



Fijne Kerstdagen en een goed, gezond en voorspoedig 2023

NIEUWSBRIEF-299

1 december 2022

ALIZEE, IMO 9574303 (NB-197), aanvankelijk GEERVLiet, 11-2010 te water gelaten onder bouwnummer WUDI JINBIN JB-14 voor W&R Shipping B.V., Zwijndrecht, Wudi Jinbin Shipbuilding Heavy Industry Co. Ltd. failliet en verkocht aan Qingdao Heshun Shipyard Co. Ltd., afgebouwd als JB014, 30-6-2012 opgeleverd, vlag: Panama, in beheer bij Yangtze Navigation (H.K.) Co. Ltd. 7-2012 (e) herdoopt ALIZEE. 3-2013 (e) in beheer bij Sino Far East Ship Management Co. Ltd. 7-2013 verkocht aan Alizee Shipping B.V., Rotterdam, 25-7-2013 (GL) onder Nederlandse vlag gebracht, roepsein PBZU, in beheer bij W&R Shipping B.V., Zwijndrecht en Sam Shipping V.o.F. 2.588 GT, 1.418 NT, 3.500 DWT. 88,30 (83,44) x 12,90 x . 5,400 meter. 3.000 EPK, 2.208 kW, ABC 12VDZC, Anglo Belgian Corporation N.V., Gent NE-09. 1-9-2013 nog te Qingdao. 12-2022 verkocht aan Schiffahrtsgesellschaft Ben B m.b.H. & Co. K.G., Jork, 1-12-2022 (F) thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus (BCX6), 1-12-2022 te Stora Vika, Zweden herdoopt FIONA B.



ALMA, IMO 9969429 (NB-298), General Cargo Ship, GS Eco Freighter 3700, 2.545 GT, 3.700 DWT. 3-2022 in aanbouw onder bouwnummer GS YARD 234, 11-5-2022 Scheepvaartonderneming Alinda II C.V. ingeschreven met als vestigingsplaats Heerenveen, 6-10-2022 gedoopt ALMA en te water gelaten, 31-12-2022 geplande oplevering aan Scheepvaartonderneming Alma B.V., Heerenveen, in beheer bij Holwerda Shipmanagement B.V. (Foto: Kor Heidinga, 5-11-2022, Waterhuizen).



ALMENUM, IMO 9017202 (NB-288), 7-2-1992 opgeleverd door Barkmeijer Stroobos B.V., Stroobos (262) als ALMENUM aan Rederij Almenum, Harlingen, in beheer bij B.V. Scheepvaartbedrijf "Poseidon", 1.391 BRT. 2004 verkocht aan C.V. Vliehors Shipping, Harlingen, in beheer bij Kustvaart Harlingen B.V., herdoopt VLIEHORS. 2005 verkocht aan Vestfrakt Shipping AS, vlag: Bahamas, Noorwegen, in beheer bij Fjord Shipping AS, 31-5-2005 te Harlingen overgedragen aan de nieuwe eigenaar en herdoopt WEST CARRIER. 25-6-2011 (e) in beheer bij Vaage Ship Management AS. 11-2011 (e) in beheer bij Lighthouse Ship Management AS en Vaage Ship Management AS. 3-11-2011 (e) in beheer bij Lighthouse Ship Management AS en Maritime Management AS, Leikanger. 6-2015 verkocht aan Bulk Shipping AS, thuishaven en vlag: Trondheim-Noorwegen, in beheer bij Grontvedt Shipping AS en Maritime Management AS, Leikanger, herdoopt BULK CARRIER. 6-2019 verkocht aan Grontvedt Shipping AS, vlag: Noorwegen (NIS), in beheer bij Grontvedt Shipping AS en Maritime Management AS, Leikanger. 2021 verkocht aan Black Sea Shipping & Marine Corp., 8-12-2021 vlag: Vanuatu (YJXE9), in beheer bij Sinop Shipping Corp., Tuzla, Istanbul, 8-12-2021 herdoopt SNP MOON. 11-2022 verkocht aan Aegean Sun Shipping Corp., Port Vila-Vanuatu (YJXE9), in beheer bij Sinop Shipping Corp., Tuzla, 11-11-2022 (F) herdoopt LAROZ. (Foto BULK CARRIER: Henk de Winde, 16-10-2021, Solbergfjorden).

AMSTELGRACHT, IMO 8821814 (NB-298), 2-6-1990 opgeleverd door Van der Giessen-De Noord B.V., Krimpen a/d IJssel (954) als AMSTELGRACHT aan C.V. Scheepvaartonderneming Ringgracht & C.V. Scheepvaartonderneming Amstelgracht, Amsterdam (PCPR), in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V. 7.949 BRT, 4.157 NRT, 12.150 DWT. 679 TEU. 129,20 (120,60) x 19,02 x 11,65 x 8,630 meter. 6.689 EPK, Wärtsilä 12V32E, Wärtsilä Diesel Oy. 15,5 kn. 27-8-2012 (e) verkocht aan Rederij Amstelgracht, Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V. 2013 verkocht aan Allseas Welding Services S.A., vlag: Panama, roepsein 3FPK2, in beheer bij Allseas Engineering B.V., Delft, 9-8-2013 gearriveerd in de Waalhaven te Rotterdam, 13-8-2013 te Rotterdam herdoopt BRIGHT SPARK. 24-8-2013 vertrokken naar de ankerplaats bij Scheveningen. 10-2015 onder de vlag van Malta gebracht (9HA4122). 6-3-2022 gearriveerd in de Waalhaven. 3-2022 het verwijderde accommodatieblok op ponton 5515 vertrokken naar Hardinxveld met de duw- sleepboten SIRIUS en ORION van Rederij T. Muller B.V. 8-9-2022 (e) in de vaart gebracht. 27-9-2022 verkocht aan Alliance Navigation Ltd., thuishaven en vlag: Basseterre-Saint Kitts and Nevis (V4US4), in beheer bij Blue Bay Investments Ltd., Constanta, 30-10-2022 in de Waalhaven te Rotterdam herdoopt OCEAN FORCE. 24-11-2022 vertrokken van Rotterdam, 26-11-2022 passage Kiel, 30-11-2022 te St. Petersburg.

ANNA WEBER-VAN BOSSE, onderzoekingsvaartuig, 11-2022 besteld bij Astilleros Armon, Vigo voor Koninklijk Nederlands Instituut voor Onderzoek der Zee (NIOZ), 2025 geplande oplevering.



RV Anna Weber-van Bosse wordt gebouwd door Spaanse scheepswerf Astilleros Armon

Eerder deze week verstreek de bezwaartermijn van 20 dagen voor afgewezen scheepswerven om bezwaar te maken tegen de voorlopige gunning voor de bouw van het zeegaande onderzoeksschip RV Anna Weber-van Bosse, de opvolger van de RV PELAGIA (IMO 9001461). Daarom kan nu worden aangekondigd aan welke scheepswerf het contract zal worden gegund, namelijk scheepswerf Astilleros Armon in Vigo (Spanje), die uitgebreide ervaring heeft met de bouw van onderzoeksschepen. Onlangs leverden ze bijvoorbeeld de RV Tom Crean af aan het Irish Marine Institute. Uitgebreidere externe communicatie en informatie over de bouw volgt binnenkort, wanneer het contract is getekend. Bij deze formele ondertekeningsceremonie zullen de besturen van NWO-I, NIOZ en Astilleros Armon aanwezig zijn. Na jaren van voorbereiding kan nu beginnen met de bouw van een "state of the art" en onderscheidend duurzaam schip dat voldoet aan alle geformuleerde principes en de steun heeft van de stakeholders. Naar verwachting wordt het schip medio 2025 opgeleverd.

Overweging

In oktober rangschikte de beoordelingscommissie de biedingen op prijs, technisch aanbod, plan van aanpak, duurzaamheid, projectorganisatie en innovatie. Scheepswerf Astilleros Armon bleek de werf die het beste bij de tender paste. Dit was gebaseerd op het "Program of Requirements", een uitgebreide inventarisatie van de wetenschappelijke en technische functionele eisen van alle denkbare Nederlandse stakeholders, waaronder de bemanning van de RV Pelagia en National Marine Research Facilities (NMF).

Duurzame technieken

Naast technische en economische aspecten speelde duurzaamheid ook een belangrijke rol bij de ontwikkeling van het conceptontwerp en de gunning van het nieuw te bouwen schip. Zo hebben de werven volgens de aanbestedingsdocumenten in hun offertes opgenomen dat het schip bereid moet zijn om in de toekomst methanol als koolstofneutrale brandstof te gebruiken. Ook zal het schip worden uitgerust met een batterijpakket om hybride werking mogelijk te maken, zonnepanelen zullen worden geïnstalleerd en staat brandstofbesparing centraal in allerlei keuzes.

Aanbestedingsproces

In juli 2020 is een Europese aanbestedingsprocedure volgens 'Mededingingsprocedure met onderhandeling' van start gegaan. Het voordeel hiervan is dat zodra de vooraanbesteding is ontvangen en geëvalueerd, er meerdere onderhandelingsrondes met de inschrijvers kunnen plaatsvinden om een schip te hebben dat zo goed mogelijk aansluit bij de wensen en eisen. Uiteindelijk leidde dit proces tot een eindbod dat op 24 augustus van drie werven werd ontvangen; Astilleros Armon heeft de beste offerte ingediend en heeft de opdracht voor de bouw gekregen.

RV Anna Weber-van Bosse wordt gebouwd door Spaanse werf Astilleros Armon

Begin deze week verliep de bezwaartermijn van 20 dagen waarbinnen de afgewezen werven bezwaar konden aantekenen tegen de voorlopige gunning voor de bouw van oceaangaand onderzoeksschip RV Anna Weber-van Bosse, de opvolger van de RVPelagia. Daarom kan nu bekend worden gemaakt naar welke scheepswerf de definitieve gunning is gegaan. Het betreft scheepswerf Astilleros Armon in Vigo (Spanje), die veel ervaring heeft met de bouw van onderzoeksschepen. Zo hebben zij recent nog de RVTom Crean opgeleverd aan het Ierse Marine Institute. Uitgebreidere externe communicatie en informatie over de bouw volgt binnenkort, bij de ondertekening van het contract. Bij dit formele moment zijn de directies van NWO-I, NIOZ en Astilleros Armon aanwezig. Na een jarenlange periode van voorbereiding kan er nu gestart worden met de bouw van een 'state of the art' en onderscheidend groen schip, dat voldoet aan alle geformuleerde uitgangspunten en dat draagvlak heeft van de stakeholders. Verwachting is dat het schip medio 2025 zal worden opgeleverd.

Afweging

De beoordelingscommissie heeft in oktober de inschrijvingen gewogen op prijs, technische aanbieding, duurzaamheid, plan van aanpak, projectorganisatie en innovatie. Scheepswerf Astilleros Armon bleek de

partij die het beste aansluit bij de uitvraag. Deze was gebaseerd op het 'Programma van Eisen', een uitgebreide inventarisatie van de wetenschappelijke en technische functionele wensen van alle denkbare Nederlandse stakeholders, inclusief de bemanning van RV Pelagia en Nationale Mariene Onderzoek-faciliteiten (NMF).

Duurzame technieken

Naast technische en economische aspecten heeft verduurzaming ook een belangrijke rol gespeeld in ontwikkeling van het conceptontwerp en de gunning van het nieuw te bouwen schip. Zo hebben de werven, in overeenstemming met de tenderdocumenten, in hun inschrijving meegenomen dat het schip voorbereid moet worden op gebruik van methanol als koolstof-neutrale brandstof in de toekomst. Ook zal het schip worden uitgerust met een batterijenpakket om hybride te kunnen opereren, worden er zonnepanelen geïnstalleerd en is brandstofbesparing bij allerlei keuzes centraal gesteld.

Aanbestedingsprocedure

Voor de opdrachtverstrekking is in juli 2020 een Europese Aanbesteding gestart. Er is gekozen voor een aanbesteding volgens 'Mededingingsprocedure met onderhandeling'. Voordeel hierbij is dat na ontvangst en beoordeling van de voorlopige inschrijving nog met de inschrijvers kan worden onderhandeld in meerdere onderhandelingsronden om zo te komen tot een schip dat zoveel mogelijk aansluit op de wensen en eisen. Uiteindelijk heeft dit proces geleid tot een definitieve inschrijving op 24 augustus jl. van drie werven, waarbij Astilleros Armon de beste aanbieding heeft gedaan en de opdracht voor de bouw krijgt. (Bron: nioz.nl, woensdag 23 november 2022. Illustratie: C-Job/Astilleros Armon).



ANNE DORTE, IMO 9466233 (NB-177), 30-1-2010 (e) te water gelaten bij Anqing Zhouyang Shipbuilding Co. Ltd., Anqing, China onder bouwnummer 3500-06-03, 18-7-2011 (BV) opgeleverd als ANNE DORTE aan Anne-Dorte Shipping B.V., Rotterdam, in beheer bij W&R Shipping B.V., Zwijndrecht en SAM Shipping V.o.F., Papendrecht. Roepsein PCKF, 2.622 GT, 1.421 NT, 3.500 DWT, 88,30 (83,44) x 12,90 x 7,00 x 5,400 meter, 3.000 EPK, 2.208 kW, ABC 12DZC, Anglo Belgian Corp., 13,5 kn. 15-11-2022 (v) verkocht aan Schifffahrtsgesellschaft Hilda B m.b.H. & Co. K.G., Jork, thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus, roepsein 5BCL6, in beheer bij Ocean Star Shipping G.m.b.H. & Co. K.G, Jork, herdoopt HILDA B. 17-11-2022 te Varberg. 17-11-2022 van Varberg, Zweden naar Mönsterås, Zweden, 18-11-2022 te Mönsterås, Zweden. (Foto: Koos Goudriaan, 11-2-2021, Nieuwe Waterweg).

ANNE-S, IMO 8506024 (NB-291), 18-1-1986 opgeleverd door Peters IJsselmeer B.V., Kampen (403) als ANNE-S aan H. Steenstra, Kampen. 1.139 BRT, 610 NRT, 1.601 DWT. 79,08 (74,99) x 10,37 x 4,27 x 3,271 meter. 80 TEU. 750 kW, Kromhout 6FDHD240, Stork-Werkspoor Diesel B.V., Zwolle. 21-7-1998 verkocht aan Rederij Siebert Fuite V.o.F, Genemuiden (J. Siebert), in beheer bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl, herdoopt GEERTJE. 26-4-2005 in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 9-12-2005 verkocht aan Alba Shipping Ltd., Aalborg-Denemarken, 12-12-2005 herdoopt DAN VIKING. 3-2006 verkocht aan Rederiet Venus AS, Aalborg-Denemarken. 22-9-2014 (vt) verkocht aan Rederiet Frem A.p.S., Frederikshavn-Denemarken, roepsein OVIL2, herdoopt FREM NORDICA. 5-1-2017 tijdens een reis van Amsterdam naar Aarhus lek geraakt, naar Cuxhaven gevaren voor inspectie, afgemeerd langs de bunkertanker HERTA (MMSI 211564050) om 25 m3 binnengekomen water uit te pompen, de schade daar gerepareerd. 2-3-2017 (e) verkocht aan Rederianpartsselskabet af 2017, Liseleje-Denemarken (DIS), in beheer bij Maritim Supply A.p.S., Frederiksvaerk, Denemarken, 3-2017 herdoopt ALBA ROUSING. 5-11-2019 gearriveerd te Aalborg, Denemarken. 20-12-2019 te Hundested, Denemarken. 17-1-2020 (mogelijk eerder) uit het Deense Register. 22-1-2020 (e) verkocht aan Nu Cemarine, Tholen, vlag: Panama, roepsein HO5762, in beheer bij Rederij Hoop, Tholen en Cornelis Joost Geuze, 29-1-2020 (vt) te Hundested herdoopt HOOP. 1-8-2020 te Las Palmas. 13-8-2020 naar Vlissingen gedirigeerd op verdenking van drugsmokkel, een container was verdacht door een groot drugsonderzoek onder de naam Portunus. Er is

niets aangetroffen tijdens het onderzoek en de HOOP kon de reis vervolgen naar Hansweert. 14-8-2020 te Hansweert. 17-8-2020 van Hansweert naar Bruinisse. 15-7-2021 verkocht aan Aegean Sun Shipping Corp., Majuro, vlag: Guyana, roepsein 8RAK2. 14-8-2021 vertrokken van Hansweert naar Tuzla. 7-9-2021 op Tuzla Anchorage. 10-9-2021 te Tuzla. 10-2021 vlag: Vanuatu, roepsein YJXC9, herdoopt SNP SUN. 9-2021 vlag: Vanuatu, roepsein YJXC9. 15-3-2022 verkocht aan PSU Shipmanagement Ltd., Vanuatu, in beheer bij Mimosa Management Ltd., Istanbul, 15-3-2022 herdoopt P SU.



ASHLEY, IMO 9201944 (NB-133), casco gebouwd door Ceskoslovenska Plavba Labska A.S. (CSPL), Decin, Tsjechië, 15-7-2000 opgeleverd door Scheepswerf Peters B.V., Kampen onder bouwnummer 470 als HYDRA aan C.V. Scheepvaartonderneming "Hydra", Delfzijl, thuishaven: Groningen, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 2007 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming Kirk, Enschede, roepsein PEDN, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor R.H. Kirk Scheepvaartbedrijf, 1-2-2007 gearriveerd te Delfzijl, 5-2-2007 te Delfzijl overgedragen en herdoopt ASHLEY. 2022 verkocht aan Wagenborg Shipowners 1 B.V., Delfzijl, 1-12-2022 vanaf Goole gearriveerd op de Eemshaven, 1-12-2022 thuishaven Delfzijl, roepsein PEDN, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 1-12-2022 herdoopt JEKERBORG. (Foto: ASHLEY: Koos Goudriaan, 24-02-2021. Parkkade Rotterdam).



BOB BARKER, IMO 5280540, Research Vessel, 488 GT, 9-1950 opgeleverd door Fredrikstad M/V A/S (333) als POL XIV aan Hvalfangerselskap Polaris A/S, Larvik-Noorwegen (LAES) (Melsom & Melsom). Walvisjager, 597 BRT, 104 NRT. 1966 verkocht aan Einar Volstad PR, Ålesund-Noorwegen, 1966 herdoopt VOLSTAD JR. 1966 verbouwd tot vissersvaartuig, 598 BRT. 1997 verkocht aan Lafford Rederi A/S, Noorwegen, herdoopt VERDI. 1998 herdoopt VOLSTAD JR. 5-3-2005 verkocht aan Seven Sea Shipping Inc., 3-2005 vlag: Cook Islands, in beheer bij Seven Sea Shipping Inc., New Zealand. 3-2005 herdoopt

POLARIS. 2009 verkocht aan Sea Shepherd Conservation Society, Friday Harbor WA, U.S.A., 2009 vlag: Togo, 2009 herdoopt BOB BARKER. 4-2010 vlag: Nederland (PC9519).

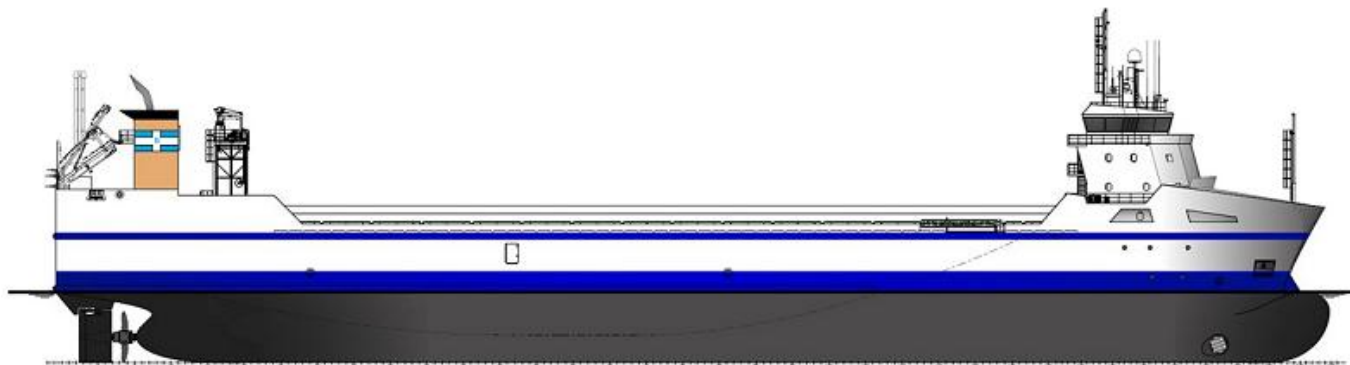
Twee illegale Congolese vissers Pirogues gearresteerd in de territoriale wateren van Gabon - bijgestaan door MV BOB BARKER

13-9-2016, De bemanning van het Sea Shepherd-schip, M/Y BOB BARKER, heeft de Gabonese autoriteiten bijgestaan bij de arrestatie van twee illegale visserspirgara's die actief zijn in wateren voor de kust van Gabon, Centraal-West-Afrika. De arrestaties volgden op een gecoördineerde inspanning tussen de Marine Nationale (Gabonese Marine), de ANPA (Fisheries Enforcement Agency) en Sea Shepherd om de Gabonese grens met de Republiek Congo (Congo) te beveiligen tegen invallen door illegale vissersvaartuigen. Op het moment van onderschepping waren de Congolese pirogues actief bezig met illegale visserij, met kieuwnetten, in de territoriale wateren van Gabon. De houten kano's, met 11 vissers uit de Republiek Congo, Benin en Ghana aan boord, werden gevonden met een gecombineerd totaal van ongeveer 150 haaien, waaronder bedreigde geschulpte hamerhaaien en zwartpuntrifhaaien, evenals duivelsroggen in hun visruimen. Na de arrestaties begeleidde de M/Y BOB BARKER de pirogues naar Mayumba, Gabon, waar ze zullen worden vastgehouden in afwachting van een strafrechtelijk onderzoek. Operatie Albacore, dat in april van start ging, is een gezamenlijke campagne van Sea Shepherd, de regering van Gabon en meer recent de regering van São Tomé en Príncipe om illegale, ongemelde en ongereguleerde (IUU) visserij in de Golf van Guinee aan te pakken. Sinds het begin van het tonijnvisseizoen 2016 zijn mariniers van de Marine Nationale en officieren van de ANPA gestationeerd aan boord van de M/Y BOB BARKER, die samen met de Sea Shepherd-bemanning patrouilleren in de soevereine wateren van Gabon, onder leiding van de regering van Gabon.

BOB BARKER achtervolgd door piraten

Op 10 november 2020 werd de BOB BARKER ongeveer 100 zeemijl van Cotonou benaderd door piraten. Zeven of acht gewapende mannen naderden het schip, dat binnen een zeemijl van de BOB BARKER kwam. Het Sea Shepherd schip had een snelheid tot 15 knopen en vervoerde gewapende bewakers die waarschuwingsschoten losten. Ze slaagden erin de skiff weg te jagen. Het incident deed zich voor in hetzelfde gebied waar dezelfde dag ook de tanker LA BOHÈME werd aangevallen.

5-1-2022 de BOB BARKER vervangen door AGE OF UNION (IMO 9053452). 2022 verkocht voor sloop naar Turkije. 9-11-2022 van Ashkelon, Israël naar de sloop, 15-11-2022 op Aliğa Anchorage en daar op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Lars Staal, 4-5-2016, Las Palmas).



BORE WAVE, IMO 9892896 (NB-297), 18-6-2021 oprichting Firmanten Bore Wave B.V., zetel: Amsterdam en bestuurder Spliethoff Beheer B.V. in functie getreden, 8-11-2021 te water gelaten bij Wuhu Shipyard Co. Ltd. (W1912) voor Bore Wind Oy Ab, Helsinki-Finland (OJTV), in beheer bij Bore Ab, Helsinki (Spliethoff Group), , 15-7-2022 geplande oplevering, 24-2-2022 het bedrijf V.O.F. Bore Wave ingeschreven met als vestigingsplaats Amsterdam, 17-9-2022 van Ningbo, proefvaart als XIN LIAN 1912, 18-9-2022 te Jintang, 15-10-2022 geplande oplevering, 9-11-2022 opgeleverd als BORE WAVE aan Firmanten Bore Wave B.V., vlag: Nederland (PEVW) in beheer bij Bore Ab, Helsinki (Spliethoff Group). 9.260 GT, 6.900 DWT. 25-11-2022 van Ningbo naar Hamburg, 29-12-2022 ETA te Hamburg. (Afbeelding: Bore Oy).

CARIBBEAN SEA, IMO 9348986 (NB-295), 24-10-2006 op feestelijke wijze de kiel gelegd bij Aker Warnemünde Operations G.m.b.H., Warnemünde van de CARIBBEAN SEA onder bouwnummer 131, containerschip, 19-12-2006 te water gelaten, 20-2-2007 opgeleverd aan Beheermaatschappij m.s. "Caribbean Sea" B.V., Limassol-Cyprus, in beheer bij Universal Marine B.V., Krimpen aan den IJssel. Roepsein PHNU. 18.017 GT, 1700 TEU, 20 kn. 21-2-2007 (GL) herdoopt CMA CGM SANTOS. 24-2-2007 gearriveerd te Rotterdam vanaf Wismar. 27-2-2008 te Khor Fakkan onder Nederlandse vlag gebracht. 10-5-2008 (GL) herdoopt CCNI CARIBE. 22-1-2010 charter afgelopen, herdoopt CARIBBEAN SEA. 8-5-2015 (e) verkocht aan Container Express IV B.V., Breskens, vlag: Gibraltar, roepsein ZDPG9, in beheer bij Vroon B.V., Breskens en Fleet Management Ltd., Hong Kong, 9-5-2015 (mt) herdoopt CARIBBEAN EXPRESS. 8-5-2015 verkocht aan Container Express IV B.V., Gibraltar, roepsein ZDPG9, in beheer bij Vroon B.V., Breskens en Fleet Management Ltd., Hong Kong. 1-2019 verkocht aan Westerschelde Shipping B.V., Breda, vlag: Gibraltar, roepsein ZDPG9, in beheer bij Vroon B.V., Breskens en Fleet Management Ltd., Hong Kong. 11-2021 verkocht aan Songa Ocelot AS, Gibraltar, roepsein ZDPG9, in beheer bij Vroon B.V., Breskens en Fleet Management Ltd., Hong Kong. 4-7-2022 gearriveerd te Dung Quat, Vietnam. 7-2022 thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein 5LCX9, 27-7-2022 (F) herdoopt SONGA OCELOT. 17-8-2022 verkocht aan Hainan Leduo Multimodal Transport, Panama (3E2757), in beheer bij Dalian Haida International Fleet Management Co. Ltd., Dalian, 8-2022 herdoopt XIN HE HE.



COMOROS STREAM, IMO 9167801 (NB-285), 8-5-2000 opgeleverd door Kitanihon Shipbuilding Co. Ltd., Hachinohe (317) aan Shipping Co. "Comoros Stream" B.V., Groningen, in beheer bij Seatrade Groningen B.V. 11.382 GT, 6.408 NT, 12.906 DWT. 426 TEU. 2001 onder Nederlandse vlag gebracht, roepsein PBBW, in beheer bij Seatrade Groningen B.V. 13-2-2006 verkocht aan Comoros Stream Maritime Inc., 1-2006 thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein A8IP4, in beheer bij Triton Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, in de pool bij Seatrade Groningen B.V. 9-1-2020 (e) verkocht aan Chancery Partners Limited, Monrovia-Liberia, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 11-9-2021 van Portsmouth, 11-9-2021 op Nab Anchorage No.2. 9-2021 verkocht aan Projet Ceres Two Limited, George Town, Cayman Islands, thuishaven en vlag: Nassau, roepsein C6FE3, in beheer bij Wallem Shipmanagement Ltd., Hong Kong, 14-9-2021 (F) herdoopt CERES TWO. 17-9-2021 te Antwerpen. 18-9-2021 van Antwerpen, 28-9-2021 ETA te Christobal. 20-10-2022 verkocht aan Magnus Maritime Corp., Nassau-Bahamas, roepsein C6FE3, in beheer bij Wallem Shipping (Singapore) Pte. Ltd., Singapore, 10-2022 herdoopt COOL MAGMUS. (Foto: R.P. van de Wetering, 24-06-2020, Maassluis-West).



CRYSTALWATER, IMO 9148843 (NB-254), casco gebouwd door Breko Aggregaten & Motoren B.V., Papendrecht (9506), 22-4-1997 opgeleverd door Scheepswerf Slob B.V., Papendrecht (401) als CRYSTALWATER aan Crystalwater C.V., Papendrecht, in beheer bij Th.F.J.M. Joosten Scheepvaart en Handels Mij. B.V. (Clearwater Group B.V.), roepsein PCAK, 1.655 GT, 698 NT, 2.650 DWT, 1.679 EPK, 1.235 kW, 6 cyl, 4 tew, Deutz SBV6M628, Motoren-Werke Mannheim A.G., Mannheim, 12 kn. 1-5-1997 vertrokken van Rotterdam op de 1e reis. 7-2005 verkocht aan Crystalwater II C.V., Papendrecht, in beheer bij Clearwater Group B.V. 2-5-2011 gearriveerd bij Scheepswerf Breko B.V. te Papendrecht. 1-9-2011

gearriveerd te Papendrecht, 10-2011 verkocht aan Nature Port Reception Facilities (Malta) Ltd., Gibraltar, 27-11-2011 (m) thuishaven en vlag: Valletta-Malta, roepsein 9HA2948. 12-2-2012 (e) verkocht aan Crystalwater Navigation Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Nature Port Reception Facilities Ltd., Gibraltar. 12-3-2015 (e) verkocht aan Hordafor AS, Bekkjarkvik, Noorwegen, thuishaven en vlag: Trondheim-Noorwegen, roepsein LDQC, 4-2015 te Hirtshals herdoopt HORDAFOR V. 15-4-2015 proefvaart. 24-4-2015 van Thyborøn, Denemarken naar Salthella, Noorwegen. 14-4-2017 van Hirtshals naar Gdynia, 16-4-2017 gearriveerd bij Nauta Repair Shipyard te Gdynia. 27-4-2017 droogdok No. 1 waarin de HORDAFOR V stond zonk weg en sloeg om, er deden zich geen persoonlijke ongelukken voor, de brandweer legde een oliescherm om het droogdok en de tanker. 7-7-2017 de berging ging naar de Nederlandse bedrijven Smit Salvage B.V. en Multiship Salvage B.V. 2017 de HORDAFOR V drijvend gemaakt in Dok 1 van Nauta Shipyard, Gdynia, later op het op het ponton CRIST 2 gezet om af te voeren, niet gerepareerd en opgelegd te Gdynia. 2017 afstand gedaan van het schip door de Noorse reder. 11-4-2018 (e) verkocht aan Sea Trans International Corp., Panama City, vlag: St. Kitts & Nevis, roepsein V4TZ3, 15-4-2018 (e) herdoopt CRYSTALWATER. 23-12-2018 (e) verkocht aan NW Holding OU, Tallinn, vlag: Estland, roepsein ESLI. 25-12-2018 na reparatie vertrokken van Gdynia naar Tallinn, 28-12-2018 ETA te Tallinn. 30-12-2018 van de rede van Tallinn te Vene Balti. 29-11-2022 (F) vlag: Letland, roepsein YLCW. (Foto: Teun van der Zee, 27-6-2008, Rozenburg).



DAAN, IMO 9201956 (NB-298), 2000 casco gebouwd door Ceskoslovenska Plavba Labska AS, Decin, Tsjechië onder bouwnummer 471, 18-10-2000 bij Frisian Shipyard B.V., Harlingen, 20-1-2001 opgeleverd door Scheepswerf Peters B.V., Kampen (471) als ANET aan C.V. Scheepvaartonderneming "Anet", Nieuwegein (E. Bos), in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 30-5-2006 verkocht aan Aeolus Shipping B.V., Nieuwegein. 2007 verkocht aan Morgan Shipping C.V., Woudsend, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor Pel van Lent, 20-3-2007 (e) herdoopt MORGAN. 4-2-2009 verkocht aan Wildenborg Scheepvaart B.V., Aalten, 2-2009 te Delfzijl, herdoopt DAAN. 13-1-2010 (e) verkocht aan C.V. Daan, Aalten, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor Pel van Lent. 10-10-2016 in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. en Concurrent Shipmanagement B.V., Delfzijl. 11-2020 verkocht aan Wildenborg Scheepvaart B.V., Aalten, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor Pel van Lent. 7-11-2022 verkocht aan Wagenborg Shipowners 1 B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl en Concurrent Shipmanagement B.V. Delfzijl, 1-11-2022 te Delfzijl, 3-11-2022 te Delfzijl herdoopt JALONBORG. (Foto JALONBORG: Reinier van de Wetering, 23-11-2022, Maassluis-West, van Flixborough onderweg naar Zwijndrecht).

DAMSTERDIJK, IMO 9346665 (NB-240), 1-6-2007 op eigen kracht van de Loutulim Shipyard naar de haven van Goa gevaren voor verdere afbouw, 10-9-2007 opgeleverd door Chowgule Shipyard Ltd., Goa, India (173) als DAMSTERDIJK aan C.V. Scheepvaartonderneming M.S. "Damsterdijk", Groningen, in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V., Groningen en Mare Trader B.V. 3.250 GT. 13-9-2007 vertrokken naar het noorden van India om te laden voor Italië. 2-7-2012 om circa 19:00 uur vanaf Klaipeda komend, na passage van de sluis van Holtenau op het Kielerkanaal, viel de machine uit en kon niet meer gestart worden, 3-7-2012 om circa 02:00 uur vastgemaakt door de sleepboten WOLF, (9036260, 368 GT) en BUGSIER 11 (7700192, 180 GT) en naar Rendsburg gesleept, 3-7-2012 om 07:30 uur daar gearriveerd. 31-7-2012 oprichting van Beheermaatschappij M.S. Damsterdijk II B.V. te Groningen, staat bij de Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 55791956. 16-8-2012 verkocht aan Beheermaatschappij M.S. Damsterdijk II B.V., Groningen, in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V., Groningen. 21-6-2017 oprichting van Damsterdijk 2.0 B.V. te Groningen, staat bij de Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 69004609.



17-7-2017 (e) verkocht aan Damsterdijk 2.0 B.V., Groningen, in beheer bij SCG Management B.V., Groningen. 11-2022 verkocht aan Norbroker Shipping & Trading AS, Flekkefjord-Noorwegen, 24-11-2022 vanaf Køge te Gdynia. 25-11-2022 Gdynia overgedragen, t.b.n. BRUFJELL. (Foto: Koos Goudriaan, 26-6-2018, Lloydkade Rotterdam).

