schip. Bij de inval vonden de autoriteiten ook radioapparatuur die als atypisch voor vrachtschepen wordt beschouwd. (Timsen, 6-10-2025).

SCANLARK, IMO 8505915, General Cargo Ship, 1.371 GT, 2.008 DWT, 1985 opgeleverd door Kötter, Haren/Ems (78) als DROCHTERSEN aan Werner Pot Schiff. K.G., B.R.D. 1.371 BRT, 1.520 DWT. 1998 verkocht aan P/R m.s. Oland, Duitsland, herdoopt OLAND. 1998 vlag Cyprus. 2-2006 verkocht aan Scan Maritime Inc., St. Vincent and Grenadines (J8B3399), in beheer bij AS Vista Shipping Agency, Tallinn, herdoopt RMS SCANLARK. 5-2009 herdoopt SCANLARK.

Uitspraak in juridisch geschil rondom EVENTIN uitgesteld

Een uitspraak in het juridische geschil rond de "Eventin", die voor anker lag voor het eiland Rügen, loopt vertraging op. Onlangs is een uitgebreide schriftelijke bijdrage van de douane ontvangen in het kader van de lopende procedure bij het Bundesfiscalgericht in München. De behandeling zal enige tijd in beslag nemen. De verantwoordelijke senaat streeft ernaar uiterlijk eind 2025 een uitspraak te doen.

Het Hoofddouanekantoor had bij de Federale Belastingrechtbank beroep aangetekend tegen een beslissing van de Belastingrechtbank van Greifswald. In mei had de Belastingrechtbank in Greifswald de onmiddellijke inbeslagname van het schip en de lading aanvankelijk opgeschort in afwachting van een uitspraak in de hoofdzaak. De eigenaar van het schip had met een overeenkomstig verzoek voorlopig gelijk gekregen.

De tanker, geladen met ongeveer 100.000 ton olie, is een van de schepen van de zogenaamde Russische schaduwvloot, die onderhevig is aan sancties. Na vertrek uit Oest-Loega dobberde het schip in januari urenlang rond in de Oostzee, omdat het niet meer kon manoeuvreren nadat alle systemen waren uitgevallen. Eerder voer het schip al herhaaldelijk tussen Rusland en India.

Milieuorganisatie WWF roept op tot het lossen van het schip. Omdat olie over zee overladen geen optie is en Duitse Oostzeehavens niet geschikt zijn, moet er hulp worden ingeroepen in Deense havens. De juridische situatie maakt dit echter lastig. (Timsen, 15-9-2025).

EVENTIN, IMO 9308065 (NB-325) Crude Oil Tanker, 82.647 GT, 152.013 DWT, 3-10-2003 contract, 18-10-2005 kiel gelegd, 24-12-2005 te water gelaten, 28-2-2006 opgeleverd door Samsung Heavy Industries Co. Ltd., Kojima Shipyard (1556) als STORVIKEN aan Viken Shipping AS, Noorwegen (NIS) (LAGJ6). 16 kn. 23.984 EPK, 17.640 kW, M.A.N. 28-2-2006 in beheer bij Viken Shipping AS en Wallem Shipmanagement Norway AS. 29-6-2007 verkocht aan Viken Fleet I AS, Noorwegen (NIS), in beheer bij Viken Shipping AS en Wallem Shipmanagement Norway AS. 2-2012 vlag Bahamas, 14-2-2012 in beheer bij Wallem Shipmanagement Ltd. 23-4-2022 geïnspecteerd te Triëst door Paris MoU, 10 gebreken geconstateerd. 10-8-2022 verkocht aan Vaigai Lines Inc., 8-2022 vlag Panama (3E2594), in beheer bij Koban Shipping LLC en Ship Management Services Ltd., 8-2022 herdoopt CHARVI. 17-1-2023 in beheer bij Fractal Marine DMCC en Wanta Shipping LLC-FZ. 22-5-2024 verkocht aan Laliya Shipping Corp., Panama, in beheer bij Vaigai Lines Inc., Majoro en Wanta Shipping LLC-FZ, Dubai, 6-2024 herdoopt EVENTIN. 6-1-2025 van Ust-Luga, Rusland naar Port Said, 24-1-2025 ETA te Port Said. 3-2025 vlag: onbekend. 2025 vlag: Duitsland (DLJS).

Rechtbank verwierpt aanklacht tegen kapitein EAGLE S

Op 3 oktober verwierp een Finse rechtbank de aanklacht tegen de kapitein en twee officieren van de 'Eagle S', die beschuldigd werden van het beschadigen van onderwaterinfrastructuur in de Finse Golf in december 2024. De bemanning zal niet worden berecht voor het beschadigen van een elektriciteitskabel tussen Finland en Estland. Volgens het Openbaar Ministerie had het schip zijn anker 90 km over de zeebodem gesleept, waardoor de Estlink 2-stroomkabel tussen Finland en Estland en vier datakabels beschadigd raakten. De bemanning ontkende schuld en legde uit dat het anker was gevallen door technische fouten.

De rechtbank oordeelde dat de schade in internationale wateren was ontstaan en dat het Finse strafrecht daarom niet van toepassing was. Dit betekende ook dat de miljoenenclaims voor schadevergoeding werden afgewezen. De zaak was een van de vele incidenten van schade aan kabels en pijpleidingen in de Oostzee sinds de Russische inval in Oekraïne. Dit heeft de NAVO ertoe aangezet de bewaking van de kritieke infrastructuur in de regio te verscherpen als verdediging tegen de hybride oorlog die Rusland tegen Denemarken en Europa voert. (Timsen, 3-10-2025).

EAGLE S, IMO 9329760 (NB-326), Dubble Hull, Crude Oil Tanker, 42.010 GT, 22.444 NT, 74.034,86 DWT, 16-3-2006 opgeleverd als FR8 PRIDE. 12-2012 herdoopt LR MIMOSA. 4-2015 herdoopt NORSTAR INTREPID. 26-7-2023 verkocht aan Caravella LLC-FZ. 7-2023 thuishaven en vlag: Avatiu-Cook Islands (E5U4845), 7-2023 herdoopt EAGLE S. 20-9-2023 geïnspecteerd te Tema, Ghana, 24 gebreken. 17-2-2024 in beheer bij Peninsular Maritime India Pvt. Ltd., Navi Mumbai. 24-12-2024 van Ust-Luga, Rusland (±10 km, west van St. Petersburg) naar Port Said, 9-1-2025 ETA te Port Said. 25-12-2024 te zuiden van Helsinki aangehouden door de Finse kustwacht.



STENA FUTURA, IMO 1033054 (NB-322), Ro-Ro Cargo Ship, 5-1-2024 in aanbouw onder bouwnummer CHINA MERCHANTS JL WEIHAI W0320, 28-6-2024 kiel gelegd, 1-11-2024 (e) te water gelaten, 25-6-2025 de proefvaarten beëindigd, 18-7-2025 opgeleverd door China Merchants Jinling Shipyard (Weihai) Co. Ltd. als STENA FUTURA aan Xiang CR7 Ireland International Ship Lease Company Limited, Limassol-Cyprus (5BPR6), in beheer bij Stena Line Ltd., Holyhead. 20.835 GT, 6.251 NT, 6.795 DWT, 147,00 (143,00) x 26,30 x 7,97 x 5,400 meter. 22-9-2025 eerste reis op de veerdienst Belfast-Heysham. (Foto: Stena Line).

STENA CONNECTA, IMO 1033133, Ro-Ro Cargo Ship, 21.500 GT, 10-5-2023 besteld onder bouwnummer CHINA MERCHANTS JL WEIHAI W0321, 1-11-2024 kiel gelegd, 24-2-2025 te water, 30-1-2026 geplande oplevering als STENA CONNECTA aan Xiang 131 International Ship Lease Company Limited, Limassol-Cyprus (5BPS6), in beheer bij Stena Line Ltd., Holyhead, 15 t/m 20-9-2025 proefvaart en terug te Weihai. Zodra de dienst operationeel is, zullen Stena Futura en zusterschip STENA CONNECTA de vrachtcapaciteit op de route Belfast-Heysham met 40% vergroten als reactie op de toenemende vraag van klanten naar diensten tussen Noord-Ierland en Groot-Brittannië.



