

KONINGIN DER NEDERLANDEN,

Prinses van Oranje-Nassau, enz., enz., enz.



Allen, die deze zeebrief zullen zien of horen lezen, saluut! doen te weten:

door de
wanneer
haeren

Het is Ons voldoende gebleken, dat het

madorracht schip

ZEEBRIEF#166

9 mei 2020

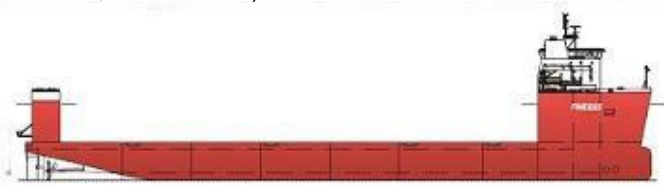


Mutaties Nederlandse Zeeschepen, NIEUWSBRIEF 268

ADMIRAAL 9005326 (NB-247), 1991 opgeleverd door Scheepswerf Lanser B.V., Sliedrecht (704) als ADMIRAAL aan Rederij Madora B.V., Lemmer. 4.059 BRT, 415 TEU. 1992 herdoopt SEA ADMIRAL. 1995 herdoopt ADMIRAAL. 1997 herdoopt MIR. 1998 verkocht aan Emil Nolde Shipping Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Beluga Shipping G.m.b.H., herdoopt EMIL NOLDE. 29-3-2005 (e) verkocht aan Kirke Shipping Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Estonian Shipping Co., Tallinn. 4-7-2005 (e) verkocht aan K/S Difko Vergi, vlag: Isle of Man, in beheer bij Estonian Shipping Co., Tallinn. 26-9-2005 (e) herdoopt VERGI. 2008 verkocht aan Pestige Cargo Maritime Co. Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Cargohunters AS, Tallinn, 26-5-2008 (e) herdoopt KERGI. 20-2-2014 (e) in beheer bij Cargohunters AS, Tallinn en Marine Bureau Parus Ltd., Novorossiysk. 13-1-2015 tijdens een reis van Arkhangelsk naar Hull ten westen van Stavanger circa 1.000 m3 hout verloren, het hout dreef naar Karmøy en Bømlo, 14-1-2015 een deel van de lading spoelde aan bij Torvastad, duizenden planken dreven de Feøy Sound in waar Coastguard vessel ÅLESUND patrouilleerde. 16-10-2015 (e) in beheer bij Klip Marine Shipmanagement Ltd., Tallinn voor Cargohunters AS, Tallinn, 10-2015 vlag: thuishaven en vlag: Basseterre-St. Kitts & Nevis, roepsein V4JJ3, 10-2015 herdoopt POMOR TRADER. 5-7-2017 te Rotterdam. 7-7-2017 in de Waalhaven te Rotterdam. 7-9-2017 geïnspecteerd te Rotterdam, 291 gebreken, 8-9-2017 door PSC onder detentie geplaatst wegens ernstige gebreken. 1-2018 in beheer bij Cargohunters AS, Tallinn. 28-4-2018 op de Nieuwe Maas te Rotterdam met voor de sleepboot 'GEPKE III' en achter de duwboot 'WALVIS', het transport ging om 10:05 uur door de Erasmusbrug bestemming de voormalige IJsselwerf locatie, Schaardijk, Kralingse Veer, Rotterdam. 5-2018 naar Dockside Shipfacilities B.V., Bolnes, Rotterdam. 11-5-2018 (e) verkocht aan Trendy Shipping Co., Constanta, 6-2018 vlag Togo, roepsein 5VFU8, in beheer bij Spania Trading Ltd., Constanta, herdoopt MARIAM. 27-6-2018 vertrokken van Bolnes naar een ankerplaats bij Hoek van Holland. 28-6-2018 vertrokken van de ankerplaats. 29-6-2018 op een ankerplaats bij Brighton. 2-7-2018 vertrokken naar Figueira da Foz, 6-7-2018 te Figueira da Foz, Portugal. 24-3-2020 verkocht aan Accord Shipping Co. Ltd., Constantza, vlag: Togo, in beheer bij Alliance Shipping Ltd-Sey Constanta, herdoopt NATALIA. (Foto: Teun v.d. Zee, 12-4-1996).

Rotterdamse Scheepvaartboekhandel

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





ARKLOW ACE, IMO 9851957 (NB-266), 14-12-2015 kiel gelegd, 6-3-2020 te water gelaten bij Shipyard Ferus Smit (439), assistentie verleenden de sleepboten WATERPOORT en GRUNO III, i.a. voor Arklow Shipping ULC, Wicklow, Ierland, 6-4-2020 van de werf naar Delfzijl met de sleepboten WATERPOORT en GRUNO IV, 7-4-2020 proefvaart op de Eems en naar de Eemshaven, 8-4-2020 de 2e proefvaart op de Eems en naar Delfzijl, 9-4-2029 gearriveerd te Leer. (Foto: Frits Olinga, 8-4-2020, Eemshaven).



DRECHTBORG, IMO 9196163 (NB-207), 29-6-1998 kiel gelegd, 25-2-2000 te water gelaten, 26-4-2000 opgeleverd door B.V. Scheepswerven v/h Gebr. van Diepen, Waterhuizen (1044) aan C.V. Scheepvaartonderneming Drechtborg, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. 6.187 GT, 3.331 NT, 8.865 DWT. 27-4-2000 vertrokken van Delfzijl naar zee, 29-4-2000 gearriveerd te Vlissingen om kolen te laden voor Luleå, Zweden. 8-7-2000 herdoopt MSC SKAW. 8-2002 herdoopt DRECHTBORG. 10-5-2003 gearriveerd op de Nieuwe Waterweg met bestemming Moerdijk, 11-5-2003 herdoopt NORMED

ROTTERDAM, 13-5-2003 vertrokken van Moerdijk als NORMED ROTTERDAM met bestemming Antwerpen om te laden voor Turkije, de naam te Antwerpen erop geschilderd (29-5-2003 geregistreerd). 21-4-2005 (BV) herdoopt DRECHTBORG. 6-2008 (e) verkocht aan Wagenborg Rederij B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. 18-7-2014 verkocht aan Svetlana Shipping C.V., Malta, roepsein 9HA3732, in beheer bij NBZ en Ithaca Holding, in bevrachting bij Dragon Maritime Trading Ltd., in technische en personeel beheer bij Victoria Maritime Co., te Varna overgedragen, 24-7-2014 herdoopt SVETLANA. 10-2-2015 in beheer bij Victoria Maritime Trading Ltd. 2016 verkocht aan Svetlana B.V., Malta, in beheer bij Victoria Maritime Trading Ltd. 7-7-2018 verkocht aan Dragon Maritime Trading Co. Ltd., Malta, in beheer bij Victoria Maritime Trading Ltd. 27-3-2020 verkocht aan MV Alexandra LLP, Barbados, roepsein 8PAV9, in beheer bij Vertom Scheepvaart- en Handelmaatschappij B.V., Rhoon en Powdermill Navigation Inc., Athene, herdoopt ALEXANDRA. (Foto: M. Coster, 8-4-2012 t.h.v. Fischerhutte onderweg naar Vlissingen).



FRIO ANTARCTIC, IMO 9076258 (NB-194), 4-1993 kiel gelegd, 19-2-1994 te water gelaten, 9-1994 (GL) opgeleverd door 61. Kommunars Shipyard, Nikolayev (1140) als FRIO ANTARCTIC aan Sea Triumph S.A., Panama, roepsein 3FZS3. 30-4-2002 (e) in beheer bij Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athene. 2005 verkocht aan Pareefers KS, Panama, in beheer bij Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athene. 2011 in operationeel beheer bij HRP Hamburg Reefer Pool N.V., 2011 in de pool en beheer bij Seatrade Groningen B.V. 2-2013 verkocht aan Rainbow Reefers Ltd., St. Kitts and Nevis, in beheer bij Arctic Shipping LLC, St. Petersburg, 8-3-2013 (GL) herdoopt FRIO PETROPAVLOVSK. 10-3-2015 verkocht aan Sino Tracker Ltd., St. Kitts and Nevis, in beheer bij Arctic Shipping LLC. 30-11-2017 in beheer bij Arctic Shipping LLC en Fairwind Shipmanagement Ltd. 11-12-2019 verkocht aan Oceaniva Maritime Ltd., Limassol-Cyprus (5BVT4), in beheer bij Acheon Akti Navigation Co. Ltd., Limassol, Cyprus, 12-2019 herdoopt FRIO NEREUS. (Foto: M Coster, 18-1-2012, IJmuiden).



GEFION R, IMO 8510829, hopperzuiger, 1-7-1986 (GL) contract, 29-4-1986 kiel gelegd, 27-9-1986 (MN) te water, 9-5-1987 opgeleverd als TAMANSKIY door 'Brodosplit' Brodogradiliste d.o.o., Split (349) aan Far-Eastern Shipping Co., U.S.S.R. 2.669 BRT, 1.949 DWT. 1992 vlag: Rusland. 2.985 GT. 1995 verkocht aan Rohde Nielsen A/S, Grenå-Denemarken (OZFW), in beheer bij Rohde Nielsen (Hong Kong) Ltd., herdoopt GEFION R. 3.232 GT, 939 NT, 1.949 DWT, 80,52 (75,42) x 15,13 x 5,62 x 4,201 meter. 11 kn. 2.990 EPK, 2.199 kW, 2 x 8 cyl, 4 tew, 250 x 300, Sulzer 8ASL25/30, Tvornica Dizel Motora "Jugoturbina", Karlovav. 21-5-1999 Nederlandse vlag, thuishaven: Rotterdam, roepsein PCDC. 2002 verkocht aan RN Shipping A/S, Kopenhagen-Denemarken (DIS) (OZYT2). 10-2003 in beheer bij RN Repair Yard. 22-4-2005 in beheer bij Rohde Nielsen A/S. 14-2-2020 (e) verkocht aan Odinsent Marine Ltd., Belize, 20-2-2010 (F) herdoopt GEFION. (Foto: Lars Staal, 23-12-2011, Las Palmas de Gran Canaria).

IBERIAN EXPRESS, IMO 9167851 (NB-130), 2-12-1997 opgeleverd door Yamanishi Zosen K.K., Ishinomaki (1014) als CHOYANG HARMONY. 18-6-2001 (e) herdoopt YOUNG HARVEST. 25-7-2001 (e) in beheer bij Sojitz Marine & Engineering. 2003 verkocht aan Iberian Express B.V., Panama, in beheer bij Fleet Management Ltd. voor Vroon B.V., 26-1-2004 (e) herdoopt IBERIAN EXPRESS. 18-10-2006 verkocht aan Grand Pacific Shipping Pte. Ltd., Vietnam, in beheer bij Gemadept Corp., 23-10-2006 (e) herdoopt PACIFIC EXPRESS. 26-9-2017 verkocht aan Gemadept Shipping Singapore Pte. Ltd., Vietnam, in beheer bij Gemadept Shipping Co. Ltd., Vietnam. 10-4-2020 bij Quy Nhon Port, Binh Ding Province, Vietnam in aanvaring gekomen met een vissersvaartuig, deze zonk door de opgelopen schade, de 3 vissers raakten te water en zijn gered voor een in de buurt varende vissersvaartuig omdat de PACIFIC EXPRESS niet stopte om hulp te bieden.

IVER ASPHALT, IMO 9120891, (NB-266), bitumentanker, gebouwd als VAL MEYAURO, 6-1997 opgeleverd door Cant. Nav. di Pesaro, Pesaro (73) als NAI MARCHE aan Navigazione Alta Italia S.p.A., Augusta-Italië, in beheer bij Beam Gestioni S.r.l., roepsein ICHV, 4.947 GT, 7.000 DWT, 5.384 EPK, 3.960 kW, Wärtsilä 6R38, 13 kn. 1998 verkocht aan Navigazione Montanari S.p.A., Augusta-Italië, in beheer bij Beam Gestioni S.r.l., 1998 herdoopt VAL METAURO. 14-3-2011 verkocht aan W.S. Tankship V B.V., Italië, in beheer bij Vroon Ship Management B.V., in commercieel beheer bij Iver Ships B.V., herdoopt IVER ASPHALT. 5-2012 (e) vlag: Panama. 17-7-2014 (e) verkocht aan GP Asphalt Shipping Inc., Panama, in beheer bij Silver Star Ship Management FZE, Sharjah, 7-2014 herdoopt GP ASPHALT I. 10-2-2020 te Chittagong, 10-2-2020 op Chittagong Anchorage geladen met 1.400 ton bitumen, 4-3-2020 onder arrest in opdracht van de lokale High Court, Bangladesh. 25-3-2020 vertrokken van Chittagong, 11-4-2020 op Sitrah Anchorage, Bangladesh.



MAGIC, IMO 8822583 (NB-247), 1990 opgeleverd door B.V. Scheepswerfen Gebr. van Diepen, Waterhuizen (1032) als MAGIC aan C.V. Scheepvaartonderneming "Magic", Groningen, in beheer bij Seatrade Groningen B.V. 27-12-2006 verkocht aan Green Shipping AS, Bahamas, in beheer bij Green Management AS, Bergen, Noorwegen, 28-12-2006 te Las Palmas herdoopt GREEN MAGIC. 4-1-2007 gearriveerd te Delfzijl met problemen aan schroef en roer, 5-1-2007 vertrokken naar zee. 29-10-2010 (e) in beheer bij Green Management Sp z oo, Gdynia. 1-7-2018 op de ankerplaats van Georgetown, Guyana, in positie 06.59 NB. en 058.02 WL, om circa 05:00 uur bezoek gehad van mensen die de stores van het schip meenamen, niemand aan boord merkte iets en is pas ontdekt bij een routinecontrole. 22-1-2020 verkocht aan Fenghui Shipping Ltd., Panama, roepsein 3EJM2, in beheer bij Favour Ship Management Co. Ltd., Hong Kong, herdoopt YUN RUN 8. (Foto: Bob van Raad, 22-5-1991 <http://koopvaardij.blogspot.com/>).



MARJOLEIN, IMO 9063885 (NB-267), 9-4-1994 te water, 8-5-1994 opgeleverd door Scheepswerf Bijlholt B.V., Foxhol (690) als MARJOLEIN aan Rederij Marjolein B.V., Rotterdam, in beheer bij Hanno-OAM Shipping B.V. 2.715 GT, 1.586 NT, 4.293 DWT.

89,80 (84,90) x 13,19 x 7,15 x 5,540 meter. G 5.763 m³. 197 TEU, 12,5 kn. 2.300 EPK, 1.690 kW, Wärtsilä 8V25, Wärtsilä Diesel AB, Trollhättan. 1998 in beheer bij Heinrich Hanno & Co. B.V., Rotterdam. 2001 in beheer bij Arklow Shipping Nederland B.V., Rotterdam. 2004 verkocht aan Arklow Shipping Nederland B.V., Rotterdam. 2006 verkocht aan Misje Rederi AS, Bergen, Noorwegen, 7-2006 ingebracht bij Misje Bulk AS, onder de vlag van de Bahamas gebracht, 25-7-2006 herdoopt KAAMI, roepsein C6V09, bleef nog 2 jaar in timecharter varen voor Arklow Shipping Nederland B.V. te Rotterdam. 12-7-2014 na problemen met de machine door de sleepboot HERCULES te IJmuiden binnen gebracht. 21-3-2020 van Drogheda, Ierland naar Slite, Zweden, 28-3-2020 ETA te Slite, 23-3-2020 tijdens de reis op de rotsen gelopen op Outer Hebrides and Skye op 6 mijl noordwest van Duntulm, in positie 57.47.40 NB. en 006.28.13 WL. Coastguard sleepboot IEVOLI BLACK stand-by, de 8 opvarenden overgebracht naar een hotel te Stornoway. 25-3-2020 een bergingsteam van Resolve Marine ter plaatse, het schip lekte ongeveer 25 m³ dieselolie, 29-3-2020 de sleepboot IEVOLI BLACK afgelost door de MULTRATUG 3. 4-2020 gelicht door o.a. m.s. FORTH GUARDSMAN (IMO 8301345, Briggs Marine Contractors Ltd., 654 GT), 30-4-2020 van de lading was 97% gelicht. 4-5-2020 vlot gebracht en met de sleepboot MULTRATUG 3 naar Kishorn gebracht, geëscorteerd door de FORTH GUARDSMAN (IMO 8301345). (Foto: Kishorn Dry Dock/LK).

MIRA, MMSI 244407000, aluminium loodstender, 2-4-2020 gedoopt MIRA door mevr. Annebel de Deugd (interim manager vlootbeheer Nederlands Loodswezen), 2-4-2020 opgeleverd door Next Generation Shipyards, Lauwersoog aan Het Nederlands Loodswezen. 23 x 6 meter. 30 kn. De eerste in een serie van vijf loodstenders.



P&O NEDLLOYD MAURITIUS, IMO 9126974 (NB-257), 5-1996 opgeleverd door Volkswerft G.m.b.H. Stralsund (407) als WEISSHORN aan M.S. "Weisshorn" Contal (Deutschland) G.m.b.H. & Co. K.G., Jork, thuishaven: Hamburg, vlag: Antigua and Barbuda, roepsein V2ER, in beheer bij Schiffahrtskontor Reederei Gebr. Winter G.m.b.H. & Co. K.G. en Contal Shipping Ltd., Zurich. 12.029 GT, 6.171 NT, 14.643

DWT. 1122 TEU. 16-10-1998 herdoopt P&O NEDLLOYD MAURITIUS. 10-8-1999 herdoopt WEISSHORN. 19-10-2000 herdoopt DAL EAST LONDON. 13-8-2001 herdoopt WEISSHORN. 15-3-2002 herdoopt MSC GHANA. 26-10-2002 in beheer bij Schifffahrtskontor Reederei Gebr. Winter G.m.b.H. & Co. K.G., Viamare Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg en Contal Shipping Ltd., Zurich. 11-2-2004 in beheer bij Viamare Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg en Contal Shipping Ltd., Zurich. 11-2-2004 herdoopt WEISSHORN. 21-4-2011 in beheer bij Viamare Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, Reederei Stefan Patjens G.m.b.H. & Co. K.G., Drochtersen en Contal Shipping Ltd., Zurich. 24-8-2015 in beheer bij Gebr. Winter G.m.b.H. & Co. K.G. en Reederei Stefan Patjens G.m.b.H. & Co. K.G., Drochtersen. 3-2018 in beheer bij Reederei Stefan Patjens G.m.b.H. & Co. K.G., Drochtersen. 3-2019 verkocht voor sloop naar Alang, India. 24-3-2019 van Progreso, Mexico naar Kingston, Jamaica, 30-3-2019 te Kingston. 31-3-2019 ten anker bij Kingston. 31-3-2019 (MT) vertrokken van Kingston. 29-4-2019 (e) verkocht aan Sea Lion Marine Ltd., Kingstown, St. Vincent & The Grenadines, vlag: Gabon TRA002, 4-2019 herdoopt SHORN. 1-5-2019 ETA Malta Anchorage. 13-5-2019 passage Gibraltar. 17-5-2019 op Malta Anchorage. 2019 verkocht voor sloop aan Paras Steel Corp, India. 22-5-2019 van Port Said. 25-5-2019 passage Port Soedan naar Alang, 3-6-2019 ETA te Bhavnagar. 1-6-2019 op de Gulf of Khambhat, 4-6-2019 op Alang Anchorage. 6-6-2019 aanvang sloop. (Foto: H. Krayenbosch/T. v.d. Zee).



NOORDAM (3), IMO 8027298 (NB-247), 21-5-1983 te water gelaten, 7-4-1984 opgeleverd als NOORDAM aan Holland America Tours N.V., St. Maarten, N.A. 8-4-1984 van Le Havre naar Tampa, U.S.A. 17-1-1989 verkocht aan Holland America Cruises N.V., St. Maarten, in beheer bij Carnival Cruise Line Inc. 1996 verkocht aan HAL Nederland N.V., thuishaven: Rotterdam, in beheer bij Holland America Line/Westours Inc. 14-1-2004 bekend gemaakt dat het schip in charter ging bij Thomson Holidays met een optie tot koop. 3-11-2004 te Civitavecchia begonnen aan haar laatste Middellandse zee cruises voor de HAL. 12-11-2004 te Barcelona overgedragen aan de Engelse rederij Thomson Holidays (Thomson Cruises) die het schip van de HAL voor langere tijd ging charteren, in beheer bij Columbia Shipmanagement Ltd., Limassol, 30-11-2004 (e) thuishaven: Willemstad-N.A., vlag: Nederlandse Antillen, roepsein PJCO, herdoopt THOMSON CELEBRATION. 11-2008 thuishaven en vlag: Valletta-Malta, roepsein 9HUI9. 6-2010 verkocht aan TUI UK Ltd., Limassol, thuishaven en vlag: Valletta-Malta, in beheer bij Columbia Shipmanagement Ltd., Limassol. 27-6-2015 verkocht aan HAL Antillen N.V., Seattle WA, thuishaven en vlag: Valletta-Malta, in beheer bij Holland America Line N.V., Seattle WA, Columbia Shipmanagement Ltd., Limassol en Columbia Cruise Services Ltd., Limassol. 2017 in long-term charter bij Marella Cruises. 11-2017 herdoopt MARELLA CELEBRATION. 6-11-2017 als MARELLA CELEBRATION van Gibraltar naar Cadiz. 25-4-2018 (e) verkocht aan TUI (U.K.) Ltd., Limassol, vlag: Malta, in beheer bij Columbia Shipmanagement Ltd., Limassol, Columbia Cruise Services G.m.b.H., Hamburg en Marella Cruises. 21-3-2020 te Portsmouth. 5-4-2020 te Southampton. 23-4-2020 op Portsmouth Anchorage. 30-4-2020 te Southampton. 30-6-2020 uit dienst bij Marella Cruises, het contract met TUI beëindigd. (Foto: D. Gorter, 10-4-2016, Bridgetown, Barbados).

Marella Cruises neemt eerder afscheid van MARELLA CELEBRATION

Marella Cruises heeft bekendgemaakt dat het 2 jaar eerder dan gepland afscheid neemt van haar cruiseschip Marella Celebration vanwege 'capaciteitsaanpassingen'. Het schip behoort sinds 2005 tot de vloot van de Britse cruisemaatschappij dat voorheen Thomson Cruises heette. Daarvoor was het sinds haar bouw in 1984 bij Chantiers de l'Atlantique actief voor Holland America Line onder de naam MS Noordam. Wat er met het schip gaat gebeuren is nog niet bekend.

