

NIEUWBRIEF 334

13 DECEMBER 2025

Stoomschip R. van HASSELT. Ansichtkaart: collectie Utrechts Archief

ATLANTIC WOLFF, IMO 9840013 (NB-332), 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. 31-8-2025 verkocht aan SAS L'express Des Iles, Marseille-Frankrijk (FOZB), herdoopt TOPAZE EXPRESS. 11-11-2025 met de sleepboot EEMS WRESTLER vanaf Oudeschild gearriveerd te Antwerpen.

BALTIC SAIL, IMO 1046104 (NB-333), General Cargo Ship, 3-9-2025 te water gelaten bij SaS Waterhuizen onder bouwnummer GS YARD 247, 12-2013 besteld als LONGSAIL, 8-2025 de naam gewijzigd in BALTIC SAIL, 10-2025 geplande oplevering aan Longsail Beheer B.V., Groningen, in beheer bij Wagle Chartering AS, Moss en Longship B.V., Groningen, 16-10-2025 in de lucht met roepsein PBDI, 10-11-2025 vertrokken van de werf te Waterhuizen naar Delfzijl met de sleepboten WATERPOORT en GRUNO IV, 10-11-2025 op proefvaart, zuid van Borkum de proefvaart afgebroken, door de sleepboot WATERSTRAAT naar Delfzijl gesleept en afgemeerd aan de Terminal, 13-11-2025 proefvaart, 14-11-2025 proefvaart, 17-11-2025 opgeleverd aan Longsail Beheer B.V., Groningen, in beheer bij Wagle Chartering AS, Moss en Longship B.V., Groningen. 2.728 GT, 1.327 NT, 3.700 DWT, 84,98 x 13,35 x 7,05 x 4,900 meter. 18-11-2025 vertrokken naar Antwerpen, 19-11-2025 te Antwerpen. 21-11-2025 van Antwerpen naar Odense.

BROUWERSGRACHT, IMO 7929619 (NB-328), 25-9-1980 opgeleverd door Miho Zosensho K.K., Shimizu (1163) als BROUWERSGRACHT aan C.V. Scheepvaartonderneming "Brouwersgracht", Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam. 22-5-2000 gearriveerd bij Shipdock B.V., Amsterdam, 2000 verkocht aan Celtic Master Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij M.G.L. Shipping Ltd., 6-2000 herdoopt CELTIC MASTER. 30-6-2000 vertrokken van Amsterdam. 8-2002 verkocht aan Dominion Progress S.A., Vladivostok, Rusland, vlag: Cambodja, in beheer bij DD Shipping Co. S.A., Vladivostok, Rusland, 4-9-2002 herdoopt ALASKA CARRIER. 10-2004 verkocht aan Petromar Plc., Varna, Bulgarije, thuishaven: Moroni, vlag: Comoros, 21-10-2004 (GL) herdoopt CARINA. 30-1-2006 (e) thuishaven en vlag: Varna-Bulgarije. 4-2007 verkocht aan Pozoni Denizcilik Ticaret Ltd. Sirketi, Istanbul, vlag: St. Vincent and the Grenadines, 30-4-2007 (e) herdoopt NAZLI N. 5-2009 verkocht aan Assand Maritime Transportation, Tartous, vlag: St. Vincent and the Grenadines, in beheer bij Phoenicia Maritime Co., Tartous. 1-2012 verkocht aan White Shark Shipping SAL, Beirut, vlag: St. Vincent and the Grenadines, in beheer bij GMZ Ship Management Co. S.A., Beirut. 10-2015 verkocht aan San Nikolla Shipmanagement Co., Durres, Albanië, vlag: Panama, herdoopt AGIA PARASKEVI I. 26-2-2020 verkocht aan Sea Breeze Maritime Co. Ltd., Moldavië (ER2770), in beheer bij Mahi Nour Gida Denizcilik Ithalat Ihracat Sanayi ve Ticaret Ltd. Sti., Mersin, Turkije, herdoopt NASIM S. 25-2-2021 vlag: Palau, roepsein T8A3573. 4-2021 verkocht aan Star Group Ltd., Monrovia, vlag: Palau (T8A3573), 4-2021 herdoopt SEA STAR.



18-8-2021 tijdens passage Canakkale Strait technische problemen opgelopen, ten anker op Karanlık Liman Anchorage voor reparatie, 22-8-2021 na de reparatie te Bourgos. 23-8-2021 van Bourgos naar Chornomorsk, Oekraïne, 26-8-2021 ETA te Chornomorsk. 18-8-2022 in beheer bij Star Group for Navigation, Damietta, Egypte. 2-2025 vlag: Tanzania (5IM991). 2025 verkocht voor sloop. 13-11-2025 van Nemrut, 13-11-2025 op Aliğa Anchorage, 3-12-2025 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Teun van der Zee, 21-9-1994).



CONFIDENCE, IMO 9143582 (NB-311), casco gebouwd door Plocka Stocznia Rzezna, Plock, afgebouwd bij Schiffswerft Schlömer G.m.b.H. & Co. K.G., Oldersum, 22-8-1996 (BV) 12-9-1996 opgeleverd door Bodewes Binnenvaart B.V., Millingen (601) als WARBER aan V.o.F. A. Visser-Bakker, Sneek, roepsein PILF, in beheer bij A. Visser en A.M. Visser-Bakker, Sneek. 1.141 GT, 456 NT, 1.500 DWT. 50 TEU. 1.020 EPK, 750 kW, Cummins KTA38M2, Cummins Inc., Columbus, Indiana. 25-2-2008 verkocht aan Baltnautic Shipping Ltd., thuishaven en vlag: Klaipeda-Litouwen, roepsein LYST, 25-2-2008 (e) herdoopt AQUARIUS. 2023 verkocht aan Hubach Maritime Shipping B.V., Genemuiden, 28-9-2023 gearriveerd in de Bolneshaven, Ridderkerk, 30-9-2023 vlag: Nederland, roepsein PGPU, in bevrachting bij Era Chartering B.V., Rotterdam, in beheer bij Hubach Maritime Shipping B.V., Genemuiden, in beheer bij E.J. Hubach & P.S.J. Hubach, 30-9-2023 herdoopt CONFIDENCE. 10-11-2023 vertrokken van Bolnes (Ridderkerk) naar IJmuiden. 15-11-2023 terug bij Dockside Shipfacilities B.V. te Bolnes. 17-5-2025 tijdens een reis naar Harlingen bij Blauwe Slenk over de scheidingston BS 3/IN 2 gevaren en verderop aan de grond gelopen. 10-10-2025 zitting Tuchtcollege voor de Scheepvaart waar de kapitein niet verscheen, hij vond het te veel "tamtam". (Foto: Teun van der Zee, 5-8-2006).

Uitspraak van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart

* Overwegingen: Op grond van de – niet weersproken – inhoud van de hiervoor weergegeven bewijsmiddelen kan in deze zaak (met een voldoende mate van zekerheid) van het volgende worden uitgegaan. Komende van de Noordzee, op weg naar Harlingen, heeft betrokkene op 17 mei 2025 als kapitein met het schip gevaren in het zeehavengebied Den Helder-Harlingen-Terschelling. Dat vaargebied

ligt in de Waddenzee. De Waddenzee is een kwetsbaar natuurgebied met een complex stroompatroon. Bij het veranderen van koers naar de Blauwe Slenk heeft betrokkene onvoldoende geanticipeerd op de sterke stroming (sterk opkomend tij) en de noordelijke wind (4 tot 5 Bft). Daardoor is het schip uit haar koers geraakt, over scheidingston BS3/IN2 gevaren en vervolgens aan de grond gelopen. Daarbij zijn de boei en het stuurboordroer van het schip beschadigd. Betrokkene stond alleen op de brug. Ondanks dat het voor hem een vrij onbekend vaargebied was, waar hij niet vaak had gevaren, had hij geen loods aan boord genomen. Weliswaar beschikte hij over een PEC, maar voor het verkrijgen daarvan had hij geen theoretische kennis van het vaargebied moeten opdoen en geen beoordelings- en examenreizen met een loods aan boord moeten maken. De PEC betekende daarom niet dat hij voldoende vertrouwd was met het vaargebied en het complexe stroompatroon ervan.

Mede vanwege dat complexe stroompatroon, de natuurlijke obstakels en de hogere verkeersintensiteit had hij voorzorgsmaatregelen moeten treffen bij de gang door dit vaargebied. De voorzichtigheid gebod dat hij gebruik maakte van een loods met kennis van het vaargebied, de ondieptes ervan en gevaren door de sterke stroming in combinatie met de wind. Een loods weet ook welke andere (vaste) watergebruikers er in het gebied varen, zoals in dit geval de ferry. Uit de stukken blijkt dat die snel varende ferry het schip tegemoetkwam. Aangenomen mag worden dat, wanneer betrokkene een loods zou hebben ingeschakeld, de bewegingen beter zouden zijn gemonitord/afgestemd, waarmee de kans op het (door de sterke stroming in combinatie met de wind) uit koers raken en vervolgens gronden van het schip zou zijn verkleind.

Betrokkene - die deze (ten opzichte van de opvarenden, het schip, het milieu en het scheepvaartverkeer geboden) voorzorgsmaatregel niet heeft getroffen - is met het schip uit koers geraakt en aan de grond gelopen. Van overmacht is geen sprake. Door geen loods in te schakelen, heeft hij gehandeld in strijd met goed zeemanschap. Het tuchtcollege acht het bezwaar van de inspecteur dan ook gegrond.

* De tuchtmaatregel

Het tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein, met de genoemde schade en een gronding als gevolg.

Gezien de ernst van de gebleken gedragingen is – conform de eis van de inspecteur - een schorsing van de vaarbevoegdheid van na te noemen duur op zijn plaats. Daarbij is, ten voordele van betrokkene, rekening gehouden met de omstandigheid dat er alleen sprake was van materiële schade. (Tuchtcollege voor de Scheepvaart, 21-11-2025).



CORAL ORINDA, IMO 9240122 (NB-308), LPG Tanker, 16-6-2000 contract, 11-6-2001 kiel gelegd, 22-9-2001 te water gelaten bij Hudong-Zhonghua Shipbuilding (Group) Co. Ltd. (429), 10-10-2002 opgeleverd als NORGAS ORINDA aan Somargas Ltd., Hong Kong, China, roepsein VRXY8, in beheer bij Norwegian Gas Carriers AS, Oslo (I.M. Skaugen). 8.720 GT, 2.617 NT, 9.252 DWT. 124,90 (115,00) x 19,80 x 11,50 x 8,300 meter. 6.300 kW, MAN-B&W 6L48/60. 2005 in beheer bij Norgas Carriers AS. Oslo. 12-2009 verkocht aan Somargas II Pte. Ltd., Singapore, vlag: Hong Kong, China, roepsein VRXY8, in beheer bij Norgas Carriers AS en Norwegian Gas Carriers AS, Oslo (I.M. Skaugen). 3-2011 vlag: Singapore, roepsein 9V8456. 4-2013 verkocht aan Orinda Shipping Company Pte. Ltd., Singapore, roepsein 9V8456, in beheer bij I.M. Skaugen Marine Service Pte. Ltd., Singapore en Norgas Carriers AS. 2-12-2018 in beheer bij I.M. Skaugen Marine Services Pte. Ltd., Singapore en Bernhard Schulte Shipmanagement (Hellas) SP LLC, Athene. 28-1-2019 te Shanghai. 19-2-2019 te Gwangyang. 2-3-2019 op Port Klang Anchorage. 6-2019 het management overgenomen van GATX Corporation door Anthony Veder Group. 29-6-2019 op Ras Laffan Anchorage. 1-7-2019 op Sitrah Anchorage, Bahrain. 12-7-2019 te Bahrain herdoopt CORAL ORINDA. 3-

2023 verkocht aan Orinda Denizcilik Anonim Sirketi, Istanbul-Turkije (TCA7413), in beheer bij BMA Gemi Isletmeciligi Ltd. Sti., 30-3-2023 herdoopt ORINDA. (Foto: Ruud Coster, 25-8-2022).

LPG-tanker brandt na Russische aanval

Verschillende schepen raakten beschadigd en er brak brand uit aan boord van de 'Orinda' in Izmail na een Russische aanval op Oekraïense havens langs de Zwarte Zee en de Donau. Een persoon raakte gewond, maar er waren zorgen over de veiligheid van de gastanker.

Het schip was bezig met het lossen van een lading vloeibaar petroleumgas toen de aanval plaatsvond en de gaspompinstallatie vatte vlam. Het schip startte onmiddellijk een stopzettingsoperatie en de 16 bemanningsleden werden veilig geëvacueerd. Oekraïense brandweerlieden waren bezig de brand te blussen. Er was geen direct brandgevaar. Het schip bevond zich op slechts 500 meter van twee dorpen aan de overkant van de Donau, ten opzichte van Izmail. Uit voorzorg werden tussen de 100 en 150 mensen geëvacueerd, waarbij de burgemeester aangaf dat ze vreesden dat het schip elk moment kon exploderen. (Timsen, 18-11-2025).

Bemanning veilig, lading nog steeds in brand

Hoewel de 16 bemanningsleden van de 'Orinda' in goede gezondheid werden gered, was twee derde van de LPG-lading nog aan boord en probeerden brandweerlieden het schip te koelen. De veiligheidsmaatregelen in de haven van Izmail zijn aangescherpt vanwege het explosiegevaar, hoewel de brand nog steeds aan de gang was nadat een drone het schip kort na middernacht op 17 november had geraakt. De bemanning van het schip nam contact op met het dienstdoende telefoonnummer van het Turkse consulaat-generaal en meldde de situatie. Het consulaire personeel coördineerde met de lokale autoriteiten en zorgde voor de nodige consulaire bescherming, waarbij maatregelen werden genomen voor de veiligheid van de bemanning. Een technisch team van het bedrijf dat eigenaar is van het schip werd verwacht in de haven. De zichtbare vlammen duiden op een aanhoudende verbranding. Er was nog steeds explosiegevaar, met name als het schip oververhit zou raken of als de gasopslagruimte kritiek heet zou worden. Voordat de tanker door een drone werd geraakt, was deze waarschijnlijk in de verkoop, aldus makelaars. De schade kan echter de eerder gemelde verkoop in gevaar brengen.

De Roemeense autoriteiten hebben op 17 november de evacuatie bevolen van twee Donaudorpen, Plauru en Ceatalchioi, in de provincie Tulcea, conform het besluit van het districtscomité voor noodsituaties. 300 mensen zijn geëvacueerd, aangezien het gebied nog steeds een hoog explosierisico loopt met een potentiële impactradius van 4,5 tot 5 kilometer. Arafat gaf aan dat er permanent contact wordt onderhouden met de Oekraïense autoriteiten en dat de huidige situatie de evacuatie van de twee plaatsen noodzakelijk maakt. (Timsen, 18-11-2025).

Brand geblust door Oekraïense brandweerlieden

De brand op de 'Orinda' in de haven van Izmail is geblust. Tijdens de aanval in de vroege ochtend van 17 november vatte de gaspompapparatuur vlam. De bemanning startte onmiddellijk een uitschakelingsoperatie. Oekraïense brandweerlieden begonnen met het blussen van de brand. Een blusboot werd naast het schip gepositioneerd en in de ochtend van 18 november kon de brand grotendeels worden geblust. Het Turkse directoraat-generaal voor Maritieme Zaken werd geïnformeerd dat de koelwerkzaamheden waren voltooid en dat er geen risico meer was. Een deel van de gaslading brandde tijdens de brand af. Oekraïne had een groot schip ingezet om de watertanks 's nachts bij te vullen, wat het explosiegevaar hielp verminderen. Meer dan 230 mensen hadden zichzelf geëvacueerd of waren door Roemeense functionarissen uit twee Roemeense dorpen uit voorzorg overgebracht. Ze mochten naar huis terugkeren. Het schip werd op 19 november van de kade naar een ankerplaats gesleept. Er zou een volledig onderzoek worden uitgevoerd om de omvang van de schade te bepalen. (Timsen, 19-11-2025).

CORAL RUBRUM, IMO 9185346 (NB-328), 16-11-1998 kiel gelegd, 18-3-1999 te water gelaten, 17-7-1999 gedoopt CORAL RUBRUM, 4-10-1999 opgeleverd door Shanghai Edward Shipbuilding Co. Ltd., Shanghai (H116) aan Scheepvaart Mij. "Coral Rubrum" B.V., Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V., 17-10-1999 gearriveerd te Map Ta Phut op de 1e reis, 1-11-1999 gearriveerd te Singapore. LPG/ETHYLENE gastanker, roepsein PCFM. 5.469 GT, 1.641 NT, 6.050 DWT. 107,92 (100,20) x 16,95 x 9,40 x 7,450 meter. 2 horizontaal geplaatste gastanks, 5.256 m³, 2 ladingpompen, totaal 800 ton/uur, 230 en 650 ton bunkers, verbruik 19 ton/dag, 15,5 kn. 5.712 EPK, 4.200 kW, 6 cyl, 4 tew, 350 x 1400, 170 omw/min., B&W 6S35MCE, Hudong Shipyard Diesel Engine Branch, Shanghai. 2000 verkocht aan Ocean Gas Beheer II B.V., Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V. 24-4-2001 in beheer bij Anthony Veder Rederijzaken B.V. 4-2007 verkocht aan Coral Rubrum B.V., Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder Rederijzaken B.V. 9-2010 in beheer bij Veder Chartering B.V. en Anthony Veder Rederijzaken B.V. 11-2014 thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein D5HL2. 3-6-2024 verkocht aan Radha Holding Limited, Libreville-Gabon (TRBT4), 6-2024 herdoopt RADHA. 12-2024 verkocht aan BSM Marine LLP, vlag: Gabon, in beheer bij Radha Holding Limited, Libreville. 21-1-2025 verkocht aan Radha Holding Limited, 1-2025 vlag: Comoros (D6A3778), in beheer bij Radha Holdings Ltd., Majuro en Vertical Shipping Co., Navi Mumbai. 26-5-2025 verkocht aan Cu Corp. Ltd., Comoros (D6A3778), in beheer bij Vertical Shipping Co., Navi Mumbai, 6-2025 herdoopt DHA 1. 11-2025 vlag: Botswana (A2AB10) (mogelijk vals), 11-2025 herdoopt SIFRA.



UK-57 DANIELLE, IMO 9171773, Fishing Vessel, 359 GT, 1998 opgeleverd Macduff Shipyard, Macduff, U.K. als BF-515 ENDEAVOUR II aan Peter & Mark Lovie, Banfshire, Schotland. 9-2003 verkocht aan Knockhead LLP, vlag, in beheer bij Don Fishing Co. Ltd. 5-2008 vlag: IJsland. 15-12-2008 verkocht aan Rammi HF, IJsland (TFHH), 12-2008 herdoopt ÁR-38 FRODI I. 2-2025 vlag: Nederland (). 2-2025 herdoopt UK-57 DANIELLE. (Foto: Marcel Coster, 13-9-2025).

Trawler verandert naam en vlag

De voormalige IJslandse trawler ÁR-38 FROÐI II ligt in het droogdok bij Scheepswerf Van Laar in IJmuiden. De trawler arriveerde op 7 februari 2025 in Harlingen vanuit zijn thuishaven Þorlákshöfn, nadat hij door Jan de Boer uit Urk was gekocht. Inspecteurs van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) waren druk bezig met de inspectie van de trawler, die oorspronkelijk in 1998 werd gebouwd als de 'BF-515 ENDEAVOUR II' voor Peter en Mark Lovie uit Banfshire, Schotland. De trawler verhuisde in 2008 naar IJsland. De afgelopen maanden is hij in Harlingen omgebouwd en op 13 september in IJmuiden aangekomen voor verdere werkzaamheden om te voldoen aan de eisen van de nieuwe eigenaar De Boer. De trawler zal nu in IJmuiden onder Nederlandse vlag worden gebracht. Inspecteurs van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) waren op 21 november druk bezig met de inspectie van de trawler. Het schip moest voor de inspectie in het droogdok. Het zal in het Nederlandse Visserijregister worden geregistreerd als 'UK-57 DANIELLE'. Dat zal echter zeker nog drie weken duren, zodra alle papieren in orde zijn. De trawler zal voornamelijk met een twinrig op schol vissen in de noordelijke wateren, maar zal in het (winter)seizoen ook op inktvis vissen in de zuidelijke Noordzee. De Boer zelf zal als schipper aan boord zijn. (Timsen, 27-11-2025).

DOCKWISE FSP 101, IMO 9659701 (NB-301), Pontoon, Gebouwd 2012, Cosco Shipping Heavy Industry (Zhoushan) Co. Ltd. (101), 3.867 GT, 1.169 NT, 9.413 DWT. 60,00 x 40,00 x 6,00 x 5,000 meter. 5-10-2012 opgeleverd (BV-30205J) als DOCKWISE FSP 101 aan Dockwise FSP B.V., Rotterdam. 1-2023 verkocht aan GW Equipment B.V., Rotterdam, in beheer bij HEBO Maritiemservice B.V., Rotterdam, herdoopt HEBO-P61. 2024 verkocht aan Femern Link Contractors Marine Works Group, Antwerpen-België (ORSW), herdoopt HELEN.

DOCKWISE FSP 102, IMO 9659713 (NB-301), Pontoon, Gebouwd 2012, Cosco Shipping Heavy Industry (Zhoushan) Co. Ltd. (102), 3.867 GT, 1.169 NT, 9.413 DWT. 60,00 x 40,00 x 6,00 x 5,000 meter. 5-10-2012 opgeleverd (BV-30204H) als DOCKWISE FSP 102 aan Dockwise FSP B.V., Rotterdam. 1-2023 verkocht aan HEBO Maritiemservice B.V., Rotterdam, herdoopt HEBO-P62. 2025 verkocht aan GW Equipment B.V., Rotterdam, in beheer bij HEBO Maritiemservice B.V., Rotterdam. (NB: volgens HEBO 2 x IMO 9659701 / 9659713).

EDISONGRACHT, IMO 9081289 (NB-170) 1994 opgeleverd door Frisian Shipyard Welgelegen B.V. (501) als EDISONGRACHT aan C.V. Scheepvaartonderneming "Edisongracht", Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam. 21-2-2002 vertrokken van Geraldton, 6-3-2002 in aanvaring gekomen met het vissersschip HEISHINGO (10 BRT) dat voor anker lag bij Meshima, Fukue City, Nagasaki, het schip kapseisde zonk waarbij 3 opvarenden zijn vermist, de EDISONGRACHT is bij aankomst te Ulsan aangehouden voor onderzoek, 10-3-2002 te Osaka, 12-3-2002 vertrokken van Osaka

naar Kawasaki. 2008 verkocht aan Transport Qamutik Inc., Canada (CGCV), in beheer bij Transport Nanuk Cite du Havre, Montreal Q.C., Canada (Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc.), 2-7-2008 overgedragen en herdoopt QAMUTIK. 10-11-2008 (e) onder Nederlandse vlag gebracht, roepsein PDUJ, herdoopt EDISONGRACHT. 6-2009 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc., herdoopt QAMUTIK. 11-2009 vlag: Nederland, herdoopt EDISONGRACHT. 7-2010 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc., herdoopt QAMUTIK. 9-11-2010 (e) onder Nederlandse vlag gebracht, roepsein PDUJ. 8-2011 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 11-2011 vlag: Nederland, in beheer bij Spliethoff Agency. 7-2012 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 11-2012 vlag: Nederland, in beheer bij Spliethoff Agency. 6-2013 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 11-2013 vlag: Nederland, in beheer bij Spliethoff Agency. 6-2014 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 11-2014 vlag: Nederland, in beheer bij Spliethoff Agency. 7-2015 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 11-2015 vlag: Nederland, in beheer bij Spliethoff Agency. 6-2016 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 10-2016 vlag: Nederland. 6-2017 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 10-2017 vlag: Nederland. 7-2019 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 11-2019 vlag: Nederland, in beheer bij Spliethoff Agency. 7-2020 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 11-2020 vlag: Nederland, in beheer bij Spliethoff Agency. 7-2021 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 11-2021 vlag: Nederland, in beheer bij Spliethoff Agency. 6-2022 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 11-2022 vlag: Nederland, in beheer bij Spliethoff Agency. 6-2023 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 11-2023 vlag: Nederland. 6-2024 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 11-2024 vlag: Nederland. 6-2025 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 11-2025 Antigua & Barbuda (V2IG5), in beheer bij Transport Nanuk Inc.



EGELANTIERSGRACHT, IMO 9081318 (NB-263), 19-10-1993 kiel gelegd, 22-7-1994 te water, 29-8-1994 proefvaart, 1-9-1984 opgeleverd door Van der Giessen-de Noord B.V., Krimpen a/d IJssel (964) als EGELANTIERSGRACHT aan C.V. Scheepvaartonderneming "Egelantiersgracht", Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam. Roepsein PDWT. 8.449 GT. 14,5 kn. 7.382 EPK, 5.430 kW, Wärtsilä 6R46. 4-10-2000 te Le Havre, 7-10-2000 gearriveerd te Pointe a Pitre vanaf Bilbao, 7-10-2000 tijdens het laden brak brand uit in ruim 2 waarin containers stonden, brand was moeilijk te bestrijden, eerst nadat een flink aantal containers verwijderd waren kon, na 20.00 uur, de brand onder controle gekregen worden, de sleepboten ABEILLE 3 en ABEILLE 31 hielpen bij de bluswerkzaamheden. 9-11-2000 vertrokken naar Amsterdam. 28-7-2012 (e) verkocht aan Rederij Egelantiersgracht, Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam. 26-6-2019 gearriveerd te Valleyfield, Canada. 6-2019 verkocht aan Transport Sinaaq Inc., 27-6-2019 onder de vlag van Canada gebracht, roepsein VAAG, in beheer bij Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc., Montréal, herdoopt SINAA. 13-11-2019 (FM) vlag: Nederland, roepsein PDWT. 6-2020 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 11-2020 vlag: Nederland, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 6-2021 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 12-2021 vlag: Nederland, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 6-2022 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 11-2022 vlag: Nederland, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 6-2023 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 11-2023 vlag: Nederland, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 6-2025 vlag: Canada, 13-6-2025 in beheer bij Transport Nanuk Inc., Montréal QC. 11-2025 vlag: Antigua and Barbuda, 22-11-2025 in beheer bij Transport Nanuk Inc., Montréal QC en Delft Schiffahrt GmbH & Co. K.G., Emden-Ostfriesland. (Foto: Nico Kemps, 18-4-2007).

EEMSDIJK, IMO 9295531 (NB-284), 29-12-2004 kiel gelegd, 20-9-2006 te water gelaten bij Jiangsu Eastern Shipyard Co. Ltd., Jingjiang, China onder bouwnummer JSS02C-020, 26-9-2007 (GL) opgeleverd aan C.V. Scheepvaartonderneming m.s. "Eemsdijk", Limassol-Cyprus, in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V., Groningen voor Mare Trader B.V. 1-4-2008 onder Nederlandse vlag gebracht, thuishaven Groningen, roepsein PHOI. 22-9-2008 (e) verkocht aan Beheermaatschappij Eemsdijk B.V., Groningen, in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V., Groningen voor Mare Trader B.V. 30-10-2018 op het ankergebied bij Valletta. 6-11-2018 verhaald naar de haven van Valletta, Malta. 9-11-2018 (GL) verkocht HS Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. m.s. 'Gesina Schepers', thuishaven en vlag: St. John's-Antigua and Barbuda, roepsein V2HD8, in beheer bij HS Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems, Duitsland, herdoopt GESINA SCHEPERS. 14-4-2021 (F) herdoopt PEYTON LYNN C. 10-5-2021 verkocht aan Doornekamp Shipping Ltd., Haren/Ems, thuishaven en vlag: St. John's-Antigua and Barbuda, roepsein V2HD8, in beheer bij HS Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems. 23-8-2021 in charter Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V. 25-6-2025 in beheer bij Baas Shipping UG. 23-9-2025 verkocht aan Lynn Shipping & Trading Co., 9-2025 vlag: Barbados (8POO), in beheer bij Romes Shipping & International Trading Co., Istanbul, 9-2025 herdoopt LYNN.



ELISABETH, IMO 1078509, Asphalt/Bitumen Tanker, 6.803 GT, 8.801 DWT, 18-7-2024 contract, 5-9-2024 kiel gelegd, 26-9-2025 te water gelaten, 17-11-2025 opgeleverd als ELISABETH aan Xuanyue Shipping & Trading Co., Monrovia-Liberia (5LZG4). 4-12-2025 verkocht aan Bitumen Scheepvaart Elisabeth B.V., Hagestein (23-12-2016 ingeschreven KvK, T.H. van der Lee Holding B.V.), thuishaven: Rotterdam (PBQW), in beheer bij E.R.J. van der Lee Holding B.V., Hagestein. 114,07 x 18,50 x 9,51 x . meter, 2.727 kW.

Nieuwe bitumentanker

Vrijdag 26 september was een bijzondere dag voor Gebr. van der Lee. Op de werf in China gleed onze gloednieuwe bitumentanker ELISABETH voor het eerst het water in. Een indrukwekkend gezicht, en een grote stap richting de toekomst.

“De tewaterlating was geweldig mooi,” vertelt Niels Hooites, die de bouw van het schip nauwgezet begeleidde en hiervoor meerdere keren naar China afreisde. “Het is prachtig om zo’n indrukwekkend schip het water in te zien gaan. Ik moest ook wel een klein traantje laten van trots.”

Innovatief, duurzaam en efficiënt

De nieuwe ELISABETH is bijna twee keer zo groot als de bitumentanker die sinds 2017 deel uitmaakt van onze vloot, de Elisabeth J. met een draagvermogen van 8.500 ton, een lengte van 120 meter en een breedte van 18,5 meter kan ze bijna het dubbele vervoeren. Toch gebruikt ze slechts 10 procent meer brandstof, een bewijs van de slimme keuzes die zijn gemaakt tijdens het ontwerp en de bouw.

Het schip voldoet aan de strenge Europese Tier 3-normen en is uitgerust met meerdere innovatieve technologieën die bijdragen aan duurzaamheid en efficiëntie. Een voorbeeld is de propeller boss cap fin, een kleinere extra schroef die de stroming achter de hoofdschroef optimaliseert en zo tot 5% brandstof bespaart. De hoofdschroef meet overigens een diameter van maar liefst 4,3 meter!

Ook bijzonder is de watersmering van de schroefas. Waar andere schepen oliesmering gebruiken, zorgt bij de Elisabeth de koelwaterpomp op de hoofdmotor voor druk op de stunt tube. Watersmering verkleint de kans op lekkages en voorkomt vervuiling.

* Comfort voor de bemanning

Niet alleen de techniek, maar ook de bemanning staat centraal in het ontwerp. Zo beschikt iedereen aan boord over een eigen douche en toilet en is er zelfs een fitnessruimte aanwezig. Dankzij het UMS-systeem kan de machinekamer 's nachts onbemand draaien, terwijl de bemanning via een alarmsysteem in de hut wordt gewaarschuwd als dat nodig is.

* Klaar voor de toekomst

De Elisabeth voldoet aan alle Europese eisen voor dit soort tankers. Het schip is het vijfde in een reeks die op de Chinese werf zijn gebouwd, waarvan er al meerdere aan Europese klanten zijn geleverd. Met de tewaterlating van de Elisabeth zetten we een grote stap richting de toekomst. Het schip combineert capaciteit, efficiëntie en duurzaamheid en is daarmee klaar voor het internationale bitumentransport van morgen. (Bron en Foto: E.R.J. van der Lee Holding BV).

ELISE, IMO 9978482 (NB-327), Heavy Load Carrier, 16.671 GT, 5.002 NT, 15.171 DWT. 27-10-2023 kiel gelegd, 30-7-2024 te water gelaten onder bouwnummer WUHU W2231 (BQAE8), 30-11-2024 geplande oplevering, 18-3-2025 van Wuhu naar Weihai, 1-9-2025 opgeleverd als ELISE aan Orca I SAL Shipping UG, Hamburg-Duitsland (DDZO2), in beheer bij SAL Heavy Lift G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg en SAL Management UG (haftungsbeschränkt) & Co. KG, Bremen (SAL / Jumbo). 6-11-2025 aan Hamburg Cruise Center Baakenhöft gedoopt ELISE. 149,9 (142,27) x 27,20 x 10,50 x 8,500 meter.

ELYSEE, IMO 9462794 (NB-332) 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. 11-2025 herdoopt ELBSPRING.



ENFORCER, DAMEN FCS 5009, 439 GT, 2011
in aanbouw bij Damen Shipyards voor Multraship.
3^e kwartaal 2026 geplande oplevering. (Afbeelding: Rijkswaterstaat).

Moderne aanvulling op bestaande vloot

Multraship, Rijkswaterstaat Rijksrederij en Kustwacht Nederland bundelen hun krachten voor veiligheid op de Noordzee. De Kustwacht krijgt halverwege 2026 versterking van de ENFORCER, een schip van het type DAMEN FCS 5009. De taken van de Kustwacht zijn de afgelopen jaren uitgebreid. De Rijksrederij heeft daarom opdracht gegeven tot de inhuur van de ENFORCER. Met dit moderne vaartuig blijft de Kustwacht goed uitgerust om toezicht te houden, hulp te verlenen en bij te dragen aan de veiligheid op de Noordzee.

* Eigendom van Multraship

De ENFORCER wordt eigendom van Multraship, dat ook verantwoordelijk is voor de nautische bemanning en het onderhoud. Het schip komt onder operationele aansturing van Kustwacht Nederland. "We zijn er erg trots op dat Kustwacht Nederland en Rijkswaterstaat Rijksrederij ook voor deze vlootuitbreiding voor ons hebben gekozen," aldus Leendert Muller, algemeen directeur van het internationaal opererende Zeeuwse familiebedrijf. "Het sluit goed aan bij onze huidige samenwerking en we leveren graag onze bijdrage aan de veiligheid op de Noordzee". Mede dankzij de door Damen en de TU Delft ontwikkelde bijlboeg kan een topsnelheid van 27 knopen. (Bron en afbeelding: Kustwacht).

ESMERALDA, IMO 9181170 (NB-257), 2-1999 opgeleverd door Iwagi Zosen Co. Ltd., Iwagi (179) als ESMERALDA aan Ocean Reefer Carriers S.A., Singapore, vlag: Panama, in beheer bij United Ocean Ship Management Pte. Ltd., Singapore. 12-2003 in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 2-2-2004 (e) onder Nederlandse vlag gebracht, roepsein PBLH, eigenaar: B.V. Shipping Company Esmeralda,

Groningen, in beheer bij Seatrade Groningen B.V. 23-1-2006 (e) thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein A8IN8. 8-2007 verkocht aan Esmeralda Schiffahrtsgesellschaft, Liberia, in beheer bij Triton Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leer. 2014 verkocht aan Esmeralda Maritime Inc., Valletta-Malta, roepsein 9HA3564 in beheer bij Triton Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leer. 3-5-2019 (e) verkocht aan Springwave Shipping S.A., Panama, roepsein 3EFL4, in beheer bij Lavinia Corp., Athene en Baltmed Reefer Services Ltd., Athene, herdoopt INVINCIBLE (maanden later de naam aangebracht op het schip). 2020 vlag: Panama. 11-2025 vlag: Bahamas (C6IW9).



ESPOIR, IMO 9491472 (NB-332), 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. 9-2025 overgedragen aan JR Ship Management B.V., Harlingen (PCDQ). 1-12-2025 vlag: Malta (9HA6417), in beheer bij CMA Ships Germany GmbH, 1-12-2025 herdoopt SOUTH. (Foto: Jan van Oost, 11-78-2022).

FLINTERBRISE, IMO 9345362 (NB-196), gebouwd bij Marine Projects Sp.z.o.o., Gdansk (Marpro Shipyard), 9-2-2006 te Gdansk opgeleverd door Bodewes Shipyards B.V., Hoogezand (640) aan Flinterbrise B.V., Middelburg, in beheer bij Flinter Shipping B.V., Barendrecht, 2.474 GT, 1.464 NT, 3.480 DWT, 82,50 (79,54) x 12,60 x 6,80 x 5,300 meter, 2.514 EPK, 1.850 kW, Caterpillar, MaK, Rostock, 12,5 kn., roepsein PHCA, 11-5-2006 te Delfzijl gedoopt FLINTERBRISE door mevr. Marleen de Graaff-Grootjans (echtgenote van de kapiteineigenaar). 16-2-2011 bij Maaskant Shipyards B.V. herdoopt JOLIE BRISE, thuishaven: Rotterdam, in beheer bij Flagship Management Co. B.V., Farmsum. 19-2-2011 vertrokken van Stellendam naar Fowey, Engeland om te laden voor Rauma, Finland. 12-2012 in timecharter bij FAST Group, ingezet op de lijndienst Antwerpen-Sint Petersburg, 1-2013 herdoopt FAST VICTOR. 25-5-2013 gearriveerd op de Nieuwe Waterweg met bestemming St. Laurens haven, Botlek, 31-5-2013 te Rotterdam herdoopt JOLIE



BRISE. 13-1-2016 gearriveerd te Dordrecht. 13-1-2016 (e) verkocht aan Fast Lines Belgium N.V., thuishaven en vlag: Antwerpen-België, roepsein ONIO, in beheer bij Fast Baltic sp.z.oo., Szczecin voor Fast Lines Belgium N.V., 14-1-2016 herdoopt FAST HERMAN. 11-2025 verkocht aan Sinop Shipping Corp., Istanbul, 11-2025 vlag: Barbados (8PPL), in beheer bij Istifan Uluslararası Tasimacilik Ticaret Ltd. Sti., Tuzla, Istanbul, 11-2025 herdoopt SNP STAR. (Foto: Pieter Inpijn, 24-6-2023).



FLOOR, IMO 9667344 (NB-324), Vehicles Carrier, 17-5-2013 kiel gelegd, 30-9-2013 te water gelaten, 17-12-2013 opgeleverd door Imabari Shipbuilding Co. Ltd., Marugame Headquarters (1617) als FREMANTLE HIGHWAY aan Luster Maritime S.A. Higaki Sangyo Kaisha Ltd., Panama (3EYO5), in beheer bij Shoei Kisen K.K. en Wallem Shipmanagement Ltd., Hong Kong. 59.525 GT, 19.152 NT, 18.549 DWT. 6.220 personenauto's.

25-7-2023 van Bremerhaven naar Port Said, Singapore en Japan met 3.784 nieuwe auto's (o.a. Volkswagen, BMW en Mercedes-Benz) aan boord, waaronder 25 elektrische auto's. 26-7-2023 om circa 00:30 uur varende ten noorden van Ameland in de scheepvaartroute brak er brand uit aan boord.

Eén bemanningslid is om het leven gekomen en er vielen meerdere gewonden, verschillende opvarenden sprongen in het water en zijn gered door ANNA MARGARETHA van de K.N.R.M. De mensen die aan boord sprongen, liepen ernstige ademhalingsproblemen en verschillende botbreuken op. De overige mensen zijn met een helikopter van boord gehaald. De sleepboot HUNTER heeft een noodverbinding met het schip en hield het schip gecontroleerd in positie, stand-by BAREND BIESHEUVEL (IMO: 9226255). Het contract tot de berging ging naar Multraship en Smit Salvage. De NORDIC, later vervangen door de FAIRPLAY-30, GUARDIAN, MULTRASALVOR 4, ARCA en FRANS NAERBOUT stand-by, konden alleen koelen vanwege gevaar tot kapseizen,

28-7-2023 vastgemaakt door de FAIRPLAY-30, er bleken geen 25 maar 498 elektrische auto's aan boord te staan, dreef 9,2 mijl noord van Terschelling later op de dag 12,4 mijl, ter plaatse waren de volgende schepen: GUARDIAN (sleepboot), MULTRASALVOR 4 (bergingsvaartuig), HUNTER (sleepboot), later op de dag naar Terschelling en ARCA (oliebestrijdingsvaartuig).

30-7-2023 vertrokken uit de scheepvaartroute naar een locatie op 9 mijl noord van Ameland met de FAIRPLAY-30 en MULTRATUG 20, stand-by GUARDIAN, MULTRASALVOR 4 en BRUTUS.

31-7-2023 op de tijdelijke locatie na een reis van circa 36 mijl, gaande gehouden door de sleepboten BRUTUS en MULTRATUG 20,

1-8-2023 stand-by ARCA, GUARDIAN, FAIRPLAY-30, MULTRATUG 20, MULTRASALVOR 4 en BARNEY. BRUTUS later naar de Eemshaven

21-9-2023 vertrokken met de sleepboot MULTRATUG 3 naar de Botlek, assistentie van de sleepboot EN AVANT 25, stand-by MULTRASHIP PROTECTOR, 23-9-2023 vanaf de Maasmond stand-by / assistentie van de sleepboten FAIRPLAY I en FAIRPLAY X, 23-9-2023 bij Damen Verolme Rotterdam, 2e Werkhaven in de Botlek. 26-9-2023 overgenomen door KOOLE Contractors, Vijfhuizen (KOOLE B.V). 5-10-2023 verhaald naar Verolme Dok 5 in de 1e Werkhaven. 12-2013 herdoopt FLOOR.

17-12-2023 verkocht door Koole aan Luster Maritime/Higaki Sangyo, vlag: Panama (3EYO5), p/a Shoei Kisen Kaisha Ltd. (Shoei Kisen K.K.) 4-52, Imabari-shi, Ehime-ken, Japan, in beheer bij Wallem Shipmanagement Ltd., Hong Kong. 14-10-2024 van Verolme Dok 6 met de sleepboten VB ROTTERDAM, en VB EBRO, assistentie in de Botlek van de VB STERLING naar het Calandkanaal en op de BOKA VANGUARD gezet, 18-10-2024 verhaald van het Calandkanaal naar de Prinses Alexiahaven, 20-10-2024 vertrokken naar Ningde, China, 13-12-2024 ETA te Ningde. 5-12-2024 van Singapore. 21-12-2024 te Changtu Island. 27-12-2024 door de BOKA VANGUARD afgeleverd om verbouwd te worden. (Foto FREMANTLE HIGHWAY: Teun van der Zee, 23-9-2023).

Brand waarschijnlijk veroorzaakt door elektrische BMW

De brand aan boord van de 'Fremantle Highway' op 23 juli 2023 werd hoogstwaarschijnlijk veroorzaakt door een elektrische BMW, volgens een geheim onderzoeksrapport van de Panama Maritime Authority (PMA), dat na herhaaldelijk verzoek onlangs openbaar werd gemaakt. Het rapport stelde dat er "zeer sterk

bewijs" was dat de brand was ontstaan in een cluster elektrische BMW's op dek 8 van het schip. Vier brandalarmen gingen daar vrijwel gelijktijdig af. Verklaringen van bemanningsleden ondersteunden deze bevinding. Het zou de eerste keer zijn dat een officiële instantie een elektrisch voertuig als directe oorzaak van de brand heeft aangewezen. De onderzoekers trekken harde conclusies over de risico's van het vervoeren van elektrische voertuigen (EV's) op bestaande schepen. Bij eerdere branden op autotransportschepen, zoals de 'Felicity Ace' en de 'Grande America', werd een elektrische oorzaak vermoed, maar nooit bewezen. De 'Fremantle Highway' overleefde de brand ternauwernood en kon daarom worden onderzocht. Volgens de onderzoekers van de PMA ging er veel mis aan boord. De bemanning kende de exacte locatie van de 498 elektrische auto's niet. Ze waren ook niet getraind in het blussen van branden in elektrische voertuigen, en het brandblussysteem aan boord bleek niet geschikt voor lithium-ionbatterijen. De giftige rook, de hoge temperaturen en de oncontroleerbare vlammen dreven de bemanning in paniek. Uit pure wanhoop besloten enkele opvarenden om vanaf het brugdek in zee te springen.

De PMA waarschuwde dat bestaande autotransporters niet ontworpen zijn om elektrische auto's te vervoeren. Het rapport stelt dat laadplatforms niet bestand zijn tegen schade aan de batterijcomponenten onder de voertuigen. Ook ontbreekt geschikte bluscapaciteit. Een brandende elektrische auto vereist meer dan 10.000 liter water, een hoeveelheid die de 'FREMANTLE HIGHWAY' niet aan boord had.

Overmatig bluswater brengt op zijn beurt de stabiliteit van het schip in gevaar. Maritieme experts drongen aan op aanpassingen van scheepsontwerpen en de ontwikkeling van specifieke veiligheidsprotocollen voor elektrisch vervoer. De onderzoekers pleiten voor een aparte IMO-code voor het vervoer van elektrische voertuigen. Deze zou eisen moeten bevatten voor detectiesystemen zoals thermische camera's en aangepaste laadzones. Ook moet worden overwogen om zwaardere voertuigen niet langer op hogere dekken te plaatsen vanwege het risico op instabiliteit.

Volgens het rapport had de dood van een 59-jarige Indiase zeeman mogelijk voorkomen kunnen worden als de brand sneller was gelokaliseerd en de evacuatie beter was gecoördineerd. (Timsen, 14-11-2025).



FLUVIUS TAMAR, IMO 9374741 (NB-262), 15-12-2008 kiel gelegd, 2-4-2010 te water gelaten, 9-11-2010 opgeleverd door Chowgule & Company Pvt. Ltd., Shipbuilding Division, Loutulim (C185) als UNION EMERALD aan Union Transport Group Plc., Isle of Man. 2.967 GT, 1.554 NT, 4.448 DWT. 1.980 kW, MaK 6M25, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G. NE-08. 27-4-2013 gearriveerd te 's-Gravendeel en opgelegd na het faillissement van Union Transport Group PLC. 15-7-2013 (e) verkocht aan Quay Marine Services B.V., Delfzijl, roepsein PCWT, in beheer bij Shipowners Support B.V., Farmsum, in bevrachting bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl, 26-7-2013 (GL) onder de Nederlandse vlag gebracht en herdoopt FLUVIUS TAMAR. 7-4-2016 aan de Parkkade te Rotterdam. 7-4-2016 (NV) verkocht aan Fehn Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. m.s. 'Fehn Lyra', thuishaven en vlag: Riga-Letland, roepsein YLOH, in beheer bij Ems Shipmanagement GmbH & Co., herdoopt FEHN LYRA. 16-2-2019 om 03:00 uur tijdens een reis van Eregli naar Tuzla bij Kefken, Kandira district of Kocaeli, aan de Zwarte Zee, Turkije aan de grond gelopen, sloeg tijdens slecht weer van z'n anker, de bemanning van boord, de sleepboot EREN ENERJI I (IMO 9664548) en S.A.R./Coast Guard TCSG 74 SAHİL GÜVENLİK stand-by, 18-2-2019 vlot gebracht en ten anker bij Kefken. 11-10-2019 van Chornomorsk, Oekraïne naar Dordrecht, 27-10-2019 ETA te Dordrecht. 19-10-2019 op de Middellandse Zee op 50 mijl ZO van Ibiza 8 immigranten gered van een 10 meter lange boot.

23-10-2019 passage Lissabon naar Dordrecht. 27-10-2019 te Dordrecht. 9-2025 herdoopt EMS LYRA.
(Foto: R.P. van de Wetering, 03-11-2019, Maassluis-West).