STENA IMMEDIATE, IMO 9693018, Chemical/Oil Products Tanker, 29.854 GT, 14.202 NT, 49.729 DWT, 3-1-2013 contract, 31-12-2015 kiel gelegd, 23-6-2016 te water, 18-1-2017 (GL), 20-1-2017 (e) opgeleverd door Guangzhou Shipyard International Company Limited (12130009) als STENA IMMEDIATE aan Stena Bulk IMOIMAX IX Ltd., Bermuda, in beheer bij Stena Bulk A/S, Stena Bulk Cyprus Ltd. en Northern Marine Management Ltd. 183,169 (178,598) x 32,19 x 18,20 x 12,900 meter. 6S50ME-B, stroke 2214, MAN Energy Solutions, branch of MAN Energy Solutions SE, Duitsland. 21-7-2023 verkocht aan Stena Bulk Marine Services LLC, United States of America (WSIJ), in beheer bij Stena Bulk A/S, Hellerup, Denemarken en Crowley Government Services Inc., Jacksonville FL. In charter bij Military Sealift Command. 27-2-2025 van Agio Theodoroi, Griekenland naar Killingholme. 10-3-2025 ten anker liggend in positie 53.44 NB en 000.24 OL in aanvaring gekomen met m.s. SOLONG, op beide schepen brak brand uit, 32 bemanningsleden zijn aan wal gezet te Grimsby. 10-4-2025 de kustwacht verklaarde dat de STENA IMMEDIATE succesvol was gelost. 11-4-2025 de haven van Great Yarmouth binnen gebracht door de sleepboten BRAGE VIKING (IMO: 9475791) en ORMESBY CROSS (IMO: 9206944), en veilig afgemeerd, geholpen door de sleepboten ORMESBY CROSS (IMO: 9206944), SEA JULIETT (IMO: 9778387), CAMPERDOWN (IMO: 9974905) en TRITON (IMO: 9451537). 9-2025 vlag: Malta. 25-9-2025 vertrokken van Great Yarmouth met de sleepboten SEA SERAYA en CRAIGLEITH, assistentie van de sleepboten BALMERINO en CORRINGHAM, naar Valletta om te repareren, 13-10-2025 ETA te Valletta, Malta. 30-9-2025 na Het Kanaal de sleepboot CRAIGLEITH los gegooit en die vertrok naar Falmouth. (Foto: Paul Gowen, 11-4-2025 aankomst Great Yarmouth Outer Harbour).

Uitgebrand containerschip mag Jebel Ali binnenvaren

DP World en de havenautoriteit van Dubai hebben toestemming verleend voor de 'Wan Hai 503' om aan te meren in een vluchthaven in Jebel Ali. Het schip zou daar naar verwachting op 11 september aankomen. Voorlopige beoordelingen gaven aan dat de stabiliteit en structurele integriteit van het schip in orde waren en dat er geen directe risico's waren vastgesteld. Bij aankomst zouden alle inspecties en procedures worden uitgevoerd in overeenstemming met de eisen van de bevoegde autoriteiten. Op 10 september, toen het schip de VAE via de Straat van Hormuz naderde, gingen bergers aan boord van de 'Wan Hai 503' en

meldden dat er geen tekenen van rook waren. De inspectie en het lossen van de containers zouden naar verwachting in oktober beginnen. Containers en lading in het voorste deel van het schip hebben grote schade opgelopen door de brand. De kisten aan de achterkant van het accommodatieblok hebben relatief weinig schade opgelopen. (Timsen, 11-9-2025).

WAN HAI 503 op ankerplaats Jebel Ali

De 'Wan Hai 503' arriveerde op 11 september bij de ankerplaats bij de haven van Jebel Ali. Het schip heeft van DP World en de Dubai Ports Authority toestemming gekregen om aan te meren als vluchthaven. Daarmee komt een einde aan een lange zoektocht naar een haven die het zwaar door brand beschadigde wrak kon opvangen.

Een bergingsteam ging aan boord van het schip toen het de Golf van Oman bereikte na een sleep van bijna 1800 zeemijl vanaf de positie voor de kust van India en Sri Lanka, waar het schip voor de kust lag na het uitbreken van de brand op 9 juni. Het inspectieteam voerde metingen uit aan de laadruimen en compartimenten en de monitoring toonde geen tekenen van rook of verdere verplaatsing van containers. De beoordelingen gaven aan dat de stabiliteit en structurele integriteit van het schip in orde waren, zonder dat er onmiddellijke risico's werden vastgesteld. Het wrak zou naar verwachting verder worden geïnspecteerd en aan de eisen van de autoriteiten voldoen, zodat het kan worden afgemeerd. De containerinspectie en het lossen zouden naar verwachting in oktober beginnen. (Timsen, 12-9-2025).

WAN HAI 503, IMO 9294862 (NB-330), Container Ship, 42.532 GT, 51.300 DWT, 2005 opgeleverd aan Wan Hai Lines Singapore Pte. Ltd., Singapore (S6AV2), in beheer bij Wan Hai Lines Ltd. 4-2022 in beheer bij Bernhard Schulte Singapore Pte. Ltd. 10-7-2023 in beheer bij Wan Hai Lines Singapore Pte. Ltd. 9-6-2025 brand uitgebroken aan boord.



CELEBRITY XCEL voltooit succesvolle proefvaarten

De nieuwste aanwinst van Celebrity Cruises, de Celebrity Xcel, heeft met succes haar proefvaarten afgerond. Op 13 september voer het schip voor het eerst uit onder leiding van kapitein Kyriakos "Kirk" Matragkas. Tijdens de proefvaarten nabij de scheepswerf Chantiers de l'Atlantique in Saint-Nazaire (Frankrijk) werden diverse manoeuvres uitgevoerd om de operationele capaciteiten te testen.

De Celebrity Xcel is het vijfde schip in de Edge Series van de rederij en beschikt over zeven nieuwe ruimtes die speciaal voor dit schip zijn ontworpen. Vanaf november ontvangt het schip zijn eerste passagiers tijdens inaugurale cruises vanuit Fort Lauderdale. Op het programma staan zevendaagse routes met

afwisselende bestemmingen, waaronder de Bahama's, Mexico, de Kaaimaneilanden, Puerto Plata, St. Thomas en St. Maarten.

In de zomer van 2026 volgt een eerste Europese seizoen met afvaarten vanuit Barcelona en Athene, variërend van zeven tot elf nachten. Nieuw in het vaarschema zijn overnachtingen op Madeira. (Bron en foto: Cruisereiziger, 17 september 2025).

CELEBRITY XCEL, IMO 9884136 (NB-331), passagiersschip, 2.900 passagiers, 141.262 GT, 15-4-2019 contract onder bouwnummer ATLANTIQUE CHANTIERS N34 met 9-2024 geplande oplevering, 13-6-2024 kiel gelegd, 17-1-2025 te water, 13-9-2025 tot 13-9-2025 proefvaart, 11-2025 geplande oplevering aan Celebrity Cruises Inc., Miami FL, vlag: Frankrijk (RIF) (FNAX). 16-11-2025 doop te Fort Lauderdale door heeft de Braziliaanse chef-kok Janaína Torres.



Vrijdag de Eemstocht van nieuw cruiseschip DISNEY DESTINY

Het nieuwste cruiseschip van Disney Cruise Line, Disney Destiny, zal volgens de laatste planning vrijdagavond Papenburg verlaten voor haar Eemstocht. Scheepsbouwer Meyer Werft verwacht dat het schip, na een korte proefvaart, zondagochtend zal arriveren in Eemshaven. In de Nederlandse haven vinden de laatste werkzaamheden aan de inrichting plaats en wordt het schip aan Disney Cruise Line overgedragen.

De Disney Destiny zal de Eemstocht richting de Noordzee opnieuw achteruit en met ondersteuning van twee sleepboten afleggen. Deze methode heeft zich bewezen vanwege de betere manoeuvreerbaarheid. De tocht wordt opnieuw uitgevoerd door het team van de Loodsenbroederschap Emden. De Emsloodsen voeren deze manoeuvres al vele jaren uit. Het team maakt bij de voorbereiding gebruik van de modernste technologie voor een realistische simulatie van de Eemstocht in Wageningen. (Bron: Cruisereiziger, 16 september 2025. Foto: Meyer Werft).

DISNEY DESTINY in de Eemshaven na Eemstocht

Het nieuwste cruiseschip van Disney Cruise Line, Disney Destiny, heeft een nieuwe mijlpaal bereikt in haar bouwproces. Het heeft dit weekend succesvol haar tocht over de Eems volbracht. De reis vond grotendeels 's nachts plaats. Een dag eerder vertrok het schip vanaf de scheepswerf van Meyer Werft in Papenburg voor haar eerste trip naar open water. Dit gebeurde onder begeleiding van sleepboten. In de Nederlandse haven vinden de laatste werkzaamheden aan de inrichting plaats en wordt de Destiny aan Disney Cruise Line overgedragen. (Bron: Cruisereiziger, 21 september 2025).



DISNEY DESTINY, IMO 9834741 (NB-327), Wish Class Passenger (Cruise) Ship, 135.000 GT, 1.1250 passagiers, 20-3-2024 kiel gelegd onder bouwnummer MEYER WERFT 706, 24-3-2025 opgedreven in Hall 6, 19-9-2025 van de werf met de sleepboten GRUNO IV en GRUNO V, 20-9-2025 op de Eemshaven, 24-9-2025 op proefvaart, 30-9-2026 terug op de Eemshaven, 10-2025 oplevering als DISNEY DESTINY aan Disney Magic Corp., Bahamas, in beheer bij Magical Cruise Co. Ltd., Bahamas (C6HQ9) (Disney Cruise Line) Lake Buena Vista FL. 20-11-2025 afvaart op de eerste cruise van Port Everglades in Fort Lauderdale. (Afbeelding: Disney Cruise Line).



Explora Journeys presenteert 2027-2028 programma

Explora Journeys heeft zijn nieuwe Journeys Collection voor september 2027 tot mei 2028 bekendgemaakt. Het programma omvat bijna 100 reizen naar 59 landen en circa 200 bestemmingen op 5 continenten. Blikvanger is de introductie van Explora's eerste routes in Azië en de ingebruikname van het vijfde schip in de vloot, EXPLORA V.