'De Marella Celebration is een van de oudste en meest geliefde schepen in de vloot van Marella Cruises. Ze vaart al 15 jaar voor de cruisemaatschappij waarin ze bijna een half miljoen passagiers heeft vervoerd. Het schip zou in de zomer van 2020 en 2021 vanuit Dubrovnik varen en in het winterseizoen Cyprus en Dubai als thuishaven hebben'. Deze cruises zijn inmiddels allemaal geannuleerd.

Marella Cruises liet verder weten dat ze haar cruisestop met een maand heeft verlengd, tot 30 juni 2020, vanwege het coronavirus en het negatieve reisadvies van het Britse ministerie van Buitenlandse Zaken. Bron: cruisereiziger.nl, 29 april 2020, Marco).



NORBANK, IMO 9056583, Ro-Ro/Ferry, 5-6-1993 te water gelaten, 29-10-1993 vertrokken van de werf, 31-10-1993 opgeleverd (LR) door Van der Giessen-de Noord B.V., Krimpen a/d IJssel (961) als NORBANK aan Norbank C.V., Rotterdam (PGIS), in beheer bij North Sea Ferries Noordzee Veerdiensten B.V., 2-11-1993 in dienst op de route Europoort-Hull. 17.464, GT, 5.239 NT, 6.791 DWT. 166,77 (157,65) x 23,90 x 14,40 x 6,016 meter. Brandmerk 18395 Z R 1993. 57 cabinepassagiers, 114 bedpassagiers, 2.040 m. lengte van de rijbanen, 156 trailers (12 m. units), 2 boegschroeven, 23 kn. Zusterschip: NORBAY. 33.281 EPK, 24.480 kW, middelste motoren: 17.619 EPK, 12.960 kW, 2 x 9 cyl, 4 tew, 400 x 560, Sulzer 9ZAL40S, "Zgoda" Zaklady Urzadzen Technicznych Swietochlowice, zijmotoren: 15.662 EPK, 11.520 kW, 2 x 8 cyl, 4 tew, 400 x 560, Sulzer 8ZAL40S, "Zgoda" Zaklady Urzadzen Technicznych Swietochlowice, vertraagd naar 2 verstelbare schroeven. 11-1996 verkocht aan P&O European Ferries (Irish Sea) Ltd. Rotterdam, in beheer bij P&O North Sea Ferries Ltd. en P&O Irish Sea Ltd. 5-2001 ingezet op de dienst Rotterdam-Felixtowe. 7-1-2002 ingezet op de dienst Liverpool-Dublin. 2002 in beheer bij P&O Ferries Ltd. 16-4-2020 te Dublin, zusterschip d.m.s. NORBAY van P&O Ferries aangehouden over een betaling van € 689.000 aan Peel Ports (Mersey Docks and the Harbour Company Limited), door verminderde omzet tijdens de coronacrisis had P&O Ferries verzocht de betalingen te spreiden. 18-4-2020 NORBANK van Dublin naar Mostyn, Northern Wales. 22-4-2020 te Dublin op last van High Court aan de ketting gelegd vanwege een achterstallige betaling van € 381.000 aan Seatruck Ferries Ltd., vanwege de charter van d.m.s. CLIPPER PENNANT (IMO 9372688) aan P&O European Ferries (Irish Sea) Ltd. 22-4-2020 kort daarop kwam het tot een akkoord en kon de NORBANK vertrekken naar Liverpool en weer dienst doen tussen Liverpool en Dublin. (Foto: T. v.d. Zee).

NORBAY, IMO 9056595 (Z-VO. NSF.2) 13-11-1993 gedoopt NORBAY door mevr. S. Lubowitz en te water gelaten, 15-2-1994 technische proefvaart, 2-1994 opgeleverd (LR) door Van der Giessen-de Noord B.V., Krimpen a/d IJssel (962) aan Equipment Leasing (Properties) Ltd., Hull, in beheer bij North Sea Ferries Noordzeeveerdiensten B.V. 17.464 GT, 5.239 NT, 6.722 DWT. 166,77 (157,65) x 23,90 x 14,40 x 6,016 meter. 57 cabinepassagiers, 114 bedpassagiers, lengte van de rijbanen 2.040 m., 156 trailers, 2 boegschroeven, 23 kn. Zusterschip: NORBANK. 33.281 EPK, 24.480 kW, middelste motoren: 17.619 EPK, 12.960 kW, 2 x 9 cyl, 4 tew, 400 x 560, Sulzer 9ZAL40S, "Zgoda" Zaklady Urzadzen Technicznych Swietochlowice, zijmotoren: 15.662 EPK, 11.520 kW, 2 x 8 cyl, 4 tew, 400 x 560, Sulzer 8ZAL40S, "Zgoda" Zaklady Urzadzen Technicznych Swietochlowice, vertraagd naar 2 verstelbare schroeven. 28-2-1994 in dienst op route Europoort-Hull. 11-1996 in beheer bij P&O North Sea Ferries Ltd. 2001 vlag: Bermuda (ZCDD8). 2001 in beheer bij P&O Ferries Ltd. 7-1-2002 ingezet voor P&O Ferries op de route Liverpool-Dublin. 16-4-2020 te Liverpool. 16-4-2020 kort voor het vertrek naar Dublin aangehouden over een betaling van € 689.000 door P&O Ferries aan Peel Ports (Mersey Docks and the Harbour Company Limited), door verminderde omzet tijdens de coronacrisis had P&O Ferries verzocht de betalingen te spreiden. 20-4-2020 tot afspraken gekomen en terug in de vaart. 21-4-2020 van Liverpool naar Dublin.



PALMGRACHT, IMO 9424558, 7-12-2006 contract, 10-7-2009 kiel gelegd, 22-10-2009 te water als BELUGA PERFECTION, 15-3-2010 opgeleverd door Hudong-Zhonghua Shipbuilding (Group) Co. Ltd., Shanghai (H1527A) als BELUGA BREMEN, vlag: Duitsland (DEFB), in beheer bij Beluga Fleet Management G.m.b.H, Bremen en Beluga Shipping G.m.b.H., Bremen. 17.634 GT, 6.617 NT, 19.413 DWT. 168,54 (155,70) x 25,47 x 13,85 x 9,500 meter. 974 TEU. 17 kn. 9.800 kW, MAN-B&W 7L58/64. 2011 verkocht aan HHL Valparaiso Hansa Heavy G.m.b.H., 11-2010 vlag: Liberia (D5AU3), 11-2011 in beheer bij Hansa Heavy Lift G.m.b.H., 9-11-2011 herdoopt HHL VALPARAISO. 2018 verkocht aan Treasury One UG, Liberia, in beheer bij Marlow Ship Management Deutschland G.m.b.H. & Co. K.G. Schifffahrtsgeschäfte, Hamburg, 11-2018 herdoopt TREASURY ONE. 21-3-2019 verkocht aan ZEA P2-1400.1 G.m.b.H. & Co. K.G., Marshall Islands, roepsein V7A2252, in beheer bij IMM Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Bremen, herdoopt ZEA GOLD. 16-3-2020 gearriveerd te Rotterdam. 29-3-2020 gearriveerd bij Damen Verolme Rotterdam B.V. 4-2020 verkocht aan Firmanten Palmgracht B.V., Amsterdam, roepsein PDUI, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam, 8-4-2020 (vt) te Rotterdam, Botlek herdoopt PALMGRACHT. (Foto: Hannes van Rijn, 16-11-2010).

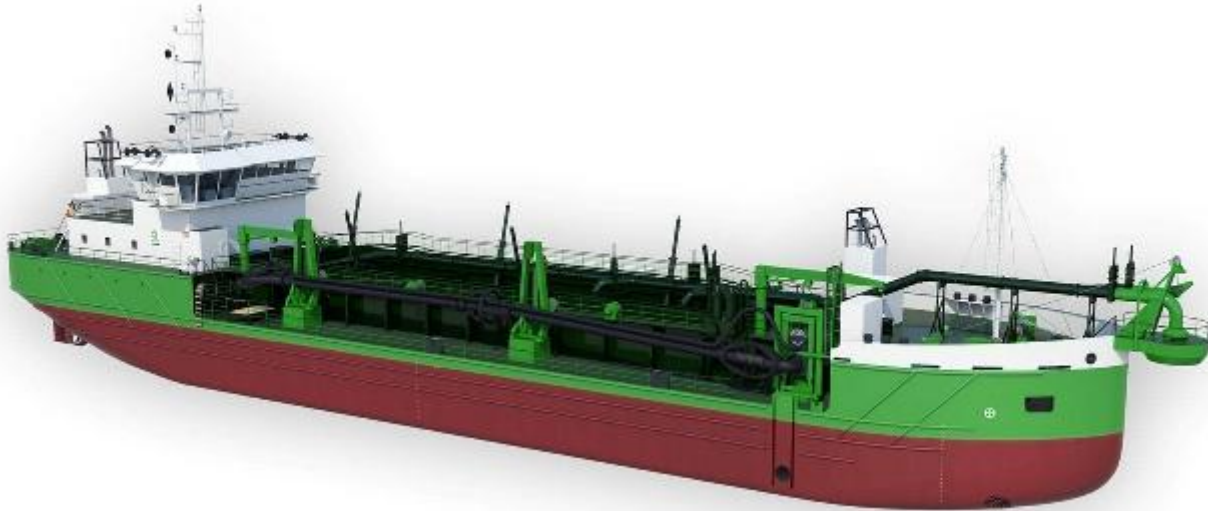


PRIDE OF BRUGES, IMO 8503797, ror-ro Ferry, 17-4-1985 besteld, 9-5-1986 kiel gelegd, 29-8-1986 te water gelaten, 27-2-1987 meetbrief met nummer 22654 afgegeven, 31-3-1987 gedoopt NORSUN door mevr. J. Groenendijk (echtgenote van de voorzitter van de Raad van Bestuur van Nedlloyd) en opgeleverd (LR) door Nippon Kokan K.K., Tsurumi Shipyard, Yokohama (1033) aan Hollandse Vrachtvaart Mij. B.V., Rotterdam, in beheer bij North Sea Ferries (Noordzee Veerdiensten B.V.). Vertrokken van de werf naar Tokyo voor officiële ontvangst. 2-4-1987 vertrokken voor de reis van Japan naar Nederland, deze vond plaats in beheer van Nedlloyd Lijnen B.V., met 800 personenauto's naar Amsterdam. 8-4-1987 op 200 mijl zuid van Hong Kong naar Singapore. 14-4-1987 op 380 oost van Ceylon naar Colombo. 16-4-1987 van Colombo naar Suez. 5-5-1987 gearriveerd te Amsterdam. 8-5-1987 vaartocht met genodigden naar Rotterdam. 11-5-1987 officiële ontvangst aan de Parkkade te Rotterdam en in dienst gesteld op de dienst Europoort-Hull. 12-5-1987 vertrokken uit Europoort op de eerste reis. 31.598 BRT, 18.174 NRT, 6.403 DWT. 179,03 (169,50) x 25,35 x 17,91 x 6,187 meter. 446 passagiers in cabines, 746 passagiers in hutten, 504 dekpassagiers, 850 personenauto's/180 trailers, 2.606 meter lengte van de rijbanen. 116 en 499,5 ton bunkers, verbruik 73 ton/dag, 2 boegschroeven, 18,5 kn. Zusterschip NORSEA. 26.100 EPK, 19.198 kW, middelste motoren: 15.659 EPK, 11.518 kW, 2 x 9 cyl, 4 tew, 400 x 480, 580 omw/min., Sulzer 9ZAL40, Oy Wärtsilä, Turku/Åbo, buitenste motoren: 10.441 EPK, 7.680 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 400 x 480, 580 omw/min., Sulzer 6 ZAL40, Oy Wärtsilä, Turku/Åbo, 4 motoren gekoppeld en vertraagd naar 2 schroeven. 11-1996 in beheer bij P&O North Sea Ferries B.V. 1997 als NORSUN overgedragen aan Norships C.V., Rotterdam, in beheer bij P&O North Sea Ferries B.V. 29-4-2002 laatste afvaart op de dienst Rotterdam-Hull, 5-2001 t/m 6-2001 na het in dienst stellen van de PRIDE OF ROTTERDAM bij de Lloydwerft Bremerhaven G.m.b.H., Bremerhaven voor aanpassingen en vernieuwingen, 345 hutten, 1.000 passagiers. 2-7-2001 ingezet op de route Zeebrugge-Hull, verving op die route de NORSTAR. 15-10-2002 in dienst bij P&O Ferries. 15-1-2003 herdoopt PRIDE OF BRUGES. 14-11-2004 t/m 25-11-2004 Rotterdam-Hull. 11-2014 ingezet op de route Zeebrugge-Hull. 1-2007 ingezet op de route Rotterdam-Hull. 1-2007 ingezet op de route Zeebrugge-Hull. 24-4-2020 van Hull naar Zeebrugge. 25-4-2020 van Zeebrugge naar de Beneluxhaven, Europoort en opgelegd. (Foto: Teun v.d. Zee, 30-1-2018).



PRIDE OF YORK, IMO 8501957, Ro-Ro/Ferry, 2-1985 besteld, 9-9-1986 gedoopt NORSEA door de 86-jarige Koningin Moeder en te water gelaten, 10-3-1987 technische proefvaart, 8-4-1987 en 9-4-1987 technische proefvaart, 2-5-1987 vertrokken van de werf, 4-5-1987 gearriveerd te Hull, 7-5-1987 opgeleverd (LR) door Govan Shipbuilders Ltd., Govan-Glasgow (265) aan P&O Steam Navigation Co., Hull-U.K., in beheer bij North Sea Ferries (Noordzee Veerdiensten B.V.), 8-5-1987 eerste reis op de route Hull-Europoort. 31.785 BRT, 18.197 NRT, 6.545 DWT. 179,41 (169,50) x 25,35 x 17,91 x 6,184 meter. 446 cabine-, 746 bed- en 504 dekpassagiers, 180 trailers/850 personenauto's, lengte van de rijbanen 2.606 meter. 18,5 kn. Zusterschip NORSUN. 26.100 EPK, 19.198 kW, middelste motoren: 15.659 EPK, 11.518 kW, 2 x 9 cyl, 4 tew, 400 x 480, Sulzer 9ZAL40, Oy Wärtsilä Ab, Turku/Åbo, buitenste motoren: 10.441 EPK, 7.680 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 400 x 480, Sulzer 6ZAL40, Oy Wärtsilä Ab, Turku/Åbo, 4 motoren vertraagd naar 2 schroeven. 1993 verkocht aan North Sea Ferries (Noordzee Veerdiensten B.V.), Hull-U.K. 1995 verkocht aan Braham Shipping Ltd., Hull-U.K., in beheer bij North Sea Ferries (Noordzee Veerdiensten B.V.). 1996 verkocht aan P&O North Sea Ferries Ltd., Hull-U.K. 1999 verkocht aan Braham Shipping Ltd., Hull-U.K., in beheer bij P&O North Sea Ferries Ltd. 2002 verbouwd bij Lloydwerft

Bremerhaven G.m.b.H., Bremerhaven, 28-2-2002 de 1e afvaart vanaf Zeebrugge ter vervanging van de NORLAND op de route Zeebrugge-Hull. 14-8-2002 vertrokken van Hull naar Zeebrugge en daarna is brand uitgebroken in de machinekamer, met eigen middelen geblust, met 5 uur vertraging gearriveerd te Zeebrugge. 2-9-2002 opnieuw brand in de machinekamer tijdens een reis van Hull naar Zeebrugge, noodprocedures in werking gesteld en alle opvarenden met zwemvest naar de verzamelplaatsen, na 3 uur door de bemanning onder controle gekregen, circa 12 uur vertraging opgelopen. 9-9-2002 in de vaart. 15-10-2002 ingezet voor P&O Ferries tussen Hull en Zeebrugge. 22-1-2003 herdoopt PRIDE OF YORK. 31-10-2003 verkocht aan P&O North Sea Ferries Ltd., Hull-U.K. 23-2-2008 t/m 16-3-2008 ingezet tussen Hull en Rotterdam, daarna teug naar de dienst tussen Hull en Zeebrugge. 11-2011 thuishaven en vlag: Nassau-Bahamas (C6ZQ7). 3-4-2020 te Hull en opgelegd. (Foto NORSEA: T. v.d. Zee, 1-1989, Nieuwe Waterweg).



RIVER THAMES, IMO 9865714 (NB-262), hopperzuiger, 8-2019 besteld, 31-10-2019 te water gelaten bij PaxOcean Shipyard te Batam, onder bouwnummer IHC HOLLAND CO01304, 12-2019 (e) geplande oplevering aan DEME Groep, Zwijndrecht, vlag: Nederland. 17-4-2020 opgeleverd aan DEME Group (Dredging, Environmental & Marine Engineering N.V.), Zwijndrecht, België, vlag Nederland (PDSY). 1.520 GT, 2.775 DWT, 2.300 m³. (Afbeelding: IHC).



STELLA POLLUX, IMO 8019291 (NB-244), 1-1981 te water gelaten, 18-3-1981 opgeleverd als STELLA POLLUX door Nieuwe Noord Nederlandse Scheepswerven B.V., Groningen (400) aan Scheepvaartmaatschappij Pollux B.V., Rotterdam, in beheer bij Rederij Theodora B.V., Rotterdam. 1.400 BRT., 1985 verkocht aan Shipping Co. Pollux B.V., Rotterdam, in beheer bij Rederij Theodora B.V. 1985 verlengd bij Havenbedrijf "Vlaardingen-Oost" B.V., Vlaardingen: 2.523 BRT, 4.205 DWT. 17-12-1997 verkocht aan Cortusa B.V., Rotterdam, in beheer bij Rederij Theodora B.V. 19-10-2001 beheer Theodora Tankers Services B.V. 2007 verkocht aan Haswell Ltd., Basseterre-St. Kitts/Nevis, in beheer bij Cyrus

Shipping Services, (Cyrus Group), 21-12-2007 in de baai van Elefsis herdoopt CYRUS 1. 6-2013 verkocht aan Hemerly Marine Inc., Basseterre-St. Kitts/Nevis, in beheer bij Aries Ship Management Co., Dubai. 3-2018 verkocht aan Star Shipping Inc., Basseterre-St. Kitts/Nevis, in beheer bij Prime Tankers LLC, Dubai en GLOBAL TANKERS PVT. LTD., Chandigarh, India, 3-2018 herdoopt BITUMEN QUEEN. 12-2019 vlag: Tanzania. 2-2020 vlag: Palau, roepsein T8A3389. (Foto: Teun van der Zee, 14-6-1983).

TARAS, IMO 7510676 (NB-267), correctie: 2-2020 herdoopt FATIMA-A.

THUN LIFFEY, IMO 9829007, (NB-263), 17-12-2015 kiel gelegd bij AVIC Dingheng Shipbuilding Co. Ltd. onder bouwnummer AVIC DINGHENG AD0068, 3-11-2019 te water gelaten, 16-4-2020 opgeleverd als THUN LIFFEY door China Merchants Jinling Shipyard (Yangzhou) Dingheng Co. Ltd. aan Thun Tankers B.V., Delfzijl, in beheer bij Erik Thun AB (Thunship Management Holland), Lidköping, Zweden en Marin Ship Management B.V., Farmsum. 11.826 GT, 149.80 x 22.80 meter. 14 kn. 6.087 EPK, 4.480 kW. (NB: de scheepswerven AVIC Dingheng Shipbuilding Co. Ltd. en CSC Jinling Shipyard fuseerden in 2019 tot China Merchants Jinling Shipyard (Yangzhou) Dingheng Co. Ltd.).



YAN, IMO 9190705 (NB-262), boorschip, 13-3-1999 kiel gelegd, 25-7-2000 opgeleverd door Harland & Wolff Ltd. (1740) als GLOMAR JACK RYAN aan BMBF (NO 12) Ltd., Panama, roepsein HO2051, in beheer bij Gobal Marine U.K. Ltd. 47.079 GT, 14.123 NT, 37.697. 231,51 (210,00) x 36,00 x 17,80 x 11,020 meter. 6.767 ton bunkers, verbruik 45 ton/dag, 12 kn. 46.985 APK, 34.560 kW, 8 x 9 cyl, 320 x 400, MAN 9L32/40, MAN-B&W Diesel A.G., gekoppeld aan 8 generators van elk 4.148 kW, gekoppeld aan 6 elektromotoren van elk 6.798 APK, 5.000 kW. 2004 vlag: Vanuatu, roepsein YJUF6. 27-11-2007 in beheer bij Transocean Inc. 17-4-2009 (e) in beheer bij Transocean Inc. en Transocean Offshore Deepwater. 15-12-2011 (e) verkocht aan Transocean Rig Management Ltd., Vanuatu, in beheer bij Transocean Inc. en Transocean Offshore Deepwater. 20-5-2014 herdoopt GSF JACK RYAN. 31-7-2015 (e) opgelegd te Chaguaramas, Trinidad & Tobago. 10-7-2017 oprichting van Boskalis CTD-Offshore B.V., 12-7-2017 ingeschreven KvK. 12-2017 herdoopt YAN. 27-12-2017 (e) verkocht aan Aggregates Trading Company Limited, Vanuatu, roepsein YJUF6, in beheer bij Boskalis CTD-Offshore B.V. 16-3-2018 klasse AB gesloten. 2018 van Port of Spain, Trinidad & Tobago naar Piraeus met de sleepboot FAIRMOUNT SHERPA. 2018 opgelegd te Piraeus. 8-10-2019 ten anker bij Rijeka, Kroatië, 10-2019 naar Rijeka om te repareren en overbodig materiaal te verwijderen o.a. de boortoren. 3-2-2020 de sleepboot BOKA SHERPA te Kostrena om de YAN op te halen om te verslepen naar Dubai. 17-2-2020 te Port Said. 15-3-2020 te Dubai om verbouwd te worden. Foto: Lars Staal, 21-10-2014, Las Palmas de Gran Canaria).