FWN BONAFIDE, IMO 9321108 (NB-217), General Cargo Ship, 28-5-2004 kiel gelegd, 16-8-2006 opgeleverd door Damen Yichang, China als ANNA C aan Anna C UG Haftungsbeschränkt (Anna-C Shipping Co. Ltd.), United Kingdom, in beheer bij Carisbrooke Shipping (Management) G.m.b.H., Leer. 8-2006 herdoopt UAL ANTWERP. 2009 vlag: Duitsland. 2010 vlag: U.K. 2011 thuishaven en vlag: Douglas-Isle of Wight. 2-2012 herdoopt UAL NIGERIA. 1-2015 (e) herdoopt ANNA C. 2015 verkocht aan FWN Bonafide B.V., Heerenveen, 29-6-2015 (e) in beheer bij ForestWave Navigation B.V., Heerenveen, 29-6-2015 (e) onder Nederlandse vlag gebracht, roepsein PCWF en herdoopt FWN BONAFIDE. 7.767 GT, 3.856 NT, 10.567 DWT. 145.63 (139.38) x 18,25 x 10,30 x 7,627 meter. 12 kn. 5873 EPK, 4.320 kW, 9 cyl, 4 tew, 600 rpm., M.A.K. 9M32C, M.A.K. Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., Anqing, China. 29-6-2015 in beheer bij ForestWave Navigation B.V., Groningen. 10-11-2025 verkocht aan Laura Marine S.A., 11-2025 vlag: Panama (3E7886), in beheer bij GN Denizcilik Ve Acentelik Ltd. (GN Denizcilik ve Acentelik Ltd. Sti.), Istanbul (GN-Group Corp.), 11-2025 herdoopt LADY LAURA. (Foto: Nico Kemps, 17-11-2025).

ROS 786 GERDA MARIA, IMO 8716928, Fishing Vessel, 1.825 GT, 788 DWT, 19-5-1990 opgeleverd door Mutzfeldwerft GmbH, Cuxhaven (211) als CUXHAVEN aan Deutsche Fisch-Fang Union GmbH & Co. K.G., Cuxhaven (DFLM). 1.351 BRT, 405 NRT, 788 DWT. 4.079 EPK, 3.000 kW, MaK 9M453C. 8-2001 verkocht aan Nordbank Hochseefischerei GmbH, Duitsland (DFLM), in beheer bij Mecklenburg Hochseefischerei, Sassnitz (Parlevliet & Van der Plas), herdoopt ROS 786 GERDA MARIA. 2002 nieuwe meting 1.825 GT, 788 DWT. 2-6-2025 in de vissershaven van Bremerhaven lekte er circa 100 liter ammoniak. 2025 verkocht naar Nieuw-Zeeland. 13-11-2025 van Bremerhaven naar Klaipeda, 15-11-2025 te Klaipeda voor onderhoud.

Ammoniak lekkage op trawler in Bremerhaven

Op de avond van 2 juni 2025 vond er een chemisch ongeval plaats aan boord van de 'Gerda Maria', die aangemeerd lag in de vissershaven van Bremerhaven. Er lekte ammoniak uit de trawler. Niemand raakte gewond. Rond 19:10 uur meldden getuigen bij de waterpolitie dat er een sterke ammoniakgeur uit een schip kwam. Hulpdiensten ontdekten een lek in een gebouw. Tot 100 liter van de giftige chemische stof was in een ruimte gelekt. De brandweer van Bremerhaven was met meerdere voertuigen ter plaatse. Samen met de waterpolitie namen ze veiligheidsmaatregelen. De omgeving van het schip werd afgezet. Het team voor gevaarlijke stoffen voerde metingen uit naar de vervuiling. Er was geen acuut gevaar voor het milieu. Een speciaal team uit Nederland werd op 3 juni verwacht om het lek te lokaliseren en permanent te dichten. (Timsen, 4-6-2025).

Laatste Duitse diepzee-trawler verkocht aan Nieuw-Zeeland

De "Gerda Maria" heeft op 13 november 2025 de vissershaven van Bremerhaven verlaten, na enkele maanden in de haven te hebben gelegen. De trawler was eigendom van Nordbank Hochseefischerei GmbH, een dochteronderneming van het Nederlandse bedrijf Parlevliet & Van der Plas. Een koper uit Nieuw-Zeeland heeft het schip overgenomen. Het zal in de toekomst in de Stille Oceaan worden ingezet. Na het

vertrek zette de diepzeetrawler koers via het Kielerkanaal naar Klaipeda, waar het op 15 november aanmeerde voor onderhouds- en modificatiewerkzaamheden. Het schip was laatst geregistreerd in het scheepsregister onder de thuishaven Rostock. Met de komst van het nieuwe vissersschip "Jan Maria" werd de "Gerda Maria" in april 2024 uit de vaart genomen. Een groot deel van de 26 bemanningsleden werd overgeplaatst naar het grotere nieuwbouwschip. Het afgedankte zusterschip werd vervolgens te koop aangeboden, aanvankelijk voor negen miljoen euro via een Deense makelaar, later voor vijf miljoen euro (onderhandelbaar) op een online platform. De "Gerda Maria" werd in 1990 gebouwd en voer oorspronkelijk als "Cuxhaven" voor de Duitse Visserijbond.

In 1996 stopte de rederij met de "verse-vis visserij" en bouwde de diepzeetrawler om tot een vriesschip, dat voornamelijk Groenlandse heilbot, kabeljauw en roodbaars voor de Japanse markt ving. Na de verkoop aan Nordbank Deep-Sea Fishing in 2000 werd het schip verlengd tot 81,32 meter. Onder de naam "Gerda Maria" opereerde het vervolgens voornamelijk in de Noord-Atlantische Oceaan. De vangst werd direct aan boord verwerkt en diepgevroren, waarna het regelmatig in Bremerhaven werd gelost. (Timsen, 25-11-2025).

GROOTDIEP, IMO 9199385 (NB-252), 23-6-1998 kiel gelegd, 10-12-1999 te water gelaten bij Severnav S.A., Drobeta Turnu Severin, Roemenië onder bouwnummer SEVERNAV 161, 25-1-2000 de naam GROOTDIEP gekregen, 15-3-2000 opgeleverd (GL) aan Atlas Trampship Reederei G.m.b.H. & Co. m.s. "Frisia Duisburg" K.G., Leer, thuishaven: Groningen, in beheer bij Feederlines B.V., Groningen voor Hartmann Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leer. Roepsein PCIV. 3.244 GT, 1.554 NT, 4.130 DWT. G 5.550 M3. 264 TEU. 2.880 kW, MaK 6M32, Maschinenbau Kiel A.G., Kiel. 13 kn. 19-6-2000 te Rotterdam. 6-2001 in beheer bij Feederlines B.V., Groningen voor Reederei Klaus Hesse. 2007 verkocht aan Short Sea Bulk AS, Gibraltar, roepsein ZDEP9, in beheer bij Q-Shipping B.V., Rhon, 17-12-2007 (e) herdoopt LONTANO. 24-2-2013 (e) verkocht aan Industrial Shipping AS, Gibraltar, in beheer bij Rederi AB Transatlantic, Gothenborg, 27-2-2013 te Amsterdam herdoopt TRANSLONTANO. 12-2014 in beheer bij Rederi AB Transatlantic, Gothenborg en Transatlantic Ship Management AB. 12-2015 in beheer bij Rederi AB Transatlantic, Gothenborg en Gota Ship Management AB. 14-12-2018 verkocht aan Polyaland Shipping Ltd., Gibraltar, in beheer bij Klip Marine Shipmanagement Ltd., Tallinn, 12-2018 herdoopt POLYALAND. 7-5-2024 verkocht aan Fairyland Marine Services and Ship Management LLC, Liberia (5LQW6), in beheer bij Atak International Marine Services Tourism & Trade Ltd. Co. (Atak Uluslararası Deniz Hizmetleri Turizm ve Ticaret Ltd. Sti.), Istanbul, herdoopt DREAM S. 10-2025 vlag: San Marino (T7DG7).

H.A.S.T. 3, IMO 5421247 (NB-266), 1939 op stapel gezet als TAURUS voor Jan Jacob Lameyer, Delfzijl bij N.V. Spaarndammer Scheepswerf Stapel, Spaarndam (4), 24-9-1940 in beslag genomen door de Hafenüberwachungsstelle Amsterdam, 12-10-1940 te water gelaten als TAURUS, 11-1940 overgedragen en in de vaart gebracht bij N.V. Reederij "Muron", Rotterdam, in beheer bij Hugo Stinnes Reederei A.G., Mühlheim-Duitsland, herdoopt H.A.S.T. 3, roepsein PEOG, 264 BRT, 130 NRT, 325 DWT, 40,06 x 7,24 x 2,72 x 2,439 meter, 150 EPK, 112 kW, 3 cyl, 4 tew, 280 x 450, Deutz, Motorenfabrik "Deutz" A.G., Keulen-Deutz, NE-26, 1939 ingebouwd, 9 kn. 6-1-1941 te Delfzijl als prijschip opgebracht. 13-3-1941 terug gegeven aan de eigenaar. 16-10-1942 in dienst bij de Kriegsmarine als HR 32. 8-1943 terug naar de eigenaar N.V. Reederij "Muron", Rotterdam, 17-8-1943 herdoopt H.A.S.T. 3. 15-4-1945 eigendom van Reichskommissars für die Seeschifffahrt, Hamburg. 9-5-1945 aangetroffen te Trondheim-Noorwegen. 22-6-1945 overgenomen door de plaatselijke consul en terug gegeven aan de eigenaar, 17-8-1945 in de vaart als H.A.S.T. 3. 1955 in beheer bij N.V. Kamp's Scheepvaart & Handel Mij. 4-1957 verkocht aan Johann Speck, Rendsburg-West Duitsland, in beheer bij Zerssen & Co., herdoopt CLAUS JÜRGEN. 13-1-1963 verkocht aan Jørgen Peter Ohlsen, Toft-Denemarken, in beheer bij H. Christiansen, herdoopt LUISE. 24-2-1971 thuishaven en vlag: Gråsten-Denemarken. 12-6-1973 verkocht aan Svend Erik Eriksen, Alken-Denemarken, thuishaven: Aalborg-Denemarken, herdoopt MARION. 7-1987 verkocht aan Nomuner Enterprises Inc., Panama, 11-7-1987 vertrokken van Aalborg naar de Caribbean. 1988 thuishaven: San Lorenzo-Honduras. 1989 verkocht aan Scania Naviera Inc., Panama. 1989 rapporten ontvangen dat zware schade opgelopen is tijdens een orkaan en dat het schip gesloopt is. 1994 thuishaven en vlag uit Lloyd's Register. 1996 geschrapt uit Lloyd's Register. 28-6-2011 (e) geschrapt uit Lloyd's Register, bestaan twijfelachtig. 4-2014 vlag: Tanzania. 9-2018 vlag: onbekend. 10-2018 verkocht aan onbekende koper, vlag: Colombia, 10-2018 herdoopt MENSAJERO. 3-2022 vlag: onbekend. 11-2024 vlag: Bolivia (CPA3044), 11-2024 herdoopt SBS EXPRESS. 30-6-2025 (e) verkocht aan Comercializadora Internacional, Medellin, Colombia, vlag: Bolivia (CPA3044).

HOLSTEIN EXPRESS, IMO 9004413 (NB-289), 29-10-1990 kiel gelgd, 15-2-1991 te water gelaten, 12-3-1991 opgeleverd door Kitanihon Zosen K.K., Hachinohe (257) als ARIAKE MARU No. 8 aan Hosei Kisen K.K., Japan, ro-ro vrachtschip, 2.722 BRT, 3.737 DWT. 9.603 EPK, 7.061 kW, Mitsubishi 8UEC45LA, Akasaka Diesels Ltd., 18,5 kn. 2003 verkocht aan Corp. for Advanced Transport & Technology & Hosei Kisen K.K., Japan. 12-2003 (e) in beheer bij Ikous Co. Ltd. en Mano Maritime Ltd. 24-2-2004 (e) verkocht aan Oshima Butsuryu Co. Ltd., Japan, in beheer bij Ikous Co. Ltd. en Mano Maritime Ltd. 7-2006 (e) verkocht aan Filentzio Shipping Co. Ltd., Cyprus, in beheer bij Mano Maritime Ltd., herdoopt LEADER. 28-1-2011 (e) verkocht aan Alita Shipmanagement Corp., Panama, herdoopt LEADER I. 2-2011 (e) verkocht aan Ziraat Finansal Kiralama AS, Panama, in beheer bij Horizon Gemi İşletmeciliği San. ve Ticaret A.Ş., Istanbul, herdoopt ORIENT 1. 2011 verbouwd tot livestock carrier, 5.218 m2. 7.896 GT, 3.873 DWT. 3-1-

2014 (e) verkocht aan Livestock Carrier 2 B.V., Breskens, vlag: Panama, roepsein HPWI, in beheer bij Livestock Express B.V., Breskens en Vroon Ship Management B.V., Terneuzen, te Vlissingen herdoopt HOLSTEIN EXPRESS. 14-1-2014 van Vlissingen naar Wilmington, Delaware, U.S.A. om vee te laden voor Rusland. 25-1-2018 vlag Luxemburg, roepsein LXHT. 28-12-2021 gearriveerd te Midia, Roemenië. 2022 verkocht aan Perama Shipmanagement Ltd., 7-1-2022 (F) vlag Panama, roepsein 3E3393, 7-1-2022 (F) herdoopt WMF EXPRESS. 2-2023 in beheer bij Sirius Ship Management Co. S.A., Piraeus. 12-2023 vlag: Guinea-Bissau (J5AJ9). 3.9.2025 tijdens een reis van Las Palmas de Gran Canaria naar Vila do Conde, Brazilië gestrand op 5 mijl ZO van Soure, Brazilië op de Baie de Marajo, 11-9-2025 vlot gebracht door de Braziliaanse sleepboot SAAM CAIAPO (IMO 9457426, ex SMIT CAIAPO) en ten anker gebracht bij Belem, 18-9-2025 gearriveerd te Vila do Conde.

JILL-C, IMO 9980100, General Cargo Ship, 3.913 GT, 2.038 NT, 5.992 DWT, proefvaart als JILL-C voor MV Greta C B.V., Rotterdam (PDFD), in beheer bij Vertom Shipmanagement B.V., Rhoon, 17-11-2025 opgeleverd (BV-43405G) door Chowgule & Company Pvt. Limited (C-295) aan Carisbrooke Shipping 295 Limited, Douglas-Isle of Man (MSIM3), in beheer bij Vertom Shipmanagement B.V., Rhoon en Carisbrooke Shipping Limited. 99,00 (97,25) x 14,30 x 8,50 x 6,500 meter. 10 kn. 1.600 kW, 4 cyl, 4 tew, 131 x 158 mm, 1.800 rpm., vertraagd naar 125 rpm., diesel-elektrisch.

KUKKI, IMO 9247388, Chemical/Products Tanker. 16.901 GT, 2004 opgeleverd als AURORA aan Vierte Büttner, vlag: Gibraltar, in beheer bij Carl Büttner G.m.b.H. & Co. K.G. 20-11-2007 in beheer bij Carl Büttner G.m.b.H. & Co. K.G. en CB Tankers G.m.b.H. Shipmanagement. 25-9-2015 verkocht aan Apatyth Shipping Ltd., 9-2015 vlag: Cyprus, in beheer bij Unibaltic Petroservice Shipping en Unibaltic Sp.z.o.oo, 2015 herdoopt APATYTH. 19-1-2024 verkocht aan Agarwal Brothers Shipping Inc., 1-2024 vlag: Barbados, 1-2024 herdoopt KUKKI. 31-7-2024 in beheer bij C Master Shipping Management. 1-2025 in beheer bij Agarwal Brothers Shipping Inc. 6-2025 vlag: Curaçao (FALSE) (PJA9), 6-2025 herdoopt ABROS.



LONGPEARL, IMO 1080992 (NB-322), General Cargo Ship, PMAX ECO TRADER, 4.630 GT, 6.250 DWT, 9-2024 besteld door Longships B.V., 6-2024 in aanbouw bij Ship and Steelbuilding te Waterhuizen onder bouwnummer SaS 250, 19-11-2025 ongezegend door pastoor Arjen Jellema (St. Martinus Parochie te Groningen), gedoopt LONGPEARL door Gaby Alloncius (Relationship Manager Corporate Banking bij de Belgische KBC-bank) en te water gelaten zonder boegsectie, die is er later op gezet. (Foto: Koos Goudriaan, 26-11-2025, Waterhuizen).

MARCOR BULK 1, IMO 7414987 (NB-51), opslagschip. Gebouwd 1975, Stocznia Szczecinska im A. Warskiego, Szczecin (B447/23). 20.108 BRT, 12.185 NRT, 33.230 DWT. 199,09 (184,89) x 24,46 x 15,09 x 11,005 meter. Bulkcarrier, 7 laadruimen, G 44.135 m³, B 37.716 m³, 12.000 EPK, 8.827 kW, 6 cyl, 2 tew, Sulzer 6RND76, H. Cegielski Zaklady Przemyslu Metalowego, Poznan, 15 kn.



Historie: 1975 opgeleverd (LR) als TRINEC aan Czechoslovak Ocean Shipping International Joint Stock Co., Praag. 1996 verkocht aan COS-Venus Ltd., Malta. 1998 verkocht aan Marcor Stevedoring B.V., Rotterdam (Steinweg Handelsveem), bij Wilton-Fijenoord verbouwd tot opslagschip voor veevoerders en granen, herdoopt MARCOR BULK 1. 21-9-1998 afgemeerd in de Waalhaven te Rotterdam op boei 32. 2025 het Maritiem Museum te Tsjechië heeft belangstelling om het schip te behouden. (Zie ook Internationaal Nieuws). (Foto: Teun van der Zee, 28-5-2010).

MARLENE GREEN, IMO 9247405 (NB-256), 27-3-2001 kiel gelegd, 12-7-2001 te water gelaten bij Zhonghua Shipbuilding Co. Ltd. onder bouwnummer 422, 10-12-2001 opgeleverd aan C.V. Marlene Green, Rotterdam, in beheer bij General Shipping & Chartering Services "Gen.Chart" V.o.F., Rotterdam, roepsein PBCJ. 13-6-2002 (e) in beheer bij CEC Shipmanagement Nederland B.V., Rotterdam en General Shipping & Chartering Services "Gen.Chart" V.o.F., Rotterdam. 7-2003 in beheer bij CEC Shipmanagement Nederland B.V., Rotterdam en Beluga GenChart B.V., Rotterdam. 2004 in beheer bij CEC Shipmanagement Nederland B.V., Rotterdam, Holland Ship Service B.V. en Beluga GenChart B.V., Rotterdam. 16-1-2006 (e) verkocht aan Marlene Green B.V., Rotterdam, in beheer bij CEC Shipmanagement Nederland B.V., Rotterdam, Holland Ship Service B.V. en Beluga GenChart B.V., Rotterdam. 20-9-2012 (e) verkocht aan Greenfleet Shipping Ltd., Nassau-Bahamas, roepsein C6ZX6, in beheer bij Clipper Project Shipping Ltd., Nassau, Clipper Fleet Management A/S, Kopenhagen en Dania Ship Management Bulk AS (technical managers), 7-11-2012 (m) herdoopt CLIPPER MARLENE. 7-2013 in beheer bij Thorco Shipping AS en Dania Ship Management Bulk AS (technical managers). 11-2015 verkocht aan Marlene Shipping Co. Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Thorco Shipping AS en Dania Ship Management Bulk AS. 16-2-2017 ingezet voor Clipper Steel Services tussen Alabama en Mexico. 6-2017 in beheer bij Clipper Group A/S, Kopenhagen en Dania Ship Management Bulk A/S, Hellerup. 8-4-2018 (mt) gearriveerd te Galveston, U.S.A. 9-4-2018 (e) verkocht aan DZ Yantai Shipping Corp. Ltd., 10-4-2018 (mt) thuishaven: Monrovia, vlag: Liberia, roepsein D5PX3, in beheer bij Sea Ray Shipping Co. Ltd., Qingdao, Shandong, China, herdoopt DZ YANTAI. 11-4-2018 vertrokken van Galveston naar Vila Do Conde Brazil, 22-4-2018 ETA te Vila Do Conde Brazil. 17-8-2019 in beheer bij DZ Shipping Management Ltd., Hong. 11-2025 vlag: Hong Kong, China (VRXF5).

MINERVAGRACHT, IMO 9571521 (NB-332), 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 in de Golf van Aden op 120 mijl ten oosten van de havenstad Aden om 03:20 uur LT aangevallen door een raket die dichtbij explodeerde. 26-9-2025 de MINERVAGRACHT te Djibouti. 26-9-2025 vertrokken van Djibouti naar Jawahar Dweep, Mumbai, 4-10-2025 ETA te Jawahar Dweep, Mumbai. 29-9-2025 in de Golf van Aden getroffen door een niet-geïdentificeerd explosief, dat veroorzaakte aanzienlijke schade aan het schip en veroorzaakte brand. Twee bemanningsleden gewond, één raakte ernstig gewond en werd voor verdere medische behandeling in een ziekenhuis naar Djibouti vervoerd waar hij later overleed, terwijl de andere in

stabiele toestand verkeerde. De volledige bemanning werd per helikopter geëvacueerd. Tien van hen werden overgebracht naar het Griekse fregat 'SPETSAL' 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 Houthis 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. Het is onbekend waar het schip naar "veilig water" wordt gesleept, aldus de Amsterdamse rederij Spliethoff. Volgens autoriteiten te Djibouti zou de MINERVAGRACHT begin oktober zijn gezonken.

MORGENSTOND III, IMO 9213894 (NB-330), 14-12-2000 opgeleverd door Scheepswerf Ferus Smit B.V. (326) als MORGENSTOND III aan m.s. "Morgenstond III" C.V., Rotterdam, in beheer bij Rederij Drent, Siddeburen. 2005 verkocht aan MK Shipping B.V., Leiden, 24-11-2005 overgedragen aan Emsmoon NTH Schiffahrts, Papenburg/Ems, vlag: Antigua en Barbuda, in beheer bij Marlow Ship Management, Hamburg, herdoopt EMSMOON. 6-10-2007 in beheer bij Grona Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Papenburg en Marlow Ship Management, Hamburg. 28-7-2010 in beheer bij Grona Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Papenburg. 22-10-2019 (e) verkocht aan Hermann Lohmann Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. M.S. "Helas", Limassol-Cyprus, roepsein 5BJE5, in beheer bij Hermann Lohmann Bereederungen G.m.b.H. & Co. K.G., 22-10-2019 herdoopt HELAS. 27-11-2019 te Erith, U.K. 28-11-2019 te Erith herdoopt SANDOE. 29-11-2019 te Dordrecht. 30-11-2019 van Dordrecht naar Rouen. 23-11-2020 te Delfzijl. 12-2020 te Delfzijl herdoopt HELAS. 11-12-2024 verkocht aan Fri St Marine S.A., Jamaica (6YWT3), in beheer bij Kalya Denizcilik ve Taşimacilik Limited Şirketi, Istanbul, 12-2024 herdoopt STOLYA. 4-2025 vlag: Barbados (8PZP9), 28-4-2025 in beheer bij Vasto Marine Gemi Isletmeciligi ve Denizcilik Ltd Sti Gungor Sokak, Istanbul.

Heropening verwoeste brug verder uitgesteld

DB InfraGO heeft de ingebruikname van de Wunderline tussen Groningen, Leer en Bremen, die zowel regionaal in het pan-Europese treinverkeer van Amsterdam naar Hamburg en Scandinavië als essentiële schakel van belang is, moeten uitstellen tot medio 2026. De start van de grensoverschrijdende treindienst op de route Groningen-Leer was laatst gepland voor de dienstregelingwijziging in december 2025. De heropening van de Friesenbrug in Weener, die na de aanvaring van de 'Emsmoon', die feitelijk onder de naam 'Stolya' voer, in december 2015 moest worden herbouwd, stuitte op verdere obstakels. Ook de aansluiting van de bestaande seingevingstechnologie in Papenburg op het nieuwe elektronische vergrendelingssysteem in Ihrhove was een technische uitdaging, waardoor Arriva nog niet kon beginnen met de noodzakelijke, uitgebreide trainings- en testritten. Pas daarna is de dienstregeling op de Wunderline mogelijk, die momenteel gepland staat voor de zomer van 2026. De vervangende busdienst blijft tot die tijd ongewijzigd. Het voetgangerspad over de brug is dagelijks geopend van 7.00 tot 17.00 uur, behalve tijdens vloed. (Timsen, 4-11-2025).

NEDLLOYD DRAGON, IMO 9072460 (NB-327), 31-3-1993 opgeleverd door Hakata Zosen K.K., Hakata (521) als EPONYMA aan Continent Maritime S.A., Nassau-Bahamas (C6LR5), in beheer bij Kohyu Marine Co. Ltd., Hakata. Vrachtschip. 4.883 GT, 2.118 NT, 6.013 DWT. 107,00 (96,50) 18,20 x 8.80 x 6,310 meter. 2 ruimen, B 8.349 m3, 455 TEU. 2 kranen van 36 ton SWL. 13,6 kn. 5.600 EPK, 4.119 kW, 5 cyl, 2 tew, 450 x 1350, Mitsubishi 5UEC45LA, Akasaka Tekkosho K.K., Yaizu. 1994 herdoopt NEDLLOYD DRAGON. 1995 herdoopt EPONYMA. 28-8-2001 in beheer bij Kotoku Kaiun Co. Ltd., Ochi. 4-2-2012 verkocht aan Tys Marine Services Pte. Ltd., Tuvalu, in beheer bij Bintang Mas Shipping Pte. Ltd., Singapore. 4-2016 verkocht aan Grand Line Agency Sdn. Bhd., Maleisië (9MWC2), in beheer bij Bintang Mas Shipping Pte. Ltd. 30-1-2025 op Singapore Anchorage. 2-2025 verkocht voor sloop (as is Singapore). 28-2-2025 verkocht aan Aries Navigation Ltd., 2-2025 vlag: St. Kitts & Nevis (V4RR6), in beheer bij GR Shipping Pte. Ltd., Singapore, herdoopt EPON. 13-3-2025 gearriveerd op Bhavnagar Anchorage, 15-3-2025 op Alang Anchorage, 18-3-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden door Hussain Sheth & Sons (Sb) Pvt. Ltd.

NICKERIE, IMO 8421286 (NB-231), koelschip, 1985 opgeleverd door Hayashikane Shipbuilding & Engineering Co. Ltd., Nagasaki (932) aan Bongo Shipping Co. Ltd., Hong Kong, in beheer bij E&F Ship Management Ltd., 4.202 BRT, 1.695 NRT, 4.278 DWT, 5.097 m3, 107,96 18,06 x 9,81 x 6,214 meter, 4.760 EPK, 7 cyl, 2 tew, B&W 7L35MC, Hitachi Zosen, Hiroshima Works, Innoshima, 16 kn., 1990 in beheer bij Wallem Shipmanagement (Isle of Man) Ltd., 1993 in beheer bij Marine Management Service Ltd., 1996 verkocht aan Nickerie Shipping Co. Ltd., Willemstad-N.A., in beheer bij Seatrade Groningen B.V., roepsein PJZE, 4-1997 verkocht aan C.V. Shipping Co. Nickerie, Groningen, in beheer bij Seatrade Groningen B.V, roepsein PCAZ, 15-6-1998 tijdens een reis van Punta Arenas naar Vigo met bevroren vis machineproblemen opgelopen en naar Vigo gesleept, 22-6-1998 gearriveerd te Vigo, 16-7-2002 geregistreerd met als thuishaven: Willemstad-N.A., roepsein PJJL, 10-10-2010 vlag: Curaçao. 2010 verkocht aan Dalian Nongjin Shipping-Van, Panama (H3XA), herdoopt KAI DE. 2-2020 verkocht aan Orient Glory Shipping Ltd., Panama. 20-3-2025 verkocht aan Dalian Nongjin Shipping. Co. Ltd., Panama. 2025 verkocht voor sloop naar India. 10-10-2025 verkocht aan Illeon International Ltd., 2025 vlag: St. Kitts & Nevis (V4CU7), in beheer bij Prayati Shipping Pvt. Ltd., Mumbai, India, herdoopt KAI DE STAR. 23-

10-2025 van Port Klang Anchorage naar Alang, 23-11-2025 ETA te Alang. 29-11-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

NILEDUTCH GEMSBOK, IMO 9241475 (NB-333), 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.



Vakbond voor Vis, Voedsel en Geallieerde Werknemers (FFAW-Unifor) maakt zich zorgen over verslechterende staat

De vakbond Fish, Food and Allied Workers Union (FFAW-Unifor) heeft zijn ernstige bezorgdheid geuit naar aanleiding van berichten dat de 'MSC BALTIC III' verdere structurele schade en verslechtering heeft opgelopen als gevolg van herhaalde zware weersomstandigheden nabij Cedar Cove, vlakbij Lark Harbour. Zware golven en harde wind van de afgelopen week hebben ervoor gezorgd dat de boeg en de achtersteven van het vrachtschip onafhankelijk van elkaar zijn gaan bewegen, waardoor een bestaande knik in de romp, die voor het eerst beschadigd raakte toen het schip aan de grond liep, is verergerd. Met een naderend nieuw stormsysteem zou de situatie nog nijpender kunnen worden. Als brandstof, puin of verontreinigingen van de 'BALTIC III' in onze visgebieden zouden lekken, zouden de gevolgen voor de krabben- en kreeftenvisserij verwoestend kunnen zijn. De Canadese kustwacht, die toezicht hield op de bergingsoperatie die door een particuliere aannemer werd uitgevoerd, bevestigde zichtbare structurele schade aan de schotten en de constructie van het schip nadat de bemanning aan boord was gegaan en heeft erkend dat de verslechterende omstandigheden en de positie van het schip verdere bergingswerkzaamheden op dit moment uiterst beperkt maakten.

Vertegenwoordigers van FFAW-Unifor kwamen op 27 oktober bijeen met MSC en bergingsfunctionarissen om aan te dringen op onmiddellijke opruiming vóór het begin van de strenge winter aan de westkust van Newfoundland. Uitstel van de operatie zou ertoe kunnen leiden dat precies hetzelfde scenario zich nu voordoet. (Timsen, 14-11-2025. Foto: Canadian Coast Guard).

Het schip ligt dieper

Nieuwe inspecties hebben aangetoond dat de achterstevan van de 'MSC BALTIC III' ongeveer een meter diep in de zeebodem is gezonken. Ook de kranen, grote generatoren en het hoofdschakelbord van het schip, die door de storm van vorige week zijn getroffen, zijn offline. Er is extra schade aangetroffen onderdeks in de constructie en schotten nabij een ballasttank. (Timsen, 15-11-2025).

OSTGARD, IMO 9196216 (NB-243), 2-12-2000 te water, 6-6-2001 opgeleverd door Scheepswerf Peters B.V., Kampen (467) als RUFINIA aan C.V. Scheepvaartonderneming m.s. "Rufinia", Delfzijl, in beheer bij Flagship Management B.V., 2.868 GT. 6-7-2005 na aflopen van de C.V. constructie verkocht aan Bror Husell Chartering Ab Ltd., Mariehamn, Finland, 5-7-2005 overgedragen aan de nieuwe eigenaar, thuishaven: Delfzijl, in beheer bij Flagship Management Company B.V., Farmsum. 2-2006 verkocht aan Bore Ostgard B.V., Rotterdam, roepsein PBAW, in beheer bij Bore Shipowners B.V., Rotterdam herdoopt OSTGARD. 5-1-2011 (e) in beheer bij Bore Ltd., Helsinki. 10-2014 (e) verkocht aan Bore Ltd., Helsinki, thuishaven: Rotterdam. 2014 verkocht aan Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 25-2-2015 in Dok 1 bij Kon. Niestern-Sander B.V. te Delfzijl, 4-3-2015 overgedragen aan Scheepvaartonderneming Ostborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 11-3-2015 tijdens een dokbeurt te Delfzijl herdoopt OSTBORG. 24-2-2018 vertrokken van Lomonosov naar Tallinn, 25-2-2018 ten zuiden van Porvoo Kalbådagrund Lighthouse, Finland in aanvaring gekomen met de bulkcarrier OURANIA (IMO 9196371, 18.095 GT, reis: St. Petersburg naar Ashdod), beide schepen liepen schade op en konden daarna de reis vervolgen. 26-2-2018 m.s. OSTBORG te Vene Balti/Tallinn.

Brand op scheepswerf in Farmsum

Op de ochtend van 26 november 2025 brak er brand uit aan boord van de OSTBORG, die voor onderhoud in Farmsum lag op een scheepswerf aan de Visserijweg. De brand ontstond in de boeg, waar ongeveer drie ton touw lag opgeslagen, met daarin verweven plastic. Omdat de brand door de hitte moeilijk bereikbaar was en de exacte oorzaak van de brand onbekend was, heeft de brandweer de situatie opgeschaald naar een grote brand. Er was echter geen gevaar voor de directe omgeving. De brandweer verwachtte nog enkele uren bezig te zijn met bluswerkzaamheden. De brand ontstond waarschijnlijk tijdens laswerkzaamheden aan de boeg van het schip. (Timsen, 26-11-2025).



P&O NEDLLOYD HUDSON, IMO 9189354 (NB-311), 3-1998 besteld, 22-10-1999 kiel gelegd, 28-2-2000 te water gelaten (uitgedokt), 14-4-2000 geplande oplevering, 21-4-2000 geplande aankomst te Rotterdam, 18-5-2000 opgeleverd door Kvaerner Warnow Werft G.m.b.H., Rostock (020) als P&O NEDLLOYD HUDSON aan Halifax Asset Finance Ltd., Londen-U.K., in beheer bij P&O Nedlloyd B.V. en vertrokken naar Savannah. 66.590 GT, 29.427 NT, 67.515 DWT. 278,01 (264,40) x 43,46 x 24,40 x 14,00 meter. 5 ruimen, 5.468 TEU, 714,3 en 7.411 ton bunkers, verbruik 220 ton/dag, 25,3 kn. 74.637 EPK, 54.900 kW, 10 cyl, 2 tew, 960 x 2500, 100 omw/min., (Wärtsilä-NSD) Sulzer 10RTA96C, Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan NE-99. 13-6-2000 te Southampton in dienst volgens schema van LOOP 4. 17-6-2000 voor de 1e keer gearriveerd in de Europoort. 1-2005 in beheer bij Blue Star Ship Management B.V., Rotterdam. 28-2-2006 (GL) herdoopt NEDLLOYD HUDSON. 10-2007 verkocht aan Scotland Structured Asset Ltd., Londen-U.K., in beheer bij Blue Star Ship Management B.V., Rotterdam. 18-3-2008 (e) in beheer bij Blue Star Ship Management B.V., Rotterdam en Maersk Ship Management B.V., Rotterdam voor A.P. Møller, Kopenhagen. 8-2010 (e) in beheer bij Maersk Co. Ltd. 10-12-2010 (e) in beheer bij Maersk Co. Ltd. en Møller-Mærsk A/S voor A.P. Møller, Kopenhagen. 16-4-2011 (e) in beheer bij Maersk Co. Ltd. en Technomar Shipping Inc., Athene voor A.P. Møller, Kopenhagen. 2-2015 (e) in beheer bij Maersk Line A/S voor A.P. Møller, Kopenhagen. 20-4-2015 (e) verkocht aan Hudson Marine LLC, Liberia (D5IR8), in beheer bij ConChart Commercial Inc., Athene en Technomar Shipping Inc., Athene, herdoopt DIMITRIS Y. 4-2021 herdoopt ZIM

EUROPE. 13-11-2023 van Boston naar Port Klang. 24-11-2023 passage Gibraltar. 25-11-2023 vanwege aanvallen op schepen die een band hebben met Israël, in Straat Bab el-Mandeb van koers veranderd en de reis vervolgd naar Port Klang via Kaap de Goede Hoop, 24-11-2023 passage Casablanca. 26-12-2023 ETA te Port Klang. 13-10-2025 verkocht aan Lucine Oceanway Ltd., Liberia, in beheer bij Conchart Commercial Inc., Athene en MSC Shipmanagement Ltd., Limassol, 10-2025 herdoopt MSC MATERA VI. (Foto DIMITRIS Y: Arjan Elmendorp, 9-6-2016).

P&O NEDLLOYD TASMAN, IMO 9189342 (NB-212), 19-4-1999 kiel gelegd, 10-9-1999 te water gelaten, 13-1-2000 opgeleverd als P&O NEDLLOYD TASMAN door Kvaerner Warnow Werft G.m.b.H., Rostock (019) aan Halifax Asset Finance Ltd., Londen-U.K., in beheer bij P&O Nedlloyd B.V., Rotterdam. 66.526 GT, 5248 TEU, 74.700 EPK, Sulzer 10RTA96C, 24 kn. 1-2005 in beheer bij Blue Star Ship Management B.V., Rotterdam. 27-2-2006 (GL) herdoopt NEDLLOYD TASMAN. 14-8-2007 in beheer bij Møller-Mærsk AS, Kopenhagen. 10-2007 (e) verkocht aan Bank Of Scotland Structured Asset Finance Limited, Londen-U.K., in beheer bij Møller-Mærsk AS, Kopenhagen. 8-2010 in beheer bij Maersk Co. Ltd. 20-12-2014 (e) verkocht aan Tasman Marine LCC, Majuro-Marshall Islands, roepsein V7FQ3, in beheer bij Technomar Shipping Inc., Athene, Griekenland, herdoopt TASMAN. 10-3-2025 verkocht aan Ambretta Oceanway Ltd., Limassol, vlag: Liberia (5LVK6), in beheer bij MSC Shipmanagement Ltd., Limassol, 3-2025 herdoopt MSC TASMAN VI.



PELAGIA, IMO 9001461 (NB-329), onderzoeksvaartuig, 23-4-1991 (BV) opgeleverd door Verolme Scheepswerf B.V., Heusden (1019) als PELAGIA aan Stichting Nederlandse Wetenschappelijk Onderzoek Instituten, Utrecht (PGRQ), thuishaven TEXEL. 1.615 GT, 484 NT, 525 DWT. 66.07 (58.56) x 12,80 x 6,85 x 4,020 meter. 11,6 kn. 1.359 EPK, 1.000 kW, 8 cyl + 12 cyl, 1.500 rpm, vertraagd naar 220 rpm, Electrical, Indar. 2025 vervangen door ANNA WEBER-VAN BOSSE, IMO 9992919. 5-2025 door Sima Shipbrokers B.V., Maassluis te koop aangeboden. (Foto: Ruud Coster, 30-4-2023).

Verouderd onderzoeksschip uit dienst genomen

Het Koninklijk Nederlands Instituut voor Onderzoek der Zee (NIOZ) heeft de PELAGIA op 16 oktober 2025 uit de vaart genomen. Het schip keerde op 8 oktober voor het laatst terug van een expeditie voor het NIOZ en is na 34 jaar oceanografisch onderzoek aan vervanging toe. Het schip is niet langer geschikt voor moderne eisen zoals onderwaterrobots, precisie manoeuvres en onderzoek in het smeltende poolgebied en staat nu te koop. Het zal in 2026 worden vervangen door een nieuw onderzoeksschip, dat momenteel in aanbouw is op de Spaanse scheepswerf Astilleros Armon in Vigo. Het nieuwe duurzame schip kan op methanol varen en zal ijsgeclassificeerd zijn, waardoor onderzoek dicht bij de ijsrand mogelijk is, wat noodzakelijk is vanwege de snel smeltende ijskappen. De naamgeving is gepland voor 12 maart 2026. (Timsen, 4-11-2025).

PRIDE OF BRUGES, IMO 8503797 (NB-286), Ro-Ro Ferry, 31-3-1987 gedoopt NORSUN door mevr. J. Groenendijk (echtgenote van de voorzitter van de Raad van Bestuur van Nedlloyd) en opgeleverd (LR) door Nippon Kokan K.K., Tsurumi Shipyard, Yokohama (1033) aan Hollandse Vrachtvaart Mij. B.V., Rotterdam, in beheer bij North Sea Ferries (Noordzee Veerdiensten B.V.). 15-10-2002 in dienst bij P&O Ferries. 15-1-2003 herdoopt PRIDE OF BRUGES. 29-12-2020 van Zeebrugge op de laatste reis Zeebrugge-Hull. 30-12-2020 van Hull naar Zeebrugge. 31-12-2020 te Zeebrugge. 4-1-2021 van Zeebrugge naar de Europoort en ingezet op de dienst Europoort-Hull ter vervanging van de PRIDE OF ROTTERDAM en PRIDE OF HULL die naar de werf gingen. 27-1-2021 van de Beneluxhaven, Europoort naar Zeebrugge en opgelegd in afwachting van verkoop. 15-4-2021 (e) verkocht aan Bruges Ferries Shipping Ltd., 22-4-2021 thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus, roepsein 5BTT5, in beheer bij Grandi Navi Veloci S.p.A., Genua. 23-4-2021 vertrokken van Zeebrugge naar Napels, 1-5-2021 ETA te Napels, 29-4-2021 vernieuwde ETA te Napels. 30-4-2021 te Napels. 20-5-2021 verkocht aan Grandi Navi Veloci S.p.A., Genua. 9-6-2021 (vt) vlag Italië, roepsein IBDC, herdoopt GNV ANTARES. 10-2025 vlag: Portugal (Madeira) (CQ2834). 11-2025 verkocht voor sloop naar Aliğa, Turkije. 2-12-2025 te Durrës.

RLO TRADER, IMO 9296547, Chemical/Oil Products Tanker, 2.897 GT, 1.238 NT, 4.037 DWT, 25-5-2005 opgeleverd door Aykin Denizcilik San. ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul (9) als ALEYNA MERCAN aan MRC Aleyna Shipping Corporation Limited, vlag Turkije, in beheer bij MRC Denizcilik Turizm. 94,71 (86,50) x 14,70 x 7,50 x 6,170 meter. 14 kn.2.514 EPK, 1.850 kW, 6 cyl, 4 tew, 255 x 400, 750 rpm., Caterpillar, Caterpillar Motoren GmbH & Co. K.G., Kiel. 5-2005 vlag: Marshall Islands. 1-2015 vlag: Malta (9HA3816). 18-10-2025 gearriveerd Rotterdam, Waalhaven. 27-5-2025 verkocht aan MRC Aleyna Shipping Corporation Limited, vlag Malta (9HA3816). 20-10-2025 in beheer bij RLO Tankers B.V., Rotterdam, 10-2025 herdoopt RLO TRADER. 11-2025 vlag: Nederland (PEEI) en herdoopt RLO TRADER.



ROELOF, IMO 8919879 (NB-266), 4-10-1989 kiel gelegd, 18-11-1991 te water gelaten, 1-1992 opgeleverd (GL-33045) door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (1068) als ANNEGRET aan m.s. "Annegret" Hans & Claus Heinrich K.G., Hamburg, vlag: Antigua and Barbuda, in beheer bij H. & C. Heinrich. 5.780 GT, 461 TEU. 14-7-1999 (GL) herdoopt CALYPSO. 2000 verkocht aan Calypso II, 2000 in beheer bij P. Heinrich. 24-7-2000 (e) verkocht aan Briese Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. m.s. "Friesland", Leer-Duitsland, 24-7-2000 (e) in beheer bij Briese Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., 25-8-2000 herdoopt BBC FRISIA. 21-7-2003 (e) verkocht aan W. Bockstiegel G.m.b.H. & Co. Reederei K.G. m.s. "Atlantic Trader", St. John's-Antigua and Barbuda, in beheer bij W. Bockstiegel Reederei G.m.b.H. & Co. K.G. 21-3-2006 te Singapore overgenomen door Scheepvaartbedrijf R. van Urk, Rotterdam, in beheer bij B.V. Kustvaartbedrijf Moerman, roepsein PHFE. 3-2007 tijdens een special survey te Swinoujcie, Polen herdoopt ROELOF. 9-2014 verkocht aan Roelof Shipping Beheer B.V., Rotterdam, in beheer bij Amasus Shipping B.V., Farmsum en Amasus Support B.V., Farmsum. 16-10-2018 vertrokken van Rostock naar Aliğa, 30-10-2018 ETA te Aliğa. 17-10-2018 (e) zou verkocht zijn voor sloop naar Turkije. 17-10-2018 passage Kieler Kanaal. 31-10-2018 van Ereğli naar Istanbul, 1-11-2018 ten anker voor de Bosporus en naar Diliskelesi, Turkije. 1-11-2018 van Diliskelesi, Turkije naar Hereke, Turkije, 2-11-2018 te Hereke. 5-11-2018 van Hereke naar Cartagena, 11-11-2018 ETA te Cartagena. 15-11-2018 te Huelva. 16-11-2018 ten anker Huelva. 16-11-2018 vertrokken naar Antwerpen, 23-11-2018 te Antwerpen. 4-12-2018 van de Waalhaven, Rotterdam naar Port Said, 17-12-2018 te Port Said. 19-12-2018 van Port Said naar Port of Souda, Griekenland, 24-12-2018 te Port of Souda, Chania, Kreta. 14-1-2019 te Tuzla. 15-1-2019 (e) verkocht aan Peresvet Shipping S.A., 24-1-2019 vlag: Kameroen, roepsein TJMC10, in beheer bij

Sevastopol Transport Systems Ltd. (SevastopolskiyeTransportnyeSistemy LLC), Sevastopol, Krym, Oekraïne, 24-1-2019 herdoopt PERESVET. 3-2019 in beheer bij Anship LLC, Moskou. 29-8-2019 (e) in beheer bij Meridian Shipping LLC, Rusland. 15-11-2019 vlag: Rusland (UBIT9). 12-3-2021 verkocht aan Anship LLC, Rusland. 8-12-2021 verkocht aan Sky Moon Shipping Ltd., Palau (T8A3753), 12-2021 herdoopt AYANA STAR. 3-2022 in beheer bij Alliance Shipping Ltd., Constanta. 31-8-2023 verkocht aan Broadway Marine Ltd., Palau, in beheer bij Medlyn Shipmanagement Ltd., Constanta, 18-9-2023 (F) herdoopt AMINAH STAR. 11-2025 vlag: Guinea-Bissau (J5AX2), 11-2025 herdoopt GLADIUS. (Foto ROELOF: Arjan Elmendorp, 29-10-2017, Maasmond).