EBEN-HAËZER, IMO 8611996 (NB-291), 13-5-1986 opgeleverd door Scheepswerf Hendriks B.V., Dodewaard (565) als EBEN-HAËZER aan Rederij Chr. Kornet & Zonen B.V., Werkendam. 1996 verkocht aan C.V. Bolder, Ommeren, herdoopt BOLDER. 1998 verkocht aan C.V. Miedema Shipping, Oosternijkerk, in beheer bij Ewald Muller & Co. G.m.b.H., Hamburg, herdoopt SIMWER. 21-2-2004 gearriveerd te Ridderkerk en opgelegd. 8-7-2004 executoriale verkoping te Rotterdam, 2004 verkocht naar Rusland, doorverkocht aan A.P. Crown Indiana Shipping Ltd., Valletta, Malta, vlag: St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Popoff Indiana Shipping Ltd., herdoopt A.P. CROWN. 25-8-2004 vertrokken van Ridderkerk naar de Merwehaven te Rotterdam. 27-9-2004 vertrokken van de Parkkade, Rotterdam naar Plymouth. 13-6-2005 (e) verkocht aan Indiana Shipping, St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij ASP Ship Management Ltd. 5-6-2006 in beheer bij Partner Ltd., Rostov-na-Donu, Rusland. 5-11-2007 (e) vlag: Sierra Leone. 2008 verkocht aan Firstmar Shipping Ltd., Togo, in beheer bij Bergama Denizcilik Gemi san Ticaret, Istanbul, 17-11-2008 (e) herdoopt ELIF S. 7-2015 verkocht aan onbekende eigenaar, vlag: Sierra Leone, roepsein 9LU2160, 7-2015 herdoopt MG TRADER. 18-2-2021 (e) verkocht aan Gelibolu Shipping & Management, Majuro, Marshall Islands, thuishaven en vlag: Lomé-Togo, roepsein 5VID5, herdoopt GELIBOLU. 21-3-2022 van Iskenderun naar Burgas, Bulgarije. 26-3-2022 van Dardanelles South Anchorage, voor de Straat van Dardanellen aan de grond gelopen, de situatie gemeld bij het Dardanelles Ship Traffic Services Centre (VTS), die stuurde de sleepboot TÜRKELI en de reddingsboot KIYEM1 erheen, 27-3-2022 vlot gebracht en met de beide schepen stand-by ten anker gebracht op ankerplaats nr. 3 bij Akçansa. 31-3-2022 vertrokken naar Burgas. 9-11-2022 (F) vlag: Kameroen (TJM0103).



ELENA, IMO 9574315, aanvankelijk HEENVLIET, 1-2012 (e) in aanbouw voor W&R Shipping B.V., Zwijndrecht, 30-6-2012 opgeleverd door Wudi Jinbin Shipbuilding & Heavy Industry Co. Ltd., Shandong (JB015) als JINBIN15 aan Qingdao Heshun Shipyard Co. Ltd., Panama, in beheer bij Yangtze Navigation (H.K.) Co. Ltd. 3-2013 (e) in beheer bij Sino Far East Ship Management Co. Ltd. 16-7-2013 verkocht aan Elena Shipping B.V., Rotterdam, 16-7-2013 (GL) onder Nederlandse vlag gebracht, roepsein PCEI, in beheer bij W&R Shipping B.V., Zwijndrecht, 7-2013 herdoopt ELENA. 2.588 GT, 1.418 NT, 3.500 DWT. 88,30 (83,44) x 12,90 x 5,400 meter. 3.000 EPK, 2.208 kW, ABC 12VDZC, Anglo Belgian Corporation N.V., Gent NE-09. 26-7-2013 vertrokken van Qingdao naar Busan, 7-9-2013 ETA te Morehead City, North Carolina. 11-2022 (v) verkocht aan Schifffahrtsgesellschaft Tom B m.b.H. & Co. K.G., Jork, thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus, roepsein 5BCM6, in beheer bij Ocean Star Shipping G.m.b.H. & Co. K.G. (Conmar Shipping G.m.b.H. & Co. K.G. / Shipping & Chartering G.m.b.H. & Co. K.G.), 23-11-2022 te Varberg, Zweden herdoopt RIKKE B. 26-11-2022 vertrokken van Varberg naar Jatterson, Zweden. (Foto: Marcel Coster, 21-3-2020, IJmuiden).

EMJA, IMO 8906303 (NB-292), 29-8-1990 kiel gelegd, 16-11-1990 te water gelaten bij Scheepswerf Bijlsma B.V., Wartena (653), 24-12-1990 opgeleverd door Scheepswerf Ferus Smit B.V., Westerbroek (279) als EMJA aan Rederij Black Sea N.V., Willemstad-Nederlandse Antillen, roepsein PJKM, in beheer bij Sandfirden B.V., Haren. 2.497 BRT, 1.547 NRT, 4.161 DWT. G 5.663 M3. 96 TEU. 88,29 (84,90) x 13,21 x 7,00 x 5,459 meter. 1.690 kW, 8 cyl, 4 tew, 250 x 300, Wärtsilä 8V25, Wärtsilä Diesel AB, Trollhättan. 1992 verkocht aan M.S. "Emja" Braack Schifffahrts G.m.b.H., Willemstad-Nederlandse Antillen, in beheer bij Claus Braack Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. 1994 vlag: Antigua & Barbuda, roepsein V2TV. 3-2004 verkocht aan Gemini Maritime Co. S.A., Riga, vlag: Antigua & Barbuda, in beheer bij Alpha Shipping Company SIA, Riga, herdoopt VITA. 9-2-2022 (RI) verkocht aan New Team Shipping Ltd., 9-2-2022 thuishaven en vlag: Bridgetown-Barbados, roepsein 8PBI5, in beheer bij Capramar Gemi Isletmeciligi Ltd. Sti, Istanbul, 9-2-2022 herdoopt MUAMMER BEY. 30-3-2022 tijdens een reis van Sfax naar Ortona problemen met de machine opgelopen Z.O. van Sicilië in positie 39.28.00 NB. en 014.44. OL, de reparatie kon niet uitgevoerd worden door de bemanning en om assistentie gevraagd, door de sleepboot SEABUFFALO (IMO 7719686, ex INDOMITABLE) naar Valletta gebracht, 1-4-2022 afgemeerd aan Quay No. 5 te Valletta om te repareren. 3-4-2022 naar Ortona, Italië. 11-4-2022 van Ortona naar Chioggia, 22-4-2022 van Chioggia naar Iskenderun, Turkije, 30-4-2022 bij het Griekse eiland Rhodos moest sleepboothulp opgeroepen worden, door de Griekse sleepboot SOUDA II (MMSI: 237574100) geholpen, 1-5-2022 te Rhodos, daarna kon de reis voortgezet worden, 2-5-2022 op Marmaris Anchorage. 9-5-2022 vertrokken met de sleepboot KURTKULAGI (IMO 7615983) naar Iskenderun, 13-5-2022 ETA te Iskenderun. 27-10-2022 vlag: Vanuatu (YJXN9). 3-11-2022 in beheer bij Capramar Gemi Isletmeciligi Ltd. Sti., Istanbul.

EMMELY, IMO 7811513 (NB-277), 2-3-1979 (GL) kiel gelegd, 22-6-1979 te water gelaten, 7-9-1979 proefvaart, 14-9-1979 opgeleverd (LR) door Scheepswerf & Gashouderbouw v/h Jonker & Stans B.V., Hendrik Ido Ambacht (346) als EMMELY aan V.o.F. Emmely Cooltrans, Rotterdam. 1983 verkocht aan Cold Trafic I B.V., Groningen, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 1984 verkocht aan Reefer Cape Shipping Co. Ltd., St. John's-Antigua & Barbuda, in beheer bij Columbia Shipmanagement (Netherlands) B.V.), herdoopt REEFER CAPE. 4-1985 verlengd bij HDW-Ross Werft, Hamburg met 15,60 meter, 2.243 BRT, 2.769 DWT. 1991 vlag: Cayman Islands. 1994 verkocht aan Cape Navigation Co. Ltd., Antigua & Barbuda. 1998 verkocht aan Chokenavee Reefer Lines S.A., Panama, herdoopt CHOKE REEFER 3. 2003 verkocht aan CNF Marine Lines Co. Ltd., Thailand. 25-5-2010 (e) verkocht aan Kelona Marine S.A., San Lorenzo-Honduras, in beheer bij Sea Safe Services Co. Ltd., Thailand, 2010 in beheer bij Golden Arrow Marine & Traval Company Ltd., Bangkok, 30-7-2010 (GL) herdoopt SUPERIOR REEFER. 9-2015 verkocht Kelona Marine S.A., Samut Sakhon, Thailand, thuishaven en vlag: San Lorenzo-Honduras, roepsein HQXG9, in beheer bij Sea Safe Services Co. Ltd., Samut Sakhon, Thailand, herdoopt TOP MARINA 9. 5-10-2015 (e) verkocht aan Million S.A., Bangkok, vlag: Honduras, roepsein HQXQ2, in beheer bij Astro Ocean Group Co. Ltd., Bangkok, 10-2015 herdoopt PRECIOUS 9. 2-2019 vlag: Mongolië, roepsein JVAP7. 24-8-2020 verkocht aan Tian Heng Import Food Co., Mongolië, in beheer bij Tian Heng Import Food Co., Hong Kong en Marine Safety Consultant Ltd., Kaohsiung City, 8-2020 herdoopt EXPRESS 6. 28-8-2020 van Ningde, China naar de Arabische Zee en de kust van Somalië om vis op te halen van vissersschepen. 8-1-2021 op Phuket Anchorage, Thailand, ten anker gegaan zonder toestemming van de autoriteiten, Port authorities en politie gingen aan boord voor onderzoek van de bemanning (6 uit Thailand, incl. de kapitein, 7 van Indonesië, 1 van Myanmar en 4 uit China). Volgens de bemanning en kapitein verliet het schip China in augustus vorig jaar, met de eigenaar om visproducten te verzamelen in de Arabische zee, met inbegrip van gebieden in de buurt van Somalische wateren. Bemanning contracten waren achterstallig en geen bewakers werden ingehuurd om het schip te beschermen tegen mogelijke aanvallen van piraten. De kapitein besloot, na gesprekken met de bemanning, om het gebied te verlaten, en voer het schip naar Phuket. Het schip blijft voor anker, het onderzoek gaat verder, de uitkomst van dit incident nog onduidelijk. Begrepen Thaise bemanningsleden verzoek om te worden ontscheept en mogen naar huis terug te keren. Kapitein uiteraard, tartte eigenaar's orders en strikt genomen, het nemen van het schip onder controle zonder toestemming van de eigenaar kan worden beschouwd als daad van piraterij of rel. Het is aan het onderzoek en, waarschijnlijk een proces, om te beslissen of het gerechtvaardigd was. 11-2022 vlag: Togo (5VHL9), 1-11-2022 (F) herdoopt HAI SHUN. 17-11-2022 van Kaohsiung, op 27-11-2022 op Ningde Anchorage.



FLEX FORTUNA, IMO 7614848 (NB-153), 12-5-1978 te water, 16-6-1978 opgeleverd door Scheepswerf Gebr. Suurmeyer B.V., Foxhol (239) als AMIGO FORTUNA aan Rederiet Friendship V I/S, Kopenhagen-Denemarken, in beheer bij Friendship Chartering A.p.S. 1979 verkocht aan Flexplan Shipping B.V., Rotterdam, p/a Flexplan Shipping A/S, Birkerød, Denemarken, in beheer bij Dammers & v.d. Heide's Shipping & Trading Co. Ltd., Rotterdam, herdoopt FLEX FORTUNA. 1985 verkocht aan Golden Atlantic Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Oost Atlantic Lijn B.V., herdoopt ATLANTIC CAPE. 1995 verkocht aan Seascore Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Nautilus Chartering N.V., herdoopt OTTO DANIELSEN. 1996 herdoopt DENNIS DANIELSEN. 11-2000 verkocht aan Othman M.I. & M.I., Tartous, Syrië, vlag: Bolivia en herdoopt DENNIS. 2-2001 herdoopt BARHOM. 2-2001 vlag: Tonga. 3-2-2003 (E) van Othman M.I. & M.I., vlag: Georgië, in beheer bij Barhoum Maritime Co. Ltd., Tartous, Syrië. 14-2-2005 (e) vlag: Slowakije (OMOI). 2009 verkocht aan Gondola Maritime Inc., 25-1-2009 vlag: Moldavië (ERES), in beheer bij Barhoum Maritime Co. Ltd., Tartous, Syrië. 3-2011 verkocht aan Mum Shipping Co. S.A., Tartous, vlag: Tanzania (5IM265), in beheer bij Barhoum Maritime Co. Ltd., Tartous. 1-2014 verkocht aan Glory Sun Seaways Ltd., Zanzibar, in beheer bij Altair Shipping & Trading Corp., Piraeus. 11-11-2022 vlag: Guinea-Bissau (J5AC9), 11-11-2022 herdoopt HELEN. (Foto: Teun van der Zee, 24-6-1983).



FUGRO QUEST, IMO 9366005, onderzoekingsvaartuig, 2006 opgeleverd door Kleven Verft AS (314) als SIEM MARINER aan Siem Offshore Inc., Noorwegen, in beheer bij Siem Offshore AS. 2-2008 herdoopt HUGIN EXPLORER. 8-2008 vlag: Cyprus (5BEA2). 4.598 GT, 1.379 NT, 3.410 DWT. 86,20 (78,00) x 19,70

x 7,45 x 6,180 meter. 12 kn. 5.978 APK, 4.400 kW, 4 x 16 cyl, 4 tew, 170 x 190, 1800 rpm., Electrical, Rolls Royce, Siemens A.G., Nürnberg. 11-10-2011 verkocht aan Siem Offshore Rederi AS, Cyprus, in beheer bij Siem Offshore AS. 13/05/2016 in beheer bij Siem Offshore AS en Fugro Marine Services B.V. 7-2019 verkocht aan Seabed Geosolutions AS, Cyprus, 7-2019 in beheer bij Fugro Marine Services B.V. 5-5-2022 verkocht aan Bosavi Shipping B.V., Leidschendam, vlag: Bahamas (C6FO2), in beheer bij Fugro Marine Services B.V., Leidschendam, herdoopt FUGRO QUEST, 14-11-2022 vanaf de Wiltonhaven proefvaart op de Noordzee, 19-11-2022 terug op de Wiltonhaven.

Fugro verwerft twee Nederlandse offshore wind site onderzoekscontracten

Fugro heeft twee geotechnische onderzoekscontracten binnengehaald voor de ontwikkeling van de Nederlandse IJmuiden Ver Site V-VI, Nederwiek (zuid) Site I en Hollandse Kust (west) Site VIII offshore windzones.

Dit is de grootste campagne van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) tot nu toe en onderdeel van de versnelde ontwikkeling door de Nederlandse overheid in lijn met de Routekaart Offshore Windenergie 2030. Na voltooiing zullen de windparken een totaal geïnstalleerd vermogen van circa 4,7 GW leveren.

De uitgebreide geogegevens zullen door windparkontwikkelaars worden gebruikt als input voor voorlopige technische ontwerpstudies en toekomstige aanbestedingen, en zullen ook beschikbaar zijn voor het ontwerp van stroomkabels, archeologie en mariene biologieonderzoeken.

Gespecialiseerde geotechnische schepen uit de Fugro-vloot starten de onderzoeken in maart 2023 en gaan door tot in het vierde kwartaal van 2023; verdere verwerking, laboratoriumtests en rapportage van resultaten zullen tot ver in 2024 duren.

Het veldwerk omvat onderzoeken van de zeebodem en ondergrond uitgevoerd met behulp van state-of-the-art technieken en innovaties, waaronder Fugro's SEACALF® Mk V DeepDrive-systeem® voor zeebodemconuspenetratietests en WISON® Mk V Ecodrive. Fugro's data delivery platform biedt veilige en gemakkelijke toegang tot klanten. Een grotere laboratoriumcapaciteit aan boord van de schepen zorgt voor een snellere verwerking van de resultaten. Vervolgens zullen uitgebreide laboratoriumtests plaatsvinden in Fugro's onlangs uitgebreide laboratoria in het Verenigd Koninkrijk en België.

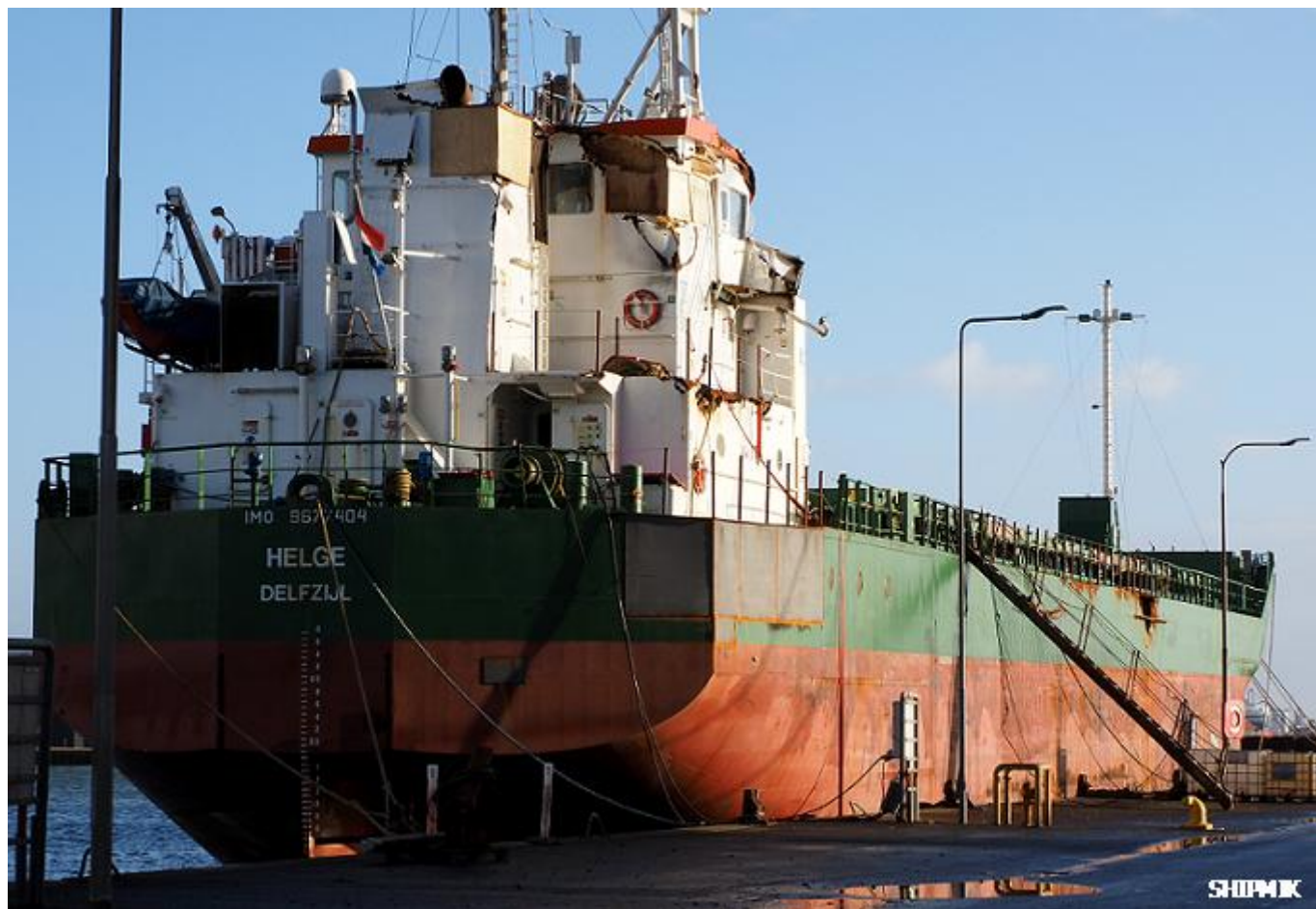
Peter-Paul Lebbink, RVO's Coördinator Bodemkarakterisering: "Met de toekenning van dit uitgebreide geotechnische onderzoek zet RVO weer een belangrijke stap in de realisatie van de Routekaart Windenergie Offshore 2030. We kijken uit naar hoogwaardige geotechnische resultaten in 3 verschillende Nederlandse offshore windparkzones van Fugro".

Erik Jan Bijvank, Fugro's Group Director Europe & Africa: "We zijn verheugd dat we dit belangrijke project hebben ontvangen en ondersteunen de Nederlandse overheid bij het bereiken van haar nieuwe fast track duurzaamheidsdoelstellingen. Onze unieke combinatie van technische mogelijkheden, middelen, innovaties en getalenteerde mensen onderstreept onze toewijding aan het veiligstellen van een veilige en leefbare wereld door de best mogelijke gegevens te leveren om te helpen bij de energietransitie".

Deze awards waren al deels opgenomen in Fugro's 12 maanden achterstand per september 2022. (Bron en foto: Fugro, vertaald, 23 november 2022, Nootdorp).

GREETJE, IMO 9186388 (NB-228), 19-11-1997 kiel gelegd, 21-7-1998 te water gelaten bij J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co. (1153), 12-9-1998 opgeleverd als LAPPLAND aan Petra Heinrich K.G. m.s. "Lappland", Hamburg-Duitsland (DPLG), in beheer bij Petra Heinrich, Jork. 5.056 GT, 2.530 NT, 6.650 DWT. 117,90 (108,00) x 18,16 x 9,20 x 7,089 meter. 3 ruimen. 658 TEU. 17 kn. 7.831 EPK, 5.760 kW, 8 cyl, 4 tew, 400 x 540, MAN 8L40/54, MAN B&W Diesel A.G. 2007 verkocht aan M.S. 'Lappland' UG (haftungsbeschränkt) & Co. K.G., Hamburg-Duitsland, 21-10-2007 (e) in beheer bij H.H. Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Jork voor Hans Heinrich Reederei K.G. 5.056 GT, 2.530 NT, 6.862 DWT. 2016 verkocht aan Scheepvaartonderneming Greetje B.V., Heerenveen, in beheer bij Holwerda Shipmanagement B.V., Heerenveen, 18-9-2016 vanaf Antwerpen gearriveerd aan Calandsteiger 2, Europoort, daar onder de Nederlandse vlag gebracht (PBMI) en herdoopt GREETJE. 1-10-2022 (mt) gearriveerd in de Waalhaven, Rotterdam. 12-10-2022 verkocht aan Trikeri Shipholding Inc., 12-10-2022 (F) vlag Palau, roepsein T8A4044, in beheer bij Alesta Roro Gemi Acenteligi ve Isletmeciligi Nakliye Ticaret Ltd. Sti., Samsun, Turkije. 19-10-2022 vertrokken van de Waalhaven naar Samsun, Turkije, 1-11-2022 op Samsun Anchorage.

HATHOR, IMO 9373280 (NB-135), 10-1-2006 kiel gelegd, casco gebouwd bij Brodogradilište "Sava", Mitrovica, Servië, 15-12-2006 casco gearriveerd te Harlingen achter de sleepboot SUSANNE A, afgebouwd bij Damen Scheepswerf Bergum B.V. te Bergum onder bouwnummer 9368, 14-4-2007 gedoopt HATHOR en opgeleverd aan Hathor Beheer B.V., Midwolda, in beheer bij Hunze Lloyd B.V., Midwolda voor Jaap W. van Dis en Adele van Dis-Oudakker (Aquatique Beheer B.V.). Roepsein PHIY. 2.597 GT, 1.460 NT, 3.741 DWT. Grain: 5.250 M3. 188 TEU. 2,066 EPK, 1,520 kW, MaK 8M20. 12,5 kn. 10-2011 in beheer bij Drenth Ship Consult, Farmsum voor Jaap W. van Dis en Adele van Dis-Oudakker (Aquatique Beheer B.V.). 2012 in beheer bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl voor Jaap W. van Dis en Adele van Dis-Oudakker (Aquatique Beheer B.V.). 9-11-2022 gearriveerd in Amsterdam. 10-11-2022 verkocht aan Eems Delf B.V., thuishaven Delfzijl, roepsein PHIY, in beheer bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl, 10-11-2022 (VT) herdoopt EEMS DELF.



HELGE, IMO 9677404 (NB-297), Trollmax bulker, 6-7-2013 om 14:00 uur te water gelaten bij Scheepswerf Ferus Smit B.V., Westerbroek onder bouwnummer 416, 9-9-2013 verhaald van de werf naar Delfzijl en proefvaart op de Eems, 10-9-2013 proefvaart, 12-9-2013 (e) opgeleverd aan Erik Thun AB, Lidköping, thuishaven: Delfzijl, in beheer bij Marin Ship Management B.V., Farmsum. 2.911 GT, 1.453 NT, 4.800 DWT. 89,00 (84,99) x 13,35 x 8,70 x 6,145 meter. 13-9-2013 vertrokken van Delfzijl via Kattegat naar Wismar, 16-9-2013 ETA te Wismar. 12-2014 verkocht aan Rederij Helge, Delfzijl, in beheer bij Erik Thun AB en Marin Ship Management B.V., Farmsum. 7-9-2022 vertrokken van Antwerpen naar Porsgrunn 10-9-2022 ETA te Porsgrunn. 9-9-2022 om 03:20 uur op 20 mijl van Ringkøbing, voor de westkust van Jutland, in aanvaring gekomen met m.s. WILD COSMOS (zie WILD COSMOS (IMO 9181132) en zware schade opgelopen, men dacht dat de HELGE zou zinken, de Deense marine stuurde verschillende schepen en twee helikopters naar de plek, zeven opvarenden zijn door de Deense marine en een helikopter uit zee gered en naar een ziekenhuis in Esbjerg gebracht, 11-9-2022 te Esbjerg binnen gebracht met o.a. de sleepboot SIGYN. De lading overgeslagen in m.s. GAASTBORG (17-9-2022 m.s. GAASTBORG vertrokken, 19-9-2022 te Herøya, Porsgrunn om de daarvoor bestemde lading te lossen). 1-10-2022 m.s. HELGE nog te Esbjerg, daar een noodreparatie uitgevoerd. 13-11-2022 vertrokken van Esbjerg naar Delfzijl met de sleepboot EEMS WRESTLER (IMO 8843549). 15-11-2022 te Delfzijl voor de definitieve reparatie. (Foto: Bent Mikkelsen, 7-11-2022, Esbjerg na de noodreparatie).

JASON, IMO 9075357 (NB-281), 18-3-1993 contract, 1-6-1993 kiel gelegd, 17-9-1993 te water, 12-10-1993 opgeleverd door Scheepswerf Bijlsma B.V. (665) als JASON aan C.V. Scheepvaartonderneming "Jason", Geldermalsen. 1.681 GT. 27-1-2000 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Triton", Delfzijl, thuishaven: Wognum, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor T. Hagebeuk, herdoopt TALOS. 2006 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "But", Vlissingen, roepsein PFAI, 22-6-2006 te Delfzijl herdoopt PANTA RHEI. 2008 verkocht aan Rhein Maas und Seeschiffahrtskontor G.m.b.H., Antigua and Barbuda, roepsein V2DP6, 4-7-2008 gearriveerd bij Kon. Niestern Sander B.V., 7-7-2008 overgedragen en herdoopt RMS RUHRORT. 9-7-2008 vertrokken naar Rostock. 2018 verkocht, 14-9-2018 te Tallinn en overgedragen aan Rederi Ab Nathalie, Turku, Finland, thuishaven en vlag: Mariehamn-Finland, roepsein OJSL, in timecharter bij Rhenus Maritime Services G.m.b.H., herdoopt RMS CARELIE. 12-1-2021 (F) te Uusikaupunki, Finland herdoopt CARELIE. 5-5-2021 (vt) gearriveerd te Inkoo, Finland. 10-5-2021 (e) verkocht aan R-B Maritime OY, Helsinki, Finland, thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus, roepsein 5BUC5, in beheer bij CYPROSERVUS, Limassol en OHO & G Ltd., Paralimni, Cyprus, 12-5-2021 herdoopt SAANA. 31-10-2022 (e) verkocht Vera Moon Shipping Ltd., Port Vila-Vanuatu, roepsein YJXP4, in beheer bij Mimosa Management Ltd., Istanbul, Turkije, 27-10-2022 (F) herdoopt VERA MOON.

KARLA C, IMO 9558012, General Cargo Ship, 4.151 GT, 2.323 NT, 6.795 DWT. 2-9-2010 (BV) opgeleverd door Jiangsu Yangzijiang Shipbuilding Co. Ltd. (YZJ2008-897) als KARLA C aan Carisbrooke Shipping 6250 B.V., Rotterdam, vlag: U.K., in beheer bij Carisbrooke Shipping Ltd. 106,07 (94,50) x 15,50 x 8,14 x 6,750 meter. 2.690 EPK, 1.980 kW, 6 cyl, 4 tew, 250 x 400 cm., 750 rpm, vertraagd naar 170 rpm, MAK

6M25C, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., Kiel. 30-1-2019 in beheer bij Vertom Shipping & Trading B.V. en Carisbrooke Shipping Ltd. 16-12-2020 verkocht aan Carisbrooke Shipping #2 B.V., vlag: U.K., in beheer bij Vertom Shipping & Trading B.V. en Carisbrooke Shipping Ltd. 6-2021 vlag: Portugal (Madeira) (CQAY6). 25-11-2022 tijdens een reis van Londonderry naar Plymouth, UK, met 9 bemanningsleden, bij Moville in Lough Foyle aan de grond geraakt, positie 55.03.58 NB. en 07.13.50 WL., met de sleepboten STRATHFOYLE en OTTERBANK vlot gebracht, 26-11-2022 afgemeerd in positie 55. 10.99 NB. en 007.01.22 WL. 29-11-2022 te Plymouth.



LAAKDIEP, IMO 9408889 (NB-297), 23-2-2005 contract, 15-3-2006 kiel gelegd, 28-10-2006 te water, 2-7-2007 opgeleverd door Nanjing Huatai Shipyard Company Ltd., Nanjing (YT05-4-01) als LAAKDIEP aan Diep Trampship Reederei G.m.b.H. & Co. m.s. "Laakdiep" K.G., Monrovia-Liberia, roepsein D5AI5, in beheer bij Hartmann Dry Cargo Germany G.m.b.H. & Co. K.G. 5.598 GT, 2.883 NT, 7.777,6 DWT. 7-2007 (e) verkocht aan Rembrandt, Portugal (Madeira), in beheer bij Hartmann Dry Cargo Germany G.m.b.H. & Co. K.G. 17-10-2008 in beheer bij Hesse G.m.b.H. & Co. K.G. en Hartmann Dry Cargo Germany G.m.b.H. & Co. K.G. 23-7-2010 vlag: Antigua & Barbuda. in beheer bij Hesse G.m.b.H. & Co. K.G. 8-9-2011 vlag: Liberia, in beheer bij MTL Maritime Transport en Hartmann Dry Cargo Germany G.m.b.H. & Co. K.G. 9-2015 in beheer bij Hartmann Dry Cargo Germany G.m.b.H. & Co. K.G. 22-11-2016 verkocht aan Vindo Schiffahrtsgesellschaft m.b.H. & Co. K.G., Liberia, in beheer bij Schulte & Bruns G.m.b.H. & Co. K.G., Papanburg. 23-11-2016 (mt) gearriveerd te Immingham, Engeland. 24-11-2016 (mt) herdoopt GÄLLNÖ. 7-2021 vlag Portugal (Madeira), roepsein CQHG. 25-9-2022 gearriveerd te Tuzla, Turkije. 25-9-2022 (e) verkocht aan Manisa Bulk Hamburg UG, Portugal (Madeira) (CQHG), in beheer bij Manisa Bulk S.r.l., Napels, 7-10-2022 van Tuzla. 19-10-2022 te Tuzla. 20-10-2022 herdoopt MANISA MATILDE. (Foto: Riemer van Bolhuis, 27-2-2022, opvarend t.h.v. Maassluis).

LEAH, IMO 9113202 (NB-298), 20-8-1994 kiel gelegd, 25-5-1996 te water gelaten bij Madenci Gemi Sanayi Ltd Şti., Karadeniz Eregli onder bouwnummer 009, 8-1996 (GL) opgeleverd als CELTIC SOVEREIGN aan Charles M. Willie & Co. (Shipping) Ltd., Bahamas. 1997 herdoopt GRACECHURCH COMET. 4.015 GT, 1.974 NT, 5.930 DWT, 467 TEU, 99,40 (94,25) x 17,17 x 8,20 x 6,364 meter, 4.900 kW, B&W 7S35MC, MDE-Manises Diesel Engine Company S.A., 15,5 kn. 1997 herdoopt RUTH BORCHARD. 2001 verkocht aan ING Krediet Risico, Antigua and Barbuda, in beheer bij Stieglis Maritime International. 2001 herdoopt SOVEREIGN. 4-2002 (e) verkocht aan M.S. "Vanessa" Conship G.m.b.H. & Co. K.G., Duitsland, in beheer bij Olivia Schiffahrtsgesellschaft G.m.b.H. & Co. K.G., herdoopt OLIVIA. 4-10-2002 herdoopt GRACECHURCH HARP. 24-9-2007 (e) in beheer bij Intership Verwaltungsgesellschaft m.b.H., Haren. 12-5-2008 (e) in beheer bij Intersee Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G. en Intership Verwaltungsgesellschaft m.b.H., Haren, 13-6-2008 herdoopt OLIVIA. 2011 verkocht aan Beheermaatschappij B IV B.V., Sneek, in beheer bij Boomsma Shipping B.V., Sneek, 24-6-2011 (GL) herdoopt LEAH, roepsein PCME. 10-10-2011 (e) verkocht aan Beheermaatschappij m.s. "Frisian Sovereign" B.V., Sneek, in beheer bij Boomsma Shipping B.V., Sneek. 8-2014 verkocht aan Beheermaatschappij M.S. Leah B.V., Groningen (naam was voorheen Beheermaatschappij B V B.V.), 22-8-2014 in beheer bij Q-Shipping B.V. en VD Innovation B.V. 7-2015 in beheer bij Longship B.V., Groningen en VD Innovation B.V. 31-10-2016 in beheer bij bij Longship B.V., Groningen en Universal Shipping & Trading B.V. 16-3-2020 in beheer bij bij Longship B.V., Groningen en Rotterdam Shipping Company B.V. (10-12-2015 bestuurder B.V. Kustvaartbedrijf Moerman in functie getreden). 27-9-2022 verhaald van de Waalhaven naar de Botlek. 29-9-2022 (e) verkocht aan

Intergrand Shipping Ltd., 13-10-2022 thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus (5BBR6), in beheer bij Linea Peninsular Inc., Panama City FL, 13-10-2022 herdoopt PIA.