HONDIUS, PLANCIUS en ORTELIUS terug in Nederland

Alle expeditie-schepen van Oceanwide Expeditions zijn terug in Nederland. Het expeditie-schip Hondius arriveerde dinsdag na het Antarctische seizoen zonder incidenten in de thuishaven Vlissingen. De Plancius en Ortelius zijn afgelopen donderdag aangekomen, met het grootste deel van de bemanning en gidsen nog in het veld. De Hondius kon al haar passagiers tijdig in Ushuaia van boord laten gaan omdat havens nog niet gesloten waren. Helaas moesten de Plancius en Ortelius, die een paar dagen achter de Hondius voeren, wel op zoek naar een haven waar de passagiers konden ontschepen. Dit lukte uiteindelijk in Montevideo. Geen enkele passagier vertoonde symptomen van de Corona griep. De passagiers bleven monter tijdens het zoeken naar een haven en de sfeer aan boord bleef relatief goed. (Bron: cruisereiziger.nl, 21, Update 25 april 2020, Miriam. Foto: Henk de Winde, 28-4-2019).

HONDIUS, IMO 9818709, 19-3-2020 vertrokken van Ushuaia, Argentinië, 20-4-2020 gearriveerd te Hansweert.

PLANCIUS, IMO 7432044, 27-3-2020 vertrokken van Montevideo, Uruguay naar Vlissingen, 23-4-2020 afgemeerd aan de Tweede Binnenhaven te Vlissingen.

ORTELIUS, IMO 8509181, 27-3-2020 vertrokken van Montevideo, Uruguay naar Vlissingen, 23-4-2020 afgemeerd te Hansweert.

Holland America Line: 'Have it all sale' aanbieding



Geldig tot 31 juli 2020. Bij boeking van een cruise kan je kiezen uit een "Have it all Sale" aanbieding. Boek een geselecteerde cruise in de periode december 2020 – voorjaar 2022 en ontvang extra's voor alle personen in de hut. Je ontvangt: * Drankpakket: Signature Beverage Package. * Vooruitbetaalde hotelservicekosten. * Signature dinerpakket (één gratis Canaletto-diner en één gratis Pinnacle Grill-diner per persoon, uitgezonderd speciale avonden). * Bij suites ontvang je daarnaast een Premium Internet pakket (bij dubbele bezetting). (Bron: Cruisereiziger.nl. 21 april 2020, Miriam. Foto: werf).

De positie van de schepen van de Holland America Line.



Veel schepen zijn onderweg naar het Verre Oosten om de bemanningen te wisselen en/of in staat te stellen naar huis te gaan. (Foto: Kees Bustraan).

AMSTERDAM, IMO 9188037, 20-3-2020 te Fremantle. 9-4-2020 te Durban. 28-4-2020 te Jakarta. Op weg naar de Filippijnen, 12-5-2020 ETA te Manilla.

EURODAM, IMO 9378448, 8-3-2020 te Honolulu. 18-3-2020 te San Diego. 16-4-2020 te Los Angeles. 16-4-2020 van Los Angeles vertrokken naar Manilla, 8-5-2020 ten anker bij Manilla.

KONINGSDAM, IMO 9692557, 15-3-2020 te Port Everglades. 2-4-2020 te Fortaleza. 8-4-2020 te Aruba. 22-4-2020 te Los Angeles. 22-4-2020 van Los Angeles naar Ensenada Anchorage, USA.

MAASDAM, IMO 8919257, 20-3-2020 te Honolulu. 26-3-2020 te San Diego, USA, 28-4-2020 te Los Angeles. 28-4-2020 van Los Angeles naar Manilla, ETA 8-5-2020 te Manilla. 27-5-2020 ETA te Labuan.

NIEUW AMSTERDAM, IMO 9378450, 28-3-2020 en 20-4-2020 te Fort Lauderdale. 20-4-2020 van Port Everglades naar Walvis Bay, 12-5-2020 ETA te Cape Town. Door naar het Verre Oosten.

NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, 27-4-2020 van Port Everglades naar Rotterdam, 28-4-2020 op Great Isaac Anchorage. 12-5-2020 ETA te Rotterdam.

NOORDAM, IMO 9230115, 18-3-2020 te Auckland. 21 en 29-4-2020 te Los Angeles. 29-4-2020 van Los Angeles vertrokken naar Manilla, 23-5-2020 ETA te Manilla.

OOSTERDAM, IMO 9221281, 14-3-2020 te San Diego, USA. 28-4-2020 met circa 800 bemanningsleden, deze de toegang geweigerd tot de USA, 28-4-2020 van Los Angeles, 30-4-2020 op Ensenada Anchorage, Mexico. 4-5-2020 van Puerto Vallarta, Mexico. 7-5-2020 op La Paz Anchorage, Mexico.

ROTTERDAM, IMO 9122552, 21 en 28-4-2020 te Port Everglades. 28-4-2020 van Port Everglades naar Cape Town en het Verre Oosten. 29-4-2020 op Great Isaac Anchorage. 19-5-2020 ETA te Cape Town.

VEENDAM, IMO 9102992, 14 en 21-4-2020 te Port Everglades. 21-4-2020 van Port Everglades naar Gibraltar, 5-5-2020 ETA te Gibraltar op weg naar het Verre Oosten, 21-5-2020 ETA te Cape Town.

VOLENDAM, 9156515, 22-4-2020 te Fort Lauderdale. 22-4-2020 van Port Everglades naar Walvisbaai, Namibië, ETA 10-5-2020 naar het Verre Oosten, 11-5-2020 ETA te Cape Town.

WESTERDAM, IMO 9226891, 26-3-2020 en 21-4-2020 te San Diego, USA. 28-4-2020 te Los Angeles, 28-4-2020 te San Diego, USA en vertrokken naar Manilla, 23-5-2020 ETA te Manilla.

ZAANDAM, IMO 9156527, 20-3-2020 te Valparaiso. 2-4-2020 te Port Everglades. 30-4-2020 van Great Isaac Anchorage naar Port Isaac, U.K. en Rotterdam, 12-5-2020 ETA te Rotterdam.

ZUIDERDAM, IMO 9221279, 12-3-2020 te Willemstad. 18 en 30-3-2020, 21 en 29-4-2020 te Fort Lauderdale. 29-4-2020 van Great Isaac Anchorage naar het Verre Oosten, 19-5-2020 ETA te Walvis Bay.



Offshore treft Damen

Damen Shipyards B.V. leed over 2019 een verlies van 287 miljoen euro, dat is het grootste verlies dat de scheepsbouwer leed in de 93 jaar van zijn bestaan. Vooral in de offshore ging het minder en moesten enkele projecten worden afgewaardeerd, anders had Damen nog altijd een verlies van 23 miljoen geleden. Het bedrijf wil terug naar de seriebouw waarmee het groot is geworden.

Kabinet redt scheepsbouwer IHC Merwede met bijna 400 miljoen

Het kabinet trekt bijna 400 miljoen euro uit om scheepsbouwer Royal IHC, het vroegere IHC Merwede, overeind te houden. Het bedrijf stond op omvallen, onder meer vanwege grote verliezen op een aantal schepen. De kosten vielen bij die projecten veel hoger uit dan verwacht. De problemen waren er al voor de uitbraak van het coronavirus.

Het bedrijf wordt overeind gehouden omdat er 3000 mensen werken en er veel toeleveranciers afhankelijk zijn van het bedrijf. Bij die bedrijven werken weer duizenden mensen. "IHC speelt een strategische en innovatieve rol in de maritieme sector en het wegvallen zou de robuustheid van de gehele sector ondermijnen", schrijft minister Wiebes van Economische Zaken in een brief aan de Tweede Kamer.

Daarnaast liep de overheid het risico bij een faillissement 395 miljoen euro te verliezen. Het kabinet komt nu met een uitkering van maximaal 167 miljoen euro. Daarnaast staat de overheid garant voor leningen en wordt er een krediet van 40 miljoen euro verstrekt. Bij elkaar komt de steun uit op 377 miljoen euro.

Ook investeerders en banken doen mee met het reddingsplan. De hoogste baas bij het bedrijf, Dave vander Heyde vertrekt. Hij wordt voorlopig opgevolgd door Gerben Eggink.

Andere bedrijven

Eerder kwam het kabinet met een reddingsplan voor Air France-KLM van 2 tot 4 miljard euro. Minister Wiebes sluit niet uit dat ook andere bedrijven bij het kabinet aankloppen vanwege de gevolgen van het coronavirus. Binnenkort laat hij aan de Kamer weten want de uitgangspunten en voorwaarden zijn voor steun. (Nos.nl, 1-5-2020).



ANNIKA BRAREN, IMO 9849148 (NB-266), 3-2019 kiel gelegd, 14-2-2020 te water gelaten bij Royal Bodewes Shipyard, te Hoogezand onder bouwnummer ROYAL BODEWES 731, assistentie verleenden de sleepboten WATERPOORT en WATERLELIE, 14-4-2020 van Hoogeveen naar Delfzijl met de sleepboten WATERPOORT en WATERLELIE, proefvaart op de Eems en naar de Eemshaven, 15-4-2020 proefvaart op de Eems en naar de Eemshaven, 17-4-2020 proefvaart en naar de Eemshaven, 20-4-2020 (BV) opgeleverd als ANNIKA BRAREN aan M.S. 'Annika Braren' G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg-Duitsland (DGTH2), in beheer bij Reederei Rörd Braren G.m.b.H. & Co. K.G., Kollmar. 2.996 GT, 5.100 DWT. 20-4-2020 van de Eemshaven naar Rouen. (Foto: Fits Olinga, 15-4-2020).

NEDERLANDS NIEUWS



Spoorbrug Rozenburgsesluis volgens plan op zijn plaats

De plaatsing van de 177 meter lange spoorbrug over de Rozenburgsesluis verliep dit weekend succesvol. Zaterdagavond 4 april stond de brug op zijn plaats. Dat gebeurde even voor 18.00 uur, eerder dan gepland. De spoorbrug vormt een belangrijk onderdeel van het Theemswegtracé, een ruim vier kilometer lang nieuw traject van de havenspoorlijn. Volgende maand wordt de andere stalen boogbrug geplaatst. Naar verwachting rijdt eind 2021 de eerste trein over het Theemswegtracé.

Dimensies

De brug, gebouwd door Iemants uit België, bevat 4.500 ton staal en heeft een lengte van 176,8 meter, een hoogte van 30 meter en biedt met een breedte van 20 meter genoeg ruimte voor een dubbelspoor.

Bouwcombinatie

SaVe is een bouwcombinatie van BESIX, Dura Vermeer, Mobilis, Hollandia en Iemants en bouwt in opdracht van het Havenbedrijf Rotterdam de onderbouw van het Theemswegtracé, een ruim vier kilometer lang traject van een betonnen viaduct en twee stalen boogbruggen.

Oplossing knelpunt

Het Theemswegtracé is een € 300 miljoen kostende oplossing voor de problematiek van de Calandbrug bij Rozenburg. Deze stalen hefbrug voor trein- en wegverkeer in het Rotterdamse havengebied is de verbindende schakel in de Betuweroute naar het Europese achterland. Voor de zeescheepvaart vormt de hefbrug de toegang tot de Britanniëhaven. "Het Theemswegtracé past in het beleid van het Havenbedrijf om de achterlandverbindingen te verduurzamen en het spoor-, weg- en scheepvaartverkeer efficiënter te maken. Door de groei van het spoorvervoer en de toename van het zeescheepvaartverkeer van en naar de Britanniëhaven voorziet het Havenbedrijf een capaciteitsknelpunt voor het treinverkeer. De aanleg van het Theemswegtracé lost dit knelpunt op", aldus Ronald Paul, COO van het Havenbedrijf. (Bron: Persbericht Havenbedrijf Rotterdam, 5-4-2020, foto: Danny Cornelissen/Gem. Havenbedrijf, de ponton BOKABARGE 8 in de Rozenburgsesluis).

Haven Rotterdam: overslagvolume gedaald in een uitzonderlijk eerste kwartaal

Als gevolg van de coronaviruspandemie was het eerste kwartaal van 2020 een zeer uitzonderlijke periode met ernstige verstoringen in productieprocessen en logistieke ketens op mondiale schaal. Gesloten fabrieken, strengere grenscontroles en restricties in persoonlijke bewegingsvrijheid hebben wereldwijd samenlevingen ontwricht. Deze ongekende situatie en de gevolgen daarvan hebben effect op knooppunten van internationale handelsstromen zoals de haven van Rotterdam. De overslag daalde in het eerste kwartaal met 9,3% ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar naar 112,4 miljoen ton waarbij gememoreerd dient te worden dat het eerste kwartaal van 2019 recordvolumes zag in containeroverslag, LNG en biobrandstoffen.

Allard Castelein, CEO Havenbedrijf Rotterdam: "We staan gesteld voor ongekende disrupties waarbij de haven van Rotterdam als vitaal proces een bijdrage wil blijven leveren aan de samenleving. De impact van vraaguitval door de coronacrisis zal vanaf april echt duidelijk worden. Een afname van het overslagvolume tussen 10% en 20% op jaarbasis lijkt zeer waarschijnlijk. Deze prognose is afhankelijk van de duur van maatregelen en de snelheid van herstel van productie en wereldhandel."

Lichtpuntjes

In het eerste kwartaal waren er ook lichtpuntjes. De overslag van containers was vrijwel gelijk aan die in dezelfde periode vorig jaar. Ook de overslag van biomassa bleef groeien. Grote investeringsprojecten gaan ondertussen gewoon door zoals de aanleg van de Container Exchange Route, het Theemswegtracé en haveninfrastructuur voor de productielocatie van smoothie-maker Innocent.

Vitale schakels

Voor Havenbedrijf Rotterdam, de divisie Havenmeester en alle ondernemingen die actief zijn binnen het havenindustriële complex gelden dezelfde twee prioriteiten: gezondheid van mensen en de haven operationeel houden. Om de Nederlandse samenleving draaiend te houden heeft de Nederlandse overheid processen geïdentificeerd die daarvoor van vitaal belang zijn. Havenbedrijf Rotterdam en het havenbedrijfsleven zijn de overheid hiervoor zeer erkentelijk. Scheepvaartafhandeling, daaraan gerelateerde logistieke ketenprocessen en industriële productie zijn van vitaal belang. Immers indien dit ketenproces niet als geheel wordt uitgevoerd, ontstaat er congestie in de haven en in het aanloopgebied evenals schaarste op de markt. Dat ontwricht de industriële productie, het logistieke proces en de samenleving als geheel.

Overslag in eerste kwartaal 2020



In de eerste drie maanden van 2020 werd 112,4 miljoen ton goederen overgeslagen in de Rotterdamse haven. Dat is 9,3% minder dan het eerste kwartaal van 2019. Minder overslag was er voornamelijk te zien in de segmenten kolen, ruwe olie en olieproducten. Stijging was er in de overslag van ijzererts, biomassa, LNG en overige natte bulk.

Droog massagoed

Er werd 16,7 miljoen ton droog massagoed overgeslagen in het eerste kwartaal. Dat is 14% minder dan in hetzelfde kwartaal in 2019. Er was een substantiële afname van de overslag van kolen (-39,6%), bijna 3 miljoen ton minder. De voornaamste reden daarvoor was dat er in Duitsland en Nederland minder stroom werd opgewekt met kolen. In plaats daarvan werd meer stroom opgewekt met gas en wind, als gevolg van een lage gasprijs respectievelijk veel aanbod van windenergie als gevolg van gunstige weersomstandigheden.

Een toename was er in de overslag van erts met 15,7% (920K ton). Staalbedrijven hebben in het afgelopen kwartaal meer voorraad ingekocht dan vorig jaar, terwijl de productie niet is gestegen.

Overig droog massagoed daalde met 21% (-694K ton). Deze daling had te maken met uitgestelde bouwprojecten en de aanvoer van zand en bouwmaterialen die daarvoor nodig is. Ook zag het eerste kwartaal een verminderde aanvoer van mineralen als gevolg van dalende industriële productie in Duitsland. De biomassaoverslag steeg met 106%. Deze verdubbeling werd veroorzaakt doordat de inzet van biomassa in de Amer 9 centrale in Geertruidenberg werd opgevoerd naar 80% à 90%.

Nat massagoed



In nat massagoed nam de overslag van olieproducten af met 32,8%. Er was wederom een forse daling van handel in stookolie tussen Rusland en Singapore waar Rotterdam de laatste jaren de overslagplek voor was. In plaats daarvan ging veel van de stookolie rechtstreeks van Rusland naar de Verenigde Staten voor raffinage. De overslag van dieselbrandstoffen nam eveneens af. Voor wat betreft de overslag voor export van diesel werd dit veroorzaakt door toegenomen lokaal gebruik voor zeeschepen als gevolg van nieuwe IMO regels voor uitstoot van scheepsmotoren.

Er werd in het voorbije kwartaal 8% minder ruwe olie aangevoerd. Daarbij gold dat de voorraden die vorig jaar werden opgebouwd in het afgelopen kwartaal werden gebruikt voor productie. De overslag van LNG nam toe met 18% tot meer dan 2 miljoen ton. Er werd vooral meer LNG overgeslagen naar het Europese gasnet. De lage gasprijs zorgde voor meer gebruik van gas voor elektriciteitsproductie.

In overig nat massagoed was een overslagtoename van 710k ton (9,3%) te zien. Deze aanwas betrof vooral een toename van chemieproducten en biodiesels. De haven van Rotterdam wordt voor deze producten in toenemende mate een centrale logistieke locatie in Europa met zowel im- als export naar andere Europese landen.

Containers

De containeroverslag in tonnen was in het eerste kwartaal vrijwel gelijk (-0,3% in tonnen, -4,7% in TEU) aan dezelfde periode vorig jaar – destijds een recordkwartaal voor containers (+5,9% in tonnen, +7,3% in TEU). Deep-sea en feeder containers lieten een toename zien terwijl short sea een afname liet zien van 4,5%. Achterliggende oorzaken waren de zwakkere economie van het laatste halfjaar in Europa en de stagnerende wereldhandel als gevolg van handelsconflicten. Effecten van de coronacrisis waren eind maart beperkt merkbaar door minder aanvoer vanuit China na de gedeeltelijke lockdown daar in februari. Zeeschepen doen vier tot vijf weken over de reis waardoor het effect in Rotterdam pas later merkbaar is. Het volume containers vanuit Azië was 2,8% lager dan in het eerste kwartaal 2019.

Stukgoed

RoRo-overslag daalde met 7,3% ten opzichte van het eerste kwartaal vorig jaar. Als gevolg van de coronavirusuitbraak was er minder vervoer van mensen en goederen tussen het Verenigd Koninkrijk en Rotterdam in maart 2020. Daarbij moet tevens worden aangetekend dat maart 2019 een recordoverslag te zien gaf als gevolg van hamsteren in de aanloop naar een destijds op handen lijkende Brexit. De overslag van overig stukgoed was licht lager (-3,2%) als resultaat van teruggang van de economie.

Impactanalyse en vooruitzichten

De sterk teruglopende wereldeconomie als gevolg van de coronapandemie zal ook een grote impact hebben op de haven van Rotterdam. De impact van vraaguitval door de coronacrisis zal vanaf april echt duidelijk worden. Een afname van het overslagvolume tussen 10% en 20% op jaarbasis lijkt zeer waarschijnlijk. Deze prognose is afhankelijk van de duur van maatregelen en de snelheid van herstel van productie en wereldhandel.

In het containersegment vindt op dit moment een reductie plaats van ongeveer 25% van de capaciteit tussen Azië en Europa door minder vraag naar transport. Deze capaciteitskrimp zal in het komend kwartaal ook in de Rotterdamse haven duidelijk merkbaar zijn.

Het RoRo-verkeer wordt direct geraakt door de mindere economische activiteit in Europa en zal zolang de lockdown in verschillende landen voortduurt een fors lager volume kennen. De aanvoer van ijzererts en kolen voor de Duitse staalindustrie zal afnemen als gevolg van vraaguitval uit de auto-industrie en de bouw. De afname in het gebruik van olieproducten voor transport zorgt voor minder noodzaak tot aanvoer van ruwe olie. Volatiliteit in de oliemarkt kan echter wel zorgen voor een toename van handelsstromen. (Bron: Persbericht Havenbedrijf Rotterdam, 16-4-2020. Foto MAERSK EDINBURGH: Teun v.d. Zee, 6-7-2019. Foto MAERSK ERIN: Teun v.d. Zee, 7-7-2018).



Twee nieuwe diepzeekranen voor RWG

Donderdag 23 april zijn twee nieuwe diepzeekranen gearriveerd bij Rotterdam World Gateway (RWG). De komende periode zullen de kranen in bedrijf worden gesteld en naar verwachting worden de kranen in de tweede helft van 2020 in gebruik genomen.

De nieuwe kranen, de allergrootste in hun soort, zijn gebouwd door ZPMC in China. Ze hebben een hijshoogte van 56 meter en kunnen containers tot en met 26 rijen breed aan boord van schepen laden en lossen. Naast de twee nieuwe kadekranen heeft RWG ook geïnvesteerd in 25 nieuwe Automatisch Geleide Voertuigen (AGV's). Het lossen van de kranen duurt circa tien dagen, waarna ze in de komende maanden in bedrijf gesteld zullen worden op de kade van RWG.

Ronald Lugthart, CEO van RWG: "Met de komst van de kranen en AGV's zetten we in op de verdere optimalisatie van onze dienstverlening en capaciteit. RWG vervult een sleutelrol in efficiënte, duurzame, betrouwbare en veilige containerafhandeling. In samenspraak met onze klanten, stakeholders en partners, zoals DP World, blijven wij onze dienstverlening doorontwikkelen." (Bron: Rotterdam World Gateway. Foto aankomst ZHEN HUA 26, IMO 8700254: Hannes van Rijn).



Wereldhavendagen 2020 gaat niet door



De Wereldhavendagen 2020 gaat niet door. De 43e editie stond gepland op 4, 5 en 6 september 2020. Ondanks dat dit weekend buiten het momenteel geldende verbod op grote evenementen valt, heeft de organisatie besloten het evenement te annuleren. De Stichting Wereldhavendagen wil desondanks de Rotterdamse haven alsnog in het zonnetje zetten en beraadt zich op de mogelijkheden.

De Stichting Wereldhavendagen volgt de ontwikkelingen rond de uitbraak van het coronavirus op de voet. We laten ons daarbij leiden door de aanwijzingen van de Nederlandse regering en het RIVM.

De Wereldhavendagen 2020 stond gepland voor het weekend van 4, 5 en 6 september en viel vooralsnog buiten het verbod op grote publieksevenementen, dat in ieder geval tot 1 september geldt.