SAMSKIP TOUBKAL, IMO 9584475, 20-1-2012 opgeleverd door Jiangsu SOHO Innovation & Technology Shipbuilding Co. Ltd. (07STIG236) als HEINRICH SCHEPERS aan MS "Wes Heinrich" Schiffahrts GmbH & Co. K.G., Antigua and Barbuda, in beheer bij Wessels Reederei GmbH & Co. K.G., Haren/Ems en HS Immobilien GmbH & Co. K.G. 10.318 GT, 5.391 NT, 13.147 DWT, 151,74 (142,42) x 23,40 x 11,75 x 8,000 meter. 18 kn. 12.228 EPK, 9.000 kW, 8 cyl, 4 tew, 480 x 600, 500 rpm., vertraagd naar 122 rpm., M.A.N. Diesel SE. 4-2013 vlag: Cyprus. 12-2-2013 in beheer bij Wessels Reederei GmbH & Co. K.G., Haren/Ems en HS Bereederungs GmbH & Co. K.G. 3-2021 vlag: Portugal (Madeira) (CQET9). 2-9-2022 in beheer bij Wessels Reederei GmbH & Co. K.G., Haren/Ems. 5-2023 herdoopt HEINRICH. 5-4-2024 in beheer bij Wessels Shipmanagement GmbH & Co. K.G., Haren/Ems. 4-2025 in beheer bij Wessels Reederei GmbH & Co. K.G., Haren/Ems. 10-2025 in charter bij Samskip. 10-2025 tijdens een dokbeurt te Amsterdam herdoopt SAMSKIP TOUBKAL. 30-10-2025 van Damen Oranjewerf te Amsterdam naar Rotterdam.

SANTA LUCIA, IMO 9194921 (NB-275), te water gelaten als SANTA LUCIA II, 1999 opgeleverd door Kitanihon Zosen K.K. (313) als SANTA LUCIA aan B.V. Beheermaatschappij "Santa Lucia", Groningen, in beheer bij Seatrade Groningen B.V. Roepsein PEO, 8.507 GT. 2001 thuishaven: Willemstad-N.A. Roepsein PJPL. 28-6-2004 (e) vlag: Nederland. Roepsein PBFC. 30-1-2006 verkocht aan Santa Lucia Schiffahrtsgesellschaft m.b.H. & Co. K.G., Leer, thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein A8IP5, in beheer bij Triton Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leer en Seatrade Groningen B.V., Groningen. 27-1-2015 om 04:30 uur bij Miah Maull Shoal in het midden van de Delaware Bay aan de grond gelopen, de sleepboot JOAN TURECAMO stand-by, 27-1-2015 om 15:00 uur op eigen kracht vlot gebracht, 28-1-2015 om 13:00 uur te Philadelphia. 9-7-2019 (e) opgelegd Elefsis Anchorage in de Gulf of Elefsina. 19-7-2019 (e) verkocht aan Daylight Shipping S.A., Athene, vlag: Panama, roepsein 3FOM6, in beheer bij Lavinia Corp., Athene en Baltmed Reefer Services Ltd., Athene, 23-10-2019 (FM) herdoopt COOL GIRL. 25-10-2019 te Elefsis geïnspecteerd en een vaarverbod opgelegd door PSC te Atina, 9 gebreken geconstateerd, 5 dagen aangehouden. 3-11-2019 te Tuzla. 13-11-2020 vertrokken van Killybegs, Ierland naar Port Harcourt. 3-12-2020 op de Gulf of Guinea op 38 mijl zuidwest van Agbami Terminal, positie 02.50.03 NB. en 005.25.58 OL., aangevallen door 16 piraten in twee speedboten, de COOL GIRL startte met anti-piraten maatregelen, de piraten beschoten de COOL GIRL zonder iemand te raken, wel schade aan de brug, ontzet door de Nigerian Navy. 4-12-2020 om 11:45 uur ten anker op Bonny River Anchorage. 10-2025 vlag: Cyprus (5BXJ6).

SLINGEBORG, IMO 9188245 (NB-280), 17-2-1998 besteld bij Lübecker Flender Werft A.G., Lübeck (678), 5-5-2000 te water, 26-10-2000 opgeleverd aan UL 678 K/S, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 21.005 GT, 10.601 NT, 13.000 DWT. 18 kn. 10.920 kW, Wärtsilä 7RTA52U, HSD Engine Co. Ltd., Changwon, Zuid Korea. 7-2015 verkocht aan Slingeborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 5-2019 en-bloc met SCHIEBORG voor \$ 40,5 miljoen verkocht aan DFDS Seaways AS voor de lijndienst Gothenborg-Zeebrugge. 16-6-2019 gearriveerd te Gothenborg. 17-6-2019 thuishaven en vlag Klaipeda-Litouwen, roepsein LYBL, 17-6-2019 (vt) herdoopt GOTHIA SEAWAYS. 18-6-2019 vertrokken naar Zeebrugge. 8-6-2020 bij Remontowa Shiprepair Yard S.A. te Gdansk om verbouwd te worden. 28-7-2020 van Gdansk naar Klaipėda, Litouwen, 29-7-2020 te Klaipėda. 1-4-2021 (vt) gearriveerd te Klaipėda. 15-4-2021 (v) verkocht aan Shiplux VIII S.A., Luxemburg, thuishaven en vlag: Douglas-Isle of Man (MIUZ3), in beheer bij CLDN Ro-Ro S.A., Luxemburg en Anglo-Eastern Ship Management (NL) B.V., Goes, 15-4-2021 (F) herdoopt MAXINE. 8-2025 vlag: United Kingdom (MIUZ3).

SLOCHTERDIEP, IMO 9194036 (NB-188), 26-6-1998 kiel gelegd, 15-4-1999 te water gelaten, 28-10-1999 opgeleverd door Rousse Shipyard J.S.C. (401) als ELARA aan C.V. Scheepvaartonderneming "Elara", Groningen, in beheer bij Novalines B.V. 7-2001 thuishaven en vlag: Willemstad-N.A. 2002 in beheer bij Feederlines B.V., 2-10-2002 herdoopt SLOCHTERDIEP. 6-2005 ingebracht bij Beheermaatschappij m.s. "Slochterdiep II" B.V., Groningen, in beheer bij Feederlines B.V., roepsein PHDO. 26-10-2007 (GL) herdoopt NOVOMAR. 24-6-2011 (GL) herdoopt SLOCHTERDIEP. 20-1-2012 in Ahirkapi B7 area, Istanbul, om 05:20 uur LT, m.s. KAYAN 1 (7106176, Kayan Shipping Ltd., Sierra Leone (Syrian Shipmanagement Co.), bouwjaar 1971, 2.900 BRT), in aanvaring gekomen met de SLOCHTERDIEP en ADRIA BLU (7510860, bouwjaar 1976, 3.020 BRT), de KAYAN 1 voer naar haar ligplaats en raakte, waarschijnlijk door de harde wind, uit de koers, het onder de vlag van Sierra Leone varende schip liep een gat in de machinekamer en in een ruim op, het Vessel Traffic Center bestelde bergingsvaartuigen en sleepboten omdat de KAYAN 1 steeds meer slagzij kreeg, oplopend tot 15 graden over stuurboord, de KIYI EMNIYETI 5 haalde in de middag 13 mensen van boord in positie 40.58.604 NB. en 28.53.234 OL. nadat het achterschip steeds verder wegzakte en de slagzij 20 graden werd, het lukte met de schepen KURTARMA 3, SÖNDÜREN 7 en

TAHLISIYE III de KAYAN 1 in 9 meter diep water te brengen en aan de grond te zetten. De SLOCHTERDIEP en ADRIA BLU liepen lichte schade op. 7-2012 verkocht, in beheer bij Laska Shipping UAB, Klaipeda, 21-8-2012 (m) thuishaven: Bolshoy Port of St. Petersburg, vlag: Rusland, roepsein UBYI3, 3-9-2012 (GL) herdoopt ESENIYA (ЕСЕНИЯ). 3-2014 verkocht aan Hartmann Schiffahrts GmbH & Co., Rusland, in beheer bij Laska Shipping UAB, Klaipeda. 11-2014 verkocht aan Baltic Shipping Co LLC, 11-2014 vlag: Nederland. 2-2015 vlag: Rusland. 11-11-2025 verkocht aan Estrella Ltd Inc., Panama City, 11-2025 vlag: Palau (T8A5415), 11-2025 herdoopt LARA.



STAELDIEP, ENI 02313018 (NB-321), MMSI 244972020), veerboot Maassluis-Rozenburg, casco gebouwd bij N.V. Scheepswerf "Friesland" (54), 8-6-1970 Meetdatum, Meetnummer: G12428N, District: Groningen, brandmerk 13018 B ROTT 1970, 6-1970 opgeleverd door N.V. C. Amels & Zn. Scheepswerf & Machinefabriek "Welgelegen", Makkum (312 als STAELDIEP aan Provinciale Staten van Zuid Holland, Maassluis, in beheer bij N.V. Van der Schuijt-Van den Boom-Stanfries, Rotterdam, bouwprijs f 3.450.000. 108 BRT, 223,875 DWT. 46,86 x 15,32 x 5,10 x 5,100 meter. 39 personenauto's, 380 personen, 2 Voith-Schneider propellers, 10 kn. 1.300 PK, 2 x 8 cyl, 4 tew, 210 x 300, 670 omw/min., Stork RHO218K, Stork-Werkspoor Diesel, Zwolle. Motoren vervangen door 1.290 EPK, 948 kW, 2 x Caterpillar 3412 DI-TA. 1-1-2002 verkocht aan "Veer Maassluis", in beheer bij Rederij Doeksen. 200- verkocht aan Rederij Naco B.V., Maassluis. 12-11-2007 naam eigenaar gewijzigd in Connexxion Water B.V. 1-1-2008 in beheer bij Connexxion Water B.V. 13-8-2009 proefvaart, problemen met de voortstuwing en door vaartuigen van Port of Rotterdam terug naar de werf gebracht. 1-1-2018 in beheer bij Ottevanger OV Services. 3-9-2019 in beheer bij Bleu Amigo (Swets Group B.V., Zwijndrecht). 8-2022 voor groot onderhoud naar Rotterdam, Heysehaven. 11-10-2022 van Schiedam naar de Zevenaarhaven te Vlaardingen. 2022 naar Rotterdam, Heysehaven. 22-5-2024 na een proefvaart op de Nieuwe Maas opgelegd in de Heysehaven bij De Haas Rotterdam B.V., te koop aangeboden door Sima Shipbrokers. 24-11-2025 proefvaart voor de stad en terug naar de Heysehaven. (Foto: Bert Lamers, 24-11-2025).

STAR ARUBA, IMO 7221275 (NB-330), tankschip voor het transport van eetbare oliën, 9-6-1972 te water gelaten, 27-9-1972 opgeleverd door VEB Elbawerften Boitzenburg/Rosslau Werft, Boitzenburg (216) als KROPELIN aan VEB Deutsche Seereederei, Rostock-German Democratic Republic (DEWS). Vrachtschip, 2 ruimen, 494 BRT, 267 NRT, 1.111 DWT, 71,00 (65,16) x 10,37 x 5,80 x 3,680 meter. G 2.207 m3, B 1.993 m3. 12,3 kn. 1.160 EPK, 865 kW, 8 cyl, 4 tew, 320 x 480, S.K.L. 8NVD48A-2U, V.E.B. Schwermaschinenbau 'Karl Liebknecht', Maagdenburg. 1974 overgedragen aan VEB Deutfracht Seereederei, Rostock-D.D.R. 18-6-1990 overgedragen aan Deutsche Seereederei V.E.B., Rostock, 10-1990 vlag: Duitsland. 1992 verkocht aan Brugse Scheepssloperij N.V., Zeebrugge. 4-7-1992 gearriveerd te Brugge om gesloopt te worden. 1992 verkocht aan Tarquin Marine Ltd., Limassol-Cyprus (P3WH4), in beheer bij Fairwind Ltd., Larnaca, in charter bij C. Koole, herdoopt STAR ARUBA. 17-10-1992 na verkocht te zijn aan C. Koole te Zaandam vertrokken naar Zaandam, 10-1992 in eigen beheer omgebouwd tot tanker voor speciaal transport van eetbare oliën, 1.151 GT, 419 NT, 1.531 DWT. 1995 in beheer bij C. Koole Tanktransport B.V., Zaandam. 1997 verkocht aan Star Bonaire B.V., Zaandam, 4-1997 te Vlaardingen onder de Nederlandse vlag gebracht (PHUO), in beheer bij C. Koole Tanktransport B.V., Zaandam. 2003 nieuwe motor ingebouwd, 1.120 EPK, 824 kW, 8 cyl, 4 tew, 320 x 480, Caterpillar 3512B, Caterpillar Inc. 2013 nieuwe meting 1.161 GT, 419 NT, 1.515 DWT. 2-10-2017 in beheer bij Koole Tankrederij B.V., Zaandam. 2-10-2017 Koole Tanktransport B.V. gewijzigd in Koole Terminals B.V. 26-3-2024 gearriveerd bij Hoebe Metalen/R.D.M. B.V. te Kampen om gesloopt te worden. 28-3-2024 (e) opgelegd. 1-2025 verkocht aan Dick

van der Kamp Shippers B.V., Zuidland. 22-1-2025 met de sleepboot WALRUS II vanaf Lelystad gearriveerd te Ridderkerk en opgelegd in afwachting van verkoop. 2-6-2025 verkocht aan Vinnex Investment Services Ltd., Lagos, 6-2025 vlag: Saint Kitts and Nevis (V4WQ6), in beheer bij Navium B.V., Urk (27-9-2016 is Bestuurder 66932297 Hakvoort Holding B.V. in functie getreden), herdoopt STAR ELROI. 1-7-2025 vertrokken onder de nieuwe naam naar Lagos, Nigeria. 8-2025 vlag: Nigeria (5N2501).

STELLAPRIMA, IMO 8912326 (NB-327), 12-6-1991 te water bij Ysselwerf B.V., Capelle a/d IJssel (252) (IJssel-Vliet Combinatie B.V.), 2-9-1991 proefvaart, 3-9-1991 opgeleverd als STELLAPRIMA aan Jumbo Navigation N.V., Willemstad-N.A. (PJM), in beheer bij Kahn Scheepvaart B.V., Rotterdam. 6.902 BRT, 2.070 NRT, 7.600 DWT. 100,32 (93,34) x 20,98 x 13,32 x 7,420 meter. B 11.000 m³, 370 TEU. 13,5 kn. 4.486 EPK, 3.300 kW, 9 cyl, 4 tew, 320 x 420, MaK 9M453C, Krupp MaK Maschinenbau G.m.b.H., Kiel. 5-12-2005 (e) onder Nederlandse vlag gebracht (PHEA), in beheer bij Kahn Scheepvaart B.V., Rotterdam. 13-3-2017 (e) verkocht aan Stellaprima B.V., Rotterdam, in beheer bij Jumbo Shipping Co. S.A., Schiedam en Kahn Scheepvaart B.V., Schiedam. 3-7-2021 (mt) gearriveerd te Constanta, Roemenië. 2021 verkocht aan Astra Navigation One Co., Monrovia, 9-7-2021 thuishaven en vlag Malakal Harbour-Palau, roepsein T8A3657, 9-7-2021 (F) herdoopt PRINCESS AYANA. 3-9-2021 van Hereke, Turkije naar Agigea, Roemenië, 4-9-2021 ETA te Agigea. 3-9-2021 op Istanbul Anchorage, 5-9-2021 te Constanta. 22-9-2021 van Icdas, Turkije naar Burgas, 24-9-2021 ETA te Burgas. Het schip vaart het in een soort lijndienst daar en voldoet het goed voor de nieuwe eigenaar. 8-1-2024 van Izmit. 11-1-2024 van Hereke. 12-1-2024 tijdens een reis van Izmit naar Roemenië kreeg bij de ingang van de Bosporus een storing in de machinekamer, door de sleepboot KURTARMA-18 (IMO 9974890) naar de ankerplaats van Haydarbasa, Turkije gesleept. 13-1-2024 te Haydarbasa, Istanbul. 2025 verkocht voor sloop aan Ege Gemi Sokum San ve Ticaret A.S., Turkije. 6-3-2025 van Nemrut naar Aliaga, 12-3-2025 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden.



SUN RISE, IMO 9623219, Heavy Load Carrier, 22.499 GT, 24.629 DWT, 9-8-2011 kiel gelegd, 29-3-2012 te water gelaten bij STX Offshore & Shipbuilding Jinhae Shipyard, Jinhae, 31-10-2012 opgeleverd als STX ROSE 2, vlag: Marshall Islands, in beheer bij STX Marine Service Co. Ltd. 1-2016 in beheer bij POS SM Co. Ltd., Busan. 28-10-2022 verkocht aan Pan Ocean Co. Ltd., Jeju, vlag Zuid-(Korea (D7GU), in beheer bij POS SM Co. Ltd. 2025 verkocht aan HG Heavy Lift GmbH & Co. K.G., Bremen, wordt ingezet in JSI Alliance, t.b.n. ALMA. (Foto: Hannes van Rijn, 12-9-2022, Maasmond).

SUN SHINE, IMO 9471616, Heavy Load Carrier, 17.825 GT, 17.113 DWT, 2-7-2007 kiel gelegd, 14-8-2008 te water gelaten bij STX Offshore & Shipbuilding Jinhae Shipyard, Jinhae, 30-12-2009 opgeleverd als STX ROSE 1 aan Pos Maritime CY S.A., Panama, in beheer bij STX Marine Service Co. Ltd. 1-2016 in beheer bij Pos SM Co. Ltd., Busan. 30-12-2008 in beheer bij Pan Ocean Co. Ltd. 28-2-2023 verkocht aan Pan Ocean Co. Ltd., 2-2023 vlag: Zuid-Korea (D7DB), in beheer bij POS SM Co. Ltd., 12-2013 herdoopt SUN SHINE. 13-11-2025 verkocht aan Luisa SAL Shipping UG, vlag: Antigua & Barbuda (V2RI6), in beheer bij HG Heavy Lift GmbH & Co. K.G., Bremen, ingezet in JSI Alliance, 11-2025 herdoopt LUISA.



Rotterdamse Scheepvaartboekhandel

Van der Takstraat 218, 3071LM Rotterdam

SYLVIA OMEGA, IMO 7703015 (NB-327), 19-12-1977 (Türk Loydu) kiel gelegd, 3-3-1978 te water gelaten, 18-4-1978 (e) opgeleverd door Tille Scheepsbouw B.V., Kootstertille (208) als SYLVIA OMEGA aan Sylvia Cargo B.V., Groningen. 1985 herdoopt ZOMERHOF. 1993 verkocht aan Bengalen Shipping Co. N.V., Rotterdam, in beheer bij Hanno Shipping B.V., herdoopt BENGALLEN. 1-2002 verkocht, 31-1-2002 gearriveerd in de St. Laurens haven, 1-2-2002 gearriveerd aan de Parkkade te Rotterdam en (officieel) onder de vlag van Cambodja, 1-2-2002 naam en thuishaven eraf geschilderd, 2-2-2002 de naam ANAS-J opgeschilderd, thuishaven Phnom Phen, in beheer bij Sea Bird Shipholding. 3-2-2002 vertrokken naar Antwerpen. 11-2-2002 verkocht aan Sea Bird Shipholding. 4-4-2002 verkocht aan Dolphin Shipping & Services Co., Cambodja, herdoopt ANAS-J. 16-12-2003 vlag: Syrië. 15-1-2009 (e) in beheer bij B&B Shipping Co. 2011 verkocht aan North Sea Co. Ltd., Syrië, roepsein YKQN, in beheer bij Nejem Company Marine Services, Tartous, 18-1-2011 (m) herdoopt OLA. 16-8-2011 (m) vlag: St. Kitts and Nevis, roepsein V4IG2. 24-8-2011 (e) verkocht aan North Sea Capital Group Inc., vlag: St. Kitts and Nevis, in beheer bij North Sea Co. Ltd., Saida, Libanon. 23-2-2018 (e) verkocht aan Medlevante Overseas Ltd., vlag: St. Kitts and Nevis, in beheer bij North Sea Co. Ltd., Saida, Libanon. 5-2018 vlag: Comoros, roepsein D6A2294, herdoopt NOKA. 3-11-2018 verkocht aan Neptunus Co. Ltd., Latakia-Syrië, roepsein YKRY. 2-12-2018 van Latakia naar Benghazi. 5-12-2018 voor de Griekse kust onderschept door Griekse autoriteiten en opgebracht naar Heraklion, Kreta, 8-12-2018 te Heraklion, Kreta. 3-2022 verkocht aan Trondes Shipping Ltd., Majuro, Marshall Islands, vlag: Honduras (HQZY2). 7-2022 vlag: onbekend. 13-11-2023 vlag: Honduras (HQZY2), 13-11-2023 herdoopt ATHINA D. 8-2024 vlag: Tanzania (5IM610), 26-8-2024 in beheer bij Ous Marine Developments S.A., Tripoli. 2025 verkocht voor sloop aan Bereket Gemi Sokum Ltd. Sti., 9-3-2025 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

TERONA, IMO 7716488 (NB-262), besteld door N.V. Mij. Vrachtvaart na het vergaan van de TELENA, 3-1978 kiel gelegd, 25-8-1978 te water gelaten, 11-10-1978 proefvaart, 12-10-1978 opgeleverd door Scheepswerf Bijlholt B.V., Foxhol (604) aan J. Vermaas Scheepvaart Bedrijf B.V., Rotterdam, in beheer bij Verenigd Scheepvaart Bedrijf V.S.B. 988 BRT, 648 NRT, 1.519 DWT. 8-1984 verkocht aan Viewglen Ltd., Arklow-Ierland, in beheer bij James Tyrrell Ltd. (Arklow Shipping Ltd.), herdoopt ARKLOW VIEW. 1991 verkocht aan Vale Shipping Ltd., Arklow-Ierland, in beheer bij Arklow Shipping Ltd., herdoopt ARKLOW DEW. 1994 verkocht aan A/S Ami, Bergen-Noorwegen, in beheer bij Misje Offshore Marine A/S, herdoopt NAUTILUS. 2000 verkocht aan Fritind AS, Kopervik, Noorwegen, thuishaven: Nassau-Bahamas, in beheer bij Kopervik Ship Management, (Arne Skeie Rederi, Kopervik), herdoopt FRITIND. 14-1-2005 geladen met maïs op ongeveer 6 mijl uit de kust van Hoek van Holland in moeilijkheden gekomen nadat het schip water maakte, reddingsboten van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) zijn uitgevaren om de zes bemanningsleden te evacueren, 15-2-2005 door de sleepboot FAIRPLAY-23 de Europoort binnengesleept en afgemeerd aan het Calandsteiger. 7-2007 verkocht aan Mediterranean Loyalty Shipping Co., Griekenland, 13-8-2007 (e) herdoopt MICHAIL. 2-8-2016 (e) verkocht aan Pacomar B.V., Tholen, vlag: Panama, roepsein HO9895, in beheer bij Cees Geuze, Tholen, herdoopt NAUTILUS III. 5-2017 op de helling te Perama, daarna opgelegd te Perama, vlag: Griekenland, roepsein SY8462. 5-2019 verkocht naar Griekenland, roepsein SVA9457, herdoopt MICHAIL. 14-9-2019 van Perama, 21-9-2019 te Leros. 11-2025 herdoopt EVAGELIA S1.

TRITON IMO, 9749099 (NB-217), aanvankelijk in aanbouw als TASMAN, 12-11-2014 de eerste sectie naar de bouwplaats gereden, 17-4-2015 gedoopt TRITON door mej. Rianne Brouwer en mej. Annelies Brouwer (de dochters van de heer Rob Brouwer, mede-eigenaar van Rederij Tasman) en te water gelaten bij Kon. Bodewes Scheepswerven B.V. te Hoogezand onder bouwnummer 741, 29-6-2015 vetrokken van de werf naar Delfzijl met de sleepboten GRUNO III en GRUNO IV (achter), 30-6-2015 proefvaart op de Eems. 3-7-2015 opgeleverd aan Rederij Tasman, Meppel. 7-2015 vlag: Gibraltar, roepsein ZDPI3. 3.450 GT, 4.700 DWT. 10-7-2015 van Delfzijl. 10-7-2015 passage Kieler Kanaal met bestemming Rostock. 11-11-2021 in beheer bij Shipowners Support B.V., Delfzijl. 11-2025 verkocht aan Nordic Gloria B.V., Farmsum, vlag: Nederland (PBUR), in beheer bij Nordic Chartering Ltd., Vaasa, 12-2025 herdoopt NORDIC GLORIA.

TUCANA, IMO 9455674 (NB-308), Damen Combi Freighter 3850, casco gebouwd bij Nevskiy Sudostroitelnyy I Sudorem, Zavod, Shlisselburg, Rusland, 14-5-2008 te Harlingen achter de sleepboot AGIS, afgebouwd bij Damen Shipyards Bergum B.V., Bergum (9372), 9-10-2008 proefvaart, 17-10-2008 aan de Korte Lijnbaan te Harlingen gedoopt TUCANA door Samantha en Michael van den Burg en opgeleverd aan C.V. Scheepvaartonderneming Toucan Maritime, Heerhugowaard (PBAQ), in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor Martin en Brigitte van den Burg. 25-7-2023 verkocht aan Wagenborg Shipowners 21 B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 3-12-2025 herdoopt BERKBORG.

TUULIA, IMO 9447237, Chemical/Oil Products Tanker, 3.999 GT, 1.887 NT, 6.090 DWT, 14-11-2008 opgeleverd door Torgem Shipyard, Turkije (94) als FT FOCE aan Furtrans Tanker & Ship Management, vlag: Turkije. 107,34 (101,60) x 15,80 x 8,35 x 6,580 meter. 14 kn. 3.546 EPK, 2.610 kW, 9 cyl, 4 tew, 250 x 330, 900 rpm., vertraagd naar 165 rpm., Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Pusan NE-26-2-2007. 11-2008 vlag: Malta. 11-2008 vlag: Italië. 6-2011 vlag: Malta. 11-9-2018 verkocht aan Tuulia Shipping C.V., 9-2018 vlag: Gibraltar, in beheer bij South End Tanker Management B.V., Rotterdam, 9-2018 herdoopt ORATUULIA.



6-2021 vlag: Nederland. 6-2021 vlag: Portugal (Madeira). 13-12-2022 verkocht aan GTM France B.V., 12-2022 vlag: Nederland, in beheer bij South End Tanker Management B.V. 12-2022 vlag: Portugal (Madeira) (CQAO4). 3-3-2025 in beheer bij South End Tanker Management B.V., Rotterdam en Clearwater Ship Management BV., Rhoon. 11-9-2025 in beheer bij Naviglobe N.V., Antwerpen en Clearwater Ship Management BV., Rhoon, 9-2025 herdoopt TUULIA. (Foto: Teun van der Zee, 2-10-2025, Scheur t.h.v. Rozenburg).

UAL AFRICA, IMO 9529243 (NB-178), 21-6-2011 voorschip naar Martenshoek gebracht, 21-7-2011 om 11:00 uur te water gelaten bij Bodewes Shipyards B.V. te Martenshoek onder bouwnummer 760, voorzien van een opmerkelijke voorschip, de zgn. Cross-Bow, bij een snelheid van 13 kn. moet dat een besparing van 25% brandstof opleveren, 17-9-2011 vertrokken van Martenshoek naar Delfzijl, 19-9-2011 proefvaart op de Eems, 23-9-2011 opgeleverd door Bodewes Shipyards B.V. aan Nescos Shipping B.V., Hoogezand, roepsein PBCC, 24-9-2011 vertrokken naar Aberdeen op de eerste reis. 7-11-2025 tijdens een reis van Houston naar Soya in de Golf van Guinee aangevallen door piraten. De elf bemanningsleden ontsnapten ternauwernood aan ontvoering door zich te barricaderen in de citadel. Volgens het Maritime Information Cooperation & Awareness Center (MICA Center) in Brest vond de aanval plaats op ongeveer 75 zeemijl ten noordwesten van Bata, Equatoriaal-Guinea. De piraten gingen het schip binnen en doorzochten het, maar slaagden er niet in de citadel te betreden. Een beveiligingsteam uit Kameroen schoot de bemanning later te hulp en trof het schip aan, verlaten door de piraten. De UAL AFRICA arriveerde 11 november 2025 te Port Gentil.

VERTOM JACQUELINE, IMO 1023384, General Cargo Ship, 7.327 GT, 10.740 DWT, 6-2023 in aanbouw bij Chowgule Shipyard Pvt. Ltd. bouwnummer C-332, 30-6-2027 geplande oplevering als VERTOM JACQUELINE aan Vertom Bereederungs GmbH, Moormerland, vlag: Nederland.

Voor Vertom zijn in aanbouw bij Chowgule Shipyard Pvt. Ltd. de bouwnummers:

C-305, IMO 1023384, General Cargo Ship, 3.840 GT, 5.735 DWT. 30-9-2027 geplande oplevering.
 C-306, IMO 1023396, General Cargo Ship, 3.840 GT, 5.735 DWT. 30-3-2028 geplande oplevering.
 C-307, IMO 1058365, General Cargo Ship, 3.920 GT, 5.600 DWT. 30-6-2028 geplande oplevering.
 C-308, IMO 1058389, General Cargo Ship, 3.920 GT, 5.600 DWT. 30-10-2028 geplande oplevering.
 C-309, IMO 1058391, General Cargo Ship, 3.920 GT, 5.600 DWT. 28-2-2029 geplande oplevering.
 C-310, IMO 1058406, General Cargo Ship, 3.920 GT, 5.600 DWT. 30-6-2029 geplande oplevering.
 C-320, IMO 1135137, General Cargo Ship, 3.923 GT, 6.000 DWT. 30-4-2028 geplande oplevering.
 C-321, IMO 1135149, General Cargo Ship, 3.923 GT, 6.000 DWT. 30-7-2028 geplande oplevering.
 C-322, IMO 1135151, General Cargo Ship, 3.923 GT, 6.000 DWT. 30-10-2028 geplande oplevering.
 C-323, IMO 1135163, General Cargo Ship, 3.923 GT, 6.000 DWT. 30-1-2029 geplande oplevering.
 C-332, IMO 1099682, General Cargo Ship, 7.327 GT, 10.740 DWT. 30-6-2027 geplande oplevering.
 C-333, IMO 1099694, General Cargo Ship, 7.327 GT, 10.740 DWT. 30-11-2027 geplande oplevering.
 C-334, IMO 1099709, General Cargo Ship, 7.327 GT, 10.740 DWT. DWT. 30-1-2028 geplande oplevering.
 C-335, IMO 1099711, General Cargo Ship, 7.327 GT, 10.740 DWT. 30-9-2028 geplande oplevering.
 C-336, IMO 1104877, General Cargo Ship, 7.327 GT, 10.740 DWT. 28-2-2029 geplande oplevering.
 C-337, IMO 1104889, General Cargo Ship, 7.327 GT, 10.740 DWT. 31-10-2029 geplande oplevering.

VERTOM QUINA, IMO 1027718 (NB-329), General Cargo Ship, 4.766 GT, 7.280 DWT, 22-12-2025 in aanbouw onder bouwnummer TB KAMPEN 374, 26-3-2026 geplande oplevering, 21-11-2025 gedoopt VERTOM QUINA door mevrouw Juaquina Guerra Martins en te water gelaten, 26-3-2026 geplande oplevering aan Vertom Quina B.V., thuishaven: Rotterdam (PDYT), in beheer bij Vertom Shipping & Trading B.V., Rhoon, Vertom Bereederungs G.m.b.H., Moormerland en Vertom B.V., Rhoon.



VERTOM QUINA, foto: Royal T Shipyards/Vertom



VM VITA, IMO 9141118, Container Ship, 7.550 GT, 3.957 NT, 8.912 DWT, 8-3-1995 kiel gelegd, 4-4-1996 te water gelaten als WEGA, 1-5-1996 opgeleverd door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft GmbH & Co. (1132) als CONTAINERSHIPS V aan M.S. 'Wega' Hans-Peter Wegener GmbH & Co. K.G., Hamburg-Duitsland (DHEW), in beheer bij Hans-Peter Wegener K.G. 151,14 (141,40) x 19,66 x 9,30 x 7,440 meter. 749 TEU, G 13.221 M3, B 12.568 M3. 13.595 EPK, 10.000 kW, 8 cyl, 4 tew, 580 x 600, M.a.K., 8M601C, Krupp MaK Maschinenbau GmbH., Kiel. 1999 verkocht aan M.S. 'Wega' Hans-Peter Wegener K.G., Hamburg-Duitsland (DHEW), in beheer bij Hans-Peter Wegener K.G. 4-2009 herdoopt WEGA. 2-2020 herdoopt CHARO B. 2-8-2002 in beheer bij Hans-Peter Wegener Reederei K.G. 17-1-2022 verkocht aan HPW Wega GmbH & Co. K.G, Hamburg-Duitsland (DHEW), in beheer bij Hans-Peter Wegener Reederei. 6-2022 herdoopt WEGA. 11-2025 vlag: Bahamas. 12-11-2025 verkocht aan VM Vita Inc., Monrovia, vlag: Nederland (PBNX), in beheer bij Vitamodo Scheepsbeheer B.V., Amsterdam, 11-2025 herdoopt VM VITA. (Foto: Ruud Zegwaard, 29-7-2022).

VOLGABORG, IMO 9631072 (NB-195), 5-3-2013 om 10:30 uur te water gelaten bij Ferus Smit B.V. te Foxhol onder bouwnummer 408, 2-4-2013 vertrokken van de werf naar Delfzijl met de sleepboten GRUNO IV en WATERPOORT, de sleepboten GRUNO en WATERLELIE deden de begeleiding bij de bruggen met pontons, 3-4-2013 te Delfzijl, 4-4-2013 proefvaart op de Eems, 8-4-2013 opgeleverd aan Eems Beheer V B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, roepsein PCSQ, 7.367 GT, 11.850 DWT, 142,65 (139,43) x 15,87 x 10,78 x 7,730 meter, 14,7 kn. 4.035 EPK 2.970 kW, 9 cyl, 4 tew, 750 rpm., MaK 9M25, Caterpillar Motoren GmbH & Co. K.G. De eerste reis ging met een lading ertsproducten van Porsgrunn naar Montréal, Hamilton en Chicago.

Stroomuitval op de St. Mary's River

De 'VOLGABORG', onderweg via de St. Mary's River richting de Soo-sluizen van Sault Ste. Marie naar Duluth met een verwachte aankomsttijd op 25 november, verloor op 24 november 2025 om 11.00 uur (Ldt) motorvermogen en liet zowel het boeg- als het achteranker vallen. Soo Traffic sloot de rivier af voor verkeer in beide richtingen. De 'Bandura' en de 'Shipka', die vlak achter hen voeren, ankerden onmiddellijk in de Nine Mile (Hay Lake) Anchorage. De afvarende 'Federal Bering' kon met behulp van de sleepboot 'Colorado' (MMSI: 367376340) aanmeren aan de onderwand van de MacArthur-sluis, die vervolgens naar de 'Volgaborg' voer om indien nodig stand-by te staan. De 'CSL Welland' voegde zich rond het middaguur bij de andere twee schepen op de ankerplaats, terwijl de afvarende 'Edgar B. Speer' bij de sluizen werd vastgehouden. De 'Volgaborg' kreeg na ongeveer 2,5 uur weer stroom en voer naar een ankerplaats bij de Soo-sluis na een inspectie. De inspecteurs van de USCG gaven haar toestemming om zonder sleepbootassistentie verder te varen. De andere schepen vertrokken in dezelfde volgorde als waarin ze voor anker waren gegaan. (Timsen, 25-11-2025).

ZEPHYR, IMO 8521488 (NB-271), 18-1-1985 kiel gelegd, voor- en achterschip apart gebouwd bij B.V. Scheepswerf "De Waal", Zaltbommel, daar aan elkaar gezet, 11-7-1985 te water gelaten, afgebouwd bij Jac. den Breejen, 29-11-1985 gedoopt ZEPHYR door mevr. Voogd-Toledo, 11-12-1985 en 12-12-1985 proefvaarten op de Noordzee en het Haringvliet, 20-12-1985 opgeleverd door Scheepswerf & Constructiebedrijf Jac. den Breejen, Hardinxveld (1885) aan Gastankvaartmaatschappij "Chemgas" B.V., Rotterdam. 5-9-2006 thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus, in beheer bij Hanseatic Shipping Cyprus Ltd., Limassol voor Chemgas Shipping B.V., Rotterdam. 3-2010 verkocht aan Starway Management Property Ltd., Saint Kitts and Nevis, roepsein V4AE2, in beheer bij Anship LLC, Moskou, 5-2010 herdoopt ANBUTANE. 10-10-2011 vlag: Rusland, roepsein UBVH5. 9-2013 thuishaven en vlag: Basseterre-St. Kitts & Nevis, roepsein V4AE2. 1-2014 verkocht aan Goldwick Investment Enterprise LLC, Basseterre-St. Kitts & Nevis, in beheer bij Voyager International Trade & Ship Management LLC, Istanbul, herdoopt BLUE STREAM. 6-2014 (e) verkocht aan Aurora Shipping & Trading S.A., Basseterre-St. Kitts & Nevis, in beheer bij Sudoservice Shipping Consultancy & Trading Ltd., Istanbul en Valmar Oil Ltd., Bourgas, Bulgarije. 4-2017 (e) verkocht aan Felina Development LP, Oekraïne, roepsein UXEE, in beheer bij River Trade Management LLC, Kiev, 4-2017 (mt) herdoopt DNIPRO LPG. 27-5-2020 (e) verkocht aan Portoma Ltd., Comoros, roepsein D6A2222, in beheer bij LLC Global Marine Service, Kiev en River Trade Management LLC, Kiev, herdoopt BOREAS LPG. 24-2-2021 in beheer bij Global Marine Service LLC. 9-1-2023 verkocht aan Borta Ltd., Comoros, in beheer bij Global Marine Service LLC. 9-2025 vlag: Togo (5VJJ4), 3-9-2025 in beheer bij Treymen Progress LLC, Kiev.



ZUIDVLIET, IMO 9629809 (NB-303), casco te water gelaten bij DAHK Chernomorsky Sudostroitelni Zavod (Joint Stock "Chernomorsky Shipbuilding Yard"), Nikolaev, Oekraïne onder bouwnummer Damen Bergum 9408, 15-1-2013 casco als YN-9408 gearriveerd te Harlingen achter de sleepboot COURBET (IMO 8111506) bestemd voor Scheepswerf Damen Bergum B.V. voor afbouw onder bouwnummer Damen Bergum 9408, 5-11-2013 door twee sleepboten naar de Loswal aan de Burgumerdaam gebracht, daar gereed gemaakt voor het transport naar Harlingen, 7-11-2013 opbouw geplaatst, laatste schip dat in Bergum is afgebouwd, naar Harlingen gesleept, 12-2013 herdoopt ZUIDVLIET, roepsein PGXZ, 10-12-2013 proefvaart vanuit Harlingen, 13-12-2013 droog gezet bij Shipdock B.V., Harlingen, 4-1-2014 te Harlingen gedoopt ZUIDVLIET, 11-1-2014 (e) opgeleverd aan Beheermaatschappij m.s. Zuidvliet, Rotterdam, in beheer bij Hartel Shipping & Chartering B.V., Oostvoorne. 2.545 BRT, 3.850 DWT. 12-1-2014 van Hamburg naar Tasucu, Turkije, 17-1-2014 in het Kanaal, ten zuiden van Wight, 30-1-2014 ETA te Tasucu. 13-3-2023 F) verkocht aan Irving Management Ltd., thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus,

roepsein 5BEF6, 13-3-2023 te Liepāja, Letland herdoopt LOTTA. 24-11-2025 kost na vertrek van de haven van Goole om circa 22:00 uur bij het Blacktoft-steiger een motorstoring opgelopen, ten anker gegaan, door de sleepboot LITTLE KIRKBY (MMSI: 232026438) naar de kade gebracht, 12-12-2025 nog aan het repareren te Goole. (Foto: Goudriaan, 10-10-2020, Parkkade, Rotterdam).



MARITIEM DEN HELDER
In woord en beeld

www.maritiemdenhelder.eu

NEDERLANDS NIEUWS



DE NEDERLANDER (NB-117)., 1916 opgeleverd door J. en K. Smit, Kinderdijk als C. BOSMAN aan N.V. Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij. d.s.s. passagiersschip, 2 x 500 IPK. Ingezet op de veerdienst Enkhuizen-Stavoren. 25-2-1938 verkocht aan N.V. Nederlandsche Spoorwegen, Utrecht, in beheer bij J.G. Koppe's Scheepsagentsuur. 21-3-1938 gebrand, brandmerk 261 B ALKM 1938. 8-7-1942 meetdatum, meetnummer: A11553N, meetplaats: Enkhuizen, Waterverplaatsing: 172,102 ton, 67,06 x 9,88 x . x 2,320 meter. 9-6-1956 verkocht aan Rechtspersoonlijkheid bezittende Vereniging Opleidingsschip voor de Handelsvaart, Rotterdam. (NB: bekend als De Nederlander). 9-7-1992 verkocht aan Stichting Scheepvaart en Transportonderwijs, Rotterdam, 9-7-1992 herdoopt DE NEDERLANDER. (Foto: Teun van der Zee, 23-5-1987, Coolhaven). 29-6-2005 vertrokken van Rotterdam.

DE NEDERLANDER verlaat na halve eeuw Rotterdam - Rotterdam 21-6-2005 - Na bijna vijftig jaar op drie plekken in Rotterdam te hebben gelegen, verlaat DE NEDERLANDER eind deze maand de Maasstad. Definitief.

Het voormalige stoomschip wordt gerestaureerd en weer onder stoom gebracht om - net als vroeger - te worden ingezet op de bootdienst Medemblik-Enkhuizen.

Ook de oude naam van het schip wordt in ere hersteld: de C. BOSMAN.

De Nederlander ligt sinds de jaren tachtig in de Coolhaven, vlakbij historisch Delfshaven, waar het dienst doet als opleidingsschip van het Scheepvaart en Transport College.

De lokalen op het schip heeft het college niet meer nodig aangezien het nieuwe schooljaar wordt begonnen in een gloednieuw pand in het Lloydkwartier.

Reden om de Nederlander voor het symbolische bedrag van één euro over te dragen aan de Stichting tot Behoud van het Stoomschip C. BOSMAN. (Rotterdams Dagblad).

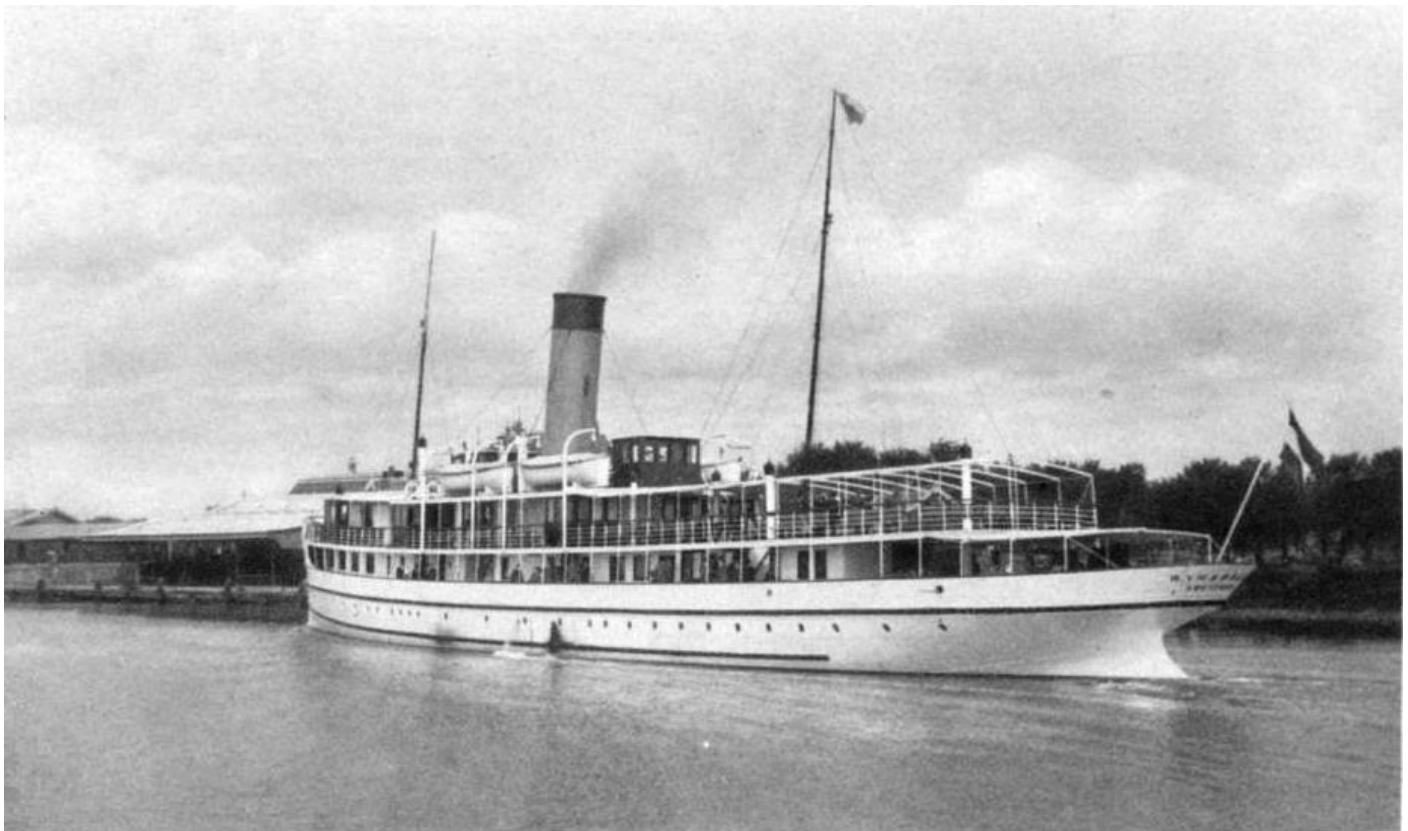
Enkhuizen 16-6-2005 - Verroeste machines moeten veerboot weer laten varen. Het is nu nog nauwelijks voor te stellen. Maar de twee compleet verroeste stoommachines die in de werkplaats van Joop Mos onder handen worden genomen, zullen straks de oude veerboot Bosman weer in beweging zetten.

De Bosman voer jarenlang tussen Enkhuizen en Stavoren.

Met de boot de Bosman, die in 1916 werd gebouwd, werd tot 1956 de veerdienst naar Stavoren onderhouden. In het 76 meter lange schip konden 1.800 passagiers plaatsnemen. De Stichting tot Behoud van het Stoomschip C. Bosman meldt met trots dat eindelijk na tien jaar kan worden begonnen met de restauratie van deze oude veerboot. Het schip is jarenlang gebruikt voor nautisch onderwijs op het Scheepvaart Transport College in Rotterdam. Het is de bedoeling dat het vaartuig dinsdag 28 juni 2005 door de school wordt overgedragen aan de stichting en die dag van Rotterdam naar scheepswerf Brouwer in Zaandam zal worden versleept. (Noordhollands Dagblad).