Eerste reizen door Azië

De EXPLORA III verzorgt het allereerste Explora-seizoen in Azië, met 28 reizen en 47 nieuwe havens in onder meer Japan, Zuid-Korea, China, Vietnam, Thailand, Cambodja, Maleisië, Indonesië en Singapore. Alle bestemmingen zijn voor het cruisermerk een primeur. Het programma biedt langere verblijven in steden als Tokio, Osaka, Hongkong, Shanghai, Ha Long Bay, Ho Chi Minh-stad en Bali. De reizen sluiten bovendien aan bij seizoenshoogtepunten, zoals de herfstkleuren in Kyoto, de kersenbloesem in Shimizu en Nagoya en festiviteiten rond Chinees Nieuwjaar in januari 2028.

Lancering EXPLORA V

In december 2027 neemt Explora Journeys de EXPLORA V in de vaart. Het schip begint in de Middellandse Zee tijdens het laagseizoen, met 27 bestemmingen in 9 landen. De route bevat onder meer een eerste aanloop naar Salerno en een overnachting in Istanbul. Hoogtepunt wordt oud en nieuw in Napels, met uitzicht op het vuurwerk boven de stad.

Na de Middellandse Zee zet EXPLORA V koers naar de Rode Zee en het Arabisch Schiereiland, samen met EXPLORA I. De routes lopen langs Egypte, Jordanië, Saoedi-Arabië, Oman, de VAE, Qatar en Bahrein. Hoogtepunten zijn UNESCO-sites zoals Petra, Luxor, de piramides van Gizeh en AlUla.

Caribisch gebied, Midden- en Zuid-Amerika

Tegelijkertijd varen EXPLORA II en EXPLORA IV in het Caribisch gebied, Midden-Amerika en de Amazone. De schepen bezoeken 51 bestemmingen in 30 landen en gebieden, waaronder het nieuwe Port Antonio (Jamaica). De routes bieden een mix van bekende eilanden en minder bezochte plaatsen zoals Jost Van Dyke (Britse Maagdeneilanden) en Terre-de-Haut (Guadeloupe). Hoogtepunten zijn de regenwouden van Midden-Amerika, de Amazone met een overnachting in Manaus, en oud en nieuw voor de kust van San Juan. (Bron en foto: Cruisereiziger, 14 september 2025).

EXPLORA II, IMO 9869887 (NB-309), Passenger (Cruise) Ship, 63.621 GT, 8-2-2023 kiel gelegd onder bouwnummer FINCANTIERI SESTRI 6320, 6-9-2023 te water gelaten, 31-8-2024 geplande oplevering, 12-9-2024 opgeleverd als EXPLORA II aan YC 2 S.A., Malta (9HA5976), in beheer bij MSC Crociere S.p.A., Napels en MSC Cruise Management UK Ltd.

EXPLORA III, IMO 9869899 (NB-309), Passenger (Cruise) Ship (NB-308), 72.810 GT, 14-3-2019 besteld onder bouwnummer FINCANTIERI SESTRI 6321, 6-9-2023 in aanbouw/eerste staal gesneden, 12-11-2026 geplande oplevering, 14-7-2025 te water gelaten, 23-7-2026 geplande oplevering aan MSC Crociere S.p.A., Napels, vlag: Malta.

EXPLORA IV, IMO 9869904 (NB-309), Passenger (Cruise) Ship, 72.810 GT, 14-3-2019 besteld onder bouwnummer FINCANTIERI SESTRI 6322, 1-7-2025 te water gelaten, 27-5-2027 geplande oplevering aan MSC Crociere S.p.A., Napels, vlag: Malta.

EXPLORA V, IMO 9977892 (NB-318), Passenger (Cruise) Ship, 72.810 GT, 7-2022 in aanbouw onder bouwnummer FINCANTIERI SESTRI 6333, 30-9-2027 geplande oplevering aan MSC Crociere S.p.A., Napels, vlag: Malta.



IONA gearriveerd bij Damen Verolme om te dokken

Het cruiseschip Iona van P&O Cruises is zondagavond gearriveerd op de scheepswerf van Damen Verolme in de Botlek voor haar droogdokperiode. Het gaat om een reguliere onderhoudsbeurt die ongeveer 2,5 week zal duren. Naar verwachting zullen er voornamelijk onderhouds- en renovatiewerkzaamheden plaatsvinden aan het LNG-schip dat bij de Meyer Werft in Papenburg werd gebouwd en in 2021 in de vaart kwam voor de Britse cruiserederij.

De Iona hervat op 23 oktober haar cruiseprogramma vanuit Southampton met een 3-daagse cruise 'to nowhere'. Aansluitend vaart het een 8-daagse cruise naar Spanje en Frankrijk. Op 2 november is het schip alweer terug in Rotterdam. Het ligt dan tijdens een 8-daagse Noord-Europa cruise 1,5 dag aan de kade bij Cruise Port Rotterdam (15:00-21:00 uur). (Cruisereiziger, 5-10-2025. Foto: Teun van der Zee, 2-6-2020, passage Maassluis).

Fincantieri bouwt twee nieuwe schepen voor TUI Cruises

Fincantieri en TUI Cruises hebben maandag een contract ondertekend voor het ontwerp en de bouw van twee nieuwe cruiseschepen. De bestelling vervangt het Memorandum of Agreement (MoA) dat in maart 2025 werd gesloten tussen Fincantieri en moedermaatschappij TUI AG voor de bouw van twee schepen voor de Marella Cruises-vloot.

De nieuwe schepen worden zusterschepen van de Mein Schiff Relax en Mein Schiff Flow, die deel uitmaken van de InTuition-klasse. Ze zullen worden uitgerust met dual-fuel motoren die zowel LNG als MGO kunnen gebruiken. Met een bruto tonnage van circa 160.000 ton worden de schepen groter dan de oorspronkelijk geplande Marella-varianten. Daarnaast worden ze gebouwd volgens de meest recente milieunormen.

De oplevering staat gepland voor respectievelijk 2031 en 2032. De waarde van het contract ligt hoger dan die van het eerdere MoA voor Marella Cruises, maar blijft binnen de bandbreedte die TUI AG op 31 maart 2025 heeft gecommuniceerd.

Pierroberto Folgiero, CEO en Managing Director van Fincantieri, reageerde enthousiast: "Wij zijn verheugd onze samenwerking met TUI Cruises verder uit te breiden en daarmee de relatie met zowel TUI als Royal Caribbean te versterken. Dit contract bevestigt het vertrouwen dat de afgelopen jaren is opgebouwd en de succesvolle samenwerking die al met de eerste twee InTuition-klasse schepen is gerealiseerd. Het toont opnieuw aan dat Fincantieri in staat is om de vlootgroei van 's werelds meest vooraanstaande cruise-operators te ondersteunen, met een combinatie van innovatie, duurzaamheid en Italiaanse scheepsbouw-kwaliteit." (Cruisereiziger, 29 september 2025).

SEABOURN ENCORE maakt in 2026 haar debuut in Alaska

Seabourn stuurt Seabourn Encore in 2026 voor het eerst naar Alaska en British Columbia. Het schip biedt van mei tot september 17 zevendaagse cruises en één achtdaagse cruise in de regio. De reizen kunnen ook worden gecombineerd tot 14- of 15-daagse cruises, met stops in bestemmingen zoals Juneau, Ketchikan, Alert Bay, de Inian Islands en Glacier Bay National Park.

"Alaska blijft een van de meest gewilde bestemmingen voor onze gasten, en we zijn verheugd om Seabourn Encore voor de allereerste keer naar de regio te brengen," zegt Mark Tamis, president van Seabourn. "Van het verkennen van afgelegen waterwegen tot authentieke kustplaatsen vol cultuur en geschiedenis – ons 2026 seizoen biedt ervaringen die verder gaan dan verwacht. Gasten komen dicht bij de natuur en gemeenschappen van Alaska, met het comfort van een ultra-luxe, all-suite schip."

Tijdens de Alaska-cruises kunnen passagiers deelnemen aan Ventures by Seabourn, een collectie optionele excursies onder leiding van experts, zoals kajaktochten en Zodiac-rondvaarten. Iedere reiziger ontvangt een op maat gemaakte Helly Hansen all-weather jas, en passagiers in Premium Suites krijgen Swarovski Optiek-verrekijkers in bruikleen voor gebruik tijdens de hele reis. (Bron en foto: Cruisereiziger, 18 september 2025).

SEABOURN ENCORE, IMO 9731171 (NB-256), Passenger (Cruise) Ship, 41.865 GT, 6-3-2016 te water, 30-11-2016 opgeleverd aan Seabourn Cruise Line Ltd., Seattle WA, vlag: Bahamas (C6CG4), in beheer bij Seabourn Cruise Line Ltd., Seattle WA en Holland America Line Ltd., Seattle WA. 1-12-2016 van Venetië naar Piraeus op de eerste reis. 7-1-2017 te Singapore gedoopt SEABOURN ENCORE door de sopraan Sarah Brightman. 12-2-2017 te Timaru, Nieuw Zeeland door harde wind van de trossen losgeslagen en heeft daarbij het cementschip MILBURN CARRIER II (IMO 8606197, 6.200 GT) geraakt, de schade aan het achterschip van de SEABOURN ENCORE was dusdanig dat het geplande vertrek die avond moest worden uitgesteld.