Desondanks is de Stichting Wereldhavendagen van mening dat met inachtneming van de beperkingen die momenteel en waarschijnlijk straks gelden, het niet realistisch is dat we een dergelijk groot publieksevenement kunnen laten plaatsvinden op de manier die onze deelnemers en bezoekers van ons gewend zijn. Hierover is uitgebreid overleg gevoerd met de hoofdsponsors en -partners.

“De organisatie streeft er echter wel naar om ook in 2020 de Rotterdamse haven traditiegetrouw in het zonnetje te kunnen zetten,” zegt Sabine Bruijninx, directeur van de Stichting Wereldhavendagen. “Hoe dat eruit kan komen te zien, beraden we ons momenteel over. We streven ernaar om voor eind mei duidelijkheid te geven.”



Over de Wereldhavendagen

De Wereldhavendagen in Rotterdam trekt jaarlijks honderdduizenden bezoekers en is daarmee het grootste jaarlijkse maritieme evenement van Nederland. De 43e editie stond gepland voor 4, 5 en 6 september 2020. De hoofdsponsors/-partners van de Wereldhavendagen zijn Port of Rotterdam, de Koninklijke Marine en Rotterdam Festivals. Kijk voor meer informatie op wereldhavendagen.nl. (Bron: Port of Rotterdam, 1-5-2020).

OFFSHORE

Boskalis breidt maritieme bergingsactiviteiten in de VS uit met acquisitie Ardent Americas

PAPENDRECHT - Koninklijke Boskalis Westminster N.V. (Boskalis) kondigt de overname aan van maritieme emergency response specialist Ardent Americas LLC (Ardent Americas). Ardent Americas is een leidende speler onder de Oil Pollution Act uit 1990 (OPA90) voor het verlenen van maritieme emergency response diensten in de Verenigde Staten (VS).

In het kader van het OPA90-programma verplicht de Amerikaanse kustwacht reders die in Amerikaanse wateren actief zijn een contract af te sluiten met erkende bergingsbedrijven voor het leveren van bergings- en brandbestrijdingsdiensten. Het OPA90-programma van Ardent Americas omvat ongeveer 500 reders en meer dan 4.000 schepen.

Ardent Americas is in 2015 ontstaan na de fusie van Svitzer Salvage en Titan Salvage, opereert vanuit Houston en Fort Lauderdale in de VS en was een dochteronderneming van Ardent Global Marine Services met haar hoofdkantoor in IJmuiden.

Met deze acquisitie versterkt Boskalis zijn bestaande positie op de Amerikaanse maritieme bergingsmarkt. Boskalis levert reeds OPA90-diensten in de Verenigde Staten met Donjon-Smit via zijn dochteronderneming SMIT Salvage en joint venture-partner Donjon Marine. Met ruim 175 jaar ervaring staat SMIT Salvage synoniem voor totale toewijding aan het assisteren van schepen bij noodsituaties op zee en het verwijderen van wrakken, vooral wanneer optimale zorg voor het milieu een prioriteit is.

Koninklijke Boskalis Westminster N.V. is een toonaangevende internationale dienstverlener op het gebied van baggeren, maritieme infrastructuur en maritieme diensten. De onderneming levert wereldwijd creatieve en innovatieve totaaloplossingen voor infrastructurele uitdagingen in maritieme gebieden, kuststreken en rivierdelta's. Met kernactiviteiten zoals kust- en oeverbescherming en landaanwinning kan Boskalis adaptieve en mitigerende oplossingen aanbieden ter bestrijding van de gevolgen van

klimaatverandering, zoals extreme weersomstandigheden en de stijging van de zeespiegel, evenals oplossingen voor de toenemende behoefte aan ruimte in kust- en deltagebieden over de hele wereld. De onderneming faciliteert de ontwikkeling van offshore energie-infrastructuur, waaronder duurzame windenergie. Tevens is Boskalis actief in de aanleg en het onderhoud van havens, waterwegen, toegangskanalen en civiele infrastructuur waarmee bijgedragen wordt aan het faciliteren van handelsstromen en de sociaal-economische ontwikkeling van een regio. Boskalis is tevens een internationaal expert op het gebied van scheepsbergingen en heeft meerdere strategische partnerships in havensleep- en terminaldiensten (Keppel Smit Towage en Smit Lamnalco). Met een veelzijdige vloot van ruim 700 schepen en vaartuigen en 9.600 medewerkers, inclusief deelnemingen, is de onderneming wereldwijd actief met Creating New Horizons. (Bron: Boskalis, 9-4-2020).



Hebo Maritienservice verwerft terrein voormalig scheepswerf

Hebo Maritienservice heeft, via vastgoedentiteit Hebo Greenport Rotterdam, het terrein inclusief water en de opstallen van de voormalige scheepswerf van Niehuis & Van den Berg in Rotterdam Pernis verworven van Damen Shipyards.

Hebo Maritienservice was geruime tijd op zoek naar watergebonden uitbreidingsmogelijkheden. Dit vanwege de groei van de activiteiten in het Rotterdamse havengebied en de nauwe samenwerking van het bedrijf met het Havenbedrijf Rotterdam. Huidige huurders, waaronder Damen Shiprepair Van Brink Rotterdam, NKT Cables, Rijkswaterstaat Zee en Delta en Qargo Packers, blijven actief op de locatie.

Voormalige scheepswerf

Het verkochte, welke sinds 1823 onder andere als scheepswerf in gebruik is, is strategisch gelegen met een open verbinding met zee en achterland. De totale locatie, waar Damen Shipyards sinds 1987 eigenaar van was, omvat ruim 9 hectare terrein en 12 hectare water, 860 meter glooiing, tien steigers met lengtes tot 280 meter, diverse ligvakken voor droogdokken en acht bedrijfshallen. De locatie biedt ruimte voor afbouw, conservering en opslag van onshore en offshore infrastructuur met hijscapaciteit tot 800T en roll-on-roll-off voorziening tot 5.000 T.

Herontwikkeling

Hebo Greenport Rotterdam zal de locatie fors gaan optimaliseren, doorontwikkelen en exploiteren. In samenspraak met Port of Rotterdam zal ruim een derde van de locatie de komende tien jaar duurzaam worden herontwikkeld, inclusief de bouw van meerdere bedrijfsgebouwen en scheepsreparatiefaciliteiten. Bestaande gebouwen op het terrein worden gerenoveerd en verduurzaamd en er komen hallen voor de bouw en het herstel van megajachten.

Adviseurs

Damen Shipyards is bij de verkoop van het terrein commercieel geadviseerd door Cushman & Wakefield in collegiale samenwerking met Industrial Real Estate Partners.



Hebo Greenport Rotterdam is bij de aankoop juridisch geadviseerd door AKD en commercieel begeleid door Briq real estate. (Bron: Vakmedianet/LK. Foto's: Teun van der Zee, HEBO-LIFT 7: 17-7-2017, Rotterdam. Foto VS ROTTERDAM: 22-4-2012)

Damen Götaverken Dok 4 naar de sloop



Nadat Damen Shiprepair Götaverken te Gothenborg in 2015 dicht ging, vertrok Dok 4 het volgende jaar naar Vlissingen. De staat van het dok was slecht en kon alleen door pompen drijvend gehouden worden totdat het brak op 12 juni 2019. Daarna is het dok verkocht voor sloop naar Amsterdam en is in twee transporten daarheen gebracht, beide keren op de ponton GIANT 6 (IMO 9725665, 21.000 DWT). Het eerste deel is 19 maart 2020 op de ponton gezet en naar Amsterdam gebracht, arriveerde op 25 maart 2020 te IJmuiden met de sleepboot MULTRATUG 18 om te schutten voor Amsterdam. Het tweede transport met de sleepboot BEVER arriveerde op 8 april te Amsterdam. (Foto: Jan Plug, 25-3-2020, aankomst te IJmuiden).





Worldwide Tug & OSV News

Toen eind 2019 Lekko International ophield te bestaan werd u niet langer op de hoogte gehouden door middel van het Nieuws van Overal van nieuwbouw, verkoop, vernoeming en sloop op het gebied van sleepboten en offshoreschepen.

Wilt u op de hoogte blijven? Meld u aan voor een gratis digitaal exemplaar van het nieuwe Worldwide Tug & OSV News op wwtugosvnews@gmail.com en ontvang elke 2 maanden het laatste nieuws in uw mailbox. Het eerste exemplaar verschijnt in mei a.s.



Vrijdagmiddag 3 april vertrok de GPS BATTLER met een verkocht bunkerbootje langs zij, op weg met bestemming River Medway. Het bunkerscheepje was de AGAAT 7, ENI 02313333 ex MOBI, ex MOBIL 3, in 1972 gebouwd bij Scheepswerf De Hoop in Schiedam als MOBIL 3. (Info: De Binnenvaart) (Info en foto: Reinier v.d. Wetering).



De sleepboot CYKLOP bracht 9 april 2020 het casco van binnenvaartschip PHILIPSKERCKE III naar de Handelskade in Dordrecht. (Bron & Foto: N. Giltay).



ADVENTURE, IMO 9668025 (NB-265), (NB-257), Damen ASD Tug 2810 Hybrid, 23-10-2012 besteld, 9-10-2013 te water gelaten bij Santierul Damen Galati S.A., Galati te Roemenië onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 512319, 16-5-2014 (e) opgeleverd als BERNARDUS aan Damen Marine Service B.V., IJmuiden, in beheer bij Sleepdienst B. Iskes & Zoon B.V., IJmuiden. Roepsein PCUW. 295 GT, 2 x 1.840 kW, trekkracht 60 ton. 2-6-2014 gearriveerd te IJmuiden. 16-3-2017 zonder Iskes logo in de schoorsteen naar Damen Shiprepair Amsterdam B.V., Amsterdam. 21-3-2017 te Amsterdam herdoopt ADVENTURE. 31-3-2017 in beheer bij Damen Marine Service B.V. en Multraship Towage & Salvage B.V., Terneuzen. 6-4-2017 vertrokken van Amsterdam naar Terneuzen, 6-4-2017 te Terneuzen. 6-2017 in beheer bij Kotug Smit Towage NL B.V., Rotterdam (18-3-2016 opgericht) en Kotug Smit Towage Rotterdam B.V., Rotterdam (10-11-2016 opgericht). 14-6-2017 tijdens de 'Maatjesparty' van Kotug Smit Towage te Rotterdam feestelijk herdoopt HAMPSHIRE. 6-2017 (e) in de vaart als SD HAMPSHIRE. 19-6-2017 als ADVENTURE van de Wiltonhaven naar de Waalhaven en vandaar naar de Scheurhaven met de duwboot SHADOW (ex SMIT SCHELDE). 6-2017 ingezet voor Kotug Smit Towage B.V. in de havensleepdienst in de Europoort als ADVENTURE. 30-1-2018 herdoopt HAMPSHIRE. 10-5-2019 herdoopt ADVENTURE. 13-5-2019 van Stellendam naar de Scheurhaven. 1-8-2019 in beheer bij Boluda Corporación Maritima S.L. 23-9-2019 in beheer bij Boluda Towage Rotterdam B.V. 4-2020 uit charter bij Boluda Towage Rotterdam B.V. en vervangen door de RT ROB. 17-4-2020 te Schiedam, Wiltonhaven. 20-4-2020 van Schiedam naar Gorinchem. (Foto: Nico Giltay, 20-4-2020 passage Puttershoek op weg naar Gorinchem).

AJAX, IMO 9878280, ASD Tug 2312, 17-4-2020 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard JSC, Hải Phòng, Vietnam (513604) als AJAX aan Damen Shipyards Gorinchem B.V., Saint Vincent And The Grenadines (J8B6009). 246 GT. 5.168 EPK, 3.804 kW.

BON SECOURS V, IMO 8314574, 1984 opgeleverd door Ateliers & Chantiers de la Pierriere, Lorient (340) als BON SECOURS V aan Société de Remorquage Louis Thomas & Cie., Rouen-Frankrijk. 133 BRT. 4-2020 verkocht aan Whitstable Marine Services Ltd., Herne Bay, U.K., herdoopt PULLMOOR.

CMM CENTENARIO, IMO 9878278, ASD Tug 2312, 28-2-2019 kiel gelegd, 14-2-2020 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard JSC, Hải Phòng, Vietnam (513603) als CMM Centenario Mexicana Maritima S.A. de C.V., Mexico City, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B5975). 263 GT, 210 NT, 100 DWT. 22,82 (20,43) x 12,03 x 4,41 x 3,400 meter. 5.168 EPK, 3.804 kW.

CMS BOXER, IMO 9787211, 26-4-2016 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 512408, aanvankelijk onder de naam HEDAYAT 9, vlag: St. Vincent and Grenadines, 15-4-2020 werfproefvaart als CMS BOXER, 8-2020 (e) geplande oplevering aan Clyde Marine Services Ltd., U.K. (MGV5). 146 GT, 275 DWT.



BEAUCEPHALUS, IMO 9546021 (NB-263), Offshore Supply Ship, 2010 opgeleverd door Hayvard Leirvik AS (105) als BEAUCEPHALUS aan Global Offshore Services B.V., Rotterdam, vlag: Marshall Islands, roepsein V7VK4, in beheer bij Global Offshore Services Ltd. 3.504 GT. 8-2012 herdoopt CRISTAL. 8-4-2014 in beheer bij Arena Ship Management Services. 15-10-2015 (e) opgelegd. 26-8-2019 (e) verkocht aan Geoquip Marine Asset A.G., St. Gallen, Zwitserland, vlag: Marshall Islands, roepsein V7VK4, in beheer bij Geoquip Marine Operations A.G., 8-2019 herdoopt GEOQUIP SPEER. 12-9-2019 vanaf Leirvik gearriveerd te IJmuiden achter de sleepboot EN AVANT 1 met bestemming Damen Shiprepair Oranjewerf, Amsterdam. 4-12-2019 achter de sleepboot DUTCH PEARL naar Shipyard De Schroef B.V. te Sluiskil, 5-12-2019 te Sluiskil. 28-3-2020 te 's-Gravendeel. 17-4-2020 van 's-Gravendeel naar de ankerplaats bij Oostende (Westhinder Anchorage). 20-4-2020 te Sluiskil. (Foto: Hans Lingbeek, 28-3-2020).



BRIGIT P, IMO 8702109 (NB-242), MMSI: 375879000, Survey vessel, 30-4-1988 opgeleverd door Husumer Schiffswerft G.m.b.H. & Co. K.G., Husum (1504) als SYLT aan Wasser Schutz Polizei, Direction Schleswig-Holstein, Husum. 146 BRT, 43 NRT, 15 DWT, 28,50 (26,01) x 6,61 x 3,76 x 1,840 meter, 2.401 EPK, 1.766 kW, 2 x M.W.M. TBD604-B12, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., 21 kn. 3-2010 verkocht aan Gems International N.V., Brugge, vlag: Luxemburg, roepsein LXLT. 3.252 EPK, 2.394 kW, 21 kn. 6-12-2012 Gems International N.V. failliet, door Troostwijk Veilingen B.V. te koop aangeboden. 2013 verkocht aan Stemat Materiaal B.V., St. Vincent Grenadines, roepsein J8B4851, 6-4-2013 met de sleepboot MARIAN-V vertrokken van Zeebrugge naar Rotterdam, 2013 herdoopt BRIGIT P. 31-5-2013 gearriveerd te Hardinxveld. 10-2017 verkocht aan SGS Espanola De Control S.A., Madrid, vlag: Saint Vincent and the Grenadines, roepsein J8B5633, 10-2017 herdoopt SYLT. 24-12-2019 verkocht aan JMT Shipping B.V., Lemmer, vlag: Panama HP6765, herdoopt SEA DISCOVERY. (Foto: Henk Jungerius, 5-6-2013).

(NB: JMT Shipping B.V. is een dochter van J.M. Toering B.V. Dit bedrijf is ook gevestigd aan de Buitenbaardt 21 in Lemmer (gemeente De Fryske Marren). Naast JMT Shipping B.V. heeft J.M. Toering B.V. nog vier andere bij de Kamer van Koophandel geregistreerde dochterondernemingen in Nederland. JMT Shipping B.V. is een dochter van J.M. Toering B.V. en zit derhalve op niveau twee binnen de concernstructuur. Info: Drimble).



GEPARD, IMO 8416906 (Z#93), 19-2-1981 contract, te water gelaten als NEFTEGAZ 33, 20-3-1985 opgeleverd Stocznia Gdanska S.A. (B92/59) als GEPARD aan U.S.S.R. 2.737 BRT, 7.206 EPK, 5.300 kW, 2 x Sulzer 6ZL40/48, "Zgoda" Zaklady Urzadzen Technicznych, Swietochlowice. 1990 verkocht aan U.S.S.R. Black Sea Shipping Co., Odessa-Oekraïne. 1994 verkocht aan Blascospetsflot, Odessa-Oekraïne. 1995 verkocht aan SATCO (Upravleniye Buksirno-Spatsatelnogo i Spetsialisirovanogo Flota), Odessa-Oekraïne. 1998 in beheer bij Rolv Berg Drive A/S. 1998 vlag: Cyprus. 1998 verbouwd tot pijpentransportschip bij Kon. Mij. "De Schelde" B.V., Vlissingen, daarna aan de ketting gelegd wegens uitstaande schulden. 1999 (e) verkocht aan Oreo Navigation, Nicosia, vlag: Cyprus. 1999: 2.737 GT, 822 NT, 1.382 DWT. 31-1-2001 (e) gerechtelijk te koop aangeboden. 6-2-2006 van de voormalige Scheldewerf naar de Buitenhaven van Vlissingen geslept. 6-2006 vertrokken naar Polen achter de sleepboot SUZANNA A. 7-2006 (e) verkocht aan Marine Rescue Service Mars, Oekraïne. 17-9-2006 (e) verkocht aan Osprey Navigation Co. Inc., Panama, in beheer bij Geobird Management Middle East, Dubai en Seabird Exploration FZ LLC, Dubai, herdoopt OSPREY EXPLORER. 9-2016 vlag: Cyprus. 2020 verkocht voor sloop. 20-4-2020 vertrokken van Orangsvag, Noorwegen naar Gent, 23-4-2020 gearriveerd te Gent om gesloopt te worden bij Van Heyghen Recycling N.V. (Foto: Kees Bustraan, 23-2-2014, Schottegat, Willemstad).

H-302, IMO 8766454, ponton van Heerema, 1994 opgeleverd als POE 3020. 7-1994 verkocht aan Offshore Marine Chartering N.V., Panama, in beheer bij Heerema Marine Contractors Nederland B.V., herdoopt H-302. 3.622 GT, 8.579 DWT. 92 x 28 meter. 2020 verkocht naar Griekenland, 27-3-2020 vertrokken met de sleepboot CHRISTOS XXXIV (IMO 7907415) van Vlissingen, Sloe naar Piraeus, 20-4-2020 ETA te Piraeus.

JACOBUS, IMO 9910284, Survey vessel, 16-4-2020 kiel gelegd onder bouwnummer PATTJE 549, 16-12-2020 geplande oplevering aan Van Laar Maritime B.V., IJmuiden, 387 GT, 420 DWT.

JUPITER, IMO 9878254 (NB-266), ASD 2312, 18-1-2019 kiel gelegd onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 513601, in aanbouw bij Damen Song Cam voor Damen Shipyards B.V., in beheer bij Sleepdienst Iskes & Zoon B.V., IJmuiden, 17-12-2019 te water gelaten, 4-2020 geplande oplevering, 31-3-2020 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard, Vietnam (513601) als JUPITER aan Damen Shipyards B.V., Gorinchem. 263 GT, 210 NT, 79 DWT. 22,81 (20,43) x 11,40 x 4,40 x 3,500 meter. 60 ton trekkracht. 12,5 kn. 5.168 EPK, 3.804 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., Caterpillar Inc., Lafayette (USA). 10-4-2020 van Hải Phòng, Vietnam a/b m.s. BBC FUJI. 7-5-2020 te Triëst.



KILSTROOM, IMO 9766425 (NB-263), Damen Multicat 3013, 5-9-2012 te water gelaten bij Safe Co. Ltd. Sp.z.o.o., Gdansk onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571684, 16-12-2016 gearriveerd te Hardinxveld met de sleepboot WOJTEK, 7-2017 geplande oplevering als SEVILLA CASTILLO, vlag: Spanje, roepsein L274Q, 9-2019 in aanbouw voor Van Wijngaarden Marine Services, 3-2020 geplande oplevering, 13-3-2020 proefvaart, 16-3-2020 van Gorinchem voor proefvaart op het Haringvliet en naar Middelharnis, 17-3-2020 proefvaart op het Haringvliet en naar Middelharnis, 18-3-2020 te Gorinchem, 24-3-2020 van Gorinchem naar Europoort voor de proefvaart en naar de 4e Pet., 25-3-2020 proefvaart op Maasvlakte2 en naar Middelharnis, 26-3-2020 de geplande doop uitgesteld, 27-3-2020 van Middelharnis naar Gorinchem, 9-4-2020 gedoopt KILSTROOM en opgeleverd aan Van Wijngaarden Marine Services B.V., Sliedrecht, roepsein PDTI. 10-4-2020 te Hardinxveld. 340 GT, 1.015 EPK, 747 kW, 3 x Caterpillar C32-TTA ACERT, trekkracht 37 ton. (Foto: Leen v.d. Meijden, 16-3-2020).



LIMBURGIA, ENI 07001481, 1943 opgeleverd door Scheepswerf "De Hoop" D. Boot, Leiden als MATTHÄUS aan L. Schless, Duisburg-Duitsland. 27,85 x 5,98 x 2,90 x 2,000 meter. 500 PK, 8 cyl, Brons. 6-1963 verkocht aan W.H.C. Stelt, Ridderkerk, herdoopt LIMBURGIA (2311541). 1963 motor geplaatst bij Scheepswerf van de Sande, Breskens, 500 EPK, 368 kW, Brons 8ED, N.V. Appingedammer Brons Motorenfabriek, Appingedam NE-49. 1986 verkocht aan Limma Schifffahrt A.G., Bazel, herdoopt LIMMA (7001481). 198- verkocht aan W.H.C. Stelt, Ridderkerk, herdoopt LIMBURGIA. 1993 verkocht aan W. Stelt, Ridderkerk, vlag: Zwitserland. 2020 verkocht aan R. Fransbergen van Fransbergen Trading & Shipping B.V., Maasbracht. (Foto: Teun van der Zee, 24-7-2006).