C. BOSMAN (NB-121). Historisch stoomschip gezonken - Het historische stoomschip C. BOSMAN is zaterdag 24 december 2005 in Zaandam gezonken. De boot was net weer te water gelaten nadat het een

maand in het dok heeft gelegen vanwege een restauratie. Het stoomschip zou opgeknapt worden, om als museumboot rond te kunnen varen. Het schip komt uit 1915 en diende als veerboot tussen onder meer Enkhuizen en Stavoren. Nu is de historische boot eigendom van een stichting die de boot weer helemaal terug wilde brengen in oude staat. Zo zou het zijn oude functie weer innemen als veerboot. Bij het incident zijn geen mensen gewond geraakt. - Het stoomschip C. Bosman is door nog onbekende oorzaak gezonken. Het schip lag afgemeerd aan de pier van Scheepswerf Brouwer. Daar zou het worden gerestaureerd om dienst te gaan doen als museumschip. Het schip had onlangs een uitgebreide dokbeurt gehad bij Scheepswerf Brouwer en was zaterdag 10 december 2005 weer te water gelaten na onder meer enkele kleine reparaties aan de huid en aan enkele spuijpen. Na de restauratie zou het schip worden ingezet voor de 'Historische Driehoek' van Museumstoomtram Hoorn-Medemblik waarbij de C. Bosman de veerdienst tussen Medemblik en Enkhuizen zou verzorgen. Het is nog onbekend hoeveel schade het stoomschip heeft opgelopen en wat de oorzaak is van het ongeluk. De C. Bosman is in 1915 gebouwd in opdracht van de Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij. Het stoomschip verzorgde de veerdienst tussen Enkhuizen en Stavoren. Met een lengte van 67 meter en een capaciteit van 1800 passagiers waren de C. Bosman en haar zusterschip R. van Hasselt de grootste en modernste veerscheperen van hun tijd. Stichting Bosman heeft de afgelopen jaren gezorgd dat de C. Bosman werd gerestaureerd. Niet alleen de technische installatie werd hersteld. Ook het interieur, inclusief de gevangenissen die het stoomschip aan boord had, werd teruggebracht in oude staat.



Spoorboot Enkhuizen-Stavoren.

Enkhuizen

“Slagzij C. BOSMAN dramatisch” - Bij de Stichting tot Behoud van het stoomschip C. Bosman is met ontzetting gereageerd op het kapseizen van 'hun' museumschip in de haven van Zaandam, afgelopen zaterdag. Voor bestuursleden Walter Haentjens en Jaap Nieweg was de kerst op slag verpest. “Dit is dramatisch. We zijn ons rot geschrokken”, zegt secretaris Haentjens. “Al die tijd zijn we heel zorgvuldig met het schip omgegaan, omdat we wisten dat het er slecht aan toe was. De C. Bosman is twintig jaar lang niet uit het water geweest. Het overbrengen van Rotterdam naar Zaandam is gebeurd met bergingspompen aan boord, en we hebben écht een zucht van verlichting geslaakt toen hij eindelijk bij scheepswerf Brouwer in het dok lag.” Dat gebeurde eind november. Vervolgens zijn volgens Haentjens verschillende keuringen uitgevoerd door een aantal experts, waaronder iemand van de verzekering. “Er is geklopt, er heeft een plaatdiktemeting plaatsgevonden en het schip is ultrasoon doorgemeten. Ook zijn er extra voorzorgsmaatregelen getroffen zoals het dichtlassen van de toiletuitlaten.” Pas toen dat allemaal achter de rug was, werd het schip weer te water gelaten en naar een andere locatie van de scheepswerf gevaren voor de rest van de restauratie. Het is Haentjens en Nieweg dan ook een 'volslagen raadsel' hoe de boot zo vlak voor Kerst toch heeft kunnen kapseizen. “Er doen nu al allerlei indianenverhalen de ronde. Zo zou er in de nacht van vrijdag op zaterdag bijvoorbeeld een ander schip langs zij afgemeerd hebben gelegen. Maar dat hoeft er niets mee te maken hebben.” Pas als het schip geborgen is, kan er een onderzoek plaatsvinden naar de ware toedracht. “Momenteel is de verzekeraar in onderhandeling met drie bergingsmaatschappijen. Waarschijnlijk kan er donderdag of vrijdag begonnen worden.” De berging wordt een zware klus. “Er zullen zeker twee bokken (drijvende pontons met hijskranen, red.) nodig zijn. We praten hier over een boot van

zeventig meter lang, tien meter breed en met een dood gewicht van 700 ton. Plus nog al dat water. Bovendien moet het zorgvuldig gebeuren, anders knijp je de boot fijn.” Op dat moment wordt ook duidelijk hoe groot de schade is. “De originele trappenhuizen en betimmering van het schip waren nog intact. Dat hadden we prachtig kunnen restaureren, maar nu alles een tijdje onder water heeft gestaan is dat uitermate twijfelachtig.” Wat betreft de berging is ook niet zeker hoeveel de stichting erbij inschiet. “We zijn afhankelijk van de goedheid van de verzekeringsmaatschappij. Beschouwen ze dit als een berging of als wrakopruijing?”, vraagt Haentjens zich af. Ondanks alle tegenslag start in januari 'gewoon' een grote sponsoractie voor de rest van de restauratie. “Het is dan negentig jaar geleden dat het schip werd overgedragen aan reder C. Bosman.”

2025 verkocht voor sloop. 12-11-2025 samen met de FLANDRIA 20 (ENI 07941930) van Lemmer naar Hansweert met de sleepboot STATUM en duwboot VIGILANT, 13-11-2025 het transport te Hansweert, 14-11-2025 met de sleepboten MULTRATUG 5 en KARIN van Hansweert naar Gent, 14-11-2025 te Gent om gesloopt te worden door Galloo Recycling N.V.

R. VAN HASSELT, 1915 opgeleverd door J. en K. Smit, Kinderdijk als R. VAN HASSELT aan Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij. d.s.s. passagiersschip, 2 x 500 IPK. Ingezet op de veerdienst Enkhuizen-Stavoren. 25-2-1938 verkocht aan N.V. Nederlandsche Spoorwegen, Utrecht, in beheer bij J.G. Koppe's Scheepsagentuur.

21-3-1938 gebrand, brandmerk 262 B ALKM 1938.

20-6-1938 meetdatum, meetnummer: A9917N, district: Amsterdam. Waterverplaatsing: 92,008 ton, 67,06 x 9,88 x . x 2,170 meter.

28-4-1942 meetdatum, meetnummer: A11420N, district: Amsterdam. Waterverplaatsing: 168,307 ton, 67,06 x 9,88 x . x 2,320 meter.

8-4-1964 verkocht aan N.V. B.J. Nijkerk, Amsterdam.

1964 verkocht voor sloop. 5-5-1964 doorhaling teboekstelling.

1964 doorverkocht aan Interprovinciale Stoombootdiensten Flandria N.V. te Antwerpen, verbouwd, dieselmotoren geplaatst en als FLANDRIA 20 in de vaart gebracht. (IVR 7941930).

1993 verkocht aan Flandria Rederij, Antwerpen.

2002 verkocht aan Leysen Invest N.V., Turnhout.

2006 verkocht aan Flandria Rederij Brabo Bvba, Antwerpen.

2012 verkocht aan Jan van Seumeren (voormalig mede-eigenaar van Mammoet), opgelegd in De Oude Zeug, Wieringerwerf, noord van Medemblik. Na 2018 verkocht aan Veka Ship Yards, Lemmer, opgelegd te Lemmer. 2025 verkocht voor sloop Galloo Recycling N.V. te Gent, 14-11-2025 samen met de DE NEDERLANDER te Gent om gesloopt te worden. (Ansichtkaart).



Er voer op de veerdienst Enkhuizen-Stavoren nog een derde stoomschip, de W.F. VAN DER WIJCK, deze voer later voor de Spido als ERASMUS, sinds 2007 van De Logeerboot Stichting te Dordrecht. (Kaart Spido).

Scoutinggroep Stella Maris

Onze scoutinggroep Stella Maris heeft hulp nodig. Ons wachtschip, de STELMAR II, ligt op de werf voor de verplichte keuring en het vlak blijkt er veel slechter aan toe dan gedacht. Er moeten grote stukken gedubbeld worden en de totale kosten schieten daardoor boven de €40.000 uit.

We hebben de afgelopen tijd al ons best gedaan om geld op te halen - met de Grote Clubactie haalden we ruim €4.500 op en we hebben natuurlijk geld gereserveerd voor de werfbeurt in onze begroting - maar deze

onverwachte kosten zijn simpelweg niet op te vangen met onze normale acties. Het schip verkopen is geen optie: zonder certificaat is het schip niks waard, en om dat certificaat te krijgen moeten zijn deze reparaties noodzakelijk. En zonder geschikt schip kunnen we onze kampen niet meer op een leuke én veilige manier organiseren.



Daarom is een crowdfunding gestart om deze noodzakelijke werfkosten te kunnen betalen. Alle steun helpt: doneren, delen, meedenken of gewoon een hart onder de riem. (Scoutinggroep Stella Maris. Foto: Teun van der Zee, 2-9-2023, Rotterdam).

STELMAR II, ENI 03170361, 1-1-1930 eerste meting, meetnummer Hb510N, Meetplaats: Raamsdonksveer, 1930 opgeleverd door Van Suijlekom, Raamsdonksveer als VIJF GEBROEDERS aan H. van Oosterhout, Ginneken. 10-7-1930 geregistreerd, Motorvrachtschip. Waterverplaatsing: 116,729 ton, 26,70 x 5,05 meter. 32,71 x 5,04 x 1,98 meter, 60 PK, Kromhout, later vervangen door 105 PK, Kromhout 6TS117. 21-2-1936 verkocht aan Rotterdamsche Scheepshypotheekbank, Rotterdam. 19-5-1936 verkocht aan C. Baardemans, Breda, herdoopt ADMA. 11-1-1963 verkocht aan A. Baardemans, Raamsdonksveer, herdoopt VIER GEBROEDERS. 12-7-1965 verkocht aan Gebr. Baardemans Vof in Raamsdonksveer. 29-1-1971 verkocht aan J.W.H. Bouwens, 's-Hertogenbosch, 29-1-1971 herdoopt SIMON. 8-11-1978 verkocht aan S. Kokkinos, Rotterdam, 8-11-1978 herdoopt STELMAR II. 26-5-1987 verkocht aan NMS Engineering N.V., Schiedam. 2010 verkocht aan Scoutinggroep Stella Maris, Rotterdam.

KNRM plaatst grootste werforder ooit

De KNRM heeft opdracht gegeven voor de bouw van dertien nieuwe reddingboten, die vanaf 2026 worden gebouwd door de Friese werf Dok en Scheepsbouw Woudsend BV in Woudsend. Het betreft 'all-weather' reddingboten van ruim 19 meter, de grootste reddingbootklasse bij de KNRM. Nooit eerder in de 201-jarige geschiedenis van de KNRM werd zo'n grote order geplaatst. Alle reddingboten worden betaald uit donaties, nalatenschappen en bijdragen van KNRM-sponsors. De naamgeving van elke reddingboot wordt bepaald door de sponsor die het grootste deel van de bouwkosten heeft gedoneerd.



"We zijn enorm trots dat we, na een lang en zorgvuldig ontwikkelproces, deze opdracht hebben kunnen verstrekken aan een Nederlandse werf," vertelt Jacob Tas, directeur van de KNRM. "Deze nieuwe serie reddingboten, met alle mogelijke verbeteringen en innovaties, zal ervoor zorgen dat we onder alle omstandigheden mens en dier kunnen redden: veilig en betrouwbaar, nu maar vooral ook in de toekomst."

Foto: NH1816: KNRM

De opdracht voor de bouw van de reddingboten is, na een zorgvuldig aanbestedingstraject, gegund aan Dok en Scheepsbouw Woudsend BV, een werf die al jaren reddingboten bouwt en onderhoudt voor de KNRM. Deze werf kreeg eerder de opdracht voor de bouw

van tien reddingboten van de Van Wijk-klasse, waarvan er nog zeven in aanbouw zijn. De nieuwe opdracht betreft een klasse van 19 meter lengte. Gert-Jan Bleeker, directeur van Dok en Scheepsbouw Woudsend, is trots om te starten met de bouw van de grootste KNRM-reddingboten: "Voor een project van deze omvang en betekenis kunnen we alleen maar zeggen: It giet oan!"



Doorontwikkeling van de Nh1816-klasse

De dertien te bouwen reddingboten zijn een doorontwikkeling van de twee bestaande all-weather reddingboottypen: de Arie Visser-klasse en de Nh1816 van ruim 19 meter. De Nh1816 is sinds april 2014 in dienst. De reddingboot is gedoopt door Hare Majesteit Koningin Máxima en was een schenking van de goededoelenstichting van verzekeringsmaatschappij Nh1816.

Tot 2018 is de Nh1816 uitvoerig in de praktijk getest, waarna werd besloten tot heroverweging en verdere doorontwikkeling. Daarom werd in 2021 gestart met het ontwikkelen van een opvolger. Bijzonder hieraan is dat scheepsbouwkundigen van Gaastmeer Design BV en onderzoeksinstituut MARIN nauw samenwerken met een afvaardiging van vrijwilligers van de reddingstations die met de nieuwe reddingbootklasse zullen gaan varen. Samen zorgden zij ervoor dat de Nh1816-2 een reddingbootklasse wordt waarin de beste eigenschappen van de Nh1816 en de Arie Visser-klasse samenkomen. De Nh1816-2-klasse zal een topsnelheid van 60 km/uur hebben, onder alle weersomstandigheden inzetbaar zijn en na een kapseis uit zichzelf kunnen terugkeren.

Reddingstations

De dertien reddingboten zijn bestemd voor de reddingstations in Eemshaven, Schiermonnikoog, Ameland, Terschelling, Vlieland, Den Helder, Scheveningen, Hoek van Holland, Stellendam, Neeltje Jans en Breskens, plus twee reddingboten voor de reservevloot, die worden ingezet als vervanging tijdens onderhoud.

Bijzonder is dat de naam van de eerste boot, een reserveboot, op 11 oktober vorig jaar bekend is gemaakt door Zijne Majesteit Koning Willem-Alexander. Deze reddingboot zal Prins Johan Friso gaan heten en is vernoemd naar de overleden broer van Zijne Majesteit en zoon van Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Beatrix, de beschermvrouwe van de KNRM.

Naamgeving uit schenkingen

Traditiegetrouw krijgen reddingboten van de KNRM een naam die wordt bepaald door de schenker of erflater die de bouwkosten heeft gedoneerd of bij testament heeft nagelaten aan de KNRM. Voor negen van de dertien nieuw te bouwen reddingboten is inmiddels een naamgever gevonden. Verwacht wordt dat ook de overige vier de komende jaren een trotse naamgever krijgen.

John van Doorn (oprichter van Sail Amsterdam) en zijn vrouw schenken samen de nieuwe Nh1816-2 voor KNRM Ameland. De band van Van Doorn met de KNRM ligt op meerdere vlakken. "Als lid van de stichting Nederlandse Kaap Hoorn-vaarders las ik over deze geschiedenis en ontdekte ik hoeveel zeelui er in de 18e

eeuw op die route om het leven zijn gekomen: 100.000. Dat trof mij erg. Het deed me beseffen hoe goed het is dat er in Nederland een reddingmaatschappij is die mensen in nood uit de Noordzee en ander water haalt. Ik heb altijd iets met water gehad. Ik zeil al sinds mijn twaalfde en heb kleine en grote zeilschepen gehad. Nu varen we met een 12-meter zeiljacht. Verder was ik twee jaar koopvaardijofficier voordat ik ging studeren. En als voorzitter van het Amsterdams Havenkoor zing ik veel liederen over mensen op zee die om het leven komen of op het nippertje gered worden. Dit alles verbindt mij met de KNRM. En natuurlijk die keer dat de vrijwilligers mij van een zandbank hebben gesleept in Zeeland. Het was onze voorwaarde dat het een zeewaardige reddingboot zou zijn. Zo'n groot schip moet varen op zee, voor reddingen of trainingsdoeleinden."

KNRM vervangt tot 2035 haar 75 reddingboten

De KNRM is met 75 reddingboten langs de kust dag en nacht beschikbaar voor noodgevallen op zee en op het ruime binnenwater. De reddingboten variëren in lengte van 5 tot ruim 19 meter. Een deel van deze boten is zelfs inzetbaar bij windkracht 12. Daarom moeten deze schepen voldoen aan de hoogste eisen en in topconditie verkeren. Een groot deel van de huidige reddingvloot bestaat uit reddingboten uit 1991 en daarna. De schepen zijn goed onderhouden en veilig voor de vrijwilligers, maar de onderhoudskosten worden steeds hoger en het risico op uitval neemt toe. Sinds de start van de vlootvernieuwing in 2021 worden tot 2035 de 75 reddingboten vervangen door nieuwe.



De KNRM is een reddingsorganisatie die alleen kan bestaan dankzij het werk van ruim 1.500 vrijwilligers op de 45 reddingstations en de vrijwillige bijdragen van ruim 135.000 donateurs. Het reddingwerk is kosteloos en wordt betaald uit giften van particulieren, bedrijven en fondsen. De KNRM redt en helpt sinds 1824 zonder overheidssubsidie, maar vervult haar rol wel in opdracht van de overheid en vooral voor iedereen die in problemen komt op het water.

De totale vlootvernieuwing van 75 reddingboten tot en met 2035 kost 120 miljoen euro. Bijna 70% hiervan is reeds toegezegd door schenkers en erflaters, maar voor de financiering van de overige 30% moet de Redding Maatschappij nog aan de bak. De KNRM heeft er vertrouwen in dat ook voor deze boten in de komende jaren schenkers worden gevonden. De KNRM investeert hiermee in de toekomst van een veilig vaargebied in Nederland en veiligheid voor haar vrijwillige bemanning.

Jacob Tas is blij met dit belangrijke besluit: "Het is geweldig dat de KNRM in staat is om deze enorme stap voorwaarts te zetten en ervoor te zorgen dat de vrijwilligers de komende 25 jaar het redderswerk veilig en adequaat kunnen uitvoeren. Dankzij de unieke structuur van de KNRM — kosteloos redden door vrijwilligers, privaat gefinancierd — blijft de KNRM in staat de beste vrijwillige hulpverleningsorganisatie van Nederland te zijn." (Bron: KNRM 18 november 2025. Foto's NH1816: Jan Plug, 5-4-2014).

Afspraken over permanente netten rond gangways leiden tot hogere efficiëntie en veiligheid

Bij innovaties in de scheepvaart hoeft het niet altijd te gaan om ingrijpende veranderingen. Dat bewijzen nieuwe afspraken van de International Maritime Organization (IMO) over permanente gangwaynetten, op

initiatief van de International Taskforce Port Call Optimization, Maersk, APM Terminals, Koninklijke Roeiers Vereniging Eendracht, Havenbedrijf Rotterdam en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Een relatief kleine aanpassing met grote positieve gevolgen.

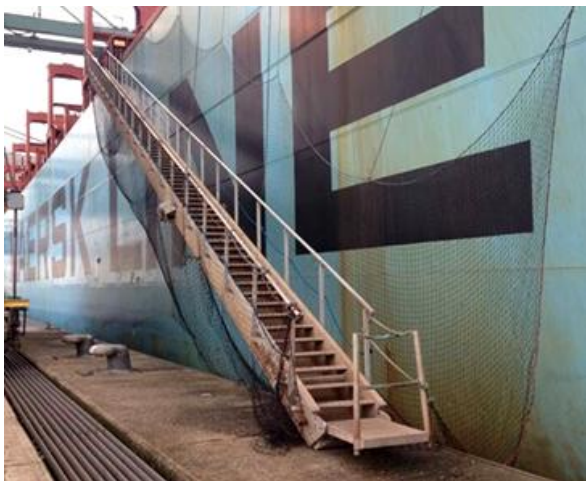


Een groep vertegenwoordigers staat op het dek van een schip, poserend voor een foto met een reddingsboei op de voorgrond en havengebouwen op de achtergrond.

Ben van Scherpenzeel (Havenbedrijf Rotterdam), Marius Mersie (Maersk), Andreas van der Wurff (APM Terminals), Gerard Baks (ILS), Gerrit van der Burg (KRVE), Ringo Lakeman (Ministerie I&W), Eddo Idzinga (RST). Foto: Marc Nolte

Tot voor kort was het bij het afmeren van een schip in de haven gebruikelijk dat de gangway – de loopplank om een schip op of af te komen – eerst met netten werd omhangen voordat er mensen overheen mochten lopen. Deze netten zijn bedoeld om ongelukken te voorkomen, maar het telkens ophangen en verwijderen ervan leidde vooral tot vertraging.

Bovendien is het niet geheel ongevaarlijk voor de bemanning om zo'n groot net op te tuigen, zeker niet als het donker is en het hard waait, stelt Ben van Scherpenzeel, Director Nautical Developments, Policy & Plans bij Havenbedrijf Rotterdam.



Oude en nieuwe opstelling

Gigantische hoeveelheden netten

“Het optuigen van zo'n net kost minimaal een half uur zodra een schip aan de kade ligt – voordat het lossen van bijvoorbeeld containers kan beginnen. Bij vertrek kost het aftuigen nogmaals een half uur. Je hebt het echt over gigantische hoeveelheden netten waarmee je werkt,” zegt Van Scherpenzeel.

“Het gaat dus om een uur per scheepsbezoek; kostbare tijd die simpelweg verloren gaat. Daarom dachten we: waarom laten we die netten niet permanent rond een gangway zitten? Dat is compacter en net zo veilig – misschien zelfs veiliger, want niemand hoeft de netten meer op te hangen – en het bespaart tijd.”

Aanpassing van IMO-regels

Hoewel het idee eenvoudig klinkt, moesten hiervoor de regels bij de International Maritime Organization worden aangepast. Dat heeft behoorlijk wat voeten in de aarde. Van Scherpenzeel: "Omdat het om veiligheid gaat, wordt daar natuurlijk extra kritisch naar gekeken. Vertrouwen komt immers te voet en gaat te paard. Dit voorstel is plenair en in werkgroepen besproken bij de IMO. Met een test met dummyspoppen hebben we kunnen aantonen dat het permanent laten hangen van gangwaynetten net zo veilig is als de oude procedure, maar aanzienlijk efficiënter. Daarna kregen we de zegen van de IMO."

Van Scherpenzeel benadrukt dat de samenwerking met de betrokken partners cruciaal was om deze regelwijziging mogelijk te maken. "We hebben dit samen geregeld. Veiligheid is de hoogste prioriteit in de scheepvaart. Voor aanpassingen in nautische veiligheid moet je gezamenlijk verantwoordelijkheid nemen en op elkaar kunnen vertrouwen. Dat hebben we hier laten zien." (Bron en foto's: Port of Rotterdam, 20 november 2025).



Havenbedrijf Rotterdam ontwikkelt nieuwe terminal voor offshore wind activiteiten

Havenbedrijf Rotterdam gaat in de noordwesthoek van de Maasvlakte een terrein van 45-hectare ontwikkelen voor offshore wind activiteiten. De terminal biedt mogelijkheden voor opslag, overslag, installatie en (pre-)assemblage van windturbinecomponenten en fundaties. De terminal krijgt directe nautische toegang naar zee en wordt uitgerust met zware lading kades en hoogwaardige logistieke faciliteiten. Geïnteresseerde marktpartijen kunnen zich vanaf vandaag aanmelden voor de marktconsultatie. De verwachte ingebruikname van de terminal staat gepland voor midden 2029.

* Artist illustration van de offshore wind terminal

Het Havenbedrijf zal het terrein van 45 hectare voorzien van 835 meter kade, waar de nieuwste generatie offshore windinstallatieschepen kunnen aanmeren. Deze kade zal onder andere geschikt zijn voor jack-up schepen en pre-assemblage activiteiten op de kade. Tevens is een Roll-on/ Roll-off voorziening gepland zodat de terminal alle manieren van aan-en afvoer kan faciliteren. Naast de focus op de bouw van offshore windparken wordt de terminal ook ingericht voor de ontmanteling van offshore windparken.

* Offshore wind haven

Met het project wil het Havenbedrijf Rotterdam de offshore windindustrie voorzien van de benodigde capaciteit en de groei van de sector stimuleren. Windparken op zee spelen een belangrijke rol in de overstap van fossiele brandstoffen naar duurzame energiebronnen. Er worden de komende jaren veel windparken op de Noordzee gebouwd. De hiervoor benodigde havencapaciteit met de juiste specificaties is op dit moment een beperkende factor. Met de realisatie van de terminal biedt het Havenbedrijf de grootschalige en hoogwaardige infrastructuur waar de markt om vraagt.

Matthijs van Doorn, directeur Commercie Havenbedrijf Rotterdam: "Met deze nieuwe terminal leveren we een belangrijke bijdrage aan de noodzakelijke capaciteit voor de offshore wind sector. Door de directe ligging aan de Noordzee, grote diepgang en het reeds bestaande offshore cluster, is de haven van Rotterdam bij uitstek geschikt voor deze activiteiten." (Bron en foto: Port of Rotterdam, 26 november 2025).



MARITIEM DEN HELDER
In woord en beeld

www.maritiemdenhelder.eu

Beagle® 8 TSHD van Royal IHC voor Vishwa Samudra Group

Royal IHC bouwt een Beagle® 8 TSHD voor de Indiase Vishwa Samudra Group. De sleepopperzuiger krijgt een beuninhoud van 8.000 m³ en wordt gebouwd op de scheepswerf van Royal IHC in Kinderdijk. De oplevering staat gepland voor de zomer van 2027. Dit is de nieuwste aanwinst in de baggervloot van Vishwa Samudra, een van India's snelschroeiende infrastructuurbedrijven. Het bedrijf selecteerde eerder al twee Beavers® om zijn groeiende activiteiten te ondersteunen. Een van de belangrijkste redenen om voor de Beagle® te kiezen, waren de bewezen technologie, toonaangevende efficiëntie en korte levertijden. (IHC, 21-10-2025). 3-10-2025 eerste staal gesneden voor bouwnummer CO 1319. (IMO 1148445).



HAGLAND POLARIS, IMO 1094149 (NB-330), General Cargo Ship, RB Hybrid Eco Trader, 3.901 GT, 4.835 DWT, 12-6-2025 kiel gelegd onder bouwnummer BODEWES SUSTAINABLE 850, 16-1-2026 gepande oplevering als HAGLAND POLARIS aan Hagland Bulk Transport KS, Noorwegen (NIS) (LAYY8), in beheer bij Hagland Shipping AS, Haugesund, 28-11-2025 om 11:00 uur te water gelaten met assistentie van de sleepboten WATERPOORT en GRUNO II. (Foto: Jeroen Hourman/bootjeskiek'n).



NAVEN, IMO 1049235, General Cargo Ship, Vanern Max, 2.911 GT, 5.100 DWT, 19-8-2025 kiel gelegd onder bouwnummer FERUS SMIT 487, 6-12-2025 te Westerbroek om 11:00 uur te water gelaten, assistentie van de sleepboten FERRY-JO en GRUNO III, 5-2-2026 gepande oplevering als NAVEN aan Erik Thun AB, Lidköping, vlag; Nederland/Faeröer. 89,00 (84,99) x 13,35 meter, 206.000 Cft. 1.600 kW. (Foto: Jeroen Hourman/bootjeskiek'n).

Een mijlpaal bereikt: het te water laten van het 50e schip voor Erik Thun AB genaamd "NAVEN"

Op zaterdag 6 december om 11.00 uur wordt onze NB 487 te water gelaten bij onze werf in Westerbroek. Nb. 487 zal de naam 'NAVEN' krijgen en wordt geleverd aan Erik Thun AB vanuit Lidköping, Zweden.

Deze tewaterlating is geen gewone een; We zijn verheugd de tewaterlating te vieren van het 50e schip dat voor Erik Thun AB is gebouwd! Dit nummer benadrukt onze langdurige relatie, iets waar we erg trots en dankbaar voor zijn!

Naven is het zesde en daarmee ook het laatste schip in een serie van zes die gebouwd zullen worden volgens het nieuwe Trollmax mk 4-ontwerp. Zoals de naam al zegt, is dit de vierde generatie bulkers die speciaal zijn ontworpen voor de vaart via het Trollhattan-kanaal en de sluizen, die de Zweedse binnenmeren verbinden met de Noordzee nabij Göteborg.

Talrijke verbeteringen zijn doorgevoerd voor de nieuwe mk4; Ze heeft nu een propeller met nozzle, een verminderde motoroutput, hybride technologie met accupakket, geoptimaliseerde bolvorm en achterschipvorm, gesloten brugvleugels. (Ferus Smit).

SOFIA VG, IMO 1074034, General Cargo Ship, 4.230 GT, 6.735 DWT, 12-5-2025 kiel gelegd onder bouwnummer BODEWES FOXHOL 832, 14-11-2025 te water gelaten bij Royal Bodewes B.V., Hoogezand, assistentie van de sleepboten GRUNO III en FERRY JO, 30-1-2026 geplande oplevering aan Meriaura Oy, Turku-Finland. 104,93 (102,98) x 15,00 x . x 6,000 meter, 11, 6 kn. 1.800 kW, Wärtsilä 9L20.

SEAROAD I, IMO 9951680, LNG Ro-Ro Cargo Ship, 43.080 GT, 12.183 DWT, 27-2-2023 kiel gelegd bij Flensburger Schiffbau-Gesellschaft onder bouwnummer FLENSBURGER 784, 7-11-2025 te water gelaten bij FSG Shipyard GmbH, Flensburg (sinds 3-4-2025, Heinrich Rönner Gruppe), 30-9-2026 geplande oplevering als SEAROAD I aan Searoad Shipping Pty. Ltd., Port Melbourne, Melbourne VIC 3207, vlag: Australië.

Damen: windje tegen

Op 2 december 2025 deed de Opsporingsdienst FIOD een inval in de Zuid-Hollandse plaats Noordeloos. Volgens verschillende media betreft het een inval bij Kommer Damen, de president-commissaris en voormalige CEO van scheepsbouwer Damen Shipyards. Opvallend is het wel, vorige week begon een rechtszaak tegen Damen. Ze worden verdacht van jarenlange omkoping bij de verkoop van schepen in meerdere landen.

Een dag later zijn 2 directeurs aangehouden, ze zijn verdacht van het doorspelen van onderdelen naar Rusland terwijl de sancties tegen dat land al liepen. Na een week kwamen ze weer op vrije voeten.



Sleepvaartmuseum: "De zee neemt, de zee geeft"

Het Nationaal Sleepvaart Museum op in Maassluis opende op zaterdag 22 november 2025 de nieuwe tentoonstelling getiteld "De zee neemt, de zee geeft".

Deze is officieel geopend door dhr. Piet Heijstek, ex-voorzitter van het Redding- en Veerdienst Museum 'Jan Lels' te Hoek van Holland.

De tentoonstelling belicht de diepgewortelde relatie tussen mens en zee. De zee is van oudsher bron van bestaan, inspiratie en

avontuur, maar ook van dreiging en verlies. "De zee neemt, de zee geeft" toont deze tweeledigheid aan de hand van scheepsmodellen, maritieme objecten, historische documenten en persoonlijke verhalen van hen die hun leven verbonden hebben met de zee.

De tentoonstelling nodigt bezoekers uit stil te staan bij de kracht, schoonheid en onvoorspelbaarheid van de zee, en bij de veerkracht van de mensen die dagelijks met haar leven en werken.

Het Nationaal Sleepvaart Museum, gevestigd in het historische centrum van Maassluis, vertelt sinds 1979 het verhaal van de Nederlandse zeesleepvaart. Het museum beheert een unieke collectie modellen, documenten, kunstwerken en persoonlijke herinneringen en biedt met wisselende tentoonstellingen inzicht in de rijke maritieme sleepvaart geschiedenis van Nederland.

Svitzer neemt Buksér & Berging over



Het Deense sleepbedrijf Svitzer neemt de meerderheid (66,6%) van de aandelen over in Buksér & Berging AS, dat een vloot van ongeveer 35 sleepboten en een breed scala aan maritieme serviceopdrachten in Noorwegen exploiteert.

De investering van Svitzer biedt beide bedrijven een kans om samen te werken. Zo kunnen ze hun uitgebreide gedeelde kennis en ervaring op het gebied van wereldwijde sleepdiensten, offshore-diensten, aanverwante maritieme diensten en maritieme oplossingen optimaal benutten.

De deal is onder voorbehoud van definitieve goedkeuring door de regelgevende instanties, laat Svitzer weten in een persbericht.

Buksér og Berging beschikt over een geavanceerde vloot van ongeveer 35 sleepboten, 25 loodsboten, drie ambulanceschepen en één servicevaartuig voor de zalmkwekerij. Het hoofdkantoor is gevestigd in Oslo, Noorwegen, met vestigingen in Stavanger en Fedje bij Bergen.

Buksér & Berging AS, IMO 1782988, AddressVollsveien 4, 1366, Lysaker, Noorwegen

De vloot (33 sleepboten) op 1 november 2025:

BRAGE, MMSI 257640600, Tug, Terminal Services, Buksér & Berging AS, Mongstad-Noorwegen, BP 13,5 ton.

BEAGLE, Tug, Buksér & Berging AS, Bergen-Noorwegen (LM5663), 1975 opgeleverd, 25,03 GT, BP 7 ton, 640 EPK, GM Detroit 16V-71N.

BENI, Damen Stan Tug 1004, LF6314, 2012 opgeleverd, BP 4 ton. 296 EPK, 221 kW, Volvo D9 MH.

BILLY, werkschip, 2002 opgeleverd, 9,00 x 3,40 meter. BP 2 ton.

BIRK, werkschip, 2006 opgeleverd, 12,30 x 5,00 meter, BP 5 ton.

BORK, werkschip, 2006 opgeleverd, 12,30 x 5,00 meter, BP 5 ton.

BEBE, IMO 6423890, 140 GT, Tug, 1964 Høivolds Mekaniske Verksted, Kristiansand (32), 2001 in dienst Buksér & Berging AS. BP 16,5 ton, 1.925 EPK, Wichmann 7AX.

BB LIFTER, IMO 7319072, 638 GT, Offshore Supply Ship 1973 Zigler Shipyard (229), ex BULLWORKER, 8-6-2007 in dienst Buksér & Berging AS. BP 30 ton, 2.500 EPK, 2 x Caterpillar.

BALDER, IMO 7406930, 181 GT, Tug, 1975 opgeleverd door Kaarbøs Mek. Verksted A/S (79), 2001 in dienst Buksér & Berging AS. 27-10-2025 verkocht aan Skagerrak Shipowners AB, Zweden (SCPK), in beheer bij Skaw Shipping & Transport AB, Stenungsund, herdoopt STORM BULL.

ROMBAK, IMO 7504342, 506 GT, Tug, 1976 Kaarbøs Mek. Verksted (85), 25-4-2016 in dienst Buksér & Berging AS. 11-2025 verkocht aan Ibestad Skipshugging & Sanering AS, Hamnvik.

BRUSE, IMO 8003072, 292 GT, Tug, 4-1981 opgeleverd door A/B Åsiverken (131) als CAMP I aan C.L. Hansons Bogsering A/B, Gothenborg-Zweden (SJMC). 279 BRT, 70 NRT, 100 DWT. 29,42 (27,72) x 9,53 x 4,02 x 3,001 meter. Trekkkracht 31 ton, 13 kn. 2.700 EPK, 2 x V-12 cyl, 4 tew, 185 x 210, Hedemora V12A/12, A/B Hedemora Verkstader, Hedemora. 1982 verkocht aan Johnson Marine Service A/B, Gothenborg-Zweden, in beheer bij A/B Bohus Tug, herdoopt CAMP. 1983 verkocht aan Johnson Bogsering A/B. 1984 ingebracht bij A/B Bohus Tug. 1985 in beheer bij Scandinavian Towage & Salvage (Scantugs) A/B. 1986 verkocht aan Scandinavian Towage & Salvage (Scantugs) A/B. 1987 ingebracht bij Holding Finans A/B, in beheer bij Röda Bolaget A/B. 1988 verkocht aan Ab Kapplingen, Norrköping-Zweden, in beheer bij Röda Bolaget A/B. 1990 verkocht aan Röda Bolaget AB, Gothenborg-Zweden. 1993 verkocht aan Buksér og Berging AS, Brevik-Noorwegen, herdoopt BRUSE. 1998 in beheer bij Neptun AS. 1999 verkocht aan Neptun AS, in beheer bij Buksér og Berging AS. 2000 verkocht aan

Buksér og Berging AS. 2003 verkocht aan Bogser och Bärning Sverige AB, Gothenborg-Zweden, in beheer bij Buksér og Berging AS. 20-12-2017 verkocht aan Buksér & Berging AS, Noorwegen (LFIC).
 BJØNN, IMO 8223048, 218 GT, Tug, 10-1983 Detlef Hegemann Rolandwerft GmbH (125), ex ROLF-2019, ex GROHN-2014, ex EXACT, ex GROHN. 26-2-2019 in dienst Buksér & Berging AS. BP 27 ton, 2.145 EPK, 2 x Deutz SBV6M628, 2 x Voith-Schneider 26G/165.
 THOR III, IMO 8876481, 292 GT, 87 NT, Tug, ijsbreker, 12-11-1960 opgeleverd door A.M. Liaaen Skipsv. & M.V. (98) als THOR III aan Drammen Havnevesen Forening Afdeling 370, Noorwegen. BP 17 ton. 8-2009 in beheer bij Buksér & Berging AS.



JOHN, IMO 9008641, Tug, 344 GT, 3-12-1990 te water gelaten, 21-12-1990 opgeleverd (NV-17466) door Matsuura Tekko Zosen K.K. Higashino (363) als JOHN AF GÖTEBORG aan A/B Röda Bolaget, Gothenborg-Zweden (SCBM). 344 BRT, 103 NRT, 118 DWT, 33,40 (26,40) x 11,01 x 4,49 x 3,400 meter, tractor sleepboot, Rexpeller units, fie-fighting, trekkracht 53 ton, 12,5 kn. 4.000 EPK, 2 x 6 cyl, 4 tew, 280 x 360, Yanmar 6Z280-EN, Yanmar Diesel Engine Co. Ltd, Amagasaki. 1991 in charter bij Red Funnel Co., thuishaven en vlag: Nassau-Bahamas, herdoopt PORTUNUS. 1993 thuishaven en vlag: Gothenborg-Zweden, herdoopt JOHN AF GÖTEBORG. 28-4-1999 verkocht aan Buksér og Berging AS A/S, Tønsberg-Noorwegen (LJUO), herdoopt JOHN.
 BESS, IMO 9086382, 498 GT, Tug, 8-1994 opgeleverd door Moen Slip A/S, Kolvereid (37) als BESS aan Buksér og Berging AS A/S, Brevik-Noorwegen (LHHP). BP 52 ton, 5.450 EPK, 2 x Ulstein Bergen KRMB9, 2 x Voith 32G II/200.
 BOXER, IMO 9191890, 682 GT, 204 NT, 561 DWT, Tug, 30-3-1999 opgeleverd door Moen Slip A.S. (40) als BOXER aan Buksér og Berging AS A/S, Noorwegen (LJRX). BP 67 ton, 6.800 EPK, 2 x Deutz SBV12M628, 2 x Voith 32G II/250.
 BELOS, IMO 9191905, Tug, 436 GT, 30-11-1998 kiel gelegd, 4-11-1999 opgeleverd door Moen Slip A.S. (41) als BELOS aan Buksér og Berging AS A/S, Noorwegen (LJXK). 2001 verkocht aan Neptun Rederi AS, Noorwegen. 6-7-2011 verkocht aan Buksér og Berging AS, Noorwegen.
 BB OCEAN, IMO 9196503, Offshore Tug/Supply Ship, 1.368 GT, 1.324 DWT, 4-3-1999 kiel gelegd, 16-5-1999 te water, 30-7-1999 opgeleverd door Imamura Shipbuilding Co. Ltd. (407) als PACIFIC SUPPORTER. BP 66 ton, 5.440 EPK, 2 x Bergen KRMB-9. 5-12-2008 in beheer bij Tidewater Offshore Operations. 22-6-2016 verkocht aan Subseapartner AS, 6-2016 vlag: Noorwegen (NIS), in beheer bij COG Offshore AS, herdoopt SUBSEA SUPPORTER. 8-11-2016 in beheer bij COG Offshore AS en Remoy Management AS. 24-11-2017 verkocht aan Buksér og Berging AS, 11-2017 vlag: Noorwegen (LFBI), herdoopt BB OCEAN.
 BULLDOG, IMO 9200172, Tug, GT, 31-3-1999 opgeleverd door President Marine Pte. Ltd. (298) als BULLDOG aan Buksér og Berging AS, Bergen-Noorwegen (LJMG). BP 66,5 ton, 5.508 EPK, 2 x Deutz SBV9M628.
 BUDDY, IMO 9258571, Tug, 104 GT, 30-11-2009 opgeleverd door Risnes Sonner, Sagvag als MJØLNER aan Buksér og Berging AS, Stavanger-Noorwegen (LLRB). BP 20 ton, 1.460 EPK, 2 x Caterpillar 3412TA. 12-2009 herdoopt BUDDY.

BAUT, IMO 9287041, Tug, 741 GT, 13-1-2003 kiel gelegd, 19-12-2003 opgeleverd door Moen Slip A.S. (50) als BAUT aan Buksér og Berging AS, Bergen-Noorwegen (LMJY). BP 92 ton, 6.880 kW, 2 x Deutz SBV 16M628, 2 x Voith 36R6/255-2.

BORIS, IMO 9334753, Tug, 773, GT, 13-9-2004 kiel gelegd, 12-2005 opgeleverd door Moen Slip A.S. (57) als BORIS aan Buksér og Berging AS, Hammerfest-Noorwegen (LNMS). BP 95 ton, 9.729 EPK, 2 x Deutz SBV 16M628, 2 x Voith 36R6/255-2.

BARENTS, IMO 9334765 (NB-136), ASD Tug, besteld door Buksér og Berging AS, Oslo bij Moen-Slip A/S, Kolvereid, Noorwegen onder bouwnummer 58 als BARENTS, 31-8-2007 kiel gelegd bij Riga Shipyard (58), 13-2-2006 opgeleverd Moen Slip A/S als FAIRPLAY-27, vlag: Antigua & Barbuda, in charter bij Fairplay Towage B.V., Rotterdam, ingebracht in de Euro-Tugs-Pool, verving de FAIRPLAY-22 die havenwerk gaat doen te Hamburg, 731 GT, 5.630 EPK, 4.140 kW 2 x Deutz SBV9M628, 2 x Schottel SRP 1515 CP, trekkracht 72 ton, 18-2-2006 gearriveerd te Rotterdam. 17-5-2007 vertrokken van de Merwehaven te Rotterdam met bestemming Vegsund, Noorwegen, 20-5-2007 gearriveerd te Vegsund, daar in dok voor onderhoud en omvlaggen naar de Noorse vlag (LATC), thuishaven: Hammerfest, 24-5-2007 uit charter Fairplay Towage B.V. en overgedragen aan de eigenaar, herdoopt BARENTS.

BANAK, IMO 9334777, Tug, 731 GT, 28-12-2004 kiel gelegd bij Riga Shipyard (59), 28-4-2006 opgeleverd Moen Slip A.S. (59) als BANAK aan Buksér og Berging AS, Hammerfest-Noorwegen (LNND). BP 74 ton, 4.140 kW, 2 x Deutz SBV9M628, 2 x Schottel SRP 1515 CP.



BB WORKER, IMO 9360051, Tug, 781 GT, 234 NT, 824 DWT, 1-11-2005 kiel gelegd bij Riga Shipyard (62), 16-1-2007 opgeleverd door Moen Slip A.S. (62) als BB WORKER aan Buksér og Berging AS, Stavanger-Noorwegen (LNSA). BP 90 ton, 2 x 2250 kW, Wärtsilä. Azimuth Stern Drive, Wärtsilä Lips. 15-5-2008 verkocht aan Neptun Rederi AS, Stavanger-Noorwegen (LNSA), in beheer bij Buksér og Berging AS.

BB OCTOPUS, IMO 9355771, Offshore Tug/Supply Ship, 3.102 GT, 2.600 DWT, 10-10-2005 kiel gelegd, 12-10-2006 opgeleverd door Aker Yards AS Søviknes (147) als OLYMPIC OCTOPUS aan Olympic Octopus AS, Noorwegen, in beheer bij Olympic Shipping AS. BP 204 ton, 2 x 8.160 EPK, Bergen Diesel B32:40V12P. 18-4-2007 in beheer bij Olympic Shipping AS. 3-2011 vlag: Noorwegen (NIS). 9-2012 vlag: Noorwegen. 5-2016 vlag: Noorwegen (NIS). 20-10-2016 in beheer bij Hoyland Offshore AS. 5-2018 vlag: Noorwegen. 11-7-2018 in beheer bij Olympic Shipping AS. 11-11-2019 verkocht aan BB Octopus AS, 11-2019 vlag: Noorwegen (LFMZ), in beheer bij Buksér og Berging AS, 11-2019 herdoopt BB OCTOPUS.

BB SERVER, IMO 9410612, Tug, 763 GT, 1-10-2006 kiel gelegd bij Riga Shipyard (63), 7-3-2008 opgeleverd door Moen Slip A.S. (63) als BB SERVER aan Buksér og Berging AS, Noorwegen (LAJE). BP 68,5 ton, 2 x 2.100 kW, ABC 8 DZC, 2 x Schottel 1515 CP. 15-5-2008 verkocht aan Neptun Rederi AS, Stavanger-Noorwegen in beheer bij Buksér og Berging AS.

BB CONNECTOR, IMO 9451549, Tug, 475 GT, 143 NT, 242 DWT, 2-7-2008 proefvaart, 10-7-2008 opgeleverd door Dearsan Gemi Insaat San. A.S. (143) als MUDANYA. 10-7-2008 overgedragen als BB CONNECTOR aan Buksér og Berging AS, Oslo-Noorwegen (LCBF). BP 65 ton, 5.286 EPK, 3.890 kW, 2 x 8 cyl, 4 tew, Anglo Belgian Corporation N.V. Azimuth CPP.

BB COASTER, IMO 9502685, Tug, 475 GT, 143 NT, 240 DWT, 10-10-2008 opgeleverd door Dearsan Gemi Insaat San. A.S. (2053) als BB COASTER aan Buksér og Berging AS, Oslo-Noorwegen (LCGH). BP 65 ton, 5.286 EPK, 3.890 kW, 2 x 8 cyl, 4 tew, Anglo Belgian Corporation N.V. Azimuth CPP.

BORGØY, IMO 9662112, Tug, 765 GT, 229 NT, 150 DWT, 30-7-2012 kiel gelegd, 14-1-2014 opgeleverd SANMAR Ltd. (15) als BORGØY aan Buksér og Berging AS, Haugesund-Noorwegen (LDII). BP 68 ton, 4.638 EPK, 2 x Bergen C26: 33 L6 PGas. 2 x RRM US35. Azimuth Stern Drive.

BOKN, IMO 9662124, Tug, 757 GT, 229 NT, 150 DWT, 18-1-2013 kiel gelegd, 6-5-2014 opgeleverd SANMAR Ltd. (16) als BOKN aan Buksér og Berging AS, Haugesund-Noorwegen (LDIJ). BP 65 ton, 4.638 EPK, 2 x Bergen C26: 33 L6 PGas. 2 x RRM US35. Azimuth Stern Drive.