LS CHRISTINE, IMO 9302009 (NB-264), in aanbouw als CHRISTINE H voor Lauranne Shipping B.V., Sas van Gent bij Yardimci Shipyard, Tuzla onder bouwnummer 19 voor oplevering in 2004, chemicaliëntanker, 6.500 GT, 19-10-2006 (e) bouwcontract is overgenomen door Turkter Tersane ve Deniz Isletmeciligi A.S., (19), 22-1-2007 opgeleverd als LS CHRISTINE aan Manuella Shipping S.A., Gibraltar, roepsein ZDHW4, in beheer bij Lauranne Shipping B.V., Sas van Gent. 5.652 GT, 2.954 NT, 8.400 DWT. 15 kn. 6.685 EPK, 4.920 kW, Wärtsilä Finland Oy.20-5-2008 (e) verkocht aan Blue Chemicals B.V., Sas van Gent, vlag Gibraltar, in beheer bij Lauranne Shipping B.V., Sas van Gent. 19-10-2019 (vt) thuishaven en vlag: Madeira-Portugal (Madeira), roepsein CQAP3. 13-5-2022 (e) verkocht aan White Seagull Shipping Ltd., Mersin, Turkije, thuishaven en vlag: Gibraltar, roepsein ZDHW4. 8-6-2022 (mt) gearriveerd te Tuzla. 14-11-2022 (vt) verkocht aan Mustafa Okan Ogullari Gemicilik Sanayi Ve Ticaret Anonim Sirketi, 14-11-2022 (F) thuishaven en vlag: Mersin-Turkije, roepsein TCA7063, 14-11-2022 herdoopt SEBAHAT ANA. (Foto: Henk Jungerius, 30-6-2014).



NILEDUTCH PRIVILEGE, IMO 9161168, 10-9-1996 contract, 21-7-1997 kiel gelegd, 1-10-1997 te water, 2-1-1998 opgeleverd door Flensburger Schiffbau G.m.b.H. & Co. K.G. (695) als CATHRIN OLDENDORFF aan Wavelength Shipping Corp., Monrovia-Liberia (ELUR3), in beheer bij Egon Oldendorff. 13.066 GT. 6.914 NT, 20.406 DWT. 153,20 (146,99) x 23,65 x 13,50 x 9,727 meter. 1302 TEU. G 24.425 m3. B 24.365 m3. 17 kn. 10.098 EPK, 7.428 kW, 6 cyl, 2 tew, 500 x 1950. Mitsubishi 6UEC50LSII, Mitsubishi H.I. Ltd. 1999

verkocht aan Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. m.s. "Mellum", Monrovia-Liberia (ELUR3), in beheer bij Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. 1999 verkocht aan Gentle Breeze Maritime Corp., Monrovia-Liberia (ELUR3), in beheer bij Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. 22-12-1999 herdoopt CSAV VALENCIA. 15-3-2000 herdoopt LIBRA PERU. 12-12-2002 herdoopt MELLUM. 21-7-2006 herdoopt NILEDUTCH PRIVILEGE. 20-9-2008 herdoopt BBC LEER. 16-5-2012 herdoopt BBC SEATTLE. 27-10-2014 herdoopt SEATTLE. 16-1-2018 verkocht aan Wilmington Trust Co., Wilmington Del-U.S.A. (WDG2490), in beheer bij Pacific-Gulf Marine Inc., 2018 herdoopt MOHAWK. 31-10-2021 verkocht aan Baja Ferries S.A. de C.V., La Paz, Mexico, vlag: Malta (9HA5540), in beheer bij Mastermind Shipmanagement D.o.o., Tivat, Montenegro, herdoopt CHIAPAS STAR. (Foto BBC LEER: Hannes van Rijn, 12-02-2009, Maasvlakte, Rotterdam).



NORDANHAV, IMO 8914130 (NB-285), 2-5-1992 te water, 30-6-1992 opgeleverd door Scheepswerf Ferus Smit B.V., Westerbroek (282) als MOXNES aan Jebsen Thun Beltships Investments Ltd., Bergen-Noorwegen, in beheer bij Jebsen Ship Management (Bergen) A/S, Bergen, Noorwegen. 1996 verkocht aan Erik Thun A/B, Delfzijl, in beheer bij Marin Ship Management B.V., Farmsum, herdoopt NORDANHAV. (PFRC). 2-2000 verkocht aan Thun II B.V., Delfzijl, in beheer bij Thun Ship Management Holland, Farmsum. 4-2003 verkocht aan Erik Thun A/B, Lidköping, 4-2003 vlag: Zweden. 8-2005 verkocht aan Erik Thun A/B, Lidköping-Zweden, in beheer bij Erik Thun A/B, Lidköping. 9-2011 (e) vlag: Faeröer (OZ2125). 30-8-2021 verkocht aan Atara Ltd., Liberia (5LCJ2), in beheer bij Calm Ocean Ship Management Ltd., Limassol, 8-2021 herdoopt VASSILIKO. 21-9-2022 in beheer bij Haifa Marine Shipping Ltd., Haifa. 8-11-2022 vlag: Palau (T8A4046). (Foto: Bob van Raad, 20-5-2001, afvarend bij Rozenburg <https://koopvaardij.blogspot.com/>).

PACIFIC ROSE, IMO 7508336 (NB-296), 6-6-1978 te water gelaten als GOMBA ENDEAVOUR voor Gomba Shipping Ltd., Jersey, vlag: U.K., 5-1979 opgeleverd door Mazagon Dock Ltd., Bombay (449) als GOMBA ENDEAVOUR. 1.533 BRT, lengte 91,19 (83,60) meter, 1979 verkocht aan Gomba Endeavour Corp., Monrovia-Liberia. 1981 verkocht aan Primlaks (Pacific Rose) B.V., vlag: Panama, in beheer bij Primlaks B.V., herdoopt PACIFIC ROSE. 1984 verlengd en verbouwd tot koelschip, tussenstuk gebouwd door Nederlandse Scheepsbouw Mij. B.V., Amsterdam, 2-1984 in de vaart, 3.624 BRT, 1.931 NRT, 4.348 DWT, lengte 107,68 (99,98) meter. 1984 verkocht aan Primlaks Holland B.V., Rotterdam, in beheer bij Primlaks B.V. 1989 in beheer bij Primlaks Columbia B.V., Rotterdam. 1990 verkocht aan Pacific Rose Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Primlaks Columbia B.V., Rotterdam. 1991 in beheer bij Univan Ship Management Ltd., Hong Kong. 1994 verkocht aan Green Rose Corp., Nassau-Bahamas, in beheer bij Nomadic Management AS, Minde per Bergen, herdoopt GREEN ROSE. 1997 in beheer bij Green Management AS, Minde per Bergen. 2000 verkocht aan Dech Reefer Co. Ltd., Thailand, vlag: Belize, herdoopt DIAMOND REEFER. 22-10-2007 (e) vlag: Thailand, 2007 herdoopt SERENE REEFER. 6-3-2019 (e) verkocht aan Ming Sing Trading Ltd., Kaohsiung, vlag: Mongolië, roepsein JVBV7, in beheer bij Golden Lamp Stand Shipping Safety Management Consultant Co. Ltd., Kaohsiung. 5-2019 herdoopt WAN JING HONG. 12-2020 verkocht aan Sun Chi Hing Co. Ltd., Mongolië, in beheer bij Vast Ocean Global Ltd., Kaohsiung, 12-2020 herdoopt GAU HUNG SING. 25-5-2022 (F) vlag: Guyana (8RCI2) en herdoopt HUNG SEUN. Zowel vlag (Guyana) als de naam HUNG SEUN zijn valse informatie. Het moet zijn: 3-2022 vlag: onbekend.

PANTA RHEI, IMO 9489522 (NB-261), Super Saimax, 8-11-2008 gedoopt PANTA RHEI door mevr. Angela But (echtgenote van opdrachtgevers Lars en Angela But te Vlissingen) en te water gelaten bij Shipyard

Leda D.o.o., te Korčula, Kroatië, afgebouwd bij Peters Shipyards B.V., Kampen (1015), 7-4-2009 vertrokken van de werf, 17-4-2009 in de Eerste Binnenhaven in Vlissingen opgeleverd aan C.V. Scheepvaartonderneming But, Vlissingen, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor dhr. Lars But te Vlissingen. Roepsein PBRB. 2.445 GT, 3.200 DWT, 132 TEU, 82,50 (80,86) x 12,50 x 8,00 x 5,410 meter, 1.697 EPK, Caterpillar 3512 9L20, 11,5 kn. 21-4-2009 vertrokken van Harlingen met een lading zout met bestemming Joutseno, Finland. 11-9-2019 tijdens een reis van Kunda naar Vlissingen viel, om 08:30 uur in positie 52.45.30 NB. en 003. 43.24 OL., de machine stil en was niet meer te starten, vastgemaakt door de sleepboot MULTRATUG 4, 12-9-2019 de MULTRATUG 4 arriveerde met op sleep de coaster PANTA RHEI met bestemming Sloehaven. 13-9-2019 met de MULTRATUG 22 en MULTRATUG 1 (achter vast) naar Hansweert om te repareren. 25-11-2022 gearriveerd op het ankergebied te Yalova, Turkije. 29-11-2022 (v) verkocht aan Wagenborg Shipowners 4 B.V., thuishaven Delfzijl, roepsein PBRB, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, herdoopt PLATAANBORG.

PITZTAL, IMO 8918708 (NB-288), 11-1993 te water gelaten, 7-1995 opgeleverd door Severnaya Verf OAO, St. Petersburg (433) als PITZTAL aan Geschw. Krohn Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G. V, Wenen-Oostenrijk, in beheer bij Österreichischer Lloyd Ship Management Ges.m.b.H., Norderstedt, Duitsland. 12-2001 verkocht aan Rederij K&T Holland C.V., Farmsum, thuishaven: Delfzijl, in beheer bij Bereederungsges. Alstership G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg en Flagship Management B.V., Farmsum, roepsein PBEV. 11-2009 verkocht aan Rufinia Beheer B.V., Delfzijl, in beheer bij Flagship Management B.V., Farmsum. 9-1-2015 vertrokken van Keppel Verolme Shipyard B.V., Rozenburg naar St. Petersburg, 10-1-2015 tegen de noordersluis te Brunsbüttel gevaren, schade aan schip en sluis, bij een poging het schip onder controle te krijgen weer de sluis geraakt waardoor de schade verergerde aan de sluis. 4-2015 verkocht aan Lian Shipping B.V., Appingedam, thuishaven: Delfzijl, in beheer bij Bereederungsgesellschaft Alstership G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 6-2017 verkocht aan Rederij K&T Holland C.V., Delfzijl, in beheer bij Bereederungsgesellschaft Alstership G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 19-1-2019 (GL) verkocht aan Heba Shipping Company, thuishaven en vlag: Avatiu-Cook Islands, roepsein E5U3592, in beheer bij Mansour Management Gemi Acenteligi Sanayi ve Ticaret Ltd. Sti, Mersin, Turkije, herdoopt HEBA M. 28-1-2019 tijdens een reis van Ventpils naar Crotone, Italië (5-2-2019 ETA te Crotone) met een lading hout, op de Noordzee in positie 52.19.30 NB, 003.07.48 OL. een deel van de deklust verloren, liet een spoor hout na van 6 mijl lang en 3 mijl breed, 30-1-2019 gearriveerd bij A&P Falmouth Ltd. Shipyard te Falmouth om te repareren. 2021 verkocht aan Heba Shipping, Avatiu-Cook Islands (E5U3592), in beheer bij Mansour Management Gemi Acentaligi Sanayi ve Ticaret Ltd. Sti., 12-2021 herdoopt MED STAR M. 13-10-2022 verkocht aan Freedom Shipping Co. S.A., St. Kitts and Nevis (V4VE4), in beheer bij Mediterranean Line Inc., Alexandria, 10-2022 herdoopt ASMAR.

PLUTO, IMO 9193680 (NB-241), 16-11-1998 kiel gelegd, 27-2-1999 te water gelaten, 7-5-1999 opgeleverd door Stocznia Gdynia S.A., Gdynia (8138/9) als PLUTO aan Alpha Ship G.m.b.H. & Co. K.G. m.s. "Pluto", Rotterdam, roepsein PCBF, in beheer bij Alpha Shipmanagement G.m.b.H. & Co. K.G., Bremen. 23.722 GT, 1876 TEU. 21,5 kn. 10-5-1999 eerste aankomst Europoort. 12-5-2000 thuishaven: Willemstad-N.A., roepsein PJCE. 6-2007 onder de vlag van de Marshall Islands gebracht, thuishaven: Majuro, roepsein V7MA5. 26-6-2014 (e) verkocht aan Argo Shipping Corp., Malta, in beheer bij Chartworld Shipping Corp., Athene en MSC Shipmanagement Ltd., Limassol, 1-7-2014 (GL) herdoopt MSC TIA. 27-9-2017 verkocht aan Houyoshi Ocean Corp & Komenaka Kaiun Co. Ltd., thuishaven en vlag: Madeira-Portugal (Madeira), roepsein CQIV6, in beheer bij Taiyo Nippon Kisen Co. Ltd., Kobe en MSC Shipmanagement Ltd., Limassol. 24-10-2022 verkocht aan Eurydice Oceanway Ltd., Madeira-Portugal (Madeira), in beheer bij MSC Shipmanagement Ltd., Limassol, 10-2022 herdoopt MSC TIA II.



POSEIDON, IMO 9193719 (NB-241), 11-1-1999 kiel gelegd bij Stocznia Gdanska im Lenina S.A., Gdansk (138/1), 30-4-1999 te water gelaten als POSEIDON, 12-8-1999 opgeleverd door Stocznia Gdynia S.A. (8138/10) als SCL MEMLING aan Alpha Ship G.m.b.H. & Co. K.G. m.s. "Poseidon", Rotterdam, in beheer bij Alpha Ship G.m.b.H., Bremen. Roepsein PCFH. 23.722 GT, 9.843 NT, 29.337 DWT. 1835 TEU. 21 kn. 23.384 EPK, 17.200 kW, B&W 6L70MC, H. Cegielski-Poznan S.A. 2000 in beheer bij Alpha Ship Nederland B.V. en Alpha Ship G.m.b.H., Bremen. 2002 thuishaven en vlag: Willemstad-N.A., roepsein PJNI. 22-7-2002 (GL) herdoopt SAFMARINE MEMLING. 10-2005 (e) in beheer bij Alpha Shipmanagement G.m.b.H. & Co., Bremen. 26-2-2007 (e) thuishaven en vlag: Majuro-Marshall Islands, roepsein V7LW7. 12-7-2009 herdoopt AS POSEIDON. 2-7-2014 verkocht aan Aipos Shipping Corp., Malta, in beheer bij Chartworld Shipping Corp., Athene en MSC Shipmanagement Ltd., Limassol, 6-7-2014 (GL) herdoopt MSC LANA. 5-9-2017 (e) verkocht aan Lana Maritime Ltd., Malta, in beheer bij Chartworld Shipping Corp., Athene en MSC Shipmanagement Ltd., Limassol. 31-10-2017 (e) verkocht aan Houyoshi Ocean Corp & Komenaka Kaiun Co. Ltd., Liberia, roepsein D5OS9, in beheer bij Taiyo Nippon Kisen Co. Ltd., Kobe en MSC Shipmanagement Ltd., Limassol. 24-10-2022 verkocht aan Hebe Oceanway Ltd., Liberia, in beheer bij MSC Shipmanagement Ltd., Limassol, 10-2022 herdoopt MSC LANA II. (Foto: Teun van der Zee).



PRINSES JULIANA, IMO 8213940 (NB-298), veerboot, 5-12-1984 kiel gelegd, 5-9-1985 gedoopt PRINSES JULIANA door prinses Juliana en te water gelaten, 6-1-1986 opgeleverd door B.V. Scheepswerf en Machinefabriek 'De Merwede' v/h Van Vliet & Co., Hardinxveld (637) als PRINSES JULIANA aan Provinciale Stoombootdiensten in Zeeland, Vlissingen (P.S.D.) (PE3242). 8.166 BRT, 2.801 NRT, 800 DWT. 570 passagiers. 234 auto's. 14,5 kn. 9.786 APK, 7.198 kW, 6 x 6 cyl, 4 tew, 280 x 300, dieselelektrisch, Stork-Werkspoor 6SW680, Stork-Werkspoor Diesel B.V., Zwolle. 3-3-1986 ingezet tussen Vlissingen en Breskens. 14-5-1986 - 20-5-1986 technische problemen. 25-9-1986 brand aan boord en naar de werf. 2-2-1987 terug op de dienst tussen Vlissingen en Breskens. 5-1997 ingezet tussen Kruiningen en Perkpolder. 15-3-2003 laatste dienst tussen Kruiningen en Perkpolder. 17-3-2003 in charter BBA Fast Ferries Zeeland. 4-4-2003 laatste afvaart en opgelegd te Vlissingen. 16-4-2003 verkocht aan Amadeus S.p.A. (Amedeo Maticena), Reggio di Calabria, Madeira-Portugal. 15-5-2003 herdoopt AMEDEO MATAECENA. 25-6-2003 van Vlissingen en in konvooi met de LADIES MATAECENA en ATHOS MATAECENA vertrokken naar Italië. 3-7-2003 te Gioia Tauro, Italië en naar een werf om aangepast te worden. 6-2004 ingezet voor Maticena Lines tussen Villa San Giovanni en Messina. 21-10-2004 (e) in beheer bij Ulisse Shipping S.r.l. 7-2005 opgelegd te Reggio di Calabria. 13-3-2005 te Palermo. 11-2005 verkocht aan Servizi Autostrade Del Mare, vlag: Italië. 6-11-2005 ingezet tussen Reggio Di Calabria en Messina. 12-1-2006 opgelegd te Messina. 16-1-2006 verkocht aan Amadeus S.p.A., Rome, vlag: Italië. 2022 verkocht voor sloop naar Turkije. 16-11-2022 vertrokken van Reggio Di Calabria met de Italiaanse sleepboot PAUL (IMO 9005819, 14-11-2022 te Reggio Di Calabria voor sleepkaar maken) naar Aliaga, 21-11-2022 ETA te Paloukia, Griekenland. (Foto: Teun van der Zee, 11-8-1990).

ROYAL KLIPPER, IMO 9172959 (NB-285), aanvankelijk EQUATOR STREAM, 30-9-1999 te water, 10-1-2000 proefvaart, 7-2-2000 opgeleverd als ROYAL KLIPPER door Kitanihon Shipbuilding Co. Ltd., Hachinohe (320) aan Jaczon Royal Klipper B.V., Scheveningen, roepsein PCIH, in beheer bij Jaczon B.V., Scheveningen en Seatrade Groningen B.V., Groningen. 11.382 GT, 12.900 DWT. 22,53 kn. 17.160 EPK, 12.629 kW, 8 cyl, 2 tew, 500 x 2000, 127 rpm, B&W 8S50MC-C, Hitachi Zosen, Ariake. 8-2-2000 te

Yokohama op de 1e reis, de reis ging van Japan naar Valparaiso, daarna met fruit en containers naar Wilmington, USA. 24-4-2002 in aanvaring gekomen met een vissersschip tussen het loodsstation en de rede van Vlissingen, daarna voor anker gegaan voor inspectie van de schade. 31-5-2006 te Antwerpen in beheer bij Seatrade Groningen B.V. 20-12-2019 (vt) te Portsmouth verkocht aan Balmoral Partners Ltd., thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein D5VQ5, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 23-12-2019 van Portsmouth naar Bridgetown, Barbados, 1-1-2020 ETA te Bridgetown. 6-9-2021 (e) verkocht aan Project Cereze Three Limited, Nassau-Bahamas, roepsein C6FE4, in beheer bij Wallem Shipmanagement Singapore Pte. Ltd., Singapore, 6-9-2021 (F) te Algeciras herdoopt CERES THREE. 9-9-2021 van Algeciras naar Rotterdam, 12-9-2021 te Rotterdam. 13-9-2021 van Rotterdam naar Cristobal, 20-9-2021 ETA te Cristobal. 20-10-2022 (e) verkocht aan Royal Class Marine S.A., Nassau-Bahamas, in beheer bij Wallem Shipmanagement Singapore Pte. Ltd., Singapore en Wallem Shipmanagement Ltd., Hong Kong, China, 10-2022 herdoopt COOL ROYAL.

RW20, IMO 9833266, n.p. Deck Cargo Pontoon, Damen Stan Pontoon 5211, gebouwd door Nantong Yahua Shipbuilding Co. (YH 260), 22-4-2018 te Rotterdam a/b m.s. LONE, 2020 opgeleverd door Damen Shipyards Gorinchem B.V. (524103) als RW20 aan Zand Exploitatie Maatschappij Reimerswaal B.V., Nederland. 374 GT. 2021 verkocht aan Port of London Authority, Belize, herdoopt THORNEY BAY.

RW30, IMO 9833278, n.p. Deck Cargo Pontoon, Damen Stan Pontoon 5211, gebouwd door Nantong Yahua Shipbuilding Co. (YH 261), 22-4-2018 te Rotterdam a/b m.s. LONE, 2020 opgeleverd door Damen Shipyards Gorinchem B.V. (524104) als RW30 aan Zand Exploitatie Maatschappij Reimerswaal B.V., Nederland. 374 GT. 2021 verkocht aan Port of London Authority, Belize, herdoopt THORPE BAY.



SAFFIER, IMO 9357511 (NB-298), 11-2007 secties van het bouwnummer 315 op de helling geplaatst, 9-2-2008 gedoopt SAFFIER door mevrouw Sabrina Damsma (verloofde van de opdrachtgever, Gilbert de Bock) en te water gelaten bij Barkmeijer Stroobos B.V. te Stroobos onder bouwnummer 315, 12-2-2008 casco door sleepboten van B.T.S. versleept van de werf van te Stroobos naar de afbouwsteiger van de gemeente Lemsterland in Lemmer, 7-4-2008 proefvaart en kompasstellen t.h.v. Lelystad, 8-4-2008 proefvaart op de Noordzee, 11-4-2008 aan de Korte Lijnbaan te Harlingen opgeleverd Saffier B.V., Alkmaar, roepsein PHOM, in beheer bij De Bock Maritiem B.V. te Alkmaar (Gilbert de Bock), in bevrachting bij Wagenborg Shipping B.V. 3.999 GT, 5.800 DWT, 99,99 (94,75) x 15,20 x 8,35 x 6,600 meter, 13,5 kn. 3.699 EPK, 2.720 kW, 8 cyl, 4 tew, 270 x 380, 800 rpm., vertraagd naar 194 rpm, MAN B&W 8L27/38, MAN Diesel, Frederikshaven. 12-4-2008 vertrokken naar Oxelösund om steelslabs te laden voor Porto Nogaro, daarna te Bremen reddingsboten geladen met bestemming Monfalcone. 10-2022 verkocht aan Contimmo N.V., Antwerpen, 31-10-2022 vlag: België, roepsein ONLM, 31-10-2022 te Delfzijl herdoopt CL ATLAS. (Foto: Tomas Østberg-Jacobsen, 1-9-2018 Frier Anchorage).

SARA, IMO 8814861 (NB-241), 16-9-1989 te water gelaten, 11-5-1990 (BV) opgeleverd door Cant. Navale "Ferrari" S.p.A., La Spezia als SARABELLE II aan Armement Services et Transports, Port aux Francais-Kerguelen. 4.273 BRT, 3.500 NRT, 6.608 DWT. 2002 verkocht aan Shipping Co. Sara B.V., Groningen, 23-

12-2002 in beheer bij Seatrade Groningen B.V., heeft te Gibraltar de naam SARA gekregen en is onder Nederlandse vlag gebracht, thuishaven: Groningen. 9-2003 opgebracht door de Nigeriaanse Marine en naar Lagos gebracht. Aftappen en diefstal van ruwe olie zou een aanleiding kunnen zijn, zonder dat de bemanning, bestaande uit 15 koppen, hiervan ook maar iets wist. Bovendien vroeg de rederij (Seatrade) bij monde van Peter Hagen, zich af, wie opdracht tot aanhouding heeft gegeven. De bemanning scheen er slecht aan toe te zijn. Heeft ruim 2 1/2 maand heeft het schip aan de ketting gelegen. 23-2-2004 (e) thuishaven: Willemstad-N.A. 10-2007 verkocht aan Baldwin Management Co., Valletta-Malta, in beheer bij Aegean Bunkering Services Inc., Piraeus. 2008 verkocht aan Aegean Bunkers at Sea N.V., Piraeus, thuishaven en vlag: Valletta-Malta (9HEN9), in beheer bij Aegean Bunkering Services Inc., Piraeus. 24-6-2016 (e) verkocht aan Bright Maroon Shipping Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Peninsula Petroleum SL, Los Barrios, Cadiz, Spanje, herdoopt HERCULES 300. 2-2017 vlag: Panama (3EGD5). 17-3-2017 (e) in beheer bij Eagle Fleet Management S.A., Panama. 6-11-2022 vertrokken van Taboguilla, Panama. 9-11-2022 (VT) verkocht voor sloop. 10-11-2022 op Panama Anchorage Pacific. 19-11-2022 vertrokken van Taboguilla, Panama. 19-11-2022 op Panama Anchorage Pacific. 4-12-2022 vertrokken van Taboguilla, Panama. 4-12-2022 op Panama Anchorage Pacific.



SCHOTSMAN, IMO 8843836, hopperzuiger, 8-1983 opgeleverd door VEB Schiffswerft Neptun (1419) als DARSS. 1-1991 herdoopt KUHLUNG. 9-1991 herdoopt EIDE RESCUE I. 1-1994 herdoopt MARPOL BALTIC. 1-1995 herdoopt STEINVANG. 1-1999 herdoopt CINCOBULK. 1983 verkocht aan Schotsman B.V. van Transport Mij. "Terneuzen" B.V., (PBKT) in beheer bij De Hoop, Terneuzen, 7-2003 herdoopt SCHOTSMAN. 1983 verbouwd bij L.J. Boer, Sliedrecht van vrachtschip tot zeegaande zandzuiger, 11-10-2002 verkocht aan Zeezand II B.V., Terneuzen, in beheer bij Terneuzen B.V. 8-2003 proefvaarten vanuit Vlissingen. 2009 opnieuw gemeten, 2.104 GT, 2.150 DWT. 2-2021 aan de grond bij Breskens op de Westerschelde. 4-2021 in de vaart gebracht. (Foto: Henk de Winde, 13-5-2022, Breskens).

Kapitein van aan de grond gelopen sleeppopperzuiger voorwaardelijk geschorst

De kapitein onder wiens leiding de sleeppopperzuiger Schotsman in 2021 aan de grond liep, is door het Tuchtcollege voor de Scheepvaart voor drie weken voorwaardelijk geschorst. Als hij binnen zijn proeftijd van twee jaar weer in de fout gaat, raakt hij zijn vaarbevoegdheid alsnog voor drie weken kwijt.

De Schotsman, een 90 meter lang schip uit 1983 dat eigendom is van Zeeland II BV, liep in februari 2021 aan de grond op de Westerschelde. Om precies te zijn: iets ten noorden van Breskens. Doordat er deels werd gelost in een binnenvaartschip nam de diepgang van de sleeppopperzuiger af en kon deze een uurtje na het vastlopen weer vrijkomen.

De inspecteur van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) verwijt de kapitein onder meer dat hij de gronding niet snel genoeg heeft gemeld bij de relevante autoriteiten (diezelfde ILT en het klassebureau) en zelfs niet bij de eigen reder. Verder zou hij een route hebben uitgestippeld door een gebied waarvan niet duidelijk was of de Schotsman daar met zijn diepgang wel terechtkon en zou de kapitein onder meer een niet officieel goedgekeurd navigatiemiddel hebben gebruikt.

Zaak te licht voor sancties

Volgens de kapitein had het incident weinig om het lijf. Hij voer weliswaar door een gebied waarvan niet duidelijk was of de waterdiepte meer was dan de actuele diepgang van de Schotsman, maar de exacte diepte ter plaatse zou niet uit harde data op te maken zijn. Hij vond het daarom verantwoord om op zijn eigen jarenlange ervaring te vertrouwen. Uiteindelijk is er een fout gemaakt maar de kapitein vindt de gevolgen daarvan te gering om er tuchtrecht en sancties op los te laten. Dat hij niet meteen alles doorgaf aan de instanties en de reder, had er onder meer mee te maken dat er geen schade aan het schip was en dat langer stilliggen op dat moment volgens de kapitein geen zin had. (Tuchtcollege voor de Scheepvaart/LK).

SKYLGE, IMO 9013012 (NB-297), 14-5-1990 kiel gelegd, 28-5-1991 te water gelaten als TERSCHELLING, 5-7-1991 opgeleverd als SKYLGE door Scheepswerf en Reparatiebedrijf "Harlingen" B.V. (94) aan V.o.F. Scheepvaartbedrijf L. Switink & Zn., Harlingen, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor Lambertus en Stefan Switink, Harlingen. 1997 in time-charter bij Seacon Ltd., Londen, herdoopt SEA LOIRE. 1999 herdoopt SKYLGE. 27-7-2001 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming m.s. "Derk", Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., herdoopt DERK. 21-10-2005 verkocht aan Maritiem Technisch Bureau Foppen, Urk, in beheer bij Amasus Support B.V., herdoopt ELIZABETH F. 25-9-2006 in bevrachting bij Ewald Muller & Co. G.m.b.H., Hamburg. 2009 in bevrachting bij Wagenborg Shipping B.V. 18-5-2011 gearriveerd te 's-Gravendeel en opgelegd. 2012 verkocht aan Solinska Plovidba d.o.o., Split, Kroatië, vlag: St. Vincent and the Grenadines, roepsein J8B4719, 27-6-2012 gearriveerd te IJsselmonde, 9-7-2012 (m) bij Dockside Shipsfacilities B.V. herdoopt SALONA. 10-2015 verkocht aan Oney Shipping Co. Ltd., St. Vincent and the Grenadines (J8B4719), in beheer bij Eksen Chartering & Transport, Istanbul, herdoopt ONEY Z. 9-2017 vlag: Panama (HP9215), 22-9-2017 (e) in beheer bij Eksen Chartering & Transport, Istanbul en Oney Denizcilik ve Gemi Is Ltd., Istanbul. 9-2021 verkocht aan Elisa Shipping Ltd., Panama, 11-9-2021 (F) herdoopt ELISA S. 9-2022 verkocht aan Akyuz Shipping Co. Ltd., Istanbul, vlag: Niue (E6ZG2), in beheer bij New Moon Shipping Co. Ltd., Istanbul, 17-9-2022 (F) herdoopt DOLPHIN E. 17-9-2022 vlag: Palau (T8A4025).



SOLENTBANK, IMO 9361744 (NB-298), 26-3-2007 (BV) opgeleverd door Astilleros de Murueta S.A., Murueta (264) als ARKLOW FORTUNE aan Banco Espanol De Credito S.A., Ierland, in beheer bij Arklow Shipping Ltd., Arklow. 2.998 GT, 1.673 NT, 4.889 DWT. 89,90 (84,98) x 14,40 x 7,35 x 5,840 meter. 2.690 EPK, 1.980 kW, MaK Motoren G.m.b.H. & Co. K.G. NE-05. 11,5 kn. 9-2009 verkocht aan Laga C-264 Naviera AIE, Ierland, in beheer bij Arklow Shipping Ltd., Arklow. 12-2010 verkocht aan Invermore Shipping Ltd., Ierland, in beheer bij Arklow Shipping Ltd., Arklow. 10-2022 verkocht aan Bankship V B.V., Delfzijl, in beheer bij Pot Scheepvaart B.V., Delfzijl, 25-10-2022 van Gdansk naar Dundee, 1-11-2022 ETA te Dundee. 14-11-2022 gearriveerd in Delfzijl. 17-11-2022 thuishaven Delfzijl, vlag Nederland, roepsein PGDL, 17-11-2022 (VT) herdoopt SOLENTBANK. (Foto: Bram Plokker†, 4-8-2014).

SPRINTER, IMO 9423657 (NB-145), type: Icerunner 3650, casco gebouwd bij Leda d.o.o., Korcula, Kroatië, 17-11-2007 te water gelaten, 3-1-2008 gearriveerd in de Vissershaven te IJmuiden achter de sleepboot WATERMAN, 3-1-2008 gearriveerd te Kampen achter de sleepboten ANITA en LINGE voor afbouw bij Peters Shipyards B.V. te Kampen onder bouwnummer 1209, 1-4-2008 verhaald van Kampen naar Harlingen, 9-4-2008 proefvaart op de Waddenzee, 11-4-2008 in de Nieuwe Willemshaven te Harlingen opgeleverd aan François Hovestadt te Werkendam, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., roepsein PHOL, na oplevering vertrokken van Harlingen naar Vlissingen om cellulose te laden voor Aberdeen. 2.528 GT, 1.053 NT, 3.650 DWT, 89,99 (84,95) x 12,50 x 8,00 x 5,300 meter, 1.800 kW, Wärtsilä 9L20, Wärtsilä Finland Oy. 10-2011 verkocht aan Sprinter Shipping C.V., Werkendam, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor François Hovestadt. 10-2022 verkocht aan Wagenborg Shipowners 3 B.V., Delfzijl (9-8-2022 akte oprichting), 26-10-2022 gearriveerd te Delfzijl. 11-2022 thuishaven Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., 10-11-2022 herdoopt OHIOBORG.

STOLT MAGNESIUM, IMO 9739317, Chemical/Oil Products Tanker, 26-2-2014 contract, 30-10-2015 kiel gelegd, 6-9-2016 te water, 13-1-2017 opgeleverd door AVIC Dingheng Shipbuilding Co. Ltd. (AD0042) als CTG MAGNESIUM aan Magnesium LLC, Marshall Islands (V7LR5), in beheer bij Hansa Tankers

Management AS en Selandia Ship Management (India) Pvt. Ltd. 17.139 GT, 8.365 NT, 27.500 DWT. 165,131 (154,935) x 26,97 x 13,60 x 10,516 meter. Machine: MAN B&W S50ME-B9.3-TII. 5-6-2017 verkocht aan Hanyue Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Odfjell Tankers AS en TB Marine Shipmanagement G.m.b.H. & Co.K.G., Hamburg. 1-2021 verkocht aan Stolt Magnesium B.V., Monrovia-Liberia (D5ZE6), in beheer bij Stolt Tankers B.V., Rotterdam. 31-1-2021 herdoopt STOLT MAGNESIUM. 18-3-2021 verkocht aan Sea 171 Leasing Co. Limited, Monrovia-Liberia (D5ZE6), in beheer bij Stolt Tankers B.V., Rotterdam.



Rotterdamse Scheepvaartboekhandel

Van der Takstraat 218, 3071 LM Rotterdam



SYMPHONY ATLANTIC, IMO 9931472 (NB-298), General Cargo Ship, Ecobox XL, 9,450 GT, 12.000 DWT. 1-9-2022 kiel gelegd onder bouwnummer FERUS SMIT 460, 18-11-2022 om 11:00 uur te water gelaten te Leer, 2-1-2023 geplande oplevering aan Symphony Atlantic B.V., Nederland, in beheer bij Symphony Shipping B.V., Breda. (Foto: Shipyard Ferus Smit, Leer).