MARISKA-G, IMO 9487732 (Z-83), 9-2006 contract, 17-1-2008 kiel gelegd, 30-10-2008 te water gelaten, 18-3-2009 (NV) opgeleverd door Sealink Engineering & Slipway Sdn. Bhd. (153) als MARISKA-G aan Rederij Groen B.V., Panama, roepsein HO7662. 1.108 GT, 322 NRT, 1.126 DWT. 4.060 EPK, 2.985 kW, 2 x Cummins KTA-50-M2. 20-3-2019 verkocht aan Filanora Ltd., Murmansk-Rusland, roepsein UBFS5, in beheer bij Transport Freight Agency JSC, Murmansk, herdoopt SOFIA.



MULTRATUG 24, MMSI 246350000 (NB-261), duw- sleepboot, Stan Tug 1606, 28-10-2018 te Rotterdam als DAMEN YN 503202 via de Arctische route a/b m.s. TASMANIC WINTER (IMO 9467158, 15.549 GT), 25-9-2018 van Nantong naar Rotterdam), 25-3-2020 eigenaar: Global Ship Leasing 61 B.V., 27-3-2020 opgeleverd door Damen Shipyards Changde Co. Ltd. (503202) als MULTRATUG 24 (2), roepsein PB8162, in beheer bij Multtraship B.V., Terneuzen voor Damen Marine Service B.V. 47 GT, 14 NT. 16,76 (14,83) x 5,50 x 2,52 x 1,950 meter. 10,9 kn. 1.092 EPK, 804 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 145 x 183, 1.800 rpm., verhoogd naar 400 rpm., Caterpillar C18TA.B, Caterpillar Inc. 18-4-2020 vertrokken naar Regensburg om via de Donau naar Bulgarije te varen. (Foto: Leen v.d. Meijden, 18-4-2020, Druten).

PHOENIX, IMO 9793155 (NB-242), ASD 2810, gebouwd door Damen Song Cam Shipyard, Halong Bay (513504), 3-8-2017 gearriveerd in de Waalhaven te Rotterdam a/b m.s. LONE (IMO 9458913, 3-7-2017 te Da Nang, 20-7-2017 passage Suez Kanaal), 7-8-2017 met de sleepboten GOUWESTROOM en SCHELDESTROOM van de Waalhaven naar de Damen werf in Gorinchem, 1-2018 herdoopt PHOENIX, 11-1-2018 proefvaart op de Merwede en terug naar Gorinchem, 12-1-2018 (BV) opgeleverd aan Global Ship Leasing 43 B.V., Delfzijl, roepsein PCNP, in beheer bij Sleepdienst B. Iskes & Zoon B.V., IJmuiden (Iskes Towage & Salvage). 293 GT, 87 NT. 28,67 (25,78) x 9,80 x 4,60 x 3,700 meter. 12,9 kn. 5.068 EPK, 3.730 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.600 rpm. 2 Azimuth Thruster Solid. 12-1-2018 vertrokken naar IJmuiden. 4-2020 einde timecharter bij Sleepdienst B. Iskes & Zoon B.V., IJmuiden. 16-4-2020 gearriveerd bij Damen te Schiedam. 20-4-2020 van Schiedam naar Gorinchem.

POWER PLAY, IMO 9781401, YS 5009, Offshore Supply Ship, 4-9-2018 opgeleverd door Damen Shipyards Antalya, Turkije (547250) als POWER PLAY aan Damen Charter International 9 B.V., Gorinchem, vlag: Marshall Islands. 489 GT, 300 DWT. 55,70 (49,92) x 9,00 x 4,70 x 3,300 meter. 20 kn. 6.076 EPK, 4.472 kW, 4 x 12 cyl, 4 tew, 170 cm x 190, 1.800 rpm. Caterpillar. 5-2019 verkocht aan Power Play Holdings Ltd., The Creek-Cayman Islands (ZGIS9), in beheer bij Yacht Management Consultants S.a.r.l. (Hill Robinson Yacht Management Consultants), Antibes, Frankrijk. 18-2-2020 te Antigua. 30-3-2020 te Horta. 9-4-2020 te Gorinchem.



RPA 23, ENI 2332209, 1962 opgeleverd door N.V. Scheepswerf Hendriks, Dodewaard (543) als HAVENDIENST 14 aan Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam. 2002 herdoopt RPA 23. 200- tot 2004 in gebruik genomen als oefenschip bij het oefencentrum RISK. 4-2012 te koop aangeboden door Troostwijk Veilingen B.V. 27-6-2012 verkocht aan K. Koehoorn, Franeker & Zn., herdoopt DIKKY. 16-3-2020 verkocht aan Aannemingsbedrijf De Jong Zuurmond Beesd B.V., Beesd. 2020 verbouwd tot ploegboot, nieuwe machine geplaatst. (Foto: Teun v.d. Zee, 3-11-1988).



SD JACOBA, IMO 9174567 (NB-266), 23-5-1998 opgeleverd door East Isle Shipyard Ltd., Georgetown-PEI (66) als ATLANTIC FIR aan Atlantic Towing Ltd., Canada. 392 GT, 117 NT, 145 DWT. 30,80 (28,97) x (11,14) x 5,21 x 4,780 meter. 4.056 EPK, 2.583 kW, 2 x V 16 cyl, 4 tew, 170 x 190, Caterpillar 3516TA, Caterpillar Inc., trekkracht 52 ton, 14 kn. 1998 verkocht aan Kotug International B.V., Rotterdam, herdoopt SD JACOBA. 7-2008 (e) verkocht aan K&K International B.V., Rotterdam, in beheer bij Kotug B.V. 11-4-2016 in beheer bij Kotug Smit Towage Rotterdam B.V. 1-8-2019 in beheer bij Boluda

Corporación Maritima S.L. 23-9-2019 in beheer bij Boluda Towage Rotterdam B.V. 7-4-2020 herdoopt VB FURIE. (Foto: Willem Koper, 16-4-2020, Vlaardingen).



SD SHARK, IMO 9410715 (NB-146), type Robert Allen Rampart 3200, gebouwd als MEDYILMAZ 04 voor Med Marine Towage, Istanbul-Turkije, 14-1-2008 te water gelaten, 6-3-2008 (BV) opgeleverd door Med Yilmaz Tersanesi A.Ş., Zonguldak (Ereğli) (04) als SD SHARK aan SD Shark Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Kotug B.V., 1e in serie van 4 stuks, 486 BRT, 146 NRT, 32,00 (30,46) x 11,60 x . x 5,3600 meter, 5218 EPK, 3840 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, trekkracht 65 ton, 12 kn., 18-3-2008 vertrokken naar Rotterdam, 8-4-2008 gearriveerd te Rotterdam, 3-6-2008 samen met de SD STINGRAY aan de Holland Amerikakade te Rotterdam gedoopt SD SHARK. 10-11-2016 in beheer bij Kotug Smit Towage B.V. 1-8-2019 (e) in beheer bij Boluda Towage London Ltd., Stanford. 28-1-2020 (e) in beheer bij URS België N.V., Antwerpen. 28-1-2020 (v) thuishaven en vlag: Antwerpen-België, roepsein ORTE. (Foto: Teun v.d. Zee, 22-4-2012, assistentie aan m.s. LARS MÆRSK in de Europahaven).

SHEARWATER SAPPHIRE, IMO 8109292 (NB-144), afgebouwd bij Wilton-Fijenoord B.V., Schiedam, 1982 opgeleverd door Scheepswerf "De Hoop" B.V., Lobith (297) aan Conautic B.V., Rotterdam, in beheer bij Workships Contractors B.V., 3.963 BRT, 9.244 EPK, 6.800 kW, 4 x M.A.N., N.V. Brons Industrie, Appingedam, dieselelektrisch, 1982 verkocht aan Shearwater Pacific Pty. Ltd. & Shearwater Marine Group Ltd., Newcastle N.S.W.-Australië, in beheer bij Atlas Offshore, 1985 in beheer bij Shearwater Marine Group Ltd., 1986 vlag: Bahamas, 1987 verkocht aan Safira Marine Ltd., Bahamas, 1988 verkocht aan Essar Shipping Ltd., Bombay-India, herdoopt NAND SHAMIK, 1994 verkocht aan Peerless Shipping & Oilfield Services Ltd., Bombay-India, 1995 herdoopt PEERLESS STENA II, 3-2001 verkocht aan South East Asia Marine Engineering & Construction Ltd., Bombay-India, in beheer bij Technip, herdoopt SEAMEC II, 4.327 GT, 1.298 NT, 2.067 DWT, 6-10-2003 (e) verkocht aan Seamac Ltd., Mumbai-India, 20-9-2007 tijdens reparatie op de werf van de Curaçao Dry Dock Company te Curaçao een explosie aan boord gevolgd door brand, 5 mensen kwamen daarbij om het leven. 10-4-2020 voor 5 jaar in contact bij Oil & Natural Gas Corporation (ONGC).

SMIT ANTIGUA 9343235 (NB-182), type Damen ASD Tug 2810, gebouwd te Roemenië, 7-2006 opgeleverd door Damen Shipyards Gorinchem B.V. (511512) aan Smit Int. Investments N.V., Willemstad, N.A., thuishaven en vlag: Buenos Aires-Argentinië, 285 BRT, 28,67 x 10,43 x 4,60 x 4,910 meter, 4.930 EPK, 3.678 kW, 2 x Caterpillar 3516BTAHD/C, trekkracht 56,6 ton, 13,6 kn., 7-2006 vertrokken van Roemenië naar Argentinië, 7-2006 verkocht aan Smit International (Argentina) S.A., Argentinië, roepsein LW3402, 12-2011 verkocht aan Antares Naviera S.A., Argentinië, 12-2011 herdoopt YAGAN. 2019 vlag: Chili (CA7806), 11-9-2019 herdoopt LENADURA.

TAKLIFT 3, IMO 6725212 (NB-117), 4-1967 opgeleverd door Kieler Howaldtswerke A.G., Kiel (501255) als MAGNUS V aan Ulrich Harms & Co. G.m.b.H., Hamburg, drijvende bok, 984 BRT, 500 EPK, hefvermogen 400 ton, 1971 verkocht aan Smit Tak Int. Bergingsbedrijf B.V., Rotterdam, herdoopt TAKLIFT 3. 2002 verkocht aan SMIT Heavy Lift B.V., Rotterdam.



1-8-2005 activiteiten bij Smit beëindigd en verkocht aan Niarcos Shipping Ltd., Liverpool-U.K., in beheer bij G.P.S. Marine Contractors Ltd., Rochester, thuishaven en vlag: Londen-U.K., 8-8-2005 (e) in de Waalhaven herdoopt GPS ATLAS. 2014 verkocht aan Eide Marine Services AS, Høylandsbygd, vlag: Panama (HP9272), 14-9-2014 herdoopt EIDE LIFT 8. 16-4-2018 te Høylandsbygd, Halsnøy water in de machinekamer en dreigde te zinken, de brandweer kon dat voorkomen en kon het lek gelokaliseerd worden, daarna kon de lekkage gerepareerd worden. 2018 verkocht aan Meidell Ship Holding AS, Panama, in beheer bij Tronds Marine Service AS, Høylandsbygd, Noorwegen, 19-10-2018 herdoopt TRONDS LIFT 8. (Foto TAKLIFT 3: Teun v.d. Zee, 23-7-1991, Dover, plaatsen machinehuis van het linkspan).



VB GUARDIAN, IMO 9876323, 3-2020 van de werf als VB GUARDIAN, 22-3-2020 van Ho Chi Minh City, Vietnam naar Rotterdam a/b m.s. PAUWGRACHT, 20-4-2020 gearriveerd te Rotterdam, Waalhaven. 26-3-2020 (BV) opgeleverd door Piriou Vietnam (C353) aan Boluda France SAS, Marseille, thuishaven en vlag: Duinkerken-Frankrijk (FLWR). 375 GT, 112 DWT. 30,30 (28,30) x 10,40 x . x 3,450 meter. 6.086 EPK, 4.480 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., vertraagd naar 300 rpm., Caterpillar Inc., Lafayette NE-2018. 23-4-2020 vertrokken van Rotterdam naar Le Havre, 24-4-2020 te Le Havre. 24-4-2020 overgedragen aan Boluda France SAS en te water gezet. (Foto: Willem Koper, 20-4-2020).

VB LONGCHAMP, IMO 9876311, 3-2020 van de werf als VB LONGCHAMP, 22-3-2020 van Ho Chi Minh City, Vietnam naar Rotterdam a/b m.s. PAUWGRACHT, 20-4-2020 gearriveerd te Rotterdam, Waalhaven. 26-3-2020 (BV) opgeleverd door Piriou Vietnam (C352) aan Boluda France SAS, Marseille, thuishaven en vlag: Duinkerken-Frankrijk (FLWQ). 375 GT, 112 DWT. 30,30 (28,30) x 10,40 x . x 3,450 meter. 6.086 EPK, 4.480 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., vertraagd naar 300 rpm., Caterpillar Inc., Lafayette NE-2018. 23-4-2020 vertrokken van Rotterdam naar Le Havre, 24-4-2020 te Le Havre. 24-4-2020 overgedragen aan Boluda France SAS en te water gezet.



VLIELAND, IMO 8954714 (Z-122), 6-1969 kiel gelegd, 30-12-1969 te water gelaten, 12-2-1970 opgeleverd door Gutehoffnungshütte Sterkrade A.G. Rheinwerft, Walsum (1068) als ARGUS 8 aan Ulrich Harms G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. Roepsein DGUS, 69,9 BRT, 22,69 (20,36) x 6,72 x 2,90 x 2,431 meter, trekkracht 14 ton, 10,5 kn. 800 EPK, 588 kW, Deutz SBA8M528, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen. 1973 overname door Smit Tak Int. Bergingsbedrijf B.V. van Ulrich Harms G.m.b.H. & Co. K.G. 1976 in beheer bij Smit International Middle East, Bahrain. 1987 in beheer bij Ulrich Harms G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 19-- 738 kW, Deutz SBA8M528, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen NE-86. 1989 verkocht aan B.S. Bugsering A.p.S., Frederikshavn (Bruno Spolum), 9-4-1990 (GL) herdoopt SPOLUM. 1994 verkocht aan Vlietowing v/Pieter Emil Ottosen, Vlieland, thuishaven en vlag: Nyborg-Denemarken, 11-7-1994 (GL) herdoopt VLIELAND. 199- 1.590 EPK, Deutz SBA8M528, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen, trekkracht 15.9 ton, 11,6 kn. 1996 met de sleepzuiger RENSBURG de Oceaan overgestoken naar Colon aan de oostkust van Panama, daarmee is de voormalige haven/kustsleper voor het eerst de Atlantic overgestoken. 200- 1.080 kW, Deutz 3 528, trekkracht 21,6 ton. 8-7-2015 over aan de Erven P.E. Ottosen. 15-3-2017 van Harlingen naar Urk. 3-2017 zou de naam TUG VLIELAND hebben gekregen. (De naam niet aangebracht). 9-6-2017 door Scheepsmakelaardij Fikkers, Groningen verkocht aan Mariserve B.V., Urk, in beheer bij P.T. Kapitein, Urk, t.b.n. ARGUS. (ENI 02337363). 7-2017 als VLIELAND in reparatie te Urk. 15-11-2018 vanaf Antwerpen te Urk. 14-12-2018 van Urk naar Great Yarmouth. 30-12-2019 verkocht aan Great White N.V., Paramaribo. 18-4-2020 van Den Oever naar Harlingen. (Foto: NN-T. v.d. Zee).

VOS THEMIS, IMO 9585754 (NB-179), Anchor Handling Tug Supply Ship, 23-5-2011 (e) te water gelaten bij Fujian SouthEast Shipyard Ltd., Fuzhou onder bouwnummer DN59M-85, 27-7-2011 te Fuzhou gedoopt VOS THEMIS door mevr. Mette Kargaard (partner van Mr. Rasmus Wilhelmsen, Director, Green Ocean Brokering), 1.678 GT, 1.400 DWT, 5.150 EPK, trekkracht 66 ton, 17-10-2011 opgeleverd aan Offshore Support Vessels 10 Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Vroon Offshore Services Pte. Ltd.,

Singapore. 9-1-2020 verkocht aan Tom Lekir Sdn Bhd., Kuala Lumpur, vlag: Maleisië (9M2080), herdoopt TWO LEKIR.



WORLD PERIDOT, IMO 9648166 (NB-266), 28-2-2013 te water, 22-8-2013 opgeleverd als WORLD PERIDOT aan World Wide Supply GP 2 B.V., Noorwegen, in beheer bij Remoy Management AS. 3.832 GT. 26-8-2016 (e) opgelegd te Ålesund. 27-1-2017 (e) verkocht aan New World Peridot Ltd., Noorwegen, in beheer bij Remoy Management AS. 12-4-2019 verkocht aan FPS Peridot LLC, Liberia (D5TS3). 2019 van Ålesund met de sleepboot ATLANTIS (IMO 9660932), 31-10-2019 bij Damen Shipyards aan de Wiltonhaven te Schiedam. 25-3-2020 in beheer bij Fletcher Supply Vessels Ltd., Dundee. 9-4-2020 vertrokken van Schiedam naar Aberdeen, 11-4-2020 ETA te Aberdeen. (Foto: Reinier van de Wetering, 9-4-2020 afvarend t.h.v. Maassluis-West).



De Poolse sleepboot ZEUS arriveerde in de avond van 2 mei 2020 te Dordrecht met het casco van het binnenvaartschip NOORDPARK op sleeptouw. Op de rivier assisteerde de duwboot SHADOW (ex SMIT SCHELDE) het transport als achterboot. Op 3 mei vroeg vertrok de ZEUS weer naar Brunnsbüttel. (Foto en info: Nico Giltay, het transport t.h.v. Puttershoek).



Nog een handvol schepen op zee onderweg naar een haven

Vanaf 6 april 2020 zijn nog maar een handjevol schepen op zee, dat is ongeveer 2,5% van de wereldwijde CLIA-cruiseschepenvloot. Deze schepen behoren bij rederijen die lid zijn van CLIA, de internationale brancheorganisatie van cruiserederijen.

De rederijen en CLIA blijven zich vooral richten op de gezondheid en de veilige terugkeer van de mensen aan boord van de weinige schepen die nog varen of terugkeren naar hun thuishavens. Gezondheid en veiligheid zijn altijd absolute prioriteit geweest van de rederijen, en dat is vooral nu het geval. Daarom werken rederijen de klok rond, onder leiding van het Centers for Disease Control and Prevention (CDC), de Amerikaanse kustwacht en anderen op lokaal en nationaal niveau, om logistieke uitdagingen te overwinnen en om goed te doen voor iedereen.

Europese Commissie

De Europese Commissie ziet de problemen van ontschepingen en heeft daarom deze week richtsnoeren opgesteld. In die richtsnoeren wordt een netwerk van aangewezen havens voor aflossingen van bemanningen aangekondigd. Talrijke passagiers van cruiseschepen en bemanningsleden van vrachtschepen zitten sinds de uitbraak van de corona-pandemie vast op zee of verblijven in een haven in quarantaine. Om hen te ondersteunen op het gebied van gezondheid, repatriëring en reizen, heeft de Europese Commissie deze richtsnoeren opgesteld. Daarin staat onder andere dat lidstaten hun krachten moeten bundelen om meerdere havens in de Europese Unie aan te wijzen als havens voor aflossingen. Deze moeten verspreid zijn door Europa en goede vlieg/treinverbindingen hebben. (Foto ARCADIA 9226906: Tomas Østberg-Jacobsen, 29-6-2012, Stegastein na vertrek van Flaam, Noorwegen naar zee).

Schepen, op 9 april onderweg:

ARCADIA (P&O Cruises) – vol schip – momenteel ten Noorden van Canarische Eilanden – aankomst 12 april in Southampton. (13-4-2020 te Southampton. 15-4-2020 te Dover. 19-4-2020 te Dover. 4-5-2020 van Dover naar Portland U.K.). 7-5-2020 ten anker Portland Anchorage.

PACIFIC PRINCESS – 115 gasten – momenteel nabij Nieuw Caledonië in Stille Oceaan – aankomst op 24 april in Los Angeles. 22-4-2020 van Los Angeles naar Honolulu, 5-5-2020 ETA te Honolulu. 23-5-2020 ETA te Manilla.



QUEEN MARY 2 – 264 gasten – momenteel ter hoogte van Namibië – onderweg naar Southampton. (2-4-2020 van Durban naar Southampton, 15-4-2020 te Southampton. 1-5-2020 te Southampton. 2-5-2020 ten anker bij Portland U.K. 7-5-2020 te Weymouth). (Foto: Teun v.d. Zee, 21-7-2004).

COSTA DELIZIOSA – momenteel nabij Suezkanaal – onderweg naar Europa. (3-4-2020 van Muscat, 14-4-2020 op Malta Anchorage. 20-4-2020 ETA te Barcelona). 21-4-2020 te Genua.

MSC MAGNIFICA – vol schip – momenteel in Arabische Zee – onderweg naar Europa (6-4-2020 van Colombo, 14-4-2020 ETA te Suez, 20-4-2020 te Marseille).

COLUMBUS – 907 passagiers – nabij Malaga – aankomst 14 april in Tilbury, Engeland (23-3-2020 van Colombo, 14-4-2020 te Tilbury).

ARTANIA (Phoenix Reizen) – zal vanuit Perth naar Europa gaan (26-3-2020 te Fremantle/Perth. 18-4-2020 van Fremantle naar Benoa, India, 23-4-2020 ETA te Benoa. 1-5-2020 te Manilla. 5-5-2020 ETA te Singapore. 7-5-2020 te Port Klang). (Bron: cruisereiziger.nl, 9 april 2020, Miriam).

CRYSTAL ENDEAVOR, IMO 9821873 (NB-264), 11-2016 contract, 9-3-2018 kiel gelegd onder bouwnummer MV WERFTEN STRALSUND 124, 21-12-2019 uit de bouwhal en te water bij MV-Werften, Stralsund, 4-2020 de tewaterlating uitgesteld i.v.m. coronacrisis, 30-6-2020 geplande oplevering aan Crystal Cruises LLC, Los Angeles CA, vlag: Bahamas. 19.500 GT.