STAR PRINCESS officieel overgedragen aan Princess Cruises

De Star Princess – het tweede schip in de Sphere-klasse van Princess Cruises – is vandaag officieel overgedragen tijdens een feestelijke ceremonie op de Fincantieri-werf in Monfalcone, Italië. Het schip is het 17e vaartuig in de vloot van Princess.

De overdrachtsceremonie van de Star Princess werd bijgewoond door Gus Antorcha, president van Princess Cruises; kapitein van de Star Princess Gennaro Arma; Pierroberto Folgiero, CEO en algemeen directeur van Fincantieri; Biagio Mazzotta, voorzitter van de raad van bestuur van Fincantieri; Luigi Matarazzo, algemeen directeur van de Merchant Ships-divisie van Fincantieri; Cristiano Bazzara, directeur van de Fincantieri-werf in Monfalcone, en lokale overheidsfunctionarissen. De ceremonie markeert de

officiële overdracht van het schip van Fincantieri aan Princess, waarmee de bouw is afgerond en de laatste voorbereidingen kunnen beginnen voor de eerste afvaarten.



“Vandaag is een trotse dag voor Princess nu we de nieuwe Star Princess verwelkomen in onze geweldige vloot,” zei Gus Antorcha, president van Princess Cruises. “Dit bijzondere schip is een bewijs van de innovatie en het vakmanschap van onze langdurige partner Fincantieri. We zijn de scheepsbouwers dankbaar voor het tot leven brengen van ons nieuwste schip.”

Met inmiddels 1.600 bemanningsleden aan boord die zich voorbereiden om de eerste gasten te verwelkomen, zal de Star Princess de werf verlaten en koers zetten naar Barcelona voor haar inaugurele reis: een 11-daagse cruise door de Westelijke Middellandse Zee die vertrekt op 4 oktober.

De Star Princess heeft een tonnage van 177.800, biedt plaats aan 4.300 passagiers en is het zusterschip van de Sun Princess. Het schip beschikt over 30 verschillende restaurants en bars en entertainment- en activiteitenopties. Uniek voor de Star Princess en Sun Princess is de Sanctuary Collection, een luxueuze privézone met toegang tot een exclusief restaurant; de Sanctuary Club, een rustig zwembaddek alleen voor volwassenen en diverse exclusieve voorzieningen.

Met meer dan 1.500 balkonhutten genieten passagiers van panoramische uitzichten vanuit hun eigen accommodatie. Enkele opvallende ruimtes aan boord zijn onder meer The Dome, een ultramoderne ontspannings- en entertainmentruimte; The Arena, het meest technologisch geavanceerde theater van Princess en The Piazza, het architectonische middelpunt van het schip met hoge ramen en zeegezicht.

Op 4 oktober 2025 maakt de Star Princess haar debuut in de Middellandse Zee met cruises vanuit Barcelona, waarna ze de Atlantische Oceaan oversteeft voor een Caribisch seizoen vanuit Ft. Lauderdale vanaf 7 november 2025. Na het Caribische seizoen vaart ze door het Panamakanaal richting het westen om haar eerste Alaska-seizoen te beginnen. (Cruisereiziger, 26 september 2025. Afbeelding: iCruise).

STAR PRINCESS, IMO 9863120 (NB-331), Passenger (Cruise) Ship, 177.882 GT, 4.300 passagiers, 11-12-2023 kiel gelegd onder bouwnummer FINCANTIERI MONFALCONE 6311, 26-9-2024 te water (uit bouw dok) en naar de afbouwkade, 4 t/m 7-6-2025 proefvaart, 9 t/m 12-8-2025 proefvaart, 26-9-2025 opgeleverd als STAR PRINCESS aan Sun Princess II Ltd., vlag: Bermuda (ZCHE4), in beheer bij Princess Cruise Lines Ltd., Valencia CA, U.S.A. 4-10-2025 geplande eerste cruise.

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

**Scheepvaartboekhandel & Observator Watersport
Van der Takstraat 218, 3071LM Rotterdam**



Rank	Location	Sentiment	Dry Bulk USD / LDT	Tankers USD / LDT	Containers USD / LDT
1	Pakistan	Steady	420 / LDT	440 / LDT	450 / LDT
2	India	Weak	410 / LDT	430 / LDT	440 / LDT
3	Bangladesh	Weak	400 / LDT	420 / LDT	430 / LDT
4	Turkey	Weak	250 / LDT	260 / LDT	270 / LDT

Slooprijzen GMS, 3-10-2025

AE-GAS, IMO 9113939, LPG Tanker, 3.565 GT, 2.601 DWT, 31-8-1995 opgeleverd door Kitanihon Shipbuilding, Hachinohe (283) als TAURUS GAS. 9-1998 herdoopt DEAUVILLE. 2006 vlag: Bahamas (C6QC7). 2010 verkocht aan Armada Perkasa Ocean, vlag: Indonesië (PNIO), 1-2010 herdoopt AE GAS. 6-11-2024 in beheer bij Armada Perkasa Ocean, Jakarta en Amarin Ship Management P.T., Jakarta. 9-2025 verkocht aan Alang Breakers, India

ALI S, IMO 8902931, Bulk Carrier, 9.815 GT, 13.759 DWT, 31-7-1992 te water gelaten als NIDA, 4-1-1993 opgeleverd door Stocznia Szczecinska, Szczecin (B567-I/04) als NIDANES aan Nida Shipping Ltd., Nassau-Bahamas. 1999 herdoopt NIDA. 10-2012 herdoopt JOY M. 2023 verkocht van Alex Marine Ltd., Panama aan Maria S Shipping Ltd., St. Kitts & Nevis, in beheer bij Ali Denizcilik ve Ticaret Ltd. Sti., 3-2023 herdoopt ALI S. 9-2024 vlag: Tanzania (5IM328). 12-2-2025 geïnspecteerd te Elefsis, 17 gebreken geconstateerd, 30 dagen aangehouden. 2025 verkocht voor sloop naar India. 22-9-2025 op Bhavnagar Anchorage, 28-9-2025 op Alang Anchorage, 4-10-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

ASIAN ENTERPRISE, IMO 9074822, Bulk Carrier, 25,676 GT, 1995 opgeleverd als SANKO RANGER. 3-6-2004 in beheer bij Thoresen & Co Bangkok Ltd., 2004 herdoopt THOR ENTERPRISE. 11-11-2011 verkocht aan Thoresen Shipping Singapore Pte. Ltd., Singapore. 27-6-2018 verkocht aan J International Shipping Inc., Panama, in beheer bij Hermes Maritime Services Pvt. Ltd., herdoopt ASIAN ENTERPRISE. 26-1-2025 op 2,7 mijl west van Pulau Cula, op de oostelijke strook van het verkeersscheidingsstelsel (TSS) van de Straat Singapore (SS), om 02:15 uur geënterd door twee daders, bewapend met voorwerpen die op een pistool leken, de overvallers stalen motoronderdelen en sloegen op de vlucht. 9-2025 verkocht aan slopers te Chittagong.

BONITA, IMO 9231286 (NB-331), Bulk Carrier, 39.727 GT, 76.623 DWT, 31-1-2001 kiel gelegd, 8-6-2001 te water, 24-7-2001 opgeleverd door Imabari Shipbuilding Co. Ltd., Marugame Headquarters (1338) als BONITA aan Grace Hawk Shipping S.A., Panama, in beheer bij Eiko Kisen Co. Ltd. 14-7-2009 verkocht aan Bonita Schiffahrts., Liberia (A8TM5), in beheer bij Rudolf A. Oetker A/S & Co. K.G. 17-6-2022 verkocht aan Pianara Shipping Inc., Liberia (A8TM5), in beheer bij Grehel Shipmanagement Co., Piraeus. 9-2025 verkocht voor sloop (468 USD/TO). 18-9-2025 op Alang Anchorage, 24-9-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

BOW CEDAR, IMO 9087013, Chemical/Oil Products Tanker, 23.220 GT, 37.455 DWT, 4-7-1995 kiel gelegd, 25-4-1996 opgeleverd door Kværner Florø AS (132) als BOW CEDAR aan Odfjell Chemical Tankers AS, Noorwegen. 10-2008 in beheer bij Odfjell Management AS. 25-5-2015 in beheer bij Odfjell Asia II Pte. Ltd. 18-10-2016 in beheer bij Odfjell Management AS. 11-2021 vlag: Marshall Islands (V7A5043). 9-2025 verkocht Alang Breakers, India.