Tewaterlating NB. 460 'SYMPHONY ATLANTIC'

Nb. 460 genaamd 'Symphony Atlantic' is het eerste schip in een serie van twee dat aan Symphony Shipping zal worden geleverd. Deze schepen zijn een evolutie van de succesvolle 'Ecobox' en 'Ecobox DP' series die de werf de voorbije jaren al aan Symphony leverde.

Het nieuwe Ecobox XL-ontwerp heeft zijn focus op het laden van extra lange items, zoals windmolenwieken, terwijl ze tegelijkertijd haar goede capaciteiten als stukgoedschip behoudt. De aanpassingen in ontwerp en systemen zijn ook bedoeld om haar uitstekende 'groene' prestaties verder te verbeteren met een verlaging van haar EEDI-score naar een nieuwe klassereferentiestandaard.

Daarom is het oorspronkelijke Ecobox-ontwerp met meer dan 21 mtr verlengd, waardoor haar doosvormige ruim wordt verlengd tot meer dan 100 mtr lengte op de tanktop en 112 mtr boven het beweegbare tweendeck-niveau. De nieuwe schepen zijn 18 meter breed, waardoor haar laadvermogen verder wordt verbeterd en de flexibiliteit van het laden behouden blijft, terwijl ze een zeer lage weerstand behouden op zowel vlak water als in golven.

Het brandstofverbruik wordt verder verlaagd door een nieuwe ORC-afvalwarmtegenerator in het voortstuwingssysteem te integreren. Dit systeem bestaat verder uit een hoofdmotor van 3300 kW die een spuitmondgestuurde, regelbare pitch-propeller aandrijft die in volautomatische combinatormodus draait. Het brandstofsysteem zal ook geschikt zijn voor biobrandstoffen.

De kenmerken van de nieuwe Ecobox XL schepen zijn:

Maximaal laadvermogen abt. 12.500 DWT; Groot vloeroppervlak voor projectladingen, inclusief compleet beweegbaar tweendeck, laadlengte 100 mtr op tanktop en 112 mtr op tweendecks; Twee 85 tons laadkranen; Open top notatie; IJsklasse 1A;



Dekhuis geplaatst op voorschip voor een betere bescherming van deklading en het mogelijk maken om oversized items over de achtersteven te laden.

De Ferus Smit bolloze kano type boeg, ontworpen om brandstofkosten te verlagen en een betere aanhoudende snelheid met uitstekende zeehouden gedrag in barre weersomstandigheden en zeetoestand; Niveau III, Groen Paspoort;

ORC-afvalwarmtegenerator geïnstalleerd voor verdere vermindering van het brandstofverbruik en ultralage EEDI. (Bron en foto: Ferus Smit).



TIGER, IMO 9179191, (NB-298), 6-2-1998 kiel gelegd, aanvankelijk SUPERCAT 2002, 25-9-1999 te water gelaten als JET STREAM I voor Jetstream Holdings, Panama, 1999 opgeleverd door Bobcock Marine Inc, West Cebu, Filippijnen (1003) en opgelegd. 6-2002 in de vaart gebracht, 6-2002 vlag: Panama, 6-2002 herdoopt SUPERCAT 2000. 660 GT, 218 NT, 40 DWT, 4.360 kW, 2 x Paxman 12VP185, 34 kn., 415 passagiers. 7-2002 verkocht aan Super Fast Ferry Corp., Marshall Islands, herdoopt TRICAT 2. 3-7-2002 (e) verkocht aan Jet Propelled, Filippijnen. 14-4-2003 (e) verkocht aan Super Fast Ferry Corp., Filippijnen. 5-2007 verkocht aan Rederij G. Doeksen & Zonen B.V., Harlingen (PD8231), aan boord van m.s. LENA naar Nederland gebracht, 14-6-2007 gearriveerd te Harlingen, in beheer bij B.V. Terschellinger Stoomboot Maatschappij, Harlingen, 28-3-2008 herdoopt TIGER door Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat Tineke Huizinga, 18-4-2008 eerste afvaart naar Vlieland. 21-10-2022 om 07:20 in het Schuitengat bij Terschelling in aanvaring gekomen met de watertaxi STORMLOPER, alle acht opvarenden van de

STORMLOPER kwamen in het water terecht, twee mensen zijn om het leven gekomen, twee opvarenden van de watertaxi zijn vermist, een 49 jarige man is op 6 november gevonden. 21-10-2022 de TIGER om 08:45 uur LC te Harlingen. 30-11-2022 De Onderzoeksraad voor Veiligheid besloot een verdergaand onderzoek in te stellen naar de aanvaring tussen een watertaxi en de veerboot TIGER op 21 oktober bij Terschelling. De eerste resultaten van het verkennend onderzoek gaven daar aanleiding toe aldus de RvO. Bij de aanvaring zijn drie personen overleden, een 12-jarige jongen is nog vermist en daarbij raakten vier mensen gewonden. 4-12-2022 de TIGER nog te Harlingen (Foto: Marcel Coster, 28-10-2016, Harlingen).

URANUS, IMO 9163207 (NB-241), 30-6-1998 kiel gelegd, 28-11-1998 te water gelaten, 18-1-1999 opgeleverd door Stocznia Gdynia S.A., Gdynia (8138/8) als URANUS aan Salina Shipping N.V., Willemstad-N.A. (Alpha Ship G.m.b.H. & Co. K.G. m.s. "Uranus"), in beheer bij Alpha Shipmanagement G.m.b.H. & Co. K.G., Bremen. 8-3-2001 (GL) herdoopt ALIANCA ANTUERPIA. 23-10-2002 herdoopt URANUS. 2003 ingebracht bij Alpha Ship G.m.b.H. & Co. K.G. m.s. "Uranus", Willemstad-N.A., in beheer bij Alpha Shipmanagement G.m.b.H. & Co. K.G., Bremen. 17-3-2006 te Hamburg herdoopt CAP VAN DIEMEN. 2-3-2009 (e) herdoopt URANUS. 1-7-2014 verkocht aan Leader Trading Co., Malta, in beheer bij Chartworld Shipping Corp., Athene en MSC Shipmanagement Ltd., Limassol, roepsein 9HA3604, 1-7-2014 (GL) herdoopt MSC NORA. 5-9-2017 (e) verkocht aan Nora Maritime Ltd., Malta, in beheer bij MSC Shipmanagement Ltd., Limassol. 31-10-2017 (e) verkocht aan Shigekuro Shipping Co. S.A., Liberia (D5OT2), in beheer bij MSC Shipmanagement Ltd., Limassol, Cyprus. 11-2022 verkocht aan Amymone Oceanway Ltd., Liberia (D5OT2), in beheer bij MSC Shipmanagement Ltd., Limassol, herdoopt MSC NORA II.



VECTIS ISLE, IMO 8903040 (NB-298). Helaas is daarbij een verkeerde foto geplaatst. De foto was van m.s. VECTIS ISLE, IMO 9626156. (Thanks to Tony Atkinson). Foto: VECTIS ISLE, IMO 8903040: Sinisa Aljinovic, Shipspotting, 27-9-2010 vertrek Split).

VERITAS, IMO 8411633 (NB-280) 28-6-1984 kiel gelegd, 7-1-1985 te water gelaten, 2-1985 opgeleverd door Peters-IJsselmeer B.V., Kampen (397) als VERITAS aan F.S. Switynk, Kampen (PIFJ) in beheer bij Scheepvaartbedrijf 'Poseidon' B.V., Delfzijl. 1.132 BRT. 3-4-1987 verkocht aan Rederij Switynk B.V., Kampen, in beheer bij Scheepvaartbedrijf 'Poseidon' B.V., Delfzijl. 10-7-1992 verkocht aan Scheepvaartbedrijf van der Maas B.V., Werkendam, in beheer bij M. van der Maas, herdoopt MARINA. 12-1995 verkocht aan J. de Koning Gans-Hartman V.O.F., Hasselt (PIZK), in beheer bij Poseidon Chartering B.V., Delfzijl, 1995 herdoopt ZWARTEWATER. 9-2-2005 verkocht aan C.V. Veentrans, Delfzijl, ingebracht bij C.V. "Veentrans", Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor Bouke van der Veen en Age Bandstra, Stavoren, 11-2-2005 overdracht en herdoopt VEENTRANS. 15-2-2005 vertrokken naar Kopervik, ging met potgrond varen van Rusland naar Holland. 3-9-2008 verkocht aan C.V. m.s. "Eems Delfia", Delfzijl, in beheer bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl, 3-9-2008 bij Shipdock Harlingen B.V. herdoopt EEMS DELFIA. 3-1-2020 (e) in beheer bij Eemswerken B.V., Werkendam. 31-8-2020 gearriveerd te Dordrecht. 3-9-2020 (F) verkocht aan Aasly Shipping AS, Kjøpmannskjær, thuishaven en vlag: Tønsberg-Noorwegen (NIS), roepsein LAKZ8, herdoopt PRIMA. 26-1-2021 (e) verkocht aan Arundo AS, vlag Palau, roepsein T8A3606. 4-2021 verkocht aan Everest Shipping Co., Majuro, vlag: Palau, 26-4-2021 (F) herdoopt EVEREST. 22-10-2022 vlag: Guinea-Bissau, roepsein J5AC6.

VERTOM PATTY, IMO 9938729 (NB-297), Vrachtschip, LABRAX 7.000 TDW, 18-12-2020 kiel gelegd bij Thecla Bodewes Shipyards B.V., Kampen onder bouwnummer TB KAMPEN 358, 23-9-2022 gedoopt VERTOM PATTY door mevr. Patty Pols (echtgenote van wijlen Ton Pols, de oprichter van Vertom in 1974) en te water gelaten, 30-11-2022 van de werf te IJmuiden, 1-12-2022 van IJmuiden naar Harlingen, 6-12-2022 proefvaart,



8-12-2022 geplande oplevering als VERTOM PATTY aan Vertom Patty B.V., Rotterdam (PEXL), in beheer bij Vertom B.V., Rhoon (13-7-2021 de naam gewijzigd in: Vertom B.V., de naam was voorheen Vertom Scheepvaart- en Handelmaatschappij B.V. en Vertom Bereederings G.m.b.H. & Co. K.G., Moormerland. 4.750 GT, 7.000 DWT. De 1e in serie van 6 zusterschepen. (Foto: Ruud Coster, 1-12-2022, IJmuiden met de sleepboot CHELSEA B).

VORAN, IMO 8906212 (NB-158), 30-6-1989 te water, 13-7-1989 proefvaart, 14-7-1989 opgeleverd door Scheepswerf G. Bijlsma & Zn. B.V. (649) als VORAN aan N.V. Shipping Company "Vorán", Willemstad-N.A. 1990 als VORAN verkocht aan Rederij Flinter, Groningen, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 6-1993 gekocht door G.J.B. Kalkman, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, herdoopt SANDETTIE. 6-1-1995 tijdens een reis van Mo-i-rana naar Warnemünde met lading staalprofiel in slecht weer gestrand op de noord Noorse kust bij de vuurtoren van Blaabakflua, dezelfde nacht door reddingsboot vlot getrokken en op eigen kracht naar de haven van Sandnessjen gevaren. 15-2-2001 na problemen met machine te Kings Lynn door sleepboot WATERMAN naar IJmuiden gesleept, 17-2-2001 gearriveerd te IJmuiden. 14-4-2004 gearriveerd werf te Delfzijl. 4-2004 verkocht aan Part Rederiet Venus VIII, thuishaven: Aalborg-Denemarken, in beheer bij Alba Shipping AS. 16-4-2004 van Delfzijl vertrokken naar Denemarken, te Aalborg herdoopt DAN PROVIDER. 10-2007 verkocht aan Vail Overseas Ltd., Letland, in beheer bij Sia K.S. Prakse, Riga, 3-12-2007 (e) herdoopt GERDA. 8-9-2009 tijdens het afmeren te Bilbao klem komen te zitten onder de Muelle Namar 2 kade. De opvarenden kwamen met de schrik vrij. Het schip voer, waarschijnlijk omdat niet of te laat achteruit werd geslagen, met de bak onder de betonnen kade en bleef daar muurvast zitten. Op eigen kracht lukte het de GERDA niet om los te komen. Persoonlijke ongelukken deden zich niet voor. Twee inderhaast toegesnelde havenslepers slaagden erin het onfortuinlijke schip los te trekken. Het was een geluk bij een ongeluk dat het tij afnam; nu bleef de schade beperkt tot een paar afgescheurde verhaalkammen en wat hekwerk. Het schip is nog dezelfde dag vertrokken, begeleid door de twee sleepboten. 28-10-2022 (v) verkocht aan R-B Maritime Oy, Tallinn-Estland, roepsein ESUK, herdoopt SALLA.



WEC BOUMEESTER, IMO 9150080, Container Ship, 9-5-1996 kiel gelegd, 1-2-1997 te water gelaten als AMRUM TRADER, 28-5-1997 opgeleverd door Peterswerft Wewelsfleth G.m.b.H. & Co., Wewelsfleth (659) als SEABOARD UNITY aan Dreiunddreissigste Grosse Bleichen Schiffahrtsges. m.b.H. & Co. K.G., Leer, vlag: Panama (3FKJ7), in beheer bij Hermann Buss G.m.b.H. & Cie. K.G. 5.941 GT, 2.777 NT, 8.081 DWT, 132,30 (123,40) x 19,50 x 9,20 x 6,921 meter, 624 TEU, 8.075 EPK, 5.940 kW, 9 cyl, 4 tew, 380 x 475, Wärtsilä 9R38, Stork-Wärtsilä Diesel B.V., Zwolle. 1998 herdoopt AMRUM TRADER. 1999 thuishaven: Emden, vlag: Antigua and Barbuda (V2LF). 1999 thuishaven: Leer, vlag: Antigua and Barbuda (V2LF). 11-2006 vlag: Cyprus (C4QW2). 10-2007 M.S. 'Amrum Trader' Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Cyprus, in beheer bij Hermann Buss G.m.b.H. & Cie. K.G. 5-2008 vlag: Antigua and Barbuda (V2LF). 23-6-2010 verkocht aan Romy Shipping AS, Gibraltar (ZDJX5), in beheer bij Myklebusthaug Management AS, 6-2010 herdoopt ROMY TRADER. 15-8-2020 verkocht aan Jaohar United Ltd., 8-2020 vlag: Palau (T8A3451), in beheer bij Lyndon Marine Ltd. 8-2020 herdoopt JAOHAR ADAM. 4-2022 verkocht aan Holland Maas Scheepvaart Beheer XII B.V., (Portugal (Madeira) (CQPN), in beheer bij MSC Shipmanagement Ltd., Limassol, herdoopt WEC BOUMEESTER. (Foto: Teun van der Zee, 16-7-2005).

WIM WOLFF, IMO 9958559, onderzoekingsvaartuig, 9-11-2021 kiel gelegd bij Thecla Bodewes onder bouwnummer TB HARLINGEN 362, 24-3-2023 geplande oplevering aan Koninklijk Nederlands Instituut voor Onderzoek der Zee (NIOZ), Utrecht. 420 GT.



WISBY VERITY, IMO 9283459 (NB-228), tankschip, 15-5-2004 te water gelaten onder bouwnummer 344, 6-7-2004 opgeleverd door Scheepswerf Ferus Smit B.V. als WISBY VERITY aan Lugarn AB, Visby-Zweden, roepsein SBJH, in beheer bij Wisby Tankers A/B. 4.295 GT, 7.479 DWT, 110.90 x 15,00 x 9,30 x 7,100 meter, 9 ladingtanks, 8.198 m³, 13 kn. 5.217 EPK, 3.840 kW, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., Kiel. 2009 verkocht aan Wisby Tankers AB, Visby-Zweden. 2010 in beheer bij Broström Tankers Sweden AB, Gothenborg en Wisby Shipmanagement AB, Lidköping. 2013 verkocht aan WT Shipping B.V., 16-4-2013 (m) onder de Nederlandse vlag gebracht, thuishaven: Zuidlaren, roepsein PCTJ. 1-2014 verkocht aan Wisby Tankers AB, Zuidlaren, in beheer bij WT Tankers B.V., Zuidlaren en Wisby Shipmanagement AB, Lidköping. 8-2016 thuishaven en vlag: Valletta-Malta, roepsein 9HA4374. 7-11-2022 gearriveerd te Amsterdam. 10-11-2022 (VT) thuishaven Delfzijl, roepsein PFFO. (Foto: Marcel Coster, 7-4-2012 t.h.v. Fischerhutte onderweg naar Rotterdam).

IJSSELDIJK, IMO 9514913, aanvankelijk JRS AQUARIUS, 3-11-2009 opgeleverd door Chowgule & Company Private Limited, Shipbuilding Division, Goa, India onder bouwnummer 188 als IJSSELDIJK aan Beheermaatschappij m.s. "IJsseldijk" B.V., Groningen, in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V., 2.984 GT, 1.551 NT, 4.450 DWT, roepsein PBUY. 11-2022 verkocht aan Charles M Willie & Co. (Shipping) Ltd., Cardiff, thuishaven en vlag: St. John's-Antigua & Barbuda (V2PA2), 8-11-2022 te Sharpness herdoopt CELTIC CHALLENGER.

ZEEBURG, IMO 9405368, (NB-294), 24-11-2006 te water gelaten als BORNRIFF bij Maas Shipyard B.V. te Waterhuizen onder bouwnummer 10, in aanbouw voor H. Schurink, Harlingen, 2.997 GT, 3.999 DWT, 8-2007 kapiteineigenaar Hendrik Schurink uit Harlingen liet het binnenvaartschip JULIA SARA van Diette Doesburg-Maas aan de ketting leggen vanwege te late oplevering van de BORNRIFF, de rechter bepaalde dat Diette Doesburg-Maas de BORNRIFF op 12-10-2007 diende op te leveren, 5-12-2007 verhaald door de



sleepboten GRUNO en GRUNO II van Waterhuizen naar Scheepswerf Foxhol om te worden afgebouwd, contract met Maas Shipyard B.V. is verbroken wegens wanprestatie en H. Schurink nam de bouw over en onderhandelde met diverse onderaannemers, 11-8-2008 verhaald van Hoogezand naar Delfzijl, 12-8-2008 in dok bij de Koninklijke Niesten Sander B.V. te Delfzijl voor montage van schroef en de roer, roepsein PBOJ, 22-9-2008 machine testen, 23-9-2008 proefvaart op de Eems vanuit Delfzijl, 26-9-2008 2e proefvaart op de Eems, 2-10-2008 3e proefvaart op de Eems, 9-10-2008 vaartocht met genodigden en opgeleverd aan H. Schurink, Harlingen, in bevrachting bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V. 9-10-2008 vertrokken van Delfzijl naar Kaliningrad, 22-10-2008 terug te Delfzijl na de eerste rondreis Delfzijl, Kaliningrad, Gent en Delfzijl, 22-4-2009 openbaar verkocht te Rotterdam, na de veiling door de ING-Bank op een onderling akkoord doorverkocht aan H van Diest en A. Bruins, ingebracht bij Hoven Shipping B.V., Dordrecht, in beheer bij GLB Shipping B.V., Vlissingen, 11-5-2009 in de Waalhaven herdoopt BENTE door Bente (dochter van Arno en Simone, kleindochter van Henk van Diest) geassisteerd door haar moeder, roepsein PBTG, 15-5-2009 verhaald van Waalhaven, Serdijn naar Waalhaven N.Z. RHB Stevedoring & Warehousing B.V. 29-10-2015 verkocht aan Noordriver Shipping B.V., Dordrecht, in beheer bij Maritime Management Services B.V., Ridderkerk voor Henk J. van Diest en Arnold Bruins.



25-6-2021 (e) verkocht aan TSHD Zeeburg B.V., Middelburg, in beheer bij Zand en Grinhandel Van Ouwkerk B.V., Middelburg. 24-6-2021 gearriveerd te Vlissingen. 6-2021 (e) t.b.n. ZEEBURG, de naam niet aangebracht. 7-9-2021 naar Rotterdam gesleept om verbouwd te worden tot zand- en schelpenzuiger. 2-6-2022 gearriveerd te Hardinxveld en herdoopt ZEEBURG. 25-7-2022 met een sleepboot van Hardinxveld-Giessendam naar Middelburg voor verdere verbouwing. 14-11-2022 van Middelburg naar Vlissingen. 16-11-2022 proefvaart. 18-11-2022 proefvaart. 23-11-2022 proefvaart. 2-12-2022 proefvaart. 6-12-2022 proefvaart. (Foto BENTE: Koos Goudriaan, 29-1-2020, Nieuwe Waterweg. Foto ZEEBURG: Wim Kosten (c), 6-12-2022, Vlissingen www.maritimephoto.com).



Voorheen Gebr. Broere

Oorspronkelijk had deze chemicaliëntanker een blauwe band in de schoorsteen, met daarin GB in witte letters. GB was het kenmerk van Rederij Gebr. Broere uit Dordrecht, waar Bastiaan en Jacobus Broere in 1949 hun eerste zeeschip lieten registreren. Dat was de ELIZABETH B. van 400 ton, waarna meerdere schepen naar een familielid vernoemd werden. In een later stadium volgde een serie met DUTCH als eerste naam, waarvan de DUTCH SPIRIT, de DUTCH AQUAMARINE en de DUTCH EMERALD nog in de vaart zijn. Op 1 januari 2009 werd de rederij overgenomen door John T. Essberger uit Hamburg. De schoorstenen kregen een witte band met een blauwe E, maar kantoor en thuishaven bleven gevestigd in Dordrecht en de schepen bleven onder Nederlandse vlag. Sterker nog, ook een zestal andere Essberger tankers voert de nationale driekleur. Ze hebben allemaal vrouwennamen voor de naam ESSBERGER. Het betreft de ANNELIESE, ANNETTE, CAROLINE, LISA, URSULA en WILHELMINE, waarmee Essberger aangeeft dat schepen vrouwelijk zijn.

Het door de boegband fraai gelijnde schip werd in 2000 opgeleverd door Bijlsma in Lemmer, een scheepswerf die in 2004 werd ingelijfd door Veka Shipyards. De chemicaliëntanker heeft 18 roestvrijstalen ladingtanks en meet 118 bij 17 meter. Het draagvermogen is 6416 ton. Een 4 takt 8 cilinder MaK motor van 3840 kW genereert een dienstsnelheid van 15 knopen. Op 1 januari 2021 werd E&S opgericht, een joint venture tussen Essberger en Stolt Tankers met bij elkaar 47 tankers, waaronder de DUTCH EMERALD. (Tekst: Cees de Keijzer <https://www.wssrotterdam.nl/>. Fotografie: Peet de Rouw).

WERFNIEUWS



Damen levert tweede Combi Freighter aan Elbe-Ems

Bestelling van het tweede Combi Freighter 3850 (CF 3850) bij Damen Shipyards door Elbe-Ems. Rederij Elbe-Ems heeft een tweede besteld Combi Vrachtschip 3850 (CF 3850) van Damen Shipyards, na zeer positieve ervaringen met het schip van hetzelfde type dat ze eerder bestelden. Het eerste motorschip Sophie opereert sinds september vorig jaar in Europese wateren. De tweede, MV Jan Laurenz, wordt in het vierde kwartaal van dit jaar opgeleverd.

Het contract voor de tweede CF 3850 voor Elbe-Ems werd op 29 september 2021 ondertekend op het kantoor in Hamburg van de scheepsrederij, een samenwerkingsverband van reders Uniatlantico en Held Shipping. Het nieuwe schip zal hetzelfde verbeterde rompontwerp en dezelfde machinekamerconfiguratie hebben als MVSophie. Het CF 3850 standaardontwerp biedt bewezen bouwkwaliteit, geoptimaliseerde rompvorm voor een indrukwekkend brandstofverbruik bij overtuigende prestaties en concurrerende prijzen. Dit kan worden bereikt dankzij het inbouwen in serie bij de Damen Yichang Scheepswerf.

Elbe-Ems besloot de tweede CF 3850 te bestellen na analyse van de prestaties van mvSophiena haar eerste reis van Shanghai, China naar Hamburg. Met het contract voor dit schip dat op 18 mei werd ondertekend, kon Damen het op 2 september van datzelfde jaar uit voorraad leveren. "We zijn erg blij met de prestaties van de CF 3850, MV Sophie", zegt Elbe-Ems CEO Andreas Bergmann, die ook partner is bij Uniatlantico. "De kwaliteit van het schip en het brandstofverbruik hebben ons overtuigd om een ander schip van hetzelfde type te bestellen. De samenwerking met Damen is best prettig geweest tijdens het hele proces van bestelling tot levering." Het contract voor MV Jan Laurenz werd op 29 september vorig jaar getekend. Het schip wordt samen met andere schepen van hetzelfde ontwerp gebouwd, in serie op de Damen Yichang Shipyard. Standaardisatie en seriematig bouwen is een unieke propositie van Damen. De kwaliteit van de constructie is gegarandeerd, terwijl de rompvorm, het geïnstalleerde vermogen en het houdvermogen hebben bewezen efficiënte prestaties te leveren. Seriebouw maakt concurrerende prijzen van nieuw gebouwde schepen mogelijk. De Damen Shipyard Group in Nederland is de contractspartij. Alle regelingen voor de bouw en levering, garanties en diensten worden afgehandeld vanuit de Nederlandse vestigingen van de scheepswerfgroep. (Bron en foto m.s. SOPHIE: Damen).

SOPHIE, IMO 9864760, 6-5-2019 kiel gelegd, 2-9-2021 opgeleverd door Damen Shipyards Yichang Co. Ltd. (559012) als SOPHIE aan Sophie Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Letland (YLRK), in beheer bij Held Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems. 2.518 GT, 1.837 NT, 3.812 DWT. 89,75 (84,74) x 12,69 x 7,00 x 5,485 meter.

JAN LAURENZ, IMO 9953937, General Cargo Ship, Damen CF3850. 2.545 GT, 3.850 DWT, 29-9-2021 contract, 1-12-2021 gelegd onder bouwnummer DAMEN YICHENG 559021, aanvankelijk Nederlandse vlag, 12-2022 geplande oplevering aan Held Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., vlag: Letland.

ARKLOW CREST, IMO 9771468 (NB-297), 7-12-2015 kiel gelegd onder bouwnummer FERUS SMIT 436, 30-9-2022 te water gelaten, 4-11-2022 opgeleverd aan Arklow Shipping ULC, Wicklow, Ierland (EIA2121). 2.999 GT, 5.049 DWT.

SOLVIK, IMO 9944089 (NB-296), Cement Carrier, zusterschip van m.s. ULVIK (IMO 9943932), 21-12-2020 kiel gelegd onder bouwnummer BODEWES HOOGEZAND 712, 2-9-2022 gedoopt SOLVIK door Isobel Reed (SMT Shipping) en om 11:00 uur te water gelaten, assistentie van de sleepboten GRUNO III en WATERPOORT, 16-11-2022 met de sleepboten FERRY JO en GRUNO IV van de werf naar Delfzijl, kompas stellen, 21-11-2022 proefvaart op de Eems en naar de Eemshaven, 24-11-2022 opgeleverd als SOLVIK aan Solvik Shipping Ltd., Cyprus (5BCD6), in beheer bij SMT Shipping (Cyprus) Ltd., Limassol. 2.627 GT, 988 NT, 4.280 DWT. 1.325 kW, ABC 6DZC-1000, Anglo Belgian Corporation N.V. 26-11-2022 van de Eemshaven naar Rotterdam, Maasvlakte, 27-11-2022 van de Maasvlakte naar Slite, Zweden, 1-12-2022 te Slite.



MARITIEM DEN HELDER
In woord en beeld

www.maritiemdenhelder.eu





M.s. PRINS CASIMIR van de rederij Oranje Lijn op de scheepshelling van Boele Bolnes om met een tussenstuk verlengd te worden. Foto: Ary Groeneveld # 3880, 11-01-1960 Gemeente Rotterdam (Stadsarchief).

Oproep: Logo Boele

Mijn naam is Ad Snijders, 18 Jaar gewerkt bij Boele's Scheepswerven en Machinefabriek. Ook ben ik 10 jaar onder aan de dijk bij het bedrijf opgegroeid.

Helaas is het bedrijf na 134 jaar opgehouden te bestaan.

Het bedrijf bestaat nog steeds voor veel mensen in gedachten. Daarom wil ik een gedenkteken/monument realiseren voor de scheepsbouw. Dit gedenkteken/monument wil ik plaatsen waar het thuishoort. Hiervoor gebruik ik het Boele logo.

Mijn oproep is nu, wie weet nog iets van dit logo ?? Wie is de ontwerper en wie heeft dit logo gemaakt. ??

Het logo rechts) is 3,50 meter x 3,50 meter groot en 20 mm dik. Gemaakt van zinken plaat. Ik ben bereikbaar per telefoon: 06-36102101 en e-mail: asnijders55 @ gmail.com (aan elkaar).





Subscribe for free
on tugezine.com

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



OFFSHORE

Boluda rondt de aankoop van het Nederlandse Smit Lamnalco voor ruim 800 miljoen euro af

Boluda Corporación Marítima, de Spaanse maritieme transportgroep, is in staat om de grootste sleepbootonderneming ter wereld te worden met de overname van het Nederlandse bedrijf Smit Lamnalco, voor 50% eigendom van Boskalis en 50% van de Rezayat Group, voor een bedrag dat tussen de 800 en 900 miljoen euro ligt, aldus de economische krant Expansión van bronnen dicht bij de operatie.

Volgens de publicatie zouden de partijen al een intentieovereenkomst hebben ondertekend en zou Boluda momenteel 'due diligence'-werkzaamheden uitvoeren met als doel binnen twee tot drie maanden een definitieve verkoopovereenkomst te sluiten. Smit Lamnalco bezit 50% van het kapitaal van het beursgenoteerde Boskalis – dat een breed scala aan activiteiten heeft die verband houden met maritiem transport en vandaag meer dan 4.200 miljoen euro kapitaliseert – terwijl de resterende 50% in handen is

van Rezayat Group, een Koeweits Saoedisch conglomeraat met belangen in een breed scala van industrieën.



Smit Lamnalco is een bedrijf met 2.500 medewerkers en 160 schepen actief in Australië, Nieuw-Zeeland, Azië, het Midden-Oosten en een deel van Afrika. De overname door het bedrijf onder voorzitterschap van Vicente Boluda zou de groep praktisch wereldwijde dekking geven in de sleepbootactiviteiten. Boluda had onlangs al twee andere aankopen gedaan in Nederland. In 2019 nam het Kotug Smit over, ook van de Boskalis-groep, en vorig jaar verwierf het de sleepdienst Iskes, die werd gecontroleerd door een familiegroep. (Bron: Naucher, vertaald, 9 november 2022).

MSC in onderhandeling voor 40% van Boluda



Genua - Volgens drie verschillende gekwalificeerde bronnen, bevestigd in financiële kringen, is de MSC-rederijgroep nog steeds bezig met acquisities, en nog steeds in de sleepbootsector, na de operatie van een miljard euro die Rimorchiatori Mediterranei van Genua in de baan van Genève bracht, derdewereldgroep in de sector.

Uit wat is geleerd, zou MSC in een goed stadium verkeren in de onderhandelingen om 40% van de sleepbootdivisie van de Spaanse reus Boluda te verwerven. Een minder sensationele operatie in termen van aandelen in vergelijking met die in Genua, omdat MSC in dit geval minderheidsaandeelhouder zou blijven, maar waarbij de Zwitserse groep hoe dan ook zou toetreden tot een bedrijf met een vloot die bijna twee keer zo groot is als dat van de groep Genuese, en die nummer twee is op de wereldranglijst.

En de verhuizing zou, indien voltooid, de redersgroep verder versterken in haar proces van verticale integratie, ook in de tak van technisch-nautische dienstverlening binnen de havens. Gisteravond was het niet mogelijk om een reactie op de zaak te krijgen van MSC.



Historisch gezien is Boluda ontstaan als het sleepbootbedrijf van de haven van Valencia, dat vooral vanaf de jaren tachtig onder impuls van de huidige eigenaar Vicente Boluda Fos (die ook het presidentschap van Real Madrid overging) in de jaren tachtig een expansieproces ondernam dat heeft ertoe geleid dat de reder de grootste eigen vloot van Europa heeft.

Vandaag zijn de sleepactiviteiten van Boluda geconcentreerd in de Boluda Towage, terwijl de groep in de loop van de tijd ook een eigen scheepvaartdivisie heeft ontwikkeld, gespecialiseerd in shortsea transport en Motorways of the Sea.

La Boluda Towage heeft een vloot van meer dan 300 sleepboten die voornamelijk actief zijn in de havens van Noord-Europa (inclusief de grootste havens van het Oude Continent, d.w.z. Rotterdam, Antwerpen en Hamburg), Spanje en Portugal, Marseille, Afrika, West, Midden- en Zuid-Amerika en de Caraïben.

Zelfs rudimentaire noties van geografie zijn voldoende om te begrijpen dat als de aankoop succesvol zou zijn, de MSC zeggenschap zou krijgen in de leidende havendistricten van de hele wereld, met uitzondering van de Verenigde Staten, Australië, China en Rusland, en rechtstreeks controle zou uitoefenen over indirect een vloot tussen de westelijke Middellandse Zee, de Europese noordelijke bergketen, de Atlantische Oceaan en belangrijke Zuid-Amerikaanse havens die uitkijken op de Stille Oceaan, terwijl Rimorchiatori Mediterranei met de 170 schepen (alleen de havens meegerekend) de activiteiten controleert van ongeveer twintig Italiaanse havens, in Griekenland, in Malta en in de wereldhoofdstad van de scheepvaart, Singapore. (Bron: themedi telegraph com, vertaald, A. qua. 1 december 2022. Foto MED POLARIS: Hans de Klerk, 11-6-2022. Foto VB KRACHT bij MARY MÆRSK: Willem Koper, 6-7-2020).

MSC AAST OP 40% VAN DE AANDELEN BOLUDA

"Kan MSC zijn sleepboot-draai niet vinden?" Het antwoord van Wim van Yperen is: "Ja hoor, ze zijn actief op het overname pad!" Eerst in oktober de overname van de sleepbootactiviteiten van het Italiaanse Rimorchiatori Mediterranei S.p.A., die op haar beurt onlangs Keppel Smit Towage en Maju Maritime overnam [gC]. En nu in dit artikel het bericht over de mogelijke overname van 40% van de Boluda-aandelen. Misschien verdwijnt de merknaam Medtug dan wel van het toneel; MSC wordt via deze acquisities een hele grote speler op de sleepbootmarkt! (Wim van Yperen - kiekjesdief.nl 4-12-2022).

Boskalis business update: sterk derde kwartaal en voortgang op de belangrijke strategische thema's

HOOGTEPUNTEN DERDE KWARTAAL

- Druk kwartaal met stijging van omzet en resultaat
- Orderportefeuille: EUR 5,1 miljard
- Solide balans met toename netto-kaspositie
- Beëindiging beursnotering aan Euronext Amsterdam per 9 november 2022



Boskalis heeft een druk en sterk derde kwartaal afgesloten, zowel in financieel als in operationeel opzicht. Zowel de kwartaalomzet als de winst waren hoger dan het kwartaalgemiddelde van het eerste halfjaar. Ook vanuit operationeel oogpunt hadden de twee grootste divisies - Dredging & Inland Infra en Offshore Energy - een goed kwartaal.