Oplevering nieuw cruiseschip ENCHANTED PRINCESS uitgesteld

Princess Cruises heeft bekendgemaakt dat de oplevering van haar nieuwe cruiseschip ENCHANTED PRINCESS is vertraagd. De Amerikaanse rederij kan nog geen nieuwe datum noemen waarop de overdracht wel zal plaatsvinden. De Monfalcone scheepswerf van Fincantieri in Italië is op dit moment gesloten vanwege de lockdown die de Italiaanse regering heeft ingevoerd als maatregel om het coronavirus in te dammen. Door de vertraging zijn alle geplande inaugurele cruises tot en met 31 juli geannuleerd. Ook de doopceremonie op 30 juni in Southampton is van de baan. Een nieuw programma voor de ENCHANTED PRINCESS is nog niet bekend. (Bron: cruisereiziger.nl, 15 april 2020, Marco. Afbeelding: clean-cruising.com).

ENCHANTED PRINCESS, IMO 9807126 (NB-260), in aanbouw onder bouwnummer FINCANTIERI MONFALCONE 6275, 6-8-2019 (e) gedoopt ENCHANTED PRINCESS door Miss Marinella Cossu (medewerkster van de werf) en te water (uitgedokt), 6-2010 geplande oplevering aan Carnival Corp., vlag: Bermuda, in beheer bij Princess Cruise Lines Ltd., Valencia CA. 145.000 GT.

LE BELLOT, IMO 9852418 (NB-260), 4-4-2018 in aanbouw onder bouwnummer VARD 889, 28-1-2020 te Sovik, Noorwegen, 12-3-2020 opgeleverd door Vard Søviknes aan Sedna Bail SNC, Frankrijk (FLZG), in beheer bij Compagnie du Ponant (PONANT), Marseille. 9.988 GT, 2.996 NT, 1.359 DWT. 131,50 (118,40) x 18,00 x 18,20 x 4,700 meter. 5.434 EPK, 4.000 kW. 12,5 kn.

REGAL PRINCESS op 6 mei in Rotterdam

Op woensdagmorgen 6 mei arriveert om 07.00 uur de Regal Princess bij Cruiseport Rotterdam aan de Holland Amerikakade. Het cruiseschip heeft 1.000 passagiers aan boord. Het gaat om Nederlandse – en uit andere Europese landen afkomstige bemanningsleden van de Holland America Group. De reizigers zijn op weg naar huis en verlaten in Rotterdam het schip.

De komst van het schip is zorgvuldig voorbereid conform de maatregelen van het RIVM en goedgekeurd door de autoriteiten. Om 17.00 uur vertrekt de Regal Princess weer uit de haven. (NB: de planning).



Eerst naar Southampton

De Regal Princess van Princess Cruises vertrok afgelopen weekend met 1200 Europese bemanningsleden vanuit Fort Lauderdale, Florida voor haar transatlantische oversteek naar Europa. De bemanning aan boord is afkomstig van verschillende cruiseschepen van Princess Cruises en Holland America Line, cruisemerken van de Holland America Group. Zij worden per schip naar huis gepatriëerd vanwege de uitbraak van het coronavirus.

De Regal Princess zet eerst koers naar Southampton waar het op 5 mei 2020 wordt verwacht. De repatriëring is onderdeel van een plan van de Holland America Group om duizenden bemanningsleden met 8 cruiseschepen uit de vloot terug naar huis te brengen d.w.z. bestemmingen in Europa, Azië, Zuid-Amerika en de Caribbean. (Bron: cruisereiziger.nl, 30 april 2020, Miriam. Foto: Nico Sannes, 6-5-2020).

Ook andere cruiseschepen zijn op weg naar Rotterdam: SEABOURN QUEST, IMO 9483126, 23-3-2020 van Bridgetown naar Rotterdam, 11-5-2020 ETA te Rotterdam. SKY PRINCESS, IMO 9802396, 23-4-2020 van Port Everglades naar Rotterdam, 11-5-2020 ETA te Rotterdam.

REGAL PRINCESS, IMO 9584724, 29-3-2013 te water gelaten onder bouwnummer Fincantieri Monfalcone 6224, 11-5-2014 opgeleverd aan Carnival Corp., Bermuda, in beheer bij Princess Cruise Lines Ltd., Valencia CA. 142.714 GT, 10.900 DWT. 20-4-2020 van Port Everglades naar Schiedam, 5-5-2020 ETA te Southampton, 6-5-2020 te Rotterdam.



SILVER ORIGIN, IMO 9837937, (NB-267), 6-2-2019 kiel gelegd bij Scheepswerf "De Hoop", Lobith-Tolkamer onder bouwnummer HOOP LOBITH 489, 30-12-2019 te water gelaten, 24-3-2020 van Lobith naar Schiedam om afgebouwd te worden met de duw- sleepboot ANNA MARIE (02318905) en een duwboot, 27-4-2020 vertrokken van Schiedam op de proefvaart op de Noordzee, 29-4-2020 gearriveerd op de Wiltonhaven, Schiedam, 7-2020 geplande oplevering aan Silversea Cruises Ltd., Miami FL, vlag: Bahamas. 6.366 GT, 1.206 DWT. (Foto R.P. van de Wetering, 27-04-2020).

SILVER ORIGIN vanuit Schiedam begonnen aan eerste proefvaart

Even na 09:00 uur op Koningsdag vertrok het nieuwe expeditieschip van Silversea, Silver Origin, vanaf Mammoet Heavy Lifting in Schiedam voor haar eerste zeetesten. De proefvaart van het schip, dat speciaal door de Nederlandse scheepswerf De Hoop wordt gebouwd voor de Galapagos Eilanden, zal naar verwachting 3 dagen in beslag gaan nemen. Woensdag in de vroege ochtend zullen de eerste nautische en technische testen worden afgerond en keert het terug. Na een succesvolle proefvaart zullen aan de afbouwkade de laatste werkzaamheden aan het schip worden verricht waarna de overdracht kan plaatsvinden. (Bron: cruisereiziger.nl, 27 april 2020, Miriam).



Algemeen: Het COVID-19 virus heeft een grote impact op de cruisevaart en de scheepswerven die zich specialiseren in de bouw van cruiseschepen. De cruiserederijen hebben zich in april 2020 vooral beziggehouden met de repatriëring van passagiers en daarna van bemanningsleden die in de hotelsector, entertainment of de winkels werkzaam waren. Op 22 april 2020 zijn de laatste passagiers ontscheept. Veel bemanningsleden zijn al gerepatriëerd of worden nu nog met cruiseschepen naar huis gevaren. Verschillende rederijen en scheepswerven hebben personeel met verlof gestuurd of ontslagen.

Carnival Corporation: The Public Investment Fund, het fonds van de Saoedi-Arbaïsche heersers, heeft op 26 maart 2020 43,5 miljoen aandelen in de Carnival Corporation ter waarde van 450 miljoen USD gekocht, ongeveer 8,2 % van de aandelen. Met andere beurshandelingen heeft de Carnival Corporation 6 miljard USD verkregen. Dit bedrag zal worden gebruikt om de COVID-19 crisis het hoofd te bieden. Het is mogelijk cruises te boeken voor 2020 en 2021. Carnival Cruise Line heeft alle cruises tot 27 juni opgeschort.



Hurtigruten heeft bekendgemaakt alle cruises tot 12 mei 2020 geen cruises te gaan varen. De RICHARD WITH (9040429, 1993, 11.205 GT, 483 passagiers) en de VESTERÅLEN (8019368, 1983, 6.261 GT, 316 passagiers) worden ingezet om Noorse gemeenschappen te bevoorraden. (Afbeelding: visitnorway.nl).

Royal Caribbean Cruises Ltd. heeft alle cruises opgeschort tot 11 juni 2020. Van het personeel in de Verenigde Staten is 26% met verlof gestuurd of ontslagen.

Stena Line heeft 600 werknemers met verlof gestuurd en 150 werknemers ontslagen door de sterke afname van reizen en vervoer binnen Europa op de Ierse Zee en de Noordzee. Stena Line had al op 16 maart 2020 bekendgemaakt dat personeel in Denemarken, Scandinavië en de Baltische Staten.

TUI AG (met Royal Caribbean voor 50% eigenaar van TUI Cruises) heeft een lening van 2 miljard USD gekregen van de Duitse bank KfW om de gevolgen van de COVID-19 crisis te verminderen.

De Amerikaanse Kustwacht (USGC) steunt cruiseschepen (35 schepen met 35.000 zeevarenden) bij Florida bij de evacuatie van zeevarenden met COVID-19 symptomen.

De cruisereederijen werken aan de repatriëring van meer dan 200.000 zeevarenden in hotelfuncties op ongeveer 300 cruiseschepen. Bij de schepen in Amerikaanse havens of op de Amerikaanse kust gaat het om 93.000 zeevarenden. Royal Caribbean Cruises heeft 2.500 bemanningsleden uitgewisseld om hen naar huis in Indonesië, de Filipijnen en Shanghai te repatriëren.



COSTA DELIZIOSA, 9398917, Na een reis van 34 dagen van Australië door het Suez-kanaal naar Barcelona, zijn de Spaanse passagiers van de COSTA DELIZIOSA (2010, 92.720 GT, 2.828 passagiers) ontscheept. De overige passagiers zullen in Genua van boord gaan. (Foto: Teun v.d. Zee, 19-11-2011, Barcelona).



GREG MORTIMER, 9834648, (Zeebrief#165) Op verzoek van Aurora Expeditions heeft een team van Uruguayaanse experts alle opvarenden op de GREG MORTIMER (2019, 8.035 GT) op COVID-19 getest.

Bij 81 opvarenden is het virus vastgesteld, hoewel zij geen symptomen hadden. Zes opvarenden zijn aan de wal in een ziekenhuis opgenomen. In overleg met de Uruguayaanse overheid heeft Aurora Expeditions gewerkt aan de repatriëring van de passagiers, die op 15 april 2020 is afgerond. (Foto: fox news.com).

MEIN SCHIFF 3, 9641730, Op 2 mei 2020 is in Cuxhaven op de MEIN SCHIFF 3 (2014, 99.526 GT, 2.506 passagiers) bij een bemanningslid besmetting met het COVID-19 virus vastgesteld. Het schip heeft 2.899 bemanningsleden van verschillende cruiseschepen van TUI Cruises voor repatriëring aan boord.



MSC MAGNIFICA, 9387085, Op 20 april 2020 is de MSC MAGNIFICA (2010, 95.128 GT, 3013 passagiers) in Marseille afgemeerd om 1.760 passagiers te ontschepen. (Foto: Nico Kemps, 4-3-2010).

PACIFIC PRINCESS, 9187887, De PACIFIC PRINCESS (1999-R-THREE, 2002-PACIFIC PRINCESS, 30.312 GT, 688 passagiers) van Princess Cruises heeft uiteindelijk alle passagiers ontscheept. Na het merendeel in Fremantle (Australië) te hebben ontscheept, zijn 115 passagiers die om gezondheidsredenen niet per vliegtuig naar huis konden, teruggebracht naar Honolulu op Hawaii en Los Angeles (Cal.)

RCGS RESOLUTE, 9000168, (Zeebrief#165) De RCGS RESOLUTE (1991, 8.445 GT) is afgemeerd in Willemstad (Curaçao) naar aanleiding van de aanvaring met het Venezolaanse oorlogsschip NAIGUATA en schuldeisers in diverse havens en van bemanningsleden.

TAIMAREHO, 8875889, Op 3 april 2020 zijn 27 personen overboord geslagen op de ferry TAIMAREHO (1992, 499 GT) op de reis van Honiara (Salomonseilanden) naar West Are'are. Inmiddels zijn 5 lichamen geborgen.

INTERNATIONAAL NIEUWS

ENERGEAN POWER, IMO 9889162, Offshore Processing Ship, 18-9-2019 te water gelaten onder bouwnummer SEMBCORP J110009, 4-2020 gearriveerd bij Sembcorp Marine Admiralty Yard te Singapore om afgebouwd te worden, 89.700 GT, 144.833 DWT. 15-10-2020 geplande oplevering aan Energean Israel Ltd., vlag: Marshall Islands, in beheer bij Energean Oil & Gas-Aegean Energy Exploration & Production of Hydrocarbons S.A., Athene voor werk op Energean's Karish Gas Field.

GREAT KAPPA, IMO 9873656 (NB-258), Chemical/Oil Products Tanker, 25-2-2019 in aanbouw bij New Times Shipbuilding Co. Ltd. onder bouwnummer NEW TIMES 305017, 15-11-2019 te water, 3-4-2020 geplande oplevering, 28-4-2020 opgeleverd aan Great Kappa Ltd., Majuro-Marshall Islands (V7A2436), in beheer bij Trafigura Beheer B.V., Amsterdam. 30.354 GT, 49.000 DWT.



m.s. KLARA met d.m.s. SURE STAR aan boord, foto: Ruud Zegwaard, 16-4-2020 vertrokken van Waalhaven 1 RHB, Noordzijde naar Rauma, Finland. De KLARA is één van de vijf voor S.A.L. nieuwe schepen.

SURE STAR, IMO 9698903, Damen Fast Crew Supplier 2610, is op 15 april 2015 opgeleverd door Damen Shipyard Singapore Pte. Ltd., Singapore (532517) aan Damen, vlag: St. Vincent and Grenadines. 10-1-2014 verkocht aan Sure Wind Marine Ltd., U.K., herdoopt SURE STAR. 6-4-2020 (e) verkocht aan Mainprize Asia Ventures Pte. Ltd., Tuvalu, in beheer bij Strato Maritime Services Pte. Ltd.

KLARA, IMO 9467160, 8-5-2007 contract, 15-11-2010 kiel gelegd, 8-7-2001 te water, 23-5-2012 opgeleverd door China Changjiang Shipping Group Qingshan Shipyard (QS20060326) als PACIFIC WINTER aan Pacific Winter m.b.H. & Co., Liberia, in beheer bij Heino Winter G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 15.549 GT, 6.089 NT, 19.359 DWT. 2 kranen van 400 ton SWL. 2012 herdoopt HYUNDAI WINTER. 7-4-2013 herdoopt RICKMERS CHENNAI. 28-7-2014 herdoopt THORCO WANETA. 21-2-2015 herdoopt PACIFIC WINTER. 3-2015 in beheer bij United Heavy Lift G.m.b.H. & Co. K.G. 6-4-2020 verkocht aan SAL Shipping UG (haftungsbeschränkt) & Co. K.G. M.S. "Klara", Portugal (MAR), in beheer bij SAL Heavy Lift G.m.b.H., Hamburg en SAL Ship Management UG (haftungsbeschränkt) & Co. K.G., Bremen, herdoopt KLARA.

HANNA, IMO 9467134, 26-9-2011 opgeleverd door China Changjiang Shipping Group Qingshan Shipyard (QS20060323) als BALTIC WINTER aan M.S "Baltic Winter" G.m.b.H. & Co. K.G., Liberia, in beheer bij Reedereiverwaltung Heino Winter G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 15.549 GT, 6.089 NT, 19.404 DWT. 166,15 (156,00) x 22,99 x 13,90 x 9,800 meter. 16,3 kn. 13.315 EPK, 9.800 kW, 7 cyl, 2 tew, 580 x 640, 428 rpm, M.A.N. NE-09. 2011 verkocht aan Beluga Shipping QS323 G.m.b.H. & Co. K.G., Liberia, in beheer bij Beluga Fleet Management G.m.b.H. & Co. K.G., Bremen, 2011 herdoopt BELUGA PROJECT. 30-4-2013 herdoopt RICKMERS DUBAI. 5-10-2014 THORCO WILLOW. 1-2015 in beheer bij Thorco Shipping A/S. 4-2015 herdoopt BALTIC WINTER. 11-2015 in beheer bij United Heavy Lift G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 5-3-2020 verkocht aan SAL Shipping UG (haftungsbeschränkt) & Co. K.G. M.S. "Hanna", Portugal (MAR), in beheer bij SAL Heavy Lift G.m.b.H., Hamburg en SAL Ship Management UG (haftungsbeschränkt) & Co. K.G., Bremen, herdoopt HANNA.

LISA, IMO 9467146, 8-5-2007 contract, 8-7-2010 kiel gelegd, 28-12-2010 te water, 2-11-2011 opgeleverd door China Changjiang Shipping Group Qingshan Shipyard (QS20060324) als ATLANTIC WINTER aan Reedereiverwaltung Heino Winter G.m.b.H. & Co. K.G., Liberia. 2011 verkocht aan Beluga Shipping QS324 G.m.b.H. & Co. K.G., Liberia, in beheer bij Beluga Fleet Management G.m.b.H. & Co. K.G., Bremen, herdoopt BELUGA PREDICTION. 15.549 GT, 6.089 NT, 19.306 DWT. 7-4-2012 herdoopt BBC WINTER. 4-2014 in beheer bij Thorco Shipping A/S. 4-2014 herdoopt THORCO WINTER. 4-2015 in beheer bij United Heavy Lift G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 4-2015 herdoopt ATLANTIC WINTER. 9-4-2020 (e) verkocht aan SAL Shipping UG (haftungsbeschränkt) & Co. K.G. M.S. "Lisa", Portugal (MAR), in beheer bij SAL Heavy Lift G.m.b.H., Hamburg en SAL Ship Management UG (haftungsbeschränkt) & Co. K.G., Bremen, herdoopt LISA.

ANNA, IMO 9501887, 24-11-2007 contract, 17-12-2008 kiel gelegd, 2-2-2010 te water, 25-5-2010 opgeleverd door Taizhou Kouan Shipbuilding Co. Ltd. (TK0303) als PALEMBANG aan MIT Maritime Investment, Antigua and Barbuda, in beheer bij Harren & Partner Ship Management G.m.b.H. &

Company K.G., Bremen. 11.473 GT, 3.834 NT, 10.040,6 DWT. 10-12-2015 in beheer bij Harren Ship Management G.m.b.H. & Company K.G., Bremen. 3-2016 verkocht aan PIT Pacific Investment G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda, in beheer bij Harren Ship Management G.m.b.H. & Company K.G., Bremen. 14-7-2016 verkocht aan PIT Palembang G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda, in beheer bij Harren Ship Management G.m.b.H. & Company K.G., Bremen. 31-7-2019 verkocht aan SAL Shipping UG (haftungsbeschränkt) & Co. K.G. M.S. "Anna", Antigua and Barbuda, in beheer bij SAL Heavy Lift G.m.b.H., Hamburg en SAL Ship Management UG (haftungsbeschränkt) & Co. K.G., Bremen, herdoopt LISA.

IMKE, IMO 9501899, 24-11-2007 contract, 17-12-2008 kiel gelegd, 30-4-2010 te water, 6-8-2010 opgeleverd door Taizhou Kouan Shipbuilding Co. Ltd. (TK0304) als PALAU aan PIT Pacific Investment, Antigua and Barbuda, in beheer bij Harren Ship Management G.m.b.H. & Company K.G., Bremen. 11.473 GT, 3.834 NT, 9.962,94 DWT. 10-12-2015 in beheer bij Harren Ship Management G.m.b.H. & Company K.G., Bremen. 5-7-2016 verkocht aan PIT Palau Investment G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda, in beheer bij Harren Ship Management G.m.b.H. & Company K.G., Bremen. 12-8-2019 verkocht aan SAL Shipping UG (haftungsbeschränkt) & Co. K.G. M.S. "Imke", Malta, in beheer bij SAL Heavy Lift G.m.b.H., Hamburg en SAL Ship Management UG (haftungsbeschränkt) & Co. K.G., Bremen, herdoopt IMKE.

MSC OCEAN ONE, IMO 9321146, sleepboot, 30-5-2005 opgeleverd door Labroy Shipbuilding & Engineering Pte. Ltd. (130) als SEABULK ANGOLA aan Seabulk Offshore Vessel Inc., Marshall Islands, in beheer bij Seacor International Ltd. 1.323 GT, 397 NT, 752 DWT. 49,94 x 15,00 x 6,75 x 5,400 meter. 8.070 EPK, 5.940 kW, 2 x 9 cyl, 4 tew, 255 x 400, 750 rpm., MAK, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., Kiel NE-04. 15-12-2008 in beheer bij Seabulk Offshore Dubai Inc. 29-6-2009 in beheer bij Seabulk Offshore Dubai LLC. 20-1-2017 opgelegd. 1-2020 bij Astilleros Guadalquivir SL, Sevilla om te repareren en onderhoud. 26-2-2020 verkocht aan Compania Naviera Ocean Cay S.A., Bahamas, in beheer bij MSC Cruise Management (UK) Ltd., Uxbridge, United Kingdom, 29-2-2020 vanaf Sevilla te Cadiz, 3-2020 herdoopt MSC OCEAN ONE.



ORION I, IMO 9825453, kraanschip, 13-2-2017 contract, 30-3-2018 kiel gelegd, 31-10-2018 te water, 2-10-2019 opgeleverd door Cosco Shipping (Qidong) Offshore Co. Ltd. (N829) als ORION I aan COSCO Shipping (Qidong) Offshore Co. Ltd., vlag: Panama (HO7246), in beheer bij Geosea N.V., Zwijndrecht (DEME) en Seacon Ships Management Co. Ltd. (Qingdao), Qingdao, China. 58.203 GT, 17.461 NT, 60.575 DWT. 216,476 (203,03) x 48,99 x 14,69 x 11,000 meter. 4 x 7.765 kW, 9L46, Wärtsilä Finland Oy. 13-10-2019 van Singapore, 22-11-2019 in de Überseehafen te Rostock voor het installeren van de Liebherr HLC 295000 kraan. 2-5-2020 bij testen te Rostock, het hijsen van een 5.500 ton wegende testponton, brak de haak (Firma Ropeblock B.V. te Oldenzaal) uit de hals en viel het bovenste deel van de kraan naar beneden. Daarbij raakten 12 mensen gewond en 2 moesten naar het ziekenhuis gebracht worden. (Foto: Polizei MV).

HUA YANG LONG, IMO 9743710, 1-4-2020 te Pula om de cutterzuiger WILLEM VAN RUBROECK (IMO 9738014) te laden met bestemming Gdansk, Polen. Het voor Jan de Nul in aanbouw zijnde schip ging op 26 augustus 2017 te water bij Uljanik te Kroatië onder bouwnummer 500, tijdens de afbouw raakte de werf in financiële problemen en ging uiteindelijk failliet.



Op 21 april 2020 voer het transport de Nieuwe Waterweg op om in de Waalhaven te gaan bunkeren. De volgende dag vertrok de HUA YANG LONG om de WILLEM VAN RUBROECK af te leveren te Gdansk waar het afgebouwd gaat worden. De geplande oplevering is in december dit jaar. De HUA YANG LONG is op 30 december 2015 opgeleverd door CSSC Huangpu Wenchong Shipbuilding Company Limited, Yard No. H3062 aan Guangzhou Salvage Bureau te China. 45.349 GT, 52.037 DWT. (Foto: Patrick Blankwaard, 21-4-2020, t.h.v. Maassluis).