BAUS, IMO 9706011, Tug, 214 GT, 325 DWT, 21-2-2014 opgeleverd door Sanmar Denizcilik Mak. ve Ticaret A.S. als ULUPINAR XVI aan Sanmar Denizcilik Makina, Turkije. 21-2-2014 in beheer bij TOS Ship Delivery B.V. 7-4-2014 overgedragen als BAUS aan Buksér og Berging AS, Oslo-Noorwegen (LNZI). BP 50 ton, 4.076 EPK, 3.000 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, Caterpillar Inc. 2 x Azimuth Thruster Controllable pitch.

BISON, IMO 9706085, Tug, 441 GT, 132 NT, 106 DWT, 23-5-2014 opgeleverd Sanmar Denizcilik Mak. ve Ticaret A.S. (28) als TERMINAL IX. 15-6-2014 overgedragen aan Bogser och Bårgning Sverige AB, Stenungsund-Zweden (SFPM), in beheer bij Buksér og Berging AS, Lysaker. BP 80 ton, 6.086 EPK, 4.480 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, Caterpillar Inc., Lafayette, USA. 2 x Azimuth Thruster Controllable pitch LB.

BAMSE, IMO 9873929, Tug, 479 GT, 12-12-2019 eerste staal gesneden, 27-12-2019 kiel gelegd als TRAKTOR 3000-Z, 7-4-2000 de naam gewijzigd in OVACAY, 30-10-2020 te water, 6-5-2021 opgeleverd Sanmar Denizcilik Makina ve Ticaret A.S. (200) als OVACAY aan Sanmar Denizcilik Makina ve Ticaret AS, Turkije, 22-5-2021 vlag: Panama. 18-6-2021 verkocht aan Buksér og Berging AS, Brevik-Noorwegen (LGVM), herdoopt BAMSE. BP 75 ton, 4.400 kW, 2 x Caterpillar 3516E, Azimuth x 2 (Shottel 2.8m)/ Tractor Drive.

BOB, IMO 9875915, Tug, 479 GT, 210 DWT, 4-2-2020 eerste staal gesneden, 28-2-2020 kiel gelegd als TRAKTOR 3000-ZII, 31-7-2020 te water als OVACAY II, 9-11-2021 opgeleverd Sanmar Denizcilik Makina ve Ticaret A.S. (214) als OVACAY II aan Sanmar Denizcilik Makina ve Ticaret AS, Turkije. 23-12-2021 verkocht aan Buksér og Berging AS, Oslo-Noorwegen (LECX), herdoopt BOB. BP 75 ton, 4.400 kW, 2 x Caterpillar 3516E, Azimuth x 2 (Shottel 2.8m)/ Tractor Drive.

BB ELECTRA, IMO 9953731, Tug, 277 GT, 83 NT, 5-10-2021 in aanbouw als ELECTRA 2201, vlag: Turkije, 9-12-2022 eerste staal gesneden, 8-3-2023 kiel gelegd, 26-12-2023 te water, 28-2-2024 opgeleverd door Sanmar Denizcilik Makina ve Ticaret A.S. (207) aan Sanmar Denizcilik Makina, Turkije. 28-2-2024 overgedragen aan Buksér og Berging AS, Oslo, Noorwegen, in beheer bij Redwise Maritime Services B.V. voor de reis naar Noorwegen, 7-3-2024 vlag: Saint Vincent and The Grenadines, 7-3-2024 herdoopt BB ELECTRA. 19-4-2024 vlag Noorwegen (JXVW). BP 48 ton, Battery bank: Corvus Orca Energy, 1718 kWh. Azimuth Stern Drive.

BEVER, IMO 9995088, Tug, 302 GT, 17-12-2021 in aanbouw als BOGACAY LXVII, 19-9-2023 eerste staal gesneden, 29-12-2023 kiel gelegd, 20-6-2024 te water, 30-10-2024 opgeleverd door Sanmar Denizcilik Makina ve Ticaret A.S. (119) aan Sanmar Denizcilik Makina, Turkije. 5-11-2024 overgedragen aan Buksér og Berging AS, Oslo, 12-11-2024 vlag: Noorwegen (JXZP) herdoopt BEVER. BP 60 ton, 2 x 1.901 kW, Caterpillar 3512E). 2 x Azimuth Stern Drive.

BOSS, IMO 9995052, Tug, 329 GT, 103 DWT, 23-5-2025 opgeleverd door Sanmar Denizcilik Mak. ve Ticaret A.S. (317) als BOGACAY LXV, vlag: Turkije. 23-5-2025 overgedragen aan Buksér og Berging AS, Florø-Noorwegen (3YFW), herdoopt BOSS. BP 75 ton, 5.978 EPK, 4.400 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, Caterpillar Castings Kiel GmbH, Azimuth Stern Drive.

BB POWER, IMO 9995959, Tug, 1.097 GT, 329 NT, 25-9-2025 proefvaart, 27-9-2025 opgeleverd door Uzmar Gemi Insa San. ve Ticaret A.S. (171) als BB POWER aan Buksér og Berging AS, Oslo-Noorwegen (JXYO). BP 120 ton, 7.608 EPK, 5.600 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 256 x 310, 1.000 rpm., Anglo Belgian Corporation N.V., Gent. 2 Azimuth Thruster Controllable pitch. Stern Drive.

Fish Farming Support

BB ORCA, IMO 9367011, Offshore Supply Ship, 2.652 GT, 770 NT, 3.349 DWT, 24-5-2006 kiel gelegd bij Aker Tulcea S.A. (352), 14-3-2007 opgeleverd door Aker Yards AS, Aukra (123) als OLYMPIC ELECTRA. Diesel Electric, 2 x 1360 kW & 2 x 910 kW, Azimuth thrusters: 2 x 1470 kW. 12-2007 herdoopt OLYMPIC ELENA. 25-5-2021 verkocht aan Buksér & Berging AS, Noorwegen (LGWC), 5-2021 herdoopt BB ORCA.

Loodsboten

LOS 110, type: Djupvik, 2000-2002 gebouwd door Djupvik, 16,80 meter, 1.300 EPK
 LOS 111, type: Djupvik, 2000-2002 gebouwd door Djupvik, 16,80 meter, 1.300 EPK



LOS 112, type: Djupvik, 2000-2002 gebouwd door Djupvik, 16,80 meter, 1.300 EPK

LOS 113, type: Djupvik, 2000-2002 gebouwd door Djupvik, 16,80 meter, 1.300 EPK

LOS 114, type: Djupvik, 2000-2002 gebouwd door Djupvik, 16,80 meter, 1.300 EPK

LOS 115, 2007 Dockstadvarvet, 16,70 meter, 1.100 EPK

LOS 116, type: Dockstad MK II, 2007-2008 Dockstadvarvet, 16,80 meter, 1.960 EPK

LOS 117, 2008 Dockstadvarvet, 16,70 meter, 1.100 EPK

LOS 118, type: Dockstad MK III, 2009-2010 Dockstadvarvet, 16,80 meter, 1.300 EPK

LOS 120, type: Dockstad MK III, 2009-2010 Dockstadvarvet, 16,80 meter, 1.300 EPK

LOS 121, type: Dockstad MK III, 2009-2010 Dockstadvarvet, 16,80 meter, 1.300 EPK

LOS 122, type: Dockstad MK III, 2009-2010 Dockstadvarvet, 16,80 meter, 1.300 EPK

LOS 123, type: Marine Alutech, 2013 Marine Alutech, 16,80 meter, 1.300 EPK

LOS 124, type: Marine Alutech, 2013 Marine Alutech, 16,80 meter, 1.300 EPK

LOS 127, MP 1620 IPS, 2016-2017 Maritime Partner, 16,20 meter, 1.020 EPK. Gear/Propeller: Volvo IPS 650

LOS 128, MP 1620 IPS, 2016-2017 Maritime Partner, 16,20 meter, 1.020 EPK. Gear/Propeller: Volvo IPS 650

LOS 130, Kewatec 1820 IPS, 2017-2023 Kewatec Aluboot, 18,20 meter, 1.400 EPK. Gear/Propeller: Volvo IPS 900

LOS 131, Kewatec 1820 IPS, 2017-2023 Kewatec Aluboot, 18,20 meter, 1.400 EPK. Gear/Propeller: Volvo IPS 900

LOS 132, Kewatec 1820 IPS, 2017-2023 Kewatec Aluboot, 18,20 meter, 1.400 EPK. Gear/Propeller: Volvo IPS 900

LOS 133, Kewatec 1820 IPS, 2017-2023 Kewatec Aluboot, 18,20 meter, 1.400 EPK. Gear/Propeller: Volvo IPS 900

LOS 134, Kewatec 1820 IPS, 2017-2023 Kewatec Aluboot, 18,20 meter, 1.400 EPK. Gear/Propeller: Volvo IPS 900

LOS 135, Kewatec 1820 IPS, 2017-2023 Kewatec Aluboot, 18,20 meter, 1.400 EPK. Gear/Propeller: Volvo IPS 900

LOS 136, Kewatec 1820 IPS, 2017-2023 Kewatec Aluboot, 18,20 meter, 1.400 EPK. Gear/Propeller: Volvo IPS 900

LOS 137, Kewatec 1820 IPS, 2017-2023 Kewatec Aluboot, 18,20 meter, 1.400 EPK. Gear/Propeller: Volvo IPS 900

Ambulanceschepen



ROMSDALSJENTA, MMSI 259020720, JXTD, 2023 opgeleverd door Kewatec Aluboot. 22,80 meter. Kongsberg Kamewa vannjet S45-3. (Foto links).

MØREJENTA, MMSI 259020730, JXTE, 2023 opgeleverd door Kewatec Aluboot. 22,80 meter. Kongsberg Kamewa vannjet S45-3. (Foto rechts).

AUSTEVOLLJENTA, MMSI 258020030, LGTR, 2021 opgeleverd door Kewatec Aluboot. 22,24 meter. Volvo IPS 1350. (Aanvullende informatie en foto's: Buksér og Berging AS).

TugZine
all about tugs

Subscribe for free
on tugezine.com

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



Briggs Marine krijgt nieuw contract van Serco voor de maritieme diensten van de Royal Navy

Briggs Marine is er bijzonder trots op haar rol als Key Subcontractor voor Serco te mogen aankondigen, na de recente toekenning van de Maritieme Diensten-contracten van de Royal Navy. Deze belangrijke mijlpaal markeert de voortzetting van een vertrouwde samenwerking die al meer dan 17 jaar bestaat en essentiële maritieme ondersteunende diensten levert aan het Britse Ministerie van Defensie (MOD). Het contract houdt in dat Briggs op verschillende locaties in het Verenigd Koninkrijk Range Safety and Aircrew Training (RSACT)-diensten levert.

Deze onderaannemingsovereenkomst is een aanvulling op de recente toekenning van het contract aan Brigg voor de levering van afmeervoorzieningen, navigatiehulpmiddelen en doelonderhoud voor het Ministerie van Defensie in het Verenigd Koninkrijk, Gibraltar, Cyprus en de zuidelijke Atlantische Oceaan. Hiermee heeft het in Fife gevestigde bedrijf dit jaar tot nu toe een orderportefeuille van bijna £ 1/4 miljard binnengehaald voor de defensiesector.

In het kader van het RSACT-subcontract zal Briggs vanaf oktober 2025 gedurende vijf jaar de Range Safety and Aircrew Training-service leveren. Deze service maakt een groot deel uit van het bredere contract voor Inshore Support to Military Training, Testing and Evaluation dat aan Serco is toegekend. Briggs zal verantwoordelijk zijn voor de bemanning, het beheer en de exploitatie van een vloot van 15 schepen ter ondersteuning van een complex programma van training en veiligheidstaken in het Verenigd Koninkrijk. (Bron en foto: Briggs Marine, 19 augustus 2025).

Briggs Marine Contractors Ltd. IMO 682419, Burntisland, United Kingdom, vloot 1-11-2025

CAMERON, IMO 9008495, 1991, Mooring Vessel, 507 GT, 1996 in dienst.

STEPHEN JAMES, IMO 8301345, 1983, Landing Craft, 654 GT, 1-2003 in dienst.

KINGDOM OF FIFE, IMO 9270062, 2008, Offshore Tug/Supply Ship, 1.459 GT, 6-2008 in dienst.

FORTH WARRIOR, IMO 9803742, 2016, Utility Vessel, 296 GT, 10-6-2016 in dienst.

FORTH CONSTRUCTOR, IMO 9994979, 2025, Buoy/Lighthouse Vessel. 636 GT, 28-2-2025 in dienst.

SD NAVIGATOR, IMO 9533414, 2009, Utility Vessel, 150 GT, 10-2025 in dienst.

De Maritieme Diensten-contracten van de Royal Navy.

13 Oct 1986 tot 06 Feb 1987 Hackremco (No.306) Limited

06 Feb 1987 tot 02 Feb 1994 Ascosmit Company Limited

02 Feb 1994 tot 23 Feb 1994 Smit Ship Management (UK) Limited

23 Feb 1994 tot 21 Sep 2018 Smit International (Scotland) Limited

21 Sep 2018 tot 19 Aug 2025 Boskalis Marine Services Limited

19 Aug 2025 Briggs Marine Contractors Ltd.

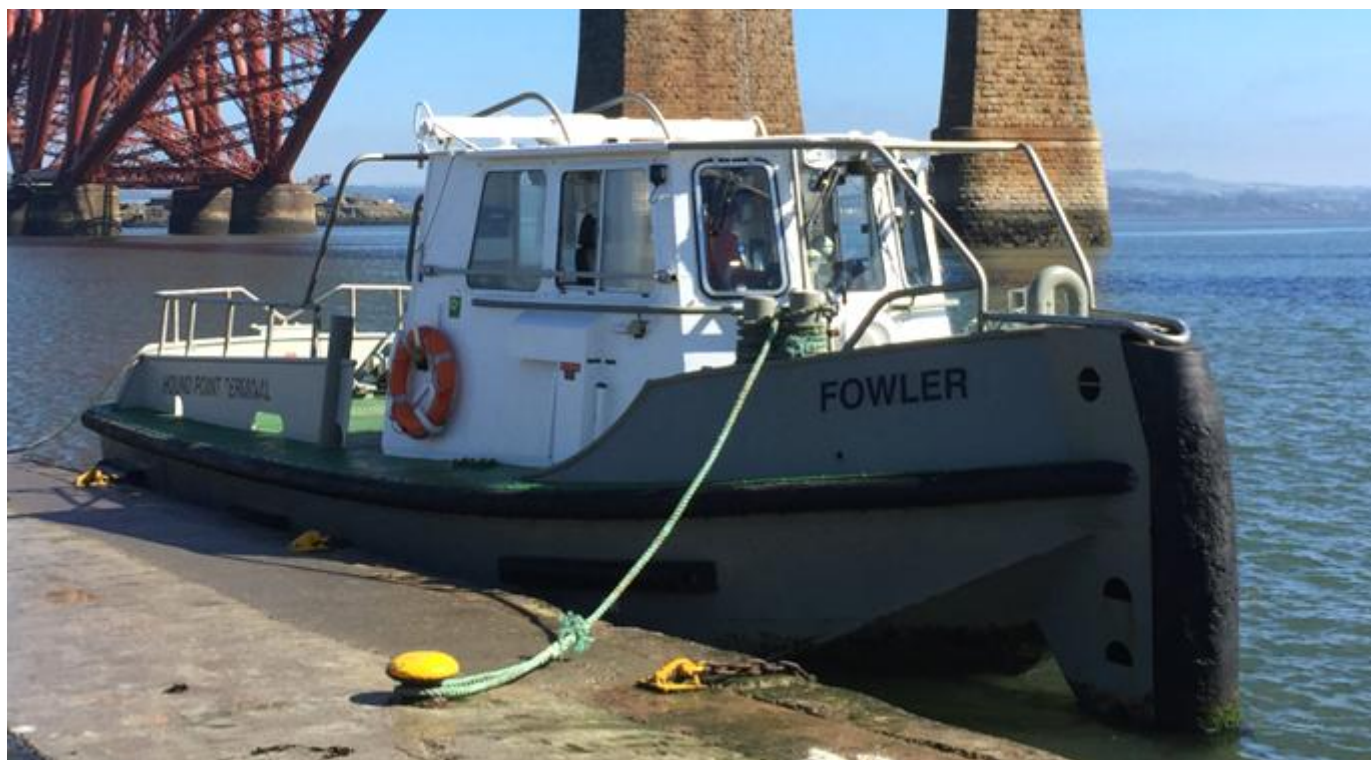


Foto: Royal Navy, DMS



SMIT ARROL, IMO 9211353, DAMEN PUSHY CAT 1204, 2000 opgeleverd door Damen Shipyards B.V., Gorinchem (5748) als SMIT ARROL aan Smit International (Scotland) Limited. Het 3e werkschip voor Smit Schotland. 27-6-2000 op transport naar Schotland. 22-9-2000 vertrokken naar Firth of Forth. 36 GT, 12,00 x 3,84 x . x 1.550 meter. trekkracht 1,3 ton, 8 kn., 139 EPK, 104 kW, 2.000 rpm. Caterpillar 3304 T/B. 2017 verkocht aan Targe Towing Ltd., Dundee, herdoopt ARROL. 2025 niet meer in de vloot van Targe Towing. (Foto: ShipPhotos.co.uk, 26-9-2010, South Queensferry).

SMIT BAKER, IMO 9173927, DAMEN PUSHY CAT 1204, te water bij Santierul Naval Giurgiu, Giurgiu (97019), 27-6-2000 opgeleverd door Damen Shipyards B.V., Gorinchem (5742) als SMIT BAKER aan Smit International (Scotland) Limited. 27-6-2000 op transport naar Schotland. 36 GT, 12,00 x 3,84 x . x 1.550 meter. trekkracht 1,3 ton, 8 kn., 139 EPK, 104 kW, 2.000 rpm. Caterpillar 3304 T/B. 2017 verkocht aan Targe Towing Ltd., Dundee, herdoopt BAKER. 2025 niet meer in de vloot van Targe Towing.



SMIT FOWLER, IMO 9173939, DAMEN PUSHY CAT 1204, te water bij Santierul Naval Giurgiu, Giurgiu (), 27-6-2000 opgeleverd door Damen Shipyards B.V., Gorinchem (5743) als SMIT FOWLER aan Smit International (Scotland) Limited. 36 GT, 12,00 x 3,84 x . x 1.550 meter. trekkracht 1,3 ton, 8 kn., 139 EPK, 104 kW, 2.000 rpm. Caterpillar 3304 T/B. 2017 verkocht aan Targe Towing Ltd., herdoopt FOWLER. (Foto: Targe Towing).

SMIT CERNE, MMSI 235006642 (NB-88), Military ops, 2002 opgeleverd door Maritime Partners, Alesund als SMIT CERNE aan Smit International (Scotland) Limited (ZiWH4). 9-2002 vanaf Rotterdam is de SMIT CERNE aan dek van een ander schip naar Engeland overgebracht. 21-9-2018 overgedragen aan Boskalis Marine Services Limited. 19-8-2025 overgedragen aan Briggs Marine Contractors Ltd., U.K., 2025 herdoopt DMS CERNE.

SMIT CYMYRAN, IMO 8807961 (NB-308), onderzoekingsvaartuig, 1989 opgeleverd door McTay Marine, Bromborough (84) als CHARTWELL aan Port of London Authority, Londen-U.K., 105 BRT, 31 NRT, 26,63 (23,94) x 5,93 x 3,08 x . meter, 381 EPK, 280 kW, midden, Penta TAMD121D, 2.879 EPK, 2.118 kW, zijkanten: 2 x V Paxman 12SETCWM, waterjet, 22 kn. 28-10-2002 gekocht door Royal Bank Leasing, Glasgow-U.K., in beheer bij Smit International (Scotland) Ltd., Aberdeen, 28-10-2002 (e) herdoopt SMIT CYMRAN. 15-3-2004 (e) herdoopt SMIT CYMYRAN. 20-8-2007 op 7 mijl ten oosten van Skerries Lighthouse en 2 mijl van Carmel Head, Holyhead op de rotsen gelopen, 30 graden slagzij gemaakt en lek geraakt, de 6 opvarenden zijn van boord gehaald met een Sea King helikopter van RAF Valley, bij hoog water vlot gebracht en de schade geïnspecteerd. 21-9-2018 overgedragen aan Boskalis Marine Services Limited. 20-10-2008 (e) verkocht aan Osiris Hydrographic Ltd., U.K., (Bibby Hydromap Ltd.), 6-2009 herdoopt CHARTWELL. 8-6-2023 verkocht aan Garant Ship Repairing Co., Klaipeda (JSC 'Garant'), 28-6-2023 vlag: Litouwen (LYCG), 2023 herdoopt BALTIC NAVIGATOR. 4-8-2023 van Great Yarmouth naar Klaipeda. 6-8-2023 te Kiel. 12-8-2023 te Klaipeda. 26-9-2024 verkocht aan DMC Prime Chartering Ltd., Larnaca, Cyprus, vlag: St. Kitts & Nevis (V4JQ6), 9-2024 herdoopt DMC SAILOR.

SMIT DART, IMO 9266619 (NB-88), Training Ship, i.a. voor Smit International (Scotland) Ltd., Aberdeen, vlag: U.K. (VQGB8), 140 GT, 2003 oplevering door FBM Babcock Marine, Rosyth (2220). 21-9-2018 overgedragen aan Boskalis Marine Services Limited. 19-8-2025 overgedragen naar Briggs Marine Contractors Ltd., U.K. (MMSI 235008178), 2025 herdoopt DMS DART.

SMIT DEE, IMO 9266592 (NB-88), Training Ship, i.a. voor Smit International (Scotland) Ltd., Aberdeen, vlag: U.K. (VQFG7). 140 GT, 2002 oplevering door FBM Babcock Rosyth (2215) als SMIT DEE. 21-9-2018 overgedragen aan Boskalis Marine Services Limited. 19-8-2025 overgedragen naar Briggs Marine Contractors Ltd., U.K., 2025 herdoopt DMS DEE

SMIT DON, IMO 9266607 (NB-88), Training Ship, Military ops, VQGC6, i.a. voor Smit International (Scotland) Ltd., Aberdeen, vlag: U.K., 140 GT, 2003 oplevering door FBM Babcock Rosyth (2216) als SMIT DON. 21-9-2018 overgedragen aan Boskalis Marine Services Limited. 19-8-2025 overgedragen naar Briggs Marine Contractors Ltd., U.K., 2025 herdoopt DMS DON.

SMIT FROME, Military ops, 2002 opgeleverd door Maritime Partners AS, Alesund als SMIT FROME aan Smit International (Scotland) Limited (VQBY8). 5 GT. 340 PK. 2 x Yanmar 6LYA-STE. 21-9-2018 overgedragen aan Boskalis Marine Services Limited. 19-8-2025 overgedragen naar Briggs Marine Contractors Ltd., U.K., MMSI 235007561, 2025 herdoopt DMS FROME.

SMIT MERRION, IMO 906513. Military ops, Fast Patrol Craft, 2004 opgeleverd door Maritime Partners AS, Alesund als SMIT MERRION aan Smit International (Scotland) Limited (VQDP6). 5 GT. 340 PK. 2 x

Yanmar 6LYA-STE. 21-9-2018 overgedragen aan Boskalis Marine Services Limited. 19-8-2025 overgedragen naar Briggs Marine Contractors Ltd., U.K., MMSI 235007827, 2025 herdoopt DMS MERRION.



SMIT NEYLAND, IMO 906719, Fast Patrol Craft, 2003 opgeleverd door Maritime Partners AS, Alesund als SMIT NEYLAND aan Smit International (Scotland) Limited (VQGN5). 5 GT. 340 PK. 2 x Yanmar 6LYA-STE. 21-9-2018 overgedragen aan Boskalis Marine Services Limited. 19-8-2025 overgedragen naar Briggs Marine Contractors Ltd., U.K., MMSI 235008229, 2025 herdoopt DMS NEYLAND. (Foto: Boskalis Marine Services).

SMIT PENALLY, IMO 906591, Fast Patrol Craft, 2003 opgeleverd door Maritime Partners AS, Alesund als SMIT PENALLY aan Smit International (Scotland) Limited (VQFB3). 6 GT, 12,35 x 3,5 x 0,650 meter. 26 (max, 35 kn.), 350 PK, 2 x Yanmar 6LYA motoren, 2 x Hamilton waterjets. 21-9-2018 overgedragen aan Boskalis Marine Services Limited. 19-8-2025 overgedragen naar Briggs Marine Contractors Ltd., U.K., MMSI 235008024, 2025 herdoopt DMS PENALLY.

SMIT ROMNEY, IMO 4666412, MMSI 235005243, Military ops, Fast Patrol Craft, 2003 opgeleverd door Maritime Partners AS, Alesund als SMIT ROMNEY aan Smit International (Scotland) Limited (VSXZ5). 5 GT. 340 PK. 2 x Yanmar 6LYA-STE. 21-9-2018 overgedragen aan Boskalis Marine Services Limited. 19-8-2025 overgedragen naar Briggs Marine Contractors Ltd., U.K., 2025 herdoopt DMS ROMNEY

SMIT ROTHER, IMO 4666395, Military ops, Fast Patrol Craft, 2002 opgeleverd door Maritime Partners AS, Alesund als SMIT ROTHER aan Smit International (Scotland) Limited (VSXZ9). 5 GT. 340 PK. 2 x Yanmar 6LYA-STE. 21-9-2018 overgedragen aan Boskalis Marine Services Limited. 19-8-2025 overgedragen naar Briggs Marine Contractors Ltd., U.K., MMSI 235005245, 2025 herdoopt DMS ROTHER.

SMIT SPEY IMO 9266645, MMSI 235008177, Training Ship, 140 GT, 12 DWT, 15-3-2003 opgeleverd door FBM Babcock Marine, Balamban / Southampton (2219) als SMIT SPEY aan Smit International (Scotland) Limited, United Kingdom (VQGC7). 1.775 PK, 3 x 4 cyl Cummings KTA19M4. 13-2-2013 No Longer updated by (LRF). 21-9-2018 overgedragen aan Boskalis Marine Services Limited. 19-8-2025 overgedragen naar Briggs Marine Contractors Ltd., U.K., MMSI 235008177, 2025 herdoopt DMS SPEY.

SMIT STOUR, MMSI 235005246, Military ops, 2002 opgeleverd door Maritime Partners AS, Alesund als SMIT STOUR aan Smit International (Scotland) Limited (VSYA3). 5 GT. 340 PK. 2 x Yanmar 6LYA-STE. 21-9-2018 overgedragen aan Boskalis Marine Services Limited. 19-8-2025 overgedragen naar Briggs Marine Contractors Ltd., U.K., 2025 herdoopt DMS STOUR.

SMIT TAMAR, IMO 4666462 (NB-272), 1988 opgeleverd door Eikefjord (197) als SVEIN MAGNE. Survey Vessel. 87 BRT. 1990 herdoopt OYVIND. 1994 herdoopt CUITO CUANA VALE. 1999 herdoopt RIKO. 2004 verkocht aan Smit International (Scotland) Ltd., Aberdeen-United Kingdom, herdoopt SMIT TAMAR. 2004 verbouwd bij FBM Babcock Marine tot Research Vessel. 2018 verkocht aan Ocean Science Consulting Ltd., United Kingdom, 8-2018 herdoopt THOR OF VALHALLA.

SMIT TOWY, IMO 9266633 (NB-246), 2003 opgeleverd door FBMA-Babcock, Arpili (2218) aan Smit International Scotland Ltd., Aberdeen-U.K. (VQGC9) voor een contract met Ministry of Defence (MOD),

in beheer bij Smit Vessel Management Service Ltd., Aberdeen. 10-3-2003 No Longer updated by (LRF) IHSF. 140 GT, 12 DWT. 15-3-2003 met de 3 eerder opgeleverde schepen (SMIT DON, SMIT DEE en SMIT DART) geladen op de ERASMUSGRACHT van Spliethoff met bestemming Southampton. 2018 verkocht naar Panama (HP6683), 2018 te Stellendam herdoopt SEA ENTERPRISE. 11-5-2018 proefvaart, later die dag vertrokken van Stellendam naar Lubmin, Duitsland, 14-5-2018 ETA te Lubmin. 2025 ingezet te Chili.

SMIT WEY, MMSI 235008226, Military ops, 2002 opgeleverd door Maritime Partners, Alesund als SMIT WEY aan Smit International (Scotland) Limited (VQGM4). 12,35 x 3,50 x . x 0,700 meter. 340 EPK. 21-9-2018 overgedragen aan Boskalis Marine Services Limited. 19-8-2025 overgedragen naar Briggs Marine Contractors Ltd., U.K., 2025 herdoopt DMS WEY.

SMIT YARE, IMO 9266621 (NB-272), 10-3-2003 opgeleverd door FBMA-Babcock, Arpili (2217) als SMIT YARE aan Smit International Scotland, Aberdeen-U.K. (VQGD2), In charter bij Ministry of Defence (MOD). 140 GT. 10-3-2003 No Longer updated by (LRF) IHSF. 15-3-2003 geladen op m.s. ERASMUSGRACHT van Spliethoff met bestemming Southampton, met de 3 eerder opgeleverde schepen (SMIT DON, SMIT DEE en SMIT DART) kwam het nieuwbouw programma van deze schepen uit op 6, het beheer ging naar Smit Vessel Management Service te Aberdeen. 1-9-2020 bij A&P Falmouth Ltd. Shipyard te Falmouth in aanvaring gekomen met de vertrekkende tanker ELSE MARIE THERESA, IMO 9237864, bouwjaar 2001, 2.788 GT), beide schepen liepen lichte schade op. Devon and Cornwall Police stelde een onderzoek in. 19-8-2025 over aan Boskalis Marine Services Limited, Fareham, United Kingdom. 19-8-2025 overgedragen aan Briggs Marine Contractors Ltd., herdoopt DMS YARE.

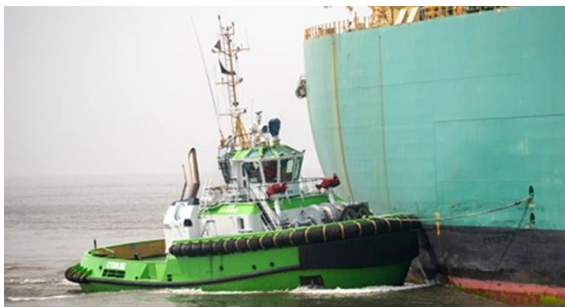
SMIT YOUNG, IMO 9236377, Multi purpose work boat/passenger vessel, Damen Stan Tender 1550, 11-2000 opgeleverd door Damen Shipyards B.V., Hardinxveld (505556) als SMIT YOUNG aan Smit International (Scotland) Limited. (ZQXO3). 29,79 GT, 16,25 x 4,55 x . x 1,400 meter. 800 EPK, 596 kW, 2 x 1.800 rpm., Caterpillar 3406C TA. 21-9-2018 overgedragen aan Boskalis Marine Services Limited. (Tip: Mochel Kodde, info: Koos de Vrijer, Leen v.d. Meijden e.v.a.).



ABRAHAM VAN DER WEES, duw- sleepboot, 5-12-2025 besteld door Koninklijke Van der Wees Transporten bij Padmos Shipyard voor oplevering medio 2027, trekkracht 30 ton, geschikt voor het transport met de drijvende bok WEESLIFT 1 tot 12 mijl uit de kust.



AQUA STENTOR, IMO 9995703, Tug, 353 GT, 282 NT, 85 DWT, 24-5-2025 proefvaart, 27-5-2025 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard, Vietnam (514006) als AQUA STENTOR aan Damen Green Towage Charter 4 B.V., vlag: Saint Vincent And The Grenadines (J8B6712), in beheer bij Damen Shipyards Gorinchem B.V., Gorinchem. 24,73 (22,51) x 12,53 x 4,97 x 3,650 meter. 12 kn. 3.700 kW, Electrical, Diesel Generators: 2 x 1175 kVA, 940 kW, 1.351 HP, 2 x Azimuth Thruster Solid Inox (oil-closed). 17-9-2025 te Al Hamriyah, United Arab Emirates (UAE).



CTOW BIEKE, IMO 9706683, Damen ASD Tug 2810, 294 GT, 88 NT, 165 DWT, 21-2-2014 te water, 10-2026 te Rotterdam a/b HAPPY STAR, 28-1-2016 opgeleverd door Song Cam Damen Shipyards S.A. (Nha May Dong Tau Song (VNM003), Haiphong) (512333) als HEYDAYAT 4 aan Tak Maritime Services LLC., Dubai. 28,67 (25,78) x 10,43 x 4,60 x 4,800 meter. 13,5 kn. 5.000 EPK, 3.680 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 170 x 210, 1.600 rpm., MTU16V4000M63, MTU Friedrichshafen GmbH, NE-1-2013, 2 Azimuth Thruster Controllable pitch (oil). 29-1-2016 verkocht aan Combined Marine Terminal

Operations Worldwide N.V., vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B5392), in beheer bij Combined Marine Terminal Operators Nigeria Ltd., Lagos, 1-2016 herdoopt CTOW BIEKE. 11-2023 thuishaven: Terneuzen (PGTM). (Info: o.a.: MN, BV en J. van Haarlem, foto: ctow.be).

DAMEN YN 571886, IMO 1113581, Damen Shoalbuster 2711, 321 GT, 126 DWT, 12-3-2025 in aanbouw onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571886, 11-2025 te water, 22-11-2025 vertrokken van de Poolse werf met de sleepboot IKAR, 25-11-2025 passage Kieler Kanaal, 26-11-2025 van Brunsbüttel naar Dordrecht. 26-11-2025 ETA te Dordrecht, 4-12-2025 gearriveerd te Dordrecht met assistentie van de sleepboot BROEDERTROUW 4.



IKAR binnen met casco Damen Shoalbuster 2711, foto: Nico Giltay, 4-5-2025, Puttershoek

EMANUEL, IMO 7902439, Stand-by Safety Vessel. 182 GT, 22-7-1980 opgeleverd door Scheepswerven Beliard Oostende N.V., Oostende (C233) als MOOIE MEID aan De Zwerver P.V.B.A., Zeebrugge (OPLJ). 149 BRT, 52 NRT, 810 EPK, 596 kW, Anglo Belgian Co. N.V., Gent. 27-7-2012 verkocht aan Emanuel Shipping Ltd., Vanuatu (YJRF5), in beheer bij Van Laar Maritime B.V., 6-2012 herdoopt EMANUEL. 2012 verbouwd tot Stand-by Safety Vessel. 12-2024 vlag: San Marino (T7BT6).

EXPERIENCE, IMO 9668037 (NB-323), Damen ASD 2810 Hybrid, 14-6-2013 kiel gelegd, 29-11-2013 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 512320, 10-2-2015 (e) opgeleverd door Santierul Naval Damen Galati S.A, als MULTRATUG 28 aan Multratug 28 B.V., Terneuzen, in beheer bij Multraship Towage & Salvage B.V., Terneuzen en Scheepvaartmaatschappij Multraship B.V., Terneuzen, roepsein PCBI. Brandmerk: 23967 Z 2015. 13-2-2015 vertrokken bij Damen Galati naar Vlissingen, 5-3-2015 ETA te Vlissingen. 15-2-2015 te Constanta, 17-2-2015 van Constanta. 18-2-2015 passage Istanbul, 6-3-2015 ETA te Vlissingen. 22-2-2015 te Valletta, Malta. 27-2-2015 van Valletta, 3-3-2015 ETA te Ceuta, Spanje. 3-3-2015 van Ceuta, Spanje. 5-3-2015 passage Lissabon, 9,4 kn. 9-3-2015 ETA te Terneuzen. 9-3-2015 gearriveerd te Terneuzen. 6-2016 (e) verkocht aan Damen Marine Services B.V., Gorinchem, in beheer bij Damen Shipyards B.V., Gorinchem. 21-6-2016 gearriveerd in de Vissershaven te IJmuiden om tijdelijk de sleepboot BERNARDUS (IMO 9668025) vervangen, 21-6-2016 (mt) herdoopt EXPERIENCE. 10-2016 in charter bij Svitzer Marine Ltd., 10-10-2016 vertrokken van Damen Shiprepair Amsterdam naar Southampton, 11-10-2016 te Southampton. 11-10-2016 te Southampton vlag: U.K., roepsein MAIK8 en herdoopt SVITZER EXPERIENCE. 6-2017 in charter bij Kotug-Smit Towage B.V., vlag: Nederland, herdoopt EXPERIENCE. 16-6-2017 vertrokken naar Terneuzen, ingezet te Terneuzen. 29-6-2021 in Med Tug kleuren van Gorinchem naar de Europoort, 30-6-2021 te Gorinchem. 13-7-2021 verkocht aan Medtug Antwerp N.V., vlag: Nederland (PCBI), 7-2021 herdoopt MED POLARIS. 6-2022 ingezet in Europoort / Maasvlakte2. 15-12-2022 vertrokken van Rotterdam, 17-12-2022 passage Kiel, 18-12-2022 te Mukran. 2023 ingezet te Wilhelmshaven. 8-3-2023 herdoopt VB IVY. 21-11-2024 verkocht aan Damen Green Towage Charter 7 B.V., Rotterdam, in beheer bij Damen Shipyards Gorinchem B.V., herdoopt EXPERIENCE. 11-2025 verkocht aan Slepebåtene AS, Noorwegen (3YMG), herdoopt LYNX. 17-11-2025 vertrokken naar Tromsø.

FAIRPLAY-86, IMO 1050260 (NB-323), Tug, 263 GT, 210 NT, 108 DWT, 18-4-2025) te water gelaten onder bouwnummer DAMEN SHIPYARDS CHANGDE 513648, 20-8-2025 opgeleverd als FAIRPLAY-86 aan Damen Workboats B.V., vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6770), in beheer bij Damen Shipyards Gorinchem, Gorinchem voor Fairplay-Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchard GmbH. 5.168 EPK, 3.804 kW, 12 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., Caterpillar Inc. 2 x Azimuth Thruster Solid, 213 rpm. 15-11-2025 te Hamburg a/b m.s. UHL FINESSE, te Hamburg gelost, 22-11-2025 m.s. UHL FINESSE van Hamburg naar Aalborg. 11-2025 over aan Fairplay Towage Polska Sp. z o.o. Sp. k., vlag: Polen (PG6326).

FAIRPLAY-87, IMO 1050258 (NB-323), Tug, 263 GT, 210 NT, 107 DWT, 28-3-2025 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN SHIPYARDS CHANGDE 513647, 20-8-2025 opgeleverd als FAIRPLAY-87 aan Damen Workboats B.V., vlag St. Vincent and Grenadines (J8B6771), in beheer bij Damen Shipyards Gorinchem, Gorinchem voor Fairplay-Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchard GmbH. 5.168 EPK, 3.804 kW, 12 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., Caterpillar Inc. 2 x Azimuth Thruster Solid, 213 rpm. 15-

11-2025 te Hamburg a/b m.s. UHL FINESSE, te Hamburg gelost, 22-11-2025 m.s. UHL FINESSE van Hamburg naar Aalborg. 21-11-2025 overgedragen aan Neue Schleppdampfschiffsreederrei Louis Meyer, Hamburg-Duitsland (DGGT).

FAIRPLAY-98, IMO 1082366 (NB-323), Tug, 353 GT, 97 DWT, 27-6-2025 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN SONG CAM 515046, 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. 6.862 EPK, 5.050 kW, 16 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., Caterpillar Inc. 2 x Azimuth Thruster Solid, 218 rpm. 15-11-2025 te Hamburg a/b m.s. UHL FINESSE, te Hamburg gelost, 22-11-2025 m.s. UHL FINESSE van Hamburg naar Aalborg. 21-11-2025 overgedragen aan Fairplay-Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchard GmbH, Hamburg-Duitsland (DIPS).



KERGROISE, IMO 1050246, Tug, ASD 2312, 263 GT, 87 DWT, 8-9-2025 proefvaart, 10-9-2025 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard (513646) als KERGROISE aan Damen Workboats B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6781). Bestemd voor SAS Port de Commerce de Lorient Bretagne-Sud, Frankrijk, locatie Lorient. 5.168 EPK, 3.804 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm, vertraagd naar 213 rpm, 08938/F1 BV, Caterpillar Inc., Tianjin, 2 x Azimuth Thruster Solid Inox. 15-11-2025 te Hamburg a/b m.s. UHL FINESSE, te Hamburg gelost, 22-11-2025 m.s. UHL FINESSE van Hamburg naar Aalborg. 26-11-2025 d.m.s. KERGROISE vertrokken van Hamburg, 28-11-2025 te Scheveningen. 2-12-2025 vertrokken, te 5-12-2025 te Lorient. (Foto: Willem Koper, 28-11-2025 te Scheveningen).

MAERSK HANDLER, IMO 9246724 (NB-323), Offshore Tug/Supply Ship, 1-11-2024 verkocht aan DOF Denmark A/S, Denemarken (DIS, Danish International Shipregister) (OYAX2), 11-2024 herdoopt SKANDI HANDLER. 16-11-2025 gearriveerd vanaf Rotterdam te Duinkerken. 19-11-2025 vlag: Frankrijk (FOZP) en herdoopt SAINT MARTIN.

MED ISTANBUL, IMO 9378577, Tug, 242 GT, 145 NT, 4-1-2007 opgeleverd door Eregli Gemi Insa Sanayi ve Tic. A.S. (03) als MED ISTANBUL aan Med Marine Kilavuzluk, Turkije. 3.126 EPK, 2.300 kW, 12 cyl, 4 tew, 170 x 190, 1.800 rpm., Caterpillar Inc., Lafayette, IN (USA), 2 x Azimuth Thruster LB, 170 rpm. 13-2-2007 verkocht aan Remolques Gijoneses S.A., Spanje, 2007 herdoopt CUBIA. 5-2025 verkocht aan SAS Port de Commerce De Lorient Bretagne Sud, Lorient-Frankrijk (FOLF), herdoopt AN ORIENT.

MEN GOE, IMO 1060069 (NB-330), Offshore Tug/Supply Ship, 938 GT, 1.000 DWT, 30-12-2024 te water gelaten onder bouwnummer HOLLAND SHIPYARDS H2024-0083, 13-6-2025 a/b van de Barge Carrier m.s. CHANG YANG DONG FANG (IMO 1064663, 16.509 GT) vanaf China in de Prinses Beatrixhaven te



Rotterdam, 13-6-2025 met de sleepboten SCHELDESTROOM en BROEDERTROUW 4 naar Hadinxveld gebracht om afgebouwd te worden, in aanbouw voor Dermor Inc., vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6591), in beheer bij Dixstone Netherlands N.V., Hoofddorp, 12-2025 gepande oplevering, 29-11-2025 proefvaart, 2-12-2025 op proefvaart, 4-12-2025 proefvaart op het Haringvliet, naar de Europoort en naar Rozenburg, 5-12-2025 proefvaart en trekproeven op Maasvlakte2 en naar Hardinxveld. (Foto: Ferry Van Rijsbergen, 5-12-2025).

MRD CROSSER, ENI 02329616, 14-7-1988 eerste meting, meetnummer: AN3691, opgeleverd door Allship Marine Specials B.V., Berkhout / Amsterdam als IJVEER 33 aan Gemeentevervoerbedrijf Amsterdam, Amsterdam, 120 passagiers. Waterverplaatsing: 12,934 ton, 20,97 x 5,52 x . x 1,410 meter. 2 x 200 PK Mitsubishi. 2013 over aan GVB Veren B.V., Amsterdam. 2024 verkocht aan Hoekse Veer, herdoopt VEER ROYAL (PI8218). 28-9-2025 laatste overtocht. 3-12-2025 verkocht aan MRD Equipment B.V., Rotterdam t.b.n. MRD CROSSER.

MULTRATUG 10, IMO 7232638 (NB-63), 11-11-1972 te water gelaten, 22-2-1973 opgeleverd (GL) als SATURN door Jadewerft G.m.b.H., Wilhelmshaven (131) aan Hapag-Lloyd AG., Bremen (DEEB). 232 BRT, 2.000 EPK, 1.472 kW, 2 x 8 cyl, 4 tew, Deutz SBA8M528, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen NE-72, 2 x Voith Schneider. 2000 gekocht van T & S Transport & Service G.m.b.H. & Co. K.G., Bremerhaven door Multraship B.V., Terneuzen, 15-3-2000 gearriveerd te Vlissingen gearriveerd, 8-6-2000 overgedragen aan Multratug B.V., Terneuzen (PEDA) en herdoopt MULTRATUG 10, 28-6-2000 in dok bij scheepswerf "De Schroef" te Sluiskil in de zwarte Multraship kleuren geverfd. 2016 vlag: Bulgarije (LZQS, 21-3-2016 in beheer bij Bourgas Tug Service Eood, Burgas. 8-2025 verkocht aan Cadia Towage, Griekenland, (Captain Nikos Lardis), Athene, vlag: Tanzania (5IM914), herdoopt TANIA TUG.

MULTRATUG 30, MO 9995193, sleepboot, Robert Allan Ltd. TRAKTOR-Z 2500SX, 337 GT, 570 DWT, 5-6-2023 eerste staal gesneden, 10-7-2023 kiel gelegd, 15-5-2024 te water, 22-7-2024 opgeleverd door Sanmar Denizcilik Makina ve Ticaret A.S. (271) als DELICAY XV aan Sanmar Denizcilik Makina ve Ticaret A.S., Turkije (TCA8133). 25,30 (23,499) x 12,00 x 4,55 x . meter. 5.982 EPK, 4.400 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.600 rpm., Caterpillar3516C-HD. 27-8-2025 verkocht aan Multratug B.V., Terneuzen (PGQN), in beheer bij Multraship Towage & Salvage B.V. 14-11-2025 te Burgos gedoopt MULTRATUG 30 door Miglena Pendjuroff (echtgenote van Dimiter Pendjuroff, General Manager Burgos Tug Service).

NP 613, IMO 1043865 (NB-325), Utility Vessel, Eurocarrier 2712, 27-6-2022 kiel gelegd bij Neptune Shipyards onder bouwnummer NP 613, 2-9-2024 proefvaart, 3-9-2024 proefvaart en naar Aalst, 18-10-2024 geplande oplevering, 17-1-2025 opgeleverd als NP 613 aan Neptune Equipment B.V., Hardinxveld-

Giessendam (PIVS). 297 GT, 89 NT, 27,00 (23,99)x 12,00 x 3,90 x 2,690 meter. 2.636 EPK, 1.940 kW, 12 cyl, 4 tew, 145 x 162, 1.800 rpm., Caterpillar Inc., Griffin. 11-2025 verkocht aan Haropa Port, Le Havre-Frankrijk (FOZQ), herdoopt QUI QU'EN GROGNE.