De strategie van Boskalis richt zich op drie activiteitenclusters die maatschappelijke waarde toevoegen en tegelijkertijd duurzame groei creëren. In het afgelopen kwartaal waren tal van indrukwekkende en impactvolle projecten in uitvoering waarvan een selectie is uitgelicht.

Aanleg van Innovatieve Infrastructuur

Als Boskalis faciliteren wij de wereldhandel, ondersteunen wij economische ontwikkeling en creëren wij infrastructuur en nieuw land voor de samenleving. Tot deze pijler behoren de volgende projecten. In de Filippijnen is de aanleg van een enorm zandlichaam van bijna 1.700 hectare aan de rand van Manilla ten behoeve van het nieuwe Manila International Airport in volle gang. De baggerschepen, waaronder de grootste sleephopperzuigers binnen de vloot, hebben inmiddels meer dan een derde van het vereiste totale volume van 150 miljoen kubieke meter aangevoerd. Als onderdeel van het project wordt een 360 meter lange kademuur gebouwd met behulp van zes grote caissons die vanuit Spanje zijn vervoerd door ons zware-ladingschip BOKA VANGUARD. Het project wordt uitgevoerd conform strikte internationale milieu- en sociale normen.

In Denemarken vordert de bouw van de Fehmarnbelttunnel, die Scandinavië met Centraal-Europa verbindt, gestaag. De werkhaven aan het Deense uiteinde van de tunnel is voltooid en er wordt nu gewerkt aan het baggeren van de 18 kilometer lange tunnelsleuf. Na voltooiing zal dit de langste afgezonken tunnel ter wereld zijn, waardoor de reistijd per trein tussen Hamburg en Kopenhagen van 4,5 uur tot 2,5 uur wordt teruggebracht, wat tevens resulteert in een forse reductie van de CO₂-uitstoot.

In Finland heeft Boskalis van de Finse Project Management Associatie de Project of the Year Award 2022 ontvangen voor de verdieping van het Vuosaari-kanaal in de haven van Helsinki. Het project omvatte de verdieping van het bestaande toegangskanaal tot 13 meter en het hergebruik van een aanzienlijk deel van het gebaggerde materiaal voor de landwinning voor de nieuwe woon- en kantoorwijk Hernesaari in de Finse hoofdstad. Boskalis wordt geprezen om zijn proactieve communicatie met de lokale gemeenschap.

Vermeldenswaardig nieuw-verworven project betreft de ontwikkeling van de Europa Terminal voor de haven van Antwerpen in België om ervoor te zorgen dat de haven de grootste containerschepen kan blijven ontvangen en de capaciteit met een derde wordt vergroot.

Bevorderen van de energietransitie

Boskalis wil de toegang tot duurzame energie helpen uitbreiden en de energietransitie bevorderen door infrastructuur te ontwikkelen voor de levering van betaalbare en schone energie. In het afgelopen kwartaal heeft een aantal belangrijke projecten hieraan bijgedragen. In Taiwan was Boskalis actief op meerdere offshore windprojecten, waarvan het Changfang & Xidao project de grootste ontwikkeling betreft. Het

onlangs in gebruik genomen kraanschip BOKALIFT 2 heeft de installatiecampagne van jackets en pinpalen voor 2022 afgerond. Het resterende deel zal in 2023 worden geïnstalleerd.

In Frankrijk heeft Boskalis samen met zijn consortiumpartners onlangs de installatie voltooid van 71 Gravity Base Structures (GBS) die dienen als turbinefunderingen voor het Fécamp offshore windpark. Naast de voorbereiding van de zeebodem was Boskalis verantwoordelijk voor het aanbrengen van de erosiebescherming rond en het ballasten van deze betonnen funderingen. Het project zal naar verwachting voldoende elektriciteit opwekken om in de huishoudelijke behoeften van meer dan 770.000 mensen te voorzien en zal naar schatting jaarlijks twee miljoen ton CO₂-uitstoot besparen.

Survey en Subsea Services verlenen specialistische diensten aan de offshore energiesector. Afgelopen kwartaal was de bezetting van de vloot uitzonderlijk hoog. Naast de inzet van schepen in het Midden-Oosten is ook veel werk verricht op de Noordzee.



Bescherming door klimaatadaptatie

Al meer dan een eeuw is Boskalis actief in het bieden van bescherming tegen de krachten van de natuur. Thans helpen wij met onze activiteiten op het gebied van kustverdediging en oeverbescherming mens en natuur te beschermen tegen de gevolgen van klimaatverandering, zoals een stijgende zeespiegel en extreme weersomstandigheden, met onder andere de volgende projecten.

Begin 2022 kreeg Boskalis de opdracht om een deel van de geërodeerde kustlijn van Togo en Benin in West-Afrika te beschermen. Het kustbeschermingsproject maakt deel uit van het West African Coastal Areas Management (WACA) programma.

In Nederland is het meerjarige project ter versterking van de Markermeerdijken ten noorden van Amsterdam in volle gang. De Markermeerdijken zijn onderdeel van de Zuiderzeedijken die het achterland al eeuwenlang beschermen tegen de voormalige Zuiderzee, tegenwoordig het Markermeer. De dijkversterking is nodig omdat ruim 30 kilometer van de dijken niet meer voldoet aan de normen voor waterveiligheid, terwijl in het achterland bijna 1,2 miljoen mensen wonen. Het project maakt deel uit van het landelijke Hoogwaterbeschermingsprogramma en wordt uitgevoerd in een innovatief alliantiecontract.

Onderscheidend materieel

Samen met ons menselijk kapitaal ligt de kracht van Boskalis in het vermogen om eigen, onderscheidend materieel in te zetten.

Het onlangs in gebruik genomen kraanschip BOKALIFT 2 ondergaat momenteel een verdere modificatie waarbij er twee functies ten behoeve van installatiewerk voor offshore windprojecten aan het schip worden toegevoegd. Voor de Amerikaanse windparken Southfork en Revolution moeten volgend jaar buispalen van 2.300 ton worden geïnstalleerd met een lengte tot 114 meter en een diameter van 10 meter. Momenteel wordt in Singapore een scharnier (upending hinge) voorbereid en geïnstalleerd, waarmee de buispalen in verticale positie kunnen worden gebracht. Na installatie vaart de BOKALIFT 2 naar Rotterdam waar begin 2023 een motion compensated pile gripper frame zal worden geïnstalleerd, dat dient ter fixatie van de buispalen tijdens het heien.

Boskalis heeft onlangs zijn offshore vloot uitgebreid met de aankoop van het Construction Support Vessel (CSV) BOKA NORTHERN OCEAN. Dit is de vierde CSV in de serie met BOKA TIAMAT, BOKA ATLANTIC en BOKA SOUTHERN OCEAN. Met haar grote dekruimte en 400-tons kraan is de BOKA NORTHERN OCEAN een CSV die behoort tot de bovenkant van de markt. Dit is een belangrijke markt voor Boskalis voor installatiewerk variërend van Subsea Services of Subsea Cables tot drijvende windmolenparken. Dankzij het A&R-systeem (abandonment and recovery) met lieren kan de nieuwe CSV objecten tot 350 ton naar diepten tot 3.000 meter laten zakken.

Vooruitblik



De orderportefeuille bedraagt EUR 5,1 miljard en biedt een solide basis voor de rest van dit jaar en de periode daarna. Op basis van de vlootplanning en de werken in portefeuille zijn de EBITDA-vooruitzichten van Boskalis voor het hele jaar ongewijzigd. Gecorrigeerd voor bijzondere posten zal de EBITDA voor 2022 naar verwachting circa EUR 500 miljoen bedragen. De vooruitzichten voor 2022 qua investeringen zijn eveneens onveranderd bij een bedrag van ongeveer EUR 450 miljoen, inclusief dry-dockings maar exclusief mogelijke acquisities.

Verder is de financiële positie van Boskalis zeer solide en is deze in de loop van het kwartaal verbeterd tot een netto-kaspositie van EUR 207 miljoen, exclusief leaseverplichtingen. Kijkend naar de kansen in de markt is Boskalis voornemens verder te investeren in duurzame groei in lijn met haar strategische agenda. Het openbaar bod van HAL op alle uitstaande aandelen Boskalis is in september afgerond. HAL heeft tijdens de (na-)aanmeldingstermijn meer dan 95% van alle aandelen verworven, waardoor de beursnotering van Boskalis kon worden beëindigd. Per 9 november 2022 is Boskalis niet langer genoteerd aan Euronext Amsterdam. (Persbericht, Boskalis Papendrecht, 11 november 2022. Foto BOKALIFT 1: Henk de Winde, 1-9-2018. Foto BOKA CONSTRUCTOR: Willem Koper, 22-6-2022. Foto BOKA FALCON: Hans de Klerk, 25-8-2021).

Nederlands bedrijf gaat resten van OS-35 schip voor de kust van Gibraltar opruimen



In augustus raakte de bulkcarrier OS-35 zwaar beschadigd nadat het een aanvaring had gehad met een ander schip, de Adam LNG. Dit gebeurde voor de kust van het Andalusische Cádiz, maar in de wateren van het Britse Gibraltar. Men was erg bang voor een grote milieuramp wanneer de olie in zee terecht zou komen. De schade bleef echter relatief beperkt tot nu toe. Het schip ligt nog steeds in de Zee van Gibraltar en moet dus binnenkort geruimd worden.

Dit zal gedaan worden door het Nederlandse bedrijf Koole Contractors. De belangrijkste taak van het bedrijf is om verdere milieuschade te voorkomen en daarnaast moeten natuurlijk alle onderdelen van het schip uit de zee gehaald worden.

De overheid van Gibraltar laat weten dat 30 mei de limiet is die gegeven is om het schip en haar lading te ruimen. Dit zal gebeuren volgens de milieuwetten van Gibraltar en de vereisten van de conventie van Bazel die gaan over de controle op grensoverschrijdend transport van gevaarlijke afvalstoffen en de verwijdering hiervan.

De spullen zijn al van het schip gehaald. De eerste taak is dus om de lading van 33.632 ton aan staal van het schip te halen en dat te recyclen. Het plan is om de boot in twee stukken te verdelen, waarbij voorzichtig gehandeld moet worden om de brandstofopslag niet te beschadigen. Video

De twee delen zullen op een speciaal schip worden geladen met als mogelijke eindbestemming een nader te bepalen recyclingbedrijf. Hierbij moet streng worden gelet op de maatregelen van de Internationale Maritieme Organisatie voor het recyclen van vrachtschepen.

Het gekozen plan is in detail gedeeld met het kapiteinschap van Algeciras en met de inwoners van La Caleta (Catalan Bay) en met de gemeente van La Línea de la Concepción (Cádiz). (Bron: Spanje Vandaag, LK. Foto OS-35 bij Gibraltar: Wikimedia Commons/Cabeza 2000).



De HUDSON werd door de ADRIAAN van Maassluis naar Stellendam gesleept voor onderhoud. De TONIJN leverde assistentie, 18-11-2022. Foto: Nico Giltay, Nieuw-Beijerland.

"ZWERVER V" KOMT ERAAN !!

Op de Offshore Energy Exhibition & Conference 2022 hebben Kommer Damen, voorzitter van Damen Shipyards Group, en Arjan van Stee van Van Stee Offshore een contract getekend voor de levering volgend jaar van een 80 meter lange Multibuster 8020 ultradiepe diepgang, multi-purpose werkboot. Van Stee's Multibuster 8020 is de eerste van een nieuwe klasse die de belangrijkste elementen van Damen's zeer succesvolle Multi-Cat en Shoalbuster werkbootklassen combineert om een grootschalig platform te creëren dat in staat is om een breed scala aan projecten uit te voeren in wateren zo ondiep als drie meter.

Het schip is het geesteskind van Damen CEO Arnout Damen die inzag dat werkboden van deze omvang en capaciteit niet alleen schaars waren, maar ook steeds meer nodig zouden zijn in de komende jaren. De basis van het ontwerp is ontwikkeld door scheepsarchitectuurstudio OSD-IMT, onderdeel van de Damen Shipyards Group, en de bouw is in 2020 van start gegaan bij Albwardy Damen Sharjah in de VAE.

Belangrijke kenmerken van het ontwerp naast de geringe diepgang zijn uitgebreide dekruimte, voldoende accommodatie en de hoge stabiliteit die de montage van grotere kranen mogelijk maakt dan die op . DP2 dynamische positionering is standaard en het voortstuwingssysteem omvat een intrekbare tunnelboegschroef die ervoor zorgt dat er te allen tijde twee tunnelschroeven beschikbaar zijn voor verbeterde manoeuvreerbaarheid. Alle apparatuur van derde onderdelen is afkomstig van toonaangevende merken.



Evenals het bedienen van de offshore hernieuwbare energie- en olie- en gassectoren die taken uitvoeren, variërend van ankerbehandeling en slepen tot ROV-operaties, kabel leggen en strandtrekken. De Multibuster zal naar verwachting in trek zijn voor nearshore-activiteiten. Het schip is gebouwd om op het strand te aarden voor taken zoals kabellandingen en kustbenaderingen.

Arjan van Stee, Directeur Van Stee Offshore: "Als specialist in ondiepe diepgangsoperaties geeft de Multibuster ons nieuwe mogelijkheden en mogelijkheden om onze klanten in de offshore energiesector te ondersteunen. Het lage emissieprofiel zal bovendien worden gewaardeerd door onze partners die werken aan wind en andere hernieuwbare energiebronnen. We zijn erg blij dat we onze relatie met Damen kunnen vernieuwen en kijken uit naar een lange en productieve samenwerking."

Joost van der Weiden, Damen Sales Manager Benelux: "Het is geweldig om weer samen te werken met Van Stee Offshore, een familiebedrijf dat bekend staat om zijn hoogwaardige schepen en vele prestigieuze klanten. Wij geloven dat de Multibuster 8020 het juiste schip op het juiste moment is en een reeks mogelijkheden biedt waar de komende jaren zeker vraag naar zal zijn. We kijken er allemaal naar uit om het in gebruik te zien en om de samenwerking met Van Stee Offshore verder te zien."

Van Stee Offshore exploiteert momenteel een vloot van drie multifunctionele werkboden, momenteel actief in de Noordzee, Taiwan en Angola. De Multibuster ZWERVER V genaamd, zal hen voorzien van een andere die in staat is tot wereldwijde operaties. Voorafgaand aan de oplevering volgend jaar ondergaat het schip enkele aangepaste aanpassingen, waaronder de toevoeging van een vierpunts afmeersysteem, de installatie van een voetstuk om een grote offshore kraan te nemen en bootlandingsfaciliteiten voor bemannings-transferschepen. De navigatie- en communicatiesystemen worden ook geüpgraded, samen met de HVAC-systemen om het uit te rusten voor zowel hoge breedtegraden als tropische omstandigheden. (Bron: Damen Shipyards en Van Stee Offshore, 30 november 2022).



COASTAL FLASH, MMSI 246756000, Passenger. 18-8-2010 contract, 16-8-2010 kiel gelegd, 24-11-2010 te water, 26-11-2010 opgeleverd door Metaalbewerking en Machinebouw N. Dijkstra V.o.F. (348) als COASTAL FLASH aan Coastal Shipping B.V., Den Helder, in beheer bij Acta Marine B.V. 10 GT. 25 kn. 530 EPK, 390 kW, VW Marine TDI 265-6, Double Hamilton Waterjets. 2022 verkocht aan Sima Charters B.V., Maassluis (PCIO). 3-11-2022 te Maassluis. 10-11-2022 herdoopt SC FLASH.

COS MARINER, IMO 9972294 (NB-296), Offshore Supply Ship, 244 GT, 57 DWT. 28-6-2022 kiel gelegd onder bouwnummer NEXT GENERATION NGS 36, 3-2023 geplande oplevering aan Coastwise Offshore Services B.V., Culemborg, vlag: Nederland.



Worldwide Tug & OSV News

E-mail: wwtugosvnews@gmail.com

DALTON, IMO 8355190, Pusher Tug. 235 GT. 1991 opgeleverd als FERNFRACHT. 1997 herdoopt VAGARI. 2007 (e) vlag: Nederland. 2015 herdoopt SPINTORE. 2019 herdoopt DALTON. 7-2021 verkocht door Nederlandse belangen naar Ivoorkust (TUN5149), herdoopt SEA PIERRE.

DAMEN YN 512619, IMO 9883613, ASD 3010 ICE, 2-9-2019 kiel gelegd onder bouwnummer DAMEN SHIPYARDS 512619, 4-3-2022 opgeleverd door Changde Damen Shipping Co. Ltd. als KUMZHA aan Damen Shipyards B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6268). 299 GT, 95 DWT.

DAMEN YN 512620, IMO 9883625, ASD 3010 ICE, 23-9-2019 kiel gelegd onder bouwnummer DAMEN SHIPYARDS 512620, 4-3-2022 opgeleverd door Changde Damen Shipping Co. Ltd. als KATRAN aan Damen Shipyards B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6269). 299 GT, 95 DWT.

DAMEN YN 513617, IMO 9963920, Tug, 263 GT. 16-11-2021 kiel gelegd onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 513617, 1-2023 geplande oplevering door Damen Song Cam aan Damen Shipyards Gorinchem B.V., vlag: St. Vincent and Grenadines voor Svitzer U.K. (MNBZ4) als SVITZER JUBILEE.

DAMEN YN 515018, IMO 9920485, Tug, 353 GT, 101 DWT. 18-11-2020 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 515018, vlag: St. Vincent and Grenadines, 13-1-2023 geplande oplevering als FAIRPLAY-90 aan Fairplay Polska, Swinoujscie, Polen.

DAMEN YN 515027, IMO 9932177, Tug, 353 GT, 101 DWT. 15-7-2022 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 515027, vlag: St. Vincent and Grenadines, 3-2023 geplande oplevering als FAIRPLAY-91 aan Fairplay Polska, Swinoujscie, Polen.

DAMEN YN 571810, IMO 9901477 (NB-266), kiel gelegd onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571810, 9-12-2019 te water gelaten, 7-2-2020 casco vanaf Polen te Dordrecht met de sleepboot LEOPARD (IMO 6819697), 327 GT, 215 DWT. 8-2020 geplande oplevering, 23-12-2022 geplande oplevering aan Damen Shipyards Hardinxveld B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines. 335 GT, 215 DWT.



DAMEN YN 571833, IMO 9971068, Damen Multicat, Utility Vessel, 360 GT, 22-12-2020 kiel gelegd, 11-2022 te water, 16-11-2022 casco van Gdansk met de sleepboot LEOPARD (vlag: Vanuatu, Westcoasting Offshore Services B.V.), 21-11-2022 op de Nieuwe Waterweg binnen voor Hardinxveld-Giessendam, assistentie van de sleepboot BRABO (ex KATENDRECHT). (Foto: Ruud Zegwaard, 21-11-2022).

DAMEN YN 552044, IMO 9756298 (NB-295), Damen Platform Supply Vessel 3300 CD, 10-5-2016 te water gelaten bij Ha Long Shipyard, 28-7-2021 opgeleverd als YN 552044 aan Damen Shipbuilding 2 B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B5500), in beheer bij Damen Shipyards Gorinchem B.V., Gorinchem. 3.040 GT, 3.300 DWT. 21-7-2021 te Al Hamriyah, United Arab Emirates (UAE). 7-2021 verkocht aan Global Support & Development, Redwood City CA, 16-8-2021 te Suez. 26-8-2021 te Gibraltar. 30-8-2021 van Gibraltar naar Amsterdam. 6-9-2021 gearriveerd bij Damen Shipyard te Amsterdam. 9-9-2021 aanvang verbouwing tot humanitair hulpschip, 22-9-2022 verkocht aan Caribbean DRV Holdings Ltd., George Town, vlag: Cayman Islands (ZGQ13), 16-11-2022 (F) herdoopt DAWN. 28-11-2022 proefvaart. 5-12-2022 op proefvaart, 8-12-2022 terug bij Damen Shiprepair Amsterdam B.V.



DOCKYARD V, ENI 2309762. Kiellegging RDM, 11 december 1940, bouwnummer 227. In 1942 werd het schip tijdens een luchtaanval zwaar beschadigd en tot zinken gebracht. Ze werd na de oorlog in 1946 gelicht, hersteld en afgebouwd. Op 7 mei 1947 werd ze in dienst gesteld bij de RDM. De Dockyard V maakte deel uit van een serie van 8 schepen oorspronkelijk besteld voor gebruik in Rusland (Oostzee o.a. Baltische staten en St Petersburg). Door de tweede wereldoorlog zijn de meeste schepen niet afgenomen en door de RDM als werfsleepboot afgebouwd en ingezet.

Het waren de werkpaarden van deze grote Rotterdamse werf. Zeeschepen die kwamen repareren werden de droogdokken in geloodst. Bij nieuwbouwschepen die van de helling gleden lagen de Dockyards klaar om ze naar de afbouwkade te brengen. In 1978 eindigde de werf definitief haar stoomtijdperk met het buitendienststellen van haar stoomsleepboten Dockyard III, V en IX. In 1980 werden de Dockyard V en IX overgenomen door het Maritiem Museum Prins Hendrik. In hetzelfde jaar begon de Vereniging Dockyard V met het onderhoud en vaarklaar houden van het schip met een groep professionele liefhebbers. Vrijwel allemaal afkomstig uit de koopvaardij.

In 1997 werd het schip na een uitgebreide reparatiebeurt, waarbij o.a. alle asbest werd verwijderd, gecertificeerd door de Nederlandse Scheepvaart Inspectie. Hierdoor is het schip gerechtigd om met 40 passagiers rondvaarten te maken. De opbrengsten van de rondvaarten worden gebruikt om het schip in de vaart te kunnen houden. Sinds enige jaren is het schip ook opgenomen in de lijst van Varende Monumenten klasse A 1. Zie hiervoor ook bij FENV bij de links.

Technische gegevens: Lengte 25.10 meter, breedte 6.24 meter, diepgang 2.90 meter, waterverplaatsing 245 ton. Ketel tweevuurs (sinds 1961 oliigestookte) schotse ketel met een verwarmd oppervlak van 135 vierkante meter, werkdruk 14 atmosfeer. Stoommachine dubbelcompound Lentz kleppenmachine van 500 IPK (= 368 kW) snelheid 12 kn.

Houd de Dockyard V onder stoom!

De DOCKYARD V, opgeleverd in 1947, is de laatste in een serie van acht sleepboten die door de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij voor eigen rekening zijn gebouwd in de jaren tussen 1933 en 1947. De boten zijn met hun forse rood en zwart-witte schoorsteen, die half door het stuurhuis loopt, een karakteristieke verschijning in de Rotterdamse haven. De trotse schoorsteen was ook opgenomen in het logo van de RDM. Ze behoorden lange tijd tot de sterkste sleepboten van de Rotterdamse haven. Het schip wordt tegenwoordig beheerd door de Vereniging Dockyard V en ligt bij het Maritiem Museum in de Leuvehaven Rotterdam.

Sponsors gezocht

Het “kloppend hart”, de stoomketel aan een revisie toe, te weten nieuwe vlampijpen en daarbij een 40 jarige ketelkeuring waarbij 10% van klinknagels verwijderd moeten worden voor materiaal inspectie. Later in 2023 staat er nog een 5 jaarlijkse dokbeurt te wachten, waarbij ditmaal hier en daar huidbeplating vervangen moet worden. Vanzelfsprekend kost dit veel geld en budget is er in zeer beperkte mate. Er zijn verschillende sponsor opties:

Brons t.w.v. 2.500 euro, 10 x toegangsticket Maritiem Museum Rotterdam, Vermelding bedrijfsnaam op website www.dockyardv.nl.

Zilver t.w.v. 10.000 euro, 25 x toegangsticket Maritiem Museum Rotterdam, 1 maal een havenrondvaart tegen kostprijs. Vermelding bedrijfsnaam op website www.dockyardv.nl.

Goud t.w.v. 20.000 euro, 50 x toegangsticket Maritiem Museum Rotterdam inclusief 1 rondleiding onder begeleiding van Bert Boer –Alg. directeur, MMR, 2 maal een havenrondvaart tegen kostprijs, Vermelding bedrijfsnaam op website www.dockyardv.nl.

Vanzelfsprekend is ieder ander bedrag ook van harte welkom. Neem voor meer informatie contact op met Arie Speelman (aspeelman@chello.nl) of Jeroen Holtkamp (holtkamp010@gmail.com) van de Vereniging Dockyard V. (Bron: www.dockyardv.nl. Foto: Teun van der Zee, 26-5-2018, Dordrecht).

IB 429, IMO 9693379, n.p. kraanschip, 2.541 GT, 3.798 DWT. 2013 opgeleverd door Nantong Yahua Shipbuilding Group Co. Ltd. als IB 429. 8-2022 verkocht door HEC Holland Equipment Co. B.V., Nederland (PCVI) aan Singapore Salvage Engineers Pte. Ltd., Singapore, herdoopt SSE RUI.

KST 34, IMO 9118599 (NB-256), 4-11-1995 opgeleverd Singmarine Dockyard & Engineering Pte. Ltd. (New Yard), Singapore (207) aan Keppel Smit Towage Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Smit Int. Singapore Pte Ltd. 274 GT, 70 NT, 120 DWT. 2006 verkocht aan Kejora Resources Sdn. Bhd., Maleisië, 23-6-2006 herdoopt KEJORA EMPAT. 2-2019 verkocht aan Keppel Smit Towage Pte. Ltd., Singapore, 22-3-2019 herdoopt KST 34. 5-2021 verkocht aan Marianas Tug & Salvage LLC, United States of America, herdoopt MARIANAS ENVOY.



MARILYN M, IMO 9731523 (NB-215), gebouwd door Neptune Shipyards B.V., Aalst (447), 11-3-2015 van Aalst naar de Europoort voor trekproeven, 21-3-2015 vanaf Aalst gearriveerd te Maassluis, 20-3-2015 (e) opgeleverd als MARILYN M aan Neptune Equipment B.V., Maassluis, roepsein PCFM, in beheer bij Neptune Shipyards B.V., Aalst, GSS B.V., Maassluis en Gareloch Support Services (Plant) Ltd. 255 GT, 76 NT, 26,48 (23,65) 11,00 x 3,45 x 2,610 meter. Trekkraft 35 ton. 10 kn. 2.636 EPK, 1.940 kW, 2 x Caterpillar C32. 15-10-2020 verkocht aan Stalenhoek B.V., Aalst (PCFM), in beheer bij Neptune Marine Service B.V., Hardinxveld-Giessendam. 20-9-2022 (F) herdoopt NEPTUN MARINER. (Foto MARILYN M: Teun van der Zee, 27-3-2015, Maassluis).

ORCA VI, IMO 9559781 (NB-296), gebouwd door P.T. Dumas Shipyard, Batam, 4-2010 opgeleverd door Damen Shipyards B.V. aan KTK Panama S.A., Panama (HP5863), in beheer bij Kompania di Tou Korsou Exploitatie Maatschappij N.V., Curaçao. 625 GT, 535 DWT. 21-7-2011 verkocht aan KTK Orca VI N.V., Panama (HP5863), in beheer bij Kompania di Tou Korsou Exploitatie Maatschappij N.V., Curaçao. 6-2016

(e) opgelegd. 20-4-2017 te Bullenbaai, Curaçao. 5-2017 (e) in beheer bij EMAR Offshore Services B.V., Raamsdonksveer. 9-9-2017 verhaald van Admiral Brion Wharf 1 naar West Wharf te Willemstad om te bunkeren. 9-9-2017 van Willemstad naar St. Eustatius met de ponton H283, 13-9-2017 te St. Eustatius. 14-9-2017 te Philipsburg, Sint Maarten. 19-9-2017 van Philipsburg naar Willemstad, 20-7-2017 te Willemstad. 22-9-2017 van Willemstad naar Sint Maarten. 25-9-2017 te Sint Maarten. 3-7-2020 opgelegd te Willemstad, Curaçao. 2022 verkocht aan ProMarine Single Member IKE, Griekenland, vlag: Panama. 7-8-2022 van Willemstad naar Trinidad om daar een Catamaran Ferry op te halen met bestemming Piraeus, 2-9-2022 te Paloukia, Griekenland. 5-10-2022 (F) herdoopt PROTUG 75.

ORCADIA II, IMO 9766413 (NB-292), Multicat 2613, casco gebouwd te Polen, 8-11-2012 te water onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571683, 20-11-2012 vertrokken van Brunsbüttel, 24-11-2012 gearriveerd te Den Helder om het slechte weer af te wachten, 26-11-2012 vertrokken van Den Helder, 27-11-2012 als MULTICAT YN 571683 gearriveerd te Stellendam om achter Deense sleepboot STORESUND om afgebouwd te worden bij Maaskant Shipyards B.V., 8-11-2012 te water onder bouwnummer Damen Hardinxveld 571683, 4-2015 naar Hardinxveld-Giessendam voor verdere afbouw, 23-4-2015 van de werf naar de Europoorten trekproeven op het Calandkanaal, 24-4-2015 proefvaart op het Calandkanaal en terug naar Hardinxveld-Giessendam, 5-5-2015 (e) opgeleverd Damen Shipyards B.V. (571683) als ORCADIA II aan Scotmarine Ltd., U.K. 299 GT. 24,07 (23,11) x 13,00 x 4,00 x 3,750 meter. 10,5 kn. 3.709 EPK, 2.730 kW, Caterpillar Inc., Lafayette. 7-2017 verkocht aan Damen Marine Services B.V., Kirkwall-United Kingdom (2IKR4), in beheer bij Scotmarine Ltd. 7-3-2022 te Gorinchem. 4-2022 in beheer bij Multraship Towage & Salvage B.V., Terneuzen, 21-4-2022 (F) herdoopt MULTRASALVOR 6. 26-4-2022 te Terneuzen. 26-4-2022 te Terneuzen. 28-6-2022 (F) thuishaven Terneuzen, vlag: Nederland, roepsein PFHL.



NP 574, IMO 9950454 (NB-292), Utility Vessel, Eurocarrier 2409, 145 GT, 130 DWT, 9-2018 kiel gelegd onder bouwnummer NEPTUNE 574, 17-11-2021 proefvaart onder Nederlandse vlag (PEEO) op de Maasvlakte en terug naar Aalst, 15-3-2022 geplande oplevering, 21-4-2022 opgeleverd als NP 574 aan Neptune Equipment B.V., Hardinxveld-Giessendam (PEEO). 145 GT, 130 DWT. 4-5-2022 vertrokken naar Cherbourg, 5-5-2022 ETA te Cherbourg. 2022 in charter bij Walrus Maritiem B.V., Werkendam. (Foto: Leen van der Meijden, 11-8-2022, Nieuwe Waterweg).

SARA MAATJE ELF, IMO 8612691, Offshore Tug, 333 GT, 248 DWT. 1987 opgeleverd door Scheepswerf & Reparatiebedrijf Harlingen B.V., Harlingen (75) als SARA MAATJE ELF aan M. Van Stee Survey & Supply B.V., Harlingen (PHIL). 320 BRT, 96 NRT, 40,01 (37,50) x 10,06 x 2,72 x 2,010 meter. 11 kn. 880 EPK, 647 kW, 2 x 108 x 127, G.M. Motors Corp., Detroit Diesel Allison Div. 5-2006 vlag: Kazakhstan. 3-2009 verkocht aan Coastal Shipping B.V., Kazakhstan, in beheer bij Acta Marine B.V. 2013 verkocht aan Bon Marine International AD, Varna-Bulgarije, herdoopt ELIZA. 2016 verkocht Stream Shipping Ltd., St. Kitts and Nevis, in beheer bij Ark Shipping Co. Ltd. en Bon Marine International AD, 2-2016 herdoopt STREAM. 3-2016 vlag: Rusland (UIHD). 11-8-2022 in beheer bij Ark Shipping Co. Ltd., Moskou.

SKYLINE BARGE 21, IMO 9710866, n.p. ponton. 1,175 GT, 2013 opgeleverd. 2022 verkocht door Skyline Barge Ravestein B.V., Nederland aan Nautilus S.r.l., Panama, herdoopt ERCOLE.



UNION LYNX, IMO 9178410 (NB-298), 30-6-1998 kiel gelegd, 12-3-1999 te water, 2-6-1999 opgeleverd door Kværner Leirvik A.S. (281) als LEO BAY aan Leo Offshore Ltd., Hamilton-Bermuda, in beheer bij Gulf Offshore N.S. Ltd. (Scottish Gulf Offshore Ltd, Aberdeen). 2.556 GT, 810 NT, 2.900 DWT. 15 kn. 15.000 EPK, 10.440 kW, 2 x V12 cyl, Wärtsilä 12V32, Wärtsilä NSD Finland Oy. 177 ton trekkracht. 1999 in lease bij A/S D/S Torm, herdoopt TORM HERON. 2001 in beheer bij Tidewater Marine LLC en Gulfmark UK Ltd. 5-2004 vlag: Vanuatu, 5-2004 herdoopt HOWARD HOGUE. 4-6-2004 in beheer bij Tidewater Marine LLC en Tidewater Marine (Northsea) Ltd. 26-7-2005 (e) verkocht aan Deep Sea Supply Shipowning AS, Noorwegen, in beheer bij Deep Sea Supply PLC. 9-2005 (e) in beheer bij Bergshav Management AS, 9-2005 herdoopt SEA LYNX. 17-10-2007 (e) in beheer bij OSM Ship Management AS. 4-2-2012 (e) in beheer bij Deep Sea Supply PLC, Limassol en Deep Sea Supply Management (Singapore) Pte. Ltd., Singapore. 28-1-2016 gearriveerd te 's-Gravendeel en opgelegd. 19-2-2016 van 's-Gravendeel naar Schiedam. 27-2-2016 verhaald te Schiedam. 4-3-2016 (e) verkocht aan Smit Shipping Singapore Pte. Ltd., Antwerpen, roepsein ORRW, in beheer bij Unie van Redding Sleepdienst N.V., Antwerpen en Boskalis Offshore Transport N.V., Antwerpen voor Smit International B.V., Rotterdam. 3-2016 herdoopt UNION LYNX. 6-3-2016 proefvaart. 23-4-2016 vertrokken naar de Duitse bocht. 25-8-2019 te Rotterdam, Waalhaven en opgelegd. 2022 verkocht voor sloop. 16-3-2022 verhaald in de Waalhaven. 5-4-2022 overgedragen aan VR Maritime Pvt. Ltd. 5-4-2022 (e) verkocht aan Tug Master One Ltd., Tortola, British Virgin Islands, vlag: Bahamas (C6FM6), in beheer bij VR Maritime Pvt. Ltd., Mumbai. 8-4-2022 verhaald door de duwboden SOMBRA en SHADOW van de Waalhaven Pier 3 naar de Mammoetkade, Schiedam, 4-2022 herdoopt TUG MASTER ONE. 24-4-2022 verhaald naar de Wiltonhaven met de WALVIS en THYRA. 24-6-2022 geplande proefvaart uitgesteld. 17-7-2022 verhaald van de Wiltonhaven naar Damen Verolme, Botlek met de BRABO en SHADOW, 28-7-2022 verhaald van Damen Verolme, Botlek naar de Wiltonhaven, 24-8-2022 proefvaart en terug naar Schiedam. 29-8-2022 (e) in beheer bij VR Marine Management Pte. Ltd., Singapore. 1-9-2022 verhaald naar de Merwehaven. 10-2022 verkocht aan Les Abeilles International, Frankrijk (FMVL), 10-11-2022 herdoopt ABEILLE HORIZON. 22-11-2022 vertrokken naar Le Havre, 23-11-2022 te Le Havre. (Foto: Reinier van de Wetering, 22-11-2022 afvarend t.h.v. Maassluis-West).