BRITISH TRADER, IMO 9238038 (NB-331), 13-11-2002 opgeleverd door Samsung Heavy Industries Co. Ltd., Geoje (1380) als BRITISH TRADER aan Sea Breeze Leasing Ltd., Isle of Man, in beheer bij BP Shipping Ltd., Sunbury-on-Thames, roepsein ZIPR7, 93.498 GT, 75.109 DWT. 13-11-2017 verkocht aan Lloyds Industrial Leasing, Isle of Man (K Line Energy Shipping U.K. Ltd.), 2017 herdoopt TRADER. 19-10-2022 verkocht aan Odigitis Gas Carrier Corp., Liberia (5LIP8), in beheer bij Executive Ship Management Pte. Ltd., Singapore, herdoopt TRADER II. 2025 vlag: Comoros (D6A4180), herdoopt RADE. 8-2025 verkocht aan Chittagong Breakers (as is Singapore 480 USD/TO). 11-9-2025 op Chittagong Anchorage, 21-9-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

BUFFLE A 696, IMO 4546870, sleepboot van de Franse marine. De 'Le Moros' sleepte op 29 september 2025 de uit dienst genomen Franse marinesleper 'BUFFLE - A 696 (IMO 4546870)' van Landévennec naar Le Havre voor ontmanteling bij Gardet & de Bézénac Recycling. Samen met het voormalige Batral Dumont d'Urville is het een van de in totaal zeven marineschepen die daar tussen oktober 2025 en april 2026 ontmanteld zullen worden. Naast het voormalige Batral Dumont d'Urville en de voormalige RCVS Buffle zijn er de voormalige P400 La Capricieuse, de voormalige P400 L'Audacieuse, de voormalige CMT Verseau, de voormalige CMT Persée, de voormalige CMT Eridan en de voormalige RCVS Buffle. Op 2 oktober arriveerde het konvooi in Le Havre, waar ook de sleepboot 'VB Loup' langszij kwam om te assisteren bij het laatste deel van het traject. (Timsen, 6-10-2025).

CALCASIEU PASS, IMO 8201076, WUR4227, 409 GT, 1.100 DWT, 30-9-1982 opgeleverd als JUDY V. 1988 verbouwd van Supply Ship tot vissersvaartuig. 1989 herdoopt CALCASIEU PASS. 7-2024 verkocht aan Coleen Marine Inc., Miami FL USA. 2024 gesloopt.

CHARLES BABIN, IMO 8635007, Buoy/Lighthouse Vessel, 517 GT, 11-1949 opgeleverd door Ateliers & Chantiers de la Loire, Nantes (621) als PIERRE DUREPAIRE aan French Government - Services des

Phares et Balises, Saint Nazaire-Frankrijk. 505 BRT. 1965 herdoopt CHARLES BABIN. 14-8-2018 om 3 uur 's nachts werd de CROSS Etel gealarmeerd door het noodsignaal van het Nederlandse pleziervaartuig KOUNNAR (MMSI 244110375, PE3256), dat de buiten dienst gestelde "CHARLES BABIN" van Saint-Nazaire naar Spaanse wateren sleepte. Het signaal werd geactiveerd nadat de sleepkabel brak en een bemanningslid ernstig beenletsel opliep op 225 kilometer van de monding van de Gironde. Nadat het passagiersschip "CAP FINISTÈRE" was omgeleid, zette de CROSS een SAR-helikopter van de luchtmachtbasis Cazaux in, die om 06:37 uur ter plaatse arriveerde. De gewonde werd door het medische team van de helikopter opgehesen en vervolgens overgebracht naar Bordeaux, waar hij om 08:00 uur door brandweerlieden werd opgehaald op de luchthaven van Mérignac. De Prefectuur van de Atlantische Maritieme Regio gaf opdracht tot een surveillancemissie en stuurde het ATL2-patrouillevliegtuig om contact te leggen met de bemanning van de "KOUNNAR". Ze vroegen geen verdere assistentie en gaven aan te rusten alvorens de eerder kapotte sleepinstallatie te herstellen. Om 13:20 uur meldde ze aan de maritieme autoriteiten dat ze terug waren bij de "CHARLES BABIN" en hervatten ze de sleepoperatie. De maritieme surveillancevluchten werden voortgezet onder toezicht van de maritieme prefectuur totdat de schepen de Spaanse territoriale wateren binnenvoeren. 8-2025 gesloopt te Portimao.

COAL II, IMO 9105906, Crude Oil Tanker, 52.067 GT, 97.220 DWT, 1995 opgeleverd door Sumitomo Heavy Industries, Tokyo als KATJA. 12-2012 herdoopt KAMILA. 2-2015 herdoopt BONITA QUEEN. 21-8-2019 verkocht aan Ocean Mark Shipping Inc., Iran (EPMB5), in beheer bij Noah Maryam Kish Ship Management Co., Kish, Iran, 8-2019 herdoopt SAFOORA. 3-2020 herdoopt SAHRA. 12-2020 herdoopt SIRVIN SABOU. 11-2021 vlag: Kameroen, 11-2021 herdoopt TRADEN. 10-2022 vlag: Iran (EPMB5). 10-2024 herdoopt SIRVAN SABOU. 2025 vlag: Gambia (C5J862), 9-2025 herdoopt COAL II. 9-2025 verkocht voor sloop. 13-9-2025 op Bhavnagar Anchorage, 17-9-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

EMA, IMO 9085390, Oil Products Tanker, 28.326 GT, 46.821 DWT, 12-1995 opgeleverd als NEDIMAR. 2005 herdoopt OVERSEAS NEDIMAR. 12-2012 herdoopt NEDIMAR. 2014 verkocht aan Amelie Navigation Corp., Panama, 7-2014 herdoopt AFRICAN GEM. 2019 verkocht aan Erline Enterprises Ltd., Comoros, 6-2019 herdoopt GEM. 22-8-2025 verkocht aan Marine Line Ltd., Comoros (D6A2593), in beheer bij Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 8-2025 herdoopt EMA. 8-2025 verkocht aan Alang Breakers, India. 24-9-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

FP FUTURE, IMO 9244702 (NB-331), Wood-Chip Carrier, 40.360 GT, 2002 opgeleverd als HOKUETSU FUTURE aan Lucifer Maritima S.A., Panama. 7-2017 herdoopt FP FUTURE. 8-2020 vlag: Marshall Islands. 6-2025 verkocht aan Alang Breakers, India. 11-9-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

FU RONG YUAN, IMO 9136747, LPG Tankship, 3.540 GT, 2.854 DWT, 15-2-1996 opgeleverd als FU RONG YUAN. 19-11-2009 verkocht aan Shenzhen Cosco LPG Shipping Co. Ltd., China (BOEA). 2025 verkocht voor sloop (390 USD/TO). 5-9-2025 te Dalian. 11-9-2025 gearriveerd bij Jinzhou Scrapyard om gesloopt te worden.

GAS PIONEER, IMO 8850918 (NB-231), 1989 opgeleverd ANNAGAS I, n.p. LPG tanker. 1992 nieuw achterschip aangebouwd, 31-7-1992 (BV) opgeleverd door Scheepsbouw Alblas B.V., Hendrik Ido Ambacht (9132) als KILGAS PIONEER aan Seaglobal Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Seatrend Shipping N.V. Gastanker, verbouwd tot gastanker (LPG) voor een charter van vijf jaar bij Kilgas Shipping (Knud I. Larsen), Kopenhagen. 1.500 GT, 1.508 DWT. 1.500 EPK, 1.103 kW, A.B.C. 6MDZC ingebouwd NE-91. 1997 herdoopt GAS PIONEER. 10-2002 (e) verkocht aan Gas Pioneer Ltd., Isle of Man. 26-4-2006 (e) verkocht aan Gas Pioneer B.V., Isle of Man, in beheer bij Unifleet B.V., Krimpen aan den IJssel. 7-2-2007 (e) in beheer bij Unifleet B.V. 24-9-2009 opgelegd te 's-Gravendeel. 15-2-2010 verkocht aan Uni-Fleet Sdn. Bhd., Port Klang-Maleisië (9MLF9), 6-2-2010 als TRADEWIND vertrokken van 's-Gravendeel naar zee met bestemming Lhok Suemave, Maleisië. 8-8-2025 verkocht voor sloop aan Alang breakers, India. 17-9-2025 ETA te Alang. 18-9-2025 op Bhavnagar Anchorage. 21-9-2025 op Alang Anchorage, 24-9-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

HAI HUANG XING, IMO 9300128 (NB-331), Bulk Carrier, Bulk Carrier, 39.962 GT, 73.581 DWT, 23-6-2005 opgeleverd als COS NEPTUNE aan Shanghai Ocean Shipping Co. Ltd., China (BOTW) (Cosco Shipping Bulk Southeast). 2005 in beheer bij Cosco Shanghai Ship Management Co., 7-2005 herdoopt HAI HUANG XING. 9-2025 verkocht voor sloop (Chinese Breakers, 281 USD/TO). 9-9-2025 gearriveerd bij Xin Hui Scrapyard om gesloopt te worden.