DONALD, IMO 9273791, foto en info: Ruud Zegwaard, 30-4-2020, vanaf Willemstad, Curaçao binnenkomend voor Waalhaven 4, aan dek stonden 2 Damen pontons, n.l. Damen SPo 3111, IMO 9889239, bouwnummer Damen YN 524108 en Damen SPo 4111, IMO 9889227, bouwnummer Damen YN 524107. M.s. DONALD arriveerde op 3 maart 2020 te Nantong, 8 maart 2020 te Shanghai en 14 april 2020 te Willemstad, Curaçao.



m.s. ITTERSUM, IMO 5165726, foto: Malcolm Cranfield, 3-5-1975. 27-10-1959 te water gelaten, 7-1-1960 opgeleverd door A.G. Weser, Werk Seebeck, Bremerhaven (844) als ITTERSUM aan N.V. Stoomvaart Maatschappij 'Oostzee', Amsterdam, in beheer bij Firma Vinke & Co, Amsterdam. 8-1-1960 te Hamburg. Brandmerk 5591 Z AMST 1959. Roepsein PEXG. Open Shelterdeck. 7.060 BRT, 4.074 NRT, 11.470 DWT. 162,77 (149,23) x 19,11 x 12,27 x 8,241 meter. 12 passagiers. 5 ruimen, G 20.843 m³, B 18.578 m³, I 368 m³. 16,5 kn. 7.550 EPK, 5.632 kW, 9 cyl, 2 tew, 700 x 1200, M.A.N. K9Z70/120C, Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.G., Augsburg.

Twee nieuwe schepen voor Mij. Oostzee

In Bremerhaven zijn 2 door de werf Seebeck gebouwde vrachtschepen gedoopt, die beide bestemd zijn voor de Stoomvaartmaatschappij Oostzee te Amsterdam, die onder directie staat van de firma Vinke en Co. De schepen, de Hilversum en de Ittersum meten elk 11.000 DWT en zullen worden ingezet op de diensten van de Westeuropese havens naar de Golf van Mexico en het zuidelijk deel van de Atlantische oceaan. Beide schepen hebben accommodatie voor 12 passagiers. (De Tijd De Maasbode, 28-10-1959).

Een nieuw Schip in de Amsterdamse haven geeft altijd veel bekijks — vooral als het een Nederlands schip is. Gisteren was ik even aan boord van het nieuwe motorschip "Hilversum" van de Independent Gulf Line, een der rederijen van de Amsterdamse firma Vinke en Co. Het schip, dat mee gaat helpen met de veertiendaagse vrachten passagiersdienst, die de rederij tussen Europa en de Verenigde Staten onderhoudt, is een genoegen om naar te kijken. De twaalf passagiers, die mee kunnen, zullen niet kunnen klagen over hun hutten: geriefelijke vertrekken, die er uitzien als kamers in een duur hotel. Enkele dagen geleden is het vijfde nieuwbouwschip voor de Independent Gulf Line, het motorschip "Ittersum", van de werf overgenomen. (Stan Huygens, De Telegraaf, 14-1-1960).



2-1976 verkocht aan P.T. Perusahaan Pelayaran Samudera 'Trihora Lloyd', Jakarta-Indonesië, roepsein PLTN, herdoopt YOGYAKARTA. (Foto: Teun van der Zee, 14-4-1981). 21-3-1984 te Padang. 1984 verkocht voor sloop naar de Volksrepubliek China, 1-5-1984 vertrokken met een sleepboot van Hong Kong naar Huangpu, China, 1-6-1984 te Huangpu om gesloopt te worden.



GEFLE, IMO 5512719, foto: collectie Koos Goudriaan. 30-1-1952 te water gelaten, 1952 opgeleverd door N.V. Scheepswerf "De Waal", Zaltbommel (643) als AURIGA aan Gebr. Jan, Kornelis en Berend Niestern, Delfzijl.

Brandmerk 73 Z TIEL 1951. Roepsein PCWF. Raised quarter deck. 469 BRT, 244 NRT, 675 DWT. 49,30 (46,85) x 8,04 x 3,05 x 3,272 meter. G 894 m³, B 840 m³, 55 ton bunkers, 9,5 kn. 400 EPK, 8 cyl, 4 tew, 290 x 420, M.a.K. MAU 423, Maschinenbau Kiel A.G., Kiel.

24-01-1952 als AURIGA, zijnde een stalen motorschip, metende 1.328,06 m³ bruto verplaatsing volgens zeemeetbrief afgegeven te 's-Gravenhage d.d. 16-01-1952, no. 8646, liggende te Zaltbommel, door A. Kraaijenbrink, ambtenaar bij de Scheepsmetingsdienst te Rotterdam, van haar brandmerk voorzien door het inbeitelen van 73 Z TIEL 1951 op het achterschip aan S.B. zijde in achterkant dekhuis, 3,4 m. uit hekplaat, 0,60 m. uit lengteas en 1,52 m. uit dek. (Opm.: De als schip in aanbouw aangebrachte merken zijnde 93 Z TIEL 1951 zijn vernietigd.)

3-12-1952 verkocht aan N.V. Transport & Handelonderneming D. Lijnzaad, Rotterdam, roepsein PGCD, herdoopt MYSON.

11-1-1954 verkocht aan N.V. Scheepvaart Maatschappij 'Svea', Amsterdam, roepsein PEGR, in beheer bij N.V. Vereenigd Cargadoorskantoor, Amsterdam, herdoopt GEFLE.

12-01-1956, Algemeen Handelsblad: Kustvaarder Gefle aan de grond. In de Botnische Golf bij Haernoësund is gisteren de kustvaarder Gefle (469 ton) uit Amsterdam aan de grond gelopen en lek geraakt. Het is niet waarschijnlijk, dat het schip, dat inmiddels door de bemanning is verlaten, gemakkelijk vlot zal komen. Eerst zijn gisteren acht man van boord gegaan en werd nog getracht het schip door pompen droog te houden, maar later hebben ook de laatste drie man het schip verlaten. De Gefle die het eigendom is van de N.V. Scheepvaartonderneming Svea in Amsterdam, heeft een lading aardappelen aan boord.

12-01-1956 Nieuwsblad van her Noorden: Amsterdamse coaster bij Zweden lek gestoten. De Amsterdamse kustvaarder Gefle, op weg van Stockholm naar de Zweedse stad Gefle, liep gisteren in de Botanische Golf aan de grond en stootte lek. Direct gevaar voor het schip is er niet, hoewel het zware slagzij maakte. Acht van de elf opvarenden zijn aan land gezet. Later werd gemeld, dat de drie bemanningsleden, die zich nog aan boord van de Gefle bevonden later ook aan land zijn gegaan. Het is nu weinig waarschijnlijk, dat men het schip snel vlot zal kunnen trekken. Gefle is de havenstad, waarnaar deze coaster is genoemd.

Bijvoegsel van de Nederlandse Staatscourant van donderdag 31 Mei 1956, no. 104.

Uitspraak van de Raad voor de scheepvaart No.38. Uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart inzake de stranding van het motorschip „Gefle" bij Björn, in de Oostzee. Betrokkene: de kapitein P. N. Dutrieux. Op 11 januari 1956 is het motorschip „Gefle" op de reis van Stockholm naar Gefle gestrand bij Gefle. In overeenstemming met het voorstel van de inspecteur-generaal voor de scheepvaart besliste een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld bij artikel 29 der Schepenwet, dat de raad een onderzoek zou

instellen naar de oorzaak van deze stranding en tevens naar de vraag of niet het ongeval mede te wijten is aan de schuld van de kapitein van de „Gefle”, P.N. Dutrieux, wonende te Hilversum. Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van 25 april 1956, in tegenwoordigheid van de hoofdinspecteur voor de scheepvaart. De raad nam kennis van de stukken van het voorlopig onderzoek der Scheepvaartinspectie, waarbij processen-verbaal van de verhoren van de kapitein, de bestman en de matrozen, die dienst deden als roerganger en als uitkijk, zomede van de te Gefle afgelegde scheepsverklaring en de Duitse kaart no. 171: Alands See, en hoorde de kapitein, voornoemd, als betrokkene en de bestman H. Holtjes als getuige. De voorzitter zette de betrokkene, aan wie voormelde beslissing was meegedeeld, doel en strekking van het onderzoek uiteen en gaf hem gelegenheid tot zijn verdediging aan te voeren hetgeen hij daartoe dienstig achtte, hem daarbij het laatste woord latende. Uit de verklaringen en bescheiden is de raad het volgende gebleken: Het motorschip „Gefle” is een Nederlands schip, toebehorende aan de N.V. Scheepvaart Maatschappij „Svea”, te Amsterdam. Het meet 469 brutoregister-ton en wordt voortbewogen door een 400 pk motor. Op 10 januari 1956, te 15.15 uur, vertrok de „Gefle” onder loodsaanwijzing van Stockholm met bestemming Gefle. Het was slechts beladen met 97 ton aardappelen. De diepgang is niet opgegeven. De bemanning bestond, inclusief de kapitein, uit 11 personen. Behalve door de kapitein werd wacht gelopen door een stuurman. Er was verder een bestman aan boord, die geen enkel diploma had en die altijd met de kapitein wacht liep, doch nooit zelfstandig. Te 20.45 uur werd de loods bij Simpnasklubb ontscheept en werd koers gesteld op Grundkallen-v.s., 355° r.w. Ten gevolge van sneeuwbuien was het zicht matig. De wind was Z.O. 3 De stuurman had aanvankelijk de wacht, maar de kapitein bleef bij de hand. Te 24 uur werd de stuurman afgelost en kwam de bestman H. Holtjes met de kapitein op wacht. Te 1 uur van 11 januari werd Grundkallen-v.s. op 300 m afstand aan bakboord gepasseerd; de log wees 37 aan. De vaart was 9¼ mijl. Daar de lichtboei van Argosgrund wegens ijsgang was ingenomen, liet de kapitein 299° r.v.v. sturen. De kapitein is na het passeren van het lichtschip naar zijn hut gegaan om te rusten en gaf de bestman order hem te roepen, wanneer deze een licht zou zien of wanneer er zich iets bijzonders zou voordoen. De kapitein kwam te 2.37 uur uit zich zelf boven; hij wist, dat ongeveer op dit tijdstip koers moest worden veranderd. De bestman zette de nieuwe koers, 271° r.w., in de kaart, waarna de kapitein deze controleerde. Nadat het schip deze koers voorlag, is de kapitein weer naar zijn hut gegaan, na de bestman dezelfde orders als tevoren te hebben gegeven. De logstand te 2.37 uur was 54; de positie was volgens de gis ongeveer 4 mijl ten noorden van de Argosbank. De kapitein verwachtte te 5.30 uur bij de loods te zijn. De koers, 271°, zou tot 4.45 uur kunnen worden gehouden, tot nabij Eggegrund. De bestman Holtjes verklaarde, dat hij op 11 januari, te 0 uur, op wacht kwam; de kapitein was op de brug. Het schip lag aan op Grundkallen-v.s. en rondde dit later op 150 m afstand aan bakboord. De wind was N.O. 4/5; hij schatte het zicht op 4 a 5 mijl; hij heeft geen sneeuwbuien gehad. De bestman controleerde de koers in de kaart; hij kan de koersen verbeteren door toepassing van variatie en deviatie. Toen de kapitein te 1.20 uur naar beneden ging, gaf deze order hem te roepen te 2.30 uur en wanneer er vuren van de wal te zien zouden zijn of bij iets bijzonders. De kapitein kwam te 2.30 uur uit zich zelf boven. De kapitein had de koerslijn al in de kaart gezet en de bestman liet te 2.30 uur koers veranderen tot 271° r.w. De kapitein maakte hem een aanmerking, dat hij zelfstandig koers veranderde, want de kapitein had hem dit ten strengste verboden. Nu had de bestman dit gedaan, omdat de koerslijn al in de kaart stond; hij heeft deze lijn gecontroleerd. De log is te 2.37 uur afgelezen. De kapitein ging weer naar beneden en gaf order hem te roepen zodra hij enig walvuur zou zien of indien het zicht minder zou worden. Te circa 3.30 uur kreeg de bestman op ongeveer 2 streken aan bakboord een vuur in zicht, dat elke 14 seconden een witte en een rode schittering gaf. Hoewel hij toen de kapitein had moeten roepen, liet hij dit na. Hij zocht in het vurenboek het karakter van Eggegrund op, maar vond dit niet, daar het in het vurenboek anders werd geschreven dan hij meende. Hij was daar 10 minuten mee bezig. Toen hij het had gevonden, zag hij, dat Eggegrund een witte en een rode sector had. Hij maakte een vergissing en nam aan, dat het licht, hetwelk hij zag en dat van Björn was, het licht van Eggegrund was; hij hield de rode schittering van Björn voor de rode sector van Eggegrund. De bestman weet niet wat hem bezielde om de kapitein niet te roepen. Hij liet b.h.-roer geven en bracht het licht eerst recht vooruit en vervolgens aan stuurboord. Tegen 4 uur telefoneerde hij naar de hut van de kapitein en meldde, dat Eggegrund bijna dwars aan stuurboord was. De kapitein begreep, dat dit onmogelijk was, en haastte zich naar de brug. Hij zette onmiddellijk de telegraaf op stop, maar het was al te laat. De „Gefle” stootte enige keren en liep te 4.05 uur vast. Het schip was vastgelopen ongeveer 800 m ten zuiden van Björn. Vóór werd 75 cm gelood, achter stond 5 en 6 m. Het gelukte niet door machinemanoeuvres vlot te komen. Tank bakboord I maakte water, maar aanvankelijk bleef het ruim droog. De kapitein vroeg de vuurtorenwachter van Björn om sleepboothulp te sturen. Te 4.25 uur begon er water in het ruim te lopen, maar de pomp kon dit aanvankelijk bijhouden. Te 8 uur begaf de kapitein zich met de werkboot naar de vuurtoren, telefoneerde met de rederij en verzocht deze met bergers contact op te nemen. Het bergingsvaartuig „Hermes” bleek reeds van Stockholm te zijn vertrokken. Na gehouden scheepsraad werd besloten, dat, behalve de kapitein, de bestman en de 2de machinist, allen het schip zouden verlaten; te 15 uur verlieten de anderen het schip. Te 19 uur bleek, dat het water in het ruim steeg; er liep ook olie in uit tank bakboord II. Toen verlieten ook de laatste opvarenden het schip en allen brachten de nacht te Björn door. De volgende morgen ging men weer terug aan boord; het was toen goed weer, de wind was Z.O. 2. Een reddingboot lag in de nabijheid ten anker en weldra ankerde de „Hennes” ook in de buurt. Een pomp werd aan boord gebracht en te 13.30 uur ving men aan de lading te werpen. Op 13 januari 1956, te 9 uur, was het ruim droog. De afsleppogingen mislukten. Toen de wind kromp naar O.N.O. en toenam tot 5 en 6 en het schip hevig begon te stoten, adviseerde de „Hermes” het schip te verlaten. Te 14 uur ging ieder met de reddingboot „Wallenberg” naar

Gefle. Toen het op 15 januari goed weer bleek te zijn geworden, keerde de bemanning te 9 uur aan boord terug. De machinekamer was nog intact, maar vrijwel alle tanks lekten. Nadat het ruim was leeggepompt en de laatste lading was gelost en enige tanks door middel van lucht waren leeggeblazen, gelukte het de „Gefle" te 22 uur vlot te slepen. Bij deze manoeuvre verloor men beide ankers met ketting. Langs zij de „Hermes" werd daglicht afgewacht. Op 16 januari ging de „Hermes" ankerop te 15 uur. Langzaam voer men naar Gefle en ankerde aldaar te 21.45 uur. De volgende dag meerde het schip langs de kade. Hier werd het voorlopig hersteld, waarna het voor geheel herstel naar Stockholm ging. De roerganger en de uitkijk hebben geheel overeenkomstig de verklaringen van de kapitein en de bestman meegedeeld. De roerganger Van der Werf heeft nog verklaard, dat hij te 3.15 uur een vuur aan bakboord zag. Hij heeft gehoord, dat de kapitein bij het naar beneden gaan zei: „Roep mij, als je walvuren ziet of bij slecht zicht." De roerganger moest koers veranderen tot 255°; het was de eerste keer, dat de bestman dit liet doen zonder dat de kapitein er bij was, en Van der Werf dacht, dat de bestman dadelijk de kapitein wel zou roepen. Hij deed dit echter niet en liet te 3.35 uur veranderen tot 237°, waardoor het vuur aan bakboord kwam. De bestman heeft nog verklaard, dat deze stranding geheel zijn schuld is door ongehoorzaam te zijn geweest en door een vergissing te hebben gemaakt. Ter zitting verklaarde de kapitein, dat hij reeds meer dan twee jaar op de Oostzee heeft gevaren. Bij vertrek van Stockholm heeft hij de wacht normaal ingedeeld en niet eraan gedacht om dit zo te doen, dat hij de wacht zou krijgen op het lastigste traject. Zo heeft hij vóór het passeren van Grundkallen-v.s. steeds met de stuurman op de brug gestaan. Daarna was de navigatie eenvoudiger en meende hij, dat de bestman de wacht wel alleen kon lopen. Betrokkene had hem daarvoor strikte orders gegeven. Hij moest onmiddellijk worden geroepen zodra een vuur van de wal zou worden gezien. Betrokkene is opgestaan, toen benoorden Argosgrund koers moest worden veranderd. Betrokkene rekende erop, dat de bestman hem zou roepen zodra deze een vuur zou zien. De bestman heeft dit nagelaten en riep betrokkene te 4 uur met de mededeling, dat Eggegrund dwars was. Betrokkene begreep terstond, dat dit niet mogelijk was, maar hij doorzag de situatie niet onmiddellijk en heeft daarom niet reeds vanuit zijn hut order gegeven volle kracht achteruit te slaan. Toen hij boven kwam, stootte het schip. Betrokkene weet, dat Holtjer geen officiële bestman is. De „Gefle" heeft twee gediplomeerden aan boord. Betrokkene had echter vol vertrouwen in Holtjer en liet deze vaak onder zijn toezicht aan de navigatie deelnemen. Betrokkene ziet zijn eigen fout ten volle in. De bestman H. Holtjer verklaarde ter zitting, dat hij altijd met de kapitein wacht liep. Deze liet hem onder zijn toezicht aan de navigatie deelnemen. Getuige mocht echter nooit buiten de aanwezigheid van de kapitein koers veranderen. De kapitein had op 11 januari, toen hij na 1 uur de brug verliet, deze order gegeven en eveneens na 2.37 uur en bovendien gezegd de kapitein te roepen zodra een walvuur in zicht zou komen. Getuige heeft dit nagelaten; hij kan daarvoor geen goede verklaring geven, maar meent, dat hij de kapitein nog wat wilde laten rusten, en hij dacht, dat hij zelf de navigatie wel zou kunnen leiden. Hij heeft het vuur van Björn aangezien voor dat van Eggegrund en- dat aan stuurboord gebracht. Getuige meende, dat hij te noordelijk stond. Hij zegt wei rekening te hebben gehouden met de afstand en de logaanwijzing, maar hij heeft gehandeld alsof het schip reeds bij Eggegrund was aangekomen. De hoofdinspecteur voor de scheepvaart voerde aan, dat op 10 januari 1956 de „Gefle" vertrokken is van Stockholm met bestemming Gefle, maar bij Björn is gestrand. Aanvankelijk verliep de navigatie normaal. Aan boord bevonden zich twee gediplomeerden, de kapitein en de stuurman; dezen liepen wacht, zes uur op en zes uur af. De kapitein liet zich op zijn wacht assisteren door een niet officiële bestman. Alleen op schepen onder de 250 ton komt de bestman voor. Voor grotere schepen heeft de wetgever geen bestman toegestaan; daar moeten gediplomeerden de wacht lopen. Op de „Gefle" droeg de bestman Holtjer toch een zekere verantwoordelijkheid en had een hogere gage dan de andere matrozen. Het systeem werkte wel goed; de kapitein had vertrouwen in Holtjer. Op 11 januari ging de kapitein na 2.37 uur van de brug om in zijn hut te rusten. De bestman bleef op de brug; als deze de wacht had gelopen overeenkomstig de duidelijk door de kapitein gegeven orders, zou er niets bijzonders zijn gebeurd. Toen Holtjer het licht van Björn zag, heeft hij niet overeenkomstig ontvangen orders de kapitein direct geroepen, maar hij bracht dit licht aan stuurboord en riep de kapitein eerst, toen het dwars was, menend, dat het Eggegrund was. Holtjer heeft plotseling een foute reactie gemaakt. Het schip stootte en werd zwaar beschadigd. Het is jammer, dat de kapitein, toen hij werd gewekt en begreep, dat er iets fout was, niet terstond order heeft gegeven om volle kracht achteruit te slaan. De hoofdinspecteur is van mening, dat niet gezegd kan worden, dat de kapitein roekeloos is geweest, maar er moet toch gewaarschuwd worden tegen het systeem om de eigen wacht over te laten aan een niet gediplomeerde. In de ruimte zal men daar niet zo gauw last mee krijgen, maar bij kustnavigatie kan het gevaren opleveren. Het systeem van een bestman op schepen tot over de 250 ton is niet juist. De kapitein heeft hier evenwel niet kunnen voorzien, dat Holtjer zijn orders niet zou opvolgen. Het is moeilijk te begrijpen hoe Holtjer zo heeft gehandeld. Hij heeft waarschijnlijk gemeend, dat hij alleen Eggegrund zou zien, en heeft het vuur van Björn, dat hij te 3.30 uur verkende, daarvoor gehouden en dit aan stuurboord gebracht. Holtjer was niet officieel bestman op de „Gefle" en kon daarom niet als betrokkene door de raad worden gehoord. De kapitein was verantwoordelijk voor zijn wacht en voor de fouten, die Holtjer heeft gemaakt. De kapitein is daarom medeschuldig aan deze stranding. De hoofdinspecteur is echter van mening, dat hier geen sprake is van grove onverantwoordelijkheid van de kapitein, en stelt daarom de raad voor de kapitein te straffen door het uitspreken van een berisping. Het oordeel van de raad luidt als volgt: Het motorschip „Gefle" is op de reis van Stockholm naar Gefle op 11 januari 1956, te 4.05 uur, enige uren vóór Gefle gestrand bezuiden Björn, doordat de z.g. bestman de duidelijk door de kapitein gegeven orders in de wind heeft geslagen en daarna fout heeft genavigeerd door de vergissing, die hij maakte, het vuur van Björn te houden voor dat van Eggegrund. Op de „Gefle", een schip van meer dan 250 ton, waren overeenkomstig de