VIKING, IMO 9431903 (NB-143), 19-1-2008 te water gelaten bij Scheepswerf Gebr. Kooiman, Zwijndrecht (177), 21-2-2008 proefvaart, 28-2-2008 vertrokken naar Delfzijl, 1-3-2008 te Delfzijl opgeleverd aan Koerts International Towing Service "Kits", Delfzijl, in beheer bij SeaContractors, Vlissingen voor J. Koerts, roepsein PIHD, 299 GT, 30,80 x 11,00 x 4,20 x 4,200 meter, 6.082 EPK, 4.476 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 240 x 260, 1.100 rpm., 2 x Mitsubishi S12UMPTK, Sagami-hara Machinery Works Mitsubishi H.I., Sagami-hara, trekkracht 75-80 ton, 10 kn. 2-2022 verkocht aan R. Koerts, Delfzijl. 2022 verkocht aan K 31 B.V., Vijfhuizen, in beheer bij Koole Maritiem B.V., Vijfhuizen (21-6-2011 de naam gewijzigd in: Koole Maritiem B.V.. Zetel gewijzigd in: Vijfhuizen, de naam was voorheen Koole Recycling B.V.). 11-11-2022 te Hardinxveld, daar droog gezet. 21-11-2022 vertrokken van Hardinxveld naar Amsterdam, 22-11-2022 in de ADM-haven te Amsterdam. 23-11-2022 (VF) te Amsterdam herdoopt KOOLE 31.



VOS HARVESTER, IMO 7210848 (NB-162), 12-1972 opgeleverd door Cubow Ltd., Woolwich, London (674) als SUFFOLK HARVESTER aan Small & Co. (Lowestoft) Ltd., Lowestoft-U.K., in beheer bij Hobsons (Lowestoft) Ltd. Hektrawler, 392 BRT, 2.000 EPK, 1.492 kW, 8 cyl, 4 tew, Mirrlees Blackstone EWSL8. 1976 verbouwd tot stand-by safety vessel. 1979 in charter als mijnenveger bij de Royal Navy, herdoopt HMS VENTURER M08. 1984 terug bij Small & Co. (Lowestoft) Ltd., Lowestoft-U.K., herdoopt SUFFOLK HARVESTER. 1984 verbouwd tot stand-by safety vessel. 1989 verkocht aan Suffolk Marine Ltd., Lowestoft-U.K. 1990 herdoopt BRITANNIA HARVESTER. 1990 verkocht aan Viking Supply Ships Rederi AS, Lowestoft-U.K. 9-2002 in beheer bij Vroon Offshore Services Ltd. 7-2005 verkocht aan Vroon Offshore Services Ltd., Lowestoft-U.K. 5-2009 herdoopt VOS HARVESTER. 19-6-2009 (e) verkocht aan Offshore Support Vessels 20 Ltd., Monrovia-Liberia, in beheer bij Vroon Offshore Services Ltd. 2009 verkocht aan Boston Putford Offshore Safety Ltd., Lowestoft-U.K., in beheer bij Seacor Marine International, 12-1-2009 herdoopt BPOS HARVESTER. 2019 Boston Putford Offshore Safety Ltd. overgenomen door North Star Group. 8-6-2020 verkocht aan onbekende koper, 6-2020 vlag: Djibouti (J2JO), 6-2020 herdoopt VENTURER. 2022 verkocht voor sloop naar India. 11-9-2022 van Safaga, Egypte naar India. 16-11-2022 op Bhavnagar Anchorage, 18-11-2022 op Alang Anchorage, 23-11-2022 laatste contact, 11-2022 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Marcel Coster, 18-02-2020, IJmuiden).

WALRUS II, IMO 9978250, Utility Vessel, 125 GT, 7-3-2022 kiel gelegd onder bouwnummer NEPTUNE 603, 20-12-2022 geplande oplevering aan Walrus Materieel B.V., Werkendam, in beheer bij Walrus Maritiem B.V., Werkendam. 21,60 x 9,04 x . x 2,200 meter, 1,200 EPK.

INTERNATIONAAL NIEUWS



MIEDWIE IMO, IMO 9393448, foto: Jan Plug, 26-11-2022 aankomst te IJmuiden met de sleepboot MULTRATUG 20, 8-11-2022 m.s. MIEDWIE vertrokken van Goderich, Canada, kreeg bij Boulogne

problemen waarna de MULTRATUG 20 vast maakte. Te IJmuiden overgenomen door de sleepboot TRITON en naar Amsterdam gesleept. 30-11-2022 vertrokken van Amsterdam naar Gdansk. M.s. MIEDWIE, Bulk Carrier, 1-4-2007 contract, 3-9-2008 kiel gelegd, 11-8-2009 te water, 22-3-2010 opgeleverd door Nantong Mingde Heavy Industry Co. Ltd. (MD016-30000LBC-01) als MIEDWIE aan Erato One Shipping Ltd., Bahamas (C6XP5), in beheer bij Polska Zegluga Morska PP (POLSTEAM), Szczecin. 20.603 GT, 9.932 NT, 30.481 DWT.



MOBY LEGACY, IMO 9837511, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 69.500 GT, 9.845 DWT, 2.500 passagiers, 3.800 meter opstellengte, 23,5 kn. aanvankelijk MOBY MAGIC, 25-12-2020 kiel gelegd onder bouwnummer GUANGZHOU 18121004, 8-2022 naam gewijzigd in MOBY LEGACY, 1-12-2022 te water gelaten, 30-6-2023 geplande oplevering aan Moby S.p.A., Livorno, Italië. Zusterschip van de MOBY FANTASY, IMO 9837509, 6-11-2021 te water gelaten onder bouwnummer GUANGZHOU 18121002, 10-202 proefvaart, 11-2022 geplande oplevering aan Moby S.p.A., Livorno, Italië.

Nieuw geschil uitgesloten door Yemni Maritime Authority

Mohammed Mubarak bin Aifan, het hoofd van de Jemenitische maritieme autoriteit, heeft uitgesloten dat er een nieuw geschil ontstaat en het proces van het lossen van de FSO 'Safer' voor de kust van Jemen belemmert. De regering en door Iran gesteunde Houthi-milities zullen het later eens worden over het lot van de tanker na het lossen ervan. De twee partijen zullen het ook eens worden over de verkoop van de ruwe olie aan boord, die meer dan een miljoen vaten bedraagt.

Tot nu toe hebben partijen afgesproken om het schip eerst uit de lading te lossen. Het legen van de supertanker is wat vooral de Maritime Affairs Authority en andere betrokken overheidsinstanties, zoals de Public Authority for Environmental Protection, bezighoudt. Het opruimen van de tanker vindt plaats in de eerste maanden van 2023.

"Dingen zijn nu alleen procedureel en ze worden gedaan in het kader van internationale organisaties en de VN. Er worden afspraken gemaakt om de lading over te brengen op een ander schip via een internationaal deskundig bedrijf. (Bron: VT, 24-11-2022, Timsen).

Lossen van de FSO SAFER

De VN kondigden op 18 november aan dat de operatie om de 'FSO Safer' te lossen begin 2023 zal beginnen en een periode van 18 maanden zal beslaan.

De documenten van de VN schetsen een voorstel voor de benoeming van een internationale coördinator om toezicht te houden op het lossen van de tanker. Het proces zal afhangen van het succes van de technische en veiligheidsmaatregelen voor de werknemers die de operatie zullen uitvoeren.

Wat de veiligheid betreft, benadrukt het VN-plan ook hoe belangrijk het is ervoor te zorgen dat geen elementen van het gewapende conflict dat in Jemen plaatsvindt, een bedreiging vormen voor degenen die de operatie uitvoeren.

De VN-documenten vermelden niet het lot van de olie binnen de FSO Safer en hoeveel ervan zal worden verkocht nadat de operatie is voltooid. Er wordt ook niet vermeld wat er van de vervallen tanker zal worden.

De eerste stap van het losplan zal zich richten op evaluatie, inspectie en het creëren van een veilige werkomgeving. Hierna wordt de olielading overgebracht op een ander schip.

Het VN-plan schetst ook de noodzaak om de pijpleidingkleppen van de tanker af te sluiten om een lekkage tijdens het overdrachtsproces te voorkomen, waarbij professioneel ingehuurd duikers betrokken zullen zijn. Zodra de overdracht is voltooid, zal de olie naar verwachting – althans tijdelijk – op het nieuwe schip achterblijven.

Er zal geen onmiddellijke noodzaak zijn om te bepalen "of eigenaren ermee instemmen afstand te doen van hun rechten, zodat de olie kan worden verkocht." De FSO Safer is eigendom van de Yemeni Safer Exploration & Production Operation Company (SEPOC), die in 2005 werd genationaliseerd na het verstrijken van de overeenkomst voor het delen van de productie met het in de VS gevestigde HUNT-oliebedrijf. (Bron: VT, 24-11-2022, Timsen).

SAFER, IMO 7376472 (NB-297), FSO, Oil, 192.673 GT, 406.640 DWT. 14-11-1975 te water, 1976 opgeleverd door Hitachi Zosen, Ariake (4440) als ESSO JAPAN aan Esso Tankers Inc., Liberia. 1986 verkocht aan Yemen Exploration & Production Co., Yemen, in beheer bij Yemen Hunt Oil, 1986 herdoopt SAFER. 1987 verbouwd tot opslagtanker. 1990 DLR, no longer self-propelled.



12-12-2022, QUEEN MARY 2, IMO 9241061, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 07:00 - 19:00 uur.
 13-12-2022, MSC VIRTUOSA, IMO 9803625, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 07:00 - 17:00 uur.
 14-12-2022, IONA, IMO 9826548, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 07:00 - 21:00 uur.
 21-12-2022, MSC VIRTUOSA, IMO 9803625, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 07:00 - 17:00 uur.
 28-12-2022, MSC VIRTUOSA, IMO 9803625, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 07:00 - 17:00 uur.
 4-1-2023, MSC VIRTUOSA, IMO 9803625, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 07:00 - 17:00 uur.
 11-1-2023, MSC VIRTUOSA, IMO 9803625, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 07:00 - 17:00 uur.
 12-1-2023, AIDAprima, IMO 9636955, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 08:00 uur.
 18-1-2023, AIDAbella, IMO 9362542, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 09:00 - 23:00 uur.
 12-2-2023, SPIRIT OF ADVENTURE, IMO 9818084, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 08:00 - 17:00.
 15-2-2023, IONA, IMO 9826548, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 07:00 - 21:00 uur.

(Info: Cruiseport Rotterdam)



ARVIA, IMO 9849693 (NB-296), 18-2-2021 in aanbouw onder bouwnummer MEYER WERFT 716, 15-2-2022 kiel gelegd, 27-8-2022 (te water) uitgedokt, 6-11-2022 vanaf de werf gearriveerd op de Eemshaven,

17-11-2022 op proefvaart, 24-11-2022 na de proefvaart terug op de Eemshaven, 12-2022 geplande oplevering aan Carnival PLC, vlag: United Kingdom (MKXD8), in beheer bij P&O Cruises. 185.206 GT, 5.200 passagiers. (Foto: Frits Olinga, 24-11-2022).



Fred. Olsen Cruise Lines verkoopt cruiseschip BRAEMAR

Fred. Olsen Cruise Lines gaat verder met het moderniseren van haar vloot en verkoopt cruiseschip Braemar. Het schip (977 gasten) dat in 1993 in de vaart kwam, zal nu te koop gezet gaan worden. De Braemar ligt overigens momenteel in Schotland nabij Rosyth. Ze kwam in de vaart als de Crown Majesty voor Crown Cruise Line, ze werd omgedoopt tot onder andere Crown Dynasty en later Norwegian Dynasty. Ze werd verkocht door Commodore Cruise Lines aan Fred. Olsen Cruise Lines in 2001.

Eerder in 2021 verkocht de rederij al de oudere cruiseschepen Black Watch (1972) en Boudicca (1975). In dezelfde periode kochten ze de ex-Rotterdam en ex-Amsterdam van Holland America Line die nu als respectievelijk Borealis en Bolette rond varen. De Borealis kreeg recent in Liverpool een multi-miljoen pond renovatie. Als derde schip heeft de rederij nog de Balmoral in de vloot. (Bron: cruisereiziger.nl, 29 november 2022. Foto Kees Bustraan† 5-11-2007).

BRAEMAR IMO 9000699, 31-1-1992 te water, 25-6-1993 opgeleverd door Union Naval de Levante, Valencia (198) als CROWN DYNASTY aan Crown Dynasty Inc., Panama, in charter Cunard Line Ltd. 19.089 GT, 820 passagiers. 3-1997 in charter bij Majesty Cruise Line, herdoopt CROWN MAJESTY. 1997 in charter bij Norwegian Cruise Line, herdoopt NORWEGIAN DYNASTY. 10-1999 verkocht aan Commodore Cruise Line, Panama, herdoopt CROWN DYNASTY. 2000 verkocht aan Crown Cruises. Panama (Commodore Cruise Line failliet). 15-5-2001 (e) verkocht aan Capital Bank Leasing 6 Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Fred Olsen Cruise Lines Ltd., 5-2001 herdoopt BRAEMAR. 20-6-2001 t/m 22-7-2001 verbouwd bij Blohm & Voss, Hamburg. 3-12-2007 verkocht aan Braemar Cruise Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Fred Olsen Cruise Lines Ltd. 10-5-2008 t/m 24-6-2008 met 31,30 meter verlengd bij Blohm + Voss G.m.b.H., Hamburg. 24.344 GT. 16-12-2011 (e) verkocht aan Braemar Cruise II Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Fred Olsen Cruise Lines Ltd. 12-3-2020 mocht de BRAEMAR een haven op de Bahamas niet aanlopen, nadat bij vier bemanningsleden en één passagier het COVID-19 virus was vastgesteld. 14-3-2020 op 25 mijl van Freeport in de Bahamas ten anker gegaan om bunkers, voorraden, medicijnen en medisch personeel aan boord te nemen. 16-3-2020 toestemming gegeven van de Cubaanse overheid om de passagiers in Mariel te ontschepen en te repatriëren. 7-2-2022 verhaald te Rosyth.

BRILLIANT LADY, IMO 9870654, 31-10-2018 in aanbouw onder bouwnummer FINCANTIERI SESTRI 6304, 25-11-2022 te water (uitgedokt) bij Fincantieri Sestri Ponente (Genoa), 10-2023 geplande oplevering aan VC Ship Four Ltd., Bahamas, in beheer bij V Cruises US LLC (Virgin Voyages), Plantation FL. 110.000 GT.

COSTA LUMINOSA, IMO 9398905, 5-10-2007 kiel gelegd, 30-6-2008 water gelaten, 28-2-2009 proefvaart, 28-4-2009 opgeleverd door Fincantieri, Porto Marghera (6155) aan COSTA CROCIERE S.p.A., Italië. 5-6-2009 te Genua gedoopt COSTA LUMINOSA. 92.720 GT. 2.826 passagiers. 64.200 kW, 4 x MaK 12V43C, 2 x MaK 8L43C. 8-9-2022 te Palermo overgedragen aan Carnival Corp., Bahamas (C6GB6), in beheer bij Carnival Cruise Line, Doral, Florida, herdoopt CARNIVAL LUMINOSA.



MEYER GROUP COMPLETEERT CRUISESCHIP VOOR DISNEY CRUISE LINE

MEYER Group zal de bouw van het cruiseschip in aanbouw op de voormalige MV Werften in Wismar voltooien voor Disney Cruise Line. MEYER WISMAR is van plan om enkele honderden voormalige teamleden van MV Werften in dienst te nemen en zal het schip samen met bedrijven van MEYER Group uitrusten met de groenste technologieën die beschikbaar zijn. Naar verwachting vaart het schip in 2025 uit.

"Er is een grote passie voor de scheepsbouw in Mecklenburg-Voor-Pommeren en we geloven in de capaciteiten en moed van zowel het team in Wismar als ons MEYER-team om voltooi dit grootse schip. Dat markeert een nieuw innovatief hoofdstuk in de lange en rijke geschiedenis van de uitmuntendheid van de scheepsbouw hier", zegt Bernard Meyer.

"Als gepassioneerde scheepsbouwers zijn we erg blij om de investeringen te redden, die al zijn gedaan om het schip te voltooien en de scheepswerf in Wismar te moderniseren, en een innovatief schip afleveren", aldus Aloys Meeman, Managing Director van MEYER WISMAR.

Zowel Disney als MEYER zetten zich in om emissies, gebruik en minder afval te verminderen, de impact van ons product te verminderen en duurzaam te bouwen. "Toen Disney ons benaderde om het schip gezamenlijk af te ronden, zagen we grote kansen. MEYER staat voor innovatie, dus we zijn bijzonder blij om een schip te leveren dat als een van de eerste in de industrie wordt aangedreven door methanol", zegt Thomas Weigend, Managing Director van MEYER WERFT en MEYER WISMAR.

Dat vereist een uitgebreide transformatie van de scheepsmotoren, extra tanks en nog veel meer maatregelen die het schip een van de meest toekomstbestendige maken. Het schip kan klimaatneutraal varen zodra er groene methanol beschikbaar is. Daarnaast zal het afvalbeheer aan boord worden bijgewerkt volgens de nieuwste beschikbare technologie.

MEYER WERFT heeft al drie cruiseschepen afgeleverd bij Disney Cruise Line. Terwijl DISNEY DREAM en DISNEY FANTASY in 2011 en 2012 in gebruik kwamen, was DISNEY WISH de nieuwste toevoeging aan de Disney Cruise Line-vloot in de zomer van 2022. Twee zusterschepen worden in 2024 en 2025 opgeleverd door MEYER WERFT in Papenburg. (Bron en afbeelding: Meyer Werft, Papenburg/Wismar, 17-11-2022).



HAVILA CAPELLA, IMO 9865570 (NB-283), Passenger/Ro-Ro Ship, 5-2018 besteld, 6-2-2019 kiel gelegd, 4-9-2020 te water onder bouwnummer TERSAN 1093, 31-8-2021 t/m 12-9-2021 proefvaart, 18-9-2021 t/m 22-9-2022 proefvaart, 9-10-2021 t/m 12-10-2021 proefvaart, 4-11-2021 opgeleverd door Tersan Tersanecilik Sanayi ve Ticaret A.S. (1093) aan GTLK Asia M11 Ltd., Fosnavåg-Noorwegen (LFQY), in beheer bij Havila Kystruten AS, Havila Kystruten Operations AS en Havila Shipping ASA, Fosnavaag. 15.519 GT. 5.386 NT, 1.819 DWT. Hoofdmotoren: 2 x 2.330 kW, 2 x 1.550 kW, Bergen Engines AS, Azipull: 2 x 2.700 kW LNG + accu's. DNV + 1A1 – Passenger Ship, Comfort C(2)-V(2), Naut AW, BIS, Gas Fuelled, Battery Power, Clean Design. 9-11-2021 van de werf naar Bergen, 24-11-2021 te Bergen. 12-12-2021 ingezet door Havila Kystruten op de route Bergen - Kirkenes. 2-4-2022 bij aankomst te Bergen uit dienst gesteld toen bleek dat een Russische onderneming het schip charterde, 20-6-2022 in de vaart nadat men gerechtelijk toestemming kreeg. 28-6-2022 ingezet door Havila Kystruten op de route Bergen - Kirkenes. 8-11-2022 te Fosnavåg gedoopt HAVILA CAPELLA door mevr. Hege Sævik Rabben (bestuurslid Havila Voyages). (Foto: Cruisereiziger).

HAVILA CASTOR, IMO 9865582 (NB-292), Passenger/Ro-Ro Ship, 5-9-2020 te water onder bouwnummer TERSAN 1094, 30-12-2021 geplande oplevering uitgesteld, 22-4-2022 (e) opgeleverd aan HK Ship V AS, Noorwegen (LFQW), in beheer bij Havila Kystruten Operations AS en Havila Shipping ASA, Fosnavaag. 15.519 GT. 5.427 DWT. 640 passagiers. Hoofdmotoren: 2 x 2.330 kW, 2 x 1.550 kW, Azipull: 2 x 2.700 kW LNG + accu's. DNV + 1A1 – Passenger Ship, Comfort C(2)-V(2), Naut AW, BIS, Gas Fuelled, Battery Power, Clean Design. 14-11-2022 te Ålesund, Noorwegen gedoopt HAVILA CASTOR door Aurora Sævik (kleindochter van Per Sævik, voorzitter raad van bestuur Havila Holding).



MSC Cruises verwelkomt nieuw vlaggenschip MSC SEASCAPE

Woensdag nam MSC Cruises officieel haar nieuwe vlaggenschip in ontvangst, de MSC Seaside – het grootste cruiseschip dat ooit in Italië werd gebouwd. De oplevering vond plaats in aanwezigheid van reder Gianluigi Aponte, de oprichter en uitvoerend voorzitter van de MSC Group. Bij de ceremonie waren ook Pierfrancesco Vago, uitvoerend voorzitter van MSC Cruises, Pierroberto Folgiero, CEO van Fincantieri, en andere regionale en lokale autoriteiten, hoogwaardigheidsbekleders, belangrijke reisadviespartners en media aanwezig. Tijdens de ceremonie, een eerbetoon aan eeuwenoude maritieme tradities, overhandigde Cristiano Bazzara, directeur van de scheepswerf van Fincantieri, aan kapitein Roberto Leotta van de MSC Seaside een ampul met daarin het water dat het eerst de romp van het schip raakte toen het eerder dit jaar te water werd gelaten.

Chief Executive Officer Gianni Onorato van MSC Cruises: “De MSC Seaside is het tweede schip dat we dit jaar in de vaart nemen, wat de omvang van onze moderne vloot op 21 schepen brengt. We zijn er trots op om dit tweede Seaside EVO-schip binnen onze vloot te verwelkomen, dat de innovatieve Seaside-klasse completeert. De MSC Seaside wil gasten verbinden met de zee. Ze biedt een schat aan buitenruimtes zodat gasten kunnen genieten van het prachtige natuurschoon van de Caraïben, waar ze haar eerste seizoen zal doorbrengen. Het opvallende ontwerp van het schip met bijna 13.000 m aan buitenruimte en een uitgestrekte promenade langs de waterkant, nodigt gasten uit om te genieten van hun reis naar het Caribisch gebied en even alles los te laten.”

In aanwezigheid van tal van beroemdheden wordt op woensdag 7 december 2022 een doopceremonie gehouden in New York. Vanuit de Big Apple zet de MSC Seascape vervolgens koers naar Miami voor een eerste seizoen in de Caraïben. Het schip is met bijna 13.000 m aan buitenruimte bijzonder geschikt voor het warme en zonnige weer in de regio. De MSC Seascape is het tweede schip in de Seaside EVO-klasse binnen de vloot van MSC Cruises. De MSC Seascape beschikt over een vernieuwd entertainmentaanbod, de meest recente technologie en ontwerpelementen en alle favoriete kenmerken van de Seaside-klasse.

Hoogtepunten MSC Seascape

De MSC Seascape moet haar gasten meer met de zee gaan verbinden door haar design, buitenruimtes voor ontspanning, dineren en entertainment. Tot de belangrijkste hoogtepunten behoren:

Technologisch geavanceerde entertainmentopties aan boord, waaronder de ROBOTRON – een amusementsattractie die de sensatie biedt van een achtbaan op zee in combinatie met een gepersonaliseerde muziekervaring met een DJ;

Zes fantasierijke nieuwe producties en 98 uur aan exclusief entertainment met interactieve elementen;

700 vierkante meter aan speciale kinderruimtes en geavanceerde amusementsopties, met nieuw ontworpen zones voor kinderen van 0 tot 17 jaar oud;

270 hutten, met keuze uit 12 verschillende soorten suites en hutten met balkon (waaronder achtersuites op alle schepen in de Seaside-klasse);

11 eetgelegenheden, 19 bars en lounges met volop mogelijkheden om in de open lucht te eten en drinken;

Zes zwembaden, waaronder een infinity pool op het achterdek met uitzicht op de oceaan;

De grootste en meest luxueuze MSC Yacht Club binnen de vloot van MSC Cruises, met een oppervlak van ongeveer 3.000 vierkante meter en uitzicht op de oceaan vanaf de voorzijde van het schip;

Een uitgebreide, 1.772 meter lange promenade langs de waterkant die gasten dicht bij de oceaan moet brengen;

Een spectaculaire Brug der Zuchten met glazen vloer op dek 16, die een unieke blik op de zee biedt.

De MSC Seascape biedt twee verschillende cruises van 7 nachten in de Caraïben aan, met vertrek vanuit Miami:

Oostelijke Caraïben: Doet Ocean Cay MSC Marine Reserve en Nassau op de Bahama's, San Juan in Puerto Rico en Puerto Plata in de Dominicaanse Republiek aan

Westelijke Caraïben: Doet Ocean Cay MSC Marine Reserve, Cozumel in Mexico, George Town op de Kaaimaneilanden en Ocho Rios in Jamaica aan

De nieuwste en meest geavanceerde milieutechnologie

Het schip past de nieuwste milieutechnologieën toe, waaronder SCR-systemen (Selective Catalytic Reduction) op elk van de vier Wartsila 14V 46F-motoren om de uitstoot van stikstofoxide tot wel 90 procent te verlagen door dit gas om te zetten in onschadelijke stikstof en water. Het hybride uitlaatgasreinigingssysteem van de MSC Seascape zal 98 procent van de zwaveloxide uit de emissies verwijderen.

Het schip is uitgerust met de beste afvalwaterbehandelingssystemen in zijn klasse, met zuiveringsnormen die hoger liggen dan die van de meeste afvalwaterbehandelingsinstallaties aan land. Het is ook voorzien van geavanceerde afvalbeheersystemen, door de Amerikaanse kustwacht goedgekeurde ballastwaterbehandelingssystemen, de nieuwste technologische systemen ter voorkoming van olieverlies uit machineruimten, en diverse effectieve verbeteringen op het gebied van de energie-efficiëntie – van warmteterugwinningssystemen tot energiebesparende led-verlichting.

Het schip zal beschikken over een beheersysteem voor onder het wateroppervlak geproduceerde geluiden om de mogelijke effecten op zeezoogdieren te verminderen en isoleren. (Bron en foto: cruisereiziger.nl, 16 november 2022).

MSC SEASCAPE, IMO 9843807 (NB-296), Passenger (Cruise) Ship, tweede Seaside EVO class schip, 10-12-2018) kiel gelegd onder bouwnummer FINCANTIERI MONFALCONE 6307, 18-11-2021 te water gelaten, 17-8-2022 van Palermo op proefvaart, 20-8-2022 te Monfalcone, 16-11-2022 opgeleverd aan Compania Naviera Evo 2 S.A., Malta (9HA5677), in beheer bij MSC Crociere S.p.A., Napels. 16-11-2022 vertrokken van de werf. 22-11-2022 te Valencia. 26-11-2022 te Funchal. 2-12-2022 te Freeport. 5-12-2022 te New York. 7-12-2022 te New York doop door Sophia Loren. 169.380 GT. 5.400 passagiers. Kostprijs € 0.9 miljard.



Het nieuwe vlaggenschip van MSC Cruises, MSC World Europa, is zondagavond officieel gedoopt in Doha door Sheikha Hind bint Hamad al Thani, CEO en vice voorzitter van Qatar Foundation. Qatar is de thuishaven van het eerste LNG-schip in de vloot van de Italiaanse cruisemaatschappij komende winter. Ze zal na het WK Voetbal, waarbij ze zal fungeren als hotelschip, haar eerste seizoen doorbrengen in het Midden-Oosten met cruises van 7 nachten naar o.a. Dubai, Abu Dhabi, Sir Bani Yas Island en Dammam, Saoedi-Arabië. Eind maart trekt het eerste schip in The World-klasse naar de Middellandse Zee.

De doopfestiviteiten vonden plaats op de kade bij de nieuwe Grand Cruise Terminal met de prachtig verlichte MSC World Europa op de achtergrond. Gasten uit de hele wereld waren uitgenodigd, waaronder Cruisereiziger Miriam. Komiek Hamad Al Amari fungeerde als ceremoniemeester en gaf achtereenvolgend Pierfrancesco Vago, Executive Chairman van MSC Cruises en Akbar Al Baker, CEO van Qatar Airways en Chairman van Qatar Tourism het woord. Ze spraken over de gezamenlijke inzet om het internationale toerisme in Qatar en de bredere regio van het Midden-Oosten, waar MSC Cruises merkleider is, te ondersteunen.



Aansluitend was het podium voor een jeugdkoor uit Doha, die 2 liederen ten gehore brachten. Meer sprekers volgden met o.a. Daniele Picco, Director of MSC Foundation die sprak over de vele filantropische initiatieven van de MSC Group. Haar verhaal werd ondersteund door indrukwekkende videoprojecties op de romp van het schip. Voor het goede doel, werd bovendien een veiling aangekondigd van 7 kunstwerken, met afbeeldingen van de videoprojecties.

Het spektakel werd vervolgd met een jaren '30 show van de productiecast van MSC World Europa over de verkenning van de wereld en een spetterende grote droneshow waarbij 600 drones voor kunst zorgden in de lucht.

Het was de perfecte opmaat voor een groots optreden van de internationale singer-songwriter Matteo Bocelli, die 3 van zijn songs vertolkte. Na de traditionele officiersparade, dit keer ook met personeel van sponsor Qatar Airways, waarbij de bemanning werd geëerd was het tijd voor het moment suprême, de doop van het meest innovatieve cruiseschip van MSC Cruises. Dat gebeurde dit keer niet door actrice Sophia Loren, maar door Sheikha Hind bint Hamad al Thani. Zij knipte een lint door waardoor een champagnefles succesvol tegen de boeg kapot werd geslagen. Dit werd gevierd met een spectaculair vuurwerkshow tegen de skyline van Doha. De gedenkwaardige avond werd afgesloten met een galadiner aan boord. (Bron en foto's: cruisereiziger.nl, 13 november 2022).

MSC WORLD EUROPA, IMO 9837420 (NB-298), 29-6-2020 kiel gelegd bij Chantiers de l'Atlantique onder bouwnummer ATLANTIQUE CHANTIERS W34, 2-12-2021 te water gelaten, 30-5-2022 geplande oplevering, 15-6-2022 proefvaart, 18-6-2022 terug te St. Nazaire na de proefvaart, 17-10-2022 geplande oplevering, 9-9-2022 t/m 10-9-2022 proefvaart, 10-9-2022 t/m 12-9-2022 proefvaart, 24-10-2022 opgeleverd aan Compania Naviera World 1 S.A., Malta (9HA5682), in beheer bij MSC Crociere S.p.A. (MSC Cruises S.p.A.), Napels. 205.700 GT, 18.000 DWT. 6.762 passagiers. 26-10-2022 van St. Nazaire naar Valencia. 10-11-2022 vanaf Dubai te Doha. 13-11-2022 te Doha, Qatar gedoopt MSC WORLD EUROPA door mevr. Sheikah Hind Bint Hamad Al Thani. 11-2022 ingezet als hotelschip tijdens het WK Voetbal te Qatar. 20-12-2022 gepland vertrek van Doha op de eerste cruise.

Nieuw cruiseschip Cunard bezoekt tijdens debuutjaar Rotterdam

Cunard heeft haar nieuwe routes van april 2024 tot januari 2025 onthuld. Deze cruises gaan op woensdag 7 december 2022 in de (vrije) verkoop. De Britse cruisemaatschappij biedt wereldwijd 190 nieuwe reizen (naar 90 bestemmingen), waaronder tal van transatlantische reizen maar ook het debuut van haar toekomstige nieuwbouwschip Queen Anne.

De Queen Anne debuteert in Europa met een reeks routes die beginnen in het lenteseizoen van 2024, met een bezoek aan de Britse eilanden, Scandinavië en de Middellandse Zee. Het gaat om 3 tot 20-daagse cruises waarbij ook Rotterdam als bestemming op het programma staat en wel op 26 augustus 2024, 29 augustus 2024 inclusief overnachting en 18 december 2024.

De Queen Mary 2 biedt afvaarten van 3 tot 31 dagen, inclusief 22 transatlantische overtochten, vertrekkend vanuit New York, Hamburg, Le Havre, Southampton of Québec. Ze zal ook naar Scandinavië reizen voor het noorderlicht en het Caribisch gebied, waar ze de feestdagen van 2024 zal doorbrengen.

De Queen Victoria biedt een langer mediterrane seizoen, van mei tot oktober, waar passagiers kunnen genieten van afvaarten van 6 tot 30 dagen. Steden die worden bezocht zijn o.a. Istanbul, Athene, Rome, Brugge, Barcelona en Triëst.

Queen Elizabeth zal opnieuw naar Alaska reizen. Het programma hiervoor zal in de komende maanden worden vrijgegeven.

"De zomer van 2024 is een bijzonder spannende tijd voor Cunard, aangezien ons nieuwe schip Queen Anne zich bij de vloot voegt. We zijn verheugd dat ons kwartet van koninginnen een verscheidenheid aan ontzagwekkende bestemmingen over de hele wereld zal bezoeken. Met meer overnachtingen en langere dagen in de haven bieden we gasten de mogelijkheid om zich op hun gemak echt onder te dompelen in de lokale cultuur. Bovendien kunnen gasten uitkijken naar onze unieke ervaring aan boord, die uitstekende service biedt en de vrijheid om te ontspannen in pure luxe." (Bron: cruisereiziger.nl, 4 december 2022).

QUEEN ANNE, IMO 9839399, Passenger (Cruise) Ship, 113.000 GT. 10-2019 in aanbouw onder bouwnummer FINCANTIERI MONFALCONE 6274, 19-12-2023 geplande oplevering aan Cunard Line Ltd., Southampton, vlag: Bahamas, in beheer bij Carnival PLC.

SILVER NOVA, IMO 9886213, Passenger (Cruise) Ship, 44.650 GT, 18-11-2021 in aanbouw bij Meyer Werft, Papenburg onder bouwnummer MEYER WERFT S.719, 25-4-2023 geplande oplevering aan Silversea Cruises Ltd., Monte Carlo, Monaco, vlag: Bahamas.