OBELIX, IMO 9691448 (NB-270), Eurotug 3210, 23-4-2015 van de Europoort naar Dordrecht na proefvaart en trekproef op het Calandkanaal. Euro Tug 2710, 9-1-2014 naar de Europoort voor proefvaart en trekproeven, 21-1-2014 opgeleverd door Neptune Shipyards B.V., Aalst (428) als OBELIX aan Dansk Bjergring og Bugsering A/S, Aarhus-Denemarken, 249,9 GT, 3.242 EPK, 2.386 kW, 2 x Caterpillar Inc., Lafayette, trekkracht 44 ton. 26-3-2015 gearriveerd voor reparatie in de 2e Merwedehaven te Dordrecht. 26-8-2019 van Aarhus naar Maassluis, 29-8-2019 te Maassluis en vandaar naar Aalst. 30-8-2019 (e) verkocht aan Neptune Equipment B.V., Aalst, vlag: Nederland, 19-9-2019 roepsein PCYN, in beheer bij Neptune Shipyards B.V. 6-2020 verkocht aan Beluga Projects Logistics JSC, St. Petersburg, 18-6-2020 vlag: Rusland (UBRU2), herdoopt BELUGA BREMEN. 30-6-2020 van Aalst naar de Waalhaven en vandaar naar Moermansk, 8-7-2020 ETA te Moermansk. 14-12-2023 verkocht aan Secton DMCC, Rusland (UBRU2). 9-6-2025 verkocht aan Alliance LLC, St. Petersburg-Rusland (UBRU2), herdoopt ARCTUR.

OIL EXPRESS, IMO 7214753 (NB-284), 6-1972 opgeleverd als WEST EAGLE. 1981 herdoopt SPRINGFIELD. 1982 verkocht aan Vroon B.V., ingebracht bij Motorschip "Oil Express" B.V., Breskens, 22-3-1982 in dienst en herdoopt OIL EXPRESS. 25-11-2011 herdoopt ESL EXPRESS. 29-2-2012 herdoopt WIND EXPRESS. 1-2021 herdoopt SEA-EYE 4. Ingezet als rescue ship op de Middellandse Zee. 3-2021 thuishaven en vlag: Regensburg-Duitsland, roepsein DHUQ2. 4-2021 in beheer bij Rohden Bereederung G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 3-6-2021 te Palermo met 409 migranten waaronder een onderweg geboren baby, aangehouden door de autoriteiten, het zou onder de verkeerde klasse varen, te veel mensen aan boord, enz. 4-6-2021 geïnspecteerd te Palermo, 23 gebreken geconstateerd, 6-6-2021 aangehouden en 75 dagen blijven liggen, 27-8-2021 van Palermo. 1-9-2021 op de Middellandse Zee aan de Libische kust 29 migranten gered van een houten vaartuig/vlot. 5-9-2021 op Porto Empedocle Anchorage. 6-2025 herdoopt MEDITERRANEA. 7-8-2025 verkocht aan Kraken Social Shipping U.G., Hamburg, vlag: Duitsland, in beheer bij OceanSolace GmbH, Hamburg.



SIMSON, IMO 7372729 (Z-52)), 10-1972 te water gelaten, 5-1973 opgeleverd door Schichau-Unterweser G.m.b.H., Bremenhaven (1759) als SIMSON aan Bugsier-, Reederei- und Bergungs A.G., Hamburg-West Duitsland, 1.600 BRT, 163 NRT, 77,40 (68,71) x 13,24 x 6,61 x 6,674 meter, 12.500 IPK, 8.800 EPK, 6.472 kW, 2 x V12 cyl, Deutz RBV12M350, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen, 18,25 kn. 11-1976 vermogen opgevoerd naar 16.000 IPK, 13.920 EPK, 10.240 kW, trekkracht 135 ton. 1987 vlag: Cyprus. 1993 verkocht aan Manitoba Marine Ltd., Guernsey, vlag: Zwitserland, in beheer bij Peter Lewis ("Progressive Insurance"), herdoopt SIMSON S. 1994 vlag: Bermuda. 6-1994 geregistreerd als jacht, 1.890 GT, 567 NT. IMO: 1004900. 1997 verbouwd tot jacht, 1.757 GT, herdoopt LONE RANGER. 1997 in beheer bij Jonathan Lewis & Associates at Miami, Fl. 2006 verkocht aan Lone Ranger Ltd., Bermuda, in beheer bij Peter B. Lewis, Tortola en Miami, Fl. 23-3-2009 in beheer bij YCO SAM. 6-12-2010 (m) vlag: Cayman Islands. 7-2013 verkocht aan GSP Bigfoot 5 Corp., Constanta, vlag: Cayman Islands, in beheer bij GSP. 9-2020 in beheer bij GSP Offshore S.r.l., Constanta. 8-2024 vlag: Malta (9HA3636). (Foto: Teun van der Zee).

Voormalige bergingssleepboot overgenomen door Witherby Group voor kustonderzoek

Het nautische publicatie- en opleidingsbedrijf Witherby Group heeft de 'Sea Ranger' aangekocht om kustonderzoek uit te voeren in de strategische Straat Soenda en de Straat Lombok, in opdracht van de Indonesische overheid. Het schip, dat het eerste onderzoeksschip van het Schmidt Oceanografisch Onderzoeksinstituut was, heeft de naam 'Sea Ranger' gekregen (voorheen 'Lone Ranger'). Het schip werd oorspronkelijk gebouwd als een van 's werelds grootste zeevaardige bergingsslepers. Het schip zal een belangrijke rol spelen in de voortgang van Witherby's werk. De 'Sea Ranger' zal de 'Astra' vervangen, een kleine onderzoeksboot die inmiddels is verkocht. In 2022 schreef de 'Astra' geschiedenis als het eerste motorschip van minder dan 24 meter dat binnen vijf maanden de wereld rondvoer. De 'Sea Ranger' onderging reactiverings- en refitwerkzaamheden en voerde stresstests uit op alle apparatuur aan boord voordat het in 2026 in gebruik werd genomen. Dit was op tijd voor een project om technische handleidingen te schrijven voor een veilige doorvaart in de Straat van Lombok en de Straat van Soenda, naast andere strategische knelpunten. Het schip zal de maritieme kennis en veiligheid ondersteunen door onderzoek dat direct verband houdt met de operaties aan boord en de levering van computergestuurde trainingsprogramma's versterken. Witherby is van plan de 'Sea Ranger' in te zetten voor uitgebreide tests en evaluaties van handleidingen voor de Straat van Lombok en de Straat van Soenda, die essentiële verbindingen vormen tussen de Indische Oceaan en de Javazee. Het schip zal naar verwachting ook een centrale rol spelen in de uitbreiding en verbetering van Witherby's publicaties over maritieme veiligheid, milieubescherming en operaties aan boord door faciliteiten te bieden voor onderzoek naar opkomende veiligheidsvraagstukken, naleving van milieuvoorschriften en oplossingen voor energie-efficiëntie. (Timsen, 3-11-2025).



SMIT MARNE, IMO 9187265 (NB-324), casco gebouwd door Stocznia Polnocna S.A., Gdansk (7935), 19-7-1999 vertrokken van de werf naar de Europort voor technische proefvaarten, paaltrekken enz., 30-7-1999 opgeleverd door Scheepswerf Damen B.V., Gorinchem (7935) aan Smit International (Curaçao) N.V., Nassau-Bahamas, in beheer bij Smit Harbour Towage Rotterdam B.V. 353 GT, 105 NT, 240 DWT. 4.908 EPK, 3.660 kW, 2 x Wärtsilä 6L26. 16-3-2000 gedoopt SMIT MARNE door mevr. A.M. Meijer (echtgenote van Chief Financial Officer P&O Nedlloyd). 19-7-2000 vertrokken naar Hamburg om de THAMESBANK af te lossen. 22-7-2002 (e) vlag: Venezuela. 12-5-2003 (e) verkocht aan Terminales Maracaibo C.A., Venezuela. 2-2007 vlag: Bahamas en herdoopt SMIT ONEIDA. 21-2-2007 (e) verkocht aan Smit-Lloyd Antilles N.V., Bahamas, in beheer bij Smit International Bahamas Ltd. 2008 verkocht aan Smit International Curaçao N.V., Bahamas. 2010 (e) verkocht aan Smit Shipping Singapore Pte. Ltd., Bahamas. 10-2013 (e) verkocht aan Smit Lamnalco Ltd., Bahamas, in beheer bij Smit Terminals Bahamas Ltd., Freeport. 9-2015 herdoopt SL ONEIDA. Op Bonaire in dienst bij Bonaire Petroleum Corporation N.V. (BOPEC), eigendom van Petróleos de Venezuela S.A. (PDVSA). Door moeilijkheden bij Petróleos de Venezuela S.A. lange tijd werkloos voor de kant. 4-2019 verkocht via Martrade B.V. aan R-Towing Oy, Oulu, Finland, 2019 vlag: St: Vincent Grenadines, roepsein J8B5850. 4-2019 herdoopt ISAC. 4-2019 in

beheer bij Redwise Maritime Services B.V., Huizen voor de tocht naar Finland, 30-4-2019 gepland vertrek van Willemstad naar Ponte Delgada, São Miguel, Azoren, Portugal, 13-5-2019 ETA te Ponte Delgada. 21-5-2019 d.m.s. ROLLDOCK SKY (IMO 9404716) te Willemstad en samen met TB EDISON (ex SMIT MISSOURI, IMO 9187277) aan boord gezet. 17-6-2019 gearriveerd te Stavanger a/b ROLLDOCK SKY. 18-6-2019 gepland vertrek van Mekjarvik, Noorwegen naar Riga, 27-6-2019 ETA te Riga. 1-7-2019 te Riga. 7-2019 vlag: Finland, roepsein OJSZ. 26-6-2024 verkocht aan Optivix Sarlu, Sharjah, 6-2024 vlag: Palau, in beheer bij Rost Maritime LLC, Sharjah, United Arab Emirates. 10-2024 vlag: Rusland (UAQA5), 10-2024 herdoopt REGUL. 12-2-2025 verkocht aan Northern Alliance LLC, St Petersburg-Rusland. (Foto: Teun van der Zee, 19-7-1999, Botlekbrug).

SMIT SIBERIË, IMO 8515142 (NB-301), in aanbouw als SMIT SPANJE, 16-5-1986 te water gelaten als SMIT SIBERIË bij Scheepswerf & Machinefabriek Barkmeijer Stroobos B.V. te Stroobos onder bouwnummer 234, (23-6-1986 (e) opgeleverd), 11-7-1986 gedoopt SMIT SIBERIË door mevr. A. Badalian (echtgenote van de Counsellor van de Ambassade van de U.S.S.R.) en officieel overgedragen aan S.I.H., 25-7-1986 opgeleverd aan Smit Internationale Havensleepdiensten B.V., Rotterdam. Roepsein PHPG. 236 GT, 71 NT, 139 DWT. 28,61 (26,25) x 9,38 x 4,22 x 3,401 meter. 103,5 ton bunkers, 12,5 kn. 2.400 EPK, 2 x 6 cyl, 4 tew, 240 x 260, Kromhout 6FHD240, Stork-Werkspoor Diesel B.V., Zwolle. 3-5-1996 gepland vertrek naar Nigeria uitgesteld. 30-7-1996 vertrokken uit de Europoort naar Warri, Nigeria om daar te gaan werken, 7-8-1996 gearriveerd te Las Palmas om te bunkeren, 8-8-1996 van Las Palmas naar Warri, 20-8-1996 op de rede bij Warri, 22-8-1996 gearriveerd te Warri na 4.607 mijl varen. 1999 in beheer bij Smit International (Gabon). 18-8-2003 (e) vlag: Marshall Islands. 9-2006 verkocht aan Cooperativa Rimorchiatori Ancona Soc. Coop. S.r.l., Ravenna-Italië (IFSJ2) (Gesmar Group), herdoopt MISA PRIMO. 2018 in beheer bij Rimorchitori Riuniti, Genua. 2021 verkocht aan Società Esercizio Rimorchi e Salvataggi SERS S.r.l., Italië. 23-6-2022 (e) verkocht aan NKS Shipping Inc., Comoros (D6A3007), in beheer bij Prometheus Maritime Ltd., Piraeus, 9-2022 herdoopt NAOMI. 15-12-2023 verkocht aan Anko Navigation Inc., Comoros. 12-3-2025 verkocht aan Somagec Sud, Laayoune, Marokko, 3-2025 vlag: St. Kitts and Nevis (V4SO6), 3-2025 herdoopt KHENIFISS.

VB MARTE, IMO 1070961, Tug, 389 GT, trekkracht 83 ton, 10-9-2025 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN SONG CAM 513360, 5-12-2025 geplande oplevering aan Damen Workboats B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6829), bestemd voor Boluda.

VB MERCURIO, IMO 1070973, Tug, 389 GT, trekkracht 83 ton, 17-9-2025 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN SONG CAM 513361, 5-12-2025 geplande oplevering aan Damen Workboats B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines, bestemd voor Boluda.

VOS MASTER, IMO 9103893, Offshore Tug/Supply Ship, 15-10-1993 (NB-149), opgeleverd (BV) door Halter Marine Inc., Lockport La. (1324) als ARTABAZE aan Compagnie des Moyes de Surface adeptes a l'Exploitation des Oceans (SURF), Marseille-Frankrijk, 1.469 GT, 7.260 EPK, 5.344 kW, 2 x Caterpillar 3608TA. 1996 verkocht aan Caledonia Shipping Ltd., Douglas-Isle of Man, in beheer bij Tidewater Marine North Sea Ltd., herdoopt CALEDONIA MASTER, 1.559 GT, 524 NT, 10-3-2008 (e) verkocht aan Offshore Support Vessels V Ltd., Douglas-Isle of Man, in beheer bij Vroon Offshore Services UK Ltd., 27-10-2008 herdoopt VOS MASTER. 26-6-2025 verkocht aan Marine Solutions MG AB, Piteå, Zweden, vlag: United Kingdom (MWCH5), 7-2025 herdoopt COMMANDER 1. 11-2025 verkocht aan Axoner Shipping Ltd., Aberdeen-United Kingdom.

WINDCAT 61, IMO 1044730 (NB-330), Offshore Supply Ship, 198 GT, 30 DWT, 1-2023 in aanbouw onder bouwnummer DIJKSTRA S22927, 6-8-2025 geplande oplevering, 19-11-2025 opgeleverd als WINDCAT 61 aan FRS Windcat Offshore Logistics GmbH, Flensburg, vlag: Duitsland (DIVX), in beheer bij Windcat Workboats B.V., IJmuiden en Windcat Workboats International B.V., IJmuiden.

WORLD TUG 1, IMO 7000724 (NB-333), 31-12-2024 verkocht aan Van der Kamp Shipsales B.V., Zuidland, vlag: Belize (V3QF2), 12-2024 herdoopt WORLD TRADER. 4-2025 verkocht aan Zodiacofuscante LDA, Lissabon, vlag: Belize (V3QF2). 7-2025 vlag: Panama (HP7306), herdoopt WORLD TUG 1. 10-7-2025 als WORLD van 's-Gravendeel naar Van Grevenstein's Scheepswerf B.V. te Krimpen a/d IJssel. 2025 vlag: Belize (V3QF2), 10-2025 herdoopt WORLD TRADER. 230-10-2025 vertrokken van Krimpen a/d IJssel en terug gekeerd naar Dockside Shipsfacilities B.V., Bolnes. 29-10-2025 vertrokken naar Casablanca, 9-11-2025 ETA te Casablanca. 31-10-2025 te Ramsgate, 1-11-2025 de reis vervolgd en gearriveerd te Calais. 2-12-2025 vertrokken van Calais naar Casablanca, 12-12-2025 ETA te Casablanca. 5-12-2025 bij Douarnenez in de problemen gekomen, richting Brest gevaren, later die dag de reis voortgezet. 6-12-2025 terug bij Roscanvel. 8-12-2025 op Brest Anchorage.

Sleepboot gesleept naar ankerplaats Brest

Op 5 december 2025 meldde de 'World Trader', die zich met acht personen aan boord in de Iroise Zee bevond, een technisch defect aan de CROSS (Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage) Corsen Centres onderweg naar Casablanca. Gezien de onmogelijkheid om reparaties uit te voeren, de verslechterende weersomstandigheden en de nabijheid van de kust, gaf de Maritieme Prefect van de

Atlantische Oceaan, in samenwerking met CROSS Corsen, de noodsleepboot 'Sapeur' opdracht om vanuit zijn wachtplaats in Camaret te vertrekken om het schip te assisteren. Om 17.00 uur werd een sleeplijn gelegd tussen de 'Sapeur' en de 'World Trader', waardoor het konvooi de baai van Douarnenez kon bereiken. Om 21.30 uur keerde de 'World Trader' terug naar zijn ankerplaats. Rond 23.30 uur werd de 'World Trader' door het seinstation van Cap de la Chèvre drijvend richting de kust gezien. De 'Sapeur' paste vervolgens zijn koers aan en nam positie in naast het schip. Op 6 december om 00.30 uur, nadat het schip zelfstandig de gevarenzone had verlaten, gaf het aan dat het Brest wilde bereiken. Om 02.00 uur werd een nieuwe sleeplijn tussen de twee schepen gelegd om de situatie te stabiliseren en de 'World Trader' uit de buurt van de kust te houden. Gedurende de operatie bleef een H160-helikopter van de marinevliegerbasis Lanvéoc-Poulmic paraat, klaar om in te grijpen bij een mogelijke evacuatie of om versterkingen aan te voeren. Op bevel van de Maritieme Prefect zette het konvooi koers naar de ankerplaats in Brest om de sleepboot af te meren aan de boei Roscanvel, met assistentie van een havenschip van de marinebasis. De 'World Trader' ankerde rond 17.00 uur veilig en zou daar blijven terwijl de toegang tot de haven werd beoordeeld om permanente reparaties uit te voeren. (Timsen, 6-12-2025).

ZEEBRUGGE, IMO 8915483 (NB-332), 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. 21-11-2025 met de sleepboot HENDRIK 7 (ex EERLAND 2, ex FIJENOORD) naar Gent gebracht om gesloopt te worden bij Galloo Recycling N.V.



AFRICA MERCY II, ziekenhuisschip voor Mercy Ships, 11-2025 eerste staal gesneden te Guangzhou, China.

Mercy Ships is begonnen met de bouw van een nieuw ziekenhuisschip. De zogeheten steel cutting ceremony op de werf in Guangzhou (China) markeerde de start van de bouw van een gloednieuw ziekenhuisschip, de AFRICA MERCY II. Het doel voor uitbreiding van de vloot komt voort uit de wens om meer capaciteit te ontwikkelen voor chirurgische zorg in Afrika.

Anita Delhaas, directeur van Mercy Ships Nederland: 'Een nieuw ziekenhuisschip erbij stelt ons in staat om méér mensen de medische zorg te geven die ze zo hard nodig hebben. Met jaarlijks wereldwijd zo'n 17 miljoen overlijdens wegens het gebrek aan medische zorg, is de nood op dit gebied onverminderd hoog.'

Uitgebreide trainingsfaciliteiten

De AFRICA MERCY II krijgt een vergelijkbaar ontwerp als zusterschip de GLOBAL MERCY. De geleerde lessen van de eerste werkperiodes van de Global Mercy worden in het nieuwe design verwerkt, zodat het nieuwe schip nog efficiënter ingezet kan worden. Naast operatiekamers, verpleegafdelingen en een laboratorium zal ook dit schip uitgebreide trainingsfaciliteiten krijgen zoals bijvoorbeeld een simulatielab en trainingsruimtes, waarmee trainers ook lokale omstandigheden kunnen simuleren. Daarmee zal het schip direct bijdragen aan het versterken van de gezondheidszorg in de landen die Mercy Ships aandoet.

Voor het nieuwe schip werkt Mercy Ships samen met de MSC Foundation, die met een gulle donatie de bouw ondersteunen. Ook Mercy Ships Nederland zet zich de komende jaren in om fondsen te werven die de (af)bouw en inrichting van het ziekenhuisschip mogelijk maken. (Bron en foto: Mercy Ships, 25-11-2025).



TRINEC COME BACK

Door Monika Valentová en Cees de Keijzer

Al 27 jaar doet de MARCOR BULK 1 op Waalhaven Boei 32 dienst als drijvende opslagfaciliteit. De bulkcarrier, met een draagvermogen van 33.263 ton, werd in 1998 overgenomen door Marcor Stevedoring, waarmee de TRINEC werd gered van de sloop en dankzij directeur Cor Breekweg behouden bleef. Marcor werd afgeleid van zijn voornaam en die van zijn vrouw Mary.

Het 199 meter lange schip met 9 ruimen werd gebouwd in Polen op de Szczecin Shipyard. De werf kreeg later bekendheid door de Poolse vakbondsleider Lech Wałęsa en het solidariteitsbeginsel in het verzet tegen het communisme. Het schip kwam in 1975 in de vaart en werd vernoemd naar de Tsjechische stad Trinec. Na 50 jaar nadert het einde van haar operationele leven en wordt door de Tsjechische Scheepvaartmaatschappij een poging ondernomen om opnieuw aan recycling te ontkomen. Men exploiteert in Tsjechië het enige Maritieme Museum van Midden-Europa en is in overleg met Marcor over de mogelijke terugkoop om het schip weer onder Tsjechisch eigendom te brengen.



Men beoogt het naar Polen te slepen, waar in Szczecin al medewerking is toegezegd. Na de benodigde ontmantelingswerkzaamheden wil men het naar Tsjechië transporteren om daar als museum te gaan fungeren. Het project "Trinec Come Back" staat onder bescherming van het Tsjechische Ministerie van Verkeer, wat de nationale betekenis en erkenning ervan onderschrijft. Het is het laatste nog bestaande schip van de voormalige Tsjechoslowaakse koopvaardij en daarmee een belangrijk onderdeel van Europees

en Tsjechisch maritiem erfgoed. (Foto TRINEC: Credit Chech Maritime Museum. Foto MARCOR BULK 1: Jan de Jonge/WSS Rotterdam Branch).

Gesanctioneerde Russische olie getransporteerd in de Golf van Oman

Er waren aanwijzingen voor overslag van gesanctioneerde Russische olie op overslaglocaties in de Golf van Oman, bestemd voor levering aan de Guru Gobind Singh-raffinaderij in Punjab, een faciliteit die mede-eigendom is van Mittal Energy. Het betrof vier gesanctioneerde tankers, die elk in Moermansk laadden: de 'BELGOROD' (IMO: 9412359), 'DANSUI' (IMO: 9589750), 'DIGNITY' en 'PRIMORYE' (IMO: 9421960). Alle tankers waren gesanctioneerd door de VS (OFAC), het VK (OFSI) en de EU. Het ontvangende schip was de SAMADHA (IMO: 9286281), eigendom van het op de Seychellen geregistreerde Erika Freight Ltd, dat een adres gebruikt dat is gekoppeld aan meerdere dark fleet-schepen. De overslag vond plaats in een gebied 40 zeemijl ten oosten van Sohar, buiten de territoriale wateren van Oman. De vier tankers uit Moermansk schakelden hun AIS-transponders uit toen ze de Golf van Oman naderden, terwijl de 'SAMADHA' een vervalst AIS-signaal uitzond dat suggereerde dat het een cirkelvormige reis van India naar Oman maakte alvorens terug te keren, zonder een van de Russische schaduwtankers tegen te komen. De waarde van de vier ladingen die tussen juli en september werden vervoerd, wordt geschat op \$ 280 miljoen. De OFSI legde de SAMADHA op 15 oktober 2025 sancties op; de EU had het schip al op 20 juli sancties opgelegd. De tanker bleef voorlopig vrij van OFAC-sancties. Sanctiedatabases koppelden de 'SAMADHA' op een gegeven moment aan wat nu de NorthStandard P&I Association is, maar de verzekeringsrelatie na de sancties is onduidelijk. De SAMADHA is gelost in Mundra aan de kust van Gujarati, het beginpunt van de 1000 kilometer lange ruwe oliepijpleiding naar de raffinaderij van Guru Gobind Singh, een joint venture tussen het staatsbedrijf Hindustan Petroleum Company en Mittal Energy Ltd. De uitvoerend voorzitter van Arcelor Mittal is Lakshmi Mittal, die onlangs heeft aangekondigd dat hij om fiscale redenen zijn verblijfsvergunning in het Verenigd Koninkrijk opgeeft. Arcelor Mittal heeft aanzienlijke investeringen in staal en mijnbouw in zowel de EU als het Verenigd Koninkrijk.

Volgens de laatste AIS-gegevens ligt de SAMADHA voor de kust van het Russische schiereiland Kola, op weg naar Moermansk. (Timsen, 30-10-2025).

SAMADHA, IMO 9286281, Crude Oil Tanker, 81.074 GT, 51.751 NT, 159.101 DWT, 13-1-2004 opgeleverd als ATHENIAN OLYMPICS aan Deep Seas Co. Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Athenian Sea Carriers Ltd. 20-7-2004 in beheer bij OMI Marine Services LLC. 7-2004 herdoopt JANET. 14-10-2007 verkocht aan Kaveri Spirit LLC, 10-2007 vlag: Bahamas, 10-2007 herdoopt KAVERI SPIRIT. 30-5-2008 in beheer bij Seapeak Maritime Ltd. 14-2-2012 in beheer bij Altera Shuttle Loading Pte. Ltd. 10-2012 in beheer bij Teekay Marine Singapore Pte. Ltd. 10-2-2022 verkocht aan Onisilos Shipping Co. Ltd., 2-2022 vlag: Liberia, 10-2-2022 in beheer bij Tanker Ventures Ltd. en Goodwood Ship Management. 2-2022 herdoopt ONISILOS. 20-8-2022 in beheer bij Tanker Ventures Ltd. 4-2024 vlag: Panama, 14-4-2024 in beheer bij Fleet Management Middle East. 19-3-2025 verkocht aan Erika Freight Ltd., 3-2025 vlag: Sierra Leone (9LS2131), 9-3-2025 in beheer bij Marine Innovators, 3-2025 herdoopt SAMADHA. 19-7-2025 in beheer bij Vista Vvave Shipmanagement LLC, Sumqayit, Azerbaidjan.



KAVERI SPIRIT, foto: Marius Esman, 27-3-2010, Calandkanaal, Europoort

Zwarte lijst Russische tanker in beslag genomen in Egypte baart zorgen - bemanning vraagt om hulp

De gesanctioneerde 'Dignity' is in beslag genomen nadat het de tol voor het Suezkanaal niet had betaald. De tanker ligt al meer dan een maand ten zuiden van het kanaal vast, terwijl het in ballast vanuit het Midden-Oosten terugkeerde naar de waterweg. Het Russische schip stond in 2025 op de zwarte lijst van de VS, het VK en de EU. Op 3 november lag het nog steeds stil in positie 29° 50' N 032° 35' E. De bemanning van de 'Dignity' heeft dringend om hulp gevraagd.

Het schip is sinds 2023 eigendom van en wordt beheerd door het Russische bedrijf Argo Tanker Group. Het Egyptische maritieme agentschap Sphinx beschuldigde de eigenaar ervan financiële schulden aan zijn

lokale vertegenwoordiger niet te hebben voldaan. Op verzoek van Sphinx beval de Economische Rechtbank van Ismailia de conservatoire inbeslagname van het schip in de haven van Suez totdat de openstaande bedragen volledig waren betaald.

De laatste geregistreerde inspectie van de tanker vond plaats in mei 2023. De VS heeft de tanker aangeklaagd vanwege zijn betrokkenheid bij de Russische oliehandel en schendingen van het G7-prijsplafond voor ruwe olietransacties. Havenaanlopen in Moermansk leidden ertoe dat de tanker werd opgenomen in een Amerikaans sanctiepakket dat in januari 2025 werd vrijgegeven. Sindsdien heeft de EU het schip in juli op de lijst gezet en heeft het VK de tanker in september gesanctioneerd. De 22 Russische bemanningsleden hebben op 15 oktober een formele klacht ingediend en eisen betaling van achterstallig loon gedurende ten minste drie maanden van hun werkgever. Ze meldden dat er tot 28 oktober nog steeds geen geld naar hen was overgemaakt. De Russische Unie van Zeevarenden (SUR) is al in augustus namens de bemanning tussenbeide gekomen, toen de bemanning recht had op ongeveer \$ 130.000 aan achterstallig loon dat de vakbond en het Russische Maritieme Scheepvaartregister voor de bemanning konden verkrijgen. Deze keer maken ze zich zorgen dat de eigenaren, naast het achterstallige loon, het schip niet naar behoren bevoorraden. De tanker had bijna geen brandstof en smeermiddelen meer en de vakbond vreesde dat het gebrek aan voorraden de stroomvoorziening van het schip in gevaar zou brengen. De SUR was ter plaatse om de situatie in de gaten te houden en hoopte dat de eigenaar zijn verplichtingen zou nakomen. (Timsen, 5-11-2025).

DIGNITY, IMO: 9283241, Crude Oil Tanker, 83.594 GT, 159.426 DWT, 29-10-2004 opgeleverd als TEIDE SPIRIT aan Teekay Shipping Spain SL vlag: Spanje, in beheer bij Teekay Shipping Spain SL. en Seapeak Maritime Ltd. 6-9-2006 in beheer bij Teekay Shipping Spain SL. 12-2007 verkocht aan Banco Espanol De Credito S.A., Spanje, in beheer bij Seapeak Maritime Glasgow Ltd., CEPESA en Teekay Shipping Spain SL. 23-3-2009 in beheer bij Seapeak Maritime Glasgow Ltd. en Teekay Shipping Spain SL. 3-2014 verkocht aan Teekay Shipping Spain SL, in beheer bij Seapeak Maritime Ltd. en Teekay Shipping Spain SL. 6-2014 in beheer bij Teekay Marine Singapore Pte. Ltd. en Seapeak Maritime Ltd. 8-2-2018 verkocht aan Marbella Investments Inc., 2-2018 vlag: Liberia, in beheer bij Eurotankers Inc., 2-2018 herdoopt EUODIGNITY. 26-6-2023 verkocht aan FMTC Ship Charter LLC, Liberia, in beheer bij Acheon Akti Navigation Co. Ltd., 6-2023 herdoopt DIGNITY I. 9-9-2023 verkocht aan Argo Tanker Group LLC, 9-2023 vlag: Rusland (UBIZ6), 9-2023 herdoopt DIGNITY. 24-9-2026 ten anker gekomen zuid van Suez bij het Suezkanaal, aangehouden wegens onbetaalde kanaalrechten.

Nieuwe mijnenjager OOSTENDE-M 940 met vertraging te Zeebrugge

De OOSTENDE M940 is eindelijk op 3 november aangekomen in de marinehaven van Zeebrugge. De levering van het eerste nieuwe mijnenbestrijdingsvaartuig van de Belgische marine was gepland voor 23 juli, maar op 26 mei raakte het schip beschadigd bij een aanvaring met een drijvend ponton in de haven van Lorient, waarbij de samengestelde bulbsteven beschadigd raakte. Het schip moest voor reparatie naar het droogdok. België heeft, in samenwerking met de Koninklijke Marine, twaalf mijnenbestrijdingsvaartuigen van de City-klasse besteld ter vervanging van de oudere mijnenjagers van de Tripartite-klasse. De 'Oostende' maakt deel uit van de nieuwe generatie mijnenbestrijdingsvaartuigen en is het eerste schip in dit binationale rMCM-programma (Replacement Mine Countermeasures). Het zal nu verdere installaties en proefvaarten ondergaan. Het schip maakt gebruik van autonome drones aan de oppervlakte, onder water en in de lucht. Deze stellen het schip in staat om op afstand zeemijnen te detecteren, te classificeren en te neutraliseren. De eerste levering van de onbemande systemen is gepland voor eind november. Deze worden vervolgens getest door de Belgische en Nederlandse marine.

Het rMCM-programma werd in 2019 gegund aan het consortium Belgium Naval & Robotics (Naval Group en Exail). Dit omvat de levering van twaalf mijnenbestrijdingsvaartuigen (zes voor België, zes voor Nederland) en ongeveer 100 drones. Naval Group is verantwoordelijk voor het ontwerp en de integratie van de schepen, terwijl Exail verantwoordelijk is voor de drones en robotica-oplossingen. De officiële overdracht aan het Ministerie van Defensie is gepland voor 7 november tijdens een formele ceremonie. Tot die tijd blijft het schip eigendom van het consortium Belgium Naval & Robotics. (Timsen, 5-11-2025).

Nieuwbouw mijnenjager botst met ponton

De 'Oostende' botste op 26 mei 2025 in Lorient tegen een drijvende ponton, waarbij de bolvormige boeg beschadigd raakte. Ook een onbemand oppervlaktevaartuig (USV), dat aan de ponton was bevestigd, raakte beschadigd. De bolvormige boeg, die van composiet is gemaakt, moest worden vervangen. Dit zal gebeuren tijdens een geplande droogdokperiode. Het incident veroorzaakte vertragingen, maar geen extra kosten. In dit stadium was het schip nog steeds volledig de verantwoordelijkheid van de aannemers, Naval Group en Exail. De manoeuvre werd daarom uitgevoerd door een burgerbemanning die door de aannemers was ingehuurd.

Een onderzoek door de aannemers moet uitwijzen wat er precies is gebeurd, maar het lijkt erop dat er geen andere kritieke systemen, zoals de sonar, beschadigd zijn geraakt. Zodra dit onderzoek is afgerond, zal ook de herziene planning voor de levering van de 'Oostende' duidelijker worden. De levering van de mijnenjager was gepland voor 23 juli. Dit is niet de eerste keer dat de levering is uitgesteld. De oorspronkelijke planning ging uit van mei 2024, maar deze datum is gewijzigd naar juli 2025. (Timsen, 5-11-2025).

Beschadigde tanker naar Piraeus gesleept en herdoopt

Verskillende sleepboten hebben de zwaar beschadigde SOUNION met succes door het Suezkanaal gesleept, op weg naar Piraeus. Het arriveerde op 10 maart in Ismailia. Het lag ten anker op de ankerplaats en is sindsdien omgedoopt tot DECKASIS, met Malakal Harbor als thuishaven. Voordat het door het kanaal voer, hield de Sue Canal Authority (SCA) toezicht op de complexe losoperatie in het Suez-anker gebied. De bergingsbedrijven Ambery en MEga Tugs, die onder toezicht van de SCA werkten, laadden de resterende lading zorgvuldig over op een andere tanker, met inachtneming van strikte milieu- en veiligheidsprotocollen. Om vervuiling te voorkomen, hield het Centraal Comité voor Verontreinigingsbestrijding van de SCA nauwlettend toezicht op de losoperatie en werd het verontreinigingsbestrijdingschip 'KASHET 2' als voorzorgsmaatregel ingezet. Beide bedrijven werkten volgens een gezamenlijk werkplan, in samenwerking met en onder volledig toezicht van het maritieme bergingsteam van SCA, om de lading van de tanker leeg te laten lopen in een andere, soortgelijke tanker. Dit gebeurde volgens precieze afvoersnelheden en berekeningen om schade aan of scheuren in de romp van de tanker te voorkomen.

De 'SOUNION' werd vervolgens door het kanaal vervoerd als onderdeel van het konvooi richting het zuiden, gesleept door de begeleidende bergingssleepboot 'AIGAION PELGAOS' (IMO: 9477012). Het schip werd bestuurd door de grootste sleepboot van de Autoriteit, waarbij de operatie werd geleid door de grootste sleepboot van de SCA, de 'BARAKA 1' (IMO: 9038361), ondersteund door drie andere sleepboten van de Autoriteit. De sleepoperatie duurde ongeveer 24 uur en 13 loodsen namen deel aan het proces in de anjerplaatsen en het kanaal.

De operatie werd uitgevoerd in meerdere fasen, met wachttijden en loodswisselingen. De tanker werd op de avond van 8 maart aanvankelijk vanaf de rede van Suez gesleept naar de wachtplaats bij de Grote Bittermeren. Daar wachtte het schip op de doorgang van zowel het noordwaarts als het zuidwaartse konvooi en de voltooiing van de loodswissel voordat de sleepoperatie naar het Ballah-gebied werd hervat. Daar vond opnieuw een loodswissel plaats, waarna het schip naar Port Said werd gesleept, onder continue monitoring vanuit het Navigatie Controle Centrum en het netwerk van loodsstations langs het kanaal. De voorbereidingen voor de sleepoperatie omvatten de afgelopen maanden het nemen van complexe maatregelen om de lading van de tanker – 150.000 ton ruwe olie – leeg te laten lopen voordat deze door de waterweg kon varen. Het lossen van de lading was een zeer complex proces dat nauwkeurige berekeningen en coördinatie met meerdere partijen vereiste. (Timsen, 10-11-2025).

SOUNION, IMO 9312145 (NB-323), Crude Oil Tanker, 85.206 GT, 163.759 DWT, 7-11-2006 opgeleverd als SOUNION aan Sounion Ene, Griekenland (SWGE), in beheer bij Marmaras Navigation Ltd. en Delta Tankers Ltd. 28-2-2007 in beheer bij Delta Tankers Ltd., Athene. 21-8-2024 ten anker liggend tussen Eritrea en Jemen, geladen met 150.000 ton olie, geraakt door verschillende projectielen waardoor er brand ontstond aan boord en de tanker, de maritieme missie Aspides van de EU waarschuwde dat de beschadigde SOUNION een bedreiging voor het milieu vormde, de eigenaar, Delta Tankers, zei dat het schip naar een veilige bestemming zal worden overgebracht om reparaties uit te voeren. Voor zover bekend was de brand aan boord onder controle. 23-9-2024 aanvang brandbestrijding, 29-9-2024 sommige branden waren geblust en andere onder controle. 7-11-2024 op Suez Anchorage door een bergingsploeg aan boord van de sleepboot AIGAION PELAGOS (IMO 9477012, ex SEA VALIANT) begonnen de branden te blussen, de lading gelost in m.t. DELTA BLUE (IMO 9601235, 2012, 81.186 GT, 158.322 DWT), 4-12-2024 het overpompen beëindigd, m.t. DELTA BLUE vertrokken naar het Suezkanaal. 8-3-2025 van Suez Anchorage naar Ismailia, Egypte. 10-3-2025 te Ismailia, Egypte. 7-5-2025 verkocht aan Deckmann LLC, San Ramon CA, U.S.A., vlag: Palau (T8A5202), herdoopt DECKASIS. 7-11-2025 te Piraeus.

Tanker beschadigd tijdens laden in Novorossiysk door Oekraïense aanval

De ARLAN en de RODOS laadden op 16 november olie in Novorossiysk, toen de haven de werkzaamheden hervatte na een tweedaagse onderbreking als gevolg van een Oekraïense raket- en droneaanval. De ARLAN raakte beschadigd door granaatscherven op het dek en het accommodatieblok. Niemand raakte gewond en de schade werd snel hersteld. De schade was echter nog steeds zichtbaar toen de tanker op 2 december de Bosporus passeerde.

In de middag van 14 november had Novorossiejsk de olie-export tijdelijk opgeschort – gelijk aan 2,2 miljoen vaten per dag, oftewel 2% van het wereldwijde aanbod. De Oekraïense aanval beschadigde twee olieterminals in Novorossiejsk, wat de meest verwoestende Oekraïense aanval tot nu toe was op de belangrijkste Russische infrastructuur voor de export van ruwe olie in de Zwarte Zee. De aanval op Novorossiejsk volgde op maanden van Oekraïense droneaanvallen op Russische raffinaderijen, oliedepots en pijpleidingen. De Russische ruwe olie die via de Sheskharij-terminal van Novorossiejsk werd geleverd, bedroeg in oktober in totaal 3,22 miljoen ton per dag. In totaal werd er in oktober 1.794 miljoen ton aan olieproducten via Novorossiejsk geëxporteerd. (Timsen, 2-12-2025).

ARLAN, IMO 9227443, Crude Oil Tanker, 84.598 GT, 164.262 DWT, 4-1-2002 opgeleverd als SEARACER aan Thenamaris Ships Management. 3-2021 herdoopt INNOVA. 2-7-2024 verkocht aan Deamar Voyage Corp., Sierra Leone (9LS2017), in beheer bij BSTLS Shipping LLC, Baku, Azerbaidjan, 7-2024 herdoopt ARLAN.



FILIKON, 2025 herdoopt KAIROS, foto: Kees Bustraan, 14-7-2015 Mega pier Willemstad, Curaçao

Twee Russische schaduwtankers opgeblazen

Op 28 november werden de gesanctioneerde tankers KAIROS en VIRAT van de Russische schaduwvloot in de Zwarte Zee nabij de Bosporus getroffen door explosies, waardoor er brand ontstond. Er werden reddingsoperaties gestart. De KAIROS kreeg een explosie en vatte vlam in de Zwarte Zee terwijl deze onderweg was van Port Said naar Novorossiisk. De snelle reddingsboten KEGM 9 en KEGM 10, de sleepboot KURTARMA 12 en het noodhulpvaartuig NENE HATUN werden onmiddellijk ter plaatse gestuurd en de 25 bemanningsleden werden veilig gered. Ze meldden dat een "externe impact" een brand had veroorzaakt op 28 zeemijl van Kocaeli.

Het directoraat-generaal van Maritieme Zaken meldde de eerste explosie aan boord van de KAIROS en 30 minuten later werd de VIRAT, onderweg van Oest-Loega, op een andere positie in de Zwarte Zee geraakt. Onbevestigde berichten suggereerden dat het om een gecoördineerde maritieme drone-aanval ging.

De VIRAT werd ongeveer 35 zeemijl uit de kust, verder naar het oosten in de Zwarte Zee, getroffen. Reddingseenheden en een koopvaardijship werden ter plaatse gestuurd. Er werd zware rookontwikkeling waargenomen in de machinekamer, maar de 20 bemanningsleden aan boord waren in goede staat. Het schip is mogelijk op een mijn gelopen en dreigt te zinken.

Zowel de KAIROS als de VIRAT stonden op de lijst van schepen die onderhevig waren aan sancties tegen Rusland na de grootschalige invasie van Oekraïne in 2022. (Timsen, 29-11-2025).

Russische schaduwtankers getroffen door Oekraïense UAV's

Oekraïne maakte op 29 november bekend dat de VIRAT en KAIROS werden aangevallen door Sea Baby-drones tijdens een gezamenlijke operatie van de SBU en de Oekraïense marine. Beide tankers liepen ernstige schade op en werden feitelijk buiten dienst gesteld, wat een zware klap was voor het transport van Russische olie. De VIRAT, die ongeveer 35 zeemijl uit de kust van de Zwarte Zee door onbemande vaartuigen was aangevallen, werd in de ochtend van 29 november opnieuw aangevallen door UAV's en liep schade op aan de stuurboordzijde, boven de waterlijn. Er is geen brand geweest op het schip en alle bemanningsleden verkeerden in goede gezondheid. Reddingsteams hielden zich op veilige afstand van het schip, aangezien het geen noodsignaal heeft uitgezonden. De KAIROS vatte vlam op 28 zeemijl uit de Turkse kust na een explosie. De 25 bemanningsleden werden geëvacueerd en verkeerden allen in goede gezondheid. De Turkse autoriteiten, die nog geen besmetting rond de KAIROS hebben aangetroffen, waren van plan een team van milieudeskundigen en duikers in te zetten zodra de brand op het schip geblust was. De brandbestrijding werd uitgevoerd door de KURTARMA 12. De twee tankers waren onderworpen aan westerse sancties voor het vervoeren van olie vanuit Russische havens, ondanks een embargo dat werd opgelegd na de Russische inval in Oekraïne in februari 2022.

De grote olieterminal nabij de haven van Novorossiisk legde ook de werkzaamheden stil nadat een aanval door een onbemand oppervlakteschip een van de drie ligplaatsen had beschadigd. Het Oekraïense leger voerde ook aanvallen uit op de Afipsky-olieraffinaderij in de Russische regio Krasnodar en de luchtmachtbasis Beriev in de regio Rostov, hergeen leidde tot explosies en brand in de raffinaderij. (Timsen, 29-11-2025).

VIRAT, IMO 9832559, Crude Oil Tanker, 62.330 GT, 115.643 DWT, 26-7-2018 opgeleverd als CRUDESUN aan Sans Souci Shipping Co., Liberia, in beheer bij Metrostar Management Corp. en V Ships UK Ltd. 25-10-2023 verkocht aan East Honest Hong Kong Ltd., Panama, in beheer bij Prominent Shipmanagement Ltd., 10-2023 herdoopt VALOUR. 1-2025 vlag: onbekend, 2-1-2025 in beheer bij Glory Shipping HK Ltd., Hong Kong, China, herdoopt VIRAT. 2-2025 vlag: Barbados. 4-2025 vlag: Comoros. 5-2025 vlag: Comoros

(VALS). 8-2025 vlag: Gambia (C5J750). 28-11-2025 bij de Bosporus getroffen door explosies. De tanker die deel uitmaakt van de Russische 'schaduwvloot' en werd aangevallen door SBU Sea Baby-drones in de Zwarte Zee, is door de sleepboot MED FIRAT naar Karadeniz Liman voor de Turkse kust gesleept. Het schip liep ernstige schade op als gevolg van twee aanvallen. 11-2025 vlag: onbekend.

KAIROS, IMO 9236004, Crude Oil Tanker, 78.845 GT, 149.989 DWT, 19-11-2002 opgeleverd als PAROS aan Danais Maritime Corp., vlag: Griekenland, in beheer bij Kyklades Maritime Corp. 1-2004 herdoopt FILIKON. 18-7-2005 verkocht aan CMB.Tech N.V., Griekenland. 6-2018 vlag: Liberia. 4-6-2021 verkocht aan Katiuska Marine Ltd., 6-2021 vlag: Panama, 6-2021 herdoopt KATIUSKA. 6-12-2022 in beheer bij Ocean Dolphin Ship Management. 7-2-2025 in beheer bij Elite Marine Ship Management. 6-2025 vlag: onbekend. 17-8-2025 verkocht aan Alafia Trading Ltd., 8-2025 vlag: Gambia (C5J700), 8-2025 herdoopt KAIROS. 11-2025 vlag: onbekend.



Tanker aangevallen en dreigde te zinken voor de kust van Senegal

De 'MERSIN', eigendom van Beşiktaş Shipping, werd in de nacht van 27 november 2025 voor de kust van Senegal aangevallen door Oekraïense drones omdat het Russische olie vervoerde, geladen in Taman. Het AIS was zes dagen geleden uitgevallen. De machinekamer was ondergelopen, het schip lag met de achtersteven in de grond en maakte slagzij naar bakboord op positie 14.36 NB en 017.17 WL, drie zeemijl uit de kust bij Dakar, de haven van bestemming, en dreigde te zinken.

De Senegalese autoriteiten activeerden onmiddellijk een crisiscel onder toezicht van HASSMAR, in samenwerking met de Senegalese marine, het Nationaal Agentschap voor Maritieme Zaken en de havenautoriteit van Dakar. Alle bemanningsleden werden veilig gered en er vielen geen slachtoffers.

De havenautoriteiten van Dakar bevestigden dat prioritaire maatregelen onder meer het evalueren van afdichtingsmaatregelen om het schip te stabiliseren, het bestuderen van procedures voor het veilig legen van de tot 30.000 ton brandstof en het plaatsen van een antivervuilingsscherm rond de 'MERSIN' als voorzorgsmaatregel omvatten. De Franse marine stuurde een schip ter ondersteuning van de operaties en om de situatie te beoordelen. (Timsen, 30-11-2025. Foto: Ruud Coster, 1-8-2016, IJmuiden).