voorschriften twee gediplomeerden aan boord, de kapitein en de stuurman. De kapitein had reeds vele maanden de matroos Holtjer op zijn wacht; hij heeft deze matroos zo ver opgeleid, dal, hij onder toezicht van de kapitein deel kon nemen aan de navigatie. Holtjer had zich zodanige bekwaamheden eigen gemaakt, dat hij geschikt mocht worden geoordeeld om op te treden als bestman op schepen, waar met een bestman wordt gevaren. Op een schip van de grootte van de „Gefle" is dit niet toegestaan en moet altijd de wacht worden gelopen door een gediplomeerde. Door toch Holtjer af en toe zelfstandig wacht te laten doen, ook al had de kapitein strikte orders gegeven om hem te roepen zodra op de wacht handelend moest worden opgetreden, overtrad de kapitein de voorschriften. Het zou in dit geval ook niet nodig zijn geweest, dat de kapitein wegens vermoeidheid een deel van zijn wacht door Holtjer liet lopen, indien hij vóór vertrek van Stockholm de wacht zo had ingedeeld, dat hij zelf op wacht zou zijn op het moeilijkste gedeelte van het traject. Door dit niet te doen, heeft hij de E.W. van 10 januari met de stuurman op de brug gestaan en waren er dus toen 2 gediplomeerden op wacht en na het passeren van Grundkallen-v.s. liet hij de wacht over aan een ongediplomeerde. Het is onbegrijpelijk waarom Holtjer de order om de kapitein te roepen zodra een licht van de wal in zicht zou komen niet heeft opgevolgd. Hij heeft dit misschien gedaan uit misplaatste zorg voor het gemis van rust van de kapitein en uit overschat zelfvertrouwen, dat hij ook zonder de kapitein de navigatie kon voeren. Hij heeft onvoldoende aandacht besteed aan zijn gisbestek, aan de vaart en de tijd, die was verlopen na het passeren van het vuurschip, en meende zo reeds Eggegrund te zien, toen hij pas Björn in zicht liep. De kapitein is formeel aansprakelijk voor de fouten, die Holtjer heeft gemaakt. De raad is overtuigd, dat de kapitein niet zorgeloos is bij de navigatie; hier meende hij te mogen vertrouwen op het nakomen door Holtjer van de duidelijk gegeven orders. Dit neemt niet weg, dat de kapitein door onreglementair wacht doen lopen medeschuldig is aan de stranding van zijn schip. Rekening houdend met de goede staat van dienst van de kapitein, beslist de raad, dat kapitein Percy Norbert Dutrieux, geboren 18 november 1927, wonende te Hilversum, wordt gestraft door het uitspreken van een berisping. Aldus gedaan door de heren mr. A. Dirkzwager, 1ste plv. voorzitter, C. H. Brouwer, H. A. Broere en A. Kunst, leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. A. Boosman, en uitgesproken door voornoemde voorzitter ter openbare zitting van de raad van 25 april 1956. (Get.) A. Dirkzwager, A. Boosman. (Raad voor de scheepvaart. Info: Marhisdata).

29-4-1966 de GEFLE tijdens een reis van Stockholm naar Parijs, op de Seine varend op 5 km. bovenstrooms Quillebeuf tussen Rouen en Le Havre, in aanvaring gekomen met het Noorse m.s. HEINA (A/S J. Ludwig Mowinckels Rederi, Bergen, bouwjaar 1950, 5.695 BRT) en gezonken, 3-6-1966 gelicht en daarna verkocht voor de sloop in Frankrijk, de sloop begon 15-6-1967.

SLOOP

AADITYA 1, IMO 7390662, Offshore Tug Supply Ship, 1974 opgeleverd als HOGUE TIDE. 1987 herdoopt VIKING SIRRI. 1988 herdoopt NICO KARAMA. 1994 herdoopt DOPET IV. 2003 herdoopt POYA. 2017 herdoopt AADITYA 1. 18-3-2020 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

ARK PROGRESS, IMO 9119000, tanker, 28-6-1995 opgeleverd als SUN CHEMIST. 2005 herdoopt MIRANDA I. 7-2015 herdoopt ARK PROGRESS. 2017 verkocht aan Hamsa Ships Private Limited, India, in beheer bij Integrity Ships Pvt. Ltd., Kolkata. 3-2020 verkocht voor sloop. 25-4-2020 vanaf Visakhapatnam, India op Mumbai Anchorage.

ART CARLSON, IMO 9258923, Offshore Tug Supply Ship, 2003 opgeleverd als ART CARLSON aan Jackson Marine S.A., Vanuatu, in beheer bij Tidewater Marine LLC. 25-2-2016 te Amelia USA (laatste positie). 2018 (e) opgelegd. 28-4-2020 (vt) verkocht voor sloop.



CIDADE DO RIO DE JANEIRO MV14, IMO 8506684, Offshore Processing Ship, 1986 opgeleverd als TOKYO MARU Mitsubishi H.I., Nagasaki (1976) aan Tokyo Tanker Co. Ltd., Japan. VLCC. 145.575 BRT, 258.374 DWT. 6-2004 herdoopt BRIGHT JEWEL. 7-7-2005 verkocht aan Espadarte MV 14 B.V., Amstelveen, vlag: Bahamas, in beheer bij Modec International Inc., Houston Texas. 2006 verbouwd tot Offshore Processing Ship. 8-2006 herdoopt FPSO CIDADE DO RIO DE JANEIRO MV14. 7-2018 uit productie. 23-8-2019 op Espadarte Field, 70 mijl uit de kust en in charter bij Petrobras, bij inspectie een knik in de romp ontdekt wat een kleine lekkage veroorzaakte, 23-8-2019 (e) total-loss verklaard. 24-8-2019 alle 54 werknemers van boord, 26-8-2019 de knik versterkt en lekkage gestopt. 2020 verkocht voor sloop. (Foto: Petroleogas).

EIDE SENIOR, IMO 6706395, vrachtschip, 440 GT. 1967 opgeleverd als RIGG. 1987 herdoopt EIDE JUNIOR. 1998 herdoopt EIDE SENIOR. 2010 opgelegd bij Stamnes Yard, Vaksdal, Noorwegen. 2020 verkocht voor sloop. 19-4-2020 vertrokken van Vaksdal met de sleepboot HUNTER (IMO 9468372) naar sloperij Smedegaarden AS te Esbjerg, 22-4-2020 te Esbjerg om gesloopt te worden.

ESSO NEW YORK, IMO 5107994, 9-2-1950 te water, 14-4-1950 opgeleverd door Newport News SB. & DD. Co., Newport News, Va.(484) als ESSO NEW YORK aan Esso Shipping Company, Wilmington, Del., vlag: U.S.A. 17.061 BRT. 16 kn. ON 259610. 2 waterpijpketels, v.o. 1.393 m², 63 atm. Babcock & Wilcox. 12.500 APK, 2 stoomturbines, de werf. 1969 verkocht aan Humble Transportation Co., Wilmington, Del., vlag: U.S.A. 1960 verkocht aan Humble Oil & Refining Co., Wilmington, Del., vlag: U.S.A. 17.420 BRT, 10.730 NRT, 27.355 DWT. 1972 verkocht aan Fluor Drilling Services Inc., Panama. 11-1973 bij Taiwan Shipbuilding Corp, Keelung om verbouwd te worden tot boorschip, nieuw achterschip aangebouwd, gebouwd door Taiwan SB. Corp., Keelung (R-1310), 1975 het oude gedeelte gesloopt te Taiwan, herdoopt WESTERN OFFSHORE No. VIII. IMO 7632022. 13.585 BRT, 6.128 NRT, 11.885 DWT. 7.615 APK, 5.601 kW, 4 x V16 cyl, 2 tew, 230 x 254, General Motors Corp. Dieselelektrisch. 8 kn. 1984 verkocht aan Western Offshore Drilling & Exploitation Co., Panama, in beheer bij Fluor Drilling Services Inc. 6-6-1984 verkocht aan Frigg Shipping Ltd., Bahamas, in beheer bij J. Lauritzen Offshore, herdoopt NOBLE DUCHESS. 22-3-1991 verkocht aan J.O. Odfjell Drilling & Consulting, Liberia, 4-4-1991 herdoopt DEEPSEA DUCHESS. 16-1-1997 verkocht aan R. & B. Falcon Transocean Inc., New Orleans, 21-1-1997 herdoopt FALCON DUCHESS. 27-11-2000 verkocht aan Frontier Drilling ASA, Paradis, Bergen, Noorwegen, 29-11-2000 herdoopt FRONTIER DUCHESS. 12-2010 herdoopt NOBLE DUCHESS. 3-4-2011 herdoopt PARAGON MDS1. 9-5-2015 herdoopt NOBLE DUCHESS. 5-8-2017 te Ras Al-Khaimah. 18-9-2017 (e) verkocht voor sloop. 16-4-2020 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

FORTUNE FSU, MMSI 700200073, Tanker. 4-4-2020 van Shenzhen op Zhujian Kou Anchorage. 20-4-2020 verkocht voor sloop.

HAMBURG, IMO 9238818, Multi Purpose Carrier, 18-3-2001 kiel gelegd, 20-8-2001 te water, 1-6-2002 opgeleverd door Jinling Shipyard (JLZ000-102) als RICKMERS HAMBURG aan Rickmers Reederei G.m.b.H. & Cie. Vlag: Marshall Islands. 23.119 GT. 2-6-2017 verkocht aan Zea 12-500.8 G.m.b.H. & Co. K.G., Marshall Islands, in beheer bij Rickmers Reederei G.m.b.H. & Cie. 11-2018 in beheer bij Zeaborn Ship Management G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 17-4-2019 verkocht aan Hongi Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Zeaborn Ship Management G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 7-2019 herdoopt ZEA HAMBURG. 2-2020 verkocht aan Triplezea Shipping Corp., Marshall Islands, in beheer bij Zeaborn Ship Management G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 5-2-2020 van Port Richmond naar Mumbai. 17-2-2020 te Point Lisas, Trinidad & Tobago. 22-4-2020 te Mumbai. 16-2-2020 (F) herdoopt HAMBURG. 2020 verkocht voor sloop (290 USD/TO as is Mumbai, HKC recycling required).

HBIS SUNRISE, IMO 9003122, Ore Carrier VLOC, 27-11-1991 kiel gelegd, 16-5-1992 te water, 22-9-1992 opgeleverd door Mitsubishi H.I. Ltd., Nagasaki (2054) als ORPHEUS ORCHID aan Orpheus Tanker Corp., Panama, in beheer bij Idemitsu Tanker Co. Ltd. VLCC. 142.558 GT, 258.080 DWT. 4-2020 Ore Carrier, 145.217 GT, 77.019 NT, 268.132 DWT. 10-2009 herdoopt ORPHEUS ORCHID. 1-2010 herdoopt HBIS SUNRISE. 15-4-2020 verkocht voor sloop.



JAKARTA, IMO 9292010, Multi Purpose Carrier, 29-5-2002 kiel gelegd, 16-6-2003 te water, 28-11-2003 opgeleverd door Xiamen Shipyard (439G) als RICKMERS JAKARTA aan Willric Shipping Co. Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Rickmers Reederei G.m.b.H. & Cie. en Columbia Shipmanagement Ltd. 23.119 GT. 19-10-2017 verkocht aan Zea Jakarta G.m.b.H. & Co. K.G., Marshall Islands, in beheer bij Zeaborn Ship Management G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 3-2019 herdoopt ZEA JAKARTA. 24-5-2019 verkocht aan Java Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Zeaborn Ship Management G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 2-2020 verkocht aan Triplezea Shipping Corp., Marshall Islands, in beheer bij Zeaborn Ship Management G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 3-2020 herdoopt JAKARTA. 7-3-2020 van Houston naar Mumbai. 29-4-2020 te Mumbai. 2020 verkocht voor sloop (290 USD/TO as is Mumbai, HKC recycling required). (Foto: Cornelia Klier, 19-1-2013, Hamburg).

JIA FENG IMO 9136541, bulker, 25-3-1996 opgeleverd als SANTA CHRISTINA. 15.073 GT, 25.378 DWT. 2011 herdoopt GIANT GLORY. 2015 herdoopt CHENG HONG. 2017 verkocht door Enjoy Fortune Shipping Co. Ltd., Panama aan Jia Feng International Shipping Co. Ltd., Palau, herdoopt JIA FENG. 2020 verkocht voor sloop naar Chittagong.

JINGU, IMO 9021423, Vehicles Carrier, 24-1-1992 kiel gelegd, 20-6-1992 te water, 16-10-1992 (NK) opgeleverd door Kanasashi K.K., Toyohashi, Toyohashi Works (3275) als JINGU MARU aan Nippon Yusen Kaisha & Mitsubishi Ore Transport Co. Ltd., Tokyo. 42.164 GT, 12.649 NT, 17.216 DWT. 2020 verkocht voor sloop naar Alang, India. 24-4-2020 van Eilat naar Alang, 3-5-2020 ETA te Alang. 3-5-2020 op Tapti Anchorage.

KAUAI, IMO 7802718, Container Ship, 1980 opgeleverd door Sun Shipbuilding, Chester (678) als KAUAI aan Matson Navigation Co. Inc., USA. 24.550 BRT. 28-4-2020 (vt) verkocht voor sloop.

KWEILIN, IMO 9103104, Multi Purpose Carrier, 1995 opgeleverd als OCEANIC CHALLENGER. 2001 herdoopt DELMAS JOINVILLE. 6-2002 herdoopt OCEANIC CHALLENGER. 7-2004 herdoopt TASMAN COMMANDER. 12-2011 herdoopt KWEILIN. 21-2-2020 (2) verkocht voor sloop (378 USD/TO). 15-3-2020 van Singapore naar Alang, 16-4-2020 ETA te Alang, 9-4-2020 op de Gulf of Khambhat. 1-5-2020 op Bhavnagar Anchorage. 6-5-2020 op Alang Anchorage.

LUCKY FSU, MMSI 700200075, Tanker. 24-3-2020 van Shenzhen op Zhujian Kou Anchorage. 20-4-2020 verkocht voor sloop.

MAKASSAR HIGHWAY, IMO 9235426, Vehicles Carrier, 17.735 GT, 2001 opgeleverd als MAKASSAR HIGHWAY aan Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. 23-7-2018 (e) total-loss verklaard. 23-7-2018 bij Loftahammar aan de Zweedse oostkust aan de grond gelopen in positie 57.57.30 NB. en 016.52.12 OL., lekkage in het voorschip en diverse ballasttanks en flinke schade aan de bodem, 14-6-2018 vlot gebracht, door de sleepboot BLUE ANTARES (IMO 8401949, ex MAERSK CHIEFTAIN) naar Danzig gesleept, 17-8-2018 te Danzig. 11-2018 bij Refonda Baltic OÜ te Tallinn om gesloopt te worden.



MANOLIS P, IMO 9101493 (NB-266), containerschip, 14-12-1993 contract, 11-7-1994 kiel gelegd, 11-11-1994 te water, 31-3-1995 opgeleverd door Kvaerner Warnow Werft G.m.b.H. (431) als CCNI ANAKENA aan M.S. "Birte Ritscher" G.m.b.H. & Co. Reederei K.G., Hamburg, in beheer bij Peter Dohle Schifffahrts K.G. (G.m.b.H. & Co.). 14.862 GT, 7.579 NT, 20.346 DWT. 1452 TEU. 3-1995 herdoopt BIRTE RITSCHER. 1-1996 herdoopt CCNI ANAKENA. 15-3-1996 herdoopt ZIM ARGENTINA II. 17-4-1998 herdoopt TNX EXPRESS. 12-1998 herdoopt KADUNA. 14-11-2000 herdoopt CALA PIEDAD. 15-10-2002 herdoopt BIRTE RITSCHER. 13-4-2007 herdoopt MANOLIS P. 21-2-2020 (e) verkocht voor sloop. 6-4-2020 van Mundra naar Alang, 10-4-2020 op de Gulf of Khambhat. (Foto: Pieter Inpijn, 28-6-2016).

MARD, IMO 7404138, Offshore Tug Supply Ship, 1975 opgeleverd als AQUAMARINE 301. 1997 herdoopt SEA SERV 301. 18-6-2003 herdoopt MARED. 4-2019 herdoopt MERD. 11-2019 herdoopt MARD. 2020 verkocht voor sloop. 18-3-2020 te Alang, 3-4-2020 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

MELINA, IMO 8411243 (NB-267), LPG Tanker, 30-9-1984 opgeleverd door Schiffswerft & Maschinenbau P. Lindenau, Kiel (211) als LEDAGAS aan Hartmann Gas K.G., Emden-B.R.D. 5.284 BRT. 1992 verkocht aan Chemgas Schiffahrts G.m.b.H. K.G., Liberia. 2002 herdoopt MELINA. 1-4-2020 (vt) verkocht voor sloop.

MINXI, IMO 9070797, Bulk Carrier, 4-10-1994 opgeleverd door Hyundai H.I. Co. Ltd., Ulsan (858) als BUNGA ORKID TIGA aan Malaysian International Shipping Corp. Bhd., Port Klang. 25.498 GT, 43.246 DWT. 2005 verkocht aan Avalon Shipholding Co., Nassau-Bahamas, herdoopt CORAL RANGER. 2006 verkocht aan CORAL GLOBE (Supreme Navigation Co., Nassau-Bahamas, herdoopt CORAL GLOBE. 2010 herdoopt BLACKBIRD. 2015 herdoopt MINXI. 4-2020 verkocht voor sloop (342 USD/TO).

NANHAI SHENGKAI, IMO 7370868, Tanker, 1975 opgeleverd door Mitsubishi H.I., Hiroshima (250) als SEA QUEEN aan Erie Tankers Inc., Liberia, in beheer bij Sanko Kisen K.K. 60.491 BRT, 123.899 DWT. 1979 verkocht aan Lunaria Shipping Inc., Liberia, in beheer bij The Sanko Steamship Co. Ltd. 1993 verkocht aan JHN Oil Operating Co., Liberia, herdoopt NANHAI SHENGKAI. 1993 verbouwd tot FSO, 62.041 GT, 120.915 DWT. 1999 verkocht aan Amoco Orient Petroleum Co., Liberia. 28-11-2002 in beheer bij Odyssey Maritime Pte. Ltd. 10-2004 in beheer bij New Ocean Shipmanagement. 2-2009 verkocht aan CNOOC Fpso Holding Ltd., Liberia, in beheer bij China National Offshore Oil. 15-10-2009 in beheer bij CNOOC China Ltd. en CNOOC Energy Technology. 2-2010 in beheer bij CNOOC Oilfield Facility Manager Co. Ltd., Tianjin. 28-4-2020 (vt) verkocht voor sloop.

NORFOLK, IMO 9225809 (NB-265), bulk, 29-8-2002 opgeleverd als THALASSINI KYRA. 2008 herdoopt NORFOLK. 85.957 GT, 164.218 DWT. 15-12-2019 van Itaguai naar Ningbo. 22-1-2020 te Singapore. 2020 verkocht voor sloop (398 USD/TO as is Singapore). 23-1-2020 van Singapore, 1-2-2020 op Ningbo Anchorage. 12-3-2020 herdoopt ORFEUS. 17-3-2020 te Chittagong, 8-4-2020 Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

PRATO, IMO 9113551 (NB-266), Crude Oil Tanker, 25.202 GT, 44.128 DWT. 1996 opgeleverd als OLYMPIC VENTURE. 12-2000 herdoopt JAG PRIYA. 9-2003 herdoopt PRIYA. 4-2019 herdoopt PRATO. 2020 verkocht voor sloop naar India, 14-2-2020 van Hamriya naar Alang, 5-3-2020 op Bhavnagar Anchorage, 8-3-2020 op Alang Anchorage, 11-3-2020 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

ROBERT H. BOH, IMO 9258911, Offshore Tug Supply Ship, 2002 opgeleverd als ROBERT H. BOH aan Jackson Marine S.A., Vanuatu, in beheer bij Tidewater Marine LLC. 29-2-2016 te Amelia USA (laatste positie). 2018 (e) opgelegd. 28-4-2020 (vt) verkocht voor sloop.

SAND SWAN, IMO 6913510, hopperzuiger, 1970 opgeleverd door J. Bolson & Son Ltd., Poole (565) als SAND SWAN aan South Coast Shipping Co. Ltd., Southampton-U.K. 1.164 BRT, 498 NRT, 1.913 DWT. 2-3-2020 (e) aanvang sloop te Leith, Schotland.

VITSENTZOS KORNAROS, IMO 7358327, Passenger Ro-Ro Cargo Ship, 7-11-1975 te water, 5-1976 opgeleverd door Aalborg Værft A/S, Aalborg (208) als VIKING VISCOUNT aan Monarch Steamship Co. Ltd., U.K. (European Ferries Ltd., Dover). 6.387 BRT, 2.918 NRT, 1.616 DWT. 918 passagiers, 282 bedden, 275 auto's. 21 kn. 13.450 EPK, 10.034 kW, 2 x Werkspoor 8TM410 en 3 x Werkspoor 9TM410, Stork-Werkspoor Diesel B.V. 1987 verkocht aan P&O European Ferries (Portsmouth) Ltd., U.K. 1989 herdoopt PRIDE OF WINCHESTER. 1991 verkocht aan Howill Shipping Ltd., U.K. 1994 verkocht aan Lasithiotiki A.N.E., Giekenland, herdoopt VITSENTZOS KORNAROS. 6-2017 machineschade opgelopen na brand. 22-6-2017 van Piraeus naar Salamina en opgelegd. 2020 verkocht voor sloop naar Turkije, 10-4-2020 met de sleepboot CHRISTOS XL (IMO 8012011, ex SMIT FRANKRIJK) van Paloukia, Salamina naar Aliğa, 12-4-2020 te Aliğa, 13-4-2020 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Konstantinos Papadakis / Nektarios Papadakis, 6-8-2019 opgelegd Kynosoura, Salamis).