Meyer Werft en Silversea vieren staalsnijden van SILVER RAY

MEYER WERFT is vandaag begonnen met de productie van het cruiseschip Silver Ray voor Silversea Cruises, waar een symbolische staalsnijceremonie in Papenburg plaatsvindt. Net als haar zusterschip Silver Nova, dat al in aanbouw is, zet Silver Ray zich nieuw in duurzaam reizen en ultraluxe cruisen met een groot aantal innovaties. Silver Nova en Silver Ray zullen de meest duurzame schepen in hun klasse worden. Silver Nova zal in augustus 2023 in dienst komen, met Silver Ray in de zomer van 2024.

"Net als Silver Nova vertegenwoordigt Silver Ray, met haar innovatieve voortstuwingsconcept en andere belangrijke technische innovaties, een mijlpaal op weg naar koolstofneutraal cruisen. Ik ben er zeker van dat beide schepen hun passagiers vanaf dag één zullen verrassen", zegt Jan Meyer, Managing Director van MEYER WERFT.

"We zijn erg trots dat we de staalsnijceremonie voor Silver Ray op de Meyer Werft-scheepswerf in Papenburg hebben gehouden, een belangrijke mijlpaal in de bouw van een van de meest milieubewuste

schepen in de industrie," zei Roberto Martinoli, President en CEO, Silversea Cruises. "Het tweede schip in onze baanbrekende Nova-klasse, Silver Ray - en haar zusterschip, Silver Nova - zullen ons leiderschap in ultra-luxe cruisen versterken, door vooruitgang in engineering te introduceren die onze missie ondersteunt om de wereld aan onze gasten te laten zien, en om dit bewust, respectvol en in ongekend comfort te doen." Dankzij een innovatief brandstofconcept met emissiearm LNG, een brandstofcelsysteem voor de gehele hotelwerking en batterijen heeft het nieuwe schip de best mogelijke maatregelen om de uitstoot te verminderen. Het nieuwe gebouw overtreft nu al de Energy Efficiency Design Index (EEDI) van de IMO met 25 procent.

Het brandstofcelsysteem met een vermogen van 4 megawatt zal de LNG-motoren aanvullen als de eerste grootschalige installatie in zijn soort in de cruise-industrie, waardoor het schip voldoende elektriciteit krijgt om de hele hoteloperatie van stroom te voorzien. Dit elimineert volledig de uitstoot van vervuilende stoffen terwijl het schip in de haven ligt. Bovendien verhoogt een batterijsysteem de algehele efficiëntie van het schip door piekbelastingen te absorberen, waardoor het brandstofverbruik aanzienlijk wordt verminderd. Een nieuw ontwikkeld Micro Auto Gasification System (MAGS) zet afval aan boord om in thermische energie in lijn met de circulaire economie, waardoor de efficiëntie van het schip verder toeneemt.

Voor het eerst op Silversea zullen nova-klasse schepen een horizontale lay-out en een innovatief asymmetrisch ontwerp hebben, met openbare ruimtes en suites over de gehele lengte van het schip. Hierdoor ervaren gasten een ongekennde open lay-out van het schip naar het water en bestemmingen.

Innovatieve scheepsontwerpen zoals die van Silver Nova en Silver Ray zijn het resultaat van jarenlang onderzoeks- en ontwikkelingswerk door het Global Design-team van de MEYER Group van meer dan 1.300 teamleden. Global Design brengt alle ontwikkelings- en ontwerpactiviteiten van de MEYER Group samen en is op zoek naar verdere specialisten en junior medewerkers voor toekomstige technologieën. Het is ook op zoek naar architecten voor het brede productportfolio van cruise- en speciale schepen van de MEYER Group, MEYER YACHTS en MEYER Floating Solutions. In Global Design werken de ingenieurs van MEYER Group samen op verschillende locaties in Europa, vaak digitaal. (Bron en foto: Meyer Werft, Papenburg, 23-11-2022).

SILVER RAY, IMO 9886225, Passenger (Cruise) Ship, 44.650 GT, 10-2018 besteld bij Meyer Werft, Papenburg onder bouwnummer MEYER WERFT S.720, 23-11-2022 eerste staal gesneden, 6-3-2023 geplande oplevering aan Silversea Cruises Ltd., Monte Carlo, Monaco, vlag: Bahamas.

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

VIKING SATURN, IMO 9845922 (NB-289), 15-12-2017 besteld onder bouwnummer FINCANTIERI ANCONA 6286, 23-6-2022 gedoopt VIKING SATURN door mevr. Elena del Mastro (werfmedewerkster) en te water gelaten, 27-4-2023 geplande oplevering aan Viking Ocean Cruises Ltd., Hamilton, vlag: Noorwegen (NIS). 47.800 GT. 930 passagiers.

*Om een nieuwe Leebrief voor
het fchip*

CRUISENIUWS door Pieter Oost

Volgende maand weer Cruisenieuws door Pieter

SCHEEPSFOTORUILBEURS



Demo Rank	Location	Sentiment	Dry Bulk USD / LDT	Tankers USD / LDT	Containers USD / LDT
1	India	Weak	515 / LDT	525 / LDT	535 / LDT
2	Pakistan	Weak	510 / LDT	520 / LDT	530 / LDT
3	Bangladesh	Weak	500 / LDT*	510 / LDT*	520 / LDT*
4	Turkey	Weak	240 / LDT	250 / LDT	260 / LDT

Source: GMS

Sloopprijzen 23-11- 2022

1ST LT. HARRY L. MARTIN, IMO 7720415, Logistics Vessel (Naval Ro-Ro Cargo). 34.199 GT. 1979 opgeleverd door Bremer Vulkan, Vegesack (1003) als LILLOET aan Bremer Ro-Ro Seetransport, B.R.D. 22.094 BRT, 34.199 DWT. 1987 verkocht aan Transpacific I Kommanditbolag, Bahamas (Transatlantic Ship Management AB). 1988 verkocht aan Cie Generale Maritime, Bahamas, herdoopt RABELAIS. 1989 herdoopt CGM RABELAIS. 1993 verkocht aan Gresham Mar Ltd., Bahamas, herdoopt NOSAC CEDAR. 1994 herdoopt TARAGO. 2000 verkocht aan Government of The United States of America (Military Sealift Command) (MSC), United States Of America, aangepast voor de MSC bij Atlantic Drydock, Jacksonville, FL, 20-4-2000 in dienst gesteld en herdoopt 1ST LT. HARRY L. MARTIN (T-AK-3015). 16-9-2017 verhaald te Norfolk. 2022 verkocht aan All Star Metals LLC, United States, 27-9-2022 gearriveerd te Brownsville, TX om gesloopt te worden, 27-9-2022 aanvang sloop.

ANGELOS, IMO 9011404 (NB-298), Oil Products Tanker, 7.916 GT, 13.921 DWT. 26-6-1990 te water, 11-1990 opgeleverd door Shin Kurushima Dockyard, Akitsu (2687) als LODESTAR PRINCE aan Eiko Maritime S.A., Panama. 1997 verkocht aan O.S.K. Marine (Panama) S.A., Panama. 2000 verkocht aan Captain Tankers Inc., Panama, herdoopt HIBIYA PARK. 2003 vlag: U.K. 2015 verkocht aan North Oil Project Ltd, Sierra Leone, herdoopt DEVA MARIA. 4-2016 herdoopt ANGEL 33. 3-7-2022 van Kaohsiung. 16-7-2022 op North Pacific op 180 mijl van Mussau Island, Papua New Guinea, in positie 01.15.00 NB. en 149.22.00 OL. water in de machinekamer waardoor de machine uitviel, de bemanning van boord, later keerde de bemanning terug aan boord om te repareren. 16-7-2022 (e) verkocht voor sloop. 22-8-2022 (e) verkocht aan Alpha Metallum DMCC, St. Kitts and Nevis. 8-2022 herdoopt ANGELOS. 10-9-2022 te Maasim. 28-10-2022 gearriveerd achter een sleepboot op Alang Anchorage. 10-2022 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.



ARCO BECK, IMO 8817722, Hopper Dredger, 3.325 GT, 4.745 DWT. 1989 opgeleverd door IHC Holland Dredgers, Kinderdijk (CO1191) als CAMBECK aan Civil & Marine Ltd., U.K. 1997 verkocht aan Hanson Civil & Marine Ltd., U.K., herdoopt ARCO BECK. 21-8-2021 bij de sloper te Gent. (Foto: Peter Andriessen, 7-7-2022, Gent).

AZAB, IMO 7303085, Offshore Tug/Supply Ship, 861 GT. 1973 opgeleverd als OIL DISCOVERER aan Ocean Inchcape (Bermuda) Ltd., U.K. 1983 verkocht aan OIL Ltd., Panama. 1989 herdoopt ANINA. 1996 herdoopt GMMOS DISCOVERY. 1997 herdoopt SEABULK DISCOVERY. 19-10-2001 verkocht aan Bahman Trading Corp., Marshall Islands. 10-2004 vlag: Kuwait, herdoopt BAHMAN DISCOVERY. 6-

2011 vlag: Panama (HP3975). 9-2022 herdoopt AZAB. 2022 verkocht voor sloop naar Pakistan, 24-9-2022 gearriveerd te Gadani Beach om gesloopt te worden.

BERGE APO, IMO 9233337, Bulk Carrier, 85.888 GT, 17.1012 DWT. 24-12-1999 kiel gelegd, 4-12-2000 opgeleverd Namura Shipbuilding, Imari (986) als MONA RIVER aan Mona Shipholding S.A., Panama, in beheer bij Bernhard Schulte. 4-2011 verkocht aan Daystar Shipping Corp., Panama, 2011 in beheer bij Magsaysay Mol Ship Management. 29-8-2013 verkocht aan Hillsboro Co. S.A., Isle of Man (2GWM8), in beheer bij Berge Bulk Maritime Pte. Ltd., 9-2013 herdoopt BERGE APO. 11-2022 verkocht voor sloop (523 USD/TO). 29-11-2022 te vanaf Ningbo te Zhangjiagang.

CHRISTOS XXIII, IMO 7382433, Offshore Tug/Supply Ship, 1.323 GT, 1.014 DWT. 21-6-1975 opgeleverd door Aukra Bruk, Aukra (54) als SEAWAY DEVON aan K/S Seaway Supply & Support Ships A/S & Co., Noorwegen (Stolt-Nielsens R/A). Tug/Supply. 498 BRT, 183 NRT, 925 DWT. 8.000 EPK, 5.968 kW, 2 x Mak 12AK, Atlas-Mak. 1976 verbouwd. 1976 verkocht aan Stolt-Nielsens R/A, Noorwegen, 1976 herdoopt SEAWAY HAWK. 1982 verkocht aan Société Provencale de Ges Mar., Frankrijk, 1982 herdoopt ABEILLE SUPPORTER. 1987 verkocht aan Government of France, Frankrijk (Les Abeilles International Lorient). 7-2000 in beheer bij Commissionnaires Transitaires Courtiers & Auxiliaires de Transport Maritime (NTA), 2000 herdoopt AQUITAINE EXPLORER. 8-2005 verkocht aan DGA Centre D'essais Des Landes, Frankrijk, in beheer bij NTA. 6-2007 verkocht aan Commissionnaires Transitaires Courtiers & Auxiliaires de Transport Maritime (NTA), Frankrijk, 6-2007 in beheer bij ABC Maritime A.G., Nyon. 6-2010 vlag: Panama, 6-2010 herdoopt GREEK EXPLORER. 14-9-2010 verkocht aan IMS Christos XXIII S.A., Panama, in beheer bij Spanopoulos Group S.A., 12-2010 herdoopt CHRISTOS XXIII. 8-2011 vlag: Griekenland. 12-2011 vlag: Panama. 4-2012 vlag: Griekenland. 7-2012 vlag: Panama. 12-2017 verkocht aan Christos XXIII Spanopoulos S.A., vlag: Griekenland, in beheer bij Spanopoulos Group S.A., 3-2020 vlag: Panama (HP4110). 11-2022 naar de sloop te Ali  ga met de sleepboot CHRISTOS XXXIX (MMSI 237082100). 14-11-2022 gearriveerd bij Ali  ga scrapyard.

CILACAP PERMINA SAMUDRA 104, IMO 7378585, FSO, Oil, 44.137 GT, 83.883 DWT. 1975 opgeleverd door Hakodate Dock, Hakodate (597) als CILACAP PERMINA SAMUDRA 104 aan Daisy Tanker Corp., Liberia. Tanker, 41.289 BRT, 74.999 DWT. 1990 verbouwd tot FSO, Oil, 44.137 GT, 83.883 DWT. 1990 vlag: Indonesie (YDDZ). 15-9-2014 rond 23:30 uur liep de CILACAP PERMINA SAMUDRA 104 grote schade op bij een brand in de machinekamer. De brand brak uit in de Javazee, ongeveer een mijl ten zuiden van Kotabaru, Zuid-Kalimantan. 56 bemanningsleden zijn geëvacueerd, maar de hoofdwerktuigkundige zat vast in de motorruimte en is nog steeds vermist, vermoedelijk overleden. Het schip had in totaal 26 bemanningsleden aan boord en vervoerde 45.000 ton dieselbrandstof. De brandschade kon beperkt blijven tot de machinekamer en bovenbouw en werd op 16 september om 21.00 uur geblust. 7-11-2022 verkocht voor sloop.



CURACAO PEARL, IMO 8308147, General Cargo Ship, 27.818 GT, 42.913 DWT. 1984 opgeleverd als CHELSFIELD door Hyundai H.I., Ulsan (31) aan Intercontinental Bulk Services Ltd., Hong Kong (Buries Markes). 1985 verkocht aan Murrayfield Shipping Ltd., Hong Kong (Buries Markes). 1989 verkocht aan Oakson Trading Ltd., Hong Kong, herdoopt CRANE ARROW. 1990 verkocht aan Solon Shipping Corp., Bahamas (C6JG6). 1994 verkocht aan Gearbulk Shipowning Ltd., Bahamas. 27-10-2009 in beheer bij Gearbulk Norway AS. 4-1-2011 in beheer bij Gearbulk Ltd. 4-3-2013 verkocht aan Curacao Pearl Shipping Co. Ltd., Bahamas, in beheer bij SMT Shipping (Cyprus) Ltd., 3-2013 herdoopt CURACAO PEARL. 13-11-2022 verkocht voor sloop. (Foto: Teun van der Zee, 16-3-1990).

DONG FANG SHENG, IMO 8915976, Bulk, 4-12-1289 te water, 2-1990 opgeleverd als OCEAN ROSE door Imabari Zosen, Marugame (1168) aan Marbella Carriers Corp., Filippijnen. 3.5890 BRT, 69.306 DWT. 1998 verkocht aan Umang Shipping Ltd., Liberia, herdoopt ISPAT UMANG. 11-2004 herdoopt PATERONISO. 5-2005 herdoopt ANAXAGORAS. 12-2006 herdoopt DONG FANG SHENG. 22-11-2022 verkocht voor sloop.

DORA, IMO 9103831, Chemical/Oil Products Tanker, 31.183 GT, 45.438 DWT. Te water als DIAMOND, 1999 opgeleverd als THEODOROS I.V. aan Arbyx Diamond Shipping S.A., Griekenland, in beheer bij Avin International Corp. of Panama S.A. 22-9-2000 in beheer bij Avin International S.A. 4-12-2003 verkocht aan Vamos Shipping S.A., Griekenland, in beheer bij Avin International S.A. 16-10-2019 in beheer bij Tanco Ship Management S.A. 7-2020 verkocht aan Notus Oceanway S.A., Griekenland, in beheer bij Tanco Ship Management S.A. 10-2022 verkocht aan Virgo Shipping & Trading Ltd., 10-2022 vlag: Comoros (D6A3032), 10-2022 herdoopt DORA. 21-10-2022 verkocht voor sloop.



EARL OF PEMBROKE, MMSI 234999080, bouwjaar 1945, die zo'n vijf jaar aan de Flaneerkade in Den Helder lag, heeft de haven verlaten voor sloop. Eerder dit jaar werd duidelijk dat er sloop dreigde voor het schip. De Russische eigenaar zag geen heil in het opknappen van het schip. De van oorsprong Zweedse driemaster had een indrukwekkende geschiedenis en verscheen in films als 'Cloud Atlas' en 'Alice in Wonderland'. Kandidaat-kopers haakten af omdat het schip niet via de binnenwateren vervoerd kan worden. Het schip is nu op sleeptouw gegaan met de 'LEN H' en 'OH SCRAP (ENI: 2102404, ex AURIGA) via de Waddenzee, Den Oever en het IJsselmeer naar de scheepssloopwerf Hoeben te Kampen op 29 november 2022, op 2 december aan wal gehesen bij Hoeben, waar de recyclingwerkzaamheden direct zijn gestart (VT, vertaald. (Foto: Paul Schaap, 3-7-2021, verhalen te Den Helder met de sleepboten JOLLY en JUTTER van de firma Krul <https://www.maritiemdenhelder.eu/>).

EH 2, IMO 8953837, Hopper, Motor, 1963 opgeleverd als DK-9. 2000 verkocht aan Rederiet Hoj A/S, Denemarken (DIS) (OYXM2), 2000 herdoopt EH 2. 2022 verkocht voor sloop naar Nederland. 9-3-2022 aanvang sloop.

EUROPAFARJAN I, IMO 6918560 (NB-298), Ferry, 1969 opgeleverd door Aalborg Værft, Aalborg (180) als PRINSESSAN CHRISTINA aan A/S Gothenburg-Frederikshavn Linie, Zweden, 5.697 BRT. 1981 verkocht aan Safe Ship Rederi A/B Zweden, herdoopt SAFE CHRISTINA. 1982 verkocht aan Stena Line A/B, Zweden, herdoopt PRINSESSAN CHRISTINA. 1983 herdoopt STENA NORDICA. 1985 verkocht aan Lion Ferry A/B Zweden, herdoopt EUROPAFARJAN I. 1987 herdoopt LION PRINCE. 1988 verkocht aan Stena Line A/B, Zweden. 1998 herdoopt STENA PRINCE. 1999 verkocht aan Freedom Ferries S.r.l., Italië, herdoopt COMMODORE. 2003 verkocht aan EneRmaR Transporti Isole Sarde S.r.l., Italië, in beheer bij Transnautic Ship Management, herdoopt PALAU. 25-5-2003 in beheer bij K-Ships S.r.l. 7-12-2004 in beheer bij Nuova Naviservice S.r.l. 2005 verkocht aan Dimaiolines S.r.l., Italië, in beheer bij Naviservice S.r.l. 3-2008 verkocht aan C-Bed B.V., Italië. 4-2008 vlag: U.K. 2008 herdoopt WIND SOLUTION. 6-2008 verbouwd tot Accommodation Ship, Offshore Support Vessel. 8.893 GT. 6-6-2008 No Longer updated by (LRF). 30-1-2018 verkocht aan Eagleshipping Ltd., Cyprus (5BXX4), in beheer bij Sea Jets Maritime Co., Piraeus, herdoopt AQUA SOLUTION. 2022 verkocht voor sloop. 20-6-2022 van Piraeus, 27-6-2022 ETA te Port Said. 14-10-2022 herdoopt RAVI. 20-10-2022 van Muscat, Oman

naar India, 3-11-2022 op Bhavnagar Anchorage, 8-11-2022 op Alang Anchorage, 9-11-2022 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

FU YI, IMO 7375492, Bulk Carrier, 22.887 GT, 38.011 DWT. 1974 opgeleverd als OGDEN SENEGAL door Sanoyasu, Osaka (331) aan Ogden Niger Transports Inc., Liberia. 20.712 GT, 37.411 DWT. 1985 verkocht aan Niger Transport Inc., Liberia, herdoopt TRENT. 1986 verkocht aan Friends Mar. Ltd., Liberia, herdoopt DAMON. 1993 verkocht aan Rora Shipping Co Ltd., Malta, herdoopt MIGUEL. 1993 verkocht aan Xinan Shipping Corp., Panama, herdoopt MIGUEL II. 7-2002 herdoopt FU XING 1. 4-2008 herdoopt SHUN DA 5. 14-10-2022 verkocht aan Jia Hao Shipping Ltd., Hong Kong, vlag: Gabon (TRAN7), 10-2022 herdoopt FU YI. 28-10-2022 op Chittagong Anchorage, 8-11-2022 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

FULL ALWAYS 168, IMO 8821319, MMSI 664513000, Fishing Vessel, 577 GT, 447 DWT. 1989 opgeleverd door Miho Zosensho, Shimizu (1353) als TENRYU MARU No. 1 aan Tenryu Sangyo K.K., Japan. 2-2008 herdoopt YUTUNA 212. 4-2017 herdoopt FULL ALWAYS 168. 1-11-2022 op Chittagong Anchorage, 11-11-2022 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

GSP PERSEU IMO 9083160, Offshore Supply Ship, 1.289 GT, 1.146 DWT. 7-1994 opgeleverd door SN Braila, Braila (1358) als PERSEU aan Petromar Romania, Constanta-Roemenie. 11-2006 (e) verkocht aan GSP, Constanta-Roemenie. 25-1-2008 verkocht aan SC Grup Servicii Petroliere S.A., Constanta, herdoopt GSP PERSEU. 4-2009 vlag: Malta (9HZH9). 27-6-2011 verkocht aan GSP Perseu Ltd., Malta, in beheer bij SC Grup Servicii Petroliere S.A., Constanta. 12-8-2015 in beheer bij Grup Servicii Petroliere Denizcilik ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul. 22-12-2021 de GSP PERSEU moet worden geveild volgens het deskundigenrapport van 16 november 2020, op basis van de beslissing van de İstanbul Anadolu 13rd Civil Court of Enforcement van 02/02/2021 met de zaak 2020/337, 2021/25. Het schip lag aangemeerd bij de Kuzey Star-scheepswerf in de wijk Tuzla Shipyards. 11-2022 te Aliğa en op het strand gezet om gesloopt te worden.



Aankondiging van de veiling van offshore sleepboot "GSP PERSEU"

Internationaal Scheepvaart Nieuws 21-12-2021, Republiek Turkije, Istanbul Anadolu 7e executiekantoor 2016/1118 TLMT. Aankondiging van de veiling van het onroerende vaartuig.

Het type, de aard, de waarde, de hoeveelheid, de belangrijke kenmerken van het vaartuig dat is besloten te worden verkocht: Een vaartuig geregistreerd in het register van buitenlandse schepen:

Volgens het deskundigenrapport van 16/11/2020 op basis van de beslissing van de İstanbul Anadolu 13rd Civil Court of Enforcement van 02/02/2021 met de zaak 2020/337, 2021/25 Beslissingsnummer: Inspectie en due diligence: Het onderwerp van het dossier is de offshore sleepboot "GSP PERSEU" met het IMO-nummer 9083160 aangemeerd op de Kuzey Star-scheepswerf in het district Tuzla Shipyards. De bakboordzijde van het schip is gefotografeerd. Echter, omdat er geen kans is om vanaf bakboordzijde aan boord van het schip te komen, verplaatst naar een andere haven met instructie van de scheepswerfmeester en van daaruit werd de boarding van mij en het paneel aan het schip verstrekt met behulp van een kraan in de cabine. Foto's van het schip zijn gemaakt vanaf bakboord- en stuurboordzijde, achtersteven- en stengelijden. Het vat met een dubbele schoorsteen, een twinpropeller en rood geschilderd, heeft volledig ontkleurde bordeauxrode verven.

Omdat er geen bemanning werkt, geen motorkamer, geen accommodatie spaceno-apparaten of apparatuur die op de brug werkt, geen beschikbare energie en ook geen elektriciteit vanaf de kust; alle plaatsen van het schip werden bezocht en gezien met behulp van zaklampen en due diligence werd uitgevoerd.

De algemene en technische kenmerken van het vaartuig worden hieronder gegeven.

M/T "GSP PERSEU" OFFSHORE TUGBOAT'S FEATURES

ALGEMENE INFORMATIE OVER DE SCHEEPSNAAM: GSP PERSEU

VLAG: MALTA. HAVEN VAN REGISTRY: VALETTA. ROEPNAAM: 9HZH9

HET TYPE VAN HET SCHIP: OFFSHORE BEVOORRADINGSSCHIP/BEVOORRADINGSSCHIP

IMO NR: 9083160. M.M.S.I NR: 249739000. BOUWJAAR: 1994.

KENMERKEN VAN DE SCHEEPSTECHNIEK: LENGTE OVER ALLES: 60,92 M. BREEDTE: 13,60 M. DIEPGANG: 4,35 M. BRUTOTONN: 1289 TON. NETTOTONN: 386 TON. DW TONNAGE: 1146 TON.

AANTAL HOOFDMACHINES:2. TOTAAL MACHINEVERMOGEN: 3628 KW. STEADY BOLLARD PULL: 36,00 TON. SNELHEID :13,00 Knots(Knoop/uur). EIGENAAR: GSP PERSEU LTD. DUE DILIGENCE

Bepaling van het bestuur

Een inspectie van het bord, de stuurpen en de achtersteven toonde aan dat; de verf van de romp was grotendeels versleten, de bovenkant van de voorschip- en voorschipuitrusting en de ankerlier en kettingen waren verroest, de stuurboord- en bakboordijzers waren in de hawse en de ijzers waren roestig, de platen van het voorschipdek hadden de eigenschap van het schilderen verloren en waren verroest.

Er werd gezien dat de verf van stuurboord en bakboordplanken van de sleepboot die het onderwerp van het dossier was vervaagd, versleten en op sommige plaatsen gemorst, en de delen daarvan lagen onder water, onderwaterschip hield algen, mosselen en baarden. De plimsoll markeringen zijn ongeverfd en onleesbaar. De dekplanken op de achtersteven zijn volledig vervormd, ze zijn niet operationeel en groot het werd gezien en vastgesteld dat het onderdeel in een gebroken toestand was, de achtersteven en de bitten aan boord waren verroest en de achterstelier was roestig en werd onbruikbaar. Alle boordsystemen op het dek zijn verroest, hun rembouten zijn gecorrodeerd roestig en kunnen niet worden geopend. Het dek achterdek is volledig roestig.

Er werd vastgesteld dat de brede en dekplaten volledig verroest waren en de witte buitenverven van de woonkamer volledig verkleurd en verroest waren.

Er is een accommodatieruimte van 4 verdiepingen op het dek, een serviceboot aan stuurboordzijde en een kraan voor een serviceboot en bakboord van boegankers bevinden zich op de hqws. Sleeplieren van het schip bevinden zich direct aan de rechterkant bij de ingang van de accommodatieruimte vanaf het dek. En de apparatuur van de ankerlier is volledig verroest en onbruikbaar geworden. Aan de linkerkant bij de ingang van de accommodatie vanaf het dek, is er een werkplaats; en een draaibank, een boor etc. apparatuur zijn beschikbaar. Daarnaast is de uitrusting in de koel- en aircoruimtes compleet. Terwijl de metgezellen gesloten waren bij de ingang van de accommodatieruimte en de machinekamer, werd 1 stuk luik uit de las verwijderd en geopend en werd toegang verleend aan de accommodatieruimte en de machinekamer. Accommodatie ruimte, hutten en kombuis zijn in verval. Hoewel de apparaten en knoppen op de brug volledig zijn onderhouden, zijn ze uitgeschakeld omdat ze lange tijd niet zijn gebruikt.

Inspectie van de accommodatieruimte.

Er is een keuken en kombuisgedeelte bij de ingang van het scheepsdek. Tijdens het onderzoek van de accommodatie werd gezien dat de hutten, de salon, het toilet, de badkamers en de kombuis in een vervallen en vuile staat verkeerden.

Inspectie van machinekamer

2 hoofdmachines merk MAN en 3 hulpdieselgeneratoren zijn beschikbaar tijdens de inspectie in de machinekamer. Hoewel de bedieningsarmen, gashendels en elektrische panelen compleet waren in de besturingscabine van de machinekamer, was schadedetectie als gevolg van het niet gebruiken niet mogelijk.

Vanwege het feit dat de generator momenteel niet op het schip werkt, geen elektriciteit vanaf de wal en er in de huidige situatie geen bewaker of beveiliging op het schip is; de machinekamer van het schip, de accommodatieruimte en het stuurhuis kunnen worden bekeken met een zaklamp onder begeleiding van de scheepswerfmeester.

In de machinekamer zijn brandstof- en olieafscheiders, pompen, luchtcompressoren, luchtflessen, ballast, brandverhogerpompen, olie, zoet water, zeewaterpompen en warmtewisselaar protected in hun plaats. De uitlaatcircuits en spruitstukken van de machines zijn onbeschadigd.

De stuurmachinekamer is bezocht en gezien en er is vastgesteld dat de stuurinrichtingen en hydraulische pompen op hun plaats en onbeschadigd zijn. Bovendien zijn koel- en luchtcompressoren en koelmiddelverdampers onbeschadigd en aanwezig. Het is gebleken dat veel circuits en klepgroepen in de machinekamer verroest zijn. De vloerdelen zijn roestig. Zeewater- en zoetwatercircuits zijn volledig gecorrodeerd.

Vanwege het feit dat de ISM-documenten en scheepscertificaten van het schip niet konden worden verkregen, kon de status / bedrijfstijd, of het geplande onderhoudssysteem is uitgevoerd, of dat ze operationeel zijn of niet, niet worden begrepen.

Inspectie van Wheel House

Tijdens de inspectie op de brug; radar, een GYRO, een ECO SOUNDER, apparaat van WHCF, een telex computer apparaat, navigator, indicator en controle-apparaat zijn beschikbaar. Er zijn twee gashendels, stuurboord- en poortgasregelaars, evenals druk- en temperatuurindicatoren van de machines, alle knoppen zijn bevestigd en op hun plaats geïnstalleerd. Ze zijn echter al ongeveer 5 jaar niet inert gebruikt. Er zijn elektrische panelen, navigatie-instrumenten en navigator op het stuurhuis, er bleek ook een stuk standaard kompas op het bovendek van de machine te zitten.

DE WAARDERING VAN HET SCHIP IN DE HUIDIGE SITUATIE

Het schip "GSP PERSEU", het onderwerp van dit dossier, is type van de "offshore sleepboot". De actie werd in beslag genomen op 20/09/2016 op het adres van de wijk Evliya Çelebi, Tersaneler street, 14/9,Tuzla door İstanbul Anadolu 7th Bailiff's Office. Het is duidelijk dat het schip lange tijd geen onderhoud meer heeft gehad zonder in bedrijf te zijn geweest. Het schip werd weggesleept van zijn locatie en naar het dok

van de Kuzey Star-scheepswerf gebracht en ligt al meer dan 4 jaar stil op dezelfde plaats zonder apparatuur te verplaatsen of te bedienen.

In de kostenvormingsmethode; er werd rekening gehouden met de vrachtkosten van de sleepboot in de huidige omstandigheden, de datum van bouw, oorsprong, kwaliteit en staat van de bestaande uitrusting, toereikendheid van de uitrusting van de sleepboot en hoe lang het schip efficiënt kan werken. Onder de factoren die van invloed zijn op de waarde van de offshore sleepboot met de naam "SAP PERSEU", wordt rekening gehouden met de bovengenoemde kenmerken van de sleepboot, de kwaliteit en staat van de platen en uitrusting, de exploitatiekosten van zijn equivalenten, vrachtkosten en de precedentschipmarkt op de wereldmarkt.

Het schip waarover een rechtszaak loopt, is gebouwd in 1994 en is op het moment van inspectie 26 jaar oud. In de normale gang van zaken, hoewel het mogelijk is dat een boot op deze leeftijd met het ordelijk uitgevoerde periodieke onderhoud van alle apparatuur op het machinedek en het stuurhuis de mogelijkheid heeft om te profiteren op de wereldmarkt en offshore en dat er in de maritieme handel van kan worden geprofiteerd; als gevolg van het feit dat zonder enig onderhoud uitgevoerd, zonder het te verplaatsen van waar het al meer dan 4 jaar is en zonder de aanwezigheid van een werknemer; vanwege het feit dat de dekplaat, sleeplijer, steel-hekanker en landingslijerbeoordeling van het schip GSP PERSEU volledig roestig en onbruikbaar zijn, het feit dat de dekplaat van deze apparatuur en alle circuits op het dek volledig roestig en onbruikbaar zijn, ondanks het feit dat alle apparatuur in de machinekamer te vinden is maar al bijna 5 jaar niet is onderhouden, (Dit onderhoud brengt hoge kosten met zich mee. Volledige vervanging van de zoetwater- en zeewatercircuits, ontmanteling van de machines en lagerbesturingen, onderhoud van alle compressoren en alle apparaten in de machinecontrolekamer en elektrische installaties op het elektrische paneel is vereist). Hoewel alle apparatuur beschikbaar is voor navigatie op het stuurhuis, zijn ze lange tijd niet onderhouden of gecontroleerd en zijn ze niet gecertificeerd, daarom vereist hun vitaliteit hoge kosten. Bovendien kan het schip, als gevolg van het verstrijken van de geldigheidsduur van alle certificaten die vereist zijn om het schip te laten varen, actief worden in de maritieme handel na de vernieuwing van de romp van het schip, het reinigen van de romp van het schip door aanmeren, beschilderen met antifouling, schilderen na de verandering van het dunner worden van het plaatwerk als gevolg van roest op het schip en dekplaten voor de vernieuwing van het dek dat de zeewaardigheidscertificaten verkrijgt van de classificatiebureaus van het schip Dit alles brengt zeer hoge kosten met zich mee.

Artikel 126 van het Wetboek van tenuitvoerlegging en faillissement

Ook de houders van het erfdienstbaarheidsrecht vallen onder de term "betrokkenen".

Dit voorbeeld komt overeen met voorbeeld 64, dat vóór deze verordening in de praktijk werd gebruikt.

Vanwege de hierboven uiteengezette omstandigheden, aangezien de offshore sleepboot met de naam "GSP PERSEU" haar economische waarde en technische staat grotendeels heeft verloren als gevolg van de huidige situatie, "heeft het schip zijn economische exploitatiepositie volledig verloren, omdat de kosten van heroperatie, onderhoudskosten en certificering hoge kosten met zich meebrengen. Ze ziet eruit als schroot in zijn huidige staat." "Daarom kon het schip "SAP PERSEU", waarop het dossier betrekking heeft, alleen worden beoordeeld in termen van waarde boven de schrootwaarde, in zijn huidige staat en zoals gezien."