MERSIN, IMO 9428683, 29.924 GT, 50.122 DWT, 22-4-2009 opgeleverd als ADAMAS I aan Adamas Trading S.A., Panama. 4-2009 herdoopt NAVIG8 ADAMAS. 11-2011 herdoopt ADAMAS I. 22-5-2024 verkocht aan Mersin Shipping Inc., Panama (3FPR5), in beheer bij Besiktas Likid Tasimacilik Denizcilik Ticaret AS, Istanbul, 5-2024 herdoopt MERSIN.

Brand in vrachtruimte ONE HENRY HUDSON onder controle

Op 25 november zetten bemanningen onder het Unified Command hun responsoperaties op de 'ONE Henry Hudson' voort.

Om 9.00 uur werden de actieve brandbestrijdingsoperaties gestaakt, aangezien de brand onder controle was, zoals gemeld door de bergingscommandant aan boord van het schip. Gedurende een wachttijd werd ervoor gezorgd dat er geen heropflakkingen of hittegolven optraden. Omdat de containers niet konden worden geopend om te bevestigen dat de brand volledig geblust was, bleef er enig risico bestaan. Er zijn echter maatregelen genomen om eventuele problemen op te lossen. Bergingsbedrijf Donjon Smit was

tijdelijk in het bezit van het schip en voerde bergingsoperaties uit. De bergers waren, samen met lokale partners, bezig met het beoordelen van een plan om het schip veilig terug te brengen naar een goedgekeurde faciliteit in de haven van Los Angeles. Het Unified Command moest een plan goedkeuren voor de veilige overtocht, dat de gezondheid van de gemeenschap of de reddingsploegen niet zou schaden.



De stabiliteit van het schip werd verder beoordeeld terwijl de operaties verdergingen met de volgende fasen van de respons, waarbij het schip veilig terug naar de pier werd gebracht en de lading gecontroleerd werd afgevoerd naar de goedgekeurde faciliteit. Er is geen bluswater uit het schip geloosd. Terwijl de 'ONE Henry Hudson' zijn brandpompen aan boord bediende om zijn reservebrandblusslangen te voeden, werd overtollig schoon zeewater in het systeem actief overboord geleid om de overdruk op het systeem te verlichten en werd het water geïsoleerd van containers of de lading van het schip. Al het gebruikte bluswater werd opgevangen in het laadruim van het schip. Het gebruikte bluswater in het schip zou onder toezicht van de kustwacht worden gelost en per binnenschip of vrachtwagen naar een afvalinzamelpunt worden vervoerd. Er werden geen meldingen van lekken buiten het schip waargenomen. Hulpverleners en de afsluitboom stonden klaar om indien nodig te reageren. De luchtkwaliteit werd 24/7 gemonitord om de impact op de hulpdiensten en de omliggende gemeenschappen tijdens de operaties te beoordelen, inclusief de terugreis van het schip naar de haven. De kustwacht en de politie van de haven van Los Angeles bleven de veiligheidszone rond het schip handhaven. Er was nog steeds een tijdelijke vliegbeperking van kracht. De kustwacht en de National Safety Transportation Board onderzochten de oorzaak van de brand. Het Unified Command bestaat uit de Amerikaanse kustwacht, de politie van de haven van Los Angeles en een vertegenwoordiger van het containerschip. De brandweer van Los Angeles bleef ondersteunen en stond paraat om te assisteren wanneer nodig. (Timsen, 26-9-2025. Photo: U.S. Coast Guard).

Onderzoek naar oorzaak brand gestart

Nadat de 'ONE Henry Hudson' naar Los Angeles was gesleept, startte een onderzoek naar de oorzaak van de brand in de Yusen Terminal. Vervolgens zal de lading van het schip worden gecategoriseerd als beschadigd door brand, beschadigd door water of niet beschadigd. Al het afval aan boord, inclusief het water van de brandbestrijding, moest worden afgevoerd volgens een goedgekeurd afvalbeheerplan. De havenautoriteit werkte nauw samen met bergingsexperts, de bemanning van het schip, lokale arbeidskrachten en alle partners van Unified Command om het incident tot een veilig einde te brengen. Havenarbeiders zullen ook een rol spelen bij de berging. De stabiliteit van het schip werd continu geëvalueerd tijdens de voorbereidingen voor het verwijderen van de lading en de reparaties. Actieve luchtmonitoring werd voortgezet door de havenpolitie van Los Angeles, waarbij alle metingen nog steeds onder de staats- en federale actiedrempels lagen en er geen effecten buiten de vastgestelde veiligheidszone zijn gedetecteerd. De aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in sommige containers vormde een extra gevaar voor brandweerlieden en het publiek. De oorzaak van het incident wordt nog steeds gezamenlijk onderzocht door de Amerikaanse kustwacht en de National Transportation Safety Board. (Timsen, 29-9-2025).

Zij ontvielen ons in 2025, deze scheepvaart-hobbyisten (voor zover bekend): Nico Sannes (HavenNico), vakbondsman haven, Bod van Raad (koopvaardij.blogspot), Leo van de Runstraat, Jan van der Bos (fotograaf o.a. Shipspotting), Cees Kloppenburg (maritimephoto.info, ex voorzitter WSS, Rotterdam Branch).



AGENDA

- 27 december 2025, lezing over 150 jaar Nederlandse Scheepvaartaffiches, 14:00 uur, a/b s.s. ROTTERDAM, Odyssee Room-B deck, i.s.m. Vereniging "De Lijn" en Westcord Hotels.
- 3 januari 2026, zaterdag, 13:00 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs. Museumcafé IJmuiders Zee- en Havenmuseum
- 10 januari 2026, zaterdag, 11:00 – 13:00 uur, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen
- 17 januari 2026, zaterdag, 14:00 uur WSS Rotterdam Branch, Branchebijeenkomst in de kerkzaal van de Nazarener, Zwanensingel 1, 3136 GZ Vlaardingen. Hubert Nijgh Stichting Koopvaardijpersoneel 40-45.
- 31 januari 2026, lezing over 150 jaar Nederlandse Scheepvaartaffiches, 14:00 uur, a/b s.s. ROTTERDAM, Odyssee Room-B deck, i.s.m. Vereniging "De Lijn" en Westcord Hotels.
- 7 februari 2026, zaterdag, 13:00 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuiders Zee- en Havenmuseum
- 14 februari 2026, zaterdag, 11:00 – 13:00 uur, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen
- 28 februari 2026, lezing over 150 jaar Nederlandse Scheepvaartaffiches, 14:00 uur, a/b s.s. ROTTERDAM, Odyssee Room-B deck, i.s.m. Vereniging "De Lijn" en Westcord Hotels.
- 7 maart 2026, zaterdag, 13:00 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuiders Zee- en Havenmuseum
- 14 maart 2026, zaterdag, 11:00 – 13:00 uur, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen
- 21 maart 2026, zaterdag, 14:00 uur WSS Rotterdam Branch, Branchebijeenkomst in de kerkzaal van de Nazarener, Zwanensingel 1, 3136 GZ Vlaardingen. Frank Geerding, CMT en ALV.
- 28 maart 2026, lezing over 150 jaar Nederlandse Scheepvaartaffiches, 14:00 uur, a/b s.s. ROTTERDAM, Odyssee Room-B deck, i.s.m. Vereniging "De Lijn" en Westcord Hotels.
- 4 april 2026, zaterdag, 13:00 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuiders Zee- en Havenmuseum
- 11 april 2026, zaterdag, 11:00 – 13:00 uur, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen
- 2 mei 2026, zaterdag, 13:00 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuiders Zee- en Havenmuseum
- 8 mei 2026, vrijdag, 20:00 uur WSS Rotterdam Branch, Branchebijeenkomst in de kerkzaal van de Nazarener, Zwanensingel 1, 3136 GZ Vlaardingen. Thijs v.d. Jagt, Smit Salvage.
- 9 mei zaterdag, 11:00 – 13:00 uur, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen
- 6 juni 2026, zaterdag, 13:30 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuiders Zee- en Havenmuseum
- 13 juni 2026, zaterdag, 11:00 – 13:00 uur, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen
- 4 september t/m zondag 6 september 2026, Wereldhavendagen te Rotterdam
- 5 september 2026, zaterdag, 13:00 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuiders Zee- en Havenmuseum
- 12 september 2026, zaterdag 11:00 – 13:00 uur, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen
- 18 september 2026, vrijdag, 20:00 uur WSS Rotterdam Branch, Branchebijeenkomst in de kerkzaal van de Nazarener, Zwanensingel 1, 3136 GZ Vlaardingen.
- 3 oktober 2026, zaterdag, 13:00 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuiders Zee- en Havenmuseum
- 10 oktober 2026, zaterdag, 11:00 – 13:00 uur, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen
- 7 november 2026, zaterdag, 13:00 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuiders Zee- en Havenmuseum
- 14 november 2026, zaterdag, 11:00 – 13:00 uur, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen
- 21 november 2026, zaterdag, 14:00 uur WSS Rotterdam Branch, Branchebijeenkomst in de kerkzaal van de Nazarener, Zwanensingel 1, 3136 GZ Vlaardingen.
- 5 december 2026, zaterdag, 13:00 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuiders Zee- en Havenmuseum

NEDLLOYD FREMANTLE, IMO 6403436, 26-4-1963 kiel gelegd, 24-12-1963 te water, 18-4-1964 opgeleverd door N.V. Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr., Rotterdam (643) als STRAAT FREMANTLE aan N.V. Koninklijke Java-China Paketvaart Lijnen, Amsterdam (PHUF).

9.380 BRT, 5.211 NRT, 12.563 DWT. Grain: 530.154 Cft., Bale: 508.471 Cft. Ref. 61.190 Cft. 156,80 (148,66) x 20,52 x 12,19 x 9,630 meter.

20 kn. 12.100 EPK, 6 cyl, 2 tew, 900 x 1550, Sulzer, N.V. Koninklijke Maatschappij 'De Schelde', Vlissingen.

1972 verlengd bij Nippon Kokan, Asano, 10.909 BRT, 6.263 NRT, 15.277 DWT, 172,21 (164,07) meter. 53 TEU.

Gouwe Ouwe



5-1973 vanwege beperkingen in Nieuw-Zeelandse havens schip voorzien van een rechte achtersteven.
 5-1973 herdoopt ASIAN ENTERPRISE (PCUJ).
 23-1-1975 herdoopt STRAAT FREMANTLE (PHUF).
 1-5-1977 verkocht aan KJCPL Lijnen B.V., Rotterdam, in beheer bij Nedlloyd Lijnen B.V., Rotterdam.
 11-1977 herdoopt NEDLLOYD FREMANTLE.
 12-9-1983 verkocht aan Premier Navigation S.A., Panama (3FAH2), in beheer bij Sin Chiao Shipping (Pte) Ltd., Singapore, herdoopt NEW BEAR.
 1987 gesloopt te China. (Foto: Airfoto Malacca/Teun van der Zee, info: Marhisdata).



16-12-2025 MSC POESIA, IMO 9387073, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 19:00 uur.
 17-12-2025 QUEEN ANNE, IMO 9839399, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 08:00 - 23:55 uur.
 22-12-2025 AIDAnova, IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 08:00 - 18:00 uur.
 23-12-2025 MSC POESIA, IMO 9387073, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 19:00 uur.
 26-12-2025 AURORA, IMO 9169524, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 05:00 - 23:55 uur.
 31-12-2025 MSC POESIA, IMO 9387073, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 08:00 - 19:00 uur.

2026

7-1-2026 MSC POESIA, IMO 9387073, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 07:00 - 16:00 uur.
 8-1-2026 QUEEN ANNE, IMO 9839399, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 07:00 - 21:00 uur.
 13-1-2026 MSC POESIA, IMO 9387073, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 20:00 uur.
 16-1-2026 AIDamar, IMO 9490052, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 21:00 uur.
 21-1-2026 MSC POESIA, IMO 9387073, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 07:00 - 16:00 uur.
 22-1-2026 AIDAnova, IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, dondersdag, 08:00 - 21:00 uur.
 3-2-2026 MSC POESIA, IMO 9387073, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 20:00 uur.

10-2-2026 MSC POESIA, IMO 9387073, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 20:00 uur.
 11-2-2026 IONA, IMO 9826548, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 06:00 - 19:00 uur.
 16-2-2026 AIDAnova, IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 08:00 - 18:00 uur.
 18-2-2026 IONA, IMO 9826548, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 06:00 - 19:00 uur.
 22-2-2026 IONA, IMO 9826548, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 15:00 - 21:00 uur.
 25-2-2026 LE LAPEROUSE (MAIDEN CALL), IMO 9814026, Cruise Terminal, woensdag, 13:00 -22:00 uur.
 2-3-2026 AIDAnova, IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 08:00 - 18:00 uur.
 16-3-2026 AIDAnova, IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 08:00 - 18:00 uur.
 29-3-2026 IONA, IMO 9826548, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 15:00 - 21:00 uur.
 1-4-2026 AMBIENCE, IMO 8521232, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 06:00 - 19:00 uur.
 2-4-2026 AIDAnova, IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 -21:00 uur.
 5-4-2026 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur.
 12-4-2026 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 14:00 uur.
 14-4-2026 RENAISSANCE (MAIDEN CALL), IMO 8919257, Cruise Terminal, dinsdag, 08:00 - 18:00 uur.
 18-4-2026 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur.
 23-4-2026 AIDAprila, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 -23:00 uur.
 24-4-2026 STAR PRIDE, IMO 8707343, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 08:00 -20:00 uur.
 26-4-2026 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 10:00 - 15:00 uur.
 27-4-2026 BALMORAL, IMO 8506294, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 07:00 - 18:30 uur.
 30-4-2026 STAR PRIDE, IMO 8707343, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 -20:00 uur.

Info: Cruiseport Rotterdam



COSTA MAGICA, IMO 9239795 (NB-321), 102.784 GT, 3.470 passagiers, 26-10-2004 opgeleverd als COSTA MAGICA aan Costa Crociere S.p.A., Italië. 13-2-2023 verkocht aan Mykonos Magica Inc., Bermuda (ZCHE3), in beheer bij Acheon Akti Navigation Co. Ltd., Limassol, 2-2023 herdoopt MYKONOS MAGIC. 5-2024 herdoopt GODDESS OF THE NIGHT. 7-2024 in beheer bij Mykonos Magica Inc., Monrovia voor Seajet. 15-7-2024 op de eerste cruise. 18-1-2025 in beheer bij Mykonos Magica Inc. en Bernhard Schulte Cruise Services. 6-2025 vlag: Antigua & Barbuda (V2B2007). 14-11-2025 verkocht aan Tianjin Orient International Cruise, Antigua & Barbuda, in beheer bij Tianjin Orient International Cruise en Integrated Maritime Management (SG) Pte. Ltd., Singapore, 11-2025 herdoopt VISION. Het schip ligt sinds de verkoop aan de Griekse rederij Seajets in 2023 aangemeerd in Griekse wateren. Na een grondige renovatie zal het schip naar verwachting vanaf de zomer van 2026 weer varen voor de Chinese markt.

DISNEY ADVENTURE, IMO 9808986 (NB-333), 208.108 GT, 15.000 DWT. 5.000 passagiers, 11-9-2018 kiel gelegd onder bouwnummer MV WERFTEN WISMAR 125, 6-2020 geplande oplevering als GLOBAL DREAM aan Genting Cruise Lines, Kuala Lumpur, vlag: Duitsland, 2022 de geplande oplevering niet gehaald, 2022 de werf MV Werften te Wismar onder toezicht van de Meyer Werft, 2022 verkocht aan Disney Cruise Line, afgebouwd als HERO, 15-3-2025 geplande oplevering niet gehaald, 19-4-2025 te water gelaten, 10-9-2025 te Bremerhaven als DISNEY ADVENTURE, 23-11-2025 op proefvaart, 24-11-2025 te Skagen, 30-11-2025 terug te Bremerhaven, 3-2026 geplande oplevering als DISNEY ADVENTURE aan Magical Cruise Co. Ltd., Bermuda, in beheer bij Magical Cruise Co. Ltd. (Disney Cruise Line) Lake Buena Vista FL. 129.000 PK, 96.000 kW, 6 x MAN 48/60CR, 3 x Azipod XO thrusters.



Emerald Cruises bereikt nieuwe mijlpalen in uitbreiding luxe jachtvloot

Emerald Cruises heeft belangrijke stappen gezet in de verdere groei van haar luxe jachtvloot. In Halong Bay (Vietnam) vonden afgelopen periode twee ceremonies plaats: de tewaterlating van EMERALD KAIA en de kiellegging van zusterschip EMERALD RAIYA. De rederij, onderdeel van de Scenic Group, verwacht drie nieuwe superjachten aan de vloot toe te voegen vóór 2028.

EMERALD KAIA te water gelaten

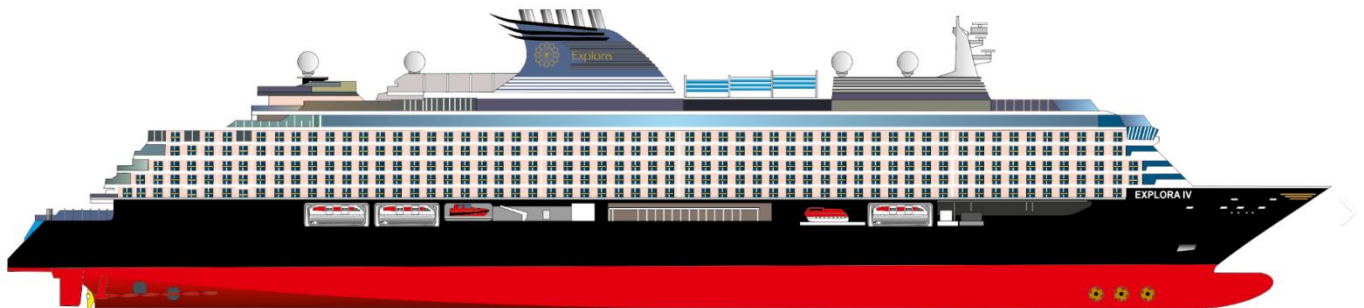
Op 10 november 2025 gleed EMERALD KAIA voor het eerst het water in. Bij de ceremonie waren diverse genodigden aanwezig, waaronder Ivo Skelin, General Manager Design & Development Projects bij Scenic Group. De EMERALD KAIA maakt zich nu op voor haar eerste vaart in april 2026, een route langs Cyprus, Griekenland en Turkije. Tijdens de zomer van 2026 zal het schip cruisen langs de kusten van Italië, Montenegro, Albanië en Kroatië, inclusief de Griekse eilanden en de Korinthische kanaalpassage.

Kiellegging voor EMERALD RAIYA

Op dezelfde dag werd de kiel van het volgende jacht, EMERALD RAIYA, officieel gelegd. Dit schip staat gepland voor een introductie in juni 2027, met routes in het oostelijke Middellandse Zeegebied en de Seychellen. In april 2028 volgt bovendien EMERALD XARA, waarmee de jachtvloot verder groeit.

Groei binnen Scenic Group

Volgens oprichter en voorzitter Glen Moroney vormen de ceremoniën belangrijke mijlpalen voor de verdere expansie van Emerald Cruises. Alle nieuwe schepen worden ontwikkeld door MKM Yachts en bieden plaats aan maximaal 128 passagiers, volledig gericht op de stijgende vraag naar kleinschalige, luxe jachtcruises. Naast de jachtvloot breidt Scenic Group ook in andere segmenten uit. Zo komt in april 2028 het expeditiejacht SCENIC IKON in de SCENIC DISCOVERY Yachts-vloot. De riviercruisetak groeit eveneens, met EMERALD ASTRA (2026) op de Rijn, Main en Donau en EMERALD LUMI (2027) op de Seine. (Bron en foto EMERALD RAIYA: Cruisereiziger, 27 november 2025).



 **MSC EXPLORA IV - Hull 6322**
Fincantieri Shipyard - 2026



EXPLORA IV, IMO 9869904 (NB-332), 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. (Foto: Carlo Martinelli, 26-7-2025 aankomst voorschip EXPLORA IV bij Fincantieri, Genua).

Nog één jaar tot de tewaterlating van MSC WORLD ASIA

De aftelling van één jaar tot de lancering van het nieuwste vlaggenschip van MSC Cruises, MSC World Asia, is begonnen.

Dit ultramoderne schip wordt het nieuwste lid van de World klasse-vloot bij haar debuut in december volgend jaar.

Met afvaarten naar bestemmingen in de Middellandse Zee vanaf 4 december 2026, zal het schip subtiele designelementen bevatten die verwijzen naar de rijke cultuur, kunst en landschappen van Azië. Passagiers kunnen aan boord zowel geliefde klassiekers als nieuwe concepten verwachten.

Met nog 12 maanden te gaan tot de lancering, deelt MSC Cruises 12 hoogtepunten van het nieuwe vlaggenschip, met nieuwe faciliteiten, culinaire belevingen en spectaculair entertainment dat passagiers te wachten staat: ontdek 12 details van het nieuwe vlaggenschip:

1. NIEUW! Drakensculptuur: Een opvallende roestvrijstalen draak, 10 meter boven de World Promenade aan het plafond bevestigd, zal de aandacht van passagiers trekken. De 12 meter lange en 9 meter brede sculptuur is versierd met bijna 700 spiegels en 3.000 LED-lampjes, die 's avonds voor een indrukwekkend schouwspel zorgen.



2. Middellandse Zee-routes: MSC World Asia vaart in de Middellandse Zee en bezoekt diverse populaire bestemmingen in de regio. Vanaf 4 december 2026 biedt het schip routes van 7-nachten aan naar Barcelona (Spanje), Marseille (Frankrijk), Genua, Civitavecchia voor Rome, Messina (Italië) en Valletta (Malta) tijdens het winterseizoen 2026/27. In de zomer van 2027 vaart het schip routes van 7 nachten naar Barcelona, Marseille, Genua, Napels (Italië), Messina en Valletta.

3. NIEUW! The Spiral @ Tree of Life: Met een lengte van 81,3 meter wordt dit de langste droge glijbaan op zee. Dit opvallende architectonische kenmerk van MSC's World klasse-schepen laat cruisereizigers in enkele seconden 12 dekken naar beneden glijden. Het nieuwe ontwerp is geïnspireerd op de bomen in Singapore's beroemde Gardens by the Bay en sluit aan bij de Aziatisch geïnspireerde elementen op het schip.

4. NIEUW! Pan-Aziatische Streetfood: Deze levendige locatie biedt een culinaire ervaring met een eigen bar en buitenterras, geschikt voor zowel dine-in als snelle hapjes. De focus ligt op Zuidoost-Aziatische gerechten – met smaken uit Singapore, Thailand, Laos, Hongkong, Vietnam en Indonesië. Dit specialiteitenrestaurant neemt passagiers mee op een culinaire reis door de smaken, texturen en verhalen van de regio.

5. NIEUW DESIGN! The Harbour: Een elegant, Aziatisch geïnspireerd redesign van dit buitenpark in de Family Aventura-zone. Families kunnen hier samenkomen voor activiteiten, lekkere snacks en ontspanning. The Harbour biedt de Cliffhanger – een spectaculaire schommelrit boven het water, 50 meter boven de oceaan –, een uitdagend touwenparcours, een aquapark, een speeltuin voor kinderen en The Harbour Bar & Bites met een selectie heerlijke gratis snacks.

NIEUW! The Clubhouse: Een levendige, retro-geïnspireerde ruimte die families samenbrengt voor plezier en creatief spel. Het bevat klassieke tafelspellen, de LEGO Family Zone, bumper cars, basketbal en rolschaatsen. De ruimte verandert mee met de dag en biedt zowel momenten van plezier voor kinderen en volwassenen als gezellige avondentertainment.

6. All-Stars Sports Bar: MSC World Asia krijgt de eerste volledig Amerikaanse sportsbar van MSC Cruises die in Europa vaart. Deze bar biedt een authentieke gameday-sfeer met grote schermen, interactieve spellen en een terras met uitzicht op zee – ideaal voor sportfans en families. Reizigers kunnen er genieten van drankjes, comfort food en Amerikaanse klassiekers.

7. De grootste keuze aan MSC Yacht Club-accommodaties ooit: Met zeven verschillende categorieën, waaronder de luxueuze NIEUWE Royal Duplex Suite, met twee slaapkamers voor maximaal zes passagiers, multi-room Owner Suites en Royal Suites met bubbelbad. Passagiers genieten van het exclusieve ship-

within-a-ship concept met privéruimtes zoals een lounge, restaurant, zonnedek en 24-uurs butler- en conciërgeservice.

8. Meer dan 40 bars, lounges en restaurants: Inclusief zes specialiteitenrestaurants zoals de geliefde Butcher's Cut steakhouse, Kaito Sushi & Teppanyaki en Hola! Tacos & Cantina. Nieuwe concepten omvatten het Pan-Aziatische streetfoodrestaurant en nog te onthullen fast-casual opties. Ook populaire bars zoals Sweet Temptations en de klassieke Britse pub met microbrouwerij voor MSC's eigen Signature-bieren keren terug.

9. Zeven districten: Net als zusterschip MSC World America krijgt MSC World Asia zeven themagebieden aan boord, elk met een eigen sfeer, faciliteiten en ervaringen. De districten zijn: Family Aventura, Zen Area, Aqua Deck, The Terraces, Galleria, Promenade en MSC Yacht Club.

10. Meer dan 20 soorten accommodatie types: Van luxe suites tot balkonhutten met zeezicht of uitzicht op de promenade, verbindingshutten voor families en binnenhutten ideaal voor soloreizigers.

11. Wellnesservaring: MSC World Asia biedt een scala aan ontspannende faciliteiten, waaronder de luxe Aurea Spa met massages en schoonheidsbehandelingen, een Technogym fitnessruimte met zeezicht, The Gentleman's Barber, zeven zwembaden (waaronder Zen pools achteraan het schip) en 13 whirlpools.

12. Internationaal entertainment, overdag en s'avonds: Met spectaculaire theatershows en entertainmentlocaties voor elk type reiziger. Live muziek, activiteiten, spellen, verrassingen en meer. (Bron en afbeelding: Cruisereiziger, 4 december 2025).

MSC WORLD ASIA, IMO 9901556 (NB-333), passagiersschip, 205.700 GT, 20-1-2020 in aanbouw onder bouwnummer ATLANTIQUE CHANTIERS Y34, 29-5-2025 geplande oplevering, 21-5-2024 kiel gelegd, 6-2026 nieuwe geplande oplevering als MSC WORLD ASIA aan MSC Mediterranean Shipping Co., vlag: Malta, in beheer bij MSC Crociere S.p.A., Napels.

OLAU BRITANNIA, IMO 8020642 (NB-333), 3-6-1981 kiel gelegd, 5-12-1981 te water, 5-5-1982 opgeleverd door Weser Snowdon. 8-5-1982 in dienst bij Olau Line (Vlissingen-Sheerness). 14.981 BRT, 8,986 NRT, 2.880 DWT, 153,40 x 28,20 x 8,01 x 5,820 meter. 754 passagiers. 21 kn. 20.800 EPK, 4 x 8 cyl, Pielstick 8PC2-5L-400. 1990 verkocht aan F. Olsen & Co., Noorwegen, herdoopt BAYARD. 1991 verkocht aan Color Line A/S-Noorwegen, herdoopt CHRISTIAN IV. 2008 herdoopt JULIA. 2012 verkocht aan C-Bed III B.V., Bermuda, herdoopt WIND PERFECTION. 2015 verkocht aan Moby S.p.A., Italië (IBLY), herdoopt MOBY ZAZÀ. 2015 verbouwd van Accommodation Ship naar Passenger/Vehicle Ship (Ferry). 12-5-2025 verkocht aan Dragon 1 Pte. Ltd., San Marino (T7CH6), in beheer bij Venture Ship Management Europe S.r.l., Genua, herdoopt ZAZÀ. 10-2025 vlag: Liberia (5LYM8), herdoopt WORLD LEGACY.

De voormalige 'MOBY ZAZA' heet nu 'WORLD LEGACY', maar staat nog steeds geregistreerd als 'Zaza' en wordt geëxploiteerd door World Cruises. Het schip verliet Sembawang op 7 oktober, waar het sinds 16 augustus aangemeerd lag, en verplaatste zich naar de Loyang Offshore Resupply Base in Singapore, waar het tot 30 november stilligt. De veerboot is nu eigendom van het in Singapore gevestigde durfkapitaalbedrijf Turn Capital, dat de rederij World Cruises heeft opgericht.

De veerboot is nu geregistreerd in Liberia. Het is de bedoeling dat hij een uur varen van Singapore en 30 tot 40 minuten van de Maleisische haven van Johor voor anker ligt



PACIFIC EXPLORER, IMO 9103996 (NB-327), Passenger (Cruise) Ship, 11-7-1996 te water gelaten bij Fincantieri, Monfalcone (5955), 19-4-1997 opgeleverd als DAWN PRINCESS aan Fairlane Shipping International Corp. Ltd., Liberia, in beheer bij Princess Cruise Lines Ltd. Zusterschepen: SUN PRINCESS, SEA PRINCESS en OCEAN PRINCESS. 77.441 GT, 44.193 NT, 8.251 DWT. 2.342 passagiers. 3-2000 vlag: U.K. 1-2004 vlag: Bermuda. 1-2009 vlag: U.K. 8-2009 vlag: Bermuda. 2009 gaat cruises maken vanaf Australië en Nieuw Zeeland. 2-7-2017 te Sydney door Dora The Explorer herdoopt PACIFIC EXPLORER. 18-4-2022 het eerste cruiseschip dat na de lockdown van Australië Sydney aanliep. Bij aankomst waren 250 bemanningsleden aan boord, later zijn 350 aanvullende bemanningsleden ingevlogen. 31-5-2022 vertrek op de eerste cruise. 2-2024 verkocht aan Probiz Investments Ltd., U.K., in beheer bij Carnival Australia, Sydney NSW. 2-2025 vlag: Bahamas, 2-2025 herdoopt STAR VOYAGER. 24-3-2025 in beheer bij StarDream Ship Management Sdn. Bhd., Kuala Lumpur. 18-8-2025 verkocht aan SC Voyager Ltd., vlag: Bahamas, in beheer bij StarDream Ship Management Sdn. Bhd., Kuala Lumpur. (Foto DAWN PRINCESS: Arjan Elmendorp, 2007, Mazatlán, Mexico).

RESORTS WORLD ONE, 9141077 (NB-309), 22-11-1995 contract, 18-11-1996 kiel gelegd, 23-12-1998 te water gelaten, 3-8-1999 (GL) opgeleverd door Jos. L. Meyer G.m.b.H. & Co. (647) als SUPERSTAR VIRGO aan Superstar Virgo Limited, Panama, in beheer bij Genting Cruise Lines Ship Management Sdn. Bhd., Kuala Lumpur. 75,338 GT. 2014 vlag: Bahamas. 2018 verkocht door Star Cruises aan Dream Cruises, 5-2019 herdoopt EXPLORER DREAM. 29-4-2022 in beheer bij V Ships Leisure S.A.M. 1-2023 herdoopt RESORTS WORLD ONE. 31-3-2023 in beheer bij StarDream Ship Management Sdn. Bhd., Kuala Lumpur. 9-2023 verkocht aan Paradise Cove Holdings Ltd., vlag: Bahamas, in beheer bij StarDream Ship Management Sdn. Bhd., Kuala Lumpur. 24-9-2023 op de eerste cruise vertrokken uit Hong Kong naar Hainan, China. 3-2019 herdoopt EXPLORER DREAM. 3-2025 herdoopt STAR NAVIGATOR. 14-8-2025 verkocht aan SC Navigator Ltd., vlag: Bahamas, in beheer bij StarDream Ship Management Sdn. Bhd., Kuala Lumpur.



Rank	Location	Sentiment	Dry Bulk USD / LDT	Tankers USD / LDT	Containers USD / LDT
1	Bangladesh	Steady	410 / LDT	430 / LDT	440 / LDT
2	Pakistan	Weak	400 / LDT	420 / LDT	430 / LDT
3	India	Weak	380 / LDT	400 / LDT	410 / LDT
4	Turkey	Steady	270 / LDT	280 / LDT	290 / LDT

Sloopprijzen GMS, 5-12-2025

ALEXANDRA L, IMO 7419626, Passenger/RoRo Ship (Vehicles), 6.496 GT, 1975 opgeleverd door Kochi Jyuk, Kochi (852) als FERRY MUROTO aan Muroto Kisen K.K., Japan. 2.500 BRT, 1.279 DWT. 1982 verkocht aan K.K. Kurushima Dockyard, Japan, herdoopt KURUSHIMA MARU. 1988 verkocht aan Atlantic Shipping S. de R.L., Honduras, herdoopt LINK. 1989 verkocht aan South Aegean Lines Mar. Co., Griekenland, herdoopt ANEMOS. 1989 verbouwd, 3.484 BRT. 2000 verkocht aan Hellenic Seaways Maritime S.A., Griekenland, herdoopt EXPRESS ANEMOS. 4-4-2000 verkocht aan Anek Lines S.A., Griekenland, herdoopt MYRTIDIOTISSA. 6-2000 in beheer bij Nel Lines. 2010 herdoopt AQUA MARIA. 2016 herdoopt MYRTIDIOTISSA. 2018 verkocht aan Kefalonian Lines Shipping Co., Griekenland, 2-2018 herdoopt ALEXANDRA L. 9-12-2018 voor de kust van het eiland Chios een motorstoring opgelopen, door een sleepboot van de havenautoriteiten naar Chios gesleept. 29-10-2022 te Neos Molos bij Drapetzone, Piraeus in aanvaring gekomen met de afgemeerde bulkcarrier ZILLOS (IMO 9199206), beide schepen liepen schade op, maar er zijn geen gewonden of vervuiling gemeld als gevolg van het incident. 29-10-2022 uit de vaart genomen. 3-6-2025 verkocht aan onbekende koper, 6-2025 vlag: Togo (), 6-2025 herdoopt LEXA. 28-11-2025 met de sleepboot PROTUG 40 gearriveerd te Aliaga en op het strand gezet om gesloopt te worden.

ANG HO, IMO 9132765 (NB-333), Pusher Tug, 465 GT, 19-6-1995 opgeleverd door Matsuura Iron Shipbuilding, Osakikamijima, Japan als KOSHO MARU NO. 3. 2003 herdoopt KINEI MARU NO. 28. 10-2008 herdoopt SOOYANG. 26-9-2025 verkocht aan Future Projects Inc., St. Kitts & Nevis (V4CC7), in

beheer bij Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 9-2025 herdoopt ANG HO. 18-10-2025 van Singapore, 28-10-2025 op Chittagong Anchorage, 4-11-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.



APOLLON, IMO 7431806, Tug, 354 GT, 9-1976 opgeleverd door Cantieri Navale M. & B. Benetti, Viareggio (109) als TITO NERI SECONDO aan Fratelli Tito e Alfredo Neri S.p.A., Livorno. 3.100 EPK, 2.280 kW, 9 cyl, 4 tew, MaK 9M453AK. 8-2011 verkocht aan Lybousakis Apollon Shipping, Piraeus-Griekenland (SVA3600), herdoopt APOLLON. 12-2017 verkocht aan Lybousakis Apollon 1 Shipping, Piraeus-Griekenland, in beheer bij Mediterranean Tugs Consortium (Med Tugs), Piraeus. 20-10-2018 voor de baai van Antikyron bij Akra Kefali in aanvaring gekomen met de sleepboot ARTEMIS VI, beide schepen raakten beschadigd, de havenautoriteiten van Antikyron hielden ze aan totdat de reparaties waren uitgevoerd en de zeewaardigheid was gecertificeerd door classificatiebureaus. 2025 verkocht voor sloop naar Turkije. 8-12-2025 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Nektarios Papadakis, 7-8-2022 Lavrion).

ARDHIANTO, IMO 9100528, 7.633 GT, 9.099 DWT, General Cargo Ship, 6-7-1994 te water, 21-9-1994 opgeleverd door Shin Kochi Jyuko K.K., Kochi (7051) als KOCHI ACE aan Trio Happiness S.A., Panama. 8-2005 verkocht aan P.T. Gurita Lintas Samudera, Jakarta-Indonesië, herdoopt ARDHIANTO. 11-1-2022 verkocht aan Toronto Shipping & Maritime, 2022 vlag: Togo, in beheer bij High Seas Shipping & Marine Services LLC, Sharjah en Falcon Shipping Line DMCC. 7-2025 vlag: Comoros (D6A3955). 2025 verkocht voor sloop naar Pakistan. 5-12-2025 op Gadani Anchorage.

ARK, IMO 8504260 (NB-333), General Cargo Ship, 2.564 GT, 3.050 DWT, 1985 opgeleverd door J.J. Sietas Schiffswerft, Hamburg (981) als HEIKE LEHMANN aan Reederei Hans Lehmann OHG, B.R.D. 9-2013 verkocht aan Uniluck Management Ltd., Belize (V3NL9), in beheer bij Norfes-Marine Service Co. Ltd., herdoopt ARK. 7-5-2024 in beheer bij Eastern Marine Agency LLC, Vladivostok. 2025 verkocht voor sloop naar India. 1-11-2025 op Bhavnagar Anchorage, 4-11-2025 op Alang Anchorage, 6-11-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

ARK PRESTIGE, IMO 9116242 (NB-114), 18-1-1996 opgeleverd door Asakawa Shipbuilding Co. Ltd. (390) als PANAM CRISTAL aan Geisel Compania Maritima S.A., Nassau-Bahamas, 5.973 GT, 3.253 NT, 10.314 DWT, 125,00 (117,00) x 18,82 x 9,90 x 7,764 meter, tankschip, 11.564 m³, 4.750 EPK, 3.494 kW, B&W 6L35MC van Hitachi Zosen Corp., in beheer bij Maruta Industries Co. Ltd., Hashihama, Japan, 25-11-2002 (e) herdoopt CRISTAL, 3-2005 zou verkocht zijn aan Nederlandse belangen. 5-2005 verkocht aan Sanmar Shipping Ltd., India (AUJQ), herdoopt SANMAR MAJESTY. 2-2019 verkocht aan Integrity Ships Pvt. Ltd., India, 2-2019 herdoopt ARK PRESTIGE. 19-1-2022 in beheer bij Asmi Ships Pvt. Ltd., Kolkata. 21-11-2025 verkocht voor sloop.

ARM.7 JAN SENIOR, IMO 8718938, Fishing Vessel, 5460 GT, PFBT, 1987 casco gebouwd door Gdynia Shipyard, 28-12-1987 opgeleverd door Maaskant Shipyards B.V., Stellendam als ARM-7 JAN SENIOR aan Siereveld B.V., Arnemuiden. 4.458 PK, 3.280 KW, Deutz. 1991 motor: 3.835 PK, 2.822 KW. 1993 verkocht aan Grietje B.V., Arnemuiden (van Siereveld). 2008 verbouwd, motor: 2.000 PK, 1.472 KW. 2012 verbouwd voor Pulsvisserij. 2025 verkocht voor sloop.

ARM.44 NEELTJE JANNETJE, IMO 8509492, Fishing Vessel, 542 GT, PGFT, 31-12-1985 opgeleverd als NEELTJE JANNETJE. 1993 verkocht aan Geertruida B.V., Arnemuiden, in beheer bij van Siereveld. 2025 verkocht voor sloop.

ASMAA Z, IMO 9162966 (NB-333), Bulk Carrier, 25.977 GT, 47.240 DWT, 2-12-1997 opgeleverd als HARMONIC HALO. 3-2006 herdoopt HALO FRIENDS. 5-2007 herdoopt JAG RIDDHI. 3-2009 herdoopt TONG XIANG. 4-2018 herdoopt WAN TONG STAR. 9-2020 herdoopt PHOEBE. 6-2022 herdoopt JIE

SHUN DA. 2-4-2023 om 15:45 uur geënterd terwijl het de oostelijke vaargeul van de Straat van Singapore passeerde in positie 01.16.16 NB en 104.12.30 OL, de bemanning sloeg alarm, waarna de dader het schip verliet en ontsnapte, er waren geen meldingen van diefstal en de bemanning was veilig.

6-6-2023 verkocht aan Asmaa Shipping Co. Ltd., Sierra Leone (9LU2560), in beheer bij Safe Sea Services S.a.r.l., Jounieh, Libanon, 6-2023 herdoopt ASMAA Z. 2025 verkocht voor sloop naar Pakistan.

25-10-2025 op Gadani Anchorage, 7-11-2025 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

BOLD MARINER, IMO 9136955, Bulk Carrier, 26.058 GT, 14.872 NT, 45.674 DWT, 28-6-1996 opgeleverd door Tsuneishi Shipbuilding Co. Ltd. (1086) als SEAGULL HACHINOHE. 5-2004 herdoopt SANKO FALCON. 9-2009 herdoopt HARVEST LEGEND. 22-11-2019 verkocht aan Bold Mariner Shipping Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Graham Shipping Co., Athene, 11-2019 herdoopt BOLD MARINER. 3-2021 vlag: Panama (3FRW7). 11-2025 verkocht voor sloop (430 USD/TO).

BORDOYARNES KG183, IMO 6403448, Fishing Vessel, XPPE, 367 GT, 1963 opgeleverd als STRANDINGUR. 7-2007 herdoopt VESTURHAVID. 10-2020 herdoopt VESTURLEITID. 5-11-2020 verkocht aan Deep C Fishing SP/F, Faroe Islands (XPPE), 11-2020 herdoopt BORDOYARNES. 5-2025 te Esbjerg om gesloopt te worden.

CHANG ZHI, IMO 9082611, Bulk Carrier, 16041 GT, 26517 DWT, 22-11-1995 opgeleverd door Guangzhou Shipyard Int. (GSI) als HANDY ALTHEA. 9-1998 herdoopt ALTHEA. 5-2005 herdoopt BLUDANCE. 17-12-2009 verkocht aan Taihang Shipping Co. Ltd., China (BDTR), 12-2009 herdoopt CHANG ZHI. 10-9-2020 verkocht aan Bank of Communications, China (BDTR), in beheer bij Taihang Shipping Co. Ltd. 24-11-2025 verkocht voor sloop.

DALIA. IMO 7911595 (NB-333), Aggregates Carrier, 2.340 GT, 3.241 DWT. 15-10-1981 opgeleverd als CORCONTE door Ast. del Atlantico, Santander (212) als CORCONTE aan Mar. del Besaya S.A., Spanje. 1.496 BRT, 3.241 DWT. 1986 verkocht aan Storesund Rederi, Noorwegen, herdoopt ANGLO. 1989 verkocht aan Anglo Shipping Ltd., Bahamas, herdoopt CORRIENTE. 1991 verkocht aan Mindell Shipping S.A., Bahamas. 1993 verkocht aan Hagland Bulk K/S, Noorwegen, herdoopt MIRA NOR. 30-8-2002 in beheer bij Hagland Shipping AS. 4-3-2008 verkocht aan Nobleza Armadora, 3-2008 vlag: Uruguay, in beheer bij Nobleza Naviera, 3-2008 herdoopt CORAJE. 20-3-2020 verkocht aan Return Shipping Ltd., 3-2020 vlag: Sierra Leone, in beheer bij Safe Sea Services S.a.r.l., 2020 herdoopt CRUZ DEL SUR. 5-2020 herdoopt CRUZ. 19-2-2021 verkocht aan Manassa2 M Shipping Ltd., 2-2021 vlag: Comoros, 2-2021 herdoopt MANASSA FLOWER M. 25-1-2022 in beheer bij Cedar Marine Services SAL. 8-2022 herdoopt PRIDE. 10-2022 vlag: Palau. 10-2022 Abdullah Reis Charity Ltd., Palau, herdoopt SEA MERCY. 21-3-2023 in beheer bij African A Marine Ltd. 6-2023 verkocht aan Nezha Shipping Co., Palau, 6-2023 herdoopt DALIA. 9-2024 vlag: St. Kitts and Nevis. 10-2025 verkocht voor sloop naar India. 13-11-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

DELFINA, IMO 9256248, Crude Oil Tanker, 40.763 GT, 72.344 DWT. 2003 opgeleverd als WHITE DOLPHIN. 2003 herdoopt STENA COMANCHE. 2007 herdoopt WHITE DOLPHIN. 2011 herdoopt SN FEDERICA. 24-11-2015 verkocht aan Telluride Shipping LP, Marshall Islands, 2015 herdoopt TELLURIDE. 27-2-2023 verkocht aan Topsail Shipholding Inc., Liberia, in beheer bij Babylon Navigation DMCC, herdoopt DELFINA. 8-2025 vlag: onbekend. 10-2025 verkocht voor sloop. 9-11-2025 op Bhavnagar Anchorage, 11-11-2025 op Alang Anchorage, 12-11-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.



DEVELOPMENT DRILLER 3, IMO 8769121, semi-sub. Platform, 12-1-2006 contract, 25-11-2006 kiel gelegd bij Keppel AmFels, Singapore, 22-5-2009 opgeleverd als DEVELOPMENT DRILLER 3 aan Transocean, Port Vila-Vanuatu (YJVD2). 37.981 GT, 23.513 DWT.

Werk bij boorput DEEPWATER HORIZON

Op 16 september 2010 heeft een noodhulpboor de beschadigde oliebron van de "DEEPWATER HORIZON" succesvol aangesloten.

Dankzij een combinatie van sensoren in de boorapparatuur en geavanceerde instrumentatie die de afstand tot de boormantel kan meten, hebben BP-ingenieurs en het federale wetenschappelijke team geconcludeerd dat de "DEVELOPMENT DRILLER III"-ontlastingsput de Macondo-put heeft geraakt. Vervolgens zullen de teams zich voorbereiden om cement in de buitenring van de put te pompen en de 'bodemaafbraak' van de put binnen de komende drie dagen te voltooien. (Timsen, 17-9-2010).

Put afgesloten

Met een laatste cementinjectie vernielde BP Plc op 19 september 2010 definitief zijn diepzeepoot in de Golf van Mexico, die op 20 april scheurde. 153 dagen nadat de Macondo-put scheurde, slaagde BP erin om vanaf de "DEVELOPMENT DRILLER III" een ontlastingsput te boren op bijna 5500 meter onder het zeeoppervlak en de put permanent af te dichten met cement. De Macondo 252-put is nu feitelijk dood en vormt geen bedreiging meer voor de Golf van Mexico. Op 16 september boorde BP een ontlastingsput in de bodem van de Macondo-put om cement in te pompen en het reservoir definitief af te sluiten. BP pompte op 17 september zeven uur lang cement en voltooide in de vroege ochtend van 19 september een druktest die aantoonde dat de put permanent dicht was. De ontwikkeling maakte een einde aan de ramp, bijna vijf maanden nadat de put op 20 april scheurde. Dit veroorzaakte een explosie aan boord van het boorplatform DEEPWATER HORIZON, waarbij elf werknemers omkwamen en meer dan vier miljoen vaten olie in de zee terecht kwamen. (Timsen, 20-9-2010).

26-9-2025 van Chaguaramas, Trinidad & Tobago gesleept door FRAM PRINCE, 29-11-2025 op de rede van Aliaga, 30-11-2025 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden.

(Foto: U.S. Coast Guard gemaakt door Petty Officer 3rd Class Patrick Kelley/wikipedia, 18-5-2010 bij Deepwater Horizon om de put dicht te maken).