JAN HUS, IMO 9125786, Bulk Carrier, 16-6-1997 opgeleverd als JAN HUS door Guangzhou Shipyard International Co. Ltd. (5130001) aan C.O.S. Venus Ltd., Valletta-Malta (9HKC5), in beheer bij Czech Ocean Shipping Joint-Stock Co. 16.405 GT, 9.211 NT, 26.045 DWT, 171,97 (161,97) x 25,06 x 14,25 x 10,000 meter. 5 ruimen, G 35.670 m3. 4 kranen van 25 ton SWL. 14 kn. 6.634 EPK, 4.878 kW, 6 cyl, 2 tew, 500 x 1620, B&W 6L50MC, Hudong Shipyard, Shanghai. 10-1997 aanvankelijk verkocht aan Ommeren Shipping B.V., t.b.n. AVEDRECHT, Van Ommeren zag af van de koop door de dalende vrachtprijzen, van de aanvankelijk 12 gekochte schepen nam VO er 4 over. 1998 verkocht aan Egon Oldendorff, Monrovia-Liberia (ELXE3), in beheer bij Oldendorff Asia Pte. Ltd., herdoopt ERNST OLDENDORFF. 1999 in beheer bij Egon Oldendorff. 2001 in beheer bij Oldendorff Carriers G.m.b.H. & Co. K.G. 2013 verkocht aan Birch Shipping Ltd., Hong Kong (VRLZ5), 4-2013 herdoopt BIRCH 5. 14-2-2015 vanaf Taranto, liggend aan de boeien voor de kust van Giali bij het eiland Giali, Griekenland met assistentie van de sleepboot DIMOSTHENIS GIANNISIS (Volos Tugs Union Shipping Co., ex BRAGE),



drie meter boven de waterlijn een scheur in de romp op van 12 x 11 cm. opgelopen. De schade aan bakboordzijde werd onderzocht door de patrouilleboot OS-EL.AKT. Het schip werd uit de vaart genomen totdat de zeewaardigheid was gegarandeerd. 7-2015 verkocht aan Wah Yuen International Shipping Ltd., Hong Kong, 7-2015 herdoopt HE FU. 30-12-2024 te Pingtan, China. 4-1-2025 verkocht aan Gao Cai Shipping Ltd., 1-2025 vlag: St. Kitts and Nevis, 1-2025 herdoopt CASIO. 2-2025 vlag: Guyana (FALSE) (8RAA01). 9-2025 verkocht aan slopers (as is Hong Kong). 30-9-2025 verkocht aan Aries Navigation Ltd., Comoros (D6A4215), in beheer bij Trinitas Ship Management Pvt. Ltd., Mumbai en GR Shipping Pte. Ltd., Singapore, 9-2025 herdoopt SIO. (Foto ERNST OLDENDORFF: Chris Howell, 14-8-2011, Bluff, New Zealand, de sleepboot is de HAUKO).

JOIDES RESOLUTION, IMO 7423081, boorschip, 10.282 GT, 8.233 DWT, 10-2-1978 opgeleverd door Hawker Siddeley Canada, Halifax (68) als SEDCO/BP 471 aan Overseas Drilling Ltd., Liberia. 1996 herdoopt JOIDES RESOLUTION. 25-3-2002 in beheer bij Transocean Offshore Deepwater. 11-2003 in beheer bij Transocean Inc. 11-2003 in beheer bij Seal Offshore AS. 8-5-2009 in beheer bij Transocean Offshore Deepwater. 2011 vlag: Cyprus (5BMM3), 23-8-2011 in beheer bij Seal Offshore AS, Kristiansand S. 10-5-2019 verkocht aan ODL AS, Cyprus, in beheer bij Seal Offshore AS, Kristiansand S. 3-10-2024 te Kristiansand S. 9-2025 verkocht voor sloop (as is Noorwegen).

JOYO 6, IMO 9088419 (NB-331), General Cargo Ship, 6.635 GT, 1996 opgeleverd als OCEANIA QUEEN. 2008 verkocht aan Jutha Maritime PCL, Thailand, 2008 herdoopt JUTHA PATTHAMA. 2021 verkocht van Joyo Shipping Co. Ltd., Sierra Leone, herdoopt JOYO 6. 11-2023 vlag: Belize (V3OJ6). 4-9-2025 op Gadani Anchorage, 17-9-2025 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

KAVITA, IMO 9074729 (NB-331), General Cargo Ship, 15.899 GT, 26.389 DWT, 21-7-1995 opgeleverd als STELLAR GLORY. 2002 herdoopt PACIFIC FRONTIER. 2006 herdoopt DUAL CONFIDENCE. 2008 herdoopt VENTA. 2016 herdoopt DIAMOND A. 2-2022 verkocht van Sea Rose Shipping Inc., Palau aan Cassini Ship Owning Co., Palau (T8A2441), herdoopt KAVITA. 9-2025 verkocht voor sloop naar India. 16-9-2025 op Alang Anchorage. 25-9-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

KM PUTERI KIRANA, IMO 9075321, Bulk Carrier, 25895 GT, 43.598 DWT. 6-7-1994 opgeleverd door Tsuneishi Shipbuilding Co. Ltd., Numakuma (1037) als WORLD PROSPER aan Prosper World Marine Co. Ltd., Port Vila-Vanuatu. 2002 verkocht aan KDB Capital Corp, Cheju-Zuid-Korea, herdoopt FANY. 6-2015 verkocht aan Puteri Maju Sukses P.T., Indonesië (YBAD2), 6-2015 herdoopt PUTERI KIRANA. 2025 herdoopt KM PUTERI KIRANA. 9-2025 verkocht voor sloop (as is Surabay, Indonesia).

KOSTA, IMO 9171618, Bulk Carrier, 87.417 GT, 172.964 DWT, 1999 opgeleverd door NKK Shipbuilding, Yokohama als KOHO. 3-2014 en-bloc met MONA PEGASUS verkocht aan Winning Joy Shipping Pte. Ltd., Singapore (Winning Shipping Zuid-Korea), herdoopt WINNING JOY. 17-10-2023 verkocht aan Bella Shipping LLC, Liberia, in beheer bij Kyra Global Marine Services, herdoopt KOSTA. 3-2025 vlag: St. Kitts and Nevis (V4RO6), 3-2025 in beheer bij Blue Whale Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai. 9-2025 verkocht aan Alang Breakers, India. 27-9-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

LADY L, IMO 8500630, Reefer, 8.864 GT, 6.333 DWT. 1986 opgeleverd door Stocznia Gdanska, Gdansk (B364/01 als KOCIEWI aan P.P.U.R.M. Transocean, Polen. 8.833 BRT, 6.333 DWT. 1991 verkocht aan Maritime Reefer Transport Ltd., Polen. 1995 verkocht aan Kociewie Transocean Co. Ltd., Cyprus. 7-2001 vlag: Malta, 7-2001 herdoopt ATLANTIC LADY. 10-2010 vlag: Belize. 1-2012 vlag: St. Kitts and

Nevis. 3-2018 vlag: Rusland. 28-8-2025 verkocht voor sloop naar India. 28-8-2025 verkocht aan Trade Bridge Inc. Ltd., 8-2025 vlag: Mongolia (JVWH8), 8-2025 vlag: herdoopt LADY L. 28-9-2025 op Bhavnagar Anchorage, 2-10-2025 op Alang Anchorage, 7-10-2025 te Alang op het strand gezet.

LNG JAMAL, IMO 9200316, LNG Tanker, 112.090 GT, 72.692 DWT, 26-4-1999 kiel gelegd, 26-2-2000 te water, 25-10-2000 opgeleverd door Mitsubishi Heavy Industries Ltd., Nagasaki Shipyard & Machinery Works (2157) als LNG JAMAL aan Osaka/NYK/MOL/K Line, Japan (JPHB) (NYK LNG Shipmanagement Ltd.). 2021 verkocht aan Osaka Gas International Transport Inc., Japan (NYK LNG Shipmanagement Ltd.). 25-4-2025 opgelegd. 9-9-2025 verkocht voor sloop.

MCLANE (WSC-146), USCG Cutter, 22-3-1927 te water, 6-4-1927 in dienst gesteld als MCLANE bij United States Coast Guard (genoemd naar Louis McLane (in 1833 werd benoemd tot minister van Buitenlandse Zaken van de U.S.A.)). 9-2025 verkocht voor sloop.

USCG Cutter MCLANE uit 1927 verkocht voor schroot door Michigan Museum. MCLANE werd in 1927 in dienst gesteld voor de Amerikaanse kustwacht (USS Silversides Submarine Museum). Een kotter van de Amerikaanse kustwacht, gebouwd in 1927 en die al jaren deel uitmaakt van de tentoonstellingen van het USS Silversides Submarine Museum in Muskegon, Michigan, is weggesleept en zal worden gesloopt. De beslissing kwam na wat volgens het museum een aanzienlijke verslechtering was die inspanningen voor continu behoud onhaalbaar maakte. (Michigan Museum, 12-9-2025).

Het museum kondigde op 10 september aan dat het na rijp beraad de moeilijke beslissing had genomen om de kotter McLane uit zijn permanente collecties te halen. De kotter maakt al meer dan drie decennia deel uit van tentoonstellingen en ligt sinds 1993 afgemeerd in de haven van Muskegon.

De 38 meter (125 voet) patrouillesnijder van de Active-klasse werd in 1927 in gebruik genomen en diende de USGC met onderscheiding door meerdere tijdperken van de geschiedenis van het bureau. Ze is vernoemd naar Louis McLane, die in 1833 werd benoemd tot minister van Buitenlandse Zaken van de VS. Een deel van McLane's actieve dienst was patrouilleren in de wateren van het territorium van Alaska, inclusief de Beringstraat, tijdens de Tweede Wereldoorlog.

McLane werd in 1968 buiten dienst gesteld en in 1993 geschonken aan het USS Silversides Submarine Museum, waar ze bezoekers een kijkje biedt in het leven aan boord van een patrouillevaartuig. De verslechterende toestand van het schip was echter zo ver gevorderd dat het ontoegankelijk was voor openbare rondleidingen. Door onderhoudsproblemen is het schip sinds het voorjaar van dit jaar gesloten voor het publiek. Het museum heeft nu besloten dat het haar verdere aanwezigheid in de haven verder onhoudbaar heeft gemaakt.