Volgens mijn berekeningen wordt het LICHT SCHIP (tarragewicht) van het schip geschat op ongeveer 1000 TON, en het is duidelijk dat de informatie die is verkregen van een van de verschillende bedrijven die aan scheepssloop doen en de schrootprijs bepalen in Aliğa, waar de scheepssloopindustrie is gevestigd en van de Aliğa Ship Recycling Industrialists Associationde onderzoeken, het is duidelijk dat de schrootprijs in de Aliğa-scheepssloopzone 290 USD per ton bedraagt vanaf de inspectiedatum van 26.10.2020 voor een vaartuig met de tonnage van het schip in kwestie. Schrootprijzen voor schepen in Aliğa scheepssloopzone in Turkije worden aangegeven op de Aliğa-markt. Deze prijzen variëren afhankelijk van de marktomstandigheden. Volgens deze evaluatie;

CONCLUDEREND

De waarde van de "SAP PERSEU" (offshore sleepboot) zoals gezien op zijn locatie en in zijn huidige staat; Er werd geconcludeerd dat $1000 \text{ TON} \times 290 \text{ USD/TON} = \text{USD } 290.000,00$ (tweehonderdnegentigduizend US dollar).

Aangezien de dollarverkoopkoers van de Centrale Bank werd aangekondigd als $1 \text{ USD} = 7,97 \text{ TL}$ op de datum van 26/10/2020, werd het schip met de naam "SAP PERSEU", waarvan de waarde werd beoordeeld;

Vanaf de datum van ontdekking op 26/10/2020 is de waarde berekend op $\text{USD } 290.000,00 \times 7,97 \text{ TL} = 2.311.000,00 \text{ TL}$ (twee miljoen driehonderdelfduizend Turkse lira's).

"De gevonden waarde is de huidige waarde van het schip in de regio Tuzla shipyards. Als het schip naar het ontmantelingsgebied Aliğa wordt gebracht voor ontmanteling, moeten de loodskosten en sleepgelden voor sleepboten worden verlaagd, omdat het schip niet in staat is om te manoeuvreren en te navigeren."

Adres : Tuzla Tersaneler Bölgesi, Evliya Çelebi Mahallesi, Tersaneler Caddesi, No: 14/9 Tuzla /ISTANBUL
Value : 2.311.000,00 TRY. BTW Rate : 18 %

Annotations in the Record : Het is zoals in het Scheepsregister.

Eerste verkoop van de dag: tussen 15:00 – 15:05 op 13/04/2022

Tweede verkoop van de dag: tussen 15:00 – 15:05 op 13/05/2022

De plaats van verkoop: Mezat Salonu 2 – Istanbul Anadolu Adalet Sarayı B Blok -4.

Kat KARTAL / ISTANBUL.

Garantie: Contant onderpand wordt niet geaccepteerd op de plaats van verkoop. (Bron: Hellenic Shippingnews.com, vertaald). (Foto: Nostromelu / Marine Traffic, 13-5-2008, Midia).

IZHORA, IMO 8714009, Suction Hopper Dredger, 1.886 GT, 2.100 DWT. 3-1988 opgeleverd als SHINSEI MARU No. 8 door Shirahama Zosen, Honai (133) aan Shinsei Kaiun Y.K., Japan. 696 BRT, 2.100 DWT. 2003 herdoopt HYUNGSEONG 505. 2010 GUM HO NO. 7. 2011 herdoopt PECHERA. 2012 herdoopt PECHORA. 12-2014 verkocht aan LLC 'Yuzhmorservis' (OOO 'Yuzhmorservis'), Rusland. 30-12-2021 verkocht aan Venga Maritime Corp., Togo, herdoopt IZHORA. 3-2022 vlag: Kameroen. 11-11-2022 (e) verkocht voor sloop. 18-11-2022 op Alang Anchorage, 21-11-2022 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

KLAKKUR SK.5, IMO 7511539, Fishing Vessel, 744 GT, 265 DWT. 1977 opgeleverd door Gdynia Shipyard als KLAKKUR aan Klakkur H/f, IJsland. 1990 verkocht aan Samtog S/F, IJsland. 1992 verkocht aan Hradfrystihus Grundafjardar H/f, IJsland. 1995 verkocht aan Fiskidjan Skagfirdingur H/f, IJsland. 6-2018 herdoopt ISBORG II. 4-2019 herdoopt KLAKKUR SK.5. 29-10-2022 (mt) gearriveerd te Gent om gesloopt te worden.



LCPL ROY M. WHEAT, IMO 8523137, Logistics Vessel (Naval Ro-Ro Cargo). 20.075 GT. 15-8-1987 opgeleverd door Chernomorskiy, Nikolaiev South (234) als VLADIMIR VASLYAYEV aan Black Sea Shipping Co., U.S.S.R. 32.264 BRT, 20.075 DWT. 1992 vlag: Oekraïne. 1996 verkocht aan Amber Seatrade S.A., St. Vincent & the Grenadines, herdoopt BAZALIYA. 1997 verkocht aan Ocean Marine Nav Co. Inc., St. Vincent & the Grenadines (U.S. Navy), herdoopt LCPL ROY M. WHEAT. 1998 verkocht aan U.S. Navy. 1998 verlengd tot 263,40 meter. 2001 verbouwd c.q. aangepast voor U.S. Navy bij Bender Shipbuilding & Repair Co., Mobile, AL. 7-10-2003 in dienst gesteld bij Military Sealift Command (MSC), U.S.A. als USNS LCPL ROY M. WHEAT (T-AK-3016), in beheer bij Crowley Maritime Inc. voor Military Sealift Command. 2022 verkocht voor sloop aan SteelCoast, United States, 12-9-2022 gearriveerd te Brownsville, TX om gesloopt te worden. (Foto: M.S.C., U.S. Navy).

LS 2, IMO 5401596, kraanschip, 27.075 GT, 37.199 DWT. 1963 opgeleverd door A/S Tangen Verft (Akers 65) Stord Verft, Leirvik (542) als BELLO aan Georg Vefling, Noorwegen. Tankschip, 26.319 BRT, 45.548 DWT. 1970 verkocht aan Sricula Oceanica S.A., Italië. 16-12-1972 in positie 43.07 NB. en 9.37 OL. een explosie aan boord, total-loss verklaard, verkocht aan C.N. del Golfo, Spezia. 1973 verbouwd tot kraanschip (2.000 ton SWL) door Arsenale Triestino, 7-1973 in de vaart, 26.130 BRT, 7.057 NRT, 37.199 DWT. 1973 verkocht aan Micoperi S.p.A., Italië, herdoopt MICOPERI 26. 1981 verkocht aan Raymond Offshore Constructors Inc., U.S.A., herdoopt SIRIUS. 1981 herdoopt SIRIUS III. 1986 verkocht aan National Petroleum Construction Co. Ltd., South Yemen (Aden), herdoopt HLS-2000. 2022 verkocht voor sloop. 28-10-2022 verkocht aan Best Oasis Ltd., St. Kitts and Nevis (V4UX4), in beheer bij Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Maharashtra, India, herdoopt LS 2. 15-11-2022 op Bhavnagar Anchorage, 18-11-2022 op Alang Anchorage, 22-11-2022 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

MAERSK CURLEW, IMO 8124046 (NB-271), 24-3-1983 te water, 21-6-1983 opgeleverd door Odense Staalskibsværft A/S, Lindo (97) als DORTHE MÆRSK aan A.P. Møller, Denemarken. 51.838 BRT, 99.800 DWT. 1992 verkocht aan Silver Yu Navigation Inc., St. Vincent & the Grenadines, 5-1992

herdoopt BIN HE. 1993 verkocht aan Zhuhai Shipping Enterprise Co. Ltd., China. 1995 verkocht aan The Maersk Co. Ltd., Isle of Man, 12-1995 herdoopt MAERSK DORSET. 1996 verbouwd tot FPSO. 17-6-1997 herdoopt MAERSK CURLEW. 25-7-2013 verkocht aan Shell UK Ltd., Londen, 7-2013 herdoopt CURLEW. 16-1-2019 (e) verkocht voor sloop naar Aliğa, Turkije. 6-2019 te Dundee om schoongemaakt te worden. 6-2020 verkocht voor sloop aan AF Gruppen. 17-9-2020 vertrokken van Dundee naar Nedre Vats, Noorwegen met de sleepboot LOKE VIKING, assistentie te Noorwegen en afgemeerd met o.a. BB WORKER BB POWER, BB SERVER en BB COASTER. 22-7-2020 bij AF Environmental Base Vats, Nedre Vats, Noorwegen, de sloop zou 2024 gereed moeten zijn.

Ontmanteling Shell CURLEW FPSO gaat van start in Noorwegen

Het werk om een enorm schip, dat meer dan 20 jaar de Britse Noordzee heeft gediend, op te breken en te recyclen, is begonnen in Noorwegen. De Curlew FPSO, die werd geëxploiteerd door Shell (LON: SHELL), werd deze week ingeladen via een 'float-over', en de daaropvolgende site-move-operatie op Vats yard in Rogaland.

AF Offshore Decom gaat het 235 meter lange schip nu reinigen en ontmantelen.

Ten minste 97% van de materialen zal opnieuw worden gebruikt - de eerste keer dat een schip van dit type is gerecycled in Noorwegen, aldus het bedrijf. Het is ook de eerste keer dat de gekozen ontmantelingsoplossing - bekend als een 'float-over-float-in'-operatie - op zo'n grote schaal overal ter wereld wordt gebruikt. Het proces omvat het gebruik van een half-afzinkbaar zwaar hefschip, in dit geval het Chinese XIN GUANG HUA, om het schip uit het water te tillen. Van daaruit kan het vervolgens op de kade worden gerold.

Een tussenstop in Dundee

CURLEW produceerde olie en gas uit zijn gelijknamige veld, ongeveer 130 mijl ten zuidoosten van Aberdeen, waar het in 1997 werd ingezet. Shell kocht de FPSO in 2013 voordat het ongeveer vijf jaar later ontwerp-ontmantelingsplannen indiende bij de Britse regering. De in Londen genoteerde supermajor was oorspronkelijk van plan om de CURLEW naar Turkije te vervoeren voor ontmanteling, nadat het een schoonmaakbeurt had ondergaan door Augean in Dundee. Het arriveerde in juni 2019 in de Schotse stad, maar Energy Voice bracht een paar maanden later het nieuws naar buiten dat de afvalbeheerdienst het werk niet kon voltooien. Delen van de FPSO konden niet worden gereinigd zonder eerst te worden ontmanteld, maar Dundee had geen speciale scheepsrecyclingfaciliteiten. Shell lanceerde vervolgens een tweede ronde van concurrerende aanbestedingen voor een oplossing voor één werf.

Werk duurt vele maanden

AF Offshore Decom heeft het contract, dat engineering, voorbereidend werk, ontmanteling en recyclingwerk omvat, ingepakt, waarbij het schip Schotland voor het laatst in 2020 verliet. Lars Myhre Hjelmset, executive vice president voor offshore in AF Gruppen, het moederbedrijf van AF Offshore Decom, zei: "Dit is een zeer complex logistiek project met aanzienlijke maritieme activiteiten. We zijn er trots op dat we dergelijke ingewikkelde operaties op een veilige en milieuvriendelijke manier kunnen uitvoeren." Voorbereidende werkzaamheden aan CURLEW zijn al "enige tijd" aan de gang op AF Environmental Base, met ongeveer 4.000 ton afgesneden van het gewicht van het schip - het weegt nu ongeveer 21.000 ton. Na de float-over-float-in-operation, die deze week werd afgerond, staat de FPSO nu aan wal, de "grootste single offloading van een productieschip" die op deze manier is uitgevoerd. (Bron: energyvoice.com, vertaald, door Hamish Penman, 11-11-2022).

MAERSK TAIKUNG, IMO 8806503, Bulk Carrier. 38.337 BRT, 70.424 DWT, 15-2-1990 te water, 5-1990 opgeleverd door Hyundai H.I., Ulsan (646) als MAERSK TAIKUNG aan A.P. Moller Singapore Pte. Ltd., Singapore. 24-9-2001 verkocht aan Spar Shipholding AS, Noorwegen (NIS), herdoopt SPAR CARINA. 4-12-2006 verkocht aan Atlasnavios Navegacao LDA, 12-2006 vlag: Malta, in beheer bij Bnavi Ship Management S.r.l., 12-2006 herdoopt B ASIA. 20-4-2009 in beheer bij Sequest Shipmanagement S.r.l. 16-4-2012 verkocht aan Shunfu Shipping Hong Kong Ltd., 4-2012 vlag: (Panama (3FDE3), in beheer bij Greatsources Shipping Consultants Ltd., Fuzhou, Fujian en Cosco Wallem Ship Management, 4-2012 herdoopt SHUN FU. 3-5-2013 in beheer bij Greatsources Shipping Consultants Ltd., Fuzhou, Fujian. en Chengyi International Ship. 29-4-2021 in beheer bij Greatsources Shipping Consultants Ltd., Fuzhou, Fujian en CSL Shipping Co Ltd., Hong Kong. 7-10-2022 verkocht voor sloop (612 USD/TO). 3-12-2022 op Chittagong Anchorage.

MARGRETHE FIGHTER, IMO 8705620, 270 GT, 425 DWT. 1988 opgeleverd als MARGRETHE HØJ door Assens Skibsværft A/S (316) aan Erik Høj Hansen A.p.S., Horsens-Denemarken (OXBC) (John Møller Skibsagentur A.p.S.). 2001 verkocht aan Margrethe Fighter, Denemarken (DIS) (OXBC2) (Skalo Havbrug), 7-2001 herdoopt MARGRETHE FIGHTER. 6-2004 verkocht aan Peter Madsen Rederi A/S, Denemarken (DIS) (OXBC2). 17-2-2021 bij Trelleborg gekapseisd, 1 man vermist, gelicht door het Deense kraanschip SANNE A (IMO: 8749602), total-loss verklaard. 11-2022 te Grenã om gesloopt te worden bij Fornæs Ship Recycling.

MARK K, IMO 7816604, Tug, 172 GT. 1980 opgeleverd door Diamond Manufacturing, Savannah GA (M-473) als MARK K aan Bay Houston Maritime Industries Inc. (G & H Towing Co.), United States of America (WQZ8). 2022 verkocht voor sloop aan International Shipbreaking Ltd, United States, 15-9-2022 gearriveerd te Brownsville, TX om gesloopt te worden.

MARSHAL NOVIKOV, IMO 8036108, Fish Factory Ship, 4.378 GT, 1.810 DWT. 1982 opgeleverd door Chernomorskiy S.Y., Nikolayev als MARSHAL NOVIKOV aan U.S.S.R. 3.385 BRT, 1.810 DWT. 1992 verkocht aan Kaliningrad Trawler Fleet, Rusland. 1997 verkocht aan Namsov Fish Enterprise P/L, St. Vincent & the Grenadines, herdoopt MARS. 29-7-2010 verkocht aan Limmat Inter S.A., 7-2010 vlag: St.

Kitts and Nevis, in beheer bij Baltreids SIA. 9-2010 herdoopt MARSHAL NOVIKOV. 5-2013 verkocht aan Baltreids SIA, 5-2013 vlag: Letland. 22-12-2014 verkocht aan Oceanic Fisheries NB Ltd., 12-2014 vlag: St. Kitts and Nevis. 6-2015 verkocht aan Baltreids SIA, 6-2015 vlag: Letland. 2009 verkocht aan Oceanic Fisheries NB Ltd., 2019 vlag: Georgië. 10-2020 vlag: Kameroen (TJMC118). 2022 verkocht voor sloop naar Alang, India, 5-12-2022 op Bhavnagar Anchorage.

MASTER, IMO 7406980, Offshore Tug/Supply Ship, 15-3-1975 opgeleverd door Arnheemsche Scheepsbouw B.V., Arnhem (471) als WIMPEY SEAFOX aan Wimpey Marine Ltd., U.K. 1.374 BRT. 1987 verkocht aan Rimorchiatori Napoletani S.p.A. Italië, herdoopt GARGANO. 1998 verkocht aan Portosalvo Ltd., U.K., 1998 herdoopt ROO. 1998 verkocht aan R & B Falcon Corp., Bahamas, 7-1998 herdoopt CHAMPION. 1999 verkocht aan R & B Falcon Drilling Co. Inc., Bahamas, in beheer bij R & B Falcon Corp. 2001 verkocht aan Vessy Developments Ltd., Bahamas, in beheer bij Specialist Marine Services Ltd., 2001 herdoopt MASTERMAN. 2004 verkocht aan Marigulf Shipping, vlag: Italië, 2004 in beheer bij Micoperi S.p.A. en Leadership Management & Services, 2004 herdoopt MASTER. 2005 verkocht aan Micoperi Gruppo Protan, vlag: Italië. 3-2010 in beheer bij Micoperi S.p.A. en Nuova Naviservice S.r.l. 5-2011 verkocht aan Micoperi S.p.A., vlag: Italië. 11-11-2015 verkocht aan Micoperi SP S.A. de C.V., Mexico (XCAV8), in beheer bij Micoperi S.p.A., Ravenna en Nuova Naviservice S.r.l. 9-11-2022 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden.

MCDERMOTT DERRICK BARGE NO. 27, IMO 8757685, 1974 opgeleverd door Kanrei Shipbuilding, Sanmu, Japan (K-179) als MCDERMOTT LAY BARGE No. 27 aan J. Ray McDermott & Co. Inc., Wilmington-Delaware-U.S.A. Pijpenlegger, 10.048 BRT. 1982 verbouwd tot kraanponton. 1983 herdoopt MCDERMOTT DERRICK BARGE No. 27. 23-9-2022 verkocht voor sloop. 2022 herdoopt BARGE 27. 10-2022 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

MEI ZHOU 1, IMO 8900476, Bulk Carrier, 36.616 GT, 69.950 DWT. 22-7-1989, 10-1989 opgeleverd door Sanoyas Corp., Mizushima (1093) als PADAUK aan Burma Navigation Corp., Birma (Myanmar). 1996 verkocht aan Mars Shipping Co. S.A., Panama. 1999 verkocht aan Boracan Maritime Co. Ltd., Cyprus, herdoopt NEWMAN D. 2004 verkocht aan Loudio Shipping Ltd., Cyprus, herdoopt OINOUSSIOS. 5-2005 herdoopt ARISTAGORAS. 6-2006 herdoopt ARISTA. 2007 herdoopt MING ZHOU 68. 13-10-2022 vertrokken van Taicang naar Chittagong. 18-10-2022 verkocht aan Jieda Shipping Co. Ltd., Panama (3E3770), in beheer bij Sinounion Shipping Service Ltd., Hong Kong, China, 10-2022 herdoopt MEI ZHOU 1. 21-10-2020 verkocht voor sloop aan Chittagong Breakers. 7-12-2022 op Chittagong Anchorage.

MORAZ, IMO 9104809 (NB-298), General Cargo Ship, 7617 GT, 9444 DWT. 1995 opgeleverd als BLUMARLIN. 2013 herdoopt BLUMARE. 2014 herdoopt VADI. 16-11-2016 verkocht aan Moraz Shipping LLC, Israel, vlag: St. Vincent and Grenadines, in beheer bij Haifa Marine Shipping Ltd., Haifa, 2016 herdoopt MORAZ. 11-3-2022 te Iskenderun los geslagen en gestrand in positie 36.41.05 NO. en 36.12.09 OL, liep flinke bodemschade op en de machinekamer onder water, vlot gebracht. 16-6-2022 weer aan de grond. 10-2022 verkocht voor sloop naar Turkije. 9-11-2022 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden.

NAGADO, IMO 9194907, Fishing Support Vessel, 499 GT. 1998 opgeleverd. 16-9-2022 verkocht aan Orient Star Lingyun S.A., Belize (V3LV3), herdoopt NAGADO. 1-11-2022 van Kagoshima, Japan. 16-11-2022 op Chittagong Anchorage, 24-11-2022 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

ORIENT 1, IMO 9141326, Bulk Carrier, 75.752 GT, 149.322 DWT. 1997 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan als KEOYANG ORIENT. 22-4-2022 verkocht voor sloop (650 USD/TO). 17-5-2022 verkocht aan Maitland Navigation Ltd., Liberia (5LFY5), in beheer bij Hermes Maritime Services Pvt. Ltd., Navi Mumbai, India, 5-2022 herdoopt ORIENT 1. 8-11-2022 op Bhavnagar Anchorage, 10-11-2022 op Alang Anchorage, 11-11-2022 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

PARTIZAN, IMO 9113020, General Cargo Ship, 3.891 GT, 5.820 DWT. Casco gebouwd bij Valstybine Laivu Statykla "Baltija", Klaipeda (301), 1996 opgeleverd door Ast. de Huelva S.A. (565) als ASTA aan Lithuanian Shipping Co., Litouwen (LYJD). 2002 in beheer bij DFDS Seaways AB en LISCO, herdoopt TORM ASTA. 2002 verkocht aan Breeze Corp., Litouwen, in beheer bij Erma Shipping Co. Ltd. 12-2002 herdoopt ASTA. 2-2014 vlag: St. Kitts and Nevis. 2-2014 herdoopt ST. OLGA. 26-3-2015 verkocht aan Gudzon Shipping Co. LLC, Rusland (UBFN5), 3-2015 herdoopt PARTIZAN. 25-2-2019 tijdens een reis van Nachodka naar Pohang met een lading schroot, kreeg in de Japanse Zee een explosie in het voorschip gevolgd door een brand. Door de explosie liep het twee gaten op in de boeg van 40 cm x 15 cm & 30 cm x 45 cm, ongeveer zes meter boven de waterlijn. Het vuur werd geblust door de bemanning (13 man). Het schip vervolgde zijn reis zonder dat er externe hulp nodig was. Een onderzoek zou worden uitgevoerd na de aankomst te Pohang, Zuid-Korea. 26-2-2019 ETA. 12-3-2019 nog vast te Pohang vanwege een gebrek aan brandstof nadat de Pohang Bunker Company weigerde het schip te bunkeren, uit angst voor waarschijnlijke repercussies, omdat het schip en haar eigenaar op de zwarte lijst stonden van het Amerikaanse ministerie van Financiën voor illegale handel met Noord-Korea. De meester diende een zeeprotest in. De bemanning verliet het schip en werd ondergebracht in een hotel. 12-3-2019 en 17-4-2019 verhaald te Pohang. 11-2022 gesloopt te Busan.

SHIN TANEGASHIMA, IMO 9083976, Ro-Ro Cargo Ship, 1.009 GT, 1.200 DWT. 11-1993 opgeleverd door Honda Zosen, Saiki (852) als SHIN TANEGASHIMA MARU aan Satomura Kyodo Kisen K.K., Nishinoomote-Japan. 999 GT, 1.200 DWT. 2018 verkocht aan Kyodo Ferry Unyu YK, Japan. 13-9-2022 verkocht aan Orient Star Lingyun S.A., Belize (V3LP3), in beheer bij Marukichi Commerce Co. Ltd., Kita-ku, Okayama-shi, Okayama-ken, Japan, 9-2022 herdoopt SHIN TANEGASHIMA. 22-11-2022 op Chittagong Anchorage, 29-11-2022 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

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



SUPERSTAR AQUARIUS, IMO 9008421 (NB-292), 14-11-1992 te water, 4-5-1993 opgeleverd door Chantiers de l'Atlantique, St. Nazaire (D30) als WINDWARD aan Kloster Cruise Ltd., Nassau-Bahamas. 39.127 GT, 4.800 DWT. 14-5-1993 eerste cruise vanaf Fort Lauderdale naar San Francisco. 18-10-1997 middensectie te water, gebouwd door Seebeckwerft, Bremerhaven, Duitsland, 14-1-1998 t/m 3-1998 verbouwd en verlengd met de sectie (39,81 meter) bij Lloyd Werft, Bremerhaven, Duitsland. 51.309 GT, 28.920 NT, 6.731 DWT. 3-1998 verkocht aan Norwegian Cruise Line, Bahamas, 14-3-1998 herdoopt NORWEGIAN WIND. 1-2007 verkocht aan Superstar Aquarius Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Star Cruises, herdoopt SUPERSTAR AQUARIUS. 1-12-2021 te Port Klang. 25-4-2022 verkocht voor sloop. 24-5-2022 verkocht aan VDLV DMCC, Dubai, vlag: St. Kitts and Nevis (V4SA4), in beheer bij VDLV DMCC en Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Maharashtra, 410206, India, herdoopt ARIUS. 13-11-2022 van Hambantota, Sri Lanka naar Alang, 23-11-2022 op Bhavnagar Anchorage, 25-11-2022 op Alang Anchorage, 26-11-2022 te Alang (Plot 24G)op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: ARIUS: Rajput Nilesh FB).

SUPERSTAR GEMINI, IMO 9008419 (NB-292), Passenger (Cruise) Ship, 50.764 GT. 24-2-1992 te water bij gelaten bij Chantiers de l'Atlantique, St. Nazaire (C30), 4-11-1992 opgeleverd aan Kloster Cruise Ltd., Nassau-Bahamas. 39.217 GT. 5-12-1992 te Port Everglades gedoopt DREAMWARD. 3-1998 t/m 5-1998 verlengd bij Lloyd Werft, Bremerhaven van 190,04 naar 229,84 meter. 50.764 GT, 6.731 DWT. 12-5-1998 verkocht aan Ocean Dream Ltd., Nassau-Bahamas, herdoopt NORWEGIAN DREAM. 24-8-1999 tijdens een reis van Zeebrugge naar Dover in aanvaring gekomen met m.s. EVER DECENT, 4-9-1999 t/m 4-10-1999 gerepareerd bij Lloyd Werft, Bremerhaven. 30-3-2003 in beheer bij NCL Bahamas Ltd. 11-12-2006 verkocht aan Ocean Dream Ltd., Nassau-Bahamas. 23-4-2008 verkocht aan Louis Cruise Line (Marzio Shipholding Corp.) voor overdracht in november 2008, in charter Norwegian Cruise Line. 30-9-2008 de verkoop afgeblazen. 15-12-2008 (e) verkocht aan Ocean Dream Ltd., Bahamas, in beheer bij Genting Cruise Lines. 10-2009 t/m 3-2011 opgelegd bij Neorion yard, Syros. 4-2011 van Piraeus naar Singapore. 5-2011 opgelegd te Singapore. 8-2012 herdoopt SUPERSTAR GEMINI. 26-12-2021 te Penang. 23-5-2022 verkocht aan VDLV DMCC, Dubai, vlag: St. Kitts and Nevis (V4SD4), in beheer bij VDLV DMCC en Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Maharashtra, 410206, India, herdoopt GEM. 25-4-2022 verkocht voor sloop. 3-7-2022 van Hambantota, Sri Lanka naar Alang, 22-11-2022 op Bhavnagar Anchorage, 26-11-2022 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

TAMPEN, IMO 9276896, Offshore Supply Ship, 3.325 GT, 4.345 DWT. 7-2002 opgeleverd als HAVILA TAMPEN aan Havila Supply Ships AS, Noorwegen, in beheer bij Bourbon Offshore Norway AS. 9-2003 verkocht aan Bourbon Ships AS, Noorwegen, in beheer bij Bourbon Offshore Norway AS. 9-2003 herdoopt BOURBON TAMPEN. 6-2013 vlag: St. Vincent and Grenadines, 11-6-2013 in beheer bij Bourbon Offshore Norway AS en Bourbon Offshore Greenmar Ltd. 13-2-2021 verkocht aan Prince Marine Transport Service, 2-2021 vlag: St. Kitts and Nevis (V4IK4), 2-2021 herdoopt TAMPEN. 30-4-2022 vertrokken van Owendo Anchorage, Gabon. 26-10-2022 verkocht aan Nan Lian Ship Management

- LLC, St. Kitts and Nevis. 14-11-2022 (e) verkocht voor sloop, 25-11-2022 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.
- THEBAUD SEA, IMO 9219410 (NB-293), Offshore Supply Ship, 2.594 GT, 3.406 DWT. 7-7-1998 contract, 1-8-1998 kiel gelegd, 30-9-1999 opgeleverd door Halter Marine Inc. (1798) als THEBAUD SEA aan Secunda Atlantic Inc., Canada, in beheer bij Secunda Marine Services Ltd. 2.594 GT, 6 x Caterpillar 3516TA, Caterpillar Inc. gekoppeld aan 2 elektromotoren. 2007 verkocht aan McDermott Gulf Operating Company Inc. 13-12-2019 (e) verkocht voor sloop. Niet gesloopt. 28-12-2021 verkocht aan Riya Shipping Corporation, St. Kitts and Nevis, in beheer bij WSC Shipping Pte. Ltd., Singapore, herdoopt SERENITY. 7-2-2022 in beheer bij Sals Shipping Pvt. Ltd., Navi Mumbai en WSC Shipping Pte. Ltd., Singapore. 24-10-2022 van Dubai. 11-11-2022 op Alang Anchorage, 13-11-2022 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.
- TIAN YU 2, IMO 8904214, Bulk. 31-3-1989 contract, 22-7-1989 kiel gelegd, 4-1-1989 te water, 1-12-1989 opgeleverd door Saiki Jukogyo, Saiki (1006 als KEN KON aan Delica Shipping S.A., Vietnam. 13.695 BRT, 22.271 DWT. 1996 verkocht aan Majesty Steamship S.A., Panama, herdoopt EVER MAJESTY. 2002 verkocht aan Easy Navigation Ltd., Malta, herdoopt EASY RIDER. 2003 verkocht aan Tame Shipping Ltd., Malta, herdoopt BLU MISTRAL. 2007 vlag: China (BKET), 8-2007 herdoopt TUO ZHAN 2. 6-2012 verkocht aan Ningbo Pacific Shipping Co. Ltd., China. 3-2017 herdoopt TIAN YU 2. 11-2022 vlag: Panama (3E4130), herdoopt FUNING 2. 13-11-2022 op Zhoushan Anchorage. 13-11-2022 verkocht voor sloop. 13-11-2022 van Zhoushan naar Chittagong, 11-12-2022 ETA te Chittagong.
- TOYO MARU NO.28, IMO 8717001, Fishing Vessel, 379 GT, 231 DWT. 1988 opgeleverd door Kanasashi Co., Shimizu (3153) als JUTOKU MARU No. 18 aan Osato Suisan Y.K., Japan. 2002 verkocht aan Hokuryo Sangyo K.K., Japan, herdoopt HOKURYO MARU No. 8. 2007 herdoopt TOYO MARU NO.28. 5-2019 herdoopt FARQUHAR NO. 1. 1-11-2022 op Chittagong Anchorage, 11-11-2022 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.
- U-16, Duitse onderzeeër, 2011 uit dienst gesteld, 24-11-2022 van het Marinedepot Kiel naar Kieler Schrotthandel (KSH), Kiel met de drijvende bok ENAK om gesloopt te worden.
- UNTER, IMO 8721155, Fish Factory Ship, 4.407 GT, 1.810 DWT. 1986 opgeleverd door Chernomorskiy, Nikolaiev (554) als KAPITAN YEDEMSKIY aan U.S.S.R. 1992 verkocht aan Riga Trawling & Ref. Fleet, Letland, herdoopt KAPTEINIS JEDEMSKIS. 1997 verkocht aan Stock Investment Ltd., Belize. 1998 verkocht aan Kalingradskaya Ryboprom, Rusland, herdoopt KAPITAN YEDEMSKIY. 2005 verkocht aan Fishing Fleet-For JSC, Rusland. 27-6-2008 verkocht aan Atlantrybflot JSC, Rusland. 2013 verkocht aan For Co. Ltd., Rusland, 2013 herdoopt KAPITAN EDEMSKIY. 15-7-2019 verkocht aan Gelsey Investments Inc., Belize, in beheer bij Antares MV LLC, 7-2019 herdoopt HUNTER. 11-10-2022 verkocht aan IGWT Pte. Ltd., Singapore, 10-2022 vlag: Kameroen (TJM0095), 10-2022 herdoopt UNTER.
- VIVIA, IMO 9088938, Asphalt/Bitumen Tanker, 5.942 GT, 9.776 DWT. 22-7-1994 te water gelaten door Union Naval de Levante, Valencia (225), 11-1994 opgeleverd als MAR ALMUDENA aan Maritima Del Carmen SA, Santa Cruz de Tenerife-Spanje. 2004 thuishaven en vlag: Majuro-Marshall Islands. 2007 thuishaven en vlag: Valletta-Malta. 30-1-2013 verkocht aan SCF Marpetrol S.A., Valletta-Malta (MAREXCO). 24-4-2014 verkocht aan Blue Round Shipping Corp., 4-2014 vlag: Panama (3ECQ9) (MAREXCO). 28-11-2018 in beheer bij MAREXCO en Maritec Tanker Management Pvt. Ltd., Mumbai. 13-6-2019 in beheer bij Blue Round Shipping Corp., Blue Round Shipping Corp., Panama en Maritec Tanker Management Pvt. Ltd. 27-9-2022 van Durban naar Chittagong. 11-2022 verkocht aan Chittagong Breakers. 28-11-2022 op Chittagong Anchorage, 6-12-2022 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.
- WFD RIG 300, IMO 8756215, Drilling Rig, Jack Up, 1.183 GT. 1974 opgeleverd door Sasebo H.I. als TRANSWORLD RIG 62 aan Transworld Drilling Co., Panama. 1991 herdoopt NOBLE RIG 62. 1991 herdoopt CECIL FORBES. 1997 herdoopt PRIDE TEXAS. 2009 herdoopt SEAHAWK 3000. 2011 herdoopt HERCULES 300. 2017 herdoopt WFD RIG 300. 2022 door White Fleet Drilling LLC, United States of America verkocht voor sloop aan Modern American Recycling Servicess, United States, 13-9-2022 gearriveerd te Pascagoula om gesloopt te worden.
- XETHA BHUM, IMO 9046411, Container Ship, 11.086 GT, 15.302 DWT. 10-2-1993 te water, 6-1993 opgeleverd door Hanjin H.I., Ulsan (618) als XETHA BHUM aan Regional Container Lines (S) Pte. Ltd., Singapore (RCL Shipmanagement Pte. Ltd.). 1998 verkocht aan Regional Container Lines Public Co. Ltd., Bangkok-Thailand. 12-2009 vlag: Singapore (9V8477). 11-2022 verkocht voor sloop (619 USD/TO).
- YUK TUNG, IMO 9030591, Crude Oil Tanker, 8-9-1994 opgeleverd door Sestri CN, Genoa-Sestri (5919) als CARLOTTA aan Fermar S.p.A., Napels. 20.200 GT, 36.457 DWT. 1996 verkocht aan Premuda S.p.A., Napels, herdoopt FOUR RIVERS. 1997 verkocht aan Finaval S.p.A., Palermo, herdoopt ISOLA MAGENTA. 2011 herdoopt SANTRINA. 19-5-2017 verkocht aan Yuk Tung Energy Inc., Dominica, in beheer bij Yuk Tung Energy Pte Ltd., 5-2017 herdoopt YUK TUNG. 1-2018 vlag: onbekend. 2022 verkocht voor sloop naar China. 5-5-2022 te China om gesloopt te worden.

Rotterdamse Scheepvaartboekhandel

Van der Takstraat 218, 3071 LM Rotterdam

[Rotterdamse Scheepvaartboekhandel](http://www.rotterdamse-scheepvaartboekhandel.nl)