DSM NORWICH, IMO 9274551, Bulk Carrier, 19.887 GT, 32.754 DWT, 31-3-2004 opgeleverd als SUN RUBY. 17-11-2023 verkocht aan Norwich Marine Ltd., Barbados (8PTO3), in beheer bij Stemship Management Ltd., Khaldeh, Libanon, 11-2023 herdoopt DSM NORWICH. 24-11-2025 verkocht voor sloop.

DUMONT D'URVILLE, transportschip van de Franse marine. Een ander afgedankt schip van de Franse marine, het voormalige lichte transportschip DUMONT D'URVILLE, werd op 14 november 2025 van het scheepswerkhof van Landévennec in Finistère gehaald. Het werd door de CAEN OUISTREHAM 5 uit Brest gesleept en arriveerde op 16 november in de haven van Le Havre, waar het door Gardet et de Bézenac Recycling zal worden ontmanteld als het grootste van de zeven afgedankte schepen van de Franse marine die deel uitmaken van een contract dat aan de sloopwerf is gegund. De andere zes zijn de sleepboot BUFFLE, de patrouilleboten L'AUDACIEUSE en LA CAPRICIEUSE, en de mijnenjagers VERSEAU, PERSÉE en ÉRIDAN. De laatste twee liggen nog steeds te wachten in Landévennec, terwijl de andere al in Le Havre zijn aangekomen.

EAGLE S, IMO 9329760 (NB-332), Double 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 ten zuiden van Helsinki aangehouden door de Finse kustwacht. 25-10-2025 van Port Said. 11-11-2025 op Aliaga Anchorage, 12-11-2025 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden.

3-10-2025 een Finse rechtbank verwierp 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).

Russische schaduwtanker betrokken bij vermoedelijke sabotage belandde op strand van Aliaga

De 'EAGLER S' verliet op 25 oktober haar langdurige ankerplaats in Port Said en arriveerde op 11 november 2025 te Aliğa, de dag na aankomst ging de tanker het strand op.

Daarmee kwam een einde aan een lange reeks ongelukken en vermoedelijke spionage en sabotage. Op 2 mei 2012 botste de tanker, destijds 'FR8 PRIDE' geheten en geëxploiteerd door het in Singapore gevestigde bedrijf FR8, met het drijvende boorplatform 'ROWAN EXL I' in Aransas Pass, de waterweg die de Golf van Mexico verbindt met Aransas Bay, Texas, nadat de motor van de tanker was uitgevallen. De NTSB schatte de schade op 16 tot 17 miljoen dollar.

Op 25 september 2014 vernielde de tanker, destijds 'LR MIMOSA' gedoopt en gecharterd door Panamax International Shipping Corporation, de verbinding met een monoboeiterminal in de baai van Quintero, Chili, waardoor een olielek ontstond. Naar schatting 39 ton ruwe olie lekte in de baai van Quintero.

In de zomer van 2024 werden documenten veiliggesteld die wezen op de aanwezigheid van apparatuur voor signaalinlichtingen aan boord. Het hoge stroomverbruik zou de generatoren van het schip hebben overbelast. Er waren ook meldingen van andere verdachte items aan boord en de lozing van dergelijke items in zee tijdens een eerdere passage van het Kanaal.

Op 25 december 2024 kruiste de tanker, nu varend onder de naam 'EAGLE S', de Estlink 2-onderzeekabel in de Finse Golf. Tegelijkertijd meldde de rederij Fingrid een stroomstoring op de kabel. De Finse kustwacht onderschepte vervolgens de tanker, die zijn anker aan bakboordzijde miste, escorteerde het schip naar Finse territoriale wateren en ging aan boord. Op 28 december 2024 verplaatste de Finse politie het schip van de Finse Golf naar de baai van Svartbäckfjärden, nabij de haven van Sköldvik, om verder onderzoek door de politie van het Ministerie van Binnenlandse Zaken mogelijk te maken.

De bemanning bestond uit 24 personen uit Georgië en India. Acht van hen werden onderzocht op strafbare feiten zoals ernstige sabotage. Tijdens het onderzoek werd een sleepspoor ontdekt op de zeebodem langs de vorige koers van de tanker, dat mogelijk veroorzaakt was door een anker dat over de zeebodem was gesleept. Begin januari werd het afgebroken anker ook gevonden en geborgen aan het einde van het sleepspoor op de zeebodem.

Toen onderzoekers het scheepsregister doornamen, ontdekten ze dat de laatste geldige verzekeringspolis van het schip bij het Russische bedrijf Ingosstrakh in augustus 2024 was verlopen. [Op het moment van het incident was het schip dus niet verzekerd.

Tijdens een havenstaatcontrole aan boord van de tanker werden 32 tekortkomingen geconstateerd met betrekking tot de technische staat, aldus de Finse Transport- en Communicatieautoriteit (Traficom). Inspecteurs troffen ernstige tekortkomingen aan in de brandbeveiliging, navigatieapparatuur en de ventilatie van een pompkamer. Het verhelpen van deze problemen was een voorwaarde om de 'Eagle S' weer in de vaart te kunnen nemen.

Op 2 maart 2025 werd bekendgemaakt dat de Finse autoriteiten de 'EAGLE S' hadden vrijgelaten. De Finse politie verklaarde dat het technisch onderzoek naar het schip was afgerond. Van de acht bemanningsleden mochten er vijf Finland verlaten, terwijl drie moesten blijven. De kapitein en twee officieren, die nu terechtstaan in Helsinki, beweerden dat het niet sabotage was, maar een combinatie van mechanische defecten, gebrekkig onderhoud en slecht weer, waardoor de 'EAGLE S' zijn anker verloor. Finse aanklagers beweerden dat de tanker opzettelijk zijn anker 50 zeemijl had laten slepen, waardoor vijf onderzeese kabels beschadigd raakten. Het Openbaar Ministerie eist een gevangenisstraf van tweeënhalft jaar voor de drie personen voor dit vergrijp en nalatigheid.

De Europese Unie is van mening dat de 'EAGLE S' deel uitmaakte van de schaduwvloot die Rusland gebruikt om het olie-embargo te omzeilen dat op 5 december 2022 van kracht werd, en om het prijsplafond voor Russische olieproducten dat op 5 februari 2023 van kracht werd, te omzeilen. (Timsen, 27-11-2025).

ENSCO 8506, IMO 8770534 (NB-327), Drilling Jack Up, Liberia (A8QU9), 19.377 GT, 2012 opgeleverd door Keppel Fels, Singapore als ENSCO 8506 aan Ensco Offshore LLC, Houston TX. 2017 opgelegd te Galveston. 15-3-2025 verkocht voor sloop (as is Galveston). 18-9-2025 vertrokken van Galveston met de sleepboot HULK II. 4-12-2025 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

FU OCEAN, IMO 9218777, Bulk Carrier. 86.848 GT, 173.018 DWT. 2001 opgeleverd als LOWLANDS LONGEVITY. 22-1-2019 verkocht aan Korea Tonnage No 53 Shipping Co., Marshall Islands, 2019 herdoopt F FORTUNE. 26-1-2021 verkocht aan Gaia Shipping Ltd., Liberia, herdoopt XIN FU OCEAN. 24-7-2025 verkocht aan Libra Seaway LLC, Sierra Leone (9LS2201), in beheer bij Blue Whale Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 7-2025 herdoopt FU OCEAN. 2025 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 10-11-2025 op Chittagong Anchorage, 20-11-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

FULDA, IMO 9185865, Chemical/Oil Products Tanker, 11.962 GT, 19.477 DWT, 1999 opgeleverd als JIPRO DREAM. 2007 herdoopt CHEMSTAR ANGEL. 12-2009 herdoopt SC SHENZHEN. 11-6-2019 verkocht aan Peace Worth Shipping Co. Ltd., Hong Kong, China Aoxing Ship Management Shanghai Ltd.), herdoopt PEACE WORTH. 31-10-2022 verkocht aan Vienna Shipping Co. Ltd., Hong Kong, China, in beheer bij Peace Worth Shipping Co. Ltd. en Outfit Shipping Co. Ltd., 10-2022 herdoopt FORMAN. 3-11-2022 in beheer bij Peace Worth Shipping Co. Ltd. en Oceanway Ships Management Co. 28-11-2023 verkocht aan Fulda Industrial Co. Ltd., Hong Kong, China, in beheer bij Sinda Ship Management Co. Ltd., 11-2023 herdoopt FULDA.

Tanker verlaten na explosie

De 'FULDA', op weg naar Oman, meldde een explosie op positie 22.48 NB en 070.04 OL, kort na het voltooien van een methanollozing bij oliesteiger nr. 2 van de haven van Deendayal in Kandla, Gujarat, en

verliet de haven om 13.05 uur IST. De explosie werd waargenomen door een nabijgelegen schip, de TEAM FOCUS, wat leidde tot een snelle reactie van de kustwacht en de havenautoriteiten van Deendayal op 6 juli 2025. Hoewel er geen brand of rook werd gemeld, helde het schip zwaar over naar stuurboord en vertoonde het enorme tekenen van vernietiging door de kracht van de explosie. De tanker ontwikkelde aanvankelijk een slagzij van 22 graden naar stuurboord en draaide later naar bakboord toen er aan boord maatregelen werden genomen. Om 19.00 uur IST verzocht de kapitein van het schip formeel om de evacuatie van de 21 bemanningsleden, waaronder 11 Chinezen, twee Bengalezen, één Indonesiër en zeven Myanmarese staatsburgers. Ze werden veilig van het schip gehaald door de sleepboot ORCHID STAR, die vanuit Kandla was vertrokken.

Hoewel de situatie aanvankelijk onder controle leek, brachten de veranderende omstandigheden en de ernstige structurele impact de kapitein ertoe om assistentie te vragen. De tanker vervoerde 384,17 ton brandstof als lading aan boord. Hoewel er geen olievervuiling is bevestigd, is er een grootschalige preventiecampagne gestart. De explosie zou verband kunnen houden met onjuiste behandeling van brandbare dampen tijdens het ontgassen. De FULDA vervoerde methanol, en onvoldoende spoeling en zuivering zouden de vorming van een brandbaar damp-luchtmengsel kunnen hebben veroorzaakt.

Naar aanleiding van de noodsituatie werden twee sleepboten, het schip van de Indiase kustwacht 'ICGS 'C-429' en het vervuiliingsbestrijdingsschip SAMUDRA PAVAK, naar de locatie gestuurd. Twee interceptieboten van de Indiase kustwacht bleven ter plaatse om de FULDA in de gaten te houden, die nog steeds dreef en waar geen waterinfiltratie werd gemeld. Alle omliggende schepen is geadviseerd een veilige afstand tot de slurf te bewaren vanwege mogelijke brand- of vervuilinggevaren. (Timsen, 7-7-2025).

Bemanning keerde terug in Kandla, geen vervuiling waargenomen door beschadigde tanker

Alle 21 bemanningsleden van de FULDA werden naar de haven van Kandla gebracht nadat een explosie een groot deel van het voordek had opengereten. De tanker had een lading methanol gelost bij de Deendayal-terminal in Kandla en vertrok halverwege de ochtend van 6 juli op weg naar Oman. Eerste verhoren door het directoraat-generaal toonden aan dat het schip was begonnen met de tanks ontgassen. De autoriteiten onderzochten de onjuiste behandeling van brandbare dampen en mogelijk het onvoldoende spoelen en zuiveren van de tanks. Ze vermoedden dat er zich een brandbaar damp-luchtmengsel in de tanks had verzameld. De tanker had meer dan 384 ton brandstof aan boord. Het verontreinigingsbestrijdingsschip stond paraat, maar tot nu toe waren er geen meldingen van een brandstoflozing. (Timsen, 8-7-2025).

18-9-2025 verkocht aan Columbia Seas Ltd., Tortola, British Virgin Islands, vlag: Togo (5VJJ7), 9-2025 herdoopt ABILITY. 2025 verkocht voor sloop naar India. 16-11-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

GRYPHON A, IMO 8920309 (Z-47), Oil Production and Storage Unit (FPSO), 12-1990 kiel gelegd, 15-4-1992 te water gelaten, 2-1993 opgeleverd door "ASTANO" Ast. y Talleres del Noroeste S.A., El Ferrol (267) als GRYPHON A aan Kerr-McGee Oil (UK) PLC, Arran Energy Exploration Ltd., Santa Fe Exploration (UK) Ltd., Clyde Expro PLC, & Clyde Petroleum (North Sea) Ltd., Douglas-Isle of Man, in beheer bij Denholm Ship Management (I.O.M.) Ltd., 66.830 GT, 94.000 DWT, 257,60 (242,00) x 41,10 x 23,60 x 16,500 meter, L 88.258 m³, 20.393 EPK, 15.000 kW, 5 x Wärtsilä 16V25, gekoppeld aan 5 elektromotoren, 3 pitch propellers, 7 kn., gestationeerd in Block 9/18B op circa 200 mijl ten noordoosten van Aberdeen in 112 meter diep water, 2008 (e) verkocht aan Maersk Oil North Sea U.K. Ltd., Aberdeen, thuishaven en vlag: Douglas-Isle of Man, Maersk Oil beheert het blok met een belang van 86.5%, 4-2-2011 tijdens een storm braken 4 van de 10 ankerkettingen en raakte de FPSO van z'n plaats, 2 man raakten gewond, korte tijd later weer gestabiliseerd, Maersk besloot de GRYPHON A naar de werf te sturen voor een grote onderhoudsbeurt na 18 jaar op zee, 5-6-2011 binnengebracht door de TOR VIKING II met bestemming paal 84, Calandkanaal. 27-6-2011 verhaald met de sleepboten SMIT HUDSON, SMIT SEINE, SMIT PANTHER en SMIT SCHELDE naar Dok 8 van Damen Shiprepair Rotterdam B.V. in de Wiltonhaven te Schiedam. 8-6-2012 verhaald naar de Elbehaven in de Europoort. 12-2018 verkocht aan Total Energies E&P UK Ltd., Douglas-Isle of Man. 2-2020 verkocht aan Total E&P North Sea UK Ltd., Douglas-Isle of Man. 28-10-2025 verkocht aan Djerba Offshore Ltd., Dubai, vlag: Isle of Man (MQSY9), in beheer bij Orion Capital Ltd., Dubai. 12-2025 verkocht voor sloop naar Turkije.

GULY, IMO 9256236, Crude Oil Tanker, 40.763 GT, 72.344 DWT, 31-3-2003 opgeleverd als BLUE DOLPHIN. 9-2003 herdoopt STENA COMMANDER. 11-2006 herdoopt BLUE DOLPHIN. 3-2011 herdoopt SN AZZURRA. 11-2015 herdoopt CATALINA. 1-2023 herdoopt GULYA. 2025 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 2-10-2025 verkocht aan Bengaluru Shipping Corp., 10-2025 vlag: Comoros (D6A4221), in beheer bij Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 10-2025 herdoopt GULY. 11-11-2025 op Chittagong Anchorage, 19-11-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

IVAN TORNEV, IMO 8606886, Fishing Vessel, 1.895 GT, 660 DWT, 1986 opgeleverd door Volkswerft, Stralsund (720) als IVAN TORNEV aan U.S.S.R. Sevryba, U.S.S.R. 1992 over aan Sevryba, Rusland. 1999 verkocht aan Murmansk Gubernia Fleet Co, Rusland. 14-3-2016 verkocht aan Dorset Bay LP, Belize. 14-3-2016 opgelegd. 2021 vlag: onbekend. 11-2025 gesloopt te Liepaja.

JIA NING SHAN, IMO 9292553, Bulk Carrier, 33.576 GT, 57.599 DWT, 11-8-2005 opgeleverd als JIA NING SHAN aan China Shipping Development Co., China (BRUS). 10-2014 verkocht aan China Shipping Bulk

Carrier Co., China (BRUS). 1-2-2011 op 201 mijl ten zuidwesten van Thuraakunu Island, Malediven om 11:57 uur UTC aangevallen, één moederschip en twee skiffs met elk vijf piraten aan boord schoten met automatische wapens op het schip, het schip verhoogde zijn snelheid en maakte gebruik van ontwijkende manoeuvres om aan de aanval te ontkomen. 9-10-2025 gearriveerd bij een Chinese sloper om gesloopt te worden.

JIA SHUN SHAN, IMO 9292412, Bulk Carrier, 33.511 GT, 57.249 DWT, 31-10-2005 opgeleverd als JIA SHUN SHAN aan China Shipping Development Co., China (BRUQ). 2014 verkocht aan China Shipping Bulk Carrier Co., China (BRUQ). 31-12-2018 verkocht aan Cosco Shipping Bulk Co. Ltd., China (BRUQ). 12-10-2025 gearriveerd bij Jiangmen Scrapyard om gesloopt te worden.

JIA XIN SHAN, IMO 9292395, Bulk Carrier, 33.511 GT, 57.133 DWT, 11-8-2005 opgeleverd als JIA XIN SHAN aan China Shipping Development Co., China (BRUK). 29-12-2018 verkocht aan Cosco Shipping Bulk Co. Ltd., China (BRUK). 4-10-2025 gearriveerd bij Jiangmen Scrapyard om gesloopt te worden.

JIA XIANG SHAN, IMO 9292527, Bulk Carrier, 33.511 GT, 57.646 DWT, 29-1-2005 opgeleverd als JIA XIANG SHAN aan China Shipping Development Co., China (BRUI). 2-2014 verkocht aan China Shipping Bulk Carrier Co., China (BRUI). 8-10-2025 gearriveerd bij Xin Hui Scrapyard 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. 26-9-2025 verkocht voor sloop (as is Surabay, Indonesië). 23-10-2025 verkocht aan Aries Navigation Ltd., St. Kitts and Nevis (V4CH7), in beheer bij Trinitas Ship Management Pvt. Ltd., Mumbai en GR Shipping Pte. Ltd., Singapore, herdoopt RANA. 10-11-2025 op Chittagong Anchorage, 18-11-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

LEO, IMO 9066473, Oil Products Tanker, 3.245 GT, 4.943 DWT, 12-1-1993 te water, 9-4-1993 opgeleverd door Shin Kurushima Dockyard, Hashihama (2753) als YOWA MARU aan Heiwa Kisen K.K., Tokyo-Japan. 2.998 GT, 4.943 DWT. 2000 verkocht aan Yen Transtech Co. Ltd., Yokohama-Japan. 15-9-2015 verkocht aan Victory Supply Sdn. Bhd., 9-2015 vlag: Maleisië, 9-2015 herdoopt VS HARMONY. 2016 nieuwe meting: 3.245 GT, 4.943 DWT. 12-2018 verkocht aan Ful-tonn Marine Sdn. Bhd., Maleisië, 12-2018 herdoopt LEO. 4-2021 verkocht aan SW2 Ltd., 4-2021 vlag: Belize, in beheer bij Sinar Cemerlang Marine Sdn. Bhd. 8-2021 vlag: onbekend. 11-2022 vlag: Mongolië. 8-2023 vlag: Sao Tome and Principe. 10-2025 vlag: Mongolië (JVXB8). 2025 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 13-11-2025 op Chittagong Anchorage.

MASAL, IMO 9169421 (NB-333), Crude Oil Tanker, 81.265 GT, 159.211 DWT, 23-7-1998 opgeleverd als MINDANAO. 12-2015 herdoopt TRUE OCEAN. 13-3-2019 verkocht aan Ocean Glory Giant OGG S.A., 3-2019 vlag: Iran (EPHO6), 3-2019 herdoopt GALAXY ROYAL. 6-2019 herdoopt MASAL. 2025 verkocht voor sloop naar India. 1-11-2025 op Alang Anchorage, 7-11-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

MONICA P, IMO 9179218 (NB-231), Bulk Carrier, 27.828 GT, 46.657 DWT, 1998 opgeleverd als SOLAR BAY, 2-2002 herdoopt SOLAR EUROPE. 1-2009 herdoopt MONICA P. 8-6-2018 verkocht aan Asia Mulia Transpasifik P.T., Indonesië (YCIC2). 2025 verkocht voor sloop (380 USD/TO as is Belawan). 24-11-2025 gearriveerd op Chittagong Anchorage.

MV EENA1, IMO 8105961 (NB-332), General Cargo Ship, 2.710 GT, 4.106 DWT, 1981 opgeleverd door Matsuura Zosen, Kinoh (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 Pakistan. 2025 herdoopt MV EENA 1. 28-9-2025 op Gadani Anchorage, 21-11-2025 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

NEER 1, IMO 9224283 (NB-333), Crude Oil Tanker, 81.310 GT, 149.993 DWT, 26-8-2002 opgeleverd als EURO SKY. 11-2003 herdoopt SUMMER SKY. 11-2016 herdoopt NORDIC MOON. 7-2022 herdoopt SOL PRIDE. 8-2023 herdoopt KAPAL CANTIK. 11-4-2024 verkocht aan Worthalliance Ltd., Cook Islands. 1-2025 vlag: Gambia (C5J478), 1-2025 herdoopt NEER 1. 10-2025 verkocht voor sloop. 19-10-2025 op Bhavnagar Anchorage, 6-11-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

NEW PROGRESS, IMO 9116486, Products Tanker. 4.993 GT, 30-9-1995 opgeleverd als OCEAN FALCON. 9-2013 vlag: Dominica (Xin Sheng Shipping Pte. Ltd.). 7-2014 vlag: Mongolië, 7-2014 herdoopt FALCON No. 9. 11-2016 vlag: Micronesië (VALS), 11-2016 herdoopt NEW PROGRESS. 10-2017 vlag: Mongolië. 10-2019 vlag: Cook Islands. 9-12-2022 verkocht aan Brilliant Global Ltd., 12-2022 vlag: Mongolië, in beheer bij Vesa Marine Pte. Ltd. 7-2023 vlag: Sierra Leone. 2025 verkocht voor sloop. 9-11-2025 op Chittagong Anchorage, 14-11-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

NOLAN, IMO 9179701, Crude Oil Tanker, 157,814 GT, DWT, 2-2-2000 opgeleverd door Daewoo Heavy Industries Ltd. (5123) als ARGO ARTEMIS. 2000 herdoopt NYSA. 2009 herdoopt BW NYSA. 2014 verkocht van Nysa Shipping Pte. Ltd., Singapore aan Aquamarine Enterprises Inc., Panama, 11-2014 herdoopt MAROON. 6-2021 herdoopt OSLO. 29-8-2022 verkocht aan Pontus Navigation Corp., Panama, 8-2022 herdoopt NOLAN. 3-2023 vlag: onbekend. 5-2024 vlag: Guyana (8RCU3). 10-2014 verkocht voor 30 M USD aan een Griekse koper (Smart Tankers Inc.). 2025 verkocht voor sloop naar India. 24-11-2025 op Alang Anchorage, 25-11-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

PATCHARAWADEE 10, IMO 7927489, LPG Tanker, 1.695 GT, 1.831 DWT, 19-1-1980 te water, 3-1980 opgeleverd door Usuki Tekkoshō, Usuki (1508) als GAS DIA No. 2 aan Kumazawa Kaiun K.K. & Mitsubishi Ekika Gas K.K., Japan. 1.491 BRT, 1.831 DWT. 1989 verkocht aan R.L. Persimmon S.A., Panama. 1990 verkocht aan (Naviera de Gas Licuado S.A., Panama, herdoopt VIOLET STAR. 1991 verkocht aan Simba Chartering S.A., Italië, herdoopt SAPUGAS. 1994 verkocht aan Cia. de Nav Gas Line S.r.l., Italië. 1998 verkocht aan Beta Cia. di Nav. S.r.l., Italië. 1999 herdoopt CAPO CARLOTTA. 2005 vlag: Portugal. 2006 vlag: Thailand (HSB3356), 1-2006 herdoopt PATCHARAWADEE 7. 11-2009 herdoopt PATCHARAWADEE 10. 6-2011 verkocht aan Siam Lucky Marine Co. Ltd., Thailand. 2025 verkocht voor sloop, 24-11-2025 op Chittagong Anchorage, 27-11-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

PATCHARAWADEE 12, IMO 7913854, LPG Tanker, 1.626 GT, 1.737 DWT, 16-11-1979 opgeleverd door Sanyo Zosen, Mukaishima (782) als KOSHIN MARU aan Shinna Chemical Tanker K.K., Japan. 1.483 BRT, 1.737 DWT. 1981 verkocht aan Chuo Kaiun K.K. & Shinna Chemical Tanker K.K., Japan. 1996 verkocht aan World Marine Transport Co. Ltd., Thailand, herdoopt PARINDA No. 5. 1997 verkocht aan TR Transport Co. Ltd., Panama, herdoopt ATHENA 1. 1998 vlag: Thailand (HSB2524). 1-2012 herdoopt PATCHARAWADEE 12. 2-2012 verkocht aan Siam Lucky Marine Co. Ltd., Thailand. 2025 verkocht voor sloop, 24-11-2025 op Chittagong Anchorage, 28-11-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

PATCHARAWADEE 14, IMO 8021880, LPG Tanker, 3.205 GT, 2.552 DWT, 26-9-1980 te water, 27-11-1980 opgeleverd door Kishigami Zosen, Akitsu (1413) als AMAL ONE aan Marbury Shipping S.A., Panama. 3.040 BRT, 3.984 DWT. 1986 verkocht aan Amal One Inc., Panama. 1987 verkocht aan Gaz Intl Shipping S.A., Panama, herdoopt GAZ MARMARA. 1995 verkocht aan Hainan Longzhu Shipping Co. Ltd., China, herdoopt YUAN JI. 3-2011 verkocht aan Hainan Shunyu Shipping Dev., 3-2011 herdoopt SHUN YUAN 103. 11-2011 vlag: Thailand (HSB4619), 11-2011 herdoopt PATCHARAWADEE 14. 6-5-2012 verkocht aan Siam Lucky Marine Co. Ltd., Thailand. 2025 verkocht voor sloop, 24-11-2025 op Chittagong Anchorage, 30-11-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

RAISSA, IMO 9149251, Chemical/Oil Products Tanker, 27.526 GT, 47.343 DWT. 15-6-1998 opgeleverd als KARA SEA. 2015 herdoopt SAFE SINO. 2019 herdoopt EASTERN ONE. 9-1-2023 verkocht aan Express Shining Ltd., Panama, 1-2023 herdoopt SHINING. 22-4-2024 verkocht aan Rochas Co. Ltd., Cook Islands, (E5U5163), herdoopt RAISSA. 10-2025 verkocht voor sloop (473 USD/TO). 11-11-2025 op Chittagong Anchorage, 16-11-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

SANTA ANA, IMO 9222699, Oil Products Tanker, 28.133 GT, 45.858 DWT, 11-5-2000 opgeleverd als ALPHA EXPRESS aan Mitsubishi Logistics Corp. 12-2009 herdoopt ANGEL NO. 5. 2-2014 herdoopt OCEAN CORAL. 6-2018 herdoopt EVER GLORY NO. 18. 1-2019 herdoopt GLOBAL MARINE NO. 10. 8-2020 herdoopt BONANZA 10. 7-2025 herdoopt SANTA ANA. 28-7-2025 verkocht aan Apex Shipping Inc., 7-2025 vlag: Comoros (D6A4142), in beheer bij First Ship Management LLP, Mumbai, 7-2025 herdoopt PETUNIA. 2025 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 14-11-2025 op Chittagong Anchorage, 20-11-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

SARE IMAMOGLU, IMO 8500082, General Cargo Ship, 2.564 GT, 4.624 DWT, 1985 opgeleverd door J.J. Sietas, Hamburg (980) als SPICA aan H.P. Wegener, B.R.D. 2.564 BRT, 4.624 DWT. 1994 verkocht aan J.H. Barr GmbH, Duitsland, herdoopt ANITA B. 1994 vlag: Tuvalu. 2001 vlag: Antigua and Barbuda, herdoopt JORK. 7-7-2006 verkocht aan Charles M Willie & Co. (Shipping) Ltd., United Kingdom, herdoopt CELTIC FORESTER. 9-11-2014 verkocht aan Temel Denizcilik Ticaret Ltd. Sti., Turkije (TCA3381) (Zeybe Shipping & Trading), herdoopt IREM KAN. 18-10-2020 verkocht aan Sare Denizcilik ve Ticaret Ltd., Turkije, herdoopt SARE IMAMOGLU. 22-11-2025 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

SEAPEAK ASIA, IMO 9236420, LNG Tanker, 90.835 GT, 27.251 NT, 77.204 DWT, 25-7-2003 opgeleverd door IZAR Construcciones Navales S.A. (319) als INIGO TAPIAS aan Poseidon Gas AIE, Spanje, in beheer bij Knutsen OAS Shipping AS/ Teekay Shipping Spain SL. 4-2006 herdoopt CATALUNYA SPIRIT. 2008 verkocht aan Naviera Seapeak Maritime Gas, Spanje, in beheer bij Seapeak Maritime Ltd. 18-3-2009 in beheer bij Seapeak Maritime Glasgow Ltd. 8-2022 herdoopt SEAPEAK CATALUNYA. 4-9-2025 verkocht aan Seapeak Asia LLC, Bahamas (C6IR9), in beheer bij Seapeak Maritime Ltd., herdoopt SEAPEAK ASIA. 11-2025 verkocht voor sloop (420 USD/TO zoals te Oman).

SEAPEAK HISPANIA, IMO 9230048, LNG Tanker, 94.822 GT, 79.363 DWT, 30-9-2002 opgeleverd door Daewoo Shipbuilding & Marine Eng. (2205) als FERNANDO TAPIAS, vlag: Liberia, in beheer bij Teekay Shipping SPAIN SL en Seapeak Maritime Ltd. 12-2002 vlag: Spanje (EBZZ). 7-2004 herdoopt HISPANIA SPIRIT. 12-2007 verkocht aan Teekay Gas II S.A., Spanje, in beheer bij Repsol/Gas Natural LNG. 18-3-2009 in beheer bij Seapeak Maritime Glasgow Ltd. en Seapeak Maritime Ltd. 5-2022 herdoopt SEAPEAK HISPANIA. 10-2022 in beheer bij Seapeak Maritime Glasgow Ltd. 25-2-2025 opgelegd Sungai Linggi. 1-12-2025 verkocht voor sloop

SEAPEAK MADRID, IMO 9259276, LNG Tanker, 90.836 GT, 77.213 DWT, 26-10-2004 opgeleverd door IZAR Construcciones Navales S.A. (105) als IVAN TAPIAS. 17-4-2007 in beheer bij Teekay Shipping Spain SL. 12-2004 vlag: Spanje (ECFM), 17-12-2004 in beheer bij Teekay Shipping Spain SL en Seapeak Maritime Ltd., 12-2004 herdoopt MADRID SPIRIT. 18-3-2009 in beheer bij Seapeak Maritime Glasgow Ltd. en Seapeak Maritime Ltd. 31-12-2011 verkocht aan Naviera Seapeak Maritime Gas, Spanje, in beheer bij Seapeak Maritime Glasgow Ltd. en Seapeak Maritime Ltd. 6-8-2022 in beheer bij Seapeak Maritime Glasgow Ltd. 8-2022 herdoopt SEAPEAK MADRID. 1-12-2025 verkocht voor sloop.

SINDIBAD, IMO 5280758, Fishing Vessel, 531 GT, 16-1-1960 te water, 2-1960 opgeleverd door Kaarbøs Mek. Verksted A/S, Harstad (30) als POLARFART. 312 BRT. 1967 verlengd, 387 BRT. 1981 herdoopt CLAYTON M. JOHNSON. 1985 herdoopt PROWESS BF.50. 1988 verlengd, 531 BRT. 2000 herdoopt SINDIBAD. 2014 vlag Namibië. 2020 verkocht naar Spanje, 2020 vlag Mauritanië. 10-2025 gearriveerd bij Logiscrap SL, Las Palmas de Gran Canaria, op de wal gezet om gesloopt te worden.

SMÅLANDSHAVET, IMO 8704860, Passenger Ship, 235 GT, 90 DWT, 1987 opgeleverd door Søby Motorfabrik & Stålskibsværft A/S (70) als ULVSUND. 6-4-2021 verkocht aan Lolland Kommune, Kragenæs-Denemarken (OWXU), 22-4-2021 herdoopt SMÅLANDSHAVET. 3-10-2025 te Grenå om gesloopt te worden.



SPRUCE, IMO 7734167, Heavy Load Carrier, 7.700 GT, 9.748 DWT, 7-1975 opgeleverd door Sumitomo Uruga Dock, Uruga als FLASH IV. 1978 herdoopt MAMMOTH SPRUCE. 1978 herdoopt SPRUCE. 5-2007 herdoopt EIDE TRADER. 16-1-2021 (Timsen) De bemanning van de EIDE TRADER, onder leiding van de Oekraïense kapitein Yuri Zayarny, werd in Sharjah aan zijn lot overgelaten. Aan boord bevonden zich vijf bemanningsleden, waaronder de kapitein, een tweede machinist, een bootsman en matrozen. Hun contracten zijn al afgelopen en hun werkpapieren zijn verlopen. Vier zeevarenden zijn in november 2019 op dit schip begonnen te werken. De vijfde is al het langst aan boord (sinds juli 2019) en hij kon zulke barre omstandigheden niet aan. Hij overleed aan een hartaanval en werd op 16 december 2020 naar een lokaal ziekenhuis gebracht voor een operatie.

In strijd met de voorwaarden in de arbeidsovereenkomsten van de zeevarenden heeft hun werkgever, Eide Marine Logistics AS (Noorwegen), sinds november 2019 de lonen niet betaald. Alles wat nodig is voor het leven van vijf bemanningsleden wordt geleverd door P&I club Gard AS (Noorwegen). Met hun hulp werden op 8 oktober 2020 negen bemanningsleden gerepatriëerd. Het minimum aantal bemanningsleden bleef aan boord.

Op 1 december 2020 vroeg Eide Marine Logistics AS faillissement aan en werd de hypotheekbank Tysness Sparebank aangesteld als curator. Vertegenwoordigers van laatstgenoemde weigerden hun verplichtingen na te komen om de bemanning te vervangen en verklaarden dat de hypotheekbank geen interesse had in het schip of het verdere lot van de resterende bemanning.

Volgens de kapitein is het hele team moreel uitgeput, lijden families onder het gebrek aan het geld dat ze hebben verdiend, is er geen vooruitzicht om in meer dan een jaar tijd ten minste een deel van hun verdiende geld terug te krijgen en is er geen informatie over hoe ze naar huis kunnen komen. Ze kunnen het schip niet verlaten, hun documenten zijn al verlopen en elke verplaatsing in het buitenland wordt beschouwd als een overtreding van de wet en dienovereenkomstig bestraft.

16-3-2022 verkocht aan Smurf Holdings S.A., St. Kitts and Nevis, 4-2022 herdoopt SMURF. 6-2023 herdoopt MV SMURF. 3-2025 vlag: Comoros (D6A3873). 2025 verkocht voor sloop naar India. 13-11-2025 op Bhavnagar Anchorage, 18-11-2025 op Alang Anchorage en op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Teun van der Zee, 21-4-2005).

STAR ADVANCE, IMO 9149249, Chemical Tanker, 27.526 GT, 47.363 DWT, 1998 opgeleverd als MOSCOW SEA. 2013 herdoopt STEADFAST. 12-8-2013 verkocht aan Sophia Shipping Co. Pte. Ltd., Tuvalu. 16-11-2020 verkocht aan Key Forest Corp., Panama, 11-2020 herdoopt CHEM ASSAM. 30-6-2022 verkocht aan Nabeel Shipmanagement FZE, St. Kitts and Nevis, 6-2022 herdoopt HEMA. 2-8-2022 verkocht aan Star Advance International, Panama, in beheer bij Saint Sail Shipping Ltd., 8-2022

herdoopt STAR ADVANCE. 11-2025 verkocht voor sloop (as is Singapore 441 USD/To). 28-11-2025 op Chittagong Anchorage, 4-12-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

STENA GRECIA, IMO 7528611, Ro-Ro Cargo Ship, 5.363 GT, 8.661 DWT, 1978 opgeleverd door Hyundai H.I., Ulsan (647) als TOR FELICIA aan Stena Line Ltd., U.K. 5.466 BRT, 8.661 DWT. 1978 herdoopt MERZARIO GRECIA. 1983 herdoopt STENA GRECIA. 1986 verkocht aan CN Marine Inc., Bahamas, herdoopt ATLANTIC FREIGHTER. 1987 verkocht aan Marine Atlantic Inc., Bahamas. 3-2010 vlag: Panama, 3-2010 herdoopt PELAGITIS. 11-6-2010 verkocht aan Ainaftis Shipping Co., 6-2010 vlag: Griekenland. 21-9-2022 tijdens een reis van Piraeus naar Chios in Straat Kafirea in aanvaring met de bulkcarrier PARADISE ISLAND (IMO 9623764, reis: Providence naar Aliğa), ten anker gegaan in de baai van Karystos. 11-11-2024 in de haven van Keratsini brak brand uit in de hutten in het voorschip, een matroos is naar een ziekenhuis gebracht, de brandweer kwam met vier voertuigen ter plaatse en bluste de brand. 20-11-2024 weer in de vaart. 4-4-2025 verkocht aan Novara Ventures Ltd., 4-2025 vlag: Togo (5VJG9), 4-2025 herdoopt STORNO. 2025 verkocht voor sloop naar Turkije. 19-11-2025 op Aliğa Anchorage.

TANTO CERIA, IMO 8910328, General Cargo Ship, 3.461 GT, 4.419 DWT, 1989 opgeleverd door Hakata Zosen, Hakata (320) als INFINITY aan Continent Maritime S.A., Bahamas. 1990 verkocht aan Legenda Maritime S.A., Bahamas. 10-11-2009 verkocht aan Tanto Intim Line P.T. Indonesië (PNEN), herdoopt TANTO CERIA. 26-11-2019 bij Lego-ankerplaats bij Musi Seberang Ulu II-rivier in Palembang, in de westelijke Surabaya Shipping Lane, brak er om 07:25 uur brand uit op de brug, de 19 bemanningsleden werden gered en er vielen geen slachtoffers. De brand werd om 09:14 uur geblust door twee patrouilleschepen van de kustwacht van de Tanjung Perak Zee en Kustwachtbasis, de KNP GRANTIN en KNP 329 en de sleepboten JAYANEGARA 305 en JAYANEGARA 203, later afgemeerd aan de Gresik-pier van de haven van Maspion. Total-loss verklaard. 4-2020 gesloopt te Madura.

TARA, IMO 9109938, General Cargo Ship, 7.656 GT, 9.038 DWT, 10-1994 opgeleverd door Higaki Zosen K.K., Imabari (446) als TOKYO QUEEN aan Cypress Navigation S.A., Panama. 2002 verkocht aan Eastern Treasure Shipping S.A., Panama, herdoopt EASTERN TREASURE. 2006 verkocht aan Biggin Shipping Corp., Panama, herdoopt PINE EXPRESS. 12-2010 herdoopt BO SPRING. 3-2017 herdoopt YU BRIGHT. 18-4-2023 verkocht aan Tara Shipping Co. Ltd., Palau, in beheer bij Alphamoon Shipping Management, 4-2023 herdoopt TARA. 9-2024 vlag: St. Kitts and Nevis (V4JG6). 11-2025 verkocht voor sloop. 19-11-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden

TOEI MARU NO. 15, IMO 8815059, Fishing Vessel, 439 GT, 12-1988 opgeleverd door Miho Shipyard, Shimizu (1342) als TOEI MARU NO. 15 aan Toei Suisan K.K., Japan (JCSI). 439 BRT, 534 DWT. 1993 verkocht aan Toei Suisan K.K. & Sumiyoshi Gyogyo K.K., Japan. 2013 verkocht aan Sumiyoshi Gyogyo K.K., Japan. 11-2025 gearriveerd bij Logiscrap te Las Palmas de Gran Canaria om gesloopt te worden.

TIDELANDS, IMO 7309443, Fishing Vessel, 572 GT, 1965 opgeleverd als TIDELANDS. 13-2-2018 verkocht aan Alpha Vesselco LLC, United States of America (WX5026). 10-2025 gesloopt te Norfolk.

VICTORIA 3, IMO 9132650, Bulk Carrier, 15.932 GT, 26.482 DWT, 10-11-1995 kiel gelegd, 21-12-1995 te water, 14-2-1996 opgeleverd door Imabari Shipbuilding Co. Ltd. (518) als SUPER RUBIN. 2005 SUPER ACE. 2008 AFRICAN JOY. 2013 VICTORIA SPIRIT. 22-3-2018 verkocht van African Joy Shipping Ltd., Hong Kong, China aan Long Bright Shipping Ltd., Hong Kong, China, 22-3-2018 in beheer bij Shenzhen Shekou Shipping & Transportation Co. Ltd., Shenzhen, Guangdong, China, herdoopt VICTORIA. 30-4-2023 verkocht aan Hong Kong Runhai Shipping Ltd., Panama (3E4958), in beheer bij Shenzhen Shekou Shipping & Transportation Co. Ltd., Shenzhen, Guangdong, China, herdoopt VICTORIA 3. 11-2025 verkocht voor sloop (as is Singapore).



VIGO, IMO 9208136,
Crude Oil Tanker,
60.100 GT, 105.177
DWT, 20-7-2000
opgeleverd als
PRIMORYE aan
Primorsk Shipping
Corp., Cyprus. 20-1-
2009 verkocht aan PV
Trans Pacific JSC,
Vietnam (XVSS), 1-
2009 herdoopt PVT
ATHENA. 3-2021
herdoopt MERCY.

13-10-2022 verkocht aan Golden Lotus Oil Gas & Real, Vietnam, 10-2022 herdoopt MERCY 08. 30-6-2023 verkocht aan Ha Trang Petrol Transportation, Vietnam, 6-2023 herdoopt VIGO. 22-4-2025 geïnspecteerd te Skagen door Paris MoU, 27 gebreken vastgesteld, 105 dagen vast. 22-4-2025 als onderdeel van de Russische schaduwvloot door de Deense Maritieme Autoriteit voor de kust van Skagen aangehouden. Er waren gebreken in de brand- en veiligheidsuitrusting, kaarten waren niet up-to-date, er waren technische gebreken in de apparatuur en toiletten, en er waren tal van andere ernstige gebreken aan boord. De bemanning van de VIGO was vier maanden aan boord voordat het schip op 5 augustus weer mocht uitvaren. Het lag op 22 augustus nog steeds stil op de ankerplaats in positie

57.46 NB en 009.38 OL (Timsen, 23-8-2025). 1-12-2025 passage Suez naar de Rode Zee. 12-2025 verkocht voor sloop. 22-6-2008 Rotterdam

WESTSTELLINGWERF, IMO 8678102, 23-10-1982 te water gelaten onder bouwnummer 467, 12-1982 opgeleverd als WESTSTELLINGWERF aan Scheepswerf & Machinefabriek Vahali B.V., Gendt aan Rederij Weststellingwerf B.V., Millingen a/d Rijn. 2.759,74 ton, 1.103 kW, Deutz SBV6M628. 1998 verkocht aan Anjodrie B.V., Millingen a/d Rijn. 2005 verkocht aan Rederij Weststellingwerf B.V., Millingen a/d Rijn. 2007 verkocht aan A. Norbuis, Marktheidenfeld-Duitsland. 2007 verkocht aan P. Okasi, Nigeria, herdoopt ANTHONY. 4-12-2018 tijdens reparatie op de rede van Tema, Ghana in tweeën gebroken, het voorschip maakte water en is het strand opgetrokken, het achterschip is op strand gedreven en door plundersers in brand gestoken. 12-12-2018 total-loss verklaard.

YUAN ZHI HAI, IMO 9295191, Bulk Carrier, 40.473 GT, 74.272 DWT, 10-10-2005 opgeleverd als YUAN ZHI HAI aan Cosco Shipping Tianjin Co. Ltd., China (BOCC). 16-6-2016 verkocht aan Cosco Shipping Bulk Co. Ltd., China (BOCC). 7-10-2025 gearriveerd bij Jiangmen Scrapyard om gesloopt te worden.

ZENITH, IMO 9157765 (NB-333), Crude Oil Tanker, 58.141 GT, 105.161 DWT, 3-7-1998 opgeleverd door Samsung Heavy Industries Co. Ltd., Geoje als SILVER PARADISE. 7-2004 herdoopt FORWARD BRIDGE. 29-5-2010 verkocht aan Quoc Viet Marine Transport JSC, 6-2010 vlag: Vietnam, 6-2010 herdoopt QVM 1. 9-2010 herdoopt PVT HERMES. 10-2011 herdoopt QVM SUCCESS. 22-3-2013 in beheer bij Fareast Shipmanagement (HK) Ltd. 10-2013 herdoopt ABYSS. 12-2013 vlag: Palau. 5-3-2019 in beheer bij Melody Shipmanagement Pvt. Ltd. 3-2024 vlag: onbekend. 7-2024 vlag: Guyana (8RAC6) (FALSE). 7-2024 herdoopt ZENITH. 24-10-2025 verkocht voor sloop. 21-11-2025 op Bhavnagar Anchorage, 29-11-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden

ZK-23 SEMPER FIDELIS, IMO 8431750, MMSI 245883000, Fishing Vessel, 43 GT, 221 kW, PBFI, 1963 gebouwd door N.V. Peters Scheepsbouw, Kampen, 8-1963 opgeleverd als VLI.61 VIER GEBROEDERS door Laan & Kooy, Den Oever aan A. Meerman, Vlissingen. 38,96 BRT, 134 PK, Scania. 22-6-1967 verkocht aan P.W. Boere, Zoutkamp (PGON), herdoopt ZK-21 ORA ET LABORA. 13-10-1978 verkocht aan I.J. Nienhuis, Zoutkamp, herdoopt LO-2 WADDENZEE. 12-2-1979 verkocht aan F.J. Poepjes, Harlingen, herdoopt HA 54 VROUWE FORA. 22-10-1979 nieuwe motor: 236 PK, 174 KW, Scania. 13-2-1980 verkocht aan Gebr. A. & J. de Vries, Oudeschild (PDHG) herdoopt TX-41 BROEDERTROUW. 8-1984 verkocht aan P. Postma, Urk, herdoopt ZK-25 YVONNE. 28-9-1987 verkocht aan J.A. & H. Toxopeus, Zoutkamp (PIGY), herdoopt ZK-44 VIER GEBROEDERS. 1994 verlengd, 40 BRT. 1995 nieuwe motor: 300 PK, 221 KW, Cummins NE-1994. 10-2000 opgelegd en uitgeschreven. 3-9-2001 verkocht aan Visserijbedrijf de Vries, Zoutkamp, herdoopt ZK 23 ANSYL. 4-9-2001 nieuwe motor: 255 PS / 188 KW. 23-1-2004 nieuwe meting 43 GT. 2017 verkocht aan W.J. Visser in Zoutkamp, herdoopt ZK-23 SEMPER FIDELIS. 2-2021 nieuwe motor: 300 PK, 221 KW, Volvo. 2025 verkocht voor sloop aan RDM Hoeben, Kampen. (Info eo-ems.de/haefen e.a.). 2025 vervangen door de in 2002 gebouwde ZK-16 SEMPER FIDELIS (MMSI 244090000, PBGL), 20-11-2025 ingeschreven in het Nederlandse Register van Visserijvaartuigen voor Visserijbedrijf ZK 23.