Het museum benadrukte dat het zich weliswaar heeft ingespannen om alternatieve conserveringsopties te onderzoeken, maar dat de omstandigheden van het schip ertoe hebben geleid dat voortgezet rentmeesterschap niet langer houdbaar was. Het is van mening dat met het naderende koude seizoen, de combinatie van tijd, weer en structurele achteruitgang tijdige actie noodzakelijk maakte om de veiligheid van het schip en de omgeving te waarborgen.

Omdat de kotter het schip niet kon blijven conserveren, werd hij voor schroot verkocht. King Towing nam de taak op zich om de kotter uit de haven te slepen, terwijl Pitsch Companies de ontmanteling voor zijn rekening neemt.

Om de nalatenschap van McLane te eren, werden alle historische artefacten en interpretatief materiaal aan boord van het schip verwijderd om hun voortdurende educatieve en historische waarde te waarborgen. Deze artefacten zullen nu deel uitmaken van de bredere collectie van het museum en worden gedeeld met partnerorganisaties.

"De McLane was al tientallen jaren een symbool van service en kracht", zegt Veronica Campbell, USS Silversides Submarine Museum, uitvoerend directeur. "Hoewel het moeilijk was om afscheid te nemen, waren we ongelooflijk dankbaar voor onze gemeenschapspartners die ons hebben geholpen om met waardigheid en respect door deze overgang te navigeren."

Na het vertrek van McLane is het museum dat oorspronkelijk werd geopend als het Great Lakes Naval Memorial and Museum nu van plan om zich vooral te richten op de hoofdtentoonstelling, de USS Silversides-onderzeeër. Een deel van de inspanningen zal bestaan uit fondsenwerving ter ondersteuning van de restauratie van Silversides.

In december 1941, kort na de aanval op Pearl Harbor, begon de onderzeeër aan haar eerste oorlogspatrouille in april van het volgende jaar en voltooide vervolgens 14 oorlogspatrouilles in de Stille Oceaan tijdens de Tweede Wereldoorlog.

Ze werd in 1946 buiten dienst gesteld en werd tot 1969 een stationair opleidingsschip in Chicago. Nadat ze uit dienst was gesteld, bracht ze tijd door in Chicago als museumschip en verhuisde ze in 1979 naar Navy Pier. In 1987 werd Silversides over Lake Michigan gesleept om deel uit te maken van het Great Lakes Naval and Memorial Museum.

PIONE, IMO 9171345, Chemical/Oil Products Tanker, 27.254 GT. 44.990 DWT, 22-2-2000 opgeleverd als MARINOULA. 7-2023 herdoopt SOFI 1. 8-2024 herdoopt LATA 1. 3-2025 herdoopt NVS PIONEER. 5-9-2025 verkocht aan Tiger Shipping Ltd., St. Kitts and Nevis (V4AX7), in beheer bij Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 9-2025 herdoopt PIONE. 9-2025 verkocht voor sloop. 12-9-2025 op Bhavnagar Anchorage, 15-9-2025 op Alang Anchorage, 17-9-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

RAFNES, IMO 7414183, 9-10-1976 opgeleverd door Kleven M/V, Ulsteinvik (28) als RAFNES aan Sameiet Rafnes, Bergen-Noorwegen (A/S Kristian Jebsens Rederi). 3.843 BRT, 2.416 NRT, 6.351 DWT. 3.800

EPK, Normo DM (Bergens Mek. Verksteder, Bergen). 1986 verkocht aan Marvelstone S.A., Manilla, in beheer bij A/S Kristian Jebsens Rederi, Bergen, herdoopt GENERAL GARCIA. 1990 verkocht aan Altnacraig Shipping PLC, U.K., in beheer bij Chelston Ship Management Ltd., herdoopt RAFNES. 1993 verkocht aan Gerialia Shipping Co. Ltd., in beheer bij Jebsen Ship Management (London) Ltd., Cyprus. 1996 verkocht aan Cosmaris Navigation Co. Ltd., Cyprus, in beheer bij Donnelly Shipmanagement Ltd. 2001 verkocht aan Franklin Shipping A/S, Bahamas, in beheer bij Tordenskjold Marine Haugesund AS. 2003 verkocht aan Actinor Bulk AS, Bridgetown-Barbados, in beheer bij Wilson Ship Management (Bergen) AS, Bergen, herdoopt WILSON ROUEN. 11-12-2006 verkocht aan Wilson Shipowning AS, Bridgetown-Barbados, in beheer bij Wilson Ship Management (Bergen) AS, Bergen). 19-7-2016 verkocht aan Manassa Moon Ltd., Sierra Leone, in beheer bij Faros Shipping Co. S.a.r.l., 7-2016 herdoopt MODY M. 6-2023 vlag: Tanzania (5IM820), 22-6-2023 in beheer bij Manassa 2M Shipmanagement Co., Alexandria. 2025 verkocht voor sloop naar Turkije. 11-9-2025 op Aliaga Anchorage, 22-9-2025 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden.

RIMBA EMPAT, IMO 7429853, General Cargo Ship, 4.745 GT, 7.388 DWT, 1-8-1975 opgeleverd door Kurinoura, Yawatahama (114) als MAY BREEZE aan May Breeze Shipping S.A., Panama. 4.196 BRT, 7.499 DWT. 1979 verkocht aan P.T.Bahama Utama Line, Indonesië (YCMV), herdoopt BERDIKARI. 1985 verkocht aan P.P. Negeri Rimba Segara, Indonesië (YCMV), herdoopt RIMBA EMPAT. 3-2-2020 in beheer bij Gurita Lintas Samudera P.T. 9-2025 verkocht voor sloop (as is Batm).

RISING EAGLE, IMO 9073672 (NB-331), Bulk Carrier, 15.873 GT, 26.758 DWT. 1995 opgeleverd door Hakodate Dock Tokyo als FULL CITY. 2011 vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B4538). 2011 herdoopt RISING EAGLE. 22-3-2012 in beheer bij Swedish Management Co. S.A. 8-2025 verkocht voor sloop (446 USD/TO). 18-9-2025 op Alang Anchorage, 25-9-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

RISING FALCON, IMO 9105396, Bulk Carrier, 16.446 GT, 27.308 DWT, 1995 opgeleverd door Mitsubishi Heavy Industries Ltd., Kobe als GENERAL PESCADORES. 11-1997 herdoopt SCAN BULKER. 2-2013 verkocht aan Snow Navigation Co., St. Vincent and Grenadines (J8B4808), in beheer bij Swedish Management Co. S.A., 2-2013 herdoopt RISING FALCON. 2025 vlag: Togo (5VJI9). 8-2025 verkocht voor sloop. 12-9-2025 op Bhavnagar Anchorage, 18-9-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

RISING HARRIER, IMO 9122291, Bulk Carrier, 27.681 GT, 47.195 DWT, 29-7-1997 opgeleverd als NAVAL PRINCESS. 1998 herdoopt GLORIOUS MARINE. 2003 herdoopt SEA VELVET. 2005 herdoopt KITE. 5-2015 herdoopt RISING HARRIER. 6-5-2015 verkocht aan Fleet Shipmanagement Inc., St. Vincent & The Grenadines, in beheer bij Swedish Management Co. S.A., herdoopt RISING HARRIER. 3-2021 vlag: Togo. 3-2022 vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B5280). 9-2025 verkocht voor sloop (445 USD/TO).

S.J. QUEEN, IMO 8105961, General Cargo Ship, 2.710 GT, 4.106 DWT, 1981 opgeleverd door Matsuura Zosen, Kinoe (285) als TAISEI MARU aan Yamamoto Kyodo Kaiun K.K., Japan. 1.595 BRT, 4.106 DWT. 1985 verkocht aan Yamamoto Maritime S.A., Panama, herdoopt TAISEI. 1993 verkocht aan P&A Shipping S.A., Panama. 1996 verkocht aan Overcomers Shipping S.A., Panama. 1998 herdoopt WOORYANG TAISEI. 5-2005 vlag: Maldives, herdoopt BONTHI II. 6-2022 vlag: Tanzania, herdoopt S.J. QUEEN. 5-1-2023 verkocht aan Khaleg Al Kar Co., Basrah, Irak, vlag: Tanzania. 2024 vlag: Comoros (D6A3521). 2025 verkocht voor sloop naar Palistan. 2025 herdoopt MV EENA 1. 28-9-2025 op Gadani Anchorage.

SALOME I, IMO 9135547 (NB-331), Chemical/Oil Products Tanker, 20.043 GT, 30.553 DWT, 28-3-1996 opgeleverd door Shin Kurushima Onishi Shipyard Co. Ltd., Imabari (2883) als CISNE BLANCO. 3-2010 herdoopt MARILINE. 19-3-2020 verkocht aan Fortune Lucky Shipping Co. Ltd., Panama, 3-2020 herdoopt GENIUS MASTER. 13-10-2022 in beheer bij Fortune Lucky Shipping Co. Ltd. en Outfit Shipping Co. 4-2024 vlag: Sao Tome and Principe (S9U24), 4-2024 herdoopt SALOME I. 14-10-2024 in beheer bij Uni-Glory Shipping Co. Ltd., Shanghai. 8-2025 verkocht voor sloop (as is Singapore 440 USD/TO). 29-8-2025 verkocht aan Illeon International Ltd., vlag: St. Kitts and Nevis (V4BC7), in beheer bij Prayati Shipping Pvt. Ltd., Mumbai, 2025 herdoopt CRYBAL. 17-9-2025 op Chittagong Anchorage, 22-9-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

SIRIUS III, IMO 6726450, Fishing Vessel, 506 GT, 624 DWT, 1967 opgeleverd door Esercizio Cantieri, Viareggio als G.T.O. III. 2006 verkocht aan El Marisco Saci, Argentinië (LW4803). 20-- herdoopt SIRIUS III. 9-2025 bij TPA Shipyard te Mar del Plata om gesloopt te worden. Het Consortium voor de Regionale Haven van Mar gesloopt del Plata promoot een plan om de operationele ruimte in de haven van Mar del Plata te herwinnen en te reorganiseren door de sloop van de 'SIRIUS III' door de TPA-scheepswerf. De werkzaamheden zijn in september 2025 gestart en bevinden zich nu in de afrondende fase. De 'SIRIUS III' ligt al jaren stil bij de noordelijke golfbreker. Het werkplan omvat verschillende strategieën voor het beheer van inactieve schepen. Naast de sloop zouden sommige schepen naar andere terminals worden gesleept of tot zinken worden gebracht in het onderwaterpark Cristo Rey, voor de kust van Mar del Plata, waar ze attracties worden voor recreatief en wetenschappelijk duiken. De sloop van de 'SIRIUS III' heeft niet alleen ruimte gewonnen, maar ook de recycling van plaatwerk voor de scheepvaart en het hergebruik van onderdelen met een bruikbare levensduur in andere schepen mogelijk gemaakt. Zodra deze taken zijn voltooid, zal het Consortium doorgaan met de sloop van de vissersschepen 'GRACIELA' (IMO 7403603, 1975, 318 GT) en 'CORAL AZUL', die momenteel voor de commerciële haven liggen. (Timsen, 10-9-2025).

SPAN ASIA 12, IMO 8913930 (NB-329), General Cargo Ship, 3.273 GT, 4.100 DWT, 23-3-1990 te water, 28-6-1990 opgeleverd door HDW-Nobiskrug, Rendsburg (751) als SEA BIRD aan K/S Sea Bird, Denemarken, in beheer bij J. Poulsen Shipping A/S. 6-11-2023 verkocht aan Philippine Span Asia Carrier, Filippijnen (DUA3222), 12-2013 herdoopt SPAN ASIA 12. 5-2025 verkocht voor sloop (as is Manila). 18-6-2025 verkocht aan Radcliffe Associates Inc., St. Kitts and Nevis (V4XM6), in beheer bij Nabeel Shipmanagement FZE, Sharjah, United Arab Emirates, 6-2025 herdoopt SIA 12. 21-9-2025 op Bhavnagar Anchorage, 24-9-2025 op Alang Anchorage, 25-9-2025 Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

SPIRIT OF NORFOLK, IMO 8861618, Passenger Ship, 1.151 GT, 1992 opgeleverd door Service Marine Industries, Amelia (163) als SPIRIT OF NORFOLK aan Connecticut Bank & Trust Co, Norfolk, Va-USA (WDJ2746). 29-1-2020 verkocht aan Hornblower Cruises & Events, USA. 7-6-2022 varende op de Elizabeth River te Norfolk, Virginia brak er brand uit in de machinekamer, de 108 passagiers zijn in veiligheid gebracht, 11-6-2022 geheel uitgebrand en total-loss verklaard.

De brand die de 'Spirit of Norfolk', ooit een populair passagiersschip in de regio Hampton Roads in Virginia, op de Elizabeth River op 7 juni 2022 verwoestte, was te groot om door de bemanning te worden geblust, aldus het rapport van de National Transportation Safety Board. Alle 108 passagiers en bemanningsleden moesten van het schip worden geëvacueerd. De brand was pas dagen later, op 11 juni, volledig geblust. De NTSB rapporteerde een verlies van \$ 5 miljoen door de brand. Het onderzoek wees uit dat de brand waarschijnlijk was veroorzaakt door de ontsteking van brandbare materialen die waren opgeslagen in de buurt van de uitlaatpijp van de werkende havengenerator. Omdat de boot vóór 1996 in bedrijf was, was het niet verplicht om branddetectie in de machinekamer en vaste brandblussystemen te hebben. (Timsen, 30-7-2024).

De eerste fase van een project met twee schepen voor een kunstmatig rif, dat in juli 2024 werd goedgekeurd door de Okaloosa Board of County Commissioners, omvatte het contract van in totaal \$ 740.000 met Coleen Marine Inc. om de 'Spirit of Norfolk' en de sleepboot 'Skippin' Sue' vanuit Norfolk, Virginia, te slepen. In een onverwachte gebeurtenis, maar nog steeds een groot voordeel voor het programma voor kunstmatige riffen, werd de 'Spirit of Norfolk' gekocht door en overgedragen aan het leger voor toekomstig gebruik bij oefeningen. Naar verwachting zal het schip de komende maanden tot zinken worden gebracht. De 'Spirit of Norfolk' werd naar Florida vervoerd om te worden hergebruikt als kunstmatig rif, bijna drie jaar nadat een brand het schip op 7 juni 2022 onherstelbaar had beschadigd. Het schip lag sinds het incident aangemeerd bij Colonna's Shipyard. De 'Spirit of Norfolk' werd voor \$ 740.000 verkocht, om samen met de 'Skippin Sue' te worden ingericht tot kunstmatige zee-riffen voor de kust van het Destin-Fort Walton Beach-gebied. (Timsen, 3-6-2025). 10-2025 bij de sloper te Norfolk, VA lag ook de duwboot EVELYN DORIS.

TASCO BRAVO, IMO 9109586, Bitumen Tanker, 1.350 GT, 1.590 DWT, 3-10-1994 opgeleverd door Shitanoe Zosen KK, Usuki (1155) als MAN EI aan Midori Kisen KK, Shimonoseki, Japan. 999 GT, 1.590 DWT. 3-10-1994 opgeleverd door Shitanoe Zosen KK, Usuki (1155) als MAN EI aan Midori Kisen K.K., Shimonoseki, vlag: Japan. 999 GT, 1.590 DWT. 6-2009 in beheer bij Tipco Maritime Co. Ltd., Bangkok. 4-2015 vlag: Thailand (HSB5240). 4-2015 herdoopt TASCO BRAVO. 10-2015 verkocht aan Bitumen Marine Co. Ltd., Thailand (HSB5240), in beheer bij Tipco Maritime Co. Ltd., Bangkok. 9-2025 verkocht voor sloop naar Alang, India

TG ARKTIKA, IMO 9428499, Bulk Carrier, 15.868 GT, 23.645 DWT, 26-7-2007 opgeleverd als GOODWILL aan NW Marine Engineering Ltd., Cyprus. 8-2007 verkocht aan Murmansk Shipping Co., Rusland, herdoopt POMORYE. 2019 verkocht aan Regano Navigation Corp, Panama (Maritime Consortium Inc.), herdoopt KOHL I. 24-10-2022 verkocht aan Trans-Group SPB Ltd., Rusland, 11-2022 herdoopt TG ARKTIKA. 2025 verkocht voor sloop naar Turkije. 2-10-2025 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

TRUT, IMO 7528788, General Cargo Ship, 4.804 GT, 7.509 DWT, 1985 opgeleverd door Denizcilik Bankasi, Pendik (001) als KILIS aan D.B. Deniz Nakliyatı T.A.S., Turkije. 2-2003 herdoopt TK GLASGOW. 3-2005 herdoopt MERT DEVAL. 12-2017 herdoopt MENNA. 6-2020 herdoopt TRUST. 27-9-2025 verkocht voor sloop naar India. 2-9-2025 verkocht aan Bengaluru Shipping Corp., Comoros (D6A4186), in beheer bij Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 9-2025 herdoopt TRUT. 1-10-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

TUTUK, IMO 9123879, Oil Products Tanker, 7.463 GT, 13.500 DWT, 31-1-1996 opgeleverd door Hitachi Shipbuilding Osaka, Osaka als OCEAN MORAY. 2013 herdoopt MORAY. 2017 herdoopt TUTUK. 7-1-2025 verkocht aan Tulus Perintis Sdn. Bhd., Kuala Lumpur, Malaysia, vlag: Panama (3E8284). 9-2025 verkocht aan Chittagong Breakers, Bangladesh.

YEOMAN BANK, IMO 7422881 (NB-331), Self-Discharging Bulk Carrier, 24.870 GT, 38.997 DWT. 25-5-1982 opgeleverd door Eleusis S.Y., Eleusis (10011) als SALMONPOOL aan Ropner Shipping Co. Ltd., U.K. 1990 verkocht aan K/S Fernbank-Bahamas, herdoopt YEOMAN BANK. 1991 vlag: Noorwegen. 1992 verkocht aan KS Glensanda, Liberia (ELOG5). 27-11-2017 verkocht aan Yeoman Benk Ltd., Liberia (ELOG5). 29-4-2018 in beheer bij SMT Shipping Poland sp zoo, Sopot, Polen. 2025 verkocht voor sloop naar Turkije. 26-8-2025 op Aliğa Anchorage, 11-9-2025 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.